

DIAGNOSTIEK LEOPOLD III-DEFENSIE- (EX)NAVO

OKTOBER 2016



INHOUDSTAFEL

DIAGNOSE EN ANALYSE VAN DE BESTAANDE TOESTAND: BEHOEFTE, TEKORTEN EN OPPORTUNITEITEN

00/ INLEIDING, PERIMETERS

01/ HISTORIEK

02/ PLANOLOGIE

03/ STEDELIJKE MORFOLOGIE EN OPEN RUIMTE

04/ SOCIODEMOGRAFIE

05/ HUISVESTING

06/ VOORZIENINGEN

07/ ECONOMIE

08/ MOBILITEIT

09/ LEEFMILIEU

BIJLAGEN:

- Verslag rondetafel 14 januari 2016
- verslag rondetafel 26 januari 2016
- Verslag begeleidingscomité 24 maart 2016
- Verslag begeleidingscomité 5 juli 2016
- Adviezen van de leden van het begeleidingscomité

TEAM DEFENSIE-LEOPOLD III-(EX-)NAVO

ANNABELLE GUÉRIN
ELISA DONDEERS
ANN DE CANNIÈRE
MAARTEN LENAERTS
JANA SOREL
FRÉDÉRIC RAYNAUD
SVEN DE BRUYCKER

INLEIDING

**De diagnostiek heeft als doel het gebied te analyseren ahv verschillende thema's: demografie, mobiliteit, milieu, voorzieningen, economie, morfologie, planologie, voorzieningen, ...*

Daarvoor analyseren en bestuderen we een reeks informatie van thematische inventarissen, statistische gegevens, terreinenquêtes, ontmoetingen met actoren,

Het doel hiervan is een gedetailleerde kennis te verkrijgen van het projectgebied en de omliggende wijken ten einde de uitdagingen en prioriteiten te definiëren die een programmatische en ruimtelijke studie zullen voeden.

DEFINITIESTUDIE

In juli 2015 kreeg het ATO op vraag van het kabinet van de minister-president van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest de taak om een definitiestudie naar de NAVO-Defensie-Leopold III-site uit te voeren.

Deze definitiestudie is bedoeld om een overzicht te geven van de grote uitdagingen van deze site, die worden gedefinieerd op basis van een diagnose van de sociodemografische aspecten, planologie, stedelijke functies, mobiliteit en leefmilieu.

Een samenwerkingsakkoord werd ondertekend op 12/10/2015 tussen Brussel Stedelijke Ontwikkeling-het Agentschap Territoriale Ontwikkeling en het Vlaams Gewest.

HISTORIEK VAN HET PROJECT

Brussel-Stad en de gemeente Evere werken sinds 2012 gezamenlijk aan het bijzonder bestemmingsplan (BBP) 'Da Vinci' om de toekomst van deze strategische wijk te bepalen. De perimeter van het BBP loopt vanaf het station Bordet en omvat omvangrijke vastgoedcomplexen en uitgestrekte gronden, die grotendeels in het bezit zijn van Citydev en Defensie. Op vraag van het gewest is de uitwerking van het BBP tijdelijk opgeschort om eerst programmatiescenario's te ontwikkelen voor de site van Defensie op basis van een programmatische en stedenbouwkundige definitiestudie en een studie van Defensie naar de totaliteit van haar eigendommen, gecoördineerd door het ATO.

In 2013 heeft het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, naar aanleiding van de gedeeltelijke herziening van het GBP – het 'demografisch GBP' – de reglementaire bestemming van een deel van de site (17,4 ha) aan de Leopold III-laan gewijzigd. Van een 'gebied voor voorzieningen van collectief belang of van openbare diensten' is dit gedeelte een 'ondernemingsgebied in stedelijke omgeving' (OGSO) geworden.

Als eigenaar van de terreinen van het Kwartier Koningin Elisabeth en de terreinen waar momenteel de NAVO is gevestigd, voert Defensie een onderzoek naar de toekomstige stedenbouwkundige ontwikkelingen hiervan. Doelstellingen zijn onder meer de hergroepering van de staf (die momenteel verspreid is over meerdere sites), vestiging van een aantal federale instellingen en ontwikkeling van een helihaven. Het is echter evenmin uitgesloten dat Defensie deze terreinen definitief verlaat.



Partners - Definitiestudie

Brussels Hoofdstedelijk Gewest- Kabinet van de Minister-President
Brussels Hoofdstedelijk Gewest- Kabinet van de Minister van Huisvesting
Brussels Hoofdstedelijk Gewest- Kabinet van de Minister van Economie
Brussels Hoofdstedelijk Gewest-Kabinet van de Minister van Mobiliteit
Brussels Hoofdstedelijk Gewest-Kabinet van de Minister van Financiën
Vlaams Gewest - Kabinet van minister van Omgeving, Natuur en Landbouw
Vlaams Gewest - Ruimte Vlaanderen
Vlaams Gewest - Vlaams bouwmeester
Federaal Ministerie van Defensie
Maatschappij voor Stedelijke Inrichting - MSI
Bouwmeester Maître Architect - bMa
Gewestelijke Overheidsdienst Brussel -Stedenbouw
Gewestelijke Overheidsdienst Brussel - Directie Huisvesting
Leefmilieu Brussel - Vergunningen en partnerschappen
Leefmilieu Brussel - Geluid
Leefmilieu Brussel - Groene ruimten
Leefmilieu Brussel - Duurzame wijken
Mobiel Brussel
MIVB
Citydev
Brusselse gewestelijk huisvestingmaatschappij
Atrium
Schoolfacilitator
Vlaams Agentschap Innoveren en Ondernemen (VAIO)
Provinciale Ontwikkelingsmaatschappij Vlaams Brabant (POM)
Provincie Vlaams Brabant- Wonen Ruimtelijke Ordening
Departement Mobiliteit en Openbare Werken van de Vlaamse overheid (MOW)
Vlaamse Landmaatschappij (VLM)
Natuur en Energie van de Vlaamse overheid (LNE) - Geluid
Vlaams Agentschap Wegen en Verkeer (AWV)
Vlaamse Vervoermaatschappij – De Lijn
Stad Brussel
Gemeente Evere
Gemeente Zaventem
Gemeente Machelen
Brussels Airport Company (BAC)

INLEIDING

Omeendefinitieve beslissingte ondersteunen, ontwikkelt Defensie nu verschillende herstructureringscenario's voor de gehele site vanuit juridisch, economisch en financieel standpunt. Defensie heeft de eigen behoeften als volgt gedefinieerd:

- administratieve gebouwen voor de staf (3.000 werknemers),
- een congrescentrum 'on or near site' en
- sport- en horecavoorzieningen, die eventueel openstaan voor buitenstaanders.

De gewestelijke beleidsverklaring van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest noemt de volgende doelstellingen voor de inrichting van de wijk:

- een nieuwe stadswijk die goed bereikbaar is met het openbaar vervoer (tram + metro Noord),
- een gemengde wijk met behoud van economische activiteiten,
- inrichting van de Leopold III-laan met het oog op de ontwikkeling van een nieuwe kantorenzone met internationale uitstraling,
- de vestiging van een competentiecentrum voor digitale en nieuwe technologieën zal worden onderzocht (in aanvulling op de ontwikkeling van Mediapark bij Reyers).

De ontwikkelingspool NAVO-Defensie-Leopold III ligt gedeeltelijk op het grondgebied van het Brussels Gewest en is gedefinieerd als een van de 10 prioritaire wijken binnen de huidige legislatuur. De programmatische en stedenbouwkundige definitiestudie, die wordt aangestuurd door het ATO (nu deel van het Brussels Planningsbureau-perspective.brussels) is uitgewerkt op basis van informatie-uitwisseling en samenwerking met Defensie, de Directie Studies en Planning van Brussel Stedelijke Ontwikkeling (nu deel van het Brussels Planningsbureau-perspective.brussels), Brussel-Stad en de gemeente Evere, evenals met alle betrokken partijen (zie tabel).

< TABEL: BETROKKEN
PARTNERS DEFINITIESTUDIE

De programmatische en stedenbouwkundige definitiestudie bestaat uit twee grote delen:

- een diagnose van de Territoriale Observatieperimeter (TOP), die kijkt naar de sociaaleconomische en territoriale context, op basis waarvan een reeks doelstellingen voor de toekomstige ontwikkeling van deze site kan worden bepaald. Deze diagnose, die is gerealiseerd door het ATO, is gebaseerd op bestaande documenten waarvan de informatie



INLEIDING

is geactualiseerd (BBP Da Vinci, onderzoek OGSO, Gemeentelijke Ruimte Vlaanderen, ...), de toevoeging van een reeks gegevens afkomstig van de eigen instrumenten van het ATO of van gewestelijke of andere partners en de confrontatie van de resultaten met de betrokken actoren.

- scenario's voor de stedenbouwkundige programmatie. Dit deel van de definitiestudie bepaalt en beschrijft de stedelijke functies, dichtheden, verhouding tussen bebouwde en open ruimte, erfdienstbaarheden en grote lijnen van de stedelijke compositie, landschap en mobiliteit, evenals de verbindingen die ontwikkeld moeten worden met de percelen in de buurt, zoals de aangrenzende sites van Citydev.brussels.

OPVOLGING VAN DE STUDIE

Een stuurgroep heeft de opvolging van de definitiestudie gevolgd. Deze werd gecoördineerd door het ATO en kwam samen tijdens de verschillende fases van de studie. De stuurgroep bestaat uit volgende leden:

- Kabinet Minister-President van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest;
- Agentschap Territoriale Ontwikkeling (ATO);
- Gewestelijke Overheidsdienst Brussel-Directie Studie en Planning;
- Maatschappij voor Stedelijke Inrichting N.V. (MVI);
- Brusselse Bouwmeester;
- Kabinet van Vlaamse minister van Omgeving, Natuur en Landbouw;
- Departement Ruimte Vlaanderen, RWO;
- Ministerie van Defensie.

TIMING

- Start diagnostiek: oktober 2015
- Ontmoetingen met betrokken actoren: oktober-november 2015
- Realisatie van een ontwerp diagnostiek: maart 2016
- Rondetafels: 2 rondetafels in januari 2016
- Workshop programmatorische en ruimtelijke scenario's: maart 2016
- Eindrapport definitiestudie werd opgeleverd in september 2016.

HUIDIG NAVO HOOFDKWARTIER

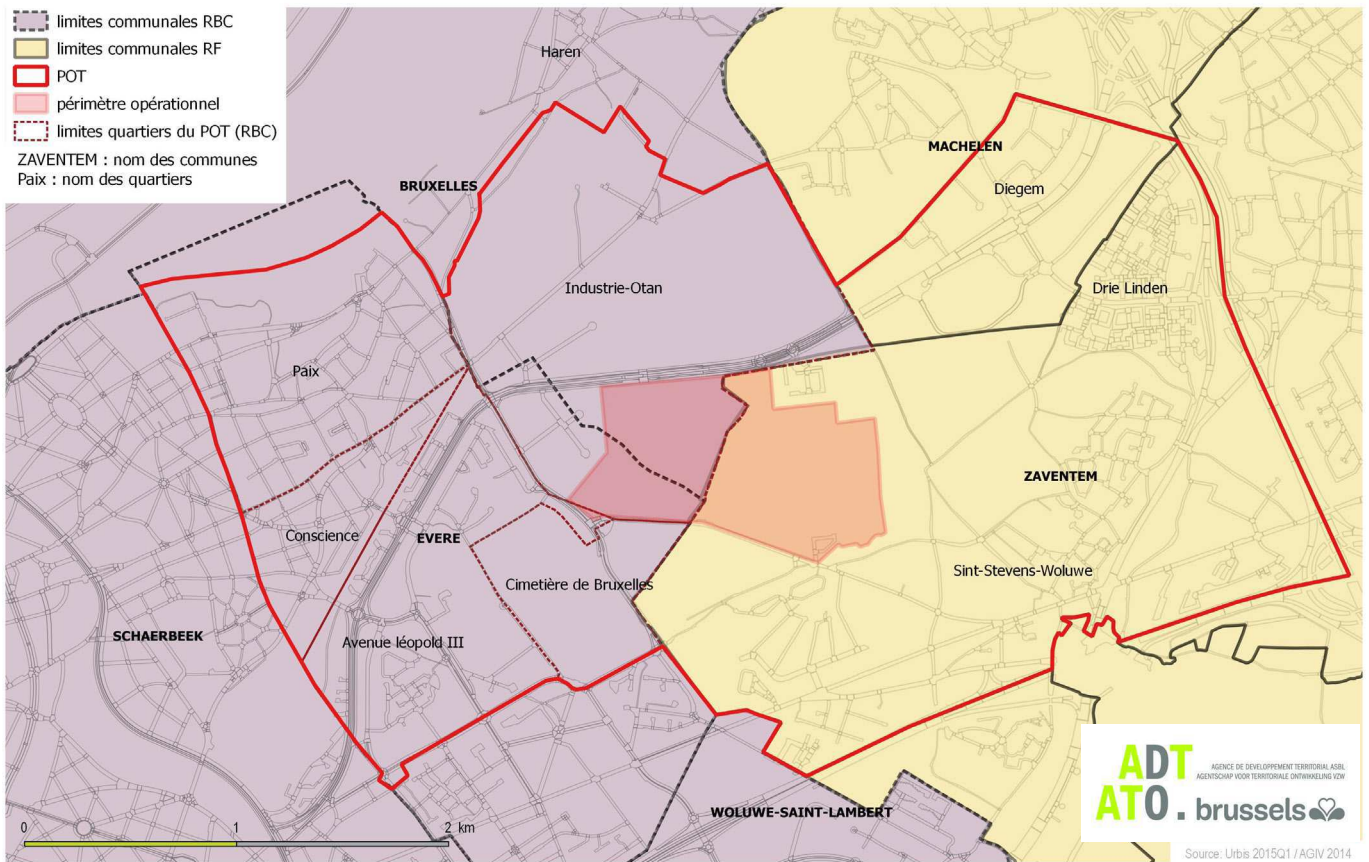
< foto NAVO

NIEUW GEBOUW VAN DE NAVO

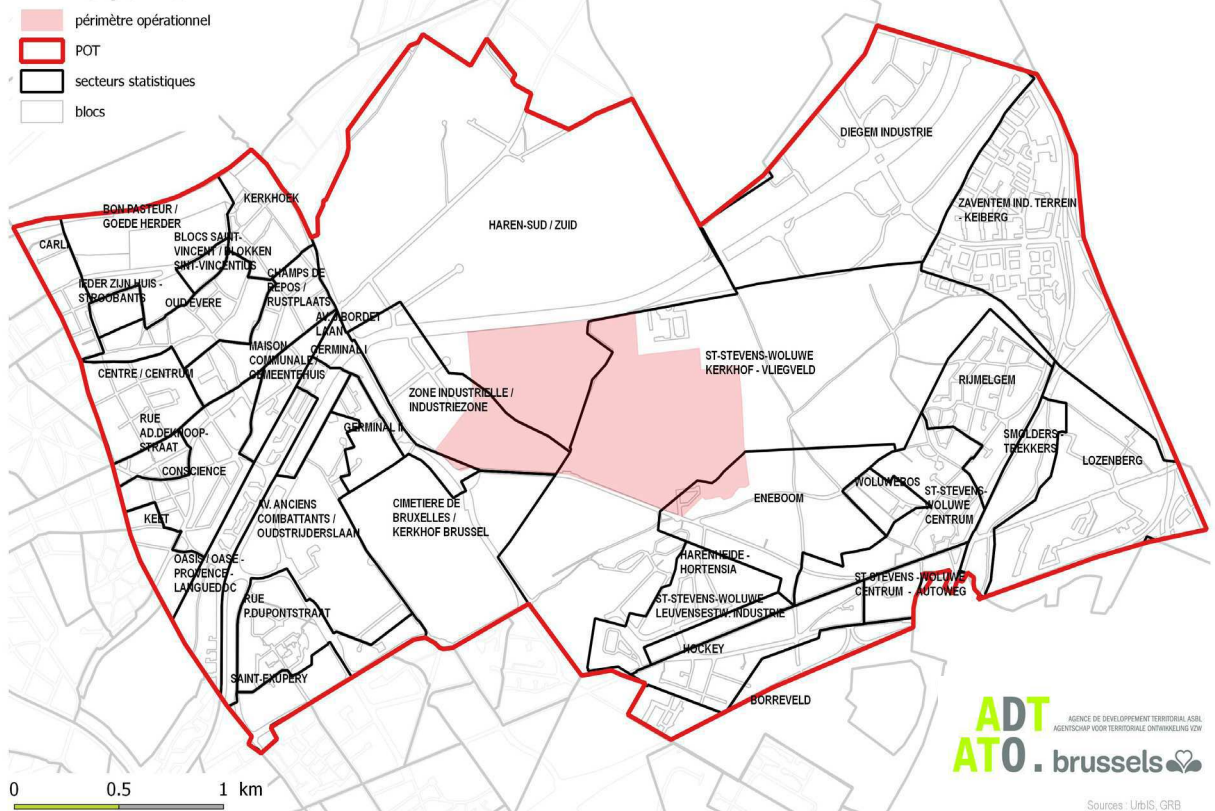
< foto assar.com

00/
PERIMETERS

LIMITES TERRITORIALES



SECTEURS STATISTIQUES - POT



ONDERZOEKSPERIMETERS

De Wijkmonitoring is een interactief instrument voor de opvolging van de 145 wijken van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. De wijken, ontworpen als stedelijke observatie-eenheden, geven een gedetailleerd zicht op het gewestelijk grondgebied op een fijnere schaal dan de gemeenten. De bedoeling van de Wijkmonitoring is het ter beschikking stellen van een selectie indicatoren die de dynamiek binnen en de verschillen tussen de wijken van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest aantonen. Interactieve kaarten, tabellen en grafieken illustreren de toestand van de wijken voor verschillende thema's : bevolking, arbeidsmarkt, huisvesting, enz.

> wijkmonitoring.irisnet.be

TOP EN RUIMTELIJKE AFBAKENINGEN

< kaart ATO

Er zijn twee perimeters bepaald in het kader van de definitiestudie:

1. De territoriale observatieperimeter (TOP)
2. De operationele perimeter

TERRITORIALE OBSERVATIEPERIMETER

De TOP is een redelijk grote perimeter, die zich uitstrekt over het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en het Vlaams Gewest. De perimeter bestaat uit:

5 wijken van de Wijkmonitoring, aan de kant van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest:

- 4 wijken in de gemeente Evere: Vrede, Conscience, Leopold III-laan, Kerkhof Brussel
- 1 wijk in Brussel-Stad: Industrie-NAVO

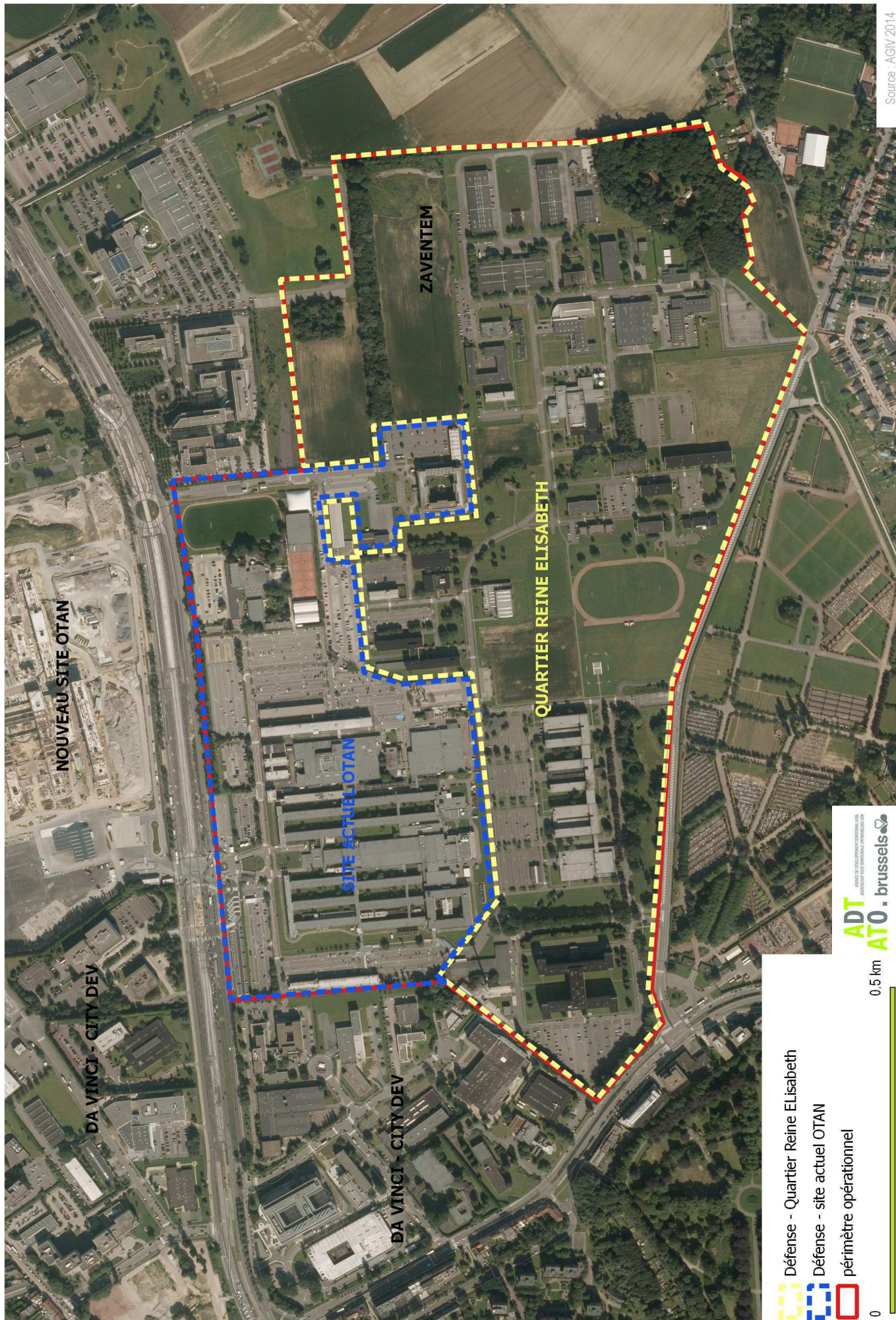
3 entiteiten (oude dorpskern van de gemeente Zaventem en van Machelen) aan de kant van het Vlaams Gewest: Sint-Stevens-Woluwe, Drie-Linden en Diegem.

De TOP beslaat de volgende statistische sectoren: Carli, Goede Herder, Blokken Sint-Vincentius, Kerkhoek, Ieder zijn huis, Oud Evere, Rustplaats, Centrum, Gemeentehuis, Jules Bordetlaan, Germinal I, Ad. Deknoopstraat, Conscience, Keet, Germinal II, Oudstrijderslaan, Oase, P. Dupontstraat, Saint-Exupery, Kerkhof Brussel, Industriezone, Haren-Zuid, STW. Leuvensestweenweg, Industrie, Hockey, Borreveld, Eneboom, STW. Centrum - Autoweg, Woluwebos, STW. centrum, Rijmelgem, Smolders-Trekkers, Lozenberg, Zaventem ind. Terrein-Keiberg, Diegem, Industrie.

De diagnose is uitgevoerd op het niveau van de TOP.

STATISTISCHE SECTOREN VAN DE TOP

< kaart ATO



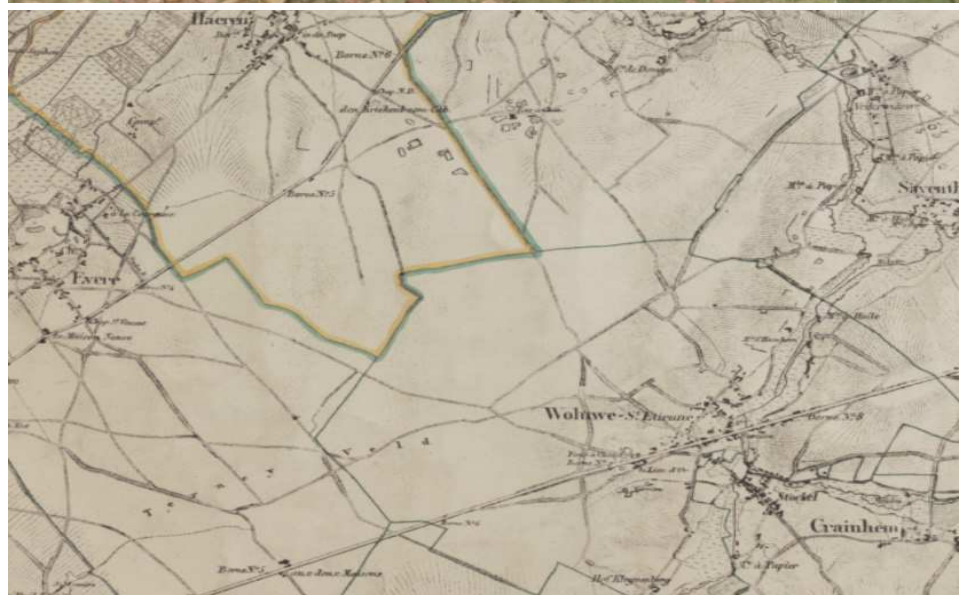
- Défense - Quartier Reine Elisabeth
- Défense - site actuel OTAN
- périmètre opérationnel

0 0.5 km



Source : AGIV 2014

01 /
HISTORIEK



EVOLUTIE VAN DE TERREINEN EN ACTIVITEITEN

DORPSKERNEN

Het oude dorp van Evere heeft zich ontwikkeld in de vallei van de Zenne, aan weerszijden van de weg naar Keulen.

De eerste vestigingen van Zaventem bevinden zich vlak bij de vijvers en rivieren, aan de ingang van de stad Brussel.

18DE-19DE EEUW

Het uitgestrekte plateau tussen de Haachtsesteenweg en de grens met Sint-Lambrechts-Woluwe blijft grotendeels landbouwgebied tot de 20ste eeuw. Hetzelfde geldt voor Zaventem. Er worden vooral aardappelen, graan, meel, haver en rogge geteeld.

In de loop van de eeuwen en gezien de groei van de Brusselse bevolking, specialiseren de landbouwers zich in de tuinbouw, met name witloof (die verkocht werd in heel België en in het buitenland).

Het gebied van de TOP dat is gedefinieerd in het kader van de diagnose wordt doorkruist door een groot aantal landelijke wegen, die vandaag nog steeds aanwezig zijn in Sint-Stevens-Woluwe (Everestraat, Tiendeschuurveld, ...). Deze wegen dragen bij tot de transitie van landbouw naar de ontwikkeling van economische en residentiële functies.

KAART FRICX 1712

< Geopunt Vlaanderen

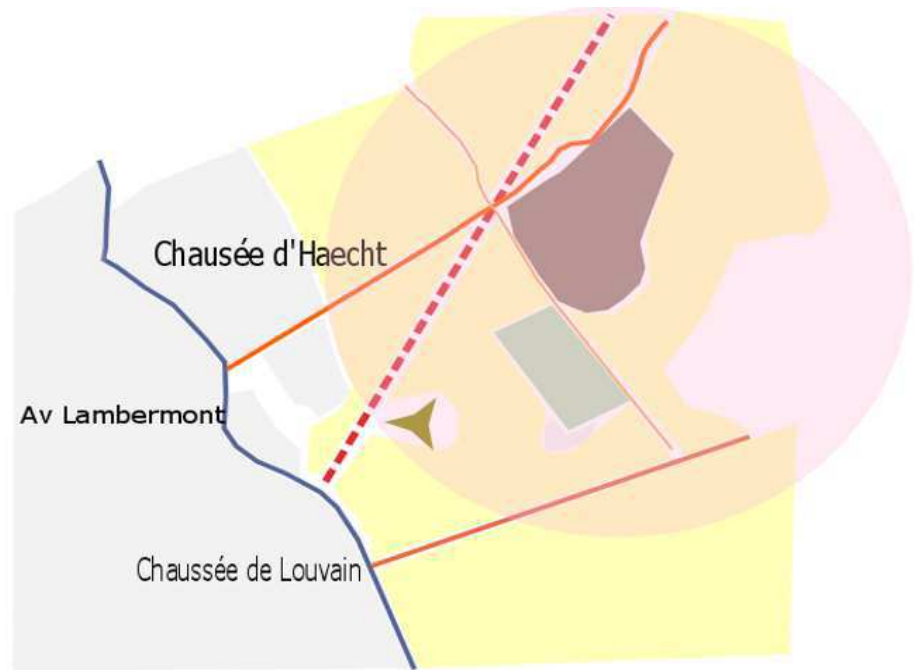
FERRARISKAART 1771-1778

< Geopunt Vlaanderen

VANDERMAELEN KAART 1846-1854

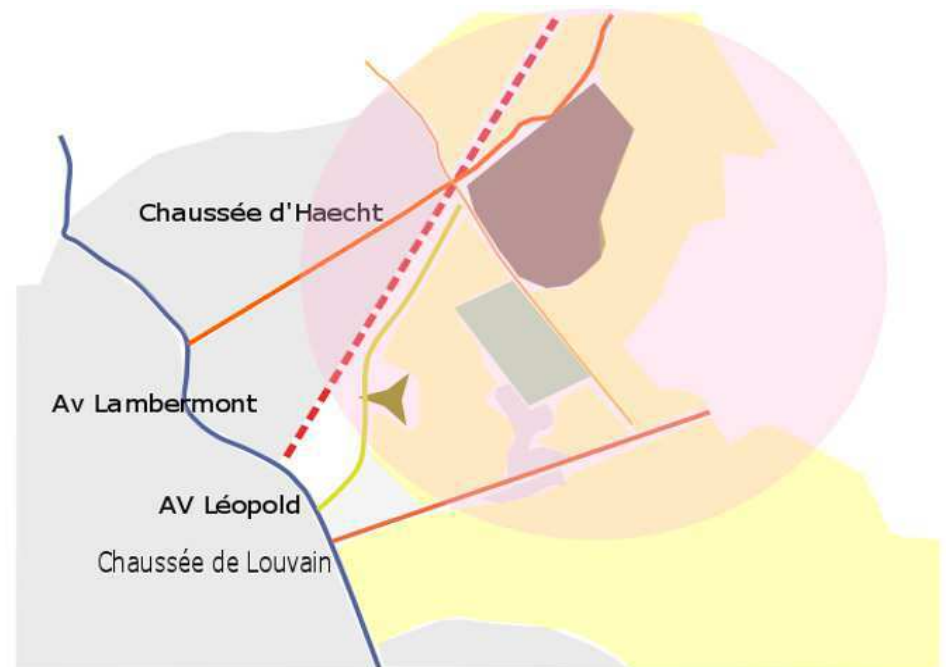
< Geopunt Vlaanderen





TOP- 20STE EEUW

> schema ATO



TOP - 1950

> schema ATO



EVOLUTIE VAN DE TERREINEN EN ACTIVITEITEN

BEGIN 20STE EEUW

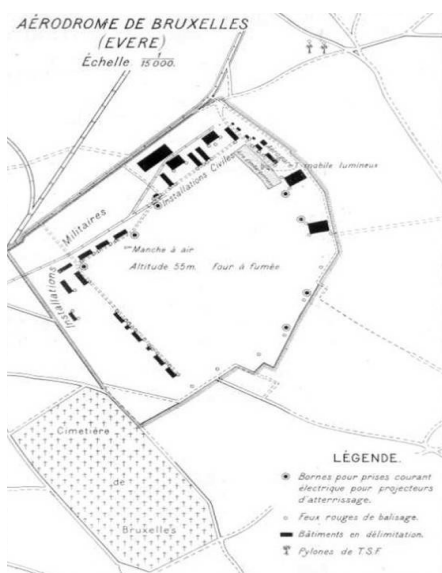


Foto en plan aerodroom Brussel-Evere
(Bron: haren.burech.com)

Aan het kerkhof van Brussel, de Haachtsesteenweg en in het centrum van Evere ontstaan nieuwe woonwijken. Zaventem wordt een aantrekkingsgebied voor de ontwikkeling van industrie.

Nieuwe infrastructuur gooit de organisatie van het Everse landschap om: de luchthaven van Brussel, op de grens tussen Evere en Haren (eerst gebruikt voor militaire doeleinden, daarna geëxploiteerd door SABCA en SABENA, die er in 1923 een burgerluchthaven van maakt) en de spoorlijn (lijn 26) die de gemeente in tweeën deelt.

Vanaf 1919 zien we het begin van de industrialisering in dit gebied, gebaseerd op de vliegtuigbouw. De ligging van de luchthaven is lange tijd een obstakel voor de industrialisering en verstedelijking van de vlakte van het Harenheydenveld.

In 1922 start de aanleg van de tuinbouwwijk in Evere. In 1935 wordt de Leopold III-laan aangelegd om de hoofdstad te verbinden de luchthaven van Haren-Evere.

De crisis van de jaren dertig genereert een radicale verandering in het industriële landschap van Zaventem door de sluiting van de belangrijkste fabrieken.

Na de Tweede Wereldoorlog verhuist de luchthaven naar Vlaanderen, in de buurt van Melsbroek, met het oog op de uitbreiding met nieuwe landingsbanen.

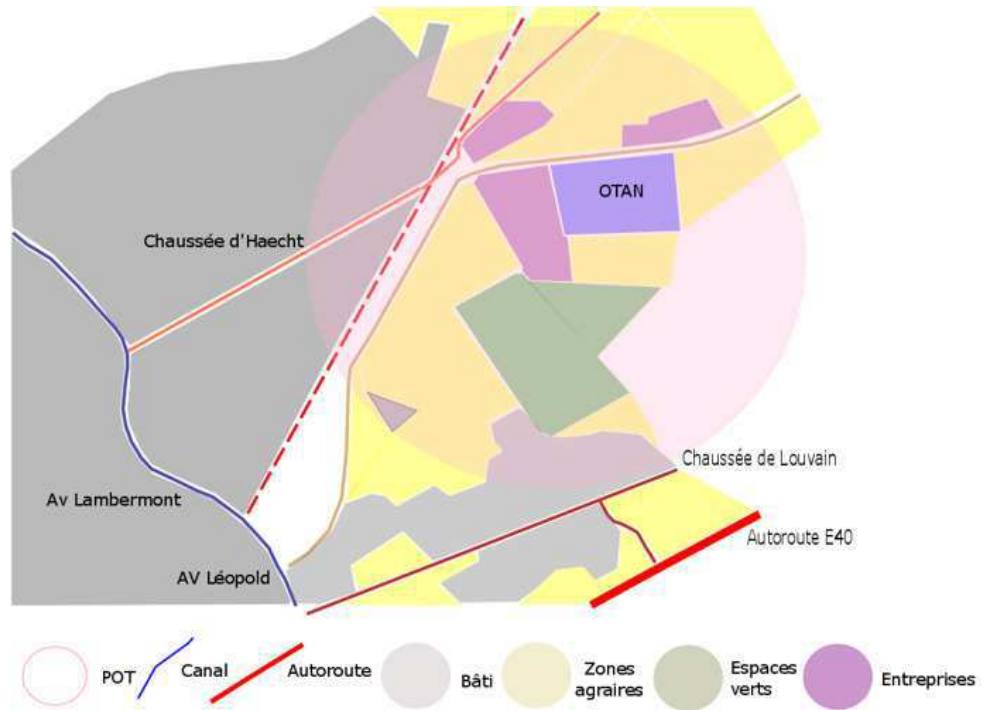
VANAF 1950

De sterke bevolkingsstijging in de jaren vijftig en de daaruit volgende stedelijke groei doen een groot gedeelte van de landbouwgrond verdwijnen.

Aan het einde van de jaren vijftig verhuist de luchthaven definitief naar Zaventem. Enkele jaren later leidt het begin van de burgerluchtvaart tot de ontwikkeling van een groot industrieel complex naast de luchthaven, met activiteiten die verbonden zijn met de luchtvaart. Nieuwe banen worden hierdoor gecreeërd.

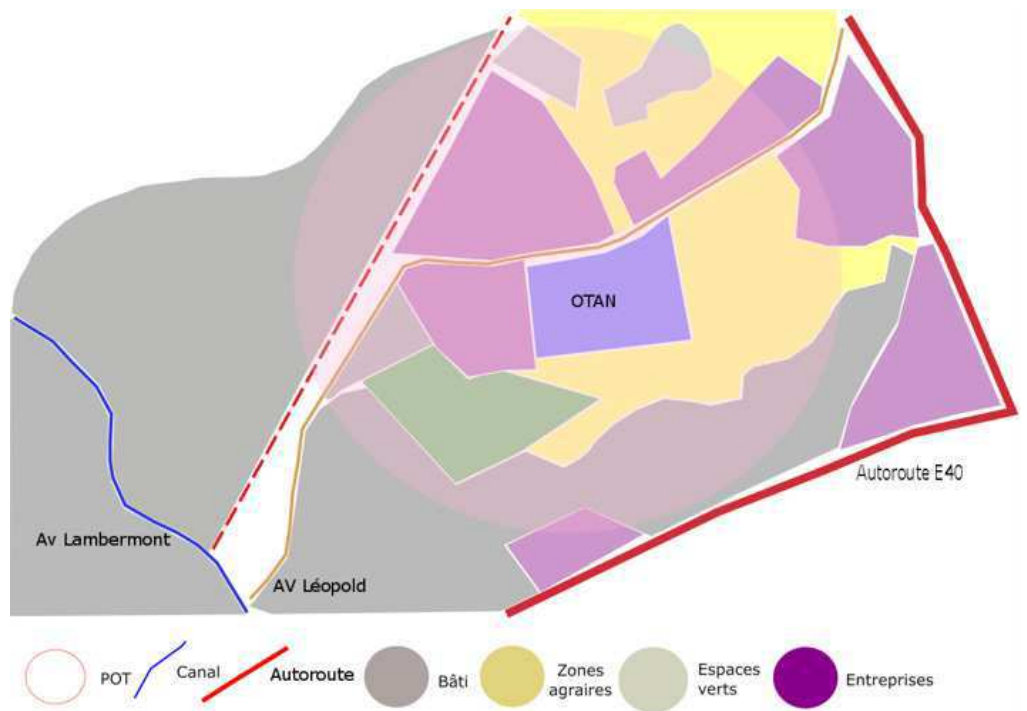


Tuinwijk «Tuinbouw»



TOP - 1970

> Schema ATO



TOP - 1990

> Schema ATO

EVOLUTIE VAN DE TERREINEN EN ACTIVITEITEN

ROND 1970

Wanneer de NAVO zich in 1967 vestigt op de oude locatie van de luchthaven, leidt dit tot een grote ontwikkeling van de tertiaire sector. De industriezone Da Vinci van de GOMB wordt in de onmiddellijke omgeving aangelegd in 1975.



Zetel van de NAVO in 1970

In dezelfde periode zorgt de toenemende schaarste van woningen of bouwgrond in het Brussels Gewest voor de versnelde verdwijning van landbouwgrond, om plaats te maken voor verstedelijkt gebied. Op dat moment ontstaan grote woonwijken, vooral in Sint-Stevens-Woluwe.



Inhuldigingsplaat GOMB
bedrijventerrein-1978 (foto ATO)

De aanleg van de E40 tussen Brussel en Luik, gekoppeld aan de industrialisering en verstedelijking van het gebied, reorganiseert de mobiliteit in het gebied: er ontstaan intraregionale verkeersstromen.

De activiteiten rond de luchthaven evolueren geleidelijk naar handel en horeca. De transport- en communicatiesector groeit.

Op Vlaams grondgebied heeft de site van Defensie zich ontwikkeld buiten de gemeentelijke dorpskernen van Zaventem en Machelen. Er heeft in Zaventem dus geen gelijkaardig verstedelijkingsproces plaatsgevonden zoals in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

ROND 1990

Landbouwgrond maakt nog maar een minderheid uit van het gebied door de grootschalige vestiging van bedrijfsparken en voorzieningen.

Het dorpse karakter van Zaventem staat sterk onder druk om de ontwikkeling van de luchthaven mogelijk te maken.

De toenemende activiteiten van de luchthaven leiden tot de aanleg van een uitgebreide wegeninfrastructuur om dit gebied zowel lokaal als regionaal toegankelijk te maken.

02 /
P L A N O L O G I E



VASTSTELLINGEN

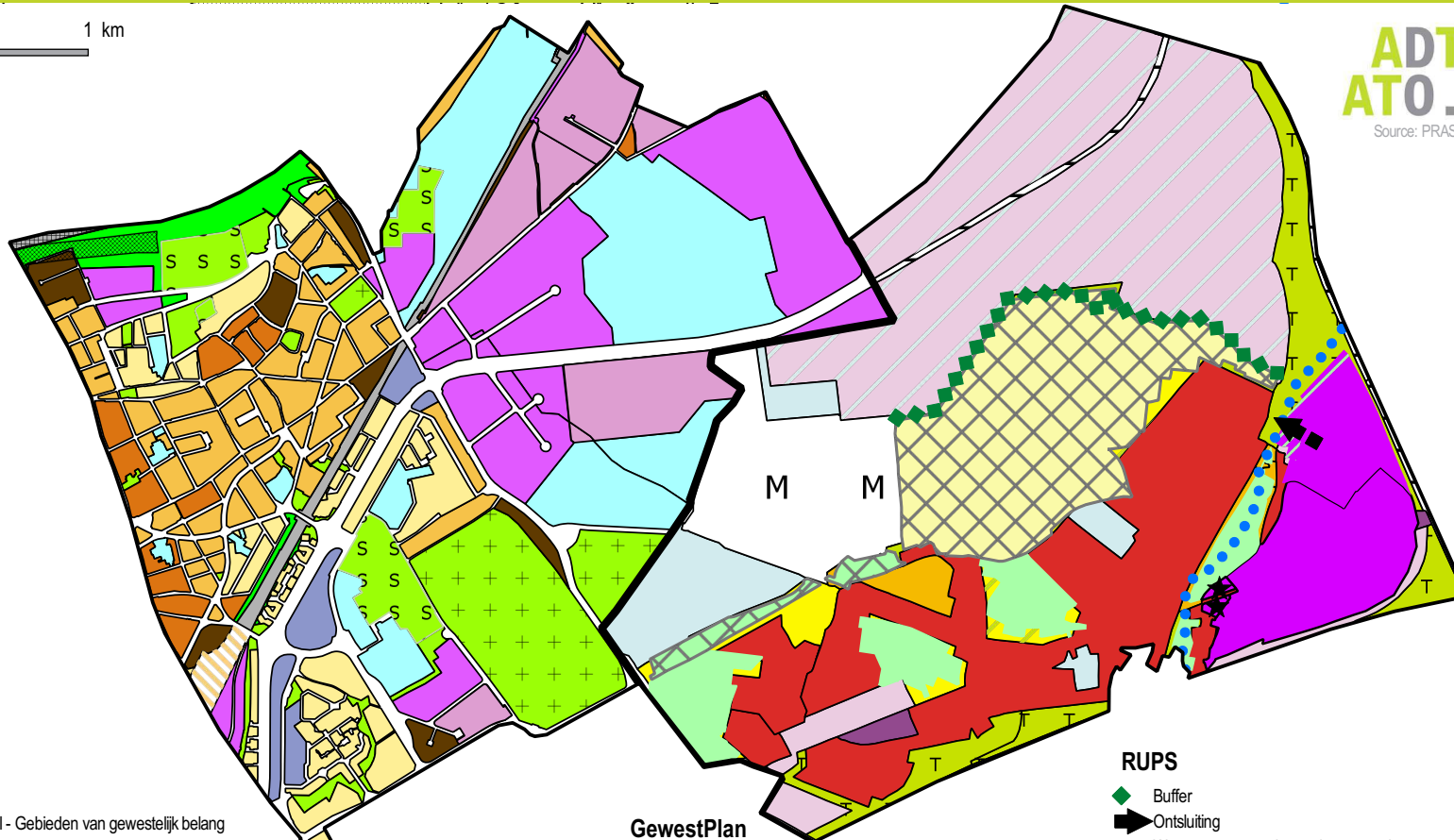
EEN GEBIED VOOR VOORZIENINGEN EN BEDRIJVEN, INGESLOTEN TUSSEN GROOTSCHALIGE WEGENINFRASTRUCTUUR EN OMVANGRIJKE STADSPROJECTEN

- *Het terrein in eigendom van Defensie is gedeeltelijk bestemd als OGSO en gedeeltelijk als gebied voor voorzieningen van collectief belang in het Brussels Gewest en als militair gebied in het Gewestplan van het Vlaams Gewest.*
- *Er zijn meerdere grootschalige publieke en private projecten gepland in de TOP, die een impact hebben op zowel lokaal als metropolitaan niveau.*
- *De TOP wordt gekenmerkt door de sterke aanwezigheid van economische activiteiten (onder andere industriepark Da Vinci), voorzieningen die verbonden zijn met de NAVO en het Kwartier Koningin Elisabeth, evenals woningen en handelszaken, die in het centrum van Evere en Schaarbeek en in de dorpskernen van Machelen en Zaventem liggen.*
- *De TOP heeft een belangrijke economische functie voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en voor het Vlaams Gewest, omdat er grote industriële groepen zijn gevestigd en omdat de perimeter strategisch gelegen is voor het gewest, bij de ingang van de stad en in de buurt van de internationale luchthaven van Zaventem.*

AFFECTATIONS - BESTEMMINGEN

0 0.5 1 km

ADT AGENCE DE DEVELOPEMENT TERRITORIAL ASBL
ATO . brussels AGENTSCHAP VOOR TERRITORIALE ONTWIKKELING VZW
 Source: PRAS, UrbISAdmQ4, Ruimte Vlaanderen



PRAS

- Zichées - GCHEWS
- Zones d'intérêt régional - Gebieden van gewestelijk belang
- Zones d'intérêt régional à aménagement différé - Gebieden van gewestelijk belang met uitgestelde aanleg
- Zones d'habitation à prédominance résidentielle - Woongebieden met residentieel karakter
- Zones d'habitation - Typische woongebieden
- Zones mixtes - Gemengde gebieden
- Zones de forte mixité - Sterk gemengde gebieden
- Zones d'industries urbaines - Stedelijke-industriegebieden
- Zones d'entreprises en milieu urbain - Ondernemingsgebieden in stedelijke omgeving
- Zones administratives - Administratiegebieden
- Zones d'équipements d'intérêt collectif ou de service public - Gebieden van collectief belang of van openbare diensten
- Zones de chemin de fer - Spoorweggebieden
- Zones vertes - Groengebieden
- Zones vertes de haute valeur biologique - Goreengebieden met hoogbiologische waarde
- Zones de parc - Parkgebieden
- Zones de sports ou de loisirs de plein air - Gebieden voor sport- of vrijetijdsactiviteiten in de openlucht
- Zones de cimetières - Begraafplaatsgebieden

GewestPlan

- woongebieden
- woonuitbreidingsgebieden
- industriegebieden
- ambachtelijke bedrijven en kmo's
- gebied voor luchthavengerelateerde kantoren en diensten
- agrarische gebieden
- agrarische gebieden met ecologisch belang
- groengebieden
- natuurgebieden
- bufferzones
- recreatiegebieden
- militaire gebieden
- gebieden voor gemeenschapsvoorzieningen en openbaar nut
- bestaande autosnelwegen

RUPS

- Buffer
- Ontsluiting
- Waterwegen en onbevaarbare waterlopen (1ste categorie)
- Behoud van bestaande bedrijfsactiviteit
- Afbakeningslijn Vlaams strategisch gebied rond Brussel
- Buffer
- Natuurverwevingsgebied
- Agrarisch gebied
- Gemengd openruimtegebied
- Parkgebied
- Gemengd regionaal bedrijventerrein
- Specifiek regionaal bedrijventerrein voor kantoren
- Zone de l'étude de définition
- POT
- Frontière régionale

FEITELIJKE SITUATIE: HET 'DEMOGRAFISCH' GBP IN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

9bis. «Ondernemingsgebieden in een stedelijke omgeving» :

9bis.1 Deze gebieden worden bestemd voor productieactiviteiten en in ondernemingen geïntegreerde diensten, hetzij «business to business» diensten, met een vloeroppervlakte die beperkt is tot 2.000 m² per gebouw. De toename van de vloeroppervlakte bestemd voor productieactiviteiten en in ondernemingen geïntegreerde diensten kan worden vergund als de handelingen en werken eerst zijn onderworpen aan speciale regelen van openbaarmaking.

9bis.2 Deze gebieden kunnen ook bestemd worden voor woningen, handelszaken, groothandel en uitrustingen van collectief belang of openbare diensten. De vloeroppervlakte mag per gebouw niet meer bedragen dan 1000 m² voor andere handelszaken dan de grote speciaalhandel, 2500 m² voor de groothandel en 3500 m² voor grote speciaalzaken. De toename van vloeroppervlakte kan worden vergund onder de volgende voorwaarden :

1° de toename van de oppervlakten moet naar behoren gemotiveerd zijn om sociale of economische redenen;

2° de plaatselijke omstandigheden moeten deze toename toelaten zonder dat afbreuk wordt gedaan aan de hoofdfunctie van het gebied;

3° de handelingen en werken moeten onderworpen zijn aan speciale regelen van openbaarmaking.

9bis.3 De benedenverdieping van gebouwen worden bestemd voor productieactiviteiten en in ondernemingen geïntegreerde diensten, handelszaken en groothandel. De bestemming van de benedenverdieping als huisvesting kan worden vergund onder de volgende voorwaarden :

1° de plaatselijke omstandigheden moeten deze toename toelaten zonder dat afbreuk wordt gedaan aan de hoofdfunctie van het gebied;

2° de handelingen en werken moeten onderworpen zijn aan speciale regelen van openbaarmaking.

9bis.4 De verwezenlijking van een project van minstens 10.000 m² vloeroppervlakte kan worden vergund op voorwaarde dat aan de volgende voorwaarden is voldaan en nadat handelingen en werken zijn onderworpen aan speciale regelen van openbaarmaking :

1° Het project beoogt een vloeroppervlakte die overeenstemt met minstens 90% van zijn grondinname te bestemmen voor productieactiviteiten en in ondernemingen geïntegreerde diensten, handelszaken en de groothandel;

2° Het project beoogt minstens 40% van de vloeroppervlakte te bestemmen voor huisvesting.

GEDEELTELIJKE WIJZIGING VAN HET GBP

Het 'demografisch' GBP is van kracht sinds 21 december 2013. Het doel van de wijziging is een antwoord bieden op de bevolkingsgroei in het gewest door meer ruimte te bieden aan woningen op het Brussels gewestelijk grondgebied.

Voor het terrein van Defensie geldt:

- In het kader van de wijzigingen in het GBP van 2013 (demografisch GBP) is het noordelijke gedeelte van de site aan de Leopold III-laan, dat in het GBP is opgenomen als 'gebied voor voorzieningen van collectief belang of van openbare diensten' gewijzigd in een 'ondernemingsgebied in stedelijke omgeving' (OGSO).
- Het gedeelte in het Vlaams Gewest is bestemd als militair gebied. In deze gebieden is woongelegenheden toegestaan voor zover die noodzakelijk is voor de goede werking van de inrichtingen.

De andere overheersende activiteiten die het GBP definieert in de TOP zijn gebieden voor voorzieningen van collectief belang (de NAVO en de MIVB-remise), stedelijke industriegebieden (Da Vinci), OGSO's en een sport- en recreatiegebied.

Rond de TOP vinden we vooral woongebieden, gemengde gebieden en administratieve gebieden.

BODEMBESTEMMINGEN: GBP EN GEWESTPLAN

< kaart ATO

GEWESTPLAN HALLE-VILVOORDE-ASSE (VLAAMS GEWEST)

A. ARTIKEL 8. BIJZONDERE BEPALINGEN BETREFFENDE DE WOONGEBIEDEN (KB 7/03/77):

Behoudens andersluidende bepalingen in dit besluit, in een door Ons reeds goedgekeurd en niet in herziening gesteld bijzonder plan van aanleg, in een behoorlijk toegekende en nog niet vervallen verkavelingsvergunning of in een bouwverordening, gelden voor het bouwen van woningen in de door het gewestplan vastgestelde woongebieden volgende voorschriften :

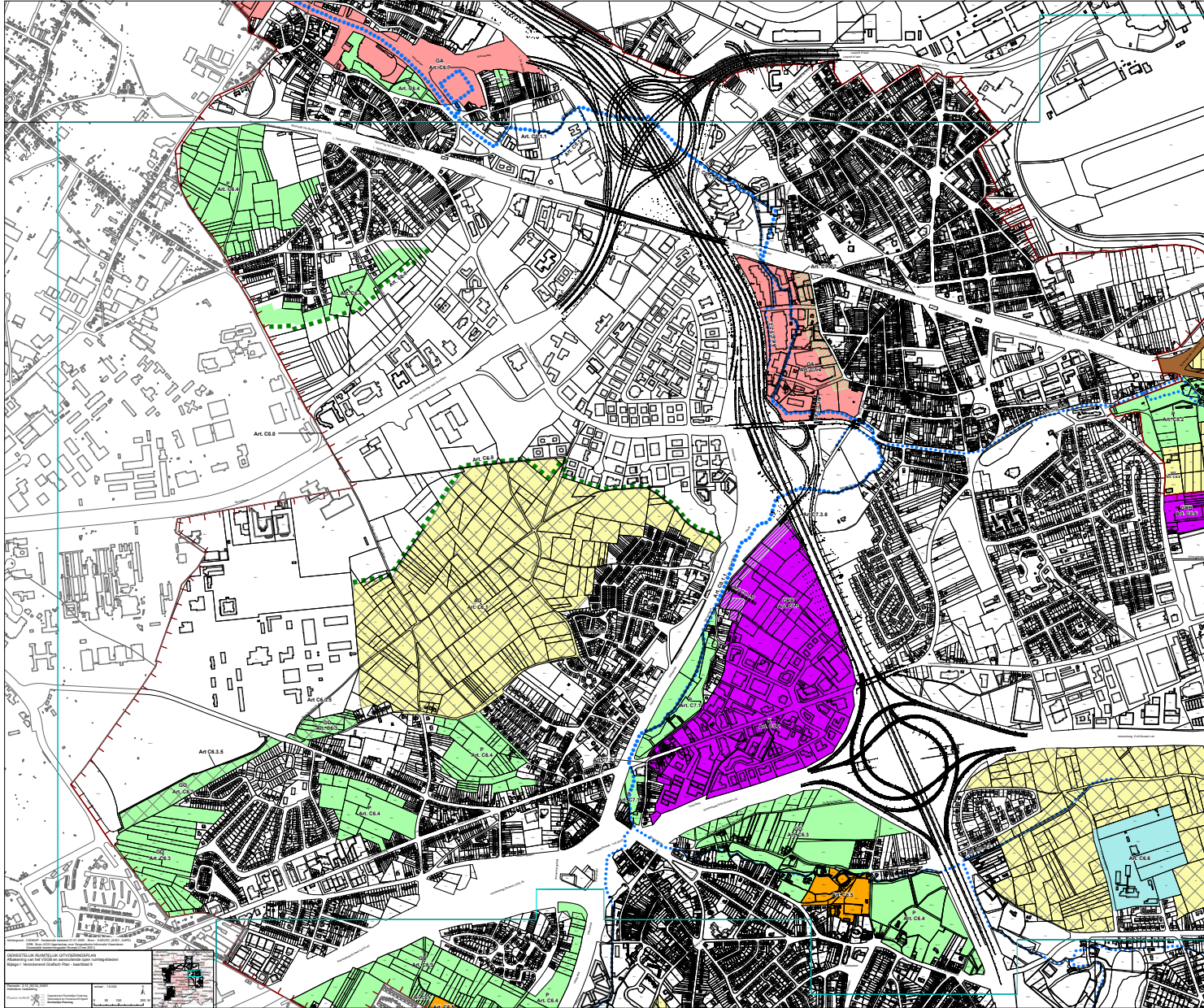
1. Binnen de in het gewestplan aangeduide grenzen van de stadscentra van Halle, Vilvoorde en Asse wordt het aantal bouwlagen van de woningen vastgesteld in functie van het bijzonder karakter van de wijk, van de breedte van de straat en van de vloer-grond index van het te bebouwen perceel; het maximum aantal woonlagen mag in geen geval vier woonlagen overtreffen;
2. elders in het gewest is het aantal woonlagen van de woningen ten hoogste twee. In de aaneengebouwde gedeelten van steden en gemeenten mag, zonder dat vier woonlagen worden overschreden, van de in het eerste lid, 2, gestelde regel afgeweken worden:
 - a) door een door Ons goedgekeurd bijzonder plan van aanleg;
 - b) wanneer in een straat meer dan de helft van de na 1950 opgetrokken woningen meer dan twee woonlagen tellen; in dat geval wordt het maximum aantal woonlagen vastgesteld in functie van het aantal woonlagen van de omringende woningen aan dezelfde kant van de straat.

De in dit artikel gestelde voorschriften zijn niet van toepassing op gronden die vóór de inwerkingtreding van dit besluit gekocht werden als bouwgrond op basis van een stedenbouwkundig attest dat het aantal toegelaten bouw- of woonlagen aanduidt en waarvan de geldigheidsduur nog niet verstreken is. Het maximum aantal woonlagen mag evenwel in geen geval vier woonlagen overtreffen.

B. OMZENDBRIEVEN:

Omzendbrief van 19 juni 1991 bevattende toelichting bij de toepassing van de bijzondere voorschriften gevoegd bij het gewestplan Halle-Vilvoorde-Asse. Artikel 8 van de aanvullende stedenbouwkundige voorschriften.

Omzendbrief RO/2012/01: Omzendbrief 'verhoging van het aantal bouwlagen in de niet-herbestemde woongebieden binnen het Vlaams Strategisch Gebied rond Brussel'



RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN VLAANDEREN (RSV - 1999, 2DE HERZIENING 2011)

HET VLAAMS STRATEGISCH GEBIED ROND BRUSSEL

In de gemeenten gelegen rond het Brussels Hoofdstedelijk Gewest vinden ontwikkelingen plaats die maken dat hier een stedelijk gebied tot stand is gekomen. Omwille van het stedelijk karakter in (delen van) deze gemeenten en vanuit de wenselijkheid om het stedelijk karakter ervan in het ruimtelijk beleid te continueren vormen delen van deze gemeenten het Vlaams strategisch gebied rond Brussel.

Het Vlaams strategisch gebied rond Brussel bestaat aldus uit delen van de gemeenten Asse, Beersel, Dilbeek, Drogenbos, Grimbergen, Kraainem, Linkebeek, Machelen, St-Genesius-Rode, St.-Pieters-Leeuw, Tervuren, Vilvoorde, Wemmel, Wezembeek-Oppem en Zaventem. In de delen van deze gemeenten waar de zogenaamde "groene gordel" aanwezig is, wordt een buitengebiedbeleid gevoerd.

(RSV, herziening 2011, richtinggevend deel - p. 205).

GEBIEDSSPECIFIEKE ONTWIKKELINGSPERSPECTIEVEN VOOR HET VLAAMS STRATEGISCH GEBIED ROND BRUSSEL

De gewenste ruimtelijke ontwikkeling van het Vlaams strategisch gebied rond Brussel kan niet worden bereikt door de ontwikkelingsperspectieven voor de stedelijke gebieden noch deze voor het buitengebied ongenueanceerd toe te passen. Dit gebied vereist eigen gebiedsspecifieke ontwikkelingsperspectieven.

Bij de invulling van de ontwikkelingsperspectieven voor het Vlaams strategisch gebied rond Brussel moet vanuit de eigen Vlaamse visie op dit gebied rekening worden gehouden met de ruimtelijke opties die het Brussels Hoofdstedelijk Gewest vooropstelt. Hiervoor is overleg tussen Vlaanderen, Brussel, Wallonië en Vlaams-Brabant aangewezen.

Het is belangrijk dit stedelijk gebied niet als "een rand" op te vatten maar uit te gaan van de eigen specifieke kenmerken zoals de aanwezigheid van verschillende stedelijke voorzieningen in goed uitgeruste stedelijke kernen en de aanwezigheid van een "groene gordel". Ook moeten de aantrekkingskracht en de ruimtelijke potenties van een aantal kleinere stedelijke kernen die verder van de grens van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest verwijderd zijn, worden benut om de druk op de ruimte in de onmiddellijke omgeving van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest weg te nemen.

AFBAKENING VLAAMS STRATEGISCH GEBIED ROND BRUSSEL EN AANPALENDE OPENRUIMTE GEBIEDEN

< Vlaanderen, 2013

Dit gebied is zo belangrijk voor Vlaanderen dat het op Vlaams niveau wordt geselecteerd en er, naast de afbakening, ook gebiedsspecifieke ontwikkelingsperspectieven voor worden vastgelegd. Daarbij wordt erkend dat hier specifieke "sociaaleconomische omstandigheden" werkzaam zijn die invloed hebben op de ruimtelijke ontwikkelingen.

Er wordt in het ruimtelijk beleid voor dit gebied duidelijk aangegeven dat een aantal van de stedelijke functies verbonden aan het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, niet kunnen afgewenteld worden op het Vlaams strategisch gebied rond Brussel (= het niet-afwentelingsprincipe). Door vooral hoogwaardige bedrijven in te planten op de regionale bedrijventerreinen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest bestaat immers het gevaar van het verdringen van laagwaardige activiteiten naar het Vlaamse stedelijk gebied rond Brussel. Ten aanzien van deze laagwaardige activiteiten, die noodzakelijk zijn voor het functioneren van het gewest, wordt gesteld dat, conform het niet-afwentelingsprincipe, een maximale inspanning moet gebeuren om de problematiek binnen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest aan te pakken.

Er moet worden aangegeven onder welke voorwaarden nieuwe activiteiten en functies wel kunnen worden aanvaard (bv. hoogwaardige kantoren). Naast "negatieve" elementen is het aangewezen dat wordt aangegeven dat op specifieke locaties de (grote) troeven van het Vlaams strategisch gebied rond Brussel kunnen worden uitgebouwd. In het afbakeningsproces moet dit gebeuren door het vastleggen van "specifiek te ontwikkelen gebieden". Vooral in het westelijk en noordelijke gedeelte van het Vlaams strategisch gebied rond Brussel (tussen Zaventem en Groot-Bijgaarden) moeten de specifieke ontwikkelingen steunen op:

- het grootstedelijk vestigingsmilieu. Het Vlaams strategisch gebied rond Brussel kan niet worden aanzien als het overloopgebied van laagwaardige en sterk mobiliteitsgenererende activiteiten vanuit het Brussels Hoofdstedelijk Gewest;
- de attractiviteit van de omgeving door onder meer de internationale luchthaven, maar ook een groene omgeving, enz..

Er moet worden aangegeven dat de suburbanisatie vanuit het Brussels Hoofdstedelijk Gewest naar het Vlaams strategisch gebied rond Brussel anders moet worden bestreden dan elders rond de grootstedelijke gebieden en dat hiervoor bijkomende instrumenten buiten de ruimtelijke ordening kunnen worden ingezet.

Meer dan in de andere stedelijke gebieden van het Vlaamse Gewest dient het aanbod de vraag te beheersen. Het publieke karakter van sommige terreinen (zowel woon- als werkgebieden) speelt hierin een grote rol.

Er wordt gesteld dat het behoud van de onbebouwde ruimte (de zogenaamde "groene gordel") in het Vlaams strategisch gebied rond Brussel essentieel is. Vanuit dit principe moet worden aangegeven onder welke voorwaarden onbebouwde ruimte in het bestaande woongebied een "open ruimte" bestemming kan krijgen.

Dit betekent ook dat het Vlaams strategisch gebied rond Brussel strikt wordt beperkt tot de huidige aaneengesloten agglomeratie en dat concentratie en verdichting in de aaneengesloten agglomeratie wordt nagestreefd. De onbebouwde ruimte van de "groene gordel" kan aldus niet worden aangesneden voor wonen, werken en infrastructuur.

Ten aanzien van de huidige bestemmingen van het gewestplan zullen in het Vlaams strategisch gebied rond Brussel geen of slechts zeer beperkte - en dit binnen strikte randvoorwaarden die socio-economisch een meerwaarde verschaffen aan dit gebied en

het Vlaams karakter ervan versterken – bestemmingswijzigingen van zachte naar harde functies doorgevoerd worden. Lokalisatie van woonfunctie is mogelijk door:

- reconversie van bestaande bebouwing en verwaarloosde bedrijfsgebouwen;
- het invullen van de niet bebouwde percelen;
- het verhogen van de bebouwingsdichtheid naar aanleiding van nieuwbouw of vervangingsbouw wanneer dit gekaderd wordt binnen de globale stedenbouwkundige uitbouw van de gemeente en mits behoud van de woonkwaliteit.

Nieuwe bedrijvigheid is slechts mogelijk door de sanering van gebouwen en/of terreinen voor zover ze niet gebruikt worden voor de woonfunctie en door verdichting in een beperkt aantal zones die als bedrijventerreinen in het gewestplan werden aangeduid (Groot-Bijgaarden, deel Heizelcomplex, Vilvoorde en Zaventem). Verdichting kan betekenen dat bv. een minder ruimtebehoevende organisatie van parkeerterreinen bij bedrijven wordt aangelegd en dat een hogere bodembezetting wordt nagestreefd voor functies die dit bedrijfseconomisch toelaten (meestal tertiaire activiteiten). Eigen inrichtingscriteria kunnen hiervoor worden ontwikkeld.

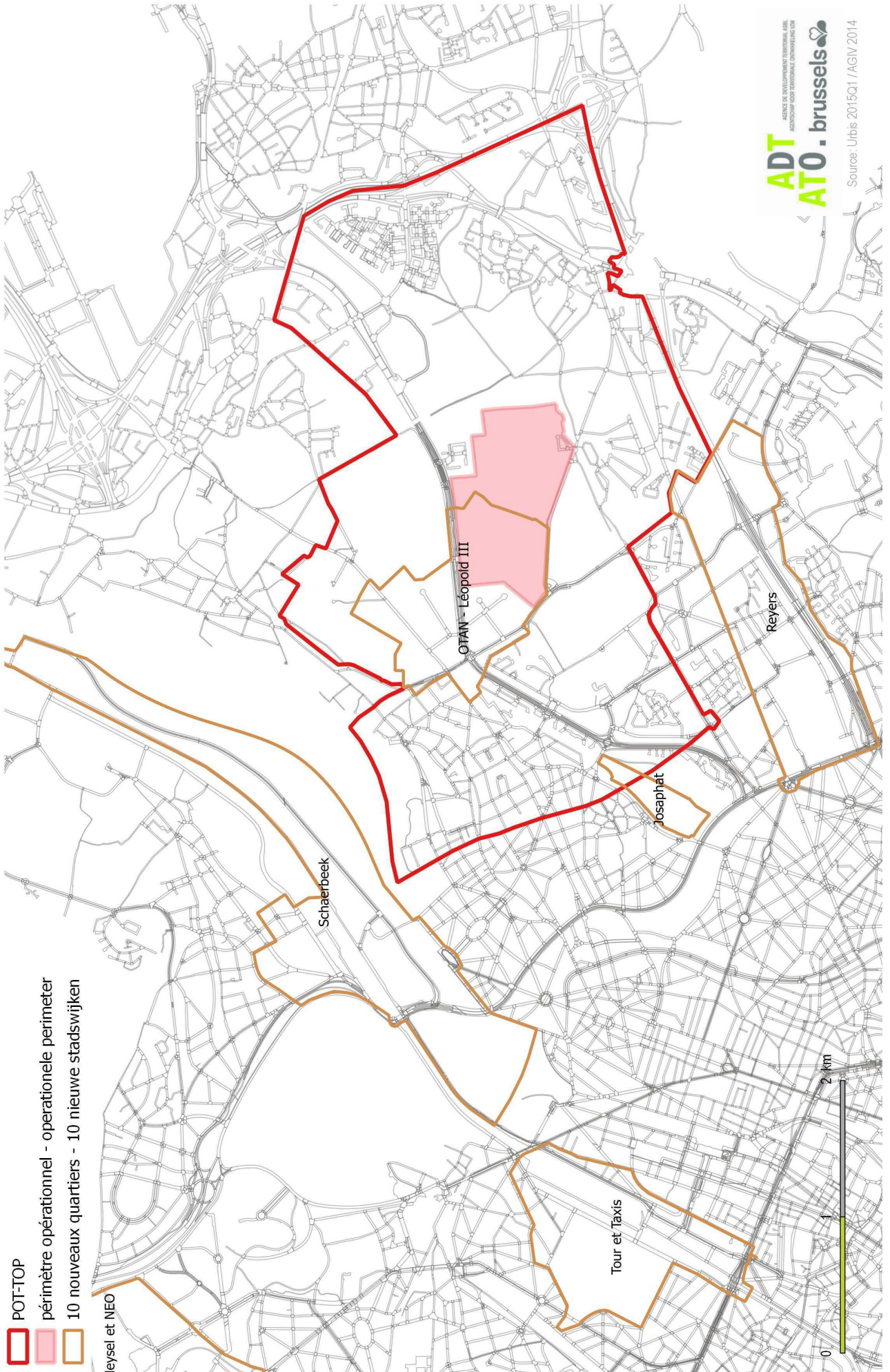
In het afbakeningsproces voor het Vlaams strategisch gebied rond Brussel wordt prioritair rekening gehouden met de doelstellingen van Vlabinvest. Ook worden in het afbakeningsproces van het Vlaams strategisch gebied rond Brussel specifieke ontwikkelingsperspectieven inzake bouwen (bouwhoogte, dichtheid, functies ...) uitgewerkt die wellicht anders zijn dan in andere suburbane gebieden van de stedelijke gebieden in het Vlaams Gewest.

Wat de mobiliteit betreft zal geen bijkomende wegeninfrastructuur worden voorzien die automobilitieit genereert. Om in het gebied de mobiliteit te beheersen, wordt ervoor geopteerd inzake mobiliteit andere instrumenten in te zetten. Alleen voor de ontsluiting van een beperkt aantal toplocaties kan de aansluiting op het hoofdwegennet verbeterd worden (bv. voor de luchthaven). Voor het overige is nieuwe mobiliteitsgenererende infrastructuur niet aangewezen. De verdere categorisering van het wegennet zal in overleg met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest gebeuren; het behoud van de verkeersleefbaarheid in het Vlaams strategisch gebied rond Brussel is evenwel primordiaal. Inzake het collectief vervoer zal maximaal gebruik worden gemaakt van de bestaande spoorlijnen en infrastructuur. (RSV, herziening 2011, richtinggevend deel - p. 244 ev.)

WEGENINFRASTRUCTUUR – A201

De A201 van de aansluiting met de R0 (Diegem) tot de grens met Brussels Hoofdstedelijk Gewest is (richtinggevend) geselecteerd als een primaire weg II (=verzamelen naar hoofdwegennet en primaire wegen I). De inrichting moet vertrekken van een volledige scheiding van verkeerssoorten. De uitvoeringsvorm is die van een autoweg of een weg met gescheiden verkeersafwikkeling. (RSV, herziening 2011, bindend deel - p. 374 en p. 377)

NOUVEAUX QUARTIERS - NIEUWE STADSWIJKEN



GEWESTELIJKE BELEIDSVERKLARING BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST 2014-2019

De grote lijnen voor de zone NAVO-Defensie-Leopold III:

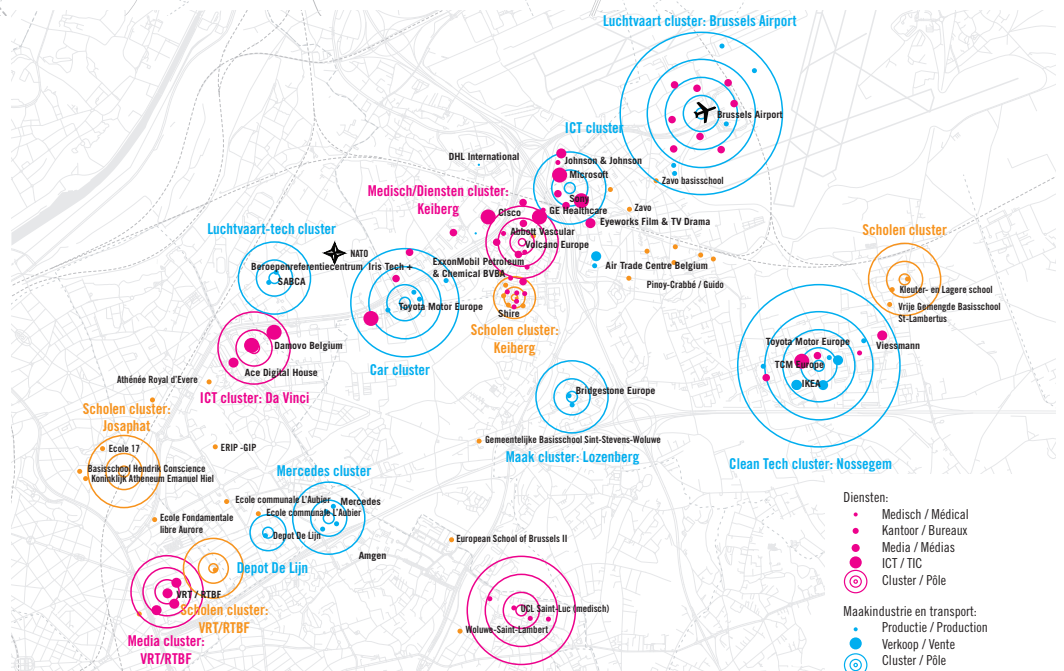
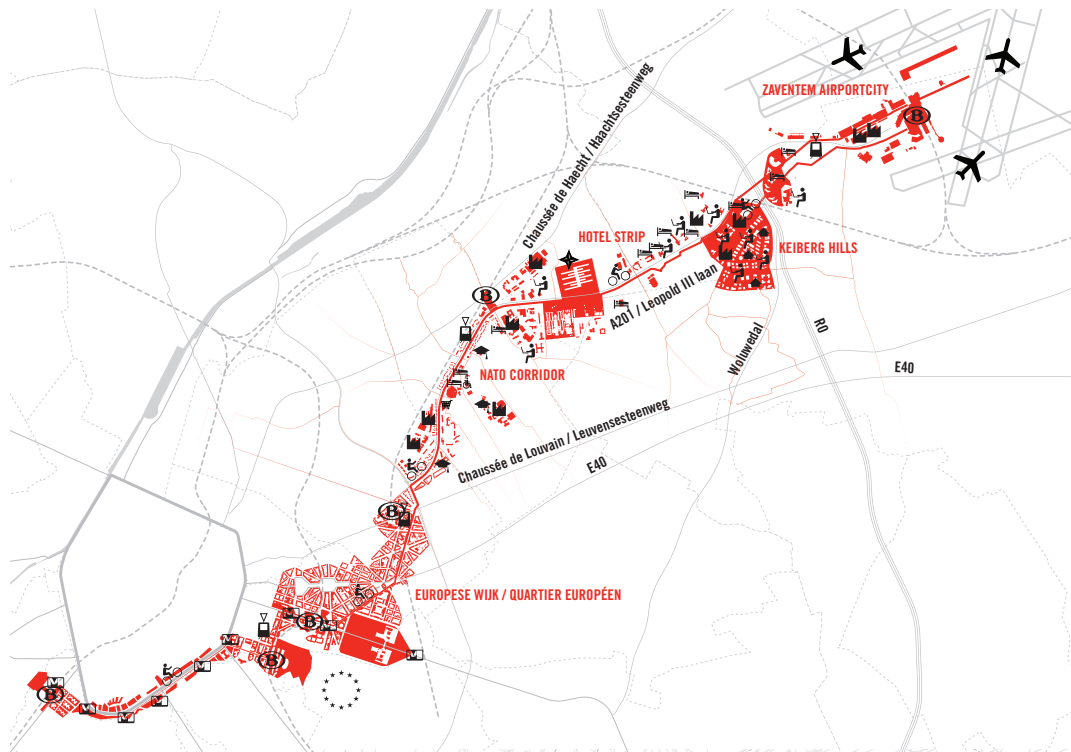
- De voormalige NAVO-site heeft het potentieel voor een reconversie naar een nieuwe stadswijk die goed bereikbaar is met het openbaar vervoer (tram + metro Noord);
- De krachtlijnen van een nieuwe gemengde wijk die economische activiteiten behoudt, zullen worden gedefinieerd in de studie over de uitvoering van de OGSO's;
- Daarna zal een strategie voor de inrichting van de Leopold III-laan worden uitgewerkt om hier een nieuwe kantoorwijk met internationale uitstraling te ontwikkelen;
- Ook de vestiging van een competentiecentrum voor digitale en nieuwe technologieën zal worden onderzocht (in aanvulling op de ontwikkeling van Mediapark bij Reyers).

Uittreksel uit de Brusselse GBV:

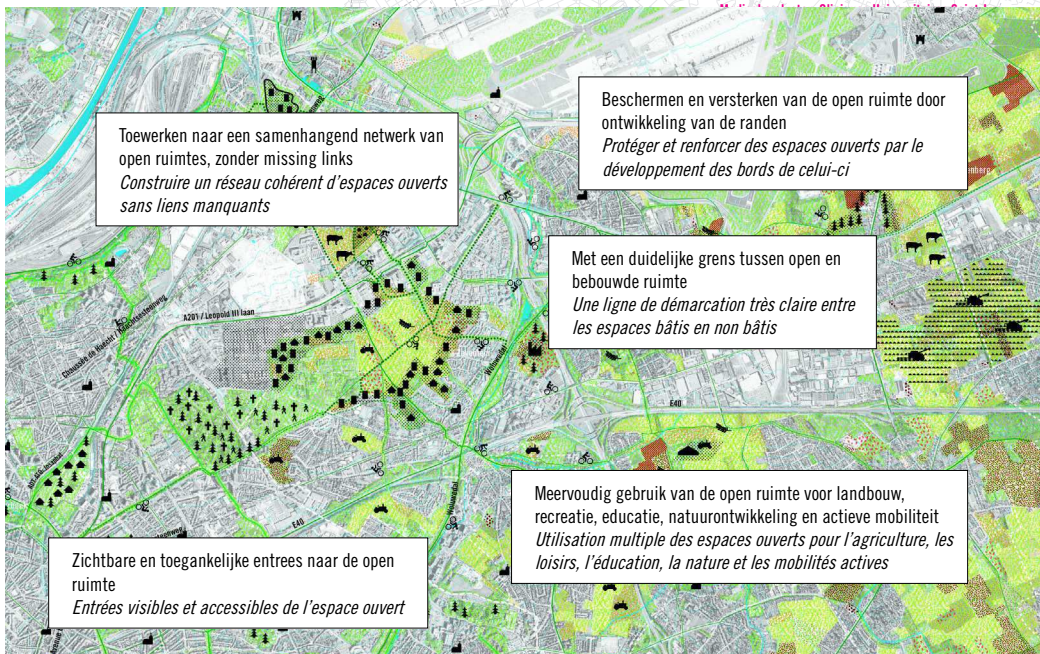
«Ingevolge de verhuizing van de NAVO naar het nieuwe hoofdkwartier dat in aanbouw is aan de overkant van de Leopold III-laan leent de oude NAVO-site 137 zich tot reconversie tot een nieuwe stadswijk. De site, die al goed met het openbaar vervoer bereikbaar is, wordt nog vlotter toegankelijk met de aanleg van de Metro Noord (Bordet). Met het oog op de aanleg van een nieuwe gemengde wijk met vrijwaring van de economische activiteiten, zal de Regering aan de hand van de studie betreffende de uitvoering van de OGSO's tegen 2014 de krachtlijnen bepalen voor de ontwikkeling van de site. De Regering zal vervolgens in 2015 een strategie uitwerken voor de aanleg van de Leopold III-laan teneinde er een nieuw kantoorgebied met internationale uitstraling te ontwikkelen. Ook de inplanting van een competentiepool voor digitale en nieuwe technologieën zal worden onderzocht in het licht van een mogelijke complementariteit met het nieuwe Mediacity bij Reyers.»

NIEUWE STADSWIJKEN,
GEWESTELIJKE
BELEIDSVERKLARING BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK GEWEST,
2014-2019

< kaart ATO



- Diensten:
- Medisch / Médical
 - Kantoor / Bureaux
 - Media / Médias
 - ICT / TIC
 - Cluster / Pôle
- Maakindustrie en transport:
- Productie / Production
 - Verkoop / Vente
 - Cluster / Pôle
- Onderwijs:
- Bestaande school / École existante
 - Cluster / Pôle



T.O.P NOORDRAND (ZONE A201-E40-MEISER-NOSSEGEM)

Het onderzoek 'T.O.P. Noordrand' past in de voorbereiding van een territoriaal ontwikkelingsprogramma (T.O.P.)¹ van de Noordrand (noordelijke periferie van Brussel). Er zijn verschillende scenario's uitgewerkt voor de Leopold III-NAVO-wijk, die als volgt samengevat kunnen worden:

< scenario mobiliteit

- Mobiliteit: een multimodale Europese boulevard van het Zuidstation naar Brussels Airport. Deze boulevard loopt langs de NAVO, de Europese wijk, de internationale hoofdkantoren en hotels. Dit is de verkeersas bij uitstek om internationale organisaties en bedrijven aan te trekken, goed bereikbaar met het openbaar vervoer en de fiets, met een openbare ruimte van hoge kwaliteit.
- Open ruimte: Het Noordpark is een smal netwerk van polyvalente open ruimtes, een opeenvolging van parken en open ruimtes met een meervoudig gebruik, voorzien van aantrekkelijke, recreatieve en functionele verbindingen. Deze open ruimte wordt de ruggengraat van het gebied, beschermd en versterkt door een gebruik dat geïntegreerd is in een globale economische visie, waar landbouwgebied, recreatiegebied, woningen en economische activiteiten samenkomen.
- Opleiding en onderwijs: als katalysator van de economische ontwikkeling in de Noordrand. De investering in onderzoek en ontwikkeling, een groeisector in het gebied, kan hoogopgeleide mensen aantrekken, waardoor huisvesting, voorzieningen en diensten worden gecreëerd.

< scenario opleiding en vorming

“Deze scenario's hebben ertoe bijgedragen dat de toegevoegde waarde van een totaalvisie aantrekkelijk is geworden in de ogen van de projecthouders en concreet om na te denken over de transformaties die hun individuele projecten moeten ondergaan om daarin geïntegreerd te worden. Er is ook onderzocht welke nieuwe projecten of acties toegevoegd moeten worden om de scenario's te versterken ('backcasting') en wie deze projecten zou kunnen leiden.”

Bron: Artgeenering, maart 2015.

< scenario open ruimte

TOP NOORDRAND

< kaarten: Artgeenering, maart 2015

¹ Het T.O.P. is een samenwerking tussen Ruimte Vlaanderen, Brussel Stedelijke Ontwikkeling, de provincie Vlaams-Brabant en de OVAM.

RICHTSCHEMA HAREN (BRUSSEL-STAD)

Het richtschema van Haren¹ bespreekt de belangrijkste doelstellingen voor dit specifieke gedeelte van het grondgebied van Brussel-Stad:

- De wijk uit zijn isolement halen, veroorzaakt door de vele stedenbouwkundige barrières (Schaarbeek-Vorming, nieuwe gevangenis in Haren, ...).
- Woon aantrekkelijkheid vergroten om de bevolkingsgroei op te vangen, in een wijk met een groot vastgoedpotentieel.
- Aanpak van de geluidshinder als gevolg van het lucht- en treinverkeer.
- Ontwikkeling van een pool van hoogtechnologische banen.
- Betere verbinding van de actieve gebieden met het openbaar vervoer.
- Valorisatie van de groenvoorzieningen en de bestaande buurtwegen.

Doelstelling 4 van het richtschema ('De toekomst vrijwaren') is 'investeren' in de oude NAVO-site met nieuwe bestemmingen via een BBP.

¹Waarvan de oriëntatieprincipes op 24 januari 2008 zijn goedgekeurd door het schepencollege van Brussel-Stad

BBP DA VINCI

Op 23 maart 2010 is een overeenkomst afgesloten tussen Brussel-Stad en de gemeente Evere om een gezamenlijk BBP uit te werken.

De oriëntaties van het BBP kunnen als volgt worden samengevat:

- Citydev wil de Da Vinci-site moderniseren en herstructureren om een uitbreiding van SABCA mogelijk te maken, met aanwending van de bijzondere voorschriften die van toepassing zijn op sterk gemengde gebieden;
- Brussel-Stad wil binnen de globale perimeter een harmonieuze herontwikkeling en uitbreiding van de site met economische activiteiten, binnen een meer gemengd en meer stedelijk geheel, dat beter geïntegreerd is in de omgeving. Ook de ontwikkeling van ondersteunende functies, zoals commerciële activiteiten rond de horeca, een crèche of sportieve voorzieningen, wordt overwogen;
- De gemeente Evere wil de inrichting van de ruimtes in het sterk gemengde en administratieve gebied preciseren, waarbij met name de ingang van de stad wordt benadrukt en het NMBS-station van lijn 26 wordt ingericht. Brussel-Stad en de gemeente Evere zijn eveneens van plan om de ontwikkeling van de terreinen van de huidige NAVO-site te plannen in het kader van de verhuizing, evenals in het geval van Evere van het Kwartier Koningin Elisabeth. Beide entiteiten zien er de mogelijkheid om op deze ruimtes de voorschriften van sterk gemengde gebieden toe te passen, zodat er meer diverse functies gevestigd kunnen worden (huisvesting, maar ook nieuwe economische activiteiten).

De minister-president van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest heeft op 23 juni 2015 de wens geuit om de uitwerking van het BBP Da Vinci tijdelijk op te schorten om een goede coherentie tussen de verschillende stedenbouwkundige visies te garanderen.

RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN VLAAMS-BRABANT

RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN VLAAMS-BRABANT (EN ADDENDUM)

‘Een centrumprovincie met Brussel’ vormt één van de vijf kernprincipes van het ruimtelijk structuurplan Vlaams-Brabant (en addendum). De provincie wenst de invloeden, die uitgaan van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest maximaal op een positieve manier aan te wenden. Hierbij dient de eigenheid van Vlaams-Brabant bewaard en dient rekening te worden gehouden met het niet afwentelingsprincipe.

De ontwikkelingsperspectieven van het Vlaams strategisch gebied worden bepaald door het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen. Binnen het provinciaal ruimtelijk structuurplan (en addendum) worden een aantal ontwikkelingsperspectieven opgenomen die deze van Vlaanderen verfijnen of aanvullen. Hierna worden deze opgenomen die relevant zijn voor de ex-navo-site.

- Ten aanzien van de huidige bestemmingen van het gewestplan zullen in het Vlaams stedelijk gebied rond Brussel geen of slechts zeer beperkte - en dit binnen strikte randvoorwaarden die socio-economisch een meerwaarde verschaffen aan dit gebied en het Vlaams karakter ervan versterken - bestemmingswijzigingen van zachte naar harde functies doorgevoerd worden.
- Het Vlaams Stedelijk Gebied rond Brussel is geen stedelijk gebied in de enge betekenis van het woord. Het gebied kent een gedifferentieerde ontwikkeling. De provincie wenst deze differentiatie in de toekomst te behouden en pleit er bij het Vlaamse Gewest voor om bij de afbakening van het Vlaams Stedelijk Gebied rond Brussel een onderscheid te maken tussen die gebieden waarvoor een hoge dynamiek wordt voorgesteld en die gebieden die min of meer hun huidig gebruik kunnen bestendigen.

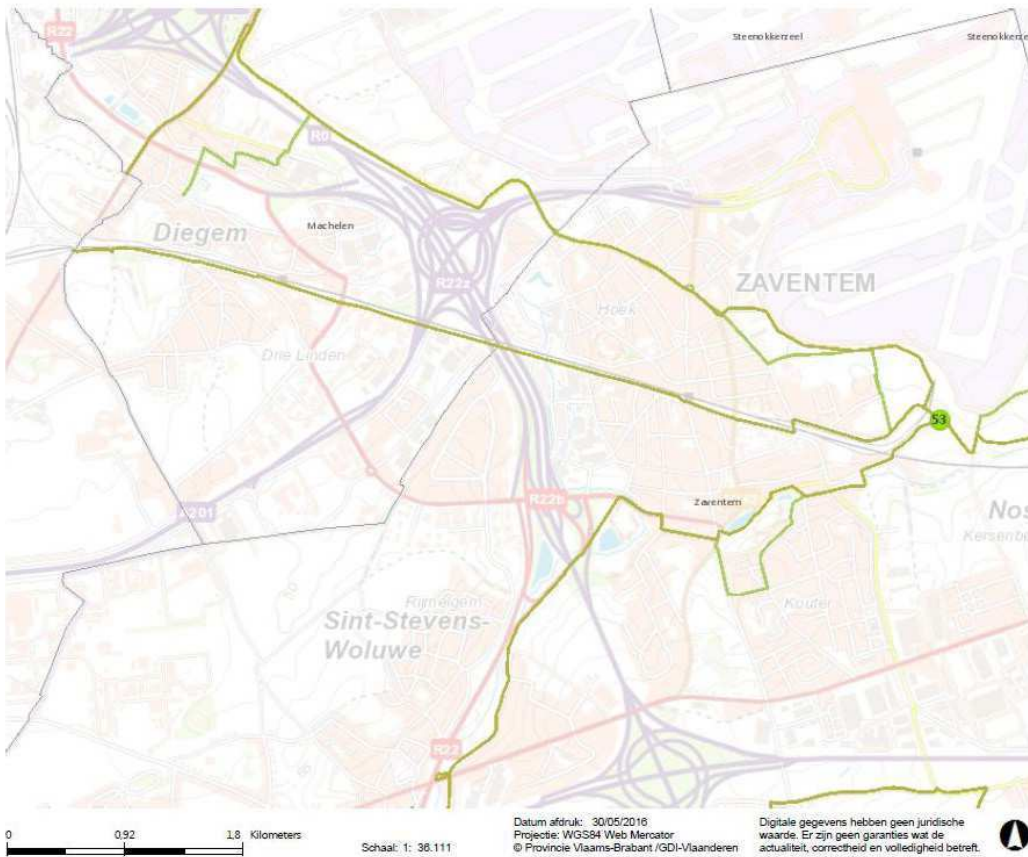
De omgeving van de luchthaven wordt aangegeven als een gebied met een hoge economische dynamiek. De provincie wenst de economische vitaliteit van deze gebieden in de toekomst te vrijwaren en waar mogelijk te versterken. De multimodale ontsluiting van deze terreinen staat steeds voorop. Beheer van deze terreinen is een essentieel gegeven en beperkt zich niet enkel tot het vastleggen van de bestemming van het gebied. Ook het beheer van grondverwerving, mobiliteitsbeheersing, infrastructuraanleg, type activiteit, initiatiefnemer, enz is een belangrijk gegeven waar de overheid over dient te waken, of alleszins afspraken over dient vast te leggen.

- In sommige delen van dit Vlaams Stedelijk Gebied rond Brussel zijn er nog mogelijkheden tot verdichting en/of uitbreiding van het aanwezige woonaanbod. In deze zones zal door een gedifferentieerd aanbodbeleid het wonen gestimuleerd worden en een hogere dichtheid nagestreefd.
- De omgeving van goed ontsloten OV-knooppunten komt hiervoor prioritair in aanmerking. Het aanbodbeleid zal divers zijn om de verschillende lagen van de bevolking een onderkomen te kunnen bieden. Daarnaast dient bijzondere aandacht te gaan naar de kwaliteit van het aanbod aan groene en openruimte-elementen, die voor een groot deel de aantrekkelijkheid van de woonomgeving bepalen. De kwaliteit van de woonomgeving staat voorop.

Lokalisatie van woonfunctie is mogelijk door:

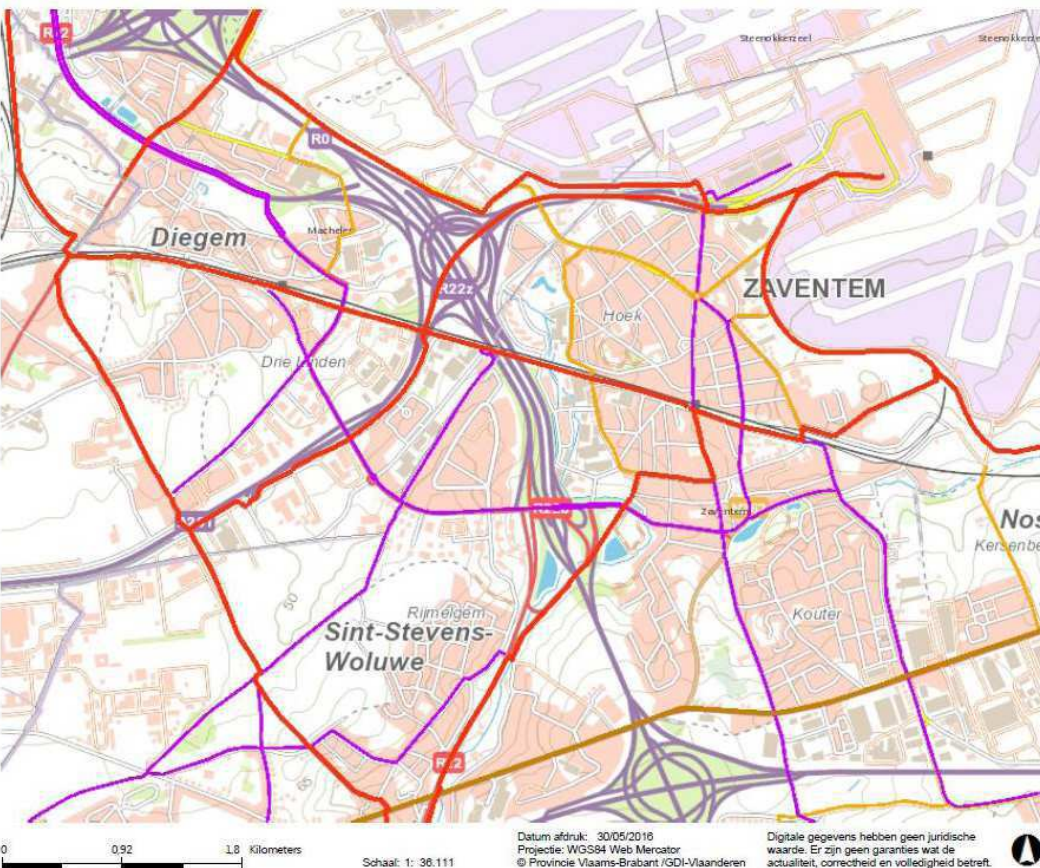
- reconversie van bestaande bebouwingen verwaarloosde bedrijfsgebouwen;
- het invullen van de niet bebouwde percelen;
- het verhogen van de bebouwingsdichtheid naar aanleiding van nieuwbouw of vervangingsbouw wanneer dit gekaderd wordt binnen de globale stedenbouwkundige uitbouw van de gemeente en mits behoud van de woonkwaliteit.

Mobiliteit



- Legende**
- Gewenst Bovenlokaal Recreatief Fietsroutenetwerk (BRF)
 - Fietsknooppunten
 - Fietsnetwerk
 - Fusiegemeenten

Mobiliteit



- Legende**
- Fietsnelweg
 - Hoofdroute
 - BFF
 - Alternatieve route
 - Fietsnelwegen Brussel
 - Fietsroutes Brussel
 - Fusiegemeenten

- Hoogdynamische recreatieve voorzieningen kunnen op multimodale, zeer goed ontsloten plaatsen worden uitgebouwd, maar zullen in eerste instantie maximaal aansluiten op de bestaande (eventueel te optimaliseren) voorzieningen. Laagdynamische recreatieve voorzieningen dienen fors uitgebouwd te worden ter ondersteuning van de woonkwaliteit.
- Ten slotte zijn er in het Vlaams Stedelijk Gebied rond Brussel nog heel wat open ruimtegehelen en fragmenten aanwezig. Het maximale behoud van deze fragmenten dringt zich op. De provincie pleit ervoor om deze fragmenten via een fijnmazig netwerk van open ruimteverbindingen onderling te verbinden en op die manier de open ruimte in dit gebied te versterken. De aanwezige open ruimte heeft een zeer belangrijke meerwaarde voor de omliggende bewoners en dient dan ook zo hoogwaardig mogelijk ingericht te worden. Recreatief medegebruik van deze open ruimtegehelen en fragmenten dient gestimuleerd te worden. Het netwerk van open ruimteverbindingen dient aansluiting te vinden op het blauwe en groene netwerk dat door het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in het GewOP is uitgewerkt en tevens aan te sluiten op de natuurverbindingsgebieden die door de provincie worden geselecteerd en afgebakend.

Het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan voor het Vlaams strategisch gebied en aansluitende open ruimtegebieden bepalen de ontwikkelingsperspectieven voor de kernen. Het voorstel tot selectie binnen het ruimtelijk structuurplan Vlaams-Brabant (en addendum) is bijgevolg niet relevant.

PROVINCIAAL RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN VLAAMS BRABANT: MOBILITEIT

*< Bron: Provinciaal Ruimtelijk
Structuurplan Vlaams Brabant*

Het tracé Hector Henneaulaan, J.F.Kennedylaan en Jan Emiel Mommaertsiaan werd bindend geselecteerd als secundaire weg type II. Secundaire wegen type II hebben als hoofdfunctie het verzamelen/ontsluiten van mobiliteitgenererende elementen op provinciaal niveau naar het hoofd- of primaire wegennet. Ook het toegang verlenen tot de aanpalende percelen is een belangrijke functie. De snelheid is ondergeschikt aan de activiteiten en de doorstroming. Om het verkeerskundige conflict tussen verbinden en ontsluiten op te lossen dient de wegbeheerder de verkeersfunctie van de weg af te stemmen op de ruimtelijke structuur, waarbij speciale aandacht gaat naar de verkeersleefbaarheid langs de weg.

FIETSROUTENETWERK

De A201 werd geselecteerd als fietssnelweg tot op de gewestgrens. De HST-route langs spoorlijn 36 en de Harenweg-Sint-Stevens-Woluwestraat zijn twee fietssnelwegen die deze dwarsen. Als functionele fietsroute werden in de omgeving de Holidaystraat, de centrale landbouwweg over Woluweveld (deel Zaventemse baan) en de Hector Henneaulaan-J.F.Kennedylaan opgenomen.

Binnen het recreatief fietsroutenetwerk werden naast de HST-route geen verbindingen binnen het gebied rond de ex-NAVO-site geselecteerd.



GEWENSTE RUIMTELIJKE STRUCTUUR

DEELRUIMTE SINT-STEVENS-WOLUWE KAART 11

- 1s. OPEN RUIMTE WOLUWEVELD - OMGEVING
- 2s. INRICHTING WOLUWEPARK – RECREATIE
- 1. ONTWIKKELING HARENHEIDE - N2
- 2. ONTWIKKELING KLEINENBERG - BERREVELD
- 3. duurzame bedrijvenzone Lozenberg
- 4. WOON-PARK-BOS
- 5. WOON-WERKZONE WOLUWELAAN
- 6. ECOLOGISCHE BUFFER-GROENSTRUCTUUR
- 7. POORTEN-ONTSLUITING BEDRIJVENZONE VERBETEREN
- 8. 'GROENE BAND'
- 9. HERINRICHTING RECREATIEZONE
- 10. HERINRICHTING CENTRUMZONE
- 11. PROJECT WOLUWEDAL
- 12. HERZIEN BPA'S

	SPOORWEG - VOLLE LIJN: WEGENIS - STEENWEGEN		RANDGROENGEBIED - BUFFER
	WOONKERNEN		POORT - AFBAKENING
	CLUSTER AGRARISCH GEBIED - OPEN RUIMTE		GROENE CORRIDOR - BEEKVALLEI HERWAARDEREN 11
	KMO-ZONE - BEDRIJVENPARK EN AFBAKENING 3		OPENRUIMTE VERBINDING
	GEMEENSCHAPSVOORZIENING - OPENBAAR NUT		AFBAKENEN EN ORDENEN BEDRIJVENZONES EN -PARKEN
	GROEN - CLUSTER NATUUR		GROEN WOONPROJECT 5
			GEMENGD PROJECT 2S 3

BRON: EIGEN BEWERKING
 DATUM: 04-2014

GEMEENTELIJK RUIMTELIJK
 STRUCTUURPLAN ZAVENTEM

studiebureau GUS
 ism QUADRANT

GEMEENTELIJK STRUCTUURPLAN ZAVENTEM

GEWENSTE RUIMTELIJKE DEELSTRUCTUUR SINT-STEVENS-WOLUWE

De deelgemeente Sint-Stevens-Woluwe is het gedeelte van de gemeente Zaventem dat onderdeel is van de territoriale observatie perimeter. Voor deze deelgemeente formuleert het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan volgende gewenste deelstructuur:

- De bestaande open ruimten Woluweveld, Harenheide, Berreveld en Hennekensberg moeten gekoesterd en verbonden worden met de westelijke en oostelijke randgroengebieden, respectievelijk het Tiendeschuurveld en de Woluwevallei. Een aantal kleinschalige binnengebieden (Kleinbergstraat, Harenheide afwerking, centrumzone) kunnen in aanmerking komen om te verdichten en de randen van de nog open ruimtegebieden af te bakenen.
- De bestaande bedrijvzones zoals Keiberg, Lozenberg en Harenheide zijn verouderd en voorbijgestreefd wat de voorschriften en invulling aangaat. Een reconversieplan met aandacht voor de verweefbaarheid van functies en inrichting van het openbaar domein is gewenst. Uitgangsprincipes zijn de ontwikkeling van duurzame bedrijventerreinen en leefbare straten en het toelaten van ondersteunende functies.
- Een drietal 'poorten' geeft aan waar de centrumzone begint: grens BHG, kruispunt N2, Zaventemselaan en bebouwd gebied.
- De Woluwebeek is de fysisch nog waarneembare structuur doorheen de deelgemeente waarop zich diverse activiteiten en functies hebben ontwikkeld.
- Het militair domein zal deels worden ingevuld met 'parkwoningen'¹ en een nog open ruimte.
- Een belangrijk aandachtspunt is de ontsluiting van de bedrijventerreinen met de N2 en het omliggende wegennet. Een herstructurering van de toegangen naar deze bedrijventerreinen laat toe de bestaande omliggende woonstraten te vrijwaren van doorgaand verkeer.
- De centrumzone is begrepen tussen Borrestraat en de Leuvensesteenweg en bij uitstek geschikt als locatie voor handel en diensten.

De doelstellingen en inrichtingsprincipes worden verfijnd in het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan: tastbaar maken van de eigenheid van de deelruimte en waardevolle open ruimte koesteren.

RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN ZAVENTEM:GEWENSTE RUIMTELIJKE DEELSTRUCTUUR SINT-STEVENS- WOLUWE

< Bron: Gemeentelijk Ruimtelijk
Structuurplan Zaventem, voorlopige
vaststelling 2015.

¹de realisatie van 40 wongen is vergund. er is nog een aanvraag voor 40 bijkomende woningen.

Samenwerking en overleg is noodzakelijk met de Vlaamse Landmaatschappij voor de deelontwikkeling Woluweveld en de inrichting van de recreatiezone Woluwedal.

Gemeentelijke initiatieven voor deze deelruimte zijn verder uitgewerkt in het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan voor:

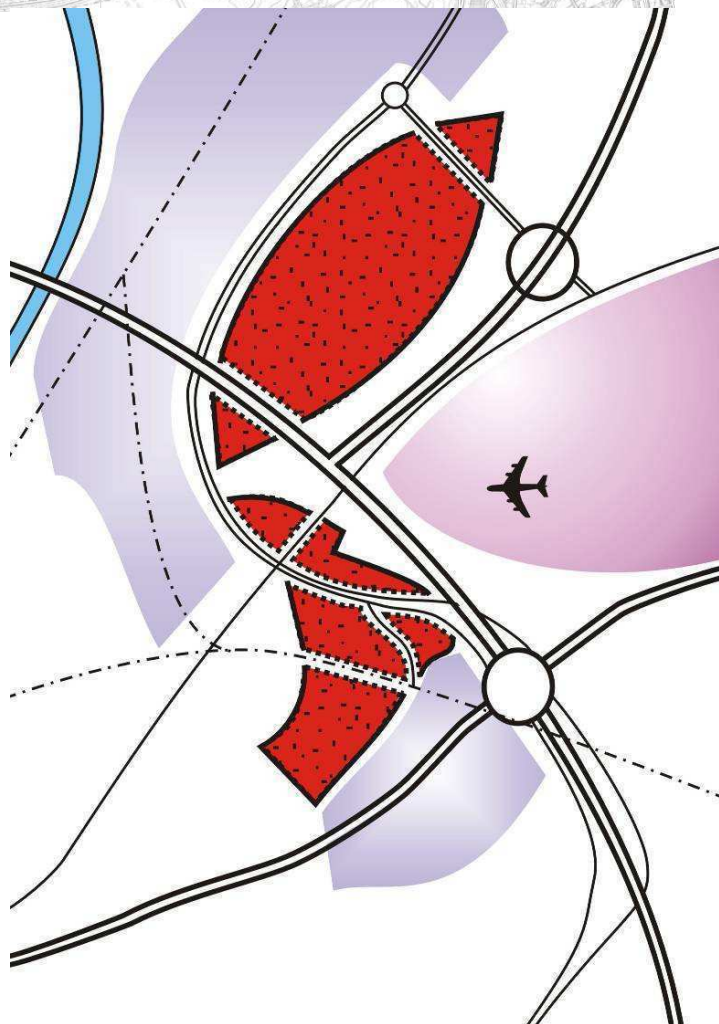
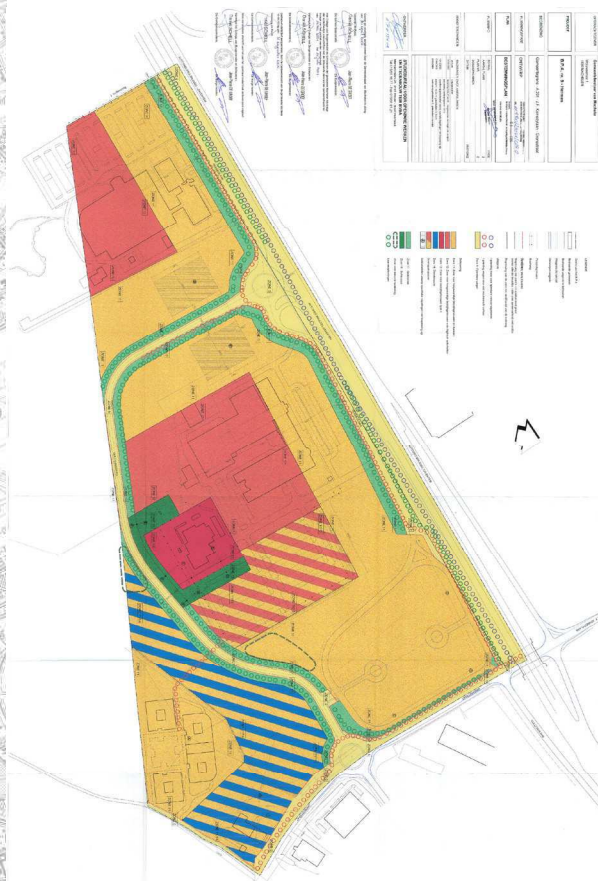
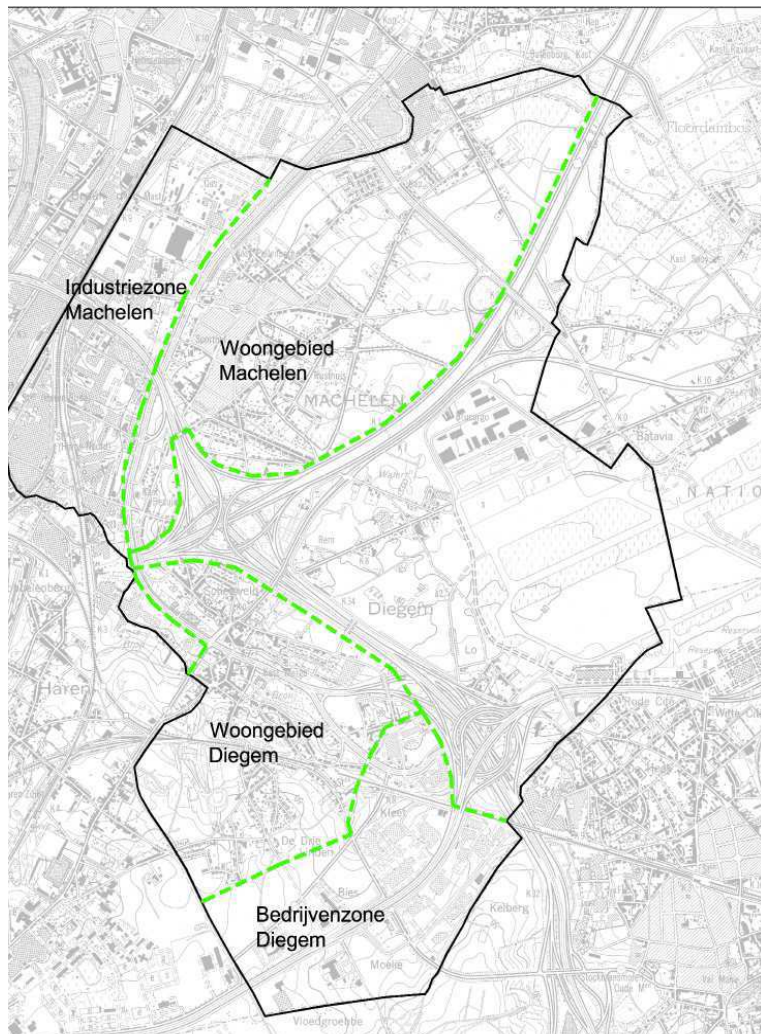
- deelontwikkeling Harenheide- Leuvensesteenweg;
- Lozenberg: luchthavengerelateerde diensten en kantoren;
- natuurgebied 't Boske;
- strategische ontwikkeling- Hennekenberg en Woluwelaan;
- gewenste ruimtelijke structuur lokale bedrijven en bedrijventerreinen;
- aanleg Woluwedal;
- herzien verouderde BPA's;
- mobiliteit: leefbaar en toch bereikbaar;
- strategische stedelijke ontwikkeling- aansluiting groene band rond Zaventem;
- strategische ontwikkeling -recreatie en sportinfrastructuur;
- strategische ontwikkeling - kwalitatief openbaar domein - bruikbare straten en pleinen.

In haar gemeentelijk structuurplan is de visie van de gemeente Zaventem om te groeien vanuit de kernen, waar er voldoende voorzieningen aanwezig zijn en een goede ontsluiting met het openbaar vervoer.

(GRS Zaventem, Richtinggevend deel, pg 61-68)

In die zin vormt het standpunt van de gemeente:

- a. Woluweveld als open ruimte dient te worden behouden
- b. Er dient een “groene” verbinding te worden gerealiseerd tussen Woluweveld en de groene zones van de begraafplaatsen Brussel en Evere langsheen Woluwebos.
- c. De Everestraat kan niet als doorgaand verkeer gebruikt worden.
- d. Er zijn geen mogelijkheden voor woongelegenheden op grondgebied Zaventem. Hoogstens een beperkte afwerking van de zone die nu vergund werd voor de militairen als woningen voor “eigen gebruik”. Deze invulling dient in verhouding te zijn tot de schaal van Sint-Stevens-Woluwe en kan de voorzieningen van de gemeente niet overschrijden.
- e. Langsheen de A201 kunnen bedrijven verder ontwikkeld worden tot ongeveer 500 meter uit de as van de weg, aansluitend op de overige industriegebied zoals Toyota.
- f. De gemeente onderschrijft de visie van de Europese boulevard langsheen de A201, gericht op bedrijvigheid.
- g. Een herlokalisatie van de militaire basis op grondgebied Zaventem is mogelijk.
- h. Een invulling op grondgebied van Evere en Brussel dient gepaard te gaan met bijkomende voorzieningen van openbaar nut. De gemeente Zaventem heeft niet de capaciteit om dergelijke schaal op te vangen op vlak van scholen, sport, cultuur, ...



GEMEENTELIJK STRUCTUURPLAN MACHELEN

- < BPA HERMES
- < GRS MACHELEN

CONTEXT

De huidige gemeente Machelen ontstond op 1 januari 1977 uit de samenvoeging van Machelen en het minder compacte woongebied Diegem. Het landschap is in enkele decennia geëvolueerd van een landelijke kern met agrarische activiteiten naar een randstedelijk gebied gekenmerkt door grote infrastructuren en bedrijvzones.

**Diegem Luchthaven, Diegem Neerhof, Diegem Hoek, Diegem Zuid - De Kleet, Diegem Zuid - Bessenveld, Diegem Zuid - Hermes, Diegem Zuid - Kouterveld en Diegem Vuurberg*

Diegem-Zuid ligt in het gebied voor luchthaven-gerelateerde kantoren en diensten. Dit gebied is bestemd voor hoogwaardige kantoren en diensten gerelateerd aan de aanwezigheid van de luchthaven, met nadruk op hoofdkwartieren. De relatie met de luchthaven kan zowel een fysieke binding hebben, alsook een imagorelatie.

Eenzijds kunnen activiteiten met een fysieke binding bestaan uit verwerkende en verhandelende bedrijvigheid met betrekking tot goederen die luchtvervoer vereisen. Anderzijds kan een hoog aantal personenverplaatsingen via de lucht evenzeer de nabijheid van de luchthaven vereisen zoals hoofdkwartieren van multinationals en ondernemingen, het internationaal georiënteerde congres- en beurswezen, internationaal georiënteerde hotels.

De imagogelateerde activiteiten betreffen bedrijven die omwille van het imago de luchthaven en de nabijheid van Brussel als bestuurlijk en economisch beslissingscentrum opzoeken (grote kantoorcomplexen, bedrijvzetels, bestuurlijke administraties, distributiecentra, hoog-technologische bedrijven).

De bedrijvzone Diegem heeft een heel andere uitstraling dan de bedrijvzone Machelen. Er is meer aandacht besteed aan de inrichting van de openbare ruimte.

De bedrijven op de terreinen van Diegem-Neerhof sluiten aan op de woonwijken.

Eenzijds lijken ze hier niet op hun plaats naar ontsluiting toe, anderzijds vormen ze een buffer tussen de woonwijken en de Ring. Er zal onderzocht worden of en onder welke voorwaarden deze bedrijven verenigbaar of positief kunnen zijn voor de aanwezige woonfunctie. De terreinen van Reno maken ook deel uit van de zone Diegem-Neerhof. Reno is een historisch gebonden bedrijf, maar vormt door zijn omvang een schaalconflict met zijn omgeving.

Het landelijke karakter is enkel nog in beperkte mate terug te vinden in de woonkernen. De confrontatie van de grootschalige activiteiten (zoals industrie) met de kleine schaal zoals het woonweefsel vormt één van de knelpunten waarmee het gebied wordt geconfronteerd.

Machelen ligt in het Vlaams Stedelijk Gebied rond Brussel (in het deelgebied “het Zaventemse”, dat gekarakteriseerd wordt als sterk verstedelijkte pool) en behoort eveneens tot de Vlaamse Ruit. Machelen maakt dus grotendeels deel uit van het stedelijk gebied en is daardoor een economisch knooppunt. Slechts een veel kleiner deel in het noordoosten zou kunnen tot het buitengebied behoren.

De luchthaven van Zaventem is geselecteerd als poort, waardoor de bedrijventerreinen van Machelen gedeeltelijk behoren tot het (nog af te bakenen) internationaal georiënteerd multimodaal logistiek park rond de luchthaven. In het provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Vlaams-Brabant behoort Machelen tot het Verdicht Netwerk.

BEDRIJVZONE DIEGEM

De internationale bedrijven, overwegend kantoren en diensten (met luchthavenrelatie), situeren zich in Diegem op bedrijvparken langs de A201 Brussel-Zaventem (124 ha). Tussen de residentiële woonwijk Drie Linden en de bedrijvzone is er een buffer voorzien op het gewestplan. Recentere ontwikkelingen situeren zich langs de Oude Woluwelaan en Kennedylaan, waar handel en kantoren met regionale uitstraling zich hebben gevestigd. Hier zijn de woonwijken en de bedrijventerreinen meer in elkaar vergroeid geraakt.

PROBLEEMSTELLING

In de bedrijvzones zijn er meer mensen tewerkgesteld dan er inwoners zijn in de gemeente. Dit heeft implicaties op de mobiliteit (goede ontsluiting van het gebied, zowel met de auto als met het openbaar vervoer) en op de leefbaarheid van de woonfunctie (milieuhinder, schaalbreuk, gebrek aan kwalitatief groen en open ruimte). In de TOP hebben veel bedrijvzones te kampen met leegstand.

Belangrijke oorzaken van deze leegstand zijn enerzijds de mobiliteits- en parkeerproblemen en anderzijds de sanering in de kantorenmarkt (beschikbare oppervlakte per personeelslid dat gedaald is). Tal van bedrijven (vb. Microsoft dat verhuisd is naar de Airportgarden) verhuizen vandaag naar een ander bedrijventerrein, aan de overkant van de ring waar de gebouwen moderner zijn (de eerste zes maanden worden gratis aangeboden).

Zo ontstaan interne verhuisbewegingen. Echter, hierdoor blijven oudere gebouwen leegstaan, zoals op Keiberg. Er zijn echter verschillende opwaarderingsprojecten voor deze kantoorzones (*overleg gemeente Machelen, januari 2016*).

Een aantal leegstaande kantoorgebouwen is reeds geconverteerd naar hotels of appartohotels, gezien hier een belangrijke vraag naar is (geënt op de nieuwe NAVO site). Zo is er het project Village Garden (huisjes, geen hotel noch villa) op Bessenveld (cfr § planologie).

De gemeente Machelen is voorstander van de doortrekking van de tram 62 naar de luchthaven. Deze tram kan een hefboomfunctie vervullen.

Naast vlotter autoverkeer binnen de perimeter en meer openbaar vervoer buiten de spits is het creëren van een vlotte en aangename verbinding voor zwakke weggebruikers één van de doelstellingen geformuleerd in het Ruimtelijk Structuurplan van Machelen.

De aanleg van kwalitatieve fiets- en voetverbindingen kan bijdragen tot de reductie van het aantal autoverplaatsingen in dit gebied.

VERDERE UITWERKING STATIONSOMGEVING DIEGEM

De stationsomgeving situeert zich op de grens van de woonzone en de kantorenzone. De kwaliteit van de onderdoorgangen, zowel aan de Stationsstraat als de Mommaertslaan laat echter te wensen over, temeer daar deze onderdoorgangen tevens de langzame verkeersverbindingen vormen tussen de bedrijventerreinen (Bessenveld, de Kleet en Drie Linden) met de kernzone van Diegem.

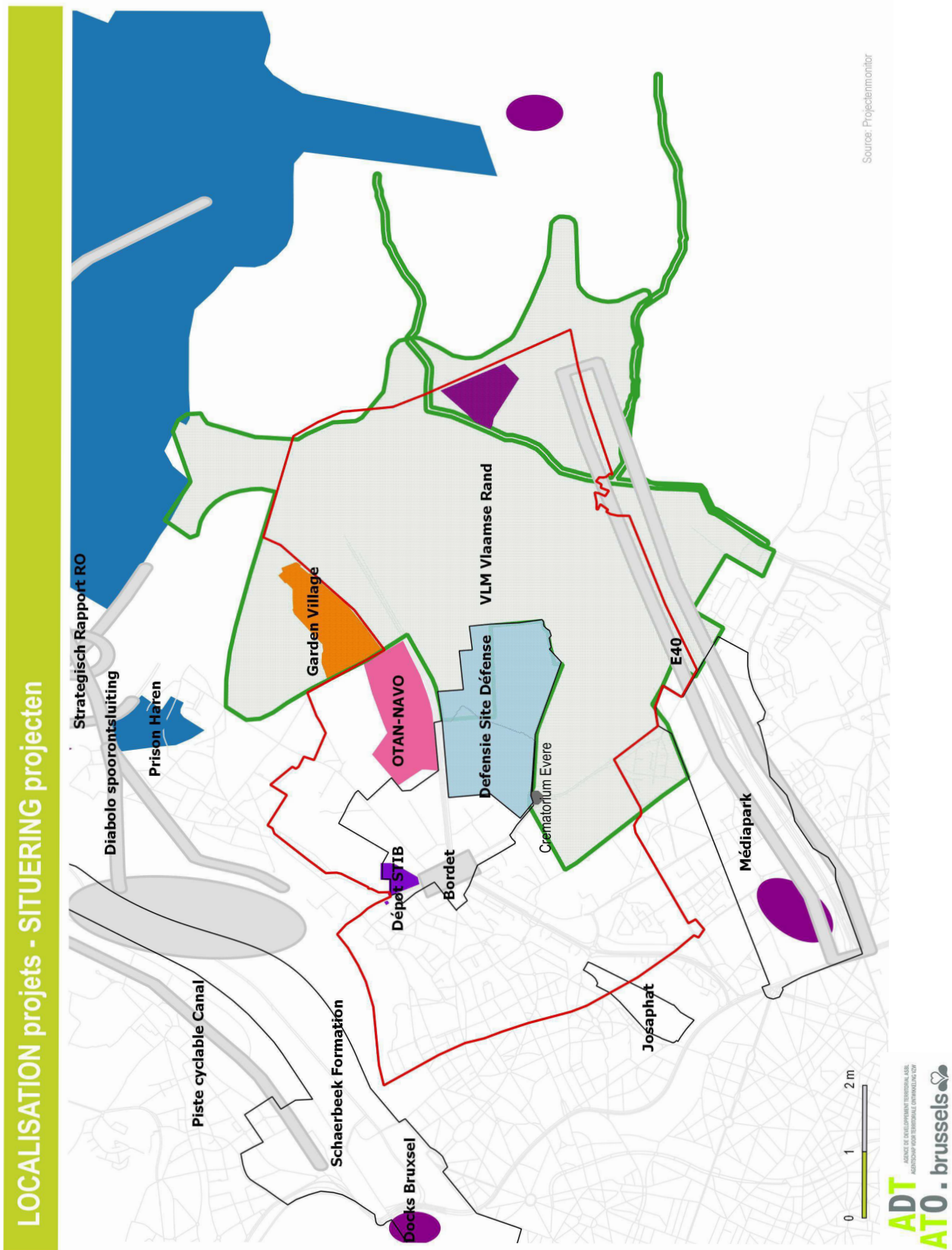
De realisatie van een kwalitatieve fiets- en voetverbinding onder de sporen door (een brug is moeilijk haalbaar aan de zijde van de Stationsstraat, zeker voor fietsers) kan de behoefte aan autoverplaatsingen tussen de kantoorzone en de handelskern doen verminderen.

De stationsomgeving kan best zelf verlevendigd worden langs beide zijden van de sporen door de horecavoorzieningen meer kansen te geven (kwalitatieve terrassen op openbaar domein) en door de inplanting van kleinhandel, gericht op basisvoorzieningen (voeding) te stimuleren, zodat de bewoners van Drie Linden deze voorzieningen krijgen op kortere afstand.

De woningen die aansluiten bij de kantoorzone kunnen vervangen worden door appartementsbebouwing, die de confrontatie met de kantoren beter aankan.

Er is één BPA van toepassing in de TOP, het BPA Hermes.

(Bron: Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Machelen en overleg met de gemeente)

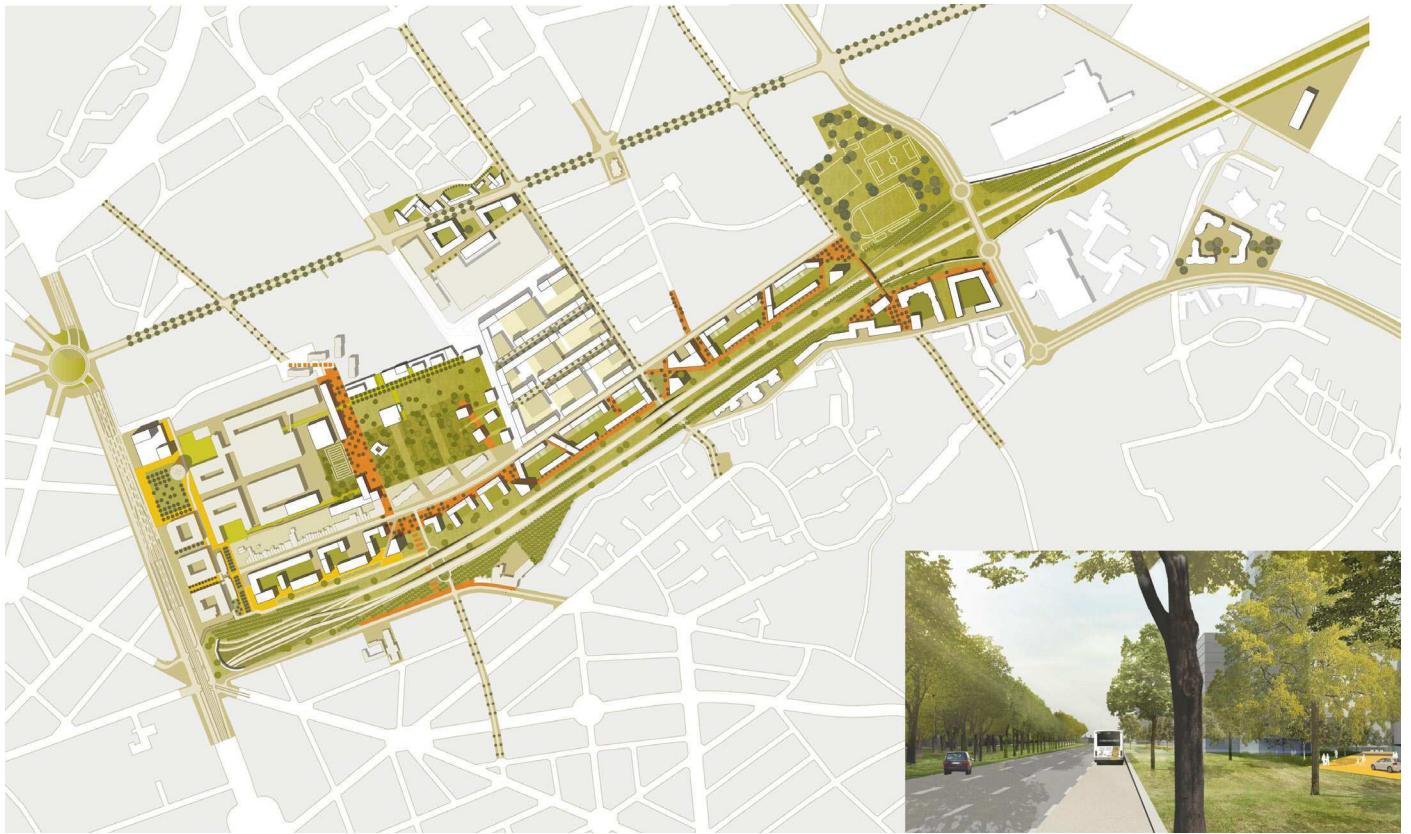


INVENTARIS VAN DE PROJECTEN ROND DE NAVO-SITE

Er worden verschillende projecten ontwikkeld rondom en in de TOP die een eventuele invloed hebben op de ontwikkeling van de site:

- ontwikkelingspool Reyers
- ontwikkelingspool Josaphat
- ontwikkelingspool Schaarbeek-Vorming
- verhuizing van de NAVO
- gevangenis van Haren
- MIVB-stelplaats Haren
- crematorium van Evere
- project Garden Village
- masterplan Luchthaven
- Uplace
- Docks

De grote mobiliteitsprojecten worden besproken in hoofdstuk 8.



REYERS

Het strategisch gebied Reyers tussen de Leuvensesteenweg, de Reyerslaan en de E40 naar Luik zal over een paar jaar uitgroeien tot een stadsdeel met residentiële, mediagerelateerde economische, dienstverlenende en recreatieve functies. Het richtschema van 'hefboomgebied 12 RTBF-VRT', dat de regering goedkeurde in 2010, voorziet onder meer in het terugwinnen van de ruimte van de snelweg, de bouw van nieuwe woningen, de aanleg van een openbaar park en de ontwikkeling van een mediacentrum. Na de beslissing van de VRT en de RTBF in 2013 om hun nieuwe gebouw op het Reyersterrein te vestigen, startten het Brussels Gewest, de gemeente Schaarbeek en de twee omroepen gezamenlijk het project mediapark.brussels. Het ATO kreeg van de vier partners de taak van gedelegeerd opdrachtgever om deze onderzoeken tot een goed einde te brengen. Begin 2015 lanceerden het ATO en Brussel Mobiliteit de ontwikkeling van het masterplan Parkway E40 om de oostelijke toegang van het gewest te hervaloriseren door een betere stedelijke en landschappelijke integratie van de E40 en de omgeving van de snelweg. Na de afbraak van het Reyersviaduct schreven Brussel Mobiliteit en Beliris in 2015 een ontwerpcontract uit voor de herinrichting van het Meiserplein en de Reyerslaan tot het Vergoteplein. Op 21 mei 2015 kreeg het ATO een financiering van 12,5 miljoen euro toegekend voor de ontwikkeling van het mediapark, in het kader van de Programmatie 2014-2020 van het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling (EFRO).

MEDIAPARK.BRUSSELS: EEN INNOVATIEF
MEDIA-ECOSYSTEEM VOOR BRUSSEL

Het project mediapark.brussels beoogt de ontwikkeling van een nieuwe creatieve open Brusselse wijk, waar het aangenaam om te leven is. Tegelijkertijd is het ook een strategisch project dat inzet op de groei van de audiovisuele sector, de mediasector en de creatieve sector in Brussel.

De concrete ambitie van het aspect 'mediapool' van mediapark.brussels is enerzijds de transformatie van de VRT/RTBF-site en anderzijds de transformatie van de hele wijk inzetten voor de ontwikkeling van alle sectoren die nodig zijn voor het toekomstig veranderend 'media-ecosysteem'. We denken hierbij aan de complementariteit tussen de twee openbare omroepen, de vele mediabedrijven die in de buurt gevestigd zijn (RTL, BeTV, Nostalgie...) of plannen in die richting hebben (Télé-Bruxelles...) en andere economische, academische en culturele actoren.

De herontwikkeling van de VRT/RTBF-terreinen zal bestaan uit woningen, winkels, diensten en recreatie.



Ook het bestaande economische weefsel wordt versterkt. De ambitie van het project mediapark.brussels is om rond de nieuwe hoofdzetels van de VRT (55.000m²) en de RTBF (40.000m²) een stedelijk park van 8 hectare aan te leggen. Dat park zal het hart vormen van een creatieve, gevarieerde en bruisende Brusselse stadswijk van hoge kwaliteit.

De nieuwe wijk wordt een plaats om te leven, te werken en te ontspannen. Het wordt een open en aangename plek, met een architecturaal en stedenbouwkundig ontwerp en met activiteiten die toekomstgericht en innovatief zijn, geïnspireerd door het grote aantal bedrijven uit de mediasector en de creatieve sector in de buurt, samen goed voor zo'n 5.000 werknemers.

Mediapark.brussels bestaat, naast de nieuwe hoofdzetels voor de VRT en de RTBF ook uit:

- ongeveer 3.000 nieuwe woningen voor ongeveer 6.000 nieuwe bewoners;
- buurtvoorzieningen en lokale handel (crèche, school, winkels...) die inspelen op de behoeften van de bewoners;
- mogelijkheden voor nieuwe innovatieve bedrijven die banen creëren, hogescholen en publieke voorzieningen die te maken hebben met de mediasector (ongeveer 30.000m²);
- een stedelijk park om evenementen te organiseren, maar ook om te wandelen en te ontspannen (8 hectare);
- verkeersluwe mobiliteit.

Het stadsproject zal ook de verbinding vormen naar de naburige wijken, omdat het wordt aangelegd rond een uitgestrekt stedelijk park van 8 hectare dat de afgesloten site van de VRT en de RTBF zal vervangen, met dwarsstraten die aansluiten op het nabijgelegen stadsweefsel.

Het project steunt op de uitzonderlijke troeven van de VRT/RTBF-site om een stedelijke transformatie door te voeren die de economie stimuleert en de omgeving respecteert: de bijzondere topografie en het groene erfgoed van de voormalige Nationale Schietbaan vormen de structuur voor de nieuwe wijk en maken het mogelijk om een duurzaam systeem voor het waterbeheer in te voeren;

- dankzij de grootte en de diversiteit van het project is het mogelijk om te denken aan schaalvoordelen en onderling gebruik van voorzieningen, zoals parkeerplaatsen;
- de uitstekende glasvezelverbindingen met hoog debiet waarmee de site vandaag al is uitgerust, zijn een grote troef voor de vestiging van media-activiteiten en de uitbouw van een 'smart city'.

(www.mediapark.brussels, 2016)



PÔLE JOSAPHAT

Het terrein van voormalig rangeerstation Josaphat ligt op het grondgebied van de gemeente Schaarbeek en Evere. Het bestaat uit circa 40 hectare, die aan weerszijden van de sporen liggen. Het westelijke gedeelte, het gebied van gewestelijk belang (GGB) 13, is gesaneerd en de niet meer gebruikte sporen zijn verwijderd. Het oostelijke gedeelte is een stedelijk industriegebied dat gehvaloriseerd moet worden. Beide gedeeltes zijn in 2006 aangekocht door het gewest, via de Maatschappij voor de Verwerving van Vastgoed (MVV). Het zuidoostelijke gedeelte is in het gewestelijk bestemmingsplan (GBP) aangeduid als een sport- en recreatiegebied.

< LUCHTFOTO, VANUIT HET ZUIDEN NAAR HET NOORDEN

De Josaphatsite moet een gemengde en dichtbebouwde wijk worden. Er komen publieke en private woningen, collectieve voorzieningen en bedrijven. De oude spoorwegtaluds in het noorden van het terrein worden gevaloriseerd als ruimtes met een hoge ecologische en landschappelijke waarde.

De nieuwe wijk zal bijzonder goed bereikbaar zijn met het openbaar vervoer. Er is al een uitstekende tramverbinding en dankzij de tunnelverbinding zal de GEN-halte Josaphat-Evere slechts enkele minuten met de trein liggen van de Europese wijk en Brussels Airport.

< ONTWIKKELINGSPOOL JOSAPHAT: «OPDRACHT VAN EEN FUNCTIONELE PROGRAMMATIE EN EEN DUURZAAM PROJECT»

De MVV heeft een opdracht voor de functionele programmatie en definitie van een duurzaam stadsproject voor de hele site gegeven aan een stedenbouwkundig team van de bureaus MS-a en Idea Consult. Dit project is op 27 maart 2014 goedgekeurd door de regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

< ZICHT VANUIT HET ZUIDEN (BOVENAAN DE FOTO) NAAR HET NOORDEN (ONDERKANT FOTO)

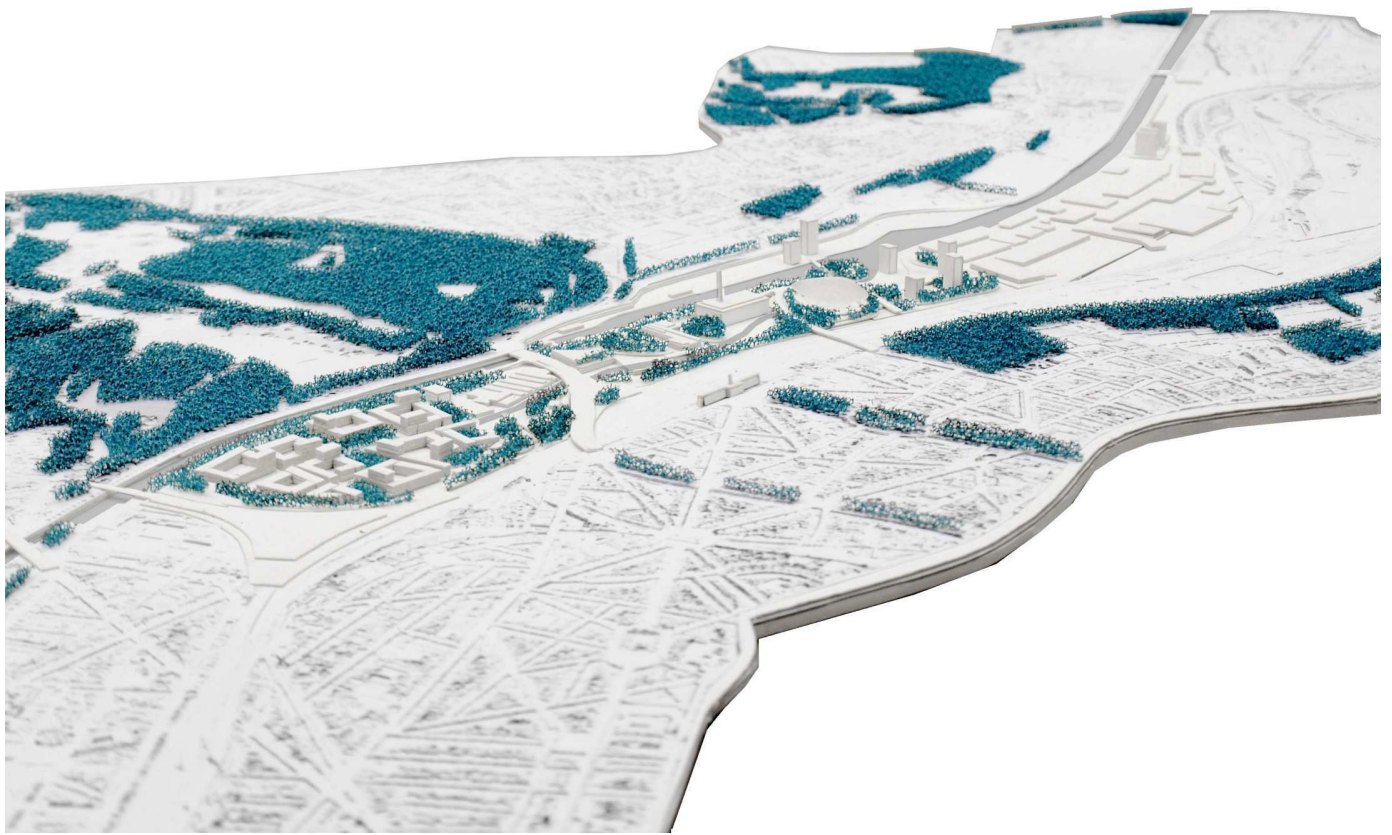
De programma bestaat uit de volgende elementen:

- doorlopend park van 4 ha
- 1.800 woningen (45 procent publiek / 55 procent privé), waarvan voor de publieke woningen 60 procent sociale en 40 procent middenklassewoningen
- een Franstalige en Nederlandstalige school, twee crèches, een sportzaal
- kantoren
- een hotel en buurtwinkels
- hervalorisatie en verdichting van de industriezone
- ...
-

De eerste woningen worden opgeleverd in 2018. De aanleg van de gehele nieuwe wijk van 25 ha zal in 2023 worden afgerond.

MSA / IDEA Consult voor MSI
Maatschappij voor Stedelijke Inrichting N.V.

(www.adt-ato.be)



SCHAARBEEK-VORMING

Voor de ontwikkeling van de hefboomzone n°11 Schaarbeek-Vorming, gesitueerd in het noorden van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, werd een richtschema opgemaakt, dat goedgekeurd werd door de regering in november 2013.

< ONTWIKKELINGSPOOL
SCHAARBEEK-VORMING

Secchi Vigano

Dit richtschema, uitgewerkt door de tijdelijke vereniging van Studio 012 (Studio Associato Bernardo Secchi Paola Vigano), Idea Consult, Mint, Ecozem en 3E, wenst onder meer de gunstige ligging, in de nabijheid van belangrijke infrastructuur (kanaal, het nationale spoorwegnet, de Ring rond Brussel en Brussels Airport) te benutten, om op deze locatie een multimodaal stedelijk distributieplatform te vestigen en een nieuwe activiteitenpool te ontwikkelen.

De grote krachtlijnen voorgesteld in het richtschema zijn:

- aanleg van een nieuwe duurzame wijk in het zuiden van de onderzoeksperimeter;
- vestiging van publieke voorzieningen met metropolitane uitstraling, in de nabijheid van het station Schaarbeek;
- verbetering van de mobiliteit onder meer door de versterking van collectief vervoer en de inrichting van kwalitatieve wandelpaden en fietspaden.

(www.adt-ato.be)

< ONTWIKKELINGSPOOL
SCHAARBEEK-VORMING

Foto Van der Kinder

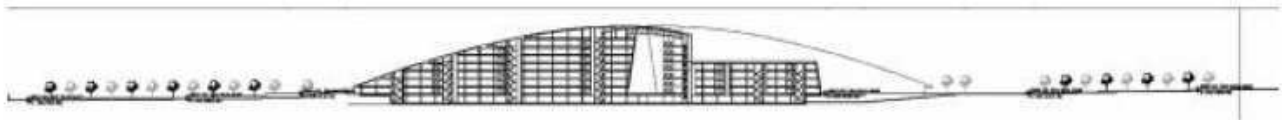


Illustration 14 : Figure 20. Profil transversal du projet Est-Ouest

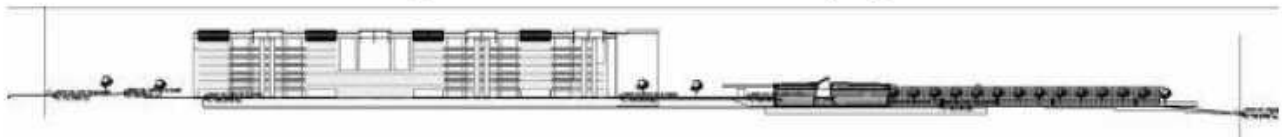


Illustration 15 : Figure 21. Coupe longitudinale dans l'axe de l'Agora

NIEUW NAVO-GEBOUW

< PROJECT NIEUWE NAVO-SITE

Bron: MER NATO, maart 2007

Het huidige gebouw van de NAVO kwam er in 1967 als een 'tijdelijke' constructie. De NAVO wilde uitbreiden en meer aangepaste installaties ontwikkelen, onder meer als gevolg van de komst van nieuwe lidstaten. In april 1999, ter gelegenheid van de vijftigste verjaardag van de NAVO, hebben de staatshoofden en de regering besloten om een nieuw gebouw te ontwikkelen in Brussel om tegemoet te komen aan de 'behoeften van de alliantie in de twintigste eeuw'.

Als gevolg van de herstructurering van het Belgisch leger kwam het Kwartier Koning Albert I vrij, dat tegenover het huidige hoofdkwartier van de NAVO ligt. Dit terrein van bijna 40 hectare heeft de vereiste kwaliteiten op het vlak van ligging, bereikbaarheid, omvang en oppervlakte om het nieuwe gebouw van de NAVO te vestigen en is in concessie gegeven door de Belgische staat. De internationale architectuurwedstrijd die in 2000-2002 werd uitgeschreven, werd gewonnen door het consortium SOM+ASSAR.

De gebouwen zullen een totale vloeroppervlakte hebben van 217.188 m², waarbij de totale oppervlakte is bestemd als een voorziening van collectief belang of openbare dienstverlening (GBP). Het project voorziet onder meer in 3.311 parkeerplaatsen in de open lucht verdeeld over het hele terrein en een twintigtal overdekte parkeerplaatsen voor dienstvoertuigen.

<NIEUW GEBOUW NAVO

Bron: MER NATO, maart 2007

Het vaste personeel van de NAVO bestaat momenteel uit 4.335 medewerkers. Met het externe personeel (200 personen) en bezoekers (400 personen) erbij, komt het totale aantal verwachte gebruikers per dag op ongeveer 5.100 personen.

Voor de verhuizing van het NAVO-gebouw moest de laan heraangelegd worden ter hoogte van het toekomstige gebouw (zie het hoofdstuk Mobiliteit) met een kruispunt op verschillende niveaus om de doorstroming van het verkeer op deze plaats te garanderen.

De verhuizing is gepland in 2017, waardoor de huidige NAVO-terreinen zullen vrijkomen.

(Bron: richtschema Haren)



GEVANGENIS VAN HAREN

Dit project voorziet in de overdracht van drie bestaande gevangenissen (de gevangenis van Sint-Gillis, het arresthuis Vorst en de vrouwengevangenis van Berkendaal) naar één instelling.

Er is besloten om een gevangenis te bouwen met duizend plaatsen, het equivalent van de drie bestaande instellingen. Er zijn in totaal 537 parkeerplaatsen gepland (voor het personeel, bezoekers en voor de werkvoertuigen).

De toekomstige gevangenis-site is in het GBP opgenomen als administratief gebied en stedelijk industriegebied.

In september 2015 is de stadskanker in Haren (de voormalige Wansonsite) opgeruimd en 466.880 kg illegaal gestort afval verwijderd.

De goedkeuringsprocedure voor de aanvraag van vergunningen is lopende.

Opdrachtgever: CAFASSO S.A. in opdracht van de Regie der Gebouwen en FOD Justitie.

Gebruiker: FOD Justitie

Oppervlakte van de site: ca. 15 ha

Oppervlakte van de gevangenis: +/- 116.000 m²

Capaciteit: 1.190 plaatsen

(bron: richtschema Haren en nieuwgevangenissen.be/)

< BEELDEN NIEUWE GEVANGENIS
HAREN

*Bron Regie der gebouwen, maart 2016
<http://nouvellesprisons.be/fr/prison/haren-bruxelles#tab7-tab>*



STELPLAATS MIVB HAREN

De MIVB-remise in Haren (30 ha) heeft 1.500 werknemers en omvat eveneens een competentie- en managementcentrum, een opleidingscentrum en sportinfrastructuur.

In 2005 deed de MIVB een aanvraag voor de verlenging van de milieuvergunning en een gezamenlijke aanvraag van een stedenbouw- en milieuvergunning voor de uitbreiding van de site in Haren. Dit uitbreidingsproject, dat samen met andere projecten van Brussel-Stad en Infrabel werd ingediend, bestaat uit de volgende elementen:

- uitbreiding van de remise in Haren voor de stelling van ongeveer 120 trams (+ onderhoud);
- aanleg van nieuwe parkeerplaatsen voor bussen en voertuigen van personeelsleden;
- aanleg van nieuwe tramsporen voor de interne circulatie binnen het complex en de bouw van een nieuw industriegebouw als tramremise.

Bron: MIVB, 2015

CREMATORIUM EVERE

De Portugese architect Eduardo Souto de Moura en zijn Belgische collega Jean-Christophe Mathen zijn gekozen om het nieuwe crematorium van de gemeente Evere te ontwerpen. Dat zal zijn deuren openen in de loop van 2017.

Op dit moment ligt het enige crematorium van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in Ukkel. De bouw van een tweede crematorium wordt noodzakelijk geacht omdat de Ukkelse vestiging te ver verwijderd is voor de inwoners van het noorden van Brussel en omdat het aantal aanvragen toeneemt.

< foto ATO



PROJECT VAN EEN LONGSTAY HOTEL/GARDEN VILLAGE

De gemeente Machelen heeft een vergunning afgeleverd voor de bouw van een 'extended stay hotel' in Bessenveld met 456 kamers, een 'clubhouse' en twee technische gebouwen.

Dit is een reconversie van kantoorgebouwen op het bedrijventerrein Bessenveld, gelegen in het gewestplan in een gebied voor diensten en bedrijven die gekoppeld zijn aan de luchthaven.

De werkzaamheden zijn gestart in najaar 2015.

MASTERPLAN LUCHTHAVEN

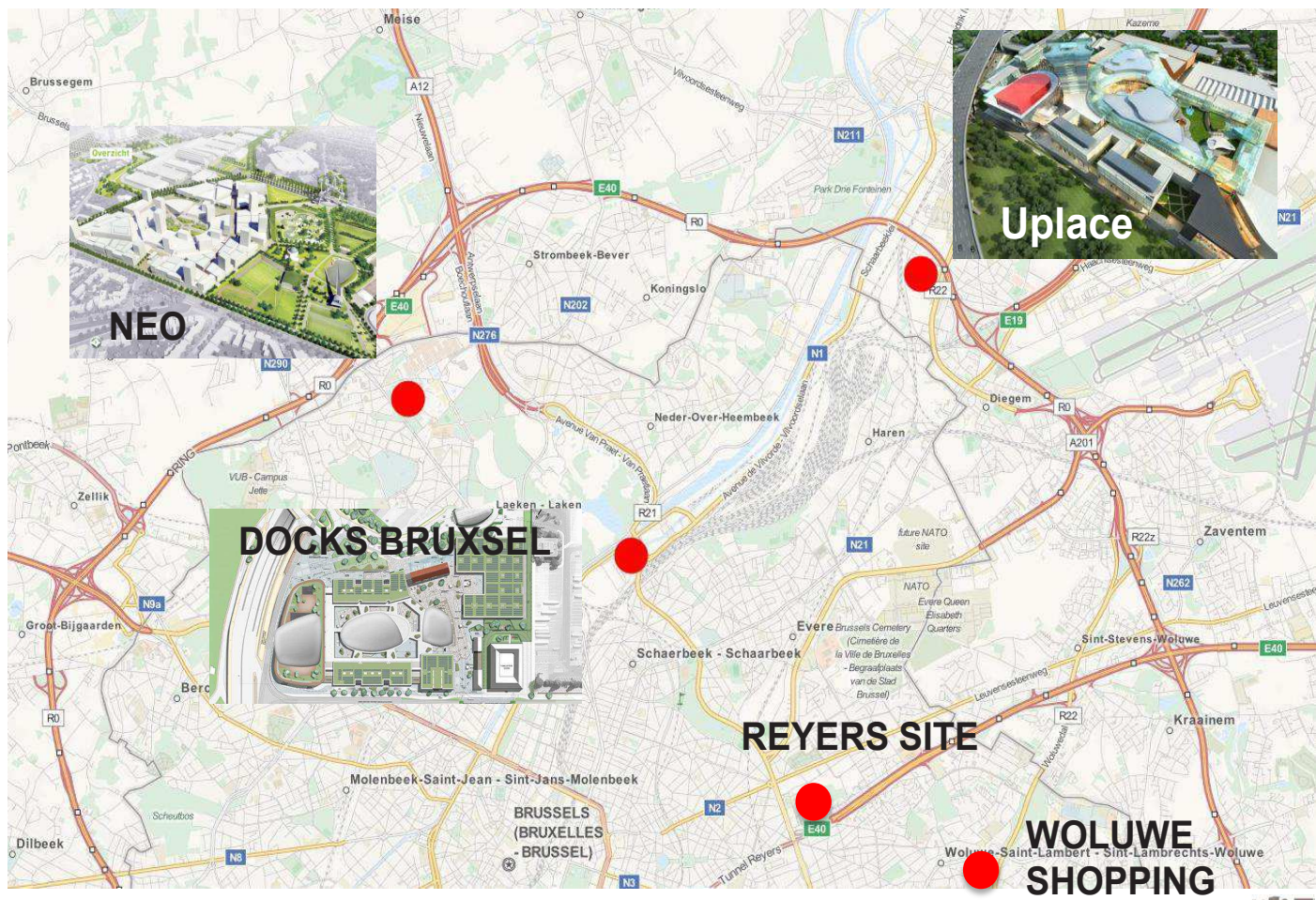
Op 10/12/2004 besliste de Vlaamse regering om de luchthaven Zaventem een nieuwe socio-economische impuls te geven met START (=Strategisch Actieprogramma voor de Reconversie en Tewerkstelling in de Luchthavenregio).

In dit kader is Brussels Airport Company bezig met de opmaak van een masterplan voor luchthavenregio.

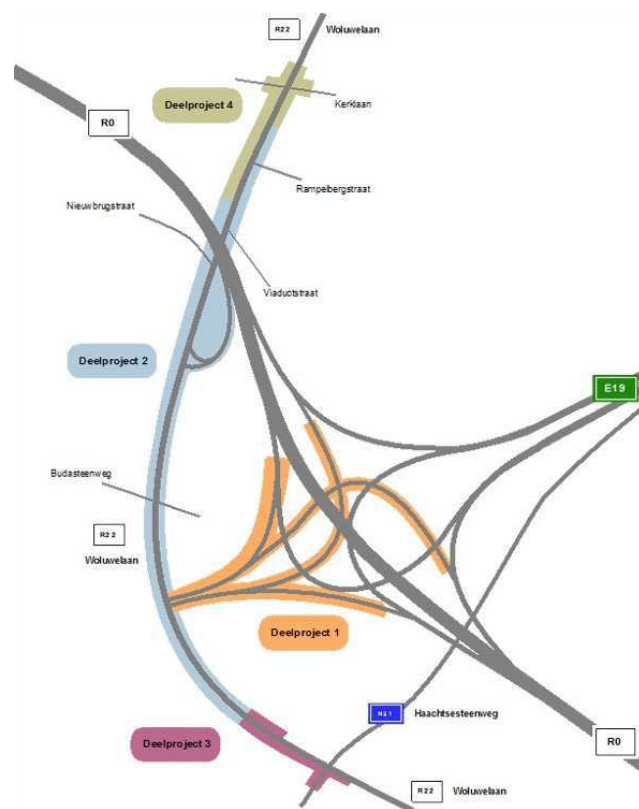
Deze opdracht van het masterplan werd gegund aan het consortium «XDGA - Technum/Tractebel - Idea Consult».

BAC steunt het concept van de Europese Boulevard dat is ontwikkeld in het kader van de TOP Noordrand en wil een bijdrage leveren aan de zoektocht naar een sterkere identiteit voor deze zone binnen een internationale context. Het masterplan van de luchthaven zet sterk in op de goede bereikbaarheid en de goede verbindingen van de zone (met de luchthaven).

De resultaten van het masterplan voor de luchthaven worden verwacht in de loop van 2016.



UPLACE MACHELEN - RENOVATIE VAN HET BESTAANDE KLAVERBLAD E19



DOCKX - AANLEG OVAAL RONDPOINT AUTOVERKEER



SHOPPINGMALLS IN DE RAND

Twee nieuwe grote shoppingcentra zijn gepland in en rond de TOP:

DOCKX

De site is gelegen naast het kanaal, ten westen van de Van Praetbrug, op de hoek van de Werkhuizenkaai en de Lambertmontlaan.

PROGRAMMA:

- een brede mix van handelszaken (56.000 m²);
- leisure: een zaal (1.500 plaatsen) voor culturele activiteiten, beurzen en festiviteiten. Deze locatie pal tegenover het Koninklijk Domein moet uitgroeien tot een nieuwe referentie voor de organisatie van evenementen.

MOBILITEIT:

- Voor een vlottere verkeersdoorstroming ter hoogte van de Van Praetbrug wordt een ovaal rondpunt aangelegd.
- Nabijheid Schaarbeek station dat zich op 3 minuten wandelen bevindt.
- In de directe omgeving van de site zijn er al twee bus- en tramlijnen. Die zullen in een eigen baan rijden. Het aanbod en de frequentie (een tram om de 2 minuten tijdens de spitsuren) wordt verbeterd. Op termijn zullen ook het Gewestelijk Expresnet (GEN) en de metro deze site bedienen en zal er een waterbus ingelegd worden.
- Ook de zachte mobiliteit zal worden aangemoedigd en vergemakkelijkt.

UPLACE

Gelegen aan het viaduct van Vilvoorde te Machelen, in het zuidelijk deel van het reconversiegebied Vilvoorde-Machelen. De site is gelegen in het gebied tussen de Woluwelaan, de Nieuwbrugstraat, De Beaulieustraat en de Rittwegerlaan.

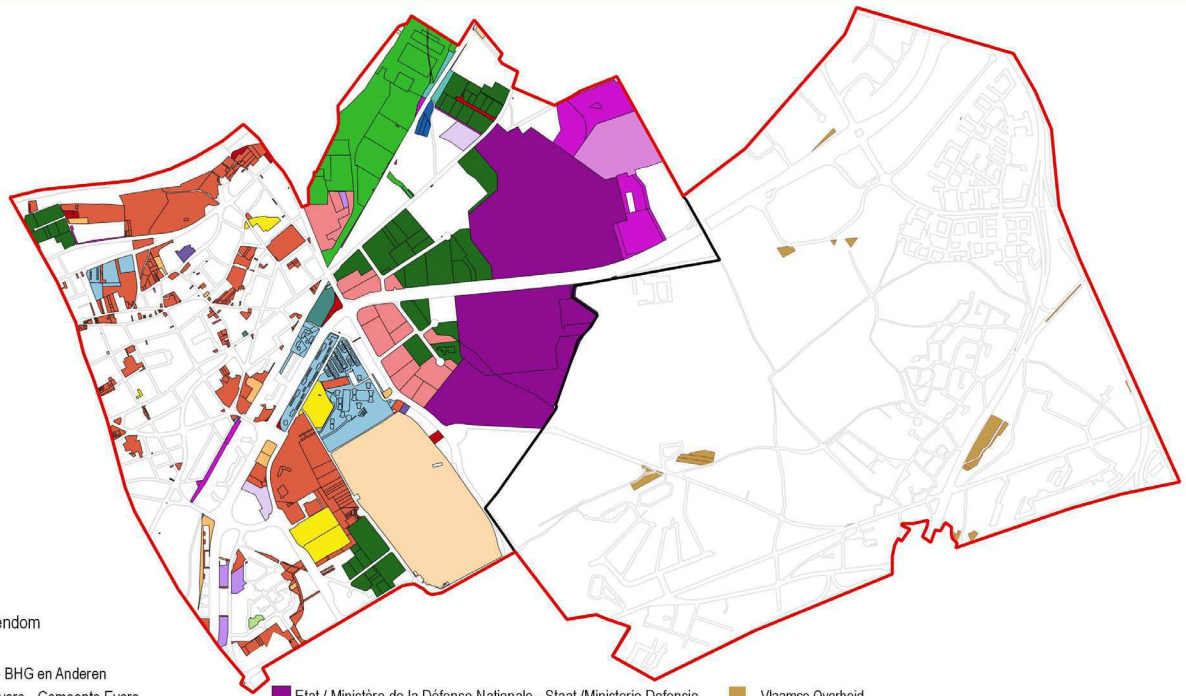
PROGRAMMA:

Shoppingcentrum (55.000 m²) van vernieuwende Belgische merken met unieke concepten, ervaringswinkels en nieuwe merken die nog niet aanwezig zijn op de Belgische markt.

Ontspanning en cultuur (27.000 m²): actieve sport- en ontspanningsmogelijkheden zoals een binnenspeeltuin, een pretpark, fitness, wellness, restaurants en bars, diverse evenementen, een «next generation bioscoop» met 10 zalen, een theater met 3000 zitplaatsen.

Kantoren (40.000 m²): gevestigd in de landmark toren en verspreid over de rest van het project, 6000 parkeerplaatsen op eigen site, een hotel (20.000 m²) met 180 kamers.

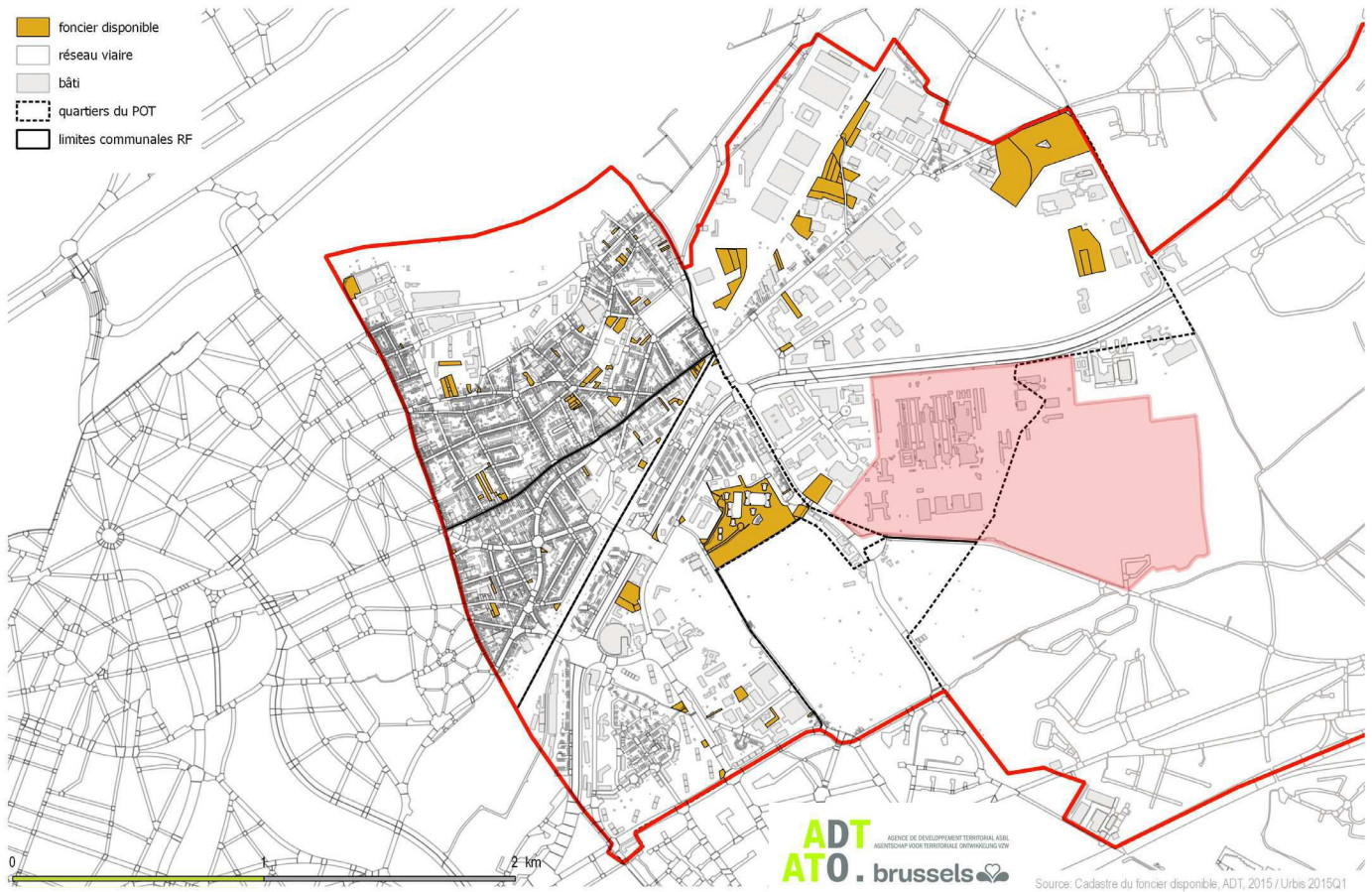
Publieke ruimte (50.000m²) bestaande uit openlucht daktuinen, plaza's, straten, pleinen.



Propriétés - Eigendom

- | | | |
|--|--|---|
| ■ RBC - BHG | ■ Etat / Ministère de la Défense Nationale - Staat/Ministerie Defensie | ■ Vlaamse Overheid |
| ■ RBC et Autre - BHG en Anderen | ■ Etat - Staat | ■ POT - TOP |
| ■ Commune d'Evere - Gemeente Evere | ■ Etat et Eurocontrol - Staat en Eurocontrol | ■ Limites régionales - Gewestelijke grens |
| ■ Commune d'Evere et Autre - Gemeente Evere en Anderen | ■ Communauté - Gemeenschap | ■ Blocs |
| ■ Ville de Bruxelles - Stad Brussel | ■ SNCB - NMBS | |
| ■ CPAS d'Evere - OCMW Evere | ■ Autre Etablissement Public Autonome - Gewestelijk Overheidsbedrijf | |
| ■ CPAS de Bruxelles - OCMW Brussel | ■ Autre Belge - Andere Belgische | |
| ■ SISP - OVM | ■ UE et Autre - EU en Anderen | |
| ■ CityDev | ■ Etat Etranger - Buitenlands Staat | |
| ■ STIB - MIVB | | |
| ■ Intercommunale | | |

ADT
ATO . brussels
AGENCE DE DEVELOPPEMENT TERRITORIAL ASBL
 AGENTSCHAP VOOR TERRITORIALE ONTWIKKELING NVA
 Source: Cadastre fédéral 2014, Urbis2014Q4, GRB,
 Agentschap Facilitair Bedrijf



- foncier disponible
- réseau viaire
- bâti
- quartiers du POT
- limites communales RF

ADT
ATO . brussels
AGENCE DE DEVELOPPEMENT TERRITORIAL ASBL
 AGENTSCHAP VOOR TERRITORIALE ONTWIKKELING NVA

Source: Cadastre du foncier disponible, ADT, 2015 / Urbis 2015Q1

MOBILITEIT:

Voor het autoverkeer plant men de renovatie van het bestaande klaverblad E19 en de Ring tot het af- en oprittencomplex met nieuwe aansluiting op de Woluwelaan.

Er wordt eveneens een pendelbus ingelegd tussen IC treinstation Vilvoorde – Uplace – Luchthaven Zaventem. Op termijn zal de pendelbus vervangen worden door de Ringtram, een tramlijn voor Vlaams-Brabant.

Ter hoogte van de Kerklaan wordt een nieuwe treinhalte voorzien (onderdeel van het GEN). Deze stopplaats bedient de bestaande treinlijnen 25 en 26 naar Mechelen en Antwerpen in het noorden, en naar Brussel en vervolgens Halle in het zuiden; en dit met een frequentie van 4 treinen per uur tijdens de piekmomenten in alle richtingen.

Ook de herinrichting van bestaande wandelpaden wordt verbeterd.

bron: <http://www.uplace.eu/>

PUBLIEKE EIGENDOMMEN EN BESCHIKBAAR VASTGOED

< Kaart ATO

BESCHIKBARE GEBOUWEN EN PERCELEN

Het kadaster van beschikbaar vastgoed inventariseert de leegstaande terreinen en gebouwen in het hele Brusselse grondgebied, met vermelding van het type eigenaar.

In het gedeelte van de TOP in het Brussels Gewest vinden we:

- uitgestrekte terreinen die toebehoren aan de federale staat in de wijk Industrie-NAVO, aan de achterkant van het toekomstige NAVO-gebouw;
- een aantal percelen in het noorden van de wijk Industrie-NAVO waarvan de MIVB eigenaar is;
- enkele middelgrote terreinen in privéhanden aan de Haachtsesteenweg: braakliggende terreinen of groenvoorzieningen rond bedrijfsgebouwen;
- kleinere terreinen (parkeerplaatsen, parken) verdeeld over de wijken Vrede en Conscience, van de gemeente Evere en in privéhanden;
- percelen rond de sociale woonwijken van Germinal;
- een vijftiental kantoorgebouwen in de industriezone van Citydev;
- parkeerplaatsen die te groot zijn voor hun gebruik in de industriezones en aan de Leopold III-laan;

De gemeente Evere is ook eigenaar van een groot aantal percelen in de Leopold III-wijk.

De TOP wordt gekarakteriseerd door een belangrijke leegstand van kantoorgebouwen (een dertigtal gebouwen in totaal, zie kaart pg?), hetgeen ook een vastgoedkundige opportuniteit is.

PRIORITEITEN EN DOELSTELLINGEN

- *Concurrentie en overlappings vermijden tussen de verschillende Brusselse en Vlaamse regionale en lokale projecten. Welke type project? Grootstedelijk of lokaal?*
- *Complexiteit van de herinrichting van een OGSO in een randstedelijke context (de verticaliteit van de functies die is vastgelegd in de voorschriften van de OGSO's is te beperkend). De mogelijkheid onderzoeken van een horizontale en verticale mix in het OGSO in de verschillende scenario's voor de verstedelijking van de site.*
- *De grote beschikbare vastgoedreserves mobiliseren.*
- *Opportuniteit onderzoeken van een publieke grondregie om de prioritaire toekomstige inrichting te ondersteunen.*
- *Herbestemming van leegstaande kantoren in woningen en voorzieningen (buiten de site van DA VINCI).*

03 /
STEDELIJKE
MORFOLOGIE EN
OPEN RUIMTE



VASTSTELLINGEN

EEN MULTIFUNCTIONELE 'LAPPENDEKEN' EN WAARDEVOLLE OPEN RUIMTE DIE GEVALORISEERD EN VERBONDEN MOET WORDEN

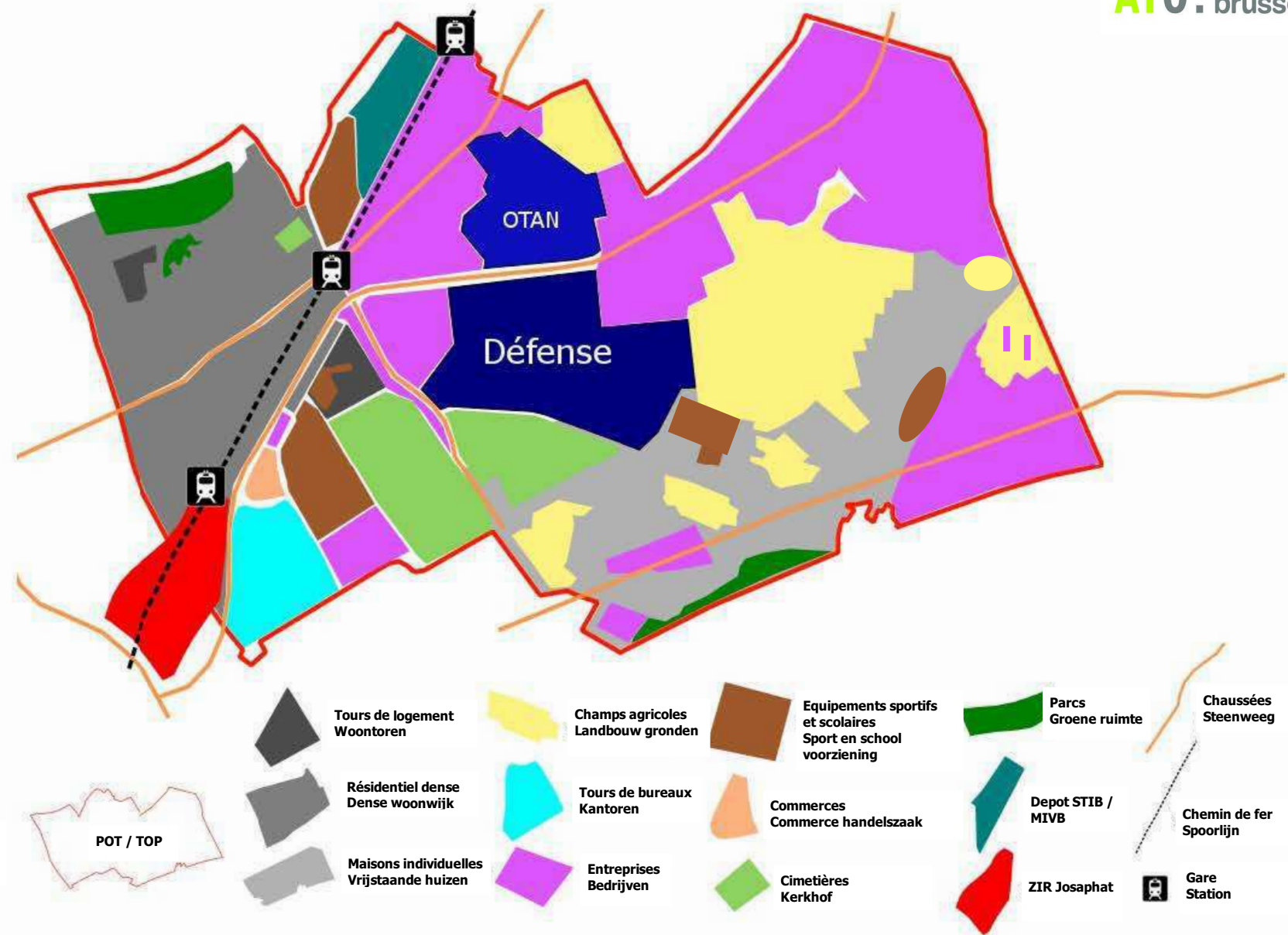
--> Een functioneel 'lappendeken':

- grote monofunctionele gebieden van verschillende grootte, vaak geïsoleerd;
- zware verkeersinfrastructuur die barrières creëert in het landschap (snelweg, Leopold-III-laan, spoorweg);
- industriegebieden (grote, dunbebouwde percelen, ruim opgezette terreinen met grasvelden en grote parkeerplaatsen) voor internationale doeleinden, niet lokaal;
- verschillende types gebouwen/woningen;
- enclaves in het landschap: kerkhof van Brussel (slechts één ingang), landbouwgronden;
- ...

--> Gebrek aan coherentie en ruimtelijke kwaliteit tussen de verschillende functiegebieden

--> Open ruimte:

- dit type ruimte is schaars in een stedelijk milieu dat vooral georiënteerd is op economische activiteiten en met een sterk aanwezige infrastructuur;
- Josaphatpark, kerkhoven, Moeraske in het westen en landbouwpercelen in het oosten van het terrein van Defensie;
- gepland netwerk van open ruimtes rond Brussel en het Woluweveld: "Het inrichtingsproject 'Openruimtenetwerk Woluweveld' wil de open ruimtes en groene structuren rond de Woluwe versterken en verbinden" (VLM).



Source: ADT, 2016

STEDELIJKE MORFOLOGIE

EEN LAPPENDEKEN VAN FUNCTIES ALS GEVOLG VAN DE OPEENVOLGENDE GOLVEN VAN VERSTEDELIJING

De zone van de TOP wordt gekenmerkt door een grote versnippering van het gebied. De stedelijke geschiedenis is een aaneenschakeling van opvallende ingrepen, die hebben plaatsgevonden zonder daadwerkelijke onderlinge coherentie. Woningen, voorzieningen, dorpskernen en industriegebieden liggen naast elkaar met weinig of geen verbinding ertussen.

De samenstelling en de diversiteit van de woningtypes verbreken de harmonie van het stedelijk weefsel. Flatgebouwen met sociale woningen, eengezinswoningen, grote villa's en verkavelingen liggen door elkaar.

Ook de voorzieningen vormen een breuk in de stedelijke continuïteit. Zo creëert het kerkhof van Brussel een grens in het landschap met zijn blinde muren en één enkele ingang, waardoor buurtbewoners geen toegang hebben tot de landschappelijke rijkdommen op deze plaats.

De verkeersinfrastructuur zorgt weer voor een ander type onderbreking in het landschap, gevormd door de spoorlijnen, de Leopold III-laan en de E40.

De dorpskernen aan Vlaamse kant bestaan eveneens uit een mix van functies: huisvesting (viergevelvilla's), landbouwgrond en industriezone. Deze situatie wijzigt de identiteit van deze plaats, die evolueert van een landelijk dorp naar een semi-industrieel gebied.

In de noordelijke wijk van Evere zien we administratieve, commerciële, industriële en stedelijke functies naast elkaar liggen, waardoor de structurele cohesie en de stedenbouwkundige logica verloren gaan. De zone is over het algemeen versnipperd. De industriezones zijn voornamelijk internationaal georiënteerd en er zijn weinig linken tussen deze industriezones en de lokale bewoners.

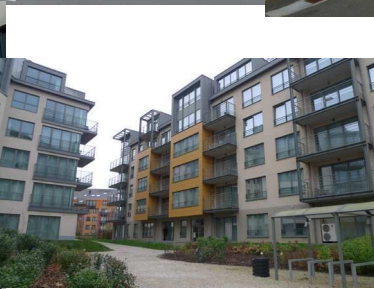
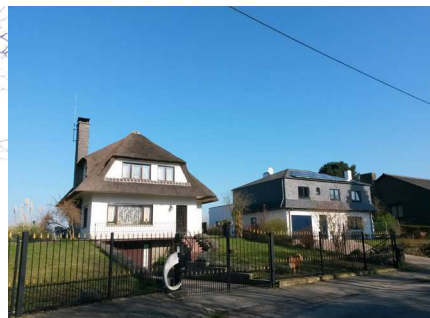
De sociodemografische breuken zijn eveneens sterk gemarkeerd. In dit gebied liggen achtergestelde wijken en er zijn grote verschillen in de woondichtheid tussen stratenblokken.

Te midden van deze breuklijnen die door de TOP lopen, vinden we open ruimte, plaatsen waar (nog) niets is gebouwd.



ADT
ATO . brussels

AGENCE DE DEVELOPPEMENT TERRITORIAL ASBL
AGENTSCHAP VOOR TERRITORIALE ONTWIKKELING ONV

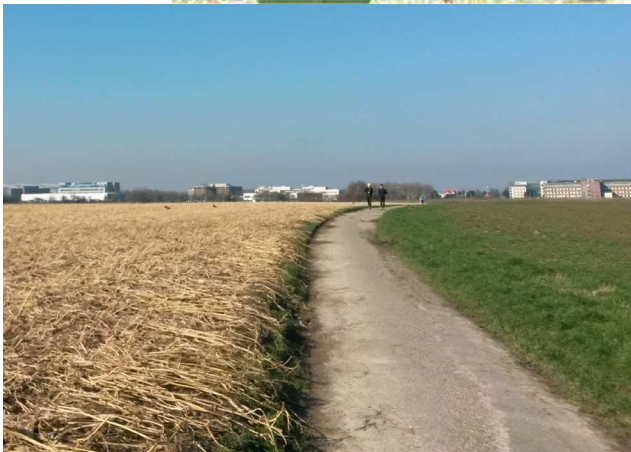




Samengevat vormt de TOP een geheel van sterk tegengestelde monofunctionele gebieden:

- industriegebied,
- woongebied bestaande uit landelijke kernen van verstedelijking en een hedendaagse woonstructuur;
- tertiair gebied,
- militair gebied,
- gebied met ecologische en landschappelijke waarde,
- recreatiegebied.

VERSCHILLENDE
MORFOLOGIËN EN BREUKEN IN
HET LANDSCHAP
< fotos ATO



OPENRUIMTESTRUCTUUR (VLAAMS GEWEST)

CONTEXT

DE Vlaamse Landmaatschappij (VLM) voert momenteel een landinrichtingsproject «Openruimte netwerk Woluwebekken»¹ met als doel een openruimte netwerk te vormen binnen het randstedelijk gebied van Brussel.

PROBLEEMSTELLING

Door de hoge verstedelijkingsdruk worden de open ruimtes hier tegen een hoog tempo aangetast. Zo gaan de kansen voor meer leefbaarheid verloren. Ook lopen waterlopen en riolen door elkaar, aangezien de hoge bevolkingsdichtheid en de overstromingsgevoeligheid ervoor hebben gezorgd dat heel wat waterlopen werden ingebuisd.

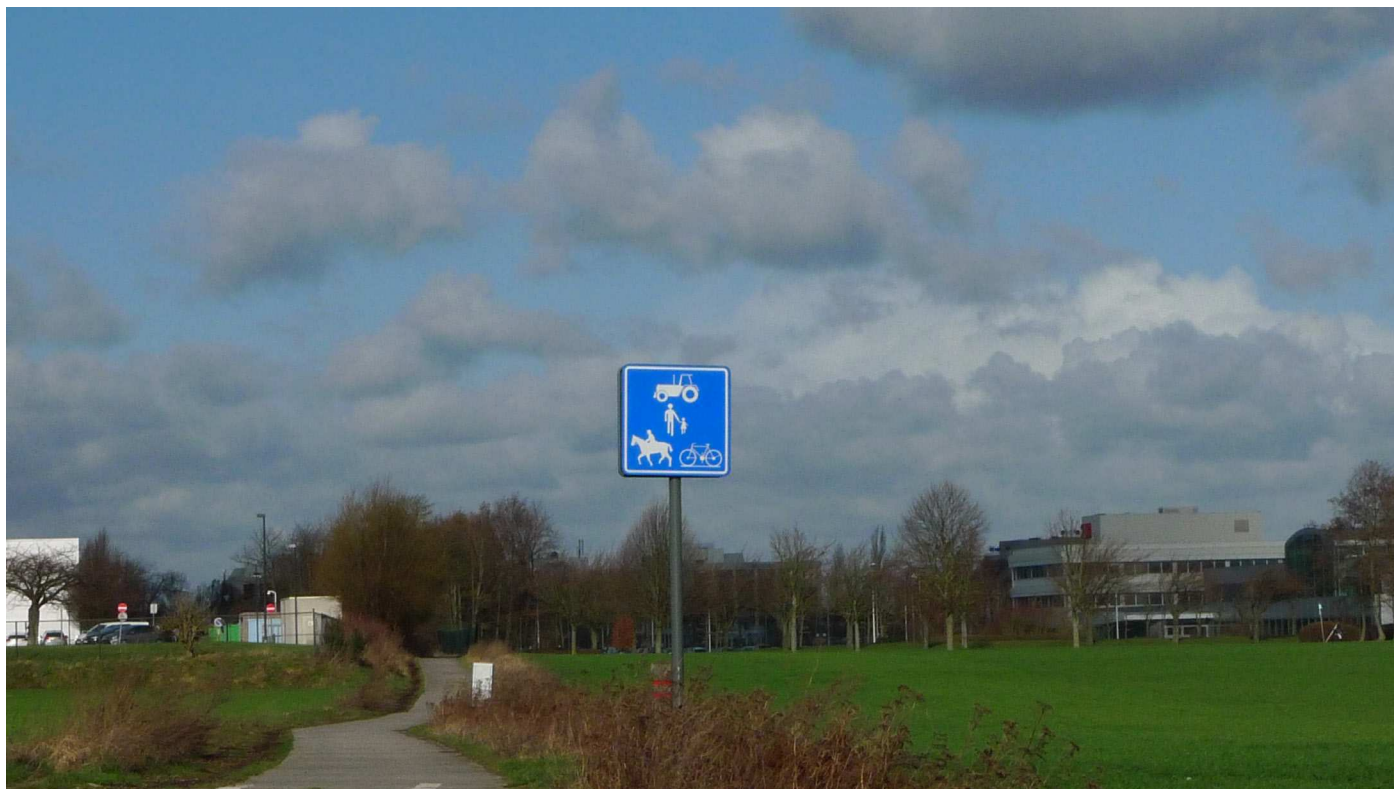
Verder is de open ruimte hier erg complex: de open ruimtes zijn zo versnipperd dat ze vaak geïsoleerd zijn en bijgevolg op projectniveau als restruimte worden beschouwd. Als gevolg hiervan worden de open ruimtes - vaak landbouwgebieden - nog al te vaak gepercipieerd als nog te bebouwen zones. Hun relatief klein en ingesloten karakter draagt daar ook toe bij. Het is namelijk een moeilijke opdracht om die gebieden een actieve en functionele rol te geven in allerlei hardere projecten of ze er te verdedigen.

Door de combinatie van deze karakteristieken zijn vele van de open ruimtes hier ook weinig bekend en wordt hun belang vaak onderschat.

Daarenboven zet de mobiliteitsdruk het verkeer onder druk in deze regio. Vervoer met de auto valt niet aan te raden en ondanks het feit dat er snelle en veilige fietspaden als alternatief worden aangeboden, zijn er nog steeds belangrijke missing links in het fietspadennetwerk. Veel bedrijvzones in de luchthavenregio staan door een combinatie van verschillende factoren leeg. Eerder dan nieuwe bedrijventerreinen aan te snijden verdient het de voorkeur om leegstaande bedrijventerreinen te herwaarderen en te werken aan de bescherming en het behoud van de open ruimte.

In deze regio loopt de verstedelijking in een veel hoger tempo dan in de rest van Vlaanderen. De grondprijzen liggen hoog. De laatste open ruimte wordt vaak ingepalmd door particulieren en bedrijven, wat de kansen om nog een netwerk van open ruimtes uit te bouwen, hypothekeert. De leefbaarheid van het gebied voor de inwoners komt in conflict met de doorkruisbaarheid van het gebied door de auto.

¹ Het 'Open ruimtenetwerk Woluwebekken' kadert binnen het planprogramma voor het plateau van Moorsel, dat werd goedgekeurd op 1 juli 2007.



LANDINRICHTINGSPROJECT OPENRUIMTENETWERK WOLUWEBEKKEN

Realisaties Herstellen watersysteem in netwerk van parken



Voor het Woluweveld werd volgende visie geformuleerd in het betreffende beleidsplan van de Vlaamse Landmaatschappij:

Visie:

“Van een restgebied dat lijkt te wachten om ingenomen te worden door een harde bestemming transformeren we het Woluweveld naar een waardevol open ruimtegebied in de stadsrand met een eigen identiteit.”

Het behoud van deze open ruimte is van zeer groot belang, niet zozeer omwille van de ongereptheid van de natuur, maar omwille van de zeldzaamheid van dergelijke open ruimte binnen deze regio, zeker binnen de Ring rond Brussel (RO), en omwille van de belangrijke rol die ze kan spelen op verschillende gebieden (leefbaarheid, milieu, zachte mobiliteit,...).

Het inrichtingsplan wil aan de globale doelstelling, de vorming van een open ruimtenetwerk, bijdragen door:

- Het beter inrichten van het Woluweveld voor de verschillende gebruikers, zodat het Woluweveld geen restruimte meer is, maar een gebied met een eigen identiteit met een groot maatschappelijk draagvlak voor het behoud ervan als open ruimte gebied.
- Het optimaliseren van de landbouwstructuur om zo het agrarisch gebruik te versterken en een definitief karakter te geven.
- Het versterken van de vallei van de Woluwe als ecologische en recreatieve drager.
- Het optimaliseren van de infrastructuur voor zachte recreatie zoals wandelen, joggen, fietsen.
- Het verbinden van het gebied door middel van wandelen/of fietsverbindingen met de omliggende openruimtes en zo onderdeel uitmaken van het open ruimte netwerk.
- Het ontwikkelen van aantrekkelijke publieke ruimtes aansluitend bij de bebouwing om de leefbaarheid voor omwonenden te verhogen.
- Het versterken van het kleinschalig ecologisch netwerk om het ecologisch functioneren in het Woluweveld te verbeteren
- Verbeteren van het watersysteem en lokale knelpunten oplossen.
- Het oplossen van functionele barrières door o.a. de aanleg van veilige oversteekplaatsen (fietsbruggen) in de planvorming te integreren.
- Het integreren van bedrijventerreinen zodat er rond het Woluweveld één groot geheel ontstaat alsook een “win-win”-situatie voor de bedrijven en voor de

Realisaties Fiets- en wandelpaden.

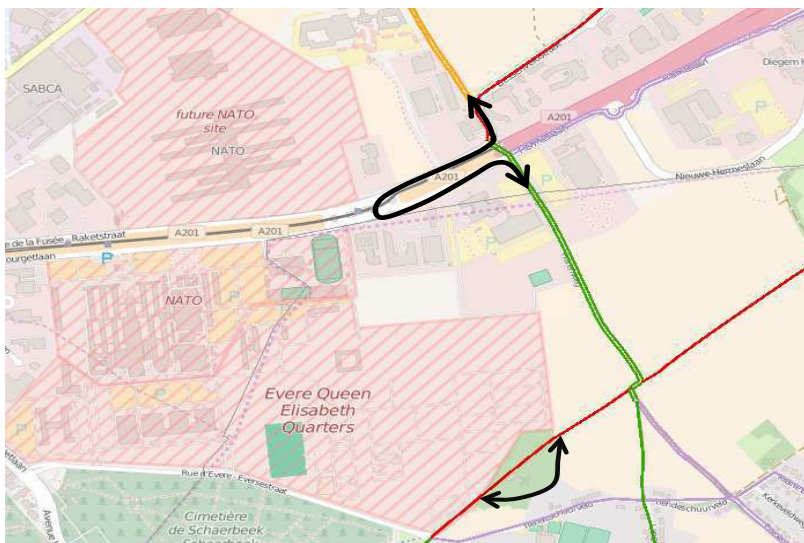


Realisaties Fiets- en wandelpaden.



Landinrichting Plateau van Moorsel, Openruimtenetwerk Woluwebekken

Huidige knelpunten aan de site



open ruimte. Het Woluweveld is strategisch gelegen tussen de vele bedrijventerreinen. Deze zone biedt heel wat mogelijkheden in het woon - werktraject van werknemers die de fiets willen gebruiken.

- Het voorzien van een groene buffer op de bedrijventerreinen zelf.

LANDINRICHTINGSPROJECT OPENRUIMTENETWERK WOLUWEBEKKEN

< Bron: VLM, november 2011

Daarnaast dient eveneens aandacht geschonken te worden aan de creatie van samenhang en identiteit. De open ruimtes dienen verbonden te worden van het Floordambos tot het Zoniënwood en van Brussel over de rand, om op die manier een groen netwerk te vormen. Bovendien moet de natuur terug in de oorspronkelijke staat hersteld worden. Dit is mogelijk door beken opnieuw open te leggen en te zoeken naar dooradering (vb. door bermen en buffers).

Ook fiets- en wandelverbindingen kunnen bijdragen tot het aantrekkelijker maken van de regio. Door fietspaden te voorzien voor zowel recreatief of functioneel gebruik, trage fietspaden of fietssnelwegen, kunnen inwoners en bezoekers ervan overtuigd worden om de fiets boven de auto te verkiezen. Voor wandelverbindingen dienen lussen gecreëerd te worden. Echter, voor beide zijn er nog missing links.

BUURT EN VOETWEGEN

Het netwerk van buurt- en voetwegen werd in 2009 geïnventariseerd door een samenwerking tussen de Vlaamse Landmaatschappij, vrijwilligers en de provincie Vlaams-Brabant voor de gemeenten Zaventem Kraainem en Wezembeek-Oppem. De gemeente Machelen inventariseerde haar buurt- en voetwegen in functie van onderhoud tijdens 2010.

In het Woluweveld zijn een aantal ingenomen buurt- en voetwegen die een rol kunnen spelen in de uitbouw van een open ruimtenetwerk.

AANDACHTSPUNTEN VOOR RECREATIE OP HET WOLUWEVELD

In het Woluweveld wordt veel gejogd, voornamelijk door de militairen en door werknemers of buurtbewoners. De huidige toestand van de paden/wegen is niet altijd ideaal voor joggers. Joggers vormen een belangrijke doelgroep bij inrichting in functie van recreatieve doeleinden.

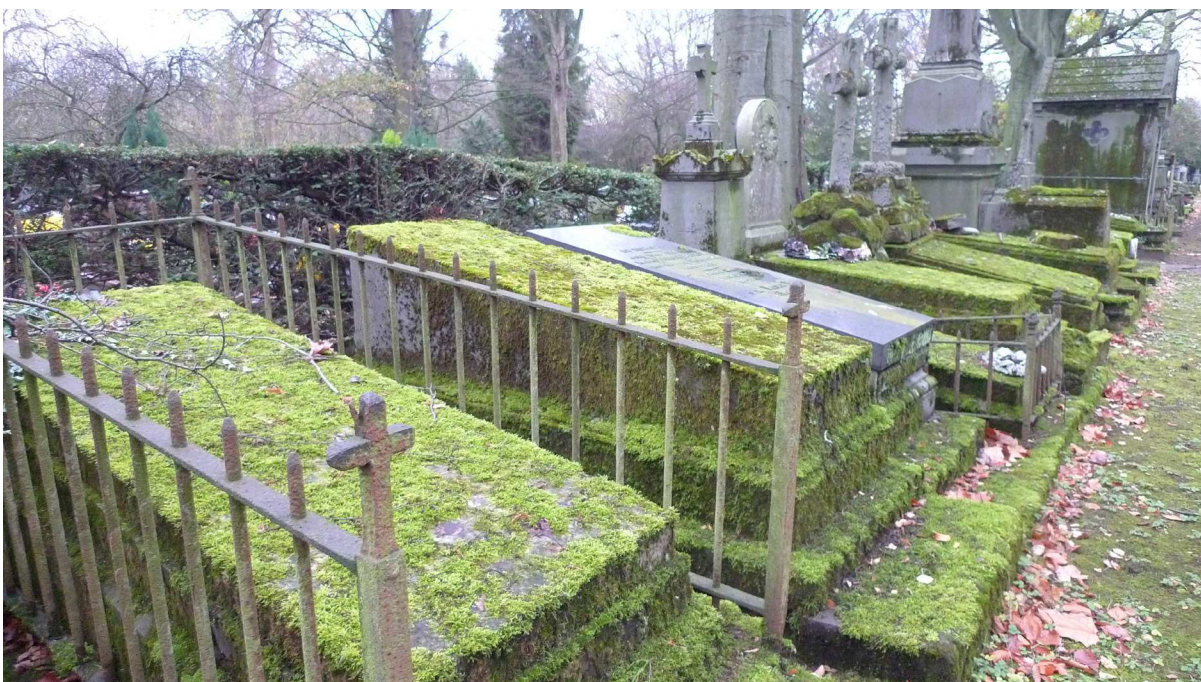
Het Woluweveld wordt vooral aan de oostzijde vaak gebruikt door buurtbewoners om met hun hond te gaan wandelen, wat voor overlast zorgt: bepaalde plekken zijn hondentoiletten geworden; loslopende honden vormen regelmatig een ergernis voor joggers en landbouwers. Ook dit vormt een aandachtspunt bij de toekomstige inrichting.

HST ROUTE BRUSSEL - LEUVEN

< foto, ATO



Het Woluweveld bevat ook een lokaal landbouwwerktuigenmuseum in een authentieke hoeve. Dit museum vormt een belangrijke aanvulling op het Woluweveld, door zijn sterke link met het agrarisch verleden van de gemeente. Het museum wordt door de gemeente Zaventem beheerd.



OPEN RUIMTE EN GROENVOORZIENINGEN

LEEFMILIEU BRUSSEL

GROEN NETWERK

Het groene netwerk is een geïntegreerde strategie voor de kwalitatieve en kwantitatieve ontwikkeling van de groenvoorzieningen, de omgeving en de algemene stedelijke leefomgeving in Brussel.

Het groene netwerk bestaat in de TOP uit:

- groenvoorzieningen, braakliggende gebieden
- gebieden met tijdelijk gebruik of overgangsgebruik
- land- en tuinbouwgrond
- spoorlijnen, beken, straten
- private plaatsen (binnenkant van stratenblokken, tuinstroken)
- gebouwen (woningen, bedrijven, collectieve infrastructuur)

De gewestelijke prioriteiten van dit groene netwerk zijn:

- het groene netwerk versterken en inzetten als geïntegreerde ontwikkelingsstrategie van de groenvoorzieningen;
- strategische netwerken ontwikkelen binnen de visie en het gemeenschappelijk kader van het groene netwerk;
- het Brusselse groene netwerk verbinden met gebieden buiten Brussel;

De TOP (Brusselse kant) ligt op de kruising van twee groene assen:

- N-Z: Moeraske – Gouddal (Groene Wandeling)
- O-W: Josaphat – Woluweveld.



KAART LEVENSKADER

< Bron: ontwerp GPDO, 2013

Het kerkhof van Brussel (en dat van Schaarbeek) hebben het potentieel om een belangrijke schakel te worden in dit groene netwerk als structurele open ruimte. De begraafplaatsen vormen interessante 'groene kamers' waarlangs het groen netwerk (de groene vingers) ontwikkeld kan worden in haar recreatieve, ecologische, landschappelijke functies. Gezien het specifieke karakter van deze zones dient dit zeer omzichtig te gebeuren en gaat het om een lange termijn-integratie, waar best met de betrokken beheerders zo snel mogelijk wordt op ingespeeld.

De groenvoorzieningen en open ruimtes in de TOP liggen eveneens op een as waarop landschappelijke samenwerking op grootstedelijk niveau mogelijk is.

(zie ook bijlage adviezen begeleidingscomité)

UITDAGINGEN

We moeten anticiperen op de mogelijke negatieve effecten als gevolg van de verdichting van stedelijke functies in dit deel van het gewest, door een voldoende groot, multifunctioneel en kwaliteitsvol aanbod van publieke en private groenvoorzieningen te plannen.

INRICHTINGSPRINCIPES

- Geïntegreerde aanpak / een globaal landschapsontwerp opstellen om de kwaliteit van de inrichting te garanderen.
- Ecosystemische aanpak: lokaal beheer van de milieueffecten van het project en de omgeving.
- Behoud/versterking van de open ruimte tussen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en het Vlaams Gewest.
- Ontwikkeling van een sterk groen (en blauw) netwerk in de eventuele nieuwe 'wijk'.
- Maximaal behoud van de bestaande ecologische waarde en inzetten op het herstel van deze corridors.
- Aanleg van kwaliteitsvolle en multifunctionele groenvoorzieningen: actieve en passieve recreatie, ecologie, kwaliteitsvolle landschapsinrichting, makkelijk toegankelijk voor actieve vervoerswijzen.
- Ecologische meerwaarde bevorderen in het hele gebied en in de bebouwde gedeelten.
- Ontwikkeling van duurzame landbouw.

LANDBOUW FUNCTIE - KORTE KETEN

Volgens Leefmilieu Brussel (LB) zijn er opportuniteiten om de herinrichting van de bebouwde delen (de militaire basis; bestaande structuren, loodsen bvb.) te reconverteren naar nieuwe infrastructures die gericht zijn op landbouw en voedselproductie/distributie/afzet.

Het kan tegemoet komen aan de nieuwe voedselrelatie tussen stad en platteland. LB staat niet achter de uitbouw van volksmoestuinen ("tjes")complexen, maar wél achter de ontwikkeling van een innovatieve, professionele landbouw: op een kleinere en duurzame schaal, maximaal gericht op korte keten en met hogere economische toegevoegde waarde inzake rendabiliteit en tewerkstellingsgraad. Hier zijn zeker win-win-situaties te halen op sociaal, economisch en ecologisch vlak. Er zijn in het buitenland al tal van succesvolle voorbeelden waar men wel inspeelt op de veranderende markt en samenleving.

BEHEER

Er moet, volgens Leefmilieu Brussel, nagedacht worden over het beheer van de groene ruimten. Een specifieke typologie, ergens tussen landbouwgebied en de dense stad, vereist een aangepast beheersmodel, volgens hen.

Hoe het beheersmodel er ook uit zal zien, er moet een overkoepelend landschapsplan (aanleg en beheer) zijn zodat de kwaliteit en de continuïteit hoe dan ook gewaarborgd kunnen worden. Gezien de potentiële diversiteit aan groentypologieën, het grensoverschrijdend karakter van het gebied en de veelheid aan andere stedelijke ontwikkelingen in de perimeter, zal het model gestoeld moeten zijn op goed uitgedokterde partnerschappen.

Er werd reeds een overeenkomst gesloten tussen Leefmilieu Brussel en Defensie om op ecologische wijze bepaalde delen in het Koninging Elizabeth kwartier te beheren. Het gaat over een beperkte oppervlakte van 2,5 ha gazon dat omgevormd is tot gemaaid weiland¹.

¹ Het is interessant om de biodiversiteit te ondersteunen, en mee te nemen in herinrichtingsprojecten zelfs als de exacte lokalisatie en oppervlakte wijzigt.

PRIORITEITEN EN DOELSTELLINGEN

- *Coherentie tussen de verschillende functiegebieden herstellen: revalorisatie, verbinding, complementariteit, overeenkomsten of nevenschikking van grote monofunctionele gebieden.*
- *De NAVO-Defensie-site ontsluiten door een verbinding te creëren met de monofunctionele gebieden rond de site en voorbij de gewestgrens.*
- *Een netwerk van open ruimtes creëren op basis van een gemeenschappelijke identiteit (waarbij de bestaande en toekomstige bewoners zich kunnen aansluiten). Integratie van de kerkhoven in een 'groen netwerk'. Het intieme karakter moet worden behouden. De verbinding met andere groengebieden is belangrijk, de kerkhoven van Brussel en Schaarbeek kunnen een belangrijke schakel in een 'groen netwerk' zijn.*
- *De NAVO-Defensie-site ontwikkelen als een nieuwe duurzame wijk.*
- *Is het Woluweveld geschikt als een meer gediversifieerde landbouwpool die voedsel produceert voor de nabijgelegen stad cf een goodfoodstrategie (vb. Neerpede) om producent en consument dichterbij elkaar te brengen?*

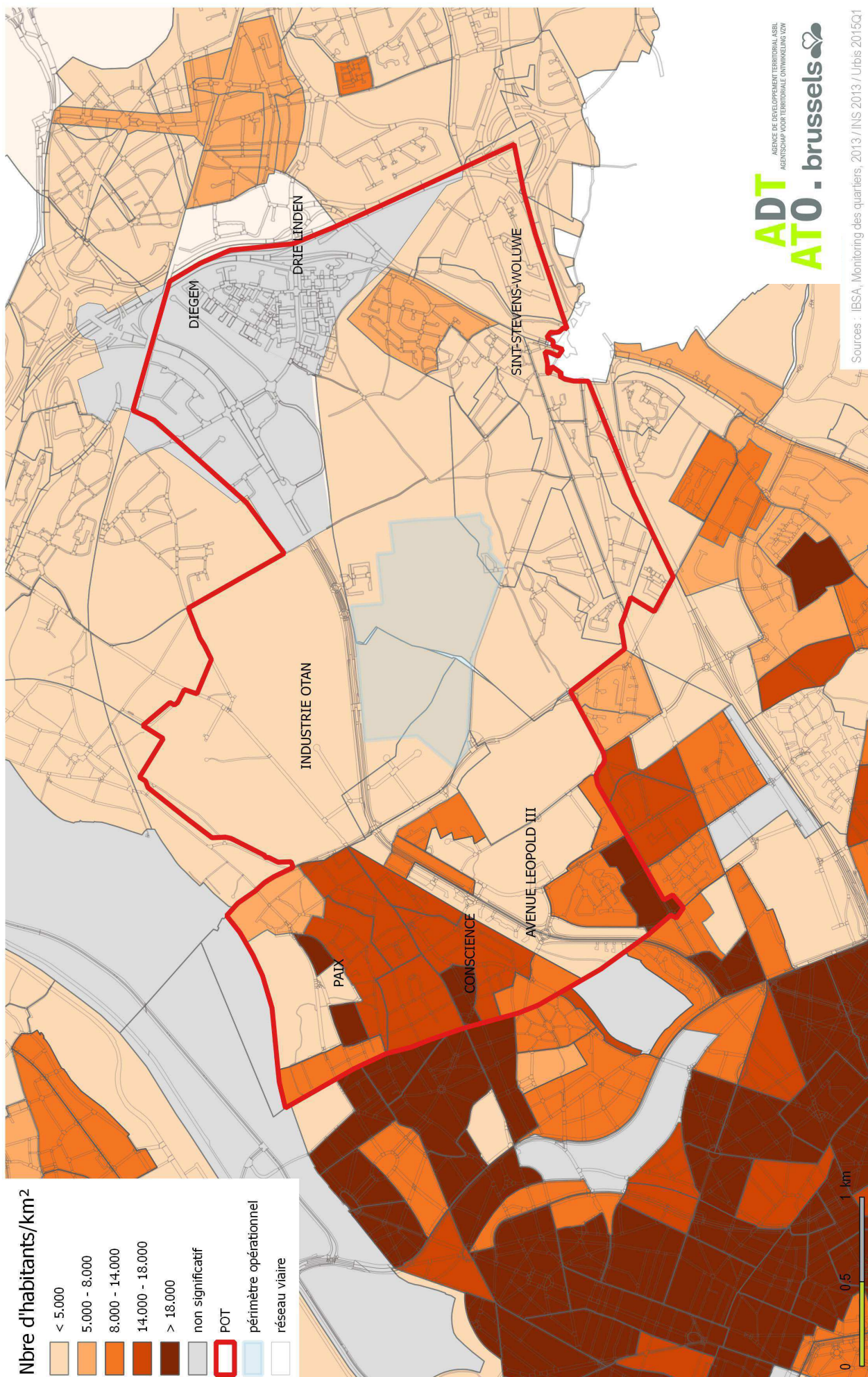
04 /
SOCIO
DEMOGRAFIE



VASTSTELLINGEN

- *Groot contrast tussen oost en west*
- *Aandeel oudere bewoners stijgt*
- *Nog steeds een aanzienlijk aandeel 0-3-jarigen*
- *Grotere gezinnen*
- *Redelijk laag aandeel buitenlanders maar recente komst van nieuwe Europese bevolkingsgroepen*
- *Relatief goede sociaaleconomische situatie*
- *Aanhoudende werkloosheid in de sociale woonwijken, vooral bij jongeren*

DENSITE DE LA POPULATION



DEMOGRAFISCHE EN SOCIAALECONOMISCHE SITUATIE

De gedeelde analyse van de sociodemografische situatie in de twee gewesten stelde enkele problemen. De indicatoren, de schaal en de tijdvakken kunnen soms sterk variëren, waardoor de gegevens moeilijk te vergelijken zijn of niet kunnen worden samengevoegd. Daarom zijn sommige indicatoren soms voor slechts een gedeelte van de TOP in kaart gebracht.

Alle ontvangen gegevens zijn echter opgenomen in de diagnose en zijn geanalyseerd op de schaal van de statistische sectoren, de wijken of de gemeenten.

De TOP heeft 34.323 inwoners (cijfers BISA, NIS 2013). De bevolking is zeer ongelijk verdeeld door de diversiteit en het grote aantal stedelijke functies die voorkomen in dit gebied: huisvesting, economie, platteland, militair.

De wijken van de gemeente Evere zijn het meest bevolkt en hebben 7.700 tot 12.000 inwoners (waarbij de wijk Vrede de meeste inwoners heeft). De wijk Industrie-NAVO en de statistische sectoren van de gemeente Zaventem hebben de minste inwoners: 291 in de wijk Industrie-NAVO en 200 tot 1.000 inwoners in de statistische sectoren van de gemeente Zaventem. De deelgemeente Sint-Stevens-Woluwe is dunbevolkt en telt slechts 6.557 inwoners.

BEVOLKINGSDICHTHEID

De bevolkingsdichtheden in de TOP zijn gemiddeld lager dan het gewestelijke of gemeentelijke gemiddelde (4.899 inwoners/km² in de TOP aan Brusselse kant tegenover een gemiddelde van 7.157 inwoners/km² in het Brussels Gewest en 350 inwoners/km² in de TOP aan Vlaamse kant tegenover 1.131 inwoners/km² voor Zaventem). Er is sprake van een duidelijke breuklijn tussen het oosten en het westen, evenals enkele specifieke territoriale kenmerken als gevolg van extreme waarden in enkele wijken:

- In het westen hebben de stedelijke woonwijken van Evere een veel hogere bevolkingsdichtheid, met hogere waarden dan het gewestelijk gemiddelde, vooral in de wijken Vrede en Conscience, waar 10.000 tot 16.000 inwoners/km² wonen. De stedelijke verdichting in het zuiden van Evere is moeilijker geworden door de talloze fysieke barrières (moeilijke circulatie tussen oost en west, de aanwezigheid van kerkhoven).
- In het oosten ligt een zeer dunbevolkt gebied rond de Defensiesite (Woluweveld en de woonwijken van Sint-Stevens-Woluwe) met waarden tussen 150 en 300 inwoners/km². Hetzelfde geldt voor de zakelijke wijken. Zo tellen we maar 120 inwoners/km² in de wijk Industrie-NAVO in Haren.
- Er zijn enkele uitzonderingen in 1 sector van Sint-Stevens-Woluwe, meer in het zuiden van de TOP, waar de dichtheid varieert tussen 1.000 en 6.000 inwoners/km².

BEVOLKINGSDICHTHEID PER SS

< kaart ATO



BEVOLKINGSGROEI (EVERE)	2010-2015	2015-2020	2010-2020
0-3 JARIGEN	10,35	1,37	11,72
+ 65 JARIGEN	2,91	5,63	8,54

DEMOGRAFISCHE EN SOCIAALECONOMISCHE SITUATIE

Het Brussels Instituut voor Statistiek en Analyse (BISA) centraliseert en coördineert de statistische activiteiten in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Het verzamelt, verwerkt, analyseert en verspreidt statistische gegevens over Brussel. Het voert ook sociaaleconomische analyses uit en ondersteunt de regering bij de evaluatie van het overheidsbeleid.

> www.bisa.irisnet.be

Het Documentatiecentrum van de Vlaams Rand is een digitaal kenniscentrum over de Vlaamse rand rond Brussel. Het verzamelt diverse gegevens over de negentien randgemeenten van Brussel in een uitvoerige databank.

> www.docu.vlaamserand.be

BEVOLKINGSGROEI IN EVERE PER LEEFTIJDSCATEGORIE 2010-2020

< Bron: Wjkmonitoring, 2013

BEVOLKINGEVOLUTIE

De groei van de bevolking wijst op de aantrekkelijkheid van de TOP voor een bepaald type inwoners.

Het onderzoek voor het BBP Da Vinci heeft aangetoond dat de Brusselse wijken van de TOP tussen de jaren 1990 en 2000 een stijging kenden van het aantal nieuwkomers uit de rest van het gewest en uit het buitenland. Deze situatie was vooral opvallend in de wijk Leopold III. Bij de uitwisseling met Vlaanderen zien we echter dat meer mensen Brussel verlaten dan er aankomen.

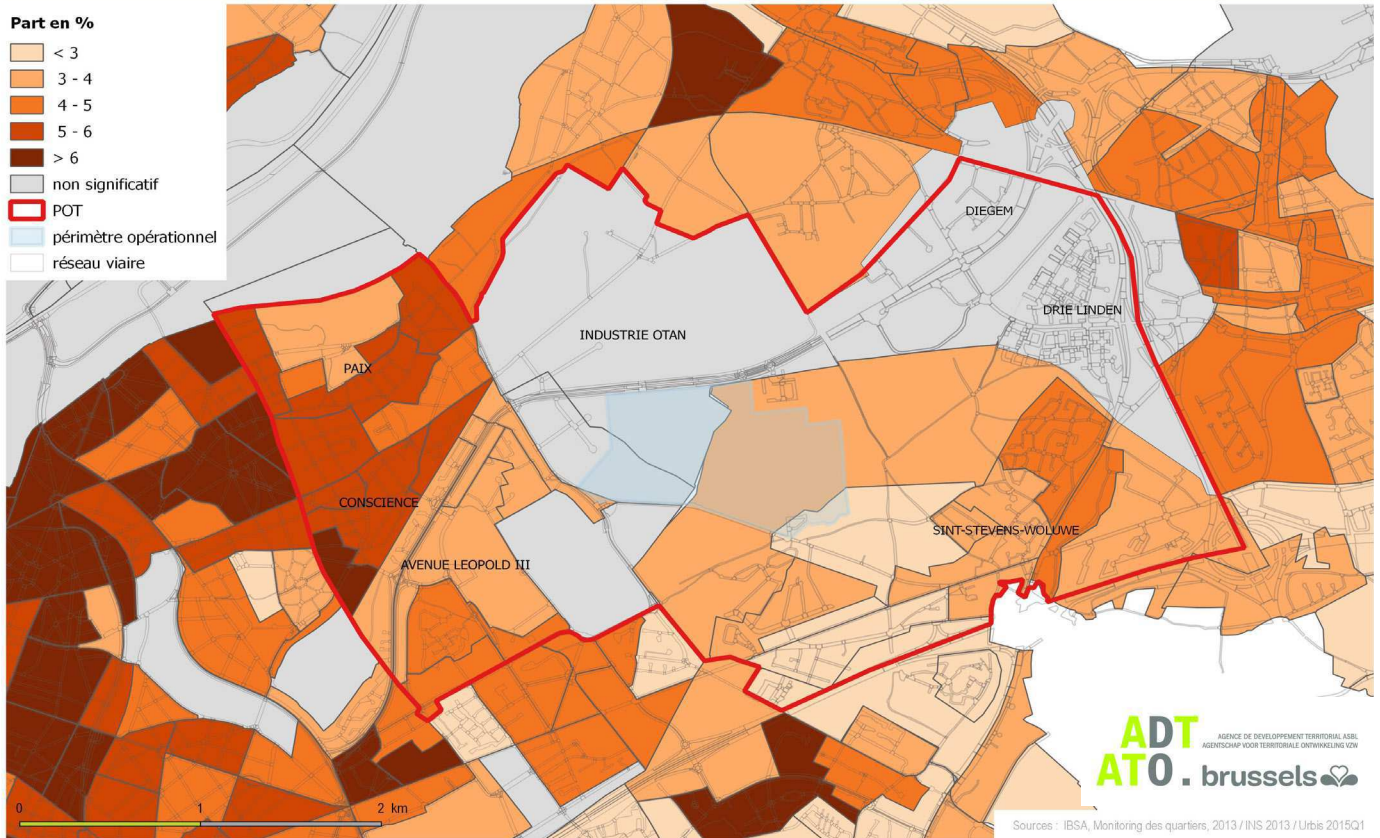
Wanneer we de bevolkingsgroei (cijfers BISA 2010-2020) onderzoeken in een periode van 2010 tot 2015, dan zien we dat de gemeente Evere een bevolkingstoename kent van 5,7 procent, zoals in de rest van het gewest (7,6 procent). Voor de komende vijf jaar voorspelt het BISA een voortzetting van deze groei ter hoogte van 4,6 procent (5,1 procent voor het Brussels Gewest).

Aan de kant van het Vlaams Gewest, van 2010-2014 kent Zaventem een sterke groei. De bevolking is gegroeid met 106,4 procent ten opzichte van 105,6 procent te Vilvoorde. Op basis van de projecties van het Documentatiecentrum Vlaamse Rand verwacht men een groei van 5.000 personen tegen 2030 voor de gemeente Zaventem. Dat betekent een stijging van 15 procent van het bevolkingsaantal in 15 jaar.

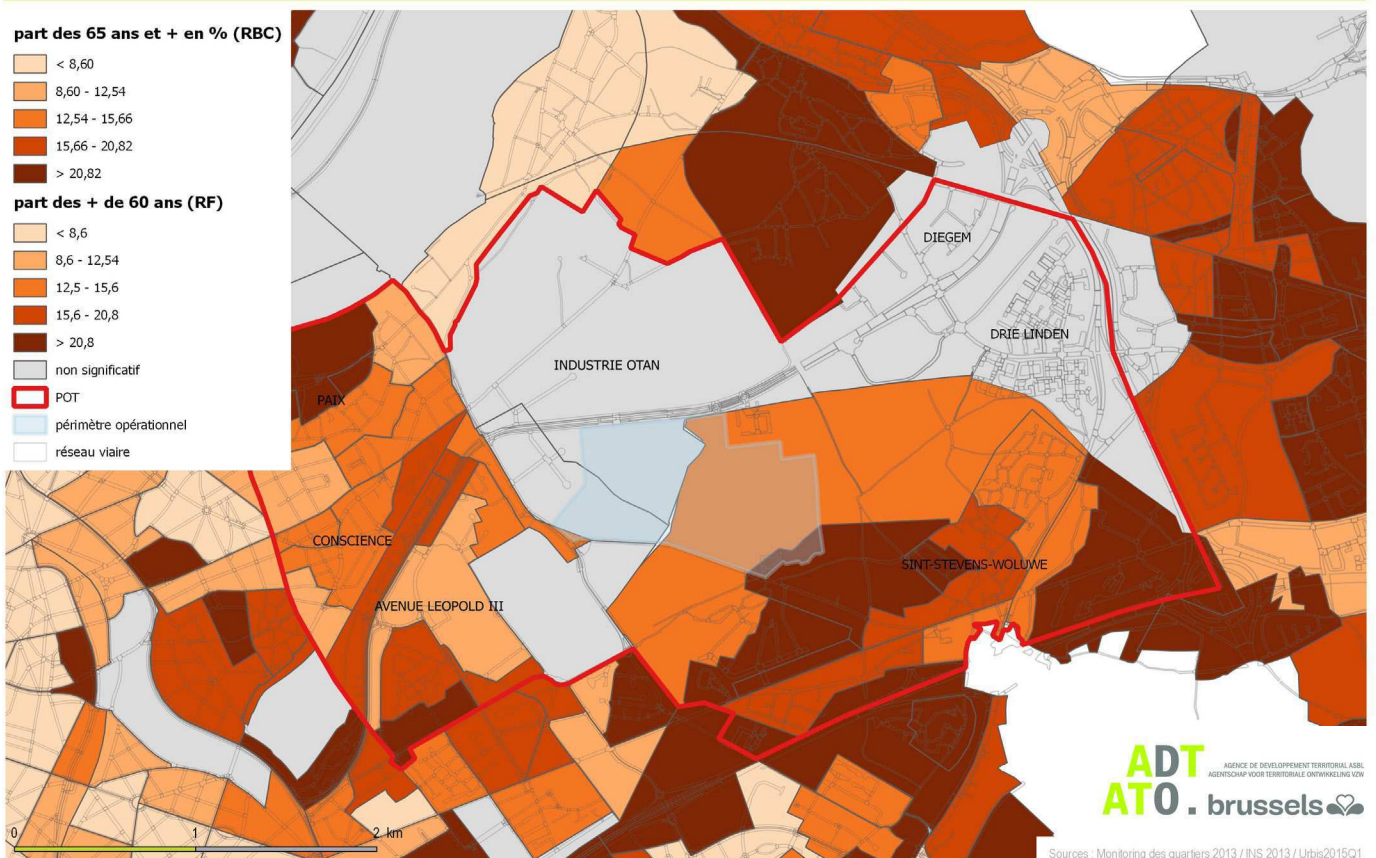
Als gevolg van de lagere vastgoedprijzen kennen de wijken van de TOP de laatste jaren eveneens een grote toevloed van middenklassegezinnen met kinderen (bron: BBP Da Vinci).

Wanneer we kijken naar de evolutie van de bevolking per leeftijdscategorie in de gemeente Evere en wanneer we de evolutie van kinderen met die van ouderen vergelijken, zien we een belangrijke stijging van de 0-3-jarigen van 2010 tot 2015 (meer dan 10,3 procent); bij de 65 plussers is de stijging 2,9 procent. De komende vijf jaar lijkt deze trend om te draaien met een grote afname van de stijging van de 0-3-jarigen en een grotere stijging van de 65-plussers: +1,3 procent tegenover +5,6 procent. Toch blijft de toename van de 0-3-jarigen over de periode 2010-2020 groter dan die van de ouderen.

REPARTITION DES MOINS DE 3 ANS



REPARTITION DES PLUS DE 60 ET 65 ANS



DEMOGRAFISCHE EN SOCIAALECONOMISCHE SITUATIE

STRUCTUUR PER LEEFTIJDGROEP:

VERDELING VAN DE BEVOLKING PER LEEFTIJDSCATEGORIE IN 2013	% TOP BHG
0-17 JARIGEN (GEMIDDELDE BHG: 22,5%)	23,8% 4,8 VAN DE 0-3 JARIGEN
18-64 JARIGEN (GEMIDDELDE BHG : 64,1%)	60,3% 8,5% VAN DE 18-24 JARIGEN
+ 65 JAAR (GEMIDDELDE BHG: 13,3%)	15,8% 5,2 DE + 80 JARIGEN

Bron: Wijkmonitoring, 2013

AANDEEL 0-3-JARIGEN IN DE TOTALE BEVOLKING

In 2013 is het aandeel 0-3-jarigen in de TOP vergelijkbaar met het aandeel 0-3-jarigen in het Brussels Gewest (4,8 vs. 4,7 procent).

VERDELING VAN DE 0-3 JARIGEN

PER SS

< kaart ATO

De wijken Vrede en Conscience onderscheiden zich echter met een hoger aandeel (5 procent en zelfs 6 procent voor een sector van de wijk Conscience).

De percentages aan Vlaamse kant zijn iets lager en schommelen rond 3 procent. Enkele sectoren hebben een jongere bevolking, in Sint-Stevens-Woluwe, met cijfers boven 4 procent.

AANDEEL 60- EN 65-PLUSERS IN DE TOTALE BEVOLKING

De TOP wordt gekenmerkt door een grote aanwezigheid van oudere bewoners.

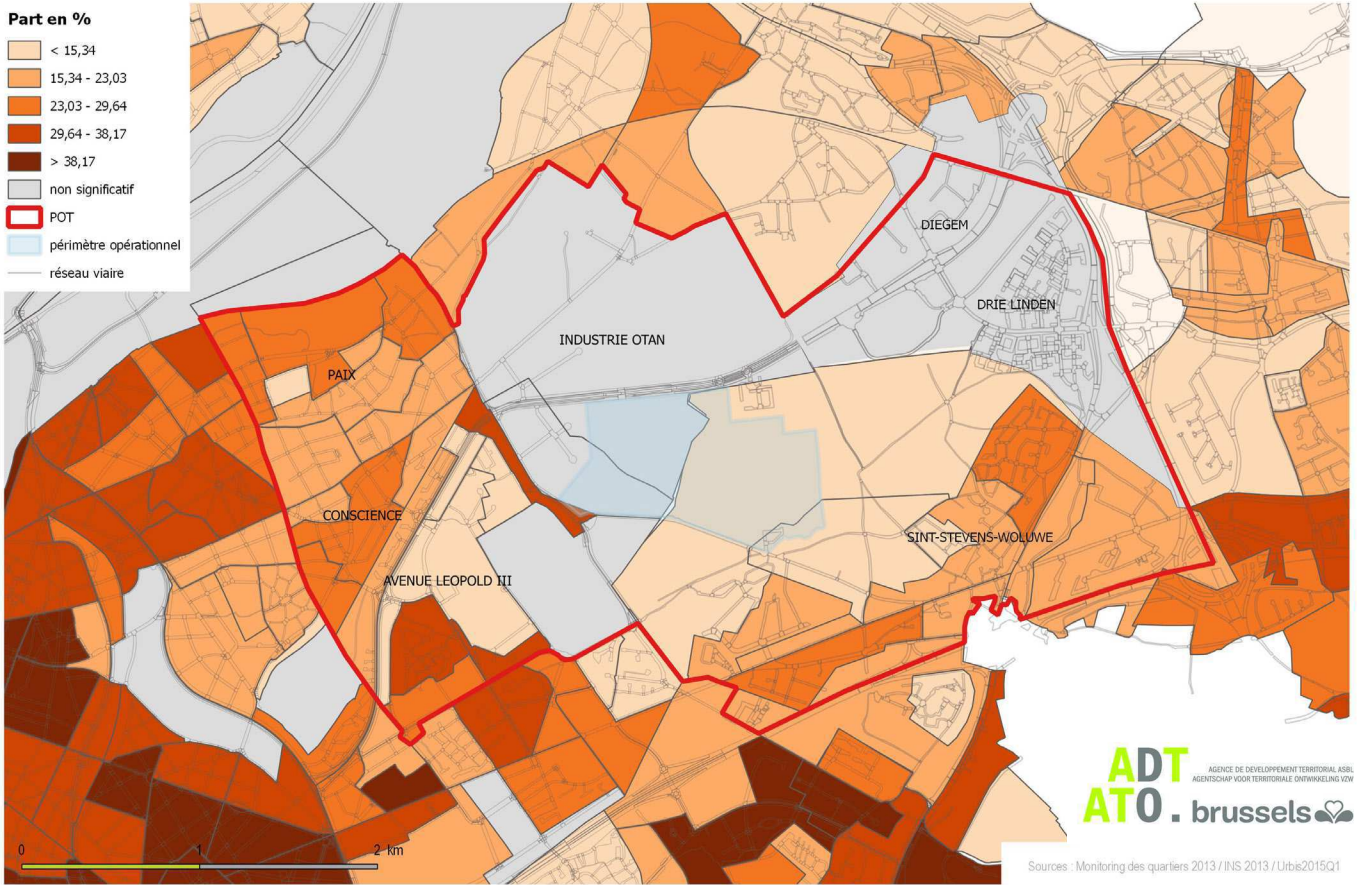
Gemiddeld vertegenwoordigen de 60-65-plussers bijna 19 procent van de bevolking van de TOP (15,7 procent aan Brusselse kant, waarvan 5,2 procent ouder dan 80 jaar en 21,6 procent aan Vlaamse kant). Voor de gemeente Zaventem tellen we gemiddeld 16,6 procent 65-plussers in 2013.

Deze oudere bevolkingsgroepen zijn oververtegenwoordigd in de woonwijken rond de landbouwgebieden van Sint-Stevens-Woluwe en in het zuiden van de TOP aan Vlaamse kant (25-30 procent) en in de Leopold III-wijk (19 procent). We zien ook enkele sectoren met cijfers van hoger dan 20 procent in de wijk Vrede.

VERDELING VAN + DE 60/65 JARIGEN PER SS

< kaart ATO

REPARTITION DES ETRANGERS



DEMOGRAFISCHE EN SOCIAALECONOMISCHE SITUATIE

AANDEEL BUITENLANDERS IN DE TOTALE BEVOLKING

In 2013 is het aandeel buitenlanders in de gehele TOP relatief laag in vergelijking met de situatie in het Brussels Gewest: gemiddeld 22,8 procent aan de Brusselse kant van de TOP (in vergelijking met 33 procent in het Brussels Gewest) en ongeveer 17 procent aan Vlaamse kant (in vergelijking met 18 procent in 2010 voor de gemeente Zaventem).

Twee sectoren in de Leopold III-wijk, Bordet en Dupont, onderscheiden zich echter met cijfers boven 30 procent. Deze situatie kan worden verklaard door de aanwezigheid van een buitenlandse bevolking van Europese afkomst die werkt in de buurt.

Aan Vlaamse kant tellen de sectoren Rijmelgem en Hortensia een hoger aandeel buitenlanders (tussen 26 en 28 procent).

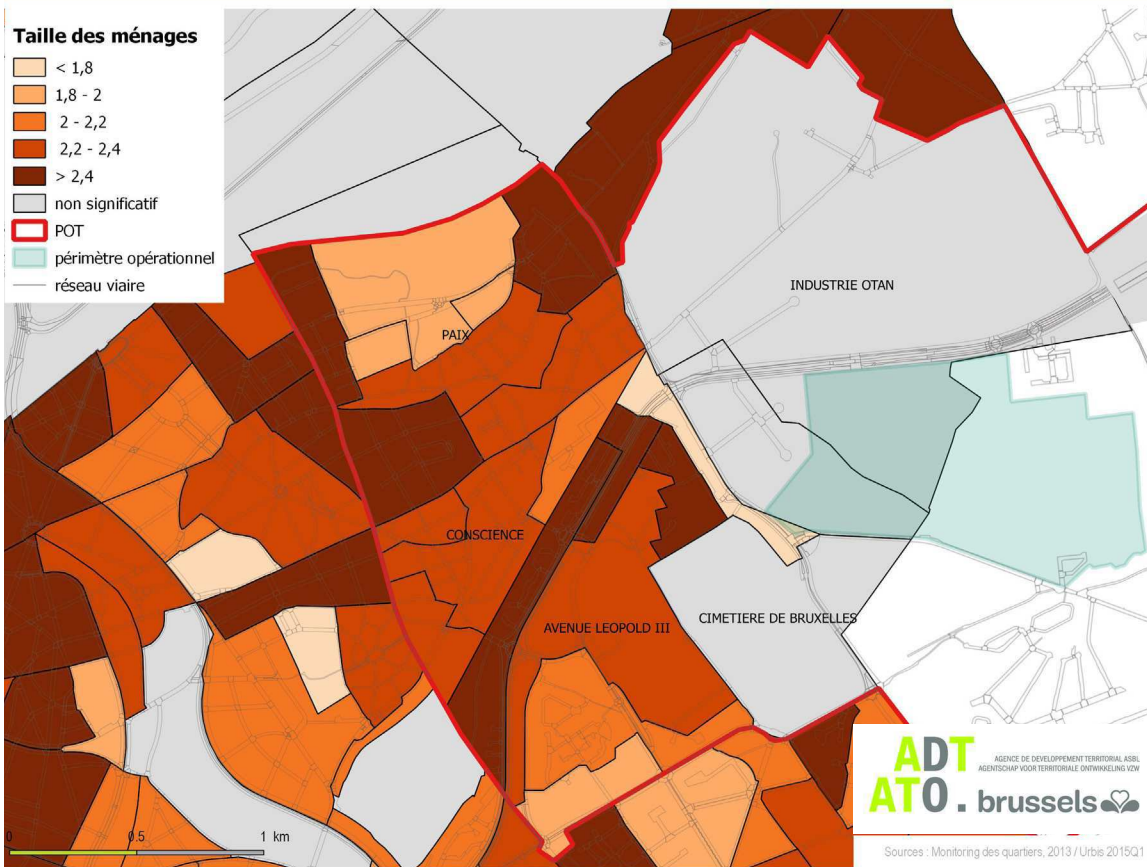
AANDEEL VREEMDELINGEN T.O.V DE TOTALE BEVOLKING

< Kaart ATO

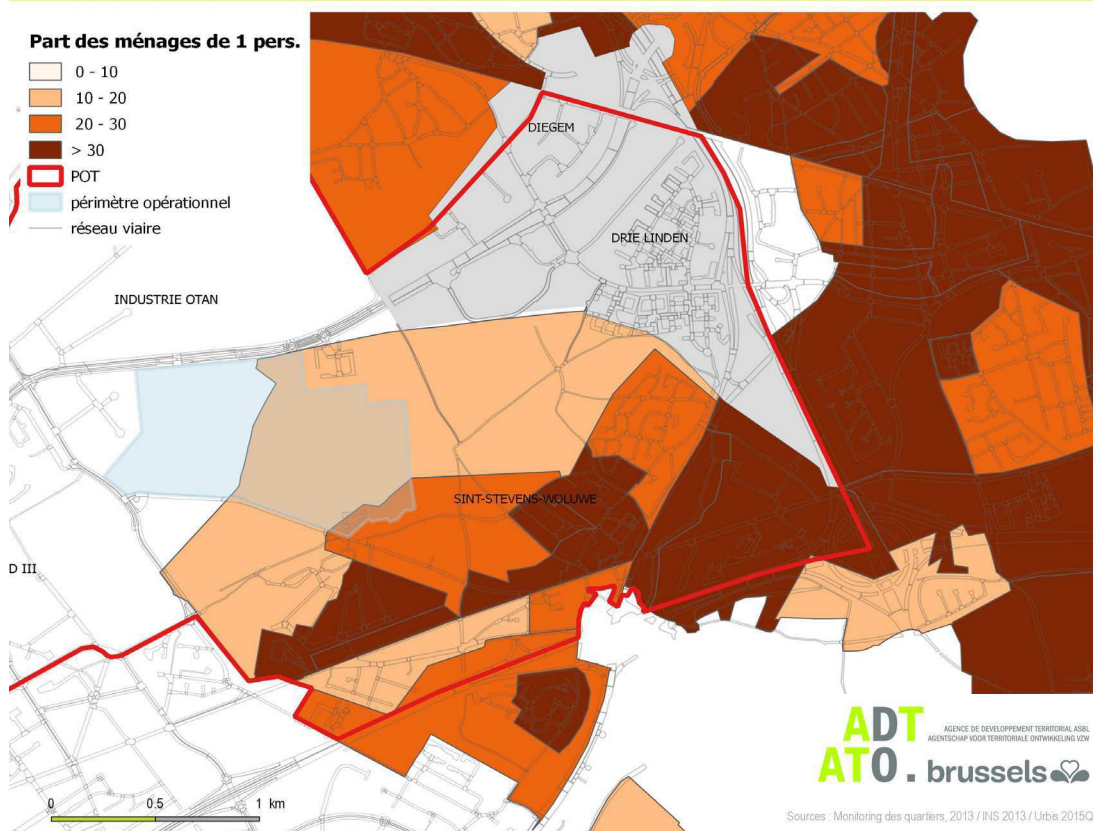
Binnen de 'buitenlanders' zijn onderdanen uit het Europa van de 15 het meest vertegenwoordigd aan Everse kant: gemiddeld 8 procent en tot 10,3 procent in de Leopold III-wijk. Daarna komen de onderdanen uit de nieuwe lidstaten van de Europese Unie (4,6 procent), die vooral vertegenwoordigd zijn in de sector Goede Herder (wijk Vrede), met 16,6 procent.

Voor de gemeente Zaventem zien we dat 10 procent van de buitenlanders uit de Europese Unie komt in 2013.

TAILLE DES MENAGES



TAILLE DES MENAGES



DEMOGRAFISCHE EN SOCIAALECONOMISCHE SITUATIE

GROOTTE VAN DE HUISHOUDENS

Huishoudens bestaan gemiddeld uit 2,2 personen in Evere (tegenover 2,1 in het Brussels Gewest in 2013) en 2,4 in de gemeente Zaventem (in 2010).

In Evere vinden we de grootste huishoudens in de wijk Vrede (2,3 personen per gezin) en aan de Leopold III-laan. Dit zijn de sectoren waar de sociale woningen liggen (de Germinalsectoren hebben meer dan 2,4 personen per huishouden).

Alleenstaanden (ouder dan 20 jaar) zijn sterk vertegenwoordigd in de wijk Leopold III (39 procent van de huishoudens in 2013 volgens het BISA).

Aan Vlaamse kant zien we een aantal types huishoudens:

- De meer landelijke gebieden van Zaventem hebben vooral huishoudens van meer dan 3 personen (40 tot 50 procent van de huishoudens) en huishoudens van 2 personen (30 tot 35 procent van de huishoudens).
- In het dorpse en industriële gedeelte van Sint-Stevens-Woluwe zien we een groot aandeel huishoudens van 1 persoon (30 tot 40 procent van de huishoudens).

GROOTTE VAN DE HUISHOUDENS (BHG)

< kaart ATO

AANTAL ÉÉNGEZISHUISHOUDENS (VG)

< kaart ATO

DEMOGRAFISCHE EN SOCIAALECONOMISCHE SITUATIE

LEVENSTANDAARD

Wanneer we de indicatoren van werk en inkomen onderzoeken, dan is de levensstandaard van de inwoners van de TOP over het algemeen goed.

In 2012 bedroeg de werkgelegenheidsgraad in de TOP aan Brusselse kant gemiddeld 51,7 procent (49,2 procent in het Brussels Gewest) en 60,3 procent in de gemeente Zaventem.









In hetzelfde jaar ligt het gemiddelde inkomen per inwoner in de TOP aan Brusselse kant dicht bij het gewestelijke gemiddelde (12.896 euro tegenover 13.311 euro). De wijk Industrie-NAVO heeft de hoogste inkomens. In Zaventem is het gemiddelde inkomen veel hoger: 17.804 euro (bron: Documentatiecentrum Vlaamse Rand).

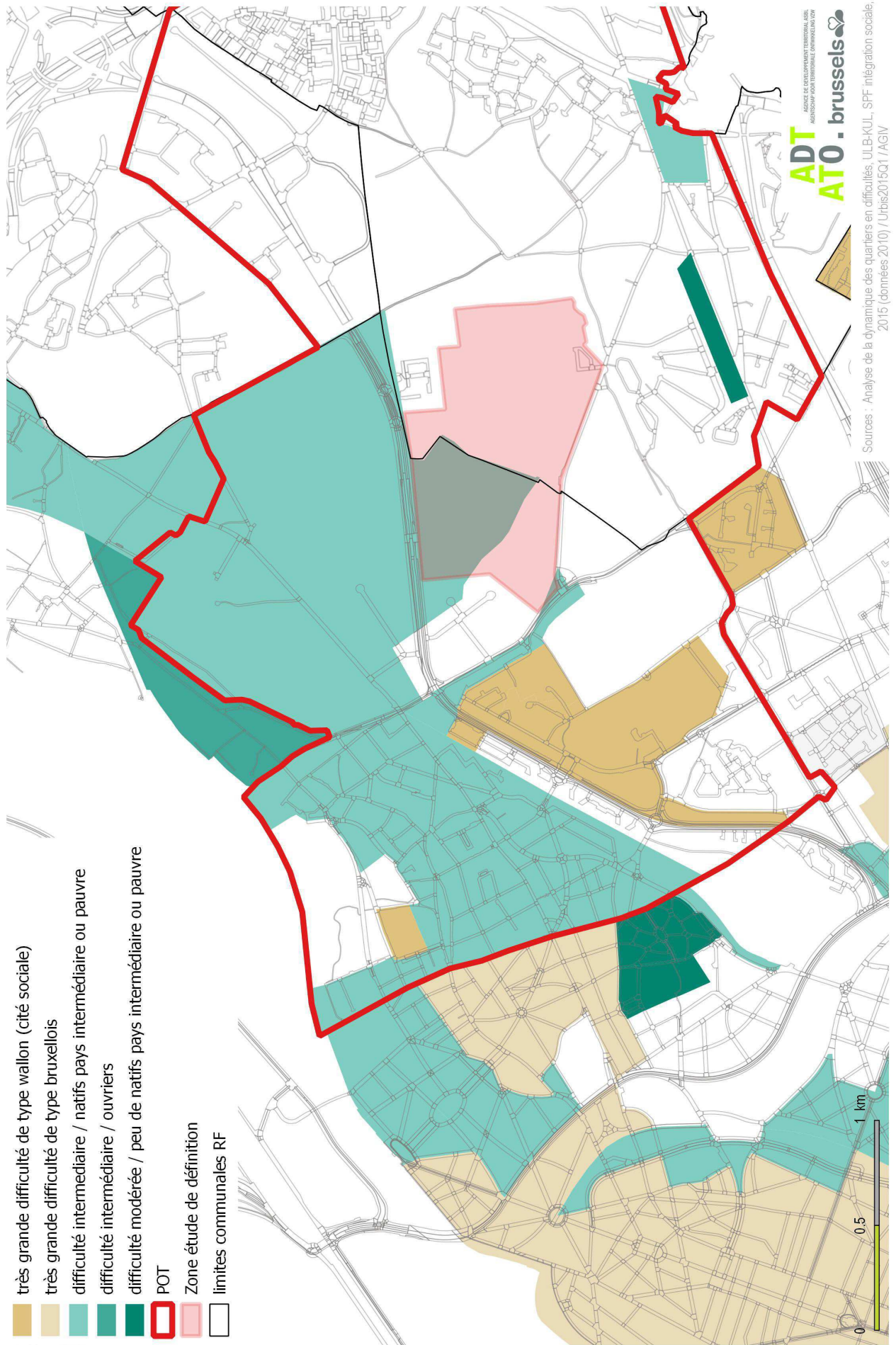
Indien we het mediaaninkomen per aangifte als indicator nemen, dan wordt de situatie omgekeerd en is de situatie in de TOP aan Brusselse kant gunstiger dan in het Brussels Gewest (19.903 euro tegenover 18.526 euro).

Parallel met deze context zien we dat de wijken in de gemeente Evere een hoge werkloosheid kennen. In 2012 is die gemiddeld 20,8 procent (22 procent in de wijk Vrede en 21 procent in de wijk Conscience). Die werkloosheid treft vooral jongeren en is geconcentreerd in de centrale statistische sectoren van Evere, waar 36 tot 45 procent van de actieve jongeren werkloos is.

In de gemeente Zaventem is de werkloosheid slechts 8,1 procent in 2013 (bron: Documentatiecentrum Vlaamse Rand). In de sectoren van de TOP is het gemiddelde percentage werkzoekenden niet hoger dan 3 procent (bron: CENSUS).

TYPLOGIE DES QUARTIERS EN DIFFICULTES

-  très grande difficulté de type wallon (cité sociale)
-  très grande difficulté de type bruxellois
-  difficulté intermédiaire / natifs pays intermédiaire ou pauvre
-  difficulté intermédiaire / ouvriers
-  difficulté modérée / peu de natifs pays intermédiaire ou pauvre
-  POT
-  Zone étude de définition
-  limites communales RF



DEMOGRAFISCHE EN SOCIAALECONOMISCHE SITUATIE

KANSARMOEDE

De studie « dynamiek van de buurten in moeilijkheden in de Belgische stadsgewesten » werd uitgevoerd in opdracht van de POD MAATSCHAPPELIJKE INTEGRATIE, DIENST GROOTSTEDENBELEID.

Dit onderzoek is toegespitst op de identificatie van die gebieden in de Belgische steden waar er een opeenstapeling is van sociaaleconomische moeilijkheden. In die wijken vinden we een combinatie van lage gemiddelde inkomens, hoge werkloosheidscijfers, een lage scholingsgraad en een soms achtergestelde leefomgeving en openbare dienstverlening, wat een voedingsbodem vormt voor negatieve toekomstperspectieven van de bewoners.

Het is een actualisering van vorige gelijkaardige onderzoeken, die rekening houdt met andere gegevens dan de intussen verouderde gegevens van de volkstelling (algemene socio-economische enquête). In tegenstelling tot vorige onderzoeken, wordt een beperkt aantal eenvoudige indicatoren gebruikt om een socio-economische synthese-index te verkrijgen op maat van de wijken.

Deze indicatoren zijn jaarlijks beschikbaar en zijn representatief voor de verschillende moeilijkheden waarmee stedelijke gebieden geconfronteerd worden. De index vormt de belangrijkste basis voor de afbakening van de achtergestelde buurten.

Meer gedetailleerd bekeken en volgens de analyse van 'Dynamiek van buurten in moeilijkheden' die de ULB en KUL in 2015 realiseerden voor heel België, worden de wijken in de TOP gekenmerkt door verschillende niveaus van kansarmoede:

- De wijken Vrede en Conscience bestaan grotendeels uit een bevolking met een 'intermediair' niveau van kansarmoede. De situatie van de bewoners is relatief gunstig op het vlak van inkomen, werkloosheid en aantal leefloners, met een laag percentage arbeiders, maar een sterk aandeel personen die zijn geboren in een land dat als arm wordt beschouwd.
- De wijk Industrie-NAVO heeft dezelfde kenmerken. Dit betreft echter een klein deel van de wijk, want het aantal inwoners blijft zeer marginaal.
- De wijk Leopold III-iaan wordt gekenmerkt door een bevolking in 'grote moeilijkheden', met een hoge kansarmoede op het vlak van inkomen, werkloosheid, leefloners en het aandeel personen dat geboren is in een arm land. Deze situatie wordt vooral verklaard door het hoge percentage sociale woningen, waarvan de inwoners een aantal kansarmoede-indicatoren verenigen. We zien dezelfde situatie in de statistische sector in het noorden van de wijk Vrede, waar de sociale woonwijk leder Zijn Huis zich bevindt.
- Aan Vlaamse kant zien we kleine eilanden van kansarmoede in de meer landelijke gebieden, maar het niveau van kansarmoede is hier gematigd tot intermediair.

(Bron: Studie in opdracht van de POD MAATSCHAPPELIJKE INTEGRATIE, DIENST GROOTSTEDENBELEID «DYNAMIEK VAN DE BUURTEN IN MOEILIKHEDEN IN DE BELGISCHE STADGEWESTEN» <http://www.mi-is.be/nl/studies-publicaties-statistieken/dynamiek-van-buurten-moeilijkheden-de-belgische-stadsgewesten>)



TYOLOGIE VAN DE WIJKEN IN MOEILIKHEDEN

< kaart ATO

PRIORITEITEN EN DOELSTELLINGEN

- *Een antwoord bieden op eventuele nieuwe behoeften van de lokale bevolking en op de meer specifieke vragen betreffende het type bevolking dat we vinden in de TOP, :*

--> ouderen: specifieke woningen en diensten ontwikkelen of kiezen voor gemengde projecten met een jongere bevolking, ...?

--> kinderen: nieuwe kinderopvangplaatsen ontwikkelen?

--> jongeren: nieuwe scholen en nieuwe voorzieningen ontwikkelen?

- *Nieuwe groen- en recreatievoorzieningen creëren*
- *De NAVO-Defensie-site ontsluiten om een economische, sociale en fysieke verbinding met de wijken van de TOP te creëren*
- *Nieuwe dynamiek geven aan de woonwijken in de Vlaamse TOP, met welke functies?*
- *Werkgelegenheid voor jongeren in de TOP bevorderen.*

05 /
HUISVESTING



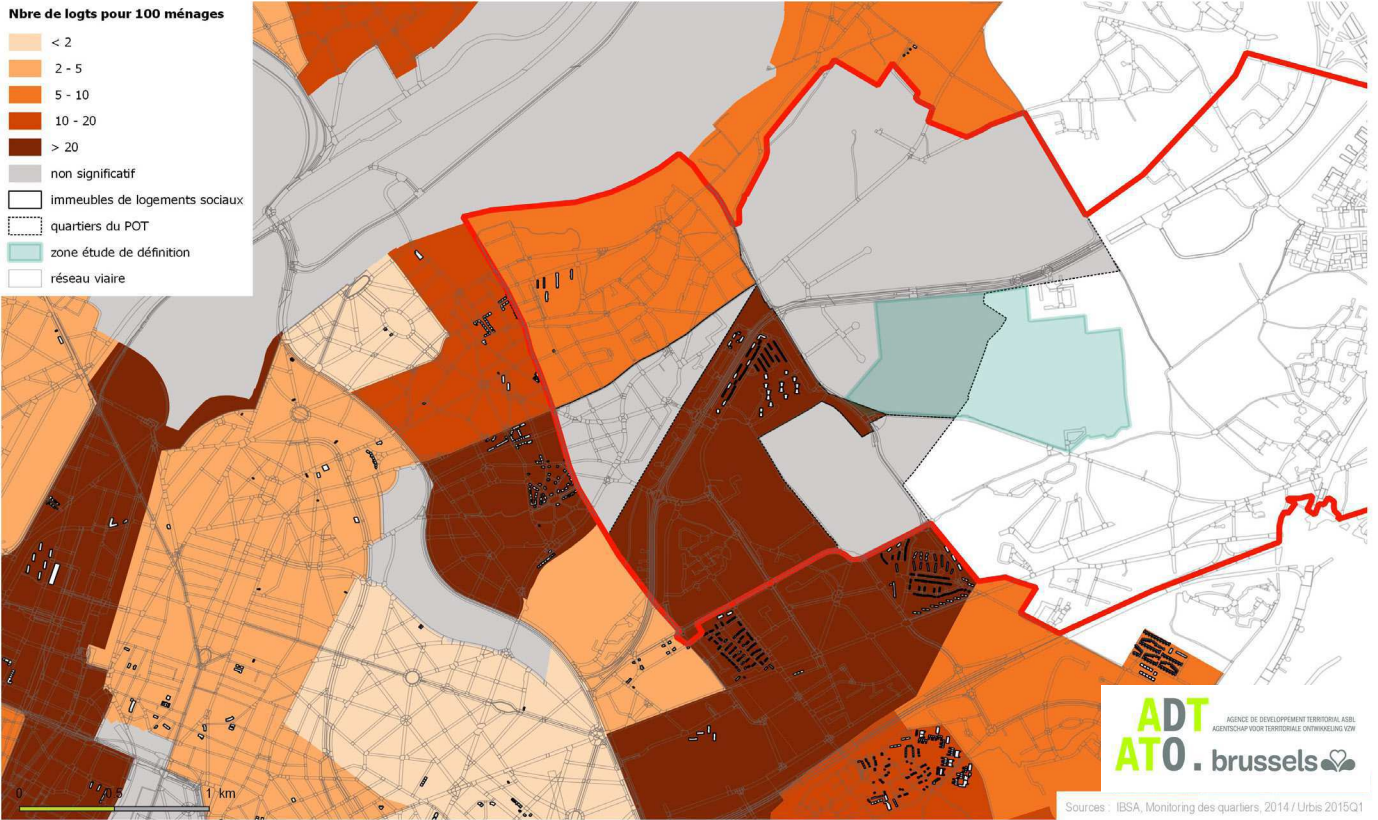
VASTSTELLINGEN

- *De huisvestingfunctie is sterk vertegenwoordigd is in de TOP.*
- *Een gevarieerde typologie van woningen.*
- *Een belangrijk aandeel sociale woningen.*
- *Uitgestrekte villawijken.*
- *Dynamische productie van woningen in het westen.*
- *Potentieel voor de reconversie van kantoren in woningen.*

PART DES LOGEMENTS SOCIAUX

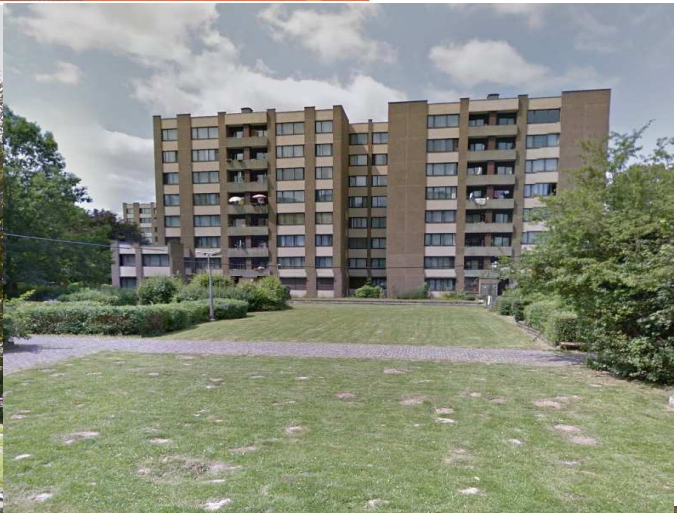
Nbre de logs pour 100 ménages

- < 2
- 2 - 5
- 5 - 10
- 10 - 20
- > 20
- non significatif
- immeubles de logements sociaux
- quartiers du POT
- zone étude de définition
- réseau viaire



ADT AGENS DE DEVELOPPEMENT TERRITORIAL ASBL
ATO AGENSCHAP VOOR TERRITORIALE ONTWIKKELING VZW
 . brussels

Sources : IBSA, Monitoring des quartiers, 2014 / Urbis 2015/01



TYPOLOGIE VAN DE HUISVESTING

Huisvesting neemt een belangrijke plaats in binnen de functies in de TOP en wordt gekenmerkt door een redelijk gevarieerde typologie, vooral aan de kant van Evere. De huisvesting wordt ook gekarakteriseerd door een sterk contrast tussen het oosten en het westen van de TOP.

Naast de klassieke Brusselse woonvorm van een eengezinswoning van twee verdiepingen (al dan niet onderverdeeld), die redelijk verspreid is in het centrum van Evere en aan de lokale doorgangswegen (Leuvensesteenweg, Haachtsesteenweg en een deel van Sint-Stevens-Woluwe), zien we nog enkele andere specifieke kenmerken.

GROOT AANDEEL SOCIALE WONINGEN AAN BRUSSELSE KANT

AANTAL SOCIALE WONINGEN PER 100 HUISHOUDENS EN LOKALISATIE

< Kaart ATO

Vergeleken met de gewestelijke en gemeentelijke gemiddelden is sociale huisvesting hier sterk vertegenwoordigd: gemiddeld 9,6 procent voor de Brusselse TOP in vergelijking met 7,2 procent in het Brussels Gewest in 2014.

De sociale woningen zijn voornamelijk geconcentreerd aan de kant van Evere, vooral in de Leopold III-wijk, met 21,4 sociale woningen op 100 huishoudens.

We vinden er grote sociale woonwijken (individuele kleine woningen en flatgebouwen) van de BGHM 'Everecity' (bv. Germinal I en II) en een aantal meer recente gebouwen. Een andere sociale woonwijk, 'Ieder Zijn Huis', ligt in de wijk Vrede.

Aan Vlaamse kant is de sociale huisvesting zeer weinig vertegenwoordigd, met slechts 3,7 procent in de gemeente Zaventem in 2007 of 460 eenheden in totaal (bron: Gemeentelijk ruimtelijk structuurplan Zaventem). "Het Decreet betreffende het grond- en pandenbeleid (27/03/2009) legt een bindend sociaal objectief op per gemeente. Dat objectief stemt in de regel overeen met een toename van het aantal sociale huurwoningen met 1,6% ten aanzien van het aantal huishoudens in de nulmeting van het sociaal woonaanbod (stavaza 31/12/2007). Het objectief wordt bovendien afgetopt op 9% sociale huurwoningen in de gemeente."

Bron: meting van het sociaal woonaanbod op 31/12/2014 ('meting 2015'): <https://www.wonenvlaanderen.be/grond-en-pandenbeleid/voortgang-hoe-vordert-uw-gemeente-met-de-realisatie-van-haar-bindend-sociaal>.

FOTO'S SOCIALE HUISVESTING LEOPOLD III WIJK

< foto's ATO, Google street view



TYOLOGIE VAN DE HUISVESTING

4 GEVELWONINGEN, SINT-STEVENSWOLUWE

< Foto's ADT, Google street view

EEN GROOT AANDEEL VILLAWIJKEN IN SINT-STEVENSWOLUWE

Volgens berekeningen van het ATO (zie tabel) bestaat 29 procent van de bebouwing in Sint-Stevens-Woluwe uit huisvesting in de vorm van verkavelingen.

Typologie van de bebouwde zones	m ²	%
dichte bebouwing tot aan wegeis	253.307	10,4
matig dense bebouwing, niet gestructureerd	381.952	16
matig dense bebouwing, zeer gestructureerd (verkavelingen, cité, ...)	704.500	29
matig dense bebouwing, gebouwen met gemiddelde oppervlakte (kantoren)	689.412	28,5
matig dense bebouwing, zeer gestructureerd, hoogbouw (torens)	79.264	3,2
matig dense bebouwing, gebouwen met zeer grote oppervlakte en parking (commerciële zone)	307.103	12,7

Bron: berekeningen ATO op basis van luchtfoto, 2016

De oude landwegen zijn in de loop van de jaren bebouwd met villawijken (3- tot 4-gevelwoningen met tuin). In mindere mate is dit type huisvesting ook ontwikkeld in het zuiden van de Leopold III-wijk.

APPARTEMENTSGEBOUWEN (HOGE EN LAGERE FLATGEBOUWEN)

APPARTEMENTSGEBOUWEN

< Foto's ATO

In de wijk Vrede en Leopold III zien we meerdere recente flatgebouwen (jaren 1980, 1990 en 2000), van gemiddelde grootte (2 tot 5 verdiepingen), maar ook grotere van 10 verdiepingen. Er zijn ook enkele gebouwen van dit type aan de kant van Sint-Stevens-Woluwe.

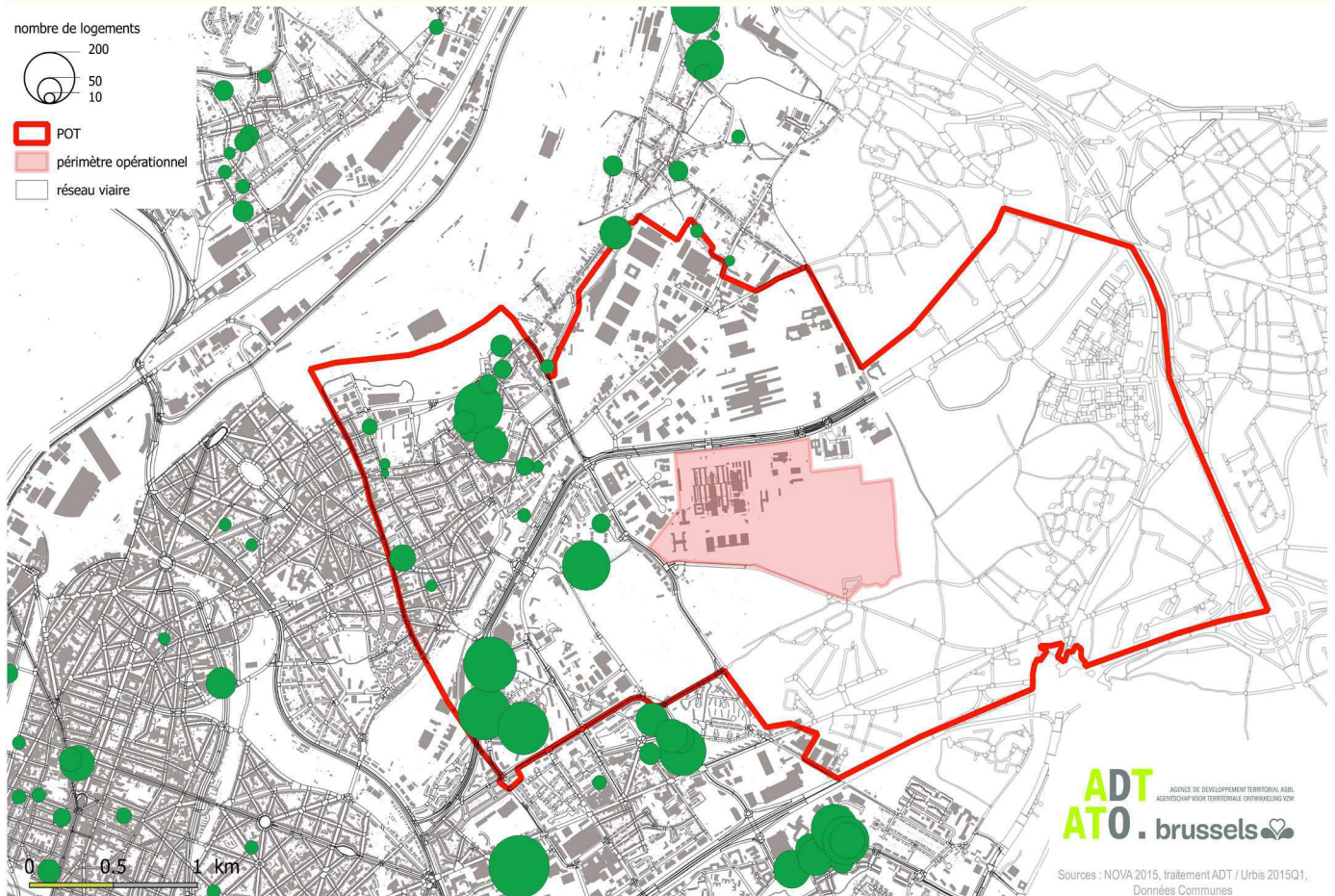
Er zijn niet voldoende grote woningen, die we alleen vinden in de sociale huisvesting. Bovendien is het aantal eengezinswoningen aan het verminderen doordat ze worden opgedeeld.

DYNAMISCHE PRODUCTIE

Sinds 2010 zijn er 25 woonprojecten geprogrammeerd in de TOP (zie kaart 'woonprojecten', bron: NOVA, 2016), uitsluitend aan Brusselse kant.

In totaal worden en werden er 1.400 woningen (gelijk aan circa 3.000 bijkomende inwoners) gebouwd in de periode 2010-2020. Deze woonprojecten betreffen vooral flatgebouwen, van 10 tot meer dan 200 wooneenheden.

PROJETS DE LOGEMENTS DEPUIS 2010



SAMENVATTING BSO GEMEENTE ZAVENTEM				
BESTAAND				
Sociale huurwoningen volgens de nulmeting 31/12/2007		460		
Aandeel sociaal huuraanbod volgens de nulmeting		3.71%		
Huishoudens op 01 januari 2008		12.388		
TE VERWEZENLIJKEN			Gerealiseerd sinds nulmeting	Nog te realiseren tegen 2020
Sociale koopwoningen (bijkomend te realiseren tegen 2020 volgens de verdeling van de deputatie van Vlaams-Brabant op 19 april 2012)	Publieke sector minimum	97	0	97
	Privé sector maximaal	21	0	21
Sociale kavels (bijkomend te realiseren tegen 2020 volgens de verdeling van de deputatie van Vlaams-Brabant op 10 december 2009)		5	0	5
Sociale huurwoningen (bijkomend te realiseren tegen 2020 volgens het wijzigingsdecreet van 23 december 2011)		218	23	195
				Op stapel
				110

WONINGPROJECTEN

WONINGBOUWPROJECTEN IN DE TOP SINDS 2010

< Kaart en foto's ATO, Google street view



- 5 projecten tellen meer dan 100 woningen (1 in de wijk Vrede en 4 in de wijk Leopold III), waarvan 2 met meer dan 200 woningen;
- 16 projecten betreffen tussen 10 en 50 woningen, vooral in de wijk Vrede;
- 1 kleinschalig project is gepland in de wijk Industrie-NAVO;
- 305 sociale woningen zijn gerealiseerd of geprogrammeerd door de BGHM;
- 1 project van 35 middelgrote koopwoningen zal worden gerealiseerd door Citydev.

Meer dan 1.000 van alle geplande woningen worden gebouwd door de privésector. De twee grootste privéprojecten betreffen de reconversie van kantoorgebouwen in de Genèvestraat in de Leopold III-laan (altijd gepaard met de realisatie van winkels op de gelijkvloerse verdiepingen). Binnen deze projecten vinden we ook luxewoningen die zijn gericht op nieuwe bevolkingsgroepen van het type 'eurocraat'.

Wanneer we kijken naar de projecten die buiten de TOP zijn gepland, in het zuiden van Evere en Haren, en die een impact kunnen hebben op de nieuwe diensten die de nieuwkomers nodig hebben, dan kunnen we er 1.000 bijkomende woningen aan toevoegen (een 100-tal al gebouwde woningen en ruim 500 geplande woningen in Haren en bijna 600 geplande of gerealiseerde woningen in het zuiden van Evere).

Aan de Vlaamse kant van de TOP is geen enkel woonproject gepland. In de gemeente Zaventem (buiten de TOP) zullen 195 sociale woningen worden gebouwd tegen 2020 (110 woningen zijn in aanbouw). Hierbij komen 40 alleenstaande woningen voor militairen.

Het is belangrijk om hierbij te noteren dat woonprojecten vaak grote wijzigingen in de circulatie en de stedelijke morfologie veroorzaken. De vele stedelijke barrières in dit gebied benadrukken de moeilijkheden bij de realisatie van dit type projecten. Op dit moment worden meerdere woonprojecten gerealiseerd, onafhankelijk van de toekomstige ontwikkeling van de NAVO-Defensie-site. Het zal moeilijker worden om daarna directe verbindingen te creëren met deze al gerealiseerde projecten.

WOONPROJECTEN ZAVENTEM

< bron: Gemeentelijk ruimtelijk structuurplan Zaventem

PRIORITEITEN EN DOELSTELLINGEN

- *De productie van woningen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest verhogen:*
 - *richten op middelgrote en privéwoningen.*
 - *richten op woningen voor ouderen of kangoerewoningen.*
 - *zorgen voor woningen van goede kwaliteit.*
- *Eengezinswoningen behouden om tegemoet te komen aan de vraag naar grote woningen.*
- *Het residentiële karakter en de open ruimte van Sint-Stevens-Woluwe behouden en de ontwikkeling van de woonfunctie in de bestaande residentiële zones concentreren.*

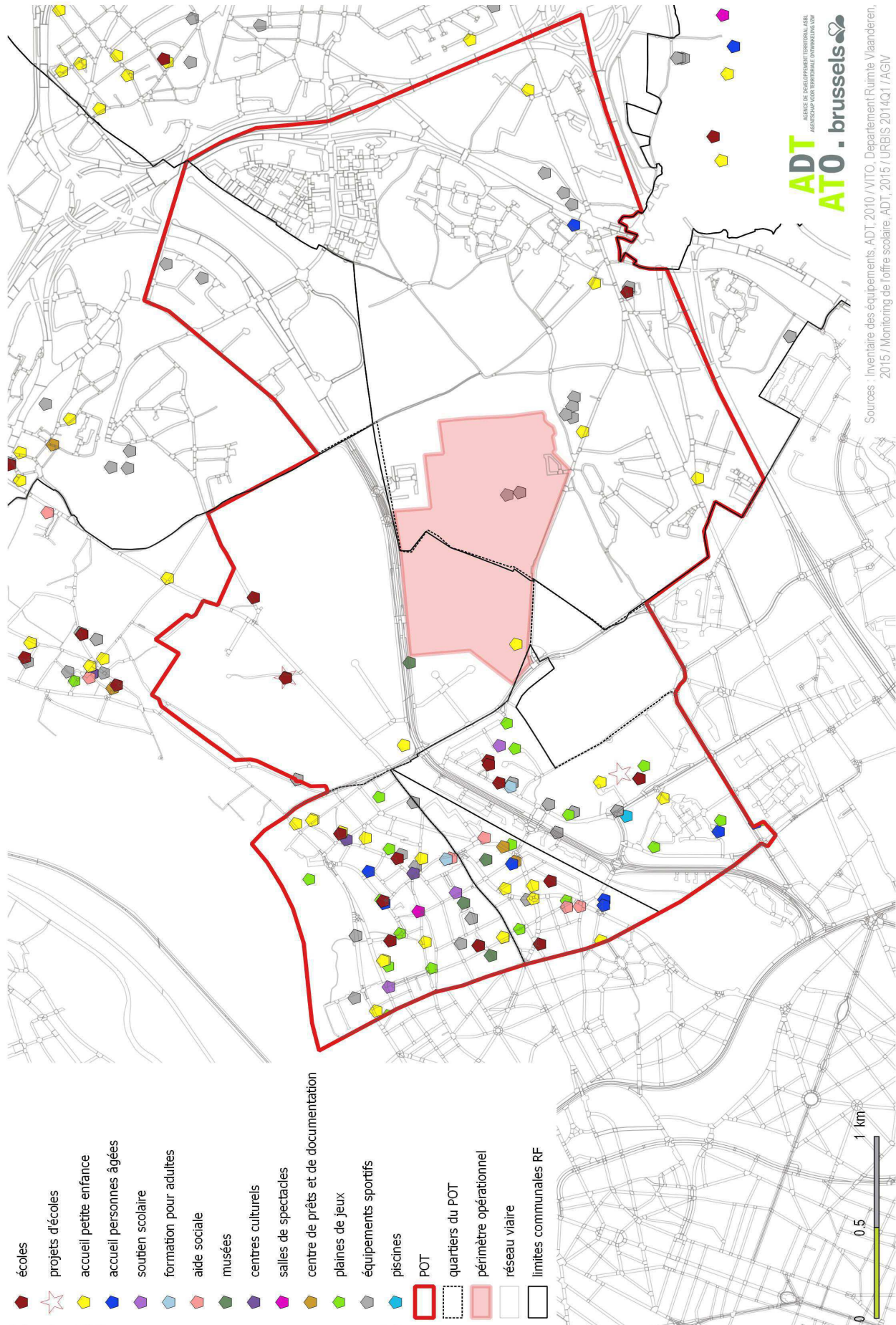
06 /
VOORZIENINGEN



VASTSTELLINGEN

- *Een sterk contrast tussen oost en west in het kwantitatieve aanbod van vooral socioculturele voorzieningen.*
- *Voldoende aanbod aan Brusselse kant om de huidige behoeften te dekken, met uitzondering van kinderopvang.*
- *Potentieel aanbod voor de reconversie van kantoren in voorzieningen.*
- *Kwaliteit van sommige voorzieningen heeft verbetering.*
- *Groot aantal opvangstructuren voor ouderen.*
- *Gebrek aan culturele voorzieningen in het zuiden van de TOP.*

EQUIPEMENTS ET SERVICES A LA POPULATION



AANBOD VAN VOORZIENINGEN

Aan Brusselse kant lijkt het kwantitatieve aanbod van basisvoorzieningen (scholen, crèches, sportaccommodatie, ...) voldoende. Over de hele TOP bekeken bestaat er echter een zeer groot verschil in aanbod tussen de westelijke kant (sterk verstedelijkt) en de oostelijke kant (minder dichtbebouwd). Deze situatie wordt ten dele verklaard door het sterk residentiële karakter van Sint-Stevens-Woluwe en de aanwezigheid van grote bedrijfszones in Diegem en in de wijk Industrie-NAVO.

Daarnaast is er sprake van een groeiende vraag naar huisvesting en voorzieningen voor onder meer adolescenten en senioren in Haren, gelegen in de onmiddellijke nabijheid van de TOP.

VOORZIENINGEN VAN DE NAVO EN DEFENSIE

Hoewel de huidige NAVO-Defensie-sites voornamelijk bestaan uit kantoren, beschikken ze ook over diverse diensten en voorzieningen en winkels:

- Op de site van de NAVO vindt men verschillende sportvoorzieningen zoals een zwembad, bowling, squash, ... naast een supermarkt, apotheek, winkels. Deze voorzieningen zijn echter voorbehouden aan het NAVO-personeel en zouden moeten worden afgebroken en heropgebouwd bij de verhuizing naar de nieuwe site. Volgens het BBP Da Vinci beperken deze installaties de gunstige invloed van de NAVO op de aanpalende winkels en meer in het algemeen op het stedelijke leven in de omgeving, aangezien ze de medewerkers van de site niet stimuleren om de externe voorzieningen te gebruiken.
- In het Kwartier Koningin Elisabeth: sportcomplex, een kapel, horeca, bibliotheek en een crèche. Deze voorzieningen zijn voorbehouden voor de medewerkers van de Defensiesite, maar kunnen in bepaalde omstandigheden worden opengesteld, bijvoorbeeld voor scholen.

Over het algemeen zijn deze voorzieningen redelijk verouderd en beginnen de onderhoudskosten problematisch te worden.

VOORZIENINGEN EN DIENSTEN AAN DE BEVOLKING



AANBOD VAN VOORZIENINGEN

AANBOD VAN SCHOLEN

Aan Brusselse kant liggen 13 scholen (7 Franstalige en 6 Nederlandstalige) in de TOP, waarvan 2 secundaire scholen (1 Franstalig en 1 Nederlandstalig).

Aan Vlaamse kant telt de TOP slechts 1 basisschool in Sint-Stevens-Woluwe (geen enkele school in de wijk van Diegem). Volgens het richtschema van Haren liggen er echter veel scholen aan de grenzen van de TOP, waardoor het lokale schoolaanbod groter is. De gemeente Zaventem heeft 6 basisscholen, hoofdzakelijk gesitueerd in de dorpskern, de gemeente Machelen telt 6 lagere scholen, waarvan 2 relatief dicht bij de TOP (ongeveer 3 tot 4 km) en een technische en beroepsschool. Haren heeft 3 basisscholen.

Er is geen enkele school in de directe omgeving van de oude NAVO-site. Vaak is er een afstand van minstens 1 km tot de dichtstbijzijnde school. Bovendien beperken grote 'stedelijke barrières' (industriezones, grote verkeersaders, kerkhof, ...) de toegang tot deze scholen.

SCHOOLPROJECTEN

Volgens het onderzoek van de BBP Da Vinci is de maximale bezettingsgraad van de scholen (aan Brusselse kant) bijna bereikt. Meer dan 95 procent van de infrastructuur is in gebruik.

Volgens de Scholenmonitor zijn tussen 2010 en 2016 596 nieuwe schoolplaatsen gecreëerd of gepland in het basisonderwijs (waarvan 371 in containerklassen). Deze plaatsen zijn verdeeld over 5 scholen, waarvan 3 in de Leopold III-wijk.

Tot 2020 zijn 550 bijkomende plaatsen in het basisonderwijs gepland in de TOP: 350 in de Leopold III-wijk en 200 in de wijk Industrie-NAVO (er zullen ook 450 plaatsen in het secundair onderwijs worden gecreëerd in Haren, buiten de TOP).

Van deze nieuwe plaatsen zijn er 150 gecreëerd in het buitengewoon kleuteronderwijs in de wijk Leopold III.

BESTAANDE ONDERWIJSVOORZIENINGEN

< foto ATO, Google street view



	Pop.scolaire.fond 2013	Places 2013	Besoins 2013	Places créées / programmées 2014-2020	Places 2020	Besoins 2020
Paix	1689	1401	-288	0	1401	-288
Conscience	1015	1320	305	0	1320	305
Industrie-Otan	40	422	382	50	472	432
Avenue Léopold III	940	353	-587	675	1028	88
TOTAL POT bruxellois	3684	3496	-188	725	4221	537

Schooljaar 2014-2015

Aantal inschrijvingen scholen Zaventem (nabij TOP)	1843
Aantal inschrijvingen scholen in de TOP	527
Totaal aantal inschrijvingen scholen (TOP en omgeving)	2370

AANBOD VAN VOORZIENINGEN

De scholen liggen hoofdzakelijk in de centrale wijken. Er is een nieuwe Franstalige basisschool geopend in de wijk Industrie-NAVO (met al 71 plaatsen). L'école des Etoiles is gerealiseerd door de reconversie van een kantoorgebouw naar een school, voor het niet-confessionele vrije net. Binnenkort komt er een secundaire school bij.

Dit type operatie is vooral mogelijk in deze wijk waar de leegstand van kantoren groot is. Er is een groot potentieel voor reconversie (zie hoofdstuk planologie).

TOEKOMSTIG PLAATSENTEKORT

De vergelijking van het aantal geplande nieuwe schoolplaatsen tegen 2020 met de bevolking in de leeftijd van de basisschool laat zien dat de vraag naar schoolplaatsen over het algemeen wordt beantwoord door de gerealiseerde projecten, met name door de 675 bijkomende plaatsen in de wijk van de Leopold III-laan.

Als we echter meer in detail kijken, dan zien we dat de wijk Vrede een tekort van 288 plaatsen zal hebben in 2020 indien er geen enkele school wordt gepland. Dus ondanks de bestaande scholen en het grote aantal geplande schoolplaatsen, is het aanbod niet optimaal verspreid.

Ook de kwaliteit van het schoolaanbod roept vragen op als gevolg van de overbezetting van de scholen.

De berekening van de toekomstige vraag houdt geen rekening met de komst van nieuwkomers (er worden circa 3.000 bijkomende inwoners verwacht) als gevolg van de bouw van een groot aantal woningen in de TOP (zie kaart van de woonprojecten, hoofdstuk huisvesting) en de programmatie van woningen bij de herinrichting van de NAVO-Defensie-site. De potentiële vraag die is berekend op grond van de demografische projecties moet dus worden aangevuld met een aanzienlijke vraag naar bijkomende plaatsen.

< ECOLE DES ETOILES,
RECONVERSIE VAN
KANTOREN NAAR EEN
ONDERWIJSINSTELLING
< foto ATO

< BEHOEFTE AAN
SCHOOLPLAATSEN IN HET
BASISONDERWIJS TEGEN 2020
(BHG) (*negatieve waarde = tekort*)

(bron: Monitoring van het schoolaanbod 2015)

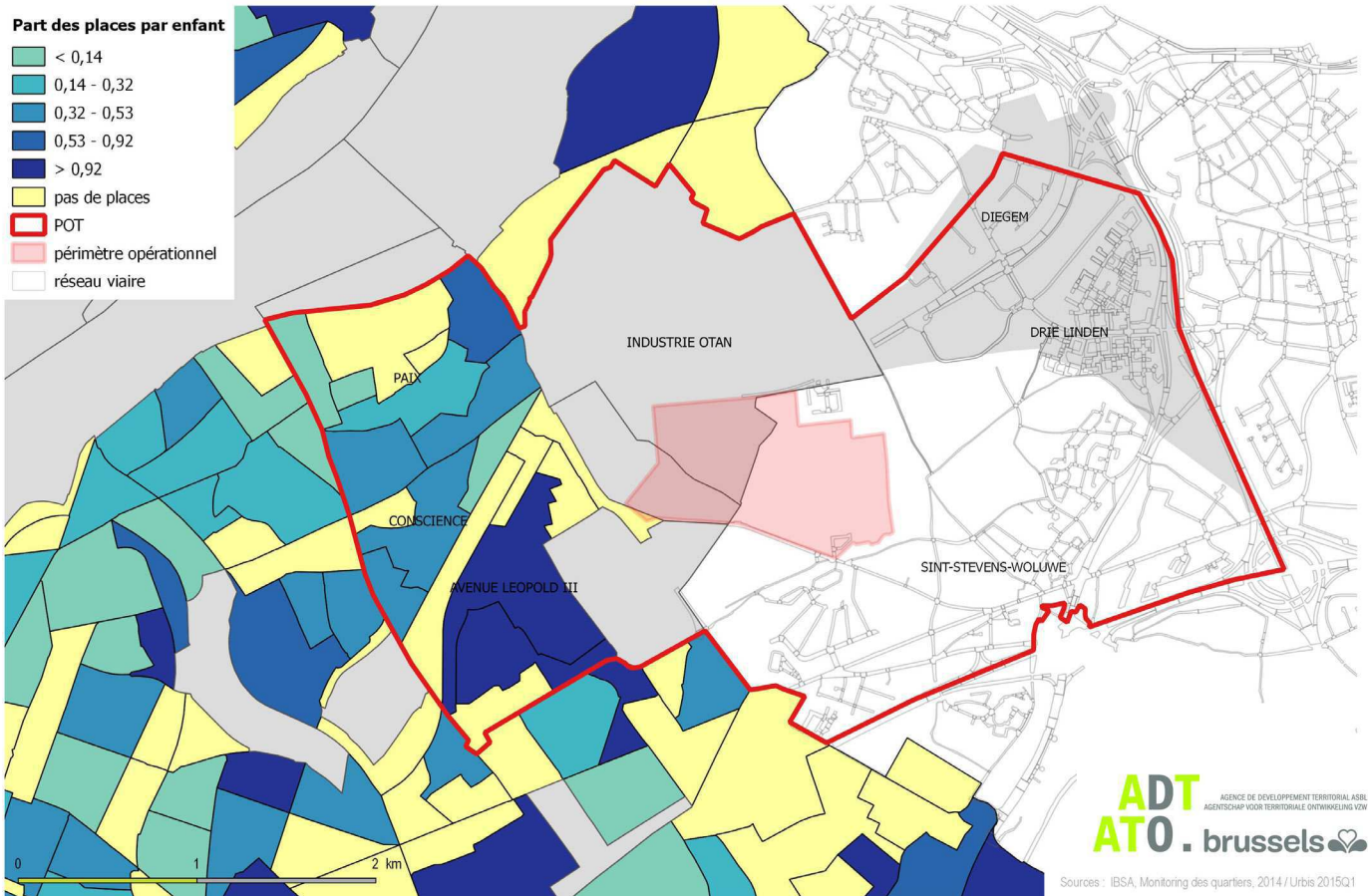
< AANTAL INGESCHREVENEN
IN DE GEMEENTE ZAVENTEM
(VLAAMS GEWEST)

Bron: Onderwijsstatistieken, Vlaanderen.be, 2015

Nombre total de places en milieu d'accueil par enfants

Part des places par enfant

- < 0,14
- 0,14 - 0,32
- 0,32 - 0,53
- 0,53 - 0,92
- > 0,92
- pas de places
- POT
- périmètre opérationnel
- réseau viaire



AANBOD VAN VOORZIENINGEN

KINDEROPVANG

De lidstaten van de Europese Unie hebben een verbintenis om een kinderopvangplaats te bieden aan minstens 33 procent van de kinderen onder 3 jaar. In 2014 haalde de dekkingsgraad in het Brussels Gewest dit percentage.

In de wijken van de TOP zijn 18 kinderopvangvoorzieningen (waarvan 14 in Evere en 4 in Sint-Stevens-Woluwe). Behalve de crèche in het Kwartier Koningin Elisabeth (die echter voorbehouden is aan de medewerkers van de site), is er geen enkele infrastructuur van dit type in de wijk Industrie-NAVO en in Diegem.

In 2014 lag de dekkingsgraad van de TOP aan Brusselse kant boven het gewestelijke gemiddelde met een gemiddeld percentage van 40 procent (bron: BISA). Wanneer we de situatie van de verschillende wijken echter in detail onderzoeken, dan zien we dat er in de wijken Conscience en Vrede een percentage van lager dan 30 procent is (respectievelijk 28 en 29 procent), wat overeenkomt met een tekort van ongeveer 30 plaatsen per wijk. De wijk Leopold III heeft dan weer een percentage van hoger dan 60 procent.

In deze wijken hebben bepaalde statistische sectoren (de lichtgele sectoren op de kaart) geen enkele kinderopvangplaats (de sectoren Goede Herder en Blokken Sint-Vincentius in de wijk Vrede en de sectoren in het noorden van de wijk Leopold III). In de wijk Leopold III is het aanbod geconcentreerd in slechts 2 sectoren (donkerblauw op de kaart), terwijl andere sectoren geen enkele plaats hebben (bijvoorbeeld de sectoren Germinal I en II).

AANTAL OPVANGPLAATSEN PER KIND

< kaart ATO



AANBOD VAN VOORZIENINGEN

OUDERENOPVANG

De recente toename in de bevolking boven 60 jaar (en boven 80 jaar) werpt de vraag op naar de toegenomen behoefte aan aangepaste opvangstructuur voor deze leeftijdsgroep. In Brussel bedraagt het aanbod van plaatsen voor ouderen gemiddeld 8,8 bedden voor 100 personen.

De TOP is redelijk goed voorzien in opvangvoorzieningen voor ouderen. Er zijn in totaal 6 structuren: 5 in Evere (gelijk aan 512 bedden in totaal) en 1 in Sint-Stevens-Woluwe.

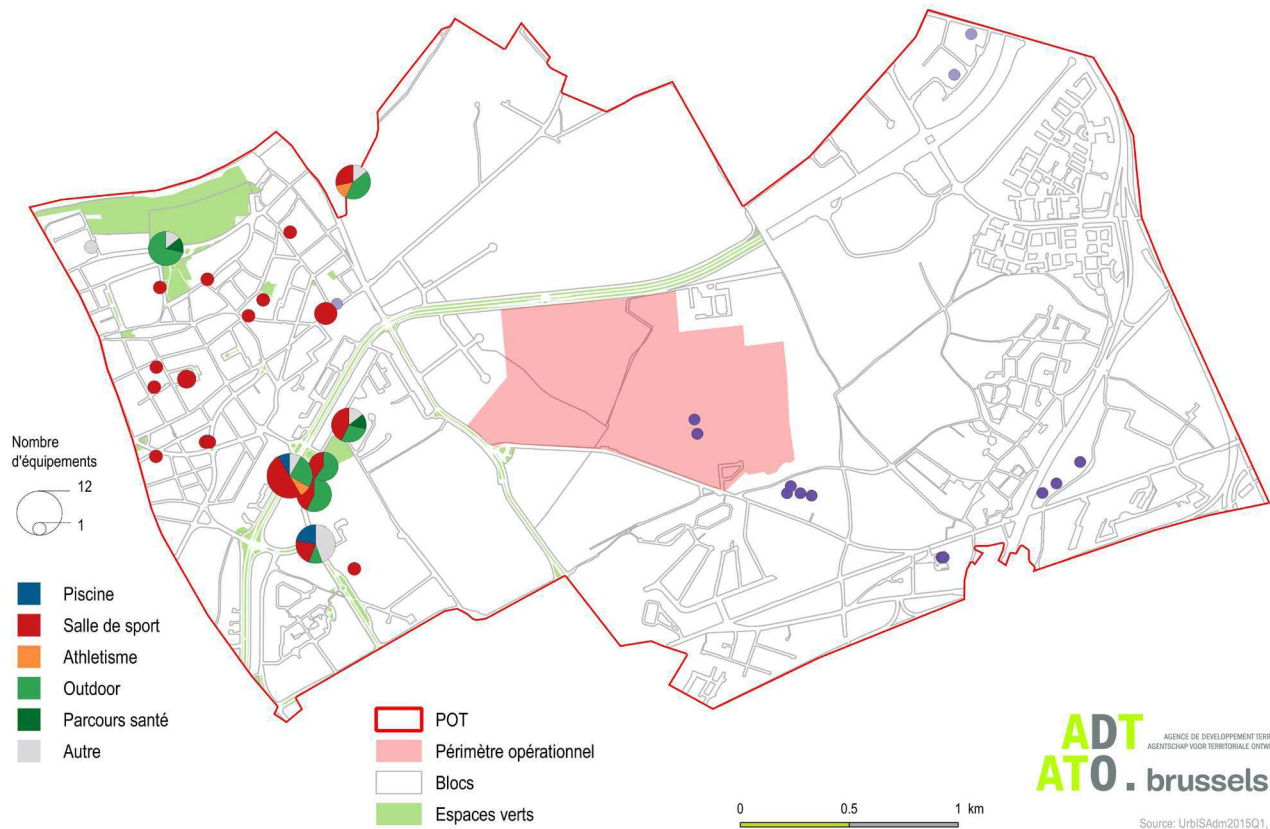
Onlangs zijn er nieuwe projecten ontwikkeld en het aanbod lijkt op dit moment voldoende.

Volgens een programmatisch onderzoek voor Brussel, dat de VUB en Kenniscentrum Woonzorg Brussel in 2012 uitvoerden, is het interessant om vandaag nieuwe opvangformules te ontwikkelen voor ouderen, gezien het grote aantal structuren van het type rusthuis en rust- en verzorgingstehuis en de aangekondigde stijging van het aantal ouderen. Deze nieuwe vormen zijn erop gericht om enerzijds ouderen zo lang mogelijk thuis te laten wonen, onder meer door intergenerationeel groepswonen te bevorderen, en anderzijds de toegang tot de zorgketen (kleine zorgstructuren: medische centra, verpleegkundigen, apotheken, ...) in de buurt van de oudere bevolking te verbeteren.

RUSTHUIS

< foto ATO

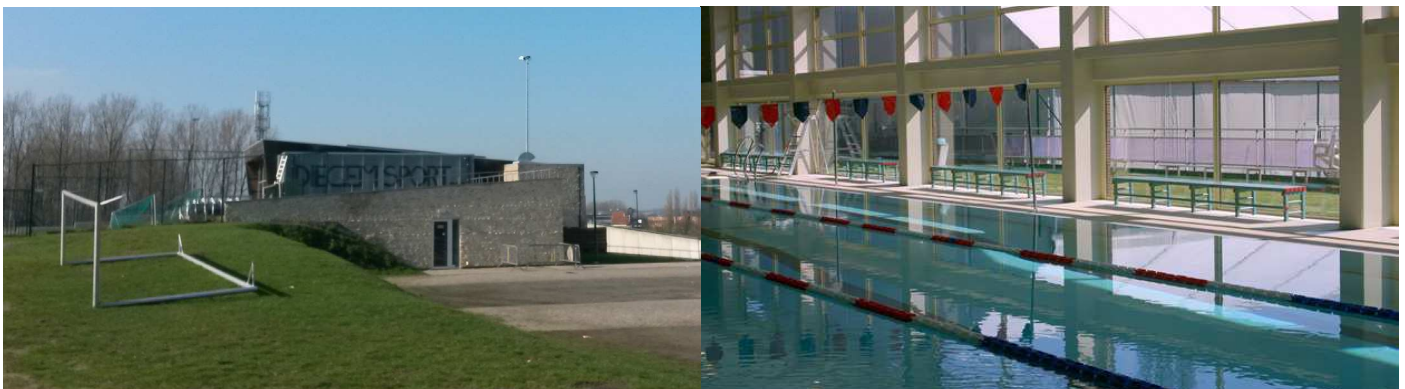
EQUIPEMENTS SPORTIFS



ADT
ATO . brussels

AGENCE DE DEVELOPPEMENT TERRITORIAL ASBL
AGENTSCHAAP VOOR TERRITORIALE ONTWIKKELING VZW

Source: UrbiSAdm2015Q1, GRB, PEPS2012, VITO 2015



AANBOD VAN VOORZIENINGEN

SPORT- EN RECREATIEAANBOD

Op het vlak van sportvoorzieningen heeft de TOP een redelijk gevarieerd aanbod, dat iets beter verspreid is dan de andere voorzieningen:

Meer in detail bestaat het aanbod uit:

- een groot sportcomplex met een voetbal- en tennisterrein, een atletiekpiste, een omnisportzaal en een zwembad van 25 m in de Leopold III-wijk;
- een aantal buitenterreinen in de wijk Leopold III en een fitnessparcours;
- een tiental sportzalen en een fitnesscentrum in de wijken Vrede en Conscience;
- een omnisportvoorziening in de wijk Industrie-NAVO (sportzaal, atletiekpiste en buitenterrein);
- 11 sportvoorzieningen aan Vlaamse kant: 2 fitnesscentra in Diegem en 9 sportzalen in Sint-Stevens-Woluwe.

TYOLOGIE VAN HET AANBOD AAN SPORTVOORZIENINGEN

< kaart ATO

De TOP heeft ook 15 speeltuinen en 4 skateparken, die allemaal in de Everse wijken van de TOP liggen. De wijken Industrie-NAVO en de wijken van Diegem en Sint-Stevens-Woluwe kennen geen enkele voorziening van dit type.

Het Woluweveld wordt de hele week intensief gebruikt door hardlopers en wandelaars en kan ook worden beschouwd als een sport- en recreatievoorziening.

Volgens een analyse van het netwerk van speelpleinen van Leefmilieu Brussel uit 2015 is de gemeente Evere geen prioritair gebied voor de aanleg van speeltuinen; de kwaliteit van sommige speeltuinen is wel vatbaar voor verbetering (4 in totaal).

De wijk Vrede wordt daarentegen wel beschouwd als prioritair voor de aanleg van speelruimtes en skateparken. Er zijn er in totaal 2 nodig. De andere speelruimtes in de Leopold III-wijk moeten verbeterd worden.

In Haren bestaat er volgens het richtschema en met het oog op de bevolkingsgroei een gebrek aan sport- en recreatiestructuur voor jongeren, zoals een skatepark. De studie van Leefmilieu Brussel preciseert dat er prioritair 2 infrastructuren van dit type aangelegd moeten worden in Haren.

SPORTVOORZIENINGEN

< foto's ATO et Triton asbl



AANBOD AAN VOORZIENINGEN

CULTUREEL AANBOD

Het aanbod van culturele voorzieningen bestaat uit musea, bibliotheken, culturele centra en theaterzalen.

In de hele TOP is dit aanbod relatief goed ontwikkeld, maar het is ongelijk verdeeld. We tellen 4 musea, 2 bibliotheken, 2 culturele centra en 1 theaterzaal, hoofdzakelijk in het noorden van Evere.

Dit type voorzieningen is totaal afwezig in de wijk Leopold-III, hoewel er wel vraag is, vooral naar ontmoetings- en vergaderzalen, onder meer voor ouderen, maar ook voor verenigingen, met meer flexibele openings- en sluitingstijden, ...

SOCIALE VOORZIENINGEN

Het aanbod van sociale voorzieningen bestaat uit maatschappelijke dienstverlening (OCMW, socioprofessionele inschakeling, ...), schoolbegeleiding, volwassenenonderwijs.

De sociale voorzieningen zijn exclusief gevestigd in de wijken Vrede en Conscience. We vinden er 1 gemeentelijke sociale dienst, 2 OCMW's en 1 afdeling van Actiris, 1 plaatselijk werkgelegenheidsagentschap (PWA), 2 opleidingscentra voor volwassenen en 4 structuren voor schoolbegeleiding.

Dit type aanbod is onbestaand in de wijk Industrie-NAVO en aan Vlaamse kant.

VOORZIENINGEN VAN OPENBAAR NUT

Er is eveneens een project voor de ontwikkeling van een crematorium in de buurt van het kerkhof van Brussel (zie kaart projecten, hoofdstuk Planologie). Het gewest wil ook het gemeentelijke containerpark omzetten naar een gewestelijk containerpark (dit project ligt buiten de TOP, maar de vraag is of het opportuun is om dit type voorziening te ontwikkelen in de beschikbare ruimte van de TOP).

Hierbij moet ook aandacht zijn voor de bereikbaarheid van deze nieuwe voorzieningen.

PRIORITEITEN EN DOELSTELLINGEN

- *Antwoord bieden in termen van voorzieningen op de mogelijke komst van 3.000 inwoners.*
- *Het aanbod van diensten en sociale en culturele voorzieningen voor oudere mensen en voor de hele bevolking in het zuiden van Evere en eventueel in Sint-Stevens-Woluwe uitbreiden.*
- *Rekening houden met de grotere vraag naar voorzieningen die voortvloeit uit woonprojecten (mogelijk 3.000 à 4.000 nieuwe inwoners): sport, kinderopvang en eventueel scholen (aangepast aan nieuwe bevolkingsgroepen, type expats).*
- *De voorzieningen (sport, crèches, bibliotheken, horeca, ...) op de site van Defensie openstellen voor de lokale bevolking.*
- *Onderzoek doen naar de effecten van de vestiging van nieuwe voorzieningen, in termen van circulatie en de nood aan parkeerplaatsen.*
- *Ontwikkeling van een grote structurele voorziening om een nieuwe dynamiek te brengen (bijvoorbeeld een luchtvaartcentrum in relatie met het luchtvaarterfgoed van de site, ...).*
- *Onderzoeken of het aanbod aan voorzieningen in Sint-Stevens-Woluwe voldoende divers is om in te spelen op de eventuele vraag.*

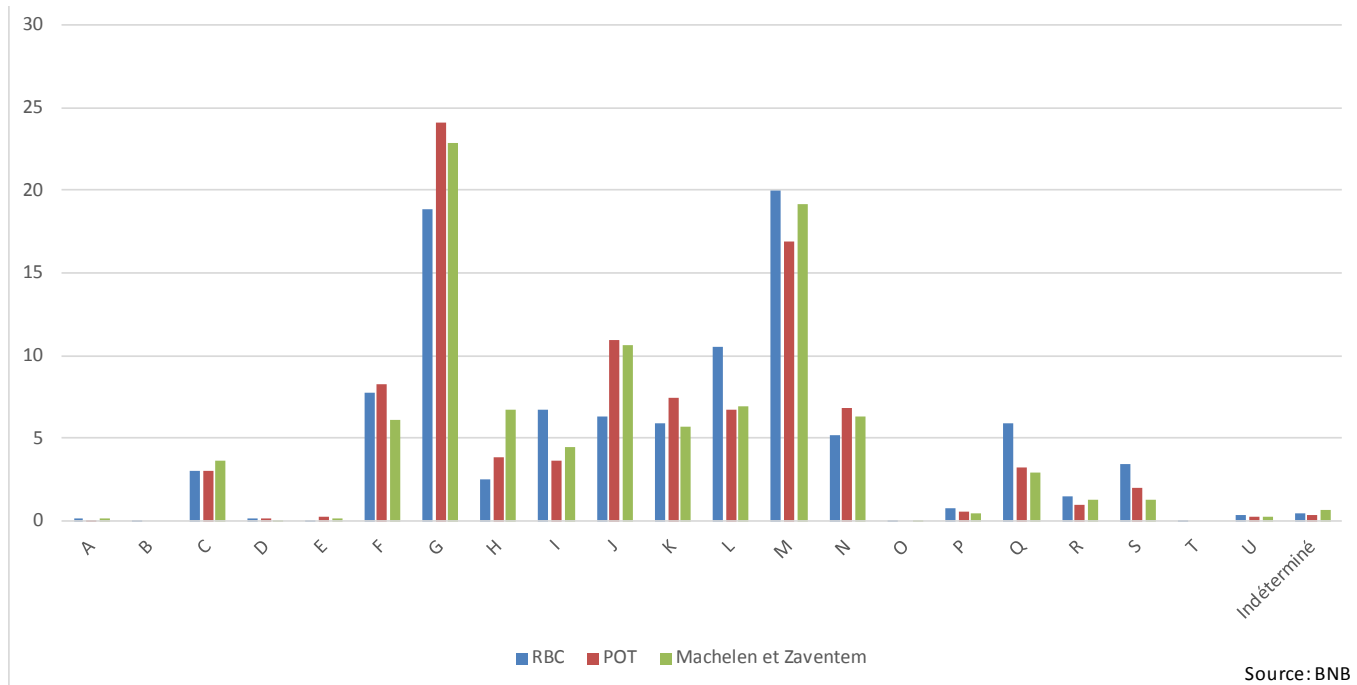
07 /
E C O N O M I E



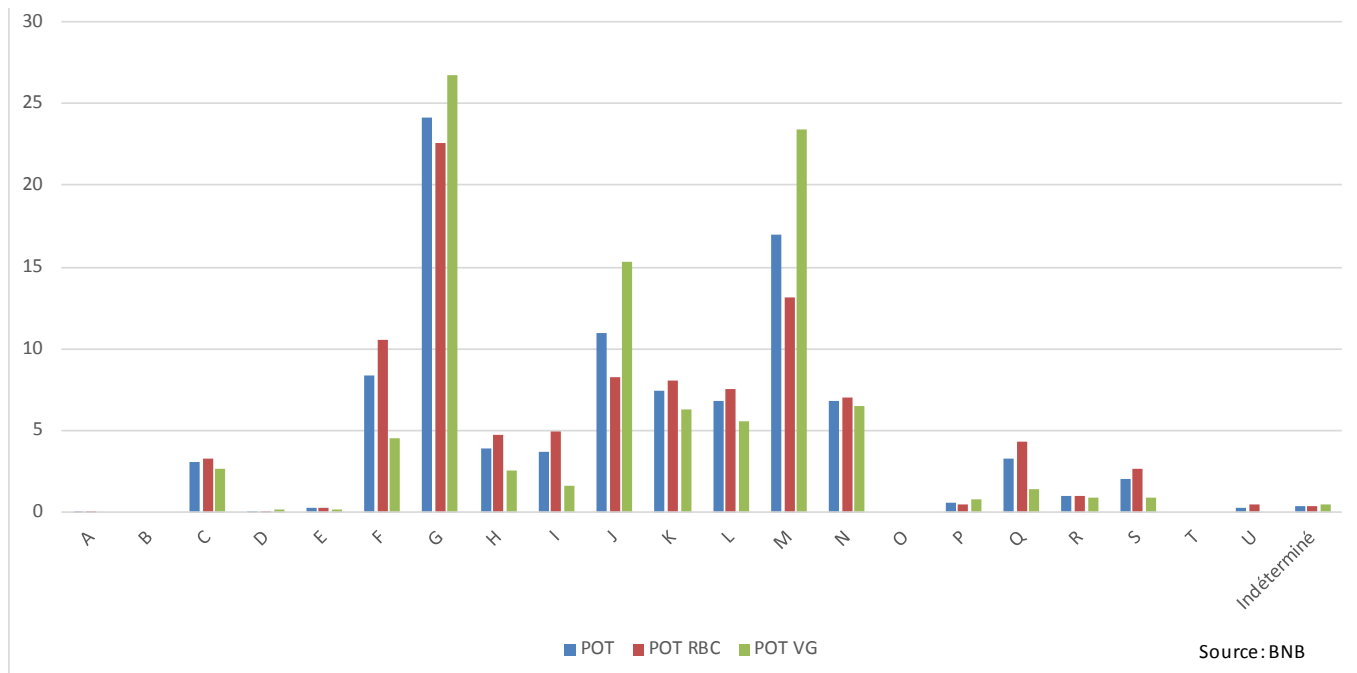
VASTSTELLINGEN

- *De economische dynamiek in de TOP is groot, zowel aan Brusselse als aan Vlaamse kant, als gevolg van de aanwezigheid van grote industriële groepen en de strategische positie op het gewestelijk grondgebied, aan de ingang van de stad en in de buurt van Brussels Airport.*
- *Industriegebieden waar bedrijven uit zeer diverse sectoren gevestigd zijn (geen sectorale strategie).*
- *In de TOP bestaat het probleem van leegstand van kantoren: grote leegstand, waaronder langdurige leegstand, voornamelijk door de verouderde staat en de onaangepastheid aan de huidige vraag. Ook de versnipperde eigendomsstructuur speelt een rol in het Vlaams Gewest.*
- *Commerciële activiteiten zijn weinig vertegenwoordigd in de TOP. Het is echter niet opportuun om een commercieel centrum te vestigen in deze perimeter omdat er al een groot aanbod is, bestaand of gepland, in het noorden van Brussel (NEO, Uplace, ...).*
- *Er wordt nog actief aan landbouw gedaan op het Woluweveld.*

SECTORALE ANALYSE 2013-BHG/TOP/MACHELEN EN ZAVENTEM
 (% van elke sector tov het totaal aantal bedrijven)



SECTORALE ANALYSE 2013-TOP/TOP BHG/TOP MACHELEN EN ZAVENTEM
 (% van elke sector tov het totaal aantal bedrijven)



SECTORALE ANALYSE

BESTAANDE TOESTAND

Sector - NACE code

A Landbouw, bosbouw en visserij

B Winning van delfstoffen

C Industrie

D Productie en distributie van elektriciteit, gas, stoom en gekoelde lucht

E Distributie van water; afval- en afvalwaterbeheer en sanering

F Bouwnijverheid

G Groot- en detailhandel; reparatie van auto's en motorfietsen

H Vervoer en opslag

I Verschaffen van accommodatie en maaltijden

J Informatie en communicatie

K Financiële activiteiten en verzekeringen

L Exploitatie van en handel in onroerend goed

M Vrije beroepen en wetenschappelijke en technische activiteiten

N Administratieve en ondersteunende diensten

O Openbaar bestuur en defensie; verplichte sociale verzekeringen

P Onderwijs

Q Menselijke gezondheidszorg en maatschappelijke dienstverlening

R Kunst, amusement en recreatie

S Overige diensten

T Huishoudens als werkgever; niet-gedifferentieerde productie van goederen en diensten door huishoudens voor eigen gebruik

U Extraterritoriale organisaties en lichamen

<Bron: gegevens Nationale Bank, 2013

SECTORALE DYNAMIEK

In termen van sectorale dynamiek presenteren het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, de TOP en de gemeenten Machelen en Zaventem dezelfde tendensen (grafiek 1). De meeste bedrijven behoren tot de sector van de handel (G), de vrije beroepen en wetenschappelijke en technische activiteiten (M) en de informatie- en communicatiesector (J). (Gegevens Nationale Bank België, 2013)

Niettemin zien we ook enkele verschillen: de sectoren G (handel) en J (informatie en communicatie) zijn iets meer vertegenwoordigd in de TOP dan in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in zijn geheel (met bedrijven in 'programmeren, consultancy en aanverwante activiteiten').

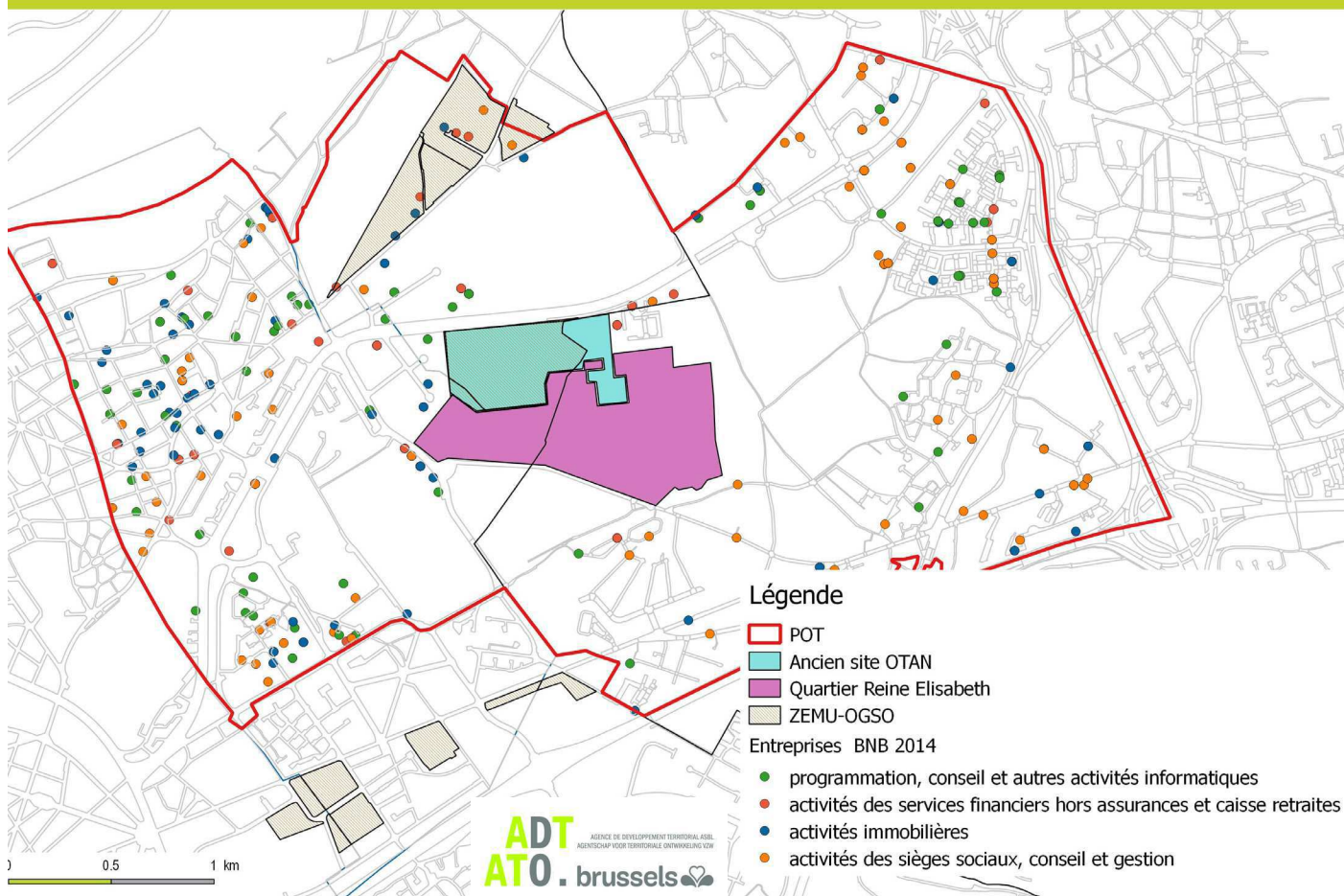
Wanneer we in detail kijken naar de sectorale kenmerken in de hele TOP, dan zien we dat bedrijven in de sectoren van de handel (G), informatie en communicatie (J) en vrije beroepen en wetenschappelijke en technische activiteiten (M) meer voorkomen aan Vlaamse kant.

Bedrijven in de sectoren van de bouwnijverheid (F), vervoer en opslag (H), accommodatie en maaltijden (I), financiële activiteiten en verzekeringen (K) en handel in onroerend goed (L) komen meer voor aan Brusselse kant.

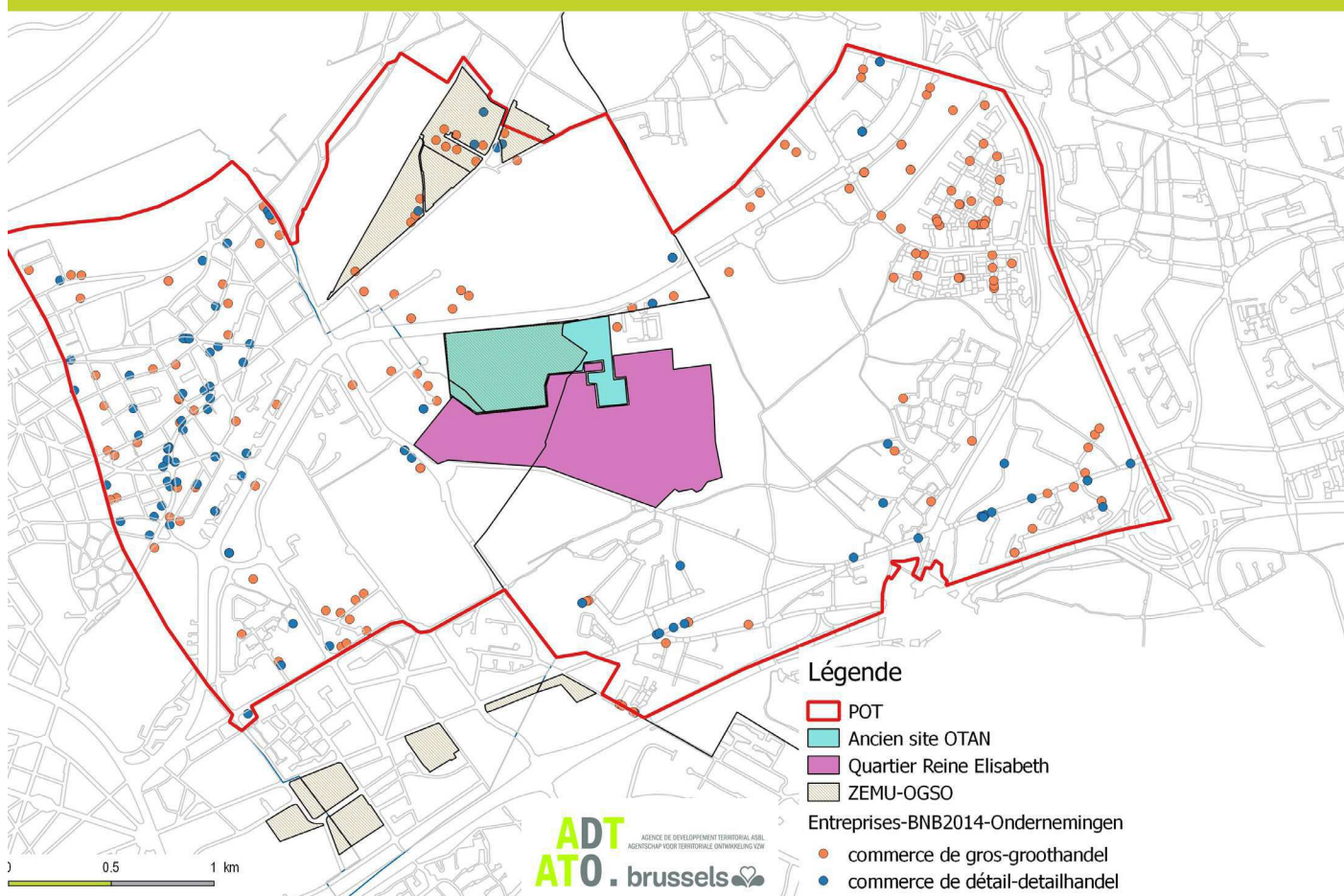
Er zijn drie lucht- en ruimtevaartbedrijven aanwezig op het grondgebied van Brussel-Stad en Zaventem, met name het bedrijf SABCA¹ (twee vestigingen) en ASCO Industrie sa.



ENTREPRISES BNB, 2014: Secteurs et divisions les plus représentées



COMMERCES DE GROS ET DE DETAIL/GROOT-EN DETAILHANDEL



Wat de bedrijven in de TOP betreft, vinden we de volgende sectoren en activiteiten:

- 46: groothandel (G)
- 47: detailhandel (G)
- 62: Ontwerpen en programmeren van computerprogramma's, computerconsultancy (J)
- 64: Financiële dienstverlening, exclusief verzekeringen en pensioenfondsen (K)
- 68: Exploitatie van en handel in onroerend goed (L)
- 70: Activiteiten van hoofdkantoren; adviesbureaus op het gebied van bedrijfsbeheer (M)

De bedrijven in de TOP zijn zeer divers. In de praktijk blijkt dit een voordeel te zijn; zo bestaan er complementariteiten tussen de bedrijven en creëren zij synergie met bijvoorbeeld voorzieningen en mobiliteit.

De regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest vermeldt in haar beleidsverklaring de ambitie om een digitaal en logistiek competentiecentrum aan de Leopold III-laan te vestigen en wil zodoende meer coherentie creëren¹.

Aangezien bepaalde concessies van bedrijven tot 2035 lopen, is het niet evident om op korte termijn een dergelijke pool te ontwikkelen, volgens Citydev. Da Vinci zou in tweede lijn kunnen worden ontwikkeld, volgens hen, en de digitale en numerieke competentiepool aan de boulevard.

LANDBOUWFUNCTIE EN CIRCULAIRE ECONOMIE

De landbouwfunctie is een belangrijk economisch (en sociaal-ecologisch) potentieel dat hier onderzocht zou kunnen worden, volgens LB-BIM.

Ook de verschillende economische stromen zouden lokaal onderzocht kunnen worden (energie, water, transport/logistiek, afval, etc.) om te kijken hoe de bedrijven in de corridor elkaar kunnen aanvullen. De economische en mobiliteitsnoden van de huidige en toekomstige bedrijven kunnen mogelijk mee het uiterlijk van de boulevard bepalen.

¹ Deze doelstelling moet worden onderzocht en bekrachtigd in een economische en stedenbouwkundige haalbaarheidsstudie, gekoppeld aan de definitie van de toekomstige programmatie van de NAVO-Defensie-site.



BEDRIJVENTERREINEN

DA VINCI SITE

KENMERKEN

ZONE 1, 2, 3,4: BEDRIJVENZONE
CITYDEV DA VINCI

ZONE 5 EN ZONE 6: OPERATIONELE
PERIMETER (VOORMALIGE NATO EN
KONINGIN ELIZABETH KWARTIER)

Bron: BBP DA VINCI

De site heeft een oppervlakte van 38,3 hectare, met ongeveer 42 bedrijven en 6.000 arbeidsplaatsen, waarvan het Brusselse aandeel wordt geschat op 40 procent (Bron: Citydev, 2015).

AMBITIES VAN CITYDEV

Citydev heeft de volgende ambities voor de zone:

- SABCA laten uitbreiden op een gedeelte van het terrein van de oude Albert I-kazerne (zone 1);
- de verdichting van de bedrijfsruimte op Da Vinci mogelijk maken (zone 2 en 3);
- het bedrijvenpark uitbreiden (zone 5 en 6).

OGSO

De ontwikkeling van de OGSO's (zie § planologie) in het BHG in de wijk Industrie-NAVO en binnen de site van Defensie moet bijzondere aandacht¹ krijgen, waarbij er onderzoek moet gedaan worden naar de goede inrichting en de bestemming (welke bedrijven? welke dichtheid? ...).

KNELPUNTEN

- Site die dateert van 1975 en begint verouderd te raken;
- Grote, onderbezette percelen;
- Erg lage dichtheid (vloeropp./grondopp.);
- Geen BBP → GSI-bestemmingen laten geen b2b² toe; mobiliteit en herinrichting van de parkeergelegenheden;
- Te weinig groen.

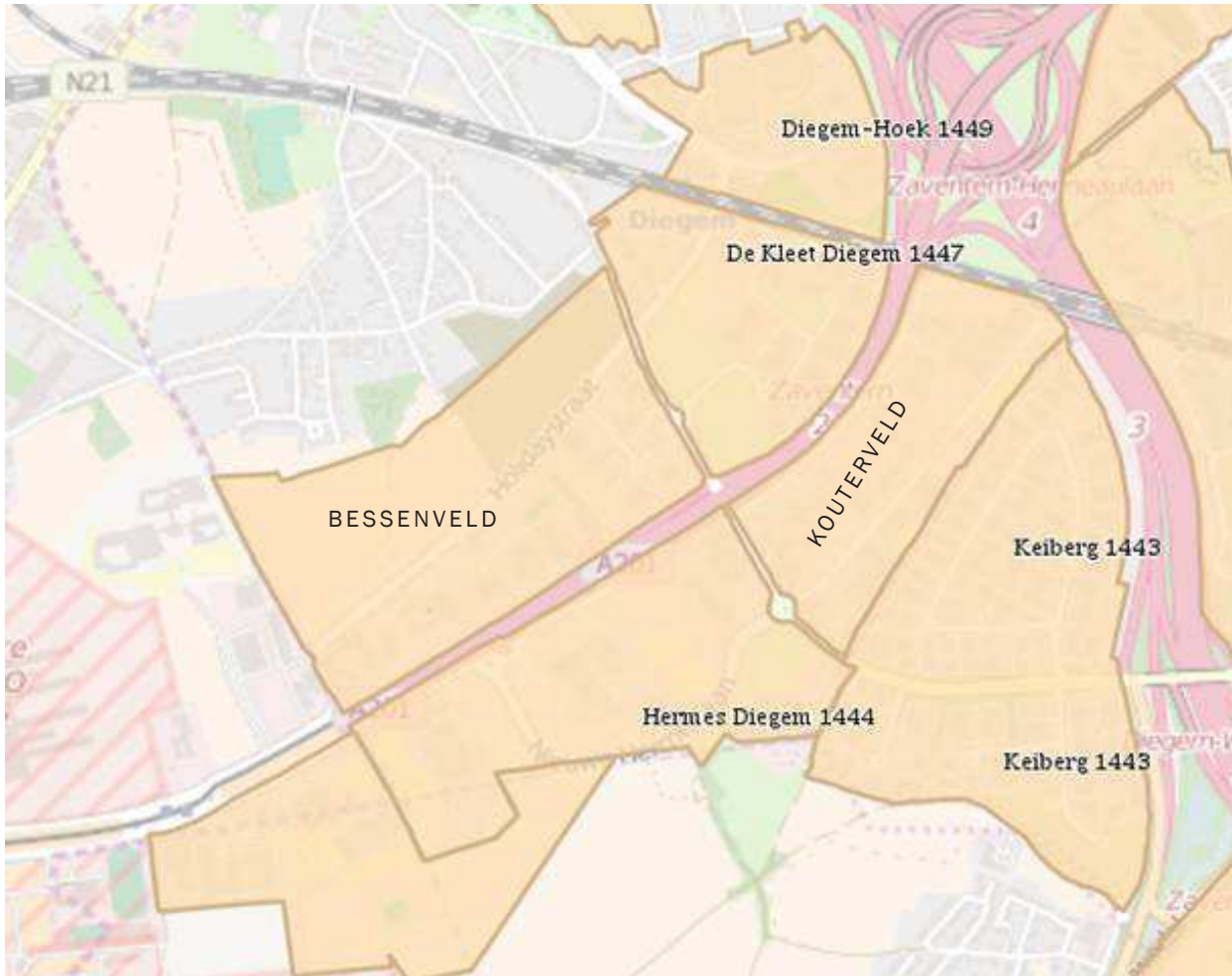
STERKE PUNTEN

- Multimodale bereikbaarheid;
- Nabijheid van de NAVO en Brussels airport.

Bron: Citydev, 2016.

¹ Aangezien citydev haar bedrijvenzone Da vinci wil uitbreiden.

² Citydev wenst, in het kader van de uitwerking van het BBP, eveneens BTOB activiteiten te ontvangen om haar site te densifiëren.



SITES DE KLEET, BESSEVELD, KOUTERVELD, HERMES, BOURGET, KEIBERG

KENMERKEN

Deze bedrijvzones zijn gelegen in een gebied dat bestemd is volgens het Gewestplan voor hoogwaardige kantoren en diensten gerelateerd aan de aanwezigheid van de luchthaven, met nadruk op hoofdkwartieren. Volgens de planologische bodembestemmingen¹ kan de relatie met de luchthaven zowel een fysieke binding betreffen, alsook een imagorelatie.

De bestaande bedrijventerreinen verschillen onderling. Zo zijn op Hermes Diegem belangrijke spelers aanwezig zoals 3M en ExxonMobil, maar zijn evenwel grote delen van de bedrijvzone niet benut. Op Bessenveld zijn belangrijke bedrijven zoals Capgemini, Canon, Deloitte, ... gevestigd, evenals verschillende hotels en is er een project lopende voor 'piloten' flats (zie § planologie).

RAMING VAN DE BEHOEFTE AAN BEDRIJVENTERREINEN IN HET VLAAMS GEWEST

Uit een analyserapport 'Raming van de behoefte aan bedrijventerreinen in het Vlaams Gewest' behoren de desbetreffende bedrijventerreinen tot:

- Cluster 3 (geel): stedelijke economie: gemiddelde waarden voor verdeling werkgelegenheid over de sectoren, met extra aanwezigheid van zorg en onderwijs. Ook industriële tewerkstelling, en dit bij relatief grote vestigingen.
- Cluster 5 (bruin): regionale poorten: groot belang van grote bedrijventerreinen, sterke vertegenwoordiging van jobs in groothandel en logistiek.

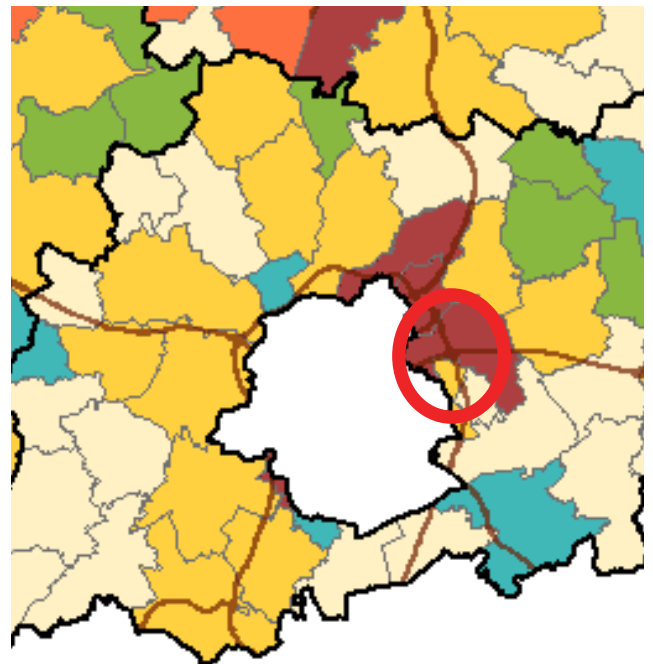
Uit het analyserapport blijkt onder meer de algemene stijging van de loontrekkende tewerkstelling 'logistiek en groothandel' tussen 2000-2010. Dit trekt zich weliswaar niet door naar Halle-Vilvoorde, dat zelfs een absolute

¹ Dit gebied is bestemd voor hoogwaardige kantoren en diensten gerelateerd aan de aanwezigheid van de luchthaven, met nadruk op hoofdkwartieren. De relatie met de luchthaven kan zowel een fysieke binding betreffen, alsook een imagorelatie. Enerzijds kunnen activiteiten met een fysieke binding bestaan uit verwerkende of verhandelende bedrijvigheid met betrekking tot goederen die luchtvervoer vereisen.

Anderzijds kan een hoog aantal personenverplaatsingen via de lucht evenzeer de nabijheid van de luchthaven vereisen zoals hoofdkwartieren van multinationals en ondernemingen, het internationaal georiënteerde congres- en beurswezen, internationaal georiënteerde hotels. De imagorelateerde activiteiten betreffen bedrijven die omwille van het imago de luchthaven én de nabijheid van Brussel als bestuurlijk en economisch beslissingscentrum opzoeken (grote kantoorcomplexen, bedrijvzetels, bestuurlijke administraties, distributiecentra, hoogtechnologische bedrijven). Bij de inrichting van het gebied zal rekening worden gehouden met de natuurlijke en landschappelijke kwaliteiten van het terrein en de onmiddellijke omgeving, alsook met de ontsluiting van het gebied via openbaar vervoer.



RAMING VAN DE BEHOEFTE AAN
BEDRIJVENTERREINEN IN HET VLAAMS
GEWEST



daling kende (ondanks zijn specialisatiegraad). Dit is te wijten aan het banenverlies in enkele grote internationale logistieke bedrijven in de luchthavenregio.

In het oostelijk deel van de rand rond Brussel werd er tussen 2009-2011 veel minder oppervlakte vergund voor opslag/industrie in vergelijking met 2000-2011. Dit in tegenstelling tot de westelijke rand rond Brussel (die een stijging kende tussen 2009-2011).

KNELPUNTEN VAN DE BEDRIJVENTERREINEN VLAANDEREN IN DE TOP

MOBILITEIT:

- De geclusterde kantorenzone is gelegen op een zeer strategische locatie nabij de luchthaven, de Brusselse ring en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.
- Grote infrastructuren en mobiliteitsvoorzieningen zijn: tramlijn 62 met eindhalte Eurocontrol en buslijnen 12 en 21 vanuit Brussel met bestemming luchthaven, GEN-treinstation Diegem, op- en afrit van de Brusselse ring, de verbinding via de weg (Leopold III-laan, A201) met de luchthaven.
- De zones zijn sterk autogericht. De nieuwe tramlijn 62 verbetert het openbaarvervoeraanbod maar stopt aan de gewestgrens. Er zijn twee rechtstreekse buslijnen vanuit Brussel. De nabijheid van het GEN-station Diegem, Zaventem en iets verder het treinstation van de luchthaven biedt verder potentieel tot gebruik van het openbaar vervoer.
- Een belangrijk knelpunt is de doorwaadbaarheid van de zones en de gebrekkige kwaliteit of het fragmentaire karakter van voetpaden en fietspadeninfrastructuur. Deze zones zijn elk apart ontwikkeld en via de weginfrastructuur aangetakt op de overige zones en weginfrastructuur. Voet- en fietspadenvoorzieningen zijn ondermaats aanwezig. Een eigen systeem van padenstructuur is er niet. Een hogere kwaliteit van een logische padenstructuur zou de verbindingen met de openbaar vervoerknooppunten (station, tramlijn) kunnen verbeteren en veiliger maken.

RELATIE MET DE LUCHTHAVEN:

- het Masterplan voor de luchthaven laat op zich wachten; onduidelijkheid over de visie voor het luchthavengebied, zorgt mogelijk voor concurrentie met omliggende kantorenzones;
- Verbeterde bereikbaarheid van de luchthaven met andere steden zoals Mechelen, Antwerpen, Leuven: bedrijven vestigen zich daar gezien de vlotte verbinding met de luchthaven.

CLUSTER 3 (GEEL): STEDELIJKE ECONOMIE

CLUSTER 5 (BRUIN): REGIONALE POORTEN

BEHEER/BEDRIJVENTERREINMANAGEMENT:

- Geen gemeenschappelijk beheer of bedrijventerreinmanagement op deze zones in tegenstelling tot Da Vinci waar Citydev het gemeenschappelijk beheer voorziet;
- Verouderde infrastructures (wegen, riolering, ...);
- Hoge prijzen, veel in eigendom van vastgoedspelers/ investeerders;
- Er zijn amper voorzieningen aanwezig. Het zijn sterk monofunctionele zones. Enkele hotelfaciliteiten gelinkt aan de luchthaven doorbreken dat patroon;
- Verouderd vastgoed: voorkeur voor nieuwbouw op andere locaties, zo ontstaan er veel verhuisbewegingen van de bedrijven tussen de zones onderling.

Bron: POM Vlaams Brabant en Agentschap innoveren en ondernemen, Vlaamse Overheid, 2016.

WERKNEMERS IN DE TOP

WERKGELEGENHEID, WERKNEMERS EN DIENSTEN AAN WERKNEMERS

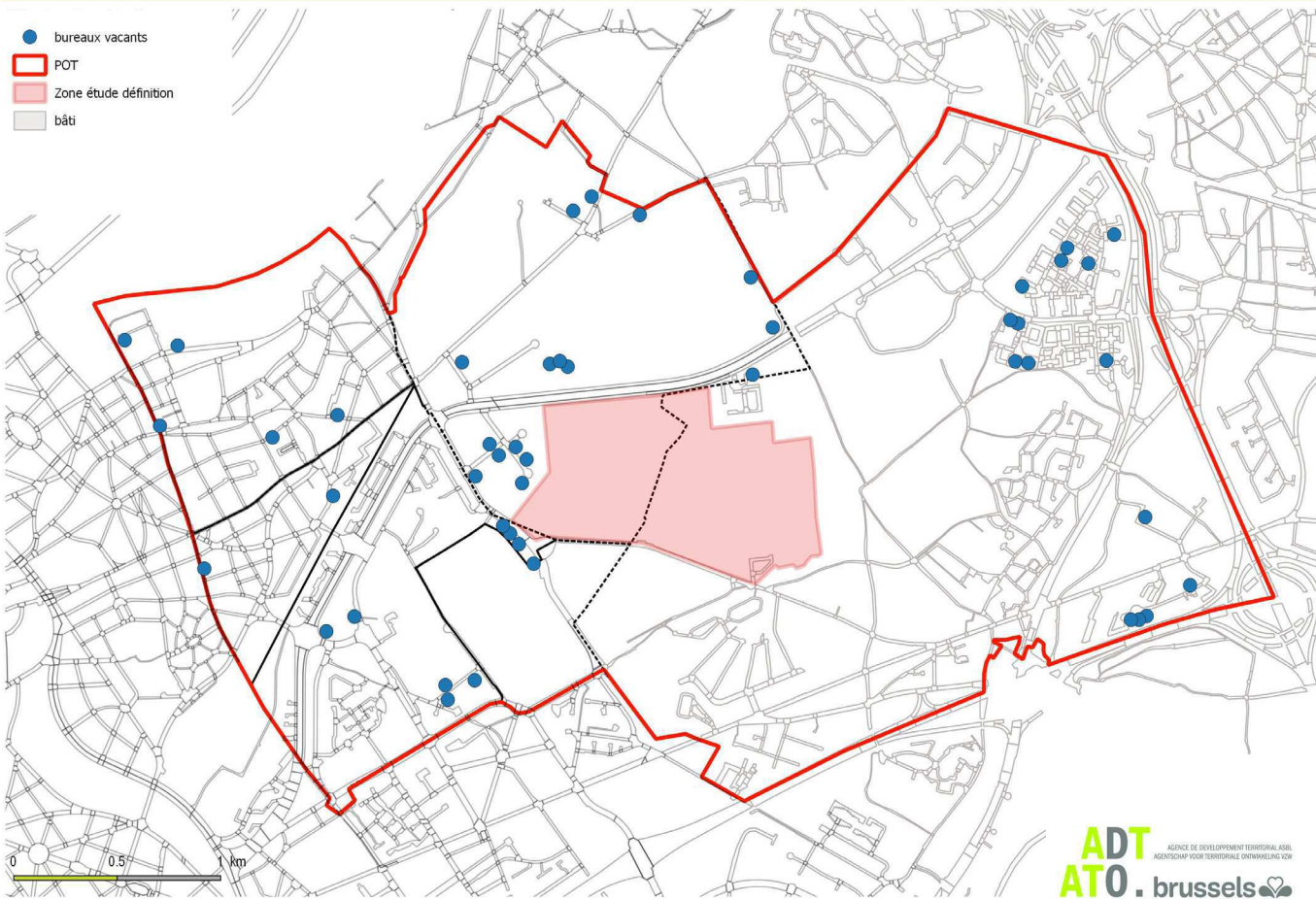
De belangrijkste entiteiten die arbeidsplaatsen bieden in de perimeter van het BBP Da Vinci en de grens van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zijn:

- Defensie: 3.724 werknemers in verschillende gebouwen (administratie, logistiek, horeca, ...), waarvan 3.544 arbeidsplaatsen in administratieve gebouwen;
- De NAVO: ongeveer 4.000 werknemers;
- Het bedrijvenpark Da Vinci: 7.232 werknemers (+654 werknemers bij SABCA);
- De bedrijven in Zaventem en Machelen: ongeveer 13.600 en 30.000 werknemers met bovendien 3 bedrijven met meer dan 1.000 werknemers.

De meeste werknemers in Da Vinci (31 procent) komen uit Vlaams-Brabant en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (26,2 procent) en 43 procent uit de rest van het land (bron: BBP Da Vinci).

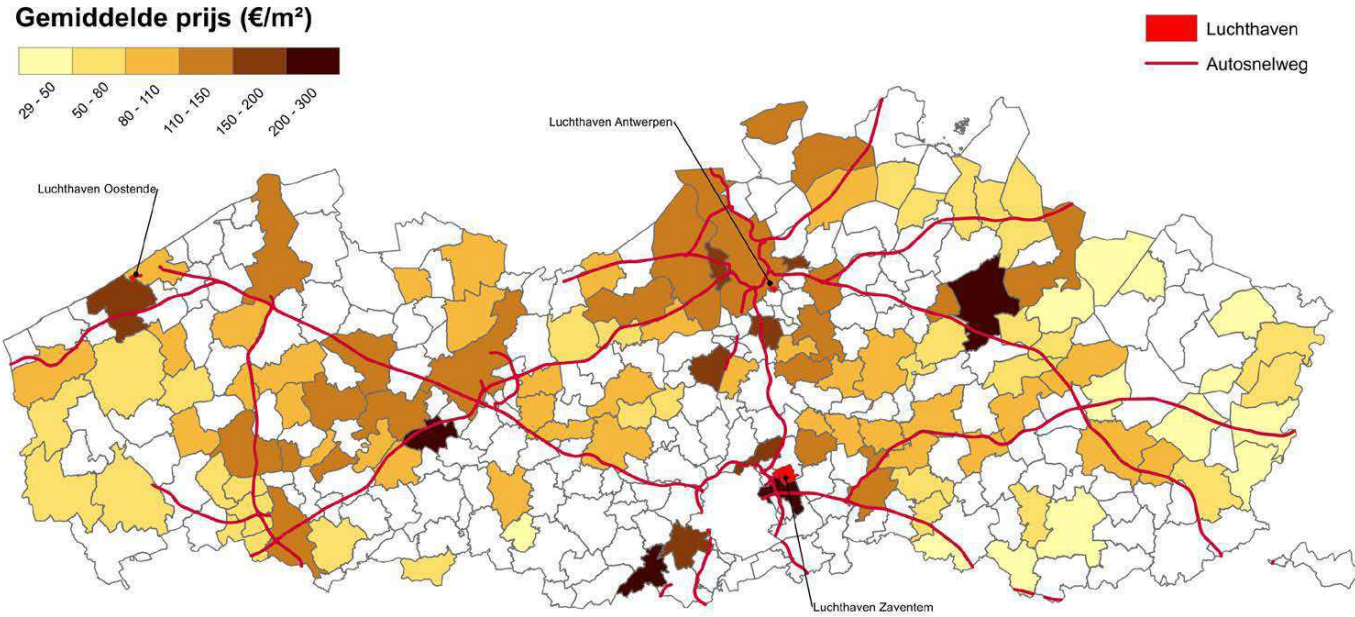
Zaventem en Machelen ontvangen elke dag een groot aantal Brusselse pendelaars (internationale luchthaven, werkgelegenheidsgebieden in het Vlaams Gewest, ...).

VACANCE DES BUREAUX



	huur gebouw	verkoop terrein
Brussels Hoofdstedelijk Gewest	100 tot 150 euro/m ²	275 tot 300 euro/m ²
Vlaams Gewest	120 euro/m ²	150 tot 200 euro/m ²

ACTUELE PRIJZEN



Bron: Agenschap ondernemen

HET PROBLEEM VAN DE LEEGSTAND VAN KANTOREN

LEEGSTAND VAN KANTOREN

< kaart ATO

Bron: *inventimmo 2015, MWO 2016.*

Een van de structurele problemen van de TOP is de leegstand van kantoren, zowel aan Brusselse als aan Vlaamse kant. Volgens het Overzicht van het kantorenpark bedraagt de leegstand in de tweede noordoostelijke kroon van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest 11,7 procent in 2014 (tegenover 8,2 procent voor het totale gewest). Het bedroeg 30 tot 37 procent in Zaventem en Machelen in 2013.

In de TOP telt men 50 leegstaande bureaus (32 aan Brusselse zijde in 2015, 15 aan Vlaamse zijde) waarbij een groot deel gesitueerd is op het bedrijvenpark van Citydev te Brussel en in de statische sector Zaventem Industrie aan Vlaamse kant (zie kaart leegstand).

De leegstand heeft hoofdzakelijk te maken met de verouderde en onaangepaste staat van de gebouwen die dateren uit de jaren zeventig en tachtig (te groot, niet flexibel genoeg, ...). Het beheer van de gebouwen, de verkoop of de huur wordt bemoeilijkt door de versnipperde eigendomsstructuur aan Vlaamse kant.

Dit fenomeen van leegstand zorgt ervoor dat de economische actoren zich sinds ongeveer tien jaar bij voorkeur richten op renovatie en reconversie (vooral van hotels aan Vlaamse kant). Het bouwen van nieuwe kantoren neemt af.

PRIJS VAN VASTGOED EN GROND

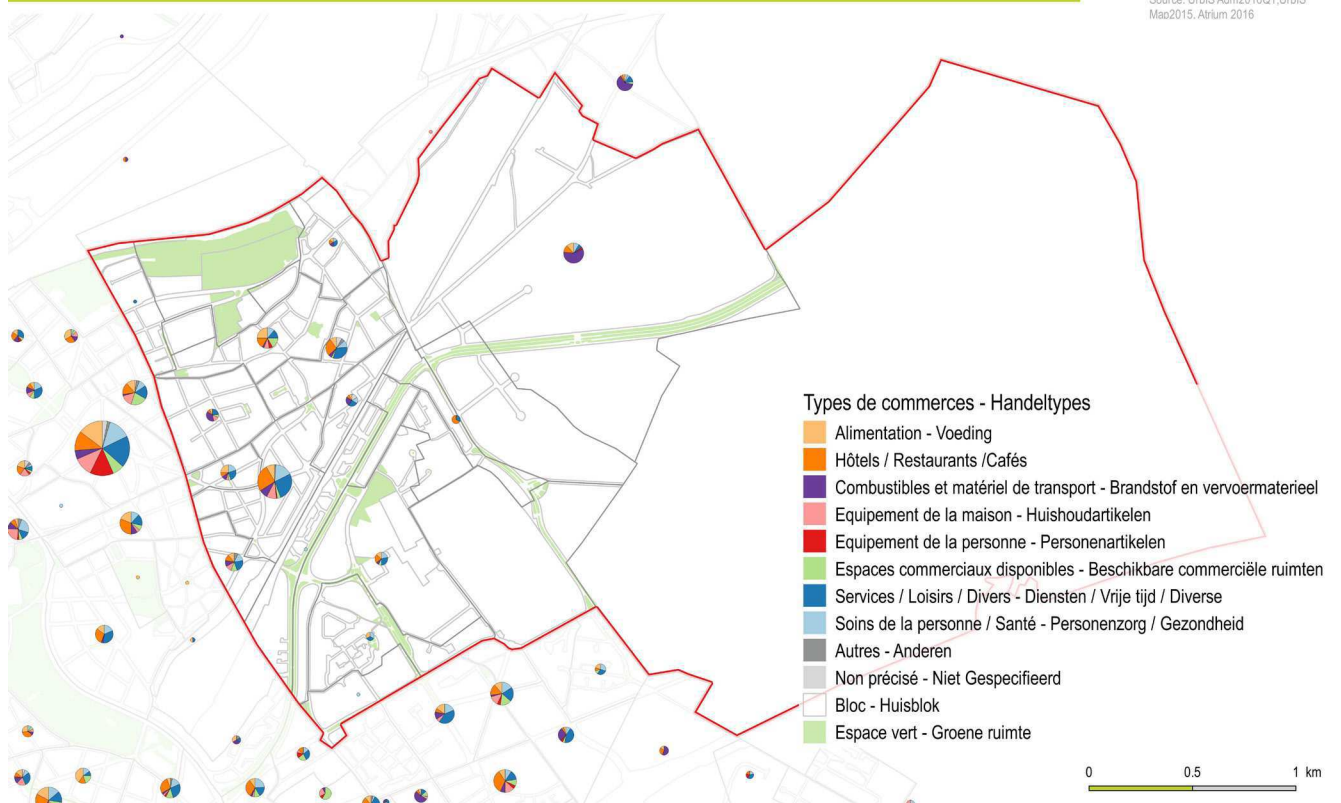
Er bestaat een grote prijzenconcurrentie aan beide kanten van de TOP (zie tabel, bron: Overzicht van het kantorenpark, Ruimte Vlaanderen, 2014). Hoe dichterbij Brussel, hoe hoger de prijzen. Daarbij komt een verschillend belastingsregime (31,6 procent aan de kant van de tweede Brusselse kroon tegenover 9,6 procent aan de kant van de Vlaamse rand).

We zien ook enkele verhuizingen naar de Vlaamse rand. Dat kan worden verklaard door het verschil in koop- en huurprijs en de nabijheid van de luchthaven, maar ook door meer individuele beweegredenen die te maken hebben met de omgeving, het stedelijk kader, de diensten aan bedrijven, ...



STRUCTURE COMMERCIALE - COMMERCIELE STRUCTUUR

ADT AGENCIE DE DEVELOPPEMENT TERRITORIAL ASBL
ATO AGENCIE DE DEVELOPPEMENT TERRITORIAL COMMUNICACIJS NV
.brussels
 Sources: UrbIS Adm2016Q1, UrbIS
 Mac2015, Atrium 2016



DECATHLON

< foto ATO

* Decathlon

Dit project ligt ter hoogte van de Da Vinci-site (noord) van Citydev, op een terrein van 3 ha, dat verspreid is over de gemeenten Evere en Haren. Voor de realisatie van het Decathlonproject heeft Citydev ingestemd met een verlenging van de erfpacht aan ING Real Estate tot 31 december 2044.

Naast Decathlon, de belangrijkste huurder, komen er ook andere huurders op de site: restaurants, cafés en een fitnessruimte. De site is omgeven door een speel- en sportterrein.

De winkel van Decathlon opende in januari 2014 en heeft in eerste instantie een verkoopoppervlakte van 9.000 m², waarmee dit het grootste Decathlonmagazijn van België is. Later is uitbreiding naar 11.000 m² mogelijk.

Op termijn zullen er 200 mensen werken, evenals 60 mensen die verbonden zijn aan het hoofdkantoor van Decathlon België.

De winkel heeft ook een crèche op een oppervlakte van 478 m², een totaal van 878 parkeerplaatsen (579 overdekt en 299 in de open lucht) en 16 overdekte plaatsen voor motoren.

COMMERCIEËLE STRUCTUUR - HANDELSTYPES

< kaart ATO

Bron: Barometer ATRIUM 2015

COMMERCIEËLE ACTIVITEITEN

HANDELSZAKEN

- Op de Da Vinci-site (Citydev)

Ter hoogte van Bordet is onlangs een winkel van Decathlon gevestigd en geopend.

Op de Da Vinci-site zijn weinig handelszaken aanwezig. Ze vertegenwoordigen slechts 1 procent van de bovengrondse bebouwde oppervlakte en 3 procent van de grondinname (BBP Da Vinci). De handelszaken liggen vooral aan de Haachtsesteenweg. Aan de J. Bordetlaan bevindt zich een winkelcentrum van Louis Delhaize en in Evere een Aldi en Colruyt. Naast deze twee supermarkten zien we ook vier horeca-etablisementen.

- op de NAVO-site

Op de NAVO-site zijn er ook meerdere handelszaken en horecagelegenheden: restaurant, café, receptiezaal, bar-bowling, superette, kapsalon, reisbureau, dagbladhandel, verzekeringskantoor, vastgoedkantoor, parfumerie, opticien en schoonheidsinstituut. Deze zijn alleen toegankelijk voor het NAVO-personeel en hebben dus geen invloed op de dynamiek in de wijk en de omgeving.

- in de rest van de TOP

Het centrum van Evere heeft een handelsdynamiek op gemeentelijke schaal. Het ligt ook niet ver van het commerciële centrum Helmet in Schaarbeek. Ook de Leuvensesteenweg heeft een dynamische handel, hoewel het meest aantrekkelijke gedeelte verder weg van de site ligt, tussen het Madouplein en het Sint-Joostplein.

In de sectoren die grenzen aan de perimeter blijft het commerciële aanbod relatief laag ten opzichte van het Brusselse gemiddelde, met name in de wijken Leopold III en Haren, waar respectievelijk 2,82 en 1,75 handelszaken per 1.000 inwoners zijn, tegenover een gemiddelde van 4,28 handelszaken in het Brussels Gewest. Alleen de wijk Conscience komt dicht bij dit cijfer met een aanbod van 4,03 handelszaken per 1.000 inwoners.



- in Evere

De Leuvensesteenweg vertegenwoordigt, ter hoogte van de wijk Paduwa, een ander knooppunt van handelsactiviteiten.

Op woensdag vindt de wekelijkse markt plaats in de wijk Conscience. Er staan ongeveer honderd kraampjes met voeding, leerartikelen, kleding, bloemen, enz. De markt draagt bij aan de levendigheid van het lokale stadsleven. Er is ook elke vrijdag een artisanale markt op het voorplein van het kerkhof van Brussel. Dankzij het bestaande aanbod kunnen de inwoners van Evere hun dagelijkse boodschappen doen in de wijk. Voor andere aankopen moeten ze naar de winkelcentra in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Daarnaast zorgt de nabijheid van de NAVO en de luchthaven voor een grote aanwezigheid van hotelactiviteiten, vooral in Evere, waar 4 hotels zijn (bron: BBP Da Vinci), zoals het Mercure Hotel en de Airport appartementen op de Jules Bordetlaan.

- in Vlaanderen

In Sint-Stevens-Woluwe zijn er weinig winkels, waardoor klanten naar het centrum van Zaventem of het Brussels Hoofdstedelijk Gewest trekken.

The Shopping Outlet aan de E40, te Zaventem, is gespecialiseerd in de verkoop van kleding met 2.000 m² fabriekswinkels. Op deze plaats vinden we ook winkels voor woninginrichting (met name Ikea), waarvan het bereik het hele oosten van het Brussels Gewest omvat.

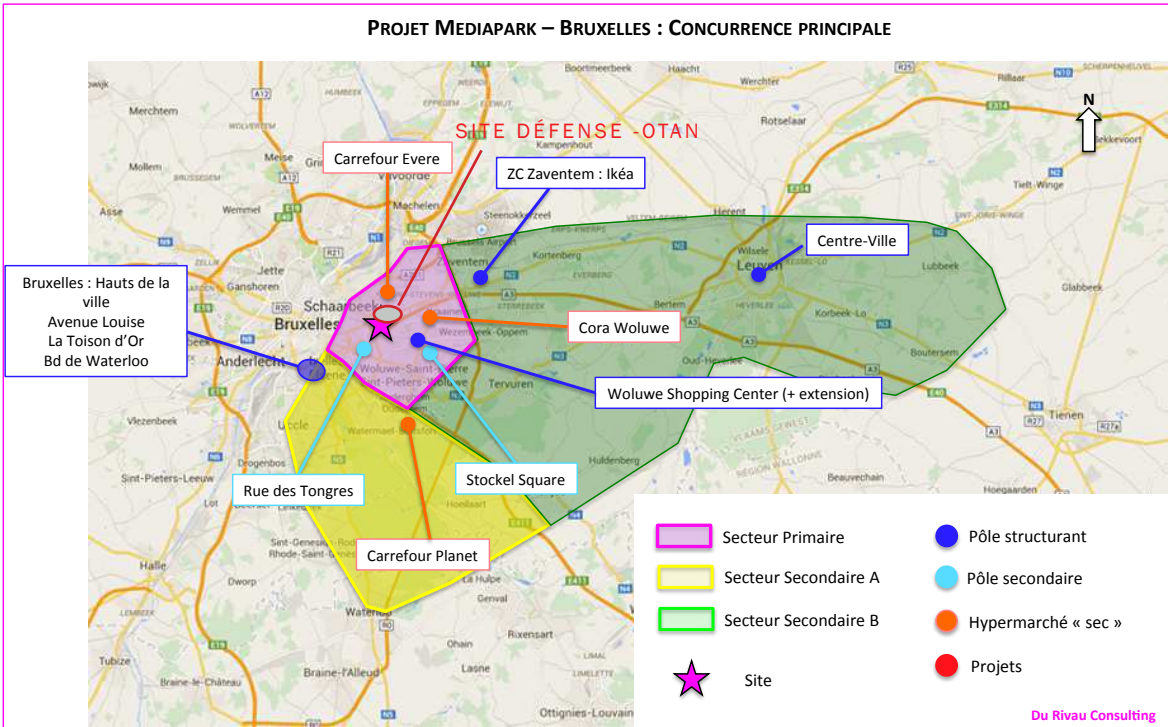
In de dorpskern van Zaventem zijn meerdere horeca-activiteiten gevestigd.

(Bron: Barometer ATRIUM, 2014 en milieueffectenrapport Decathlon)



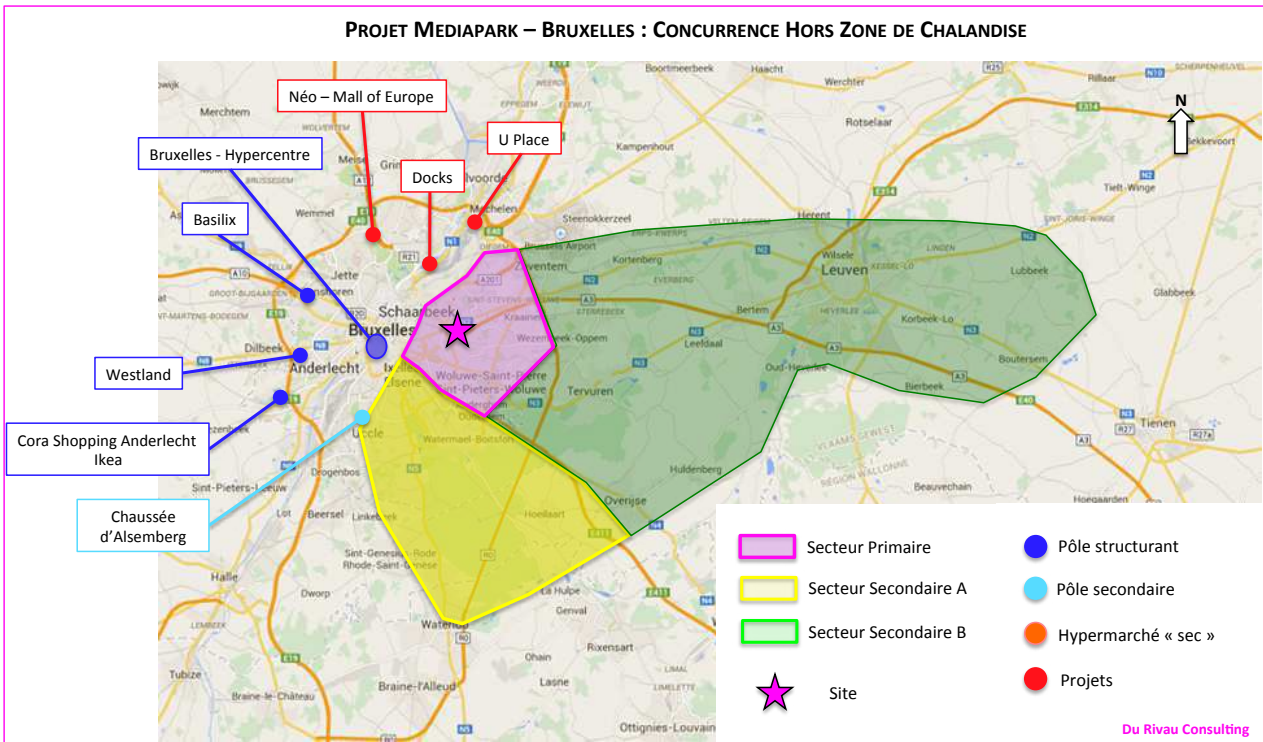
OPTION 1 : ENSEMBLE COMMERCIAL TYPE "LIFESTYLE"

L'ENVIRONNEMENT COMMERCIAL



OPTION 1 : ENSEMBLE COMMERCIAL TYPE "LIFESTYLE"

L'ENVIRONNEMENT COMMERCIAL



GEEN NOOD AAN EEN NIEUW COMMERCIEEL CENTRUM OP DE DEFENSIESITE

Volgens een studie die werd besteld in het kader van het project Mediapark in de Reyerswijk over het potentieel en de commerciële programmatie is het niet opportuun om een nieuw commercieel centrum te vestigen in dit deel van Brussel, gezien het grote aanbod dat al aanwezig of gepland is.

De eerste kaart (zie links) toont het verzorgingsgebied (1) van het project Mediapark, dat zich uitstrekt naar het oosten van Brussel. Die kaart laat zien dat het commercieel aanbod voldoende is in de buurt van de TOP.

De tweede kaart toont de commerciële centra (bestaand of gepland) in het westen van het BHG en laat eveneens zien dat er meer dan voldoende aanbod is.

Gezien de beperkte afstand tussen de 2 sites (Reyers en Leopold III-Defensie-NAVO bevinden zich op slechts 4 km van elkaar) lijkt het niet nodig om een nieuw commercieel centrum te ontwikkelen aan deze kant van Brussel.

< PROJECT MEDIAPARK -
HAALBAARHEIDSSTUDIE VOOR HET
POTENTIEEL VAN EEN COMMERCIEEL
PROGRAMMA

Bron: Du Rivau Consulting, December 2014

(1) Om de min of meer variabele penetratie van het commerciële project bij de inwoners van het verzorgingsgebied te meten, is dat opgedeeld in drie verschillende sectoren:

- *De primaire sector beslaat een straal van 2 tot 9 km voor een gemiddelde trajecttijd van 5 tot 10 minuten in normale verkeersomstandigheden;*
- *De secundaire sector A correspondeert met de sector waarop het commerciële project minder impact zou moeten hebben door het nabijgelegen aanbod in de bovenstad en het Brusselse stadscentrum in het westen;*
- *De secundaire sector B correspondeert met de sector waarvoor het project een grotere penetratie zal hebben, vooral in het oostelijke gedeelte met een zwakker handelsapparaat (slechts één structureel centrum: het stadscentrum van Leuven).*

PRIORITEITEN EN DOELSTELLINGEN

- *Stabiliseren van de bestaande bedrijven in de TOP om het economische karakter van deze perimeter te behouden.*
- *Stimuleren en aanmoedigen van de innovatie van de economische activiteiten in de zone: de identiteit versterken, activiteiten aanvullen met B2B, stedelijke kwaliteit verbeteren, een functionele mix introduceren.*
- *Vernieuwing (op stedenbouwkundig vlak), uitbreiding en valorisatie van het bedrijvenpark Da Vinci garanderen.*
- *Verdichten van het bedrijvenpark Da Vinci. Hoe?*
- *De internationale functie van de zone bevestigen.*
- *De aantrekkelijkheid van de zone vergroten en de leegstand aanpakken.*
- *Diensten en voorzieningen voor werknemers in de zone uitbreiden.*
- *De troeven van de zone gebruiken/uitspelen (nabijheid luchthaven, goede bereikbaarheid maar niet centraal, situatie in Brussel/Vlaanderen ...) voor een economische bestemming.*
- *De mogelijkheid onderzoeken, in een economische en stedenbouwkundige haalbaarheidsstudie, gekoppeld aan de definitie van de toekomstige programmatie van de NAVO-Defensie-site, om in de TOP een digitaal en logistiek competentiecentrum te vestigen.*

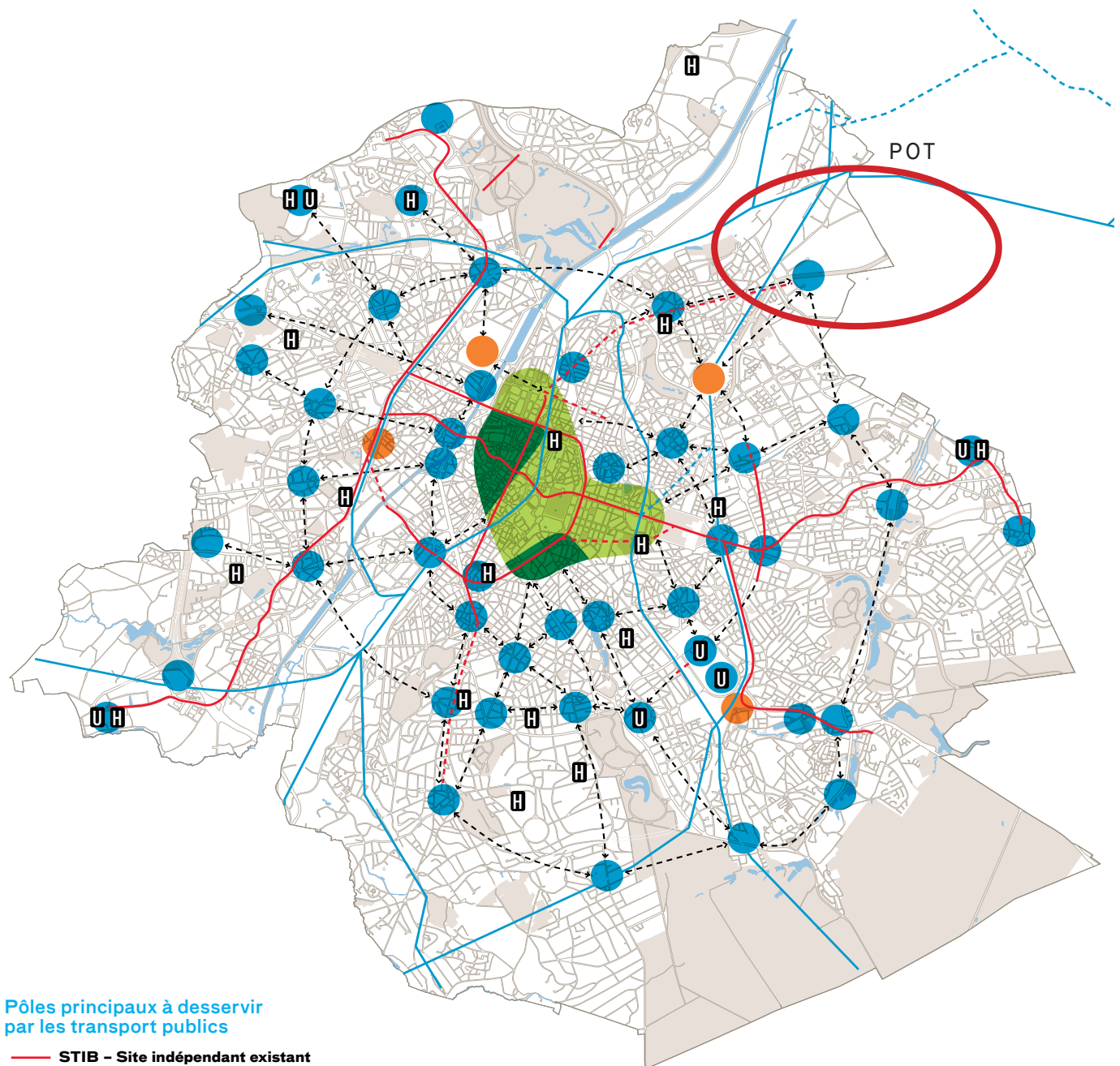
08 /
M O B I L I T E I T



VASTSTELLINGEN

EEN KNOOPPUNT IN DE BUURT VAN GROTE VERKEERSINFRASTRUCTUUR DAT BETER VERBONDEN ZAL WORDEN MET HET OPENBAAR VERVOER

- *De TOP wordt gekenmerkt door een sterke aanwezigheid van verkeersinfrastructuur van interregionaal belang, waardoor de druk van het autoverkeer groot is.*
- *De Leopold III-laan doorkruist de hele TOP en vormt een verbinding tussen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en het Vlaams Gewest. We zien echter ook een opvallende afwezigheid van een noord-zuidverbinding binnen de wijk Industrie-NAVO.*
- *De bestaande openbaarvervoerverbindingen zijn voornamelijk gesitueerd tussen de site van Defensie en Brussel centrum en tussen de site van Defensie en Brussels Airport. Er is geen verbinding tussen de site van Defensie en de kern van Sint-Stevens-Woluwe, noch met de dorpskern van de gemeente Zaventem.*
- *Het Brussels Gewest zet zich via de MIVB in om de TOP beter bereikbaar te maken met een openbaar vervoer van hoge kwaliteit: verlenging tram 62 tot het Vlaams Gewest, inrichting van de Leopold III-laan, verlenging van metro Noord, ...*
- *Er is ook een bijkomende verlenging van tram 62 gepland tot de luchthaven om het gewest te verbinden met Brussels Airport.*
- *Sommige ontbrekende verbindingen in de trajecten voor actieve vervoerswijzen moeten worden hersteld.*



Pôles principaux à desservir par les transports publics

- STIB - Site indépendant existant
- - - STIB - Site indépendant à créer
- SNCB existant
- - - SNCB à créer
- < - - - > Un réseau tram/bus performant et fiable est nécessaire là où le métro n'est pas faisable
- Centre de l'agglomération
- Pôles secondaires
- ZIR et zones levier principales
- H Hôpital ou clinique importants
- U Université

MOBILITEIT

STRATEGISCH PLAN IRIS 2

IRIS 2-PLAN

Het IRIS 2-plan is een strategisch beleidsplan¹ voor het vervoer in 2018.

Bordet is daarin opgenomen als een secundaire pool die bereikbaar moet zijn met het openbaar vervoer.

Het IRIS 2-plan bevat de aanleg van een transitparking bij Bordet op basis van de bereikbaarheid via de A201 en het toekomstige GEN, evenals een aantal lijnen met een hoge frequentie.










VOORNAAMSTE TE ONTSLUITEN POLEN MET HET OPENBAAR VERVOER

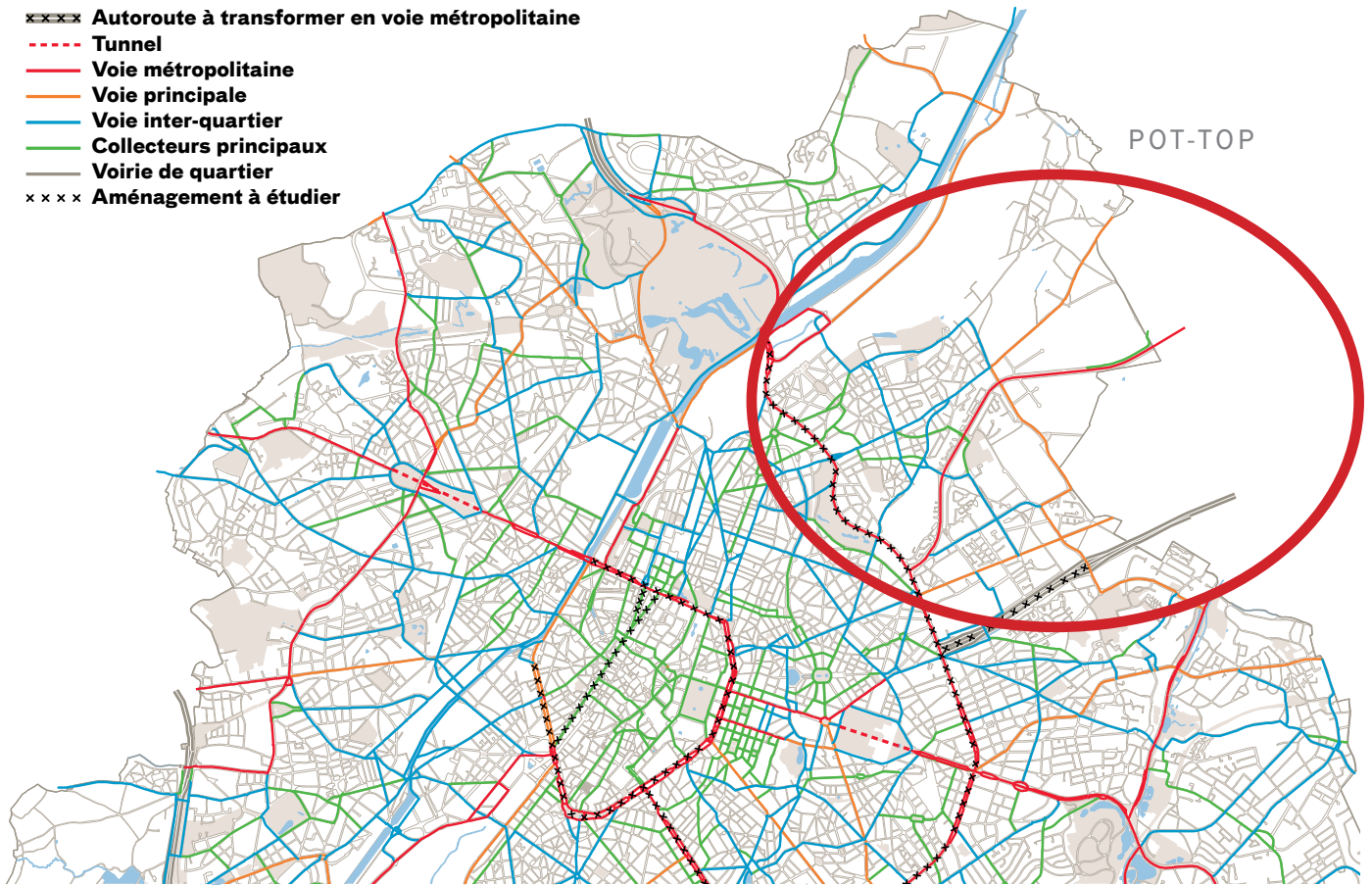
Kaart: voornaamste te ontsluiten polen met het Openbaar vervoer(IRIS 2-plan)

¹ Belangrijkste doelstellingen:

- levenskwaliteit van de buurtbewoners herstellen;
- zacht weggebruik bevorderen;
- het openbaar vervoer de hoeksteen maken van het vervoer in Brussel;
- rationeel gebruik van de auto bevorderen (auto delen, collectieve taxi's);
- een gehiërarchiseerd verkeerssysteem voorstellen;
- een gecoördineerd en regulerend parkeerbeleid voeren;
- de mobiliteit en inrichting van het grondgebied plannen;
- moderne en realtime informatie over het vervoer geven;
- logistiek en distributie van goederen optimaliseren.

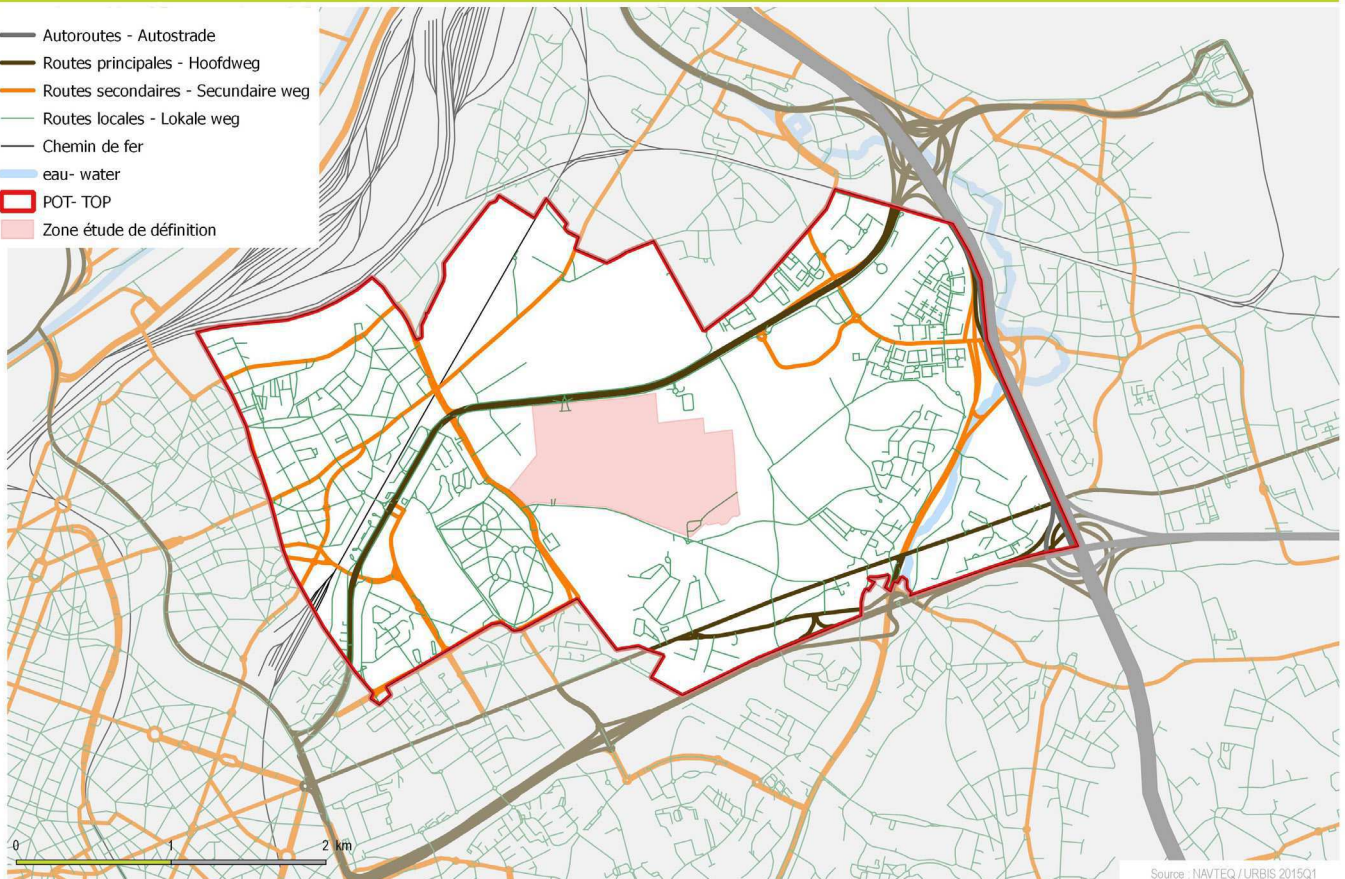
La spécialisation des voiries

-  Autoroute
-  Autoroute à transformer en voie métropolitaine
-  Tunnel
-  Voie métropolitaine
-  Voie principale
-  Voie inter-quartier
-  Collecteurs principaux
-  Voirie de quartier
-  Aménagement à étudier



HIERARCHIE DE LA VOIRIE - WEGEN HIERARCHIE

-  Autoroutes - Autostrade
-  Routes principales - Hoofdweg
-  Routes secondaires - Secundaire weg
-  Routes locales - Lokale weg
-  Chemin de fer
-  eau- water
-  POT- TOP
-  Zone étude de définition



MOBILITEIT

BESTAANDE TOESTAND

STATUS VAN DE WEGEN IN DE PERIMETER

De TOP wordt gekenmerkt door de aanwezigheid van verkeersinfrastructuur van interregionaal belang:

- de Ring, ten noordoosten van de TOP;
- hoofdwegen ('grootstedelijk' genoemd in het IRIS 2-plan), zoals de Leopold III-laan, Bourgetlaan, Bordetlaan en Leuvensesteenweg. De Leopold III-laan doorkruist de hele TOP en zorgt voor de verbinding tussen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en het Vlaams Gewest.
- het stuk van de Haachtsesteenweg in de TOP is een secundaire weg.

We zien de opmerkelijke afwezigheid van een noord-zuidverbinding in de wijk Industrie-NAVO.

HIËRARCHIE VAN DE WEGEN

<Kaart Iris II-plan

HIËRARCHIE VAN DE WEGEN

< Bron: Navteq



	STIB	DE LIJN
TRAM :	2 lignes : 55 (Rogier Da Vinci), 62 (Cimetière de Jette- Eurocontrol)	
BUS :	9 lignes : 12 Brussels Airport - Brussels City, 21 Brussels Airport - Luxembourg, 45 Saint- Vincent - Roodebeek, 59 Bordet Station - Hôpital Etterbeek-Ixelles, 63 Cimetière de Bruxelles - Gare Centrale, 65 Bourget - Gare Centrale, 69 Schaerbeek Gare - Jules Bordet, 80 Maes - Porte de Namur	6 lignes : 270 Brussel – Keerbergen, 271 Brussel – Kampenhout, 272 Brussel – Zaventem, 470 Brussel – Haacht, 471 Brussel – Zaventem, 620 Anderlecht – Zaventem



MOBILITEIT

BESTAANDE TOESTAND

OPENBAAR VERVOER

Verschillende openbaarvervoerverbindingen zijn aanwezig in de TOP:

MIVB/De Lijn

De bestaande openbaarvervoerverbindingen zijn voornamelijk gesitueerd tussen de site van Defensie en Brussel centrum en tussen de site van Defensie en Brussels Airport. Er is geen verbinding tussen de site van Defensie en de kern van Sint-Stevens-Woluwe, noch met de dorpskern van de gemeente Zaventem.

De tramlijn 62 doorkruist de TOP langs de Leopold III-laan. Er maakt echter een beperkt aantal reizigers gebruik van deze lijn 62 (telling 2014 door Brussel Mobiliteit aan de halte Da Vinci: inkomend 600 reizigers/dag, uitgaand 450 reizigers/dag). Toch moet deze lijn in de toekomst een meer structurele tramlijn worden, met een verbinding naar Brussels Airport en het Noordstation (in het kader van het project BrabantNet van De Lijn).

De tramlijn 62 heeft momenteel slechts één tracé, waardoor het dus noodzakelijk is om aansluiting te zoeken met andere lijnen. Daarenboven circuleert de tram bovengronds en in eigen bedding, kruispunten dienen overgestoken te worden. Deze lijn functioneert minder structurerend dan een metro.

De pool Bordet is een multimodaal knooppunt en maakt het mogelijk om toegang te hebben tot andere transportlijnen die verschillende zones ontsluiten. Een toekomstige ontsluiting met de metro Noord zal de aantrekkelijkheid van de pool doen toenemen.

NMBS

De halte Bordet ligt op de lijn Halle-Mechelen, Mechelen-Luxemburg, Vilvoorde-Aalst. Deze lijn bedient het oosten van het Brussels Gewest en sluit in station Merode aan op lijn 1 en 5 van de metro.

In het kader van het vervoersplan voor bedrijven dat is opgesteld door het Gewest (Leefmilieu Brussel en Brussel Mobiliteit) is een reeks knelpunten geformuleerd voor het openbaar vervoer: lage frequentie, dienstverlening gericht op 9-17 uur, weinig of geen verbindingen voor bedrijven die meer in de rand liggen.

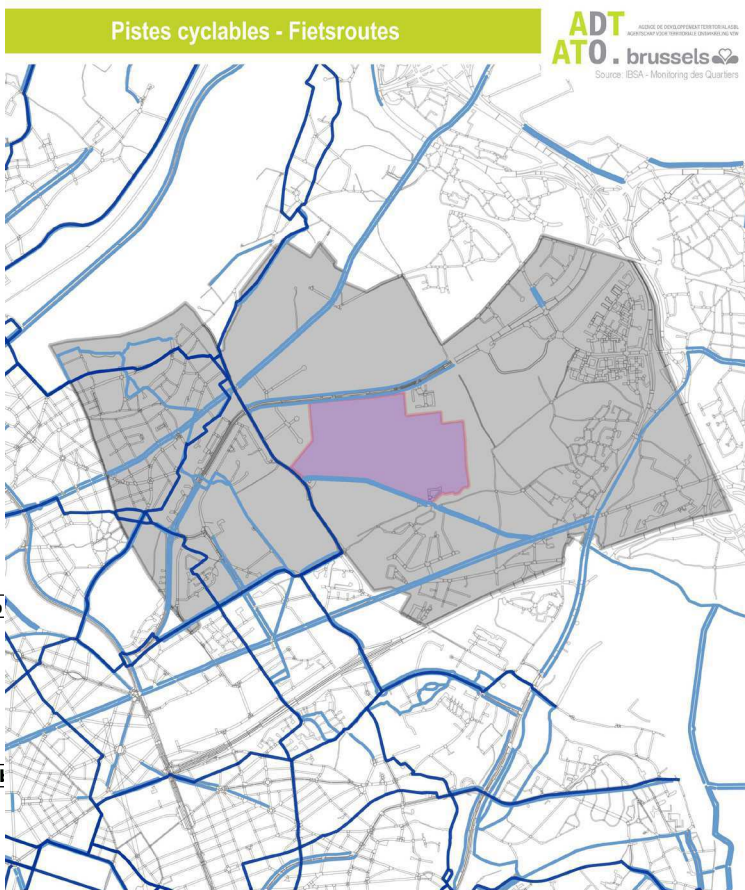
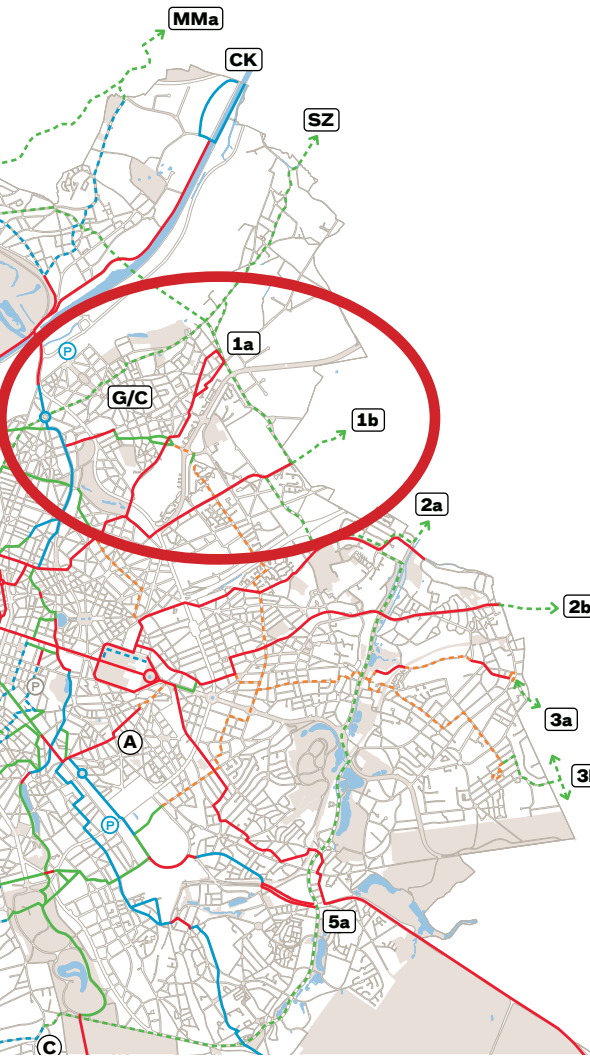
OPENBAAR VERVOER

foto ATO

N° ligne	Sens	6h	7h	8h	9h	10h	11h	12h	13h	14h	15h	16h	17h	18h	19h	20h
L33xx	Hal	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
	Vilvorde		1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
L34xx	Hal	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
	Malines	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
L35xx	Bruxelles Luxembourg	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
	Malines		1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1

Frequentie per richting: 1 trein/uur

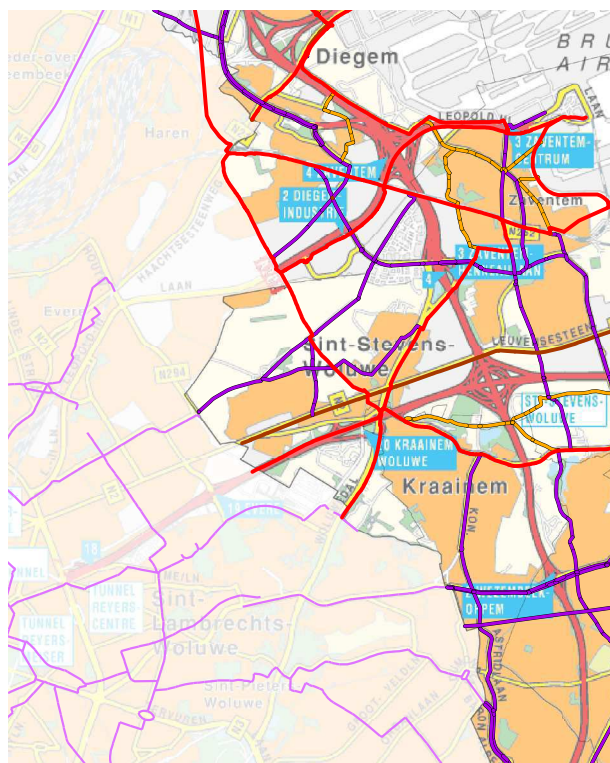
Bron: MER DECATHLON te Bordet



- Pistes cyclables
- Itinéraires cyclables régionaux
- Zone étude de définition
- POT

0 0.2 0.4 km

Bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk
Gemeente Zaventem



- Legende**
Functioneel fietsroutenetwerk 2016
- fietsnelweg
 - hoofdroute
 - functionele fietsroute
 - alternatieve functionele fietsroute
 - functionele fietsroutes in BHG en aangrenzende provincies
 - gemeentegrens

auteur: ruimte/ mobiliteit
datum: januari 2016

bron:
- NAVSTREETS Raster, 2014.3. (NAVTEQ)
- Voorlopig referentiebestand gemeentegrenzen, toestand 22/05/2003 (AGIV)
- Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk Vlaanderen, zoals goedgekeurd door deputatie op 26 januari 2016 (Provincie Vlaams-Brabant).
- Gewestelijke Fietsroutes, Brussels Hoofdstedelijk Gewest - Mobil Brussel, versie januari 2014.

0,5 1 2 km

MOBILITÉ

ACTIEVE MOBILITEIT

< FIETSPADEN EN GFR IN HET BHG

< Bron: Mobiel Brussel en Provincie
Vlaams Brabant

ACTIEVE MOBILITEIT: FIETSERS EN VOETGANGERS IN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

Voor wat betreft het zachte weggebruik aan Brusselse kant zijn er de volgende verbindingen en infrastructuren aanwezig:

- een Villostation bij Bordet, er zijn er geen meer naar het noorden of het oosten;
- de gewestelijke fietsroutes 1 en A, B en C;
- de groene wandeling loopt langs het kerkhof van Brussel naar het zuiden en maakt de verbinding met het Moeraske in Schaarbeek.

FUNCTIONEEL FIETSROUTENETWERK IN VLAANDEREN

Het functioneel fietsroutenetwerk aan Vlaamse kant bestaat uit:

- het provinciaal (functionele) fietsroutenetwerk dwarst het Woluweveld via de Zaventemsebaan. Ook langs de Woluwelaan, de Leuvensesteenweg, de H. Henneaulaan ligt het provinciaal fietsroutenetwerk.
- langs de Henneaulaan is er momenteel geen fietspad.
- het Woluweveld vormt de verbinding tussen de bovenlokale HST-route en een route van het Brussels Gewest. Deze Brusselse fietsroute start aan het einde van de Kleine Everse weg en loopt tot de Grote Markt van Brussel.
- de Zaventemse baan is momenteel voor een deel onderbroken door een bos op het militair domein en loopt dood op de Henneaulaan. Om die reden is het niet bruikbaar voor fietsers.
- het verlengde van de Harenweg is de weg naar Sint-Stevens-Woluwe. Deze weg wordt ook nauwelijks gebruikt door fietsers vanwege de slechte verharding en de barrière van de A201.

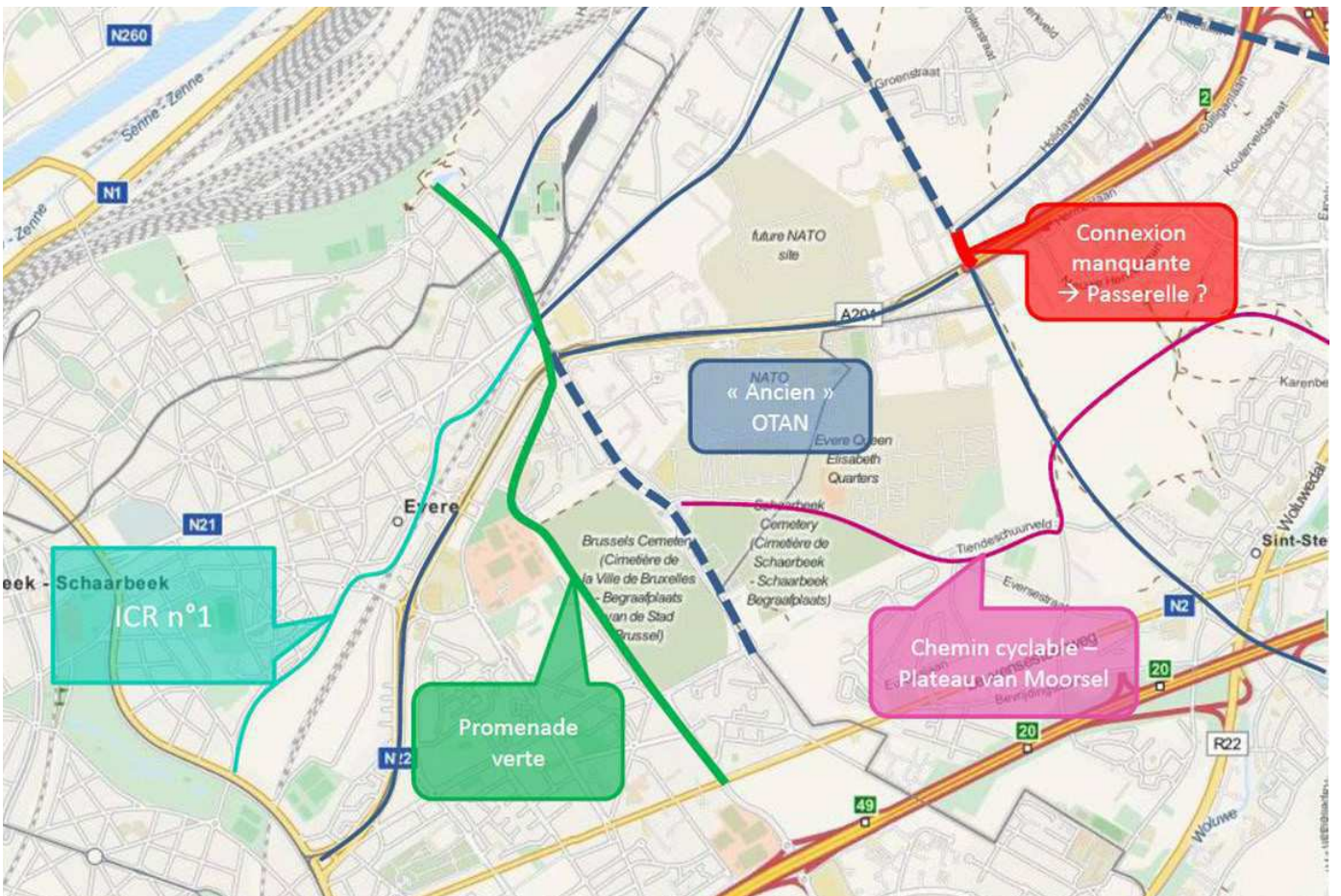
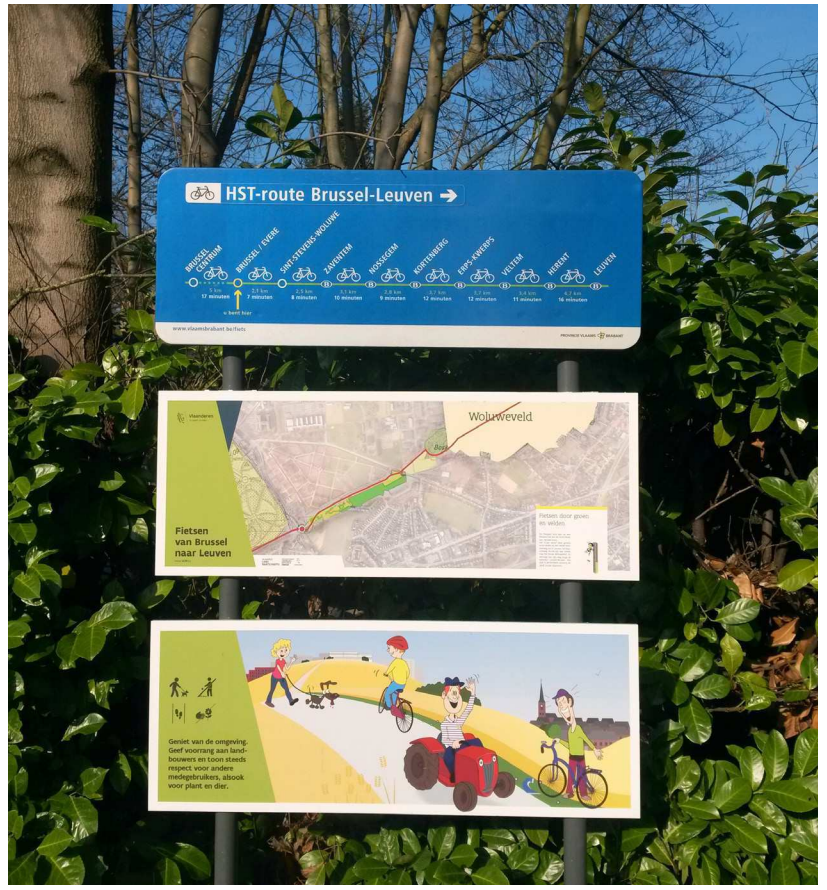
TRANSREGIONAAL FIETSROUTENETWERK

Door de ligging van het Woluweveld tussen Brussel en de luchthaven vormt dit een belangrijke, (potentiële) doorgangszone voor zachte mobiliteit. Daarnaast passeert er één van de drie (potentiële) fietssnelwegen tussen Leuven en Brussel, namelijk het fietspad langs de HST Lijn. Naar analogie met het GEN voor openbaar vervoer wordt er ook een fiets-GEN voorbereid door beide gewesten en de provincie.

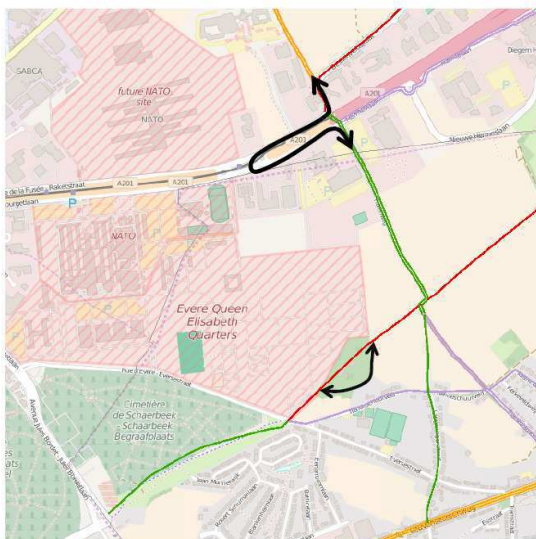
FUNCTIONEEL FIETSROUTENETWERK

< Bron: Provincie Vlaams Brabant

De bovenlokale fietsroute langs de HST-lijn zou in de toekomst een rol als fietssnelweg in dit fiets-GEN kunnen vervullen. Samenwerking tussen de twee gewesten staat hier centraal. Fietsverkeer rond het Woluweveld en het Morenveld vormt om die redenen één van de actiegebieden voor verdere uitwerking van een fietsgen.



Huidige knelpunten aan de site



< TRANSREGIONAAL
FIETSROUTENETWERK

< FUNCTIONEEL
FIETSROUTENETWERK

< RECREATIEF
FIETSROUTENETWERK

copyright ATO

<LOKALISATIE GFR, GROENE
WANDELING EN PROJECTEN

Enkele strategische actiepunten voor fiets- en voetgangersverkeer in het gebied zijn de volgende:

- Oversteek Bourgetlaan en Weg naar Sint-Stevens-Woluwe

Deze oversteek vormt een actueel knelpunt; een mogelijke oplossing vormt een fietsbrug. Door de aanleg van een trambedding op het Brussels Gewest kan een fietsbrug een belangrijk knooppunt voor zachte mobiliteit vormen.

- Oversteek RO en Zaventemse baan

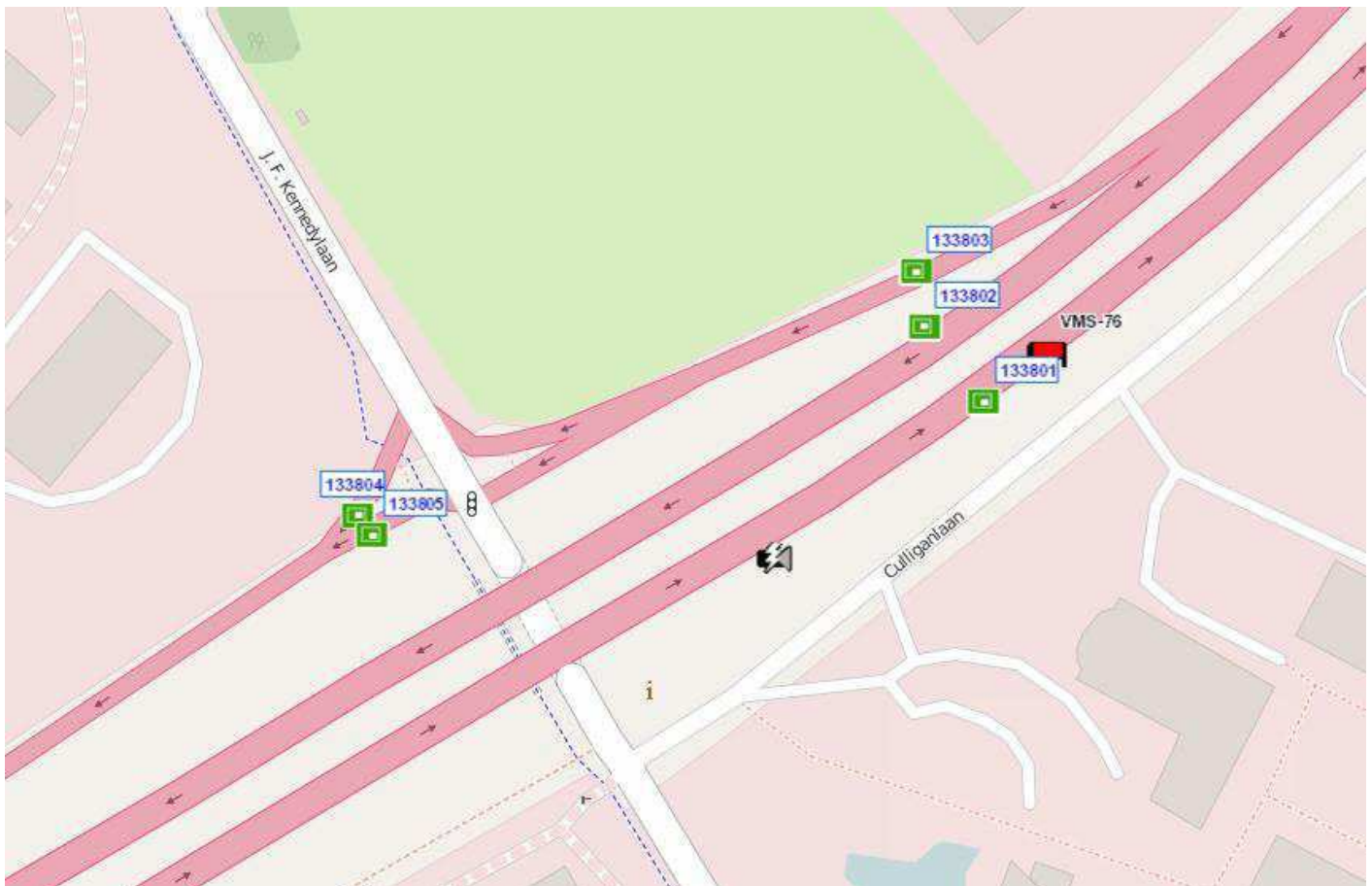
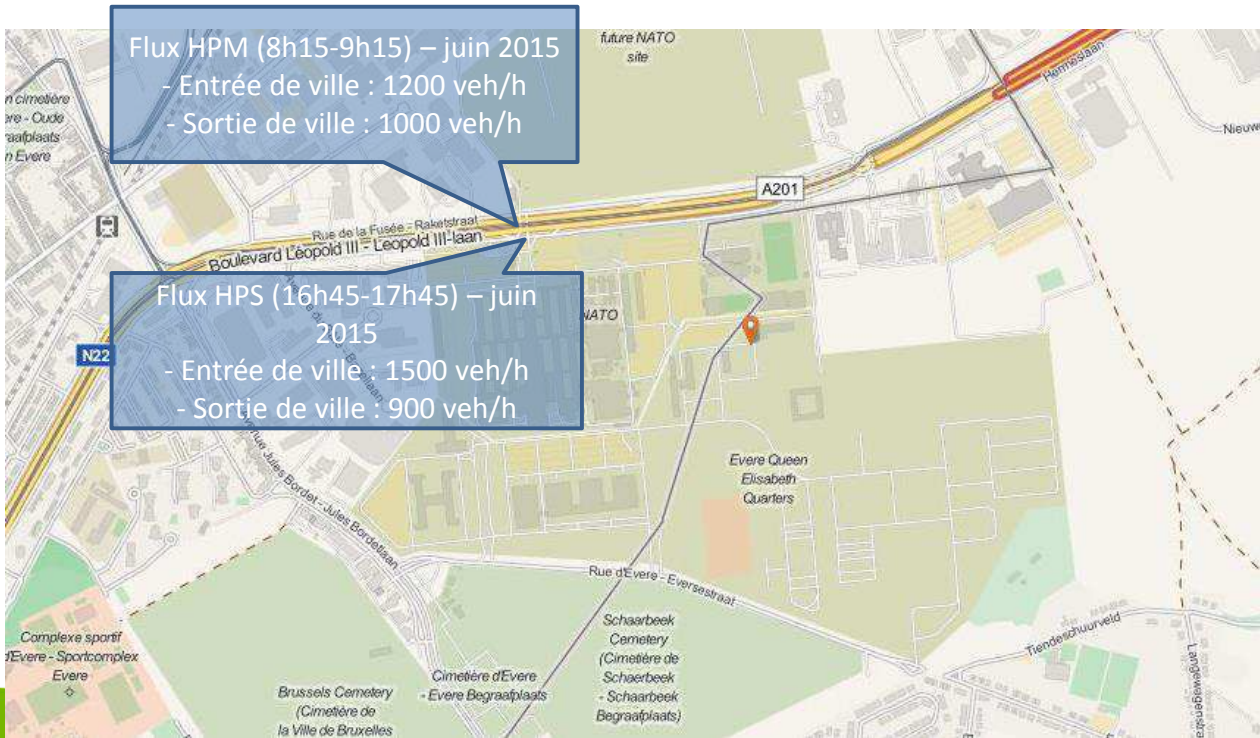
De RO is een gekend knelpunt voor zachte mobiliteit. De Zaventemse baan, die aangelegd werd als fietspad sluit hier op aan. De mogelijke aanleg van een fietsbrug dient onderzocht te worden. Via deze brug zou het dan mogelijk worden om zowel langs het HST naar Brussel te fietsen vanuit het station van Zaventem als naar de Grote Markt via de Kleine Everse Weg.

Met het ministerie van Defensie zijn afspraken gemaakt om via het OASIS-project de verdwenen Zaventemse weg terug in te schakelen voor dit fietsnetwerk.

RECREATIEVE FIETS EN WANDELROUTES

- fietsknooppuntennetwerk Dijleland (knooppunt 51 en 53);
- lokale fietsroutes: de vliegeniersroute;
- wandelknooppuntennetwerk Dijleland (Vlaams Gewest) en de Groene Wandeling (Brussel Gewest).

Boulevard Léopold III



AUTOMOBILITEIT

TELLINGEN LEOPOLD III-LAAN

De tellingen van Brussel Mobiliteit laten twee pieken in het autoverkeer zien tijdens het spitsuur, zowel 's ochtends als 's avonds

- OCHTENDSPITS

1.200 voertuigen/uur rijden de stad in en 1.000 voertuigen/uur rijden de stad uit.

- AVONDSPITS

1.500 voertuigen/uur rijden de stad in en 900 voertuigen/uur rijden de stad uit.

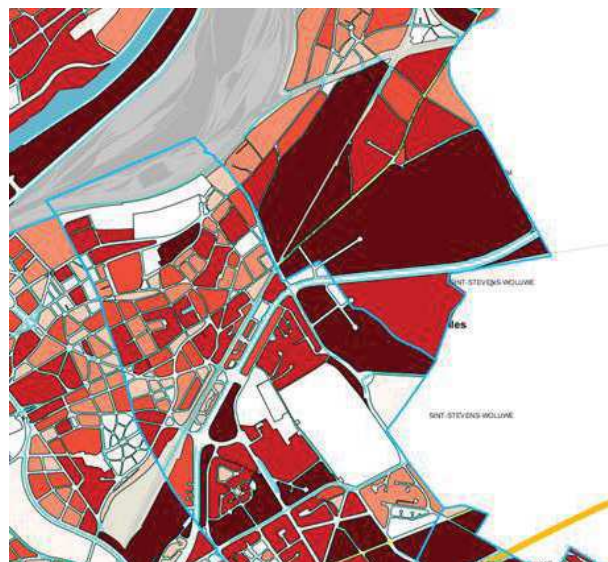
TELLINGEN LOCATIE A201(DIEGEM INDUSTRIE)

Op 15 juni 2015 tussen 8:15 en 9:15, werden 2500 voertuigen geteld. Op de A201 komende vanuit de RO en de lussen aan de oprit Diegem-Industrie richting Brussel zonder de lussen van de uitrit mee te tellen (de lussen 133802, 133804 en 133805).

Men kan dus onder meer vaststellen dat in de TOP het autoverkeer sterk aanwezig is. Dit is deels te wijten aan de plaats als toegangspoort naar het Brussels Gewest alsook aan de aanwezigheid van de bedrijvzones in de TOP die op zich zelf functioneren als een belangrijke tewerkstellingspool zowel voor Vlaanderen als voor het Brussels Gewest.

TELLINGEN LÉOPOLD III-LAAN, MOBIEL BRUSSEL, 2015.

< Bron: Mobiel Brussel, 2015.



PARKEERPLAATSEN

De TOP aan Brusselse kant is goed voorzien van 'parkeerplaatsen- buiten de openbare weg- per appartementgebouw/stratenblok'. Sommige flatgebouwen in de wijk Defensie-Da Vinci beschikken over 500 tot zelfs 10.000 parkeerplaatsen.

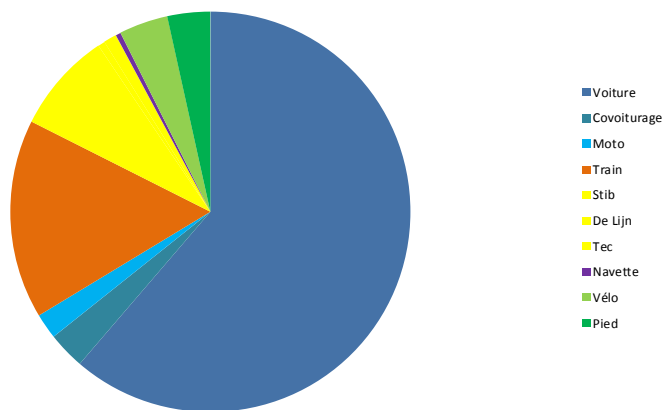
Bij deze cijfers komt het aantal parkeerplaatsen op de weg. Ten oosten van de spoorlijn zien we stratenblokken met een groter aantal parkeerplaatsen per appartementgebouw/stratenblok. De residentiële wijken van Evere, ten westen van de spoorlijn, zijn minder goed voorzien in dat opzicht.

TELLINGEN RO



< Bron : MOW/AWV, 2015

Toyota Motor Europe
Record Bank - Evere
Mobistar - Sirius
BROCHAGE RENAIRE
Roularta Media Group
STIB - site Haren
SAP Belgium
Electrolux House
IBSR - INSTITUT BELGE POUR LA SECURITE ROUTIERE
BELGACOM - 02GAM (Net Center)
Ministère de la Défense - Quartier Reine ELISABETH
ZETES - site Haren
KPMG
ScanSource Europe
CARREFOUR BELGIUM - Evere
COMMISSION DE L'UNION EUROPEENNE - Site Genève/Da Vinci
Zone de Police (Schaerbeek Evere St. Josse): Com 2+ EM
Administration Communale d'Evere - Maison communale
Eurocontrol



Voiture	Covoiturage	Moto	Train	Stib	De Lijn	Tec	Navette	Vélo	Pied	Total
6406	314	213	1680	850	59	110	43	413	362	10450
61,3%	3,0%	2,0%	16,1%	8,1%	0,6%	1,1%	0,4%	4,0%	3,5%	100%

BEDRIJFSVERVOERPLAN GROTE ONDERNEMINGEN

Ongeveer 61 procent van de pendelaars van de grote ondernemingen aan de zijde van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest komt met de auto naar het werk, ongeveer 16 procent met de trein, 10 procent met het openbaar vervoer (waarvan 8 procent met de MIVB en de overige 2 procent met De Lijn en de TEC). 4 procent verplaatst zich te voet en 4 procent met de fiets. Het autogebruik is dus sterk vertegenwoordigd bij deze gebruikers in de TOP.

**Suggesties van de pendelaars:*

«Ondanks de goede ontsluiting is het personeel slachtoffer van de vele files op de weg.»

«Er is een beperkt aanbod openbaar vervoer in de directe omgeving van het kwartier (site Defensie).»

«Het personeel komt uit alle hoeken van België en heeft dikwijls enkel de auto als enige middel om (op tijd) het kwartier te vervoegen.»

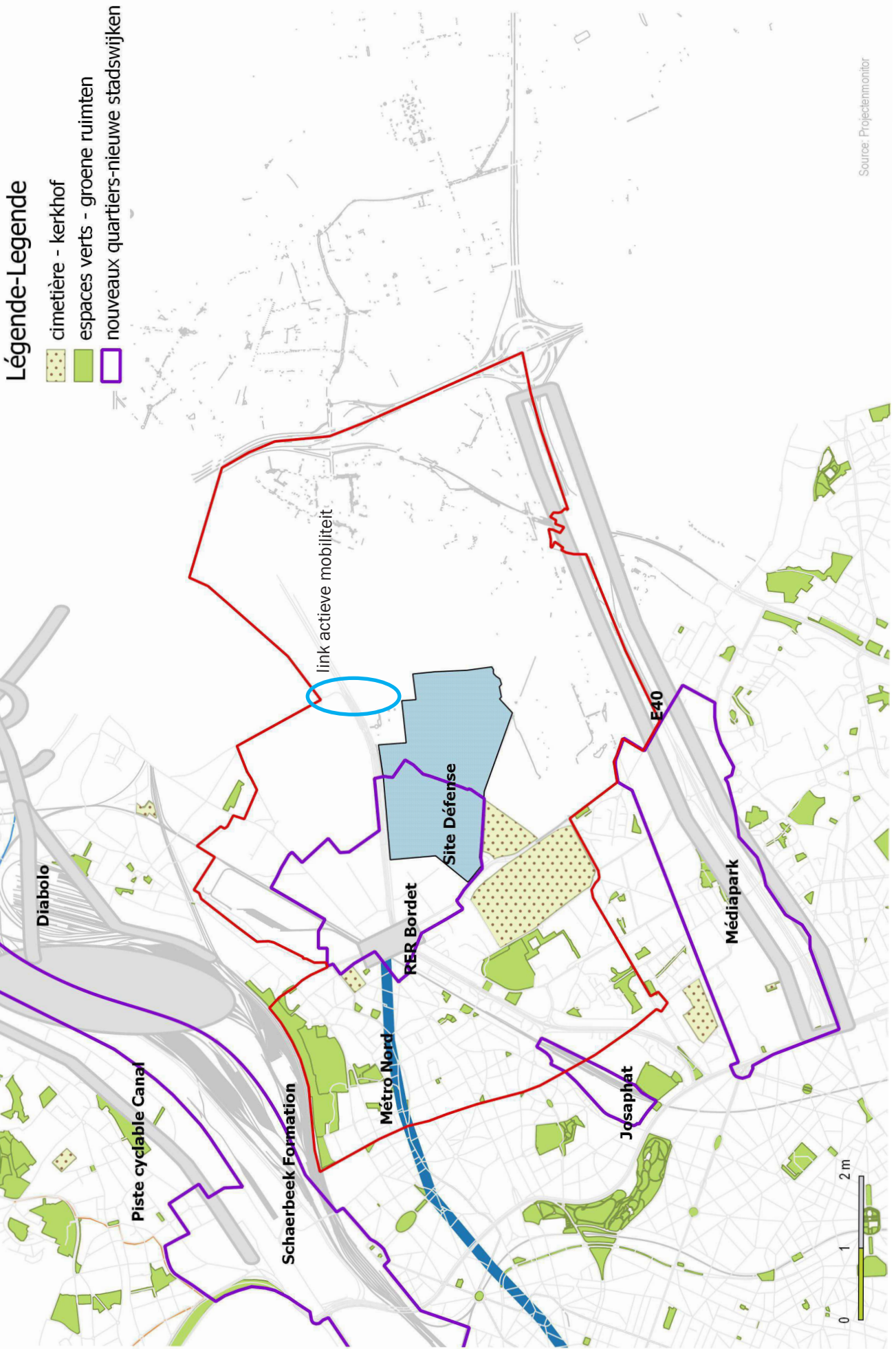
«Beter openbaar vervoer buiten spitsuren voorzien.»

«De reistijd met het openbaar vervoer voor de werknemers die vanuit het Brussels centrum komen, ligt zeer hoog (+1uur). Deze reistijd is even lang als die van iemand die met de wagen vanuit Antwerpen naar kantoor komt gereden.»

«De frequentie van de treinen is een zwak punt, zeker in combinatie met de vertrekuren die ongunstig vallen in functie van onze uurroosters.»

Bron: Bedrijfsvervoerplan voor grote ondernemingen, 2014 gerealiseerd door het Gewest (Leefmilieu Brussel en Brussel Mobiel).

LOCALISATION PROJETS MOBILITE



ER ZIJN VERSCHILLENDE PROJECTEN MET
BETREKKING TOT MOBILITEIT IN DE TOP :

- Recente herinrichting Leopold III (BHG)
- Diabolo ontsluiting (reeds werkzaam)
- Gewestelijk Express Net
- Metro Noord
- P&R Bordet
- Heraanleg RO

DOORSNEDE VAN DE TUNNEL BOULEVARD LÉOPOLD III

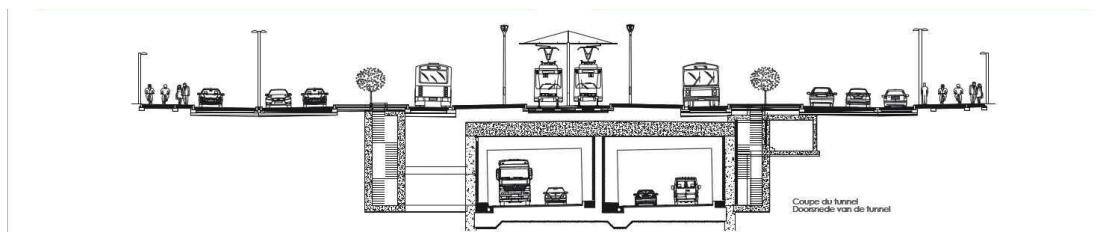


FOTO BOULEVARD LÉOPOLD III À HAUTEUR DE DA VINCI



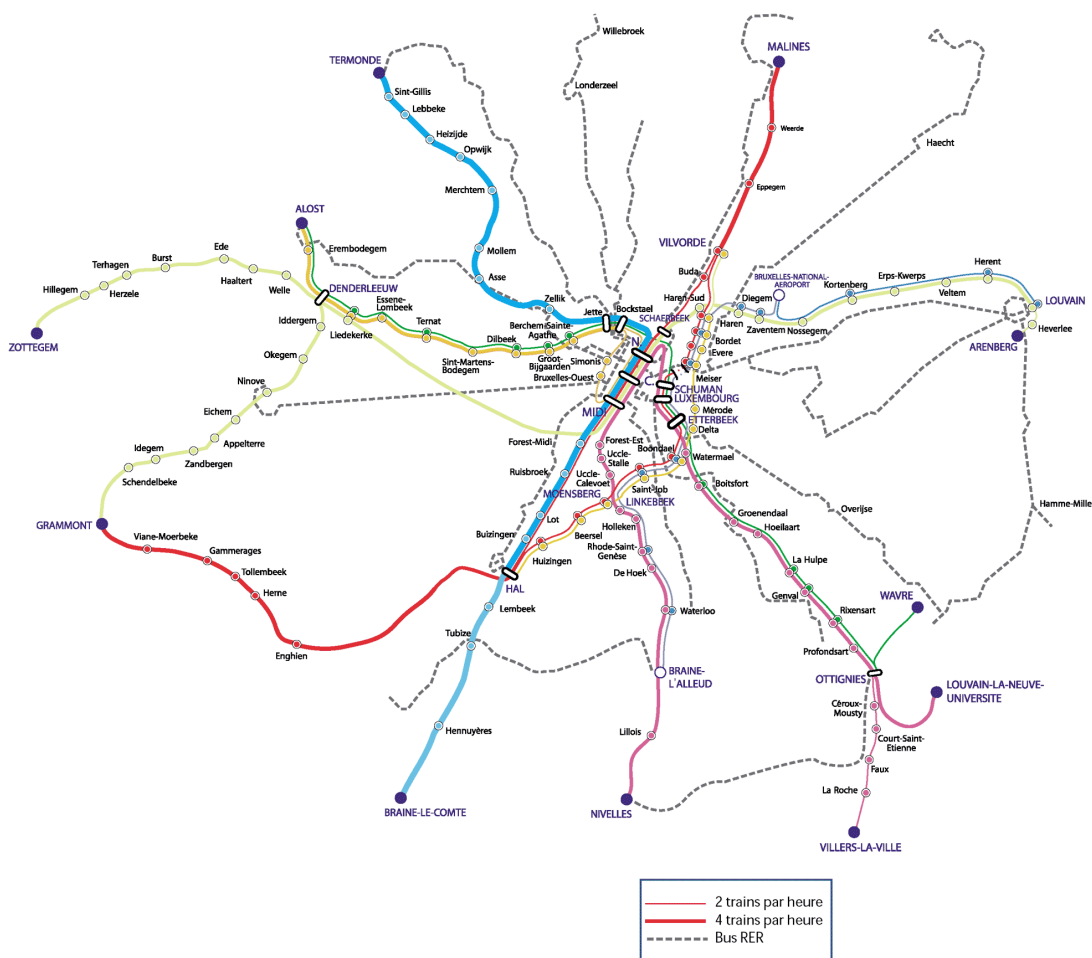
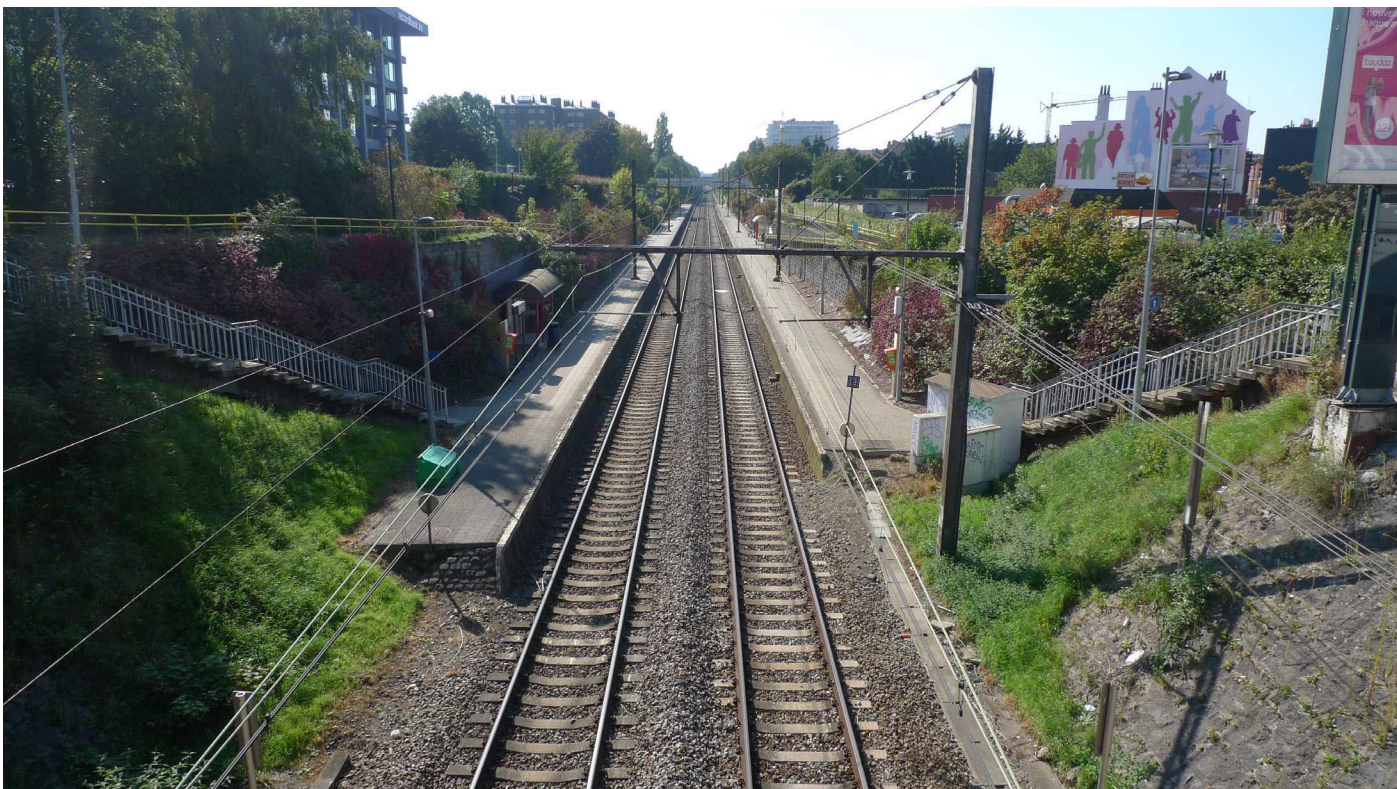
RECENT GEREALISEERDE MOBILITEITSPROJECTEN

VOLLEDIGE HERINRICHTING VAN DE LEOPOLD III-LAAN

De werkzaamheden aan de Leopold III-laan werden reeds opgeleverd in 2014.

Ze kunnen als volgt worden samengevat:

- bereikbaarheid van aangrenzende wijken verbeteren voor alle transportvormen (voetgangers, fietsers, openbaar vervoer, auto's);
- het aanbod van transportmiddelen evenwichtiger maken (op dit moment bijna uitsluitend gericht op auto's), ten voordele van het zachte weggebruik en het openbaar vervoer;
- het doorgaand verkeer scheiden van het bestemmingsverkeer, door de aanleg van een tunnel met 2x2 rijstroken waarop twee rotondes worden aangelegd voor de distributie op lokaal niveau;
- aanleg van een eigen bedding voor de toekomstige tramlijn ten zuiden van de Leopold III-laan, evenals een overstaphalte ter hoogte van de toekomstige NAVO-site en een terminus ter hoogte van Eurocontrol;
- het probleem van de verkeersopstoppingen oplossen met het oog op de geplande uitbreiding van de NAVO en de vestiging van nieuwe economische activiteiten aan de A201.



MOBILITEITSPROJECTEN: SPOOR

INDIENSTSTELLING DIABOLO

Het hoofddoel van het Diaboloproject is de ontsluiting van het spoorwegverkeer rond Brussels Airport door dit gedeeltelijk via Brussel te laten verlopen. Via de Diabolo is de luchthaven rechtstreeks verbonden met de spoorlijnen Mechelen/Antwerpen en Leuven/Luik.

Deze ontsluiting van het station van Brussels Airport is interessant voor de gebruikers van de bedrijfsterreinen in de TOP, die zich met de bus (De Lijn en MIVB) en in de toekomst ook met de tram, gemakkelijk naar de luchthaven kunnen verplaatsen.

< foto station Bordet

OP MIDDELLANGE TERMIJN INDIENSTSTELLING GEN

Wanneer het GEN in dienst treedt, zal het de bereikbaarheid van de TOP verbeteren. Het GEN-project gaat met name over lijn 26 die door Evere en Haren loopt, via de stations van Diegem, Zaventem en Brussels Airport.

Lijn 26 vormt het geraamte van een verbindingslijn die Halle met Vilvoorde verbindt, met 4 tot 6 treinen per uur in twee richtingen. In dat kader biedt de Schuman-Josaphattunnel een bijkomende capaciteit voor het Brusselse spoorwegnet om tijdwinst te creëren voor de spoorverbindingen tussen de Europese wijk en de assen Mechelen/Hasselt, Leuven/Luik en Brussels Airport.

GEWESTELIJK EXPRESNET

< Bron NMBS

LE METRO LIGNE 3

Une nouvelle ligne de métro pour mieux bouger, mieux vivre !

Rapidité

Accès rapide d'un point à un autre dans la commune et vers le centre-ville

Vitesse commerciale : 30 km/h

Gare du Nord – Bordet : 15 min

Confort

Moins de perturbations dues au trafic en surface, confort des véhicules, meilleur accès en chaise roulante et avec poussettes, escalators, ascenseurs, intermodalité confortable entre bus et tram...

Meilleure liaison

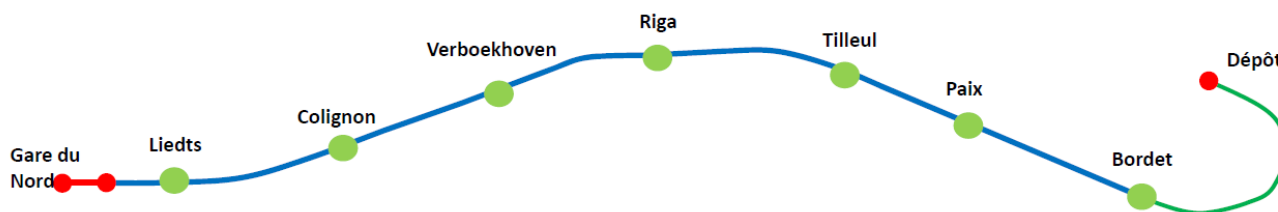
Moins d'isolement de certains quartiers sans offre satisfaisante

Meilleure fréquence

Plus souvent et plus régulier
3 min (heure de pointe)

Augmentation de la capacité

Plus de places disponibles (2024 : 59 000 passagers entre 7h et 9h)

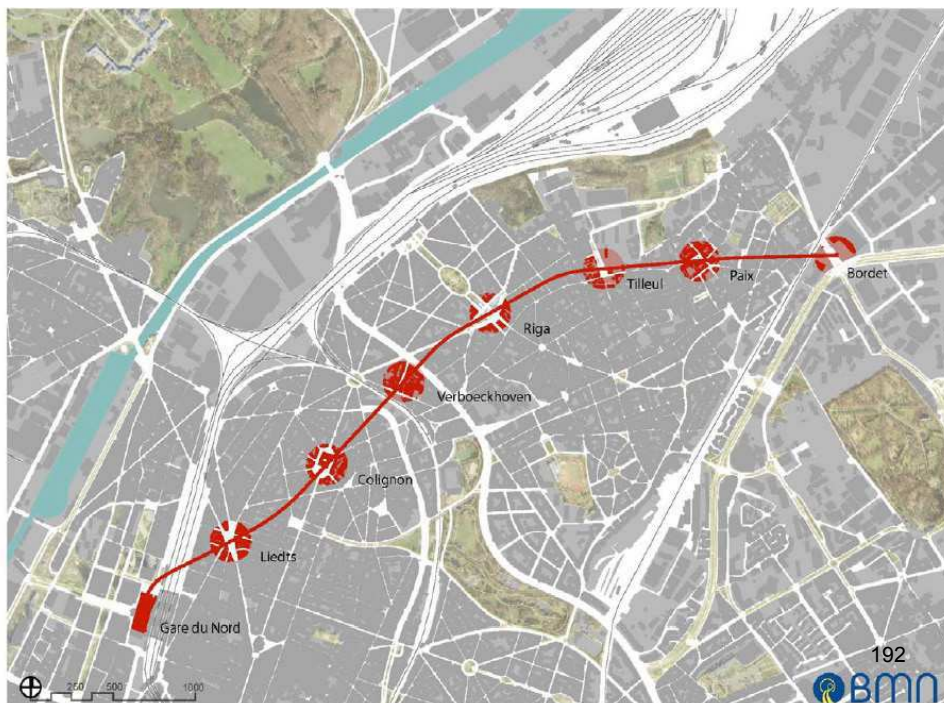


Sur Schaerbeek

- Liedts
- Colignon
- Verboekhoven
- Riga

Sur Evere/ Ville de Bxl

- Tilleul
- Paix
- Bordet



MOBILITEITSPROJECTEN: OPENBAAR VERVOER

PROJECT METRO-NOORD

De toekomstige metrolijn 3 (die het Albertplein verbindt met het station Bordet) bestaat al gedeeltelijk, met de premetro tussen Albert en het Noordstation. De volledige ingebruikname van de lijn vraagt een aanpassing van het bestaande stuk, zodat de metro hierdoor kan rijden en verder kan rijden naar Bordet. Na de goedkeuring van het tracé door de Brusselse regering werken Beliris en het studiebureau (Brussel Metro Noord) het project verder uit, zodat eind 2016, begin 2017 een aanvraag voor de stedenbouwkundige vergunning kan worden ingediend.

TRACÉ METRO NOORD

< Bron: Beliris, Bureau Metro Nord-Noord

Meerdere doelstellingen liggen aan de basis van dit omvangrijke project:

- een snellere verbinding naar het stadscentrum creëren (15 min.),
- het isolement van bepaalde wijken opheffen,
- de reizigerscapaciteit vergroten,
- beschikken over een comfortabeler tracé,
- een hogere frequentie bereiken (van 3 minuten).

De studie omvat de aanleg van een tunnel van 5 km met 7 nieuwe stations en een nieuwe remise in Haren.

Timing :

- midden 2016: afronding van het gedetailleerde onderzoek
- eind 2016: aanvraag van vergunningen
- 2019: start van de werkzaamheden
- 2024: indiensttreding

Op lange termijn kan een verlenging van metro Noord naar Haren worden overwogen om de intermodaliteit met de trein te garanderen.

TRACÉ METRO NOORD

<Bron: Beliris, Bureau Metro Nord-Noord



MOBILITEITSPROJECTEN: TRANSITPARKING BORDET

CONTEXT

Het Parkeeragentschap en Brussel Mobiliteit onderzoeken op welke plaats en op welke manier (naast het toekomstige metro- en GEN-station Bordet) een P+R van minstens 500 plaatsen kan worden gerealiseerd in overleg met alle potentiële partners.

LIGGING

Met de uitbreiding van het metronet met de toekomstige lijn 3 wordt Bordet een belangrijk intermodaal knooppunt in het noordoosten van het Brussels Gewest.

Naast een eindhalte van de metro zal bij Bordet ook een belangrijk GEN-station komen met vier lijnen (S-7, S-4, S-5, S-9).

Bovendien is deze site goed verbonden met de Ring via de Leopold III-laan en de Haachtsesteenweg.

Via Citydev en de MIVB beschikt het Brussels Gewest er over grond.

Naast het metrostation is er ook een eindhalte van de bus gepland op de parking van ING, niet alleen voor de MIVB-bussen, maar ook voor de bussen van De Lijn die uit de rand komen. De MIVB en De Lijn kunnen dus een eindhalte aanbieden bij Bordet, waar een verbinding met de metro en tram 62 mogelijk is.

MOBILITEITSPROJECTEN: HERAANLEG RO (VLAAMS GEWEST)

WERKEN AAN DE RING: DOORGAAND EN LOKAAL VERKEER FYSISCH SCHEIDEN

Doel is doorgaand en lokaal verkeer fysisch van elkaar te scheiden op (dit deel van de) Ring. Hier is een bijkomende rijstrook voor nodig. Belangrijk hierbij is de signalisatie zodat mensen op tijd kiezen voor de afslag. Door de scheiding te creëren is het mogelijk dat de mensen die nu door Brussel rijden mogelijk de ring nemen, waardoor het lokale verkeer wordt ontlast.

Het is echter een zone met verzadigd wegverkeer; alle nieuwe ontwikkelingen dienen aan te sluiten op het openbaar vervoer.

Het voorontwerp wordt momenteel gefinaliseerd. Alle andere processen (MER+RUP+vergunningstraject) moeten nog doorlopen worden. Dit project is momenteel nog niet opgenomen in de begroting van het Vlaams Gewest.

DOELSTELLINGEN EN PRIORITEITEN

- *Mobiliteitseffecten onderzoeken en integreren bij het definiëren van de programmatie voor de operationele perimeter.*
- *Het bestaande openbaar vervoer promoten bij de gebruikers in de TOP en enkele verbindingen verbeteren buiten de spitsuren. Leesbare en toegankelijke openbaarvervoeralternatieven aanbieden.*
- *Verdichten rond de knooppunten van het openbaar vervoer (Bordet) gezien de gerealiseerde en geplande investeringen in het openbaar vervoer. Door bureau- en woonfuncties te vermengen kan men efficiënter gebruik maken van de lijnen van openbaar vervoer.*
- *Rekening houden met de goede bereikbaarheid van de hele site (langs de Leopold III-laan) met het openbaar vervoer om de geschikte functies te ontwikkelen.*
- *De ontsluitingswegen van de projectsite dienen te worden afgestemd op de inplanting van de haltes van het openbaar vervoer aan de Leopold-III-laan.*
- *Als het exacte programma voor de Defensie-NAVO-site is bepaald, zal een meer gedetailleerde visie op het openbaar vervoerbeleid nodig zijn om de site te ontsluiten.*
- *Het huidige netwerk van zacht weggebruik verbeteren door de openstelling van de NAVO-Defensie-site.*
- *Een globale, integrerende visie, met een visueel en functioneel sterk concept, is belangrijk voor de Leopold -III-laan, gezien deze een nieuwe 'toegang tot de stad' wordt.*
- *De mobiliteitsinfrastructuur dient ingebed te worden in het landschap op een zodanige wijze dat deze de leef- en werkomgeving niet domineert. Een hoge landschapskwaliteit is drager voor een sterker imago en dus een grotere aantrekkelijkheid van het gebied.*
- *Ontbrekende verbindingen aanleggen/creëren voor voetgangers en fietsers. Daarnaast is een algemene reflectie gewenst mbt de oversteekbaarheid door de zachte weggebruiker tussen Bordet en de gewestelijke grens ten einde lange omwegen te voet te vermijden aan weerszijden van de laan.*

09 /
L E E F M I L I E U

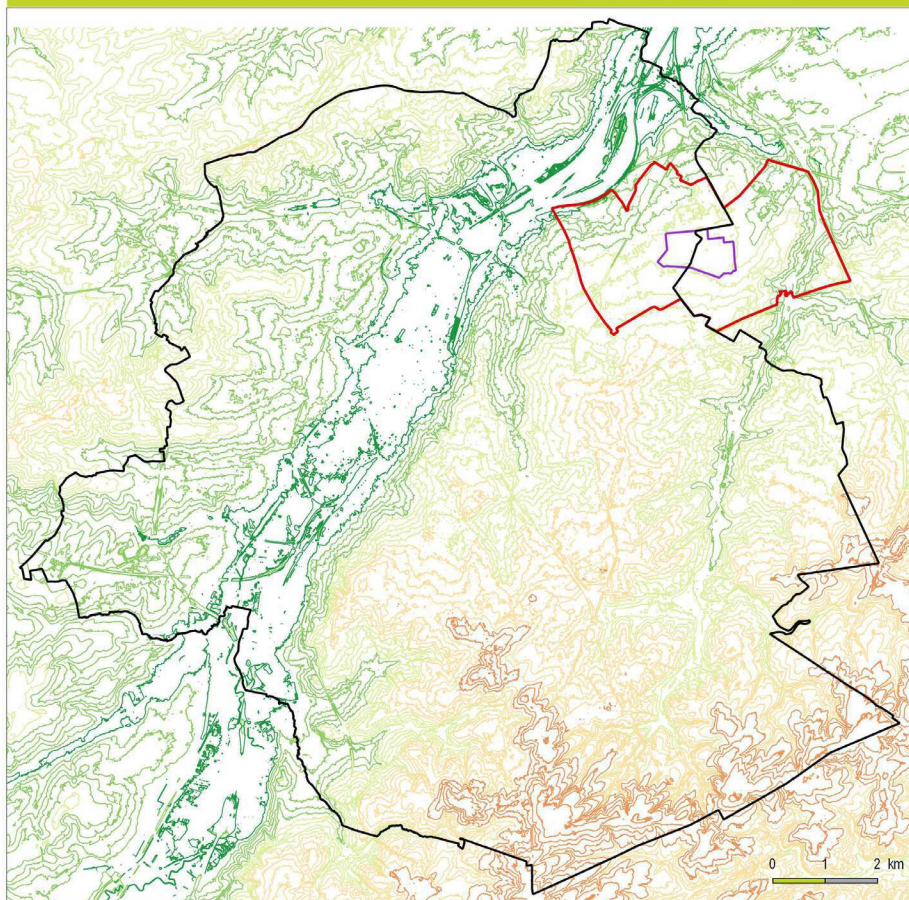


VASTSTELLINGEN

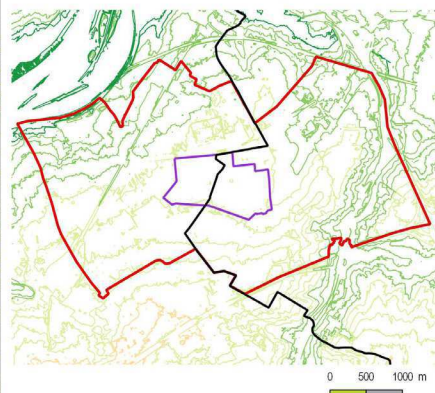
DE SITE IS GELEGEN OP EEN PLATEAU EN ONDERVINDT GELUIDSOVERLAST EN LUCHTVERVUILING

- *De zone is gelegen op het Brabants Plateau, tussen de Woluwe- en de Zennevallei.*
- *Bodemverontreiniging is beperkt tot een aantal punten op de site van Defensie.*
- *De TOP bevindt zich in de geluidszone, voor multi expositie, van 60-65 dB. Geluidshinder wordt voornamelijk veroorzaakt door lucht- en wegverkeer en overschrijdt de geluidsdrempels die opgelegd zijn door WHO.*
- *De TOP is onderhevig aan NO₂ luchtvervuiling, voornamelijk langs de grote verkeersaders.*

RELIEF - RELIEF



Zoom sur l'OTAN - Zoom op NATO



Altitude - Hoogte

— 0 - 25

— 25 - 50

— 50 - 75

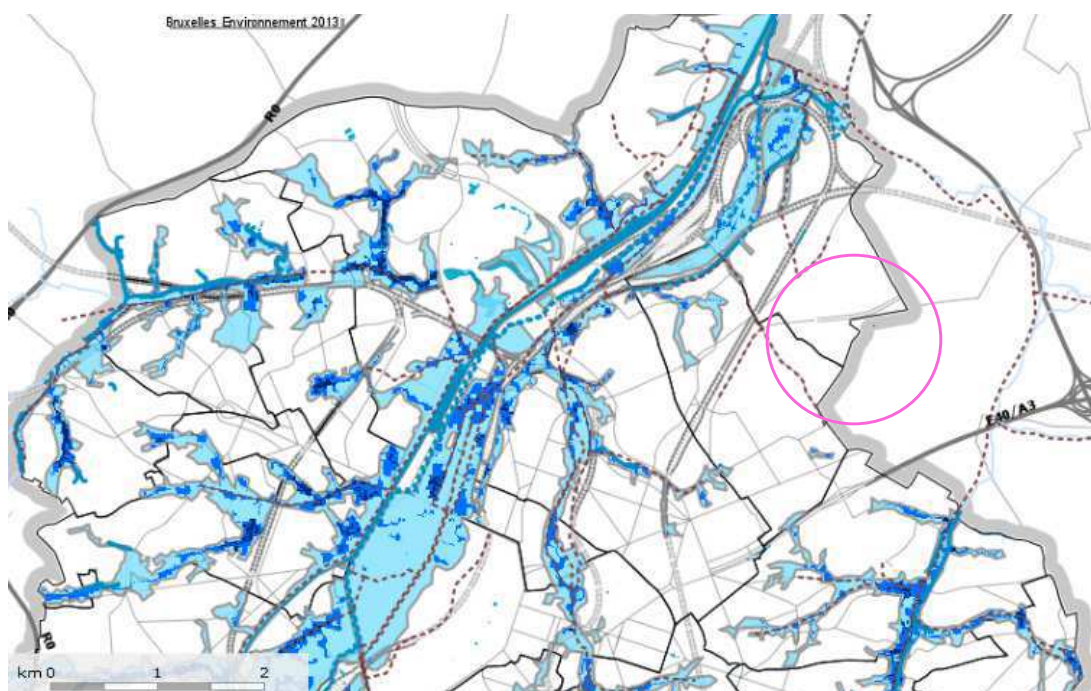
— 75 - 100

□ POT - TOP

□ périmètre opérationnel - operationele perimeter

□ Limite régionale - Gewestelijke grens

ADT
ATO . brussels
AGENCE DE DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL ASBL
AGENCIJSKOP VOOR TERRITORIALE ONTWIKKELING ASBL
Source: DHMWI AGIV, UrbAdm2015Q1, ADT



LEEFMILIEU

TOPOGRAFIE

Het reliëf op de locatie van de site van Defensie wordt bepaald door de Woluwe- en Zennevallei. De site ligt op het Brabants leemplateau in Midden-België, dat ten oosten van de Zenne- en Woluwevallei gesitueerd is, op een hoogte van om en bij de 50m boven het zeeniveau. Deze lage leemplateaus die gevormd werden gedurende de Caledonische plooiing vormen de vruchtbaarste grond van België.

Doorheen de jaren hebben zich een aantal kunstmatige ingrepen voorgedaan waardoor de oorspronkelijke natuurlijke processen grondig gewijzigd zijn (vb. de ophoging van de industriezone op het overstromingsgebied van de Zenne en Woluwe).

De kleine hoogteverschillen op het plateau zelf kunnen toegeschreven worden aan de urbanisatie van het gebied.

<kaart ATO

HYDROGRAFIE

De valleigebieden zijn zeer kwetsbaar omwille van hun bodemsamenstelling. Op het plateau waarop de TOP zich situeert, stroomopwaarts van het overstromingsgebied, is weinig wateroverlast.

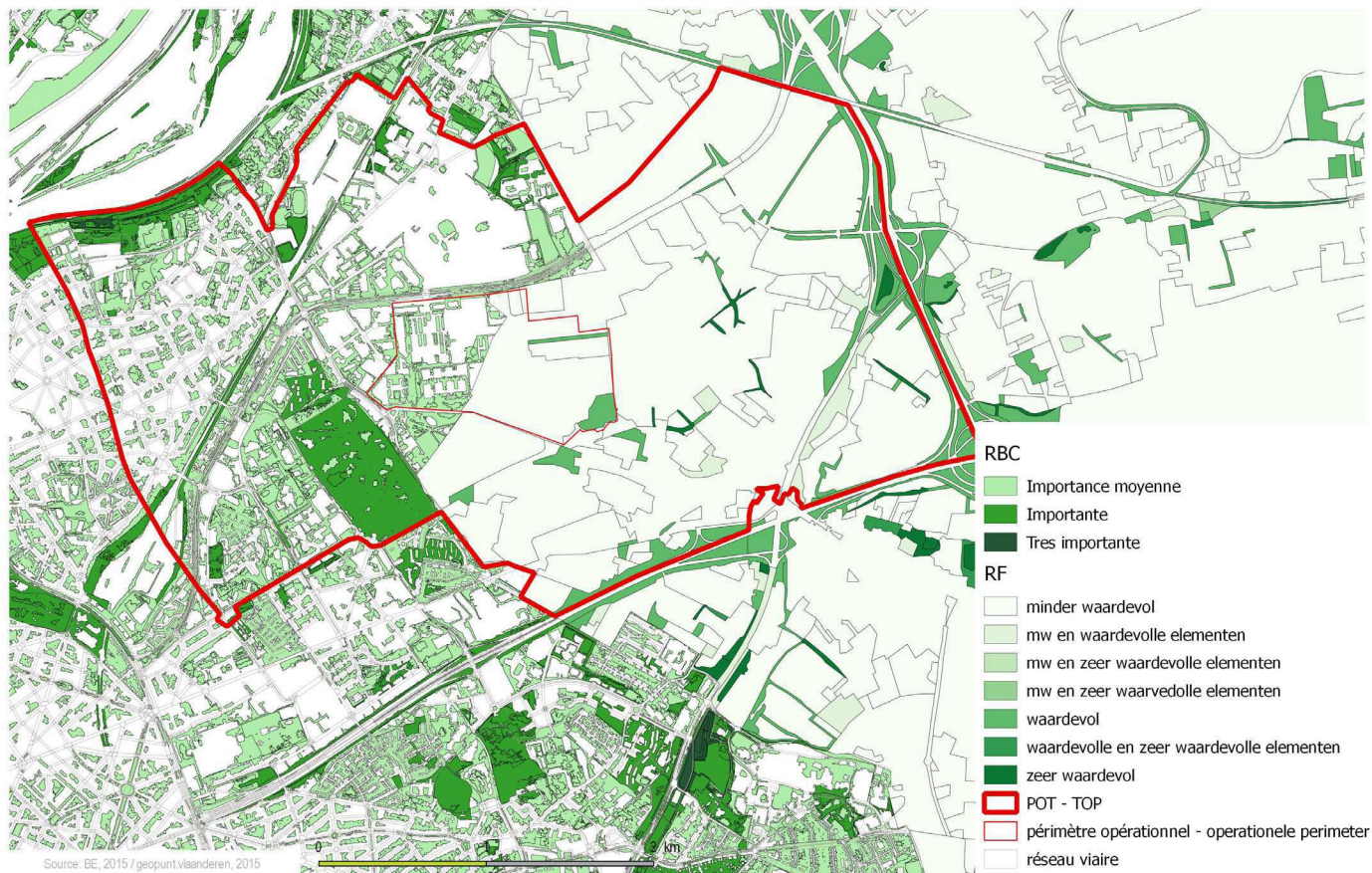
Een verdere verharding van het plateau kan mogelijk wel een invloed op de valleien hebben en er wateroverlast bezorgen.

Het Woluweveld behoort tot het hydrografisch deelbekken van de Woluwe. Het Woluweveld watert dus af naar de Woluwe. De biologische waterkwaliteit van de omgeving werd op slechts één locatie bepaald. Bij het binnenstromen in Zaventem heeft de Woluwe een goede biologische kwaliteit. Bij het binnenlopen in het Vlaams Gewest daalt de waterkwaliteit snel.

OVERSTROMINGSGBIED

<Leefmilieu Brussel, 2013

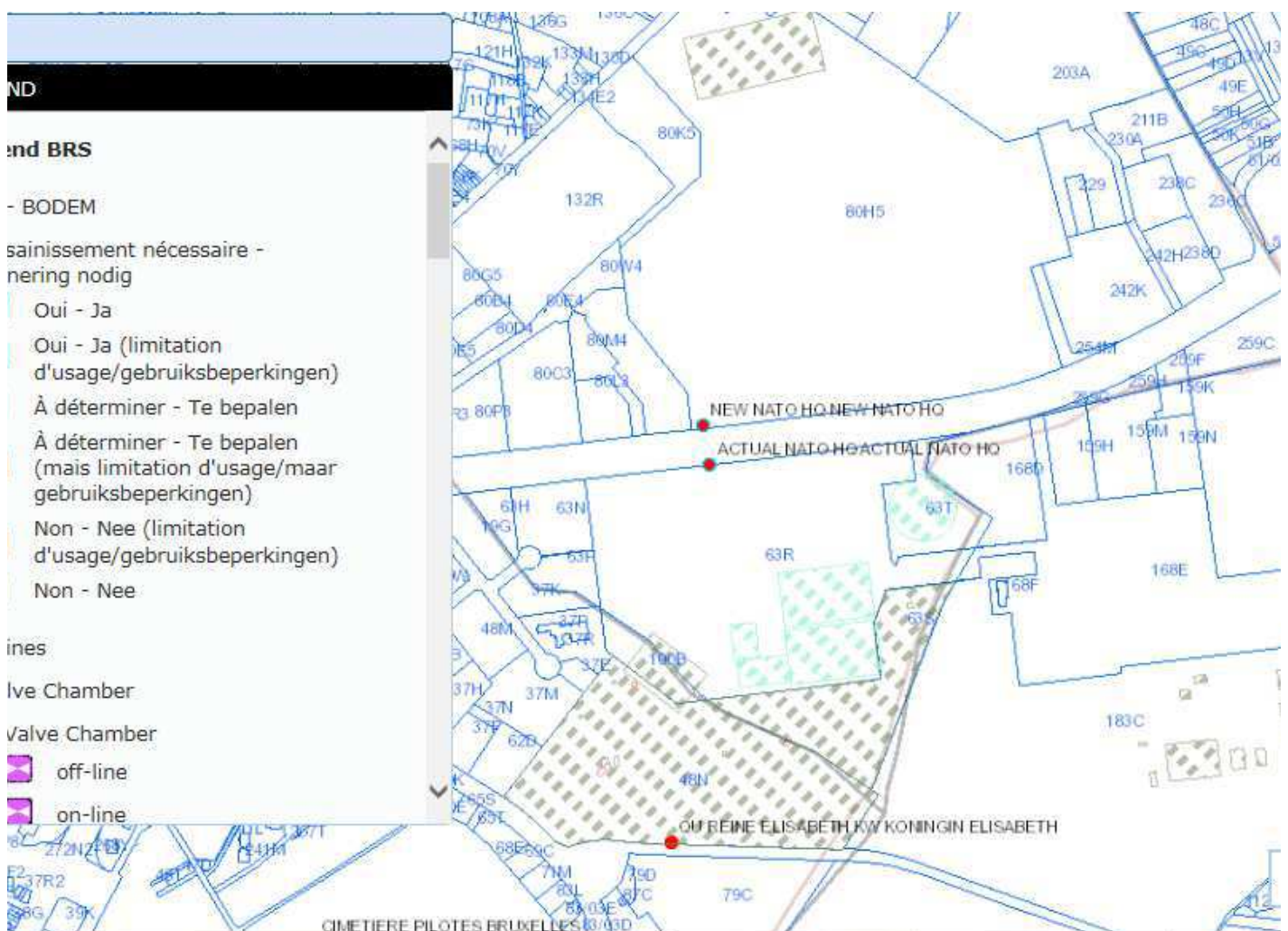
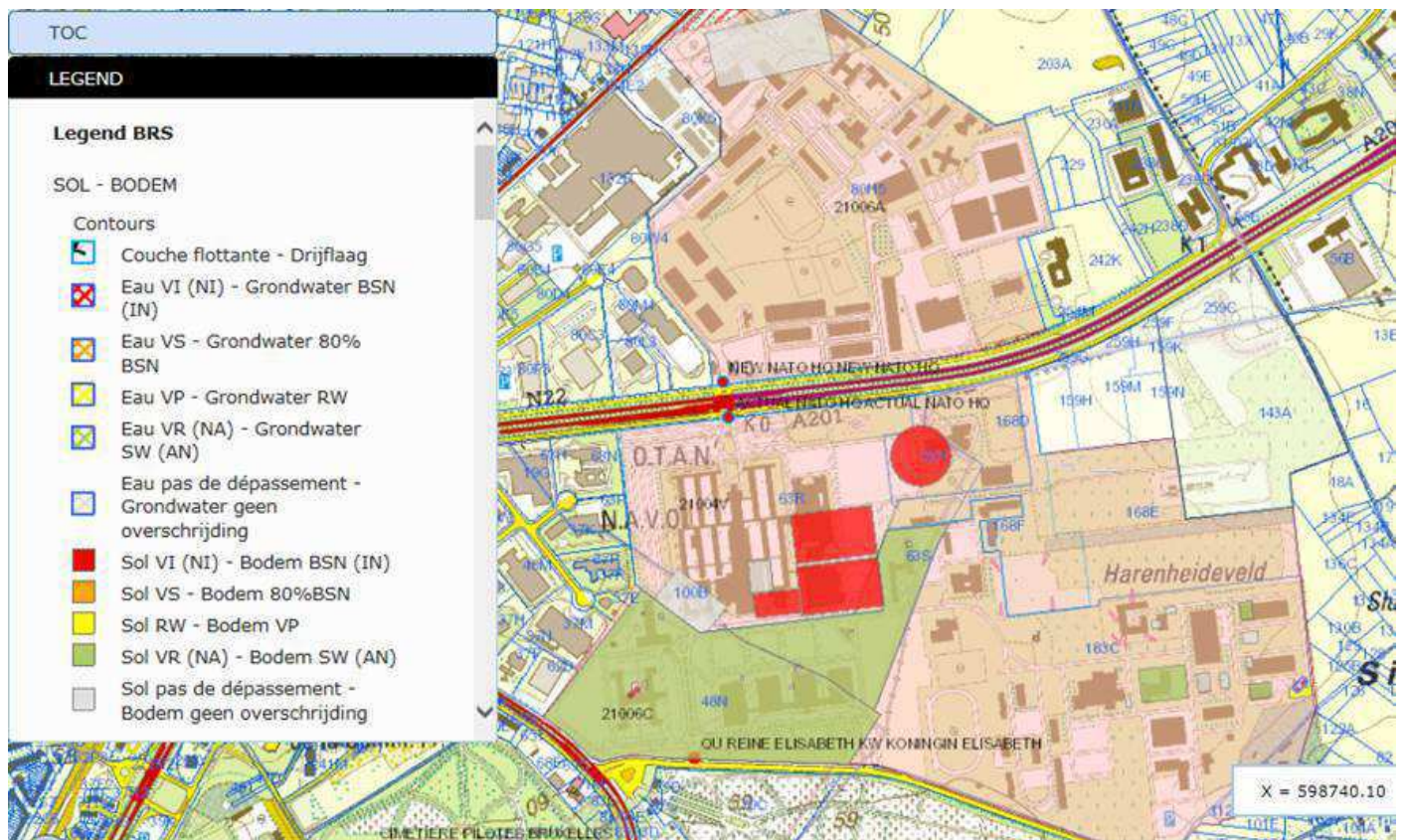
VALEUR ECOLOGIQUE - ECOLOGISCH BELANG



LEEFMILIEU

ECOLOGISCH NETWERK

Verschillende groene en open ruimtes in de TOP (en omgeving) hebben een belangrijke ecologische waarde. Het groene netwerk bestaat uit zowel publieke als private gronden: het Kerkhof van Brussel, het Moeraske, de Woluwevallei, holle wegen en spoorwegverbindingen.



LEEFMILIEU

BODEMVERVUILING

Voor de Defensiesite onderscheiden we de volgende niveaus van vervuiling:

0. Mogelijk verontreinigde percelen: elk terrein waarop een risicoactiviteit of vervuiling aanwezig was of is. Er zijn twee mogelijkheden: het perceel is nooit het onderwerp geweest van een verkennend bodemonderzoek (VBO), het equivalent van een OBO (oriënterend bodemonderzoek), de eerste fase van een bodemonderzoek, of er is wel een VBO uitgevoerd, maar er is een risicoactiviteit blijven voortduren na dit VBO (een nieuwe vervuiling is dus mogelijk).

1. Niet-verontreinigd perceel: er is een VBO uitgevoerd en er is geen vervuiling aangetroffen.

2. Licht verontreinigd perceel zonder risico: er is een VBO uitgevoerd, maar de interventiewaarden zijn niet overschreden.

3. Verontreinigd perceel zonder risico: er is een VBO, een gedetailleerd onderzoek en een risicoanalyse uitgevoerd en er zijn overschrijdingen van de interventiewaarde, maar er is geen enkele sanering nodig (hoewel beperkingen in het gebruik mogelijk zijn).

4. Verontreinigd perceel in behandeling: een VBO heeft overschrijdingen van de interventiewaarden aangetoond en er zijn hetzij bijkomende onderzoeken nodig (gedetailleerd onderzoek saneringsprojecten, ...), hetzij een sanering.

Bron: Defensie, 2016

- Nieuw NAVO-hoofdkwartier (Brussels Gewest): categorie 1 en 0 overlappend.

--> Er is een Verkennend Bodem Onderzoek (VBO) uitgevoerd in het verleden, dat heeft aangetoond dat de site niet vervuild is (=1). Er is een milieuvergunning aangevraagd voor het nieuwe complex, die bestaat uit risicoactiviteiten die de site mogelijkerwijze kunnen vervuilen.

Leefmilieu Brussel baseert zich op de vergunning om de percelen in categorieën in te delen. De site bevindt zich dus in categorie 0. Dat wil zeggen dat bij de sluiting van de site een VBO nodig zal zijn. Het wil absoluut niet zeggen dat een oude vervuiling mogelijk wordt geacht.

- Oud NAVO-hoofdkwartier en Kwartier Koningin Elizabeth (Brussels Gewest): categorie 4 en 0 overlappend.

--> Er loopt een gedetailleerd onderzoek in een aantal zones, omdat vervuiling boven de interventiewaarde is aangetroffen. Eén vervuilde zone is voldoende om het hele kadastrale perceel in categorie 4 in te delen. Omdat de risicoactiviteiten voortduren, blijft het risico bestaan en behoort de site eveneens tot categorie 0.

- Kwartier Koningin Elizabeth: Vlaams gedeelte: Een vervuiling van het containerpark vereist een Bijkomend Bodem Onderzoek (BBO) en misschien een sanering. Dit BBO is gepland voor het tweede semester van 2016.


< Bron: Defensie, 2015

< Bron: Defensie, 2015



Inventaire

Inventaire sol

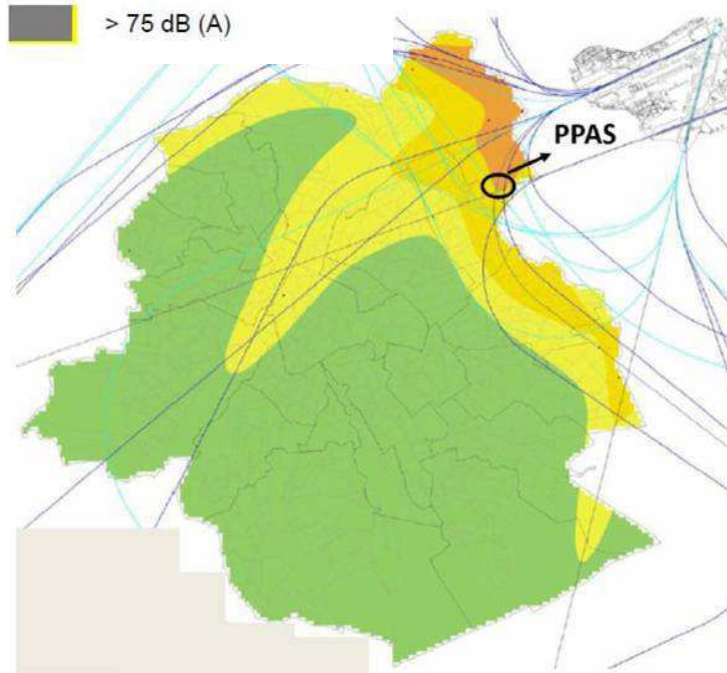
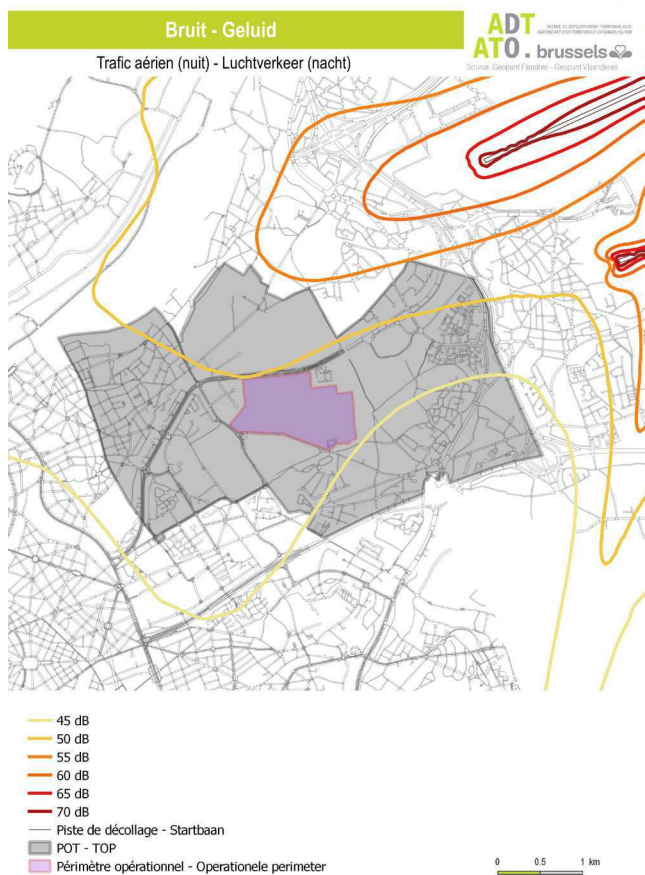
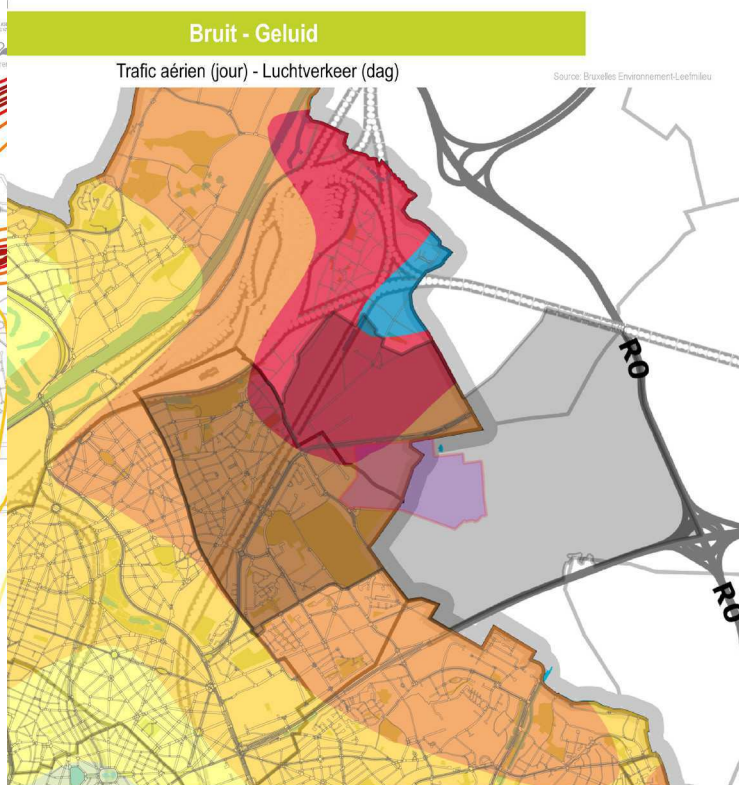
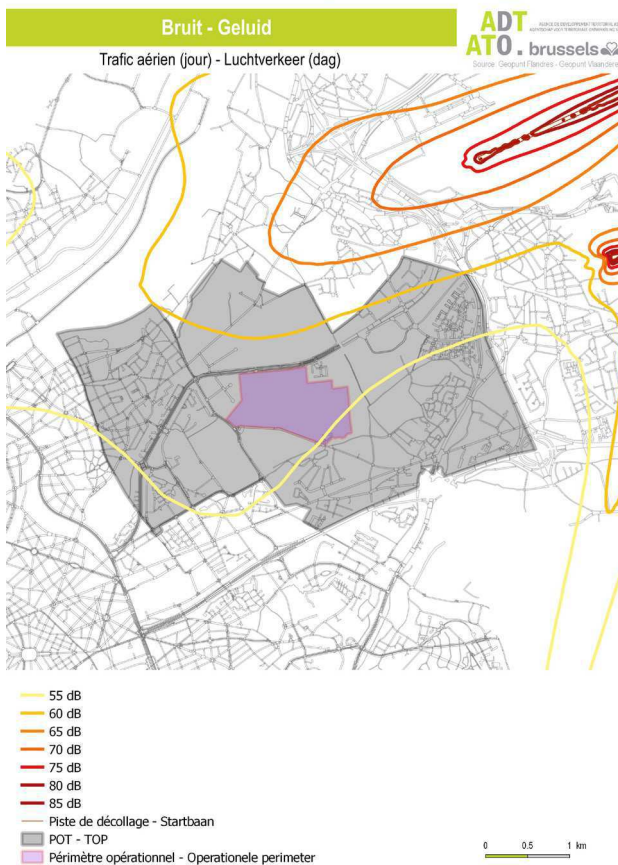
- | | |
|---|---|
|  Catégorie 0 |  Catégorie 0 + 1 |
|  Catégorie 0 + 2 |  Catégorie 0 + 3 |
|  Catégorie 0 + 4 |  Catégorie 1 |
|  Catégorie 2 |  Catégorie 3 |
|  Catégorie 4 | |

Bron: Leefmilieu Brussel, 2016

Situatie betreffende de bodemonderzoeken:

- Nieuw NAVO-hoofdkwartier: er is een VBO verricht voor de vergunningaanvraag. Er is geen bodemvervuiling.
- Oud NAVO-hoofdkwartier: na het VBO is een gedetailleerd onderzoek gestart in de zomer van 2015. De totale vervuiling is al afgebakend, behalve voor één zone (nog 2 boringen nodig). De vervuiling heeft een beperkte omvang.
- Kwartier Koningin Elisabeth, Brussels gedeelte: er is begin 2015 een VBO en een gedetailleerd onderzoek uitgevoerd. Een kleinschalige vervuiling (bij blok 4) en een grotere vervuiling van de stookolietanks (van blok 1) moeten worden gesaneerd. In beide gevallen gaat het om stookolie. Eind 2015 heeft de stookolieleverancier de vervuiling bij blok 1 verergerd door de tijdelijke stookolietank te laten overlopen. Er is dus een nieuw gedetailleerd onderzoek nodig. Als dit nieuwe onderzoek is afgerond, zal een globaal saneringsproject worden besteld.
- Kwartier Koningin Elisabeth, Vlaams gedeelte: een vervuiling van het containerpark vereist een BBO en misschien een sanering. Dit BBO is gepland voor het tweede semester van 2016.

< Bron: Defensie, 2015



GELUIDSHINDER

Lawaai wordt als een belangrijke bron van overlast beschouwd in het Brussels Gewest. Rust en stilte zijn namelijk centrale elementen in de levenskwaliteit en attractiviteit binnen een stedelijke omgeving. Leefmilieu Brussel, evenals het Departement Leefmilieu, Natuur en Energie van de Vlaamse overheid, hebben onderzoek gevoerd naar de geluidshinder veroorzaakt door verkeer. Hiervoor werd verkeer opgesplitst in drie componenten, namelijk lucht-, spoor- en wegverkeer.

LUCHTVERKEER

De TOP is gelegen in de nabijheid van Brussels Airport, en situeert zich meer bepaald onder de opstijgingsroutes, waardoor een belangrijke geluidsoverlast ondervonden wordt.

De geluidshinder overdag veroorzaakt door het luchtverkeer binnen de TOP ligt tussen de 55 en 60 dB, terwijl het geluid er 's nachts tussen 45 en 50 dB bedraagt.

Het Brussels Gewest wenst enkel een preventief ruimtelijkeordeningsbeleid te voeren, dat alleen doeltreffend kan zijn indien het geluid voldoende stabiel is. Dat wordt bereikt door een stabiele verdeling van de luchttrajecten en vliegbewegingen en dus door overeenkomsten over de exploitatie en het gebruik van de luchthaven op lange termijn. Dat is op dit moment niet het geval.

In zijn ontwerpactieplan tegen geluidsoverlast door het luchtverkeer (dat zich momenteel in de goedkeuringfase bevindt) is het Vlaams Gewest van mening dat er op zijn grondgebied een min of meer stabiele zone met verhoogde geluidshinder is, waarin het een aangepast planologisch beleid kan ontwikkelen, dat wil zeggen het vermijden van de toekomstige ontwikkeling van functies die gevoelig zijn voor geluid en het vermijden van de vestiging van nieuwe residentiële of andere functies die gevoelig zijn voor geluid zonder adequate structurele aanpassingen (geluidsisolatie en ventilatiesystemen met geluidsisolatie).

Deze zone wordt gedefinieerd door de volgende geluidsniveaus:
 - L den > 65dB(A)
 - L night > 55dB(A).

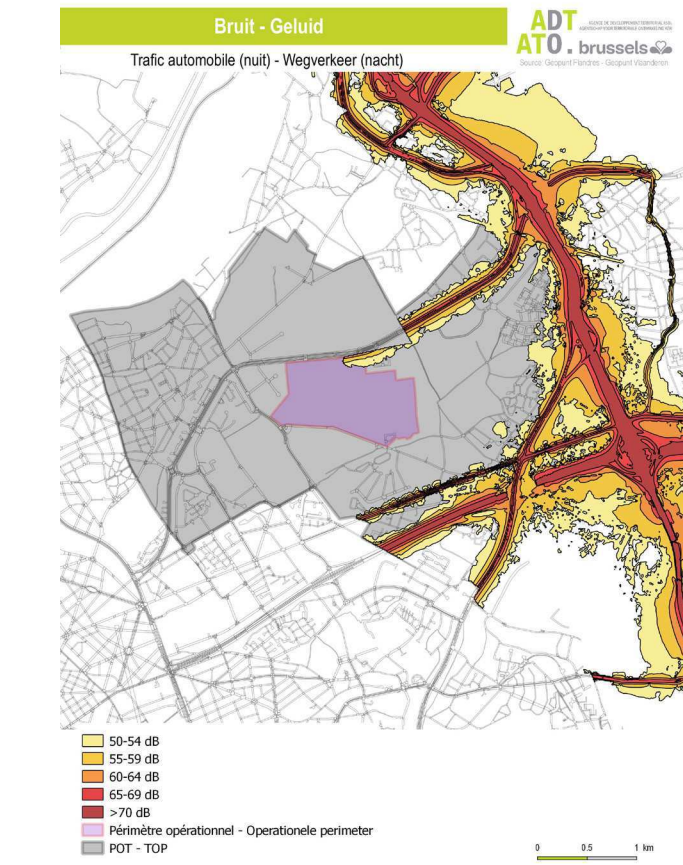
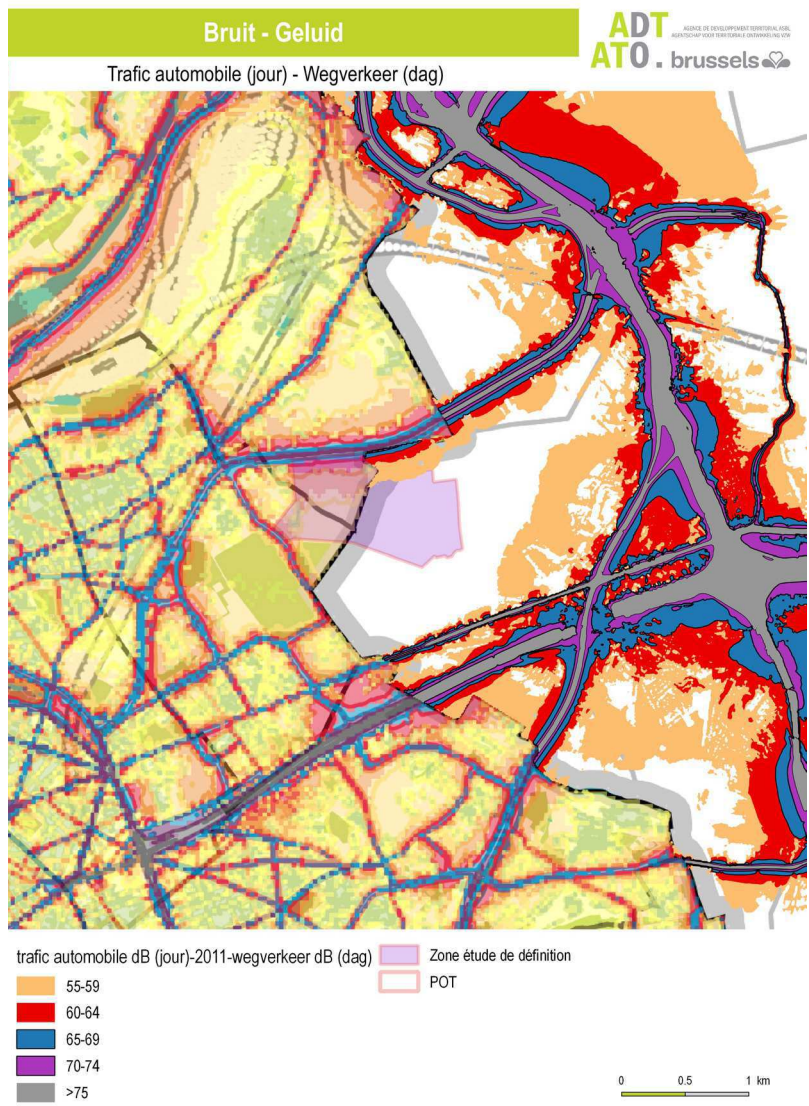
Deze geluidsniveaus voor het luchtverkeer gelden niet voor de TOP.

Daarnaast kan men een constructie opzetten om te voldoen aan de normen voor geluidsisolatie (NBN S01-400) die van kracht zijn voor onder meer geluidsoverlast van het vlieg- en wegverkeer.

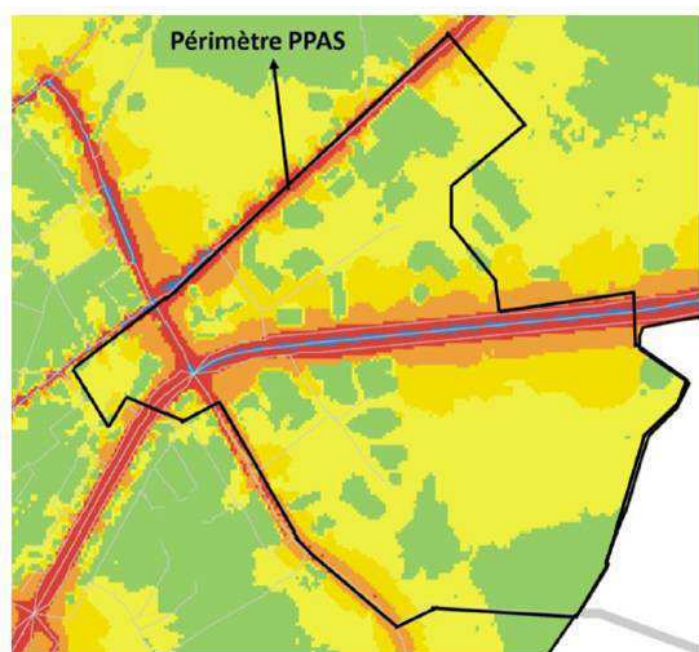
Bron: Geluidshinder door het verkeer, Strategische kaart voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, Leefmilieu Brussel en Vlaamse overheid/ DEPARTEMENT LEEFMILIEU, NATUUR & ENERGIE Afdeling Lucht, Hinder, Risicobeheer, Milieu&Gezondheid/ Dienst Milieuhinder

LEGENDE

	<= 45 dB (A)
	45-50 dB (A)
	50-55 dB (A)
	55-60 dB (A)
	60-65 dB (A)
	65-70 dB (A)
	> 70 dB (A)



Trafic routier de nuit



WEGVERKEER

Het wegverkeer heeft ook een belangrijke impact op de geluidshinder in de regio. De TOP situeert zich te midden van een zeer dicht en belangrijk wegennet. Hinder wordt voornamelijk in de directe omgeving van de verkeerswegen en vooral nabij grote verkeersaders vastgesteld (Ring, Leopold III laan, ...). Het geluid bereikt waarden tot 75 dB (overdag).

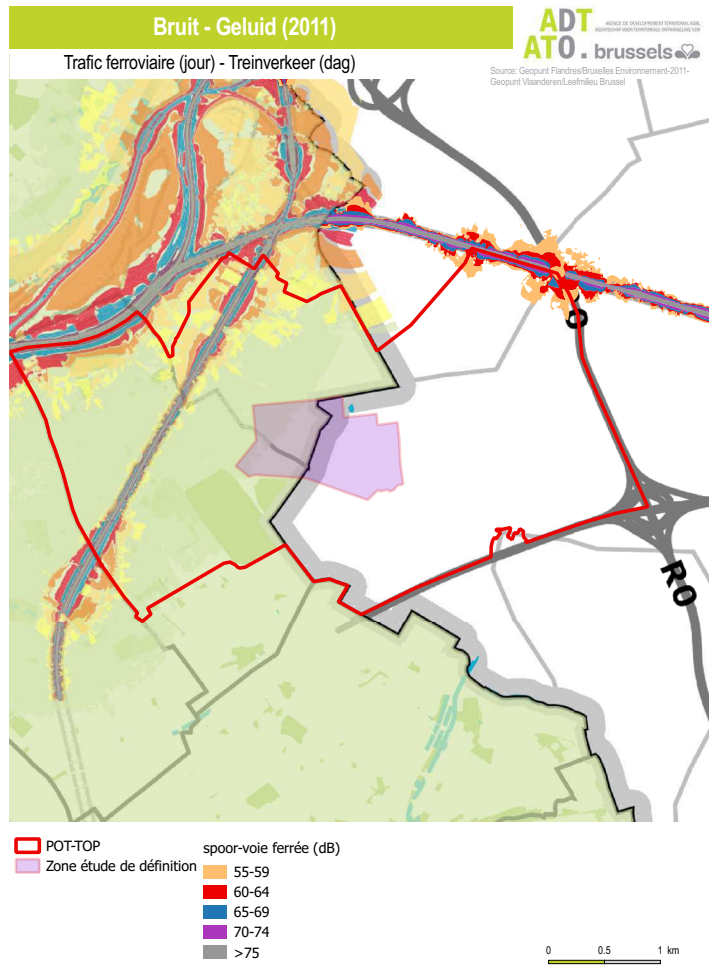
De hoogste waarden worden gemeten in de onmiddellijke nabijheid van de Leopold III-laan. De geluidsniveaus zijn vooral hoog in deze omgeving omdat er weinig geluidsbarrières zijn.

Er is een duidelijk verschil in geluidshinder tussen dag en nacht. De reden hiervoor is dat er 's nachts aanzienlijk minder autoverkeer is. De geluidsniveaus liggen gemiddeld 10 dB lager dan overdag (tussen de 55 en 65 dB).

Het ontwikkelen van maatregelen om de snelheid van motorvoertuigen in de stad te verminderen, is een maatregel die zou kunnen bijdragen tot een beter geluidsklimaat in de omgeving.

Om de bebouwde omgeving van geluidshinder te vrijwaren, kan de inrichting van bufferzones eveneens een oplossing bieden. Ook de plaats van de gebouwen ten opzichte van elkaar is akoestisch van groot belang. Zo vormt het plaatsen van hoge gebouwen met een minder gevoelige bestemming aan de autoweg een geluidsbescherming voor de achterliggende zone/gebouwen.

*Bron: Geluidshinder door het verkeer,
Strategische kaart voor het Brussels
Hoofdstedelijk Gewest, Leefmilieu
Brussel
en
Vlaamse overheid/DEPARTEMENT
LEEFMILIEU, NATUUR & ENERGIE
Afdeling Lucht, Hinder, Risicobeheer,
Milieu&Gezondheid/
Dienst Milieuhinder*



SPOORVERKEER

De invloed van het spoorverkeer is zeer beperkt in de TOP. Het treinverkeer situeert zich net aan de grens van de TOP, ten westen (langs de site van Josapath) en in het noordoosten, maar de invloed hiervan reikt niet tot in de TOP. 's Nachts veroorzaakt het goederenverkeer overlast.

Het is voornamelijk in de directe/onmiddellijke omgeving van de spoorweg waar de geluidsniveaus 70 dB overschrijden waardoor er sprake is van serieuze geluidshinder. Doordat de spoorlijnen zich in een lager gelegen bedding bevinden vormen de spoorbermen een natuurlijke barrière tegen de voortplanting van het geluid.

*Bron: Geluidshinder door het verkeer,
Strategische kaart voor het Brussels
Hoofdstedelijk gewest, leefmilieu
Brussel
en
Vlaamse overheid/DEPARTEMENT
LEEFMILIEU, NATUUR & ENERGIE
Afdeling Lucht, Hinder, Risicobeheer,
Milieu&Gezondheid/
Dienst Milieuhinder*

Carte de multi-exposition – indicateur global en semaine

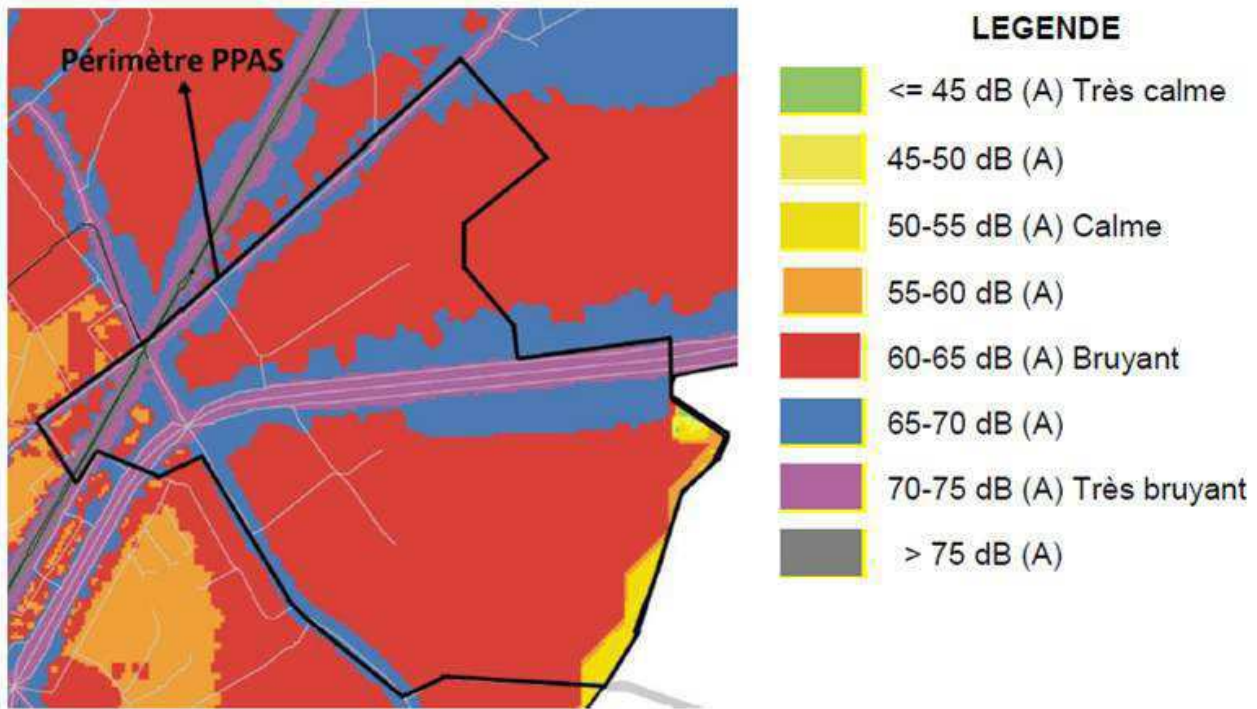


Figure 6 : Carte de multi-exposition (indicateur global) - 2006 (publié en 2010)
Source : IBGE

MULTI EXPOSITIE

Voor elk van de transporttypes bevindt het aantal dB in de TOP zich boven de drempelwaarde die opgelegd is door de Wereldgezondheidsorganisatie.

Volgens die drempel mag het geluid buiten de woning maximum 55 dB bedragen overdag en 's nachts 40 dB.

Voor de TOP is het meest geluidsoverlast (categorie 60-65 db) te horen in de bedrijvzones en ook deels op de site van Defensie gesitueerd in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Langs de verkeersaders situeert de geluidsoverlast zich tussen de 65-70dB (zeer luid).

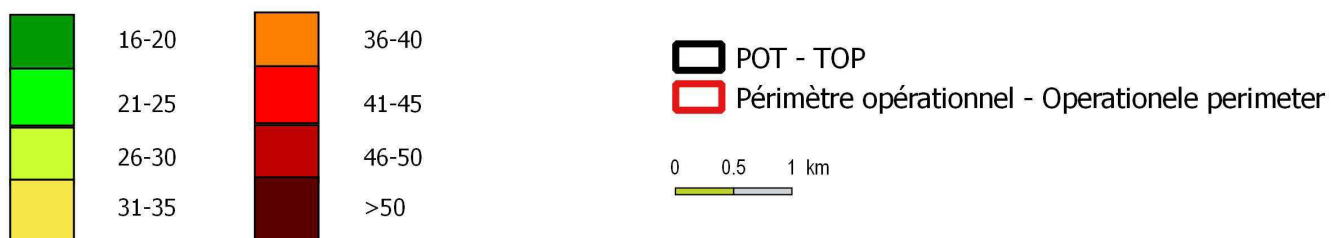
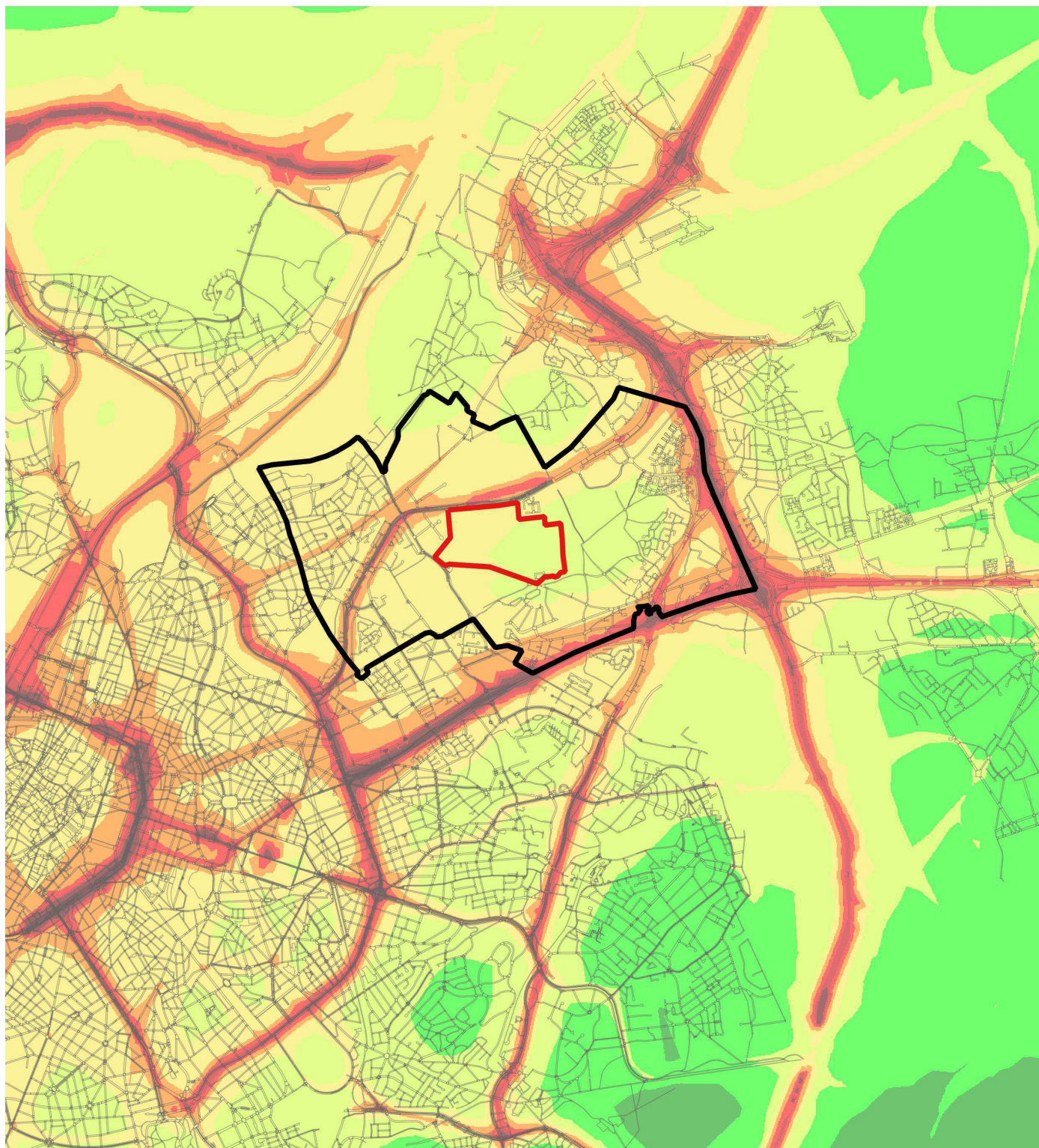
Het grootste deel van de geluidshinder wordt veroorzaakt door het weg- en luchtverkeer. De bijdrage van spoorverkeer is beperkt.

Door de geluidshinder, veroorzaakt door de verschillende transportmodi, wordt het duidelijk dat maatregelen dienen genomen te worden om de levenskwaliteit van de inwoners en werknemers te verhogen.

*Bron: Geluidshinder door het verkeer,
Strategische kaart voor het Brussels
Hoofdstedelijk gewest, leefmilieu
Brussel
en
Vlaamse overheid/DEPARTEMENT
LEEFMILIEU, NATUUR & ENERGIE
Afdeling Lucht, Hinder, Risicobeheer,
Milieu&Gezondheid/
Dienst Milieuhinder*

QUALITE DE L'AIR (2014) - LUCHTKWALITEIT (2014)

NO2 ($\mu\text{g}/\text{m}^3$) Moyenne - Gemiddeld



LUCHTKWALITEIT

** Stikstofdioxide (NO₂) is een irriterend gas, die de luchtwegen kan aantasten en in extreme gevallen long longoedeem veroorzaken. Kinderen en mensen met astma zijn hier het vatbaarst voor. Deze concentraties kunnen op zowel dagelijkse als seizoensbasis variëren. Deze waarden van NO₂ worden verkregen als gevolg van de verdieseling en de import van fijnstof door de beweging van luchtmassa's. Ondanks de verbetering in waarden, worden de uitstootlimieten nog steeds overschreden.*

Vandaag zijn de atmosferische emissies zo hoog dat er verschillende externe kosten mee gepaard gaan. Zo heeft de luchtkwaliteit een invloed op de gezondheid. De mate van invloed hangt af van de mate van blootstelling aan de polluenten, de leeftijd, de algemene gezondheidstoestand en dergelijke meer.

Ook het milieu ondervindt ongewenste effecten. Doordat wind verontreinigde stoffen met zich mee transporteert, kan luchtverontreiniging tot wel kilometers ver reiken. Bovendien ontstaat zure regen welke de samenstelling van bodemeigenschappen wijzigt en op die manier een bedreiging vormen voor planten en dieren.

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest had reeds voor 2010 verschillende doelstellingen geformuleerd in het "Plan voor structurele verbetering van de luchtkwaliteit en de strijd tegen de opwarming van het klimaat" waardoor de kwaliteit reeds is toegenomen.

Bron: «Leefmilieu Brussel (2002). Plan voor structurele verbetering van de luchtkwaliteit en de strijd tegen de opwarming van het klimaat 2002-2010. Brussels Hoofdstedelijk Gewest. «

De laatste twintig jaar is een verbetering van de luchtkwaliteit waargenomen in Brussel. Het NO₂ gehalte blijft echter zorgen baren voor de algemene levenskwaliteit van de Brusselse inwoners. Deze problematiek blijft daarom een fundamentele uitdaging waarmee in het kader van het project van de site van Defensie zeker rekening dient gehouden te worden.

De kaart biedt een overzicht van het NO₂ jaargemiddelde in Brussels Hoofdstedelijk Gewest en werd opgesteld op basis van de interpolatie van de meetstations in Vlaanderen en omliggende regio's.

De lucht rondom de verkeersassen is het sterkst verontreinigd. Op de kaart is het bijgevolg duidelijk dat het wegverkeer de grootste verantwoordelijkheid draagt voor het vervuilen van de omgevingslucht in de TOP. De territoriale observatieperimeter ligt binnen de klasse met 26-35µg/m³ NO₂- als gemiddelde uitstoot per jaar. Deze waarde bevindt zich binnen de toegestane drempelwaarde opgelegd door de EU (40µg/m³). Langs de Leopold-III-laan is deze waarde groter ten gevolge van het autoverkeer dat zich daar concentreert.

Deze waarde overschrijdt wel de opgelegde drempelwaarde van de EU. Om deze reden is het aangeraden om er tijdens de herinrichting van de site van Defensie rekening mee te houden dat woon- en leefactiviteiten zo ver mogelijk van deze NO₂ concentratie worden gelokaliseerd. Een mogelijkheid is om een groen lint rondom de nieuwe functies te creëren, welke de luchtverontreiniging zal neutraliseren.

<Bron: IRCEL

PRIORITEITEN EN DOELSTELLINGEN

- *Behoud en valorisatie van het potentieel van de plaatsen met een hoge ecologische waarde: spoorlijnen, kerkhof, landbouwgebieden, holle wegen ... Bufferzones creëren op de bedrijventerreinen?*
- *Doelstellingen voor de programmatie en de planning/organisatie van de zone: maatregelen nemen om het bestaande reliëf te benutten (greppels, waterpartijen, ...) voor het waterbeheer en maatregelen nemen om het regenwater te laten insijpelen, aanpak van de verharding van de grond, enz. Het is niet wenselijk dat de ontwikkeling van de site van defensie een nefaste invloed heeft op de waterhuishouding van de Woluwe.*
- *De geluidsoverlast en de luchtvervuiling waaraan de site blootstaat (weg- en luchtverkeer) oriënteren de ligging van voorzieningen en economische activiteiten aan de Leopold III-laan en eventuele nieuwe woningen eerder in het Kwartier Koningin Elisabeth. Er moet onderzoek worden gedaan naar welk type woning het meest geschikt is.*
- *Er moet onderzoek worden gevoerd naar de maatregelen die nodig zijn om de geluidsoverlast te beperken en de luchtvervuiling te neutraliseren.*