

Grand Project 2 | Groot Project 2:
Le Parkway De Bruxelles
De Parkway Van Brussel



Grand Projet 2:

Groot Project 2:

Projet | Project

Introduction | Inleiding

A. Reamenagement de la E40 | Herinrichting van de E40

I. Description | Omschrijving

II. Analyse | Analyse

IIa. Profil type de la E40 | Typeprofiel van de E40

IIb. Accès à la E40 | Toegang tot de E40

IIc. RER Bus | GEN bus

IId. Itinéraire cycliste | Fietsroutenetwerk

III. Lignes Directrices | Krijtlijnen

IIIa. Lignes directrices du projet | Krijtlijnen van het project

IIIb. Evaluation du rétrécissement de la E40 | Evaluatie van de hertracering van de E40

IV. Project | Project

IVa. Description du terrain | Omschrijving van het gebied

IVb. Principes d'implantation | Inplantingsprincipes

IVc. Plan | Plan

B. Redevloppement de la Rue Colonel Bourg | Herontwikkeling van de Kolonel Bourgstraat

I. Description | Omschrijving

II. Analyse | Analyse

III. Lignes Directrices | Krijtlijnen

IV. Project | Project

IVa. Scénario 1 | Scenario 1

IVb. Scénario 2 | Scenario 2

C. Parking de Transit | Transit Parking

I. Description | Omschrijving

II. Analyse | Analyse

III. Lignes Directrices | Krijtlijnen

IV. Project | Project

IVa. Scénario 1 | Scenario 1

IVb. Scénario 2 | Scenario 2

Plan d'action | Actieplan

Programme d'action | Actieprogramma

Etat des lieux de la concertation | Stand van zaken overleg

Lignes directrices pour les PPAS | Krijtlijnen voor de BBP's



Le Parkway de Bruxelles | De Parkway van Brussel

INTRODUCTION

L'entrée principale Est de Bruxelles est assez particulière: l'autoroute E40 pénètre en profondeur dans le tissu urbain de la ville et y crée une barrière forte. Celle-ci est encore renforcée par la construction de bureaux le long de la voirie qui causent une rupture avec l'échelle et le caractère des quartiers qui les accueillent.

Le Grand Projet 2 vise à améliorer à la fois l'image de l'entrée de Bruxelles et la qualité de vie dans les quartiers environnants. C'est pourquoi la zone du projet comprend aussi bien la voirie elle-même que les parcelles aux alentours, notamment dans la rue Colonel Bourg.

Le Schéma Directeur part du principe que la Région de Bruxelles-Capitale est déterminée à assumer son rôle de capitale de l'Europe, ce qui implique que son niveau d'ambition, tout en étant réaliste, soit très haut. En effet, le niveau d'ambition est fondamental dans ce projet: retravailler l'entrée de Bruxelles est un objectif qui nécessite non seulement une vision d'ensemble, mais aussi une détermination politique. L'entrée de Bruxelles reflètera le niveau d'ambition de la Région.

INLEIDING

De oostelijke hoofdtoegang tot Brussel is vrij bijzonder: de E40 dringt diep door in het stedelijk weefsel van de stad en creëert hier een sterke barrière. Deze wordt nogmaals versterkt door de aanwezigheid van kantoorgebouwen langsheen de snelweg die qua schaal en typologie een breuk vormen met de wijken waarin ze gevestigd zijn.

Het Groot Project 2 beoogt een verbetering van het imago van de toegang tot Brussel én van de levenskwaliteit van de omliggende wijken. Daarom omvat de projectzone zowel de wegenis zelf als de omliggende percelen, meer in het bijzonder in de Kolonel Bourgstraat.

Het Richtplan gaat ervan uit dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest vastbesloten is om haar rol als hoofdstad van Europa waar te maken, wat betekent dat de ambitie van het Gewest groot, maar realistisch moet zijn. Het ambitieniveau is van doorslaggevend belang voor dit project: de heraanleg van de toegang tot Brussel is een doelstelling die niet alleen een samenhangende visie over het geheel vereist maar ook politieke wil. In dat opzicht zal de toegang tot Brussel een weerspiegeling zijn van de ambitieniveau van het Gewest.



^^ Schéma de structuration GP2 | Structuurschets GP2

Il faut également souligner que toute intervention sur la E40 doit passer par une étude approfondie de mobilité. Le Schéma Directeur s'est penché sur le problème en élaborant une note de mobilité qui analyse tant la situation existante, que celle projetée et celle proposée. Il sera néanmoins opportun d'affiner cette étude lors de la mise en œuvre du GP2.

Il en est de même pour la transformation des abords de la E40. Retravailler l'entrée de la ville ne peut se faire sans l'amélioration du paysage urbain qui accompagne la E40, notamment des bureaux sur la rue Cl. Bourg. Ceci n'allant pas de soi pour des raisons économiques évidentes, le Schéma Directeur s'est penché sur les aspects socio-économiques d'une telle transformation. Comme pour la mobilité, cette étude doit être plus affinée en fonction des circonstances exactes de l'éventuelle opération.

Ce chapitre reprend l'essentiel de l'étude de mobilité et des études socio-économiques relatives à Colonel Bourg dans une tentative d'expliquer les logiques techniques et financières dans le cadre d'un projet urbain plus large et global. Les deux études complètes se trouvent en annexe, il est recommandé de les consulter attentivement.

Het is ook belangrijk om weten dat iedere ingreep op de E40 gepaard moet gaan met een grondige mobiliteitsstudie. Om dit probleem het hoofd te bieden, heeft het Richtplan een mobiliteitsnota opgesteld die tegelijkertijd de bestaande situatie, de vooropgestelde situatie en de voorgestelde situatie onderzoekt. Het lijkt nochtans opportuun om deze studie verder te onderzoeken tijdens de implementatie van het GP2.

Dit geldt eveneens voor de transformatie van de directe omgeving van de E40. Men kan de toegang tot de stad niet heraanleggen zonder het stedelijke landschap rond de E40 te verbeteren, meer bepaald de kantoorgebouwen aan de Kolonel Bourgstraat. Aangezien dit om economische redenen niet voor de hand ligt, heeft het Richtplan zich ook gebogen over de socio-economische aspecten van een dergelijke transformatie. Net zoals dat voor mobiliteit het geval is, zal ook deze studie tijdens een eventuele uitvoering van het project verder moeten worden verfijnd in functie van de reële omstandigheden.

Dit hoofdstuk herneemt de belangrijkste punten van de mobiliteitsstudie en van de socio-economische studies met betrekking tot Kolonel Bourg en tracht zo de achterliggende technische en financiële logica te verklaren binnen het kader van een breder en globaal stedenbouwkundig project. De twee studies bevinden zich in bijlage. Het is aangewezen deze aandachtig door te nemen.



^^ Rond Point Meiser | Rondpunt Meiser



^^ Rond Point Montgomery | Rondpunt Montgomery



^^ Rond Point Schuman | Rondpunt Schuman

A. LE REAMENAGEMENT DE LA E40 | HERINRICHTING VAN DE E40

I. DESCRIPTION | OMSCHRIJVING

“Porte” de ville ou “entrée” de ville?

Il est très rare qu’une autoroute pénètre le tissu urbain aussi profondément que dans le cas de la E40. L’accès à Bruxelles via la E40 offre cependant aux conducteurs une expérience quasi cinématographique, très fluide et rapide qui s’arrête brusquement à l’une des trois grandes rotondes qui servent de “portes”: Meiser, Schuman et Montgomery.

Le saut brutal d’une échelle périphérique (à 120 km/heure) à une échelle centrale et urbaine de rotondes (à vitesse très réduite) est encore plus accentué par le passage à travers des tunnels (sorte d’intermezzo entre les deux scènes). Cette expérience est assez saisissante et assez unique à la ville de Bruxelles. On retrouve, en effet, cette expérience à presque toutes les entrées de ville Nord et Est. En venant de la A12, l’entrée via les parcs de Laeken se terminant à l’Avenue Van Praet (Marché Matinal), ainsi que l’entrée via l’Avenue de Tervuren à travers les parcs de Woluwe se terminant à Montgomery. En venant de la E411, l’entrée via l’Avenue Herman Debroux se terminant à Delta, etc. A chacun de ces endroits, le conducteur est saisi par le contraste entre le caractère vert de Bruxelles et son paysage urbanisé.

Par contre, jusqu’à aujourd’hui, il y a toujours eu une très grande différence entre la E40 et les autres voiries mentionnées ci-dessus. La E40 a le caractère très prononcé d’une autoroute et elle contribue, contrairement à l’avenue de Tervuren par exemple, très peu à la qualité du paysage des quartiers qu’elle traverse.

En effet, la E40 est fortement isolée de son contexte urbain. Les immeubles qui se sont implantés le long de son tracé lui tournent le dos (sauf enseignes publicitaires), il y a très peu d’interaction entre l’infrastructure et le bâti. Cela s’explique par le profil d’autoroute de la E40 qui génère beaucoup de bruit et de pollution, les voitures y circulant à une très grande vitesse.



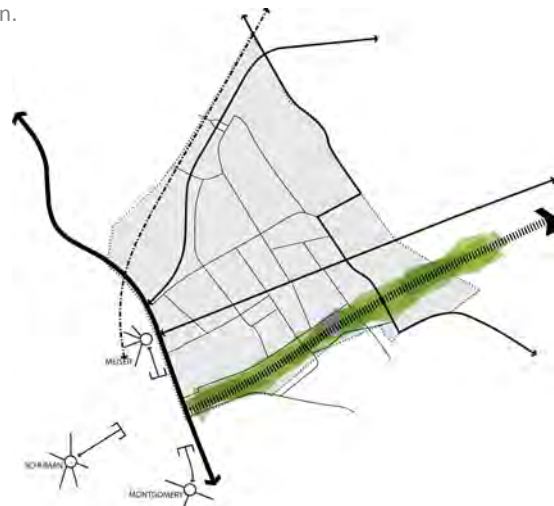
Stads“poort” of stads “toegang”?

Er zijn maar weinig plaatsen waar een autosnelweg zo diep doordringt in het stedelijk weefsel als in het geval van de E40. De toegang tot Brussel via de E40 biedt de bestuurders een quasi cinematografische ervaring: na een vloeiende en snelle doorgang komen ze brusk tot stilstand aan één van de 3 grote rotondes die dienst doen als “poorten”: Meiser, Schuman en Montgomery.

Deze brutale overgang van een perifere schaal (aan 120 km/uur) naar een centrale en stedelijke schaal met rotondes (aan zeer beperkte snelheid) wordt nog versterkt door de tunnels (een soort van intermezzo tussen twee scènes). Deze ervaring is heel karakteristiek en uniek voor Brussel. Men kan immers dezelfde ervaring beleven aan alle noordelijke en oostelijke toegangen tot de stad: komende van de A12 is er de toegang via de parken van Laeken die eindigt aan de Van Praetlaan (Vroegmarkt), de toegang langs de Tervurenlaan via de parken van Woluwe die eindigt aan Montgomery; komende van de E411, is er de toegang via de Herman Debrouxlaan die eindigt aan Delta, enz. Op al deze plaatsen wordt de bestuurder overvallen door het contrast tussen het groene karakter van Brussel enerzijds en haar verstedelijkt landschap anderzijds.

Tot op vandaag is er steeds een schril contrast geweest tussen de E40 en de hierboven vermelde wegen. De E40 heeft een heel uitgesproken ‘autosnelweg’ karakter en draagt als dusdanig weinig bij tot de kwaliteit van de wijken waar hij doorheen loopt.

De E40 ligt erg geïsoleerd t.o.v. zijn stedelijke context. De gebouwen die langs de autosnelweg gebouwd zijn keren hem letterlijk de rug toe (met uitzondering van reclamepanelen) en er is erg weinig interactie tussen de infrastructuur en de bebouwing. Dit heeft uiteraard te maken met het profiel van de E40 die als autosnelweg veel vervuiling en lawaaihinder veroorzaakt door de wagens die aan grote snelheid voorbij razen.



^^ Schéma entrée de Bruxelles | Schema toegang van Brussel

II. ANALYSE | ANALYSE

Ila. Profil type de la E40

1. Situation de fait

Le nombre de bandes sur la E40 à hauteur de Colonel Bourg est actuellement de 6 bandes dans chaque sens. En venant de Louvain/Liège, la E40 compte deux bandes à partir du ring auxquelles une troisième se rajoute. Ensuite, à hauteur de Kraainem, une quatrième bande se rajoute, puis deux autres après Communautés.

Enfin, les 6 bandes se séparent en deux bandes de sortie vers RTBF/VRT, la Moyenne Ceinture et le tunnel vers Meiser, 1 bande de sortie en tunnel vers Schuman, et deux bandes de sortie en tunnel vers Montgomery.

Bien que le Schéma Directeur soit concerné par la partie de la E40 située entre la limite régionale et les tunnels Reyers, il est évident que l'analyse doit porter sur le segment entre le Ring et Reyers.

Deux questions principales se posent:

- > quelle est la demande de capacité réelle sur ce segment de la E40 et quelle est la capacité désirée?
- > est-ce que le nombre de bandes actuel est proportionnel à la capacité désirée?

Il faut tout d'abord analyser les flux existants d'une part et les flux projetés dans le plan IRIS2 d'autre part. Ensuite, il faut aussi analyser deux points particuliers du segment: en amont (l'entrée de ce segment au niveau de l'échangeur Kraainem) et en aval (l'entrée des tunnels sous Reyers).



F - Entrées: 5 voies | Ingang: 5 rijstroken



E - Au niveau de Colonel Bourg: 6 voies | Ter hoogte van Kolonel Bourg: 6 rijstroken



D - Depuis Communautés vers Bruxelles: 6 voies | Vanaf Gemeenschappenlaan richting Brussel: 6 rijstroken

Ila. Typeprofiel van de E40

1. Bestaande toestand

Momenteel telt de E40 ter hoogte van de Kolonel Bourg 6 rijstroken in iedere richting. Komende van Leuven/Luik, telt de E40 vanaf de ring twee rijstroken waaraan zich een derde toevoegt. Iets verder, vanaf Kraainem, komt er nog een vierde rijstrook bij, en dan nog eens twee na de Gemeenschappenlaan.

Ten slotte splitsen de zes rijstroken zich in twee rijstroken in de richting van de RTBF/VRT, de Middenring en de tunnel naar Meiser, één rijstrook onder de vorm van een tunnel richting Schuman, en twee rijstroken onder de vorm van een tunnel richting Montgomery.

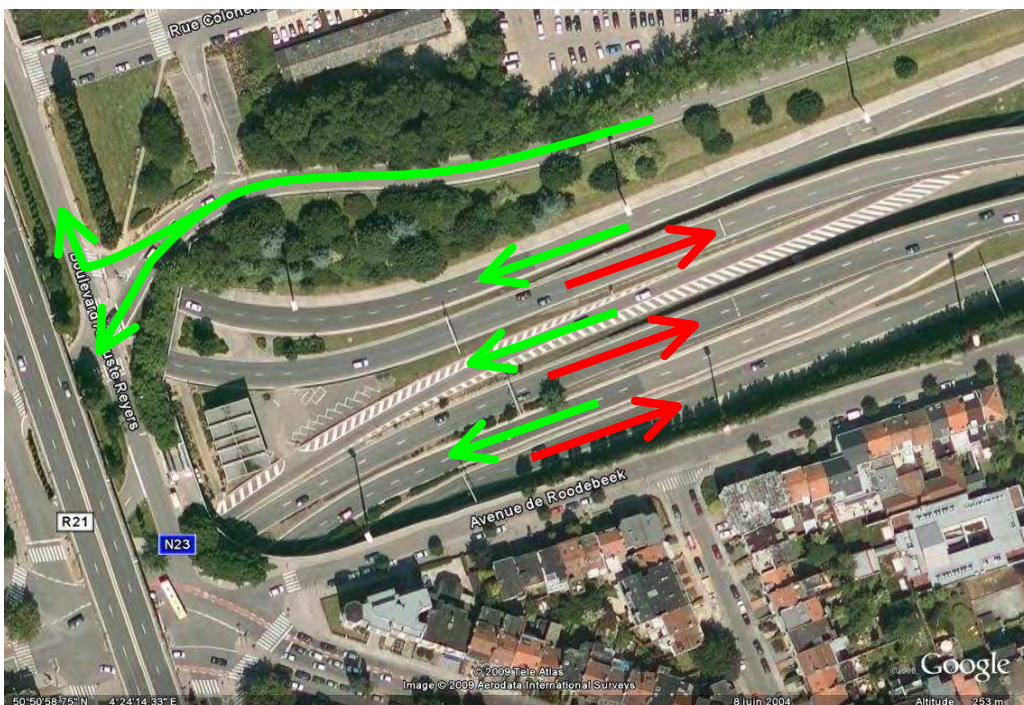
Hoewel het Richtplan betrekking heeft op het gedeelte van de E40 tussen de gewestgrens en de Reyers tunnels, ligt het voor de hand dat de analyse betrekking moet hebben op het hele segment gelegen tussen de Ring en Reyers.

Er stellen zich twee hoofdvragen:

- > wat is de werkelijke capaciteit van dit segment van de E40 die nodig is en wat is de gewenste capaciteit?
- > is het aantal huidige rijstroken in verhouding tot de gewenste capaciteit?

Eerst en vooral moeten de bestaande verkeersstromen en de verkeersstromen zoals nagestreefd in het IRIS 2-plan bestudeerd worden. Daarna dienen de twee knelpunten van het segment onderzocht te worden: in de richting van de rand (de toegang tot het segment ter hoogte van de verkeerswisselaar te Kraainem) en weg van de stad (de toegang tot de tunnels onder Reyers).





Diamant - Entrées et sorties de ville | Diamant - ingangen en uitgangen van de stad



C - Depuis Kraainem vers Bruxelles: 4 voies | Vanaf Kraainem richting Brussel: 4 rijstroken



B - Depuis le ring vers Bruxelles: 3 voies | Vanaf de ring richting Brussel: 3 rijstroken



A - Depuis Louvain / Liège vers Bruxelles: 2 voies | Vanaf Leuven richting Brussel: 2 rijstroken

2. Comptages - situation existante

Le jeudi 5 mars 2009, le bureau AME a réalisé une campagne de comptage pour les axes représentés sur la figure ci-dessous, entre 6h30 et 9h30 et entre 15h00 et 18h00.

À la pointe du matin, on observe des remontées de files principalement sur l'accès en direction de Schuman et sur la bretelle vers la rue Colonel Bourg. Toutefois, les flux par axe n'atteignent pas la capacité d'une seule bande de voie rapide (1800 evp/h); sauf dans le cas de Montgomery, en raison de la grande capacité de stockage entre le tunnel sortant de la E40 et le rond-point Montgomery (3 bandes de circulation). Le rond-point constitue cependant une sorte de goulet d'étranglement, puisque l'on a des files sur la bande de sortie en surface vers le rond-point qui peuvent remonter jusqu'au niveau de Georges Henri.

Dans le sens vers périphérie, il n'y a pas de congestion en sortie de tunnel. Des files peuvent se former à la sortie de l'avenue des Communautés mais ne gênent que rarement la fluidité du flux tout droit. La congestion n'apparaît qu'à l'approche du ring suite aux difficultés rencontrées pour y accéder, ce qui provoque des remontées de files jusque sur la E40, ralentissant le flux tout droit.

2. Tellingen – bestaande situatie

Op donderdag 5 maart 2009 heeft het bureau AME een telling uitgevoerd op de verkeersassen die op onderstaande figuur staan afgebeeld. De telling vond plaats tussen 6u30 en 9u30 en tussen 15u00 en 18u00.

Tijdens de ochtendspits neemt men vooral files waar op de assen in de richting van Schuman en op de afrit naar de Kolonel Bourg. De verkeersstroom per as bereikt echter niet de capaciteit van één enkele rijstrook voor snelverkeer (1800 pae/u); enkel Montgomery vormt hier een uitzondering op omdat er heel wat verkeer kan worden opgeslagen tussen de tunnel komende van de E40 en het rondpunt van Montgomery (3 rijstroken). Het rondpunt heeft echter een trechtereffect, aangezien de files op de bovengrondse afritten in de richting van het rondpunt tot aan de Georges Henrilaan kunnen reiken.

In de richting van de stadrand is er geen congestie aan het einde van de tunnel. Er kunnen zich wel files vormen aan de afrit met de Gemeenschappenlaan, maar die belemmeren slechts zelden de doorstroming voor het verkeer dat rechtdoor moet. De verzadiging treedt pas op in de buurt van de ring als gevolg van de moeilijkheden om deze op te geraken, wat soms files veroorzaakt tot op de E40, die het verkeer dat rechtdoor moet vertragen.

Tableau 12 : Comptages bureau AME, mars 2009

Comptages dans le sens <u>entrée en ville</u> (en evp/h), pointe du matin (2009)			Comptages dans le sens <u>sortie de ville</u> (en evp/h), pointe du matin (2009)		
	7h - 8h	8h - 9h		7h - 8h	8h - 9h
Leuven - Meiser (surface)	727	655			
Leuven - Meiser	981	842	Meiser - Leuven	866	1129
Leuven - Montgomery	2290	1806	Montgomery - Leuven	1190	1983
Leuven - Cortenbergh	1246	631	Cortenbergh - Leuven	1168	1409
Comptages dans le sens <u>entrée en ville</u> (en evp/h), pointe du soir (2009)			Comptages dans le sens <u>sortie de ville</u> (en evp/h), pointe du soir (2009)		
	16h - 17h	17h - 18h		16h - 17h	17h - 18h
Leuven - Meiser (surface)	427	574			
Leuven - Meiser	475	518	Meiser - Leuven	1145	1142
Leuven - Montgomery	1054	1354	Montgomery - Leuven	1159	1124
Leuven - Cortenbergh	853	967	Cortenbergh - Leuven	2581	2563

Tableau 13 : Différences de flux entre 2003 et 2009, en entrée et en sortie de ville, aux pointes du matin et du soir

Evolution des flux entre 2003 et 2009 en <u>entrée de ville</u> à la pointe du matin			Evolution des flux entre 2003 et 2009 en <u>sortie de ville</u> à la pointe du matin		
	7h - 8h	8h - 9h		7h - 8h	8h - 9h
Leuven - Meiser (surface)	-62	-111			
Leuven - Meiser	-100	-300	Meiser - Leuven	120	77
Leuven - Montgomery	-45	75	Montgomery - Leuven	174	348
Leuven - Cortenbergh	-350	0	Cortenbergh - Leuven	-292	-292
Evolution des flux entre 2003 et 2009 en <u>entrée de ville</u> à la pointe du soir			Evolution des flux entre 2003 et 2009 en <u>sortie de ville</u> à la pointe du soir		
	16h - 17h	17h - 18h		16h - 17h	17h - 18h
Leuven - Meiser (surface)	42	66			
Leuven - Meiser	-7	8	Meiser - Leuven	-182	-37
Leuven - Montgomery	64	122	Montgomery - Leuven	98	184
Leuven - Cortenbergh	-168	-285	Cortenbergh - Leuven	296	637

^^ Pour référence, la capacité maximale d'une bande est de 1800 evp/h | Ter referentie, de maximale capaciteit van één rijstrook is 1800 pae/u

3. Simulations sur base des hypothèses du plan IRIS 2

Le plan IRIS2 constitue aujourd'hui le cadre de base de toute étude de mobilité régionale. Il faut noter que ce plan n'est pas encore approuvé. Le plan prend l'an 2015 pour horizon et propose une série de mesures nécessaires pour réduire le trafic automobile de 16% d'ici là, ainsi que d'améliorer les alternatives à la voiture aussi bien en Transport en Commun qu'en bicyclette. Il faut aussi souligner que la version définitive du plan IRIS2 retient un des trois scénarios étudiés pendant l'étude de celui-ci: le dit scénario 3A. Ce plan n'est pas le plus ambitieux, et n'inclut pas des mesures telles que le péage urbain. Il en résulte que les chiffres prédits en termes de réduction de voiture (entre autre sur la E40) sont très conservateurs. Tout plan plus ambitieux ne ferait que rendre la situation sur la E40 encore plus acceptable (moins de voitures).

Ceci dit, toutes les hypothèses et simulations faites à cet horizon, dans le cadre de ce Schéma Directeur, se basent sur ce plan. Les prévisions de IRIS2 (scénario 3A) constituent donc le 'scénario de référence'. Celui-ci prévoit, outre l'amélioration de l'offre en transport public, la tarification du stationnement dans toute la Région de Bruxelles-Capitale, la gratuité des transports en commun pour les déplacements domicile-travail et domicile-école, ainsi que la mise en œuvre de mesures permettant une meilleure hiérarchisation des voiries. Ces différentes mesures devraient avoir pour effet de réduire le trafic de près de 16% sur l'ensemble de la Région, diminution qui ne serait pas uniformément distribuée sur le réseau routier, le but étant de systématiquement concentrer le trafic sur les voiries de hiérarchie supérieure.

Dans le Plan IRIS 2, le nombre de bandes actuel est conservé sur toute la portion de la E40 située entre le Ring et le boulevard Reyers, y compris les entrées et sorties des tunnels au niveau de l'échangeur Reyers. Ceci ne veut pas dire que la capacité prévue ou proposée par le plan correspond à ce nombre de bandes. En effet, les flux prévus sur la E40 après mise en œuvre de toutes les mesures proposées par IRIS 2 sont indiqués dans la figure suivante (page GP2-10).

On notera que ces simulations testent aussi l'impact de l'aménagement d'une entrée dans la E40 direction ville (et sortie vers les quartiers en venant de Bruxelles) au niveau de l'Avenue Grosjean, bien que cette option ne soit pas retenue en fin de compte.

Par ailleurs, la sortie vers l'avenue des Communautés en entrée de ville est le siège de régulières remontées de files sur une, voire deux bandes de la E40. Cela provoque des ralentissements, d'autant que la configuration à cet endroit est de 2+2 bandes et non 4 bandes.

Il faut aussi souligner que, selon les hypothèses de IRIS 2, et sur base des données de prédictions de croissance économique prises en compte par celui-ci, le nombre de voiture sortantes en heure de pointe du matin est supérieur au nombre de voitures entrantes. Dans les grande lignes, ceci est le résultat du nombre d'emplois créés en périphérie et qui ne sont accessibles qu'en voiture.

3. Simulaties op basis van hypotheses van het IRIS 2-plan

Het IRIS 2-plan vormt het basiskader voor elke studie m.b.t. regionale mobiliteit. Let wel, dit plan is nog niet goedgekeurd. Het plan stelt 2015 als streefdoel en stelt een aantal maatregelen voor die noodzakelijk zijn om het autoverkeer tegen die datum met 16% te verminderen en de alternatieven voor autogebruik, namelijk het openbaar vervoer en de fiets, te verbeteren. Er moet ook worden opgemerkt dat de definitieve versie van het IRIS 2-plan één van de drie scenario's die onderzocht werden tijdens de studie, heeft weerhouden, namelijk het scenario 3A. Dit is niet meteen het meest ambitieuze scenario en het omvat ook geen maatregelen zoals een stedelijke tol. Daardoor zijn de voorspelde cijfers m.b.t. de vermindering van het aantal wagens (o.a. op de E40) erg conservatief. Om het even welk ander, meer ambitieus plan, zou de verkeerssituatie op de E40 m.b.t. een vermindering van het aantal wagens, nog aanvaardbaarder hebben gemaakt.

Alle hypotheses en simulaties, opgemaakt binnen het kader van het Richtplan met het oog op 2015, zijn gebaseerd op dit plan. De prognoses van IRIS 2 (scenario 3A) vormen bijgevolg het 'referentiescenario'. Dit voorziet niet alleen een verbeterd aanbod aan openbaar vervoer, maar ook een de invoering van een parkeertarief voor heel het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, gratis openbaar vervoer voor alle huis-werk en huis-school verplaatsingen en het in werking treden van de maatregelen voor een betere hiërarchisering van het wegennet. Al deze maatregelen zouden het verkeer binnen het Gewest met 16% moeten doen afnemen. Deze afname zou niet gelijkmatig verdeeld worden over het gehele wegennetwerk, vermits het de bedoeling is om het verkeer systematisch te concentreren op de wegen met een hogere hiërarchie.

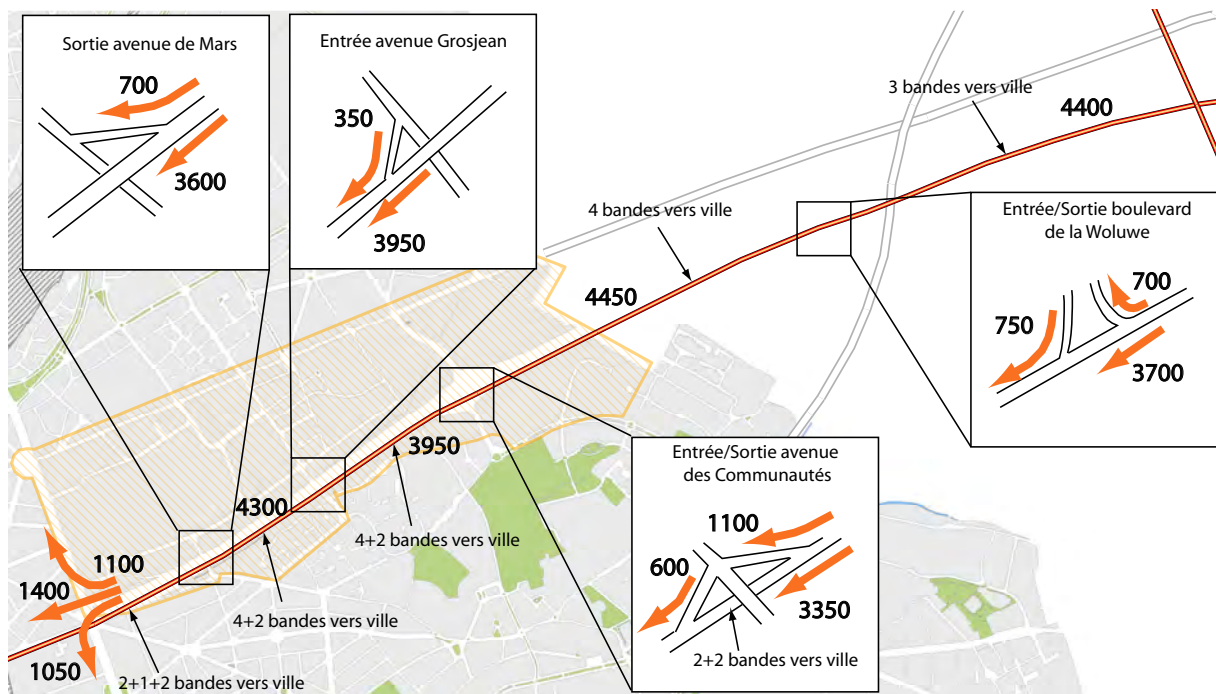
In het IRIS 2-plan wordt het huidig aantal rijstroken op het gedeelte van de E40 tussen de Ring en de Reyerslaan behouden, de op- en afritten van de tunnels ter hoogte van de verkeerswisselaar Reyers inbegrepen. Dit betekent niet dat de door het plan voorziene of voorgestelde capaciteit overeenstemt met het aantal rijstroken. De voorziene verkeersstroom op de E40 na uitvoering van de maatregelen voorgesteld door IRIS 2, staan aangegeven op de volgende figuur (pag GP2-10).

Deze simulaties hebben ook de impact getest van de aanleg van een oprit naar de E40 in de richting van de stad (en een afrit in de richting van de wijken komende van Brussel) ter hoogte van de Grosjeanlaan, maar deze optie werd uiteindelijk niet weerhouden.

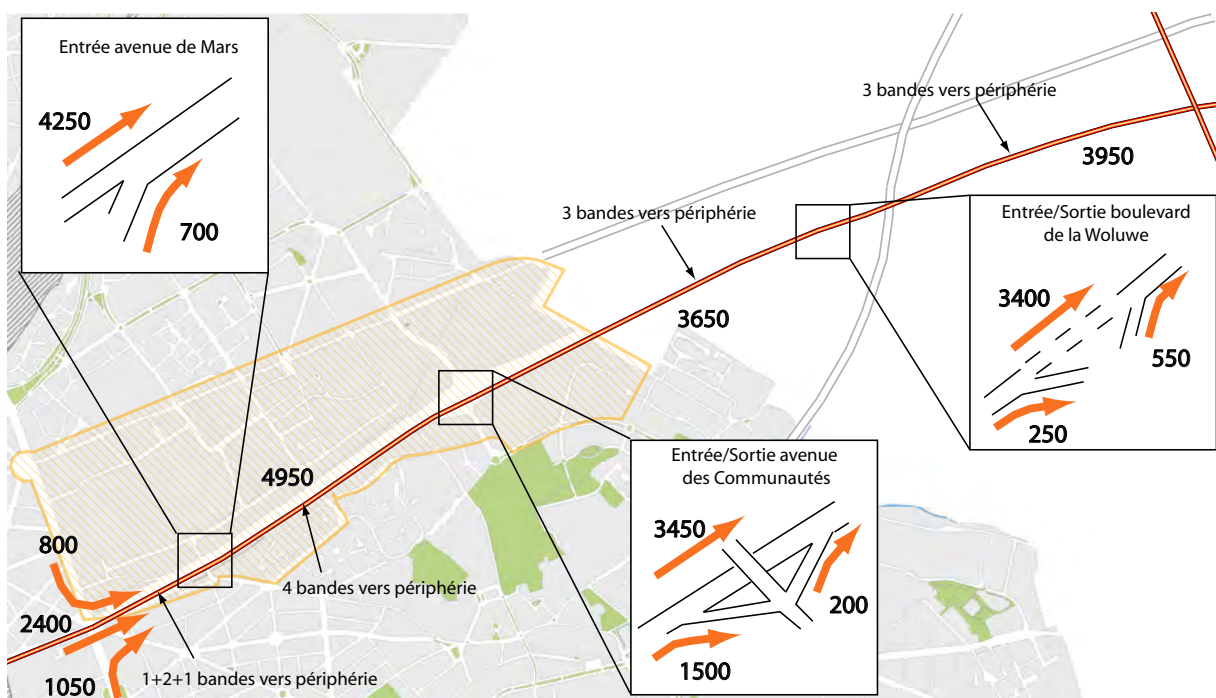
Bij het binnenrijden van de stad veroorzaakt de afrit naar de Gemeenschappenlaan heel wat verkeerscongestie op één en zelfs twee rijstroken van de E40. Dit zorgt voor vertragingen, ook omdat de E40 op die plaats bestaat uit 2+2 rijstroken en niet uit 4 rijstroken.

Er moet ook worden benadrukt dat volgens de hypotheses van IRIS 2 genomen zijn basis van prognoses over economische groei, er tijdens de ochtendspits meer wagens de stad zullen buitenrijden dan binnenrijden. Dit is het gevolg van de tewerkstelling die in de rand wordt gecreëerd en die enkel met de wagen bereikbaar is.

Variante de référence: La E40 non redimensionnée en **entrée de ville en 2015** - Flux 8-9h en evp/h



Variante 1: Le redimensionnement de la E40 en **sortie de ville en 2015** - Flux 8-9h en evp/h



4. Analyse de la situation en AMONT (STRATEC)

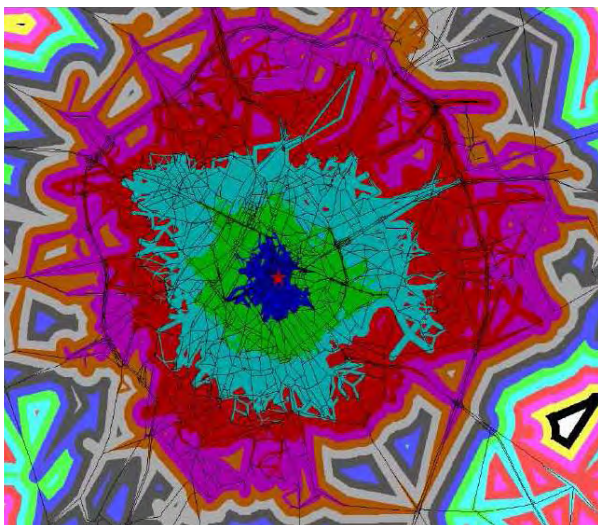
La figure suivante représente par des traits de couleurs des temps de parcours de 5 minutes. On observe assez clairement sur cette figure qu'il y a une sorte de bourrelet de congestion au niveau de Sterrebeek. Par contre, une fois cette barrière franchie, on se retrouve en environ 5 minutes au boulevard Reyers et en 10 autres minutes dans le centre (gare du Luxembourg).

La région flamande a prévu d'élargir la partie nord du ring de Bruxelles entre la E40 venant de Louvain et la A12 venant d'Anvers. Les congestions actuelles à Sterrebeek sont causées par la capacité limitée du tourne-à-droite vers le ring. Une fois cette dernière augmentée, les embouteillages sur ce point seront réduits et le trafic entrant sur Bruxelles sera plus important.

Cependant, il faut souligner que la capacité maximale d'entrée est dors et déjà claire si l'on se base sur la réalité physique: il n'y a en effet que deux bandes existantes seulement, offrant ainsi une capacité maximum de 3600 EVP/heure. Ce nombre de bandes ne changeant pas, l'augmentation à craindre en cas de l'élargissement du Ring doit être relativisé.

La capacité maximale d'entrée sur Bruxelles restera en effet donc environ la même: maximum 3 bandes (en incluant celle venant du Ring).

vv Accessibilité de la Gare du Luxembourg, 8h-9h, sur le réseau routier en 2015, Région de Bruxelles-Capitale (par tranches de 5 minutes)
Bereikbaarheid van Station Brussel-Luxemburg, 8u-9u, op het wegennetwerk zoals gepland tegen 2015, Brussels Hoofdstedelijk Gewest (per 5 minuten).



4. Analyse van de situatie STROOMOP (STRATEC)

De gekleurde lijnen in de figuur hieronder stellen trajecttijden van 5 minuten voor. Hieruit blijkt duidelijk dat het verkeer vastloopt ter hoogte van Sterrebeek. Eens men dit punt voorbij is, bereikt men na ongeveer 5 minuten de Reyerslaan en na nog eens 10 minuten het centrum van de stad (Station Brussel-Luxemburg).

Het Vlaams Gewest heeft een verbreding gepland van het noordelijk gedeelte van de Brusselse ring tussen de E40 komende van Leuven en de A12 komende van Antwerpen. De huidige verkeerscongestie ter hoogte van Sterrebeek wordt veroorzaakt door de beperkte capaciteit van de afslag naar rechts in de richting van de ring. Wanneer deze capaciteit verhoogd wordt, zullen er op deze plaats minders files zijn en zal er meer ingaand verkeer in de richting van Brussel doorstromen.

Het is belangrijk te benadrukken dat de maximale capaciteit in de richting van het centrum reeds duidelijk is wanneer men zich baseert op de fysieke realiteit: er zijn momenteel maar twee rijstroken beschikbaar met ieder een maximum capaciteit van 3600 PAE/uur. Gezien het aantal rijstroken gelijk blijft, moet de geplande capaciteitsverhoging in het geval dat de Ring verbreed wordt, gerelativeerd worden. De maximale capaciteit van verkeer in de richting van Brussel zal dus nagenoeg gelijk blijven: maximum drie rijstroken (met inbegrip van de rijstrook komende van de Ring).

vv Dédouplement du ring en région flamande |
Ontdubbeling van de ring binnen Vlaams Gewest



5. Analyse de la situation en AVAL

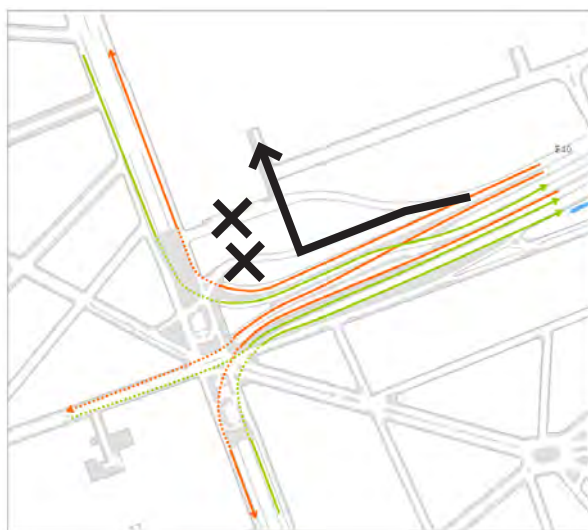
Actuellement, l'entrée en ville depuis la E40 se fait soit en surface (vers Colonel Bourg et Diamant), soit en tunnel avec :

- > 1 bande d'entrée vers Schuman;
- > 2 bandes d'entrée vers Montgomery;
- > 2 bandes d'entrée vers Meiser.

Dans le sens vers la ville, les flux sur la E40 sont déterminés par la capacité des carrefours en aval: Meiser, Schuman et Montgomery. Toute offre de capacité supérieure à celle de ces trois ronds-points provoquera un effet d'entonnoir.

A l'heure actuelle, on observe une sous-utilisation des deux bandes de sorties depuis la E40 vers Meiser, ces deux bandes n'étant utilisées qu'à 23%. Par ailleurs, la sortie vers Diamant est fréquentée en majorité par du trafic de transit qui emprunte ensuite la rue du Diamant et percole dans les voiries locales au niveau du Square Plasky. Les habitants se plaignent des nuisances et réclament une amélioration de la protection de leur quartier contre le trafic de transit.

Le Schéma Directeur de la Moyenne Ceinture a donc proposé de couper cette connexion au trafic de voiture (pas aux bus) et de concentrer le trafic en direction de Meiser et le quartier nord dans les tunnels reliant la E40 et Meiser. Cette mesure est conditionnée par l'aménagement d'un tunnel sous la place Meiser. En effet il est impossible d'envoyer tout le trafic parasite de la rue Diamant sur Meiser sans avoir préalablement restructuré ce dernier de manière à séparer le trafic passant (direction Lambertmont et Léopold III) du trafic entrant en ville (direction Quartier Nord). Le carrefour est actuellement sursaturé et ne peut organiser des flux de cet ordre (plus de 10.000 evp/heure, sur un seul niveau, sans compter les flux actuellement sur Diamant). Ce tunnel est donc sérieusement envisagé par l'étude de mobilité de la



5. Analyse de la situation en AVAL

De toegang tot de stad vanaf de E40 gebeurt momenteel ofwel bovengronds (in de richting van Kolonel Bourg en Diamant), ofwel via een tunnel met:

- > 1 rijstrook in de richting van Schuman;
- > 2 rijstroken in de richting van Montgomery;
- > 2 rijstroken in de richting van Meiser.

In de richting van de stad, wordt de verkeersstroom op de E40 bepaald door de capaciteit van de kruispunten Meiser, Schuman en Montgomery. Ieder capaciteitsaanbod dat groter is dan dat van de drie rotondes zal een trechtereffect hebben. Momenteel worden de twee rijstroken komende van de E40 in de richting van Meiser onderbenut (ze worden voor slechts 23% gebruikt). De afrit naar Diamant wordt voornamelijk gebruikt door doorgaand verkeer dat daarna de Diamantstraat neemt en doorsijpelt in het lokale wegennet ter hoogte van het Square Plasky. De omwonenden klagen van overlast en eisen een betere bescherming van hun wijk tegen doorgaand verkeer.

Het Richtplan voor de Middenring stelt bijgevolg voor om deze verbinding door te knippen voor het autoverkeer (niet voor het busverkeer) en het verkeer in de richting van Meiser en de Noordwijk samen te laten komen in de tunnels die de E40 met Meiser verbinden. Deze maatregel is afhankelijk van de aanleg van een tunnel onder het Meiserplein. Het is namelijk onmogelijk om al het sluipverkeer van Diamant af te leiden naar Meiser zonder het plein voorafgaandelijk te hebben heraangelegd zodat het doorgaand verkeer (in de richting van Lambertmont en Leopold III) wordt gescheiden van het verkeer dat in de richting van de binnenstad rijdt (Noordwijk). Het kruispunt is momenteel volledig verzadigd en kan verkeersstromen van deze orde niet aan (meer dan 10.000 pae/uur, op slechts een enkel niveau, zonder rekening te houden met de huidige stromen in de richting van Diamant). De Mobiliteitsstudie voor het Meiserplein overweegt dan ook sterk de aanleg van een tunnel, aangezien



Place Meiser afin d'éliminer le trafic de transit de la surface et réduire la pression sur le carrefour.

Ceci dit, la région ne souhaite pas augmenter la capacité de Meiser (en surface), c'est pour cela que toute les sorties du carrefour (Avenue Rogier, Chaussée de Louvain, Avenue Plasky, etc.) gardent leurs capacités actuelles.

On peut conclure que la capacité réelle en direction de la place Meiser et du quartier nord se limite à la capacité actuelle d'une seule bande.

Dans le cas de Montgomery, si la réduction de deux bandes à une seule bande se faisait avec les trafics observés actuellement, elle entraînerait un report de la congestion du carrefour Montgomery vers la E40. Toutefois, à l'horizon du schéma directeur, et suite aux propositions du plan IRIS 2 (2015 scénario 3A), ce trafic vers Montgomery est réduit, ce qui permet de réduire le nombre de bandes sans problème. Cette réduction du nombre de bandes dans les tunnels est d'ailleurs intégrée dans l'étude du schéma directeur de la Moyenne Ceinture.

On peut donc conclure que trois bandes (une par direction: Montgomery, Schuman, Meiser) suffisent en aval du segment de la E40. Il est possible qu'à court terme, un report de la congestion entre Reyers et Montgomery se fasse vers la E40 (entre Reyers et Communautés). Mais ceci n'implique que le déplacement de files de voitures de l'intérieur de la ville vers l'extérieur de la ville, et ceci pour une durée limitée (horizon 2015).

6. Conclusion

D'après les capacités de fait (3 bandes en amont, 3 bandes en aval) et même indépendamment de la réalisation de IRIS 2 ou pas, les 6 bandes sur la E40 sont absolument excessives. Une réduction à trois bandes en entrée et 4 bandes en sortie suffirait à absorber aussi bien le trafic actuel que le trafic projeté.

het de enige valabele oplossing lijkt om komaf te maken met het bovengronds doorgaand verkeer en om de druk op het kruispunt te doen afnemen.

Het Gewest wil bijgevolg de (bovengrondse) capaciteit van Meiser niet verhogen. Daarom behouden alle afslagen van het kruispunt (Rogierlaan, Leuvensesteenweg, Plaskyalaan, enz.) hun huidige capaciteit.

Men kan besluiten dat de werkelijke capaciteit in de richting van het Meiserplein en de Noordwijk zich beperkt tot de huidige capaciteit van één enkele rijstrook.

Uitgaande van de huidige verkeersstromen in de richting van Montgomery, zal het terugbrengen van twee rijstroken tot één enkele, de files alleen maar verplaatsten van Montgomery naar de E40. Binnen het kader van het Richtplan en volgens de voorstellen van IRIS 2 (2015 scenario 3A), zal het verkeer richting Montgomery afnemen en zal de vermindering van het aantal rijstroken bijgevolg geen probleem opleveren. De vermindering van het aantal rijstroken maakt trouwens deel uit van het Richtplan voor de Middenring.

Men kan dus besluiten dat drie rijstroken op de E40 (een per rijrichting: Montgomery, Schuman, Meiser) volstaan in de richting van het centrum. Het is mogelijk dat op de korte termijn de files tussen Reyers en Montgomery zich zullen verplaatsen naar de E40 (tussen Reyers en de Gemeenschappenlaan). Dit impliceert enkel dat de files zich niet langer voordoen binnen de stad maar erbuiten. Deze situatie zal echter in tijdsduur beperkt zijn (tot 2015).

6. Besluit

Uitgaande van de werkelijke capaciteit (3 rijstroken bij het binnenrijden en 3 rijstroken bij het buitenrijden) en abstractie makend van de eventuele realisatie van IRIS 2, zijn de 6 rijstroken op de E40 hoe dan ook te veel. Drie rijstroken voor ingaand verkeer en 4 rijstroken voor uitgaand verkeer zouden moeten volstaan om zowel de huidige als de toekomstige verkeersstromen te kunnen opvangen.

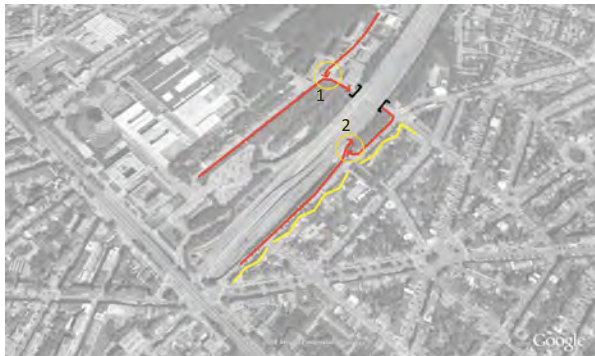
IIb. Accès à la E40

L'étude d'incidences du projet Émeraude a mis en évidence un point noir actuel sur l'Avenue de Mars. La limite de capacité y est presque atteinte à la pointe du matin, ce qui génère périodiquement des files en direction de la rue Colonel Bourg. Il s'agit principalement d'un trafic de transit tentant d'éviter la congestion de la place Meiser. A la pointe du soir, le problème du carrefour C. Bourg – Mars est encore plus aigu, ce qui est problématique pour les usagers de la RTBF et du site MCM Agoria qui souhaitent rejoindre la E40.

L'analyse de l'étude d'incidences du projet Émeraude (voir rapport de mobilité en annexe) montre que la connexion entre la rue Colonel Bourg et la E40 (1) ne fonctionne pas à cause de la saturation de deux points en particulier: le carrefour Cl. Bourg - Avenue de Mars d'une part, et l'entrée de l'Avenue de Roodebeek dans la E40 (direction périphérie) (2) d'autre part.

Il faudra traiter ces deux points séparément ou alors, dans une approche plus globale, remplacer ces deux points par un point unique de connexion avec la E40 efficace.

Par ailleurs, un accès à la E40 via Grosjean a également été étudié. Celui-ci permettrait, d'une part, d'offrir une accessibilité routière de bonne qualité pour les mouvements depuis la ZL n°12 vers le centre, et d'autre part, de diminuer le trafic sur la Chaussée de Louvain au profit du tunnel Meiser. Cependant, cet accès ne serait emprunté que par un trafic de l'ordre de 300 véhicules, mais impliquerait des gros-œuvres importants ainsi que l'aménagement d'une quatrième bande de circulation entre l'accès Grosjean et celui de l'avenue de Mars. Le SD a donc choisi de ne pas soutenir cet accès.



IIb. Toegangen tot de E40

De effectenstudie van het Émeraudeproject heeft de aandacht gevestigd op een pijnpunt dat zich momenteel voordoet aan de Maartlaan. De capaciteitslimiet is hier zo goed als bereikt tijdens de ochtendspits, wat periodiek files oplevert in de richting van de Kolonel Bourgstraat. Het betreft hier voornamelijk transitverkeer dat de files aan het Meiserplein wil vermijden. Tijdens de avondspits laat het probleem zich nog sterker voelen aan het kruispunt K. Bourg – Maartlaan, wat vooral problematisch is voor de gebruikers van de RTBF en van de site MCM Agoria die de E40 op willen.

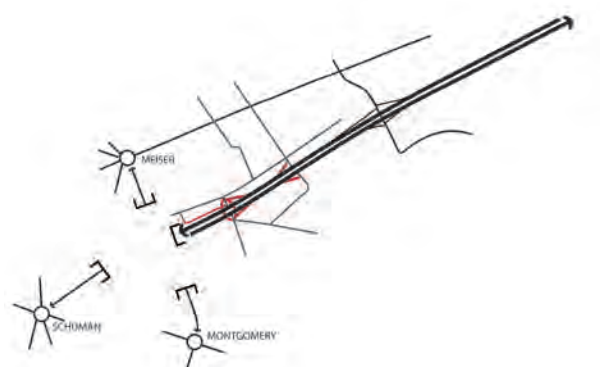
De analyse van de effectenstudie van het Émeraudeproject (zie mobiliteitsrapport in bijlage) toont aan dat de verbinding tussen de Kolonel Bourgstraat en de E40 (1) niet werkt aangezien twee specifieke punten volledig verzadigd zijn: het kruispunt Kolonel Bourg – Maartlaan en de toegang tot de E40 vanop de Roodebeeklaan (in de richting van de stadsrand) (2).

Deze twee punten dienen ofwel ieder apart te worden behandeld ofwel, in het kader van een meer algemene aanpak, vervangen te worden door één enkele, efficiënte verbinding met de E40.

De mogelijkheid om een oprit naar de E40 aan te leggen via de Grosjeanlaan werd eveneens onderzocht. Deze zou een kwalitatieve wegbereikbaarheid mogelijk maken vanuit het HG nr. 12 in de richting van het centrum en bovendien het verkeer op de Leuvensesteenweg verminderen ten voordele van de Meisertunnel. Deze oprit zou echter maar door een 300-tal wagens per dag gebruikt worden en zou bovendien grote infrastructuurwerken vereisen, inclusief de aanleg van een vierde rijstrook voor het verkeer tussen de oprit aan de Grosjeanlaan en de oprit aan de Maartlaan. Het RS heeft er bijgevolg voor gekozen deze oprit niet te weerhouden.



^^ Option carrefour Grosjean-Mars (non retenue) |
Optie bovengronds kruispunt Grosjean - Maartlaan (niet
weerhouden)



^^ Option entrée Grosjean-Mars (non retenue) | Optie inrit
Grosjean - Maartlaan (niet weerhouden)

IId. Itinéraire cycliste

L'analyse des pistes cyclables existantes et planifiées en région Flamande montre qu'il y a un point de convergence important de celles-ci au niveau de Sterrebeek, entre la Chaussée de Louvain et la E40. A partir de là, la seule piste cyclable planifiée entre la limite régionale et le centre de Bruxelles se trouve sur la Chaussée de Louvain.

Cependant, cette dernière est très sollicitée et reprend, sur une section de 18 m en moyenne, aussi bien le tracé du RER-Bus (site propre bus), le trafic régional et le trafic de livraison aux commerces en plus des parkings et des trottoirs. Une piste cyclable y est, quand bien même, proposée, mais dans un site propre mixte Bus-cyclistes.

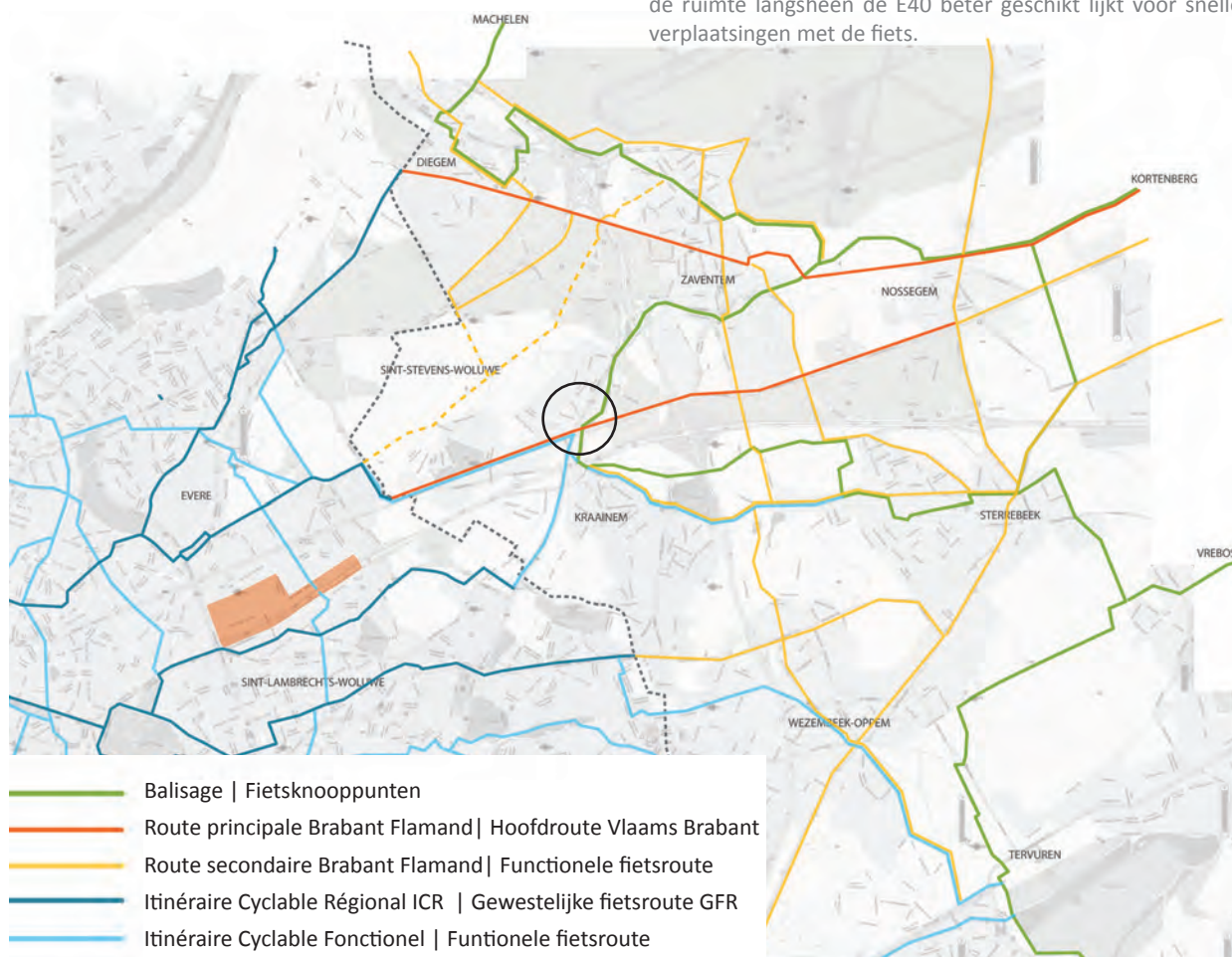
Puisque la E40 est surdimensionnée, il est peut-être intéressant de la redimensionner en y créant assez d'espace vert sécurisé pour y aménager une piste cyclable interrégionale, sorte de « highway » cycliste. Ceci est d'autant plus pertinent que la E40 a un relief topographique beaucoup moins accidenté que la Chaussée de Louvain et se prête donc mieux aux déplacements rapides des cyclistes.

IId. Fietsroute

De analyse van de bestaande en geplande fietsroutes in het Vlaams Gewest toont aan dat er een belangrijk knooppunt is ter hoogte van Sterrebeek waar al deze routes samenkomen, meer bepaald tussen de Leuvensesteenweg en de E40. De enige fietsroute die van hieruit ingepland is tussen de gewestgrens en het centrum van Brussel bevindt zich op de Leuvensesteenweg.

Deze steenweg wordt echter zeer intensief gebruikt en moet op een sectie met een gemiddelde breedte van 18 m plaats bieden aan het tracé van de GEN-bus (in een eigen bedding), het regionaal verkeer, het verkeer dat de winkels bevoorraadt, parkeerplaatsen en voetpaden. Niettemin wordt hier toch nog de aanleg van een fietspad voorgesteld, maar dan in een eigen bedding die gedeeld wordt met de bussen.

Gezien de E40 hier overgedimensioneerd is, zou het interessant kunnen zijn om de autosnelweg te herdimensioneren en voldoende veilige groene ruimten te voorzien waarin een interregionaal fietspad kan worden ingericht, een soort fietsers « highway ». Bovendien is het topografisch reliëf van de E40 minder grillig dan dat van de Leuvensesteenweg, zodat de ruimte langs de E40 beter geschikt lijkt voor snelle verplaatsingen met de fiets.



III. LIGNES DIRECTRICES | KRIJTLIJNEN

IIIa. Lignes directrices du projet

Le Schéma Directeur propose l'aménagement de la E40 selon les principes suivants:

+ Verdurisation: entrée qualitative

Le défi consiste à offrir aux habitants et visiteurs de Bruxelles un environnement vert, avant d'entrer dans les tunnels, et un paysage urbain qualitatif, après en être sortis. Le réaménagement de la E40 en boulevard urbain n'aura aucun impact sur la fluidité du trafic, mais fera réduire la vitesse et optimisera de façon significative l'expérience des conducteurs. Le trafic en transit pourra observer le parc paysager avant de rentrer dans les tunnels et avant d'aboutir dans les quartiers urbains que sont Meiser, Schuman et Montgomery.

+ Rétrécissement de la E40

L'objectif du rétrécissement de la E40 est double: adapter la section urbaine de l'autoroute aux besoins réels de la circulation automobile d'une part et au contexte urbain d'autre part. En réduisant la E40 à la hauteur du Ring (Kraainem), la circulation en direction de Bruxelles sera resserrée provoquant de la sorte une surcapacité de 12 bandes alors que 3 en direction de la ville et 4 en direction de la Flandre suffiront amplement. Cette opération permettra de convertir presque 50% de la section actuelle en zone verte. De plus, il est nécessaire de réduire la largeur des bandes et des zones de sécurité (en bordure) de manière à donner à la E40 un caractère de boulevard urbain: les bandes ne devraient pas dépasser 3m de largeur (marquage inclus). Cette nouvelle section réduira la vitesse, le bruit et les autres nuisances, mais sans aucunement compromettre la fluidité du trafic.

+ Accès à la E40

Le défi consiste à réaménager l'E40 de manière à améliorer la qualité de ses abords et le paysage de l'entrée, sans réduire la fluidité et la capacité de celle-ci. Il n'est donc question que d'une réduction de la largeur et pas d'augmentation du nombre de sorties/entrées ni d'aménagement de carrefours. D'ailleurs, la différence de niveau entre la E40 et le réseau local (passant en dessous) est trop grande pour permettre la création de ces carrefours sans faire de grands travaux.

Le SD propose donc de réaménager une seule sortie/entrée afin d'en faire l'entrée principale du pôle économique Reyers depuis la E40: celle de l'Avenue de Mars. Cette entrée devra remplacer celle de l'Avenue de Roodebeek et donner accès au pôle Reyers sans passer par la rue colonel Bourg. Grâce à la fermeture de l'entrée d'autoroute sur l'Av. de Roodebeek, celle-ci sera convertie en rue locale.

IIIa. Krijtlijnen van het project

Het Richtplan stelt voor om de E40 volgens de volgende principes aan te leggen:

+ Ingroening: kwalitatieve ingang

De uitdaging bestaat erin om vóór de tunnels een groene landschappelijke omgeving te bieden aan de bewoners en bezoekers van Brussel, en een kwaliteitsvol stedelijk landschap achter de tunnels. De versmalling van de E40 tot een stedelijk boulevard zal geen enkele invloed hebben op de vlothoed van het verkeer, maar zal ervoor zorgen dat de snelheid daalt en de beleving van de bestuurders aanzienlijk verbetert. Het doorgaande verkeer zal het landschappelijk park kunnen waarnemen alvorens de tunnels in te rijden en weer op te duiken in de stedelijke wijken van Meiser, Schuman en Montgomery.

+ Hertracering van de E40

Het doel van de versmalling van de E40 is tweeledig: het aanpassen van de stedelijke autosnelweg aan de reële behoefte van het autoverkeer enerzijds en aan de stedenbouwkundige context van de omgeving anderzijds. Door de reductie van de E40 ter hoogte van de ring (Kraainem) wordt het verkeer naar Brussel toe ingesnoerd en bestaat er een overcapaciteit met 12 rijstroken waarbij enkel 3 rijstroken richting stad en 4 rijstroken richting Vlaanderen volstaan. Deze ingreep laat toe bijna 50% van de huidige sectie tot een groene ruimte te transformeren. Het is daarbij nodig de breedte van de rijstroken en de pechstroken te versmallen tot 3m inclusief de markeringen om de E40 het karakter van een stedelijk boulevard te geven. Door de nieuwe sectie zullen de snelheid, het lawaai en andere hinder afnemen waarbij nog steeds een vlotte doorstroming mogelijk blijft.

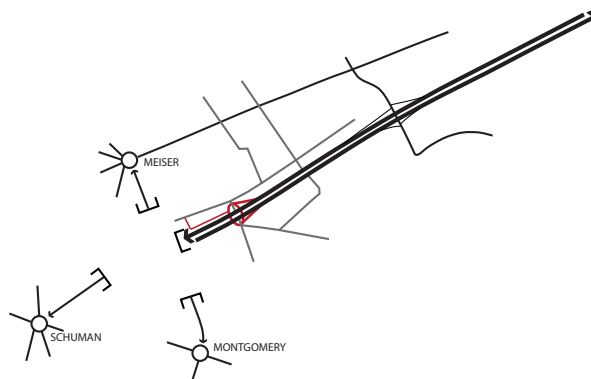
+ Toegang tot de E40

De uitdaging bestaat erin om de E40 op een zodanige manier te heraanleggen dat de kwaliteit van de omgeving en het landschap eromheen verbeterd wordt, maar zonder afbreuk te doen aan de capaciteit en de vlotte doorstroming van het verkeer. In dat opzicht kan er alleen maar sprake zijn van een versmalling en niet van een toename van het aantal op- en afritten, noch van de aanleg van kruispunten. Het niveauverschil tussen de E40 en het lokale wegennet (dat onder de autoweg loopt) is trouwens zo groot dat de aanleg van bovengrondse kruispunten zeer grote en ingrijpende werken zou vereisen.

Het RP stelt bijgevolg voor om slechts één enkele op- en afrit opnieuw aan te leggen, namelijk deze aan de Maartlaan. Deze zou vanaf de E40 de hoofdtoegang worden naar de economische pool Reyers. Hij vervangt de oprit aan de Roodebeeklaan en geeft toegang tot de Reyerspool zonder dat het verkeer via de Kolonel Bourgstraat moet. Dankzij de sluiting van de oprit aan de Roodebeeklaan krijgt deze laatste een lokaal karakter.



vv Option carrefour Mars (retenue) | Optie rondpunt
Maartlaan (weerhouden)



+ RER Bus

L'espace récupéré par le rétrécissement de l'E40 sera utilisé pour aménager des espaces verts, mais également une bande bus par direction (RER-BUS) ainsi que des arrêts là où ceci est nécessaire. Une étude concernant les arrêts a été menée. Les 5 arrêts ont été pris en compte. La décision (nombre d'arrêts) finale sera prise en concertation avec De Lijn, mais le minimum recommandé par le SD est de 2 arrêts (Communautés et Grosjean).

+ GEN-Bus

De ruimte die vrijkomt door de versmalling van de E40 kan niet alleen gebruikt worden voor de aanleg van groene ruimten, maar ook in beide richtingen voor de inrichting van een eigen rijstrook voor de GEN-bussen en voor de aanleg van haltes waar nodig. Er werd reeds een studie uitgevoerd met betrekking tot het aantal haltes, waarbij 5 haltes in rekening werden gebracht. De uiteindelijke beslissing over het aantal haltes zal in overleg met De Lijn genomen worden, maar het RP adviseert minimum 2 haltes te voorzien (Gemeenschapenlaan en Grosjeanlaan).



+ Bicycle Highway

Enfin, l'espace est assez large pour accueillir également une piste cyclable bidirectionnelle de chaque côté du boulevard (3m de largeur) reliant Bruxelles au réseau cyclable flamand. Cette piste cyclable traversera les nouveaux espaces verts aménagés et sera non seulement sécurisée mais aussi relativement plate et fluide.

+ Bicycle Highway

De ruimte is breed genoeg om langs beide kanten van de boulevard (3m breedte) plaats te voorzien voor een tweerichtingsfietspad, dat Brussel verbindt met het Vlaamse fietsroutenetwerk. Dit fietspad zal door de nieuw aangelegde groene ruimten lopen en zal niet alleen veilig zijn maar ook relatief plat en vlot berijdbaar.



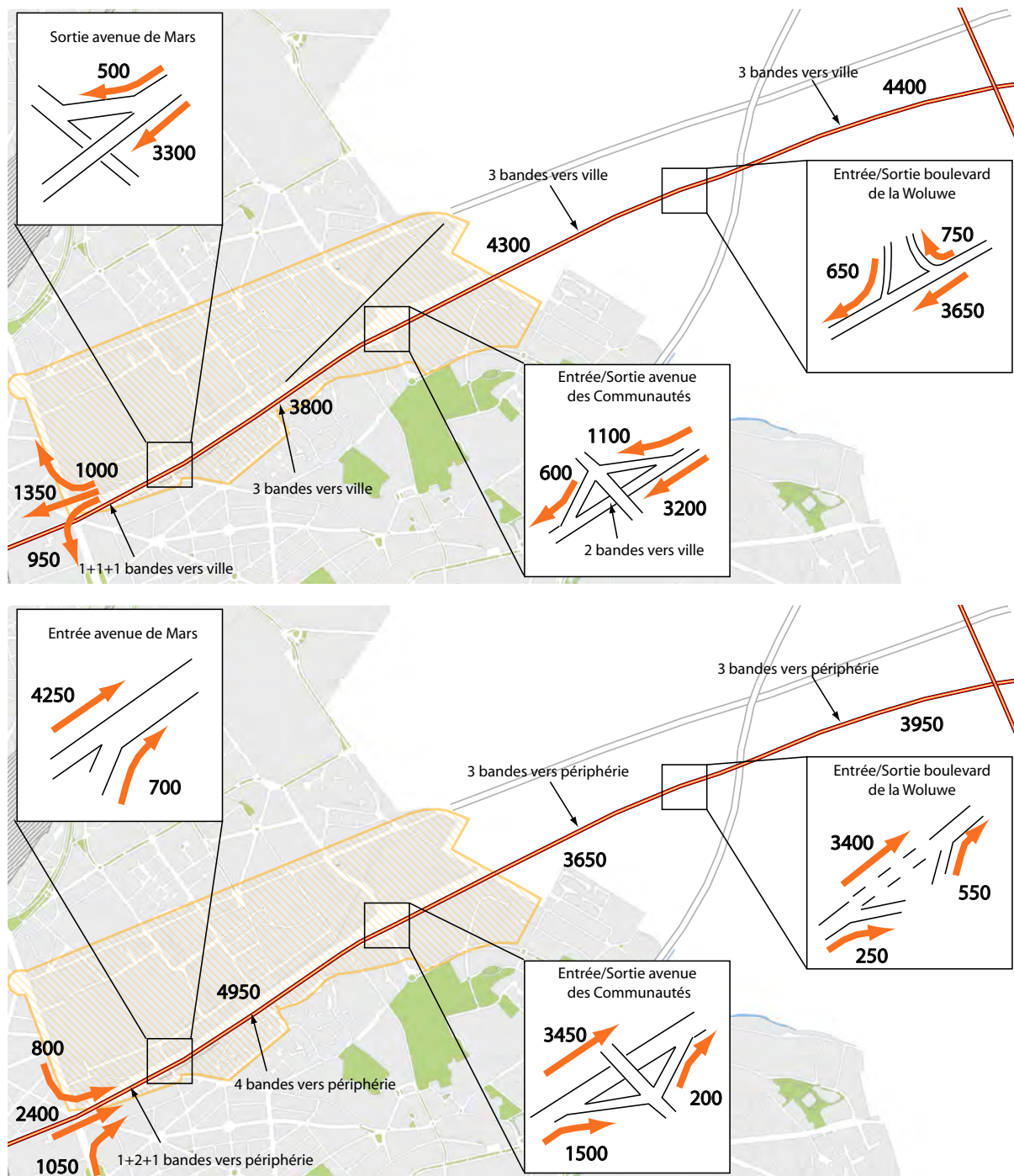
IIIb. Evaluation du rétrécissement de la E40

Les conclusions ont été testées. Dans les deux sens, la vitesse maximale de la variante (E40 redimensionnée) a été limitée à 70 km/h entre le Bd. Reyers et le bd. de la Woluwe, conformément à la perspective de conversion de la E40 en voie métropolitaine. Les simulations mettent en évidence l'effet de la réduction du nombre de bandes par rapport au scénario de référence (IRIS2).

IIIb. Evaluatie van de versmalling van de E40

De besluiten werden getest. In beide richtingen, werd de maximumsnelheid van de variante (geherdimensioneerde E40) beperkt tot 70 km/uur tussen de Reyerslaan en het Woluwedal, conform het vooruitzicht om de E40 om te vormen tot een metropolitane weg. De simulaties geven duidelijk het effect aan van de vermindering van het aantal rijstroken in vergelijking met het referentiescenario (IRIS 2).

Variante 1: Le redimensionnement de la E40 en entrée de ville en 2015 - Flux 8-9h en evp/h



Analyse des résultats de simulation

La comparaison avec la variante de référence montre que le trafic à l'heure de pointe en entrée de ville sur la E40 reste du même ordre de grandeur que celui de la variante de référence (on observe une très légère diminution).

Cette constatation a comme corollaire que le report sur d'autres voiries est minime, comme le confirment le tableau et la carte de différences de flux ci-dessous.

Trafic 8-9h sur axes en entrée de ville (en evp/h)	Variante de référence	Variante 1
Bd. Léopold III (avant Wahis)	1264	1262
Ch. Louvain (entre Meiser et Grosjean)	555	565
Rue Colonel Bourg	379	391
E40 vers Meiser (surface)	-	-
E40 vers Meiser (tunnel)	1120	1025
E40 vers Cortenbergh	1390	1365
E40 vers Montgomery	1070	1018
Av. des Cerisiers (entre Diamant et avenue de Mai)	1364	1368

La carte ci-dessous indique les différences de flux entre la variante de référence et la variante 1. Les traits bleus indiquent une diminution du trafic et les traits verts une augmentation. La carte distingue les deux directions par voirie. La plus grosse différence de flux s'observe sur la E40. Cependant, elle s'élève à 250 véhicules, ce qui montre bien que les différences observées ailleurs sont relativement négligeables.

Analyse van de resultaten van de simulatie

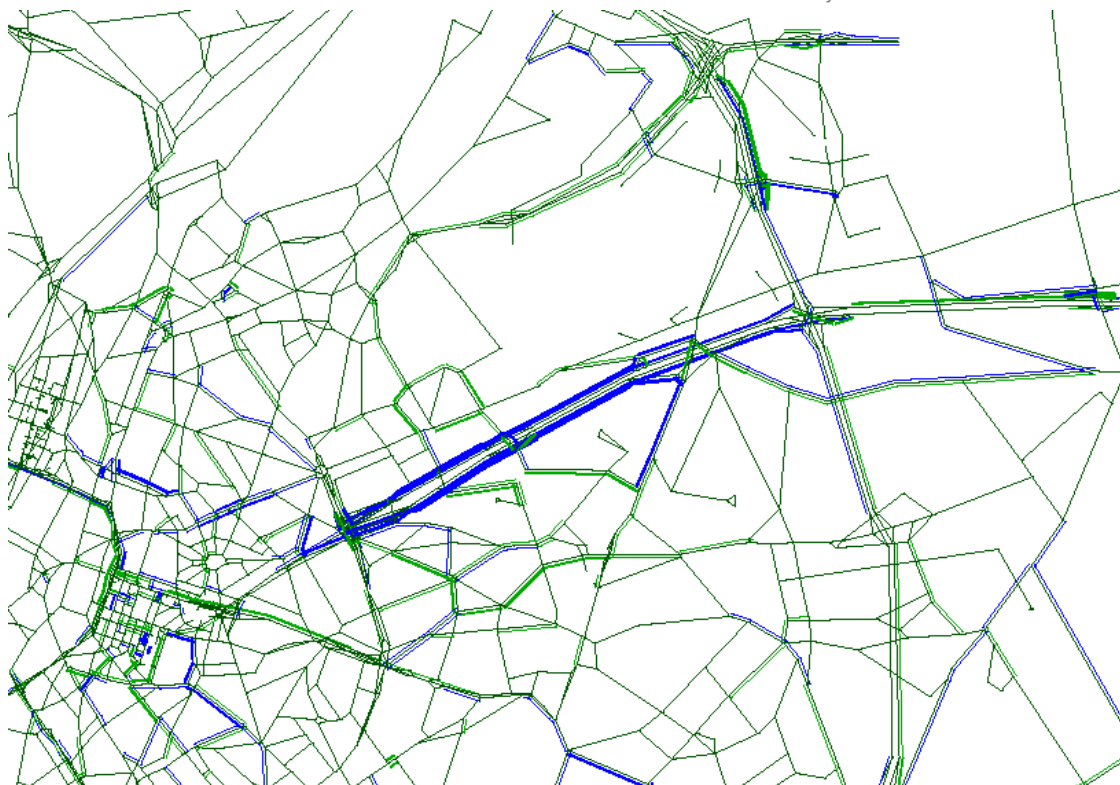
Wanneer men de resultaten van de simulatie vergelijkt met de referentievariante komt men tot de bevinding dat in beide gevallen het verkeer op de E40 in de richting van de stad tijdens de ochtendspits in dezelfde orde van grootte blijft (men stelt een zeer lichte daling vast).

Deze vaststelling heeft tot gevolg dat de afleiding van het verkeer naar andere wegnetten miniem is, zoals de tabel en de kaart met verschillen hieronder aantonen.

<< Variante de référence : d'après IRIS 2 | Variant ter referentie: volgens IRIS 2

Variante 1: rétrécissement de la E40 proposé par le SD | Variant 1: hertracering van de E40 voorgesteld door het RS

De kaart hieronder toont de verschillen in de verkeersstroom tussen de referentievariante en de variante 1. De blauwe lijnen geven een afname van het verkeer weer, de groene lijnen een toename. De kaart onderscheidt de twee richtingen per wegnet. Het grootste verschil qua verkeersstroom ziet men op de E40. Dit verschil bedraagt 250 wagens, wat aantoont dat de verschillen die elders werden waargenomen, verwaarloosbaar zijn.



Le tableau suivant montre que les temps de parcours simulés sont légèrement supérieurs lorsque le nombre de bandes est réduit, et ce pour trois exemples d'itinéraires empruntant la E40 (Ring-avenue Léopold III, Ring-avenue Cortenberg et Ring-entrée du tunnel sous Georges-Henri). Cette augmentation des temps est cependant acceptable, surtout si l'on considère tous les avantages qu'offre le redimensionnement de la E40.

De volgende tabel toont aan dat voor de drie trajecten die de E40 nemen (Ring-Leopold III-laan, Ring-Kortenberglaan en Ring-ingang tunnel onder Georges-Henri), de gesimuleerde trajecttijden iets langer uitvallen indien het aantal rijstroken verminderd wordt. Deze toename van de tijdsduur blijft echter aanvaardbaar, zeker als men rekening houdt met de voordelen die een herdimensionering van de E40 oplevert.

Temps et vitesses de parcours par section pour trois trajets d'entrée en ville 8-9h												
Vers Léopold III par tunnel Meiser	entrée bd Woluwe - sortie av Communautés		sortie av Communautés - entrée av Communautés		entrée av Communautés - entrée av Grosjean		entrée av Grosjean - sortie av Mars		sortie av Mars - Av.léopold III		temps total (s)	vitesse moyenne (km/h)
	temps (s)	vitesse (km/h)	temps (s)	vitesse (km/h)	temps (s)	vitesse (km/h)	temps (s)	vitesse (km/h)	temps (s)	vitesse (km/h)		
Variante de référence Variante 1	45 44	81,59 83,29	62 58	40,27 43,2	20 34	89,11 53,06	11 15	85,78 63,64	157 159	43,47 43,1	295 310	52,62 49,99
Vers Schuman	entrée bd Woluwe - sortie av Communautés		sortie av Communautés - entrée av Communautés		entrée av Communautés - entrée av Grosjean		entrée av Grosjean - sortie av Mars		sortie av Mars - trémie av. Cortenberg		temps total (s)	vitesse moyenne (km/h)
	temps (s)	vitesse (km/h)	temps (s)	vitesse (km/h)	temps (s)	vitesse (km/h)	temps (s)	vitesse (km/h)	temps (s)	vitesse (km/h)		
Variante de référence Variante 1	45 44	81,59 83,29	62 58	40,27 43,2	20 34	89,11 53,06	11 15	85,78 63,64	170 163	35,68 37,2	308 314	47,99 46,88
Vers Montgomery	entrée bd Woluwe - sortie av Communautés		sortie av Communautés - entrée av Communautés		entrée av Communautés - entrée av Grosjean		entrée av Grosjean - sortie av Mars		sortie av Mars - Entrée tunnel sous Georges-Henri		temps total (s)	vitesse moyenne (km/h)
	temps (s)	vitesse (km/h)	temps (s)	vitesse (km/h)	temps (s)	vitesse (km/h)	temps (s)	vitesse (km/h)	temps (s)	vitesse (km/h)		
Variante de référence Variante 1	45 44	81,59 83,29	62 58	40,27 43,2	20 34	89,11 53,06	11 15	85,78 63,64	127 126	47,26 47,8	265 277	55,42 52,87

Conclusion

La réduction du nombre de bandes (3 bandes en entrée et 4 bandes en sortie) est acceptable dans le cadre des hypothèses retenues dans le schéma directeur puisqu'elle n'entraîne qu'un faible report vers d'autres itinéraires et de faibles pertes de temps pour les usagers qui continuent d'emprunter la E40.

On observe par ailleurs que la réduction à deux bandes sous Communautés permet de diminuer un peu le trafic d'entrée en ville par rapport à la situation de référence. Cependant, cette diminution est faible. Si l'on souhaite pouvoir réguler l'entrée en ville, il faudrait envisager la création d'un contrôle d'accès de type « ramp metering » (1) qui compléterait ou remplacerait la diminution du nombre de bandes de circulation. Ce type de régulation possède une grande souplesse d'utilisation qui permet une optimisation fine des flux et une adaptation en temps réel à des événements ponctuels.

(1) Système qui consiste à retenir la circulation au début de la rampe à l'aide d'un feu activé au passage du RER BUS.

Besluit

De vermindering van het aantal rijstroken (3 rijstroken bij het binnenrijden van de stad en 4 bij het buitenrijden van de stad) is aanvaardbaar binnen het kader van de hypothesen die werden weerhouden in het Richtplan aangezien het verkeer nauwelijks wordt afgeleid naar andere wegennetten en de bestuurders die de E40 blijven nemen amper tijdverlies ondervinden.

Meer nog: door het aantal rijstroken onder de Gemeenschappenlaan terug te brengen tot twee, merkt men dat het verkeer in de richting van de stad lichtjes afneemt in vergelijking met de referentiesituatie. Deze afname is echter gering. Wanneer men de toegang tot de stad volledig in de hand wil hebben zal men de aanleg van een toegangscontrole van het type « ramp metering » (1) moeten voorzien dat de vermindering van het aantal rijstroken vervolledigt of vervangt. Dit type regelsysteem is heel flexibel in gebruik; het laat een verfijnde optimalisatie van de verkeersstromen toe en maakt aanpassingen in real time aan plotse gebeurtenissen mogelijk.

(1) Met dit systeem kan het verkeer worden tegengehouden aan het begin van de strook door een verkeerslicht dat geactiveerd wordt wanneer een GEN-bus voorbijkomt.

IV. PROJET | PROJECT

Idéalement, l'approche la plus cohérente consiste à concevoir le réaménagement de la E40 en même temps que la transformation/reconstruction de la rue Colonel Bourg dans le cadre d'une stratégie globale où infrastructures, espaces publics et développements immobiliers sont conçus de manière intégrée et paysagère. Cependant, dans le contexte bruxellois actuel, une telle approche globale est difficilement concevable vu les moyens financiers et l'étroite collaboration public-privé qu'elle exigerait. Il est donc plus probable que le projet de la transformation de la rue Colonel Bourg suive un autre rythme que celui du réaménagement de la E40 et qu'ils soient donc conçus séparément. Dans ce sens, il est plus judicieux de travailler les deux volets du projet indépendamment afin de ne pas compliquer le processus. Par ailleurs, il est nécessaire de faire une analyse séparée de chacune de ces problématiques vu leurs complexités respectives. Le Schéma Directeur traite donc ces deux grandes parties du GP2 séparément mais tâche de garder toujours une vue d'ensemble.

IVa. Aménagement du parkway: trois scénarios

Le retracé de la E40 permettra d'améliorer la qualité de vie et la visibilité des quartiers avoisinants. Si un jour les immeubles de bureaux le long du Colonel Bourg sont transformés en de nouveaux blocs de logements, le rétrécissement de la E40 créera de l'espace supplémentaire pour réduire l'impact des lourdes infrastructures et d'améliorer la qualité de vie. En ce qui concerne le profil de la E40, tous les scénarios étudiés intègrent les éléments suivants:

- > Trois bandes pour voitures en entrée de ville, de 3m chacune;
- > Quatre bandes pour voitures en sortie de ville, de 3m chacune;
- > Une bande de 3,5m par direction pour le RER-Bus. Ces bandes servent aussi comme bande d'arrêt d'urgence;
- > Une piste cyclable interrégionale bidirectionnelle (de 3,5m).

Un grand nombre de combinaisons entre ces éléments est possible, chacune d'elle a été testée (entre autre dans l'étude de mobilité en annexe). Seuls trois scénarios ont été dessinés en détail, dont un est retenu par le Schéma Directeur.



^^ Situation existante | Bestaande toestand

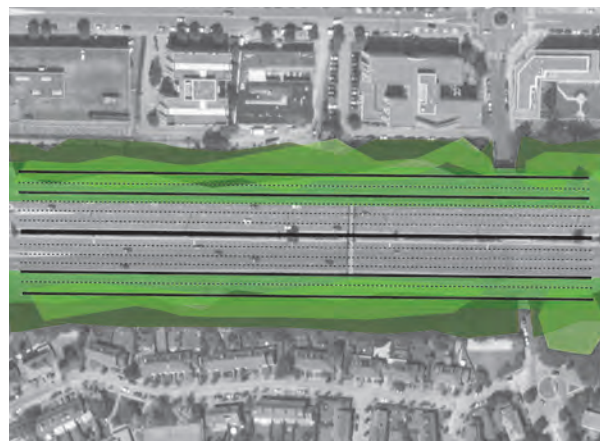
Binnen een algemene strategie waar infrastructuur, publieke ruimte en vastgoedontwikkeling op een geïntegreerde en landschappelijke manier worden ontwikkeld, bestaat de meest consistente aanpak erin om de heraanleg van de E40 en de Kolonel Bourgstraat gelijktijdig uit te voeren. Binnen de huidige Brusselse context is een dergelijk algemene aanpak echter moeilijk denkbaar gezien de financiële middelen en de nauwe privaat-publieke samenwerking die ze zou vereisen. Beide projecten zullen dan ook zo goed als zeker aan een verschillend tempo worden uitgevoerd en bijgevolg apart gerealiseerd worden. In dit opzicht is het beter om de twee luiken van het project apart te behandelen om het proces niet te bemoeilijken. Er moet sowieso een aparte analyse worden uitgevoerd m.b.t. de verschillende problematieken gezien de complexiteit van ieder project op zich. Het Richtplan behandelt daarom de grote onderdelen van het GP2 apart, maar tracht steeds het algemeen overzicht te bewaren.

IVa. Aanleg van de parkway: drie scenario's

De hertracering van de E40 biedt mogelijkheden om de leefbaarheid en zichtbaarheid van de aangrenzende wijken te verbeteren. Wanneer in de toekomst de kans bestaat dat de kantoorgebouwen langs Kolonel Bourg transformeren naar nieuwe woonontwikkelingen, biedt de versmalling van de E40 extra ruimte om de impact van de zware infrastructuur te verkleinen en de levenskwaliteit te verbeteren. Wat betreft het profiel van de E40 bevatten alle bestudeerde scenario's volgende elementen:

- > Drie rijstroken van ieder 3 m voor het autoverkeer dat de stad binnenrijdt;
- > Vier rijstroken van ieder 3 m voor het autoverkeer dat de stad buitenrijdt;
- > Een strook van 3,5 m in beide richtingen voor de GEN-bus. Deze strook dient ook als pechstrook;
- > Een interregionaal tweerichtingsfietspad (van 3,5m).

Al deze elementen kunnen met elkaar gecombineerd worden en elke combinatie werd getest (o.a. in de mobiliteitsstudie in bijlage). Slechts drie scenario's werden in detail uitgewerkt waarvan één werd weerhouden door het Richtplan.



^^ Scénario 1 | Scenario 1



1. Couper les bandes extérieures dans les deux directions:

Avantages:

- + Un tampon vert plus étendu et un espace maximal entre la voirie et les quartiers résidentiels.
- + Un espace pour une verdurisation paysagère des deux côtés de la voirie, se prêtant mieux à un usage quotidien par les riverains grâce à une meilleure liaison avec les parcelles avoisinantes.
- + Une piste cyclable bidirectionnelle interrégionale peut être aménagée de chaque côté de la voirie.

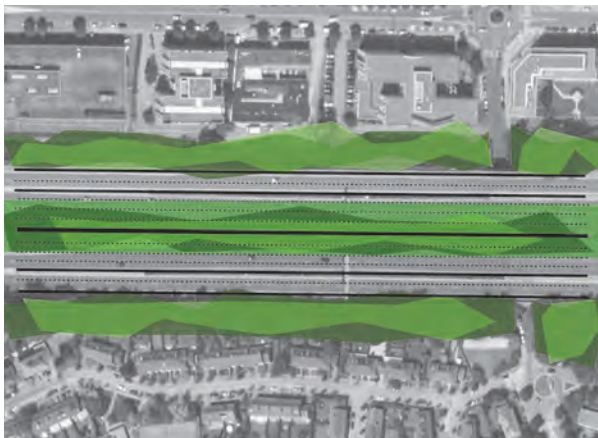
Désavantages:

+ La concentration de toutes les bandes au centre ne réduit pas le caractère 'autoroutier' de la E40 et n'encourage pas les conducteurs à ralentir leur vitesse. Or, les nuisances principales (le bruit et la pollution) sont directement liées à la vitesse. Aucun espace vert tampon entre les voiries et les quartiers adjacents ne peut avoir un effet aussi fort sur la réduction des nuisances que la réduction de la vitesse. En d'autres termes, sans la réduction de la vitesse, toute création de zone tampon se limite à une thérapie 'psychologique' du problème.

+ Le vert créé du côté sud (côté Woluwe) se trouve entre la voirie et des jardins privatifs (quartier des Constellations). De plus, il se trouve à un niveau différent des parcelles privées. Il en résulte que la concentration d'activité urbaine sur ces abords est très faible (pas de bâtiments denses ou publics et donc peu d'usagers): l'accessibilité de cet espace public et son utilité réelle sont limitées. Ce quartier étant déjà assez vert et bien équipé, ses riverains auront plus à gagner dans un usage de l'espace récupéré sur la E40 qui aide à réduire la vitesse des voitures.

+ Le tracé de l'infrastructure reste linéaire et offre peu de perspectives intéressantes aux conducteurs des voitures entrantes sur Bruxelles: l'entrée de Bruxelles n'en est pas vraiment améliorée.

+ Ce scénario ne permet pas d'aménager la bande bus en sortie de ville du côté 'intérieur' de la voirie, vu que la



^^ Scénario 2 | Scenario 2

1. In beide richtingen de buitenste rijstroken knippen:

Voordelen:

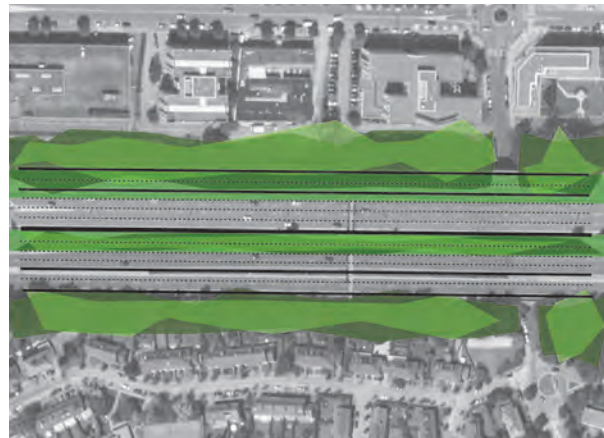
- + Grotere groene buffer en maximale ruimte tussen de verkeersinfrastructuur en de woonwijken;
- + Ruimte voor een landschappelijke groenaanleg aan beide zijden van de weg, die zich beter leent tot dagelijks gebruik door de bewoners door het feit dat het aansluit op de omgrenzende percelen;
- + Er kan een interregionaal tweerichtingsfietspad aangelegd worden aan beide zijden van de weg.

Nadelen:

+ Door de concentratie van alle rijstroken in het midden behoudt de E40 zijn 'autosnelweg' karakter en zet deze configuratie de bestuurders er bijgevolg niet toe aan hun snelheid te verminderen, terwijl de grootste bronnen van overlast (lawaai en vervuiling) rechtstreeks gelinkt zijn aan de snelheid. Geen enkele groene bufferruimte tussen het wegennet en de omliggende wijken kan qua vermindering van de overlast hetzelfde resultaat bereiken als een vermindering van de snelheid. Met andere woorden, als de snelheid niet afneemt, zal de aanleg van een groene bufferruimte enkel een 'psychologisch' effect hebben.

+ De groene ruimte aan de zuidelijke kant (kant van Woluwe), bevindt zich tussen de autosnelweg en de individuele tuinen (Sterrenbeeldenlaan). Deze ruimte bevindt zich tevens op een ander niveau dan de privéterreinen. De concentratie van stedelijke activiteit in haar omgeving is bovendien erg zwak (geen dichte bebouwing of openbare gebouwen en bijgevolg weinig gebruikers): de toegankelijkheid en het reële nut van deze openbare ruimte is dus beperkt. Aangezien de wijk reeds heel wat groenelementen bevat en veel voorzieningen heeft, zullen de omwonenden er meer baat bij hebben wanneer de herwonnen ruimte op de E40 bijdraagt tot een snelheidsvermindering van de wagens.

+ Het tracé van de infrastructuur blijft lineair en biedt weinig interessante perspectieven voor de autobestuurders die de stad binnenrijden: het levert geen wezelijke verbetering op voor de toegang tot Brussel.



^^ Scénario 3 | Scenario 3

largeur de la berme centrale est trop insécurisante pour y aménager un arrêt de bus au niveau de l'avenue Grosjean ou Communautés. Ceci implique que la bande bus devra être placée du côté extérieur (côté Woluwe). À première vue, ceci semble être une meilleure solution, vu la quantité de vert créée sur les abords. Mais cette solution implique un croisement entre le bus et les voitures au niveau de la sortie de la E40 vers l'Avenue des Communautés (en direction sortie de ville) et implique la construction assez compliquée d'un viaduc supplémentaire permettant au bus venant de Meiser de passer du côté intérieur de la E40 (là où le tunnel venant de Meiser aboutit) au côté extérieur. L'étude de mobilité en annexe explique ces complications avec plus de détail.

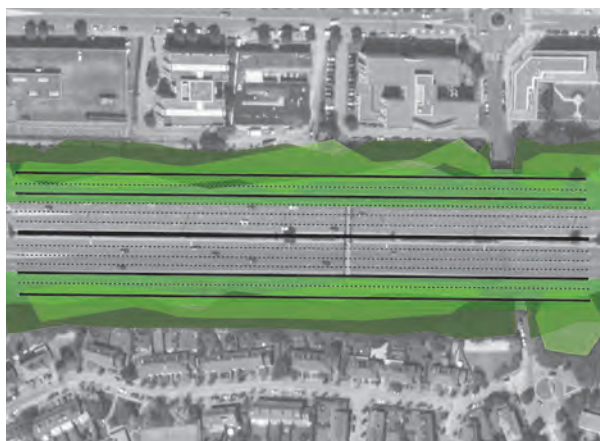
Afin d'augmenter les avantages de ce scénario, on pourrait envisager d'imprimer un mouvement oscillant à la E40 de manière à la faire dévier en fonction des zones bâties avoisinantes où l'impact négatif est le plus grand. L'avantage de cette alternative est la création d'espaces verts conséquents là où ceci est le plus utile. Par contre, le désavantage est qu'une opération de ce genre est très coûteuse (plus de 50 millions d'euros) pour un rendement qui reste relatif.

Si les ambitions et les moyens disponibles sont assez grands pour permettre ce genre d'intervention, il est peut-être plus intéressant de les investir dans une approche qui intègre aussi bien la reconstruction de la rue Colonel Bourg que le paysage de l'entrée de Bruxelles tel que le scénario 2 du projet de transformation de la rue Colonel Bourg le propose (page GP2-44).

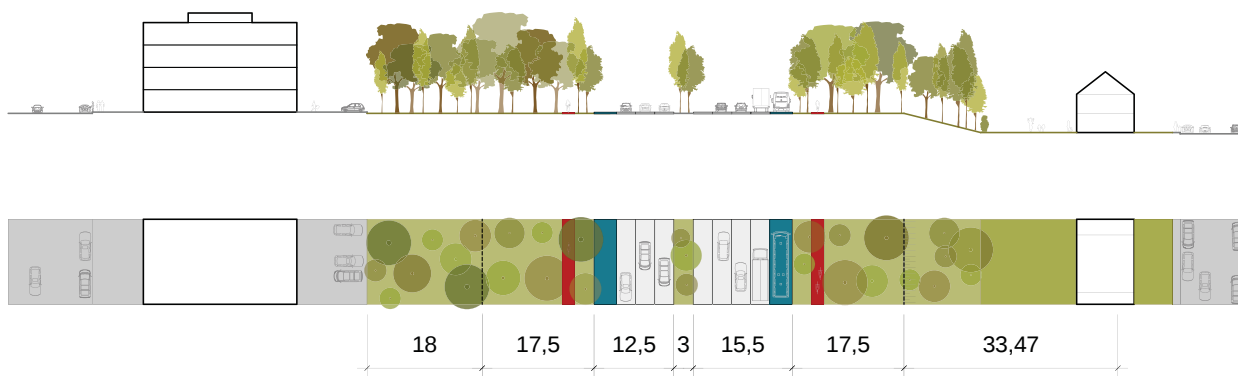
+ Met dit scenario kan in de richting van de stadsrand en aan de 'binnenkant' van de autosnelweg geen rijstrook voor de bus worden aangelegd. De centrale berm is immers vanuit veiligheidstechnisch standpunt onvoldoende breed om hier een bushalte aan te leggen ter hoogte van de Grosjeanlaan of de Gemeenschappenlaan. Dit impliceert dat de rijstrook voor de bus aan de buitenkant (kant van Woluwe) zal moeten worden geplaatst. Dit lijkt op het eerste gezicht een betere oplossing gezien de vele groene ruimten langs de zijkanalen. Deze oplossing houdt echter in dat de bussen en de auto's elkaar moeten kruisen ter hoogte van de afrit van de E40 aan de Gemeenschappenlaan (in de richting van de stadsrand) en dat er een relatief ingewikkelde constructie zal moeten worden aangelegd bestaande uit een extra viaduct dat de bussen komende van Meiser van de ene kant van de E40 (daar waar de tunnel komende van Meiser eindigt) naar de andere moet brengen. De mobiliteitsstudie in bijlage gaat nader in op deze ingewikkelde situatie.

Om de voordelen te vergroten, kan er bekeken worden om de infrastructuurbundel, die vrij zwaar is, een slingerende beweging te laten maken en te laten wijken in functie van de aangrenzende bebouwing, daar waar de negatieve impact het grootst is. Het voordeel van dit alternatief is de aanleg van omvangrijke groene ruimten daar waar ze het meest nodig zijn. Het nadeel is dat de kosten van een dergelijke onderneming (meer dan 50 miljoen €) niet in verhouding zijn met het relatief beperkt resultaat.

Indien de ambities en de beschikbare middelen voldoende groot zijn om dergelijke interventies mogelijk te maken, is het wellicht interessanter om te investeren in een integrale aanpak die zowel de heraanleg van de Kolonel Bourg als het landschap dat toegang geeft tot Brussel integreert, volgens het scenario 2 van het project omtrent de transformatie van de Kolonel Bourgstraat (pagina GP2-44).



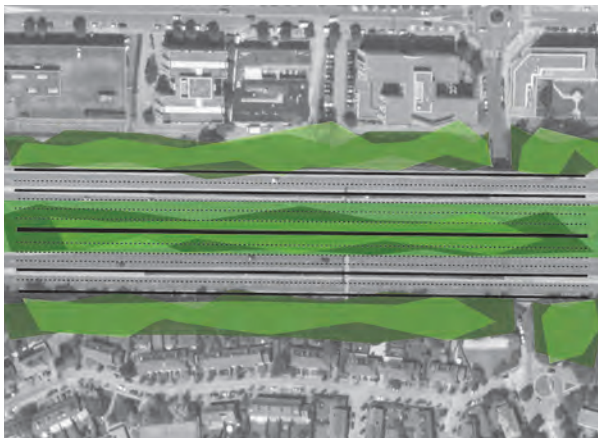
<< vv Scénario 1 | Scenario 1



2. Couper les bandes du côté intérieur dans les deux directions:

Avantages:

- + La concentration des espaces 'récupérés' au centre de la voirie crée une berme centrale verte d'environ 45m de large. Dans ce cas de figure, les voitures se dirigeant dans un sens ne perçoivent plus celles qui se dirigent dans l'autre sens: l'impression est celle de conduire au travers d'un parc. Avec des largeurs de bande de 3m maximum, un nombre réduit de bandes et un paysage d'entrée tellement vert, les chances de faire respecter la décision de réduire la vitesse sur la E40 à 70kmh sont beaucoup plus importantes. Par ailleurs, l'entrée de Bruxelles est totalement transformée, elle reflète mieux le caractère vert de la ville.
- + Du point de vue des riverains, cet effet est aussi très positif: non seulement ils bénéficient de la diminution de la pollution et des nuisances sonores suite à la réduction de vitesse, mais ils ne perçoivent plus qu'une seule voirie à une seule direction, l'autre étant totalement 'cachée' derrière le vert du milieu. Dans le cas du scénario 2, on ne vit résolument plus au bord d'une autoroute.
- + La bande bus en sortie de ville peut être placée du côté intérieur de la E40, dans la large berme centrale. Un arrêt de bus peut facilement y être aménagé.
- + Une seule piste cyclable bidirectionnelle peut être aménagée dans l'espace vert central.
- + En somme, l'espace vert central créé peut aussi devenir un axe de transport doux et public (au risque de légèrement réduire le caractère vert de la berme).

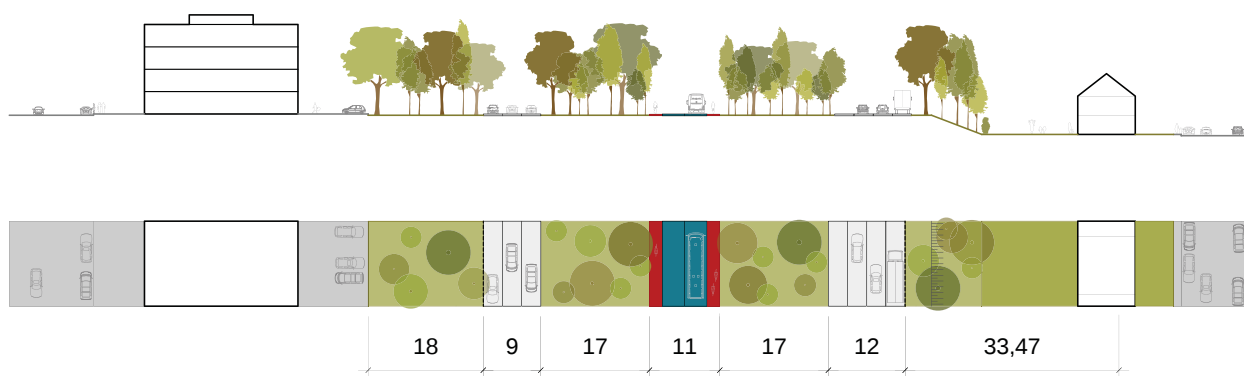


2. In beide richtingen de rijstroken aan de binnenkant knippen:

Voordelen:

- + Door de 'herwonnen' ruimten samen te brengen in het midden van de weg, bekomt men een centrale groene berm van ongeveer 45m breed. In dit geval zien de bestuurders die in tegengestelde richting rijden elkaar niet: ze krijgen de indruk dat ze door een park rijden. Dit voorstel waarbij de rijstroken maximum 3m breed zijn, het aantal rijstroken beperkt is en de toegangsweg tot Brussel door een groen landschap loopt, zal de beslissing om de snelheid op de E40 tot 70km/u terug te brengen veel meer kans op slagen geven. Door de volledige transformatie van de toegang tot Brussel, weerspiegelt ze beter het groene karakter van de stad.
- + Ook voor de omwonenden is het effect van deze ingreep zeer positief: niet alleen zullen ze minder hinder ondervinden van vervuiling en lawaai dankzij de snelheidsbeperking, ook zullen ze nog maar één rijrichting van de autosnelweg zien omdat het andere stuk volledig 'verscholen' gaat achter de groenpartij in het midden. Met scenario 2 hebben de omwonenden niet langer het gevoel langs een autosnelweg te wonen.
- + De busstrook in de richting van de stadsrand kan aan de binnenzijde van de E40 worden ingepland, dus in de brede middenberm. Hier kan gemakkelijk een bushalte worden aangelegd.
- + Een tweerichtingsfietspad kan in de groene centrale ruimte worden ingericht.
- + De gecreëerde groene centrale ruimte kan ook een openbare verkeersas worden voor de zachte weggebruikers (al kan het groene karakter van de berm hierdoor licht afnemen).

<< vv Scénario 2 | Scenario 2



Désavantages:

- + Le désavantage principal de ce scénario est que le profil de la voirie ne met les espaces verts au profit des riverains que d'une manière indirecte: réduction des nuisances et de la pollution. En effet une très petite partie de ces espaces est accessible aux piétons: bien qu'ayant 45m de large, la berme centrale se trouve quand même entre deux voiries importantes et ne se prête pas à l'utilisation comme parc (surtout qu'elle est traversée par un site propre bus).
- + La piste cyclable bidirectionnelle est moins directement accessible aux quartiers longeant la E40, ceci s'applique surtout au côté Colonel Bourg si celle-ci se transforme.
- + La bande bus en entrée de ville doit être placée du côté intérieur de la E40 (en entrant), ce qui implique la construction d'un viaduc spécial permettant de faire passer le bus de la berme centrale vers le tunnel direction Meiser qui se situe du côté extérieur de la E40.

3. Couper le côté extérieur en direction de la ville; couper le côté intérieur en direction de la périphérie:

Avantages:

- + Avec une berme centrale verte de 19m de large (sans bus ni cyclistes), le caractère vert de l'entrée de Bruxelles est aussi fort que dans le scénario 2, surtout qu'une masse verte est également présente du côté extérieur de la voirie (Cl. Bourg). On a résolument l'impression de traverser un 'parkway'.
- + L'espace récupéré sert à améliorer la qualité des parcelles longeant la E40, et ceci là où cet espace est réellement utilisable: du côté de la rue Colonel Bourg. En effet, ces nouveaux espaces verts sont une motivation considérable pour transformer (ou reconstruire) les bureaux vides existants en immeubles de logements. La nouvelle forme urbaine de la rue Colonel Bourg peut, en effet, en faire bon usage.
- + Par ailleurs, la région pourrait investir une partie des terrains récupérés sur la E40 (qui lui appartiennent) dans l'opération immobilière de transformation de la rue Colonel Bourg de manière à récupérer une partie de son investissement sur la E40.
- + Ce tracé est le mieux adapté pour l'intégration de sites-propre RER-Bus parce qu'il facilite le mieux le raccordement des bandes bus avec celles de la Moyenne Ceinture (voir étude de mobilité en annexe). La bande est du côté extérieur en entrée-de-ville, et du côté intérieur en sortie-de-ville.
- + Deux pistes cyclables bidirectionnelles sont aménagées de chaque côté de la voirie, permettant une connexion idéale avec les quartiers.

Nadelen:

- + Het grootste nadeel van dit scenario bestaat erin dat de omwonenden enkel onrechtstreeks kunnen genieten van de groene ruimten: afname van vervuiling en lawaai. Slechts een heel klein deel van deze ruimten zal voor voetgangers toegankelijk zijn. De centrale berm mag dan wel 45 m breed zijn, hij bevindt zich nog steeds tussen twee belangrijke wegen en hij is al evenmin geschikt als park (zeker als de berm doorsneden wordt door een aparte busstrook).
- + Het tweerichtingsfietspad is mindere rechtstreeks toegankelijk voor de wijken langs de E40. Dit geldt voornamelijk voor de zijde van Kolonel Bourg wanneer deze wijk wordt getransformeerd.
- + De busstroken in de richting van de stad moeten langs de binnenzijde van de E40 (bij het binnenrijden) worden aangelegd, wat de bouw vereist van een viaduct dat de bussen van de centrale berm naar de tunnel richting Meiser, aan de buitenzijde van de E40, zal moeten brengen.

3. De rijstroken wegnemen aan de buitenzijde in de richting van de stad en aan de binnenzijde in de richting van de stadsrand:

Voordelen:

- + Met een middenberm die 19 m breed is (zonder bussen en fietsen), is het groene karakter bij het binnenrijden van de stad net zo sterk als in scenario 2, vooral omdat er ook groene partijen zijn aan de buitenzijde van de E40 (Kolonel Bourg). De autobestuurders krijgen resoluut het gevoel dat zij over een 'parkway' rijden.
- + De herwonnen ruimte wordt aangewend om de kwaliteit van de terreinen langs de E40 te verbeteren, vooral daar waar deze ruimte ook echt gebruikt kan worden, namelijk aan de kant van de Kolonel Bourgstraat. Deze nieuwe groene ruimten zijn een sterke stimulans om de bestaande leegstaande kantoorgebouwen om te vormen (of te herbouwen) tot appartementsgebouwen. De nieuwe stedenbouwkundige vorm van de Kolonel Bourgstraat zou hier nuttig gebruik van kunnen maken.
- + Het gewest zou een deel van de terreinen die herwonnen worden op de E40 (en waarvan het eigenaar is) kunnen verkopen in het kader van de vastgoedoperatie met het oog op de transformatie van de Kolonel Bourgstraat. Op die manier kan het een deel van de investeringen m.b.t. de E40 terugwinnen.
- + Dit tracé is veruit het best aangepast aan de integratie van een aparte rijstrook voor de GEN-bussen. De busstroken hebben van hieruit immers een gemakkelijkere aansluiting op de Middenring (zie Mobiliteitsstudie in bijlage). De strook bevindt zich aan de buitenkant van de E40 bij het binnenrijden van de stad, en aan de binnenkant bij het buitenrijden van de stad.
- + Er worden twee tweerichtingsfietspaden aangelegd langs iedere kant van de weg, wat een ideale aansluiting met de omliggende wijken mogelijk maakt.



Désavantage:

+ Bien que ce scénario réussisse à réduire les nuisances sonores et la pollution, et donc à améliorer la qualité de vie des quartiers se trouvant des deux côtés de la voirie, il n'élargit pas le vert du côté de Woluwe. Ceci peut être perçu comme un désavantage pour les riverains du quartier Constellations ou, du moins, une distribution inégale des avantages.

C'est le scénario 3 que retiendra le Schéma Directeur. En effet, même si la distribution du 'vert' est inégale, une analyse objective montre que les avantages de cette disposition sont aussi positifs pour les deux côtés de la E40.

Coûts approximatifs:

Le coût total de cette opération est estimé à €39 Millions en ceci inclus: les travaux sur la voirie, l'aménagement du nouvel échangeur de l'Av. de Mars, l'éclairage public, la verdurisation, les égouts, et les passerelles vélos nécessaires (de chaque côté sous les sorties et entrées de l'Av. des Communautés).

Nadeel:

+ Hoewel dit scenario voor minder geluidsoverlast en vervuiling zorgt, en dus de levenskwaliteit voor de omliggende wijken verbetert, leidt het niet tot een uitbreiding van de groene ruimtes aan de zijde van Woluwe. Dit zou als een nadeel kunnen worden beschouwd voor de omwonenden van de Sterrenbeeldenlaan of op zijn minst als een ongelijke verdeling van de voordelen.

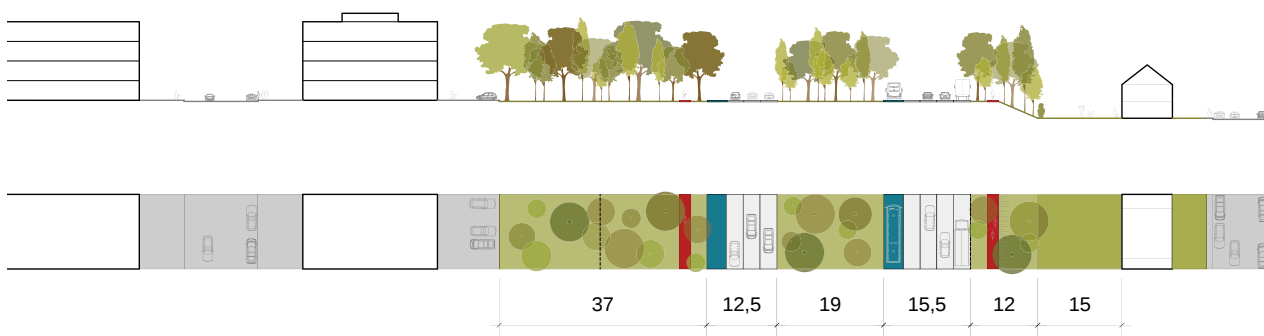
Het Richtplan weerhoudt scenario 3. Zelfs met een ongelijke verdeling van de groene ruimtes, toont een objectieve analyse aan dat de voordelen van dit scenario even positief zijn voor beide zijden van de E40.

Raming van de kosten:

De totale kost voor deze operatie wordt geraamd op 39 miljoen euro. Hierin zijn inbegrepen: de wegenwerken, de aanleg van een nieuwe verkeerswisselaar ter hoogte van de Maartlaan, de openbare verlichting, de groenaanleg, de riolering en de nodige fietsersbruggen (aan beide zijden onder de op-en afritten van de Gemeenschappenlaan).



<< vv Scénario 3 | Scenario 3



IVb. Accès à la E40

Propositions d'aménagement du carrefour Avenue de Mars

Plusieurs possibilités d'aménagement du carrefour Avenue de Mars ont été étudiées. Les carrefours ont été dessinés sur base des options de mobilité du Schéma Directeur:

- > les bretelles de l'Avenue de Mars permettent l'accès au « parkway » (uniquement vers la périphérie) depuis la zone levier n°12 et les quartiers riverains. Il est important de noter que le quartier situé au nord du site de la RTBF/VRT comporte de nombreuses activités économiques, ce qui implique une desserte par véhicules poids-lourds articulés;
- > le changement de statut du tronçon de la rue Colonel Bourg situé entre l'Av. de Mars et l'esplanade Emeraude place des Carabiniers, ce tronçon devenant une voirie locale;
- > le changement de statut des tronçons de l'Avenue de Mars. Ceux-ci étant considérés comme voiries locales;
- > l'aménagement d'une nouvelle voirie le long de la E40 entre l'Av. de Mars et l'esplanade Emeraude. Cette voirie appelée 'Avenue des Médias' dans le cadre du Schéma Directeur reprend la circulation en direction du site RTBF/VRT et dessert les nouveaux immeubles prévus dans le pôle économique Reyers.

Les deux options d'amélioration du tunnel sont schématisées sur les deux figures ci-dessous:

IVb. Toegang tot de E40

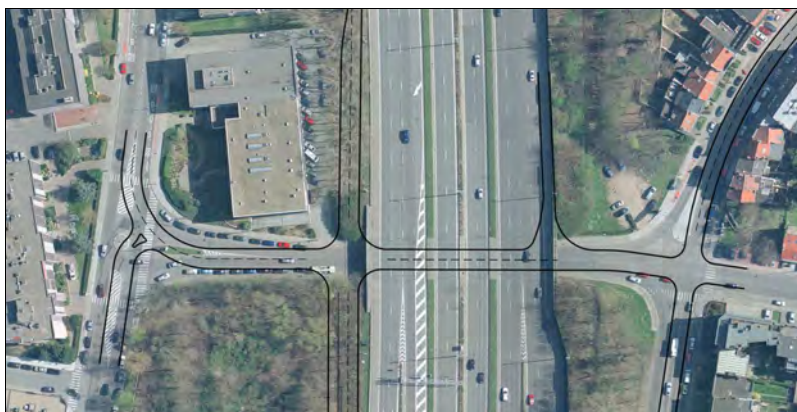
Voorstellen voor de heraanleg van het kruispunt aan de Maartlaan

Er werden verschillende mogelijkheden voor de heraanleg van het kruispunt aan de Maartlaan onderzocht. De kruispunten werden ontworpen op basis van de mobiliteitsopties van het Richtplan:

- > de opritten aan de Maartlaan geven toegang tot de « parkway » (enkel in de richting van de stadsrand) vanuit het hefboomgebied nr 12 en de omliggende wijken. Hier moet worden opgemerkt dat de wijk ten noorden van de RTBF/VRT-site heel wat economische activiteit huisvest, wat inhoudt dat ze ook moet kunnen bediend worden door zware vrachtwagens met opliggers;
- > de statuutwijziging van het gedeelte van de Kolonel Bourgstraat tussen de Maartlaan en de esplanade Emeraude - Karabiniersplein, dat een lokaal wegnnet wordt;
- > de statuutwijziging van de gedeeltes van de Roodebeeklaan langs beide kanten van de Maartlaan, die lokale wegen worden;
- > de aanleg van een nieuw wegnnet langs de E40 tussen de Maartlaan en de esplanade Emeraude. Deze weg die binnen het kader van het Richtplan 'Medialaan' genoemd wordt, neemt het verkeer op in de richting van de VRT/RTBF-site en zorgt voor een goede verbinding met de nieuwe gebouwen die gepland zijn binnen de economische pool Reyers.

De twee opties ter verbetering van de tunnel worden in de twee figuren hieronder schematisch voorgesteld:

Option 1: raccord du parkway à l'avenue de Mars | Optie 1: aansluiting parkway op de Maartlaan >>



1. Option 1:

Avantages:

+ Le tunnel actuel ne doit pas être reconstruit, ce qui économise beaucoup de moyens (coût total de l'opération 2,5 millions d'euros)

Inconvénients:

+ Le tunnel actuel est assez insécurisant et trop étroit pour permettre un passage fluide et agréable pour les piétons et cyclistes entre les quartiers des Constellations et le nouveau parc Edith Cavell.

+ La structure actuelle du tunnel est trop longue par rapport aux nouvelles dimensions de la voirie tel que proposé par le Schéma Directeur: une partie de la structure devra être détruite pour permettre d'aménager les bretelles d'entrée et de sortie de/vers la E40 au bon endroit (et ceci des deux côtés du tunnel).

2. Option 2:

Avantages:

+ La circulation automobile et cycliste est fluide.

+ La visibilité entre les deux côtés de la E40 est optimale: il ne s'agit plus d'un tunnel obscur, mais d'une grande ouverture.

+ La reconstruction intégrale de l'entrée/sortie permet une optimisation de l'aménagement des bretelles d'entrée et sortie (à l'endroit idéal par rapport aux bandes de la E40) ainsi que l'éclairage du tunnel: la berme centrale peut rester ouverte au-dessus de l'Av. de Mars de manière à permettre un meilleur éclairage.

Inconvénient:

-> coût beaucoup plus élevé des travaux (10 Millions d'euros).

Le SD recommande la deuxième option.

1. Optie 1:

Voordelen:

+ De huidige tunnel moet niet worden heraangelegd, wat heel wat middelen uitspaart (totale kost van de operatie: 2,5 miljoen euro).

Nadelen:

+ De huidige tunnel geeft een gevoel van onveiligheid en is te smal om een vlotte en aangename doorgang te creëren voor de voetgangers en fietsers tussen de wijken Constellation en het nieuwe Park Edith Cavell.

+ De huidige structuur van de tunnel is te lang t.o.v. de nieuwe afmetingen van het wegen zoals voorgesteld in het Richtplan: een deel van de structuur zal moeten worden afgebroken om op de juiste plaatsen (en dit aan beide zijden van de tunnel) op- en afritten van en naar de E40 te kunnen aanleggen.

2. Optie 2:

Voordelen:

+ Een goede doorstroming van het auto- en fietsverkeer.

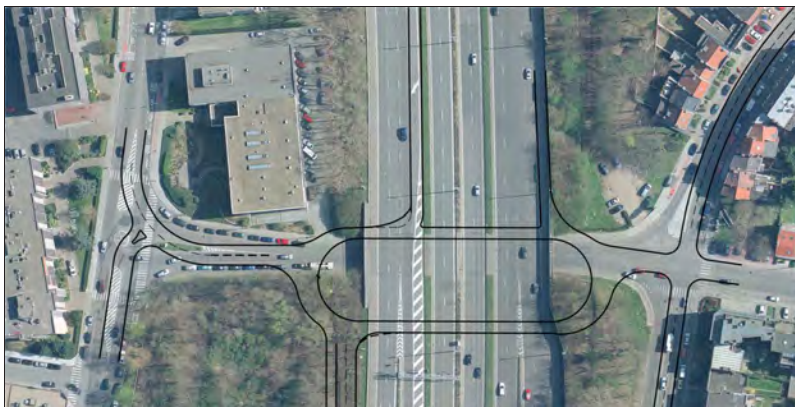
+ Een optimale zichtbaarheid tussen de twee zijden van de E40: geen donkere tunnel meer, maar een weide opening.

+ Door de integrale heraanleg kunnen de op- en afritten optimaal worden heraangelegd (op de ideale plaats t.o.v. de rijstroken van de E40) en wordt de tunnel beter verlicht: de middenberm kan boven de Maartlaan open blijven, waardoor een betere verlichting mogelijk wordt.

Nadeel:

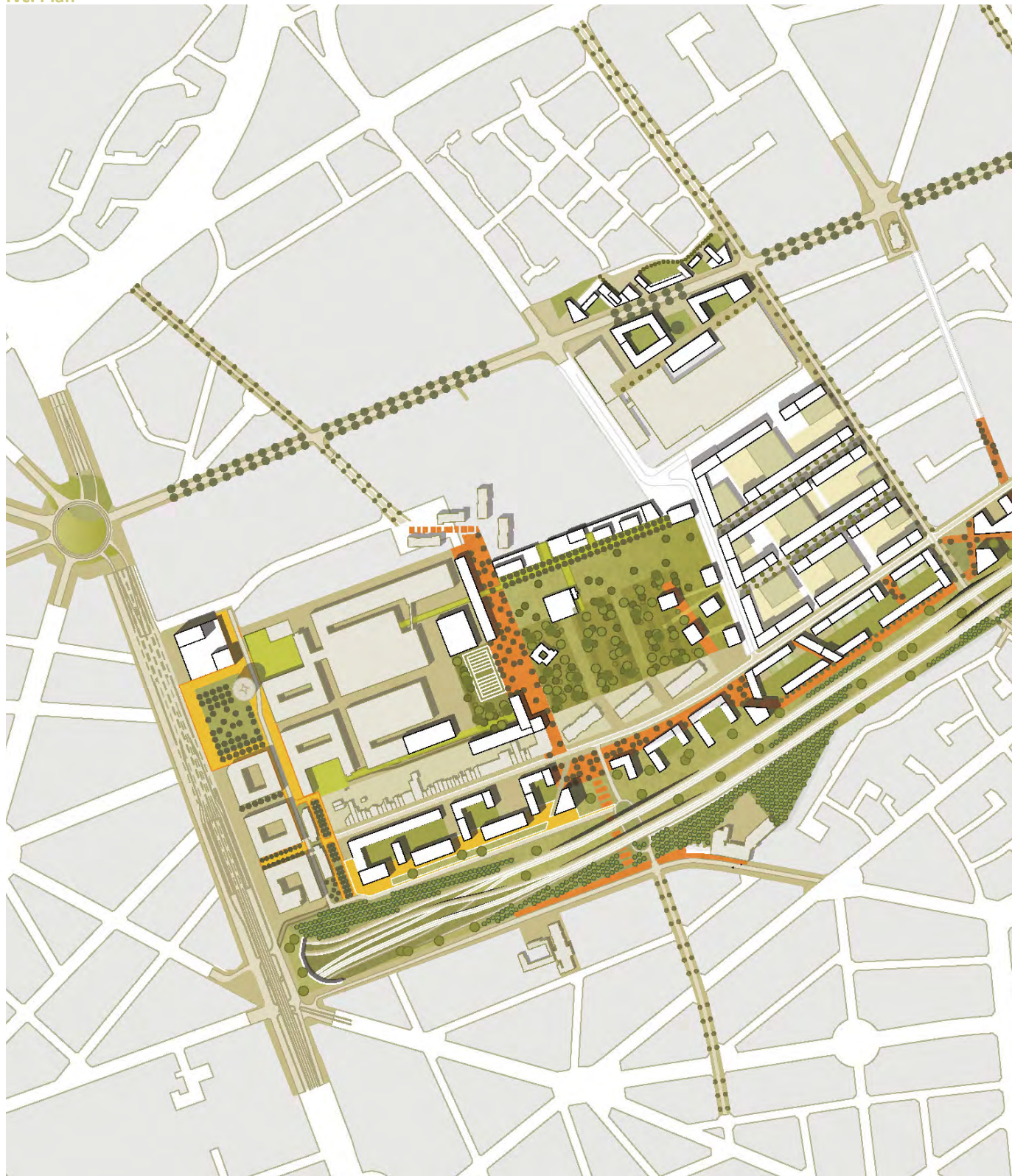
-> veel hogere kostprijs van de werken (10 miljoen euro).

Het RP geeft voorkeur aan de tweede optie.



<< Option 2: raccord du parkway à l'Avenue de Mars, variante avec giratoire incluant les deux bretelles | Optie 2: aansluiting van de parkway met de Maartlaan, een variante met rotonde inclusief twee op- en afritten.

IVc. Plan



GP2-30





B. DEVELOPPEMENT DE LA RUE COLONEL BOURG | ONTWIKKELING VAN KOLONEL BOURGSTRAAAT

I. DESCRIPTION | OMSCHRIJVING

La rue Colonel Bourg est formée d'un côté sud (côté autoroute) entièrement occupé par des bureaux; et un côté nord, majoritairement occupé par des logements (à l'exception du bloc entre Grosjean et Georgin).

Malgré cette distribution nord-sud de fonction, la rue se divise en deux parties Est-Ouest avec des caractéristiques différentes:

-> la partie entre l'Avenue de Mars et l'entrée de la RTBF est dominée par une typologie résidentielle typique (maisons mitoyennes), avec une hauteur moyenne de trois à quatre niveaux. La côté sud de la rue contient actuellement un parking régional de dissuasion et une grande friche.

-> la partie entre l'Avenue de Mars et la rue Deux Maisons est composée, du côté sud, d'une batterie d'immeubles de bureaux des années '70 et '80. Du côté nord de la rue, on retrouve d'abord trois immeubles hauts (9 niveaux) résidentiels typiques des années '80; entre Grosjean et Georgin se trouvent trois immeubles de bureaux et le contrôle technique; entre Georgin et Deux Maisons, on retrouve des immeubles d'appartement résidentiels de quatre à cinq étages, alignés avec la rue, qui forment la façade sud du quartier de Paduwa.

La première partie est reprise dans le GP1 et forme une des pièces de ce que le Schéma Directeur appelle le Pôle Reyers. Le Grand Projet 2 propose une ré-modélisation de la deuxième partie, et ceci dans une même vision d'ensemble qui inclut également le côté sud de la E40 (à Woluwe). Le tout faisant partie d'un projet cohérent pour l'entrée de Bruxelles s'étalant entre la limite régionale et Reyers.

De zuidelijke zijde van de Kolonel Bourgstraat (aan de kant van de autosnelweg) bestaat volledig uit kantoorgebouwen; de noordzijde wordt voornamelijk in beslag genomen door woningen (met uitzondering van het bouwblok tussen Grosjean en Georgin).

Ondanks deze noord-zuid verdeling van de functies, is de straat opgesplitst in twee delen oost-west met verschillende kenmerken:

-> in het gedeelte tussen de Maartlaan en de ingang van de RTBF overheerst een typisch residentiële typologie (middenklassewoningen) met een hoogte van gemiddeld drie tot vier verdiepingen. Aan de zuidzijde van de straat bevindt zich momenteel een regionale pendelparking en een groot braakliggend terrein.

-> het gedeelte tussen de Maartlaan en de Tweehuizenstraat bestaat aan de zuidzijde uit een reeks kantoorgebouwen die dateren uit de jaren '70 en '80. Aan de noordzijde van de straat merkt men eerst drie hoge residentiële gebouwen op (9 verdiepingen) in een typische jaren 80-stijl; tussen Grosjean en Georgin bevinden zich drie kantoorgebouwen en de technische keuring; tussen Georgin en Tweehuizen staan appartementsgebouwen van vier tot vijf verdiepingen, die de zuidfaçade vormen van de Paduwawijk.

Het eerste deel is opgenomen in GP1 en maakt deel uit van wat in het Richtplan Reyerspool wordt genoemd. Groot Project 2 stelt een herinrichting voor van het tweede gedeelte, en dit binnen het kader van een algemene visie waarin ook de zuidzijde van de E40 (Woluwe) opgenomen is. Beide maken samen deel uit van een coherent project voor de toegang tot Brussel tussen de gewestgrens en Reyers.



	adresse	surface hors sol (en m ²)	Surfaces paires	Surfaces impaires
1	Rue Colonel Bourg, 101	2.030		2.030
2	Rue Colonel Bourg, 103	2.673		2.673
3	Rue Colonel Bourg, 105	2.673		2.673
4	Rue Colonel Bourg, 105A	3.459		3.459
5	Rue Colonel Bourg, 105B	3.459		3.459
6	Rue Colonel Bourg, 107	2.370		2.370
7	Rue Colonel Bourg, 111	4.340		4.340
8	Rue Colonel Bourg, 113	700		700
9	Rue Colonel Bourg, 115-117	5.934		5.934
10	Rue Colonel Bourg, 120	4.600	4.600	
11	Rue Colonel Bourg, 122	4.045	4.045	
12	Rue Colonel Bourg, 123-125	5.753		5.753
13	Rue Colonel Bourg, 124	4.137	4.137	
14	Rue Colonel Bourg, 127-129	5.753		5.753
15	Rue Colonel Bourg, 128	8.292	8.292	
16	Rue Colonel Bourg, 133	4.330		4.330
17	Rue Colonel Bourg, 135-139	8.183		8.183
18	Rue Colonel Bourg, 143-145	8.760		8.760
19	Rue Colonel Bourg, 149	4.808		4.808
20	Rue Colonel Bourg, 153-155	8.000		8.000
	Total	94.299 m²	21.074 m²	73.225 m²

© CLI 2009



II. ANALYSE | ANALYSE

Accessibilité actuelle

Contrairement à la partie Ouest de la rue Colonel Bourg, la partie Est est mal desservie par les transports publics. En effet, l'avenue de Mars se trouve à 600 m de l'arrêt Diamant: c'est plus que la distance maximale qu'un usager parcourt à pied quotidiennement entre le lieu de travail et l'arrêt de transport en commun. Les bureaux sur la rue Colonel Bourg dépendent donc totalement de l'accessibilité en voiture.

Le Ring crée un étranglement à l'entrée de Bruxelles: depuis plusieurs années déjà, les embouteillages au niveau de Sterrebeek limitent l'accessibilité en voiture de la Région de Bruxelles en général, et de la Rue Colonel Bourg en particulier. La situation est similaire en venant de l'intérieur de Bruxelles, les embouteillages en heure de pointe sur la Moyenne Ceinture sont une barrière importante qui découragent l'usage de la voiture pour aller aux bureaux de la rue Colonel Bourg. Par contre, en dehors des heures de pointe, l'accessibilité en voiture est excellente. C'est la raison principale pour laquelle la zone reste intéressante pour les PME.

Huidige bereikbaarheid

In tegenstelling tot het westelijke gedeelte van de Kolonel Bourgstraat, is het oostelijke gedeelte slecht bediend door het openbaar vervoer. De Maartlaan bevindt zich op 600 meter van de halte Diamant: dat is meer dan de maximum afstand die een gebruiker dagelijks aflegt tussen zijn werkplek en het openbaar vervoer. De kantoren aan de Kolonel Bourgstraat zijn met andere woorden volledig afhankelijk van de bereikbaarheid met de wagen.

De Ring creëert een flessenhals bij het binnenrijden van Brussel: voor wie met de auto naar Brussel rijdt, belemmeren de files ter hoogte van Sterrebeek sinds jaren de toegang tot het Brussels Gewest in het algemeen en tot de Kolonel Bourgstraat in het bijzonder. Voor wie Brussel buitenrijdt is de situatie gelijkaardig: tijdens de spitsuren vormen de files op de Middenring een belangrijke barrière voor wie met de auto naar de kantoren aan de Kolonel Bourgstraat wil. Buiten de spitsuren is de bereikbaarheid met de wagen echter uitstekend. Omwille van deze reden blijft de zone dan ook interessant voor KMO's.

Accessibilité planifiée et potentielle

Le Plan IRIS 2 ne prévoit pas une amélioration substantielle de cette situation. Il est peu désirable, en effet, de concentrer des bureaux loin des nœuds des transports en commun. La seule amélioration sensible des transports publics dans la zone se fait autour de la Moyenne Ceinture où le plan tente d'améliorer au mieux les connexions avec la Gare du Nord et les fréquences du pré-métro. En terme de transport privé, le plan IRIS2 respecte la hiérarchie des voiries prônée par le PRD et tente de réduire de plus de 16% les taux d'utilisation de la voiture, ce qui n'améliore pas l'accessibilité en voiture de la zone en heure de pointe.

L'idée de prolonger la ligne de tram 94 venant de l'arrêt de métro de Roodebeek et Marcel Thiry à travers la rue Colonel Bourg (ou le long de la E40) vers la Moyenne Ceinture a également été étudiée. Ce tracé n'est pas recommandé, entre autre à cause de la connexion compliquée avec Diamant. Par ailleurs, indépendamment de la pertinence du tracé et de sa faisabilité économique, ce tram, s'il venait à être aménagé, serait loin de répondre aux nécessités d'accessibilité des bureaux de la rue Colonel Bourg. Le nombre de correspondances qu'il faudrait effectuer pour arriver à la Rue Colonel Bourg combiné avec les fréquences envisageables du tram, rend le trajet trop long pour être une alternative viable aux navetteurs.

Geplande en potentiële bereikbaarheid

Het IRIS 2-plan voorziet geen substantiële verbetering van deze situatie. Het is immers niet wenselijk om kantoren samen te brengen op plaatsen die ver verwijderd zijn van knooppunten van het openbaar vervoer. De enige duidelijke verbetering in de zone m.b.t. het openbaar vervoer situeert zich rond de Middenring waar het plan de verbindingen met het Noordstation en de ritfrequenties van de premetro zo goed mogelijk tracht te verbeteren. Wat het privaat vervoer betreft, houdt het IRIS 2-plan zich aan de hiërarchie van het wegennet zoals opgenomen in het GewOP en stelt het tot doel om het wagengebruik met meer dan 16% te verminderen, wat echter niet zal bijdragen tot een betere bereikbaarheid van de zone met de wagen tijdens de piekuren.

Het idee om tramlijn 94, komende van de metrohalte Roodebeek en Marcel Thiry, via de Kolonel Bourgstraat (of langs de E40) door te trekken tot aan de Middenring werd eveneens onderzocht. Dit tracé wordt echter afgeraden, onder andere wegens de ingewikkelde verbinding met Diamant. Zelfs indien dit tracé functioneel relevant en economisch haalbaar zou zijn, dan nog zou deze tramlijn nooit in staat zijn om de behoeften i.z. bereikbaarheid van de kantoren aan de Kolonel Bourgstraat volledig in te vullen. Het aantal overstappen dat de gebruikers nodig hebben om de Kolonel Bourgstraat te bereiken in combinatie met de vooropgestelde frequenties van de tram, maken het traject te lang en te ingewikkeld om voor de pendelaars een volwaardig alternatief te betekenen.



Après plusieurs études, il est aujourd'hui clair que la connexion en transport en commun actuelle et future de la partie Est de la rue Cl. Bourg pourrait être suffisante pour une zone résidentielle mais pas pour une concentration de bureaux. Les autres zones administratives (plus au centre) resteront toujours plus compétitives sur ce niveau-là.

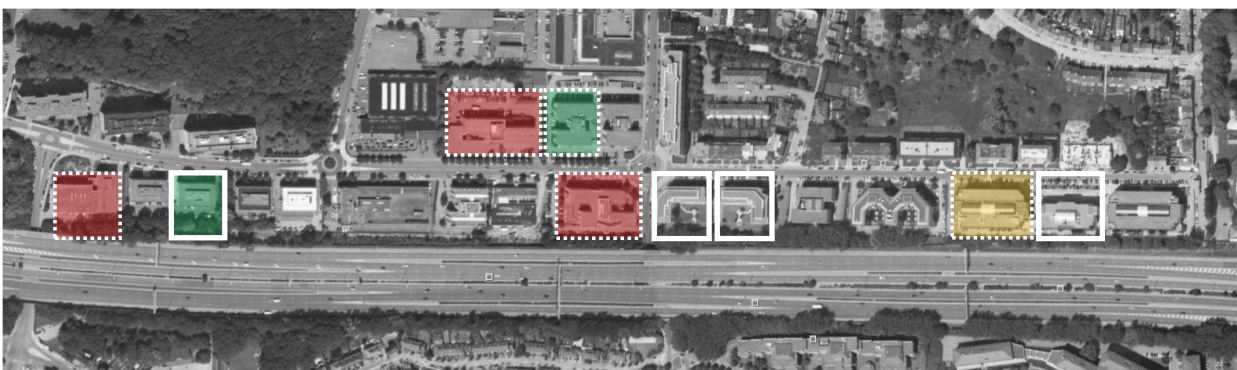
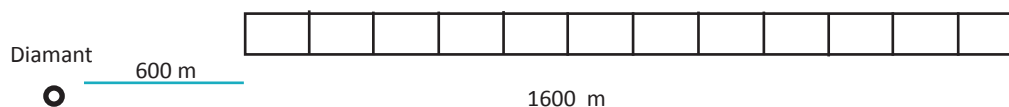
Les bureaux vides et les potentiels de transformation

La mauvaise accessibilité est la cause principale des surfaces vides de bureaux sur la rue Colonel Bourg. Celles-ci sont parmi les plus élevées de la Région de Bruxelles-Capitale. Sachant qu'il y a plus de deux millions de surfaces de bureaux à remplir et qu'il y en a beaucoup en voie de construction, il est peut être judicieux de considérer la transformation (ou reconstruction) des parcelles de bureaux en logement. Une telle transformation améliorera la qualité de vie sur la rue en consolidant son caractère et en réduisant la pression automobile sur la voirie. Moins de places de parkings seront nécessaires, permettant ainsi une amélioration sensible de l'espace public. Enfin, une telle transformation pourrait aussi permettre la construction de nouveaux équipements et de PME dans la zone. Inutile de le dire, cette transformation n'est pas possible sans le rétrécissement de la E40 et sa verdurisation.

Na verschillende studies te hebben uitgevoerd, is het vandaag duidelijk dat de huidige en toekomstige verbindingen met het openbaar vervoer in het oostelijke deel van de Kolonel Bourgstraat volstaan voor een residentiële zone, maar niet voor een zone met een concentratie aan kantoren. De andere administratieve zones die meer naar het centrum toeliggeren, zullen in dat opzicht altijd competitiever zijn.

De leegstaande kantoorgebouwen en hun transformatiepotentieel

De slechte bereikbaarheid is de hoofdoorzaak waarom veel kantoorgebouwen langs de Kolonel Bourgstraat leeg staan. De zone heeft één van de hoogste leegstandpercentages binnen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Wetend dat er meer dan twee miljoen kantooroppervlakte moet worden ingevuld en dat er heel wat kantoren in aanbouw zijn, maakt dit de omvorming (of de heraanleg) van deze kantoren tot woningen zeker het overwegen waard. Een dergelijke transformatie zou de levenskwaliteit van de straat op twee manieren ten goede komen: haar lokaal karakter wordt versterkt en de druk van het autoverkeer wordt verminderd. Er zijn minder parkeerplaatsen nodig waardoor de publieke ruimte aanzienlijk verbeterd kan worden. Ten slotte zou een dergelijke transformatie aanleiding kunnen geven tot de bouw van nieuwe voorzieningen en KMO's binnen deze zone. Maar uiteraard zal deze transformatie enkel mogelijk zijn indien de E40 versmald en beplant wordt.



Propriétaires occupants

SICAFI

Certificat immobilier

Immeubles vides (<30% occupation)

Faisabilité économique de la reconstruction de la rue Cl. Bourg

Le Schéma Directeur a examiné les possibilités de transformation des bureaux existants. Les cas où cela serait envisageable, en préservant la structure du bâti, sont limités, et ceci plutôt en maisons de repos qu'en logements classiques. Un projet de reconstruction est plus intéressant du point de vue morphologique. Cependant ceci requiert des moyens socio-économiques sensiblement plus importants. L'aspect opérationnel y est aussi important que l'aspect économique.

En termes opérationnels, le plus réaliste est d'adapter le projet de reconstruction des parcelles à leurs limites actuelles afin de permettre une flexibilité maximale et une adaptation au rythme du marché. Ainsi, la transformation de la rue Colonel Bourg pourra se faire en fonction de la participation des propriétaires des parcelles et à travers eux.

Un scénario alternatif consiste à mettre en accord tous les propriétaires (ou ceux dont la participation est nécessaire) dans le cadre d'un partenariat public-privé pour développer un projet de transformation de l'ensemble. Bien que cette approche soit idéale pour redessiner l'entrée-de-ville, elle n'est pas de coutume à Bruxelles.

Quant aux aspects économiques, la question principale est de proposer un projet assez attractif pour encourager les propriétaires des bureaux de lancer le processus de transformation de la rue Colonel Bourg. Il y a actuellement environs 73.000 m² de bureaux sur le côté impair (sud) de la rue Colonel Bourg. Le P/S de la zone de bureaux (numéro 101 à 155) est actuellement de 1,4.

Le Schéma Directeur a étudié deux variantes: la première détermine la nouvelle surface constructible minimale nécessaire pour rendre une telle transformation possible; la deuxième détermine la surface maximale tolérée afin de protéger la qualité de vie des logements envisagés et celle du quartier existant.

Dans la première variante, les bureaux actuels seraient remplacés par 115.000 m² de développement mixte (dont au moins 60% destinés au logement). Le P/S serait de 1,8. À titre indicatif, un appartement de 100 m² coûterait alors (toutes charges et taxes incluses) 240.500€. Le prix indicatif de location de bureaux reviendrait à 172€/m² (voire étude socio-économique en annexe).

Afin de réduire le prix de vente des logements développés, ainsi que celui de location des bureaux, et afin d'encourager les propriétaires à entamer le processus de transformation de la rue Colonel Bourg le plus rapidement possible, la deuxième variante propose un P/S de 2,2, élevant le nombre total de mètres constructibles à 145.000 m². Dans ce cas, le prix d'un appartement de 100 m² baisserait de 12.500€ pour arriver à 228.000€ (toutes charges et taxes incluses). Le prix de location des bureaux reviendrait à 160€/m².

Economische haalbaarheid van de heraanleg van de Kolonel Bourg

Het Richtplan heeft de verschillende transformatiemogelijkheden van de bestaande kantoren onderzocht. Er zijn echter maar een beperkt aantal gebouwen die, met behoud van hun structuur, in aanmerking kunnen komen. Bovendien zou het eerder een omvorming tot rusthuizen betreffen dan wel tot klassieke woningen. Een volledige heropbouw is uit morfologisch standpunt interessanter. Een dergelijk project vereist dan weer gevoelig meer extra socio-economische middelen. Het operationele aspect hiervan is even belangrijk als het economische.

Vanuit operationeel standpunt is het realistischer indien men bij het project omtrent de heropbouw rekening zou houden met hun huidige perceelsgrenzen om zo een maximale flexibiliteit te bekomen en een betere aanpassing aan de marktfluctuaties. De transformatie van de Kolonel Bourgstraat kan dan gebeuren in samenwerking met de perceelseigenaars. Een alternatief scenario bestaat erin om met alle eigenaars (of wiens medewerking noodzakelijk is) een akkoord te bereiken ihkv een publiek-private samenwerking voor de transformatie van de gehele zone. Een dergelijke aanpak, die nochtans ideaal zou zijn om de toegang tot de stad opnieuw te ontwerpen, is echter niet gebruikelijk in Brussel.

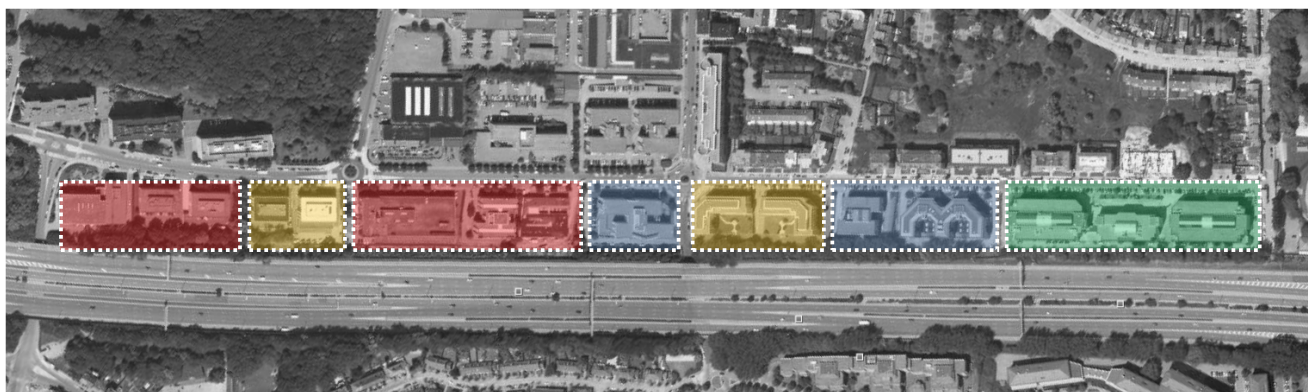
Wat de economische aspecten betreft, moet een voldoende aantrekkelijk project worden voorgesteld zodat de eigenaars van de kantoren aangezet worden om het transformatieproces van de Kolonel Bourgstraat op gang te trekken. Er is momenteel ongeveer 73.000 m² kantoorruimte ter beschikking aan de zuidzijde (de kant met de oneven huisnummers). De V/T van de kantoorzone (van nummer 101 tot 155) bedraagt momenteel 1,4.

Het Richtplan heeft twee varianten onderzocht: de eerste bepaalt de nieuwe minimaal bebouwbare oppervlakte die nodig is voor een dergelijk transformatie; de tweede bepaalt de maximaal toegelaten oppervlakte om de levenskwaliteit van de geplande woningen en van de bestaande wijk te beschermen.

In de eerste variante zouden de huidige kantoorgebouwen vervangen worden door 115.000 m² gemengde ontwikkeling (waarvan minstens 60% voorbestemd voor woningen). De V/T zou dan 1,8 bedragen. Om een idee te geven: een appartement van 100 m² zou dan (alle kosten en taksen inbegrepen) 240.500€ kosten. De richthuurprijs voor een kantoor zou neerkomen op 172€/m² (zie socio-economische studie in bijlage).

Om de verkoopprijs van de ontwikkelde woningen en de huurprijs van de kantoren te doen zakken en de eigenaars aan te moedigen om het transformatieproces van de Kolonel Bourgstraat zo snel mogelijk op gang te brengen, stelt de tweede variant een V/T van 2,2 voor, waardoor het totaal aantal bebouwbare m² opgetrokken wordt tot 145.000 m². In dat geval zou de prijs van een appartement van 100 m² met 12.500€ dalen en nog 228.000€ kosten (alle kosen en taksen inbegrepen). De huurprijs van een kantoor zou dan uitkomen op 160€/m².





Prior. 1

Prior. 2

Prior. 3

Prior. 4

Priorité 1 : Immeubles vétustes – proximité géographique Reyers & redéveloppement bloc Grosjean – Immeuble garage – Propriétaires occupants
 Priorité 2 : Immeubles vides – liaison entre les zones de priorité 1 – position charnière dans développement
 Priorité 3 : Immeubles occupés – liaison progressive entre priorités 1 & 2
 Priorité 4 : Immeubles neufs (<15 ans) – aboutissement du développement

III. LIGNES DIRECTRICES | KRIJTLIJNEN

Le projet de transformation de la rue Colonel Bourg suit les lignes directrices suivantes :

+ Augmentation de la densité autorisée dans les parcelles impaires (côté sud) de la rue si (et seulement si) leurs propriétaires acceptent de remplacer les bureaux par du logement et des équipements.

+ L'élargissement de la surface constructible à travers l'intégration des terrains actuellement utilisés pas les bermes et la zone tampon de la E40 (10m de largeur sur 1km de longueur). Cette augmentation de surface rend la densification plus faisable et attrayante, et favorise la qualité de vie des nouveaux logements créés.

+ Aménagement d'un espace public piéton et cycliste sur la limite 'arrière' des parcelles existantes, c'est-à-dire du côté de la E40. Cet espace fera partie du projet de dédoublement de la rue Cl. Bourg (Av. du Parkway) et servira également comme accès aux parkings locaux et individuels des nouveaux immeubles; il pourra inclure la piste cyclable interrégionale proposée dans le réaménagement de la E40.

+ Afin d'assurer un cadre de collaboration public-privé qui organise tous les propriétaires concernés et puisse viabiliser, du point de vue opérationnel, une reconstruction intégrale de tous les bureaux, le projet doit proposer un phasage qui s'adapte à la forme actuelle des parcelles et permette le fonctionnement continu du projet même lorsqu'une partie de celles-ci n'est pas encore transformée.

+ Les logements construits devraient répondre à une grande ambition en termes de développement durable et devraient donc avoir de hauts niveaux de performance énergétique et d'ensoleillement.

Het transformatieproject van de Kolonel Bourgstraat volgt de volgende krijtlijnen:

+ Verhoging van de toegelaten dichtheid op de percelen met oneven huisnummers (aan de zuidkant van de straat), op voorwaarde dat de eigenaars ermee instemmen om de kantoren te vervangen door woningen en voorzieningen.

+ Uitbreiding van de bebouwbare oppervlakte door de integratie van terreinen die momenteel dienst doen als berm en bufferzone van de E40 (10 m breed over een lengte van 1 km). Deze uitbreiding van de oppervlakte maakt de verdichting haalbaarder en aantrekkelijker, en bevordert de levenskwaliteit van de nieuwe woningen.

+ Aanleg van een publieke ruimte voor voetgangers en fietsers aan de 'achterste' grens van de bestaande terreinen, namelijk aan de kant van de E40. Deze ruimte zal deel uitmaken van het project voor de ontdubbeling van de Kolonel Bourglaan (Parkwaylaan) en zal tevens dienst doen als toegang tot de lokale parkeerplaatsen en tot de privéparkeerplaatsen van de nieuwe gebouwen. Er kan ook plaats worden gemaakt voor de interregionale fietsroute die werd voorgesteld in het kader van de heraanleg van de E40.

+ Opdat er een publiek-privaat samenwerkingskader kan worden opgezet dat alle betrokken eigenaars verenigt en dat vanuit operationeel standpunt de integrale heraanleg van alle kantoren uitvoerbaar kan maken, moet het project een fasering voorstellen dat zich aanpast aan de huidige vorm van de percelen en de continue werking van het project mogelijk maakt, zelfs indien een deel van de percelen nog niet getransformeerd is.

+ De woningen die gebouwd worden zullen moeten voldoen aan de hoge eisen van duurzame ontwikkeling en een hoog energetisch en zonnerendement moeten behalen.



IV. PROJET | PROJECT

Deux scénarios ont été étudiés par le Schéma Directeur. Le premier est réaliste tant du point de vue opérationnel que socio-économique. Il favorise une verdurisation 'conventionnelle' de la E40 (boulevard urbain); les travaux de réaménagement de la E40 et l'opération immobilière sont indépendants.

Le deuxième scénario est très ambitieux, il propose la conception simultanée du tracé de la E40 et de la forme urbaine de la rue Colonel Bourg; il nécessite un niveau de collaboration public-privé non habituel sur la Région de Bruxelles-Capitale (mais très commun dans beaucoup d'autres villes européennes).

Dans les deux scénarios, il est important de concevoir les espaces publics et l'aménagement des espaces verts qui s'étendent entre la rue Colonel Bourg et l'av. des Pléiades (E40 incluse) de manière intégrée afin de valoriser l'entrée-de-ville et renforcer son caractère de 'Parkway'. Ceci est plus évident à appliquer dans le deuxième scénario. Le Schéma Directeur met donc l'accent sur l'importance de fournir un effort supplémentaire dans ce sens dans le premier scénario puisque c'est celui qui a été retenu.

Enfin, il faut insister sur le fait que les deux scénarios proposés dans le cadre du Schéma Directeur sont purement indicatifs et ont pour but de montrer le potentiel du site et de démontrer la faisabilité de la transformation. La forme urbaine finale que prendra la rue Colonel Bourg devra être définie dans le cadre du PPAS subséquent au Schéma Directeur.

Het Richtschema heeft twee scenario's onderzocht. Het eerste is realistisch zowel vanuit operationeel als vanuit socio-economisch standpunt. Het bevordert de 'conventionele' vergroening van de E40 (stedelijke boulevard); de werken m.b.t. de heraanleg van de E40 en de vastgoedoperatie gebeuren volstrekt onafhankelijk van elkaar.

Het tweede scenario is erg ambitieus en stelt voor om het tracé van de E40 en de stedenbouwkundige transformatie van de Kolonel Bourgstraat gelijktijdig aan pakken. Dit vereist een vorm van publiek-private samenwerking die niet gebruikelijk is binnen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (maar wel in verschillende andere Europese steden).

In beide scenario's is het belangrijk dat de publieke ruimten en de aanleg van de groene ruimten tussen de Kolonel Bourgstraat en de Plejadenlaan (E40 inbegrepen) op een geïntegreerde manier worden geïmplementeerd, om zo het binnenrijden van de stad te valoriseren en het 'parkway' karakter ervan te versterken. Dit lijkt eenvoudiger te realiseren in het tweede scenario. Gezien het eerste scenario werd weerhouden, stelt het Richtplan heel nadrukkelijk dat er binnen het eerste scenario een extra inspanning moet worden geleverd in die zin.

Ten slotte moet worden benadrukt dat de twee scenario's die binnen het kader van het Richtplan werden voorgesteld, een indicatief karakter hebben en enkel het potentieel van de site en de haalbaarheid van de transformatie willen aantonen. De uiteindelijke stedenbouwkundige vorm van de Kolonel Bourgstraat zal worden bepaald binnen het kader van het GBP volgend op het Richtplan.



Scénario 1 - Plan | Scenario 1 - Plan

IVa. Scénario 1

Le premier scénario est assez conventionnel du point de vue opérationnel: la transformation des parcelles se fait par les propriétaires respectifs au rythme qui leur convient, mais dans un cadre urbanistique fixé par l'autorité publique. Dans ce scénario, 145.000 m² de développements mixtes sont prévus (P/S de 2,2), dont environ 80.000 m² de logements. La transformation peut se faire graduellement, et le projet continue à bien fonctionner durant les différentes phases.

Le projet propose :

- + D'ajouter une adresse aux parcelles en leur donnant un accès (jusqu'à) arrière sur une nouvelle voirie locale qui prend son nom du nouveau profil de la E40: Avenue du Parkway de Bruxelles. Cette 'avenue' sera aménagée en même temps que le rétrécissement de la E40 et dans le gabarit actuel de l'autoroute. Par contre, elle ne donnera pas accès à la E40 et sera désenclavée à travers la rue Cl. Bourg par plusieurs points de raccordement. Au fur et à mesure que les parcelles se transforment, elles se raccorderont à cette nouvelle voirie donnant ainsi accès aux parkings souterrains individuels. L' 'avenue' doit être aménagée de manière à s'intégrer dans son cadre vert et donner priorité aux piétons et cyclistes.
- + La construction de blocs résidentiels d'une profondeur totale de 57 m dans lesquels une mixité de typologie est possible. On y trouve environ 60 maisons unifamiliales avec jardins privés du côté Colonel Bourg, des immeubles bas d'appartements (jusqu'à 8 étages, du côté E40) ainsi que des appartements dans des immeubles hauts (10 étages, dans 3 points particuliers). Des espaces semi-privatifs sont aussi aménagés à l'intérieur du bloc, ainsi que des équipements au service de tout le quartier de Paduwa.
- + Les logements en première ligne sont des appartements traversants avec un côté sud donnant sur le Parkway et un côté nord donnant sur les espaces communs d'intérieur d'îlots. Des perspectives depuis le Parkway vers ces espaces verts (visant à élargir la sensation du vert) peuvent aussi être ponctuellement créées via la construction sur pilotis.
- + La partie des terrains récupérés sur la E40 (correspondant à l'espace actuel du talus et la zone tampon verte) et recyclée en passage local (nommé Avenue du Parkway) appartient à la Région. Cette partie mesure 10m de large sur 1km de long et doit être intégrée dans les opérations immobilières successives: elle sera vendue au développeur des parcelles respectives en contre partie du droit de densification. De cette manière, la Région pourra récupérer une grande partie de son investissement dans le réaménagement de la E40.

IVa. Scenario 1

Het eerste scenario is vanuit operationeel standpunt relatief conventioneel: de transformatie van de percelen wordt door de eigenaars ervan uitgevoerd op hun eigen ritme, maar binnen het stedenbouwkundig kader dat door de overheid wordt opgelegd. Binnen dit scenario wordt 145.000 m² gemengde ontwikkeling voorzien (V/T van 2,2), waarvan ongeveer 80.000 m² aan woningen. De transformatie kan geleidelijk aan gerealiseerd worden en de werking van het project kan doorlopen tijdens de verschillende fases.

Het project stelt het volgende voor:

- + De percelen krijgen een extra adres door hen een achteringang te verlenen waarmee ze toegang krijgen tot de nieuwe lokale weg, die zijn naam ontleent aan het nieuwe profiel van de E40: Brusselse Parkwaylaan. Deze 'laan' zal gelijktijdig met de vernieuwing van de E40 worden aangelegd binnen de huidige contouren van de autoweg. Deze laan geeft echter geen toegang tot de E40 en zal via de Kolonel Bourgstraat ontsloten worden via verschillende aansluitingsspunten. Naargelang de percelen worden omgevormd, zullen ze met deze nieuwe wegen verbonden worden, om zo toegang te verlenen tot de ondergrondse privéparkings. De 'laan' moet zodanig worden aangelegd dat ze volledig geïntegreerd wordt in het groene kader en voorrang geeft aan voetgangers en fietsers.
- + De bouw van residentiële bouwblokken met een totale diepte van 57 m, waar plaats is voor een gemengde typologie. Hier komen ongeveer 60 ééngezinwoningen met individuele tuin (aan de zijde van de Kolonel Bourgstraat), lage appartementsgebouwen (tot 8 verdiepingen, langs de E40) en appartementen in hoogbouw (10 verdiepingen, op 3 specifieke punten). In de binnengebieden worden ook semi-privatieve ruimten en voorzieningen aangelegd die nuttig kunnen zijn voor de hele Paduwawijk.
- + De woningen vooraan zijn doorlopende appartementen waarvan de zuidkant uitgaat op de Parkway en de noordkant op de gemeenschappelijke ruimten in het binnengebied van de blokken. Door de gebouwen op kolommen te plaatsen, kunnen plaatselijk doorzichten vanaf de Parkway naar deze groene ruimten voorzien worden om zo de groenbeleving te versterken.
- + Het deel van de terreinen dat op de E40 herwonnen wordt (het huidige talud en de groene bufferzone) en dat aangewend zal worden als lokale weg (genaamd Parkwaylaan) is eigendom van het Gewest. Dit stuk van 10 m breed op 1 km lang moet in de opeenvolgende vastgoedoperaties worden geïntegreerd: het zal worden verkocht aan de ontwikkelaar van de respectievelijke percelen tegen het recht op verdichting. Op die manier kan het Gewest een groot deel van de investeringen die het gedaan heeft voor de aanleg van de E40 terugwinnen.



Evaluation approximative des coûts

Le réaménagement et la verdurisation de la E40 sont estimés à un prix total de quarante millions d'euros. La vente des terrains récupérés par la région (environ 1ha: 10m de large sur 1km de longueur) permettra de récupérer environ le quart de cet investissement. Il faut aussi prendre en compte que le développement des terrains de la Région et du Fédéral le long de l'avenue des Médias (voir GP1) pourrait également participer au financement du rétrécissement de la E40.

Raming van kosten

De heraanleg en de ingroening van de E40 worden geraamd op een totaalbedrag van veertig miljoen euro. Door de verkoop van de terreinen die op de E40 herwonnen worden (ongeveer 1ha: 10 m breed op 1 km lang) kan ongeveer een kwart van deze investering worden teruggewonnen. De ontwikkeling van de terreinen langs de Mediaalaan (zie GP1) die eigendom zijn van het Gewest en van de Federale overheid, zou de versmalling van de E40 mee kunnen financieren.

vv Coupe AA - Section type | Snede AA - typesectie



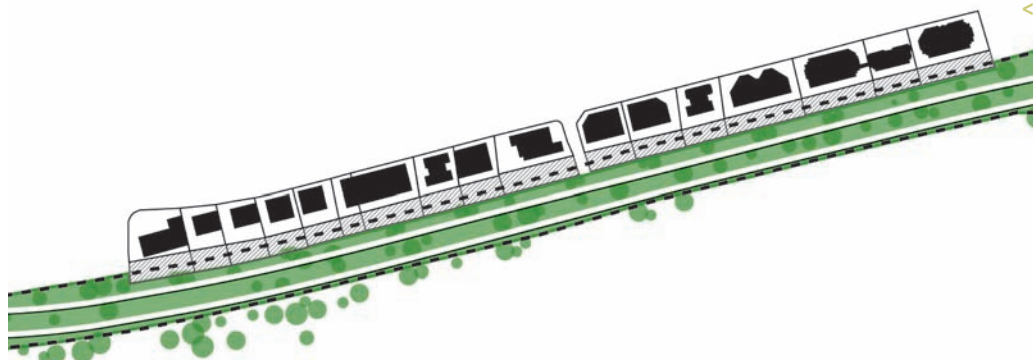
vv Coupe BB - Section à hauteur de l'école | Snede BB - Snede ter hoogte van de school



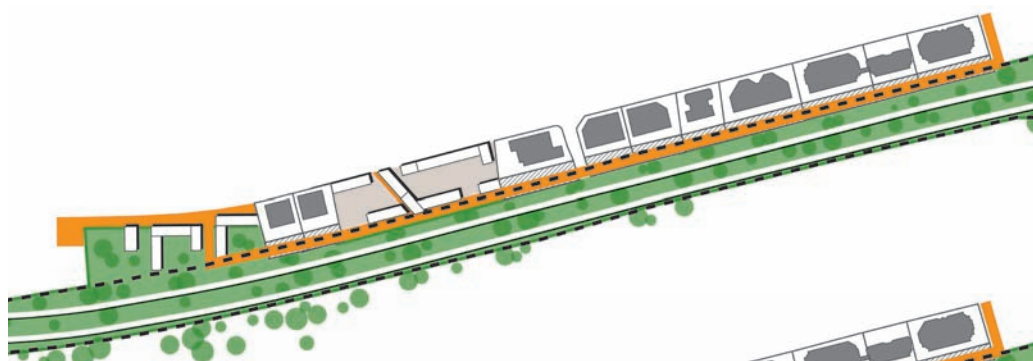
vv Coupe CC - Section à hauteur de Grosjean | Snede CC - Snede ter hoogte van Grosjean



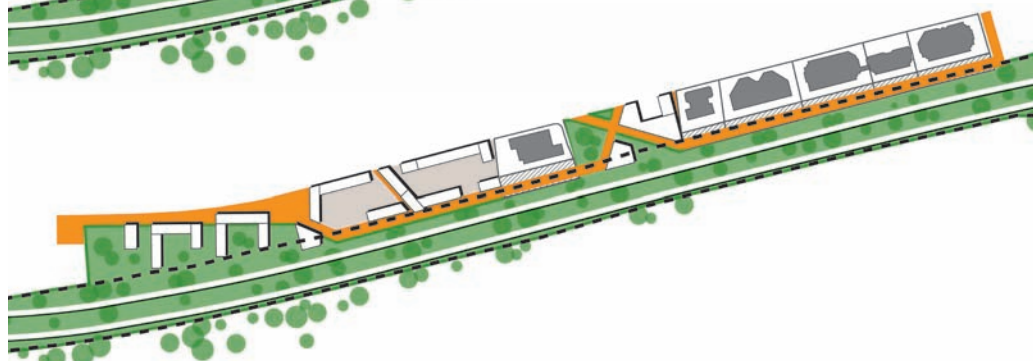
Exemple de phasage | voorbeeld van fasering



<< Situation existante |
Bestaande toestand



<< Phase 1 | Fase 1

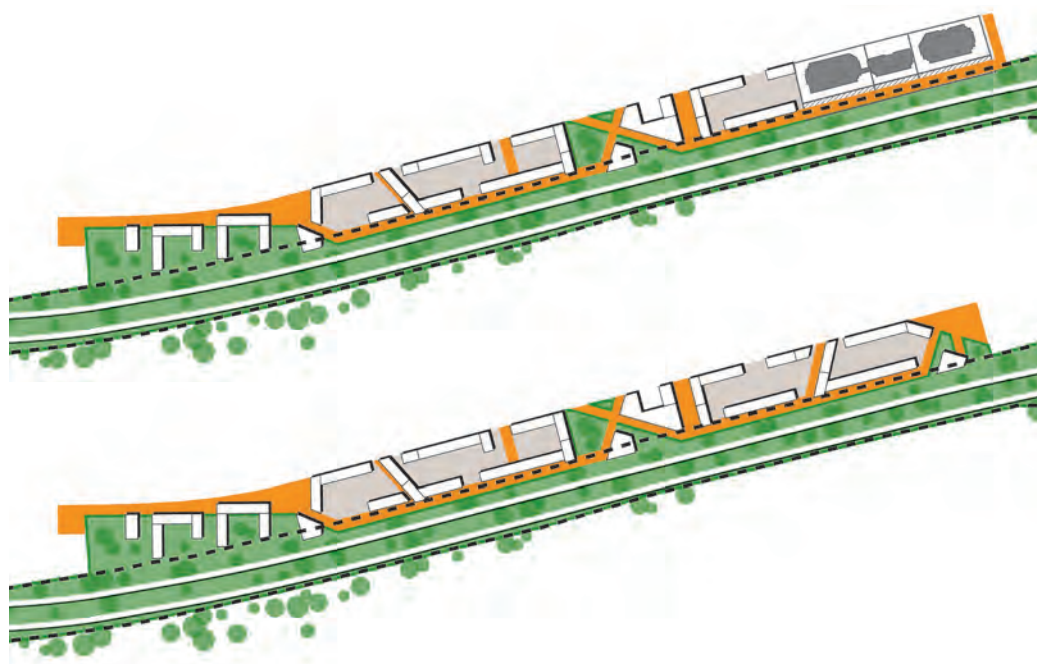


<< Phase 2 | Fase 2



Scénario 1 - Plan | Scenario 1 - Plan





<< Phase 3 | Fase 3

<< Phase 4 | Fase 4



IVb. Scénario 2

Le deuxième scénario est très ambitieux du point de vue opérationnel et paysagé. Il propose une transformation totale de l'entrée de Bruxelles de manière à en faire un véritable 'Parkway'. A travers ce scénario, le Schéma Directeur vise à montrer le potentiel d'une approche intégrée qui conçoit les infrastructures comme des éléments intégrés dans le paysage, voir même formant ce paysage. L'aménagement respecte la surface constructible minimale nécessaire pour viabiliser la reconstruction des bureaux sur Colonel Bourg (115.000 m², donc un P/S de 1,8 au lieu de 1,4 comme c'est le cas aujourd'hui) mais il les distribue d'une manière totalement indépendante de la structure parcellaire actuelle.

Le projet propose:

- + Le changement du tracé de la E40 en entrée de ville de manière à créer un espace vert conséquent au niveau de l'Avenue Grosjean. Cet espace sera rendu accessible à travers l'ouverture du tunnel Grosjean actuel et sa transformation en viaduc (voir plan).
- + L'espace créé est partiellement utilisé pour construire un équipement public sportif et récréatif important qui puisse desservir également facilement les trois communes. Cet équipement peut aussi inclure des terrains sportifs à ciel ouvert. Les bâtiments ont une hauteur maximale de 12m et se connectent à la rue Grosjean (et non pas à la E40).
- + Le bâtiment forme un lien visuel et fonctionnel avec les bâtiments récréatifs et de loisir proposés par le GP5 sur l'Avenue des Pléiades et Marcel Thiry. Il y est connecté par un parcours piéton et cycliste incluant une passerelle au-dessus de la voirie.
- + Les bâtiments de logement se regroupent du côté Est et Ouest de la rue Colonel Bourg, libérant ainsi le segment Grosjean-Georgin de manière à ouvrir la perspective vers le quartier 'caché' actuellement derrière les bureaux de la rue Colonel Bourg.



^^ Scénario 2 - Plan | Scenario 2 - Plan

IVb. Scenario 2

Het tweede scenario is vanuit operationeel en landschappelijk opzicht zeer ambitieus. Het stelt een totale transformatie voor van de toegang tot Brussel door deze om te vormen tot een echte 'Parkway'. Via dit scenario tracht het Richtschema het potentieel aan te tonen van een geïntegreerde aanpak, waarbij de infrastructuur beschouwd wordt als een geïntegreerd element in het landschap, of meer nog, als het landschap zelf. De aanleg houdt rekening met de minimum bebouwbare oppervlakte die nodig is om de heraanleg van de kantoren aan de Kolonel Bourg uitvoerbaar te maken (115.000 m², met een V/T van 1,8 in plaats van de huidige 1,4), maar deelt de huidige perceelstructuur op een volledig andere manier in.

Het project stelt het volgende voor:

- + Een wijziging van het tracé van de E40 bij het binnenrijden van de stad zodat er een consequente groene ruimte ontstaat ter hoogte van de Grosjeanlaan. Deze ruimte zal bereikbaar worden door de openstelling van de huidige Grosjeantunnel en door de omvorming ervan tot viaduct (zie plan).
- + De vrijgekomen ruimte zal deels gebruikt worden voor de bouw van openbare sport- en recreatievoorzieningen die gemakkelijk door de drie gemeenten gebruikt kunnen worden. Deze voorzieningen kunnen ook openlucht sportterreinen omvatten. De gebouwen zullen maximum 12 m hoog zijn en worden verbonden met de Grosjeanlaan (en niet met de E40).
- + Het gebouw vormt een visuele en functionele link met de gebouwen voor recreatie en vrije tijd voorgesteld in het GP5 aan de Plejadenlaan en Marcel Thiry. Ze worden met elkaar verbonden via een voetgangers- en fietspad dat ook een brug over de weg omvat.
- + De woningen komen aan de oostelijke en westelijke zijde van de Kolonel Bourgstraat te staan. Zo wordt het segment Grosjean-Georgin uit zijn isolement gehaald en wordt het zicht doorgetrokken naar de 'verborgen' wijk die nu verscholen ligt achter de kantoren van de Kolonel Bourgstraat.



+ L'ouverture créée donne une façade en première ligne au côté pair de la rue Cl. Bourg entre Grosjean et Georgin et suggère une densification de ces parcelles et leur reconstruction.

+ La configuration ainsi proposée permet de créer des liens visuels et fonctionnels aussi bien avec le nouveau Parc Edith Cavell créé sur les terrains arrières de la VRT-RTBF (voir GP4) qu'avec les espaces verts côté Woluwe.

+ Des passages piétons et cyclistes élargis, contenant des équipements sportifs et récréatifs ainsi que des espaces publics minéralisés connectent les différentes parties des espaces verts et les différents quartiers entre eux et avec le parkway (en orange dans le plan ci-après).

+ L'aménagement paysagé de la E40 accentue les perspectives et l'expérience paysagère d'entrée de Bruxelles, entraînant des retombées qualitatives pour toute la zone levier.

Contrairement au premier scénario, ce projet ne permet pas d'investir les terrains de la Région dans une opération immobilière et ne peut donc pas récupérer une partie de son investissement.

Le financement du projet s'élève donc à plus de 50M d'euros. Ceci dit, ce montant ne représente pas la difficulté principale (à titre de référence: le projet d'aménagement d'un tunnel sous la place Meiser coûtera 45 millions d'euros, les coûts de réaménagement de surface exclus). Celle-ci réside dans le côté opérationnel: il est, en effet, difficile à Bruxelles de mettre en œuvre une opération urbanistique qui nécessite un partenariat public-privé de cette envergure.

+ De nieuwe opening creëert een façade vooraan aan de 'even' kant van de Kolonel Bourgstraat tussen Grosjean en Georgin en suggereert de heraanleg en de verdichting van deze percelen.

+ De voorgestelde configuratie laat visuele en functionele verbindingen toe met zowel het nieuwe Edith Cavellpark dat aangelegd wordt op de achterliggende terreinen van de VRT/RTBF (zie GP4) als met de groene ruimten aan de zijde van Woluwe.

+ De verbrede voet- en fietspaden, die de sport- en recreatievoorzieningen en de gemineraliseerde publieke ruimtes in zich opnemen, verbinden de verschillende groene ruimten en de verschillende wijken met elkaar en met de parkway (in oranje kleur aangeven op het plan hieronder).

+ De landschappelijke aanleg van de E40 benadrukt het perspectief en de landschappelijke beleving van de toegang tot Brussel, wat de kwaliteit van het hele hefboomgebied ten goede komt.

In tegenstelling tot het eerste scenario, kan het Gewest de terreinen niet inbrengen in een vastgoedoperatie, wat hen belet om een deel van de gemaakte investering terug te winnen.

De financiering van het project bedraagt bijgevolg meer dan 50 miljoen euro. Toch vormt dit bedrag niet het grootste struikelblok (ter vergelijking: het project voor de aanleg van een tunnel onder het Meiserplein zal 45 miljoen euro kosten, de kosten voor de heraanleg van het bovengrondse gedeelte niet inbegrepen). Het grootste probleem is van operationele aard: het is in Brussel niet gemakkelijk om een stedenbouwkundig project op te zetten dat een publiek-private samenwerking van een dergelijk omvang vereist.

Scénario 2 - Perspective | Scenario 2 - Perspectief >>



C. LE PARKING DE TRANSIT | DE TRANSIT PARKING

I. DESCRIPTION | OMSCHRIJVING

Dans le cadre du plan IRIS 2, plusieurs parkings de dissuasion sont planifiés. Le plan recommande l'aménagement d'un parking de 1900 places autour de la station de Diamant. La région a négocié avec les développeurs du projet Émeraude afin que l'aménagement d'un parking sous le Bloc C contienne 300 places de dissuasion. Une des missions du Schéma Directeur est donc de proposer une solution pour les emplacements restants (selon IRIS2). Or, l'étude du Schéma Directeur débute à un moment où les données qui ont mené à la détermination de ce chiffre (1900 places) ont changé. Il faut donc réévaluer ce nombre avant de trouver une solution.

In het kader van het IRIS 2-plan zijn verschillende pendelparkings ingepland. Het plan adviseert de aanleg van een parking met 1900 staanplaatsen in de buurt van het Diamantstation. Het Gewest is met de ontwikkelaars van het Émeraude project overeengekomen dat bij de aanleg van de parking onder Blok C 300 staanplaatsen voor pendelparkings voorzien zullen worden. Een van de opdrachten van het Richtplan bestaat er dus in om een oplossing te vinden voor de resterende parkeerplaatsen (volgens IRIS 2). De studie van het Richtplan ging echter van start op een moment dat de gegevens waarop het cijfer van 1900 gebaseerd is, gewijzigd zijn. Dit aantal moet dus opnieuw worden geëvalueerd alvorens op zoek te gaan naar een oplossing.



^^ Projet Esplanade Émeraude - parking de transit de 300 places |
Project Esplanade Émeraude - transitparking van 300 parkeerplaatsen

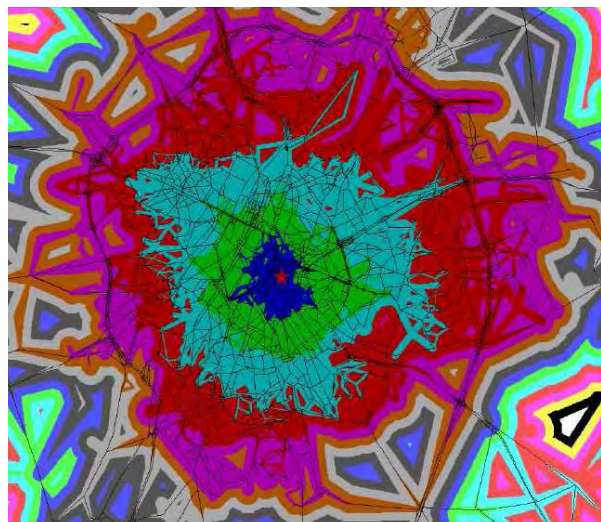


II. ANALYSE | ANALYSE

Le parking de dissuasion de Reyers peut servir à deux types d'utilisateurs potentiels:

- > Ceux qui se dirigent vers le centre et veulent éviter les embouteillages du tunnel vers Schuman;
- > Ceux qui se dirigent vers Montgomery et voudraient prendre le pré-métro de la moyenne ceinture afin d'éviter les embouteillages de celle-ci.

Les schémas ci-dessous, appelés, schémas isochrones, montrent le temps nécessaire pour arriver à un point de destination choisi. Chaque bande de couleur représente cinq minutes de temps en voiture. Ces simulations ont été faites pour deux destinations: Gare du Luxembourg dans le Quartier Européen et la Gare d'Etterbeek sur la Moyenne Ceinture.

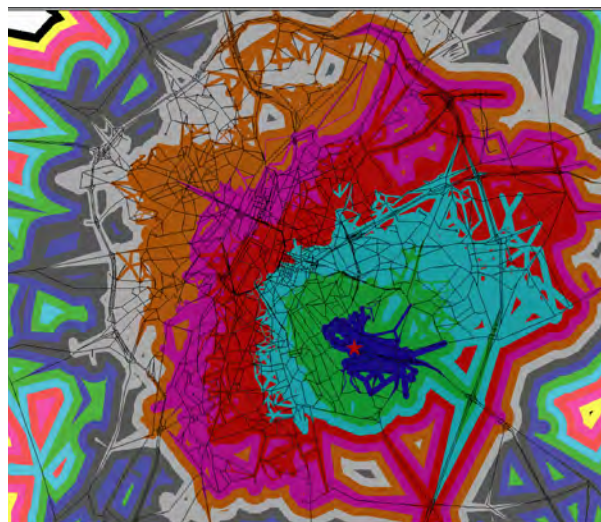


^^ Accessibilité de la Gare du Luxembourg, 8h-9h, sur le réseau routier en 2015 | Bereikbaarheid van het station Luxemburg, 8u-9u, op het weggennetwerk in 2015

De pendelparking aan Reyers kan interessant zijn voor 2 mogelijke types gebruikers:

- > Voor de gebruikers die naar het centrum van de stad moeten en de files in de Schumantunnel willen vermijden;
- > Voor de gebruikers die in de richting van Montgomery moeten en die de premetro willen gebruiken om zo de files op de Middenring te vermijden.

De isochrone schema's hieronder geven de tijd aan die nodig is om een gekozen bestemming te bereiken. Iedere kleurstrook stelt vijf minuten in de wagen voor. Deze simulaties werden uitgevoerd voor twee bestemmingen: Station Brussel-Luxemburg in de Europese wijk en het Station van Etterbeek op de Middenring.



^^ Accessibilité du site Delta, 8h-9h, sur le réseau routier en 2015 | Bereikbaarheid van de Deltasite, 8u-9u, op het weggennetwerk in 2015

Les simulations montrent qu'une fois passée la barrière du Ring, les conducteurs arrivent à Reyers en cinq minutes, et ont besoin de dix autres minutes pour arriver aussi bien au quartier européen qu'à Etterbeek. Il est donc difficile d'imaginer un conducteur se garer pour prendre le pré-métro une fois la barrière du Ring franchie.

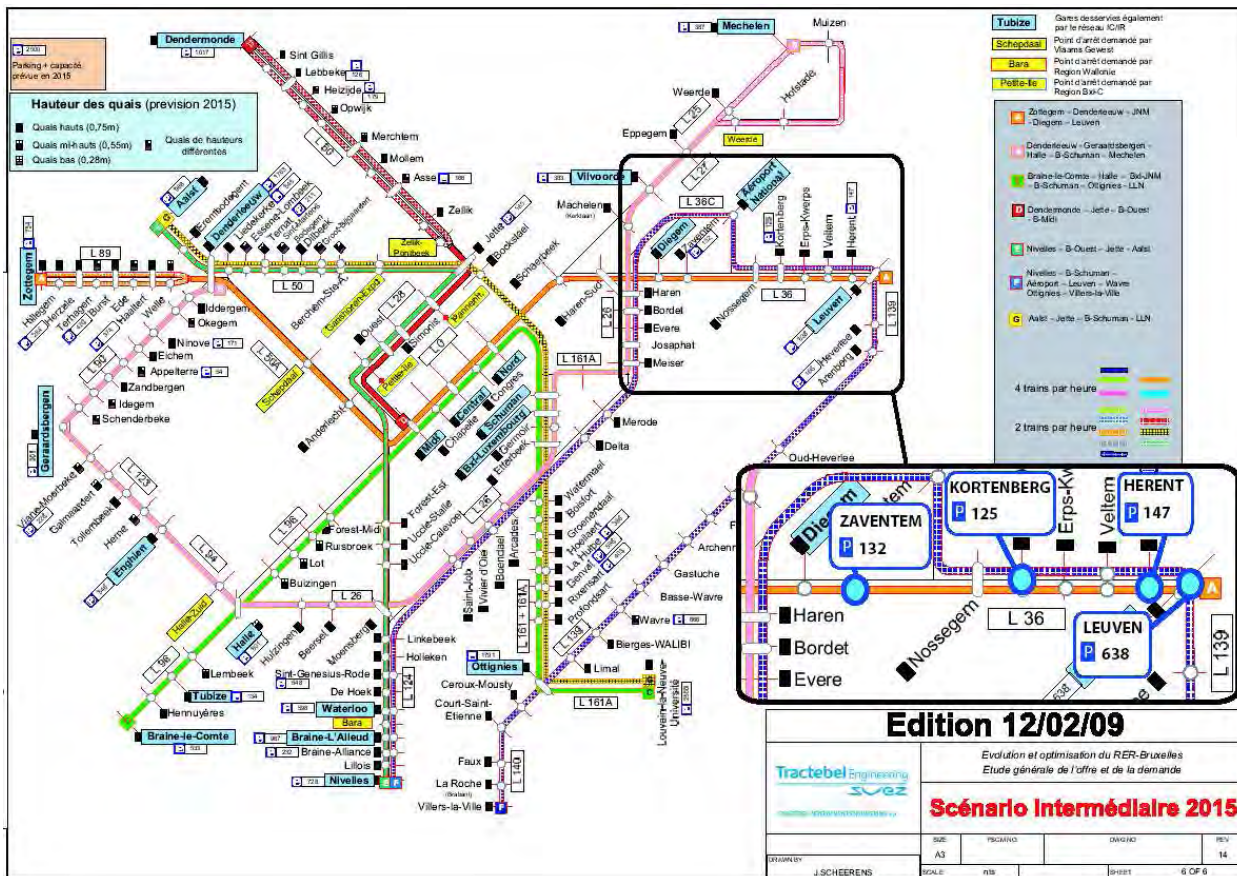
Il est clair que pour qu'un parking de transit soit efficace en termes de réduction de congestion et d'émissions, il faut privilégier un positionnement le plus près possible du lieu de départ. Dans le cas de Bruxelles, le parking de dissuasion devrait donc se situer si possible à l'extérieur du bouclement de congestion du ring. Selon ce raisonnement les parkings de transit dans la Région ne devraient être promus qu'en dernier ressort, lorsque les autres possibilités ont été épuisées.

Une analyse fine des origines et destinations des utilisateurs (dans le cadre du plan IRIS2) montre que, globalement, la moitié des navetteurs usagers de ce parking seraient en fait des personnes travaillant dans les entreprises voisines, ce qui n'est évidemment pas la vocation d'un parking de transit. Aujourd'hui, il semble acquis que la SNCB va construire plusieurs milliers de parkings autour des gares RER les plus fréquentées. La carte ci-dessous montre le scénario RER le plus réaliste à l'horizon 2015 et les parkings prévus.

De simulaties tonen aan dat, eens ze de files op de Ring voorbij zijn, de bestuurders al na vijf minuten aan Reyers staan en dan nog eens 10 minuten nodig hebben om de Europese wijk of Etterbeek te bereiken. Men kan zich dus moeilijk voorstellen dat een bestuurder die de files op de Ring achter zich heeft, zijn wagen gaat parkeren om vervolgens zijn weg verder te zetten via de premetro.

Wil een transitparking een oplossing bieden aan het probleem van files en CO₂-uitstoot, dan moet deze parkeerplaats zo dicht mogelijk bij het vertrekpunt worden aangelegd. In het geval van Brussel, zou die pendelparking zich idealiter moeten bevinden vóór het knelpunt op de ring waar het verkeer dichtslibt. Volgens deze redenering moeten de pendelparkings in het Brussels Gewest enkel oplossingen van de laatste kans zijn, wanneer alle andere alternatieven zijn uitgeput.

Uit een meer gedetailleerde analyse van de plaats van vertrek en bestemming van de gebruikers (binnen het kader van het IRIS 2-plan) blijkt dat over het algemeen de helft van de pendelaars, die van deze parkings gebruik maken, in de directe omgeving ervan werken, wat uiteraard niet de bedoeling is van een transitparking. Het staat vandaag vast dat de NMBS duizenden parkeerplaatsen gaat aanleggen rond de drukste GEN-stations. De kaart hieronder toont het meest realistische GEN-scenario tegen 2015 en de voorziene parkingplaatsen.



L'étude RER 2 en cours montre que sur la branche du RER Louvain – Bruxelles, la demande totale un jour de semaine moyen s'élève à 3500 parkings. En 2015, 1500 places sont prévues par la SNCB. Dans l'hypothèse où ce nombre ne serait pas augmenté, le solde (2000 voyageurs) se distribuerait sur:

- 1) les parkings sur les antennes Aarschot, Tierlemont, ...
- 2) le stationnement en voirie près des gares
- 3) le kiss & ride
- 4) les modes doux
- 5) le parking Reyers

En conclusion, le Schéma Directeur propose la réduction du nombre planifié de places de parking de dissuasion de 1900 à 500 places. 300 places sont déjà en voie de construction, il ne manque donc plus que 200 places.

III. LIGNES DIRECTRICES | KRIJTLIJNEN

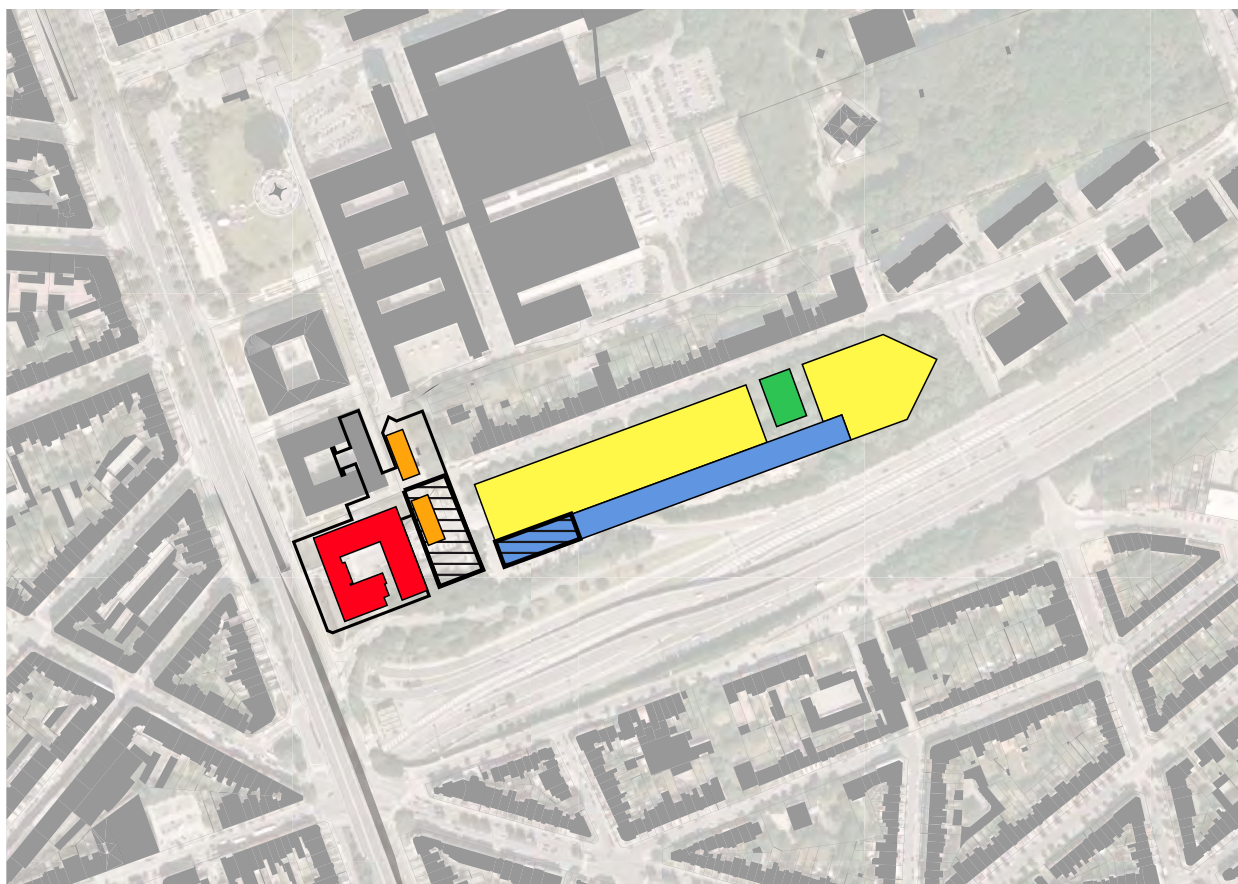
Le Schéma directeur recommande l'aménagement du restant des places prévues pour un parking de dissuasion à Diamant (200 places) sous les immeubles de bureaux planifiés sur la tirette bleue du PRAS et ceci du côté Ouest, près de l'arrêt de pré-métro.

De GEN 2-studie die momenteel uitgevoerd wordt, toont aan dat op het traject van de GEN Leuven-Brussel er op een gemiddelde weekdag nood is aan 3500 parkeerplaatsen. De NMBS voorziet tegen 2015, 1500 plaatsen. In de veronderstelling dat dit aantal niet gestegen zijn, zouden de resterende plaatsen (2000) verdeeld worden over:

- 1) de parkings op de antennes Aarschot, Tienen, ...
- 2) parkeerplaatsen op straat in de nabijheid van de stations
- 3) de kiss & ride-parkings
- 4) het zacht verkeer
- 5) de Reyers-parking

Tot besluit stelt het Richtplan voor om het aantal geplande parkeerplaatsen op pendelparkings terug te brengen van 1900 tot 500 plaatsen. 300 plaatsen zijn reeds in aanleg, er ontbreken er dus nog 200.

Het Richtplan adviseert om deze 200 voorziene plaatsen aan te leggen aan Diamant, in de ondergrondse parking van de kantoorgebouwen die ingepland zijn op de blauwe strook van het GBP, aan oostelijke kant, vlak bij de halte van de premetro.



^^ Tirette bleue du PRAS - parking de transit de 200 places |
Blauwe strook binnen het GBP - transitparking van 200 parkeerplaatsen

>> plan d'action >> actieplan

Programme d'action / Actieprogramma

2A REAMENAGEMENT DE LA E40	
LES PARTENAIRES DE CONCERTATION - De Lijn - Les communes de Schaerbeek / d'Evere / de Woluwé-St-Lambert - La Région de Bruxelles-Capitale (ADT, DEP, BM) - Le Gouvernement Fédéral (GF) - La Région flamande (RF)	
ACTIONS <u>Actions à court terme</u> - Le nouveau tracé du E40 via marquage (réduction du nombre de bandes / réduction de la largeur des bandes (vitesse) / intégration d'un site propre pour bus) - Mise en route d'une étude de vision prospective: équipe composée de membres du bureau de mobilité et du bureau d'urbanisme; sujet de l'étude : projet structure verte / étude noeud routier Avenue de Mars / étude nouvelle passerelle piétons au niveau de la rue G. De Lombaerde /étude urbanistique intégration site pour bus / arrêts de bus (en concertation avec De Lijn) / étude intégration bicycle highway / faisabilité, estimation des frais et prévision des budgets <u>Actions à moyen terme</u> - Mise en route du permis d'urbanisme sur base de l'étude de vision prospective pour le E40 et des conclusions issues des études Meyser et Moyenne Ceinture <u>Actions à long terme</u> - Planning et exécution des travaux	ACTEURS RBC/RF RBC/RF/les 3 communes/De Lijn/GF RBC (coordination avec RF) RBC(coordination avec RF)

2B TRANSFORMATION DE LA RUE COLONEL BOURG	
PARTENAIRES DE CONCERTATION - Propriétaires des Terrains (PT) - La Région de Bruxelles-Capitale (ADT, DEP, BM) - SDRB et SLRB. - Les communes d'Evere et de Schaerbeek, et de Woluwé-St-Lambert (GP5)*	
ACTIONS <u>Actions à court terme</u> - Réalisation d'un Masterplan pour Colonel Bourg (entre la rue des Deux Maisons et l'Av. de Mars): lancement d'un concours international ayant pour sujet le concept global de l'espace public (Colonel Bourg – Parkway Avenue) / définition des directives urbanistiques / directives du programme/ gabarits du bâti/ négociations avec les propriétaires des terrains les plus stratégiques (en même temps, masterplan GP5 Marcel Thiry)* - Rédaction de l'arrêté du GRBC l'arrêté du GRBC visant à réaliser un PPAS pour la partie concernée de la rue Cl. Bourg (en fonction du Masterplan) et pour la partie Marcel Thiry (GP5)* <u>Actions à moyen terme</u> - Suppression du PPAS n° 211 Colonel Bourg - Réalisation du PPAS Parkway de Bruxelles* (voir page GP2-53) <u>Actions à long terme</u> - Transformation échelonnée du bâti le long du Colonel Bourg (y compris vente de la bande du E40) - Réaménagement de la E40 (verdurisation, bande bus, intégration piste cyclable) - Réaménagement de la rue Cl. Bourg (verdurisation, trottoirs, intégration piste cyclable)	ACTEURS RBC/ Evere/ Schaerbeek/ Woluwé-St-Lambert (GP5)* RBC/Evere/Woluwé-St-Lambert Evere RBC / Evere / Schaerbeek / Woluwé-St-Lambert (GP5)* Propriétaires des terrains RBC Evere / Schaerbeek

* Le PPAS du Parkway de Bruxelles concerne les 3 communes et la RBC. Il détermine le GP2 et le GP5. Les actions qui le concernent doivent être entreprises en tenant compte de l'évolution de ces 2 GP.

2C TRANSFORMATION AVENUE ROODEBEEK	
PARTENAIRES DE CONCERTATION - La commune de Schaerbeek - La Région de Bruxelles-Capitales (ADT, DEP, BM)	
ACTIONS - Suppression de la sortie de la E40 après le réaménagement Reyers/Diamant - Réaménagement de l'Avenue Roodebeek: transformation du clos résidentiel, raccordement avec les passages piétons Reyers/Diamant	ACTEURS RBC/Schaerbeek Schaerbeek/RBC



2A HERAANLEG E40	
OVERLEGPARTNERS - De Lijn - Gemeente Schaarbeek / Evere / Sint-Lambrechts-Woluwe - Brussels Hoofdstedelijk Gewest (ATO, DSP, MB) - Federale Regering (FR) - Vlaams Gewest (VG)	
ACTIES <u>Acties korte termijn</u> - Hertracering E40 via markering (reductie aantal rijstroken / reductie breedte rijstroken (snelheid) / integratie aparte busstrook) - Lancering streefbeeldstudie: team samengesteld uit mobiliteitbureau – stedenbouwkundig bureau met als onderwerp: ontwerp groenstructuur/ studie knooppunt Maartlaan / studie nieuwe voetgangersbrug ter hoogte van de G. De Lombaerdenstraat / studie ruimtelijke integratie busstrook / bushaltes (in samenspraak met De Lijn) / studie integratie bicyclehighway (in samenspraak met Gewest) / haalbaarheid, kostenraming en reservering van de budgetten <u>Acties middellange termijn</u> - Lancering bouwvraag op basis van de streefbeeldstudie E40 en de conclusies uit de studies Meizer en Middenring <u>Acties lange termijn</u> - Inplanning en uitvoering van de werken	ACTOREN BHG/FR BHG/VG/ de 3 gemeenten/De Lijn/FR BHG (coördinatie met VG) BHG (coördinatie met VG)

2B TRANSFORMATIE KOLONEL BOURG	
OVERLEGPARTNERS - Eigenaars terreinen (ET) - Brussels Hoofdstedelijk Gewest (ATO, DSP, MB) - GOMB en BGHM - Gemeenten Evere en Schaarbeek, en Sint-Lambrechts-Woluwe (GP5)*	
ACTIES <u>Acties korte termijn</u> - Opmaak masterplan Kolonel Bourg (tussen Tweehuizenstraat en Maartlaan): lancering van een internationale wedstrijd met als onderwerp het globaal concept publieke ruimte (Kolonel Bourg – Parkway Avenue) / definitie ruimtelijke krijtlijnen / richtlijnen programma / gabarieten bebouwing/ onderhandelingen met de eigenaars van de meest strategische percelen (tegelijktijd masterplan GP5 Marcel Thyry)* - Opmaak besluit van de RBHG met het oog op de realisatie van een BBP voor het betreffende deel van de Kolonel Bourgstraat (in functie van het masterplan) en voor het gedeelte Marcel Thyry (GP5)* <u>Acties middellange termijn</u> - Afschaffing BBP n° 211 Kolonel Bourg - Realisatie van het BBP Parkway van Brussel* (zie pagina GP2-53) <u>Acties lange termijn</u> - Gefaseerde transformatie bebouwing langsheen Kolonel Bourg (inclusief verkoop strook E40) - Heraanleg E40 (ingroening, busstrook, integratie fietspaden) - Heraanleg Kolonel Bourg (ingroening, voetpaden, integratie fietspad)	ACTOREN BHG/Evere/Schaarbeek/St-Lambrechts-Woluwe (GP5)* BHG/Evere/Sint-Lambrechts-Woluwe Evere BHG/Evere/Schaarbeek/St-Lambrechts-Woluwe (GP5)* Eigenaars percelen BHG Evere / Schaarbeek

* Het BBP van de Parkway van Brussel gaat de 3 gemeenten en het BHG aan. Het bepaalt zowel het GP2 als het GP5. De acties die hierop betrekking hebben, moeten ondernomen worden rekening houdend met de evolutie van deze 2 GP's.

2C TRANSFORMATIE ROODEBEEKLAAN	
OVERLEGPARTNERS - Gemeente Schaarbeek - Brussels Hoofdstedelijk Gewest (ATO, DSP, MB)	
ACTIES - afsluiting oprit E40 na heraanleg Reyers - heraanleg Roodebeeklaan: transformatie tot lokale straat, aansluiting oversteekplaatsen Reyers/Diamant	ACTOREN BHG/Schaarbeek Schaarbeek/BHG

Etat des lieux de la concertation / Stand van zaken overleg

ETATS DES LIEUX DE LA CONCERTATION	PROCESSUS
- Accord de principe relatif aux éléments suivants - o Réaménagement du tracé du E40 en le portant à 3(entrée) et 4(sortie) bandes - o Nouveau tracé E40 (scénario dans lequel sont maintenues les bandes 'véhicules rapides' du côté d'Evere et les bandes 'véhicules lents' du côté de Woluwé) - o L'intégration d'un bus RER sur le E40 (piste de réflexion t intéressant De Lijn) - o L'intégration d'un bicycle highway sur le Parkway E40 - Accord de principe pour l'intégration d'un parking de transit d'environ 400 emplacements dont 300 sont prévus dans le permis d'urbanisme « Emerald » et 100 seront intégrés dans le complexe de bureaux qui sera situé au Colonel Bourg Bis sur les terrains du Gouvernement Fédéral. - Accord de principe sur les transformations éventuelles et modification du schéma d'aménagement du Colonel Bourg	09-10-2008 atelier Mobilité 13-11-2008 concertation De Lijn 21-11-2008 concertation De Lijn 04-12-2008 concertation Evere 04-12-2008 atelier Vélo 17-12-2008 CA n°2 17-02-2009 atelier Mobilité AED 10-03-2009 CA n°3a 11-03-2009 concertation De Lijn 19-03-2009 concertation Schaarbeek 24-03-2009 concertation AED 27-03-2008 CA n°3b 04-02-2009 concertation Evere 21-04-2009 CA n°4

STAND VAN ZAKEN OVERLEG	PROCES
- Principieel akkoord over - o hertracering E40 naar 3 (ingaaand) en 4 (uitgaand) rijstroken - o nieuw tracé E40 (scenario met behoud snelle stroken zijde Evere – behoud trage stroken zijde Woluwe) - o de integratie van een GEN-bus op de E40 (vormt interessante denkpiste voor De Lijn) - o de integratie van een bicycle highway op de Parkway E40 - Principieel akkoord voor de integratie transitparking van ca 400 parkeerplaatsen waarvan 300 voorzien in de bouwaanvraag Emerald en 100 geïntegreerd in het kantorencomplex aan Kolonel Bourg Bis op terreinen van de Federale Overheid. - Principieel akkoord over mogelijke transformatie en bestemmingswijziging Kolonel Bourg	09-10-2008 workshop Mobiliteit 13-11-2008 overleg De Lijn 21-11-2008 overleg De Lijn 04-12-2008 overleg Evere 04-12-2008 workshop Vélo 17-12-2008 CA n°2 17-02-2009 workshop Mobilité AED 10-03-2009 CA n°3a 11-03-2009 overleg De Lijn 19-03-2009 overleg Schaarbeek 24-03-2009 overleg AED 27-03-2008 CA n°3b 04-02-2009 overleg Evere 21-04-2009 CA n°4



Lignes directrices pour les PPAS | Krijtlijnen voor de BBP's

PPAS PARKWAY DE BRUXELLES

Communes concernées: Schaarbeek, Evere, Woluwe St. Lambert

Le but principal de ce PPAS est d'assurer un bon aménagement des lieux qui garantisse une grande qualité paysagère et urbaine pour l'entrée principale de Bruxelles d'une part, pour le quartier de Paduwa, et pour la zone Pléiades d'autre part. La réalisation d'un PPAS est la manière la plus efficace d'encourager les investisseurs et propriétaires des immeubles de bureaux à initier un processus de reconstruction/transformation de la rue Cl. Bourg et de la zone Pléiades; une fois le PPAS approuvé, les procédures nécessaires pour la réalisation d'un projet dans la zone seront beaucoup plus courtes et ceci offre une sécurité et une rentabilité supérieure aux acteurs privés. Ceci dit, il faut aussi s'assurer que le PPAS offre la plus grande plus-value économique possible afin qu'il finisse vraiment par offrir une réelle opportunité, et non pas des limitations. Il va de soi que les conditions proposées par le PPAS doivent garantir une qualité urbaine irréprochable aussi bien pour le nouveau développement que pour les habitants des quartiers environnants.

La liste ci-dessous contient les conditions de base à intégrer dans l'arrêté du GRBC visant à lancer le PPAS. La liste n'est pas exhaustive: il reviendra à l'étude du PPAS de la compléter.

Hiérarchie des voiries et liaisons piétonnes

+ La nouvelle section de la E40 comprendra les éléments suivants:

- Trois bandes pour voitures en entrée de ville, de 3m chacune;
 - Quatre bandes pour voitures en sortie de ville, de 3m chacune;
 - Une bande de 3,5m par direction pour le RER-Bus. Ces bandes servent aussi comme bande d'arrêt d'urgence;
 - Une piste cyclable interrégionale bidirectionnelle (de 3,5m) de chaque côté de la voirie permettant une connexion idéale avec les quartiers le long de la E40.
- + Le nouveau caractère de la E40 doit correspondre à celui d'un boulevard urbain.
- + Les bretelles de l'Av. de Mars doivent permettre l'accès à la E40 uniquement vers la périphérie.
- + Le tronçon de la rue Colonel Bourg situé entre l'Av. de Mars et l'esplanade Émeraude change de statut et devient une voirie locale.
- + Les tronçons de l'Avenue de Roodebeek situés de part et d'autre de l'Avenue de Mars changent de statut et deviennent des voiries locales.

BBP PARKWAY VAN BRUSSEL

Betrokken gemeenten: Schaarbeek, Evere, Sint-Lambrechts-Woluwe

De hoofddoelstelling van dit BBP is een goede inrichting te verzekeren die een grote landschappelijke en stedelijke kwaliteit garandeert voor de hoofdtoegang tot Brussel enerzijds en tot de Paduwawijk en de zone van Plejaden anderzijds. De opmaak van een BBP is de meest doeltreffende manier om investeerders en eigenaars van kantoorgebouwen aan te moedigen om het proces van de heropbouw/transformatie van de Kolonel Bourgstraat en de zone van Plejaden op te starten. Eens het BBP is goedgekeurd zijn de vereiste procedures voor de realisatie van een project in de zone aanzienlijk korter, wat de private actoren een grotere veiligheid en een hogere rendabiliteit schenkt. Men dient bijgevolg te verzekeren dat het BBP de grootst mogelijke economische meerwaarde biedt zodat het BBP een reële kans inhoudt en niet enkel beperkingen. Het spreekt vanzelf dat de voorgestelde randvoorwaarden in het BBP een uitstekende stedelijke kwaliteit dienen te garanderen, zowel voor de nieuwe ontwikkelingen als voor de bewoners van de omliggende wijken.

Onderstaande lijst bevat de basisvoorwaarden die te integreren zijn in het besluit van de RBHG, dat opgesteld wordt om het BBP te lanceren. Deze lijst is niet limitatief: tijdens de studie van het BBP dient deze vervolledigd te worden.

Hiërarchie van de wegen en voetgangersverbindingen

- + De nieuwe sectie van de E40 bevat volgende elementen:
- Drie rijstroken voor auto's van elk 3m in de richting van de stad;
 - Vier rijstroken voor auto's van elk 3m in de richting van de standsrand;
 - Een rijstrook van 3,5m per rijrichting voor de GEN-bus. Deze rijstroken dienen eveneens als pechstrook;
 - Een interregionaal tweerichtingsfietspad (3,5m) aan iedere zijde van de weg, dat een ideale verbinding toelaat met de wijken langsheen de E40.
- + Het nieuwe karakter van de E40 dient overeen te komen met dit van een stedelijke boulevard.
- + De op- en afritten aan de Maartlaan geven enkel toegang tot de E40 in de richting van de stadsrand.
- + Het gedeelte van de Kolonel Bourgstraat, gelegen tussen de Maartlaan en de esplanade Émeraude ondergaat een statuutwijziging en wordt een lokale straat.
- + De gedeelten van de Roodebeeklaan enerzijds en van de Maartlaan anderzijds ondergaan een statuutwijziging en worden lokalen straten.

Surfaces constructibles autorisées

- + La région pourrait investir une partie des terrains récupérés sur la E40 dans l'opération immobilière de transformation de la rue Colonel Bourg de manière à couvrir une partie de son investissement
- + Une augmentation de la densité sera autorisée dans les parcelles affectées aux bureaux si, et seulement si, leur propriétaire remplace les bureaux par du logement et/ou des équipements
- + Sur la partie sud de la rue Colonel Bourg, entre la rue des Deux maisons et l'Av. de Mars, un développement mixte est autorisé avec un plafond de 145.000m² dont un minimum de 60% sera dédié au logement et un maximum de 30% pourrait être dédiés aux bureaux. Une partie minimum des rez-de-chaussée des immeubles de logement le long de la rue Cl. Bourg devrait être dédiée aux commerces de proximités et aux équipements publics.
- + La part de logement sociaux ne pourra pas être moins que 10%, mais pas plus que 30% non-plus, du total de la surface dédiée au logement.

Principes d'aménagement des logements sur la rue Cl. Bourg.

- + A moins d'assurer un cadre de collaboration public-privé qui organise tous les propriétaires concernés et puisse viabiliser, du point de vue opérationnel, une reconstruction intégrale de tous les bureaux, le projet doit proposer un phasage qui s'adapte à la forme actuelle des parcelles et permette le fonctionnement continu du projet même lorsqu'une partie de celles-ci n'est pas encore transformée.
- + Les nouveaux blocs résidentiels du côté sud de la rue Cl. Bourg devraient avoir une profondeur qui varie entre 55m et 60m dans lesquels une mixité de typologie est exigée. On y trouvera des maisons uni- ou bi-familiales avec jardins privatifs ainsi que des immeubles d'appartements (jusqu'à 8 étages) du côté de la E40.
- + Un maximum de 3 immeubles hauts (10 à 15 étages) sera autorisé du côté de la E40.
- + Tous les appartements ayant une façade nord devraient avoir également au moins une deuxième façade afin de favoriser la ventilation et l'éclairage naturels.
- + Les logements construits devraient répondre à une grande ambition en terme de développement durable et devraient donc avoir de hauts niveaux de performance énergétique et d'insolation.
- + Un axe piéton et cycliste sera aménagé du côté arrière des nouveaux blocs résidentiels (du côté de la E40). Cet espace servira également comme accès aux parkings locaux et individuels des nouveaux immeubles. Il pourra avoir le statut d'une voirie locale mais sera aménagé de manière

Toegelaten bebouwbare oppervlakten

- + Het gewest zou een deel van de terreinen, die herwonnen worden op de E40, kunnen investeren in de vastgoedoperatie van de transformatie van de Kolonel Boursstraat om zo een deel van haar investeringen te recupereren.
- + Er wordt een verhoging van de dichtheid toegelaten op de percelen bestemd voor kantoren, op voorwaarde dat de eigenaar de kantoren vervangt door woningen en/of voorzieningen.
- + Op het zuidelijke deel van de Kolonel Boursstraat, tussen de Tweehuizenstraat en de Maartlaan, wordt een gemengde ontwikkeling toegelaten met een plafond van 145.000m², waarvan minimum 60% bestemd is voor woningen en maximaal 30% bestemd voor kantoren. Een minimaal gedeelte van de gelijkvloerse verdiepingen van de gebouwen langs de Kol. Boursstraat dient bestemd te zijn voor buurtvoorzieningen en publieke voorzieningen.
- + Het aandeel sociale woningen mag niet minder dan 10% en niet meer dan 30% zijn van de totale oppervlakte bestemd voor wonen.

Inrichtingsprincipes voor de woningen op de Kol. Boursstraat

- + Opdat er een publiek-privaat samenwerkingskader kan worden opgezet dat alle betrokken eigenaars verenigt en dat vanuit operationeel standpunt de integrale heraanleg van alle kantoren uitvoerbaar kan maken, moet het project een fasering voorstellen die zich aanpast aan de huidige percellering en het continu functioneren van het project toelaat, zelfs indien een deel van de percelen nog niet getransformeerd is.
- + De nieuwe residentiële bouwblokken aan de zuidelijke kant van de Kolonel Boursstraat dienen een diepte te hebben die varieert tussen 55m en 60m, waarbinnen verschillende typologieën worden gerealiseerd. Men vindt hier zowel één- of tweegezinwoningen met private tuin terug als appartementsgebouwen tot 8 verdiepingen hoog aan de kant van de E40.
- + Er worden maximaal 3 hoge gebouwen (10 tot 15 verdiepingen) toegelaten aan de kant van de E40.
- + Alle appartementen die een noordgevel hebben, moeten eveneens over een tweede gevel beschikken, dit om ventilatie en een natuurlijke lichttoetreding mogelijk te maken.
- + De gebouwde woningen beantwoorden aan een hoge ambitie wat betreft duurzame ontwikkeling en dienen een hoog niveau te bereiken naar energieprestaties en bezonning toe.
- + Een voetgangers- en fietsersas wordt aangelegd aan de achterzijde van de nieuwe woonblokken (aan de kant van de E40). Deze ruimte verschaft eveneens toegang tot de



à s'intégrer totalement dans le caractère vert du nouveau blv. urbain de la E40. L'axe pourra également inclure la piste cyclable interrégionale proposée dans le réaménagement de la E40. Les nouveaux blocs résidentiels pourraient y avoir leur adresse officielle. L'axe ne donnera pas accès à la E40 et sera désenclavé à travers la rue Cl. Bourg par plusieurs points de raccordement.

- + Des espaces semi-privatifs seront aménagés à l'intérieur du bloc, ainsi que des équipements au service de tout le quartier de Paduwa.
- + Le concept architectural doit permettre des vues et des ouvertures ponctuelles vers les espaces verts semi-privatifs depuis le blv. urbain de la E40 (visant à élargir la sensation du vert).

lokale en individuele parkings van de nieuwe gebouwen. De as kan het statuut van een lokale weg krijgen, maar zal zodanig aangelegd worden dat hij zich volledig integreert in het groene karakter van de nieuwe stedelijke boulevard E40. Deze as kan eveneens het interregionaal fietspad bevatten, dat voorgesteld werd binnen de herinrichting van de E40. De nieuwe residentiële gebouwen kunnen hier hun officieel adres krijgen. De as verschaft echter geen toegang tot de E40 en zal op verschillende plaatsen verbonden worden met de Kolonel Bourgstraat.

- + Aan de binnenzijde van de bouwblokken worden zowel semi-private ruimten aangelegd als voorzieningen die de volledige Paduwawijk bedienen.
- + Het architecturaal concept dient doorzichten en punctuele openingen naar de achtergelegen semi-private groenen ruimten toe te laten vanop de stedelijke boulevard E40 (dit om de groene beleving te vergroten).

