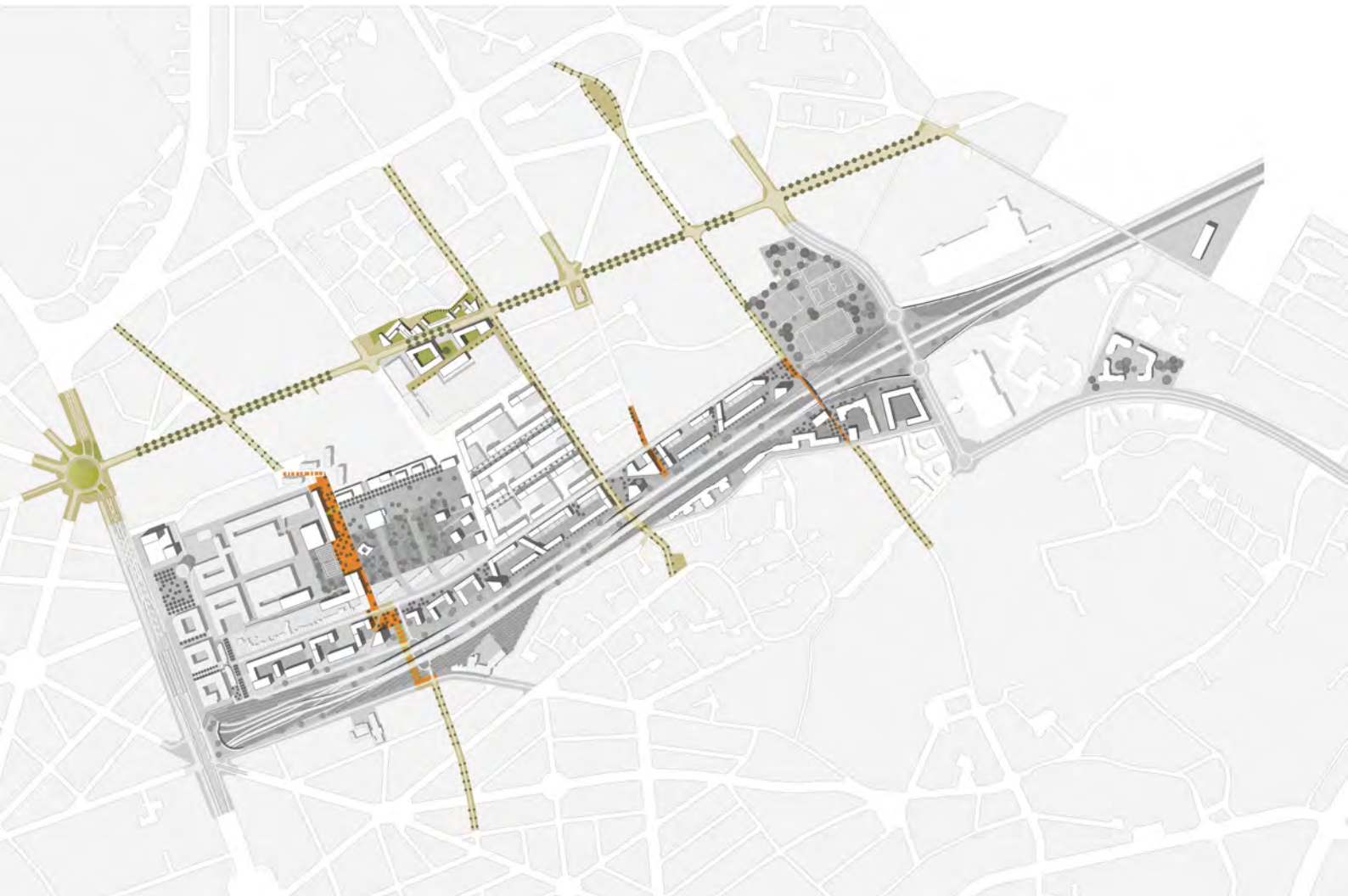


Grand Projet 3 | Groot Project 3:

La Chaussée De Louvain
récupère son identité

De Leuvensesteenweg
krijgt haar identiteit terug



Grand Projet 3:

Groot Project 3:

Projet | Project

Introduction | Inleiding

I. Description | Omschrijving

II. Objectifs | Streefdoelen

III. Lignes directrices | Krijtlijnen

IV. Projet | Project

IV.a Réaménagement de la chaussée | Heraanleg van de steenweg

IV.b Retravailler les alignements et densifier | Herwerken van de uitlijning en densifiëren

IV.c Améliorer les conections avec les quartier | De verbindingen met de wijk verbeteren

IV.d Plan | Plan

Plan d'action | Actieplan

Programme d'action | Actieprogramma

Etat des lieux de la concertation | Stand van zaken overleg



La Chaussée de Louvain | De Leuvensesteenweg

Pôle d'équipements, logements et loisirs
Pool voor voorzieningen, woningen en recreatie

INTRODUCTION

Avec la Moyenne Ceinture et la E40, la Chaussée de Louvain est un des trois axes catalyseurs de la zone levier n°12. Le SD définit trois niveaux d'intervention sur la chaussée:

- **l'aménagement de la chaussée** pour une meilleure cohabitation des différents modes de transport: une circulation efficace (bus versus voitures) et agréable (usagers doux, verdurisation).
- **la densification et l'alignement du front bâti** pour une cohérence et une continuité de la chaussée: grâce aux multiples opportunités de transformation de parcelles, la chaussée peut reconstruire son identité.
- **l'amélioration des connexions avec les quartiers environnants** pour faciliter l'accessibilité de cet axe et sa nouvelle porosité: des passages cyclo-piétons sont renforcés et la chaussée devient un centre accessible.

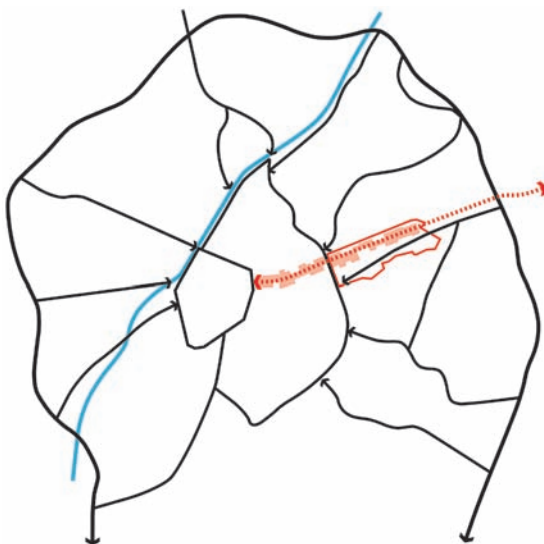
INLEIDING

Samen met de Middenring en de E40, is de Leuvensesteenweg één van de drie assen die als een katalysator werkt voor hefboomgebied nr. 12. Het RP definieert drie interventieniveau's voor de steenweg:

- **de aanleg van de steenweg** voor een verbeterd gezamenlijk gebruik door de verschillende vervoersmodi, wat leidt tot een efficiënter (bus versus wagens) en aangener (zachte weggebruikers, groenelementen) verkeer.
- **de verdichting en de uitlijning van de bouwlijn** voor een betere samenhang en continuïteit van de steenweg: dankzij de vele transformatiemogelijkheden van percelen, krijgt de steenweg zijn identiteit terug.
- **de verbetering van de verbindingen met de omliggende wijken** om de bereikbaarheid van deze as en haar nieuwe porositeit toe te laten: de fiets- en voetgangersoversteken worden versterkt en de steenweg wordt bereikbaar als centrum.



^^ Schéma de structuration GP3 | Structuurschets GP3



^^ Localisation | Situering

I. DESCRIPTION

La Chaussée de Louvain comme système d'intérêt régional et local

La Chaussée de Louvain est une chaussée fragmentée sur toute sa longueur, d'où son manque d'unité évident. Rien que dans la Région, elle ne traverse pas moins de cinq communes: Saint-Josse-ten-Noode, Bruxelles, Schaerbeek, Evere et Woluwe-Saint-Lambert.

A l'échelle de la zone d'étude, la Chaussée de Louvain constitue l'accès principal des entreprises et magasins qui la longent. En effet, en concentrant de grands commerces spécialisés, elle joue un rôle important pour la Région de Bruxelles-Capitale. A l'échelle du quartier Paduwa par contre, elle est formée de zones d'habitation à morphologie plus petite. La juxtaposition de ces différentes fonctions (habitation, commerces, entreprises, bureaux, centres commerciaux, ...) dont l'implantation varie constamment par rapport à l'alignement, et ceci jusqu'à la place Meiser, donne à ce segment de la Chaussée un aspect désorganisé et diffus.

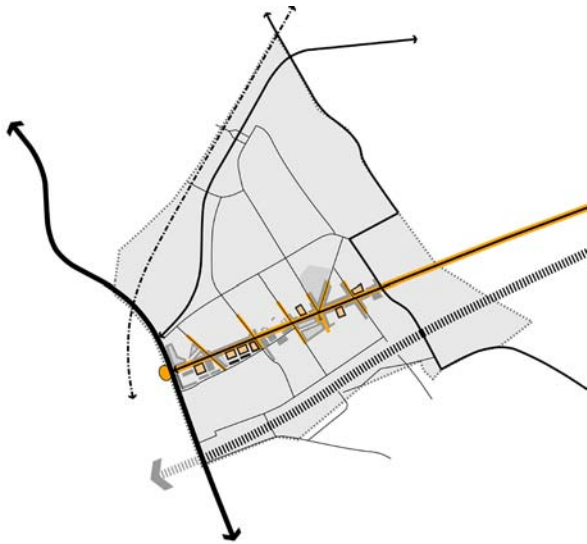
La situation routière y est souvent pénible, ce qui ne lui permet pas de remplir de manière efficace sa fonction d'artère principale. Pour le trafic motorisé (véhicules privés et transports en commun), la fluidité du trafic laisse à désirer; et pour l'usager doux, la Chaussée de Louvain constitue plus une barrière infranchissable qu'un élément porteur de qualité de vie pour le quartier.

La Chaussée de Louvain se caractérise donc aujourd'hui par un manque d'identité, une juxtaposition de fonctions sans réelle mixité (du moins pas verticale) et une superposition d'éléments sur la voirie qui affecte son fonctionnement (bus, vélos, voitures). Bien que cet axe fonctionne comme une concentration de commerces de la Région de Bruxelles Capitale, il ne fait pas de la Chaussée de Louvain un centre d'attraction agréable.



I. OMSCHRIJVING

De Leuvensesteenweg als systeem van gewestelijk en lokaal belang



De Leuvensesteenweg is over de hele lengte een gefragmenteerde baan die zich niet laat lezen als een samenhangend geheel. Maar liefst vijf Brusselse gemeenten hebben adressen op de steenweg: Sint-Joost-ten-Node, Brussel, Schaarbeek, Evere en Sint-Lambrechts-Woluwe.

Ter hoogte van het projectgebied is deze uitvalsweg weggelegd voor grotere bedrijven en winkels. Hierdoor speelt ze voor Brussel een belangrijke rol vanwege de bundeling van grootschalige detailhandel. Anderzijds vormt ze ter hoogte van Paduwa de drager van de woonkern met een kleinschaligere morfologie. De juxtapositie van wonen en kleinschalige handel en de bedrijven, kantoren en winkelketens, waarvan de vestigingen zich tot aan het Meiserplein op steeds verschillende afstanden van de rooilijn bevinden, geven de Leuvensesteenweg op dit traject een rommelige en diffuse aanblik.

Ook als verkeersader functioneert de Leuvensesteenweg vandaag niet goed, wat haar verhindert haar functie van primaire verkeersader op doeltreffende wijze op te nemen. Voor het gemotoriseerd verkeer (particulier, openbaar vervoer) gebeurt de doorstroming erg moeilijk en ook voor de zachte weggebruiker vormt de oversteekbaarheid ervan een probleem en werkt de Leuvensesteenweg dus meer als een barrière dan wel als een drager van kwaliteit voor de wijk.

De Leuvensesteenweg wordt vandaag gekenmerkt door een gebrek aan identiteit, het naast elkaar bestaan van verschillende functies zonder een echte vermenging ervan. Er is vooral een gebrek aan verticale mix en een superpositie van elementen (bussen, fietsen, wagens) die een efficiënte werking en doorstroming verhinderen. Ondanks de hoge concentratie aan handelszaken langs deze as en zijn functie als winkelcentrum binnen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, is de Leuvensesteenweg geen aangename bestemming.



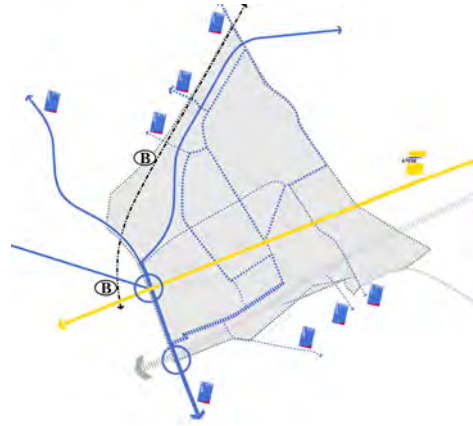


II. OBJECTIFS | STREEFDOELEN

1. Axe fluide multimodal | Vlotte multimodale as

La chaussée jouant le rôle d'axe secondaire d'entrée dans Bruxelles, il faut qu'elle offre une desserte suffisante et efficiente de bus De Lijn, une circulation fluide aux voitures et une traversée sécurisée aux cyclistes. Les actions à entreprendre sont la mise en site propre du bus et la transformation des carrefours afin de faciliter la cohabitation des voitures et des bus.

Gezien de Leuvensesteenweg een secundaire toegangsas tot Brussel is, moet hij goed en efficiënt bediend worden door de bussen van De Lijn, vlot autoverkeer toelaten en een veilige doortocht bieden voor de fietsers. Voor een betere gezamenlijke doorstroming van wagens en bussen, zal er een aparte busbaan worden aangelegd en zullen de kruispunten worden heringericht.



2. Axe cyclo-pédestre | Fiets- en voetgangersas

La chaussée n'est plus à considérer comme une barrière infranchissable. Devenue un élément intégré dans un maillage cyclo-pédestre fort, elle redevient traversable. Les actions à entreprendre sont l'intégration de bande/piste cyclable et l'aménagement de trottoirs qualitatifs comprenant la verdurisation de la chaussée.

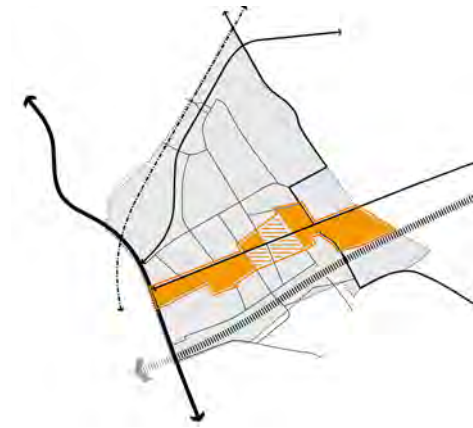
De Leuvensesteenweg moet niet langer beschouwd worden als een onoverkomelijke barrière. Als hier een sterk netwerk van voet- en fietspaden wordt aangelegd, wordt de steenweg terug oversteekbaar. De te ondernemen acties zijn de aanleg van een fietspad, de heraanleg van de voetpaden en de ingroening van de steenweg.



3. Axe commercial équilibré - régional et local | Evenwichtige handelsas - regionaal en lokaal

Ce regroupement de commerces de détail tant grands que petits joue un rôle non négligeable dans la Région de Bruxelles-Capitale, il est donc nécessaire de renforcer la Chaussée de Louvain en sa qualité d'élément porteur. Les actions à entreprendre sont la densification du front bâti de la chaussée et la réintroduction d'une mixité verticale favorisant la mixité logements/commerces.

Omdat de aanwezigheid van zowel de kleinschalige als de grootschalig detailhandel van groot belang zijn voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is het noodzakelijk de Leuvensesteenweg als drager van deze functies te versterken. De acties die moeten ondernomen worden zijn de volgende: verdichting van de bouwlijn van de steenweg en een herintroductie van een verticale mix die voorrang geeft aan de vermening van woningen en winkels.



^^ Vaartkom Leuven, Jaspers - Eysers and Partners



^^ Groningen, S333

II. LIGNES DIRECTRICES | KRIJTLIJNEN

Le profil de la Chaussée de Louvain est relativement étroit. Dans le contexte de sa réorganisation, il faudra cependant tenir compte d'un certain nombre d'aspects:

+ Réaménager la chaussée dans toute sa largeur (section) pour améliorer la cohabitation des différents usagers.

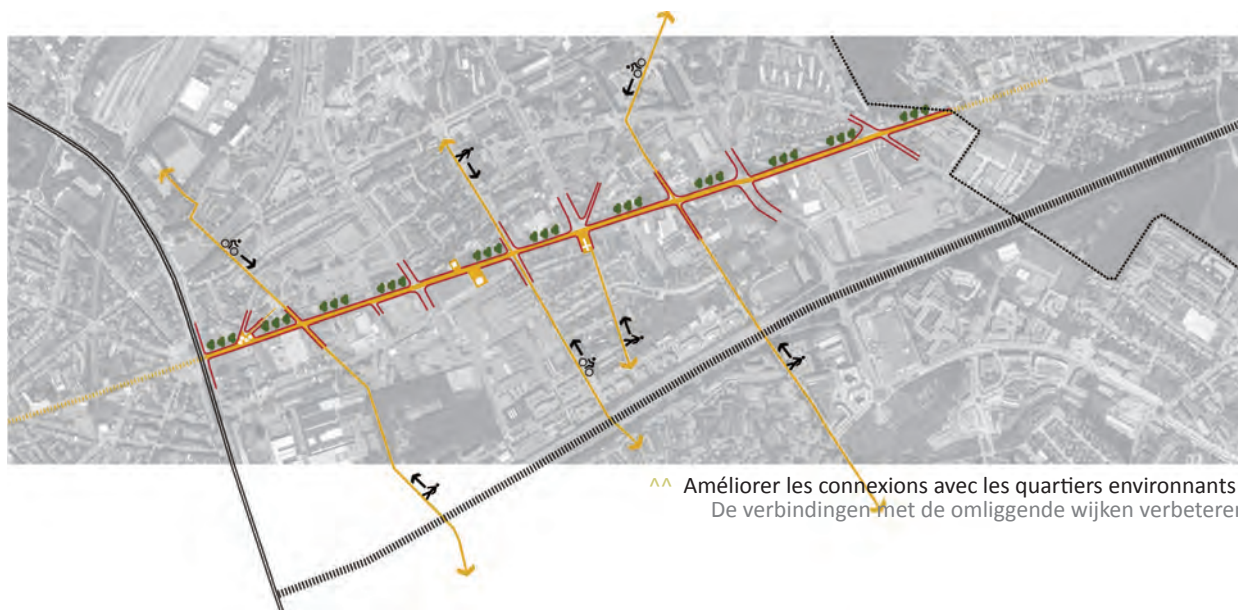
La Chaussée de Louvain étant un axe principale, une attention toute particulière doit être donnée aux cyclistes et à la fluidité des transports en commun. Bien que la chaussée soit relativement étroite, il faudra dégager de l'espace pour y intégrer une piste cyclable et une voie réservée aux bus. De plus, la chaussée constituant un axe commercial important, il faudra prévoir suffisamment de parkings ainsi qu'un trottoir généreux et une verdurisation significative.

De Leuvensesteenweg heeft een relatief smal profiel. Toch moeten bij de heraanleg een heel aantal aspecten geïntegreerd worden:

+ Heraanleg over de volledige breedte van de steenweg (sectie) om het samengaan van de verschillende weggebruikers te verbeteren.

De steenweg is een hoofdweg waar bijzondere prioriteit moet gaan naar het fietsverkeer en de doorstroming van openbaar vervoer. Binnen de vrij nauwe breedte moet dus ruimte vrijgemaakt worden voor de integratie van een fietspad en daar waar mogelijk een aparte busstrook.

Anderzijds vormt de Leuvensesteenweg nog steeds een belangrijke commerciële as voor grootschalige en kleinschalige handel. Voor het functioneren ervan is de integratie van voldoende parkings, een aangenaam voetpad en een significante ingroening een randvoorwaarde.



+ Retravailler les alignements et densifier le front bâti afin de renforcer la lisibilité de la Chaussée de Louvain et recréer ainsi une identité homogène.

Par la transformation et l'optimisation de certains segments stratégiques de la Chaussée de Louvain, le SD veut augmenter la cohésion et l'intégration des différentes fonctions (habitations, bureaux, commerces de détails de différentes tailles) de manière qualitative.

+ Herwerken van de uitlijning en de verdichting van de bouwlijn voor een versterkte leesbaarheid van de Leuvensesteenweg i.f.v. een homogeen karakter.

Binnen het streefbeeld van de Leuvensesteenweg moet gezocht worden naar een homogene identiteit die een sterkere samenhang creëert en de verschillende functies (wonen, kantoren, grootschalige en kleinschalige detailhandel) op een kwalitatieve manier integreert. Hiervoor worden een transformatie en optimalisatie van een aantal strategische percelen gesuggereerd.

GP3-8





^^ Réaménager la chaussée | Herinrichting van de steenweg

+ Améliorer les connexions avec les quartiers environnants dans le but de reprofiler la Chaussée de Louvain comme centre local attractif.

Sur toute la longueur de la chaussée, il faut augmenter les possibilités de passage piéton et cycliste afin de faire de cet axe un vecteur important de qualité pour les quartiers d'habitation. La verdurisation de la chaussée constituera une importante plus-value, augmentant la qualité de vie des logements sur la chaussée et renforçant l'identité de l'appareil commercial local.

+ De verbindingen met de omliggende wijken verbeteren zodat de Leuvensesteenweg opnieuw een aangenaam, lokaal centrum wordt.

Over heel haar lengte moet bovendien de oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers vergroten zodat ze als een belangrijke drager kan functioneren voor de woonwijk. Om de leefbaarheid van de woningen langs de Leuvensesteenweg en de identiteit van het plaatselijk handelsapparaat te vergroten, vormt ook de integratie van groen een grote meerwaarde.



^^ Retravailler les alignements et densifier le front bâti | Herwerken van de uitlijning en verdichting van de bouwlijn

IV. PROJET | PROJECT

Le schéma ci-dessous reprend les trois domaines d'intervention: la section de la Chaussée de Louvain, le front bâti et les alignements, les connexions avec les quartiers.

Het onderstaand schema herneemt de drie interventiedomeinen: de sectie van de Leuvensesteenweg, de aaneensluiting en de bouwlijn, de verbindingen met de wijken.

GP3-10



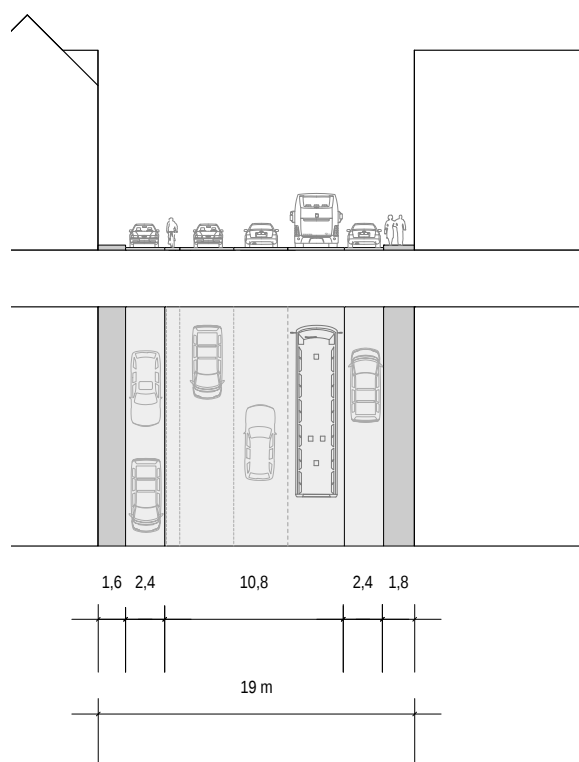
^^ Schéma ensemble | Schema geheel

IVa. Réaménager la chaussée

1. Principes d'aménagement

La nouvelle section de la chaussée offre une bande voiture de 3m dans chaque sens ainsi qu'une bande bus à sens partagé (voir la Note Mobilité en annexe) de 3,2m de large. Cette dernière inclut une piste cyclable dans un sens, tandis qu'une bande cyclable de 1,8m est prévue dans l'autre direction.

Les trottoirs sont de minimum 2m de large et sont séparés de la voirie par 2m de bande de parking dont l'aménagement prévoit un arbre toutes les trois places.



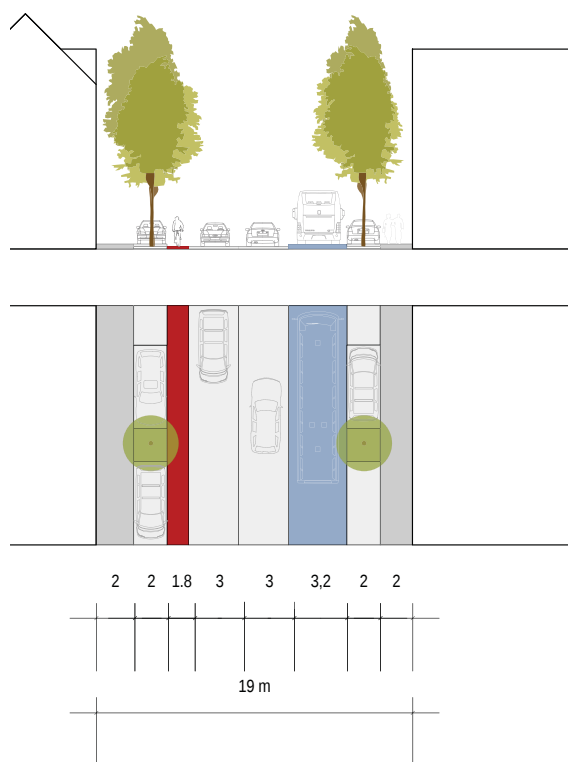
^^ Coupe situation actuelle | Snede bestaande toestand

IVa. Heraanleg van de steenweg

1. Inrichtingsprincipes

De nieuwe sectie van de Leuvensesteenweg biedt in beide richtingen een strook voor wagens van 3m breed en een busbaan in afwisselende rijrichting van 3,2m breed (zie Mobiliteitsnota in bijlage). De busbaan bevat ook een eenrichtingsfietspad; een fietspad van 1,8m wordt voorzien in de andere richting.

De voetpaden zijn minimum 2m breed en worden van de weg gescheiden door parkeerplaatsen. De heraanleg voorziet de aanplanting van een boom om de 3 autostaanplaatsen.



^^ Coupe situation projetée | Snede voorstel

2. Préfiguration

On obtient ainsi une toute autre image de la Chaussée de Louvain: d'une part les bus, les vélos et les piétons ont une place bien définie et adaptée, d'autre part la verdurisation renforce ce nouveau caractère structuré, organisé et agréable.

Cette nouvelle section de la chaussée offre un cadre urbain agréable favorable aux usagers doux et transport en commun.

2. Voorstelling

De Leuvensesteenweg krijgt zo een heel ander imago: enerzijds krijgen de bussen, fietsers en voetgangers een aangepaste en duidelijk gedefinieerde plaats, anderzijds wordt dit nieuwe gestructureerde, georganiseerde en aangename karakter nog eens versterkt door de ingroening.

Deze nieuwe sectie van de Leuvensesteenweg biedt een aangenaam stedelijk kader ten voordele van de zachte weggebruiker en het openbaar vervoer.

GP3-12



^^ Perspective situation projetée | Perspectief geplande situatie

3. Problématique des carrefours

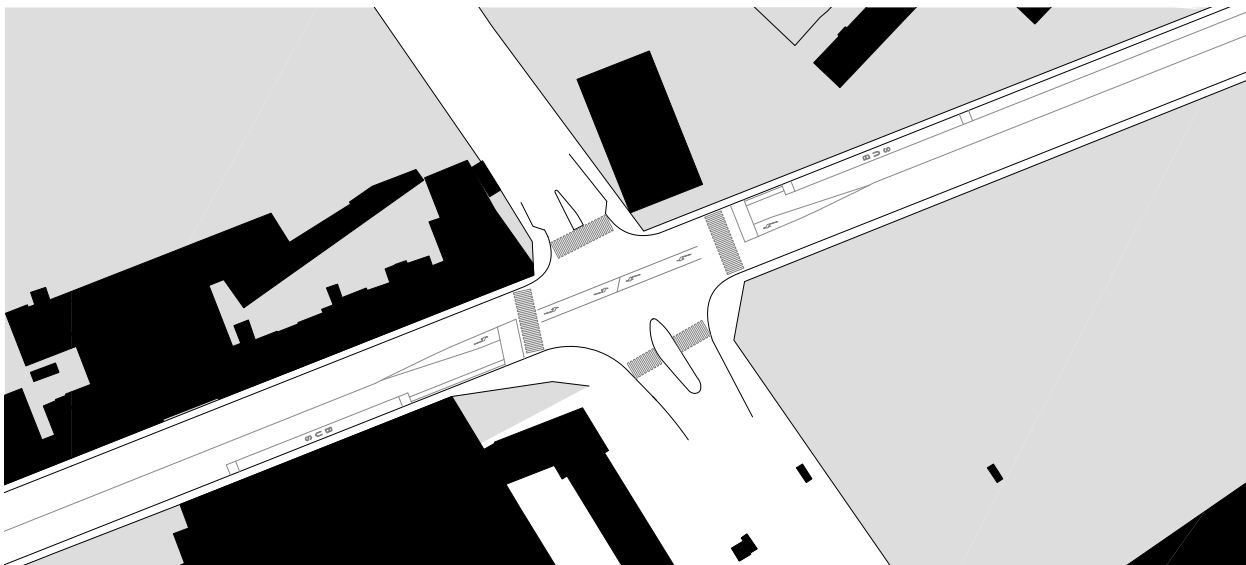
Actuellement, lorsque les bus s'arrêtent à un arrêt situé après un carrefour, les voitures doivent attendre derrière le bus et bloquent le carrefour. Le SD propose une alternative qui permet de laisser passer les voitures à côté du bus à l'arrêt.

Trois scénarios ont été étudiés. Le scénario retenu est le suivant: à 80 m du carrefour, la bande bus prend fin et un feu automatique laisse le bus se positionner en première ligne au carrefour. Une bande supplémentaire est créée (en supprimant les places de parking latérales) afin de permettre aux voitures de poursuivre leur trajet sans être gênées par le bus à l'arrêt (voir la Note Mobilité en annexe).

3. Problematiek van de kruispunten

Wanneer de bussen op dit ogenblik stoppen aan een halte die gesitueerd is na een kruispunt, moeten de wagens die zich achter de bus bevinden wachten tot hij weer vertrekt en blokkeren zij het kruispunt. Het RP stelt een alternatief voor waarbij de auto's langs de stilstaande bus heen kunnen rijden.

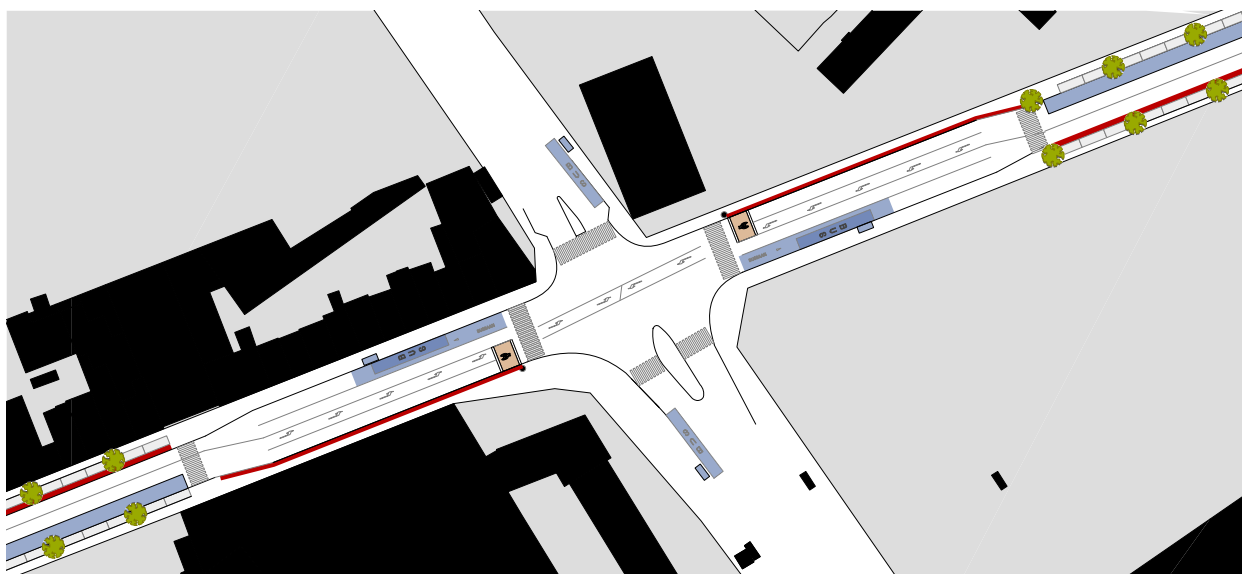
Er werden drie scenario's onderzocht. Het scenario dat werd weerhouden is het volgende: op 80m van het kruispunt stopt de busbaan en zorgt een automatisch verkeerslicht ervoor dat de bus voorrang krijgt op de wagens zodat hij eerst komt te staan aan het kruispunt. Er is een extra rijstrook voorzien voor de wagens (waardoor de zijdelingse parkeerplaatsen moeten verdwijnen) zodat ze hun weg verder kunnen zetten zonder gehinderd te worden door de stilstaande bus aan de halte (zie Mobiliteitsnota in bijlage).



^^ Situation actuelle | Bestaande toestand



^^ Segment typique de la Chaussée de Louvain réaménagée |
Type-segment van de Leuvensesteenweg

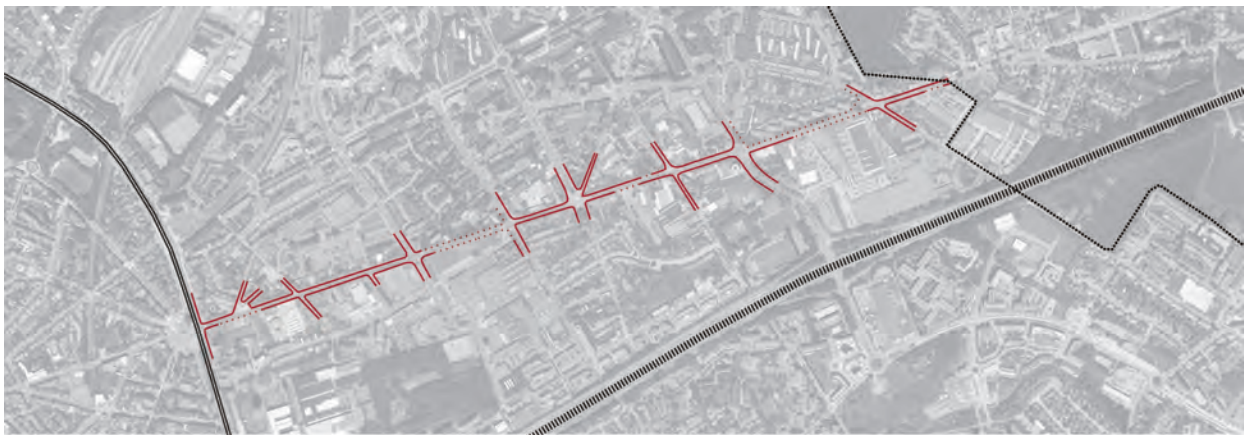


^^ Situation projetée | Geplande situatie

IVb. Retravailler les alignements et densifier

Analyse

La Chaussée de Louvain comporte beaucoup de ruptures, notamment au centre de la zone levier. Elle est divisée en segments et a tendance à s'organiser par segments plutôt que comme une entité. En réaction à ce risque de perte d'identité, il est impératif de reconstruire la continuité de la chaussée par des alignements, un processus de densification et de mixité verticale.



^^ Fragmentation de la chaussée | Fragmentatie van de steenweg

Le SD a notamment identifié quatre segments présentant une rupture importante due à une série de sites en transformation (gris) / à transformer (jaune) qui représentent autant de potentialités pour le processus d'évolution/de mutation de la chaussée. Des lignes directrices sont établies pour le redéveloppement de ces sites.

Het RP heeft vier segmenten geïdentificeerd die een belangrijke breuk vertonen door de aanwezigheid van een reeks percelen die momenteel getransformeerd worden (grijs) of moeten getransformeerd worden (geel) en die qua potentieel allemaal kunnen bijdragen tot de verdere ontwikkeling/transformatie van de Leuvensesteenweg. Er werden bijgevolg richtlijnen opgesteld voor de heraanleg van deze sites.



^^ Identification de quatre segments | Aanduiding van de vier segmenten

Propositions

1. Zones A (segment Meiser) et D (segment 'Ieder Zijn Huis')

Aujourd'hui les grands commerces et entreprises situés dans la chaussée occupent souvent une parcelle dans son entièreté. Leur parking étant sur la rue, des problèmes de trafic sont très fréquents lors des entrées et sorties de camions.

Voorstellen

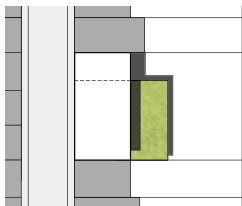
1. Zones A (segment Meiser) et D (segment 'Ieder Zijn Huis')

Vandaag nemen de grote handelszaken en bedrijven langs de Leuvensesteenweg vaak ieder een volledig perceel in beslag. Aangezien hun parkeerplaatsen zich op straat bevinden, brengt dat zeer vaak verkeersproblemen mee bij het in- en uitrijden van vrachtwagens.

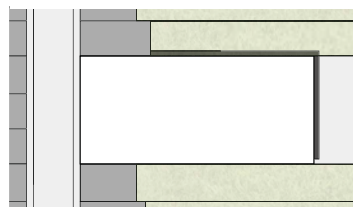
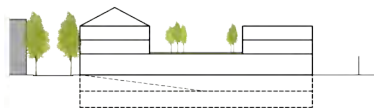


On observe, notamment dans le segment côté Meiser et le segment 'Ieder Zijn Huis', les prémisses d'une transformation du quartier: des fonctions de grande envergure laissant la place à des projets mixtes plus denses. Afin de donner une direction à ce processus de transformation et une base de travail pour la commune et les acteurs privés, le SD a établi quelques prescriptions urbanistiques (gabarits) relatives à la densification d'une parcelle: commerce au rez-de-chaussée avec parking à l'arrière de la parcelle ou en sous-sol, et logements à l'étage avec éventuellement une toiture verte au-dessus du commerce.

In het segment aan de kant van Meiser en in het segment 'Ieder Zijn Huis' doen zich echter de eerste tekenen voor van een transformatie van de wijk: grootschalige functies maken er plaats voor gemengde projecten met een hogere dichtheid. Om dit transformatieproces in goede banen te leiden en de gemeente en de privéactoren een werkbasis te verschaffen, heeft het RP enkele stedenbouwkundige voorschriften (gabarieten) opgesteld m.b.t. de verdichting van een perceel: handelsfunctie op de benedenverdieping met ofwel een ondergrondse parking ofwel een parking achteraan het perceel, en woningen op de verdiepingen met eventueel een groendak boven de handelsruimte.



^^ Scénario petite parcelle | Scenario klein perceel



^^ Scénario grande parcelle | Scenario groot perceel

<< Coupe | Snede

<< Rez-de-chaussée |
Gelijkvloers

<< Etage | Verdieping



2. Zone B (segment Robelco - Home Familial Bruxellois)

Ce segment situé entre la rue J. Georgin et l'avenue L. Grosjean forme une rupture très importante de la Chaussée de Louvain.

D'un côté, le site du Home Familial Bruxellois présente une large zone verte vide, le 5^e bâtiment (prévu originellement dans le PPAS 'Bonheur') n'ayant pas été réalisé. Un projet de construction de ce dernier bâtiment de logement est maintenant à l'ordre du jour.

De l'autre côté de la chaussée se trouve une parcelle vide. Bien qu'ayant reçu un permis, il est possible que la proposition de trois bâtiments de bureaux (projet Robelco) ne se réalise pas finalement (en partie à cause du marché de bureau à Bruxelles).

Le SD saisit ces opportunités pour proposer un scénario dont l'implantation renforce l'identité et la qualité de la Chaussée de Louvain, tout en offrant une qualité de vie interne aux deux sites à développer.

2. Zone B (segment Robelco - Home Familial Bruxellois)

Dit segment gelegen tussen de J. Georginstraat en de L. Grosjeanlaan vormt een belangrijke breuk in de Leuvensesteenweg.

Aan de ene zijde bevindt zich op de site van de Home Familial Bruxellois een brede, onbebouwde groene zone op de plaats waar volgens het GBP 'Bonheur' oorspronkelijk een 5e gebouw had moeten komen. De aanleg van dit laatste gebouw staat momenteel opnieuw op de agenda.

Aan de andere zijde van de weg bevindt zich een onbebouwd perceel. Hoewel er voor dit terrein een bouwvergunning werd afgeleverd voor de bouw van drie kantoorgebouwen (Robelco-project), zal dit project uiteindelijk niet uitgevoerd worden (deels door de situatie van de kantorenmarkt in Brussel).

Het RP grijpt deze kansen om een scenario voor te stellen waarvan de uitvoering de identiteit en de kwaliteit van de Leuvensesteenweg zal versterken zonder echter te raken aan de interne levenskwaliteit van de twee te ontwikkelen sites.



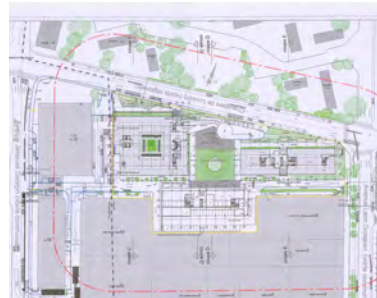
^^ PPAS Home Familial Bruxellois |
BBP Brussels Thuis



^^ Vue aérienne des deux sites |
Luchtfoto van beide sites



^^ Vue du HFB depuis la Chaussée de Louvain |
Zicht op BT vanuit de Leuvensesteenweg



^^ Projet Robelco | Project Robelco

Les principes d'implantation | inplantingsprincipes

Prolongation des axes piétons (1) et de l'organisation du site du Home Familial Bruxellois jusqu'au site Robelco (passage piéton au centre) et maintien du passage transversal à l'arrière du site Robelco (sous le bâtiment RTL) (2).

>>

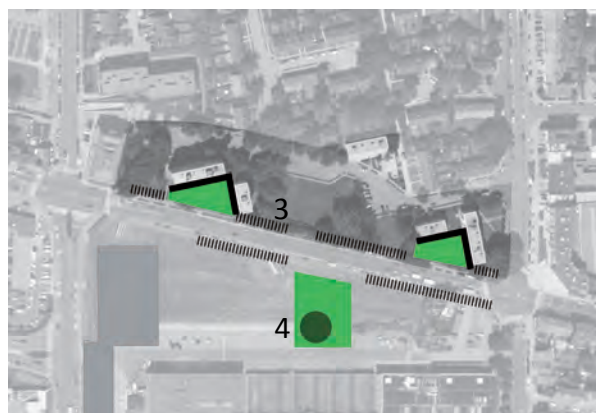
Verlenging van de voetgangersassen (1) en organisatie van de Home Familial Bruxellois-site die reikt tot aan de Robelco-site (oversteekplaats voor voetgangers in het centrum) en behoud van de dwarse doorsteek achteraan de Robelco-site (onder het gebouw van de RTL) (2).



Délimitation d'espaces verts semi-privatifs à l'usage des logements du Home Familial et d'un espace public lié à la nouvelle maison de quartier (3) et aménagement d'un espace public autour du hêtre à protéger (4), côté Robelco.

>>

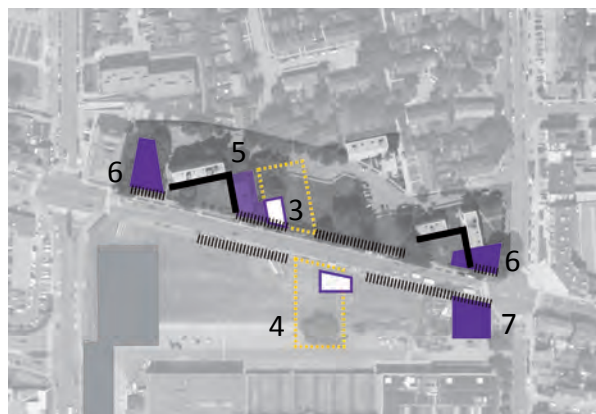
Begrenzing van de semi-privatieve groene ruimten gebruikt door de woningen van de Home Familial en van een openbare ruimte gelinkt aan het nieuwe wijkhuis (3); aanleg van een openbare ruimte rond de te beschermen beuk (4) aan de kant van Robelco.



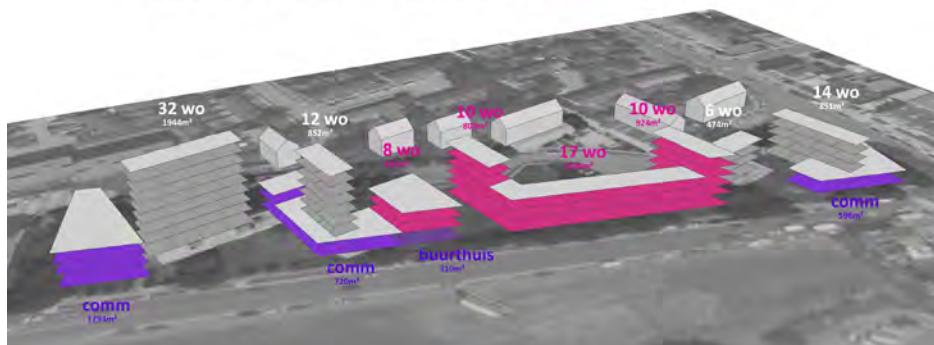
Intégration d'un espace commercial en rez-de-chaussée (5), en relation avec la maison de quartier et la place et de deux bâtiments (6) offrant des surfaces de bureaux ou de commerces au carrefour 'Paduwa' et au carrefour 'RTL' afin de créer une dynamique d'activités mixtes. Côté Robelco, implantation de bâtiments mixtes (7): commerces en rez-de-chaussée et logements à l'étage avec toiture verte.

>>

Integratie van enerzijds een handelsruimte op het gelijkvloers (5), verbonden met het wijkhuis en het plein, en anderzijds twee gebouwen (6) met kantoor- of handelsruimte ter hoogte van de kruispunten 'Paduwa' en 'RTL' om zo tot een gemengde activiteit te komen. Aan de zijde van Robelco, inplanting van gebouwen met gemengde functies (7): handelsruimten op de benedenverdieping met een groendak en woningen op de verdiepingen.



BESTAANDE WONINGEN **64** 4121_{m²} NIEUWE WONINGEN **45** 3990_{m²} COMM RUIMTES **2919**_{m²}

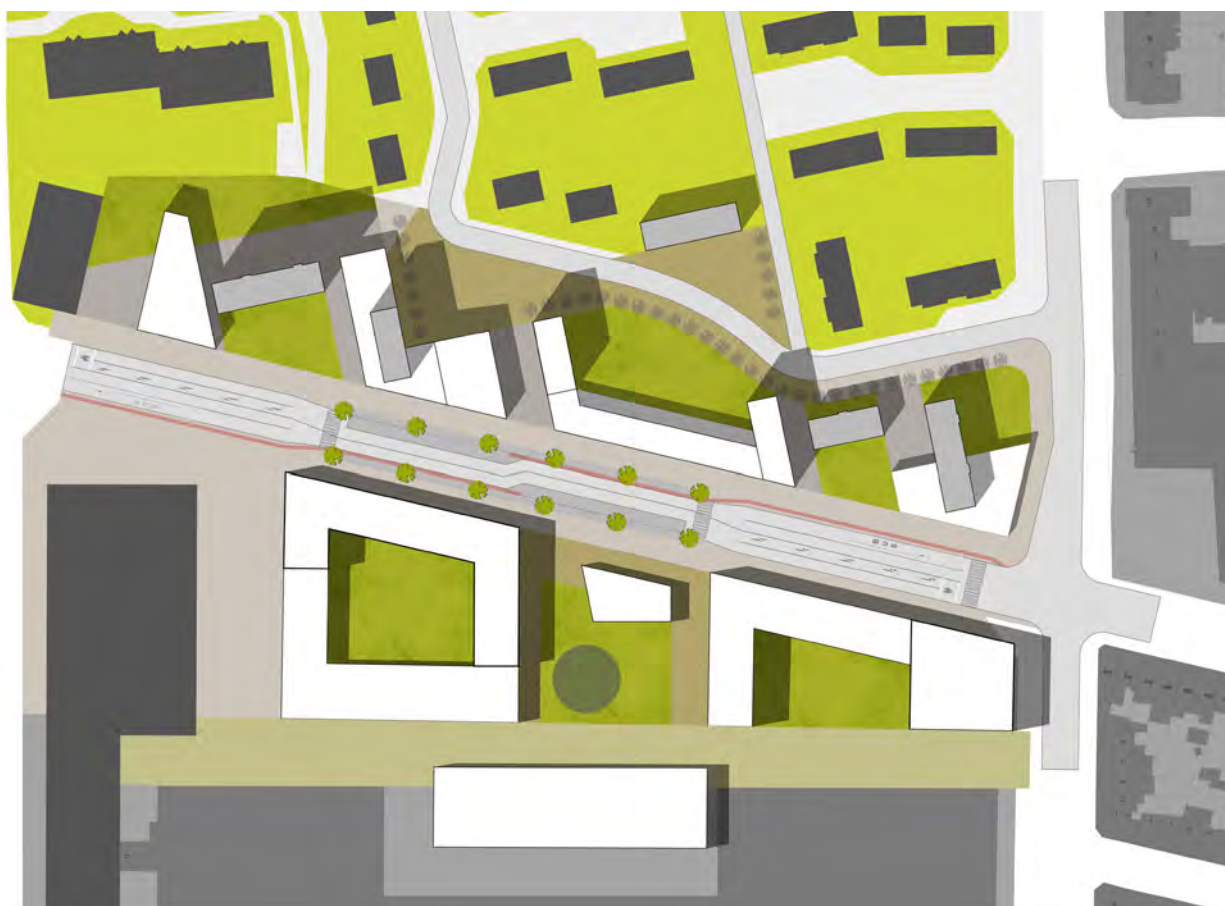


<< Zone B - Proposition de densification du site du Home Familial Bruxellois | Zone B - Voorstel densificatie van de site Brussels Thuis

Ce projet d'expansion sur les sites du Home Familial Bruxellois et de Robelco rétablit l'alignement et augmente le nombre prévu de logements. Il faut noter que le Schéma Directeur recommande vivement l'introduction de fonctions commerciales en rez-de-chaussée de cette nouvelle partie afin de relier les deux segments commerciaux de Paduwa et Meiser et d'animer ce tronçon.

De plus, le Schéma Directeur propose de reconstituer une mixité verticale entre commerces et logements sur toutes les parcelles actuellement à usage commercial homogène. Il faut donc orienter toutes les demandes de permis sur l'axe vers une combinaison créative entre commerces en rez-de-chaussée et logements aux étages (sur toiture verte).

Dit uitbreidingsproject op de sites van Home Familial Bruxellois en Robelco herstelt de uitlijning van de gebouwen en verhoogt het aantal voorziene woningen. Het Richtplan dringt er sterk op aan dat er handelsfuncties worden voorzien op de benedenverdieping van dit nieuwe gedeelte zodat de twee commerciële segmenten Paduwa en Meiser met elkaar verbonden worden en zo dit segment nieuw leven inblazen. Het Richtplan stelt eveneens voor om op alle percelen die momenteel enkel gebruikt worden voor handelsdoeleinden, een verticale mix tussen winkels en woningen te voorzien. Alle bouwvragen m.b.t. deze as zullen dus gericht moeten zijn op een creatieve combinatie van winkels op de benedenverdieping en woningen op de verdiepingen (op een groendak).



>> Zone B - Proposition de renforcement des alignements et densification du front bâti | Zone B - Voorstel versterking van de geveluitlijning en densificatie van het gevelfront

3. Zone C (segment Paduwa - De Lijn)

Afin de créer au niveau de Paduwa une meilleure centralisation et une meilleure qualité urbaine, tant pour les habitants que pour les personnes travaillant dans les bureaux et sociétés avoisinantes, le réaménagement du profil de la route ne suffira pas. Il faudra également prévoir la densification de certains blocs stratégiques.

Le Schéma directeur vise des développements mixtes dans lesquels pourront se distinguer des typologies permettant de combiner, dans une morphologie qualitative et urbaine, des unités d'habitation avec des commerces de détails (p.ex. des logements superposés autour d'un patio vert sur le toit d'une grande superficie commerciale).

Cette conversion ne pouvant être imposée, elle devra être réalisée petit à petit. De nouvelles consignes pourront être imposées par les communes lors du redéveloppement de domaines actuellement affectés à des fonctions de grande échelle. Des négociations directes avec certains commerçants ou propriétaires de dépôts situés le long de la Chaussée de Louvain pourront accélérer le processus. La transformation du site du dépôt De Lijn constitue une opportunité importante pour renforcer le quartier Paduwa (à condition que le dépôt puisse être déplacé).

3. Zone C (segment Paduwa - De Lijn)

Om ter hoogte van Paduwa een sterkere centraliteit en een betere stedelijke kwaliteit te creëren, zowel voor de bewoners als voor de werknemers van de kantoren en bedrijven, is naast de heraanleg van het wegprofiel, ook de verdichting van een aantal strategische woonblokken noodzakelijk.

Het Richtschema zal gemengde ontwikkelingen stimuleren waarbij gezocht wordt naar typologieën die toelaten om wooneenheden, binnen een kwalitatieve en stedelijke morfologie, te combineren met grootschalige en kleinschalige detailhandel (bv. gestapelde woningen rond een groene binnentuin op het dak van grote winkeloppervlakte).

Deze omschakeling kan niet opgelegd worden, maar zal geleidelijk moeten worden doorgevoerd. Nieuwe bouwvoorschriften kunnen opgelegd worden door de gemeenten bij de herontwikkeling van gebieden die vandaag ingevuld zijn door grootschalige functies. Directe onderhandelingen met bepaalde handelaars of eigenaars van depots langs de Leuvensesteenweg zijn mogelijk om het proces te versnellen. De transformatie van het perceel van het depot van De Lijn (indien het depot kan verplaatst worden) biedt een belangrijke opportuniteit om de kern van Paduwa te versterken.



Parking Paduwa

A l'initiative de l'association des commerçants du quartier Paduwa, un nouveau tracé du segment de la Chaussée de Louvain a été accepté et réalisé par le ministère de la mobilité de la RBC en 2008. Ce segment, caractérisé par une forte densité de commerces de proximité, faisait face à deux problématiques: d'une part le manque de parking et d'autre part un trafic (voitures et bus) trop rapide (barrière difficilement traversable). En réponse à ces problèmes, le segment Paduwa a été redessiné en intégrant deux zones de parking en épis (30 places) dont l'implantation impose un ralentissement de la circulation.

Cet aménagement est une solution locale à court terme mais ne répond ni au long terme ni aux problématiques de la Chaussée de Louvain dans son ensemble. Le SD propose une vision à plus long terme: certaines parcelles, occupées actuellement par des entreprises, ne sont pas utilisées de manière rentable: bâtiments vides, peu denses. Une transformation (densification) est donc à prévoir dans le moyen terme.

Le SD propose ici, à titre d'exemple, quelques lignes directrices pour la transformation de la parcelle adjacente à un supermarché (GB) ne disposant pas de parking. Cette parcelle est occupée actuellement par des bâtiments peu denses et sous-utilisés (activités économiques, parkings couverts). Un intérieur d'îlot est créé pour accueillir 60 places de parking dont la moitié sert aux commerces et l'autre au GB (nouvelle entrée). Le reste de la parcelle est développé avec une surface commerciale en rez-de-chaussée dont la toiture verte sert de jardin aux logements en étage. La densification de cette parcelle permet ainsi de proposer une solution durable pour ce segment de la chaussée.

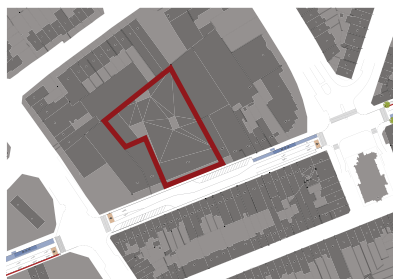
Parking Paduwa



Op initiatief van de handelaarsvereniging van de Paduwawijk, werd in 2008 een nieuw tracé voor de Leuvensesteenweg aanvaard en uitgevoerd door het Ministerie van Mobiliteit van het BHG. Dit segment dat gekenmerkt wordt door een sterke concentratie van buurtwinkels, had te kampen met twee problemen: een gebrek aan parkeerplaatsen enerzijds en te snel rijdende wagens en bussen anderzijds (moeilijk oversteekbare barrière). Als antwoord op deze problemen, werd het Paduwa-segment hertekend en werden er twee schuine parkeervakken (30 plaatsen) voorzien die zodanig zijn aangelegd dat het verkeer hier automatisch vertraagt.

Deze aanleg is een lokale oplossing op korte termijn, maar biedt geen antwoord noch op de lange termijn noch voor de problematiek van de Leuvensesteenweg in zijn geheel. Het RP stelt een langetermijnvisie voor: sommige percelen die nu bezet zijn door bedrijven, worden op een weinig rendabele manier gebruikt: leegstaande gebouwen met lage dichtheden. Er is bijgevolg een transformatie (verdichting) te voorzien op middellange termijn.

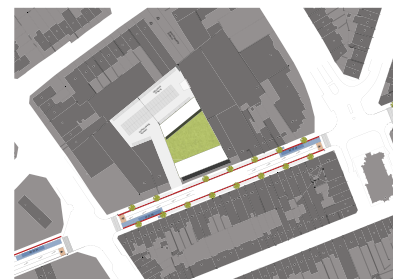
Bij wijze van voorbeeld, geeft het RP enkele richtlijnen mee voor de transformatie van het perceel naast het GB-warenhuis dat niet over een parking beschikt. Op dit perceel bevinden zich momenteel weinig dichte gebouwen met een onderbenutte capaciteit (economische activiteit, overdekte parkings). Er wordt een binnengebied gecreëerd dat plaats biedt aan 60 parkeerplaatsen, waarvan de ene helft gebruikt wordt door de winkels en de andere helft door de GB (nieuwe toegang). Het overige gedeelte van het perceel wordt op de benedenverdieping als handelsruimte ontwikkeld, waarvan het groendak dienst doet als tuin voor de woningen op de verdiepingen. De verdichting van dit perceel biedt zo een duurzame oplossing voor dit segment van de Leuvensesteenweg.



^^ Situation actuelle - parkings en épis | Bestaande situatie - geschrant parkeren



^^ Phase 1: transformation du bloc - création d'un parking à l'usage des commerçants | Fase 1: transformatie bouwblock - parking voor handel



^^ Phase 2: aménagement du segment Paduwa - bande bus | Fase 2: aanleg segment Padua - busbaan



Ce site est actuellement occupé par De Lijn. Il comprend un dépôt de 18 bus, un parking de 10 bus, un parking de 40 places pour les employés, un bâtiment de service et une station essence.

La présence de ce dépôt au sein d'un tissu urbain plutôt résidentiel (quartier Paduwa) provoque certains conflits (nuisances sonores, pollution et rupture morphologique de la rue). De longues négociations entre De Lijn et la commune d'Evere ont abouti à un permis de réaménagement du site qui favorise la traversée du terrain par le moyen d'un mince passage verdurisé, la fermeture du site à rue ainsi que la création d'un parking de 60 places au profit des commerces de la chaussée.

Ce réaménagement, dont les travaux ont déjà débuté, est donc intéressant à court et moyen terme, mais pas à long terme car ce genre d'activité de type industriel n'a pas sa place en zone mixte, ses besoins logistiques (entrées sorties de bus) étant restreints dans un environnement résidentiel. De plus les fonctions actuelles sont agencées de manière dispersée sur tout le terrain et pourraient être aménagées de manière plus efficiente, libérant une partie du site pour d'autres fonctions...

Le SD préconise le déplacement à moyen terme de ce dépôt (sur base de négociation et discussion avec De Lijn), dans l'intérêt de De Lijn (meilleure logistique) et du quartier (mixité de fonctions résidentielles, commerciales et de petites et moyennes PME) (voir Grand Projet 5).

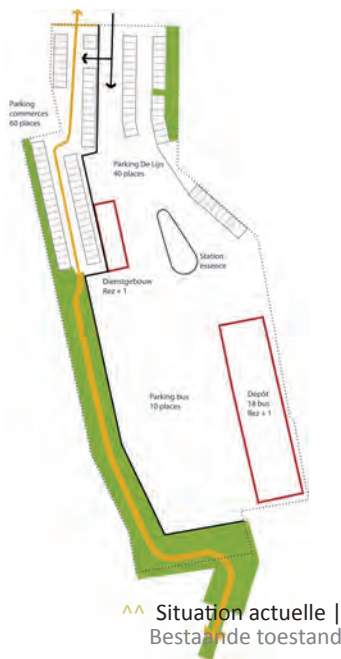
Dépôt De Lijn | Depot De Lijn

Deze site wordt momenteel gebruikt door De Lijn. Er bevinden zich een depot voor 18 bussen, een parking voor 10 bussen, een parking met 40 staanplaatsen voor de werknemers van De Lijn, een dienstengebouw en een tankstation.

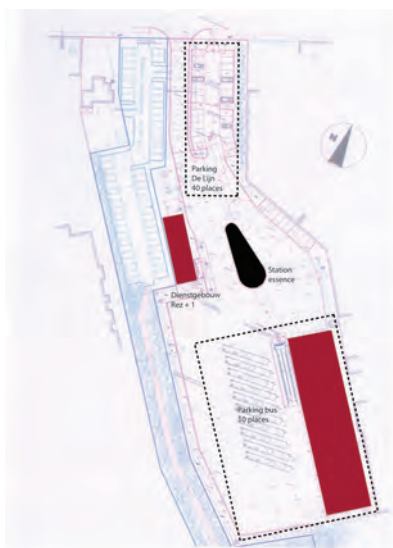
De aanwezigheid van dit depot binnen het eerder residentiële stedelijk weefsel (Paduwa) is de bron van een aantal conflicten (geluidsoverlast, vervuiling en morfologische breuk van de straat). Na lange onderhandelingen tussen De Lijn en de gemeente Evere, werd er een stedenbouwkundige aanvraag goedgekeurd voor de heraanleg van dit terrein, waarin volgende elementen opgenomen zijn: aanleg van een smal groen pad dat het terrein oversteeft, de afsluiting van de site aan de straatkant en de aanleg van een parking met 60 plaatsen bestemd voor de winkels op de Leuvensesteenweg.

Deze heraanleg, waarvan de werken reeds van start gegaan zijn, is interessant op korte en middellange termijn, maar niet op lange termijn, aangezien dit soort van industriële activiteiten immers niet op haar plaats is binnen een gemengde zone met residentieel karakter en er bovendien onvoldoende tegemoet gekomen kan worden aan de logistieke behoeften van een dergelijke activiteit (in- en uitrijdende bussen). Bovendien liggen de huidige functies erg verspreid over het terrein zouden ze op een efficiëntere manier ingericht moeten worden zodat een deel van het terrein kan worden vrijgemaakt voor andere functies.

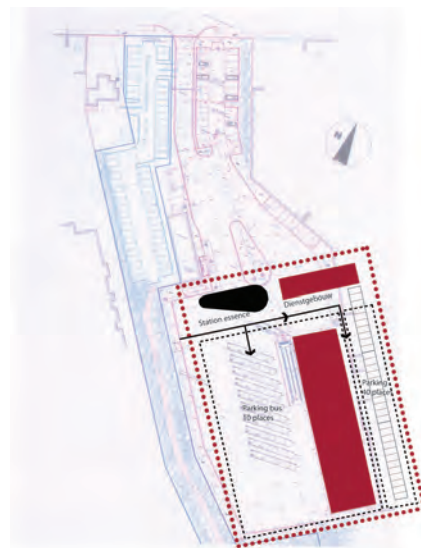
Het RP adviseert op middellange termijn de verplaatsing van dit depot (op basis van de onderhandelingen en gesprekken met De Lijn) wat zowel in het voordeel speelt van De Lijn (betere logistiek) als van de wijk (mix van residentiële en handelsfuncties en KMO's) (zie GP 5).



^^ Situation actuelle | Bestaande toestand



^^ Programmation actuelle du site De Lijn | Bestaande plannen voor de site De Lijn



^^ A titre d'exemple: exercice de maximisation de l'espace | Voorbeeld: oefening maximalisatie van de ruimte

IVc. Améliorer les connexions avec les quartiers

Le troisième volet d'intervention du SD concerne la hiérarchie des voiries (voitures) et le renforcement du réseau cyclo-pédestre dans lequel la chaussée s'inscrit dès à présent.

Voitures

L'ambition étant de classer ce segment de la Chaussée de Louvain comme 'voie interquartier' (au PRD) comme le segment entre Meiser et le centre ville. Cela est possible si l'Avenue Henry Dunant devient une 'voie principale' qui permet, par l'Avenue Cicéron, de rejoindre la E40 et le boulevard Léopold III.

Vélos/Piétons

Ensuite la chaussée s'inscrit dans un maillage cyclo-pédestre qui favorise l'accessibilité et la traversée de la chaussée, et la repositionne alors comme centre d'attraction de la zone.

IVc. De verbindingen met de wijk verbeteren

Het derde luik van het RP betreft de hiërarchie van het wegennet (wagens) en de versterking van het fiets- en voetgangersnetwerk waarin de Leuvensesteenweg zich inschrijft.

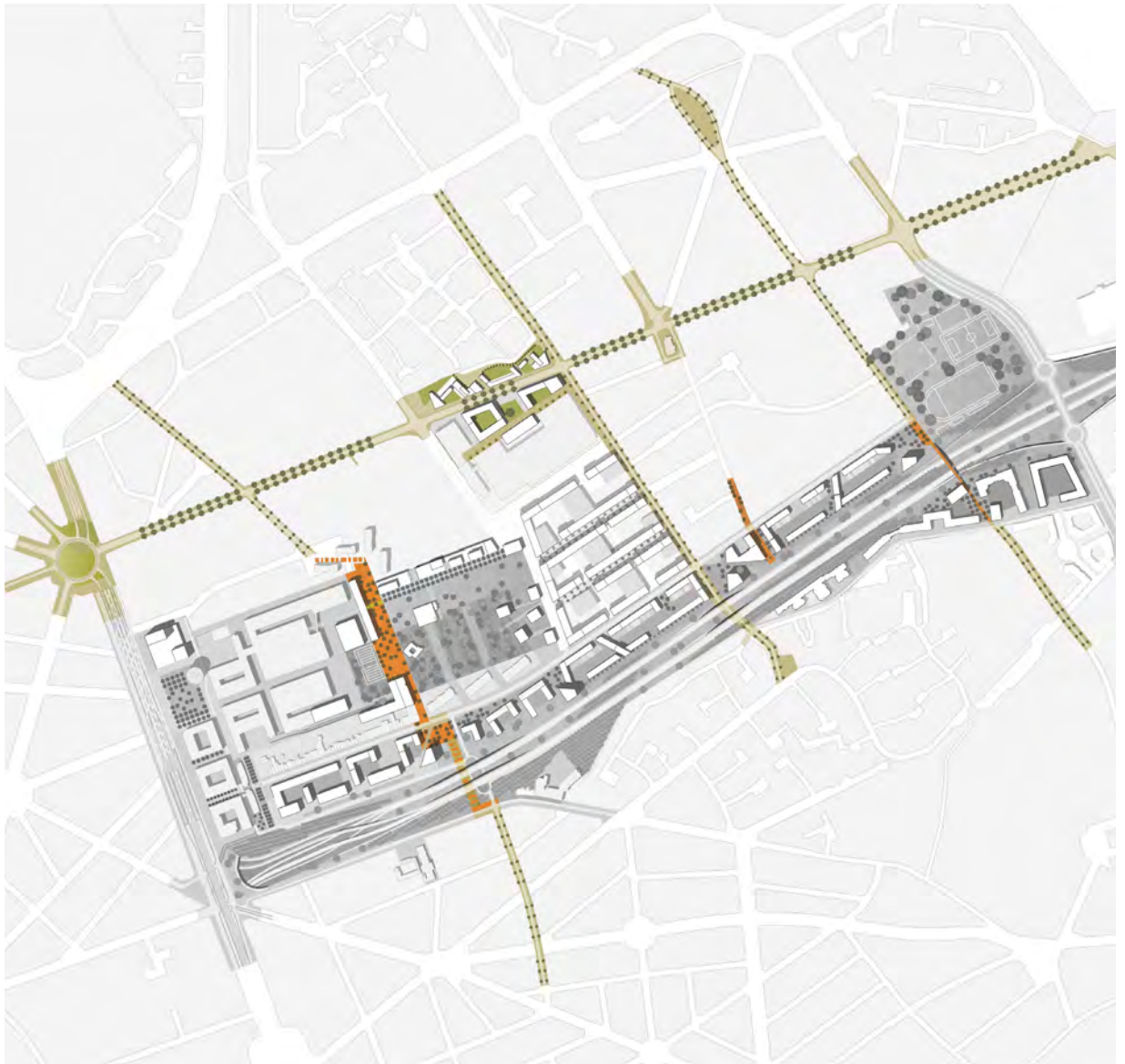
Wagens

De ambitie bestaat erin dit segment van de Leuvensesteenweg om te vormen tot een 'weg tussen wijken' (uit het GeWOP), zoals het segment tussen Meiser en Brussel centrum. Dit is mogelijk als de Henry Dunantlaan wordt omgevormd tot een 'hoofdweg' die via de Cicerolaan toegang geeft tot E40 en de Leopold III-laan.

Fietsers/Voetgangers

Vervolgens schrijft de Leuvensesteenweg zich in in een netwerk van voetgangers- en fietspaden dat moet zorgen voor een betere bereikbaarheid en oversteek van zodat deze opnieuw een trekpleister voor de zone kan worden.





Programme d'action / Actieprogramma

3A REAMENAGEMENT DE LA CHAUSSEE DE LOUVAIN	
PARTENAIRES DE CONCERTATION - De Lijn - La STIB - Les commerçants de la Chaussée de Louvain (CCL) - La Région de Bruxelles-Capitale (ADT, DEP, BM) - Les communes de Schaerbeek / d'Evere	
ACTIONS <u>Actions à court terme</u> - Mise en route d'un projet de réaménagement de la Chaussée de Louvain pour le tronçon allant de la Moyenne Ceinture jusqu'à l'Avenue des Communautés conformément aux directives du SD <u>Actions à moyen terme</u> - Travaux d'exécution à la Chaussée de Louvain	ACTEURS RBC / Evere / Schaerbeek / De Lijn / STIB Evere / Schaerbeek

3A HERAANLEG VAN DE LEUVENSESTEENWEG	
OVERLEGPARTNERS - De Lijn - MIVB - Handelaars Leuvensesteenweg - Brussels Hoofdstedelijk Gewest (ATO, DSP, MB) - Gemeenten Schaarbeek / Evere	
ACTIES <u>Acties korte termijn</u> - Lancering van een herinrichtingsproject van de Leuvensesteenweg voor het gedeelte vanaf de Middenring tot de Gemeenschappenlaan volgens de richtlijnen van het Richtplan <u>Acties middellange termijn</u> - Uitvoeringswerken Leuvensesteenweg	ACTOREN BHG/Evere/Schaarbeek/De Lijn/MIVB Evere / Schaarbeek



3B DENSIFICATION DES TERRAINS VAGUES ET SOUS-EXPLOITES	
PARTENAIRES DE CONCERTATION - Les commerçants et les propriétaires de terrains de la Chaussée de Louvain - Home Familial Bruxellois - Les communes de Schaerbeek / d'Evere - La Région de Bruxelles-Capitale (ADT, DEP, BM)	
ACTIONS <u>Actions à court terme</u> - Modification/abrogation du PPAS n°700 'Bonheur' conformément aux lignes directives du Schéma directeur - Lancement du Projet de Home Familial Bruxellois (institution située sur la Chaussée de Louvain) ayant pour objectif l'intégration de nouvelles unités d'habitation (intégration des lignes directrices du Schéma directeur telles que reprises dans la définition de projet) - Modification du projet Robelco après avoir introduit le permis d'urbanisme - Procéder dans les négociations constructives en cours avec De Lijn au sujet du déplacement du dépôt de Paduwa vers la localisation identifiée sur la rue Hoftenberg dans un délai de 10 à 15 ans, ou tout autre localisation possible. <u>Actions à moyen terme</u> - Modification du PPAS n°201 'Aubier': transformation graduelle des grands terrains afin de réaliser un projet intégré logements / commerces / infrastructures - Modification du PPAS n°23 'Philips': transformation graduelle de grands terrains afin de réaliser un projet intégré logements / commerces / infrastructures - réalisation d'un PPAS depuis le site De Lijn (inclus) jusqu'au coin de la rue G. De Lombaerde - En cas d'accord avec De Lijn, mettre en route les procédures nécessaires pour le déplacement du dépôt De Lijn <u>Actions à long terme</u> - Déménagement du Dépôt De Lijn - Réaménagement du site De Lijn	ACTEURS Evere Evere / Home Familial Bruxellois Robelco / Evere RBC / Evere / De Lijn / AWV / Zaventem Evere Evere Evere RBC / Evere / De Lijn De Lijn Evere / De Lijn/RBC

3B VERDICHTING VAN LEGE EN ONDERBENUTTE PERCELEN	
OVERLEGPARTNERS - Handelaars en eigenaars percelen langs de Leuvensesteenweg - Home Familial Bruxellois - Gemeenten Schaarbeek / Evere - Brussels Hoofdstedelijk Gewest (ATO, DSP, MB)	
ACTIES <u>Acties korte termijn</u> - Aanpassing/intrekking BBP n°700 'Geluk' volgens de richtlijnen van het Richtplan - Lancering van het Project van Home Familial Bruxellois langs de Leuvensesteenweg voor de integratie van nieuwe wooneenheden (integratie van de richtlijnen van het Richtplan in de projectdefinitie) - Aanpassing project Robelco indien nieuwe bouwaanvraag ingediend - Verderzetten van constructieve onderhandelingen die lopende zijn met De Lijn, aangaande de verplaatsing van het depot van Paduwa naar de locatie op de Hof ten Bergstraat binnen 10 à 15 jaar, of mogelijke alternatieve locatie <u>Acties middellange termijn</u> - Aanpassing BBP n°201 'Aubier': geleidelijke transformatie grote percelen tot een geïntegreerd project wonen / handel / voorzieningen - Aanpassing BBP n°23 'Philips': geleidelijke transformatie grote percelen tot een geïntegreerd project wonen / handel / voorzieningen - Opmaak BBP vanaf site De Lijn (inbegrepen) tot aan hoek van de G. De Lombaerdestraat - Bij akkoord met De Lijn opstarten van de nodige procedures voor de verplaatsing van het depot De Lijn <u>Acties lange termijn</u> - Verhuis Depot De Lijn - Herontwikkeling site De Lijn	ACTOREN Evere Evere / Home Familial Bruxellois Robelco / Evere BHG / Evere / De Lijn / AWV / Zaventem Evere Evere Evere BHG / Evere / De Lijn De Lijn Evere / De Lijn / BHG

Etat des lieux de la concertation | Stand van zaken overleg

ÉTAT DES LIEUX DE LA CONCERTATION	PROCESSUS
<u>Réaménagement de la Chaussée de Louvain</u> - Accord de la Région de Bruxelles-Capitale, des communes d'Evere et de Schaerbeek et de De Lijn par rapport au réaménagement de la Chaussée de Louvain et à l'organisation des carrefours <u>Projet Home Familial Bruxellois</u> - La direction du Home Familial Bruxellois et le Cabinet de Madame Dupuis ont été contactés avec une proposition de densification qui serait à réaliser lors de l'intégration des logements sociaux dans le cadre du PPAS 'Bonheur'. La Direction et le Cabinet se sont retrouvés dans les principes proposés - Les grandes lignes urbanistiques de la proposition du Schéma Directeur ont été intégrées dans la définition de projet de la demande d'offre pour la construction de logements sociaux supplémentaires - La commune d'Evere est d'accord pour modifier/abroger le PPAS 'Bonheur' en fonction des nouvelles grandes lignes urbanistiques <u>Site Dépôt De Lijn</u> - L'assainissement et la rénovation du site actuel situé sur la Chaussée de Louvain sont nécessaires pour mieux pouvoir l'intégrer dans le quartier. Les travaux seront réalisés à court terme, en accord avec la commune d'Evere. - A l'heure actuelle, De Lijn ne peut s'engager à déménager son dépôt mais elle est disposée à le faire à partir d'un délai de 10 ans (minimum). Elle est donc ouverte aux pistes proposées à moyen-long terme si celles-ci offrent une réelle alternative au dépôt actuel. - Le site proposé par le SD (situé à Zaventem) à De Lijn a de fortes chances de répondre aux critères exigés par de De Lijn pour déménager son dépôt (site long d'au moins 1 ha / situé dans les environs de la Chaussée de Louvain, connecté/connectable par au moins deux différents tracés à cette dernière : un tracé prioritaire, et un autre en cas d'urgence). De Lijn souhaite examiner de façon constructive la faisabilité de ce scénario. - D'un point de vue réglementaire, le site proposé dans la périphérie de Zaventem est envisageable. - De Lijn a informé la RBC que lors d'une rencontre informelle, le bourgmestre de Zaventem lui a signifié son désaccord sur une éventuelle implantation d'un dépôt de bus à cet endroit.	15-09-2008 CA n°1 22-09-2008 concertation Schaerbeek 25-09-2008 concertation Evere 07-11-2008 atelier Mobilité 13-11-2008 concertation De Lijn 21-11-2008 concertation De Lijn 03-12-2008 concertation commerçants Paduwa 04-12-2008 concertation Evere 17-12-2008 CA n°2 04-02-2009 concertation Evere 13-02-2009 concertation Bruxelles Thuis 17-02-2009 atelier Mobilité 06-03-2009 concertation Cabinet Dupuis 10-03-2009 CA n°3a 11-03-2009 concertation DeLijn 27-03-2009 CA n°3b

STAND VAN ZAKEN OVERLEG	PROCES
<u>Heraanleg Leuvensesteenweg</u> - Akkoord van het Brussels Hoofdstedelijke Gewest, de gemeenten Evere en Schaerbeek en De Lijn over de heraanleg Leuvensesteenweg en de organisatie ter hoogte van de kruispunten <u>Project Home Familial Bruxellois</u> - De directie van de Home Familial Bruxellois en het Kabinet van mevrouw Dupuis werden gecontacteerd in verband met een voorstel tot verdichting bij de integratie van sociale woningen binnen het BBP 'Geluk'. De directie en het Kabinet kunnen zich vinden in de voorgestelde principes. - De grote ruimtelijke krijtlijnen van het voorstel uit het Richtschema werden geïntegreerd in de projectdefinitie van de offerteaanvraag voor de bouw van extra sociale woningen - De gemeente Evere is akkoord het BBP 'Geluk' aan te passen in functie van de nieuwe ruimtelijke krijtlijnen <u>Site Depot De Lijn</u> - De sanering en renovatie van de huidige site langs de Leuvensesteenweg zijn noodzakelijk voor een betere integratie in de buurt en zullen gerealiseerd worden op korte termijn, in akkoord met de gemeente Evere. - De Lijn kan op dit moment geen engagementen aangaan voor het verplaatsen van de stelplaats, maar is bereid constructief mee te werken aan de voorgestelde pistes en staat dus open om mee te denken over een mogelijke verhuis op middellange - lange termijn naar de voorgestelde terreinen (over een periode van 10 à 15 jaar) indien zij een reëel alternatief vormen voor het huidige depot. - De site (gesitueerd in Zaventem) die door het RP voorgesteld is aan De Lijn heeft een grote kans te beantwoorden aan de criteria die De Lijn stelt aan de verhuis van haar depot (lange site van minstens 1ha/gelegen in de nabijheid van de Leuvensesteenweg, hieraan verbonden/verbindbaar via minstens 2 verschillende tracees: een prioritaire tracee en een tracee voor noodgevallen). De Lijn wenst de haalbaarheid van dit scenario op een constructieve manier te onderzoeken. - De voorgestelde site aan de rand van de gemeente Zaventem is vandaag juridisch mogelijk. - De Lijn heeft het BHG tijdens een informele vergadering op de hoogte gebracht van het feit dat de burgemeester van Zaventem weigerachtig staat ten opzichte van de eventuele inplanting van een busstelplaats op deze plek.	15-09-2008 CA n°1 22-09-2008 overleg Schaerbeek 25-09-2008 overleg Evere 07-11-2008 workshop Mobiliteit 13-11-2008 overleg De Lijn 21-11-2008 overleg De Lijn 03-12-2008 overleg handelaars Paduwa 04-12-2008 overleg Evere 17-12-2008 CA n°2 04-02-2009 overleg Evere 13-02-2009 overleg Brussels Thuis 17-02-2009 Workshop Mobiliteit 06-03-2009 overleg Cabinet Dupuis 10-03-2009 CA n°3a 11-03-2009 overleg DeLijn 27-03-2009 CA n°3b