

NIET-TECHNISCHE SAMENVATTING

Inhoud

Inhoud	- 2 -
00.	- 4 -
01.	- 4 -
02.	- 4 -
03.	- 4 -
04.	- 4 -
05.	- 4 -
06.	- 4 -
07.	- 4 -
07.01. INLEIDING	- 4 -
01.	- 4 -
02.	- 4 -
03.	- 4 -
04.	- 4 -
05.	- 4 -
06.	- 4 -
07.	- 4 -
07.01.	- 4 -
07.01.01. Achtergrond en doelstellingen	- 4 -
07.01.02. Ontwikkelde instrumenten	- 5 -
07.01.03. Reikwijdte van de studie	- 5 -
07.01.04. Structuur van de studie Milieueffectrapport	- 7 -
07.01.05. Structuur van deze niet-technische samenvatting	- 7 -
07.01.06. Samenstelling van het Begeleidend Comité	- 8 -
07.01.07. Lijst van de belangrijkste afkortingen	- 9 -
07.02. VOORSTELLING VAN DE SITE IN ZIJN CONTEXT	- 10 -
07.02.	- 10 -
07.03.	- 10 -
07.02.01 De buurt	- 10 -
07.02.02 De site	- 10 -
Geschiedenis	- 10 -
Morfologie	- 11 -

Bestemmingen.....	- 13 -
Erfgoed	- 14 -
07.03. GROOTSTE UITDAGINGEN	- 17 -
07.03.01. Stedenbouw	- 17 -
07.03.02. Sociaal en economisch.....	- 19 -
07.03.03. Mobiliteit.....	- 21 -
07.03.04. Geluidshinder	- 24 -
07.03.05. Mens.....	- 26 -
07.03.06. Luchtkwaliteit	- 26 -
07.03.07. Microklimaat.....	- 27 -
07.03.08. Energie.....	- 28 -
07.03.09. Bodem	- 29 -
07.03.10. Water.....	- 31 -
07.03.11. Biotoop.....	- 32 -

00.

01.

02.

03.

04.

05.

06.

07.

07.01. INLEIDING

Deze niet-technische samenvatting heeft betrekking op het Milieueffectrapport (MER) betreffende de voorbereiding van het Richtplan van aanleg (RPA) Mediapark Reyers op de RTBF-VRT-site in Schaarbeek.

01.

02.

03.

04.

05.

06.

07.

07.01.

07.01.01. Achtergrond en doelstellingen

De ontwikkelingscontext van de nieuwe VRT- en RTBF-installaties op de Reyerssite biedt een opportuniteit voor de ontwikkeling van hefboomzone nr. 12 en zou een reëel hefboomeffect kunnen hebben op het oosten van Brussel, in het bijzonder voor de volgende aspecten:

- × Ontwikkeling van een mediapool met het behoud van de VRT- en RTBF-instellingen op de site;
- × Ontwikkeling van een gemengde wijk die leven in de stad brengt en de levenskwaliteit verhoogt;
- × Ontwikkeling van de nodige mobiliteitsinfrastructuur (metro middenring, tramnet en afrit voor de autosnelweg E40);
- × Ontwikkeling van de knooppunten voor openbaar vervoer Reyers en Diamant als stedelijke polen;
- × Intensivering van de oostkant van de stad en andere subsectoren van de hefboomzone;
- × Operationalisering van het Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling.

In het kader van deze ambities en kenmerken is een reeks eisen aan het project gesteld:

- × De valorisatie van een bebouwbaar potentieel dat de realisatie van een nieuwe woonwijk mogelijk maakt;
- × De realisatie van een openbaar park integreren in het hart van de wijk;
- × De verhuizing van de nieuwe hoofdkantoren van de VRT en de RTBF mogelijk maken;
- × Een doelstelling van hoge stedelijke en architecturale kwaliteit nastreven.

Deze elementen vormen draaischijven voor de organisatie van de site en het vertrekpunt voor reflectie bij de uitwerking van het buurtproject.

07.01.02. Ontwikkelde instrumenten

Door de implementatie van een **Richtplan van aanleg (RPA)** wil het Brusselse Gewest ervoor zorgen dat de implementatie van de site op een coherente manier gebeurt: dit instrument maakt het immers mogelijk om zowel een globale stedenbouwkundige visie als precieze voorschriften in woord en beeld voor de implementatie van deze visie te definiëren.

In het **Milieu-effectrapport (MER)** moet het RPA in de verschillende stadia van zijn ontwikkeling worden geëvalueerd om het volgende te bepalen:

- × de positieve en negatieve aspecten van de overwogen opties;
- × de problemen die grondiger moeten worden onderzocht om de vastgestelde negatieve effecten te verhelpen;
- × aanbevelingen voor de tenuitvoerlegging van het RPA.

Het RPA en zijn MER werden parallel en iteratief uitgevoerd. De reflectie werd ook gevoed door het werk van het Masterplan en zijn voorafgaande milieubeoordeling. Bij het ruimtelijke onderzoek in het kader van het RPA kon dus gebruik worden gemaakt van milieustudies om kansen te benutten en tegelijkertijd de potentiële effecten verbonden met de ontwikkeling tot een minimum te beperken.

De milieueffectbeoordeling werd immers uitgevoerd met de constante zorg om het duurzaamheidspotentieel van de site te ontwikkelen teneinde een milieuvriendelijk project te definiëren dat de principes van duurzame ontwikkeling op wijkniveau combineert. Op die manier heeft dit bijgedragen tot het programmatische en ruimtelijke RPA-werk door **aandachtspunten** aan te duiden, de **kwaliteit van het project** te verhogen en nuttige **aanbevelingen** te formuleren voor de uitwerking van het plan.

07.01.03. Reikwijdte van de studie

Het studiegebied omvat het VRT RTBF-perceel en de directe omgeving ervan. Het perceel zelf ligt tussen de Auguste Reyerslaan, de Henri Evenepoelstraat, de Kolonel Bourgstraat en de Jacques Georinlaan. Het heeft een oppervlakte van 20 ha. De directe omgeving van de site wordt gekenmerkt door een zeer sterke heterogeniteit, maar op grotere schaal maakt de site deel uit van een netwerk van structurerende lanen dat grote trends vertoont:

- × Het noorden van de site wordt begrensd door de Leuvensesteenweg, een grote historische invalsweg in het oosten van Brussel;
- × Het westelijke deel van de site wordt begrensd door de Reyerslaan, die deel uitmaakt van de middenring, een netwerk van lanen dat het einde van de 19e-eeuwse urbanisatie markeert;
- × Het zuiden wordt gemarkeerd door de doorgang van de autosnelweg E40, waarvan de opening de topografie ingrijpend heeft veranderd en een blijvende barrière heeft gevormd tussen de site en de omliggende gemeenten;

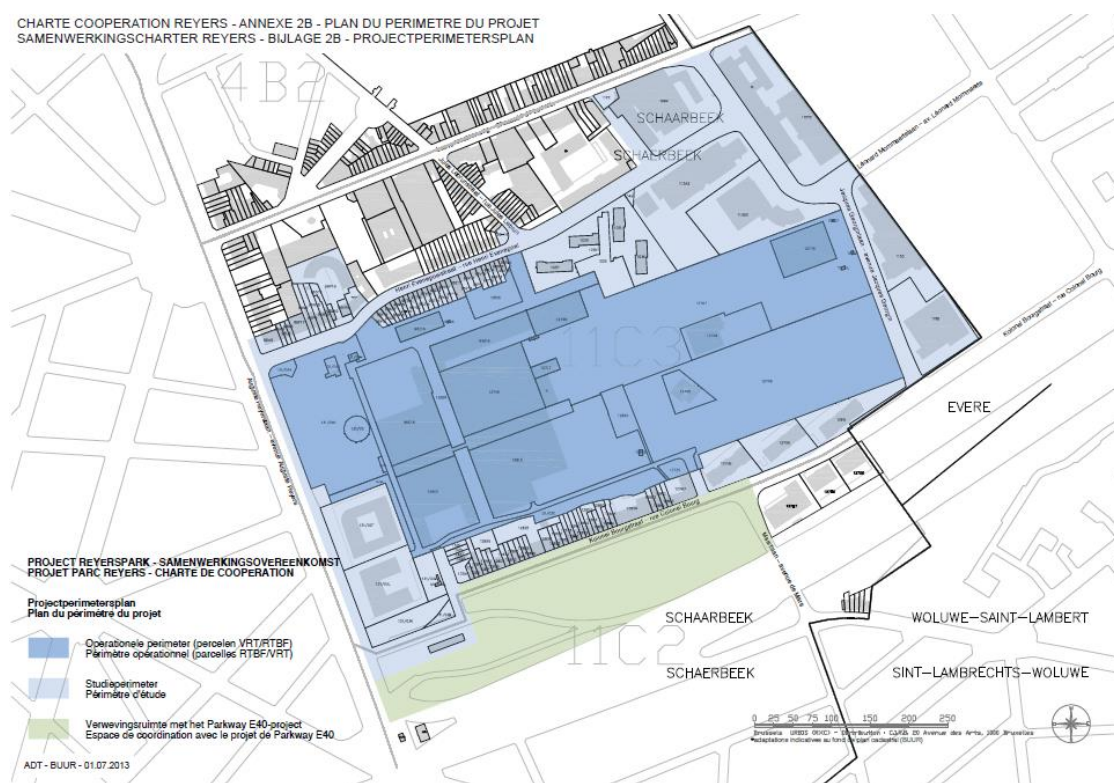
- × In het oosten wordt het gebied rond de site gekenmerkt door een industriële en commerciële bezetting die het einde van het dichtbevolkte gebied markeert.

Deze stedelijke barrières vormen de belangrijkste grens voor de op lokale schaal waarneembare stedelijke fenomenen, met name:

- × De wettelijke beperkingen die in de zone gelden;
- × De interne werking van de site;
- × De relatie tussen de site en de directe omgeving.

Op sommige aspecten zal de studie ook bouwblokken buiten deze stadsgrenzen omvatten, om te begrijpen hoe het project deze grenzen in vraag kan stellen en kan bijdragen aan de verzachting van de bestaande grenzen binnen de wijk. Het studiegebied is over deze stedelijke grenzen heen uitgebreid voor de analyse van de fenomenen die een bredere lezing vereisen, met name:

- × De inpassing van de site in de regionale context,
- × De inpassing van de site in de structuur van de omliggende openbare ruimten,
- × De lezing van de omliggende buurten, onder meer op morfologisch vlak.



Reikwijdte van de studie uit het bijzonder bestek

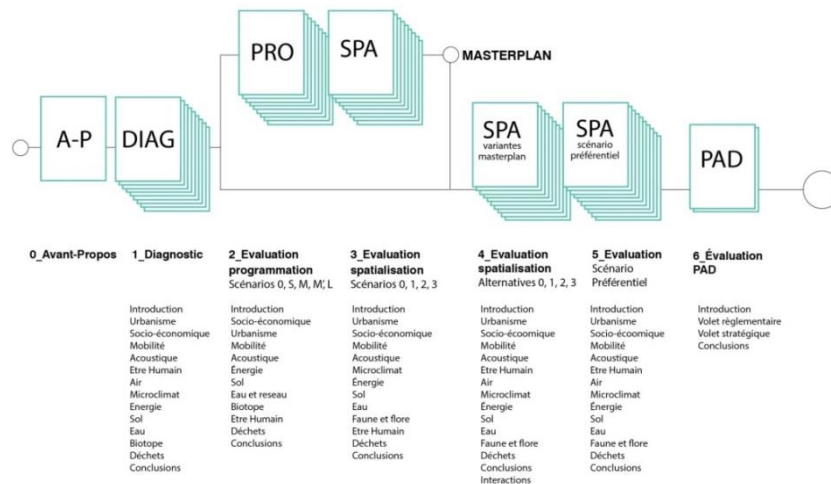
07.01.04. Structuur van de studie Milieueffectrapport

De structuur van het MER volgt de werkfasen van het RPA en bestudeert beurtelings:

- × De fase waarin de **uitdagingen** van de zone benadrukt worden;
- × De **programmerings- en spatialiseringsanalyses** uitgevoerd in het kader van de uitwerking van het masterplan.
- × De analyses verricht in het kader van de uitwerking van het RPA: **evaluatie van de spatialisering, van het voorkeursscenario en van het RPA.**

Het document bestaat uit 7 afzonderlijke delen:

- × 0_Voorwoord
- × 1_Ontwikkeling van de diagnose;
- × 2_Evaluatie van verschillende programmeringsscenario's;
- × 3_Evaluatie van verschillende spatialiseringsalternatieven - contrasterende alternatieven;
- × 4_Evaluatie van verschillende spatialiseringsalternatieven - Masterplanvarianten;
- × 5_Evaluatie van het voorkeursscenario;
- × 6_Evaluatie van het RPA



Structuur van de documenten

07.01.05. Structuur van deze niet-technische samenvatting

De niet-technische samenvatting is een document dat bestemd is voor openbare raadpleging, voornamelijk in het kader van openbare onderzoeksprocedures. Bijzondere nadruk wordt gelegd op de duidelijkheid en de structuur van het document, alsmede op het begrip en de leesbaarheid van de informatie die wordt verstrekt aan degenen die een synthetisch beeld wensen te krijgen van het bestudeerde plan en de gevolgen ervan voor het milieu.

Het doel van deze samenvatting wordt echter alleen behouden als het erin bestaat, in termen die voor iedereen rechtstreeks toegankelijk zijn, de belangrijke elementen van het eindverslag van het effectrapport over te nemen. Daarom dienen personen die de details willen weten van de redenering die in de effectbeoordeling is gevolgd, het eindverslag van het milieueffectrapport (MER) te raadplegen.

Om de belangrijkste lessen die uit dit proces zijn getrokken samen te vatten, wordt in dit document de volgende aanpak gevolgd:

- × Presentatie van de **site** en de belangrijkste kenmerken ervan;
- × Samenvatting van de **belangrijkste** geïdentificeerde **problemen** per thema;
- × Belangrijkste lessen uit de **analysefasen** van de scenario's;
- × Grote lijnen van het uitgewerkte **voorkeursscenario**;
- × **Als conclusie** de essentiële aspecten geïntegreerd in het RPA zelf;
- × Benadrukking van belangrijke **aanbevelingen** bij de tenuitvoerlegging van het RPA.

07.01.06. Samenstelling van het Begeleidend Comité

Overeenkomstig artikel 46 van het BWRO is het Begeleidend Comité verantwoordelijk voor het volgen van de procedure voor het opstellen van het milieueffectrapport.

Het begeleidend comité is samengesteld uit de volgende personen:

- × Vertegenwoordigers Perspective: T. Sanders, M. Vanleene, S. Moutury, A. Ferrao Santos
- × Vertegenwoordiger Kabinet Vervoort: J. Harze
- × Vertegenwoordiger Kabinet Frémault: Ph. Boland
- × Vertegenwoordigers van de Directie Stedenbouw en Erfgoed: M. Muret, V. Henry, G. Beelen,
- × Vertegenwoordigers van de gemeente Schaarbeek: Ph. Jelli, B. Velghe
- × Vertegenwoordiger van Brussel Mobiliteit: Cl. Van Kerrebroeck
- × Vertegenwoordiger van Leefmilieu Brussel: V. Despeer
- × Vertegenwoordiger van de Maatschappij voor Stedelijke Inrichting (MSI): J. Verheyen
- × Vertegenwoordiger van de Bouwmeester (bMa): J-G. Pecher
- × Vertegenwoordiger van de MIVB: A. Collard

Genodigden:

- × Vertegenwoordiger van de VRT: B. Sibiel
- × Vertegenwoordiger van de RTBF: Fr. Dedeur
- × Vertegenwoordiger Atrium: J. Bacq
- × Vertegenwoordiger van CityDev: M. Gossuin

07.01.07. Lijst van de belangrijkste afkortingen

- × BCO: Biotoopcoëfficiënt per Oppervlak
- × BWRO: Brussels Wetboek van Ruimtelijke Ordening
- × LHK: Lint voor handelskernen
- × RPA: Richtplan van Aanleg
- × GOP: Gemeentelijk ontwikkelingsplan
- × GBP: Gewestelijk Bestemmingsplan
- × GPDO: Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling
- × MER: Milieueffectrapport
- × GSV: Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening
- × GHAV: Gebied voor havenactiviteiten en vervoer
- × OGSO: Ondernemingsgebieden in een stedelijke omgeving
- × GSI: Gebied voor stedelijke industrie
- × GG: Gemengd gebied
- × SGG: Sterk gemengd gebied

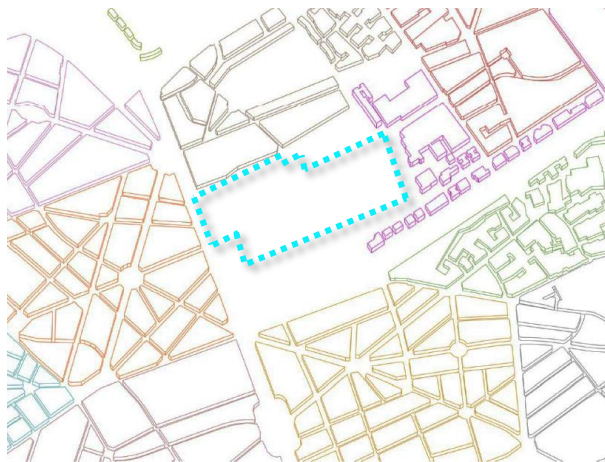
07.02. VOORSTELLING VAN DE SITE IN ZIJN CONTEXT

07.02.

07.03.

07.02.01 De buurt

Op lokaal niveau wordt het gebied sterk gekenmerkt door de verschillende assen die eraan grenzen. De stedelijke morfologie langs deze assen wordt voornamelijk gevormd door een dicht stedelijk weefsel met overwegend residentieel karakter.



Buurten met eigen morfologie en identiteit

Uit de waarnemingen van de **omliggende openbare ruimte** blijkt een ernstig gebrek aan groenzones en gebruiksmogelijkheden op de openbare pleinen. Met uitzondering van de begraafplaats worden alle ruimtes gedomineerd door de aanwezigheid van auto's (in transit of geparkeerd) en vormt geen enkele een echt kwalitatieve leefruimte voor de wijk. Het zou wenselijk zijn dat deze situaties op middellange termijn evolueren, zodat beter gebruik kan worden gemaakt van de bestaande open ruimten. Het project zal ook oplossingen op middellange termijn bieden door het ontwerp van nieuwe ruimtes die voor iedereen toegankelijk zijn.

07.02.02 De site

Geschiedenis

Het VRT-RTBF-perceel ligt op ruim twee kilometer van de oude stad Brussel en aan de rand van de gemeente Schaarbeek en bleef lang gevrijwaard van de verstedelijking van de metropool. Het militaire gebruik van de site verklaart het feit dat de site lange tijd geen deel uitmaakte van de grote ontwikkelingen van de hoofdstad.

Tijdens die periode werd de topografie van de site, die natuurlijk wordt gemarkeerd door de talweg van de rivier de Woluwe, getransformeerd voor militair gebruik. Aan de westelijke voorzijde van de site lag een uitgestrekte esplanade van het type wapenplein, die uitgaf op het gebouw van de Nationale Schietbaan in neomiddeleeuwse

architectuur. De naam 'Karabiniersplein' stamt uit die tijd. De grenzen van de eigendommen van de RTBF en de VRT zijn overgenomen van het vroegere rechthoekige terrein van de Nationale Schietbaan.



De Nationale Schietbaan aan de rand van de verstedelijking



Het park wordt gekenmerkt door militaire doeleinden

De gebouwen van de site van de Belgische Radio en Televisie werden ontworpen vanaf 1962. Om de kosten te spreiden en de implementatie van de nieuwste technische innovaties mogelijk te maken, wordt van meet af aan voorzien om het complex in verschillende fasen te bouwen. In 1964 werd begonnen met de bouw van gebouwen bestemd voor de televisie. Het was de ambitie om een nieuw functioneel complex op te richten, dat de Franstalige en Vlaamse openbare radio en televisie zou samenbrengen. Het complex moest onderdak bieden aan een groot aantal activiteiten, van het maken van programma's tot de productie van decors, het monteren van films en het archiveren van uitzendingen. Het moest ook grote werkruimtes omvatten, met elkaar verbonden via bereikbare wegen, evenals nevengebouwen (kleedkamers, repetitieruimtes, administratieve kantoren enz.).

Door de opeenvolgende uitbreidingen is de site geleidelijk geëvolueerd naar de huidige configuratie. De eerste dateren van 1967, daarna van 1973. Oorspronkelijk werd het complex gezamenlijk beheerd. Maar in 1977 werd een echte splitsing van de gebouwen en het beheer ervan doorgevoerd. Het geheel werd toen verdeeld in twee gelijke delen, een voor de RTBF en het andere voor de VRT. Sommige delen bleven echter gemeenschappelijk.

De werkzaamheden werden voltooid in 1981 met de bouw van de telecommunicatietoren. Een vijfde bouwfase is nooit van start gegaan: het ging om muziekstudio's, wat een sterk signaal had moeten zijn voor de aanwezigheid van de site op de boulevard. Een deel van de terreinen in kwestie, gelegen aan de Reyerslaan, werd verkocht en vervolgens ontwikkeld voor de bouw van twee kantoorgebouwen in 1993.

Toen de militaire bezetting werd stopgezet voor de bouw van de radio- en televisiesite, resulteerde de lancering van het nieuwe programma evenwel niet in een ontsluiting van de site. Op dit moment zorgt de site nog altijd voor stedelijke breuken op lokale schaal:

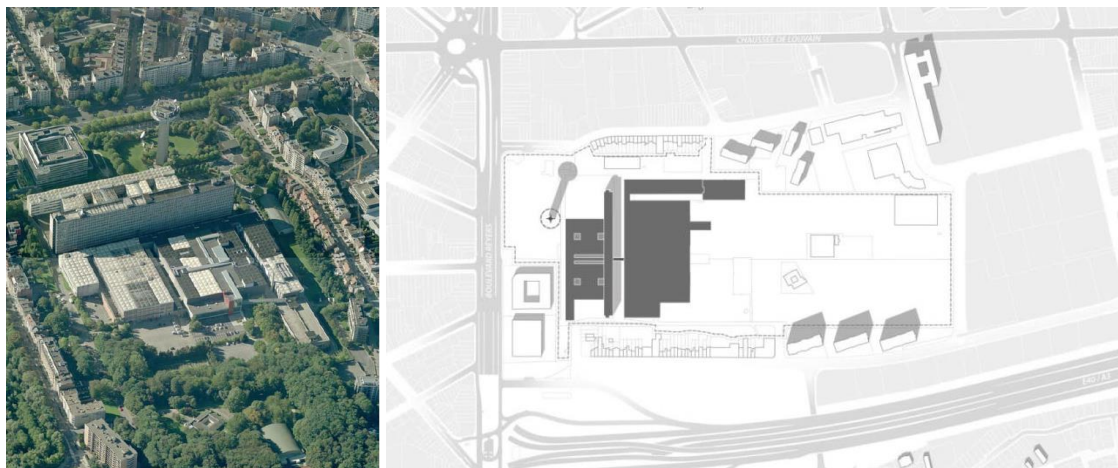
- × Breuk in het wegennet: het terrein is met zijn beveiligde omheining op dit moment ontoegankelijk, hoewel er meerdere wegen samenkomen. De aanwezigheid van stadsgrenzen dicht bij de site heeft bijgedragen tot het grotere isolement van de site ten opzichte van de context.
- × Functionele breuk: de site wordt gekenmerkt door zijn monofunctionaliteit in relatie tot de gemengde context.
- × De 's avonds verlaten site creëert ook een breuk in het stedelijke leven en in de mogelijkheid om buurtleven te ontwikkelen.

Morfologie

De site wordt sterk gekenmerkt door de kantoorbalk langs het volledige westelijke deel. Dit sterke architecturale punt lijkt de hele ontwikkeling van de locatie te hebben geleid, waardoor met de telecommunicatietoren al meer

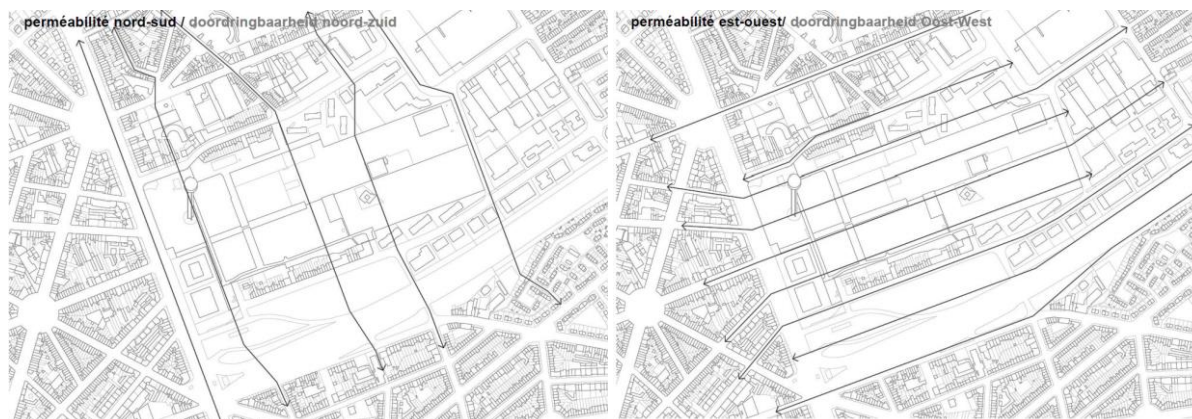
dan 40 jaar het gezicht van de VRT-RTBF wordt bepaald. Het is ook het enige bekende gezicht, omdat de samenstelling van de gebouwen op de site de banden van buitenaf, zelfs de visuele, verbreekt.

De balk telt 11 verdiepingen, terwijl de telecommunicatietoren maar liefst 89 meter hoog is. De verschillende gebouwen strekken zich uit rond deze grote balk, tot bijna de helft van de oppervlakte van de site. Met een niveau dat het equivalent van 3 tot 4 niveaus bereikt, zijn ze onderling opgebouwd volgens een complexe samenstellingslogica die een labyrint vormt dat ontoegankelijk is voor niet-ingewijden. In deze verschillende gebouwen zijn de verschillende studio's ondergebracht die door de VRT-RTBF worden gebruikt, evenals talrijke technische uitrustingen en infrastructuren die nodig zijn voor de media-activiteit. Opgemerkt moet worden dat sommige studio's momenteel worden verhuurd aan externe bedrijven.



Luchtfoto van de site met schaalbreuk ten opzichte van de wijk

De verschillende formaten en types van gebouwen sluiten op geen enkel moment aan bij de omringende structuur: ze creëren zo een schaalbreuk met de wijk. Naast de omvang gaat ook de inplanting van de gebouwen op de site voorbij aan elke omliggende stedenbouwkundige logica: in de omgeving liggen enkele onvoltooide blokken.



Mogelijke verbindingen om de structuur van de buurt te herstellen

In de huidige samenstelling zijn de onbebouwde ruimtes zeer pover: de omgeving van de gebouwen lijkt enkel te bestaan uit residuele ruimtes bestemd voor gemotoriseerde voertuigen. Het complex wordt doorkruist door tal van berijdbare wegen die nodig zijn voor de organisatie van de logistiek op de site. Grote oppervlakten zijn ingericht als openluchtparkings.



Ingang vanuit het zuiden en omgeving van de site

De oostelijke helft van de site herbergt een park van enkele hectaren, gesloten voor gebruikers: meerdere toegangscontroles maken van deze plaats een ontoegankelijke enclave. Deze ruimte heeft echter interessante landschapskwaliteiten, met name door de beplanting, de uitgesproken topografie, de paden, de open ruimten ... Het Ereperk der Gefusilleerden bevindt zich in het hart van de site. Door zijn centrale ligging vormt het een scharnier tussen het deel dat momenteel in het westen wordt ingenomen door het hoofdkantoor van de VRT-RTBF en het park in het oosten.



Achterzijde van de site, ontoegankelijk en onbekend in de omliggende buurt

Merk op dat dit deel van de site ook het volgende biedt:

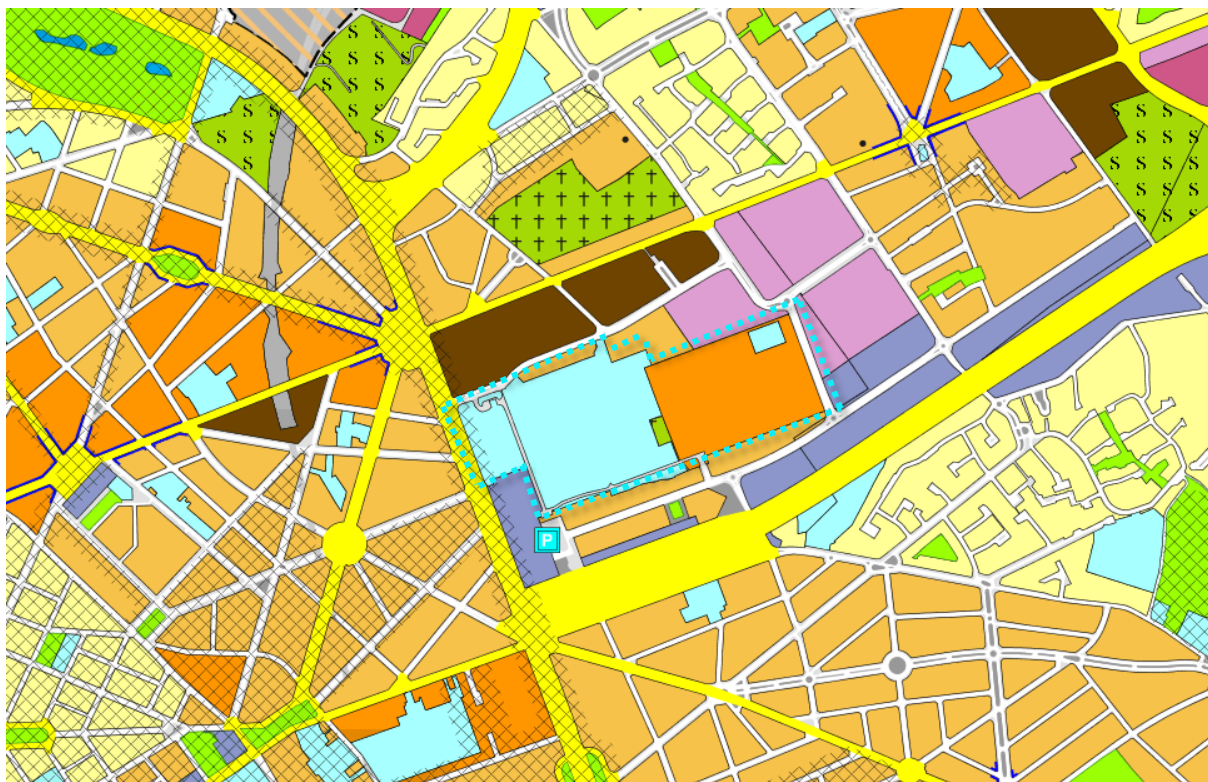
- × Twee kinderdagverblijven voor de kinderen van het personeel (Kolonel Bourgstraat en Adamsweg);
- × Tennisbanen en een sporthal voor het personeel dat op de site werkt;
- × Een loods voor de opslag van bestelwagens van de VRT-RTBF.

Deze elementen zijn verspreid in het westelijke deel van de site, zonder enige bijzondere samenstellingslogica.

Bestemmingen

De zone waarop dit project betrekking heeft, valt onder 4 bestemmingszones in het GBP:

- × Het gebied voor voorzieningen van collectief belang of van openbare diensten in het westen.
- × Een kleine zone voor voorzieningen ten oosten van de site.
- × De gemengde zone in het oosten.
- × Een kleine begraafplaats in het midden, die overeenkomt met het Ereperk der Gefusilleerden.



Uittreksel uit het Bestemmingsplan - GBP

Erfgoed

De begraafplaats is een geklasseerde site, binnen de perimeter: 'Het Ereperk der Gefusilleerden' (klassering van 12.01.1983 en 12.06.1987). Het is een klein kerkhof en ereperk voor de slachtoffers van de twee wereldoorlogen. Binnen het Ereperk staan rijen kruisen, Davidsterren en betonnen grafzuilen, volgens de traditie van de gedenkbegraafplaatsen van de Eerste Wereldoorlog.

Het terrein is rechthoekig met een steile helling en wordt omringd door bomen. Het complex wordt gedeeltelijk afgezoomd door een haag en aan de zuidkant ligt een heuvel van de voormalige Nationale Schietbaan. Tegen deze heuvel is een nieuwe steen geplaatst ter nagedachtenis van de gefusilleerden uit de Eerste Wereldoorlog. Daarnaast herdenkt een memoriaal uit 1970 de onbekende Belgische politieke gevangene van de Tweede Wereldoorlog. Het bestaat uit een hoge grafzuil en een urn met daarin relikven van de slachtoffers van de concentratiekampen¹.

¹¹ http://www.irisonument.be/nl.Schaarbeek.Auguste_Reyerslaan.A001.html



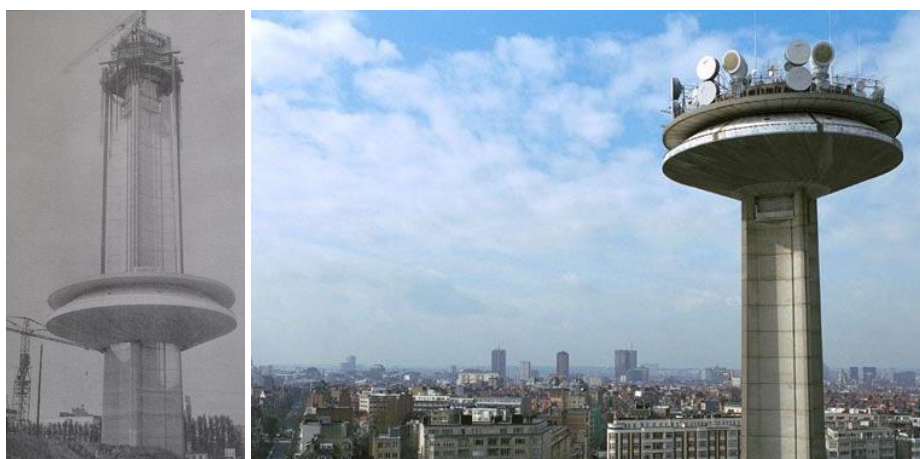
Ereperk der Gefusilleerden

Naast het landschapsaspect vertegenwoordigt deze site een herdenkingsaspect dat gevrijwaard moet blijven. Deze dimensie veronderstelt het behoud van een adequaat kader, met mogelijkheid tot intimiteit en een contemplatieve sfeer.

De telecommunicatietoren: ondersteuning voor ontvangers en zenders. De telecommunicatietoren bevindt zich aan de voorkant van het complex, links. De toren is gemaakt van gewapend beton en heeft een hoogte van 89 meter, op een fundering van 9 meter diep. De toren bestaat uit een schacht met vierkante plattegrond en holle vlakken, en een ronde bovenbouw met platform in de vorm van een omgekeerde kegel, met daarop een koepel afgesneden door twee plateaus vol antennes.

De toren is het resultaat van een technisch huzarenstukje: de schacht werd gebouwd door middel van klimbekisting, en de bovenbouw van 5.000 ton, die op de grond werd vervaardigd, werd aan kabels omhoog gehesen.

Het is een echt visueel referentiepunt en maakt nu deel uit van het Brusselse landschap. Nu de hoofdkantoren van de VRT en de RTBF worden geherconfigureerd, heeft de telecommunicatietoren geen nut meer, maar moet het behoud ervan als erfgoedsite worden overwogen.



Telecommunicatietoren

Het **hoofdgebouw**, langs de Reyerslaan: Gebouwd in de jaren zestig, en dan ook getuige van de architectuur van die tijd: een langgerekte kantoorbalk van 200 meter lang en 11 verdiepingen hoog. Het complex is ontworpen door een groep architecten: Roger Bastin, Paul Felix, M. Jaminon, Stanislas Jasinski, J. Ledoux, W. Marchal, Peeters, A. Preys, Paul Ramon en Robert Schuiten. Het werd gebouwd in verschillende fasen, van 1962 tot 1981.

De interieurdecoratie werd toevertrouwd aan Éric Lemesre, de grafische vormgeving en bewegwijzering aan Michel Olyff.



Huidige gebouwen van de RTBF - VRT

07.03. GROOTSTE UITDAGINGEN

In de diagnose van het MER worden de beperkingen en opportuniteiten in kaart gebracht door middel van een analyse van zowel de bestaande juridische situatie als de bestaande feitelijke situatie. Hieruit vloeien ook aanbevelingen en aandachtspunten voor de uitwerking van het project voort.

De belangrijkste kenmerken en uitdagingen die uit deze analyse naar voren komen, worden in dit hoofdstuk thematisch weergegeven.

07.03.01. Stedenbouw

De site is gelegen in een structuur die de ruggengraat vormt van de oostelijke gebieden van de stad. Ze omvat strategische ontwikkelingszones en stelt het Gewest open voor de Rand. Ondanks deze verankering van de site op gewestelijke schaal, de nabijheid van de Europese wijk en de monumentale gevel langs de Reyerslaan, blijft de site bijzonder **weinig zichtbaar** op het niveau van de wijk in de huidige situatie: de breuk die de site vormt op het niveau van de wijk en de complexiteit van de organisatie van de toegangen binnen de site, maken de site **niet erg overzichtelijk** en weinig intuïtief voor niet-ingewijden.

Deze verschillende aspecten bevestigen de strategische uitdaging van de **ontsluiting** van de site, door de site te verbinden met de wijken, door het stedelijke weefsel zoveel mogelijk te verlengen. De ontwikkeling van deze site en de impact ervan op dit deel van de stad zijn niet te verwaarlozen, in het bijzonder dankzij het potentieel dat wordt geboden door de omvang van de onbebouwde ruimtes. Dit potentieel zal ook een antwoord bieden op de tekortkomingen die in de buurt werden vastgesteld met betrekking tot de kwaliteit van de aangeboden gebruiksmogelijkheden.

Veel krachtlijnen worden gegeven door de huidige kenmerken van de site en door de context eromheen. Aan de andere kant van de stadsgrenzen is het bestaande residentiële weefsel zeer kenmerkend voor het stedelijke raster van Brussel (twee-onder-een-kapwoningen op één lijn, samengesteld uit gesloten blokken rond privétuinen). Op de site zelf en in de blokken die er direct aan grenzen, is de structuur opener, meer heterogeen, en dus **atypischer**. Deze configuratie biedt mogelijkheden voor de samenstelling van een bijzondere site.

- > Bij de ontwikkeling moet rekening worden gehouden met de stedenbouw in de onmiddellijke omgeving, d.w.z. met name:
 - door de structuur te herstellen met de residentiële stukken rond de site ten zuiden en ten noorden van de perimeter (met name met de open blokken in de Kolonel Bourgstraat). De architecturale typologieën van de nieuwbouw zullen in interactie moeten staan met die van de traditionele huizen en bestaande gebouwen om duidelijk gedefinieerde en onderling coherente morfologische subgehelen te creëren in het kader van het project;
 - door de integratie te verzekeren in de samenstelling die momenteel geherdefinieerd wordt ten oosten van de perimeter en door te anticiperen op de verbindings- en netwerkmogelijkheden, waardoor de menselijke schaal geïntegreerd zal kunnen worden in de herdefinitie van de buurten in het oosten;
 - door duidelijke toegangen tot het park te identificeren in relatie tot de verschillende omliggende wijken.

Een bijkomend aandachtspunt, buiten de perimeter: de herontwikkeling van de Middenring (in het bijzonder Reyerslaan, Vergotesquare enz.) zal moeten bijdragen tot deze algemene logica:

- > De Vergotesquare heeft met de transformatie van de lanen in een zesbaansweg zijn promenadeaspect verloren. Misschien is het nodig om te denken aan een herstel van zijn oorspronkelijke karakter door de doorstroming van het verkeer te verminderen in een strategie van rationalisering van de Auguste Reyerslaan. Ook het project voor de heraanleg van de Middenring zou een invloed moeten hebben op de herkwalificatie van deze ruimte.
- > Het Daillyplein valt ook op als een ondergewaardeerde ruimte: het werd in 1996 omgevormd en krijgt nu een aanzienlijke verkeersstroom, die moet worden gerationaliseerd om de openbare ruimte beter te benutten.
- > Het Meiserplein, een zwart punt op het vlak van de organisatie van de verkeersstromen. Er werd gekozen voor een ontwikkelingsscenario waarbij enkele ondergrondse rijstroken worden overwogen om dit punt te verbeteren ... Het is belangrijk voor de samenhang van de ontwikkeling van de wijk dat de toekomstige ontwikkeling dit plein in staat stelt zijn rol als lokale stedelijke kern te vervullen.
- > De verstedelijking van de site zal het weefsel moeten versterken om het een coherente structuur te geven, waarbij de verschillende delen van de omliggende wijken met elkaar worden verweven en worden geïntegreerd in een algemene stedelijke dynamiek.
- > Tegelijkertijd is de morfologische structuur van de site atypisch en biedt ze de mogelijkheid om een specifiek raster samen te stellen dat verschilt van het traditionele Brusselse raster.
- > De Reyerssite bevindt zich in een bevoorrechte positie om de routes in de keten van de openbare ruimtes op kleine en grote schaal en in het lokale groene netwerk te versterken en te diversifiëren. Het park vertegenwoordigt daardoor een potentiële aantrekkingspool die het stedelijke weefsel vorm zal geven en meer leven in de stad zal brengen. Het zal moeten infiltreren buiten de strikte grenzen van de site, door het bestaande stedelijke weefsel heen, en gebruik moeten maken van het potentieel van de omliggende veranderende gebieden in het oosten en zuiden van de site.
- > De aanwezigheid van onbebouwde ruimtes vormt een ontwikkelingspotentieel, zowel voor de site als voor de wijk: de organisatie van de structuur zal verbindingen moeten creëren met de omliggende wijken, er zullen vrijetijdsruimtes moeten worden aangeboden aan de bewoners en er zullen antwoorden moeten worden aangereikt op de vastgestelde tekortkomingen in de wijk. Het gaat erom van de geboden gelegenheid gebruik te maken om te komen tot meer duidelijkheid, een betere kwaliteit en een versterking van de gebruiksmogelijkheden in het kader van de openbare ruimtes van de wijk.
- > De vormgeving van de site zal moeten worden uitgewerkt in samenhang met de openbare ruimten die eraan grenzen. De Reyerslaan biedt meer bepaald de mogelijkheid om een sterk gebaar te maken voor de verbinding tussen de site en het gewestelijke raster. Dit maakt het mogelijk om openbare ruimten te creëren die in overeenstemming zijn met de op de site gewenste ambities.
- > De site maakt deel uit van een duidelijk pad dat van de Reyerslaan naar de Mommaertsiaan leidt. Deze twee ankerpunten zullen een transversaal gebruik van de openbare ruimtes van de site mogelijk maken, binnen een bestaand raster. De ruimte zal dus over haar grenzen heen moeten infiltreren, via de bestaande straten en assen, om verbindingen te creëren die het mogelijk maken om het potentieel van de omringende zones in mutatie te benutten.

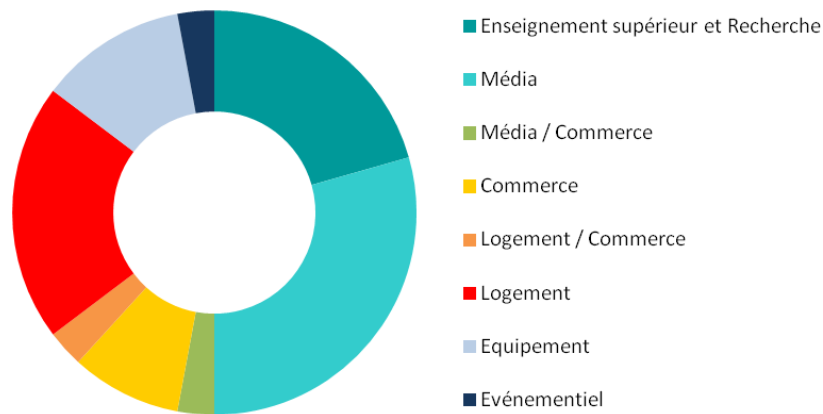
- > De geschiedenis van deze site vormt ook zijn rijkdom. Er zijn verschillende elementen die getuigen van het verleden: de rechthoekige vorm van de site, het reliëf, de emblematische gebouwen, de aanwezigheid van erfgoedelementen ... Bij de ontsluiting van de site moet deze geschiedenis gerespecteerd worden en moeten sommige van deze historische sporen in stand worden gehouden.
- > Het Ereperk der Gefusilleerden is een essentieel element, centraal gelegen binnen de site. De nieuwe samenstelling van de openbare ruimtes moet ervoor zorgen dat deze ruimte wordt opgenomen in een aangepaste landschapscompositie, zodat de ruimte benadrukt kan worden en tegelijkertijd haar roeping als plaats van contemplatie in ere wordt gehouden. Als historische locatie binnen het parcours zal er een subtiele plaats aan gegeven moeten worden.
- > Gezien de geschiedenis van de site zal archeologisch toezicht op de grondwerken nodig zijn.
- > Topografie: er moet rekening worden gehouden met dwingende beperkingen om comfortabele paden te garanderen, maar ook om de verschillende openbare ruimten hun rechtmatige plaats te geven in de opeenvolging van gecreëerde plaatsen en om de duidelijkheid van het project op landschapsvlak te verzekeren. Deze specifieke topografie van de site kan worden gebruikt om te spelen met niveauverschillen en een diversiteit van ruimtes met een eigen persoonlijkheid te creëren. Maatregelen om te zorgen voor gunstige voorwaarden voor het doorkruisen van het gebied door de verschillende vervoerswijzen, met inbegrip van de PBM's, kunnen worden geïntegreerd in de strategische component van het RPA.

07.03.02. Sociaal en economisch

De Reyerssite biedt vandaag een opmerkelijk ontwikkelingspotentieel op gemeentelijk en gewestelijk niveau, zowel in termen van herstel van het evenwicht van de bestaande sociaal-economische situaties als van stedelijke innovatie.

Het programmatische potentieel dat tijdens de definitiestudies is geïdentificeerd, vormt een kans die moet worden aangegrepen om te innoveren, een originele operationele opzet uit te werken, een experimenteel stedenbouwkundig model tot stand te brengen enz. Het gaat er vooral om een gemeenschappelijke basis te leggen voor de politieke ambities van de regering van het BHG: de levenskwaliteit in de stad verbeteren, de verbindingen tussen de wijken optimaliseren enz. Het studiegebied vormt dus een toekomstig zwaartepunt op de schaal van het Gewest dat de openbare instellingen ten volle moeten aangrijpen om een Mediapark op Europese schaal te bouwen.

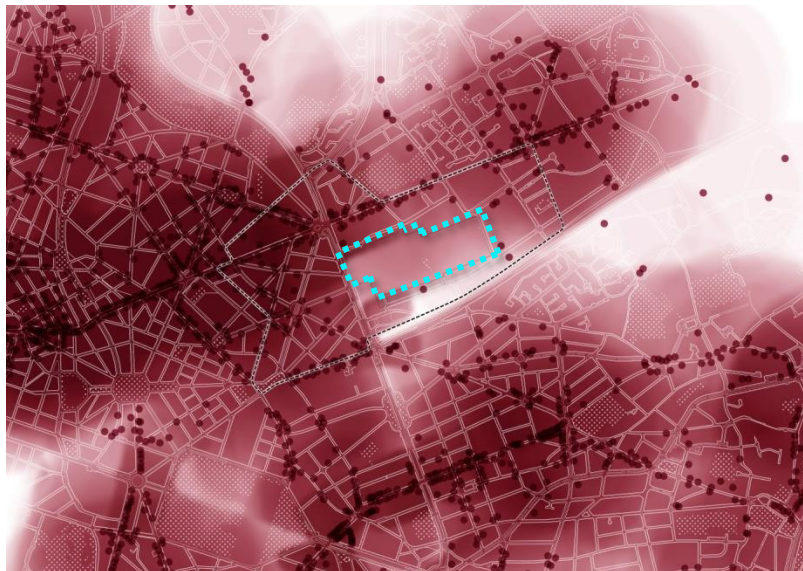
De functionele verdeling die uit de definitiestudies naar voren komt en aan bovenstaande doelstellingen voldoet, is gevarieerd. Ze moet alle hierna vermelde elementen omvatten.



Functionele verdeling voor de wijk

Naast de ambities in de mediasector is een reeks functies noodzakelijk om een buurtleven op te bouwen: huisvesting en openbare voorzieningen die beantwoorden aan de behoeften die voortvloeien uit de ontwikkeling van het project (in het bijzonder kinderopvang en scholen).

In de studie werden ook bepaalde lacunes vastgesteld op het vlak van de spreiding van het commerciële aanbod. Dit aanbod vereist een versterking door het ontstaan van nieuwe behoeften op de site.

*Spreiding van de handelszaken in de zone, met hun invloedsgebied*

- > Er rijzen specifieke vragen met betrekking tot de programmering, namelijk:
 - × Het profiel van de bevolking die potentieel aangetrokken wordt door de site en, in het bijzonder, het aandeel sociale woningen dat binnen de perimeter moet worden gebouwd (zoals bevestigd door de BHR);
 - × De behoefte aan voorzieningen (met name op schoolvlak) als gevolg van de verstedelijking van de site: deze zal worden bepaald in het licht van het programma dat in de volgende fase wordt ontwikkeld. Er zal rekening worden gehouden met de behoeften veroorzaakt door de verstedelijking van de site;
 - × De soorten winkels als gevolg van de configuratie van het project, in samenhang met het bestaande aanbod in de buurt;
 - × De vertaling van de gewenste mediakleur op de site.

- > De onderlinge afstemming van deze parameters kan zeer uiteenlopende buurtprojecten genereren. Om het succes van het project op lange termijn te garanderen, zijn de in de bedrijfsmodellen geïnduceerde flexibiliteit en de veranderlijkheid van de ruimtes essentieel.

07.03.03. Mobiliteit

De site heeft het **bijzondere karakter** zich op de rand of zelfs binnen de perimeter van een veelheid aan projecten te bevinden die een sterke impact zullen hebben op de verplaatsingspraktijk van de site. Zo zijn er onder andere:

- × de herconfiguratie van de Reyerslaan;
- × het project van het Meiserplein;
- × de herconfiguratie van het kruispunt Diamant en de overstappool;
- × het project Parkway aan de E40;
- × de projecten voor de herstructurering van de buslijnen.

De RTBF/VRT-site is groot (het equivalent van 28 voetbalvelden, 7 in de lengte en 4 in de breedte) en heeft een voor voetgangers en fietsers beperkte topografie. Het toekomstige project zal deze schaaffecten moeten integreren en elimineren.

De **knelpunten die** voor het thema mobiliteit zijn vastgesteld, zijn:

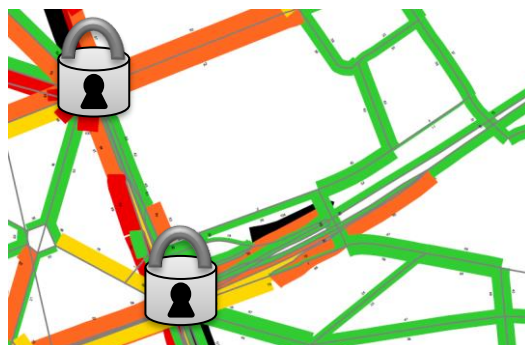
- × Voor de actieve modi (voetgangers en fietsers):
 - × de aanwezigheid van grote stedelijke breuken:
 - de E40: slechts één doorgang via de Marslaan;
 - de Auguste Reyerslaan: slechts één doorgang over een lengte van 650 m, ondergronds en niet begaanbaar voor personen met beperkte mobiliteit (PBM);
 - de RTBF/VRT-site: privésite van 770 m x 260 m, ondoordringbaar voor verplaatsingen.
 - × De topologie van het terrein beïnvloedt de moeilijkheid van de verplaatsingen.
 - × De schaal van het studiegebied is niet de voetgangersschaal (in vogelvlucht: 1,4 km van het Eugène Plaskyplein naar de Leon Grosjeanlaan en 1,2 km van het Meiserplein naar de Herbert Hooverstraat ... en nog verder via de straten).
 - × Toegankelijkheidsprobleem voor personen met beperkte mobiliteit (PBM): verschillende niet-verlaagde trottoirs, te smalle trottoirs met hier en daar wegdek in slechte staat, niet-begaanbare wegen (ondergronds, toegang tot station Diamant), een niet-conform busplatform (op de weg).
 - × Gevaar van de kruispunten Diamant en Meiser en de Reyerslaan voor fietsers.
 - × het gebrek aan fietspadinfrastructuren en een gebrek aan continuïteit van deze infrastructuren in verbinding met de site
- × Voor het openbaar vervoer:
 - × Dienstverlening aan de rand van de site, waardoor dekking van de site niet mogelijk is.
 - × Wat de rechtstreekse verbinding met de hoofdstations van Brussel betreft, wijzen we op de aanwezigheid van tram 25 naar het Noordstation, evenals het minder belangrijke station van Etterbeek dat verbonden is via tram 25 en 7.
 - × Het station Meiser op 900 m van de Telecommunicatietoren, verwijderd van de site maar toch gebruikt, heeft een weinig directe en weinig duidelijke toegang.
 - × Het kruispunt Diamant, dat een invloed heeft op het busverkeer en dus op de regelmaat van de bussen.

- × Overstappool Bus/Tram Diamant moeilijk voor voetgangers: smalle trottoirs, beperkte wachtzones, onduidelijke werking (6 busplatforms in 4 verschillende straten), geen lift (in aanbouw), sterke aanwezigheid van auto's.



Illustratie van het openbaar vervoer in de sector (bron: Citec 2014)

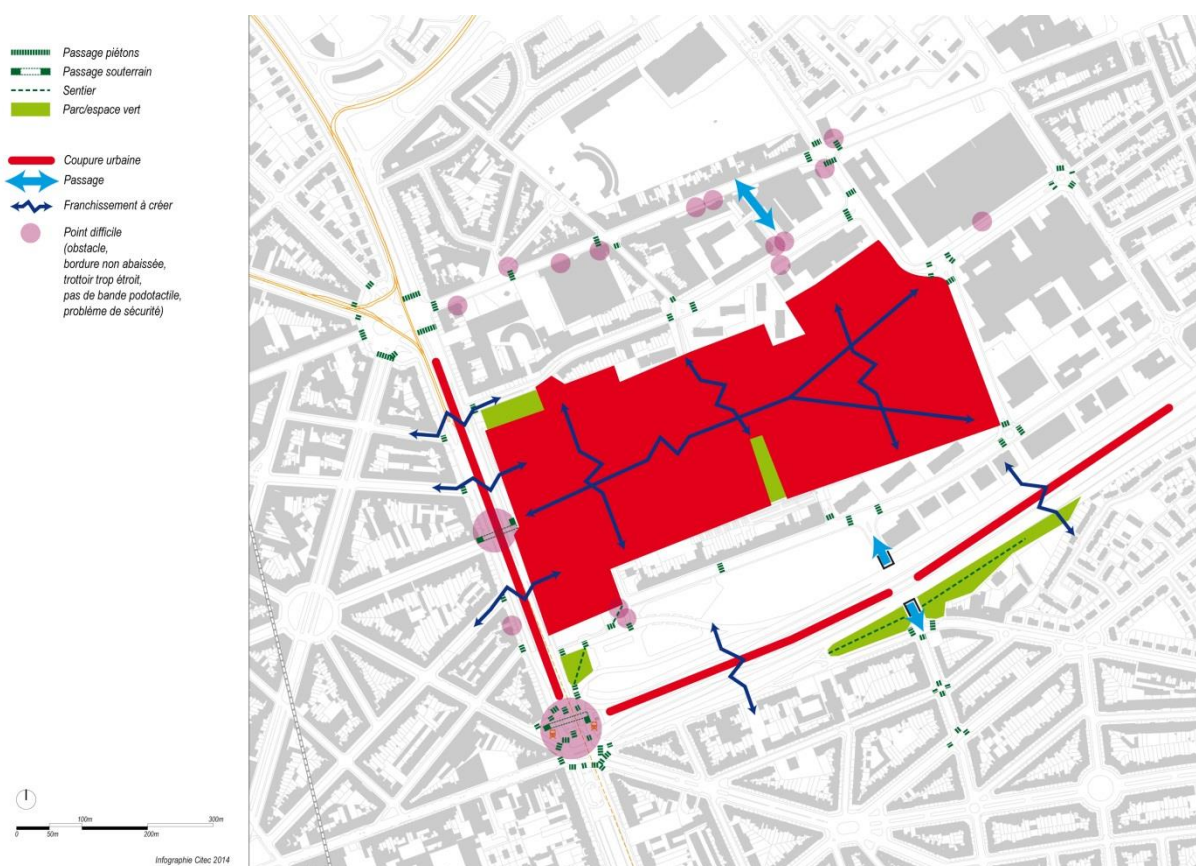
- × Voor het wegverkeer:
 - × Twee grote verzadigde kruispunten in de buurt van de sector: Diamant en Meiser;
 - × As van de Leuvensesteenweg verzadigd tijdens de spits;
 - × Verscheidene transitroutes als gevolg van de verzadiging van de hoofdassen;
 - × Parkeren:
 - Op de straat een aangepast aanbod, maar een sterke bezetting (+90%)
 - Op de site een te groot aanbod in vergelijking met de normen van de GSV (bron 2006)



Autoverzadiging in de wijk (CITEC)

- × Voor de verplaatsingsgewoontes:
 - × Het aandeel van het autogebruik is te hoog voor de werknemers die in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest wonen.

- × De bedrijven op de site moeten meer werk maken van een duurzaam reisbeleid en moeten dit ook promoten.
 - × Een aan te passen parkeerbeleid, met name voor de VRT en de RTBF
- × Het terrein wordt omringd door een aantal nagenoeg onbedwingbare stadsbarrières (met name de Reyerslaan en de E40). Een belangrijke uitdaging van het project is de creatie van continuïteit en kruisingen binnen de site en de verbinding ervan met naburige wijken.



Illustratie van de knelpunten in de sector (bron: Citec 2014)

De site en de context ervan brengen verschillende uitdagingen en kansen met zich mee voor het thema mobiliteit:

- × Uitbreiding van bestaande fietsroutes, om het samenhangende netwerk in het gebied voort te zetten;
 - × Bevorderen van de kwaliteit van de routes: aanleg van het parcours, kwaliteit van de wegbedekking, rekening houden met de helling in het tracé, ...;
 - × Voor voetgangers en fietsers afzonderlijke routes voorzien, met name in de knelpuntzones;
 - × Integratie van parkeerterreinen in de publieke en private ruimtes;
- > Door de herinrichting van de site zal het project de situatie van de **actieve vervoerswijzen** moeten verbeteren: heraanleg van de wijk, overzichtelijkheid en comfort van de wegen, terbeschikkingstelling van parkeerinfrastructuur ... Deze acties zullen moeten worden ondernomen bij de aanleg van de site en voortgezet buiten de grenzen van de site in het kader van de evolutie van het netwerk van de wijk:

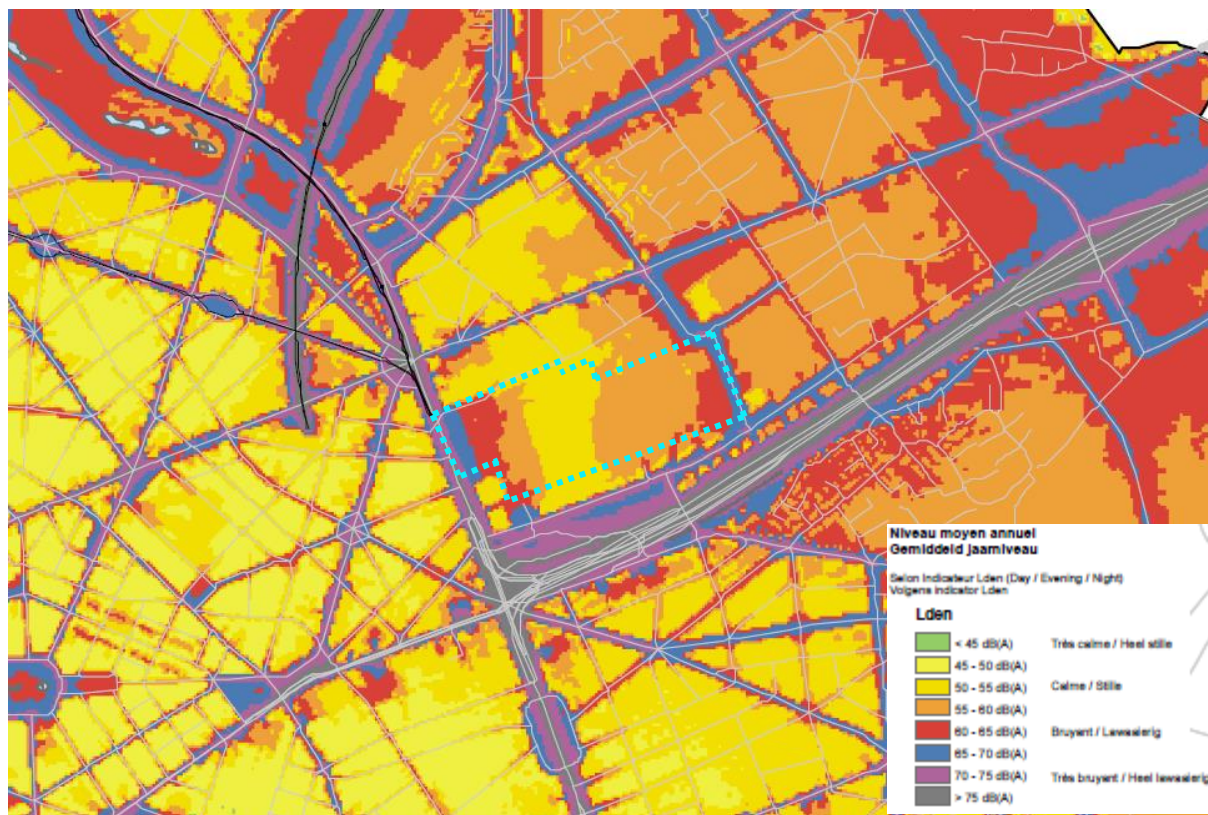
- × Voorzien in plaatsen om het netwerk van gedeelde fietsen binnen de site uit te breiden (Villo!-stations).
- > De site is geografisch gezien slecht bereikbaar via het **openbaar vervoer**. Dit is een essentieel subthema van mobiliteit; het succes van het project hangt ervan af. De aanwezigheid van een grote vervoerslijn en de inplanting van twee à drie structurerende stations binnen de site zullen nodig zijn om een geloofwaardig alternatief voor het autoverkeer te bieden.
- > Bij het bepalen van de modale aandelen is een proactief beleid nodig dat in lijn is met de doelstellingen van het gewest, in het bijzonder tegen 2025. In dit opzicht is het inderdaad noodzakelijk alternatieven voor de personenauto te ontwikkelen en de modal shift te bevorderen. Het te ontwikkelen parkeerbeleid is in deze optiek ook strategisch van aard. De gewestelijke regelgeving zal van toepassing zijn naarmate de projecten worden uitgevoerd (aangepast aan de veranderende algemene mobiliteitscontext van het gebied). De organisatie van het parkeren op het terrein zal echter doorslaggevend zijn. Het zal de mobiliteitspraktijken kunnen beïnvloeden, in het bijzonder door: de afstand van auto's tot huizen en kantoren, het delen van parkeerplaatsen, comfort voor het gebruik en parkeren van verschillende soorten niet-gemotoriseerde voertuigen enz.

07.03.04. Geluidshinder

De belangrijkste bevindingen die voor dit thema kunnen worden gedaan, zijn als volgt:

- × De nabijheid van de site ten opzichte van drie zwarte punten die op gewestelijke schaal inzake geluid zijn geïdentificeerd, en de opname van een deel van de site in de zwartepuntzone rond de E40. Het is belangrijk om voor ogen te houden dat de verschillende lopende projecten op de hoofdwegen in de buurt van de site ertoe strekken om de snelheid van het verkeer te verminderen, deze zones op te waarden en het volume van het wegverkeer te verminderen.
- × De meest blootgestelde plaatsen binnen de site bevinden zich in de buurt van de rijwegen. Langs deze invalswegen wijzigt het al dan niet aanwezig zijn van constructies die een scherm vormen de geluidssituatie binnen het blok aanzienlijk.
- × Aangezien de projectsite een zone voor voorzieningen van collectief belang of van openbare diensten en een gemengde zone is volgens het GBP, bedragen de indicatieve drempels 65 dB(A) overdag en 55 dB(A) 's nachts.
- × Maar in sommige delen van de site liggen de waargenomen Lden-drempels tussen 50 dB(A) en 55 dB(A). Volgens het door het Brusselse Gewest opgestelde geluidsplan kunnen deze delen dus beschouwd worden als 'stille zones' omdat de waargenomen Lden of Ln 2 tot 5 dB(a) onder de richtwaarde liggen.
- × Voor woongebieden is dit niveau echter vastgesteld op 60 dB(A) overdag en 50 dB(A) 's nachts. Idealiter zou deze drempel in acht moeten worden genomen voor de zones die bestemd zijn voor de inplanting van woonvoorzieningen op de site.
- × De binnenkant van de site biedt optimale kenmerken voor het creëren van zones die een kalme geluids-omgeving vereisen.
- × Het balkgebouw en de verschillende constructies ten westen van de site zorgen voor een barrière-effect dat de verspreiding van geluid van de Reyerslaan verhindert. De sloop van de bestaande gebouwen kan dus een negatieve impact hebben op de kwaliteit van de openbare ruimten binnen de site.

De programmering van de functies op de site zal niet vastgelegd moeten worden op basis van het waargenomen geluidsniveau. Integendeel, de geluidssituatie moet worden verbeterd door de geplande werkzaamheden aan de infrastructuur (vermindering van het verkeer) en comfortabeler worden gemaakt voor de ontwikkelingen op de site.



Uittreksel van de geluidsbelastingkaart (Lden) - Leefmilieu Brussel, 2006

Er bestaan verschillende actiehefbomen. De belangrijkste hefbomen zijn als volgt:

- > Op het niveau van de site moet aandacht besteed worden aan de behandeling van de grenzen van de site en de relatie met de buurt: de site geeft rechtstreeks uit op de achterkant van de aangrenzende eigendommen. Deze zijn dus in het bijzonder blootgesteld aan de activiteiten op de site. De opstelling van de gebouwen speelt een belangrijke rol bij het voorkomen van de verspreiding van geluid.
- > Aan de Reyerslaan zal met deze beperking rekening moeten worden gehouden voor de inplanting van de gebouwen: de creatie van een scherm zou het inderdaad mogelijk maken om toekomstige openbare ruimten (in het bijzonder het park) tegen deze potentiële beperking te beschermen.
- > De voorwaarden voor de locatie van gebouwen moeten rekening houden met de relatie met activiteiten die een impact kunnen hebben door hun functie (bv. school) of, meer in het algemeen, de meest blootgestelde gebieden, om de mogelijke impact te beperken, door het creëren van rustige gebieden.
- > De aanleg van beboste zones moet in elk geval een positieve psychisch-akoestische rol spelen waardoor de indruk van geluidshinder voor de omwonenden wordt verminderd. Indien nodig (vooral bij lawaaierige technische installaties) moeten geluidsschermen worden geïnstalleerd om deze apparaten te isoleren.
- > Wegen: snelheidsvermindering op bepaalde wegen tot 30 km/u, handhaving van een maximumsnelheid van 50 km/u, keuze van het wegdek.

- > De door het programma op gang gebrachte gemengde functies (media, uitrusting, huisvesting enz.) moeten hand in hand gaan met de benadrukking van de na te leven criteria voor geluidsisolatie. De nieuwe activiteiten en de mogelijke technische installaties moeten immers zodanig worden geïntegreerd dat zij geen extra bronnen van hinder vormen voor de toekomstige bewoners van de site.

07.03.05. Mens

De levenskwaliteit in het gebied is over het algemeen goed. Ze onderscheidt zich met name als veel beter gewaardeerd in dit deel van Schaarbeek dan in andere delen van de gemeente.

Sommige bevindingen wijzen echter op zeer specifieke tekortkomingen. Vooral het onpersoonlijke karakter van de ruimtes die de wijk vormen, springt in het oog. Dit hangt samen met de configuratie van het stedelijke weefsel en met de functies die in de wijk aanwezig zijn.

De gevolgen hiervan zijn nadelig voor de levenskwaliteit van de bewoners en de gebruikers van de wijk. We kunnen in het bijzonder de aandacht vestigen op het volgende:

- × Problemen met beveiliging en diefstal in zeer anonieme openbare ruimtes;
 - × De zeer grote maaswijdte van het stedelijke weefsel, waardoor de openbare ruimtes slecht aangepast zijn aan de voetgangersschaal;
 - × Het ontbreken van woon-, speel-, ontmoetings- en socialisatieplekken in de wijk: er zijn geen ruimten die bevorderlijk zijn om een gezamenlijke identiteit te creëren en een gevoel van cohesie en samenhang in de wijk te wekken.
- > De opportuniteit die de ontsluiting van de Reyerssite biedt, is essentieel om de levenskwaliteit in de wijk te verbeteren: de creatie van nieuwe verbindingen, de herpositionering van de voetgangersschaal in de wijk, de creatie van open ruimtes, openbare ruimtes en parkruimtes zullen de stedelijke structuur en de levendigheid verbeteren, alsook de plaats van de zwakke gebruikers in de openbare ruimte versterken.



De Reyersstoren in de spotlights – een deel van de identiteit van de wijk

07.03.06. Luchtkwaliteit

Uit de analyse van de huidige situatie komen verschillende conclusies naar voren:

- × Op het terrein is de aanwezigheid van de belangrijke verkeersassen waarneembaar.
- × De door de Europese richtlijnen opgelegde drempelwaarden worden gerespecteerd: er zijn voor deze zone geen overschrijdingen op het vlak van luchtkwaliteit te melden.

De aanbevelingen die in dit stadium kunnen worden gedaan, moeten deel uitmaken van het gewestelijke (en Europese) beleid ter verbetering van de luchtkwaliteit. Daartoe moet bij de ontwikkeling van de site met een aantal maatregelen rekening worden gehouden:

- × Voorzien in faciliteiten om de aanwezigheid en de impact van gemotoriseerde voertuigen op de luchtkwaliteit te helpen minimaliseren (actieve vervoerswijzen bevorderen, alternatieven voor de personenauto ontwikkelen, met name door de ontwikkeling van het openbaarvervoersaanbod, ...);
- × Bevordering van het gebruik van niet-verontreinigende energiebronnen.

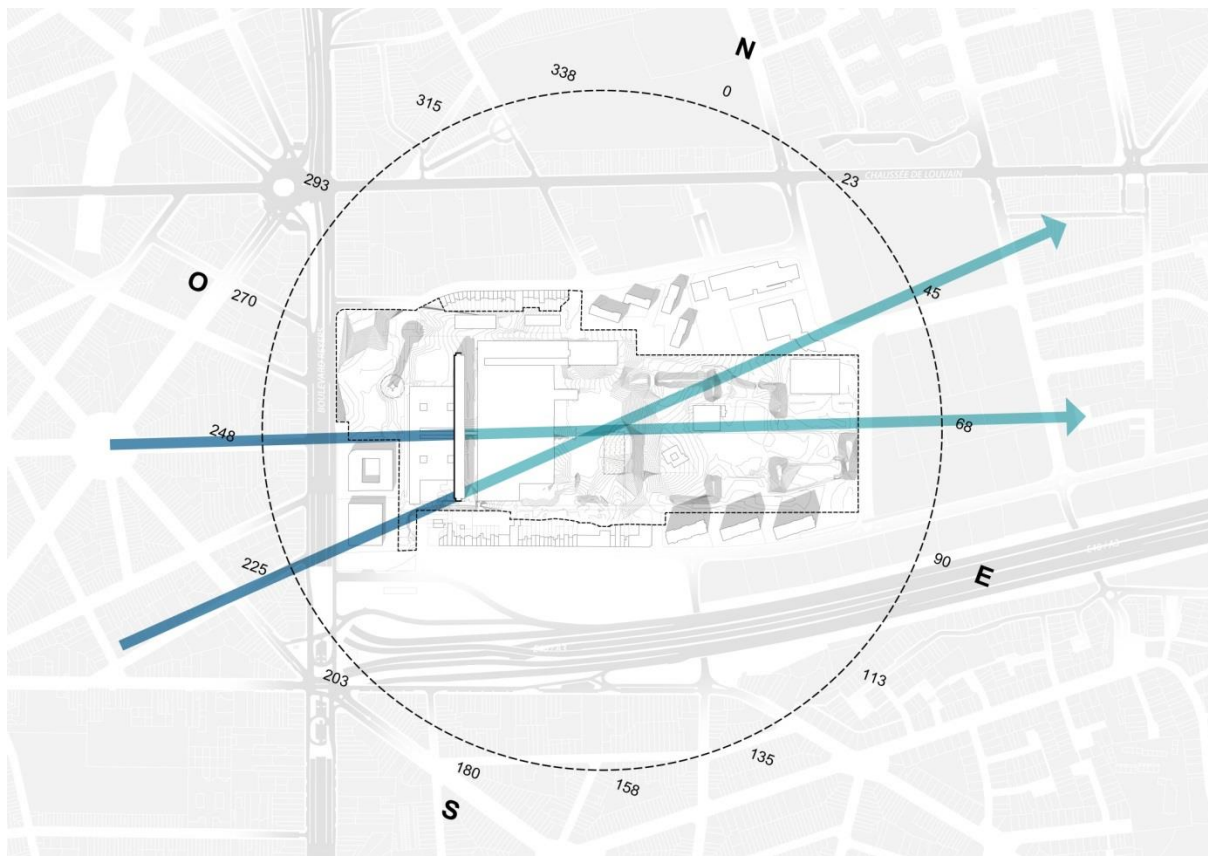
07.03.07. Microklimaat

De mogelijkheden die in het licht van de kenmerken van de site kunnen worden aangegeven, zijn als volgt:

- × De weersomstandigheden bieden een goed zonnepotentieel;
- × Een groot deel van de bestraling is diffuus: zelfs wanneer direct zonlicht wordt geblokkeerd, kunnen de ruimtes profiteren van een aangepast lichtniveau.
- × Er is een goed natuurlijk ventilatiepotentieel gedurende 60% van het jaar;
- × Er is mogelijk behoefte aan adiabatische koeling;
- × Het regenwater valt het hele jaar door regelmatig.

De volgende aandachtspunten moeten worden benadrukt:

- × Zorgvuldig rekening houden met de grenzen van het gebouw en de bouwpercelen om schaduwen op aangrenzende gevels te vermijden. Dit is met name het geval voor het gebouwencomplex ten noorden van de site die momenteel voor de VRT is bestemd.
- × De sloop van de kantoorbalk van de VRT-RTBF zal het zonlicht op de site verbeteren, maar houdt ook een impactrisico in met betrekking tot het doordringen van de heersende wind op de site. De winterwind uit het zuidwesten wordt momenteel geblokkeerd door de VRT-RTBF-balk – er moet op worden gelet dat er geen ongemak wordt veroorzaakt door de inplanting van de gebouwen (doordringen van wind in de openbare ruimte, windversnellings-effect, ...)
- × Het is raadzaam om voorzichtig te zijn met het ontwerp van het park en de voorpleinen – op dit moment, zonder vegetatie, zouden de meeste buitenruimtes tijdens de zomer onaangenaam zijn gedurende ten minste 50% van de namiddagen.



Weergave van de oriëntatie van de heersende winterwind, momenteel geblokkeerd door de kantoorbalk

07.03.08. Energie

De grootste beperkingen voor een energie-efficiënt project zijn het programma en de elektronische apparatuur die nodig is voor de twee radio- en televisiezenders. Deze onveranderlijkheden zullen moeten worden gecompenseerd door uiterst efficiënte gebouwen op andere gebieden. Het is echter ook aan te raden om de mogelijkheden te bekijken om het verbruik te verminderen (bv. ledverlichting.)

De beperkingen van dit project bieden ook kansen: met een gemengd ontwikkelingsprogramma (VRT-RTBF, huisvesting, winkels, faciliteiten) kunnen synergieën worden gevonden en benut. Een uitwisseling van energie (bv. warmtepomp) tussen gebouwen moet als een prioriteit worden beschouwd – dit vereist de totstandbrenging van een verwarmings- en/of koelingsnetwerk binnen de site waar geen stadsnetwerk ligt, of uitwisseling met de bodem.

De Brusselse regelgeving is vrij gunstig voor de bevoorrading met hernieuwbare energie. Warmtekrachtkoppeling met biomassa wordt ondersteund door premies, evenals geothermische energie in het kader van de Energiepremies. Warmtekrachtkoppeling draagt echter bij tot de luchtverontreiniging – een factor waarmee rekening moet worden gehouden, met name in de stedelijke context van Brussel.

Volgens de kaarten van Leefmilieu Brussel is er een interessant geothermisch potentieel op de site. Thermische responstests zouden meer details verstrekken over het werkelijke potentieel.

Om de energiestrategie op de site te optimaliseren, zullen de basisprincipes uiteraard op gebouwniveau geïmplementeerd moeten worden. Op het niveau van de site dienen de volgende aanbevelingen te worden benadrukt:

- > Benutting van het potentieel dat wordt geboden door de omvang van de operatie en het ontwerp van een echt wijkproject;
- > Benutting van het potentieel dat wordt geboden door het gemengde karakter van het programma.

07.03.09. Bodem

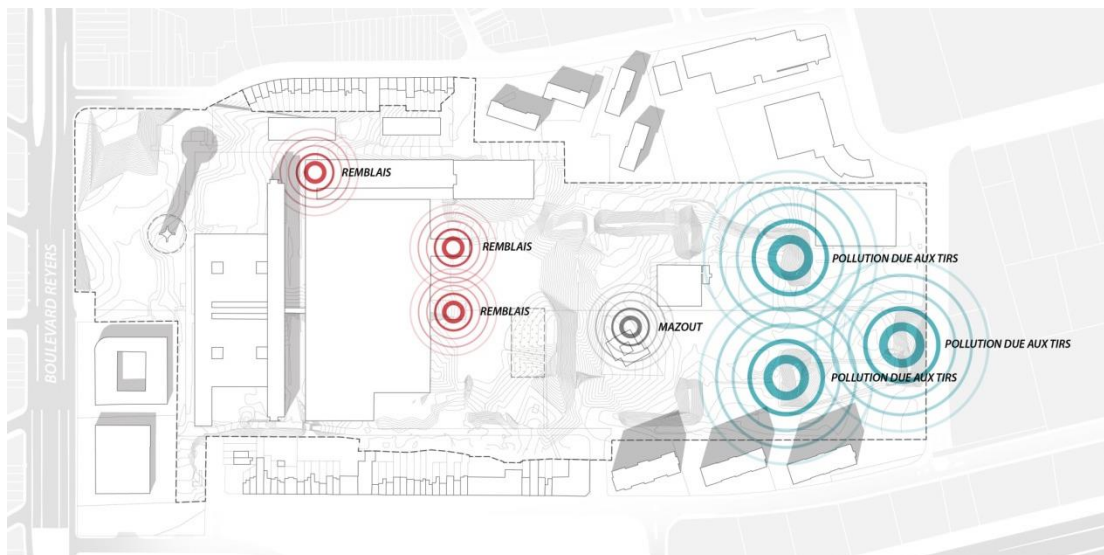
Uit de analyse van de context komen de volgende elementen naar voren:

- × De op een klein deel van de site vastgestelde permeabiliteitswaarden tonen de mogelijkheid om water te laten infiltreren in de bodem. Een studie van de hele site zou deze trend moeten bevestigen.
- × Door het ontbreken van een geotechnisch onderzoek kan niet worden opgemaakt welke soorten funderingen voor de beoogde werkzaamheden nodig zijn.
- × Het studiegebied heeft een variabele topografie in het oostelijke deel. Dit deel van de site wordt ook gekenmerkt door de aanwezigheid van sleuven en gewelfde ondergrondse doorgangen. Bijzondere aandacht moet worden besteed aan deze technische elementen.



Zicht op een sleuf aan de voet van een helling Zicht op een gewelfde doorgang

- × Afhankelijk van het type behandeling dat wordt aanbevolen, kan het beheer van de bodemverontreiniging op de site gevolgen hebben voor het project (wijziging van het reliëf op bepaalde delen van de site, inperking van bepaalde zones door schone grond of anders, ...)
Met name het profiel van de site kan veranderen als de aanbevolen behandelingen leiden tot het afgraven van verontreinigde gebieden over 1,5 m dikte op de verschillende verontreinigde heuvels.

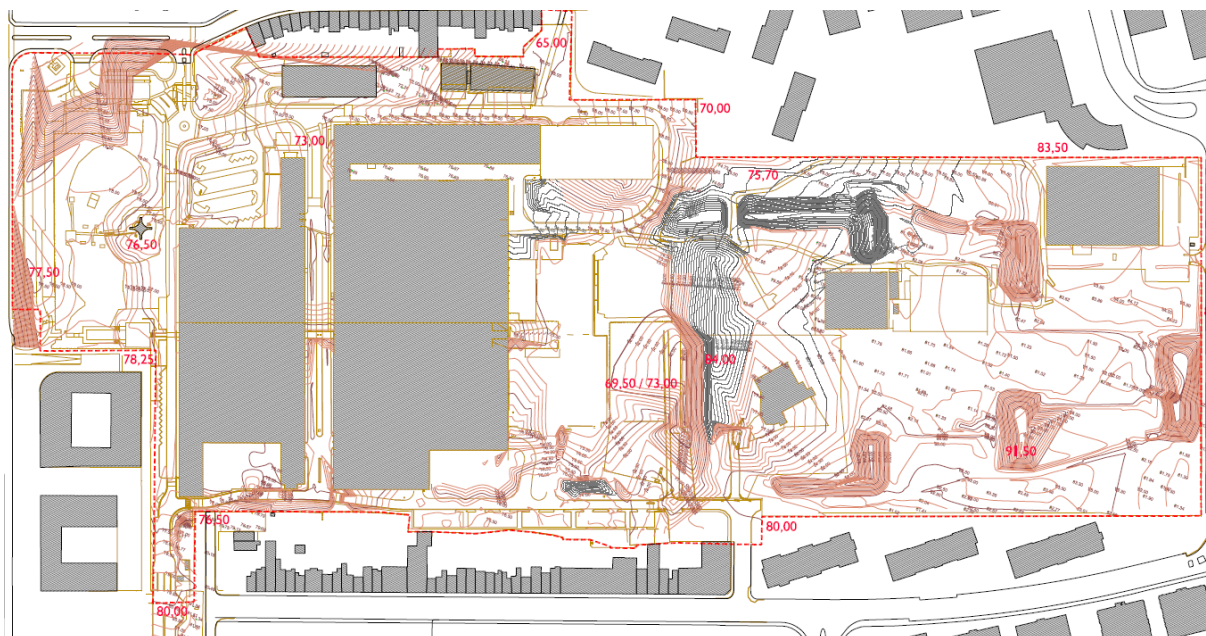


Indicatieve locatie van de verontreiniging op de site

- × Geen enkele grondwateronttrekking voor drinkwatervoorziening heeft direct betrekking op de onderzochte site.

De resulterende aandachtspunten voor het project zijn als volgt:

- De topografie van de site (taluds, aanaarding, sleuven, ...) is ingrijpend gewijzigd: er zal bijzondere aandacht moeten worden besteed aan deze technische elementen.
- In de volgende fasen van het project moet het geoptimaliseerde beheer van de uitgravingen en opvullingen op het niveau van de site worden onderzocht.
- Het onderzoek op het gebied van bodemverontreiniging zal aanvullende aanbevelingen opleveren.

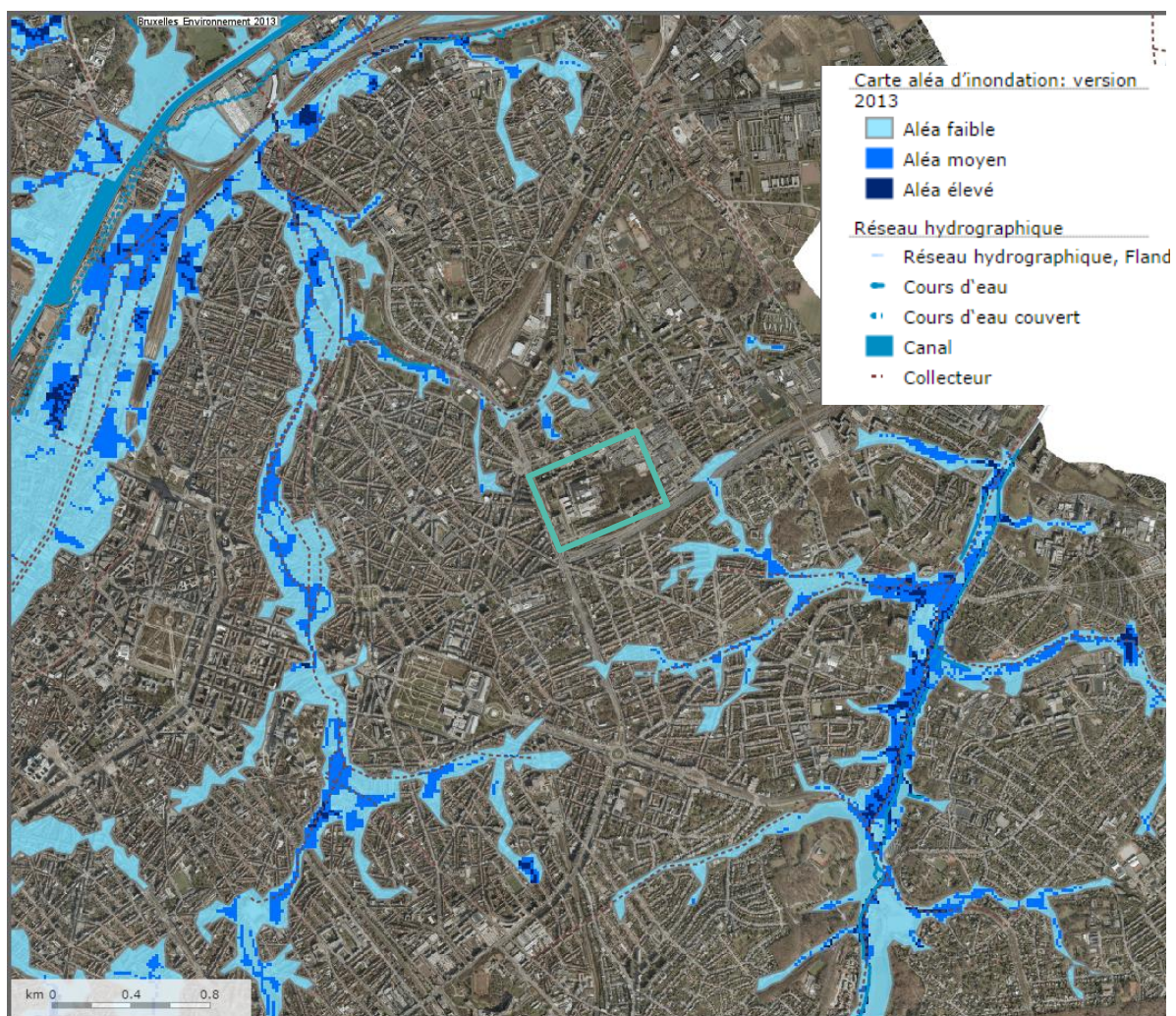


Topografisch onderzoek 2015 – Geomodus (zie aanhangsel 1B voor hogere resolutie)

07.03.10. Water

Uit de analyse van de context komen de volgende elementen naar voren:

- × Het terrein is gelegen op een kamlijn die de scheiding vormt tussen twee deelstroomgebieden van de Zenne. Door deze bijzondere ligging heeft de site een aanzienlijk lokaal belang. Dit gebied is niet erg gevoelig voor overstromingsproblemen en zal waarschijnlijk geen negatieve gevolgen ondervinden van waterdichting stroomopwaarts, maar het is wel een site die een belangrijke invloed kan hebben op de stedelijke gebieden stroomafwaarts en het milieu als gevolg van overbelasting van het rioleringsnet, die kan leiden tot overstroming naar het hydrografische netwerk en toename van de hoeveelheid water die naar het zuiveringsstation wordt afgevoerd.
- × Het terrein is goed aangesloten op de distributie- en rioleringsnetwerken in het westen van het gebied. Het oostelijke deel zal netwerkuitbreidingen vereisen.
- ×



Risico en overstromingsgevaar

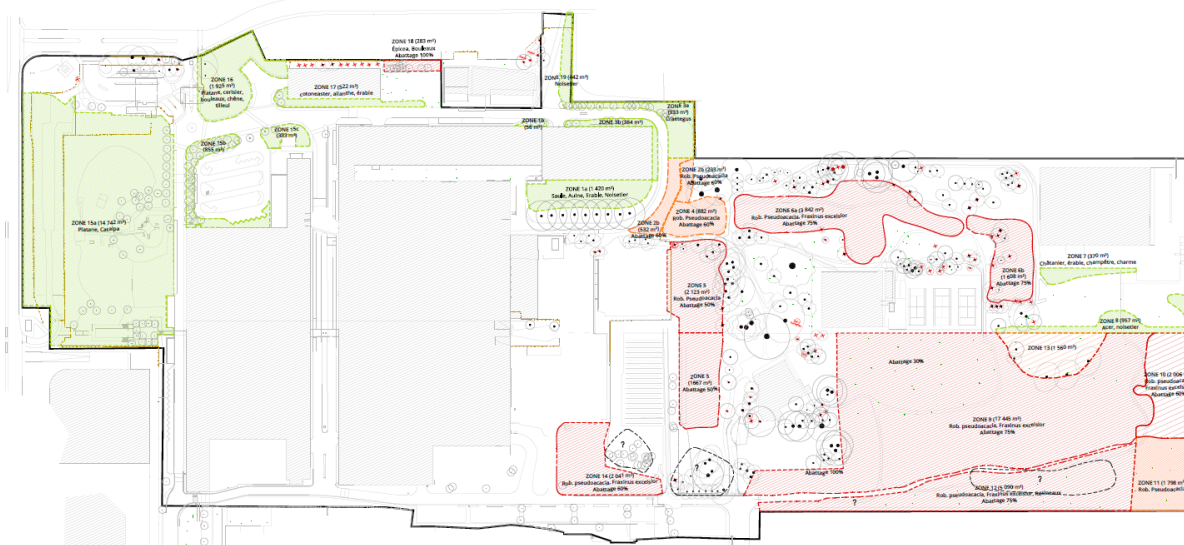
- > De ontwikkeling van het voorgestelde programma zal de bezettingsgraad en het afvloeipotentieel van de site verhogen. Bijzondere aandacht moet worden besteed aan het beheer van het regenwater in het kader van het project.

- > Het project zal afzonderlijke netten omvatten om het beheer van het op de site verzamelde afvalwater en regenwater te scheiden.

07.03.11. Biotoop

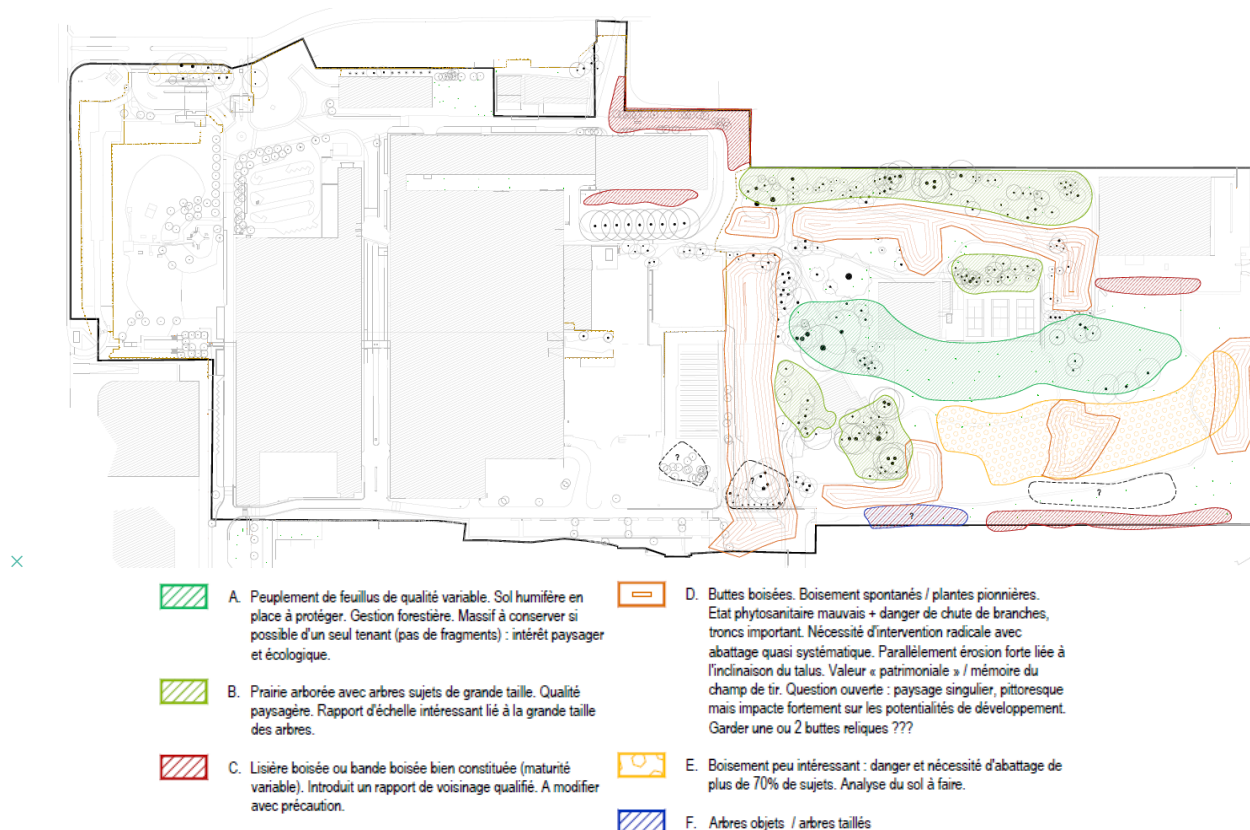
Uit de analyse van de huidige situatie komen verschillende conclusies naar voren:

- × De fytosanitaire analyse waarschuwt voor het gevaar van de bomen op de studiesite. In de eerste conclusies wordt gesteld dat ongeveer 50% ervan op korte termijn moet worden verwijderd. Ze zijn ongelijk verdeeld over de ruimte.
De gebieden die het meeste getroffen worden door de houtkap zijn de heuvels en het centrale bos, met name de pioniersbeplanting.



Fytosanitaire status per zone

- × De aanwezigheid van verschillende milieus zoals weiden, bossen, randen en beboste stroken vormt een troef voor het toekomstige park en de ontwikkeling van een interessante biotoop, op voorwaarde dat goede omstandigheden voor behoud en opwaardering worden gecreëerd.

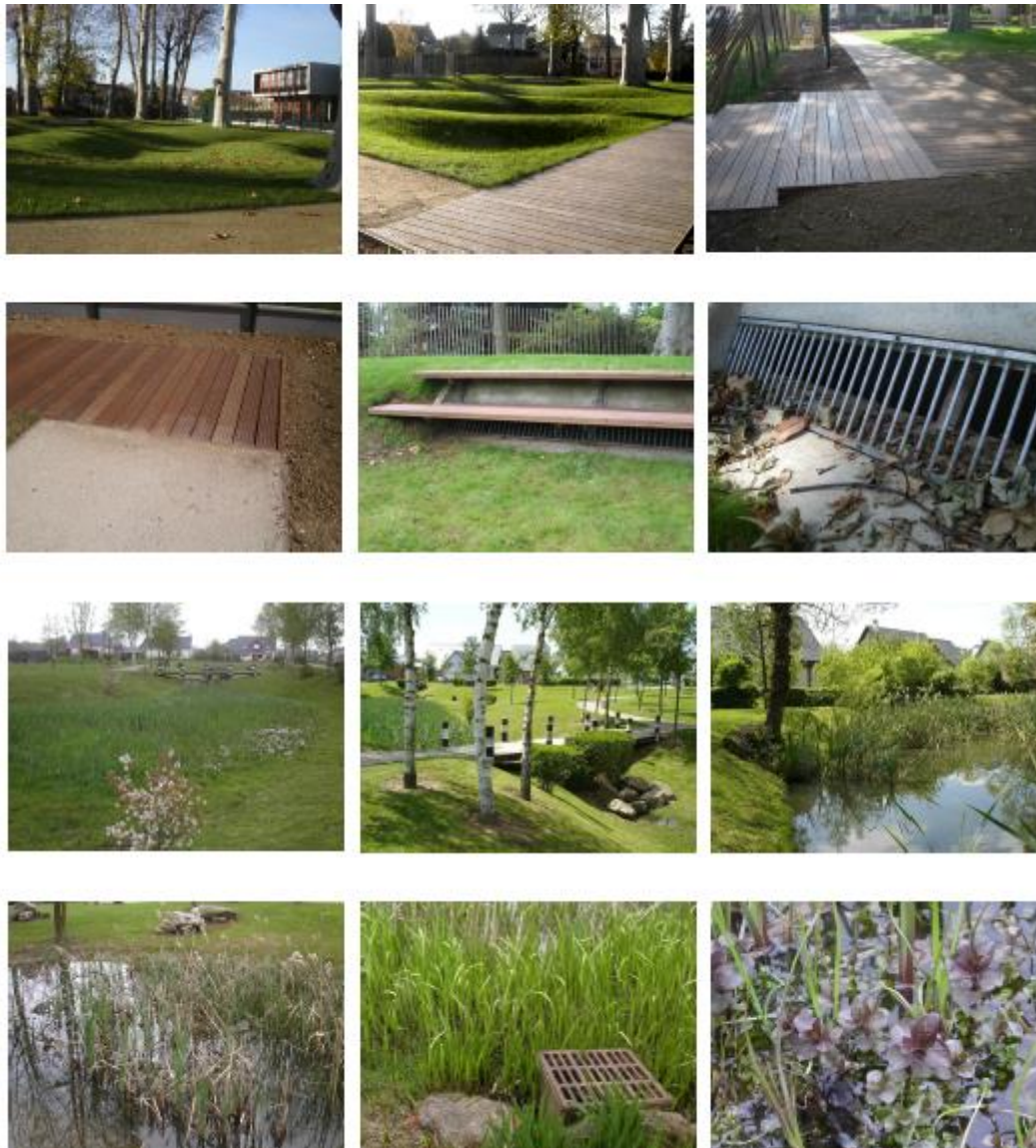


Er kunnen verschillende richtlijnen worden gegeven om een optimaal beheer van de biotoop te bevorderen:

- > voldoende groenzones voorstellen;
- > op een beredeneerde en consequente manier plantensoorten kiezen;
- > een natuurlijk milieubeheersysteem toepassen dat overeenstemt met de ontwikkelde en versterkte biotopen;
- > er moet bijzondere aandacht worden besteed aan de fauna op de site, met name aan de eikelmuisen (*Eliomys quercinus*) die op de site werden aangetroffen. Dit is een beschermde soort van gewestelijk belang op grond van de Natuurbeschermingsverordening. Rekening houden met de aanbevelingen van LB inzake de te volgen aanpak.

Meer in het bijzonder moet met de volgende elementen rekening worden gehouden:

- > Gezien het potentieel van de site en het gebrek aan aansluiting op het regionale groene netwerk, zal het een aanzienlijke uitdaging zijn om de site op grotere schaal in deze logica te integreren. Het project moet gericht zijn op het tot stand brengen van een verbinding in dit deel van het gewest. De omvang van het project biedt een kans om een logica te initiëren waarbij de projecten die later ontwikkeld zullen worden, zich kunnen aansluiten om ecologische corridors te vormen.
- > Op het moment van de spatialisering zal het interessant zijn om de mogelijkheden die worden geboden voor de versterking van het bestaande hydrografische netwerk (stromingsgangen, beken, rivieren) te integreren in de planning. In plaats van ze om te zetten in ondergrondse riolen, kunnen ze de biodiversiteit ondersteunen, gepaard gaan met zachte mobiliteit enz.

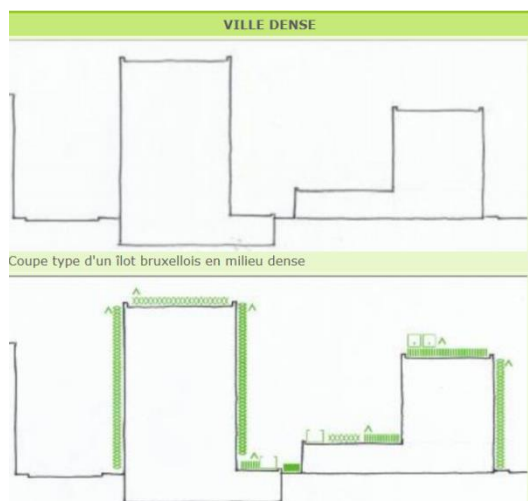


Voorbeelden van aanleg waarbij regenwaterbeheer in situ mogelijk wordt²

- > Bij de planning managementbeginselen integreren die de ontwikkeling van de biotoop en zijn diversiteit bevorderen volgens de kenmerken die de site biedt;
- > Ook de ontwikkeling van groen in de privéruimtes moet door de spatialisering worden geoptimaliseerd. Hiertoe kan het ontwikkelingsplan:
 - de aanplanting van inheemse plantensoorten³ en de aanwezigheid van inheemse diersoorten bevorderen,
 - nagaan in hoeverre de culturele ruimten in de privéruimtes kunnen worden geïntegreerd,
 - nagaan in welke mate het mogelijk zal zijn om de aanwezigheid van planten in de gebouwde delen te maximaliseren: de relevantie van de definitie van een minimale biotoopcoëfficiënt per oppervlak, om het geboden potentieel te optimaliseren en het project te maximaliseren en voorbeeldig te maken. Wat de plantendichtheid betreft, citeren we als referentie de wijk BedZed, waar het aantal m² groen per m² woonoppervlakte 0,13 m²/m² bedraagt;

² Uittreksels uit de studie van Leefmilieu Brussel (2014), Regenwater als troef voor de openbare ruimte

³ Lokaal essentiële soorten uit de Atlas van Belgische Flora (uitgegeven door de Nationale Plantentuin van België, 1972)



Vergroening van de dichte stad – Uittreksel uit de gids voor duurzaam bouwen

Tot slot moet worden opgemerkt dat het behoud en de verbetering van de bestaande natuurlijke omgeving het mogelijk maken om vanaf het begin van het project kwalitatief hoogwaardige natuurgebieden aan te bieden: de eerste gebruikers hoeven niet jaren te wachten om de omringende vegetatie te zien groeien.

07.03.12. Afval

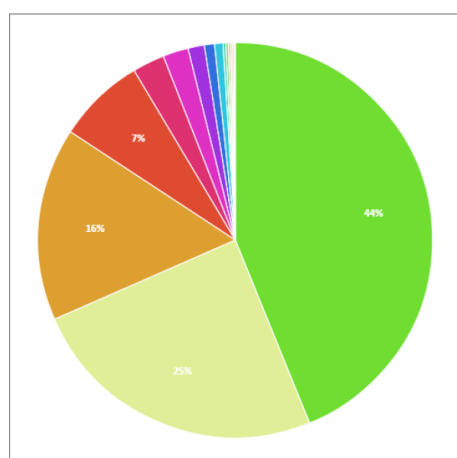
Zowel op de VRT- als op de RTBF-site wordt relatief veel afval geproduceerd: voornamelijk kantoorafval en materiaal dat wordt gebruikt voor de productie van decors.

We wijzen erop dat de productie met betrekking tot deze activiteit onder de productiedrempels ligt die algemeen aanvaard zijn voor de kantoorfunctie in Brussel: de exploitatie van beide ondernemingen is in vele opzichten vergelijkbaar met de exploitatie van ondernemingen in de tertiaire sector.

Het aantal werknemers dat op de site werkt op een manier die dicht bij die van een kantoor aansluit, is in feite lager dan in een 'traditioneel' bedrijf.

Radio-televisiespecifiek afval omvat met name:

- × omvangrijke voorwerpen die het gevolg zijn van de vervaardiging en verwijdering van decors;
- × verfproducten;
- × TI-buizen.



Afvalstroom	Percentage	Gewicht
bedrijfsafval (bestaande uit inert afval en niet hoogcalorisch afval) (20030100)	44 %	153351 kg
papieren en kartonnen verpakking gemengd (15010120)	25 %	85961 kg
houtafval B (17020101)	16 %	55270 kg
voedselafval, bevat producten van dierlijke oorsprong, onverpakt (20019921)	7 %	25134 kg
hol glas industrieel bont (B) (20010261)	3 %	9191 kg
magneetbanden (16021409)	2 %	7311 kg
huishoudelijk en met huishoudelijk vergelijkbare bedrijfsafvalstoffen (20030104)	1 %	4655 kg
PMD (Plastiek, Metaal, Drankkartons) (15010600)	1 %	2905 kg
Elektronisch schroot niet beeldhuishoudend (16021405)	1 %	2437 kg
verafval in kleinverpakking (08011105*)	< 1 %	782 kg
Elektronisch schroot beeldbuizen/ monitoren (16021503*)	< 1 %	710 kg
vlak glas gemengd (B) (17020220)	< 1 %	600 kg
Koelvries (16021103*)	< 1 %	452 kg
hol glas huishoudelijk bont (A) (15010742)	< 1 %	440 kg
spuitbussen (jeep, uitgezonderd pesticiden) (16050402*)	< 1 %	288 kg
lege kunststofverpakking klasse 4.1 (15011003*)	< 1 %	207 kg

Verdeling van het afval van de VRT per soort en geproduceerde hoeveelheid

Er kunnen reeds verschillende maatregelen worden voorgesteld om het afvalbeheer op de site te optimaliseren:

- > De RTBF wil het gebruik van compactoren veralgemenen voor al het afval, papier/karton en pmd. Het compacter maken van het afval zou zo de volumes die nodig zijn voor de afvalopslag verminderen en de frequentie van de afvalinzameling door Net Brussel verlagen.
- > Om de visuele impact van de containers voor de afvalopslag tot een minimum te beperken, moeten de opslagruimtes als volgt worden ingericht:
 - o uit het zicht;
 - o de impact van de geluidshinder voor de omwonenden beperken;
 - o de route voor de gebruikers vanaf de binnenkant van de gebouwen optimaliseren;
 - o gemakkelijk toegankelijk voor afvalverwijdering naar buiten.
- > Ook de aanwezigheid van asbest op de site moet worden benadrukt: bij de ontmanteling van de gebouwen op de site moet rekening worden gehouden met de aanbevelingen en verplichtingen in verband met dit aspect.
- > Er worden weinig gegevens verstrekt over de huidige beheermethoden van de beplante zone. Een ecologisch beheer zal een aangepast afvalbeheer mogelijk maken.
- > Het project omvat de ontmanteling van de meeste bestaande gebouwen: de ontmanteling van de infrastructuur krijgt voorrang op massale sloop om een optimaal afvalbeheer in verband met de herontwikkeling van de site mogelijk te maken.
- > Tot slot moet worden opgemerkt dat HERGEBRUIK EN HERSTELLING de kern vormen van de circulaire economie (dankzij de initiatieven van Repair cafés, give boxes en andere weggeefinitiatieven). Deze sectoren bieden banen waarvoor weinig scholing vereist is, die weinig delokaliseerbaar zijn en zich kenmerken door korte circuits. Herstelling en hergebruik bieden burgers de mogelijkheid om initiatieven te ontwikkelen voor schenking, ruil en gezamenlijk gebruik en bieden minderbedeelden gemakkelijker toegang tot basisuitrustingen. Dergelijke initiatieven moeten worden aangemoedigd of in ieder geval mogelijk worden gemaakt in het kader van een wijkproject.

07.04. SCENARIO-ANALYSEFASEN

Zoals in de inleiding is uitgelegd, zijn verschillende analysefasen uitgevoerd volgens de logica van het creëren van scenario's die complementaire aspecten belichten.

- × In een eerste fase werd de analyse van de **programmering** onderzocht.
- × Een tweede fase had betrekking op **spatialiseringsscenario's**.
- × Een derde analysefase was gericht op **nieuwe varianten**.

Deze drie fasen van scenarioanalyse leidden tot de opstelling van een voorkeursscenario. Ook dit is per thema onderzocht in het kader van het MER: de sterke punten en aandachtspunten die uit deze analyse naar voren kwamen, zijn meegenomen bij de uitwerking van het RPA.

De belangrijkste aspecten die uit deze werkzaamheden voor de uitwerking van het voorkeursscenario moeten worden aangehaald, zijn in dit hoofdstuk opgenomen.

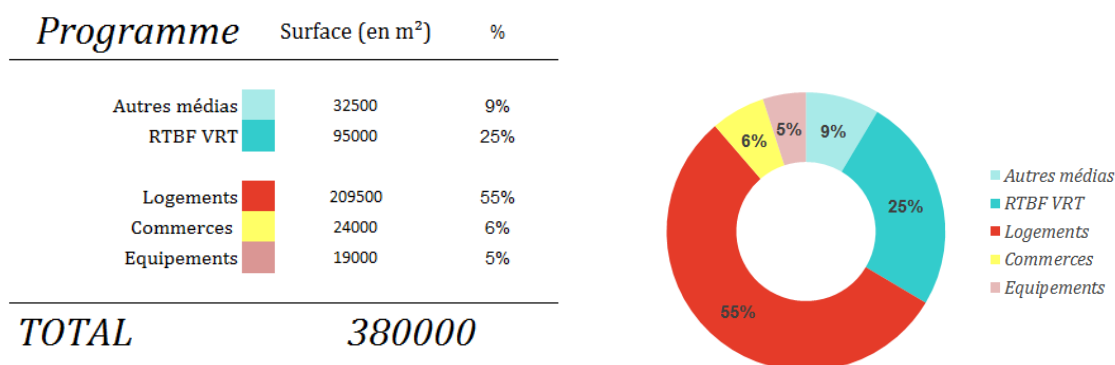
07.04.01 2_Evaluatie van verschillende programmeringsscenario's

Het onderzoek maakte het mogelijk om de programmatische massa's te verfijnen op basis van de lokale eigenschappen. Het is de bedoeling de oorspronkelijke richtsnoeren van het programma te wijzigen om de beperkingen en de scharnieren duidelijk te maken wat betreft de milieu-impact van het project.

Twee belangrijke aanbevelingen voor de definitie van de programmering van het mediapark-project kwamen duidelijk naar voren:

- × Het aantal bebouwde vierkante meters niet verhogen boven 425.000 m². Omgekeerd zou de mogelijkheid van een reductie van dit bouwpotentieel meer ruimte bieden voor de realisatie van een kwalitatieve ontwikkeling op de site.
- × Niet opteren voor een alternatief dat de bouw van een winkelcentrum omvat, maar de creatie van een lokale handelspool bevorderen, versterkt door een aanbod dat specifiek is afgestemd op de behoeften van de site.

Deze twee programma-elementen hebben de distributie van het voorgestelde programma doen evolueren. Het bouwpotentieel wordt beperkt tot 380.000 m² (d.i. een duidelijke vermindering van het programma, lager dan het programma M), als volgt verdeeld:

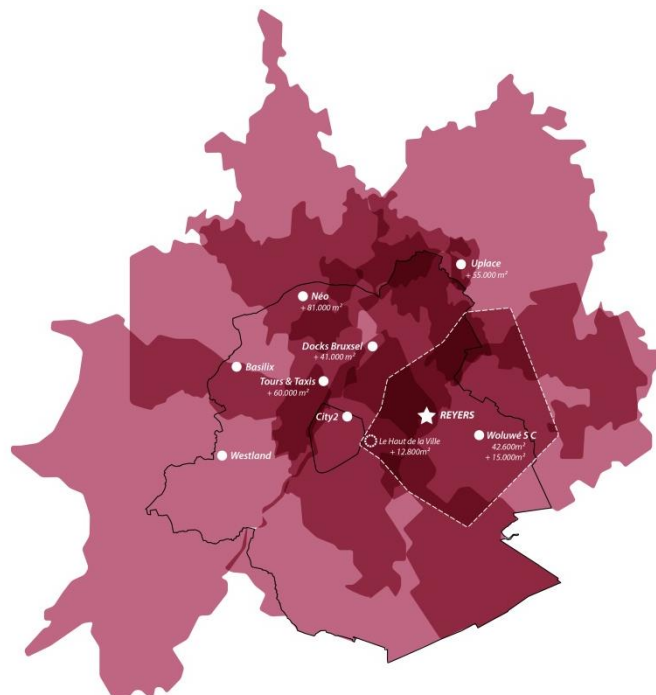


Dit programma vertegenwoordigt derhalve:

- × 2 tot 3.000 nieuwe woningen, goed voor ongeveer 6.000 nieuwe inwoners op de site;
- × 5.000 mediamedewerkers, van wie 1.300 voor de RTBF en 2.400 voor de VRT;
- × 30.000 m² voor nieuwe media-activiteiten;
- × 24.000 m² nieuwe winkels (inclusief bioscoop- en horecaprogramma);
- × 19.000 m² openbare voorzieningen (waarvan 2 crèches en 2 basisscholen).

De hoofdlijnen van het geselecteerde programma kunnen als volgt worden samengevat:

- × creatie van een **stadspark**: openbare ruimte die stedelijke continuïteit en diversiteit van sequenties combineert om het potentieel van de site te benutten, in antwoord op de behoeften aan groenzones die in dit deel van Brussel werden geïdentificeerd;
- × bevestigde ambitie voor een project van een mediastad: gezien de huidige bezetting van de site door de hoofdzetels van radio en televisie en de noodzaak om zich aan te passen aan de ontwikkelingen in deze sector. De ambitie voor deze tewerkstellingssector wordt op de schaal van het Gewest gebracht;
- × geen **handelstypologie** in de vorm van een 'winkelcentrum' integreren, maar een aanvullend ambitieus programma voor de creatie van een nieuwe stadswijk: dit om het gewenste buurtkarakter te respecteren, rekening houdend met de geïdentificeerde sterke beperkingen inzake mobiliteit, maar ook in antwoord op het aanwezige en toekomstige (over)aanbod aan winkelcentra in Brussel;



Raming van het verzorgingsgebied voor een 'structurerend' programma (DRC 2015) en overlap met de verzorgingsgebieden van de bestaande winkelcentra

- × nauwkeurige positionering van de **hoofdzetels van de VRT en RTBF**, op basis van reeds bestaande perceelfiches die het voorwerp hebben uitgemaakt van specifiek onderzoek om rekening te houden met de zware faseringsbeperkingen voor de overdracht van de huidige site naar de toekomstige nieuwe zetels, de vereiste aansluiting met de Reyerslaan en de ligging van het Ereperk der Gefusilleerden.



Sfeercollage – project van de mediastad (Agentschap François Leclercq)

07.04.02 3_ Evaluatie van ruimtelijke-orderingsscenario's – contrastrijke alternatieven

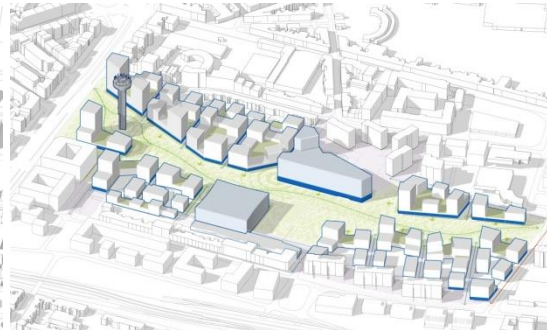
Aan de hand van het in fase 2 opgestelde programma zijn vier spatialiseringsalternatieven gedefinieerd: ze stemmen overeen met de definitie van 4 types van mogelijke verstedelijking:

- × Alternatief 0: trendmatig
- × Alternatief 1: het park als bufferruimte;
- × Alternatief 2: het park als aaneengesloten tapijt;
- × Alternatief 3: het park als verzamelplaats voor het buurtleven;

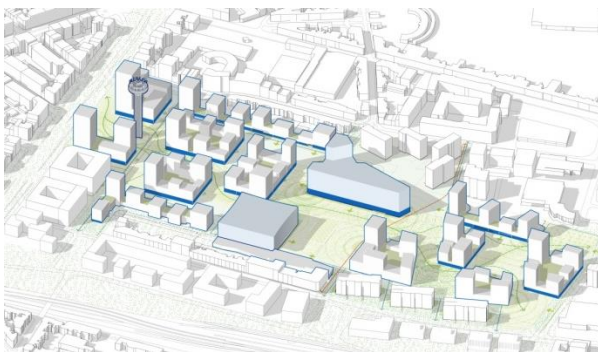
In de analyse zijn deze verschillende spatialiseringsmogelijkheden getoetst aan de specifieke beperkingen van de site en de bebouwde omgeving. Daaruit vloeien aanbevelingen voort om de negatieve hinder voor de site en de omgeving te beperken, alsook om de positieve impact te optimaliseren, teneinde het gegeven programma echte levenskwaliteit te doen bieden.



Trendmatig scenario



Scenario 1 – Het park als bufferruimte



Scenario 2 – Het park als ononderbroken tapijt



Scen. 3 – Het park als verzamelplaats voor het buurtleven

De hoofdlijnen die uit deze spatialiseringsanalyse naar voren zijn gekomen, kunnen als volgt worden samengevat:

- × De creatie van een centrale openbare ruimte biedt meer overzicht dankzij de creatie van een doorlopend **park**. Het geeft het park zelf een grotere omvang. Dit maakt het mogelijk om niet alleen een herwaardering van de bestaande natuurlijke omgeving te overwegen, maar ook om groene ruimtes te ontwikkelen die een echte sociale rol vervullen in de wijk;
- × De voorgestelde **openbare ruimten** bieden een verscheidenheid aan stedelijke elementen (grote openbare pleinen, parken, meer afgelegen ruimten, privézones, wandelroute, verblijfplaats, actieve

zones (winkels), rustige zones, ...). Deze diversiteit moet worden vergroot om een veelheid aan toepassingen in de openbare ruimtes te kunnen bieden.

- × Vanuit **morfologisch** oogpunt blijkt uit de verschillende varianten hoe moeilijk het is om de door het programma beoogde dichtheid te integreren. Een te hoge densiteit kan immers de kwaliteit van het geheel schaden (levenskwaliteit, kwaliteit van het uitzicht enz.).
- × De wil om een **mediawijk** te creëren impliceert de tenuitvoerlegging van een systeem dat zowel macro- als microprogramma's kan omvatten. Het specifieke karakter van dit soort programma's en hun bijbehorende beperkingen vereist een stedelijk systeem dat zowel specifiek als aanpasbaar is: het uitgetekende basisblok komt pragmatisch tegemoet aan deze beperkingen.
Het biedt aanpassingsmogelijkheden, maar er moet rekening worden gehouden met de beperkingen die voortvloeien uit een model met een verticaal gemengd karakter: het voorgestelde model moet inderdaad andere dan de oorspronkelijk beoogde functies kunnen vervullen, zonder afbreuk te doen aan de woonkwaliteit of aan de algemene levenskwaliteit binnen het project.
- × Vanuit **patrimoniaal** oogpunt verandert de herpositionering van de Reyerstoren binnen de ontwikkelingen eromheen, zoals voorgesteld in Scenario 3, de status van dit element en wordt de rol van dit element als samenstellend element voor de openbare ruimte in vraag gesteld;
- × De **fasering** van de werken is een belangrijk element in de ontwikkeling van het plan. Er zullen belangrijke stappen worden gezet voordat de site haar algehele samenhang kan vinden: verhuizing van de VRT en RTBF, sloop van de bestaande zetels, aanleg van de openbare ruimtes en het park.
In dit verband moet worden opgemerkt dat het behoud en de verbetering van de bestaande natuurlijke omgeving het mogelijk maken om vanaf het begin van het project kwalitatief hoogwaardige natuurgebieden aan te bieden: de eerste gebruikers hoeven niet jaren te wachten om de omringende vegetatie te zien groeien.
- × Het gekozen alternatief houdt een zeer groot deel van de **groenzones** in stand en optimaliseert de mogelijkheden voor de inplanting van gebouwen, zowel in de zones waar radicale ingrepen nodig zijn vanwege de fytosanitaire toestand van de flora (grote behoefte aan kap), als in de zones waar de diversiteit van de milieus in stand moet worden gehouden. In dit opzicht is dit alternatief de meest respectvolle benadering voor de kwaliteiten van de bestaande biotoop.
- × Gezien het potentieel van de site en het gebrek aan aansluiting op het gewestelijke **groene net**, maakt het project een verbinding met andere groenzones mogelijk, om zo ecologische corridors te vormen. Dit biedt kansen voor de ontwikkeling van groenzones en dus voor de versterking van de diversiteit van de fauna en flora in dit deel van Brussel en de integratie ervan in het gewestelijke groennetwerk.

07.04.03 4 - Evaluatie van RPA-varianten

Evaluatie van de verschillende spatialiseringsalternatieven – Masterplanvarianten

In deze analysefase worden het referentiealternatief (ontwikkeld als onderdeel van de Masterplanstudie) en twee mogelijke varianten geëvalueerd. Alternatief 0 wordt ook in aanmerking genomen.

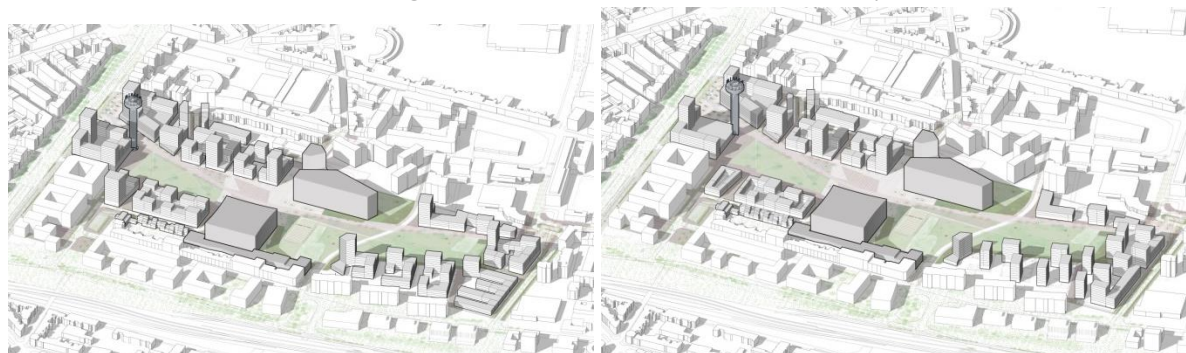
- × Scenario 0: Trendmatig
- × Scenario 1: 'Masterplan'
- × Scenario 2: 'Horizontaal gemengd karakter'
- × Scenario 3: 'Lage dichtheid'

Deze studiefase maakte een verdere beschouwing van het Masterplanscenario mogelijk, via een nieuwe iteratie in de analysefasen. De voorgestelde varianten hebben immers de vertekeningen van het Masterplan ter discussie gesteld, om het te laten evolueren tot een voorkeursscenario.



Trendmatig scenario

Scenario 1 - Masterplan



Scenario 2 - Horizontaal gemengd karakter

3 - Lage dichtheid

- × Scenario 1 gaat in op het masterplan zoals dat na de verschillende analysefasen van het MER is opgesteld en op de workshops die met de verschillende betrokken instanties zijn georganiseerd.
- × Scenario 2 wil de verdeling van de verschillende functies op de site herdefiniëren, door de voorkeur te geven aan het horizontale gemengde karakter boven het verticale gemengde karakter, zoals het geval is in het masterplanscenario.
- × Het derde alternatief is gebaseerd op de wens om de globale dichtheid op de site te verlagen. Het programma vertegenwoordigt zo een vermindering met 20% van het bouwpotentieel ten opzichte van alternatief 1, dat 380.000 m² bedraagt.

De hoofdlijnen die uit deze spatialiseringsanalyse naar voren zijn gekomen, kunnen als volgt worden samengevat:

Openbare ruimten

- × Het **percentage open ruimte** en de aanwezigheid van een grote centrale openbare ruimte vormen een belangrijke troef van dit project in vergelijking met andere referentieprojecten;
- × De sequentie van de **openbare ruimten** is duidelijk. Deze duidelijkheid en de variatie van de ruimtes zullen leiden tot een differentiatie van de gebruiksmogelijkheden op de site. Er wordt dan ook potentieel geboden voor de creatie van een levendige en kwalitatieve wijk.
- × De rol van de **openbare drempelruimten**, soms buiten de perimeter zelf, zal essentieel zijn om de overgang van de wijk naar de site te verzekeren en zal bijdragen tot de ontsluiting ervan;
- × Op aanvullende wijze bij het vorige punt moet de behandeling van de **verbindingsruimten** tussen het project en het bestaande raster leiden tot een eenvoudige (en intuïtieve) verbinding van de drempelruimten naar de site om bij te dragen aan een goede integratie van de nieuwe wijk in de bestaande omgeving;
- × Er zijn mogelijkheden om het **netwerk voor actieve vervoerswijzen** te versterken, zelfs op privéterrein. Ze bieden kansen die moeten worden aangegrepen bij een eventuele herontwikkeling rond de perimeter: ze vormen in feite een meerwaarde, zowel voor de bewoners van de site als voor de omwonenden rond de perimeter;
- × Om niet te concurreren/interfereren met de emblematische waarde van deze blokken, moet de behandeling van de blokken die de ambitie hebben om een **'rustig' stedelijk weefsel** te vormen, soberder blijven.

Programma

- × Het zeer sterke **gemengde karakter** dat door de verschillende programma's wordt voorgesteld, blijkt een succeselement om de ambitie van het Mediapark waar te maken. Het stedelijke model dat wordt ingegeven door de commerciële ambities, met name in het westelijke deel van de site, is verenigbaar met de wens om de site te integreren op het niveau van de wijk en de dynamiek in de zone te versterken. De voorstellen voor de spatialisering van dit gemengde karakter bieden voor- en nadelen, afhankelijk van het geval. Het RPA moet ervoor zorgen dat de doelstellingen worden nagestreefd, zonder in dit verband onnodige beperkingen in te houden;
- × De vier scenario's geven een ander antwoord op de grote ambities die voor de site zijn gesteld. Het is echter interessant op te merken dat door de optiek van het **verticale gemengde karakter** zo ver mogelijk door te duwen, alternatief 1 ook resulteert in een globaal beeld van een Mediapark. Het is immers het alternatief dat de meeste flexibiliteit biedt voor de integratie van mediabedrijven en tegelijkertijd een mogelijke verschuiving naar andere functies verzekert. Er moet echter rekening worden gehouden met de beperkingen die voortvloeien uit een model met een verticaal gemengd karakter: het voorgestelde model moet andere dan de oorspronkelijk beoogde functies kunnen vervullen, zonder afbreuk te doen aan de woonkwaliteit of aan de algemene levenskwaliteit binnen het project.
 - × Om te profiteren van de voordelen van alternatief 2, zonder de beperkingen ervan te ondervinden, zou het RPA moeten overwegen het **horizontale gemengde karakter** te herstellen voor grootschalige projecten die worden uitgevoerd volgens een globaal ontwerp (grote uitrustingen, vestiging van grote ondernemingen, ...).

Deze tweeledige benadering dient in het RPA te worden geïntegreerd. De wens om een mediawijk te creëren, impliceert de tenuitvoerlegging van een systeem dat zowel macro- als microprogramma's kan omvatten.

Het toegestane gemengde karakter kan dus gespecificeerd worden per zone, maar moet ook op een fijnere schaal bepaald worden, op het niveau van de blokken en de gebouwen zelf. Het gemengde karakter moet in de loop van de tijd aangepast kunnen worden, zodat de bebouwde omgeving activiteiten aanbiedt op verschillende tijdstippen van de dag, de week en het jaar. Dit maakt het mogelijk om een omgeving te creëren:

- × die gediversifieerd, veerkrachtig en levendig is;
- × waarin de ruimten niet verlaten en doods zijn op bepaalde delen van de dag;
- × die vitaliteit biedt op verschillende momenten van de dag;
- × die de nabijheid tussen wonen en werken bevordert;
- × die een verscheidenheid aan diensten biedt om tegemoet te komen aan de behoeften van de bewoners en gebruikers.
- × Tot slot moet men kunnen inspelen op de kansen die zich tijdens de ontwikkeling zullen voordoen.

Om een **harmonieus naast elkaar bestaan** van de functies te waarborgen, zal het RPA de beperkingen moeten omkaderen die verbonden zijn met het geïnduceerde gemengde karakter, teneinde de efficiëntie van de bedrijven enerzijds en de levenskwaliteit van de woonfunctie anderzijds te beschermen. Deze beperkingen hebben met name betrekking op: de oriëntering van de logistiek van de bedrijven in een overdekte omgeving, het beheer van de fysiek van het gebouw (plaats van de antennes, ventilatie enz.), de organisatie van de toegang tot de verschillende functies enz.

In dit verband moet de analyse bij de transcriptie in het RPA worden toegespitst op de manier waarop het instrument tegemoetkomt aan deze behoefte aan aanpasbaarheid. Er kunnen ook technische aanbevelingen worden geformuleerd om de goede werking van een verticaal gemengd karakter te waarborgen, met name wat betreft:

- × de isolatie-, geluids- en warmte-eisen;
- × de opsplitsing van de speciale technieken binnen het gebouw;
- × de organisatie van de gekoppelde stromen van de verschillende delen onafhankelijk van elkaar;
- × het beheer van het uitzicht, de vrijwaring van de privacy;
- × de kenmerken van de sokkels die een maximale aanpasbaarheid aan alle soorten functies mogelijk maken (voldoende balkhoogte, draagvermogen van de vloer, scheidingsmogelijkheden);
- × ...

Morfologie

- × **Morfologische aspecten:** Het bestaande atypische weefsel is een kans die we moeten aangrijpen om een sterk stedenbouwkundig statement te maken dat in overeenstemming is met de site en de ambities van het project. Historisch gezien is de morfologische structuur van het gebied altijd bijzonder geweest:
 - op de site zelf, waar de architectuur altijd monumentaal is geweest;
 - in het omringende weefsel, waar stukjes woonweefsel geïntegreerd werden in een apart verband.
 Het zou vandaag geen zin hebben om te proberen een traditioneel Brussels raster opnieuw samen te stellen, zoals in het trendmatige alternatief het geval is. Integendeel: de bestaande structuur maakt het mogelijk een samenstelling te bedenken die afwijkt van het traditionele raster.

Bij de ontwikkeling van het RPA-instrument kan de definiëringsgraad worden gedifferentieerd volgens het bloktype (definitie van bouwvolumes, dichtheid per blok, organisatie van de functiemix, materiaalkeuze enz.)

Afhankelijk van de hiërarchie van de openbare ruimten, de compositie en de relevantie van de verdichting, zijn sommige blokken **emblematischer**. Voor deze blokken is de uitschrijving van een architectuurwedstrijd in ieder geval gerechtvaardigd.

- × Enige flexibiliteit behouden met betrekking tot de integratie van de **Reyerstoren** in een omvattend bouwblok. Hoewel op dit moment nog geen besluit over deze kwestie kan worden genomen, aangezien dit afhangt van de kwaliteit van een architectuurproject dat dit voorstel zijn volle betekenis geeft, moeten de volgende aspecten toch worden benadrukt:
 - behoud van de zichtbaarheid van het object, als erfgoedelement;
 - behoud van de zichtbaarheid als symbool van het omroepkarakter, en dus van het extraverte karakter van radio en televisie (symbolisch inherent aan de Mediaparksite en zijn functie);
 - binnen de regelgevingsdocumenten niet noodzakelijk deze invoeging in een project opleggen;
 - de noodzaak om aanvullende analyses uit te voeren met betrekking tot de technische haalbaarheid van de integratie van de toren in de constructies (funderingen, stabiliteit van de toren enz.).

Mobiliteit

Het verwachte effect op de verkeerssituatie in het studiegebied is aanzienlijk: gezien de evolutie van de mobiliteit die uit de toekomstige referentiesituatie naar voren komt, zal elke extra beweging van het autoverkeer de situatie alleen maar verergeren. Het is noodzakelijk om een wijk te realiseren die lokale verplaatsingen zal genereren.

Een **globale** evolutie van de situatie in de richtingen aangegeven door het gewestelijke beleid is noodzakelijk: het mobiliteitsprobleem stelt zich op verschillende schaalniveaus, naast het projectontwerp. Om tot een optimale situatie te komen moeten (gemeentelijke en gewestelijke) publieke actoren werken aan structurele oplossingen in de hele zone.

Om zich in te passen in het gewestelijke beleid en een stadsproject te ontwerpen dat kadert in duurzame mobiliteit moet het **project** een sterke ambitie hebben. Dit vertaalt zich in voorwaarden voor de ontwikkeling van de openbare ruimte, maar ook voor het beheer van de privéruimte.

Op basis van de in dit hoofdstuk geleerde lessen en de vergelijking tussen de 4 scenario's worden de maatregelen die op deze verschillende niveaus (globaal en lokaal) moeten worden genomen, hieronder samengevat. De verschillende secties detailleren de constanten en aanbevelingen per modus.

Wegverkeer

Idealiter zou het aantal voertuigen van en naar de site in eenzelfde orde van grootte moeten worden gehouden als in de huidige situatie. De organisatie van het verkeer zou dan een reorganisatie van de verkeersstromen zijn en niet een loutere toename. De evolutie van de gedragingen is inderdaad een noodzaak om de ontwikkeling van de site mogelijk te maken in een context van reeds verzadigde mobiliteit. De functiemix in de zone ondersteunt ook een gedragsverandering.

De bevindingen en aanbevelingen met betrekking tot het wegverkeer zijn in dit stadium als volgt:

Op globaal niveau

- × Verwachte verbeteringen dankzij de herinrichtingswerkzaamheden aan de middenring (vermindering van de plaats van de auto ten voordele van andere vervoersmodi, optimalisering van de verkeersstromen, optimalisering van het kruispunt Meiser enz.). Dit biedt optimalisatiemogelijkheden voor de hele wijk, meer bepaald:
 - × Mogelijkheid van het toevoegen van stadskruispunten rond de site. Het is belangrijk om de laan te kunnen betreden op andere punten dan de twee als verzadigd aangemerkte knooppunten. Bovendien zal deze opening van de laan het verkeer in staat stellen zich

homogener te reorganiseren in het stedelijke weefsel, wat de verkeerssituatie voor de hele wijk zal verbeteren.

- × De overbelaste kruispunten van Meiser en Diamant optimaliseren dankzij een aangepaste inrichting: de plaatselijke configuratie biedt hier ruimte voor.
- × De opening van een verbinding tussen de Kolonel Bourgstraat en de ingangen van de site vanaf de E40 zou het mogelijk maken de wijk een nieuwe structuur te geven en de verkeersstromen beter te spreiden. Het is echter van belang ervoor te zorgen dat deze verdeling van de verkeersstromen harmonieus verloopt, en met name dat de nieuwe weg in de ochtendspits geen doorgangsroute is voor mensen die vanaf de E40 Brussel binnenkomen en het kruispunt Diamant in de richting van Meiser willen omzeilen.

Op de site

De interne organisatieschema's voor de mobiliteit van auto's ondersteunen de ambitie van alternatief 2: dit schema minimaliseert de aanwezigheid van auto's op de site. In een conceptueel schema wordt echter geen rekening gehouden met eventuele specifieke beperkingen in verband met de ontwikkeling van elk blok, de architectuur, de faseringsmoeilijkheden, het veiligheidsbeheer en de in- en uitritten van de parkings, de topografie enz. In de mate van het mogelijke moeten in het voorkeursscenario verschillende elementen van deze 4 schema's gecombineerd worden en moeten deze extra beperkingen geïntegreerd worden.

In alle gevallen is het volgende wenselijk:

- × de aanwezigheid van de auto op de site zelf minimaliseren, via een aangepaste inrichting: de creatie van lussystemen op de site aanmoedigen (in plaats van doodlopende wegen), het lokale karakter van de wegen behandelen door het profiel en het landschapskarakter. De behandeling van de rijwegen als gedeelde ruimte kan zeer sterk bijdragen tot deze verbetering.
- × De mogelijkheid bestuderen van een noord-zuidverbinding via de gemeenschappelijke parking om de doorstroming van voertuigen van de E40 naar de noordelijke ingang van de site via het wijknetwerk tot een minimum te beperken. In dit geval nagaan in hoeverre de verbinding met de Verlainestraat verenigbaar is met de geplande functies en de gewenste inrichting. Idealiter zou in het voorkeursscenario de kruising van de ondergrondse parkeerinfrastructuur (zoals geïllustreerd in alternatief 2) het verkeer door de Georgin/Evenepoelstraat optimaliseren, waardoor meer netwerkmogelijkheden in de hele wijk worden bevorderd.
- × Alternatieve oplossingen voor individueel autobezit doorvoeren: een groter aanbod van gedeelde voertuigen;
- × De ontwikkeling van de mobiliteitsstrategie binnen de bedrijven aanmoedigen, in het bijzonder bij de VRT en RTBF;
- × De installatie van laadpalen voor elektrische voertuigen integreren;

Aanvullend onderzoek op lokaal niveau toont het volgende aan:

- × Het kruispunt Reyers / Emile Max / Binnenweg biedt directe toegang tot de meeste parkings van de site. De concentratie van de stromen op dit kruispunt is interessant voor de bewoners/werknemers, maar moet ook een plaats vinden in de herontwikkeling van de Reyerslaan. Het aanleggen van twee uitrijstroken om de invoeging van voertuigen op de laan te verbeteren, lijkt een doorslaggevend element te zijn om de goede werking van het kruispunt te verzekeren. Deze ontwikkeling heeft een dubbel doel:
 - de invoeging van voertuigen op de Reyerslaan vergemakkelijken, op twee rijstroken, waardoor de aan dergelijke bewegingen toegewezen tijd voor groen licht wordt beperkt;
 - voertuigen plaatsen zonder de toegang tot de naburige parking te belemmeren.
 De specifieke inrichting van dit kruispunt zal aan bod komen in het kader van de aan de laan geplande herontwikkeling.

- × De rotonde Evenepoel/Verlaine: een lokale herontwikkeling lijkt noodzakelijk om een voldoende duidelijk kruispunt te creëren dat voor alle bewegingen bruikbaar is. De analyse van dit kruispunt moet het voorwerp uitmaken van een specifieke studie.
- × De afstelling van de verkeerslichtfasen biedt de mogelijkheid om de vlotte invoeging van de nieuwe stroom in het verkeer op de laan te regelen.
- × Het tweerichtingsverkeer op Evenepoel en in de Verlainestraat blijkt de optimale oplossing. Het gaat er immers om de gebruikers naar de Reyerslaan / Leuvensesteenweg verschillende routes aan te bieden om te vermijden dat er een te grote concentratie van voertuigen in slechts één verkeersrichting zou zijn. Daartoe is de organisatie van de rotonde die de doorstroming tussen de Evenepoelstraat en de Verlainestraat organiseert een noodzaak. Het is van belang te preciseren dat alle verkeersaanpassingen op Evenepoel moeten plaatsvinden in het kader van het herinrichtingsproject van de Reyerslaan.

Openbaar vervoer

Dit is een essentieel subthema van de mobiliteit; het succes van het project hangt ervan af. Het effect van alle alternatieven op de bestaande openbaarvervoerscapaciteit is zeer groot.

Op globaal niveau

Een efficiënte, structurele en aantrekkelijke openbaarvervoersdienst aanbieden. Zoals vermeld in de mobiliteitsstudie van het Parkway / E40 Project "lijkt het ontwikkelingspotentieel van het busaanbod een realistische oplossing om aan de stijgende vraag te voldoen, in afwachting van meer structurerende oplossingen zoals metro of GEN. De specifieke netwerkontwikkelingen kunnen alleen in samenwerking met de exploitanten worden ontwikkeld als de stedelijke ontwikkelingen concreter zijn. Zij zullen ook moeten worden geïntegreerd in een algemeen ontwikkelingsplan om verbindingscapaciteiten te bieden stroomopwaarts en stroomafwaarts van geoptimaliseerde of nieuw gecreëerde lijnen. "

- × Gezien de noodzaak om op de site een efficiënt openbaarvervoersaanbod te ontwikkelen, moet **stroomopwaarts en stroomafwaarts** in het **netwerk** worden ingegrepen om de vlotheid te verbeteren van de lijnen die de wijk aandoen. Rekening houden met ontwikkelingen om het busverkeer vlotter te laten verlopen (zoals de aanleg van eigen beddingen in en om de zone);
Een **diagnose** maken van het netwerk op grotere schaal: er moet nauwkeurig worden vastgesteld waar de bussen geblokkeerd worden, zodat stroomopwaarts en stroomafwaarts kan worden opgetreden om de doorstroming van de lijnen en de prestaties van de dienst te garanderen. Kruising met de gegevens van Brussel-Mobiliteit in dit verband (Avanti-project)
- × Ook de mogelijke uitbreiding langs de E40 of de Leuvensesteenweg van tramlijn 94 vanaf Marcel Thiry zou bestudeerd moeten worden;
- × Wat de 'Metro/Tram'-infrastructuurprojecten in deze zone betreft, voorziet het meerjareninvesteringsplan niet in een specifieke ontwikkeling tegen 2025. Gezien de geplande stedelijke ontwikkelingen/verdichting langs de middenring is het niettemin van belang doeltreffende antwoorden voor te stellen en van het metroproject van de middenring een van de prioriteiten van het toekomstige GPDO te maken met, tegelijkertijd, onderhoud/aanpassing/creatie van de stations 'Diamant/Meiser'. Dit voorstel zal verder ten oosten van de site worden aangevuld met de uitbreiding van de T94 van Roodebeek naar Evere.
- × Het project voor een expresbusverbinding van De Lijn tussen het Noordstation (of het station Schuman) en Leuven wordt momenteel bestudeerd door de provincie Vlaams-Brabant, in het kader van het project 'Regionet Leuven'. De bestudeerde routes lopen via de Leuvensesteenweg of via de E40. Ze zouden ook via het Mediapark kunnen lopen.

- × De **herkomst/bestemming van** de huidige lijnen aanpassen aan de behoeften van de toekomstige gebruikers van de wijk. Bij de aanleg van een nieuwe openbaarvervoerlijn is het van essentieel belang dat deze nieuwe lijn, gezien de grootstedelijke rol van het Mediapark op nationale en internationale schaal, rechtstreeks wordt aangesloten op de internationale multimodale vervoersknooppunten (hoofdstations en luchthaven) en op het metronetwerk;
- × **Structurele ingrepen** in het openbaarvervoersaanbod zijn noodzakelijk: dit komt overeen met de integratie van een bijkomende volledige buslijn of de verdubbeling van de frequentie op een bestaande lijn. Het ontwikkelingspotentieel van het **busaanbod** lijkt een oplossing op korte en middellange termijn, in afwachting van meer structurerende oplossingen zoals tram, metro of GEN.
- × Afhankelijk van de stedenbouwkundige ontwikkelingen zorgen voor een versterking van de capaciteit van de lijnen. Volgens de mobiliteitsstudie van het project Parkway / E40 zou de materiële behoefte zich vertalen in:
 - Nog eens 3 enkele bussen en 19 gelede bussen per uur dienstversterking, wetende dat een periode van twee uur per piek noodzakelijk blijkt.
 - Een extra behoefte aan 6 enkele en 38 gelede bussen wordt derhalve geraamd voor de twee uur (ervan uitgaande dat de exploitatie van de lijnen geen volledige heen-en-weerit mogelijk maakt in één uur).
 - Een alternatief scenario, waarbij het gebruik van gelede bussen wordt beperkt, laat de behoefte zien aan 48 enkele en 16 gelede bussen om twee uur versterking te bieden.
- × Naarmate de stedenbouwkundige ontwikkeling van de Mediaparksite vordert, moet men het busvervoer rond en in het hart van de site **geleidelijk opdrijven**. Deze verplaatsingswijze is flexibeler en maakt het mogelijk om geleidelijk in te spelen op de behoefte/vraag.
- × Versterking van de **tramservice** op de middenring. Tussen 2019 en 2022 zal de homogenisering van het rollend materieel in T4000 op de lijnen die de middenring bedienen (lijnen 7 en 25), bijdragen tot een lichte capaciteitsverhoging. Deze capaciteitsverhoging zal mogelijk worden gemaakt door de ontvangst van nieuwe trams vanaf 2019 en, in grotere mate, door de recuperatie van de T4000's van de noord-zuidas op het moment dat deze zal worden gebruikt als metro (ten vroegste tegen 2022).
- × De **wegeninfrastructuur** moet worden aangepast en een ongehinderde vooruitgang van de buslijnen mogelijk maken, zodat dit sterk presterende producten met werkelijk aantrekkelijke reistijden worden. Deze doelstelling is des te belangrijker omdat deze lijnen aansluiting bieden met de Europese wijk (of Luxemburg of Schuman) via assen die zich, zoals de Roodebeeklaan, stedenbouwkundig lenen voor de aanleg van gereserveerde busstroken.
- × De toegang en de overzichtelijkheid van de knooppunten Meiser en Diamant verbeteren;
- × Het potentieel van Meiser in termen van **spoorvervoer** niet verwaarlozen. Er worden perspectieven geboden voor een betere verbinding tussen de site en het station via de Smaragdlaan, dankzij de aanleg van een nieuwe toegang tot de perrons (via de Skoda-site), die een aanvulling zou vormen op de huidige toegang aan de Leuvensesteenweg en de Rogierlaan;
- × Zelfbedieningsfietsdiensten en gedeelde taxi's integreren: ervoor zorgen dat bewoners op loopafstand van hun woning beschikken over een aanbod van gedeelde auto's en fietsen en veilige parkeerplaatsen. Dit is een eerste vereiste voor het terugdringen van het autobezit;
- × de ontwikkeling analyseren van een extra dienstenaanbod voor het vervoer van leerlingen (van het basisonderwijs), aangepast aan de vraag van de scholen;
- × zorgen voor een goede integratie tussen de taxidiensten en het openbaar vervoer;

Op de site

De ambities voor het project vragen om een kwaliteitsvolle dienstverlening, maar in de huidige situatie is de dienstverlening op de site ontoereikend. Hoewel de dienstverlening op papier aanzienlijk is, blijkt ze niet te volstaan voor de omvang van de site:

- × De bestaande buslijnen (12, 21, 80 en lijnen van De Lijn) blijven aan de rand van de site: de doorgang van een buslijn op de site toelaten (volgens alternatieven 1, 2 en 3). De aanwezigheid van een grote vervoerslijn en de inplanting van haltes binnen de site zullen nodig zijn om een geloofwaardig alternatief voor het autoverkeer te bieden. Studies bewijzen deze noodzaak, zelfs in het geval van het minst dichte alternatief.
- × De twee tramhaltes Diamant en Meiser en het station Meiser liggen decentraal ten opzichte van de site: de duidelijkheid en bruikbaarheid van de routes tussen de site en de bestaande haltes van het openbaar vervoer verbeteren;
- × Op de site, van en naar Diamant, moeten de inrichtingen om de site te betreden en te verlaten worden aangepast aan de doorgang van de bussen en hun draaicirkel ... Om deze moeilijkheid te verminderen in een context waarin het tracé van de wegen hetzelfde moet blijven, is het van essentieel belang om busstroken aan te leggen vóór kruispunten met verkeerslichten (die dan op afstand kunnen worden bediend ten behoeve van de bus).
- × In het algemeen de voorkeur geven aan rechte routes voor de doorgang van de buslijnen;
- × Bekijken in hoeverre de doorgang van de bus vanaf Diamant of vanaf het aan te leggen nieuwe kruispunt ter hoogte van Emile Max overwogen kan worden. Zo is er een gereserveerde strook voor het openbaar vervoer die het Mediapark doorkruist in ZW/NO-richting, en we schatten dat een lijn zoals de NEW 21 (busmasterplan / uitvoering: vanaf 2019) deze beter zou kunnen bedienen (er moeten minstens 2 haltezones worden gecreëerd).
- × Bestuderen van de mogelijkheid van een strook voor het openbaar vervoer in het hart van de site in NW/ZO-richting, waardoor de hub Meiser bereikbaar is. Meiser is voorbestemd om een sterke intermodale hub te worden voor Metro/Tram/Bus (Metro: lijn van de middenring. Tram: 25-62. Bus: 63 NEW, die in een rechte lijn naar Madou zal lopen via de Leuvensesteenweg (waar we samen met het BHG - BM busstrookprojecten ontwikkelen)).

Actieve modi

Het geschatte aandeel van de actieve modus is significant voor de vier bestudeerde alternatieven. Gezien het belang van het project in de loop van de tijd zijn actieve vervoerswijzen ongetwijfeld het meest geloofwaardige middel om aan de mobiliteitsvraag te voldoen, wat ook ten goede zal komen aan het openbaar vervoer.

De RTBF/VRT-site is groot (het equivalent van 28 voetbalvelden, 7 in de lengte en 4 in de breedte) en heeft een voor voetgangers en fietsers beperkte topografie. Het toekomstige project zal deze schaafeffecten moeten integreren en elimineren.

Op globaal niveau

- × De wijk een nieuwe structuur geven door comfortabele routes te creëren met gegarandeerde universele toegankelijkheid voor actieve vervoerswijzen die potentiële conflicten met andere vervoerswijzen tot een minimum beperken en geoptimaliseerde verbindingen met bestaande en geplande knooppunten voor openbaar vervoer;
- × De herkwalificatie van de Middenring moet de oversteek van de laan vergemakkelijken;

Op de site

Het voorkeursscenario moet de actieve vervoerswijzen positioneren als reële oplossingen voor de dagelijkse mobiliteit in het kader van de ontwikkeling van een groot mediapark. Ze zijn immers de uitdrukking van een stad die het lokale functioneren bevordert. De kwaliteit van de routes kan dus van invloed zijn op de modale verdeling van de gebruikers.

- × Delen en kruisingen tussen voetgangers en fietsers organiseren: Voor het beheer van mogelijke conflicten tussen fietsers en voetgangers binnen het park moet in passende voorzieningen worden voorzien. Zeker als de doorgangen smal zijn. In dit geval zijn bepaalde maatregelen aan te bevelen, zoals: een differentiatie van de wegdektypes, de realisatie van een lichte helling op het fietsgedeelte, de ontwikkeling van het voetgangersgedeelte aan de buitenzijde ... Dit zal bestudeerd moeten worden in het project voor de ontwikkeling van de openbare ruimte.
- × Zorgen voor geschikte faciliteiten voor het rollend materieel in de privéruimte: stallingen die aangepast gepositioneerd, uitgerust en bemeten zijn;
- × Voorzien in geschikte faciliteiten voor het rollend materieel in de openbare ruimte: comfortabele bestrating, ruimte bestemd voor rollende actieve vervoerswijzen, in knel- of conflictzones, parkeerplaatsen in de openbare ruimte;
- × Verblijfplaatsen integreren in de openbare ruimte: aangepast stadsmeubilair (banken, wachthokjes, vuilnisbakken, ...)
- × In de mate van het mogelijke beschutte routes aanleggen op drukbezochte plaatsen (luifels op de begane grond, overdekte doorgangen, ...)
- × Overwegen om voldoende brede voetpaden in te bouwen in de buurt van bushaltes om te zorgen voor een comfortabele doorstroming van de grote aantallen voetgangers die het openbaar vervoer gebruiken tijdens de spitsuren (dit geldt op en rond de site).
- × Door het park verbindingen tussen wijken (oost-west en noord-zuid) aanleggen, gescheiden van het autoverkeer. De infrastructuur van de actieve vervoerswijzen moet kwalitatieve oplossingen bieden voor kruisingen tussen fietspaden, voetpaden, binnenstraatjes voor voertuigen en de nieuwe verbinding van het openbaar vervoer.
- × De bestudeerde alternatieven vallen binnen deze richtlijnen. We benadrukken evenwel de optimalisatie die in deze zin werd gerealiseerd door alternatief 2 met minimalisering van de aanwezigheid van auto's, waarin een groter deel van de site vrij wordt gemaakt van gemotoriseerde voertuigen. Het trendmatige alternatief blijkt het minst ambitieuze gezien het feit dat er grotere conflicten met het autoverkeer ontstaan. Dit is enerzijds toe te schrijven aan het aantal kruisingen met wegen voor autoverkeer (voornamelijk aan de westelijke zijde) en anderzijds aan de 'klassieke' organisatie van het verkeer van de actieve modi gecombineerd met het autoverkeer in het oostelijke deel van de site.
- × Wat de mogelijke conflicten met een nieuwe buslijn betreft, moet de busdoorgang vlot gecombineerd kunnen worden met de actieve vervoersmodi en moeten de faciliteiten goede zichtbaarheidsomstandigheden bieden. De bushaltezone komt overeen met het belangrijkste oversteekgebied voor voetgangers en fietsers op de oost-westas.

Parkeren

Op de site

De parkeerbehoeften vereisen een proactief beleid. Het volgende is nodig:

- × Het aantal zogenaamde parkeerplaatsen 'op bestemming' in vergelijking met de huidige normen in het BHG (d.w.z. parkeerplaatsen van winkels, bedrijven enz.) tot een minimum beperken en een voldoende aantal plaatsen voor bewoners ter beschikking stellen om de behoeften van de bewoners niet te verleggen naar de naburige straten;
- × Innovatieve oplossingen vinden voor het gedeelde gebruik van parkings en het optimaliseren van de parkeerplaatsen in de wijk. Het gedeelde gebruik van parkeerplaatsen aanmoedigen (aangepaste parkings om dit mogelijk te maken);
- × Het gedeelde gebruik van voertuigen aanmoedigen: carsharingstations voorzien in parkings en plaatsen voorzien voor bewoners die bijvoorbeeld een voertuig met elkaar delen.
- × Zorgen voor toegang voor leveringen en professionele voertuigen in de parkings;
- × Vanaf de bouw van de woningen plaatsen voor gedeelde voertuigen voorzien;

- × Gezien de relatief slechte bereikbaarheid met het openbaar vervoer, rekening houden met het potentieel voor specifieke parkeerplaatsen (specifiek of gedeeld) voor commerciële activiteiten, afhankelijk van de tijdsduur op de site;
- × De mogelijkheden bekijken om de bezoekersparking (residentieel en commercieel) te integreren in de woongebouwen om parkeren op straat te mijden.

In termen van fasering

- × De problemen in verband met de mobiliteit en de toegang bestuderen, en meer in het bijzonder de hulpdiensten tijdens de overgangsfasen (die soms verscheidene jaren kunnen duren);
- × Nagaan in welke mate de wegwerkzaamheden (van/naar/binnen de site) kunnen voorafgaan aan de installatie van de RTBF/VRT, ook rekening houdend met de actieve modi;
- × De bouwfase van het project zal gepaard gaan met een evolutie van het gebruik van de ruimtes, met name voor het parkeren. De mobiliteitsbehoeften (verplaatsingen van vrachtwagens en werfvoertuigen) en de toegang tot de parkeerplaatsen moeten samen worden beschouwd;
- × Naast specifieke tijdelijke inrichtingen om de toegang tot het parkeerterrein te garanderen, zijn voorafgaande communicatie en nauwkeurige routemarkeringen noodzakelijk om de goede werking van het verkeer op de site te garanderen.

Deze aanpassingen illustreren het feit dat het RPA-instrument in plaats van een ultranauwkeurige samenstelling te definiëren, samenstellingsprincipes zal moeten definiëren die in overeenstemming zijn met de ambities van de wijk.

De architecturale projecten zullen het mogelijk maken om de aangereikte concrete antwoorden te detailleren.

Kernpunten van de analyse

Uit **een vergelijking van de vier** scenario's blijkt dat een verstedelijking die de milieueffecten tot een minimum zou beperken en de mogelijkheden van het project zou optimaliseren, overwogen moet worden volgens de scenario's 1 en 2. Voor de opstelling van een voorkeursscenario zijn op bepaalde punten verbeteringen mogelijk, met name allereerst:

- × De optimalisatie van bepaalde **morfologische aspecten** om de configuratie van bepaalde blokken te verbeteren, de geïdentificeerde risico's in termen van nagalm van de geluidsgolven te beperken, de blootstelling aan licht en het uitzicht te optimaliseren, de risico's van het creëren van aerodynamische effecten te beperken;
- × De verdeling van de **functies en het beheer van het gemengde karakter** om maximale flexibiliteit te garanderen;
- × De organisatie van het **mobiliteitsschema** op de site;

Er dient ook opgemerkt te worden dat in alle gevallen de **optimalisatie van de mobiliteitsstrategie** gepaard moet gaan met de ontwikkeling van de site.

07.05. VOORKEURSSCENARIO

Het voorkeursscenario is opgesteld op basis van de spatialiseringsalternatieven, volgens de aanbevelingen van de voorgaande studiefasen. Het bevat de lessen die werden geleerd uit de voorstudies die op de site werden uitgevoerd en wat deze opleverden in termen van kansen enerzijds en in termen van de faseringsverplichtingen anderzijds. ⁴ Er worden aanbevelingen geformuleerd voor de aspecten waarmee in de toekomst rekening moet worden gehouden.

07.05.01 Programma

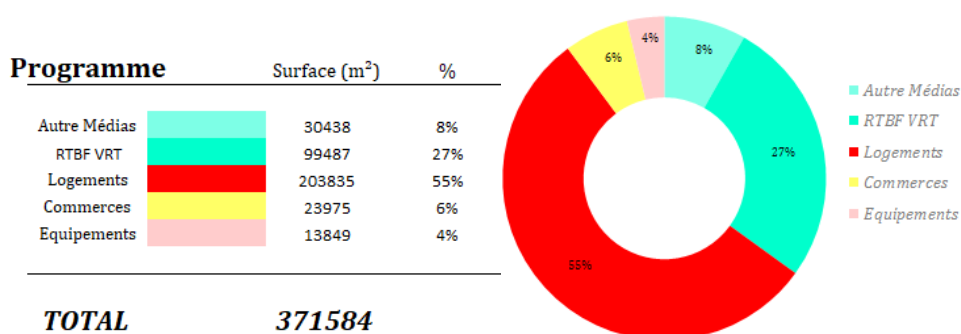
Het **programma** dat in het voorkeursscenario wordt uitgevoerd, kan als volgt worden samengevat:

- × Het maakt de creatie mogelijk van een **stadspark**: openbare ruimte die stedelijke continuïteit en diversiteit van sequenties combineert om het potentieel van de site te benutten, in antwoord op de behoeften aan groenzones die in dit deel van Brussel werden geïdentificeerd.
- × Het houdt rekening met de nauwkeurige positionering van de **hoofdzetels van de VRT en RTBF**, op basis van reeds bestaande perceelfiches die het voorwerp hebben uitgemaakt van specifiek onderzoek om rekening te houden met de zware faseringsbeperkingen voor de overdracht van de huidige site naar de toekomstige nieuwe zetels, de vereiste aansluiting met de Reyerslaan en de ligging van het Ereperk der Gefusilleerden.
- × Het omvat de aanwezigheid van **~5.000 mediamedewerkers** (van wie 1.300 voor de RTBF en 2.400 voor de VRT);
- × Het maakt de integratie van **nieuwe media-activiteiten (~30.500 m²) mogelijk** en bevestigt zo de ambitie voor een project van een mediastad, gezien de huidige bezetting van de site door de hoofdzetels van radio en televisie en de noodzaak om zich aan te passen aan de ontwikkelingen in deze sector. De ambitie voor deze tewerkstellingssector wordt op de schaal van het Gewest gebracht;
- × Het voorziet de realisatie van **~1.900 nieuwe woningen** (wat beduidend lager is dan de eerste ambities voor de zone);
- × het integreert een ontwikkelingspotentieel voor **~24.000 m² nieuwe handelszaken** (waaronder een bioscoop- en horecaprogramma). Door de configuratie van de plaatsen bevestigt het de wil om een typologie van buurtwinkels aan te moedigen voor de creatie van een nieuwe stadswijk: dit om het gewenste wijkkarakter te respecteren, rekening houdend met de sterke beperkingen die geïdentificeerd werden met betrekking tot de mobiliteit;
- × het heeft tot doel te voldoen aan de behoeften aan openbare uitrusting die voortvloeien uit het project, binnen de site, met de realisatie van **~14.000 m² openbare voorzieningen** (met inbegrip van 2 crèches en 2 basisscholen).

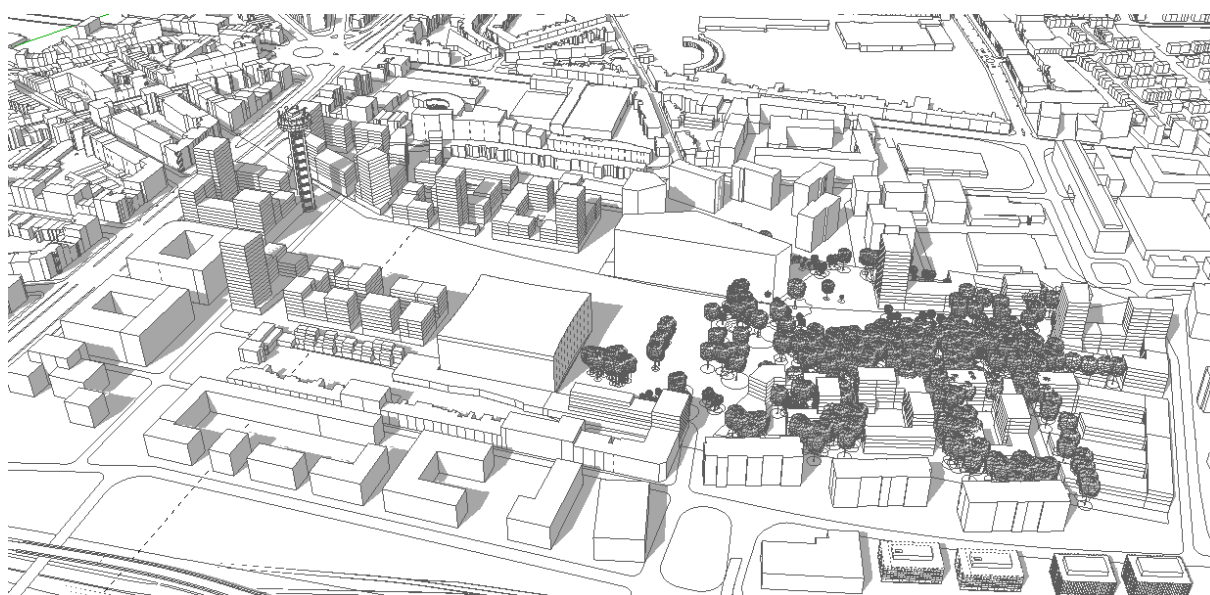
De cijfers met betrekking tot dit scenario worden gedetailleerd in onderstaande tabel.

⁴ Onder deze studies citeren we in het bijzonder:

- × BUUR-STRATEC (2009) - Opstelling van het masterplan voor de hefboomzone nr. 12 RTBF - VRT SAMENVATTENDE NOTA
- × ATO Projectfiche (2011), OVERIGE PROJECTEN / MASTERPLAN - GP1 - RT/BA/01/OP
- × BUUR (2013) - Studie voor stedenbouwkundige definitie en programmering
- × DRC (Du Riveau Consulting) (2014), Mediaparkproject - Studie inzake potentieel en commerciële programmering
- × Fase 1, 2 en 3 van dit Milieueffectrapport



De resulterende spatialisering wordt in onderstaand diagram geïllustreerd.



Luchtfoto van de spatialisering volgens het voorkeursscenario

07.05.02 Richtlijnen

Een van de belangrijkste aanpassingen van het voorkeursscenario is de ontwikkeling van **interessante oplossingen** voor de volgende aspecten:

- × Dichtheid neemt af ten opzichte van scenario 1 (masterplan);
- × Aanpassingen van het programma om het aantal woningen tot het minimum te beperken;
- × Optimalisatie van de morfologie;
- × Aanpassingen aan het beheer van het gemengde karakter, met een verdeling van verticaal en horizontaal gemengd karakter;

Het respecteert de **grote lijnen** die het belang van de voorgestelde verstedelijking vormen, namelijk in het bijzonder:

- × Er wordt rekening gehouden met de ambitie van het Mediapark, met een grote flexibiliteit in de aangeboden typologieën;
- × Aanleg van een grootschalige openbare ruimte met een grote component van beplantingen;

- × Prioritering van de openbare ruimte, om aangenaam wonen in de buurt mogelijk te maken: de programmering van het gebruik in deze ruimtes wordt ingegeven door de ontwikkeling en schikking van de omliggende functies (evenementenruimten, doorgangsruimten, leefruimten, wandelruimten, rustzones, ...);
- × Op afstand houden van het autoverkeer en integratie van de actieve modi;
- × Doorrit van een buslijn ten dienste van de site;
- × Gemengd karakter van de aangeboden huisvestingstypes;
- × Integratie van de behoeften aan uitrusting als gevolg van de aanwezigheid van nieuwe bewoners (crèche, school);
- × De integratie van de erfgoedelementen in de algemene logica.

De aspecten die nog steeds **grote beperkingen** inhouden, houden voornamelijk verband met het probleem van het extra autoverkeer in een reeds verzadigde zone. De noodzakelijke en geplande vooruitgang in de zone duidt erop dat de situatie in dit opzicht zal veranderen. Om een optimale werking van de wijk te garanderen, blijft het van essentieel belang een proactief beleid te voeren dat gericht is op het stimuleren van een verschuiving naar andere vervoerswijzen.

07.06. CONCLUSIE: HET RPA

Het RPA geeft de strategische en regelgevende intenties van het voorkeursscenario weer. Het werd geanalyseerd om de positieve en negatieve effecten naar voren te brengen, maar ook om te bekijken hoe de omzetting van het project in het RPA de intenties van het voorkeursscenario vertaalt.

In de analyse komt zowel het regelgevingsluik als het strategische luik aan bod. Daarnaast worden ook transversale thematische kwesties behandeld.

Enkele specifieke punten die naar voren komen in de analyse van het voorkeursscenario zijn zorgvuldig geanalyseerd om te bekijken hoe de omzetting van het project in het RPA deze bedoelingen vertaalt in het regelgevende en strategische luik:

- × de formulering van de toegestane morfologie en de manoeuvreerruimte die daarvoor bestaat;
- × hoe het verwachte gemengde karakter en de verwachte flexibiliteit tot uitdrukking komen;
- × de garanties die worden geboden voor de realisatie van de centrale openbare ruimte;
- × de integratie van de mobiliteitskwesties;
- × de vastgelegde regels voor de maximalisering van de biotoop op de site (publieke en private ruimte);
- × de relatie tot en het onderhoud van de erfgoedelementen op de site.

Tot slot merken we op dat enkele aandachtspunten die uit de analyse naar voren zijn gekomen, geleid hebben tot **aanbevelingen** (met name met betrekking tot de kenmerken van de gebouwen en verbeteringen aan de openbare ruimtes). Deze zullen hun plaats moeten vinden in de omzetting van het voorkeursscenario in het RPA.

07.06.01 Diverse aanvullende luiken

Wat de **regelgeving** betreft, is er een document nodig dat de hiërarchie van de normen respecteert en voldoende duidelijk is geformuleerd om een gelijke behandeling te garanderen voor de toekomstige gebruikers.

De analyse van het MER is echter geen juridische analyse, maar een beoordeling van de relevantie van de vastgestelde regels. Het doel is na te gaan of de bindende voorschriften de intenties van het project weerspiegelen en de in de verschillende onderzoeksgebieden nagestreefde doelstellingen daadwerkelijk integreren.

De analyse volgt de logica van het document door achtereenvolgens te kijken naar:

- × De algemene voorschriften;
- × De aanvullende voorschriften;
- × De bijzondere voorschriften;
- × De grafische voorschriften.

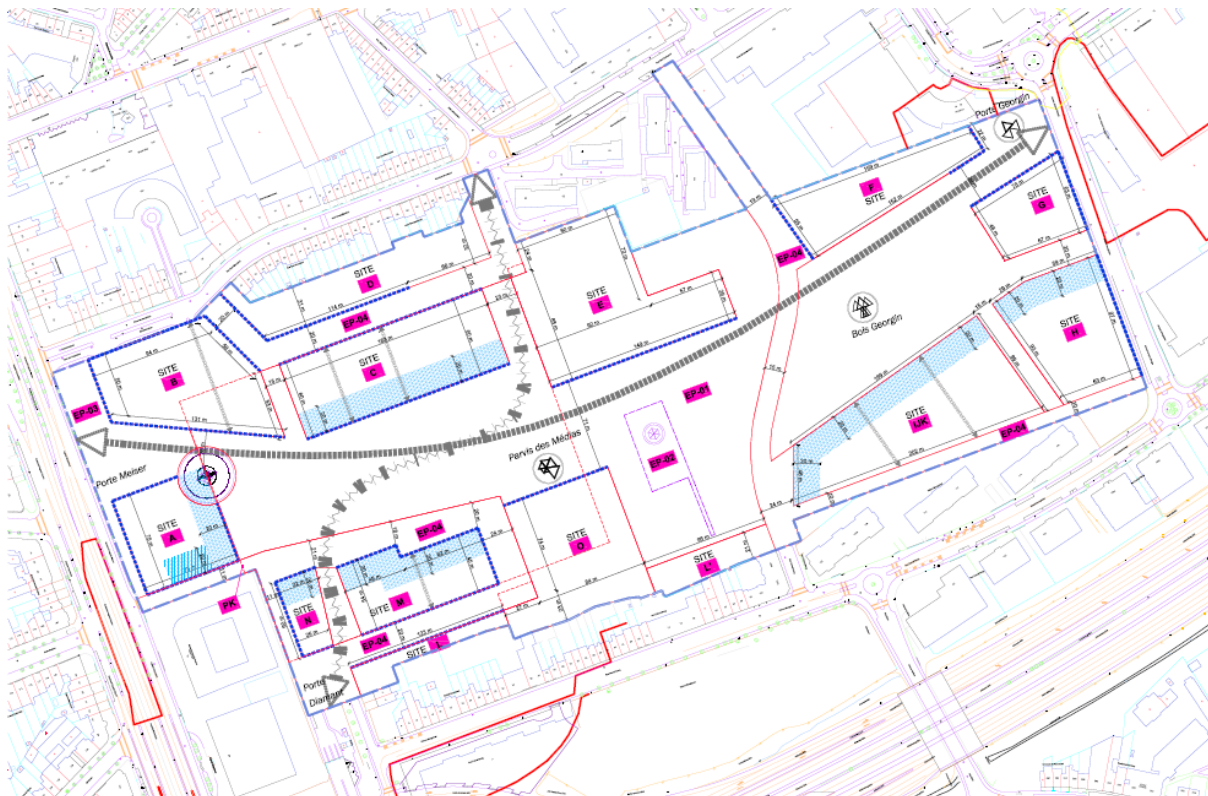
Wat het **strategische luik** betreft, evalueert de analyse de omzetting van het project in het RPA, evenals de manier waarop het een gunstig kader definieert voor de realisatie van het voorkeursscenario.

Het MER volgt de logica van het strategische luik van het RPA door achtereenvolgens te kijken naar:

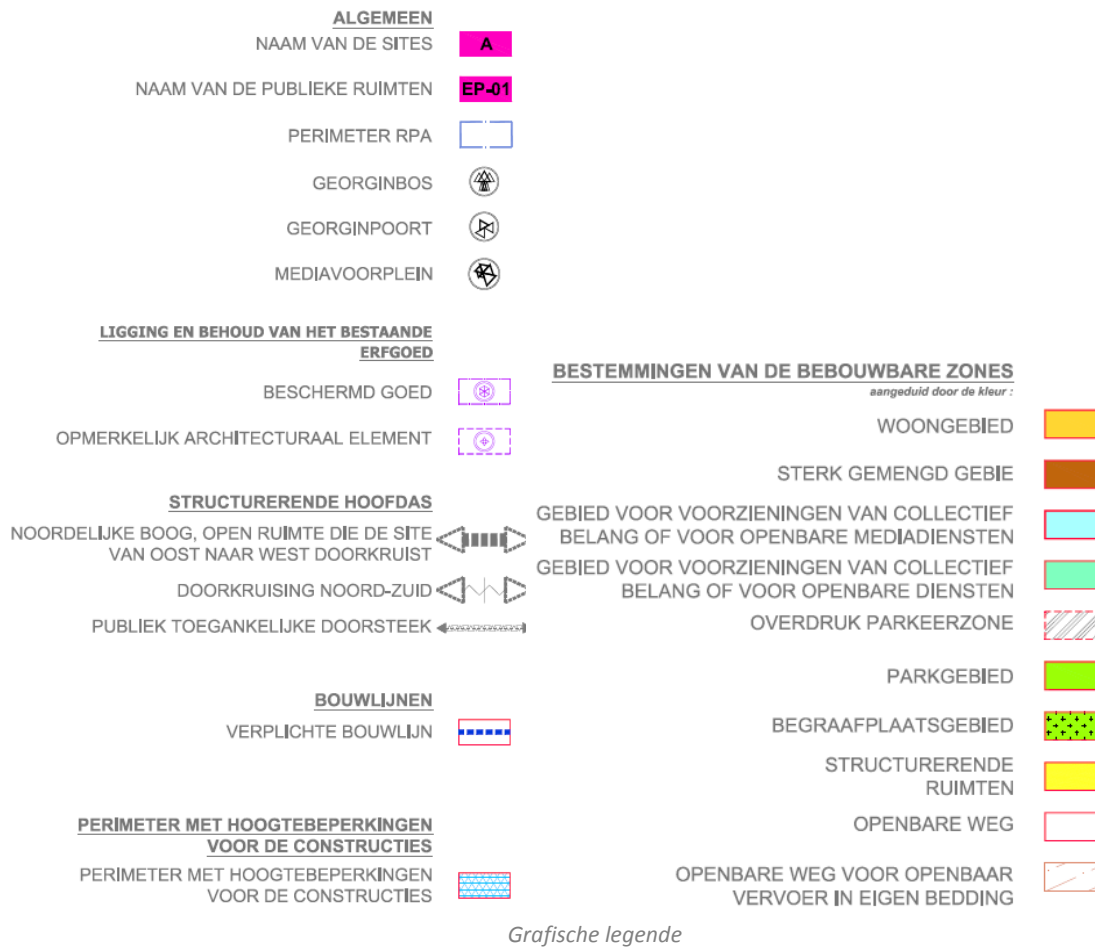
- × Het strategische luik;
- × De atlas van de sectoren.

Tot slot hebben de **transversale kwesties** die in een derde fase aan bod komen, betrekking op inhoudelijke kwesties, die transversaal zijn voor de verschillende luiken van de RPA. Ze hebben betrekking op sleutelkwesties zoals het bereiken van een functiemix, inzicht in de mobiliteits- en parkeerproblemen enz. Deze transversale

benadering maakte het mogelijk om na te gaan hoe deze thema's kaderen in de principes verdedigd door het voorkeurscenario.



Grafische voorschriften



07.06.02 Wat de analyse leert

Uit de analyse van het RPA blijkt dat de filosofie die voor de verstedelijking van het gebied wordt nagestreefd, in de filosofie van het document tot uiting komt.

- × Het **strategische luik** biedt een zeer uitgebreid inzicht in het project, met enorm veel details die wijzen op het sterke denkwerk dat werd verricht en de zeer gedetailleerde mate van voltooiing voor deze projectschaal.
- × De **sectoratlas** biedt een geïntegreerd inzicht dat uiterst zinvol zal zijn voor de toekomstige gebruikers van het document, die zich op een bepaalde zone zullen concentreren.
- × De voorschriften van het **regelgevingsluik** van het RPA vertalen de grote lijnen van het voorkeursscenario voor de verschillende geanalyseerde thema's (stedelijke morfologie en dichtheid, gemengde functies, mobiliteitsstrategie, gebruik en hiërarchie van de openbare ruimten, behoud van de biodiversiteit enz.).

De feedback tussen RPA en MER heeft het mogelijk gemaakt een aantal inhoudelijke en formele kwesties te onderzoeken die als leidraad kunnen dienen bij de afronding van het document, met name wat de regelgevingsaspecten betreft, die een gerichte aanpak vereisen om de ongewenste effecten te identificeren waartoe een verkeerde interpretatie van de geformuleerde regel zou kunnen leiden.

Onderstaande tabel geeft per thema een overzicht van de positionering van het RPA voor de kernpunten van het onderzoek.

Opgenomen in het RPA

4.1 Hoofdstuk Stedenbouw

Regelgevende verenigbaarheid

- x Geen regelgevende onverenigbaarheid

Dichtheid

- x Spreiding van de dichtheid over de volledige site in samenhang met de diverse beoogde typologieën en sferen in alle onderdelen van de site.

Vermenging

- x De functionele mix komt aan bod in het regelgevende luik. De activering van de benedenverdiepingen en hun typologie staan garant voor de totstandkoming van deze mix op lange termijn: geen belemmering van nieuwe vormen van wonen, werken, delen van ruimten enz.
- x De trend om risico's, kosten en mogelijke krachten te bundelen onder de verschillende activiteiten kan plaatsvinden in het kader van het RPA.

Samenstelling

- x De samenstelling weergegeven in het RPA wordt gedetailleerd omschreven en gemotiveerd, en resulteert uit de lessen getrokken uit de verschillende studiefasen.
- x De RPA-tool waakt over de omschrijving van de samenstellingsprincipes die moeten stroken met de wijkambities. De architectuurprojecten moeten de concrete, aangereikte antwoorden kunnen aanscherpen.
- x De doorgevoerde inrichting kan zorgen voor een aansluiting op de omliggende buurten.
- x De inrichting en de uitgewerkte principes maken complexe ontwikkelingen die het buurtleven integreren mogelijk.

Landschapsintegratie

- x Het RPA reserveert een groot aandeel voor landschapsaspecten, in het bijzonder door middel van een centrale openbare ruimte en de uitwerking van verschillende soorten openbare ruimten.

Erfgoed

- x Het Plan is gericht op het behoud van het bestaande erfgoed en de implementatie ervan in een logisch geheel.

4.2 Sociaaleconomisch hoofdstuk

Ambities

- x Het RPA schept de mogelijkheid om op velerlei manieren tegemoet te komen aan de ambities van de mediapool: mogelijkheden tot inplanting van specifieke ondernemingen, vermenging, uitstraling, zichtbaarheid, levenskwaliteit ...

Bevolking

- x De diversiteit van de voorziene mogelijkheden staat garant voor een diversiteit qua toekomstige gebruikers van de site.

Wijkrapport

- x Het RPA biedt kansen voor de toekomstige gebruikers, maar evenzeer voor een nieuwe, ruimere (buiten de site) en kwaliteitsvollere configuratie van de wijk. Deze moet samenhangen met de gewenste vooruitgang in het volledige gebied.

Spreiding van het programma

- x De spreiding van het programma op de site gebeurt in samenhang met de grondbeginselen van het project. Deze opdeling bevat evenwel een stuk flexibiliteit zodat de toekomstige projecten tot stand kunnen komen binnen het RPA, in samenhang met de overkoepelende logica.

4.3 Hoofdstuk Mobiliteit

De algemene mobiliteitscontext moet afrekenen met een heikele situatie: er zijn op globaal niveau maatregelen noodzakelijk (ondertussen in uitwerking) om deze situatie te verhelpen zoals vernieuwing van de lanen, metroaanleg, intensivering van het openbaar vervoer, voorzieningen die zorgen voor een efficiëntere modal split ...

Bijkomende verplaatsingen

- x Het project zet fors in op een inpassing in het regionale beleid en het ontwerpen van een stadsproject dat inspeelt op duurzame mobiliteit. Deze vertaalt zich in aanlegvoorwaarden in de openbare ruimte, maar eveneens in beheermaatregelen van de privéruimte.
- x Het RPA voert uit wat binnen zijn bevoegdheid haalbaar is om aan te sturen op resultaatgerichte mobiliteitsingrepen.
- x Wegennet dat gericht is op een intensivering van het openbaarvervoeraanbod en een beter bedieningsgebied.

Organisatie van de mobiliteit

- x Wagens en parkeerruimten op afstand houden;
- x Actieve vervoersmodaliteiten en herstel van de mazen van de wijk vooropstellen;
- x Implementatie van een noord-zuidverbinding via de ondergrondse parking;
- x Optimalisering van de intermodaliteitsmogelijkheden in het gebied.

Organisatie van de parkeervoorzieningen

- x Uitwijkmogelijkheden voor parkeervoorzieningen voor motorvoertuigen;
- x Configuratie van de plaatsen die de uitwisseling van parkeergelegenheid stimuleren;
- x Aanleg van comfortabele parkeervoorzieningen voor niet-gemotoriseerde voertuigen in en buiten de openbare ruimte.

Mobiliteitsimpact

- x Impact van motorvoertuigen: de ingrepen moeten gebeuren in overeenstemming met een globale evolutie van de mobiliteitstrends om de reeds bestaande gevolgen van het autogebruik in te perken.
- x Impact van niet-gemotoriseerde voertuigen: vernieuwing van het wijknetwerk, comfortabele paden, uitbouw van de infrastructuur;
- x Impact van het openbaar vervoer: uitbreiding van de vraag en bijgevolg van het aanbod.

4.4 Hoofdstuk Akoestiek

Bronnen afkomstig van het verkeer

x Beschreven bronnen, op te nemen in de inrichtingslogica

Bronnen afkomstig van activiteiten

x Beschreven bronnen, op te nemen in de inrichtingslogica

Verspreiding en weerkaatsing

x Noodzakelijke aanpassingen om dit risico te beperken werden opgenomen in het RPA. Geen groot risico.

4.5 Hoofdstuk Mens

Objectieve veiligheid

x Bij de configuratie van de ruimten werd hiermee rekening gehouden; de latere aanlegplannen moeten hiermee overeenstemmen.

Subjectieve veiligheid

x Bij de configuratie van de ruimten werd rekening gehouden met het feit dat de aanleg in dit opzicht bepalend zal zijn voor het comfort in de openbare ruimten (inrichting, verlichting, uitlijningen ...).

x Het plan stimuleert de activering van de gelijkvloerse verdiepingen, en bijgevolg de bedrijvigheid op de aanpalende openbare ruimten.

Spreiding van de toeloop

x De plaatsbepaling van de functies en de configuratie van de locaties zorgen voor een logische spreiding van de toeloop op de site: logica inzake mensenstromen, inzake verblijfs- en verpozingsruimte, inzake activiteiten, drukkeren en rustigere zones ...

Organisatie van de vermenging

x De vermenging wordt gespreid in samenhang met de ankerpunten in de bestaande inrichting en het gewenste gebruiksniveau per zone.

Aanbod van toepassingen

x De stedelijke inrichting zoals bepaald door het RPA vormt een cluster die velerlei toepassingen kan huisvesten zowel op het vlak van het projectonderdeel 'Media' als van het huisvestigingsaspect van de site.

x Implementatie van een netwerk van openbare ruimten met supralokale dimensie.

4.6 Hoofdstuk Lucht

Verontreiniging afkomstig van de activiteiten/bestemmingen

x De geplande activiteiten vertonen geen specifieke voorziene verontreiniging. De aangehaalde maatregelen en aanbevelingen beogen een geoptimaliseerde aanpak van de omschreven bronnen.

Verontreiniging afkomstig van het verkeer

x Het wegverkeer op afstand houden en de maatregelen om het gebruik van motorvoertuigen tot een minimum beperken.

4.7 Hoofdstuk Microklimaat

Rechtstreeks zonlicht

x De opgelegde inplantingsregels zijn gericht op een optimale inval van zonlicht. Deze maatregelen worden op stedenbouwkundig niveau vastgelegd per omschreven inplantingsgebied. De toekomstige projecten moeten deze kwestie aanscherpen op architecturaal niveau.

Aerodynamische effecten

x Het RPA houdt rekening met de beperkingen door de windrichting en de aerodynamische krachten nabij hoge gebouwen. De toekomstige projecten moeten deze kwestie aanscherpen op architecturaal niveau.

Hitte-eilandeffect

x De opgelegde stedenbouwkundige regels en de bepaling van het strategische luik beogen een optimalisering van de levenskwaliteit binnenin de huizenblokken.

4.8 Hoofdstuk Energie

Energiebevoorrading

x Het RPA maakt de invoering van een efficiënte logica op dat vlak mogelijk.

Hernieuwbare energie

x Het RPA maakt de invoering van een efficiënte logica op dat vlak mogelijk.

Netwerken

x Het RPA maakt de invoering van een efficiënte logica op dat vlak mogelijk.

4.9 Hoofdstuk Bodem

Reliëf – grondbeheer

x Onderzoek heeft de mogelijkheden op dat vlak aangetoond: de uitgewerkte inplantingslogica kadert in deze gedachtegang;
 x Inplanting die het fenomeen van bodemverschuivingen beperkt;
 x Behoud van topografische elementen die deel uitmaken van de geschiedenis van de site.

Verontreiniging

x De aanpak van de verontreinigde grond werd aangekaart in de studie en is onderworpen aan specifieke maatregelen (overeenkomstig de studies ter zake).

Netwerken

x Het RPA maakt de invoering van een efficiënte logica op dat vlak mogelijk.

4.10 Hoofdstuk Water

Oppervlaktewater

x Het RPA maakt de invoering van een efficiënte logica op dat vlak mogelijk.

Netwerken

x Het RPA maakt de invoering van een efficiënte logica op dat vlak mogelijk.

Verbruik van drinkbaar water

x Geen specifieke beperking

Productie van afvalwater

- x Geen specifieke beperking

4.11 Hoofdstuk Fauna en flora

Fytosanitaire aspecten

- x De door het RPA vooropgestelde inplantingen houden rekening met de fytosanitaire toestand van de bestaande bomen.

Milieu en landschappen

- x Aanleg van een grootschalig park (supralokaal);
- x Implementatie van groenvoorzieningen over de grenzen van de site heen (uitbouw van het groene netwerk);
- x Het plan bepleit diversifiëring van de omgevingen binnen de verschillende zones op het plan.

Rol van de groene ruimten

- X De configuratie van de ruimten maakt een gediversifieerde programmering mogelijk van het gebruik van de groene ruimten en bijgevolg van hun taak.

4.12 Hoofdstuk afval

Afvalbeheer

- x Het RPA maakt de invoering van een efficiënte logica op dat vlak mogelijk.

Werfbeheer

- x Het RPA maakt de invoering van een efficiënte logica op dat vlak mogelijk.

07.07. AANBEVELINGEN

De onderstaande tabel vat alle aanbevelingen samen die voortvloeien uit de analyse en waarmee rekening moet worden gehouden bij de verdere ontwikkeling van de projecten binnen de perimeter van het RPA en de onmiddellijke omgeving ervan.

Aanbevelingen buiten het RPA

4.1 Hoofdstuk Stedenbouw

Samenstelling

- x Werken aan de openbare drempelruimten die vaak buiten de perimeter zelf gelegen zijn, om de overgang van de wijk naar de site en de ontsluiting ervan mogelijk te maken.
- x Werken aan de aanpak van de verbindingsruimten tussen het project en het bestaande netwerk om een vlotte (en intuïtieve) verbinding te creëren vanaf de drempelruimten naar de site en bij te dragen aan een goede integratie van de nieuwe wijk in de bestaande.

Landschapsintegratie

- x Architectuurwedstrijden uitschrijven voor de huizenblokken die als meest iconisch voor de wijk worden bestempeld.
- x Om de iconische waarde van deze huizenblokken niet te beconcurreren/ontwrichten moet de architecturale aanpak van de blokken – bedoeld om te bouwen aan een ‘rustgevend’ stadsnetwerk – vrij sober blijven.

Erfgoed

- x Bij de integratie van de Reyerstoren in het architectuurproject moet rekening worden gehouden met de volgende aspecten:
 - de zichtbaarheid van het object vrijwaren als erfgoedelement;
 - de zichtbaarheid vrijwaren als uitzendingssymbool, met name het extraverte karakter van radio en televisie (symboliek die inherent is aan de Mediaparksite en aan zijn functie);
 - bijkomende analyses uitvoeren met betrekking tot de technische haalbaarheid van de integratie van de toren ten aanzien van de bouwwerken (funderingen, stabiliteit van de toren ...).

4.2 Sociaaleconomisch Hoofdstuk

Ambities

- x De aansluiting bewerkstelligen van de nieuwe activiteiten op de opkomende activiteiten in de wijk: tertiaire sector en productiesector;
- x Opwaarderen van innovatieve kantoorconcepten, met middelgrote omvang, een goede connectiviteit en huurmogelijkheden per maand of per jaar, alsook coworkingruimten;
- x De media beschouwen als een aanpasbaar gegeven binnen het volledige programma: woningen met toonaangevende domotica, huisvestingsmogelijkheden voor kunstenaars, innovatieve themahandelszaken, wifi in het park, evenementenvoorzieningen in de openbare ruimte die de schakel vormen tussen kunst en audiovisuele activiteiten ...
- x De schakels tussen kunst, creativiteit en dagelijks leven uitbouwen.

Bevolking

- x Zorgen voor een woonmix in de wijk die inspeelt op alle noden: studenten, gezinnen, senioren enz.
- x Volledige verblijfstrajecten aanbieden: voor studenten, onderzoekers (vaak ten onrechte bestempeld als student), gezinnen enz.
- x Huisvesting eveneens beschouwen als uitgangspunt voor economische activiteiten: kunstenaarsateliers naar het voorbeeld van de Sohowijk, die nieuwe kansen bieden voor zeer specifieke gezinsprofielen.
- x Rekening houden met de vergrijzing van de bevolking, in het bijzonder via de programmering van omkeerbare voorzieningen.

4.3 Hoofdstuk Mobiliteit*Organisatie van de mobiliteit (buiten de site)*

- x De situatie in haar totaliteit afstemmen op de regionale beleidslijnen: de mobiliteitsproblematiek stelt zich op verschillende niveaus en gaat verder dan de grenzen van het projectontwerp.
- x Een grootschalig onderzoek van het netwerk uitvoeren;
- x De aanleg van het wegennet herzien in de onmiddellijke omgeving van de site (rotonde Evenepoel/Verlaine, instelling van de verkeerslichten ...). Alle verkeerswijzigingen moeten gebeuren in overeenstemming met het heraanleggingsplan van de Reyerslaan en rekening houdend met het nieuwe wijkproject.

Organisatie van de mobiliteit (op de site)

- x Alternatieve oplossingen uitwerken voor persoonlijk autobezit: uitbreiding van het aanbod van autodelen;
- x De evolutie van de mobiliteitsstrategie binnen de ondernemingen aanmoedigen, meer bepaald bij de VRT en RTBF;
- x De installatie van laadpalen voor elektrische voertuigen in het programma opnemen.

Parkeren

- x Het aantal zogenaamde 'bestemmingsparkeerplaatsen' tot een minimum beperken ten opzichte van de huidige normen in het BHG (m.n. parkeerplaatsen van de handelszaken, ondernemingen enz.);
- x Voldoende woningparkeerplaatsen voorzien om te vermijden dat de bewoners in de aangrenzende straten parkeren;
- x Innovatie oplossingen ontwikkelen op het vlak van uitwisseling van de parkeerplaatsen en optimalisering van de parkeerplaatsen in de wijk. Uitwisseling van parkeerplaatsen aanmoedigen (aangepaste parkings om dit mogelijk het maken);
- x Autodelen aanmoedigen: parkeerplaatsen voor autodelen reserveren binnen bestaande parkings en plaatsen voorbehouden voor buurtbewoners die een gemeenschappelijke wagen gebruiken;
- x De toegankelijkheid voor leveringen en beroepsmatige voertuigen voorzien op de parkings;
- x Bij de aanbouw van woningen parkeerplaatsen inplannen voor autodelen;
- x In het licht van de vrij zwakke toegankelijkheid tot het openbaar vervoer rekening houden met de mogelijkheden voor parkeerplaatsen (eigen of gedeeld) bedoeld voor commerciële activiteiten, naargelang de tijdelijkheid van de site;
- x Nagaan of er mogelijkheden zijn om een bezoekersparking in te plannen (woningen en handelszaken) binnen de woonpanden om komaf te maken met het parkeren langs de rijweg.

TEC

- x Een grootschalig onderzoek van het netwerk uitvoeren;
- x Een efficiënt, structureel en aantrekkelijk openbaarvervoersaanbod uitwerken;
- x Diverse maatregelen uitwerken om het prestatieniveau van het Waalse openbaar vervoer op middellange en lange termijn op te krikken;
- x De leesbaarheid en haalbaarheid van de ritten tussen de site en de bestaande haltes van het openbaar vervoer verbeteren (meer bepaald Diamant, Meiser en station Meiser);
- x De voorzieningen aanpassen om de site te betreden of te verlaten voor de bussen van en naar Diamant;
- x Busstroken aanleggen in de richting van de kruispunten met verkeerslichten (die vanop afstand regelbaar zijn voor een vlottere doorstroming van de bussen).

Actieve verplaatsingswijzen (buiten de site)

- x Het wijknetwerk vernieuwen door de aanleg van aangename routes die een algemene toegankelijkheid garanderen voor de actieve verplaatsingswijzen, die mogelijke conflicten met andere verplaatsingswijzen tot een minimum beperken en de verbinding met de bestaande en geplande openbaarvervoersknooppunten optimaliseren;
- x De mogelijkheden overwegen om het netwerk voor actieve verplaatsingswijzen uit te breiden op privébodem: hun concrete uitwerking (op middellange en lange termijn) zal de toegang tot het park voor de buurtbewoners van de site vergemakkelijken (zie omschreven mogelijkheden).
- x Het oversteken van de laan makkelijker maken door middel van een herziening van de middenring;
- x De aanleg van voldoende brede trottoirs aan de bushaltes voor een vlotte doorstroming van de vele voetgangers die het openbaar vervoer gebruiken tijdens de spitsuren (in en rondom de site).

Actieve verplaatsingswijzen (op de site)

- x Vooral op drukke plaatsen het delen van de ruimte tussen voetgangers en fietsers organiseren;
- x Aangepaste inrichtingen voorzien voor rollend materieel in de private ruimten;
- x Aangepaste inrichtingen voorzien voor rollend materieel in de openbare ruimte;
- x Verpozingsplaatsen implementeren in de openbare ruimte: aangepast stadsmeubilair (banken, schuilplaatsen, vuilnisbakken ...);
- x In de mate van het mogelijke beschutte parcours voorzien op drukke plaatsen (luifels en afdaken op de benedenverdieping, overdekte passages ...);
- x Verbindingsassen tussen de wijken creëren (oost-west en noord-zuid), doorheen het park, gescheiden van het autoverkeer;
- x Nadenken over een busdoorsteek voor een degelijke co-existentie met de actieve verplaatsingswijzen: bij de aanleg moeten goede zichtbaarheidsvoorwaarden in acht worden genomen.

Fasering

- x De problematiek van de mobiliteit en de toegankelijkheid bestuderen, meer bepaald van de hulpdiensten tijdens de overgangsfasen (deze kunnen namelijk meerdere jaren bestrijken);
- x Nagaan in welke mate de wegenwerken (naar/van/op de site) zouden kunnen voorafgaan aan de vestiging van de RTBF/VRT, en dit rekening houdend met de actieve verplaatsingswijzen;
- x De werffase van het project zal gepaard gaan met wijzigingen in het gebruik van de ruimten, meer bepaald wat het parkeren betreft. Ook over de mobiliteitsnoden (af- en aanrijden van

vrachtwagens en werfvoertuigen) en de toegangsmogelijkheden tot de parkeerplaatsen moet in deze context worden nagedacht.

x Naast de tijdelijke, specifieke inrichtingen om de toegangsmogelijkheden tot de parkeerplaatsen te verzekeren, zijn een voorafgaande communicatie en precieze afbakening van de routes noodzakelijk voor de goede verkeerscirculatie op de site.

4.4 Hoofdstuk Akoestiek

Bronnen afkomstig van het verkeer

- x Op de wegen binnen de site wordt gestreefd naar meer sereniteit aan de hand van snelheidsmaatregelen en een specifiek wegdek: snelheidsbeperkingen, keuze van wegdek materiaal, de plaatsing van snelheidsremmers;
- x De aanleg van boomrijke zones moet minstens een positief psychoakoestisch effect hebben. Deze zones kunnen de subjectieve indruk van geluidsoverlast onder de omwonenden temperen.
- x De aanleg stimuleren van leveringszones binnen de gebouwen en het manoeuvreren van vrachtwagens op de rijweg zoveel mogelijk beperken.

Bronnen afkomstig van de activiteiten

- x Strakke uurschema's opleggen voor de uitvoering van luidruchtige activiteiten of in de onmiddellijke nabijheid van de woningen (productieactiviteiten, leveringen enz.);
- x De geluidsoverlast en zichtbaarheid van de busdoorsteek in het park tot een minimum beperken door middel van een aangepaste landschapsinrichting;
- x In geval van een verticale mix dient een akoestische isolatie te worden voorzien tegen contactgeluiden en luchtlawaai tussen de toekomstige activiteiten. Bij het ontwerp van de gebouwen moet rekening worden gehouden met dergelijke maatregelen (scheiding van de structurelementen, zwevende vloerplaten ...).
- x Voor activiteiten die specifieke geluidshinder veroorzaken: de akoestische isolatie uitbreiden in de nabijheid van de geluidsbron (aanbrengen van omkastingen rond de luidruchtige technische installaties ...);
- x De bronnen van lawaaihinder in geluidsdempende lokalen onderbrengen;
- x De luchtaanvoer- en afvoerinstallaties uit de buurt van de woonzones houden; Desgewenst ventilatiedempers aanbrengen op de kokers voor de aan- en afvoer van lucht.
- x De voorkeur geven aan een gebouwopstelling die de verspreiding van lawaai tussen de bronnen en de gevoelige zones beperkt;
- x Indien mogelijk, minstens één stille gevel voorzien en 'doorgangruimten' voor de woningen, de kantoren en de scholen. Men is sneller bereid om te aanvaarden dat één gevel blootgesteld is aan een lawaai bron als de andere gevel omgeven is door rust (waardoor het mogelijk is om een raam open te zetten zonder geluidsoverlast te ervaren).

Verspreiding en weerkaatsing

- x Aangepaste architecturale maatregelen voorzien voor gevels in de ruimten die het sterkst onderhevig zijn aan mogelijke geluidshinder. Deze maatregelen moeten de aangrenzende functies beschermen en het lawaai absorberen om verspreidings- en weerkaatsingseffecten te vermijden.

4.5 Hoofdstuk Mens

Subjectieve veiligheid

- x De plaatselijke voorzieningen aanpassen: paden, straten, verlichting, doordacht naleven van de uitlijningen, vermijden van uithoeken, betere visualisering van de openbare ruimten,

uitwerken van contrasterende sferen die de stedelijke structuur in de verf zetten, uitbreiding van de leesbaarheid van de ruimten ten voordele van de veiligheid van zwakke gebruikers ...

Organisatie van de mix

- x Aandacht schenken aan de kwaliteit binnen in de huizenblokken door een betere 'poreusheid' van het stadsnetwerk en collectieve inrichtingsprojecten als hoeksteen.
- x De benedenverdiepingen zodanig inrichten dat ze ook buiten de activiteitsperiodes een gemoedelijke link leggen met de openbare ruimte [organisatie van de circulatie naar de verdiepingen, visuele verbondenheid tussen binnen- en buitenkant, aanpak van de etalages (verlichting, afsluitvoorzieningen ...), het op elkaar inspelen van uiteenlopende activiteiten ...].

Aanbod van toepassingen

- x De identiteit van het wijkimago uitwerken (kunstwerken in de openbare ruimte, specifieke verlichting, stadsmeubilair, materialen ...);
- x Levenskwaliteit en een gemoedelijk sfeer creëren tussen de gebruikers door middel van een kwaliteitsvolle stadsaanleg. Mogelijkheden creëren voor de nieuwe initiatieven die zich op Brussels grondgebied ontvouwen (genre WIMBY of 'Welcome in my backyard' die de sociale en culturele mix in een wijk willen stimuleren, collectieve stadsmoestuinen, collectief gebruik van de ruimten, opwaardering van platte daken, implementatie van speel- en verpozingsruimten ...).

Overgangsstrategie

- x Een overgangsstrategie uitwerken voor de activering van de openbare ruimten door de toekomstige gebruikers, maar eveneens om geschikte oplossingen aan te reiken op het vlak van levenskwaliteit tijdens de verschillende ontwikkelingsfasen van het project.

4.6 Hoofdstuk Lucht

Verontreiniging afkomstig van het verkeer

- x De verluchtungskokers van de parkings zodanig installeren dat ze niet uitmonden in de verpozingsruimten buiten de woningen zoals pleintjes, speeltuinen ... Deze afvoer zou idealiter moeten gebeuren via de daken om de luchtuitstoot zoveel mogelijk te verspreiden.
- x De aanleg van een groenscherm aan de straatkant overwegen om de verspreiding van luchtvervuiling afkomstig van het verkeer op de Reyerslaan te beperken.

4.7 Hoofdstuk Microklimaat

Rechtstreeks zonlicht

- x De bouwvolumes zodanig ontwerpen dat de gevels en de privéruimten optimaal zijn blootgesteld aan het zonlicht;
- x De hoeveelheid zonlicht voor aanpalende gebouwen met onrechtstreekse zonlicht optimaliseren door middel van afdekkingsmaterialen met een hoge reflectiefactor en emissiviteit.

Aerodynamische effecten

- x Aerodynamische studies uitvoeren tijdens de realisatie van hoogbouw om op een preciezere manier de verwachte windeffecten te berekenen. In algemene zin:
 - De onmiddellijke buurt van hoogbouw verdichten met lagere constructies;
 - Geen doorgangen maken onder de hoge gebouwen;
 - Geen ingangen situeren op de hoeken van gebouwen, maar eerder aan de langste gevels van de gebouwen;
 - De gebouwen uitlijnen volgens de overheersende windrichting (zuidwest);

- Menselijke activiteiten vermijden in onaangename zones;
- De ruimte tussen de hoge gebouwen uitbreiden tot een afstand die minstens drie-maal de dwarslijn bedraagt van de torens om onderlinge interferenties te vermijden;
- Inspringingen voorzien vanaf de benedenverdieping om de luchtstromen te beperken en onaangename situaties voor voetgangers te vermijden.

Hitte-eilandeffect

- x Het hitte-effect binnen huizenblokken bestrijden door de aanwezigheid van water en begroeiing;
- x De voorkeur geven aan lage planten om bodemopwarming te beperken (bij volle zon zal een gazon minder snel opwarmen dan een laan);
- x Opteren voor materialen met een hoge reflectiefactor en emissiviteit en het behoud van de luchtbehandelingsstromen en zonweringssystemen

4.8 Hoofdstuk Energie

Hernieuwbare energie

- x De aanwezige mogelijkheden aanwenden om hernieuwbare energie te gebruiken, in het bijzonder door de mogelijkheden om zonne-energie op te wekken op de site te optimaliseren;
- x De mogelijkheden in kaart brengen om het verbruik van diverse elektronische apparatuur, meer bepaald in het mediawezen, te verlagen;
- x De mogelijke wisselwerkingen in de wijk onderzoeken in het licht van de uitgewerkte mix (de wisselwerking van warm en koud bevorderen): een specifieke studie over de door te voeren energiestrategie in de wijk kan interessant zijn om de mogelijke wisselwerkingen tussen de gebouwen te suggereren, alsook in het beheer van de openbare ruimte.
- x De creatie van installaties overwegen waarop de nieuwe gebouwen zich gaandeweg kunnen aansluiten.

4.9 Hoofdstuk Bodem

Reliëf – grondbeheer

- x De opslagmogelijkheden voor overtollige, afgegraven grond tijdens de tussenfasen van het project optimaliseren;
- x De netwerktracés ontwerpen met oog voor de te behouden biotoop.

4.10 Hoofdstuk Water

Oppervlaktewater

- x De ambitie doortrekken inzake regenwaterbeheer: op landschapsniveau en binnen de gebouwen.

Netwerken

- x Gescheiden netwerken aanbrengen om het afvalwater en regenwater van elkaar los te koppelen;
- x De netwerktracés ontwerpen met oog voor de te behouden biotoop.

4.11 Hoofdstuk Fauna en flora

Milieu en landschappen

- x De integratie van water in de openbare ruimte bevorderen met behulp van putten, greppels, waterpartijen ...

- x De installatie van groendaken aanmoedigen, zowel van het semi-intensieve als van het klassieke intensieve type. De verscheidenheid aan groendaken bevordert de ontwikkeling van de biodiversiteit en verhoogt het esthetische aspect van de wijk.
- x De groenstructuur van het netwerk uitwerken rekening houdend met de schaduwpartijen afkomstig van de gebouwen op het park. Het aanlegplan van de zone moet in detail de aard van de aanplantingen weergeven die er kunnen gedijen.
- x De ontwikkeling van groenzones optimaliseren in privéruimten:
 - Het aanplanten van inheemse plantensoorten en de aanwezigheid van inheemse diersoorten bevorderen.;
 - De aanwezigheid van groen maximaliseren in de gebouwde elementen.

Rol van de groene ruimten

- x De impact van het busverkeer in het park tot een minimum beperken: de rijweg in het landschapsconcept van het park integreren;
- x De aanleg van collectieve moestuinen in de zone inplannen of ruimten reserveren die de toekomstige bewoners als dusdanig kunnen inrichten;
- x De moestuinzones moeten onder collectief toezicht staan waardoor bepaalde punten gemeenschappelijk kunnen worden aangepakt: onderhoud van de onmiddellijke omgeving en de circulatiezones, uitdragen van goede praktijken, eventuele stroomlijning van aankopen en uitwisseling van materiaal, overeenkomsten inzake het naleven van diverse engagementen zoals het verbod op het gebruik van pesticiden of het beheer van de circulatiezones naar de moestuinen enz.

Fauna

- x Bijzondere aandacht besteden aan de fauna op de site: er zouden roeken en een zeldzame soort van eikelmuisen (*Eliomys quercinus*) op de site zijn gespot. Rekening houden met de aanbevelingen van Leefmilieu Brussel.

4.12 Hoofdstuk Afval

Afvalbeheer

- x De ondernemingen aanmoedigen om minder afval te genereren en een beter afvalbeheer na te streven;
- x Een integrale aanpak rond 'duurzaam bouwen' uitwerken met als doelstelling: 90% (in gewicht) recycleerbaar bouw- en sloopafval;
- x De visuele impact van de containers die gebruikt worden voor de opslag van afval tot een minimum beperken; opslagplaatsen aanleggen:
 - buiten het gezichtsveld;
 - met beperkte geluidshinder voor de omwonenden;
 - makkelijk toegankelijk voor de afvoer van het afval van de site.
- x De beplante zone op ecologisch verantwoorde manier aanpakken met het oog op een aangepast afvalbeheer.

Werfbeheer

- x Scheiden van de ongewenste afvalstromen, en meer bepaald de mogelijkheid bieden om zich te ontdoen van asbesthoudend afval. De aanwezigheid van asbest op de site moet eveneens in kaart worden gebracht. Tijdens de ontmanteling van de gebouwen op de site moet rekening worden gehouden met de aanbevelingen en verplichtingen ter zake.
- x Opteren voor selectieve sloopwerken: in deze context van stadsontwikkeling waarbij de renovatie van oude gebouwen een belangrijke uitdaging vormt, zijn factoren als

afvalbeperking en recyclage van groot belang. De materialen moeten gescheiden worden van de recycleerbare en herbruikbare fracties.