

Grand Projet 5 | Groot Project 5:

Marcel Thiry
Pôle d'équipements, logements et loisirs

Marcel Thiry
Pool voor voorzieningen, woningen en recreatie



Grand Projet 5:

Groot Project 5:

Projet | Project

Introduction | Inleiding

I. Analyse | Analyse

Histoire | Geschiedenis

Situation de fait | Bestaande toestand

Caractéristiques urbanistiques | Stedenbouwkundige karakteristieken

Transformation de fonctions | Transformatie van functies

Terrains disponibles pour le dépôt de De Lijn | Beschikbare terreinen voor De Lijn

II. Lignes directrices | Krijtlijnen

III. Project | Project

III a. Recherche de possibilités de transformation de la zone de bureaux

Marcel Thiry | Onderzoek transformatiepotentieel kantoorzone Marcel Thiry

III.b Un nouveau dépôt pour De Lijn? | Een nieuwe depot voor De Lijn?

III c. Plan | Plan

Plan d'action | Actieplan

Programme d'action | Actieprogramma

Etat des lieux de la concertation | Stand van zaken overleg

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



Marcel Thiry | Marcel Thiry

Pôle d'équipements, logements et loisirs

Pool voor voorzieningen, woningen en recreatie

INTRODUCTION

L'objectif du cinquième projet est la conversion de la zone dite 'Marcel Thiry' en un pôle d'équipements et de loisirs. La zone est confrontée à la même problématique que celle de Colonel Bourg: immeubles inoccupés et/ou vétustes, mauvaise desserte par les transports en commun. Un très grand nombre de bâtiments existants (bureaux, logements, écoles) possèdent cependant un important potentiel de conversion. Il semble donc évident de trouver une nouvelle affectation aux complexe de bureaux Pléiades et aux terrains actuellement occupés par l'IBGE afin qu'ils puissent jouer leur rôle de catalyseur et donner une nouvelle dynamique au quartier.

Le projet propose également la construction d'un dépôt de De Lijn dans l'avenue Hof ten Berg (du côté de Zaventem), lequel viendrait remplacer le dépôt actuel situé dans le quartier Paduwa.

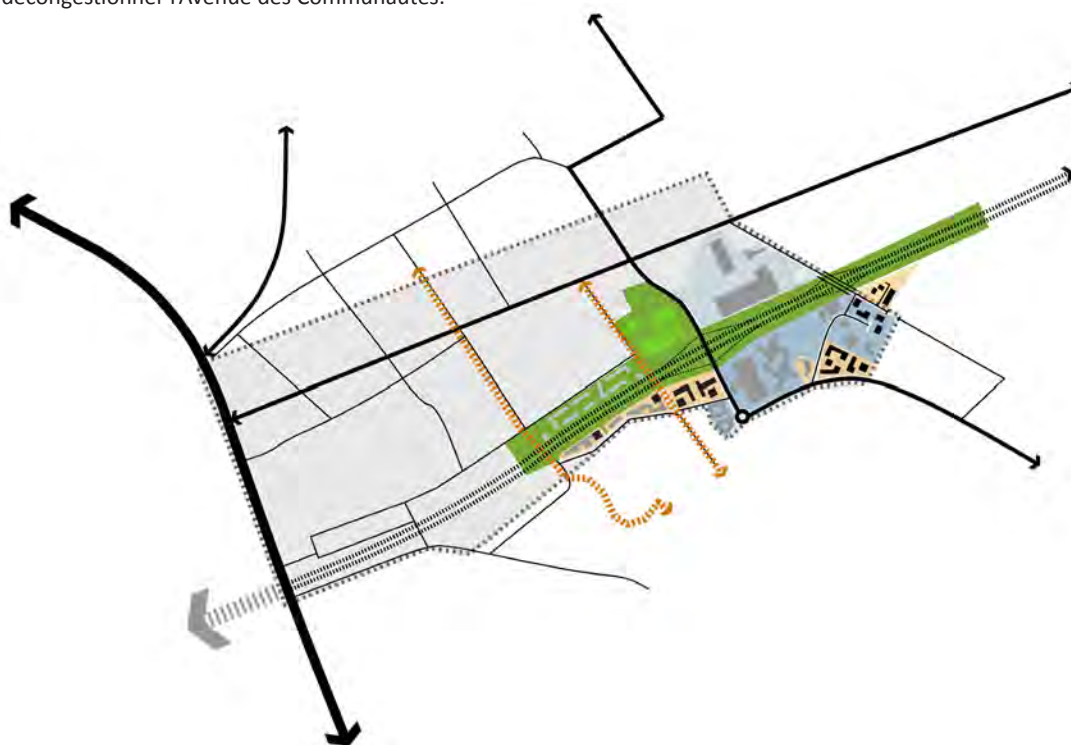
La rue du Péage et l'avenue Hof ten Berg pourraient être connectées via un viaduc sur l'E40, qui pourrait desservir le nouveau dépôt de De Lijn et la zone d'activités économiques de la SDRB. Au niveau de l'Avenue Marcel Thiry, la création de ce nouveau pont permettrait en outre l'aménagement d'une sortie directe (en direction de la sortie de la ville) afin de décongestionner l'Avenue des Communautés.

INLEIDING

Het vijfde project is erop gericht de zogenaamde Marcel Thiry-zone te transformeren in een pool voor voorzieningen en recreatie. De zone kampt met vergelijkbare problemen als de gebouwen langs Kolonel Bourg: leegstand, slechte bediening openbaar vervoer, verouderd. Een heel aantal bestaande kantoor-, woon- en schoolgebouwen hebben vandaag een belangrijk potentieel voor transformatie. Daarnaast is het realistisch om voor de huidige terreinen van de BIM en Plejaden naar een nieuwe bestemming op zoek te gaan, zodat zij een katalysator vormen en een nieuwe dynamiek in de wijk integreren.

Het project omvat ook het voorstel voor de bouw van een entrepot van De Lijn in de Hof ten Berglaan (kant Zaventem), dat het entrepot in de Paduwawijk moet vervangen.

De Tolstraat en de Hof ten Berglaan kunnen weer met elkaar verbonden worden door een viaduct over de E40, die het nieuwe entrepot van de Lijn en de industriezone van de GOMB zou bedienen. Het nieuwe viaduct zou ook een rechtstreekse afrit van de Marcel Thirylaan weg van de stad mogelijk maken waardoor de Gemeenschappenlaan kan vermeden worden.



I. ANALYSE | ANALYSE

Histoire

A l'origine, le quartier Marcel Thiry (comme celui de Colonel Bourg) n'était pas planifié comme quartier de bureaux dans le plan de secteur: il s'agissait essentiellement de zones industrielles, de recherche ou d'équipements.

Le développement de cette zone est dû à l'initiative conjointe de l'architecte Marijnissen et des promoteurs-entrepreneurs Besix et Burco. Besix a également développé du logement non loin des grandes zones de logements réalisées dans les années '60 par Etrimo.

On observe donc plusieurs époques :

- > '60 : Etrimo
- > '70 : +/- rien
- > '80 : Goldberg (Col. Bourg) + Cora (rénovation en 2006)
- > '90 : Besix / Burco + Tractebel
- > '00 : École Ste Jeanne de Chantal et appartements (M. Thiry)

Les zones (Marcel Thiry et Colonel Bourg) ont ensuite été requalifiées en zones administratives dans le PRAS.

Dans les années '80, un certain nombre d'acteurs du marché immobilier ont défendu l'idée « qu'il fallait que la ville offre les mêmes attraits que la périphérie... ». La morphologie des bâtiments se rapproche donc de celle des «business parks» périphériques des années '80 et '90. Dans la logique du système, les quotas de parkings étaient très élevés (jusqu'à 1 place/35m²) avec cependant une différence notable par rapport à la périphérie: la création de parkings en sous-sol.

Geschiedenis

Oorspronkelijk was de Marcel Thirywijk (net als de Kolonel Bourgwijk) in het sectorplan niet voorzien als een kantoorwijk: het ging in essentie over industrie-, onderzoeks- of uitrustingszones.

De ontwikkeling van de zone kwam er op het gezamenlijk initiatief van de architect Marijnissen en de promotoren/aannemers Besix en Burco. Besix heeft ook woningen ontwikkeld in de buurt van de grote woonzones, die in de jaren '60 werden opgetrokken door Etrimo.

Er waren dus verschillende perioden:

- > '60 : Etrimo
- > '70 : +/- niets
- > '80 : Goldberg (Kol. Bourg) + Cora (gerenoveerd in 2006)
- > '90 : Besix / Burco + Tractebel
- > '00 : de Ste Jeanne de Chantal-school en appartementen (M. Thiry)

De zones (Marcel Thiry en Kolonel Bourg) werden vervolgens geherkwalificeerd als administratieve zones in het GBP.

In de jaren '80 hebben enkele actoren van de vastgoedmarkt de idee verdedigd dat « de stad dezelfde charmes moest bieden als de rand... ». De morfologie van de gebouwen vertoont dus gelijkenissen met die van de «business parks» in de periferie van de jaren '80 en '90. In de logica van het systeem waren de quota's van de parkeerplaatsen erg hoog (tot één plaats per 35m²), met echter één opmerkelijk verschil met de stadsrand: de bouw van ondergrondse parkeerplaatsen.



^^ Impression | impressie



Situation de fait - descriptif des immeubles

La plupart des immeubles de la zone sont en général bien construits et bien conçus, bien que l'aspect esthétique extérieur soit pour certains peu séduisant. En ce qui concerne les équipements techniques, ces immeubles se situent dans la moyenne des immeubles de bureaux bruxellois: climatisation, faux-planchers, parkings en sous-sol. Par contre, il s'agit en général d'immeubles ou d'ensemble d'immeubles de plus grande surface.

L'évolution du marché immobilier explique le fait que les entreprises n'étant pas liées par un bail de longue durée ont intérêt à déménager fréquemment. Ceci même à l'intérieur de la région et même pour rester locataires. Deux raisons à cela :

>> à courte, moyenne et longue durée, les loyers du marché des immeubles de bureaux évoluent moins vite que l'index: le loyer indexé d'un immeuble ancien est donc très vite supérieur au premier loyer d'un immeuble neuf.

>> pour les occupants assujettis à la TVA, un montage fiscal adéquat permet en outre de récupérer la TVA, ce qui n'est pas possible pour une location non structurée.

Bestaande toestand - omschrijving van de gebouwen

De meeste gebouwen van de zone zijn in het algemeen goed gebouwd en ontworpen, hoewel de esthetiek van de buitenzijde voor sommigen weinig aantrekkelijk is. Wat betreft de technische uitrustingen, behoren die gebouwen tot de gemiddelde Brusselse kantoorgebouwen: airconditioning, holle vloeren en ondergrondse parkeerplaatsen. Het gaat in het algemeen over gebouwen of gebouwencomplexen van grotere oppervlakte.

De evolutie van de vastgoedmarkt verklaart het feit dat bedrijven die niet gebonden zijn door een huurcontract van lange duur, er belang bij hebben om regelmatig te verhuizen, zelfs binnen het gewest, en om huurder te blijven. Daar zijn twee redenen voor:

>> op korte, middellange en lange termijn evolueren de huurprijzen van de kantoorgebouwenmarkt minder snel dan de index: de geïndexeerde huurprijs van een oud gebouw is dus zeer snel hoger dan de eerste huurprijs van een nieuw gebouw.

>> voor huurders die onderworpen zijn aan de BTW zorgt een afdoende fiscale constructie bovendien voor de recuperatie van de BTW, wat niet mogelijk is voor een niet-gestructureerde huur.



^^ 1. Pleiades Antares I Plejaden Antares _ 2. IBGE I BIM _ 3. Av. M. Thiry I M. Thirylaan _ 4. M. Thiry - Axa _ 5. Pléiades Constellation I Plejaden Constellation _ 6. Pléiades I Plejaden _ 7. Val d'Or - 8. Besix

Caractéristiques urbanistiques

Au cours des dernières années, un grand nombre de sociétés ont quitté le quartier en faveur d'autres zones, notamment:

- la périphérie de Bruxelles où la circulation est moins congestionnée (hors du Ring);
- le centre de Bruxelles où le contexte urbain est bien représenté (transports en commun et services)

En effet, la zone Marcel Thiry est caractérisée par les trois faiblesses suivantes:

1. Mauvaise accessibilité

Comme Colonel Bourg, le quartier souffre d'un manque de desserte correcte en transports en commun, requise habituellement dans les quartiers administratifs. L'échangeur de Kraainem étant saturé, les immeubles de bureaux sont devenus de moins en moins accessibles en voiture. Ce critère ne joue pas en faveur de l'attractivité des immeubles de bureaux du quartier et influe sans doute indirectement sur le taux d'occupation des immeubles.

2. Contexte urbain pauvre

Ces dix dernières années, la culture de travail a énormément évolué. Cette évolution s'est traduite en de nouveaux besoins en termes d'architecture et de conditions. De nos jours, il faut une typologie de bureaux renouvelée, mieux intégrée dans le contexte urbain, avec - en dehors d'une bonne desserte en transports en commun - des espaces publics, des restaurants, des cafés et des équipements sportifs dans les environs immédiats. Un tel contexte fait actuellement défaut aux bureaux situés le long de l'Avenue Marcel Thiry (comme à ceux situés dans la rue Colonel Bourg), ce qui a sans aucun doute un impact négatif sur la valeur des bâtiments.

Et pourtant, de par sa situation le long de l'E40, la zone bénéficie d'une grande visibilité et peut tirer profit de sa proximité d'un réseau routier régional important. La conversion de l'E40 en un 'Parkway' vert, transformant ainsi l'E40 en un accès à Bruxelles de grande qualité, est donc un des objectifs majeurs du Schéma Directeur et d'une importance primordiale pour l'amélioration de l'image de marque du quartier.

Stedenbouwkundige karakteristieken

De laatste jaren hebben veel ondernemingen de wijk verlaten, waarbij zij volgende bestemmingen verkozen:

- de periferie van Brussel waar er minder verkeerscongestie is (buiten de Ring);
- het centrum van Brussel waar er een stedelijk context aanwezig is (openbaar vervoer en diensten)

De zone Marcel Thiry wordt gekenmerkt door de volgende drie zwakheden:

1. Slechte bereikbaarheid

De wijk ondervindt, net zoals Kolonel Bourg, een gebrek aan een goede ontsluiting en openbaar vervoer, wat een gebruikelijke vereiste is voor administratieve wijken. Aangezien de verkeerswisselaar van Kraainem verzadigd is, zijn de kantoren steeds minder bereikbaar geworden met de auto. Dit criterium speelt in het nadeel van de attractiviteit van de kantoren in de wijk en beïnvloedt zonder twiifel onrechtstreeks de bezettingsgraad ervan.

2. Arme stedelijke context

In het voorbije decennium is de werkcultuur geëvolueerd en daarmee samenhangend ook de architectuur en de vereisten. Tegenwoordig is een vernieuwde kantoortypologie noodzakelijk, beter geïntegreerd in de stedelijke context, met - behalve openbaar vervoer - restaurants, cafés, sportaccommodatie en publieke ruimten in de omgeving. De kantoren van Marcel Thiry (en ook de kantoren aan de Kolonel Bourgstraat), kunnen niet genieten van een dergelijke context, hetgeen ongetwijfeld een weerslag heeft op de waarde van de gebouwen.

Anderzijds geniet de zone, door haar ligging langs de E40, toegang van Brussel, een grote zichtbaarheid en een belangrijke nabijheid tot het regionaal verkeersnetwerk. De transformatie van de E40 tot groene 'Parkway' en kwalitatieve toegang tot Brussel is dan ook één van de belangrijkste streefdoelen van het Richtplan en van groot belang voor de verbetering van het imago van de wijk.



^^ Pléiades I Plejaden Antares - IBGE I BIM



^^ Marcel Thiry - AXA



^^ Tractebel



3. Manque de qualité et d'identité

Un troisième problème, auquel la zone de projet est confrontée, est la surabondance et la dispersion de l'offre en immeubles de bureaux. Ceux-ci sont caractérisés par un manque d'identité et de profil 'marketing'. Comme tout autre produit à vendre sur le marché, ils ont besoin d'une identité bien spécifique et d'un caractère unique, ce qui leur fait complètement défaut à l'heure actuelle.

3. Gebrek aan kwaliteit en identiteit

Een derde probleem is het overaanbod en de verspreiding van het kantooraanbod binnen het projectgebied. Deze kantoren hebben geen identiteit of marketingprofiel. Net als ieder ander product op de markt helpt een herkenbare identiteit om het product te verkopen en om duidelijk te definiëren waarom het zo uniek is. Hieraan ontbreekt het hen op dit ogenblik echter volledig.



^^ Exemples nouvelle identité des bureaux | Voorbeelden nieuwe identiteit kantoorgebouwen

Transformation de fonctions

Au sein de la zone globale de la zone levier, le SD propose de regrouper un ensemble de bureaux de grande envergure le long de la Moyenne Ceinture. Ceux-ci bénéficieront d'une grande visibilité et d'une excellente accessibilité via les transports en commun. En les regroupant autour d'un espace public de qualité, ils seront dotés d'une forte identité (voir Grand Projet 1: Pôle économique Reyers).

Le taux d'inoccupation des bureaux étant très élevé au sein de la zone Marcel Thiry pour les raisons évoquées ci-dessus et la demande en logements et équipements étant très importante au sein de la Région de Bruxelles-Capitale, il est fortement conseillé de transformer, là où c'est possible, la fonction des immeubles de bureaux. Dans un tel contexte de conversion, il faudra cependant tenir compte d'un certain nombre des éléments suivants.

Si le principe de la conversion en logements est en plein essor, il concerne surtout d'anciens immeubles de logements transformés auparavant en bureaux et qui peuvent facilement retrouver leur fonction d'origine. Plus de la moitié des surfaces converties à l'heure actuelle concerne des bâtiments de bureaux qui retrouvent leur fonction d'origine (logement) et qui, situés dans des quartiers résidentiels ou aux limites de ces quartiers, tolèrent aisément une conversion en logements dans un contexte urbain qui s'y prête (le pentagone et sur l'axe de bureau de l'Avenue Louise). Cette donnée nous indique un paradoxe important: si d'une part, le principe de convertir un immeuble de bureau en logements est un phénomène essentiel en faveur de la mixité dans des quartiers monofonctionnels, d'autre part, les opérations de ce type sont presque inexistantes dans ces quartiers (comme Colonel Bourg et Marcel Thiry) parce que la morphologie des immeubles ne le permet pas toujours, ou bien du fait de la mauvaise qualité du contexte.

Une analyse confirme la perte continue (mais non linéaire) de valeur que connaissent les immeubles de bureaux de la zone Marcel Thiry. De plus en plus, lorsque les immeubles sont vides, la valeur tend vers la valeur du terrain. Cela ne signifie pas dans tous les cas que ces immeubles puissent être transformés en logements. En outre, le mode de calcul des surfaces est, en Belgique, très différent entre bureaux et logements. Par conséquent, un immeuble peut avoir une surface commercialisable en logement inférieure, dans certains cas, de 20% par rapport à la surface « vendable » en bureaux.

Transformation de fonctions

Binnen de globale zone van het hefboomgebied, stelt het RP voor om een grootschalige oppervlakte kantoren te bundelen aan de Middenring. Deze genieten een grote zichtbaarheid en goede bereikbaarheid met openbaar vervoer, en krijgen als cluster een sterke eigen identiteit door ze te bundelen rondom een kwalitatieve publieke ruimte (zie Groot Project 1: Economische Pool Reyers).

Gezien de grote leegstand van de kantoren in de zone Marcel Thiry, veroorzaakt door de hierboven beschreven problemen, en gezien de grote vraag naar woningen en voorzieningen binnen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, is het ten zeerste aangeraden om, waar mogelijk, een transformatie van de kantoren naar een andere functie na te streven. Toch dient men met een aantal elementen rekening te houden:

Hoewel het principe van de omvorming tot woningen momenteel een hoge vlucht scheert, heeft het vooral betrekking op oude woningen die vroeger werden omgevormd tot kantoren en die gemakkelijk weer hun oorspronkelijke functie kunnen invullen. Meer dan de helft van de gebouwen die momenteel worden omgevormd, zijn kantoorgebouwen die hun oorspronkelijke functie (woning) terugkrijgen en die, aangezien ze zich in woonwijken of aan de rand daarvan bevinden, gemakkelijk een omvorming tot woning aankunnen in een stedelijke context die zich daartoe leent (binnen de vijfhoek en op de kantorenas van de Louizalaan). Dit gegeven wijst op een belangrijke paradox: hoewel enerzijds het principe van het omvormen van een kantoorgebouw tot woningen een essentieel fenomeen is ten gunste van het gemengd karakter van monofunctionele wijken, zijn ingrepen van dat type anderzijds bijna onbestaand in deze wijken (bijv. Kolonel Bourg en Marcel Thiry) aangezien de morfologie van de gebouwen dit niet altijd toelaten of omwille van de slechte kwaliteit van de context.

Een analyse bevestigt het constante (maar niet-lineaire) waardeverlies dat de kantoorgebouwen van de Marcel Thiryzone ondergaan. Als de gebouwen leeg staan, neigt de waarde ervan steeds meer naar de waarde van de grond. Dit betekent niet altijd dat deze gebouwen tot woningen kunnen worden omgevormd. Bovendien wordt in België de oppervlakte van kantoren op een heel andere manier berekend dan die van woningen. Vandaar dat in sommige gevallen de commerciële oppervlakte van een gebouw als woning 20% kleiner is dan de « verkoopbare » oppervlakte van dit gebouw als kantoor.





^^ Site actuel - proposition nouveau site De Lijn | Bestaande - voorstel nieuwe site De Lijn

Terrains disponibles pour le dépôt de De Lijn

Au sein de la zone levier, il faudra trouver un site alternatif pour le dépôt de De Lijn (voir le Grand Projet 3: Chaussée de Louvain). Les terrains à prendre en considération doivent répondre à un nombre de conditions cruciales imposées par De Lijn. D'une part, les terrains doivent être situés dans la proximité d'Evere; en effet, un déménagement des bus vers l'autre côté de Bruxelles serait trop cher et trop imposant. D'autre part, les terrains doivent s'étendre sur une superficie d'au moins 1 ha afin de permettre une éventuelle extension future.

Il existe actuellement au sein de la zone Marcel Thiry un certain nombre de terrains vacants qui répondent à ces critères. Il s'agit notamment des terrains de la SDRB, situés entre l'Avenue Ariane et l'avenue Hof ten Berg sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale. Or, ces terrains ont déjà été affectés à la construction d'une imprimerie.

Les conditions urbanistiques requises pour l'implantation d'un nouveau dépôt de De Lijn existent également de l'autre côté de l'avenue Hof ten Berg. Mais un certain nombre de conditions préliminaires devront être remplies avant de pouvoir envisager cette piste. Il s'agit notamment:

- du statut des terrains (situés sur le territoire flamand) qui implique une modification de leur affectation
- de l'accessibilité du site.

Au sein de l'étude du Schéma Directeur, cette piste sera examinée plus en détail.

Beschikbare terreinen voor het depot De Lijn

Binnen de zone van het hefboomgebied wordt ook op zoek gegaan naar een mogelijke alternatieve locatie voor het depot van De Lijn (zie Groot Project 3: Leuvensesteenweg). De terreinen die daarvoor in aanmerking komen moeten beantwoorden aan een aantal cruciale randvoorwaarden die De Lijn vooropstelt. Enerzijds moeten ze gelegen zijn in de nabijheid van Evere gezien het verhuizen van de bussen naar een andere kant van Brussel te belastend en te duur is. Anderzijds moet de oppervlakte van het terrein minstens 1 ha groot zijn, zodat er ook ruimte is voor een eventuele groei.

Binnen de zone van Marcel Thiry zijn er een aantal terreinen die vandaag vacant zijn en die voldoen aan deze voorwaarden. Het gaat enerzijds om de terreinen van de GOMB tussen de Arianelaan en de Hof ten Berglaan op grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Deze terreinen werden echter reeds ter beschikking gesteld voor de bouw van een drukkerij.

Ook aan de overzijde van de Hof ten Berglaan bestaan de nodige ruimtelijke condities voor de lokalisatie van een nieuw depot voor de Lijn. Er zijn echter een aantal randvoorwaarden die vervuld moeten worden vooraleer deze piste realiseerbaar is:

- het statuut van de terreinen (die op Vlaams grondgebied gelegen zijn) impliceert een bestemmingswijziging;
- de bereikbaarheid van de site.

Binnen de studie van het Richtplan werd deze piste verder in detail onderzocht.

II. LIGNES DIRECTRICES | KRIJTLIJNEN

+ Transformation en zone de logement

Dans le quartier Marcel Thiry, au sein de la zone levier, il existe déjà une dynamique qui consiste à transformer quelques bureaux en logements. Cette tendance s'explique par la mauvaise accessibilité des bureaux d'une part et par une meilleure qualité de vie d'autre part (le Parc Val d'Or, équipements, ...). Nonobstant le fait que la STIB a aménagé un site propre aux bus et qu'elle a prévu la prolongation de la ligne de tram 94 entre Roodebeek et la zone, il est fort probable que l'Avenue Marcel Thiry soit trop limitée en sa qualité de connexion pour justifier un accroissement du nombre de bureaux. Il est donc conseillé de donner une autre fonction aux bureaux, du moins là où c'est possible. Le Schéma Directeur démontre le potentiel de conversion des bureaux de Ernst & Young qui pourraient être transformés en logements ou en équipements éducatifs, ou être affectés à une autre fonction. Les immeubles de bureaux 'Les Pléiades' situés du côté des Avenues Constellations et Grosjean pourraient également être remplacés par des logements. En effet, de par la transformation de l'E40 en Parkway vert, la qualité de vie et de logement en sera considérablement améliorée (moins de nuisances sonores, meilleur aspect visuel, ...).

+ Un projet cadre pour la transformation des terrains IBGE - Antares - Pléiades

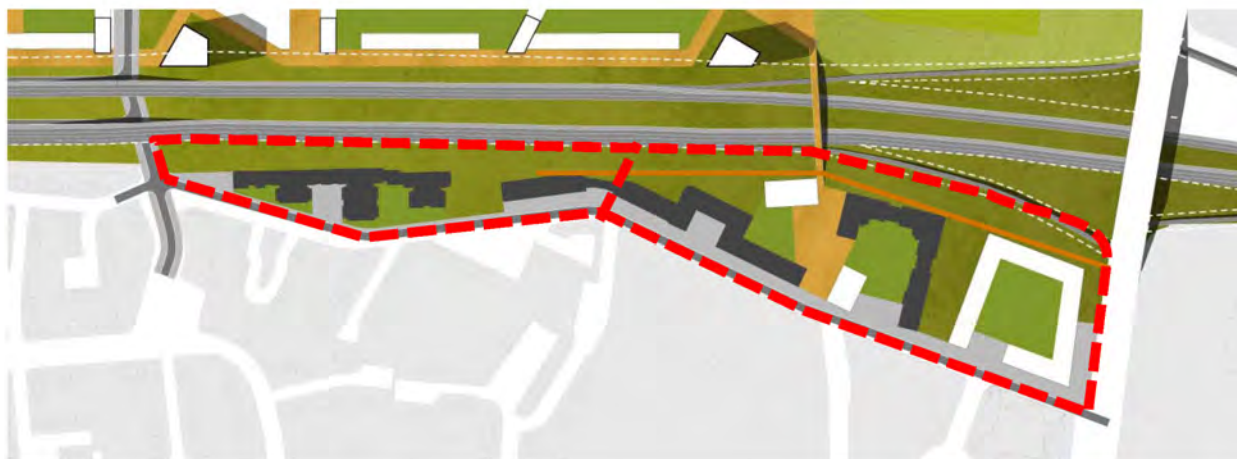
Le déménagement de l'IBGE (prévu fin 2010) vers Tour & Taxis signifiera le point de départ de la transformation des terrains et viendra accélérer le déménagement des bureaux vers les zones A du RRU. Le Schéma Directeur conseille de remplacer l'IBGE par un programme mixte et étudie les opportunités pour associer le projet sur les terrains de l'IBGE à la transformation des immeubles Data-Pléiades. Les deux sites bénéficient d'une grande visibilité et sont bien accessibles en voitures en entrée de ville. Parmi les différentes options réalisables, on compte une fonction de commerces spécialisés (hormis alimentation) ou une fonction récréative.

+ Transformatie tot woonzone

In de zone Marcel Thiry binnen het hefboomgebied, bestaat er momenteel een dynamiek om enkele kantoorgebouwen tot woningen te transformeren. Die trend is te verklaren door de slechte bereikbaarheid van de kantoren enerzijds en de verbetering van condities voor wonen anderzijds (Goudalpark, voorzieningen, enz.). Hoewel de MIVB al een vrije busbaan heeft aangelegd en ze de verlenging van tramlijn 94 tussen Roodebeek en het gebied heeft gepland, is de kans groot dat de Marcel Thirylaan onvoldoende kwalitatief verbonden is om een groter aantal kantoren te rechtvaardigen. Het is dus ten eerste aan te raden om, daar waar mogelijk, een transformatie van kantoren naar andere functies aan te moedigen. Het Richtplan toont het potentieel aan van de Ernst-Young-kantoren voor transformatie naar woningen of naar educatieve voorzieningen, maar ook andere functies kunnen er voorzien worden. Ook de kantoorgebouwen Plejaden aan de kant van de Sterrenbeeldlaan en de Grosjeanlaan kunnen vervangen worden door woningen. Door de transformatie van de E40 tot groene Parkway zal de woonkwaliteit er immers gevoelig verbeteren (minder geluidsoverlast, beter uitzicht,...).

+ Een kaderproject voor de transformatie van BIM - Antares - Plejaden

De verhuis van de BIM naar Tour&Taxis is het startpunt voor de transformatie van het terrein en zal de verhuis van de kantoren naar de A-zones van de GewOP nog versnellen. Het Richtplan adviseert de vervanging van de BIM door een gemengd programma en onderzoekt de opportuniteit om het project op de terreinen van de BIM te koppelen aan een transformatie van de gebouwen Data-plejaden. Beide sites genieten van een grote zichtbaarheid en toegankelijkheid met de wagen bij het binnenrijden van de stad. Een grote gespecialiseerde handelsfunctie (behalve voeding) of een recreatiefunctie lijken haalbare mogelijkheden.



^^ Transformation des terrains IBGE - Antares - Pléiades | Transformatie terreinen BIM - Antares - Plejaden



+ Nouveau site pour le dépôt de De Lijn

Le Schéma Directeur signale l'existence d'un terrain qui pourrait servir de site alternatif au dépôt de De Lijn actuellement situé dans le quartier Paduwa.

+ Intégration des équipements

La zone étant renforcée dans sa fonction de zone de logement et le nombre d'habitants dans le quartier augmentant, il faudra intégrer de nouveaux équipements afin de répondre à la croissance interne du quartier. A l'avenir, il faudra également tenir compte des besoins spécifiques émanant des différents groupes d'âges: crèches, écoles, équipement sportifs pour enfants, éducation et équipement de récréation pour les jeunes d'une part, et loisirs, logements adaptés et équipements médicaux pour les seniors d'autre part. Les équipements prévus sur le site sont à intégrer dans les principes d'aménagement via les liens possibles que ces fonctions entretiennent avec l'espace public. Il est important d'externaliser les équipements pour leur faire pleinement jouer un rôle urbain. Ceci peut être en général considéré comme un soutien apporté au développement d'activités sociales et économiques favorables à la qualité de vie dans la zone considérée.

+ Herlocalisatie van het depot De Lijn

Het Richtplan vestigt de aandacht op een terrein dat een mogelijk alternatief vormt voor het huidige depot van De Lijn in Paduwa.

+ integratie van voorzieningen

Door de versterking van de zone als woonzone en de toename van het aantal bewoners in de wijk, is het noodzakelijk nieuwe voorzieningen te integreren om aan deze groei te beantwoorden. Ook zal in de toekomst rekening gehouden moeten worden met de specifieke behoeften van de verschillende leeftijdsgroepen: crèches, scholen, sportvoorzieningen voor kinderen, opleiding en recreatievoorzieningen voor de jeugd; ontspanning en aangepaste woningen en medische voorzieningen voor de ouderen. De uitrustingen die op de site worden voorzien, moeten in de inrichtingsprincipes worden geïntegreerd in functie van de relaties tussen de functies en de publieke ruimte. Het is belangrijk om de voorzieningen naar buiten te brengen zodat ze hun stedelijke rol ten volle kunnen opnemen. Dit kan in het algemeen beschouwd worden als een ondersteuning van de ontwikkeling van sociale en economische activiteiten die de levenskwaliteit in de betrokken zone bevordert.



^^ Equipements Colonel Bourg - M. Thiry | Voorzieningen Kolonel Bourg - M. Thiry

III. PROJETS | PROJECTEN

III a. Recherche de possibilités de transformation de la zone de bureaux Marcel Thiry

(Pour l'analyse socio-économique, voir l'étude CLI en annexe).

Pour le quartier Marcel Thiry nous avons procédé à une analyse des différents ensembles d'immeubles qui constituent des îlots. Ces ensembles sont classés suivant trois catégories correspondant aux opportunités qui, selon nous, sont à envisager :

- Bâtiments à conserver
- Bâtiments à transformer
- Bâtiments à restructurer

IIIa. Onderzoek transformatiepotentieel kantoorzone Marcel Thiry

(Voor de socio-economische analyse: zie studie CLI in bijlage).

Voor de Marcel Thirywijk werd een analyse uitgevoerd van de verschillende gebouwencomplexen die bouwblokken vormen. Die complexen worden onderverdeeld in drie categorieën overeenkomstig de mogelijkheden die, volgens ons, te beogen zijn:

- Te bewaren gebouwen
- Te transformeren gebouwen
- Te herstructureren gebouwen



Ensemble A	Avenue Ariane	Tractebel
Ensemble B	Avenue des Communautés	Besix
Ensemble C	Gulledelle	Val d'Or
Ensemble D	Avenue des Pléiades	Constellation / Pléiades
Ensemble E	Avenue des Pléiades	Antarès Pléiades
Ensemble F	Avenue Marcel Thiry	-
Ensemble G	Avenue Marcel Thiry	M. Thiry - AXA
Ensemble H	Avenue Ariane	Boehringer Ingelheim
Ensemble I	Gulledelle	IBGE
Ensemble J	Avenur Ariane	

Bâtiments à conserver

Etat actuel à préserver, pas de changement de fonction ni de rénovation à court terme.

Les ensembles A, H et J de l'Avenue Ariane sont à conserver car ils sont occupés et parfaitement fonctionnels du point de vue de leurs destinations. Le nouveau bâtiment Caméléon fait partie de cet ensemble au côté des immeubles Tractebel et de la séniorie installée dans les locaux anciennement occupés par RTL.

L'immeuble occupé par Boehringer Ingelheim sur un site SDRB reste inchangé.

Les immeubles construits par Besix (ensemble B) sont les plus récents du quartier Marcel Thiry. Bien que cet ensemble soit vide pour le moment, il est impossible de concevoir sa démolition étant donné son état presque neuf. Ces deux bâtiments doivent donc être conservés en tant que bureaux.

Te bewaren gebouwen

Huidige staat te behouden, geen wijziging van functie en geen renovatie op korte termijn.

De complexen A, H en J van de Arianelaan zijn te behouden, aangezien ze worden gebruikt en perfect functioneel zijn vanuit het standpunt van hun bestemmingen. Het nieuwe Caméléon-gebouw maakt deel uit van dit geheel en ligt aan de kant van de gebouwen van Tractebel en de seniorie, die ondergebracht is in de voormalige ruimten van RTL.

Het gebouw op het GOMB-terrein dat wordt gebruikt door Boehringer Ingelheim, blijft onveranderd.

De gebouwen die opgetrokken zijn door Besix (complex B), zijn de meest recente van de Marcel Thirywijk. Hoewel dit complex momenteel leegstaat, is het ondenkbaar dat het wordt afgebroken, aangezien het zo goed als nieuw is. Deze twee gebouwen moeten dus behouden blijven als kantoorgebouwen.

Ensemble A - Tractebel >>



Ensemble B - Besix >>



Ensemble H, J - Boehringer Ingelheim >>



Bâtiments à transformer

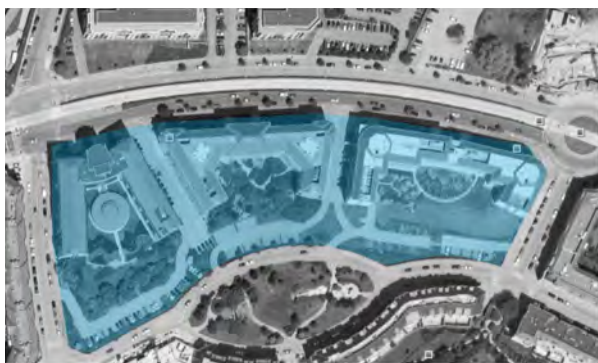
Avec ou sans changement de fonction (conversion) et travaux de rénovation ou d'extension.

Le complexe des bâtiments du certificat immobilier Marcel Thiry et ceux dans lesquels est installé AXA, aujourd'hui encore considéré comme l'ensemble Ernst&Young, peut être transformé tout en maintenant les bâtiments existants.

La configuration des bâtiments peut constituer point de départ un intéressant pour leur conversion en un projet urbain mixte avec logements et pour l'intégration d'un certain nombre d'équipements au rez-de-chaussée. Le projet peut avoir un effet de catalyseur au niveau du quartier. Une étude plus détaillée des répartitions sera néanmoins nécessaire. L'intégration d'une fonction éducative est également à envisager. Les bâtiments ont une superficie totale de 33.583m² sur un terrain d'environ 2 ha. A Bruxelles, les sites d'une telle envergure et présentant de telles caractéristiques sont rares. Dans le cadre de la stratégie à suivre, il faudra tout d'abord en considérer le potentiel afin de le réserver à une fonction publique plutôt que de le lotir en différentes propriétés individuelles.

L'ensemble F qui comprend trois bâtiments peut être conservé:

Les bâtiments se trouvent Avenue Marcel Thiry. Au sud, ils sont entourés d'appartements et de logements. Par une conversion partielle, ils pourraient contribuer à un renforcement du quartier. C'est pour cette raison que le Schéma Directeur suggère un changement d'affectation partiel pour cet ensemble, sans restructuration ni modification lourde du bâti existant. La possibilité de convertir un ou plusieurs de ces bâtiments en logements mérite une analyse en profondeur des potentialités de conversion de ces immeubles; cependant leur orientation et leur caractéristiques de façade ne sont pas optimales (verre antisolaire sur l'ensemble des façades du côté de l'avenue Marcel Thiry).



Te transformeren gebouwen

Met of zonder wijziging van functie (omvorming) en renovatie- of uitbreidingswerken.

Het gebouwencomplex van het vastgoedcertificaat Marcel Thiry en de gebouwen waar AXA gevestigd is, die momenteel nog steeds bekend staan als het Ernst&Young-complex, kunnen worden getransformeerd met behoud van de bestaande gebouwen.

De configuratie van de gebouwen kan een interessant uitgangspunt vormen voor de omvorming ervan tot een gemengd stedelijk project met woningen en voor de integratie van een aantal voorzieningen op het gelijkvloers. Het project kan voor de wijk een katalysator zijn. Er zal echter een uitvoeriger onderzoek van de verdelingen nodig zijn.

De integratie van een educatieve functie moet eveneens in beschouwing genomen worden. De gebouwen hebben een totale oppervlakte van 33.583m² en liggen op een terrein van ongeveer 2 ha. In Brussel zijn terreinen met een dergelijke omvang en met dergelijke kenmerken zeldzaam. Er moet, in het kader van de te volgen strategie, in de eerste plaats rekening gehouden worden met de mogelijkheid de site voor te behouden voor een openbare functie in plaats van ze te verkavelen in afzonderlijke eigendommen.

Het complex F, dat drie gebouwen omvat, kan worden behouden:

De gebouwen bevinden zich aan de Marcel Thirylaan en worden in het zuiden omringd door appartementen en woningen. Aan de hand van een gedeeltelijke omvorming kunnen ze bijdragen aan een versterking van de wijk. Het is om die reden dat het Richtplan een gedeeltelijke wijziging van de bestemming van het complex voorstelt, zonder een herstructurering of ingrijpende verandering van de bestaande structuur. De mogelijkheid om één of meer van deze gebouwen tot woningen om te vormen dient grondig te worden onderzocht. Hun oriëntatie en hun geveleigenschappen zijn echter niet optimaal (zonwerend glas in alle gevels aan de kant van de Marcel Thirylaan).

<< Ensemble F

Bâtiments à restructurer

Transformation lourde ou démolition/reconstruction avec changement d'affectation.

Le terrain qui abrite les bâtiments Constellation (ensemble D) et les immeubles du côté inférieur du bloc Pléiades possède une marge de manœuvre limitée étant donné sa configuration en bande et son emplacement le long de l'autoroute isolée des connexions viaries du reste du quartier Marcel Thiry. La densité de cet ensemble est relativement élevée, il n'est donc pas nécessaire de programmer une démolition-reconstruction d'office. Il est néanmoins envisageable d'installer du logement à cet endroit en étudiant une restructuration en profondeur de la parcelle, en la rattachant au tissu résidentiel existant le long de l'avenue des Pléiades.

Les différentes interventions reprises dans le Schéma Directeur en amélioreront considérablement le confort de logement. D'une part le nouveau tracé de l'E40, tel que proposé dans le Schéma Directeur, réduira l'impact de cette artère routière sur le tissu urbain:

- La réduction du nombre de bandes sur l'E40 donnera lieu à une bande verte large de 20 mètres entre les deux sens de la circulation. Ainsi, les habitants du côté de Woluwe auront moins de nuisances sonores et visuelles du trafic en direction du centre ville. Ils ne vivront plus le long d'une autoroute, mais le long d'un Parkway vert.
- Du fait que les bandes seront moins larges, les automobilistes seront forcés de réduire leur vitesse. Résultat: une réduction importante des nuisances sonores et de la pollution causées par l'E40.
- En intégrant l'arrêt de bus du RER le long du Parkway au niveau de l'Avenue Léon Grosjean, le quartier sera doté d'une desserte efficace en direction du centre ville.

En ce qui concerne l'immeuble IBGE (ensemble C), on peut envisager à moyen terme une démolition et reconstruction avec changement d'affectation. Pour ce qui est du complexe Antares (ensemble I) et de la partie haute du complexe Pléiades, une restructuration potentielle est à analyser. L'état actuel de ces immeubles ne permet pas de préconiser directement une démolition-reconstruction mais des transformations lourdes peuvent être à réaliser avec changement d'affectation. La surface totale de la parcelle représenterait approximativement 2,25 ha.

Te herstructureren gebouwen

Ingrijpende transformatie of afbraak/heropbouw met bestemmingswijziging.

Het terrein waarop zich de gebouwen van Constellation (complex D) en de onderste gebouwen van het bouwblok Plejaden bevinden, bezit slechts een beperkte marge om in te grijpen gezien de lintconfiguratie, de ligging langsheen de autosnelweg en het feit dat ze afgescheiden zijn van de wegen van de rest van de Marcel Thirywijk. De dichtheid van dit complex ligt vrij hoog, waardoor het niet nodig is om sowieso een afbraak en een heropbouw te voorzien. Het is, na een onderzoek over de grondige herstructurering van het perceel, evenwel te overwegen woningen te voorzien op deze plek, waarbij aangesloten wordt op het bestaande woonweefsel langsheen de Plejadenlaan.

De verschillende interventies die worden opgenomen in het Richtplan zullen het wooncomfort aanzienlijk doen toenemen. Enerzijds zal het nieuwe tracé van de E40, zoals dat wordt voorgesteld in het Richtplan, de invloed van deze verkeersader op het stedelijk weefsel doen afnemen:

- De reductie van het aantal rijstroken op de E40 biedt ruimte aan een 20m brede groene strook tussen de beide rijrichtingen. Hierdoor zullen de omwonenden aan de zijde van Woluwe minder geluidsoverlast en visuele hinder ondervinden van het verkeer dat naar het stadscentrum gaat. Ze wonen op deze manier niet langer naast een autosnelweg, maar langs een groene parkway.
- Gezien het feit dat de rijstroken minder breed zullen zijn, worden de automobilisten verplicht hun snelheid aan te passen. Dit resulteert in een aanzienlijke afname van de geluidsoverlast en de vervuiling die worden veroorzaakt door de E40.
- Door de halte van de GEN-bus te integreren langsheen de Parkway ter hoogte van de Léon Grosjeanlaan zal de wijk een vlotte busverbinding in de richting van het stadscentrum krijgen.

Wat het BIM-gebouw (complex C) betreft, kan er op middellange termijn een afbraak en een heropbouw met bestemmingswijziging worden overwogen. Wat betreft het Antarescomplex (complex I) en het bovenste gedeelte van het Plejadencomplex, moet er een mogelijke herstructurering worden onderzocht. De huidige staat van deze gebouwen laat het niet toe om meteen een afbraak en een heropbouw aan te bevelen. Ingrijpende transformaties met een bestemmingswijziging kunnen wel worden gerealiseerd. De totale oppervlakte van het perceel zou ongeveer 2,25 ha bedragen.

Une fonction de commerces spécialisés (hormis alimentation) ou une fonction récréatrice semblent des options réalistes. L'accès au site sera amélioré grâce à la prolongation de la ligne de tram 94. Elle se situera sur le trajet pédestre/cyclable (tel que préconisé par le Schéma Directeur) et bénéficiera d'une grande visibilité et d'un accès en voiture à l'entrée de la ville. Sur le site des bâtiments de Data Pléiades, la construction d'un hôtel pourrait être envisagée. La visibilité depuis l'autoroute est un facteur d'attractivité pour ce type de fonction. La proximité avec l'aéroport et la position à mi-chemin entre l'aéroport et les quartiers de bureaux abritant les institutions internationales en font un emplacement stratégique privilégié.

Een gespecialiseerde handelsfunctie (behalve voeding) of een recreatieve functie lijken realistische opties. De bereikbaarheid van de site zal worden verbeterd door de verlenging van tramlijn 94. De functie zal zich op het voetgangers- en fietserstraject (voorgesteld door het Richtplan) bevinden en genieten van een grote zichtbaarheid en van een goede bereikbaarheid met de wagen bij het binnenrijden van de stad. De bouw van een luxehotel op de plaats van de Data Plejadengebouwen kan eveneens in overweging genomen worden. De zichtbaarheid vanop de autosnelweg vormt een aantrekkingsfactor voor dergelijke functie. De nabijheid van de luchthaven en de ligging halverwege de luchthaven en de kantoorwijken met de internationale instellingen maken er een bevoorrechte strategische plaats van.

GP5-16



Ensemble G >>
M.Thiry - AXA



Ensemble D, E >>
Pleiades I Plejaden Constellation - Antares



Ensemble C, E, I >>
IBGE I BIM - Pleiades I Plejaden Antares - Val d'Or



Phasage du développement

Il nous semble que le quartier Marcel Thiry est plus mûr que le quartier Colonel Bourg en ce qui concerne la nécessité d'intervenir du point de vue de la restructuration urbaine. En effet, la situation actuelle de Marcel Thiry est sensiblement plus préoccupante.

Nous recommandons un redéveloppement rapide sur l'ensemble C. L'IBGE étant en partance, un nouveau projet pourra prochainement être mis à l'étude. La position « charnière » de cet ensemble proche de l'autoroute nous semble être un élément fort dans la stratégie de revitalisation du quartier.

La phase suivante consisterait à redévelopper l'ensemble G pour lequel le potentiel de densification est important. L'extension et la restructuration - orientée vers plus de mixité - de ces immeubles renforcerait conséquemment l'attrait et la qualité de vie du quartier.

Parallèlement, le développement de l'ensemble I (Antarès) pourrait être étudié. Il est important de considérer le redéploiement de nouvelles fonctions pour ces ensembles d'une manière concertée afin d'optimiser les liens entre les deux ensembles.

Il faudrait que la conversion de l'ensemble F se fasse progressivement. Cet ensemble ne constitue pas une priorité étant donné l'état des immeubles.

Il nous semble qu'il serait cohérent d'achever le projet d'aménagement par la partie Constellation (ensemble D) et Pléiades (E). En effet, ces immeubles présentent une forte densité et sont occupés actuellement. Ils joueront un rôle important dans l'aboutissement du développement mais ne présentent pas les caractéristiques d'un moteur pour ce dernier.

Fasering van de ontwikkeling

Volgens ons moet er op het vlak van stedelijke herstructurering in de Marcel Thirywijk sneller worden ingegrepen dan in de Kolonel Bourgwijk. De huidige situatie van de Marcel Thirywijk is immers aanzienlijk zorgwekkender.

Wij raden een snelle herontwikkeling aan van complex C. Aangezien het BIM op het punt staat te vertrekken, zou binnenkort het onderzoek van een nieuw project van start kunnen gaan. De hefboompositie van dit complex naast de autosnelweg is volgens ons een sterk element in de strategie voor de heropleving van de wijk.

De volgende fase zou erin bestaan complex G, waarvoor de mogelijkheid tot verdichting belangrijk is, opnieuw te ontwikkelen. De uitbreiding en de herstructurering van deze gebouwen - gericht op een meer gemengd karakter - zou de aantrekkingskracht van en de levenskwaliteit in de wijk in aanzienlijk versterken.

Parallel daarmee zou de ontwikkeling van complex I (Antares) kunnen worden bestudeerd. Het is belangrijk om op een georganiseerde manier de herontwikkeling van nieuwe functies voor deze complexen in overweging te nemen zodat de relaties tussen beide complexen kunnen worden geoptimaliseerd.

De reconversie van complex F dient geleidelijk te gebeuren. Gezien de staat van de gebouwen vormt dit complex geen prioriteit.

Volgens ons zou het logisch zijn om het inrichtingsproject af te ronden met het Constellationgedeelte (complex D) en het Plejadengedeelte (complex E). Deze gebouwen hebben immers een hoge dichtheid en worden momenteel gebruikt. Ze zullen een belangrijke rol spelen in het welslagen van de ontwikkeling, maar zullen hiervoor niet de motor vormen.

III.b Un nouveau dépôt pour De Lijn? | Een nieuw depot voor De Lijn?

RER bus | GEN-bussen

Le SD propose de déplacer les RER bus de De Lijn de la Chaussée de Louvain vers le parkway (voir GP2). Deux scénarios sont envisageables, le choix final sera pris en concertation avec AWW. Le premier scénario envisage la sortie de la Chaussée de Louvain à la hauteur du Boulevard de la Woluwe, tandis que le deuxième scénario propose une sortie rue du Péage. A titre d'exemple, le SD prend ici le scénario 2 en considération.

Het Richtplan stelt voor om de GEN-bussen van De Lijn te verplaatsen van de Leuvensesteenweg naar de Parkway (zie GP2). Er zijn twee scenario's in overweging te nemen, maar de definitieve keuze hierover zal gemaakt worden in samenspraak met AWW. Het eerste scenario voorziet de uitgang van de Leuvensesteenweg ter hoogte van de Woluwelaan, terwijl die in het tweede scenario ter hoogte van de Tolstraat is voorzien. Bij wijze van voorbeeld neemt het Richtplan hier scenario 2 in overweging.

Site De Lijn | De Lijnsite

Le dépôt actuel de De Lijn se situe le long de la Chaussée de Louvain, en plein milieu du noyau urbain du quartier Paduwa. Ce site génère de nombreux conflits pour le quartier avoisinant (nuisances sonores, pollution) et forme une rupture dans le tissu urbain environnant.

Quoique des investissements ont déjà été réalisés pour assainir et rénover le site afin de mieux l'intégrer dans le quartier (les budgets ont été réservés, la paroi antibruit a été commandée), la société De Lijn reste disposée à collaborer de façon constructive à la recherche d'une solution durable pour un nouveau dépôt pour lequel elle est prête à envisager un déménagement sur le long terme (10 à 20 ans).

Het huidige depot van De Lijn situeert zich aan de Leuvensesteenweg temidden van het stedelijk weefsel van de Paduwawijk. Deze locatie genereert een aantal conflicten in de naburige woonwijk (geluidsoverlast, vervuiling) en vormt een breuk in het eerder kleinschalige omliggende stedelijk weefsel.

Hoewel De Lijn momenteel investeert in de sanering en renovatie van de huidige site voor een betere integratie in de buurt op korte termijn (de budgetten zijn gereserveerd, de geluidswand is besteld), is er bereidheid om constructief mee te werken aan de zoektocht naar een alternatieve locatie voor een mogelijke verhuis op lange termijn (10 à 20 jaar).



^^ RER Scénario 1 | GEN Scenario 1



^^ RER Scénario 2 | GEN Scenario 2



^^ Site De Lijn actuel-proposé | Site De Lijn bestehend-voorstel



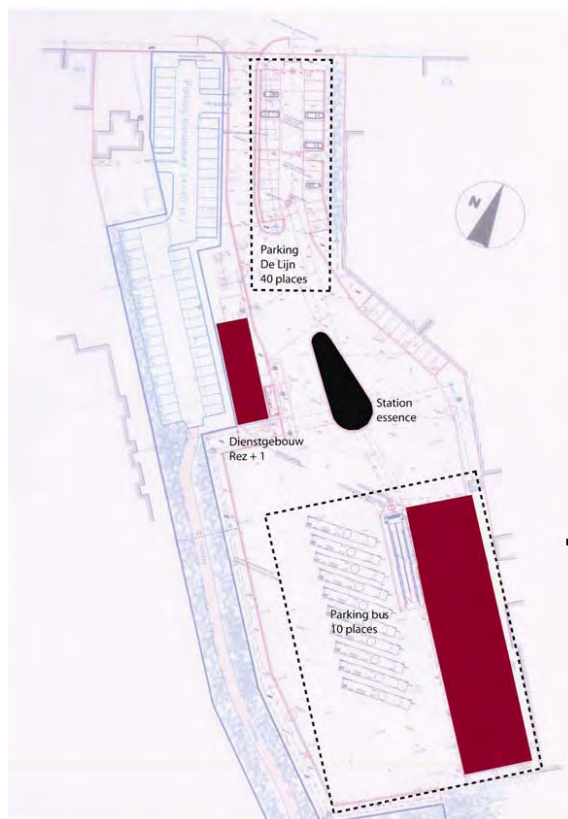
Programme

Le programme à organiser de manière efficace devra abriter un dépôt pour 18 bus, un parking pour 10 bus, un parking avec 40 emplacements pour les employés, un bâtiment de service en une station d'essence. De Lijn souhaite également disposer de suffisamment d'espace pour une éventuelle extension dans le futur. Le site devra donc avoir une superficie d'1 ha et une largeur minimale de 120m.

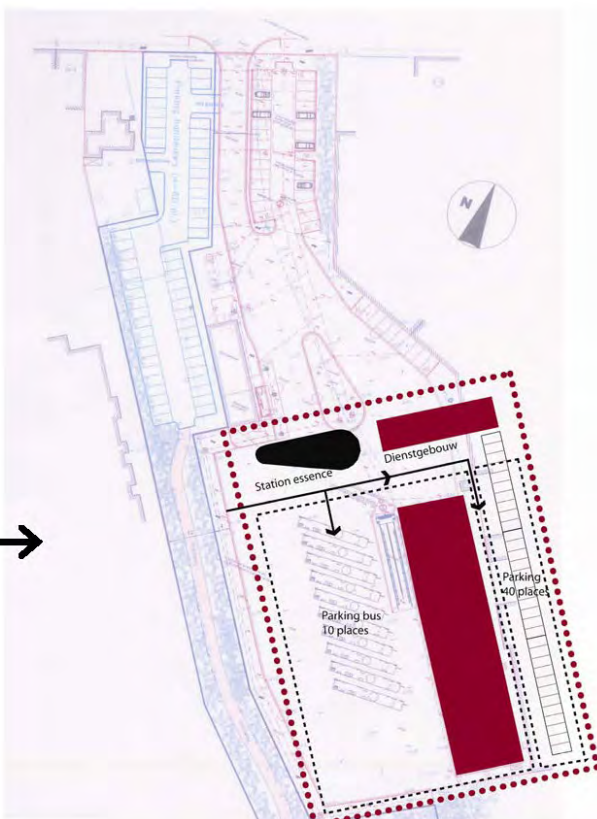
Programma

Het programma dat op een efficiënte manier moet georganiseerd worden op de terreinen bestaat uit een depot voor 18 bussen, een parking voor 10 bussen, een parking voor 40 auto's voor de werknemers, een dienstengebouw en een benzinestation. De Lijn wenst eveneens ruimte te voorzien voor een eventuele uitbreiding in de toekomst. De nieuwe site moet dus ongeveer een oppervlakte hebben van 1ha met een minimale breedte van 120m.

vv Programmation actuelle du site De Lijn |
Bestaand programma site De Lijn



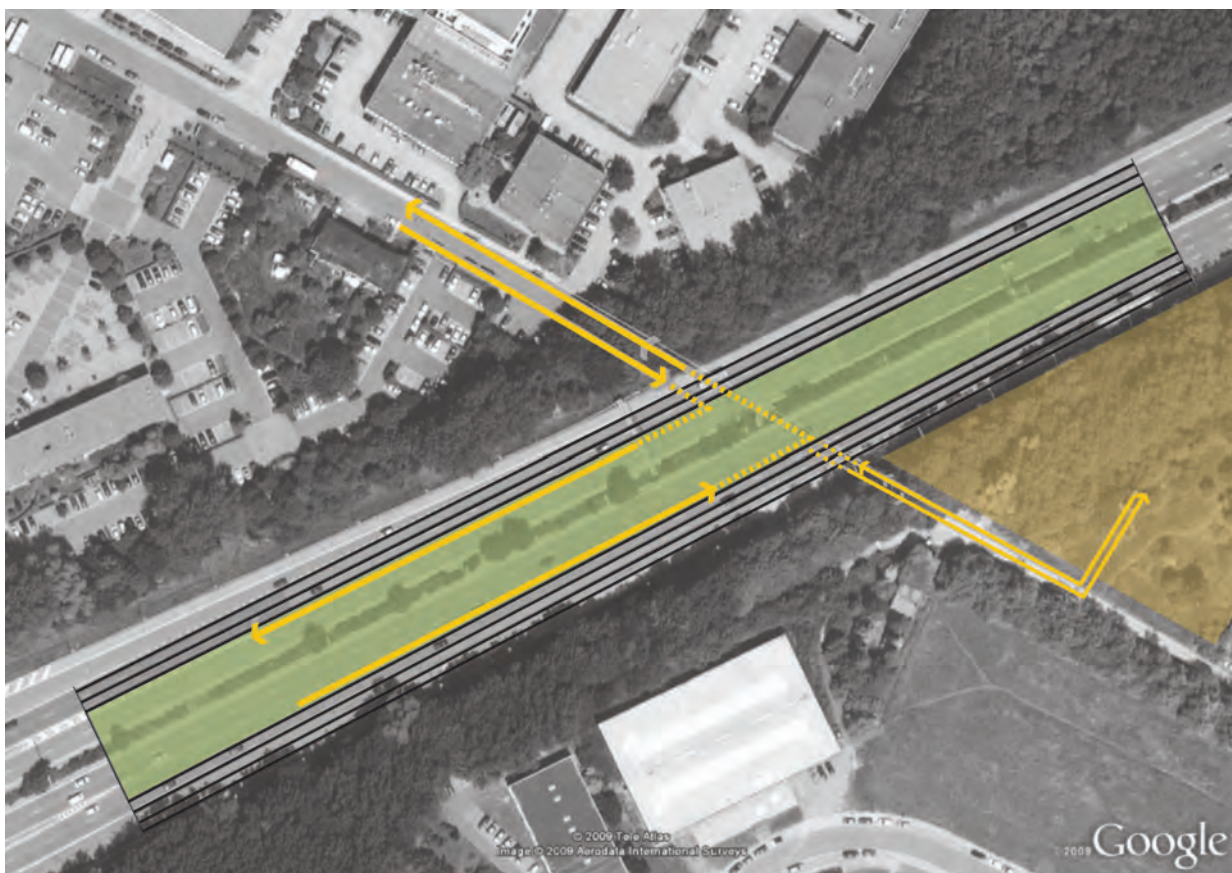
vv Exemple de maximisation de l'espace |
Voorbeeld maximalisatie ruimte



Terrain alternatif | Alternatief terrein



vv Accessibilité du site | Toegankelijkheid van de site

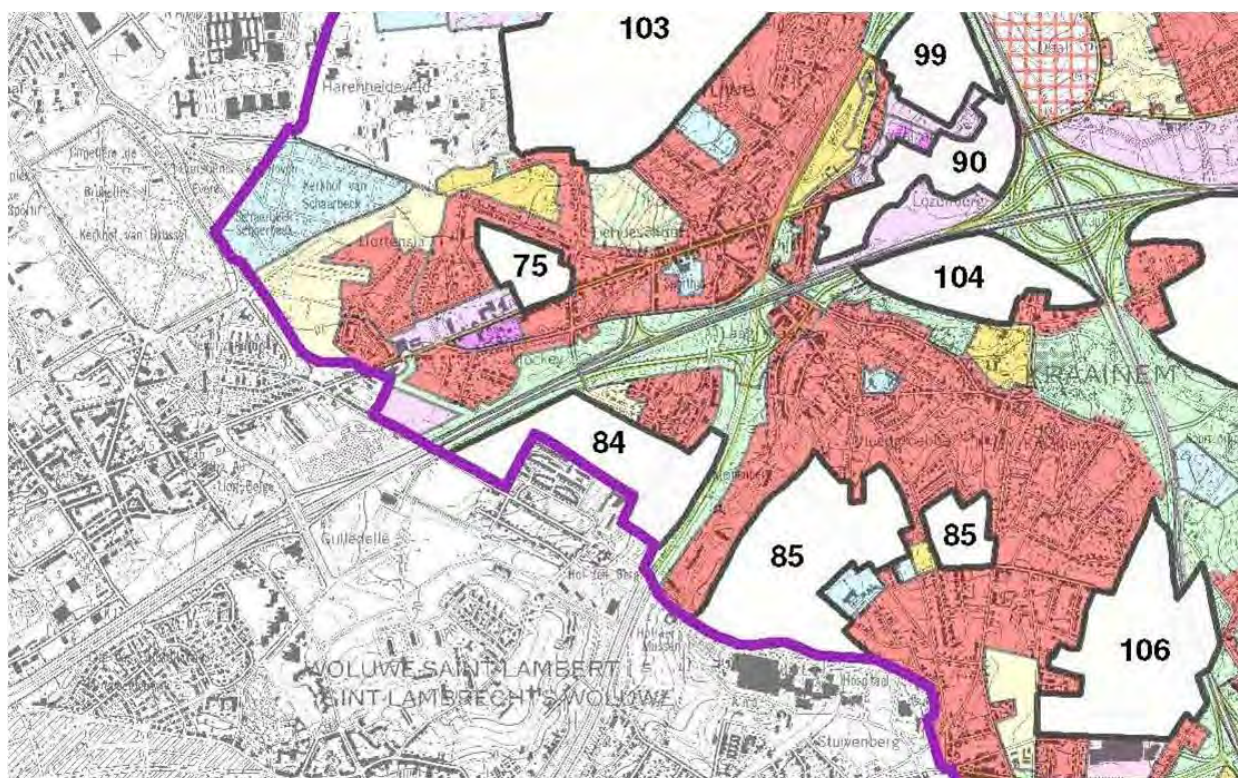


Dans ce contexte, le Schéma Directeur fait remarquer l'existence d'un terrain au sein de la zone Marcel Thiry qui pourrait constituer un site alternatif pour le nouveau dépôt. Ce terrain est situé le long de l'Avenue Hof ten Berg, sur le territoire de la commune de Zaventem, de l'autre côté de la frontière régionale. Il est assez grand pour accueillir le programme actuel du dépôt et offre même suffisamment de marge pour une éventuelle extension. De plus, ce site peut être aisément connecté, à travers la zone SDRB et l'Avenue Ariane, au site propre bus (STIB) existant Avenue Marcel Thiry et rejoignant la Chaussée de Louvain. Enfin, il se situe dans une zone définie comme « zone verte autour d'équipements » et est séparé du quartier résidentiel Hof ten Berg par une zone agricole.

Binnen dit kader vestigt het Richtplan de aandacht op een terrein binnen de zone Marcel Thiry dat een mogelijk alternatief vormt voor een nieuw depot. Het terrein bevindt zich aan de Hof ten Berglaan, net aan de andere kant van de grens van het Gewest, in de gemeente Zaventem. Het is groot genoeg voor het huidige programma van het depot en biedt nog marge voor uitbreiding. Het is door middel van een vrije busbaan (van de MIVB) over de zone van de GOMB en de Arianelaan heen verbonden met de Leuvensesteenweg. Het bevindt zich in een zone die gedefinieerd wordt als « groen langs infrastructuur » en wordt gescheiden van de woonwijk Hof ten Berg door een landbouwzone.



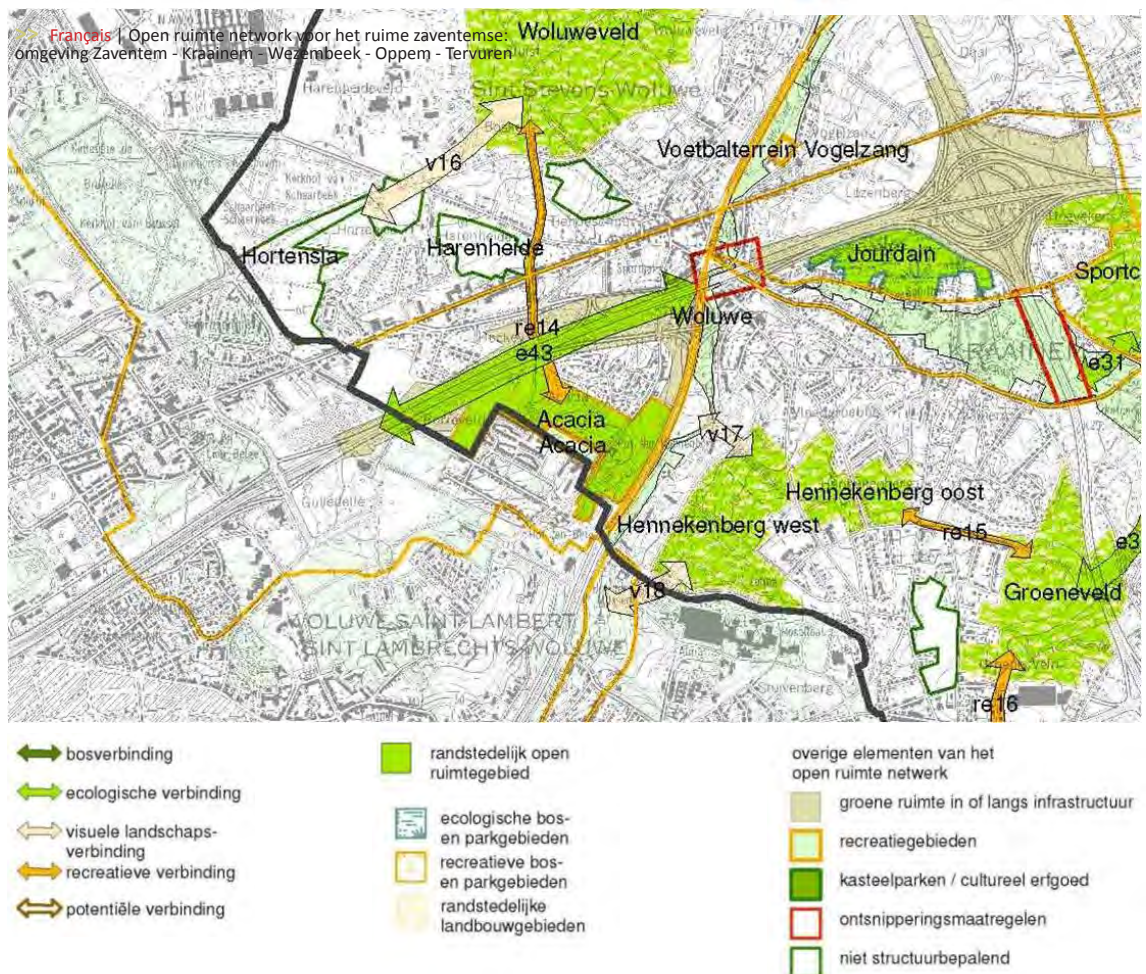
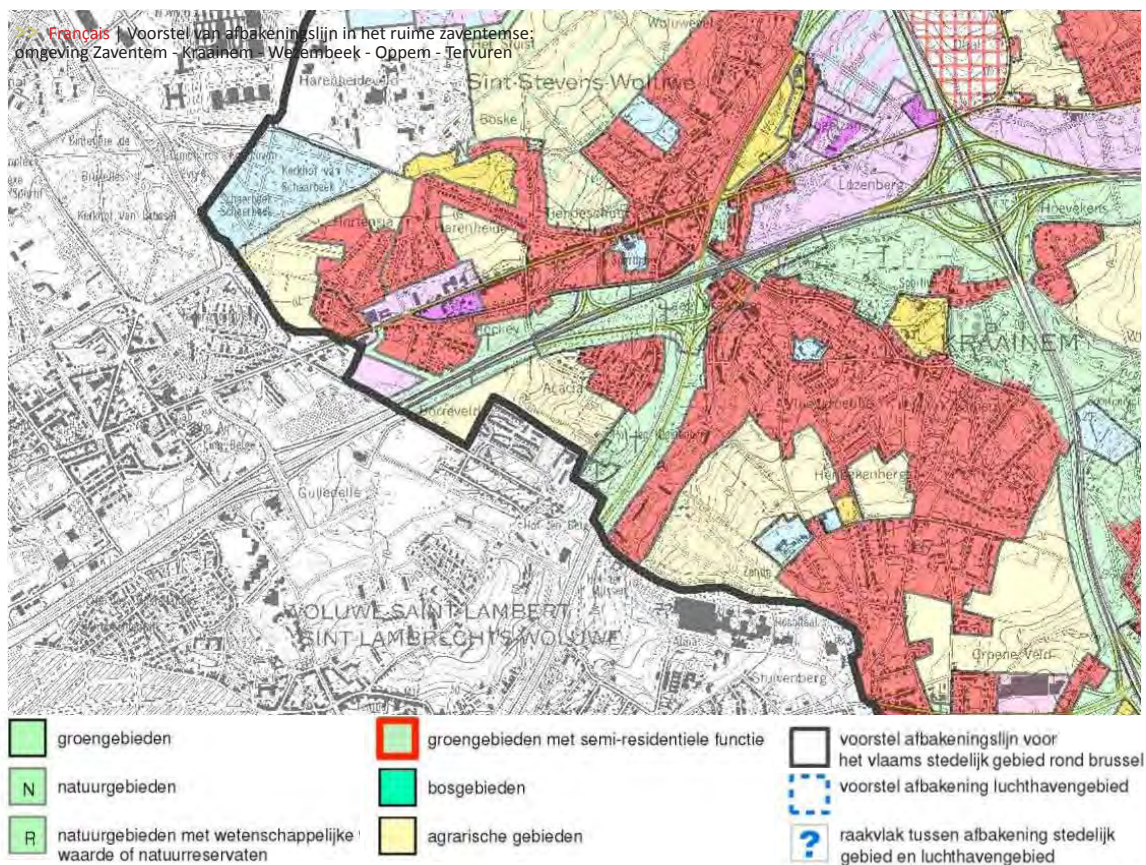
-  te herbestemmen zones
-  nieuw wegtracé
-  afbakening vlaams stedelijk gebied rond brussel



 Terrains à inclure dans le plan de délimitation des environnements de Zaventem: région de Zaventem - Kraainem - Wezembeek-Oppem - Tervuren | Op te nemen gebieden in het afbakeningsplan voor het ruime Zaventemse: omgeving Zaventem - Kraainem - Wezembeek-Oppem - Tervuren

L'échevin compétent pour l'Urbanisme et le service urbanistique de Zaventem ont déjà été approchés. La commune n'a pas exprimé d'objections concrètes à la proposition, mais n'en voit pas non plus les avantages pour la prendre en considération. La commune de Zaventem est cependant disposée à étudier ce site alternatif à la demande de l'Agence 'Wegen en Verkeer'. En tous cas, il faudra prévoir un Plan d'Exécution urbanistique afin de modifier l'affectation du site, tout comme une procédure d'expropriation. Mais comme De Lijn ne veut considérer le déménagement du dépôt de Paduwa que sur le long terme (min. 10 ans), le délai ne pose pas de problèmes. De Lijn considère le site proposé comme une piste de réflexion intéressante qui nécessite d'être approfondie.

De schepen voor Stedenbouw en de dienst Stedenbouw van Zaventem werden al benaderd. Hoewel er geen concrete bezwaren zijn, ziet de gemeente geen voordelen die haar er zouden toe aanzetten om het voorstel in overweging te nemen. Zaventem is echter bereid om het alternatief nader te bestuderen als het Agentschap Wegen en Verkeer erom zou vragen. Er moet in elk geval enerzijds een Ruimtelijk Uitvoeringsplan worden voorzien om de bestemming te wijzigen en anderzijds moet er een onteigeningsprocedure opgestart worden. Aangezien De Lijn de verplaatsing van het depot in Paduwa pas over 10 jaar in overweging wil nemen, vormt dit uitstel geen probleem. Het terrein wordt door De Lijn als een interessante denkpiste beschouwd, die uitvoeriger bestudeerd moet worden.



Accessibilité - Viaduc

Le Schéma Directeur attire également l'attention sur les possibilités pour décongestionner davantage le 'nouveau dépôt', notamment par l'aménagement d'un viaduc sur l'E40 qui raccordera la rue du Péage à l'Avenue Hof Ten Berg. Afin de préserver le caractère résidentiel du quartier Hof ten Berg et pour éviter le trafic en transit, il est indiqué de prévoir une barrière après le dépôt de De Lijn.

En prolongeant l'Avenue Ariane jusqu'à l'avenue Hof ten Berg, cet axe pourrait également être utilisé pour décongestionner les zonings industriels situés à la frontière régionale. Ce lien permettrait en outre de raccorder Marcel Thiry directement à l'E40, sans que les voitures doivent passer par l'Avenue des Communautés.

Comme la construction du pont est estimée à 7,5 millions d'euros, son aménagement doit faire le sujet d'une étude approfondie.

Bereikbaarheid - Viaduct

Dit gezegd zijnde, vestigt het Richtplan de aandacht op de mogelijkheid om het 'nieuwe depot' van files te ontlasten door de bouw van een viaduct over de E40 die de Tolstraat met de Hof Ten Berglaan verbindt. Om het woonkarakter van de wijk Hof ten Berg te bewaren en om er transitverkeer te vermijden, is het aangewezen een afsluiting te voorzien voorbij het depot van De Lijn.

Door de Arianelaan te verlengen tot aan de Hof ten Berglaan, zou deze infrastructuur ook kunnen dienen om de industrieterreinen aan de grens van het gewest te ontlasten van files en om de auto's die vanuit Marcel Thiry komen, naar de E40 te leiden, zonder dat ze via de Gemeenschappenlaan moeten rijden.

Aangezien de brug geraamd wordt op 7,5 miljoen euro, moet het belang ervan grondig worden bestudeerd.



^^ Phase 1 Accessibilité bus (jaune) | Fase 1 ontsluiting bus (geel)



^^ Phase 2 Accessibilité bus (jaune) | Fase 2 ontsluiting bus (geel)



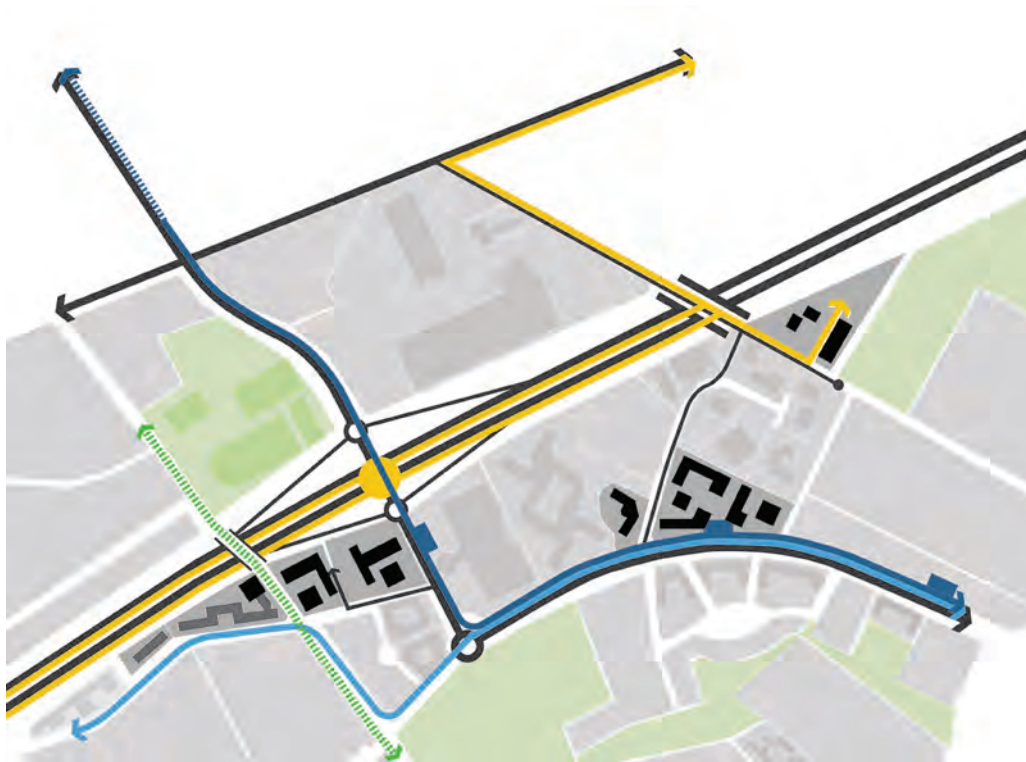
^^ Phase 1 Accessibilité camions (bleu) | Fase 1 ontsluiting vrachtwagens (blauw)



^^ Phase 2 Accessibilité camions (bleu) | Fase 2 ontsluiting vrachtwagens (blauw)

Accessibilité - Vue d'ensemble

Toegankelijkheid - Overzicht



Accessibilité | Ontsluiting

- De Lijn
- MIVB
- tram
- passage piétons | voetgangerverbinding
- transport privé | prive-vervoer

GP5-24



III c. Plan



>> plan d'action >> actieplan

Programme d'action / Actieprogramma

5A MODIFICATION D'AFFECTATION DE PLEIADE, MARCEL THIRY, GULLEDELLE	
PARTENAIRES DE CONCERTATION - Les propriétaires des terrains - La commune de Woluwé-St-Lambert - La Région de Bruxelles-Capitale (ADT, IBGE, BM, DEP) - La STIB	
ACTIONS <u>Actions à court terme</u> - Mise en route d'un Masterplan détaillée pour la transformation des blocs de bâti IBGE – ANTARES – PLEIADES -CONSTELLATION (inclues programmation et faisabilité économique) - Rédaction d'un arrêté du GRBC visant à réaliser le PPAS Parkway de Bruxelles * - Démolition et aménagement du terrain IBGE conformément au Plan d'aménagement - Etude pour l'intégration de la ligne de tram 94 (Roodebeek – dépôt STIB) <u>Actions à moyen terme</u> - Réalisation du PPAS Parkway de Bruxelles*(voir page GP5-29) <u>Actions à long terme</u> - Réaménagement de l'Avenue de Pléiade : transformation en rue résidentielle (intégration de la piste cyclable, élargissement des trottoirs, verdurisation) - Aménagement de la ligne 94	ACTEURS RBC / Woluwé-St-Lambert RBC/Schaerbeek/Evere/Woluwé-St-Lambert RBC STIB RBC / Evere / Schaerbeek / Woluwé-St-Lambert Woluwé-St-Lambert STIB

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

5A BESTEMMINGSWIJZIGING AAN PLEJADEN, MARCEL THIRY, GULLEDELLE	
OVERLEGPARTNERS - Eigenaars van de terreinen - Gemeente Sint-Lambrechts-Woluwe - Brussels Hoofdstedelijk Gewest (ATO, DSP, MB, BIM) - MIVB	
ACTIES <u>Acties korte termijn</u> - Lancering studie voor een gedetailleerd masterplan voor de transformatie van de bouwblokken IBGE – ANTARES – PLEIADES -CONSTELLATION (inclusief de programmatie en de economische haalbaarheid) - Opmaak van een besluit van de RBHG met het oog op de realisatie van het BBP Parkway van Brussel* - Afbraak en ontwikkeling terrein IBG volgens het Inrichtingsplan - Studie voor de integratie van tramlijn 94 (Roodebeek –depot MIVB) <u>Acties middellange termijn</u> - Realisatie van het BBP Parkway van Brussel* (zie pagina GP5-29) <u>Acties lange termijn</u> - Heraanleg Plejadenlaan: transformatie naar woonstraat (ingroening, voetpaden, integratie fietspad) - Aanleg van tramlijn 94	ACTOREN BHG/Sint-Lambrechts-Woluwe BHG/Schaarbeek/Evere/Sint-Lambrechts-Woluwe BHG MIVB BHG/Evere/Schaarbeek/Sint-Lambrechts-Woluwe Sint-Lambrechts-Woluwe MIVB

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



5B DEPOT DE LIJN	
PARTENAIRES DE CONCERTATION	
- De Lijn - La commune d'Evere - La Région de Bruxelles-Capitales (ADT, DEP, BM, SDRB) - Afdeling Wegen en Verkeer (AWV) (Département Routes et Trafic flamand) - La commune de Zaventem	
ACTIONS <u>Actions à court terme</u> - Continuer les négociations constructives en cours avec De Lijn au sujet du déplacement du dépôt de Paduwa vers la localisation identifiée sur la rue Hoftenberg dans un délai de 10 à 15 ans, ou tout autre localisation possible. - Mise en route de l'étude ayant comme sujet: raccordement à la Chaussée de Louvain / raccordement au site pour bus intégré Parkway E40 / intégration des arrêts de bus le long du trajet / étude des possibilités d'un parking navettes / pont au niveau de la rue du Péage <u>Actions à moyen terme</u> - Procédures nécessaires pour l'aménagement du dépôt De Lijn dans sa nouvelle localisation <u>Actions à long terme</u> - Réalisation des raccordements routiers - Déménagement du Dépôt De Lijn	ACTEURS RBC / Evere / De Lijn / AWV/ Zaventem RBC De Lijn/ Zaventem AWV / RBC De Lijn

5B DEPOT DE LIJN	
OVERLEGPARTNERS	
- De Lijn - Gemeente Evere - Brussels Hoofdstedelijk Gewest(ATO, DSP, MB, BIM) - Afdeling Wegen en Verkeer (AWV) - Gemeente Zaventem	
ACTIES <u>Acties korte termijn</u> - Verderzetten van constructieve onderhandelingen die lopende zijn met De Lijn, aangaande de verplaatsing van het depot van Paduwa naar de locatie op de Hof ten Bergstraat binnen 10 à 15 jaar, of mogelijke alternatieve locatie - Lancering studie met als onderwerp: Aansluiting op de Leuvensesteenweg / aansluiting op de geïntegreerd busstrook Parkway E40 / integratie bushaltes langs het traject / studie mogelijkheden integratie pendelparking / brug ter hoogte van de Tollaen <u>Acties middellange termijn</u> - Opstarten nodige procedures voor de aanleg van het depot De Lijn op haar nieuwe locatie <u>Acties lange termijn</u> - Realisatie verkeersaansluitingen - Verhuis Depot de Lijn	ACTOREN BHG / Evere / De Lijn/AWV/ Zaventem BHG De Lijn/Zaventem AWV / BHG De Lijn

Etat des lieux de la concertation / Stand van zaken overleg

ÉTAT DES LIEUX DE LA CONCERTATION	PROCESSUS
<u>Site Dépôt De Lijn</u> - L'assainissement et la rénovation du site actuel situé sur la Chaussée de Louvain sont nécessaires pour mieux pouvoir l'intégrer dans le quartier. Les travaux seront réalisés à court terme. - A l'heure actuelle, De Lijn ne peut s'engager à déménager son dépôt mais elle est disposée à le faire à partir d'un délai de 10 ans (minimum). Elle est donc ouverte aux pistes proposées à moyen-long terme si celles-ci offrent une réelle alternative au dépôt actuel. - Le site proposé par le SD (situé à Zaventem) à De Lijn a de fortes chances de répondre aux critères exigés par De Lijn pour déménager son dépôt (site long d'au moins 1 ha / situé dans les environs de la Chaussée de Louvain, connecté/connectable par au moins deux différents tracés à cette dernière : un tracé prioritaire, et un autre en cas d'urgence). De Lijn souhaite examiner de façon constructive la faisabilité de ce scénario. - D'un point de vue réglementaire, le site proposé dans la périphérie de Zaventem est envisageable. - De Lijn a informé la RBC que lors d'une rencontre informelle, le bourgmestre de Zaventem lui a signifié son désaccord sur une éventuelle implantation d'un dépôt de bus à cet endroit.	10-03-2009 CA n°3a 11-03-2009 concertation De Lijn 24-03-2009 concertation E. Van Rompuy 27-03-2009 CA n°3b 21-04-2009 CA n°4 22-04-2009 concertation commune de Zaventem

GP5-28



STAND VAN ZAKEN OVERLEG	PROCES
<u>Depot De Lijn</u> - De sanering en de renovatie van de huidige site, gelegen aan de Leuvensesteenweg, zijn nodig voor een verbeterde integratie in de wijk. De werken worden op korte termijn uitgevoerd. - Op dit ogenblik kan De Lijn geen engagementen aangaan voor een verhuis van haar depot, maar zij zal maatregelen nemen op dit te doen binnen 10 jaar (minimum). Zij staan open voor de voorgestelde pistes op middellange - lange termijn, indien zij een reëel alternatief vormen voor het bestaande depot. - De site (gesitueerd in Zaventem) die door het RP voorgesteld is aan De Lijn heeft een grote kans te beantwoorden aan de criteria die De Lijn stelt aan de verhuis van haar depot (lange site van minstens 1ha/gelegen in de nabijheid van de Leuvensesteenweg, hieraan verbonden/verbindbaar via minstens 2 verschillende tracees: een prioritaire tracee en een tracee voor noodgevallen). De Lijn wenst de haalbaarheid van dit scenario op een constructieve manier te onderzoeken. - De voorgestelde site aan de rand van de gemeente Zaventem is vandaag juridisch mogelijk. - De Lijn heeft het BHG tijdens een informele vergadering op de hoogte gebracht van het feit dat de burgemeester van Zaventem weigerachtig staat ten opzichte van de eventuele inplanting van een busstelplaats op deze plek.	10-03-2009 CA n°3a 11-03-2009 overleg De Lijn 24-03-2009 overleg E. Van Rompuy 27-03-2009 CA n°3b 21-04-2009 CA n°4 22-04-2009 overleg gemeente Zaventem

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

PPAS PARKWAY DE BRUXELLES

Communes concernées: Schaarbeek, Evere, Woluwe St. Lambert

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

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

Hiérarchie des voiries et liaisons piétonnes

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

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

BBP PARKWAY VAN BRUSSEL

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

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

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

Hiërarchie van de wegen en voetgangersverbindingen

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

Surfaces constructibles autorisées

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

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

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

Toegelaten bebouwbare oppervlakten

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

Inrichtingsprincipes voor de woningen op de Kol. Boursstraat

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



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

- + Des espaces semi-privatifs seront aménagés à l'intérieur du bloc, ainsi que des équipements au service de tout le quartier de Paduwa.

- + Le concept architectural doit permettre des vues et des ouvertures ponctuelles vers les espaces verts semi-privatifs depuis le blv. urbain de la E40 (visant à élargir la sensation du vert).

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

- + Aan de binnenzijde van de bouwblokken worden zowel semi-private ruimten aangelegd als voorzieningen die de volledige Paduwawijk bedienen.

- + Het architecturaal concept dient doorzichten en punctuele openingen naar de achtergelegen semi-private groenen ruimten toe te laten vanop de stedelijke boulevard E40 (dit om de groene beleving te vergroten).

