

ONTWERP VAN RICHTPLAN VAN AANLEG (RPA)

'DEFENSIE' en zijn

MILIEUEFFECTENRAPPORT (MER)

ADVIES VAN DE GEWESTELIJKE ONTWIKKELINGSCOMMISSIE

25 maart 2024

Secretariaat Gewestelijke
Ontwikkelingscommissie
Secrétariat Commission
Régionale de Développement

Naamsestraat 59
1000 Brussel
Rue de Namur 59
1000 Bruxelles

T +32 2 435 43 56
F +32 2 435 43 99
@ crd-goc@perspective.brussels [hier](#)
www.crd-goc.brussels [hier](#)

Gelet op het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 4 juli 2019 betreffende de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie;

Gelet op artikel 7 van het Brussels Wetboek van Ruimtelijke Ordening (BWRO), zoals goedgekeurd door het Parlement op 13 oktober 2017;

Gelet op de hoorzitting van de vertegenwoordigster van het kabinet van minister-president Rudi Vervoort op 25 januari 2024;

De Commissie brengt op 25 maart 2024 unaniem het volgende advies uit.

1. ADVIES

Het plan heeft tot doel om een einde te maken aan de monofunctionaliteit waardoor het gebied wordt gekenmerkt. Op het niveau van het gebied lijkt de meest volledige combinatie van programma's en toepassingen essentieel. Het doel is tweeledig: dit nieuwe stadsdeel verdichten met woningen en tegelijk de integratie van bedrijven in de stad verbeteren. De vestiging van een mix van 150.000 m² woningen, 150.000 m² economische activiteiten en 50.000 m² voorzieningen/diensten/handelszaken langs de Leopold III-laan is bedoeld om de gewenste stedelijke toestand te creëren. Het project biedt een functionele mix, die breekt met het principe van een eenmalige programmering waarin het projectgebied uiteindelijk is omhuld.

Het gebied kampt momenteel met een gebrek aan openbare ruimte van hoge kwaliteit. De structurering en de hiërarchisering van deze openbare ruimten is een essentiële voorwaarde voor de aantrekkelijkheid van de toekomstige programma's en voorzieningen. De landschappen, de biotoop, de openbare voorzieningen en pleinen, de straten worden elementen die een prominente plaats innemen in de aantrekkelijkheid van het gebied. Om de nodige voorwaarden te creëren voor de invoering van kwalitatieve openbare ruimten, heeft het project de ambitie om een duurzame, geïntegreerde en hiërarchische mobiliteit te ontwikkelen door de implementatie van het STOP-principe (plan Good Move).

De context wordt uiteengezet in de bijlage bij dit advies.

1.1. ALGEMEEN

Participatie

Veel reclamanten, waaronder de Raad voor het Leefmilieu (RLBHG), Inter-Environnement (IEB) en de Gewestelijke Mobiliteitscommissie (GMC), betreuren dat het openbaar onderzoek van twee RPA tegelijk werd opgestart. Zij zijn van mening dat dit een belemmering vormt voor de effectieve behandeling van de dossiers, gezien de honderden pagina's die moeten worden geanalyseerd.

De RLBHG vraagt om een formeel verbod op het gelijktijdig opstarten van het openbaar onderzoek van twee RPA en wil graag dat de Regering aangeeft of ze bereid is om deze weg in te slaan.

De RLBHG en IEB vragen ook dat informatiesessies deel uitmaken van het georganiseerde participatieproces en gepaard gaan met groepsdiscussies, bij voorkeur 's avonds.

In het geval van de twee RPA die gezamenlijk aan een openbaar onderzoek werden onderworpen, gaat de deadline voor het indienen van het advies voor de Raad vooraf aan het tijdstip van het

'informatiepunt' om vragen te gaan stellen aan de projectverantwoordelijke. De Raad vraagt dat de Regering bij de organisatie van informatie- en participatiemomenten rekening houdt met deze termijnen.

De Commissie stelt vast dat zowel particuliere als openbare reclamanten tijdens het openbaar onderzoek er terecht meermaals over klagen dat de tijd te kort is om kennis te nemen van de dossiers, in het bijzonder wanneer meerdere grote dossiers tegelijk aan een openbaar onderzoek worden onderworpen. Deze reclamanten zijn ook van mening dat de burgerparticipatieprocessen moeten worden verbeterd.

Zoals zij al opverde in haar initiatiefadvies over de toekomstige hervorming van het BWRO ([advies van 30 juni 2023](#)), stelt de Commissie voor om een advies te vragen aan de nieuwe Participatiedienst die in deze legislatuur binnen Perspective is opgericht, teneinde gebruik te maken van relevante aanbevelingen over deze kwesties..

1.2. PERIMETER

De Commissie stelt vast dat een grensoverschrijdend project voor het eerst met succes werd uitgevoerd en als een geheel in overweging werd genomen, ondanks de beperkingen die door de territoriale bevoegdheden van de partners werden opgelegd. De Commissie kan een dergelijke samenwerking alleen maar toejuichen en hoopt dat deze in de toekomst kan worden herhaald, binnen en buiten het Gewest.

Ze betreurt echter dat het bedrijventerrein CityDev niet is geïntegreerd, aangezien dit zou hebben gezorgd voor een meer stedelijke continuïteit tussen de nieuwe woonwijk en de bestaande bewoonde wijken.

1.3. OPERATIONALISERING VAN HET RPA

CityDev herinnert eraan dat dit RPA voorziet in talrijke infrastructuren - meer bepaald wegen en parken - zonder de actoren te identificeren die belast zouden ze met de realisatie ervan. Als CityDev een gedeeltelijke operator van de ontwikkeling van het RPA zou zijn, zou het niet mogelijk zijn om de inrichtingen van deze infrastructuren voor zijn rekening te nemen. CityDev wil echter een rol spelen in de operationalisering van een deel van het RPA. Daartoe moeten een aantal van de in punt '3.5. Mobiliteit' aangehaalde essentiële punten worden gewijzigd.

CityDev stelt zich vragen over de mogelijkheden voor het concretiseren van algemeen voorschrift 0.11., waarbij aan de houder van een SV binnen het RPA een termijn van één jaar wordt opgelegd om openbare operatoren van sociale woningen of met sociale woningen gelijkgestelde woningen eventueel te laten beslissen of ze de toegelaten woningen willen aankopen.

CityDev herinnert eraan dat, ook als het RPA op lange termijn moet worden overwogen, de inplanting van de ondernemingen ook wordt georganiseerd via langlopende erfpachtovereenkomsten. Het RPA Defensie moet worden uitgevoerd in overeenstemming met het behoud van de bestaande erfpachtovereenkomsten. Alleen hun vrijwillige vertrek aan het einde van de huurovereenkomst of de hernieuwing kan het moment zijn om na te denken over de mogelijke herontwikkelingen volgens de voorschriften van het RPA.

De Commissie deelt de bezorgdheid van CityDev, gezien de zeer lange duur van erfpachtovereenkomsten. Ze stelt zich vragen over het operationele karakter van het plan op korte of middellange termijn.

1.4. HUISVESTING

Brupartners stelt vast dat minimumdoelstellingen voor 'openbare woningen' zijn voorzien (een drempel van 'minimum 25% van de openbare woningen' is vastgelegd) en dat het grootste deel van de in de perimeter van het ontwerp van RPA aanwezige terreinen openbare gronden zijn.

In de overtuiging dat het noodzakelijk is om tegemoet te komen aan de talrijke behoeften aan sociale woningen (met name in de context van de schaarste aan openbare terreinen en grondreserves in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest), stelt Brupartners voor dat de publieke eigendom van de grond zoveel mogelijk moet worden gehandhaafd en dat er, wanneer deze terreinen aan de functie 'huisvesting' zijn toegewezen, sociale woningen moeten worden ontwikkeld.

In dat verband is hij van mening dat de toekomstige ontwerpen van RPA moeten voorzien in minimumdrempels voor sociale woningen (die kunnen variëren afhankelijk van het feit of de terreinen openbaar of privé-eigendom zijn).

De gemeente Evere kan voorstander zijn van het idee om geen huisvesting op te nemen in het gebied van het RPA Defensie, op voorwaarde dat de doelstellingen van het RPA Bordet ten minste worden bereikt. Ze herinnert er echter aan dat sommige van de vooronderstellingen van het RPA Defensie (hinder in verband met de luchthaven Brussel-Nationaal) niet worden beantwoord voor de bewoners die al aanwezig zijn in of rond de perimeter.

Brupartners dringt aan op de noodzaak van een mix in het type van woningen dat in een bepaalde perimeter wordt voorgesteld.

Die laatste wil dat dit ontwerp van RPA kadert binnen de regeringsdoelstelling om '*op het hele gewestelijke grondgebied te beschikken over 15% woningen van sociale aard, evenwichtig gespreid per gemeente en per wijk*' (rekening houdend met het aanbod van woningen in de buurt van de perimeter van het ontwerp van RPA), door onder meer duidelijk te bepalen welk deel van de woningen voor sociale huisvesting zal worden bestemd.

Brupartners stelt vast dat, volgens de algemene voorschriften van dit ontwerp van RPA, de bouw-, uitbreidings- en bestemmingswijzigingsprojecten van meer dan 3.500 m² een minimumdrempel van 25% sociale woningen bevatten. Geen enkel project in het ontwerp van RPA vermeldt echter de vloeroppervlakte. Brupartners vraagt daarom verduidelijkingen over de bouwprofielen, de vloeroppervlaktes en het geraamde aantal nieuwe woningen van de verschillende ontwerpen van RPA.

Bovendien dringt Brupartners in het bijzonder aan op een diversiteit aan woningtypes binnen de hoge gebouwen en de huizenblokken die op de site worden overwogen. Brupartners is immers van mening dat deze sociale gemengdheid niet alleen op de site, maar ook in de gebouwen zelf tot stand moet worden gebracht.

De Adviesraad voor Huisvesting (ARH) is van mening dat bij afwezigheid van een prioritaire aankoop van woningen door de BGHM of een overname van het beheer /aankoop door een SVK, die de toepassing van een sociale of matige huur garandeert, de operatoren die in aanmerking komen voor de aankoop in de zin van het RPA (gemeenten, OCMW 's, vennootschappen met een sociaal oogmerk, ...) in staat zullen zijn om verkoop- of huurprijzen te hanteren die ontoegankelijk zijn voor het Brusselse publiek dat lijdt onder een gebrekkige huisvesting.

In tegenstelling tot het huidige besluit betreffende de stedenbouwkundige lasten dat lasten oplegt vanaf een vloeroppervlakte van 1.000 m² voor woningbouw-, uitbreidings- of bestemmingswijzigingsprojecten, verhogen de RPA deze drempel tot 2.500 m² (of zelfs 3.500 m² voor het RPA Defensie). De ARH vraagt zich af of het RPA afwijkt van het besluit betreffende de

stedenbouwkundige lasten voor de projecten van minder dan 2.500 m² of de twee systemen worden gecumuleerd.

Anderzijds, terwijl het besluit betreffende de stedenbouwkundige lasten de drempel voor het automatisch aanvaarden van een voorstel tot realisatie van de ontwikkelaar vastlegt op 15% van de 'omkaderde' woningen (woningen gecreëerd voor ION of AIS) of 'geconventioneerde' woningen (art. 10, § 2), verhogen de RPA deze drempel de facto tot 25%, maar verwijzen ze enkel naar 'geconventioneerde' woningen, d.w.z. woningen die financieel minder bereikbaar zijn dan 'omkaderde' woningen.

De ARH is van mening dat de RPA de gelegenheid zouden moeten zijn om het systeem van stedenbouwkundige lasten te versterken en een hefboom te vormen om de productie van echt betaalbare woningen voor de bestaansonzekere doelgroep met huisvestingsproblemen te versnellen, vooral omdat de ontwikkeling van vastgoed in de strategische polen waarop de RPA zijn gericht, onvermijdelijk zal leiden tot een stijging van de grondprijs en dus van de kosten van het kopen en huren in deze perimeters.

IEB dringt er sterk op aan dat alle openbare terreinen door het Gewest worden teruggekocht en niet aan derden wordt doorverkocht. Zo zal het Gewest de volledige controle hebben over het programma dat het er wil ontwikkelen. Wat betaalbare woningen betreft, is het gebrek aan ambitie van het RPA Defensie wederom in het oog springend.

Terwijl het RPA Max, dat aan een openbaar onderzoek werd onderworpen, van plan is om 25% openbare woningen op te leggen in het kader van huisvestingsprojecten van meer dan 2.000 m², wijkt het RPA Defensie verder af van deze drempel om deze op 3.500 m² te brengen.

De bepaling die in het RPA Max is opgenomen, gekend als de 'Heyvaert-clausule', zou volgens IEB algemeen van toepassing moeten zijn in het hele Brusselse Gewest. Ze lijkt nuttig om de vastgoedontwikkelaars effectief te dwingen om deel te nemen aan de bouw van sociale woningen. Een beperking die het huidige mechanisme van stedenbouwkundige lasten slechts in zeer beperkte mate weet te vervullen. Deze bepaling lijkt IEB zeer ontoereikend wanneer het om openbare terreinen gaat.

De Commissie vraagt om de volgende quota na te leven: 50% van de woningen moet in een van de categorieën van de Huisvestingscode vallen, en binnen deze 50% moet 25% uit sociale openbare woningen bestaan zoals gedefinieerd door de BGHM.

De Commissie is voorstander van de bepaling van quota voor sociale woningen in de plannen (RPA, BBP, zelfs in de herziening van het GBP) en van de veralgemening van de scheiding van de grondeigendom en de gebouwen voor openbare projecten, twee modaliteiten waarvoor ze een onderzoek van de Regering heeft gevraagd, om onder andere op korte termijn meer sociale woningen te creëren, gezien de sociale nood situatie waaraan tegemoet moet worden gekomen (zie advies van 21 maart 2024).

Akoestisch comfort voor de toekomstige bewoners

Enkele reclamanten, waaronder Brupartners, IEB en de RLBHG, stellen vast dat er geluidsnormen dienen te worden bepaald met betrekking tot de locatie van dit RPA (nabijheid van de luchthaven). Ze stellen zich enerzijds vragen over de impact van de aan de buitenkant van de gebouwen geleden geluidshinder op de levenskwaliteit en anderzijds over de impact van de bepaling van deze geluidsnormen op de prijs en dus op de toegankelijkheid van woningen die in de perimeter van dit ontwerp van RPA zullen worden gevestigd.

De GMC, IEB en Leefmilieu Brussel (LB) plaatsen vraagtekens bij de keuze voor een residentiële verstedelijking binnen de perimeter van het RPA Defensie, aangezien het gebied dicht bij de luchthaven

ligt en intensief wordt overvlogen door vliegtuigen die vertrekken uit Zaventem (vandaar de ligging binnen grenzen van het LDEN lawaai van 55 dB en het LNIGHT lawaai van 45 dB).

Deze ontwikkeling druist ook in tegen het streven naar minder kwetsbaarheid van de bevolking voor geluidsoverlast (men kan weliswaar trachten de woningen te isoleren, maar men kan uiteraard niet de buitenruimten isoleren of beletten dat bewoners hun ramen openzetten). Zou deze ontwikkeling niet veeleer ten gunste van kantoren, diensten of stedelijke industrieën moeten plaatsvinden?

Wat het akoestisch comfort betreft, plaatst de ARH vraagtekens bij de verenigbaarheid van de ambities van het RPA met de huidige luchtcorridors en verzoekt hij de overheid na te denken over de toekomstige organisatie van de luchtcorridors om de ontwikkeling van het RPA mogelijk te maken.

LB en de RLBHG stellen vast dat het voorschrift betreffende de geluidsisolatie enkel betrekking heeft op woningen, terwijl andere functies (kinderdagverblijven, scholen of gezondheidszorg) als gevoelig worden beschouwd. Er wordt dus gevraagd om het toepassingsgebied van dit voorschrift tot deze andere functies uit te breiden.

Volgens het MER sluit het RPA Defensie aan bij het plan Quiet.Brussels dat voorziet in het waarborgen van het geluidcomfort van gebouwen of, met andere woorden, het waarborgen van hun akoestische prestaties, zowel met betrekking tot geluid afkomstig van buiten als op het vlak van buurlawaai, met name voor gevoelige functies, zoals huizen, scholen en ziekenhuizen, door middel van verordenende, normatieve en begeleidende maatregelen, of door financiële incentives.

De Commissie stelt vast dat de keuze om op deze plaats woningen te vestigen, die nadelig zijn voor de levenskwaliteit van de bewoners, noodzakelijkerwijs inhoudt dat passende regelingen moeten worden getroffen op het vlak van het geluid.

1.5 MOBILITEIT

Brupartners herinnert eraan dat, om de gewestelijke ambities op het vlak van mobiliteit (verkleinen van de plaats van de auto) te realiseren, de implementatie van coherente alternatieven en concrete begeleidende maatregelen van essentieel belang is (verhogen van de frequentie van het openbaar vervoer, bevorderen van gedeelde verplaatsingswijzen, ...).

De GMC stelt vast dat een verlenging van tram 55 ter sprake komt in de documenten die aan een openbaar onderzoek zijn onderworpen. Ze betreurt dat dit punt niet is uitgewerkt bij de presentatie tijdens de zitting, om de aansluiting tussen de mogelijke verlenging van tram 55 en het project metro 3 te begrijpen.

Daarnaast wijst de Commissie erop dat het RPA geen melding maakt van het project metro 3. Dit verbaast de GMC des te meer omdat het om een belangrijk Brussels mobiliteitsdossier gaat en de haltes ervan zich niet zo ver van dit project bevinden, maar toch te ver weg zijn om te voet te bereiken (ongeveer een kilometer tussen het geplande station Bordet en het midden van de nieuwe wijk die in het RPA wordt beoogd). Daarom moet worden gewaakt over de kwaliteit van het bovengronds openbaar vervoer om de nieuwe wijk desgevallend te laten aansluiten op de eindhalte Bordet van metrolijn 3.

Enkele reclamanten, waaronder LB, IEB en CityDev zijn van mening dat de mobiliteitsstrategie niet volledig is uitgewerkt en tamelijk onduidelijk is over de organisatie van de bediening door het openbaar vervoer in het gebied: de wijk is niet goed bereikbaar met de metro, de toekomstige tramlijn op de Leopold III-laan wordt omringd door verschillende industrieterreinen of strategische economische activiteiten. Dit beperkt de mogelijkheid om tot meer oversteekplaatsen te komen en heeft geleid tot

een tunnel als oplossing, wat weinig zin heeft voor de goede economische bereikbaarheid van de toekomstige wijk.

Het RPA voorziet in een verkeersluwe wijk (Good Move), maar het principe van de verkeersluwe mazen wordt niet voldoende beschreven. Sommige keuzes zullen onvermijdelijk botsen met de toegang en de logistiek die nodig zijn voor een goede werking van de geplande productieactiviteiten.

Voor IEB zal de herziening van het huidige programma van het RPA om er alternatieve functies voor de huisvesting te ontwikkelen, vergezeld moeten gaan met een bijwerking van het MER om de implicaties van deze veranderingen voor de mobiliteit nader te bestuderen, akte te nemen van de stopzetting van het RPA Bordet en alternatieve scenario's voor openbaarvervoersdiensten aan te bieden: scenario met voltooiing van metro 3 tegen 2032, scenario met stopzetting van metro 3 en behoud en verbetering van lijn 55, scenario met uitbreiding van de toekomstige lijn 8.

De gemeenten Evere en Schaarbeek zijn van mening dat op het vlak van de mobiliteit en het gebruik van de toegangen tot de begraafplaatsen, een globaal mobiliteitsonderzoek zou moeten worden uitgevoerd in en rond de verschillende begraafplaatsen en het crematorium, rekening houdend met de huidige en toekomstige behoeften (inclusief de mogelijke belangrijke ontwikkeling van de activiteit van de intercommunales voor begrafenis- of crematiediensten).

De gemeente Evere is van mening dat een tool als een RPA niet bedoeld is om een visie over mobiliteit op grotere schaal te implementeren. Het ontwerp heeft de mobiliteit niet op een globale manier bestudeerd, uitgaande van de huidige realiteit. Het is beperkt tot het deel uitmaken van de politieke doelstellingen van het Good Move-plan zonder rekening te houden met de methodologie van deze laatste, die is gebaseerd op studies van As Is-situaties en overleg met alle belanghebbenden.

CityDev herinnert eraan dat het aangelegde gebied voor landschapswegen tussen het GSI van de Da Vinci-site en het GSI Defensie (percelen F en L) ontwikkelingssynergieën tussen deze zones verhindert die anders rond dezelfde logistieke ontsluiting zouden kunnen worden georganiseerd.

Voor CityDev blijven verschillende punten problematisch:

- In een GSI betekent het opleggen van een 'bovenwereld' van ten minste 27,20 meter hoog een minimum van 11,70 meter boven de sokkel die verplicht is toegewezen aan complementaire functies van de productieve 'benedenwereld'. Dit maakt de ontwikkeling van het project ingewikkeld, zelfs onmogelijk, omdat de verdiepingen zeker alleen kunnen worden bestemd voor de kantoorfunctie of een daarmee gelijkgestelde functie, waarvoor CityDev vaststelt dat het in dat verband moeilijk is om te concurreren met de fiscale aantrekkelijkheid van het aangrenzende Vlaamse Gewest.

Volgens CityDev is het beter om indicatief te blijven, maar zonder een minimum op te leggen.

- De aanleg van een tunnel naar de site Da Vinci 'noord' ten koste van een directe verbinding met de Leopold III-laan lijkt onrealistisch. De impact van een dergelijke infrastructuur op de site Da Vinci 'noord' is te groot (het lijdt al onder een gebrekkige toegankelijkheid) en levert niets positiefs op in termen van toegankelijkheid en werking, zowel voor de activiteitsite als voor de te ontwikkelen wijk.
- Bovendien is het aangewezen om het GSI te verbinden met de Leopold III-laan (en niet alleen met de zijstraat, de Bourgetlaan) idealiter via twee directe aansluitingen, en de modaliteiten voor de aanleg van de laan te specificeren om deze verbindingen effectief te maken. Anders kan de levensvatbaarheid van alle - huidige en toekomstige - economische zones niet worden gegarandeerd.

- De aanleg van een bovengronds kruispunt, in plaats van de tunnel die door het RPA wordt overwogen, zou het mogelijk maken om een 'spiegelverbinding' te maken ten opzichte van Da Vinci 'noord' om deze site te openen in de richting van de uitgang, vanaf de Straatsburgstraat. Dit zou een aanzienlijke verbetering voor het gemotoriseerde verkeer zijn, maar ook voor de actieve vervoerswijzen. Brussel Mobiliteit werd al bij deze denkoefening betrokken. Het RPA Defensie - door het ontbreken van het RPA Bordet - kan een gelegenheid zijn om dit project nieuw leven in te blazen.
- De 'zuidelijke' verbinding (tussen Da Vinci en de toekomstige weg langs gebouw H) moet worden verwijderd, rekening houdend met overwegingen inzake ruimtegebrek en onteigening van een daaruit voortvloeiende onderneming, en de geringe toegevoegde waarde die deze verbinding zou hebben op het vlak van mobiliteit.
- Uit de superpositie van het bestemmingsplan van het RPA Defensie en de bestaande situatie blijkt dat de perimeter van de geplande wegwitbreiding op de site Da Vinci zeker de onteigening van de 2 naburige bedrijven en de sloop van hun gebouw zal vereisen. Dit houdt verband met het feit dat de wegwitbreidingen de 30 m grondinname behouden die ze op de perimeter van het RPA hebben.

De dimensionering van wegen buiten de perimeter van het RPA moet op deze plaats worden teruggebracht tot de enige ruimten die nodig zijn voor verkeer, terwijl de ideale principes worden aangegeven waarnaar deze moet neigen. Daarvoor zou een specifieke kleur en een specifiek voorschrift beter zijn.

Het is ook aangewezen dat deze bestemming als terreinweg die momenteel wordt toegewezen aan een productiebestemming, geen mogelijke ontwikkelingen van de bestaande bedrijven teniet doet, op grond van het feit dat ze zich in het weggedeelte van het RPA zouden bevinden. Een specifieke clausule moet de voortzetting van de activiteiten kunnen garanderen.

CityDev betwist het feit dat de strategische component van het ontwerpplan altijd de principes van omleiding van gemotoriseerd verkeer op de wegen van de site Da Vinci opneemt ten gunste van zacht verkeer en openbaar vervoer op de Bordetlaan. Deze voorstellen werden namelijk nog niet onderzocht om er de betrouwbaarheid van te verzekeren. CityDev is van mening dat deze omleiding de goede werking van het bedrijventerrein Da Vinci in het gedrang zou brengen, terwijl de onteigening van een momenteel florerend bedrijf is vereist.

Volgens het MER kadert het RPA Defensie binnen het Good Move-plan, dat overeenstemt met het gewestelijk mobiliteitsplan voor het BHG, dat in 2020 door de Brusselse Regering werd aangenomen. Het definieert de belangrijkste beleidsrichtsnoeren op het gebied van mobiliteit.

De Commissie sluit zich aan bij de vraag van de gemeenten om een globaal mobiliteitsonderzoek uit te voeren in en rond de verschillende begraafplaatsen en het crematorium, rekening houdend met de huidige en toekomstige behoeften (inclusief de mogelijke belangrijke ontwikkeling van de activiteit van de intercommunales voor begrafenis- of crematiediensten).

Ze is van mening dat er moeten worden toegezien op de kwaliteit van de bediening van het bovengronds openbaar vervoer. Als het project van de eindhalte Bordet voor metrolijn 3 wordt bevestigd, zal het moeten worden afgestemd op de nieuwe wijk.

De Commissie sluit zich ook aan bij de bekommernissen van CityDev. Onder meer de kaarten P235-238 moeten wellicht worden aangepast (verwarring over de tunnelzone).

Parkeren

Secretariaat Gewestelijke
Ontwikkelingscommissie
Secrétariat Commission
Régionale de Développement

Naamsestraat 59
1000 Brussel
Rue de Namur 59
1000 Bruxelles

T +32 2 435 43 56
F +32 2 435 43 99
@ crd-goc@perspective.brussels [hier](#)
[www.crd-goc.brussels](#) [hier](#)

De gemeente Schaarbeek is van mening dat het ontwerp van RPA rekening had moeten houden met de openbare ruimten die het begraafplaatsgebied bedienen, de toegang tot en het parkeren bij de verschillende begrafenis- en begraafplaatsentiteiten, evenals de mogelijkheid van parkeerplaatsen die aan de behoeften voldoen.

Brupartners acht het essentieel om een antwoord te bieden op de uitdagingen in verband met het parkeren. Het ziet in dit opzicht het ter beschikking stellen van ondergrondse parkeerplaatsen voor bezoekers (en niet alleen voor de omwonenden) als een mogelijke oplossing.

Brupartners is namelijk van mening dat dit niet alleen de druk op het bovengrondse parkeren moet verlichten, maar ook de kwaliteit van de openbare ruimte en de toegankelijkheid van het gebied moet verbeteren en het potentieel voor socio-economische activiteiten zo groot mogelijk moet maken.

Brupartners wijst erop dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest het aantal parkeerplaatsen op de openbare weg wilde verminderen, maar deze vermindering wilde compenseren met een gelijkwaardige toename van het aanbod aan parkeerplaatsen buiten de openbare weg. Tot slot benadrukt Brupartners dat er rekening moet worden gehouden met de voorschriften van de DBDMH inzake het ondergronds parkeren van elektrische voertuigen.

Gezien de ambities van het gewestelijk mobiliteitsplan Good Move om het parkeren op straat te verminderen en gezien de aanwezigheid van parkeergelegenheid buiten de openbare weg in het ontwerp, beveelt de GMC aan dat de nieuwe wijk niet meer dan het minimum aan parkeergelegenheid op straat en/of bovengronds omvat. Deze parkeergelegenheid zou in de eerste plaats bedoeld zijn om te voldoen aan de noden van mensen met een handicap, leveranciers, bezoekers ... Hierdoor komt er niet alleen plaats vrij voor andere functies in de openbare ruimte, maar wordt het er ook rustiger. In dat verband verwijst de GMC hier naar het nieuwe project Erasmus Gardens, dat zowel kosteloze bovengrondse parkeerplaatsen (met beperkte parkeerduur) als te betalen ondergrondse parkeerplaatsen omvat. De ondergrondse betaalparkeerplaatsen staan leeg en de bovengrondse zijn erg gewild, met een modal shift-doelstelling die duidelijk niet wordt gehaald.

De parkeerstrategie in het RPA is flexibel zodat ze achteraf nog kan worden aangepast, met name aan fluctuerende noden en aan de programmering en de fasering van het project. Ook al is deze flexibiliteit positief, toch wil de GMC eraan herinneren dat de beschikbaarheid van parkeerplaatsen ook een invloed op het soort mobiliteit binnen een project heeft.

Zij roept de Regering dan ook op om meer ambitie aan de dag te leggen als ze wil bijdragen aan de modal shift die het plan Good Move beoogt. Om nog eens ter verwijzen naar het voorbeeld van de Erasmus Gardens: de Commissie stelt vast dat de beschikbaarheid van parkeerplaatsen bewoners aantrekt die hun auto willen gebruiken.

De GMC wijst erop dat parkeren een fundamentele hefboom is als het RPA een verandering in mobiliteit wil aanmoedigen.

Een reclamant wil ook de aandacht vestigen op het probleem van de mobiliteit rond de verschillende begraafplaatsen en uitvaartcentra die zich binnen de perimeter van het RPA Defensie bevinden. Volgens hem zijn de specifieke kenmerken van de werking en het gebruik van uitvaartondernemingen niet op een concrete en bevredigende manier geïntegreerd en werden de behoeften niet op een globale en gecoördineerde manier geanalyseerd. Hij dringt aan op de noodzaak om te zorgen voor de nodige parkeergelegenheid en voldoende en gemakkelijke toegangen voor deze zeer speciale plaatsen.

Hij pleit ervoor dat de alternatieven die uit deze analyses voortvloeien, het mogelijk moeten maken om in te spelen op de veranderingen van de inrichtingen op de verschillende sites (vermindering en rationalisering van het autoverkeer op de begraafplaatsen ten voordele van de rust van de plaats en de biodiversiteit).

Volgens het MER maken de begraafplaatsen integraal deel uit van het GRUP/RPA Defensie. Met de betrokken actoren (Stad Brussel, Schaarbeek, Evere en de Intercommunale Begraafvereniging) wordt gewerkt aan de planning van een parkeersysteem dat is aangepast aan de behoeften van het uitvaartcentrum, de begraafplaatsen en het aangrenzende project Gebouw H.

In het MER wordt ook vermeld dat het project een gemengd systeem van bovengrondse parkeerplaatsen (gelegen langs de logistieke lus), en een systeem van siloparkeerplaatsen zal toepassen om in de parkeerbehoefte te voorzien. De parkingsilo's zullen strategisch zijn gelegen, met een toegang langs de laad- en loszone, waardoor de verkeersdruk maximaal op de laad- en loszone wordt afgewenteld. Bovengrondse parkeerplaatsen worden enkel gebruikt voor kortparkeren en worden zo veel mogelijk in de omgevingsaanleg van de nieuwe lus geïntegreerd. Het aantal parkeerplaatsen zal later worden bepaald aan de hand van een mobiliteitsstudie.

Ondergrondse constructies moeten er echter tot een minimum worden beperkt. Eventuele ondergrondse parkeergarages moeten binnen de strikte grenzen van de bebouwde volumes blijven. Een specifiek percentage open terrein wordt toegewezen aan de verschillende percelen in overeenstemming met hun ligging op het plan.

De Commissie sluit zich aan bij het verzoek om een globaal mobiliteitsonderzoek uit te voeren, met inbegrip over het parkeren, in en rond de verschillende begraafplaatsen en het crematorium, rekening houdend met de huidige en toekomstige behoeften (inclusief de mogelijke belangrijke ontwikkeling van de activiteit van de intercommunales voor begraafenis- of crematiediensten).

Voetgangerswegen Plus en Comfort

Het RPA kadert binnen de voortzetting van het plan Good Move en het netwerk dat binnen de perimeter van het project is ontwikkeld, valt binnen de categorieën PLUS, COMFORT en WIJK. De mogelijkheid om een hele nieuwe wijk te bouwen en daarbij rekening te houden met de ambities van Good Move en andere milieuplannen en -strategieën, is een kans om buurten tot rust te brengen.

Daartoe en om het principe van verkeersluwte toe te passen op de wijk, adviseert de GMC om voorrang te geven aan eenrichtingsstraten om van meet af aan ruimte vrij te maken voor andere functies dan autoverkeer.

In dezelfde lijn adviseert zij het nodige te doen om doorgaand verkeer tussen wijken (mensen die door de wijk rijden om files op de hoofdwegen te vermijden) maar ook binnen de wijk te verhinderen.

In het kader van het voetgangersnetwerk is de Commissie verheugd over de aanleg van voetgangersoversteekplaatsen met een constant profiel van 15 meter in de woon- en winkelgebieden.

In het verordenende gedeelte staat dat fietspaden in openbare ruimten met bomen minstens drie meter breed moeten zijn. De GMC vraagt om het RPA in overeenstemming te brengen met de normen voor PBM wat de breedte van fietspaden betreft (zie Good Move en de gids 'BABE' voor de breedtes).

De KCML vraagt dat de begraafplaats, die vooral een plaats van ingetogenheid en sereniteit is, uitsluitend wordt voorbehouden voor voetgangers, in overeenstemming met de geldende regelgeving. Ze is daarom gekant tegen de aanleg van een corridor voor actieve vervoerswijzen, die volgens haar te ingrijpende gevolgen zal hebben. Paden voor actieve vervoerswijzen kunnen gemakkelijk rond de begraafplaats worden aangelegd, langs de rand ervan, zoals trouwens is bepaald in het gewestelijk plan Good Move.

In het MER wordt vermeld dat gezien de grote socio-culturele en recreatieve aantrekkingskracht die rond het H-gebouw wordt gepland, er dient te worden onderzocht of een directe verbinding met het grootstedelijk actief mobiliteitsnetwerk wenselijk is. Hierbij wordt gedacht aan een aftakking, langs de

Jules Bordetlaan, van de Groene Wandeling, die momenteel langs de Eenboomstraat (ten westen van de begraafplaats van Brussel) loopt en/of een nieuwe verbinding, via het park, tussen de Groene Wandeling en de GEN-routes Brussel-Luchthaven, Brussel-Leuven en Vilvoorde-Sterrebeek. In de huidige situatie is het H-gebouw reeds maximaal ontsloten op een kwalitatief en hoogstaand netwerk voor fietsers en voetgangers. In het planvoorstel wordt bijkomend de Eversestraat autoluw gemaakt en is er ontsluiting via de interne wegenis van het plangebied. Hierdoor verhoogt de kwaliteit van het actief mobiliteitsnetwerk nog.

De Commissie sluit zich aan bij de verzoeken van de GMC en de KCML. Er is ook nood aan een verbinding met het actieve grootstedelijke mobiliteitsnetwerk.

1.6 LEEFMILIEU

Duurzaamheid en circulariteit

Brupartners dringt erop aan dat dit ontwerp van RPA de ambitie zou hebben om een project te ontwikkelen dat duurzaam is (beheer van afvalstoffen, van water, ...) en op de circulaire economie is gericht.

De Commissie steunt de noodzaak van een ambitieuze circulaire economie.

Groene ruimten en biodiversiteit

Brupartners herinnert aan het belang van de aanwezigheid van groene ruimten en het behoud van biodiversiteit. Het is blij met het samenwerkingsproces tussen het Vlaams Gewest en het Brussels Gewest dat de ontwikkeling van een intergewestelijk park van meer dan 45 hectare mogelijk maakt.

Daarnaast stelt Brupartners vast dat dit park grote groene ruimten (begraafplaatsen van Brussel en Schaarbeek in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en landbouwgrond in het Vlaams Gewest) zal verbinden om een groene ruimte van meer dan 200 hectare te creëren.

In dat verband nodigt Brupartners uit om een reflectie op gang te brengen om de meest geschikte middelen te bepalen, om de communicatie tussen deze sites mogelijk te maken. Daarbij moet ervoor worden gezorgd dat de specifieke kenmerken van de verschillende ruimten worden nageleefd, met name de rust en privacy die nodig zijn voor begraafplaatsen.

LB herinnert eraan dat het element met betrekking tot de mogelijke uitbreiding van de opgravingsbegraafplaats er op het einde van het uitwerkingsproces van het RPA is gekomen en dat deze nieuwe functie niet compatibel is met het project van een grootstedelijk park.

Deze nieuwe functie zou niet alleen in een van de meest verontreinigde gebieden worden ondergebracht, maar zou ook de oppervlakte verkleinen die daadwerkelijk voor biodiversiteit en voor de functie van een voedselpark nodig is en extra barrières opwerpen voor de robuuste ecologische verbinding die het parkproject nochtans beoogt.

Daardoor zal de druk van toekomstig recreatief gebruik op het gebruik als beschermde natuur toenemen. De begraafplaats zou komen in de randzone, die voor deze ecologische verbindingen het gevoeligst en het meest strategisch is.

In de voorgestelde hypothesen (pagina 82, actie 05) wordt enkel de nadruk gelegd op de landschappelijke voordelen, maar nauwelijks op de milieuvoordelen.

De RLBHG vraagt dat de groene ruimten het voorwerp uitmaken van een specifieke bescherming in het RPA.

Het lijkt hem paradoxaal om ze op reeds bebouwde gebieden te voorzien. Het is ook van essentieel belang om een gewestelijke (of zelfs grootstedelijke) strategie voor het behoud en de creatie van groene ruimten uit te werken, hun ontwikkeling te bevorderen daar waar ze bestaan (die al een interessante biologische waarde hebben) en de reconversie van bebouwde gebieden aan te moedigen.

De RLBHG vestigt de aandacht op de kwestie van de biodiversiteit op de begraafplaatsen. Het is belangrijk om te benadrukken dat er een polariteit bestaat van bestuiversoorten. Het RPA moet hier bijzondere aandacht aan besteden.

De RLBHG vestigt de aandacht van de Regering ook op het feit dat er moet voor worden gezorgd dat de bodems niet vervuild zijn, te meer als die bestemd zijn voor de ontwikkeling van de stadslandbouw.

Een reclamant steunt het project om 14 van de 40 ha van de site (in het Brusselse gebied) om te vormen tot een natuurlijke groene zone. Hij vraagt om 10 ha van deze oppervlakte om te vormen tot een braakland uit één stuk om een opeenvolging van kleine poelen van verschillende diepten te creëren, om de rest van het gebied met struiken en kreupelbossen aan te planten, teneinde het te verbinden met het door het Vlaams Gewest geplande bos van 30 ha. Hij vraagt dat het hele gebied dus wordt bestemd voor het behoud van een kwaliteitsvolle natuur en dat de voetpaden niet intrusief zijn (paden waarmee de fauna en flora met respect kan worden geobserveerd).

Volgens het MER zijn de indices voor de huidige ecosysteemdiensten reeds toereikend (figuur 5-11) voor de toekomstige open ruimte waar de huidige zones 1, 4a en 4c zich bevinden (figuur 5-9). Het verwijderen van verharding zal zorgen voor een betere infiltratie van hemelwater in de bodem. Dit kan leiden tot een toename van de (micro)biologische activiteit in de bovenste bodemlaag. Op langere termijn kan dit zorgen voor een hogere biodiversiteit, een minder compacte bodem en verrijkte vruchtbaarheidsparameters. De vegetatie kan op haar beurt leiden tot verkoeling. Dit kan positief worden beoordeeld.

Voor de zones 4b, 5a en 5b (figuur 5-9), die in het ecologisch park komen te liggen, is de bodem lokaal te compact en kunnen de bodemparameters worden verbeterd, bv. door frezen.

Het plaatsen van bomen en planten en het verwijderen van verharding zal op langere termijn de bodem verluchten, de biodiversiteit verhogen en zo ook de vruchtbaarheidsparameters verrijken. De verbetering van deze parameters zou de plantengroeiondersteuning en de biodiversiteitshabitat, alsmede de regulering van de watercyclus, kunnen verbeteren.

Deze ecosysteemdiensten zijn van cruciaal belang voor de succesvolle uitvoering van het geplande ecologische park in deze zones. Dit kan als een positieve impact worden beschouwd. Anderzijds mag de waardevolle biodiversiteit die in alle gebieden, en vooral in zone 5, aanwezig is, bij toekomstige projecten niet worden verwaarloosd. Het is ook belangrijk te onthouden dat een goede biodiversiteit (en in het bijzonder bepaalde soorten) kan gedijen in bodems met weinig nutriënten (geen bemesting).

De Commissie is van mening dat de functie van groene ruimte vooral een parkfunctie is en dat de voorgestelde ontwikkeling in overleg met het Vlaams Gewest het mogelijk maakt om een onderscheid te maken tussen de gebruiken en om een substantieel deel gewijd aan biodiversiteit te garanderen.

Waterbeheer

In overeenstemming met de wens van de Regering om verschillende maatregelen in te voeren om water toegankelijker te maken, stelt Brupartners voor om de installatie van gratis en openbare drinkwaterpunten binnen de perimeter van dit ontwerp van RPA te overwegen.

De RLBHG vestigt de aandacht op het feit dat de specifieke behoeften in termen van riolering, zowel voor het afvalwater als voor het regenwater, moeten worden bestudeerd zodra er concrete projecten zullen zijn voorgesteld.

De Commissie deelt de mening van de RLBHG over de noodzaak om de doelstellingen op het niveau van de uitvoering van concrete projecten op te volgen.

1.7 VOORZIENINGEN

Brupartners is van mening dat de behoeften aan plaatsen in kinderdagverblijven of scholen moeten worden beoordeeld en dat het ontwerp van RPA in voorkomend geval aan de geïdentificeerde behoeften moet voldoen.

Brupartners dringt erop aan dat het aanbod van diensten en voorzieningen samen met de woningen wordt ontwikkeld en dat het lokale gebruik ervan wordt bevorderd om de wijk leefbaarder te maken.

De RLBHG is verbaasd dat het RPA geen duidelijke doelstellingen inzake collectieve voorzieningen bevat. Bovendien worden er in de aan een openbaar onderzoek onderworpen documenten geen op basis van de huidige bewoners uitgevoerde studie van de behoeften voorgesteld en evenmin voorspellingen van de toekomstige behoeften die voortvloeien uit de nieuwe woonwijk.

In het ontwerp van RPA wordt dus vermeld dat de plaatsen voor fietsen op een flexibele manier kunnen worden ontwikkeld op basis van de mobiliteitsstromen. Volgens de RLBHG moet vanaf het begin in een groot aantal beveiligde fietsparkeerplaatsen worden voorzien, zodat de stroom van fietsverplaatsingen zich kan ontwikkelen vanaf de eerste ingebruikname van de nieuwe te bouwen wijk. De Raad vraagt eveneens dat in het ontwerp van RPA voldoende toegankelijke toiletten en waterfonteinen worden voorzien.

De Commissie is het eens met het advies van de RLBHG. Op verschillende plaatsen, onder meer in gebouw H, zijn er wel degelijk voorzieningen geïnstalleerd.

3.8. DE EUROPESE SCHOOL

CityDev begrijpt dat aan de tijdelijke Europese school de mogelijkheid wordt geboden om zich permanent te vestigen, door middel van ingrijpende werkzaamheden, voor zover ze voor 2037 worden uitgevoerd. Als dit inderdaad het geval is, vormt deze mogelijkheid een belemmering voor de interventie van CityDev in dit gebied, dat zeker het meest interessante deel van het GSI was (percelen F en L).

Naast de ruimtebehoeften die CityDev in dit GSI uit, is de Commissie van mening dat een Europese school wel degelijk een plaats heeft binnen de Europese wijk, om de identiteit van de Europese wijk te verankeren die tegenwoordig veel te monofunctioneel en technocratisch is. Ze steunt daarom het verzoek om te overwegen deze school te verplaatsen en deze ruimte dus vrij te maken voor andere functies.

CONCLUSIE:

De Commissie brengt een gunstig advies uit over het ontwerp en wijst op de kwaliteit van de documenten, zowel van het ontwerp als van het MER.

Ze is blij met het samenwerkingsproces tussen het Vlaams Gewest en het Brussels Gewest, dat de ontwikkeling van een intergewestelijk park van meer dan 45 hectare mogelijk maakt. De Commissie stelt

vast dat een grensoverschrijdend project voor het eerst met succes werd uitgevoerd en als een geheel in overweging werd genomen, ondanks de beperkingen die door de territoriale bevoegdheden van de partners werden opgelegd. De Commissie kan een dergelijke samenwerking alleen maar toejuichen en hoopt dat deze in de toekomst kan worden herhaald, binnen en buiten het Gewest.

Deze samenwerking is des te noodzakelijker omdat de oprichting van de grootstedelijke gemeenschap, ingesteld door de VIe Staatshervorming nog steeds niet het licht heeft gezien.

De Commissie sluit zich over het algemeen aan bij de bekommernissen van CityDev, zowel op het gebied van de verbinding als op het vlak van de bouwprofielen (probleem van op een sokkel gebouwde huizenblokken).

De Commissie vraagt een mobiliteitsstudie, inclusief over het parkeren, in en rond de begraafplaatsen en het crematorium.

Het is ook van essentieel belang om een gewestelijke (of zelfs grootstedelijke) strategie voor het behoud en de creatie van groene ruimten uit te werken, hun ontwikkeling te bevorderen daar waar ze bestaan (die al een interessante biologische waarde hebben) en de reconversie van bebouwde gebieden aan te moedigen.

De Commissie is van mening dat er moet worden onderzocht of het mogelijk is om de Europese school naar de Europese wijk te verplaatsen, om de identiteit van de Europese wijk te verankeren die tegenwoordig veel te monofunctioneel en technocratisch is.

De Commissie vraagt om kwaliteitsvolle openbare ruimten te ontwerpen, waarbij ook rekening wordt gehouden met het eerste Gewestelijk plan ter bestrijding van geweld tegen vrouwen 2020-2024, dat de Brusselse Regering in juli 2020 heeft gelanceerd.

2 BIJLAGE

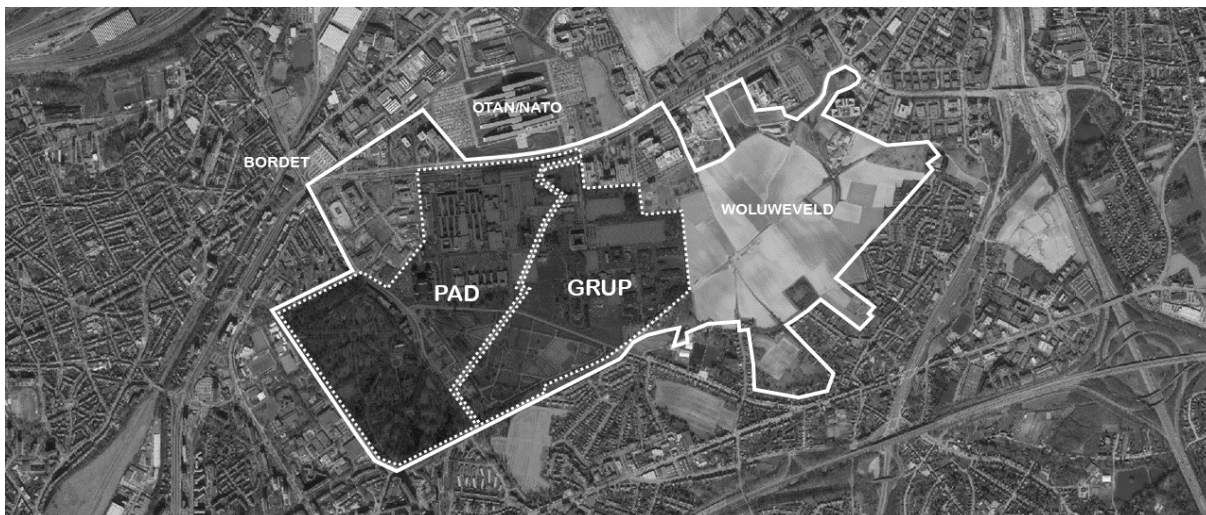
HERINNERING AAN DE STEDELIJKE CONTEXT DIE IS GEDEFINIEERD IN HET GPDO EN WAARIN HET RPA DEFENSIE PAST

Het GPDO definieert zijn territoriale beleid rond vier belangrijke pijlers die het stadsproject ondersteunen:

- het grondgebied inzetten om het kader van de territoriale ontwikkeling vast te leggen en nieuwe wijken te creëren
- het grondgebied inzetten voor de ontwikkeling van een aangename, duurzame en aantrekkelijke leefomgeving
- het grondgebied inzetten voor de ontwikkeling van de stedelijke economie
- het grondgebied inzetten om de multimodale verplaatsing te bevorderen

Het **GPDO** voorziet voor het gebied van de 'voormalige NAVO-site' en zijn omgeving dat *'de reconversie van de voormalige site het mogelijk maakt om een nieuwe stadswijk te overwegen. Hoewel bediend door trams 62 en 55. [...] De nieuwe wijk zou 3 tot 4.000 inwoners kunnen verwelkomen'*. In het GPDO wordt ook de wens uitgedrukt om een nieuwe tertiaire as tussen de Europese wijk en de luchthaven te ontwikkelen en, via de vestiging van specifieke tertiaire functies, het economische aanbod van het gebied te diversifiëren en het imago van deze stadstoegang te verbeteren. Bovendien is in het GPDO vastgelegd dat *'het terrein van Defensie zich zowel op Brussels als op Vlaams grondgebied bevindt. In samenwerking met het Vlaams Gewest is een definitiestudie (met een diagnose en een stedenbouwkundige studie) uitgewerkt. Bedoeling is om een intergewestelijk RPA uit te werken voor de volledige site.'*

- In het kader van het intergewestelijk project TOP Noordrand werken het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en het Vlaams Gewest samen een visie uit voor de site. In 2017 hebben ze een definitiestudie laten uitvoeren die bestaat uit een diagnose, een stedenbouwkundige analyse en politieke aanbevelingen (documents beschikbaar via: <https://topnoordrand.be/nl/werf-1-ex-navodefensie-kke>).
- Op 19 juli 2018 heeft de Brusselse Hoofdstedelijke Regering de strategische ontwikkelingsprincipes bevestigd en de minister-president opgedragen om een samenwerkingsovereenkomst tussen de gewestministers te ondertekenen met betrekking tot de gecoördineerde uitvoering van de planningstools die nodig zijn voor de site in het Vlaams Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (document beschikbaar in de bijlage).
- In het ministerieel besluit van 14 juni 2019 heeft de minister-president perspective.brussels formeel de opdracht gegeven om over te gaan tot de uitwerking van een richtplan van aanleg voor het gebied 'ex-NAVO/Defensie'.
- Op 22 april 2021 heeft de Brusselse Hoofdstedelijke Regering kennis genomen van de vorderingsstaat van het intergewestelijk stadsproject en perspective.be opgedragen om de reflectie voort te zetten en, samen met de relevante actoren, concrete voorstellen te ontwikkelen op het gebied van inrichting, beheer en programma.



- De opdracht werd door een intergewestelijk stuurcomité omkaderd.
- Als antwoord op het regeringsbesluit van 3 mei 2018, dat het informatie- en participatieproces voor het publiek met betrekking tot de RPA organiseert, werden twee infosessies georganiseerd:
 - o een online- en fysieke permanente bij perspective.brussels, de Stad Brussel en de gemeente Evere van 2 september tot 17 oktober 2019;
 - o een informatie- en participatiesessie op 17 september 2019 in het Da Vinci Science Park.
- Het ontwerp van RPA werd voorgelegd aan het Gewestelijk Comité voor Territoriale Ontwikkeling (GCTO), dat op 22 juni 2023 een gunstig advies uitbracht. Het ontwerp van RPA houdt rekening met de opmerkingen die in dit advies werden geformuleerd.
- De Vlaamse Regering heeft **op 13 juli 2023** het ontwerp van het Gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP) 'Defensie' goedgekeurd. Op 3 oktober 2023 werd aan Vlaamse kant met het openbaar onderzoek begonnen.

3 GROTE TENDENSEN VAN HET RPA

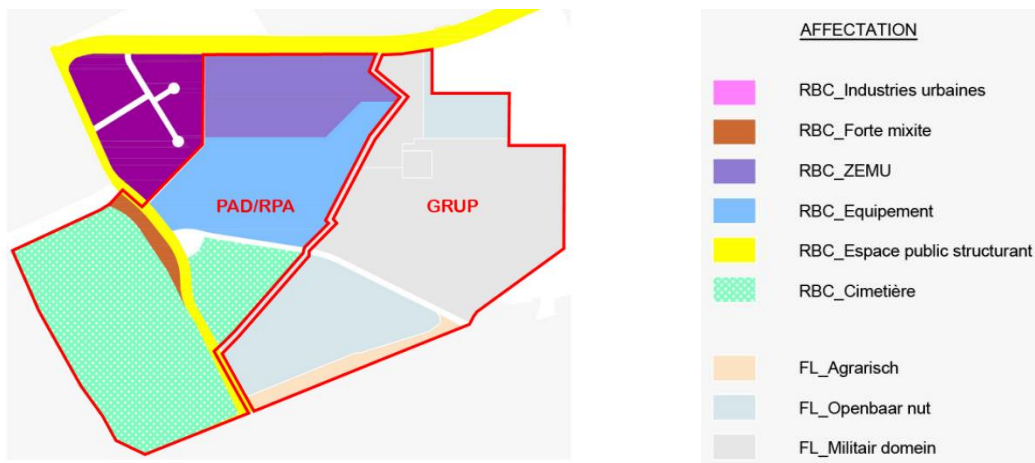
3.5 PERIMETER

Het reflectiegebied strekt zich uit over een perimeter van 300 ha, inclusief het kruispunt Bordet/Da Vinci, de begraafplaatsen, de voormalige NAVO-site, de Jules Bordetlaan, een deel van de Leopold III-laan en het landschapsfiguur Woluweveld.

De operationele perimeter van het ontwerp van RPA Defensie beslaat een oppervlakte van +/- 100 ha. Die van het GRUP 'Defensie' beslaat +/- 80 ha. Dit intergewestelijk project heeft betrekking op een totale oppervlakte van 180 ha. Deze oppervlaktes bevinden zich op het grondgebied van de gemeente Brussel-Stad, de gemeente Evere en de gemeente Zaventem.

Binnen de operationele perimeters kunnen 3 stedelijke figuren worden geïdentificeerd:

- Het Hoofdkwartier van Defensie 'Kwartier Koningin Elisabeth': een groot terrein onder hoge bewaking dat zich ontwikkelt volgens een campusmodel. Het omvat alle soorten infrastructuren: kantoren, sportfaciliteiten, huisvesting, helikopterplatform,... Onlangs heeft Defensie een aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning ingediend voor de bouw van een nieuw, compacter hoofdkwartier, tegenover de Leopold III-laan. Die is gelegen tussen de perimeter van het ontwerp van RPA en het GRUP.
- De voormalige NAVO-gebouwen: zwaar gebetonneerd gebied met kantoorgebouwen en ruime parkeerterreinen in openlucht. Een emblematisch en strategisch gebouw, 'Gebouw Z' of het 'Vredesgebouw', zal zijn activiteiten op de site behouden (zie kaart).
- Het begraafplaatsgebied dat wordt geëxploiteerd door de begraafplaats van Brussel, de begraafplaats van Schaarbeek, de begraafplaats van Evere, de Intercommunale voor Teraardebestelling, de Intercommunale voor Crematie: groot groen, weinig bebost geheel met een interessant potentieel om een nieuw groot figuur van ecologische continuïteit oost/west begraafplaats van Brussel → Woluweveld aan te sluiten.



In het GBP omvat de bestaande situatie gebieden van bedrijven, voorzieningen en militaire domeinen (Vlaams Gewest) die het niet mogelijk maken om nieuwe gemengde wijken en groene zones te ontwikkelen. Het doel van het ontwerp van RPA/GRUP is ten eerste om het bestemmingsprobleem op te lossen, maar ook om een reeks specifieke wettelijke vereisten voor te stellen om de juiste ontwikkeling van de site op een geïntegreerde en gecontextualiseerde manier te garanderen en om deze vereisten in een territoriale logica buiten de administratieve grenzen met elkaar in overeenstemming te brengen.

3 - GROTE BELEIDSORIËNTATIES EN INHOUD VAN HET ONTWERP VAN RPA/GRUP 'DEFENSIE'

3.1- ALGEMENE PRINCIPES

Het ontwerp van RPA werd op een iteratieve manier uitgewerkt met een Milieueffectenrapport (MER). Het gaat uit van de richtsnoeren van het Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling en de intergewestelijke studie Top Noordrand, en geeft de grote principes aan voor de inrichting of de herinrichting van het grondgebied waarop het betrekking heeft op het vlak van:

Secretariaat Gewestelijke
Ontwikkelingscommissie
Secrétariat Commission
Régionale de Développement

Naamsestraat 59
1000 Brussel
Rue de Namur 59
1000 Bruxelles

T +32 2 435 43 56
F +32 2 435 43 99
@ crd-goc@perspective.brussels [hier](#)
www.crd-goc.brussels [hier](#)

- de programmering van de bestemmingen;
- de structurering van de wegen, de openbare ruimten en het landschap;
- de kenmerken van de constructies;
- de bescherming van het erfgoed;
- mobiliteit en parkeren.

Het ontwerp van RPA bestaat uit een informatief gedeelte, een strategisch gedeelte en een verordenend gedeelte.

De fundamentele gedeelde ambities voor het RPA zijn (niet-exhaustief):

- Territoriaal: een nieuwe groene corridor creëren als schakel tussen een grotere ecologische figuur (nieuw stadspark/bos dat de verbinding begraafplaats van Brussel/Woluweveld garandeert) en de bestaande voorzieningen ten dienste stellen van de biodiversiteit (de begraafplaatsen laten uitgroeien tot echte toegankelijke groene ruimten met inachtneming van de wettelijke voorwaarden voor het begraafplaatsbeheer).
- Grootstedelijk: een grootstedelijke as creëren als ondersteuning voor een stedelijke verandering door de opwaardering van de duurzame mobiliteit om het monofunctionele en logistieke gebied te ontsluiten. Daartoe wil het ontwerp van RPA/GRUP kwalitatieve openbare ruimten aanbieden via de hiërarchisering van de bestaande stromen. De landschappen, de biotoop, de pleinen en de straten worden elementen die een prominente plaats innemen in de aantrekkelijkheid van het gebied.
- Lokaal: een stedelijk project uitvoeren om een verouderde dynamiek om te keren en te streven naar een hybride wijk. Vandaag wordt het gebied gekenmerkt door talrijke percelen met zwevende constructies, die geen stedelijke samenhang brengen en nadelig zijn voor de leesbaarheid en kwaliteit van deze stadstoegang. De ambitie is om te breken met de bestaande typologie om architectonisch voorbeeldige, ecologische en energiezuinige gebouwen aan te bieden.

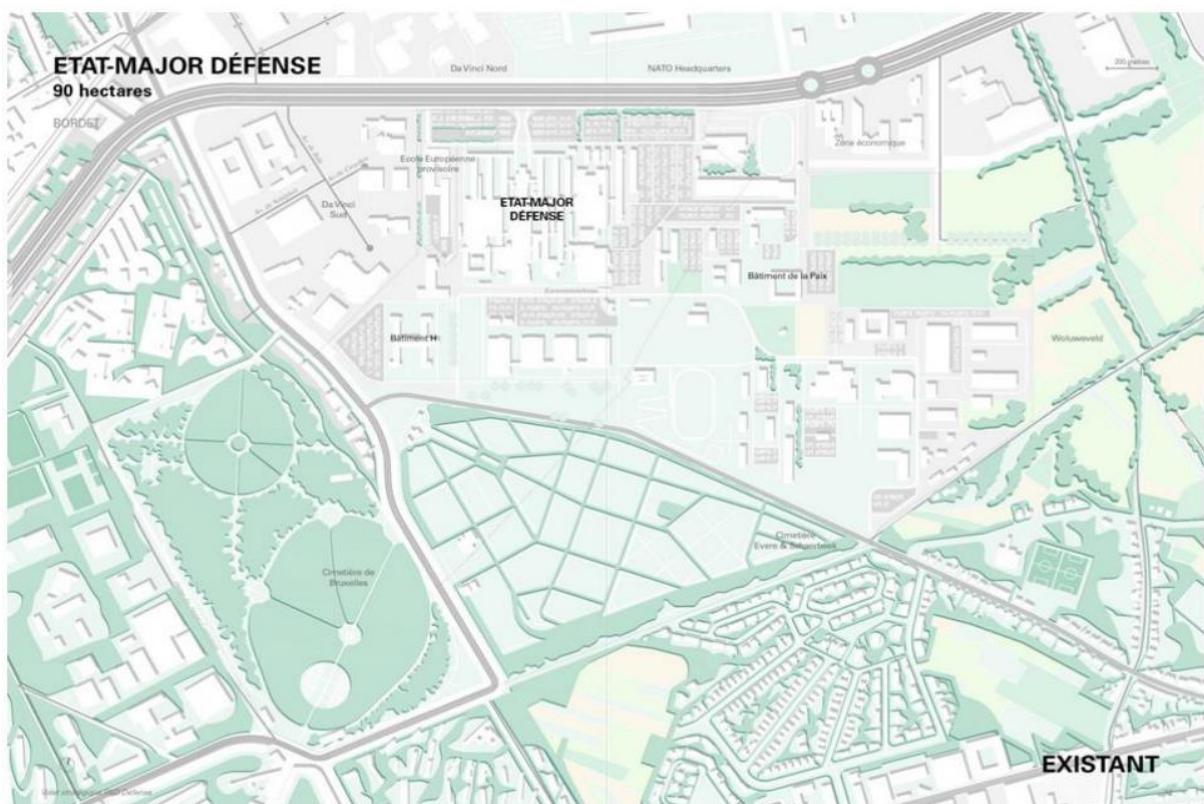
3.6 SAMENVOEGING VAN DE AMBITIES EN STOPZETTING VAN HET ONTWERP VAN RPA 'BORDET'

De geografische nabijheid van de twee ontwerpen van RPA geeft aanleiding tot belangrijke gemeenschappelijke doelstellingen, met name op het gebied van mobiliteit en het groene en blauwe netwerk. Het ontwerp van RPA 'Defensie' ontwikkelt een totaalvisie waarin de ambities van het ontwerp van RPA 'Bordet' zijn opgenomen:

- Een territoriale strategie die is opgebouwd rond ecologische corridors en groen en blauwe netwerken (meer bepaald: de corridor Bordetlaan/Houtweg en het groene-blauwe netwerk op de site van Da Vinci zuid);
- Een verdichtingsstrategie op basis van multimodale assen en knooppunten (meer bepaald: de verdichting van de as Leopold III-laan, de versterking van de multimodale pool Bordet, de verdichting en uitrusting van de site Da Vinci zuid);
- Een globale mobiliteitsstrategie voor de hele zone Bordet/Defensie met afstemming van:
 - de assen van het openbaar vervoer: HUB Bordet, de Parkway Leopold III-laan, bus Da Vinci zuid/Defensie, nieuwe stadswijk;
 - logistieke assen en organisaties;

- indeling van de wegen in categorieën: Plus, Confort en wijk ten gunste van de ontsluiting van de zone Da Vinci zuid en de nieuwe stadswijk door de invoering van 'loops' (en door de hypothetische breuk tussen de nieuwe stadswijk en de Leopold III-laan te bestuderen);
 - fietsnetwerken;
 - mobiliteitspunten en parkeerzones.
- De hypothesen van het milieueffectenrapport met elkaar in overeenstemming brengen, met name op het gebied van mobiliteit, waarvan de studie de hierboven vermelde ambities integreert (hypothetische afsluiting van de Bordetlaan, verdichtingsscenario's voor de Da Vinci-site, enz.).

3.7 STRATEGISCH GEDEELTE



Plan de la situation existante

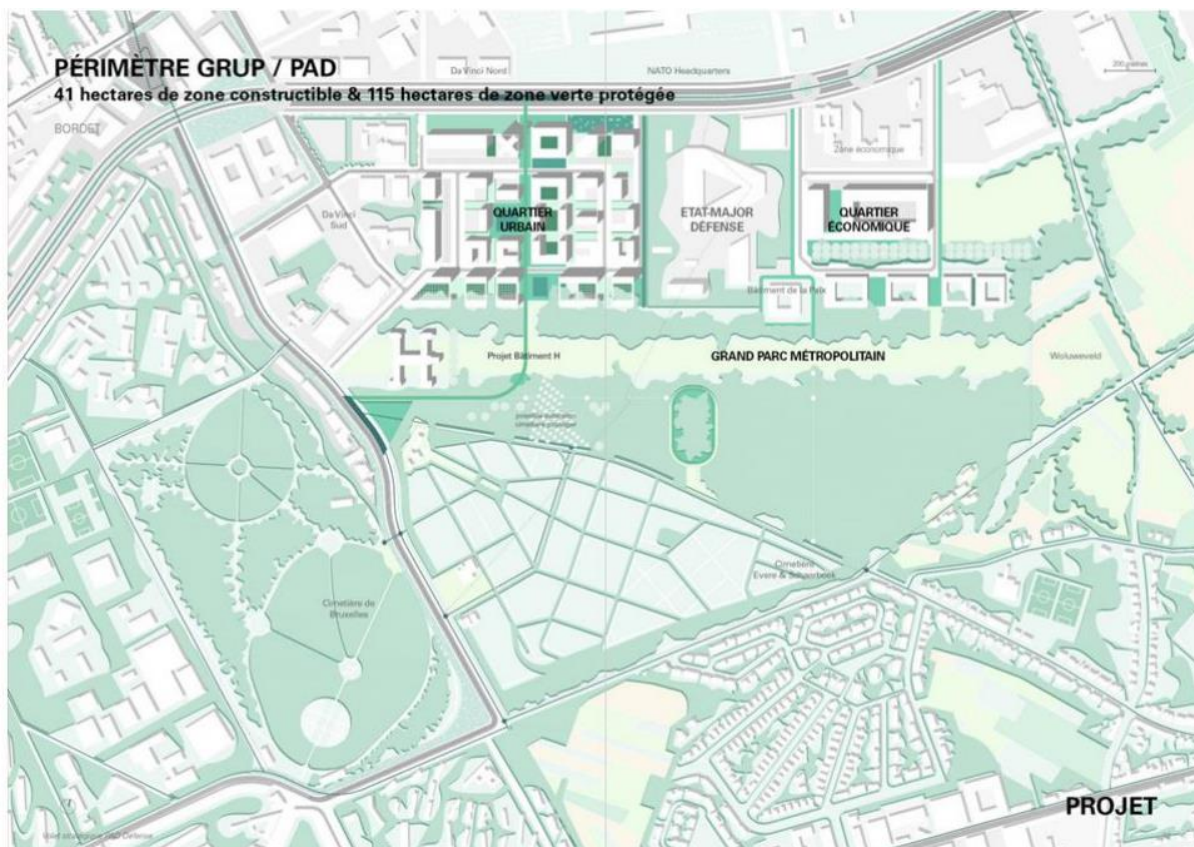
STRATEGIE	DOELSTELLINGEN	ACTIES
LANDSCHAP	De biodiversiteitsplaatsen / ecologische corridor TOP Noordrand versterken en verbinden	<ul style="list-style-type: none"> Een netwerk vormen van de bestaande open ruimten (begraafplaatsgebied en huidige generale staf van Defensie) Aanleg van een biodiversiteitsreserve van +/- 100 hectare (groot grootstedelijk park + begraafplaatsgebieden)
LANDSCHAP	De oppervlakten ontharden (bestaand: 53%, gepland: 80%)	<ul style="list-style-type: none"> Bouw van een nieuw hoofdkwartier voor Defensie aan de rand van de Leopold II-laan in een compactere typologie → Aanzienlijke vrijmaking van terreinen ten gunste van groene ruimten
LANDSCHAP	Bescherming van de bestaande en nieuw gecreëerde groengebieden	<ul style="list-style-type: none"> Een perimeter van groengebieden (inclusief de begraafplaatsgebieden) onderworpen aan een reeks regels (werkvergunning, paden met poreuze verhardingen, doelstelling van 0 lozingen van regenwater in de riolering, max. 1 km wegen per 10 hectare, enz.) Het project voorziet in een mogelijke uitbreiding van de perimeter van de intercommunale begraafplaats (oppervlakte van 0,8 ha). Deze uitbreiding is onderworpen aan strikte regels om volledig te voldoen aan de natuurhersteldoelestellingen. Deze regels werden in samenwerking met Leefmilieu Brussel uitgewerkt. Rekening houden met de door LB en ANB (Vlaanderen) nagestreefde doelstellingen voor de parkdelen
LANDSCHAP	Het project koppelen aan zijn context (de bevestigingspunten van een territoriale verandering)	<ul style="list-style-type: none"> Verankering noord (Leopold III-laan): PARKWAY: Een verbreding van de laan om plaats te maken voor een efficiënte (stroom van actieve modi) en kwalitatieve openbare ruimte (groene zone die een insprong mogelijk maakt ten opzichte van de laan met sterke stromen in de richting van de logistieke zones, de stad en de luchthaven) Opening oost: verwijdering van de fysieke grenzen tussen het huidige terrein van de generale staf van Defensie en de velden van het Woluweveld Uitbreiding zuid: verbindingswerk door de opheffing van de bescherming van de Eversestraat om voorrang te geven aan de zachte mobiliteit en de noord-zuidverbindingen (park-begraafplaatsen) Verbinding west: koppeling van het project via de herdefiniëring van de Bordetlaan (lopend project door Beliris) en de toegankelijkheid van het openbaar vervoer
LANDSCHAP	De volgorde van de ruimtelijke praktijken bepalen	<ul style="list-style-type: none"> Aanleg van rust- en ademhalingsruimten, uitzettingen in de openbare ruimte en toegankelijke gebieden Omkaderen van de gebieden van de vegetatielagen, ondersteuning van de ecologische

		continuïteiten
MOBILITEIT	De site ontsluiten en het project verbinden met de grote grootstedelijke entiteiten	<ul style="list-style-type: none"> • Rekening houden met de huidige realiteiten en toekomstige ontwikkelingen (met inachtneming van de mobiliteitsstudies die voor de Leopold III-wijk - Defensie - de voormalige NAVO-site en Bordet - Leopold III - Haachtsesteenweg zijn uitgevoerd) • Optimalisering van het reizigerscomfort en valorisatieloga van de verplaatsingstijd • De mobiliteit betrekken in het kader van de ecologische corridor (hiërarchie en gebruik van de wegen)
MOBILITEIT	De stromen structureren en hiërarchiseren	<ul style="list-style-type: none"> • Opname van de HUB Bordet en zijn ontwikkelingen in het globaal project • Herdefiniëring van de Leopold III-laan om een beter beheer van de stromen mogelijk te maken en tegelijk de ruimtelijke en landschappelijke kwaliteit van deze toegang tot de stad te herstellen • Dissociatie van de stromen van de categorie PLUS in het mobiliteitsplan GOOD MOVE (zie strategisch gedeelte) • Herdefiniëring van de Jules Bordetlaan in de categorie COMFORT in het mobiliteitsplan GoodMove (2x1 rijstrook, centraal platform voor een eventuele tram in twee richtingen, fietsplatform zachte mobiliteit, beplante strook en voetgangersweg) • Rekening houden met de logistieke en economische activiteit en de behoeften ervan inzake stromen
MOBILITEIT	Aansluiting op het openbaarvervoernet: uitbreiding van de lijnen en nieuwe verbindingen	<ul style="list-style-type: none"> • De transformatie van het Bordet-station overwegen als een multimodale HUB en de belangrijkste toegangspoort tot de stad met het openbaar vervoer (project om metro noord en tram 62 'Brabantnet' uit te breiden tot de luchthaven) • Eventuele uitbreiding van lijnen 55/32 op de Bordetlaan om deze laan en de toegang tot de begraafplaatsen verkeersluwer te maken en nieuwe bestemmingen te plannen: 3 nieuwe stations: tegenover de economische site Da Vinci, op het voorplein van de begraafplaats van Schaarbeek en ter hoogte van het nieuwe crematorium van Evere (400 meter tussen elke halte) • Uitbreiding van lijn 62 tot aan de luchthaven en aanleg van een landschappelijk voetgangersplatform rond de halte 'Raket' om de oversteekplaats tussen de halte en de nieuwe bewoonde stadswijk te beveiligen • Nieuwe buslijn binnen de wijk in de vorm van een

		lus om het gebied te ontsluiten Het openbaarvervoernetwerk zal worden afgestemd op de behoeften van de toekomstige wijk.
MOBILITEIT	De actieve vervoerwijzen en de intermodaliteit bevorderen	<ul style="list-style-type: none"> • Een parkeerstrategie ontwikkelen die het delen tussen de verschillende tertiaire en residentiële praktijken mogelijk maakt • De omkeerbaarheid mogelijk maken via een flexibele parkeerstrategie • Invoering van een netwerk van mobiliteitsmicroplatformen (Mobipunt) in de buurt van het openbaar vervoer. De Mobipunten maken het mogelijk om een netwerk op te zetten voor een parkeerdienst voor fietsen, deelvoertuigen, enz.
MOBILITEIT	Het project in het GoodMove-plan opnemen	<ul style="list-style-type: none"> • Indeling van de bestaande en aan te leggen wegen volgens de principes van het GoodMove-plan
STEDELIJKHEID	Het gebied hermobiliseren door middel van stadsplanning door een dichte, duurzame en gemengde stad te bevorderen	<ul style="list-style-type: none"> • Compacte typologieën voorstellen die aansluiten bij de bredere uitdagingen op territoriaal niveau • 2.500 tot 3.500 nieuwe bewoners verwelkomen • De verstedelijking beperken tot een strook van 400 m diep langs de Leopold II-as (de gebouwen in het noorddeel groeperen op de momenteel sterk ondoorlaatbare terreinen) • Het stedelijke weefsel afstemmen op het landschappelijke weefsel • De monofunctie waardoor de functie momenteel wordt gekenmerkt omkeren: een gemengde wijk ontwikkelen en de integratie van ondernemingen in de stad verbeteren • Programmatische thema's integreren, zoals gezondheid (GoodFood-plan, vermindering van de geluidsoverlast, sportinfrastructuur), onderwijs, agrosbosbouw en agro-ecologie • De nieuwbouw onderwerpen aan de hoogste normen inzake duurzaamheid en energie-efficiëntie (0 energie, recuperatie van water) Het toekomstige gebouw van de Stafkazerne werkt aan een Zero Energy Building-benadering.
STEDELIJKHEID	De duurzaamheid van de toekomstige bewoonde wijk verzekeren	<ul style="list-style-type: none"> • Een eenvoudige stedelijke samenstelling (orthostructuur) die zeer uiteenlopende stedelijke vormen mogelijk maakt • Indringing van het landschap in het stedelijke weefsel langs zachte mobiliteitsassen (creëren van bufferruimten tussen stedelijke gebieden en landschapsinrichting)
STEDELIJKHEID	De territoriale verandering structureren rond een	<ul style="list-style-type: none"> • Een noord-zuidsequentie die twee grote mobiliteitsassen verbindt (Bordetlaan en Leopold III-

	keten van openbare ruimten	<p>laan)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Het NAVO-voorplein: verbinding met de tramhalte 'Raket' in een parkway • De uitgeruste handelsvoetgangerszone: voetgangersstraat met handelszaken die in het midden de nieuwe woonwijk doorkruist Een centrale verharde en beplante bekleding • De noordelijke toegangspoort van het grote grootstedelijke park: Uitstroom vanuit de centrale stedelijke as naar het grootstedelijke park en de open plek • De landschappelijke promenade Opeenvolging van bosgebieden en open plekken die de grootstedelijke dimensie van de ruimte laten zien • De oostelijke toegangspoort van het grote grootstedelijke park: Ruimte die het mogelijk maakt om 3 omvangrijke programma's met elkaar te verbinden: gebouw H (grote pool met voorzieningen), het park en het begraafplaatsgebied
STEDELIJKHEID	De programmamix structureren en de gebruiken naast elkaar laten bestaan	<ul style="list-style-type: none"> • Voorstel van nieuwe bodembestemmingen • Een samengesteld stadsdeel in mozaïekvorm voorstellen in plaats van een monolithisch en uniform project
STEDELIJKHEID	De sferen indelen volgens de context	<ul style="list-style-type: none"> • Drie diktes in de noord-zuidas: • Het woonlint (zuid, aan de kant van het park): zo veel mogelijk volle grond vrijmaken en een stedelijk front met een overheersende stadskruin creëren = verband met het park • Het stadsblok: een ruimte gewijd aan het wijkleven, met woningen, handelszaken, voorzieningen, economische activiteiten, ... • Het economische uitstalraam (noord, aan de kant van de Leopold II-laan): beschermt de woonwijk tegen overlast en de stroom van de Leopold III-laan. Vervult de rol van een economisch uitstalraam voor de Brusselse grootstad
STEDELIJKHEID	Het gebruik van de benedenverdiepingen variëren	<ul style="list-style-type: none"> • De activiteiten en de typologieën van de benedenverdiepingen aanpassen aan de context: • woonlint: poreuze sokkel en open huizenblokken • stadsblok: geanimeerde gemengde sokkel • economisch uitstalraam: tertiaire en/of productiesokkel
STEDELIJKHEID	De bovenwereld indelen volgens de	<ul style="list-style-type: none"> • Een stedelijke typologie voorstellen (op sokkel) die het mogelijk maakt om in te spelen op de

	programmatische behoeften	<p>ontwikkeling van het gebied</p> <ul style="list-style-type: none"> De bouwprofielen (hoogte en diepte) aanpassen in functie van de (huisvestings-, gemengde, economische) programma's
STEDELIJKHEID	Het geïntegreerde regenwaterbeheer systematiseren	<ul style="list-style-type: none"> Het regenwater binnen de site vasthouden en infiltreren Een met het wegennetwerk verbonden netwerk van greppels creëren De ondergrondse constructies (niet boven de bebouwde volumes) beperken om de zones in volle grond te maximaliseren 0 lozingen buiten het perceel van regenwater van de honderdjarige neerslag Controle van de biodiversiteitsaspecten via de biodiversiteitspotentieel-oppervlaktefactor (BAF+)
STEDELIJKHEID	Het geluidscomfort van de woningen verzekeren	<ul style="list-style-type: none"> Advies geven over goede praktijken om de impact van de geluidsoverlast (wegen, vliegtuigen) te verminderen De naleving van de minimumeisen op het gebied van akoestisch comfort in het verordenende gedeelte opleggen (tekst geschreven in samenwerking met de GOB en Leefmilieu Brussel)



Plan de la situation projetée

Om aan de algemene ambities te voldoen, bestaat het strategische gedeelte uit 3 thematische hoofdstukken: LANDSCHAP, MOBILITEIT EN STEDELIJKHEID.

3.8 VERORDENEND GEDEELTE

De strategische ambities van het Gewest worden waar nodig weerspiegeld in het verordenende gedeelte van het Richtplan van Aanleg.

De verordenende voorschriften worden vastgelegd over de volledige perimeter van het ontwerp van RPA en worden gecoördineerd met het Vlaams Gewest voor de gebieden die met elkaar in verbinding staan (groene ruimten, begraafplaatsen, ...).

Het verordenende gedeelte bevat grafische voorschriften (bodembestemming), algemene letterlijke voorschriften die van toepassing zijn op de hele perimeter van het ontwerp van RPA, specifieke letterlijke voorschriften per zone en letterlijke voorschriften in overdruk.

In het ontwerp van RPA 'Defensie' wil het verordenende gedeelte vooral:

Secretariaat Gewestelijke
Ontwikkelingscommissie
Secrétariat Commission
Régionale de Développement

Naamsestraat 59
1000 Brussel
Rue de Namur 59
1000 Bruxelles

T +32 2 435 43 56
F +32 2 435 43 99
@ crd-goc@perspective.brussels [hier](#)
[www.crd-goc.brussels hier](#)

- de kwestie van de bodembestemmingen en, in bepaalde gebieden, van de bouwprofielen regelen;
- de inplanting van groene ruimten garanderen;
- het geïntegreerd regenwaterbeheer garanderen;
- de benedenverdiepingen activeren;
- de mogelijkheid garanderen om openbare en private woningen te ontwikkelen, door steeds een minimaal openbaar deel en voorzieningen op te nemen;
- het akoestisch comfort van de woningen garanderen;
- kwaliteitsvolle openbare ruimten garanderen, inclusief de wegen;
- de creatie van openbare voorzieningen waarborgen;
- een juiste verhouding in de programmatische mix garanderen;
- de productieactiviteiten aanmoedigen en hun stedelijke integratie verzekeren;
- de begraafplaatsen aanmoedigen om echte actoren te worden bij het creëren van een ecologische corridor.