RICHTPLAN VAN AANLEG (RPA) DEFENSIE
OPENBAAR ONDERZOEK VAN 20 OKTOBER TOT 22 DECEMBER 2023
ADVIES STAD - 27.11.2023

INLEIDING

In het kader van het openbaar onderzoek (van 20/10/2023 tot 22/12/2023) met het oog op de goedkeuring van het Richtplan van Aanleg Defensie, legt Perspective (de administratie die verantwoordelijk is voor ruimtelijke ordening in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest) het ontwerpplan voor aan de Stad Brussel voor advies.

Het ontwerp voor het Richtplan van Aanleg (RPA) Defensie bestaat uit 3 hoofddocumenten:
- Een document met het informatieve luik (het uitwerkings- en participatieproces, de status van de projecten, een overzicht van het gebied, een samenvattende diagnose, een definitie van de uitdagingen en een gedeelde visie, en de ambities op het gebied van duurzaamheid);
- Een document met het luik strategie en regelgeving;
- Een document met het milieueffectrapport (MER).

De GRUP/RPA Defensie-perimeter bestrijkt twee gewesten, Brussel en Vlaanderen. Het samenwerkingsakkoord tussen de gewestregeringen heeft tot doel de coördinatie tussen het Brussels en het Vlaams Gewest te regelen voor de uitwerking van een Richtplan van Aanleg (RPA, voor het Brusselse deel van de perimeter) en een Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan (GRUP, voor het Vlaamse deel van de perimeter).

Het GRUP-gedeelte werd goedgekeurd door de Vlaamse Regering op 14/07/2023 en is in openbaar onderzoek tussen 3 oktober en 3 december. De documenten zijn beschikbaar op de volgende link: DSI - Detail - Defensie (vlaanderen.be)

OPERATIONELE PERIMETER

300 hectare



GRUP – RPA DEFENSIE

170 hectare



RPA: BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

90 hectar



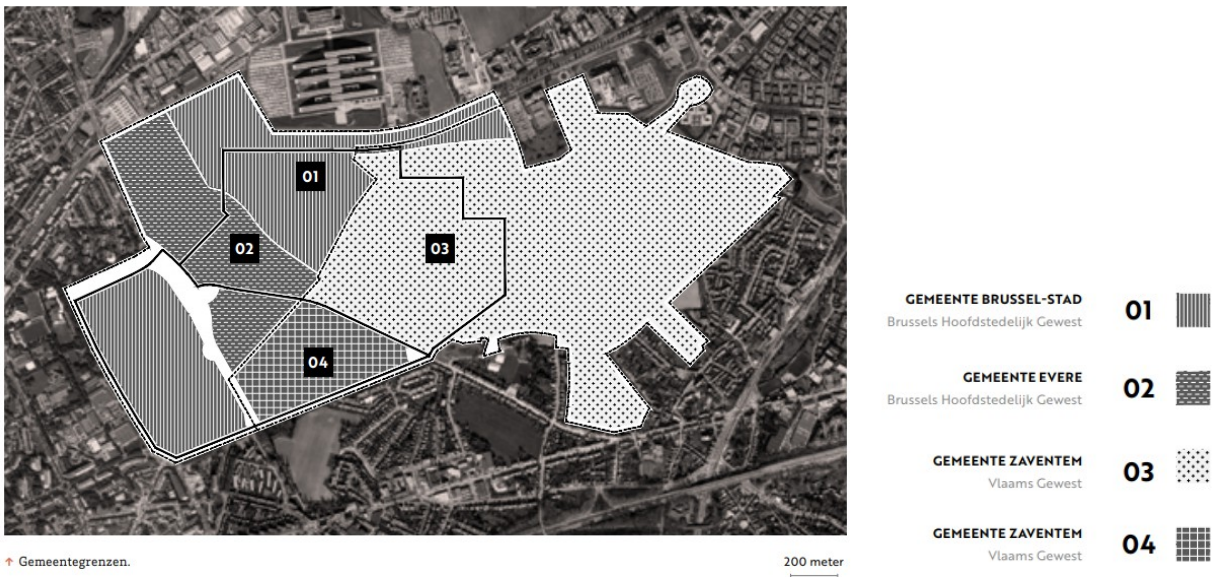
GRUP: VLAAMS GEWEST

80 hectare



SITUERING

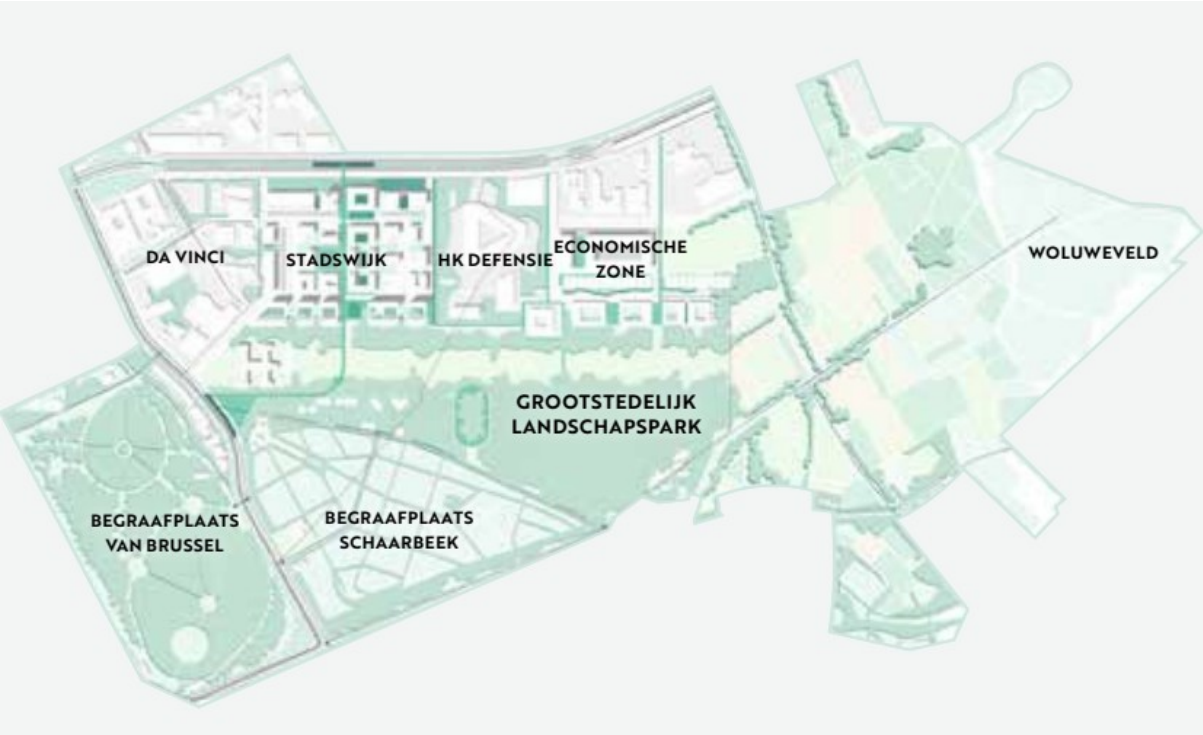
De perimeter van het ontwerp van RPA Defensie beslaat 90 hectare langs de Leopold III-laan in het Brussels Gewest (gemeenten Evere en Stad Brussel).

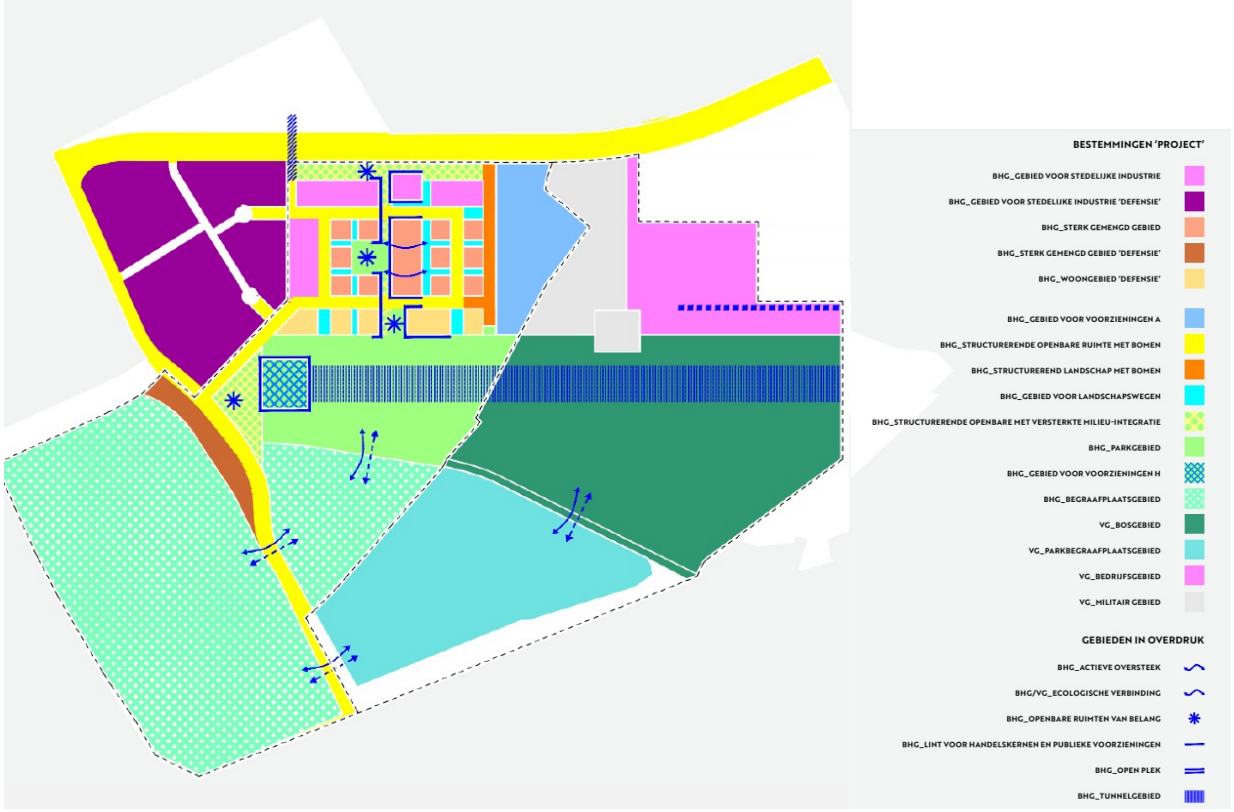


DE UITDAGINGEN OP HET GRONDGEBIED

4 doelstellingen

- De open ruimten in het gebied verbeteren en met elkaar verbinden door de ontwikkeling van een intergewestelijk **grootstedelijk landschapspark** van meer dan 45 hectare (waarvan 15 hectare op het Brusselse grondgebied);
- Een **grootstedelijk netwerk voor actieve mobiliteit** uitrollen, met nieuwe verbindingen tussen de Groene Wandeling en routes voor het GEN-fietsnetwerk;
- **Een nieuwe, duurzame, gemengde wijk** creëren langs de Leopold III-Laan, gebaseerd op een groene omgeving van hoge kwaliteit;
- **De economische dynamiek van dit** zeer aantrekkelijke **gebied** consolideren en **versterken**, gezien de ligging op de luchthavencorridor, met +- 150.000 m² aan economische activiteiten (een mix van tertiaire en productieve activiteiten) en +- 50.000 m² aan faciliteiten, diensten, winkels en hotels.





1. Een grootstedelijk landschapspark

Het zuidelijke deel van de perimeter, bekend als het 'groot stadspark', is bedoeld om een semi-natuurlijke omgeving te huisvesten (een park voor ecologische doeleinden, educatieve activiteiten en banden met de natuur, een gebied voor stadslandbouw) en een natuurlijke omgeving (dicht bos). Het park wordt zo ontworpen dat het de bestaande landschapskwaliteiten versterkt en een sociale, recreatieve, educatieve, landschappelijke en/of ecologische rol vervult. Het zal toegankelijk zijn via een noordelijke ingang en een westelijke ingang. Het zal worden doorkruist door een open plek die een open ruimte voor ontspanning zal vormen en voetgangers- en fietspaden zal bevatten.

Het RPA voorziet in de ontmanteling van de Everestraat, waar gemotoriseerd verkeer over een groot deel verboden zal zijn, met uitzondering van technische voertuigen in verband met de begraafplaatsen.

Op de J. Bordetlaan is ter hoogte van gebouw H de aanleg van een nieuwe openbare ruimte en tramhalte gepland. Het wordt de echte toegang tot het park vanuit het centrum van Brussel. Er loopt een studie voor de heraanleg van de J. Bordetlaan en een voorplein voor de begraafplaatsen (Beliris-project). Tot op heden is het definitieve traject van de tram nog niet bepaald.

In het reglementaire deel van het grootstedelijk park zijn de volgende bestemmingen opgenomen:

- Een parkgebied in het Brussels Gewest en een bosgebied in het Vlaams Gewest, met een open plek van +/- 10ha en +/- 40m breed in het hart van het grote park, dat Gebouw H verbindt met de landbouwgrond van Zaventem.
- Een gebied met voorzieningen rond het H-vormige gebouw, omgeven door een rand van handelskernen en openbare voorzieningen.
- Een structurerende openbare ruimte gemarkeerd als een grote openbare ruimte op het niveau van Gebouw H langs de Jules Bordetlaan
- De gebieden met begraafplaatsen met bomen, waaronder de begraafplaatsen van Stad, Evere en Schaarbeek. Er worden ecologische verbindingen en actieve oversteekplaatsen voorgesteld tussen de verschillende begraafplaatsen.

2. Een grootstedelijk netwerk voor actieve mobiliteit

Een van de belangrijkste doelstellingen op het gebied van mobiliteit voor de toekomst van de site van het RPA Defensie is de overgang van een monofunctionele en geïsoleerde wijk naar een nieuwe gemengde wijk, functioneel en verbonden met de grote grootstedelijke entiteiten. Het mobiliteitsproject streeft zowel naar effectieve banden met de omliggende wijken op lokaal niveau als naar een integratie met de grote grootstedelijke logica.

Wat actieve mobiliteit betreft, wil het RPA aansluiten op bestaande en toekomstige zachte mobiliteitsroutes (Groene Wandeling, GEN FR0 Ringfietsroute, enz.).

Wat betreft gemotoriseerde stromen en stromen binnen de wijk is de ambitie voor de stadswijk om zo dicht mogelijk bij een autovrije wijk te komen. Het RPA Bordet voorziet 2 toegangslussen:

- een logistieke lus verbonden met de Leopold III-laan en de Jules Bordetlaan (een andere logistieke lus is ook gepland in Vlaanderen in het GRUP), toegankelijk voor economische activiteiten en het hoofdkwartier van Defensie;
- een bewoonde lus voor toegang tot de toekomstige wijk en het hoofdkwartier van Defensie.

Op het gebied van openbaar vervoer is er ook een nieuwe buslijn in de wijk gepland rond de lussen die het gebied bedienen. De haltes bevinden zich momenteel aan de rand van de site:

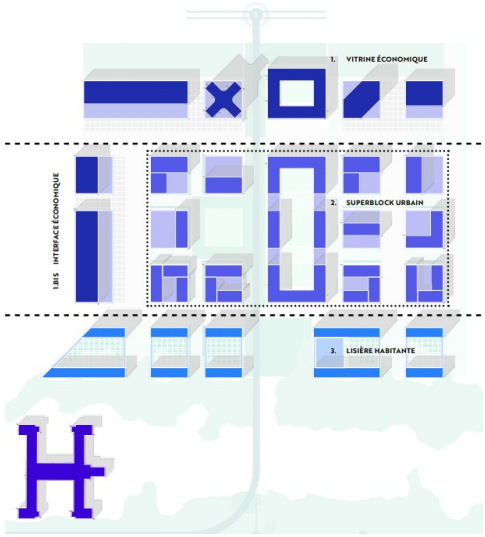
- op de Leopold III-laan, met de geplande verlenging van tramlijn 62 in de richting van de luchthaven, met de halte 'Fusee' om de stadswijk te bedienen;
- op de Jules Bordetlaan met de verlenging van de lijnen 55/32 en een nieuwe halte ter hoogte van gebouw H.

In het reglementaire deel van het RPA worden openbare ruimtes onderverdeeld in 4 categorieën:

- structurerende openbare ruimtes met bomen (geel) in deze gebieden, slechts 25% van de oppervlakte is geschikt voor auto's. Deze gebieden omvatten zowel residentiële als logistieke lussen.
- De structurerende landschapsruimten met bomen (oranje), die het gebied tussen de stadswijk en het nieuwe hoofdkwartier van Defensie omvatten. Dit is een gebied van 20 meter die een doorlaatbaar fiets-voetpad omvat. De rest van deze strook is beplante volle grond. Maximaal 25% van de oppervlakte van het gebied is berijdbaar.
- landschappelijk openbaar wegengebied (turquoise) Dit is gebied voor actieve vervoersmiddelen, maar ze zijn toegankelijk voor onderhoudsvoertuigen en af en toe voor voertuigen van hulpdiensten, verhuizers en bezorgers. Het oppervlak van deze gebieden is volledig waterdoorlatend en minstens 50% van de oppervlakte van deze gebieden bestaat uit beplante volle grond.
- de structurerende openbare ruimten met een betere integratie van de omgeving (geel met groene lijnen) hebben betrekking op de openbare ruimte voor Gebouw H aan de kant van Jules Bordet en de Parkway langs de Leopold III -laan. Deze gebieden hebben minstens 40% beplante volle grond en garanderen de toegang tot de begraafplaatsen.

3. Een nieuwe duurzame en gemengde wijk

Het RPA Defensie heeft besloten zijn programmering te concentreren in een bewust klein gebied, zodat een aanzienlijk deel van de natuurlijke ruimten behouden blijft. Het is gebaseerd op 3 polen, gegradueerd van noord naar zuid



1. Economisch uitstalraam: 3 hectare
   Een beschermende stedelijke enveloppe die economische spelers huisvest, zoals hoofdkantoren van bedrijven of productiewerkplaatsen op nationale en internationale schaal.
2. Het gemengde superblok: 6,5 hectare
   Een stedelijk superblok als gemengde centraliteit. Deze plaats is een dichte rechthoek van met elkaar verweven programma's: huisvesting, diensten, productie, faciliteiten en buurtvoorzieningen.
3. De bewoonde rand: 3 hectare
   Een strook die bestaat uit woningen in combinatie met winkels/diensten/voorzieningen en economische activiteiten (een mix van tertiaire en productieve activiteiten) die nodig zijn voor de goede werking van de sector. Wonen en andere activiteiten creëren een interface tussen het landschap en een dichte buurt.

De Europese School wordt dan toch niet gebouwd op de site van Defensie. Dit gebied wordt daarom geïntegreerd in de stadswijk. De stadswijk zal uiteindelijk tussen de 2.500 en 3.000 nieuwe inwoners kunnen huisvesten, evenals de nodige bedrijven en voorzieningen. Dit betekent dat er 150.000m² woningen, 150.000m² economische activiteiten (tertiair en productief) en 50.000m² voorzieningen (diensten, winkels en horeca) gepland zijn.

Er is een gebied gereserveerd voor de bouw van het toekomstige hoofdkwartier van Defensie, dat een oppervlakte van 12 ha zal beslaan (inclusief gebouw Z). Er is een vergunningsaanvraag ingediend voor de bouw van het nieuwe hoofdkantoor.

Op de toekomstige Parkway van de Leopold III-laan is een inspringstrook (Parkway) van maximaal 40 m gepland. De exacte afmetingen van deze inspringstrook zullen worden verfijnd en gekalibreerd in overeenstemming met de programmering langs de Leopold III-laan. Verder onderzoek zal moeten uitwijzen wat de ideale breedte is om landschapskwaliteit te verzoenen met de technische vereisten van de verschillende toekomstige programma's.

Een winkelstraat zal door de hele stadswijk lopen en zal ook de Leopold III-laan verbinden met het grootstedelijke park aan de achterkant van de stadswijk.

In het reglementaire deel van het RPA omvat het stadswijkgebied verschillende bestemmingen, namelijk:

- Twee stedelijke industriezones, één langs de Leopold III-laan en één langs de Da Vinci zuid site.
- De rest van de stadswijk bestaat uit een reeks blokken die als sterk gemengde gebieden zijn bestemd.
- Aan de rand van het grootstedelijk park is een reeks blokken bestemd als woongebied.
- Een ring van commerciële centra en openbare voorzieningen langs de blokken die grenzen aan de belangrijkste commerciële as van de stadswijk, die een verbinding vormt tussen de Leopold III-laan en het grootstedelijk park.
- Drie grote openbare ruimten doorkruisen de as handel/voorzieningen: aan de Parkway, die is bestemd als een structurerende openbare ruimte met een verbeterde integratie van de omgeving, in het hart van de stadswijk en aan de rand van de woonwijk, die de hoofdingang tot het grootstedelijke park markeert.
- Tussen de gemengde blokken van zowel huisvesting als voorzieningen, is er landschappelijke openbaar wegengebied voorzien.
- Een gestructureerd landschap met bomen markeert de overgang tussen de stadswijk en het gebied met voorzieningen van het hoofdkwartier van Defensie.

- Er wordt een met bomen omzoomde structurerende openbare ruimte gecreëerd in de vorm van een lus rond de gemengde blokken om de nieuwe wijk te verbinden met de Jules Bordetlaan. Het stedelijk industriegebied wordt ontsloten vanaf de Leopold III-laan, waar de mogelijkheid wordt overwogen om een tunnel onder de laan te maken. De Croydonlaan en Bazellaan op de Da Vinci Zuid site zijn verbonden met deze structurerende openbare ruimte.

4. De economische dynamiek van het gebied versterken

Het project RPA Defensie stelt de introductie voor van een functionele mix die breekt met het principe van programmering van mono-gebruik dat uiteindelijk het projectgebied heeft geïsoleerd. De bestaande economische dynamiek van het gebied wordt behouden en geconsolideerd, met de bevestiging van stedelijke industriezones in het regelgevende gedeelte van het RPA.

Ondanks het opgeven van het RPA Bordet, lijkt het RPA Defensie bepaalde mobiliteitsopties van het RPA Bordet als vanzelfsprekend te beschouwen om het behoud en de ontwikkeling van productieve activiteiten te garanderen, namelijk:

- omleiden van verkeerstromen naar de Zweefvliegtuigstraat om de Jules Bordetlaan te vermijden bij de Bordet-hub (p.122 projectie Bordet-hub);
- de omlegging van het kruispunt Bordet/Leopold III met de aanleg van een nieuwe kruising tussen de sites Da Vinci Noord en Da Vinci Zuid, via de bouw van een tunnel onder de Leopold III-laan, om ruimte vrij te maken voor een beveiligd platform dat voor actieve mobiliteit bestemd wordt;
- het profiel van de Jules Bordetlaan veranderen van een 2x2 rijstroken naar een 2x1 rijstroken gedeelde stedelijke as met een middenberm voor tweerichtingsverkeer voor de tram (p.123).

ADVIES VAN DE STAD

De Stad Brussel steunt de doelstellingen van het ontwerp van RPA Defensie, die er in het bijzonder op gericht zijn het aanbod van openbare huisvesting, gemeenschapsvoorzieningen en grootschalige toegankelijke groene ruimten in dit deel van de wijk te vergroten. Niettemin herhaalt en vervolledigt de Stad bepaalde opmerkingen die reeds werden gemaakt (College van 8 september 2022) tijdens de opstelling van het RPA Defensie.

Klimaatuitdagingen

De Stad betreurt het dat, terwijl de kwesties van klimaatverandering en het versterken van de territoriale veerkracht bij klimaat- en milieurisico's een onbetwiste en dringende prioriteit zijn, het ontwerp van dit grootstedelijk landschapspark niet direct gekoppeld is aan de stadswijk met het oog op de globale duurzaamheidsdoelstellingen.

De perimeter van het RPA biedt immers interessante mogelijkheden voor het delen van energie en energiegemeenschappen en, in voorkomend geval, het ontwikkelen van energieproductie op basis van zonne-energie en windenergie in de stad. Zodra er sprake is van verstedelijking van open ruimten, zou er een verplichting moeten zijn om vanaf het begin de kwestie van de EPB (maximale eis voor nieuwe gebouwen), energieproductie (het mobiliseren van alle beschikbare technologieën, inclusief geothermische energie, die behoudens vergissing niet wordt genoemd), het delen van energie en energiegemeenschappen te integreren. Het strategische gedeelte gaat in op het concept van een "positieve energiewijk", maar het regelgevende gedeelte bevat geen specifieke, ambitieuze eisen met betrekking tot deze milieukwesties.

Het ontwerp van RPA Defensie is daarom een gemiste kans om een echte operationele strategie voor veerkracht te ontwikkelen voor het hele scala aan stedelijke en milieugerelateerde uitdagingen zoals geïntegreerd regenwaterbeheer, vergroening, energieproductie, circulariteit, enz. Over het algemeen verwijst het RPA deze kwesties naar de specifieke geldende regelgeving, naar de GSV of naar toekomstige individuele projecten en de vergunningen die daarvoor nodig zijn, terwijl het ook ambitieuze doelstellingen, strategieën en voorschriften zou kunnen opnemen met betrekking tot de specifieke kenmerken van dit gebied.

Bij gebrek aan dergelijke doelstellingen of voorschriften in het RPA (dat nochtans tot doel lijkt te hebben een referentie te zijn voor de planning en regelgeving voor het gebied in kwestie), vraagt de Stad zich af wat hier dan de alternatieve regelgevende basis voor zou zijn.

Stadswijk

De Stad is geen voorstander van stedenbouw op sokkel (superblok) ten koste van de doorlaatbaarheid van de grond. Hoe kunnen deze sokkels aangenaam worden gemaakt qua zonlicht, waarmee en hoe kan het oppervlak van deze sokkels worden gevuld? Welke kwaliteit voor de binnenterreinen van huizenblokken? Het planten van hoge bomen

en het vergroenen van de openbare ruimte (p.453 van het MER) is niet voldoende om het risico van hitte-eilanden, die al aanwezig zijn op de locatie, te voorkomen. De typologie van de ruimten heeft ook een impact. Naast de hoge technische en onderhoudskosten heeft het superbloktype de bijzonderheid dat het losgekoppeld is van de grond en de volle grond. Het bladerdak van de bomen is over het algemeen beperkt in de platen en vervult niet de functie om de stedelijke lucht te koelen en biodiversiteit toe te laten in de binnenterreinen van huizenblokken. Investeren in daken biedt daarentegen een reëel potentieel voor de ontwikkeling van een breed scala aan activiteiten die in het RPA moeten worden aangemoedigd: hangende tuinen, stadslandbouw, rooftop, uitzichtpunten, enz.

Bovendien mist de stedelijke opeenvolging met de woonrand zoals voorgesteld in het RPA diversiteit. De stedelijke morfologie moet daarom worden herzien om de wijk meer open te stellen richting het grote grootstedelijke park. Dit zou niet alleen meer groen in de woonwijk brengen, maar ook uitzichten openen vanuit de woningen aan de rand van de woonwijk en vanuit het superblock. Door de hogere afmetingen langs het park genieten momenteel alleen de woningen aan deze kant van een groen en aangenaam uitzicht, ten koste van de andere.

In het reglementaire deel wordt bijzondere aandacht besteed aan de geluidsisolatie van de woningen, maar dit zou ook moeten gelden voor voorzieningen voor gevoelige functies (kinderdagverblijven, scholen, enz.) in dit gebied, dat onderhevig is aan een breed scala aan overlast.

De mix in de stadswijk moet ook worden bekeken in termen van huisvestingsmix: sociale huisvesting, alternatieve en duurzamere huisvesting: CLT - gegroepeerde woningen, enz. Welk percentage sociale woningen zal beschikbaar zijn in de nieuwe wijk? Voorschrift PG.0.11 vermeldt een percentage van min 25% openbare woningen zoals gedefinieerd door de Huisvestingscode, maar specificeert niets in termen van % sociale woningen.

Het instrument van de Stad “10 minuten van de Stad” laat zien in welke mate het voor stadswijk voorbehouden gebied moeilijk toegankelijk is en van de Bordet-hub verwijderd is. Op het gebied van voorzieningen ondersteunt de Stad het samengaan van voorzieningen met naburige instellingen (hoofdkwartier of andere grootschalige voorzieningen). De oplossingen voor openbaar vervoer die zich voornamelijk rondom de site bevinden, zijn bij lange na niet in staat om aan deze toekomstige vraag te voldoen, wat toekomstige bewoners zou kunnen aanmoedigen om de auto te gebruiken. Het aanbod van buurtvoorzieningen zal cruciaal zijn voor het bereiken van de "10-minuten stad"-doelstelling in deze nieuwe enclave.

Mobiliteit

De stad steunt de aanleg van een groot stadspark, dat niet alleen toegankelijk moet zijn voor de bewoners van deze nieuwe wijk, maar voor alle bewoners en gebruikers van de stad. Oost-west- en noord-zuidverbindingen zijn daarom erg belangrijk. De stad betreurt echter dat er geen continuïteit wordt gegeven aan de noord-zuid-voetgangersroutes richting Haren. De nieuwe voetgangersbrug in aanbouw over de Leopold III-laan, die aansluit op de weg naar Sint-Stevens-Woluwe, is niet genoeg. Het zou interessant zijn geweest om na te denken over een extra verbinding/actieve kruising tussen de sites Da Vinci Nord en de NAVO om deze nieuwe stadswijk rechtstreeks met Haren te verbinden.

De Parkway is verlaagd (van 50m > 40m) en is beperkt ter hoogte van de stadswijk. Deze daling blijft echter aanzienlijk in termen van actieve mobiliteit. Dit zal de reis voor voetgangers en fietsers waarschijnlijk verlengen, vooral wanneer ze de tramhaltes naar de luchthaven of de Bordet-hub moeten bereiken.

Het opgeven van het RPA Bordet doet twijfels rijzen over de verwezenlijking van de grote mobiliteitsambities waarvan het RPA Defensie gewag maakt, zoals de logistieke lus, het bouwen van een tunnel onder de Leopold III-laan tussen de sites Da Vinci Noord en Zuid, het omleiden van verkeerstromen naar de Zweefvliegtuigstraat, de komst van de tram naar de Jules Bordetlaan, de aanleg van een beveiligd platform voor actieve mobiliteit op het Bordet-kruispunt. In haar advies over het RPA Bordet (College van 27.01.2022) had de Stad al vermeld dat het moeilijk was om zich uit te spreken over de logistieke lus zonder te beschikken over verkeerstellingen. De Stad stelt zich vragen over de aansluiting op de Leopold III-laan en de ruimtelijke impact op het Citydev-terrein van de nieuwe weg die door deze lus wordt gecreëerd. Op het vlak van stadslogistiek beschouwde de Stad de Bordet-hub als een potentiële locatie voor een stedelijk distributiecentrum en een mobiliteitsnetwerk voor zachte logistiek ter ondersteuning van duurzame mobiliteit binnen de stadswijk. Bij gebrek aan een RPA voor Bordet vraagt de stad om een grondige studie van deze logistieke lusoptie.

Op de plannen van het ontwerp van RPA Defensie is de lus voor woonverkeer alleen bereikbaar via de Jules Bordetlaan. Deze lus kan ook worden gebruikt door economische activiteiten van de Da Vinci Zuid-site. Hoe kunnen bypasses worden vermeden en hoe kunnen huisvestings- en logistieke stromen worden gescheiden, aangezien ze mogelijk conflicteren?

Daarnaast voorziet het RPA in een nieuwe buslijn binnen de wijk rond de lussen die het gebied bedienen. Wordt dit een echte nieuwe buslijn of gewoon een pendeldienst die rond de Bordet-hub rijdt? Welke garanties hebben we over deze openbaarvervoersdienst? Die vraag kan men zich stellen als men naar de gevangenis van Haren kijkt, die 3.000 gevangenen herbergt en nog steeds geen oplossing heeft voor openbaar vervoer. Deze kwestie van ontsluiting en toegankelijkheid van de stadswijk is een voorwaarde om een harmonieuze ontwikkeling van het gebied te garanderen.

De kwestie van de parkeerplaatsen moet worden herzien, aangezien er tegenstrijdigheden zijn tussen de grote openbare ruimten en de openbare ruimten met een betere integratie van de omgeving, die beide voornamelijk voetgangersgebied zijn en die desondanks oppervlakteparkeerplaatsen zouden kunnen herbergen zonder enige gespecificeerde limiet. Bovendien is de Stad geen voorstander van het bouwen van een siloparkeergarage naast gebouw H. Deze zou kunnen worden gesitueerd in de stedelijke industriezone om het parkeren te verdelen tussen economische activiteiten en woningen.

Ondergrondse parkeergarages die op de benedenverdieping gelegen zijn, worden ook gepland onder alle blokken van de stadswijk. Het RPA is gebaseerd op het principe van superblokken, waarvan de sokkels parkings kunnen herbergen die converteerbaar zijn naarmate de site zich ontwikkelt. De Stad Brussel is geen voorstander van garages op de benedenverdieping van de gebouwen. Het zijn immers ondoorzichtige oppervlakken die geen interactie aangaan met de openbare ruimte. In deze context moedigt de Stad het Gewest aan om rekening te houden met de gedeelde visie van de Europese wijk, die momenteel te lijden heeft onder de gevolgen van dit soort stadsplanning.

Wordt er daarnaast op gewestelijk niveau nagedacht over de locatie van parkeerplaatsen voor toeristische bussen binnen het RPA Defensie, op het grondgebied van de Stad of elders in het BHG? Deze aanpak moet worden aangepast aan elke specifieke situatie: buslijnen tussen steden, toeristenbussen van het centrum, autobussen naar Marokko en andere landen van het Zuiden (Zuidstation).

Bovendien zijn de zorgen over de mobiliteit op en rond begraafplaatsen en uitvaartcentra, en in het bijzonder het nieuwe crematorium, niet voldoende bestudeerd en in aanmerking genomen in de huidige procedures en projecten; de behoeften van de verschillende faciliteiten zijn niet verzameld en de specifieke kenmerken van hun werking en gebruik zijn niet op een concrete en bevredigende manier geïntegreerd. Het lijkt daarom essentieel om te zorgen voor de nodige parkeergelegenheid en voldoende, gemakkelijke toegang voor deze zeer bijzondere plaatsen.

Economische activiteiten

De stedelijke industriezone langs de Leopold III-laan kan vergeleken worden met een sterk gemengd gebied waar alle functies op dezelfde voet worden geplaatst en daardoor niet voldoen aan de ambitie om van de Leopold III-laan een economisch en technologisch uitstalraam te maken. Dit gebied stimuleert niet de ontwikkeling van aantrekkelijke productieve activiteiten, technologische hubs of activiteiten die gericht zijn op de circulaire economie.

De voorschriften bevatten geen enkele oppervlaktelimiet voor handelszaken waarvan de aard trouwens niet gespecificeerd is (groothandel, speciaalzaak, supermarkten, winkelcentrum, enz.). Dit geldt ook voor hotels en congrescentra.

Voorschrift A.10.8. reproduceert slechts de visie uit het verleden van industrieparken omgeven door een groene rand, zoals momenteel te zien is op de sites van Da Vinci Noord en Zuid.

Erfgoed

Afgezien van Gebouw H en de atletiekbaan zullen weinig bestaande elementen behouden blijven. Ze voegen echter wel waarde toe en geven de site een identiteit en het is een gedenkplaats, vooral voor het grootstedelijke parkgebied, waar uiteindelijk ontspanningsgebieden zullen komen. Naast het landelijke landschap dat behouden moet blijven, wil de Stad dat er in het RPA Defensie meer rekening wordt gehouden met de identiteit van het gebied en zijn verleden als troef voor de ontwikkeling van de nieuwe wijken (luchtvaartverleden, Tweede Wereldoorlog, voormalig vliegveld dat niet meer bestaat, voormalig NAVO-hoofdkwartier, infrastructuur van Defensie, enz.).

De stad betreurt het dat het MER niet de moeite heeft genomen om bepaalde opvallende architecturale kenmerken van de site te vermelden. Het zou ook interessant zijn geweest om de Rotor-studie op te nemen in de bijlagen bij het Plan. De aanbevelingen van het rapport over de erfgoedimpactstudie kunnen worden samengevat in een paar regels die aangeven dat de restauratie van gebouw H de voorkeur verdient (wat betekent dat dit niet gegarandeerd is) en dat er in dit verband educatieve informatiepanelen moeten worden geïnstalleerd. Dit is bij lange na niet genoeg om de herinnering aan de plek actief in stand te houden. Dit is een gemiste kans om ons naoorlogse erfgoed te benadrukken. Dit erfgoed zou ook bedacht kunnen worden in de zin van overgang/tijdelijke functies in de fasen voor herkwalificering om zo de eventuele verduurzaming van activiteiten te controleren.

Bovendien herinnert de Stad eraan dat het gepast is om de reconversie van bestaande gebouwen te bevorderen, en niet om de sloop-wederopbouw van gebouwen te promoten (gebouw H en de voormalige NATO-gebouwen).

Conclusies

Concluderend brengt de Stad een gunstig advies uit over het ontwerp van RPA Defensie, onder voorbehoud van:

- ambities met betrekking tot klimaatuitdagingen moeten in het regelgevend gedeelte van het RPA vertaald worden;
- sokkel-stedenbouw niet systematiseren en meer gevarieerde gebouwtypologieën overwegen dan het woon/kantoorblok;
- de nieuwe wijk meer openen naar het grote stadspark door meer groen in de woonwijken te introduceren en perspectieven van kwalitatieve uitzichten op het landschap te bieden;
- een mix voorzien van alternatieve en duurzame huisvesting en bepalen welk aandeel dat moet worden toegewezen aan sociale huisvesting;
- de voorzieningen bundelen en zorgen voor de ontwikkeling van buurtvoorzieningen om de "10-minuten-stad" te garanderen;
- in het reglementaire deel ook geluidsisolatie opleggen aan de voorzieningen voor gevoelige functies (kinderdagverblijven, scholen, enz.);
- over een grondige studie beschikken en garanties bieden voor de voltooiing zonder het RPA Bordet van alle mobiliteitsvoorwaarden (logistieke lus, Parkway, profiel van de Leopold III-laan, parkeerplaatsen voor bedrijven en woningen, openbaarvervoersdiensten naar de nieuwe wijk, zachte mobiliteit en aansluiting op de Bordet-hub, enz.);
- Het mobiliteitsprobleem op en rond de verschillende begraafplaatsen en uitvaartcentra binnen de perimeter van het RPA oplossen en rekening houden met de mobiliteits- en parkeerbehoeften van het nieuwe crematorium.
- meer aandacht besteden aan de identiteit van het gebied in termen van het verleden (voormalige NAVO, voormalig hoofdkwartier Defensie, voormalig luchthaventerrein, enz.) door te zorgen voor de bevordering van de reconversie van de bestaande gebouwen, in plaats van de sloop-wederopbouw van de gebouwen (gebouw H en voormalige NAVO-gebouwen).