



CRU - SVC 2

“BRABANT - NORD – SAINT-LAZARE“

”BRABANT - NOORD - SINT-LAZARUS”

BRUXELLES/SAINT-JOSSE/SCHAERBEEK

BRUSSEL/SINT-JOOST/SCHAARBEEK

Annexes à l'Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale approuvant le programme du « Contrat de Rénovation urbaine – Brabant – Nord – St Lazare »

Bijlagen bij het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering tot goedkeuring van het programma voor het “Stadsvernieuwingscontract – Brabant – Noord-Sint-Lazarus”





BRUXELLES DÉVELOPPEMENT URBAIN

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES





BRUXELLES DÉVELOPPEMENT URBAIN

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES

Annexe 1 / Bijlage 1 :

Remarques formulées lors de l'enquête publique

**Opmerkingen die tijdens het openbaar onderzoek
geformuleerd zijn**





BRUXELLES DÉVELOPPEMENT URBAIN

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES



Stratégie Territoriale

SYNTHESE DES RECLAMATIONS EMISES LORS DE L'ENQUETE PUBLIQUE RELATIVE AU CONTRAT DE RENOVATION 02 « BRABANT – NORD - SAINT-LAZARE »

Vu les observations de l'école De Buurt, représentée par son Directeur Monsieur H. Vanmarsenille, transmises par courrier ordinaire réceptionné le 13 juin 2017 ;

Vu les observations des époux Kosova, transmises oralement auprès du Service Développement Urbain & Mobilité de la Commune de Schaerbeek, selon PV d'audition du 21 juin 2017 ;

Vu les observations de Monsieur C. Demarée, transmises par courrier ordinaire daté du 28 juin 2017 et réceptionné le 3 juillet 2017 ;

Vu les observations de la Haute Ecole Galilée, représentée par Monsieur P. Smets, adjoint à la direction, transmises par courrier ordinaire envoyé le 30 juin 2017 et réceptionné le 4 juillet 2017 ;

Vu les observations de Monsieur P. Lemaire, Président du Conseil de copropriété de l'immeuble Saint-Lazare, habitant de l'immeuble sis place Saint-Lazare 5 à 1210 Bruxelles, transmises tant par email, adressé à la Commune de Schaerbeek le 30 juin 2017, que par courrier ordinaire envoyé le 3 juillet 2017 ;

Vu les observations de la SA Safkan, représentée par Mme F. Elamri, transmises par email en date du 5 juillet 2017 ;

A propos de la gouvernance du CRU

Considérant que selon M. Lemaire, les aspects de gouvernance, de coordination des actions ou encore de suivi et promotion des projets encore sans financement sont absents des documents fournis.

Considérant que selon M. Lemaire, il manque une présentation claire des prérequis, des challenges et des risques posant sur chaque projet ;

Considérant que selon M. Lemaire, le fait que certains projets comme le réaménagement du boulevard Saint-Lazare soient une simple "récupération" de projets existants dont la réalisation se fait attendre depuis des années n'inspire pas confiance vu l'absence apparente d'une gouvernance forte pour forcer le démarrage concret de ces initiatives.

Considérant que M. Lemaire regrette que près d'un tiers des projets ne dispose d'aucun financement annoncé alors que certains figurent parmi les plus intéressants, à l'instar de celui concernant l'immeuble Saint Lazare.

Considérant que selon M. Lemaire, les indicateurs pris en compte dans le cadre du Rapport sur les Incidences environnementales ne semblent pas toujours définis de la meilleure façon. Ainsi la définition de la mobilité semble légère, et la mesure d'impact des différents projets sur la mobilité s'en ressent négativement.

Considérant que selon M. Lemaire, le diagnostic du RIE n'analyse pas suffisamment les éléments suivants : les difficultés sociales et économiques du quartier, le taux important de rotation des habitants (quartier de transit), les impacts de la présence d'une importante activité de prostitution ; Considérant que cette faiblesse d'analyse ne permet pas, selon lui, de faire les choix de projets les plus pertinents ;

A propos de l'approche d'ensemble portée par le projet de CRU

Considérant que Monsieur Demarée regrette une approche fragmentaire du projet de programme, les objectifs manquant de cohérence d'ensemble et ne se renforçant pas suffisamment les uns les autres.

Considérant que Monsieur Demarée estime que le projet de programme présenté se focalise trop sur le pourtour du périmètre et les traversées du quartier et que le projet manque cruellement d'une analyse sociologique d'ensemble pour le quartier.

A propos des aspects de communication et de participation entourant les projets du CRU

Considérant que Monsieur Demarée s'interroge sur la manière dont la communication est envisagée à l'égard du quartier et ses habitants quant à la suite du processus et du développement de ce programme.

Considérant que Monsieur Demarée regrette également la trop faible intention affichée en termes de participation des habitants et des usagers du quartier, spécialement vis-à-vis de l'analyse des problèmes du quartier et l'identification des solutions à apporter. Monsieur Demarée s'interroge tout particulièrement sur la répartition prévue des 10% de budget alloués, au sein de chaque projet, sur ces questions de participation et souhaite notamment savoir s'il est bien prévu d'impliquer dans le processus les nombreuses associations déjà fortement actives au sein du quartier.

Monsieur Demarée souligne l'importance d'associer au mieux les habitants et usagers du quartier, et ainsi éviter de consacrer une approche top-down déjà observée au sein de contrats de quartier précédents.

A propos de la mobilité dans le quartier Brabant

Considérant les observations émises par Monsieur Demarée, aux termes desquelles il souligne notamment l'importance et la priorité à accorder aux études mobilité suggérées dans le projet de programme pour le quartier Brabant (fiche LB.14 « Gestion de la mobilité, rue de Brabant »), dont les rues d'Aerschot et de Brabant connaissent une surcharge de trafic permanente.

Considérant qu'il souligne par ailleurs la nécessité d'y allouer dès à présent des moyens budgétaires spécifiques, ce qui fait actuellement défaut dans le projet de programme présenté, alors même que la nécessité de réaliser ces études ont été mises en avant.

Considérant que Monsieur Demarée met également en avant le risque de voir se développer une approche mobilité fragmentée dès lors que ces études mobilité viendraient après des projets de réaménagement de voiries déjà très concrets (rue Quartrecht, boulevard et place Saint-Lazare, etc.).

Considérant qu'il souligne encore l'impact et les nuisances du trafic automobile sur le quartier, résumés comme suit :

- véhicules particulièrement bruyants et vitesses de circulation inadaptées, parfois bien au-dessus des 50km/h ;
- files de nuit permanentes et concerts de klaxons intempestifs ;
- files et nuisances sonores rue de Brabant, particulièrement durant les w-e ;
- espaces des tunnels sous voies exploités comme endroits où faire vrombir les moteurs des véhicules ;
- la présence des automobiles et leurs nuisances participent de l'effet « vitres cassées » et de l'escalade d'autres nuisances au sein du quartier (déchets, uriner dans l'espace public, dégâts en tout genre, etc.) ;

Considérant que Monsieur Demarée questionne enfin les liens qu'entretient le projet de programme présenté avec les autres projets mobilité situés à proximité, notamment : réaménagement du boulevard Albert II par Bruxelles Mobilité, réaménagement des bandes situés aux alentours de la gare du Nord/bâtiment CCN, ou le réaménagement de la place Solvay, qu'il suggère d'inclure dans le projet de CRU afin de pouvoir être exécutés directement par les services régionaux déjà en charge des autres projets dans les environs.

A propos de la prostitution dans le quartier

Considérant que Monsieur Demarée souligne l'analyse très incomplète du projet de programme quant aux questions liées à la prostitution dans le quartier.

Considérant qu'il estime que le projet de ce Contrat de rénovation urbaine, tel que présenté, propose une approche qui fait la part belle à du pur 'façadisme', alors qu'il aurait pu constituer une occasion unique de se projeter dans un réaménagement qualitatif du quartier, permettant de rejoindre les qualités urbaines aujourd'hui présentes au sein du Red Light District d'Anvers.

A propos de l'implication de la zone de police Nord « Polbruno »

Considérant que Monsieur Demarée souligne l'apport crucial que pourrait jouer les services de police de la zone Nord, tant en termes de services rendus à la communauté que de résolution des questions de mobilité au sein du quartier Brabant et de la place Liedts.

A propos des immeubles collectifs existants en mauvais état

Considérant que selon M. Lemaire, le CRU devrait faciliter et accompagner la rénovation des bâtiments existants ; considérant que le CRU devrait mettre en place des financements pour aider à la mise aux normes de sécurité les bâtiments existants dont les habitants ou les propriétaires manquent de moyen : mise en ordre urbanistique, respect des normes incendie, normes électriques ou encore normes de salubrité qui pourraient faire l'objet d'un accompagnement spécifique ;

Considérant que, selon M. Lemaire, Président de la copropriété de l'immeuble Saint-Lazare, la rénovation de l'immeuble Saint-Lazare est bloquée par le coût très élevé de mise aux normes des systèmes de sorties de secours et l'absence d'aide ou prime régionale pour aider les copropriétés à faire face à ce genre de problèmes.

A propos des abords d'écoles

Considérant que selon l'école fondamentale De Buurt, la création d'un lien direct entre le parc Reine-Verte et la cour d'école mériterait d'être étudiée : alors que les parents d'élèves sont aujourd'hui contraints d'attendre sur le trottoir de la rue Verte, espace peu propice aux échanges entre parents et peu sécurisant (vu le trafic automobile), une nouvelle entrée depuis le parc offrirait aux parents d'élèves un espace d'attente et de rencontre apaisé et confortable et permettrait d'augmenter encore la fréquentation du parc.

Considérant par ailleurs, plus spécifiquement à l'égard du projet AR.15 « Aménagement de la place de la Reine et de ses abords », que la Haute Ecole Galilée suggère:

- de ne pas limiter le périmètre de ce projet particulier au carrefour entre la rue de la Poste et la rue Dupont mais au contraire de l'étendre jusqu'au n° 89 de la rue de la Poste, ce qui permettra d'envisager une sortie complémentaire pour le futur complexe de la Haute Ecole dont une extension est projetée sur les parcelles 326-328 de la rue Royale ;
- de transformer les portions de rue Dupont, de la Poste et Beughem concernées par le projet en « woonerf » ou « zones 20 » ;

A propos de la santé publique

Considérant que, selon M. Lemaire, il conviendrait d'affiner le diagnostic « santé » du RIE, en particulier les problématiques de santé que de nombreuses études associent au contexte urbanistique et socio-démographique du quartier.

Considérant que selon M. Lemaire, l'offre médicale dans le quartier est insuffisante, que les maisons médicales y souffrent de très longues files d'attente et que le passage aux urgences de l'hôpital n'est pas une solution, que l'offre de généraliste ne suffit pas à répondre à la demande d'une population dont la pauvreté augmente le besoin de soins.

Considérant dès lors que selon M. Lemaire, il conviendrait de prévoir dans le CRU l'ouverture de nouvelles maisons médicales et un programme d'aide à l'installation de nouveaux praticiens médicaux ;

A propos de la qualité de l'air

Considérant, selon M. Lemaire, les nombreux chantiers importants simultanés dans le quartier (voiries, tours de logement sociaux, bâtiments divers) qui génèrent selon M. Lemaire, de la poussière, avec des risques pour la santé.

Considérant la crainte de M. Lemaire que plusieurs projets du CRU n'aggravent la situation, notamment la réfection des voiries St Lazare ;

Considérant le trafic assez dense (les files ne sont pas rares à l'heure de pointe place Saint-Lazare ou rue de Brabant, et pas seulement en raison des activités commerciales développées dans le quartier)

Considérant que M. Lemaire regrette que le RIE n'étudie pas davantage la question de la minéralisation de l'espace public et du manque d'arbres pouvant capter une partie de cette poussière ;

Considérant que selon M. Lemaire, le projet de rénovation des voiries du boulevard Saint-Lazare, s'il répond en partie à ce problème, ne sera toutefois pas suffisant ;

A propos des nuisances sonores dans le quartier

Considérant l'impact du bruit permanent sur la santé.

Considérant que, selon M. Lemaire, le diagnostic bruit aurait dû identifier les facteurs sur lesquels une action du CRU aurait été possible à travers des projets ;

Considérant le bruit lié à la présence d'une grande infrastructure ferroviaire (Jonction et gare du Nord) ; que ce bruit n'est pas celui du simple passage des trains mais celui d'une zone de freinage et d'accélération, entraînant des bruits de fréquence et d'intensité toujours différents ; considérant, dans le secteur de la place Saint-Lazare, le bruit lié au virage de et vers le tunnel de la jonction Nord-Midi ;

Considérant que, selon M. Lemaire, cette nuisance a toujours existé dans le quartier mais qu'elle a évolué ces dernières années notamment à cause du remplacement des billes de bois par des billes de bétons ayant engendré une augmentation du niveau sonore ;

Considérant la présence de hauts murs du côté ouest provoquant un effet de réflexion du bruit vers le quartier ; considérant que ce phénomène est particulièrement intense au niveau de la place Saint-Lazare car le bâtiment des administrations fédérales sis rue du Progrès est situé contre les voies, qu'il domine de près de 5 étages ;

Considérant, a contrario, la démolition d'un immeuble situé place Saint-Lazare contre les voies Place Saint-Lazare qui constituait un écran de protection contre le bruit ; considérant, dès lors, que selon M. Lemaire, les ondes sonores viennent directement buter contre les façades des bâtiments Miramar et Saint-Lazare (150 appartements en tout) ; Considérant que ces immeubles sont en outre plus haut que la majorité du bâti existant le long des voies, généralement des maisons anciennes dont seul le niveau de toiture est plus haut que le talus ferroviaire), ce qui assure une plus grande nuisance que pour ces habitations plus basses.

Considérant que, selon M. Lemaire, Le dossier a fait l'objet de plaintes auprès de la SNCB et d'Infrabel et d'une question orale au Parlement fédéral fin 2012 (référence : question 119, réponse du ministre Labille, 21/01/2013) ;

Considérant qu'à ce bruit « diurne » (de 5h du matin à minuit environ) s'ajoute un bruit nocturne conséquent lié à l'intense activité de maintenance et de modernisation des voies (bruit de disquieuses, pics, pioches, groupe électrogène ou tout autre engin nécessaire aux opérations d'Infrabel et de la SNCB sur les 12 voies sortant de la gare du nord, les aiguillages et les 6 voies entrant dans le tunnel Nord-Midi) ; Considérant que selon M. Lemaire, ce dérangement nocturne concerne au moins 100 nuits par ans ;

Considérant que selon M. Lemaire, le CRU devrait être l'opportunité de mettre en place des mesures d'atténuation du bruit : de petits murets (en matériaux absorbant le bruit) placés entre les voies pour casser la propagation du bruit ou la pose de murs anti-bruit.

Considérant, en outre, que, selon M. Lemaire, les activités HORECA et de prostitution engendrent un certain nombre de désagréments : circulation accrue, avec klaxons, bruits de freins ou d'accélération, bagarres, disputes et échanges "virulents" sont fréquents dans les rues du quartier, en particulier à la sortie des cafés et devant certaines carrées. Considérant que M. Lemaire regrette que ce constat ne soit pas repris dans l'analyse d'impact environnemental alors qu'ils représentent une réalité quotidienne pour les habitants, surtout lorsque le temps est clément.

Considérant, d'après M. Lemaire, le bruit engendré par la circulation assez dense sur certains des axes du quartier (rue Royale, boulevard du Jardin Botanique, boulevard St Lazare), par le trafic automobile lié à la prostitution, par les très fréquents passages des véhicules d'intervention de secours (pompiers, ambulances), les passages fréquents de convois blindés sous escorte toutes sirènes hurlantes (liés à la présence de la Banque Nationale au bout du boulevard Pacheco), etc.

Considérant que, selon M. Lemaire, il devrait être possible d'atténuer le bruit dans certains secteurs afin d'en faire des îlots de paix, par exemple le jardin botanique que la pose de panneaux isolants pourrait apaiser, ces panneaux pouvant en outre avoir une fonction artistique si un projet de street art y est associé pour y réaliser une ou plusieurs fresques.

Considérant, selon M. Lemaire, le bruit des systèmes de ventilation des grands immeubles de bureaux comme la tour Covent Garden ou de la Belfius Tower auxquels sont exposés notamment les logements situés dans l'immeuble Miramar ;

Considérant, selon M. Lemaire, le bruit permanent causé par les nombreux chantiers, certains se poursuivant à des heures relativement tardives ou durant le week-end.

Considérant enfin, selon M. Lemaire, le bruit des concerts du centre culturel du Botanique et même, à certaines occasions et lorsque le vent s'y prête, de Tour et Taxis.

Considérant la suggestion de M. Lemaire, d'inclure formellement l'espace Saint Lazare dans la liste des points noirs d'exposition au bruit de Bruxelles Environnement afin de dégager de nouveaux moyens complémentaires au CRU.

A propos de la propreté publique et de l'hygiène

Considérant que, selon M. Lemaire, le quartier est souvent victime de violentes odeurs d'urine dans diverses rues (notamment rue Dupont, place Saint-Lazare, place de la Reine) ;

Considérant que, selon lui, ces odeurs participent à dégrader la qualité de vie du quartier et donne une image déplorable du quartier aux nombreux touristes gagnant les hôtels et auberges de jeunesse du secteur de la rue Royale et de la place Victoria Regina ;

Considérant que, selon M. Lemaire, ce phénomène est lié au « sans-abrisme » (le bâtiment de la SNCB place Saint-Lazare et les ponts sous le talus ferroviaire servant souvent d'abris, de même que les alentours immédiats de l'église Royale Sainte Marie, place de la Reine) ; considérant qu'il est également une conséquence des comportements d'une partie de la clientèle de la prostitution présente dans le quartier ;

Considérant la proposition de M. Lemaire d'implanter des toilettes publiques (éventuellement couplées à des petites fontaines/des évier permettant un minimum d'hygiène corporelle, en complément au projet de rénovation des douches de la piscine St François) ;

Considérant, selon M. Lemaire, la délicate gestion des déchets domestiques des grands immeubles à appartements (comme la Tour Saint-Lazare, le complexe de logements sociaux Saint-François, l'immeuble Miramar...) qui génèrent au minimum une dizaine de gros sacs d'ordures par jour (pour 90 appartements) et que ceux-ci peuvent encombrer une large part de la voie publique à chaque fois que le concierge de l'immeuble les sort.

Considérant, selon M. Lemaire, que des dépôts importants de sacs d'ordures (des piles de l'ordre de 10 à 20 m³ ne sont pas exceptionnelles) sont régulièrement stockés par des services de Bruxelles Propreté, notamment au bas de la rue de la Rivière ou place Saint Lazare, en attendant qu'une autre équipe viennent les chercher, généralement le lendemain.

Considérant que selon M. Lemaire, la lutte contre les dépôts clandestins doit être renforcée ;

Considérant sa demande d'installer des containers à poubelles enterrés en des lieux stratégiques du quartier ou, à la rigueur, l'usage de containers mobiles comme celui déjà utilisé par le Delhaize du passage Rogier.

Considérant que, selon M. Lemaire, l'état général de la propreté de l'espace public est faible malgré le passage régulier d'équipes de nettoyage, balayeurs ou conducteurs de machines balayeuses-nettoyeuses ;

Considérant sa demande qu'un diagnostic complet des éléments générateurs de salissures (coins rentrants, bacs à arbre ou plante vides, etc.) soit réalisé afin de mettre en place un programme de micro-interventions permettant de supprimer ces éléments qui participent à dégrader la propreté publique générale ;

Considérant, en parallèle, sa demande de renforcer l'offre de poubelles publiques ;

Considérant le constat fait par M. Lemaire du caractère partiellement de transit du quartier, qui rend vaines les initiatives de formations individuelle à l'hygiène et à la propreté ;

Considérant sa proposition d'ancrer dans le vécu quotidien des gens l'incitation à la propreté à l'aide de dispositifs passifs permanents ;

A propos du projet SL.2 « Aménagements des tunnels sous jonction et du tunnel Saint-Lazare »

Considérant les doutes de M. Lemaire sur la faisabilité de l'organisation de marchés sous les tunnels ferroviaires en raison de la nature très cloisonnée des espaces (piliers massifs, éventuellement reliés par des parois), de l'importance de la circulation automobile locale, du caractère disjoint des différents tunnels, du bruit lié aux trains et du manque d'hygiène qui règne ;

Considérant que, selon lui, les tunnels peut-être les plus appropriés seraient ceux qui sont situés le plus près de la place Saint Lazare (néanmoins distants d'une centaine de mètres) ;

A propos du projet SL.5 « Pôle de création et d'innovation sociale : bâtiment SNCB »

Considérant que, selon M. Lemaire, le centre de formation proposé, qui rendrait au bâtiment de la SNCB sa fonction originale, est un projet intéressant et innovant ;

Considérant, toutefois, qu'il s'interroge sur l'apport du projet aux habitants du quartier, sur l'intérêt que suscitera chez eux la formation et dans quelle mesure cette formation contribuera à leur progression sociale par une remise à l'emploi ;

Considérant, que selon M. Lemaire, ce type d'activité induira la livraison et le stockage et la manutention de matériaux dans le bâtiment (surtout si des activités comme le démantèlement et le recyclage d'objets lourds comme des appareils électro-ménagers est enseigné) ; nécessite un outillage plus ou moins pesants (questions de structure du bâtiment) ; pourrait générer des pollutions aériennes (problématique de la ventilation passive et active) ;

Considérant que M. Lemaire s'interroge sur l'accessibilité du bâtiment à des personnes à mobilité réduite (absence d'ascenseurs ou monte-charge dans la structure) et, dès lors, sur le coût d'une mise aux normes éventuelle ;

A propos du projet SL.6 « Pôle de création et d'innovation sociale : cellules dans le passage Rogier »

Considérant que M. Lemaire s'inquiète de l'impact du projet sur la mobilité dans le quartier, en raison notamment des impératifs de chargement et déchargement de matières premières et marchandises qui imposeront aux camions de se garer en double file, à l'instar de ce qui se produit déjà quotidiennement pour le Delhaize et le Brico. ;

Considérant que M. Lemaire s'inquiète de l'impact du passage régulier de véhicules lourds sur l'état du revêtement du sol et constate que l'installation artistico-lumineuse existante est déjà dégradée ;

Considérant que M. Lemaire craint que les commerces envisagent leur fermeture pour des raisons à la fois internes au fonctionnement de ces magasins (vols, mauvais suivi des produits par les employés...) et liés à la concurrence du Delhaize avec un autre supermarché de la même enseigne, plus grand et plus moderne, dans le bâtiment de l'ex-Sheraton, place Rogier ;

Considérant qu'une des pistes suggérées est l'installation d'un restaurant social où des personnes en formation travailleraient dans de vraies conditions professionnelles en exploitant une cuisine complète et une salle de service ;

Considérant que M. Lemaire considère l'idée intéressante, à proximité immédiate de plusieurs grands ensembles de bureaux (Covent Garden, Belfius, institutions fédérales de la rue du Progrès) ;

Considérant cependant qu'il doute de la réussite du projet en regard de l'offre horeca déjà importante dans la rue du Progrès et sur la place Rogier : une demi-douzaine de restaurants offrant des repas le midi, sans compter quelques fast-food également présents dans un rayon de cinq à dix minutes autour de ce tunnel ;

Considérant que M. Lemaire constate que les fast-food qui, par le passé, ont été installés dans cette galerie ont tous fait assez rapidement faillite et que, selon lui, il serait bon d'identifier les causes de ces faillites avant l'ouverture d'un restaurant, sous peine d'en faire un puit financier sans fonds ;

Considérant que M. Lemaire se demande si les pompiers autoriseront l'installation d'une cuisine complète et des ateliers liés à la ressourcerie sous les voies de la SNCB ;

Considérant que les tunnels servent d'abris à de nombreux SDF ;

Considérant que M. Lemaire se demande si, dès lors, certaines des cellules commerciales du tunnel ne devraient pas plutôt être affectées à des services d'aides aux sans-abris et autres défavorisés du quartier (par exemples, des douches publiques, un local « animaux admis » avec quelques tables et chaises et la possibilité de se faire du café, éventuellement le temps d'une lessive, et du même coup d'un contact avec les services sociaux) en complément avec l'antenne du CPAS tennodois promise par le Bourgmestre ;

Considérant que M. Lemaire se pose la question de la plus-value du projet pour les habitants du quartier eux-mêmes, dans la mesure où ce projet ne semble pas, selon lui, forcément tenir compte des forces et faiblesses des habitants et être plus une "greffe" avec l'espoir d'improbables interactions avec les riverains qui contribueraient à redynamiser le quartier ;

Considérant que M. Lemaire suggère enfin que certaines de ces cellules restent disponibles pour des commerces utiles au quartier (cordonnier-serrurier - déjà présent sur place et à conserver ; nettoyage à sec ; etc.) ;

A propos du projet EO.9 « Valorisation place Quatrecht : reconstruction d'angle rue de Brabant »

Considérant que la société propriétaire de cette parcelle, la SA Safkan, souligne que son souhait en vue d'un futur redéveloppement est de pouvoir affecter tant le rez que le premier étage à des fonctions commerciales.

A propos du projet AR.16 « Pôle étudiants et liaison à la Maison des Arts, place de la Reine »

Considérant que les époux Kosova, propriétaires et occupants de l'immeuble sis au n° 14 de la place de la Reine, font valoir que cet immeuble a été rénové par leurs soins, qu'ils habitent depuis plusieurs années, qu'ils y ont investi du temps et de l'argent et ne souhaitent a priori pas le vendre.

Considérant qu'ils ont par ailleurs accompli l'ensemble des démarches urbanistiques nécessaires en vue de régulariser leur bien et ses différentes unités de logements.

Considérant en ce sens qu'ils s'opposent au projet de liaison entre la place de la Reine et la Maison des Arts tel que présenté dans le projet de programme soumis à enquête publique, incluant la démolition de leur immeuble, et sollicitent qu'une alternative soit étudiée en vue de formaliser un nouvel accès au jardin de la Maison des Arts.

A propos du projet TU.21 « Extension du STIC et création de logements, rue Linné »

Considérant que M. Lemaire regrette que le projet ne concerne que les bâtiments à front de rue et non les très importants espaces en intérieur d'îlot ;

Considérant que selon M. Lemaire, une exploitation intelligente de la déclivité du terrain permettrait sans doute de créer de grands espaces au rez-de-chaussée côté rue Linné sans nuire aux habitants de la rue verte, et d'utiliser l'esplanade dégagée pour en faire une toiture végétalisée qui viendrait remplacer l'amas de structures en mauvais état qui se trouve sur l'arrière des bâtiments ;

Considérant que selon M. Lemaire, l'acquisition des bâtiments de la rue verte pour un projet traversant complet serait une solution beaucoup plus intéressante, permettant un projet bien plus riche avec davantage de créations de logements et d'équipements ;

Considérant que M. Lemaire s'étonne du choix de ces bâtiments quand il compare leur état avec celui d'autres immeubles comme le 26 rue de la Rivière dont la toiture crevée est visible sur Google Maps et dont des morceaux risquent de s'effondrer et représentent une menace pour la sûreté publique (même si heureusement les débris tombent plutôt sur la façade arrière).

REGION DE BRUXELLES-CAPITALE

AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION - REUNION DU 13/07/2017

DEMANDEUR : SPRB – DIRECTION RENOVATION URBAINE**OBJET :** Le projet de programme du Contrat de rénovation Urbaine "Brabant - Nord – St-Lazare" (CRU2) et le rapport sur les incidences environnementales**ENQUETE PUBLIQUE :** du 31/05/2017 au 30/06/2017**REACTIONS :** 5**La Commission entend :**

Le demandeur Messieurs MAGIN et ROUYET, Madame RENIER et Madame DE ZUTTERE du bureau d'études ERU

Les riverains ou réclamants :

- Monsieur	LEMAIRE	pl. St-Lazare, 5	1210	Bruxelles
- Madame	KOSOVA - UNAL	pl. de la Reine, 14	1030	Bruxelles
- Monsieur	HADJI	rue Dupont, 76	1030	Bruxelles

La Commission émet l'avis suivant à huis clos :**Commune de Schaerbeek, BUP-DMS, BUP-Urbanisme, Bruxelles-Environnement, citydev.brussels**

Les membres de la Commission se positionnent favorablement par rapport à cette initiative visant à redynamiser et à valoriser le potentiel d'identification d'un quartier dégradé et fortement enclavé. Elle assujettit toutefois son approbation à la prise en compte des remarques suivantes:

1. Intégrer une liste d'opérations de réserve et/ou envisager le cas échéant, la reconversion d'opérations à initier en opération prioritaires ;
2. Revoir ou préciser le tableau budgétaire en ce qui concerne
 - o la clarification de la répartition des surcoûts éventuels par rapport aux estimations fournies pour les opérations mixtes sur lesquelles la commune intervient financièrement. La commune peut difficilement se positionner sur les coûts présentés sans garanties quant à la prise en charge de suppléments pouvant résulter d'un défaut d'évaluation ;
 - o les interventions sur les tunnels schaarbeekois et les éventuelles opérations associées pouvant être intégrées (projet Triangle) ;
 - o l'intégration d'une marge de sécurité correspondant à 10% du montant des opérations ;
 - o la réévaluation de certains postes sous-estimés ou mal estimés (ex : acquisition fiche AR.16 et EO.9, montant des travaux pour les fiches EO.12 et AR.15) ;
 - o la prise en compte des acquisitions et honoraires d'auteur de projet dans le calcul du montant affecté à la coordination des projets ;
 - o un rééquilibrage budgétaire entre les communes ;
3. Modifier la fiche AR.16 Pôle étudiants, préciser qu'à ce stade la répartition des surfaces équipements et logements est indicative. Cette répartition pouvant être définie en fonction du montage de l'opération avec les différents utilisateurs potentiels. Préciser par ailleurs qu'un opérateur logement pourrait être trouvé et que dans ce cas cette opération évoluerait vers une opération en projet associé ;
4. Mener une étude de mobilité préalable sur l'ensemble du périmètre. La fiche LB.14 gestion de la mobilité rue de Brabant doit être une opération mixte ou associée ;
5. Prévoir la mise en place d'un comité de pilotage permettant de coordonner et de fédérer l'action de tous les opérateurs intervenant dans le périmètre, et y compris ceux concernés par les projets à initier. Ce comité de pilotage visera à réunir les porteurs de projets, il veillera à assurer une vision commune telle que définie par le CRU, il tiendra à jour un calendrier de mise en œuvre des opérations, il garantira un effet d'entraînement du CRU sur les projets à initier ;
6. Établir un plan de préemption visant à faciliter l'acquisition des parcelles ou biens concernés par les opérateurs ainsi que pour les parcelles voisines à ces opérations ;
7. Préciser le périmètre définitif du programme (contradictions entre certains documents).

REMARQUES GENERALES SUR LE CRU2

- **Participation:** Sur le plan méthodologique, si une marge du budget est effectivement allouée pour chaque opération à l'encadrement d'un processus participatif au stade de sa réalisation, il est regrettable que ce n'ait pas été le cas dès l'étape de programmation, ce qui aurait permis de cerner plus finement les carences, opportunités, demandes et potentiels des quartiers. Le travail d'information sous forme d'assemblée générale, ainsi que le processus d'enquête publique montrent quant à eux clairement leurs limites quant à leur capacité de mobilisation et d'implication du public directement concerné.
- **Concertation avec instances publiques :** La Commission regrette le manque de concertation en amont pour ce programme avec l'ensemble des instances concernées (DMS, citydev, ...).
- **Opérations de réserve :** la faisabilité de certaines opérations étant fortement dépendante de circonstances favorables liées à l'acquisition d'immeubles ou de terrains existants, il serait pertinent de prévoir des opérations de réserve au cas où certaines des opérations principales devaient capoter. Parmi celles-ci nous envisageons :
 - L'extension du parc Reine-Verte sur la toiture existante d'un parking (116, rue Verte) pour y créer des potagers ou espaces de jeux (procédure de permis d'urbanisme en cours pour le parking) ;
 - La création d'un accès supplémentaire au parc Reine-Verte depuis la rue de la Poste ;
 - L'installation de toilettes publiques et de dispositifs visant à améliorer la propreté publique à l'échelle du quartier.
- **Budget :**
 - les opérations, qu'il s'agisse des bâtiments ou des espaces publics, semblent dans certains cas largement sous-budgétées. Des montants parfois importants risquent de devoir être investis (par la Commune ?) en complément. Un affinage du programme est indispensable en fonction des possibilités de financement propres et tierces et de précisions à apporter en ce qui concerne l'ampleur de certaines opérations ;
 - Les budgets ne prévoient aucune marge de manœuvre pour surcoût éventuel (10 à 15 % sont généralement pris en compte) ;
 - la répartition entre communes est inégale : le total du financement CRU sur St-Josse s'élève à environ 1.600.000 € de plus que sur Schaerbeek pour un périmètre sensiblement équivalent ;
 - Il semble illogique que les 10% de budget consacrés à la coordination / participation soient calculés sur les montants de travaux + honoraires + acquisition éventuelles, alors que dans certains cas les opérations ne nécessitent pas d'acquisition, et le fait qu'il y en ait une ne complexifie en rien la mission de coordination / participation, puisqu'il s'agit d'opération préliminaires qui n'interviennent pas ou peu dans le processus de réalisation des projets. Le fait d'intégrer les honoraires à la base de calcul de ce pourcentage de coordination revient également à le gonfler anormalement ;
 - Certaines opérations externes au CRU sont mentionnées dans les fiches sans que les budgets associés y soient inscrits. C'est le cas du budget STIB pour le projet Triangle (8.000.000 €) mentionné dans la fiche SL.2 (p 18), mais qui n'apparaît pas dans le tableau financier en tant qu'opération associée. Le fait d'inscrire toutes les opérations associées dans le tableau financier aurait le mérite de clarifier une certaine forme d'engagement des opérateurs concernés ;
- **Effet d'entraînement du CRU :** plusieurs opérations non budgétées sont maintenues dans le programme, or aucun élément concret ne permet d'établir ou de comprendre quels seront les mécanismes effectifs permettant au CRU de garantir un effet d'entraînement sur ces opérations à initier ou associées (Tunnels schaarbeekoïses, Parvis de la gare du Nord, place et tunnel Quatrecht, bâtiment d'angle Quatrecht / Brabant, percée rue Rogier, Place Liedts, rue de Brabant,...) ?
- **Coordination :** indépendamment du CRU, la zone comporte plusieurs projets de grande ampleur (Place Liedts, métro Nord, gare du Nord, place Masui, ...) mobilisant une pléthore d'acteurs qu'il serait opportun de coordonner tant au niveau des études que du phasage et du chantier, dans une vision d'ensemble à l'échelle du quartier. Il nous semble que le CRU a un rôle à jouer dans la définition de cette vision d'ensemble et la création d'un cadre assurant son adhésion par l'ensemble des opérateurs, or nous ne voyons pas ce qui est entrepris concrètement pour atteindre cet objectif.
- **Etude de mobilité préalable :** plusieurs opérations impactent des nœuds stratégiques en termes de mobilité dans le périmètre. Une étude préalable de mobilité devrait être réalisée afin de définir un schéma directeur et les grandes orientations sur l'ensemble du périmètre. Cette étude devrait permettre de calibrer les différentes opérations prévues sur les voiries (tunnels, abords de la gare, pl. de la Reine, pl. Liedts et Brabant,...), de les coordonner entre elles, mais également de prendre en compte les aspects liés au déroulement par phase des grands chantiers (en particulier pl. Liedts).

- **Périmètre :** le périmètre repris dans le cahier de cartes ne correspond pas à celui repris au programme et dans le RIE. On constate sur le périmètre repris dans le cahier des cartes :
 - Au nord, la suppression des îlots situés au nord de la place Liedts entre la rue des Palais et la rue Royale-Sainte-Marie, ainsi que de la place Masui et des tunnels Palais et Pavillon, pourtant mentionnés dans l'opération SL.2 et inclus dans le périmètre définitif ;
 - À l'Est, la suppression des îlots situés entre la place de la Reine et la rue Rogier, inclus dans le périmètre définitif ;
 - Au Sud-Ouest, le maintien de la place Rogier et des îlots directement environnants, supprimés du périmètre définitif.
- **Concept d'ensemble et coordination des opérations :**
 - Selon la fiche SL.2, la répartition des efforts et du budget semble déséquilibrée entre les 4 tunnels sur Saint-Josse qui comprennent des travaux d'aménagement, et les 5 tunnels sur Schaerbeek, pour lesquels les seules interventions CRU semblent être consacrées au « renfort de l'intervention artistique » (tunnels Palais et Pavillon), mais il est impossible en l'état d'en déterminer le montant car celui-ci est globalisé sur l'ensemble des tunnels. D'autre part, le projet triangle de la STIB mentionné dans la fiche n'est pas repris comme opération associée ou mixte, alors qu'il se consacre à la même thématique. Cette opération devrait à ce titre être intégrée au tableau financier et coordonnée avec les autres opérations, sous peine d'aboutir à un résultat disparate et incohérent. Des précisions concernant la nature exacte des interventions CRU sur chaque tunnel, ainsi que la hauteur de l'investissement et les modalités de coordination des différents opérateurs sont donc nécessaires. Les questions liées à la gestion et à l'entretien des tunnels doivent aussi impérativement être prises en compte et sont donc une priorité ;
 - Des opérations sont prévues respectivement au Botanique et sur la place de la Reine, mais pas entre les deux. Or les arrêts de la STIB ne sont pas aux normes sur cet axe et au-delà jusqu'à la place Liedts, il semble indispensable de prévoir un investissement de la part de la STIB visant à la rationalisation des arrêts autour de la place de la Reine, mais également à la mise en conformité de tous les arrêts de l'axe. IL est peu probable que le budget STIB de 200 000 € annoncé dans le cadre de l'opération AR.15 suffise à les financer.
- **Pertinence des opérations :**
 - La question se pose de savoir si les efforts entrepris au niveau des tunnels, des abords de la gare, des talus de chemin de fer... soit un ensemble d'opération à la marge du quartier, amélioreront réellement la qualité de vie de ses habitants qui pour l'essentiel ne fréquentent pas ces zones (clientèle de la prostitution + navetteurs). Il faut s'attendre à ce que ces opérations soient mal comprises de la part des riverains qui ne voient en l'activité de la gare et plus particulièrement celle de la prostitution qu'une source de nuisances, et alors que des opérations cosmétiques sur les tunnels n'auront qu'un impact probablement limité en terme d'amointrissement de leur effet de coupure urbaine ;
 - Il apparaît que le programme, le diagnostic et l'étude d'incidence prennent insuffisamment en compte certains paramètres-clés du quartier, en particulier :
 - La présence massive d'une forte population de transit fortement paupérisée et de sans-abris aux alentours de la Gare du Nord et de la Place de la Reine ;
 - Les problèmes de malpropreté et d'hygiène liés à l'activité de la prostitution et du sans-abrisme et à la gestion des déchets (qu'ils soient illicites ou licites, par ex. liés à la présence de l'activité commerciale intensive ou des complexes de logements sociaux) ;
 - L'insuffisance de l'offre de soins médicaux dans le quartier ;
 - Le diagnostic lié au bruit, qu'il s'agisse du bruit lié à l'activité ferroviaire (circulation et maintenance), à la circulation automobile ou connexe à l'activité de la prostitution.
- **Projets:**
 - Nous déplorons la disparition de l'opération relative à l'extension du parc Reine-Verte sur la toiture du parking (116, rue Verte). En lien avec le besoin identifié par le RIE de développer l'agriculture urbaine / Stratégie Good Food (p. 3 RIE) et de développer dans le périmètre la nature et la biodiversité, ce secteur étant repris en zone de verdoisement au projet de PRDD (p 5 RIE) ;
 - Nonobstant la question de la détermination exacte du périmètre évoquée ci-dessus, une opération significative à venir dans la zone concerne la rénovation de la place Masui, qui n'est pas mentionnée dans les opérations associées et pour laquelle une demande de permis d'urbanisme doit être déposée incessamment par BXL-Mobilité et BXL-Environnement (?).
- **Identification des partenaires :**
 - certains partenaires semblent manquer alors qu'ils ont un rôle prépondérant à jouer dans plusieurs opérations, en particulier : Atrium, Agence Bruxelles Propreté, Agence stationnement.
 - Le travail d'Atrium en particulier sur la chaussée de Haecht n'est pas valorisé ;

- BXL-Propreté : la commune est demandeuse en ce qui concerne l'enterrement des bulles à verres sur tout le périmètre ;
- Agence stationnement : la volonté d'agir sur l'espace public dans des quartiers saturés par la circulation et le stationnement implique la recherche de solutions alternatives pour le stationnement hors voirie, or aucune piste de solution n'est évoquée dans les fiches concernées.

- **Permis d'urbanisme et/ou d'environnement :**

L'ensemble des interventions sur les bâtiments devra faire l'objet d'un permis d'urbanisme (et dans certains cas un permis unique) à la fois pour les changements d'affectation, les démolitions et rénovations et/ou restaurations.

Les démolitions prévues (principalement pour l'opération AR.16) ne sont pas acquises dans la présente demande mais dépendront d'une évaluation plus précise lors de l'introduction des différentes demandes de permis.

Toute opération située dans le périmètre du futur métro Nord devra faire l'objet d'une collaboration avec la cellule Espaces Publics du BUP et soumise à l'avis préalable de la STIB et de BELIRIS.

REMARQUES SPECIFIQUES SUR LE PROGRAMME :

P 10 : SL.1 : aménagement du boulevard Saint-Lazare :

Le sens de la phrase : « les actions prévues pour la place Liedts pourront être utilisées préalablement pour le boulevard St-Lazare » est à clarifier.

P 14 : SL.2 : tunnels sous jonction :

Les opérations sur les tunnels devraient avoir pour objectif prioritaire de réduire leur effet de coupure urbaine afin de désenclaver le quartier, mais la disparité des interventions (prévoyant d'une part des travaux d'aménagement conséquents sur les tunnels de Saint-Josse, mais seulement des opérations cosmétiques sur Schaerbeek d'autre part - hormis le projet triangle, hors CRU), ainsi que la multiplicité des intervenants risque d'aboutir à un résultat incohérent et inégalement réparti sur le périmètre.

Il faut souligner également que la résolution des problèmes de gestion et d'entretien des tunnels constitue un accompagnement indispensable à la réussite de tout travail d'aménagement.

Le tableau récapitulatif concernant les tunnels mentionne pour le tunnel Quatrecht un financement CRU « aménagement de voirie » en renvoyant à la fiche EO.8, or aucun montant n'est repris dans le tableau budgétaire détaillé, et la fiche en question parle d'un projet à initier, donc dépourvu de financement CRU.

P 20 : SL.3 aménagement du boulevard Pacheco :

Le réaménagement du boulevard Pacheco et St.-Lazare sont-ils compatibles avec ou sonnent-ils le glas des projets de mise à niveau du carrefour Saint-Lazare/Botanique/Pacheco, et de la couverture de la trémie Victoria Regina / extension du parc Botanique ? Il semblerait qu'ils aillent dans le sens d'entériner une situation de fait rendant problématique la mise en œuvre ultérieure de ces projets. Cela pose une fois de plus la question de la coordination des études portant sur des périmètres similaires.

SL.5 Pôle de création et d'innovation sociale « MAD » :

citydev.brussels a été pressentie comme porteur régional pour cette opération, qui pourrait faire l'objet d'une mission déléguée confiée par le GRBC.

P 30 : EO.7 : aménagement des parvis Gare du Nord, rue d'Aerschot :

S'agissant d'un projet à initier, il n'y a pas de budget CRU (comme mentionné erronément sur la fiche). Cependant, le budget annoncé représente 100 € / m² HTVA de travaux, pour une superficie de 3.000 m². Or si l'on prend en compte le périmètre représenté, incorporant la rue Allard, il représenterait plutôt de l'ordre de 4.000 m². D'autre part, cet article budgétaire comprend (dans le tableau détaillé) un poste de 25.000 € htva pour une « étude préalable » qui n'est pas mentionnée dans la description et dont on ne connaît pas le sujet.

P 32 : EO.8 connexion Solvay-Quatrecht :

La fiche mentionne un budget CRU, mais indique le projet comme étant à initier, et aucun budget n'est repris dans le tableau budgétaire détaillé. L'estimation fait état d'un budget de 740.000 € HTVA pour les travaux, ce qui équivaut à 123 € / m², et est donc assez minimaliste. La zone prise en considération s'étend sur la place Solvay à l'Ouest du chemin de fer et pose la question de la coordination avec le futur chantier du métro, qui n'est pas abordée ici.

P 33 : EO.8 connexion Solvay-Quatrecht :

La description précise ici qu'« une étude de mobilité comprenant un large périmètre serait nécessaire comme préalable à tout projet », comme nous le soulevons dans les remarques générales. La question pouvant se

poser est celle de l'intégration de cette étude au CRU pour valider et calibrer les projets qui y sont contenus, voire le cas échéant en faire émerger d'autres ?

P 34 et p 40 : les projets EO.9 et EO. 12

Seraient plus à leur place dans LB / Liedts-Brabant ou dans le chapitre TU / Tissu Urbain que dans « Est-Ouest » dans la mesure où ils n'influent en rien sur l'amélioration des connexions Est-Ouest.

P 34 : EO.9 valorisation place Quatrecht : reconstruction d'angle rue de Brabant :

Il s'agit d'une parcelle stratégique située à l'entrée du quartier Liedts-Brabant, à la jonction avec le quartier Nord. La reconstruction de cette parcelle à l'état de friche depuis de nombreuses années est éminemment souhaitable afin de garantir la continuité fonctionnelle et urbaine de la zone, l'amélioration positive de l'image du quartier, la continuité de l'activité commerciale et résidentielle et la bonne connexion avec quartier Nord.

Les gabarits annoncés semblent compatibles avec la situation urbanistique de la parcelle, et devrait permettre de rétablir la cohérence du tissu urbain à cet endroit.

Il s'agit d'un projet associé avec le Fonds du Logement. Le budget prévoit un montant pour l'acquisition du terrain de 400.000 €, mais celui-ci n'a à priori pas de raison d'être au cas où le montage se fait via la cession d'un droit de superficie par le propriétaire au Fonds du Logement. Il est à noter que ce montant pourrait utilement contribuer à rééquilibrer l'estimation relativement optimiste du montant des travaux.

P 37 : EO.10 percée rue Rogier :

Il serait opportun de profiter des travaux de la ligne métro nord dans la zone pour recréer une liaison dans le prolongement de la rue Rogier, existant historiquement, de part et d'autre de la jonction ferroviaire. Cette liaison (mode actifs, voire transports en communs) permettrait un désenclavement du quartier Liedts-Brabant et sa connexion directe avec le parc Gaucheret.

Cette percée implique la modification de la trémie de tram située rue du Progrès, mais il est à noter que celle-ci sera déjà largement impactée par le puit technique à réaliser dans le cadre du chantier du métro. Une fois encore, les deux dossiers sont liés et nécessitent une coordination.

P 38 : EO.11 aménagement des talus :

Les talus ferroviaires constituent un potentiel de verdurisation et d'amélioration du maillage vert à l'échelle du quartier, largement sous-exploité actuellement. L'amélioration des qualités paysagères et de la biodiversité des talus devrait cependant aller de pair avec un traitement des murs de soutènement permettant d'en atténuer l'effet de barrière et de permettre une meilleure perméabilité visuelle de l'espace des talus avec les quartiers environnants.

La fiche ne précise pas quelle est la zone d'intervention, s'agit-il de la totalité des talus rue d'Aerschot et rue du Progrès ?

Si une intervention (souhaitable) est prévue sur les murs, elle devrait prendre en compte les aspects sécurité et contrôle social, ainsi une facilitation de l'accès à l'espace du talus n'est probablement pas souhaitable du côté de la rue d'Aerschot (ne pas créer de zones de dissimulation à cet endroit), sauf si cela permet l'aménagement par ex. d'une piste cyclable à mi-hauteur du mur de soutènement actuel.

Le budget semble très peu élevé si l'on prend en compte l'intégralité des talus et s'il doit également comporter une intervention lourde sur les murs. Ce budget n'est pas détaillé dans le tableau.

Bruxelles-Environnement : Pour le projet-pilote EO.11 d'aménagement des talus des voies ferrées, le fort enjeu de gestion et d'amélioration de la biodiversité est repris plusieurs fois. Cependant, et même si ce n'est pas en contexte prioritaire, ce projet conjugue également une amélioration paysagère et de la qualité des lieux (notamment visuelle, cadre de vie) importante, ce qui n'est pas à négliger. Il faudra une approche intégrée, avec un mode de gestion particulier.

Pour plus de précisions, il n'est pas envisagé de modifier le profil du talus, ce qui permettra d'éviter les surcoûts et éventuels problèmes de stabilité, de pollution, de déchets ou autres. Le projet portera principalement sur les plantations et la gestion innovantes.

P 40 : aménagement d'une crèche rue Rogier :

Un programme de crèche est souhaitable dans ce quartier densément peuplé et globalement dépourvu d'équipements. Il est toutefois à noter que la transformation nécessitera une intervention lourde sur le bâti existant, risquant de se solder par une opération très coûteuse pour une capacité d'accueil relativement restreinte (probablement de 26 à 28 enfants répartis en deux sections). Il est à noter également que l'emplacement et les possibilités d'accès motorisé à la crèche pourraient potentiellement être impactées négativement par l'activité de prostitution voisine rue d'Aerschot.

Au niveau budgétaire, nous attirons l'attention sur la probable sous-évaluation de l'estimation, qui porterait les travaux à 1.400.000 € htva (au lieu des 1.050.000 € repris dans le tableau) et donc impliquerait potentiellement une augmentation de la participation de la commune à hauteur de +/- 950.000 € (au lieu des 494.936 € annoncés).

P 44 : LB.13 aménagement de surface place Liedts et P 46 : LB.14 rue de Brabant :

Ces fiches concernent deux zones qui concentrent à elles seules les principaux enjeux de mobilité du périmètre (réflexion sur la piétonisation de la rue de Brabant, gestion de la circulation sur la place Liedts et la rue des Palais, chantier Metro Nord, problématique de la rue d'Aerschot, etc.). Leur résolution est prioritaire pour la Commune. La pléthore d'acteurs amenés à y intervenir nécessite une vision d'ensemble et une coordination indispensables non seulement en termes d'études mais aussi de phasage des opérations. La vocation supra-communale du CRU aurait été l'opportunité d'y contribuer en fédérant cette vision commune et en créant le cadre permettant d'y faire adhérer l'ensemble des opérateurs. Or l'étude de mobilité et de stationnement, mentionnée sur ces fiches et pourtant reconnue comme étant un préalable indispensable, est dépourvue de tout financement, ce qui ne permet pas d'entrevoir concrètement quels seront les mécanismes permettant d'aboutir à un résultat, et questionne sur l'opportunité de maintenir dans ce programme des opérations sans budget.

P 49 : Dynamisation de l'axe Royal :

Le travail sur la mobilité de cette zone, tel qu'annoncé dans les objectifs, ne se retrouve pas dans les projets.

P 50 : aménagement de la place de la Reine et de ses abords :

La place de la Reine constitue un point névralgique primordial et une porte d'entrée stratégique à l'échelle de la Commune.

L'aspect peu qualitatif actuel de la place provient d'un déficit d'image lié d'une part à la désaffection de l'église qui a perdu sa centralité et son rayonnement dans l'espace urbain, mais aussi au manque de cohérence paysagère de la place, à des revêtements hétéroclites, au manque d'harmonie dans les enseignes qui jouxtent la place, à la dégradation des aménagements, au caractère monofonctionnel de l'offre commerciale, à son manque d'attractivité, à la juxtaposition de styles architecturaux hétéroclites, aux dégradations des façades et des vitrines, au manque de propreté généralisé et dépôts clandestins au niveau des bulles à verre.

Spatialement, la place est dissociée de son environnement bâti et des fonctions qui la bordent par des aménagements de type routier ou dédiés aux transports en communs (bande de stationnement / voie de circulation / barrières / voies et boucle de tram / bollards / blocs de béton), qui constituent autant d'obstacles pour la percolation de l'activité périphérique vers la place, rendent difficile son appropriation et ne laissent que peu de place aux modes actifs.

De plus, que l'espace bordant les commerces est lui-même limité, ce qui entraîne de nombreux conflits d'usage et réduit l'attractivité des commerces.

La place elle-même ne comporte aucun aménagement de type ludique ou récréatif qui pourrait encourager son animation, qu'elle est donc un espace entièrement minéralisé sans autre usage qu'un simple lieu de rencontre et de déambulation ;

En termes de mobilité, de par sa situation à la confluence de plusieurs axes majeurs, elle constitue un véritable point noir du périmètre. Elle souffre d'une emprise importante des flux de circulation motorisée au détriment des modes actifs, voire dans certains cas, de franchissements dangereux pour ces derniers. La prolifération et le manque de lisibilité des arrêts de transport en commun aux abords de la place ne valorisent pas son potentiel de centralité pour le transport public.

Pour toutes ces raisons faisant que l'aménagement actuel rejaillit négativement sur la l'image du quartier, un projet de réaménagement répartissant de manière plus équitable l'espace entre les différents modes, visant à la pacification de la mobilité à l'échelle du quartier en clarifiant le statut des cheminements, en permettant une meilleure percolation de l'activité périphérique vers la place, en libérant et requalifiant l'espace urbain, tout en lui redonnant une cohérence paysagère est éminemment souhaitable.

La superficie concernée représente environ 15.300 m² y compris l'espace vert autour de l'église et si l'on étend la section de la rue de la Poste à l'emprise des futurs bâtiments / nouvel accès de l'école Galilée (et 14.700 m² sans cette zone). La fiche renseigne 15.700 m², donc prend potentiellement en compte l'entièreté de la zone. Par contre, un budget travaux HTVA et honoraires de 2.540.000 ne représente par rapport à cette superficie qu'un budget de 160€/m² (à mettre en comparaison par exemple avec les 200 € / m² de la place communale de Molenbeek et les 347 €/m² prévus à la fiche AR.17 - Botanique). Ce qui semble très peu, surtout compte tenu du fait que le site est classé, et nécessitera l'utilisation de matériaux de revêtement à valeur patrimoniale, de type pierre bleue ou similaire.

Il semble également indispensable de coordonner cette fiche avec les projets immobiliers des écoles Galilée et ISFSC rue de la Poste, et de prévoir une légère extension de la zone d'intervention dans la rue de la Poste pour prendre en compte dans l'espace public la future opération immobilière de l'école Galilée à cet endroit.

Nous pensons qu'il reste important de poser la question de la reconversion de l'église. Les écoles consultées ont marqué leur intérêt sur cette problématique.

Un budget de 200 000 € en provenance de la STIB est repris au tableau budgétaire. Ce budget est-il acquis et à quoi ce montant est-il destiné ?

P 52 AR.16 Pôle étudiants et liaison MdA place de la Reine :

L'option de démolition / reconstruction des 14. 15 et 16 de la place de la Reine en vue d'y reconstruire un bâtiment d'équipement et de logement, se justifie dans la mesure où elle :

- permettrait de redonner un point focal à la place, historiquement liée au tracé de l'axe royal et à la construction de l'église Sainte-Marie, qui est entretemps tombée en désuétude et largement sous-utilisée ;

- apporterait de la diversité fonctionnelle à la place ;
- offrirait un point de chute à une population étudiante très implantée dans le quartier mais en manque de lieux ou d'équipements dédiés ;
- Permettrait d'améliorer le maillage vert à l'échelle du quartier en créant un lien entre la place et le jardin de la Maison des Arts ;
- donnerait une meilleure visibilité de la maison des arts et permettrait une extension / reconfiguration de celle-ci ;
- pourrait jouer un rôle en termes de cohésion sociale à l'échelle du quartier, en attirant un public nouveau sur la place et en réduisant le phénomène d'appropriation dominante actuellement très marqué ;

Le volume constructible tient compte des gabarits favorables des profils voisins maintenus au n° 13 et 17. Pour autant, il est essentiel que le projet développe une architecture contemporaine exemplaire qui accorde une attention toute particulière à l'intégration au contexte de ce site classé.

Au niveau de la description, il est inexact de dire que le bâtiment n° 16 est en infraction urbanistique, la seule irrégularité relevée par l'urbanisme concerne l'affectation du rez-de-chaussée du n° 15 (équipement médical), qui n'est pas couverte par permis d'urbanisme (un dossier introduit en ce sens en 2012 a été classé sans suite). La situation du n° 14 dépendra de l'issue de la procédure en cours (PU accordé en recours + procédure de requête en annulation en cours).

Si le budget travaux semble globalement réaliste, il est incohérent entre la partie logement, estimée à 2.260.000 htva, pour une superficie annoncée de 710 m, soit 3.183 €/m² et la partie équipement estimée à 670.000 htva pour une superficie de 730 m², soit 918 €/m² seulement. D'autre part, le budget prévu pour l'acquisition est clairement insuffisant (700.000 € pour 3 immeubles), il se situera plus que probablement autour du double de cette somme, ce qui signifie potentiellement une augmentation de budget de l'ordre de 700.000 €. La prise en charge de cette augmentation est à clarifier (voir remarques générales).

Il semble nécessaire d'avoir de la latitude pour trouver un opérateur éventuel pour la partie logement (fonds du logement ?) et ainsi potentiellement convertir l'opération en projet associé.

L'établissement d'un périmètre de préemption étendu semble requis dans le cadre de cette opération en particulier (voir remarques générales).

***BUP-DMS :** La démolition des 3 immeubles situés face au site classé de la place de la Reine devra faire l'objet d'une évaluation plus approfondie. Ces immeubles participent à la cohérence de l'alignement des immeubles (R+3) de typologie néo-classique situés autour de la place.*

Le gabarit proposé est inopportun à cet endroit et fait référence à l'immeuble sis 17-18 place de la Reine (exception sur la place).

L'ouverture depuis la place vers le jardin de la Maison des Arts implique la démolition d'un élément classé (mur de clôture) et porterait préjudice aux caractéristiques propres d'un jardin privé d'une ancienne demeure.

L'aménagement paysager classé situé autour de l'église Royale Sainte-Marie gagnerait à être entretenu de manière plus qualitative afin de redonner à la place son caractère patrimonial historique liée au tracé de l'axe royal.

Le nouvel accès proposé à l'arrière de la Maison des Arts n'est pas pensé en fonction de l'esprit architectural et patrimonial de la Maison des Art. Son accès, situé chaussée d'Haecht, présente une logique de perspective sur la façade principale qu'il n'y a pas lieu de dédoubler.

P 54 AR.17 pôle intermodal Botanique :

Rem : le budget repris ici correspond à un montant de 347 €/m² HTVA et honoraires (1.910.000 € pour une superficie de 5.500 m²). La fiche ne permet toutefois pas de saisir l'ampleur exacte des travaux envisagés.

P 60 : TU.19 mise en lumière du quartier :

Les budgets BM et Sibelga sont-ils acquis ? (1.000.000 €). Le montage financier n'apparaît pas clairement dans la fiche. On mentionne le fait que les communes peuvent introduire une demande à Sibelga et obtenir un budget d'éclairage en vue de revaloriser l'ambiance des quartiers. Cela se fait-il indépendamment du CRU ? Quel rôle joue le CRU dans l'opération ? (voir aussi les remarques générales sur la coordination).

P 67 : CS : projets de cohésion sociétale :

Ouverture des intérieurs d'îlot : il est mentionné que le CRU soutiendra ce type de projets, mais le terme est inapproprié, et laisse à penser qu'il s'agit davantage d'opérations sur le bâti que de projets socio-économiques. Les opérations liées au domaine sociétal devraient plutôt concerner l'optimisation / la valorisation des intérieurs d'îlot.

P 67 : CS : projets de cohésion sociétale :

Dynamisation Brabant – Liedts – Saint-Lazare : on oublie la chaussée d'Haecht, dans laquelle la fonction commerciale est également fort représentée.

Commune de St-Josse-Ten-Noode

- 1) Vu le projet de CRU visant à la mise en place et à la réalisation d'un programme de revitalisation urbaine, conformément à l'ordonnance organique de la revitalisation urbaine du 6 octobre 2016 ;
- 2) Vu le rapport sur les incidences environnementales portant sur le programme du CRU ;
- 3) Considérant que le périmètre concerne plusieurs communes et Saint-Josse pour sa partie de la rue de la Limite au Chemin de fer ;
- 4) Considérant que le CRU prévoit la dynamisation du pôle Saint-Lazare (boulevard, tunnel Saint-Lazare et tunnels sous jonctions) ;
- 5) Considérant que ce projet SL. 2 vise à compléter les travaux de rénovation des esplanades Saint-Lazare afin de mieux intégrer ce projet au tissu urbain ;
- 6) Considérant que ce projet est prévu à la maîtrise d'ouvrage de la Commune, alors qu'elle l'a toujours été à Bruxelles-Mobilité ;
- 7) Considérant que le programme sur les tunnels Gineste – Rogier – Nord regroupe d'autres actions que la mise en œuvre du projet Ba Smedts ;
- 8) Considérant que les problèmes de propreté dans ces tunnels, il est nécessaire de prendre en compte et de trouver une solution quant à l'entretien et la gestion des ceux-ci ;
- 9) Considérant que les interventions programmatiques, artistiques et d'éclairage touchent de nombreux intervenant au-delà de la Commune (SNCB, Sibelga, Bruxelles-Propreté, Bruxelles-Mobilité) ;
- 10) Considérant l'intention de revitaliser l'immeuble 1 place Saint-Lazare – SL.. 4 ;
- 11) Considérant qu'actuellement, cet immeuble constitue un chancre sur la place et pose de nombreux problèmes de salubrité et de sécurité ;
- 12) Considérant l'intention d'occuper les immeubles sous la jonction (bâtiment SNCB rue de Brabant et cellules dans le passage Rogier) et de réhabiliter les lieux en y installant un pôle de design – projets SL. 5 et SL.6 ;
- 13) Considérant que ces 2 projets nécessitent la conclusion d'un bail emphytéotique pour son occupation et que celui-ci devrait utiliser déjà un montant conséquent de l'opération, la budgétisation de ce projet est-elle suffisamment réaliste ?
- 14) Considérant la volonté régionale de créer un pôle intermodal au carrefour de la rue Royale et du boulevard Botanique – AR. 17 ;
- 15) Considérant que le CRU envisage une valorisation de l'immeuble Royale 316 (ancien Ultieme Hallucinatie) – AR. 18 ;
- 16) Considérant qu'il s'agit d'un bien classé et qu'il convient de lui retrouver une affectation conforme et compatible à son statut ;
- 17) Considérant la volonté de créer un plan lumière sur les voiries régionales et la mise en valeur de certains monuments – TU. 19 ;
- 18) Considérant l'opération TU 20 qui consiste en le réaménagement des bains-douches de la piscine rue Saint-François ;
- 19) Considérant que cette initiative vise à offrir des conditions d'hygiène minimales aux plus démunis ;
- 20) Considérant l'opération TU 21 visant à racheter et rénover des immeubles rue Linné afin de construire de nouveaux logements et permettre une extension au Stic ;
- 21) Considérant que cette opération s'inscrit dans la politique communale de réhabilitation du Quartier Nord ;
- 22) Considérant que la réussite de cette opération dépend très fortement de l'acquisition de tous les bâtiments des n° 60 à 78, il est important de fixer un périmètre d'expropriation sur ces parcelles ainsi qu'un périmètre de préemption ;
- 23) Considérant qu'un pôle de projets de cohésion sociétale autour de 6 thématiques (espace public et propreté, intérieurs d'îlots, commerces, habitat et patrimoine bâti, les populations fragilisées, les jeunes) visant l'amélioration de la vie de quartier sera mis en place ;
- 24) Considérant ce programme ne prévoit pas de projets de réserve ;
- 25) Considérant que les autres opérations prévues sur les Communes voisines permettront un essor global du quartier ;

AVIS FAVORABLE sous conditions de :

1. modifier la maîtrise d'ouvrage de l'opération sur les 3 tunnels Gineste – Rogier – Nord :
Les intervenants sont nombreux pour la concrétisation de cette opération. La Commune n'a pas prévu de supporter les dépassements financiers pour la mise en œuvre du projet des tunnels. Elle peut rentrer dans un partenariat comme pour le tunnel Saint-Lazare ou s'associer à la maîtrise d'ouvrage mais ne peut pas en être seule garante.
2. détailler le tableau budgétaire pour les opérations SL. 2, SL. 4, SL. 5 et 6, AR 17 et TU. 19 avec leur montage financier, celui-ci étant une condition de réussite importante pour les opérations.
3. mettre en place un plan de préemption pour les opérations nécessitant une acquisition et un plan d'expropriation particulièrement pour l'opération TU. 21.
4. établir une liste de projets de réserve.

Frédéric NIMAL, Président

Représentant de la Commune de
Schaerbeek

Eric DE LEEUW

Représentant de la Commune de
Schaerbeek

Philippe JELLI

Représentante de la Commune de
St-Josse-Ten-Noode

Tue Trinh LE

Représentante de BUP-Direction
des Monuments et Sites

Michèle KREUTZ

Représentante de Bruxelles
Environnement

Caroline SELVAIS

Représentante de citydev.brussels

Véronique DECHAMPS

Guy VAN REEPINGEN, Secrétaire

BUP. DU

VERONIQUE HENRY

Samenvatting van de bezwaren die geformuleerd werden tijdens het openbaar onderzoek met betrekking tot het ontwerp van stadsvernieuwingscontract 02 “Brabant – Noord – St Lazarus”

Aangezien de opmerkingen vanwege school De Buurt, vertegenwoordigd door haar directeur mijnheer H. Vanmarsenille, die werden overgemaakt per gewone brief en ontvangen op 13 juni 2017;

Aangezien de opmerkingen vanwege de echtgenoten Kosova, mondeling overgemaakt aan de dienst Stadsontwikkeling en Mobiliteit van de gemeente Schaarbeek, volgens het proces-verbaal van de hoorzitting van 21 juni 2017;

Aangezien de opmerkingen van mijnheer C. Demarée, overgemaakt per gewone brief, gedateerd op 28 juni 2017 en ontvangen op 3 juli 2017;

Aangezien de opmerkingen van de Haute Ecole Galilée, vertegenwoordigd door mijnheer P. Smets, adjunct-directeur, die werden overgemaakt per gewone brief, verzonden op 30 juni 2017 en ontvangen op 4 juli 2017;

Aangezien de opmerkingen van mijnheer P. Lemaire, voorzitter van de raad van mede-eigendom van het Sint-Lazarusgebouw, bewoner van het pand op het Sint-Lazarusplein 5 te 1210 Brussel, overgemaakt zowel per e-mail, gericht aan de gemeente Schaarbeek op 30 juni 2017, als per gewone brief, verzonden op 3 juli 2017;

Aangezien de opmerkingen van nv Safkan, vertegenwoordigd door mevrouw F. Elamri, overgemaakt per e-mail op 5 juli 2017.

Omtrent de governance van het SVC

Volgens mijnheer Lemaire ontbreken de aangeleverde documenten inzake de aspecten governance, coördinatie van acties, alsook opvolging en promotie van projecten waarvoor er nog geen financiering is geregeld.

Volgens mijnheer Lemaire ontbreekt er een duidelijke presentatie van de aan elk project verbonden vereisten, uitdagingen en risico's.

Volgens mijnheer Lemaire boezemt het feit dat bepaalde projecten zoals de herinrichting van de Sint-Lazaruslaan een loutere "recuperatie" zouden zijn van bestaande projecten waarvan de realisatie reeds jarenlang op zich laat wachten, geen vertrouwen in gezien het schijnbare gebrek aan sterke governance om de concrete opstart van deze initiatieven te forceren.

Mijnheer Lemaire betreurt dat aan bijna een derde van de projecten geen enkele aangekondigde financiering is toegewezen, terwijl sommige daarvan - bijvoorbeeld dat voor het Sint-Lazarusgebouw - tot de meest interessante behoren.

Volgens mijnheer Lemaire lijken de indicatoren waarmee rekening wordt gehouden in het kader van het milieueffectenrapport niet altijd op de beste manier te zijn gedefinieerd. Zo bijvoorbeeld lijkt de definitie van mobiliteit veeleer zwak, wat de meting van de impact van de verschillende projecten op de mobiliteit negatief beïnvloedt.

Volgens mijnheer Lemaire worden de volgende elementen onvoldoende geanalyseerd in het kader van de MER-diagnose: de sociale en economische problemen van de wijk, de hoge rotatie-graad van de bewoners (transitwijk), de effecten van de aanwezigheid van een intensieve prostitutieactiviteit. Deze zwakke analyse maakt het volgens hem niet mogelijk om de meest relevante projectkeuzes te maken.

Omtrent de globale benadering die aan het SVC-ontwerp ten grondslag ligt

Mijnheer Demarée betreurt een fragmentaire benadering van het programmaontwerp, waarbij de doelstellingen totaalcoherentie missen en elkaar onvoldoende versterken.

Mijnheer Demarée vindt dat het gepresenteerde programmaontwerp teveel is toegespitst op de omtrek van de perimeter en de doortochten door de wijk, en dat het ontwerp een groot gemis aan een sociologische totaalanalyse van de wijk vertoont.

Omtrent de communicatie en participatie die gepaard gaat met de SVC-ontwerpen

Mijnheer Demarée stelt zich vragen over de manier waarop de communicatie ten aanzien van de wijk en haar inwoners met betrekking tot het vervolg van het proces en de ontwikkeling van dit programma wordt gepland.

Mijnheer Demarée betreurt ook de te zwakke intentie die is betoond in termen van participatie van de bewoners en bezoekers van de wijk, in het bijzonder op het vlak van analyse van de problemen van de wijk en het bepalen van de aan te brengen oplossingen. Mijnheer Demarée stelt zich in het bijzonder vragen over de geplande verdeling, binnen elk project, van de 10% van de toegewezen budgetten over deze participatiekwesties, en wenst onder meer te weten of het wel degelijk de bedoeling is om de talrijke verenigingen die reeds heel actief zijn binnen de wijk bij het proces te betrekken.

Mijnheer Demarée benadrukt dat het belangrijk is de bewoners en bezoekers van de wijk zoveel mogelijk bij het proces te betrekken om aldus de top-downaanpak te vermijden die reeds bij voorgaande wijkcontracten is waargenomen.

Omtrent de mobiliteit in de Brabantwijk

Mijnheer Demarée benadrukt onder meer dat de in het programmaontwerp gesuggereerde mobiliteitsstudies voor de Brabantwijk (fiche LB.14 "Mobiliteitsbeheer, Brabantstraat"), waarin de Aarschot- en de Brabantstraat permanente verkeersoverlast kennen, belangrijk zijn en voorrang moeten krijgen.

Hij beklemtoont overigens de noodzaak om er vanaf nu specifieke budgettaire middelen aan toe te wijzen, wat momenteel ontbreekt in het voorgestelde programmaontwerp, hoewel de nadruk erop is gelegd dat deze studies moeten worden uitgevoerd.

Mijnheer Demarée haalt ook aan dat er een risico op ontwikkeling van een gefragmenteerde mobiliteitsaanpak bestaat, aangezien deze mobiliteitsstudies zouden worden gerealiseerd na projecten voor de herinrichting van de openbare weg die reeds heel concreet zijn (Kwatrechtstraat, Sint-Lazaruslaan en -plein enz.).

Hij benadrukt eveneens de impact en de hinder die het autoverkeer voor de wijk teweegbrengt en die kunnen worden samengevat als volgt:

- bijzonder lawaaierige voertuigen en onaangepaste rijsnelheden, soms veel hoger dan de 50 km/u;
- permanente nachtelijke files en ongelegen toeterconcerten;
- files en geluidshinder in de Brabantstraat, vooral tijdens het weekend;
- ruimten van de ondergrondse tunnels gebruikt als plaatsen om de voertuigmotoren te doen brullen;
- de aanwezigheid van de auto's en de erdoor veroorzaakte hinder dragen bij tot het "gesneuvelde ruiten"-effect en het escaleren van andere hinder in de wijk (afval, urineren in de openbare ruimte, allerlei schade, enzovoort).

Ten slotte twijfelt mijnheer Demarée aan de verbanden van het gepresenteerde programmaontwerp met de andere mobiliteitsprojecten in de buurt - onder andere de herinrichting van de Albert II-laan door Brussel Mobiliteit, van de stroken rond Noordstation/CCN-gebouw en van het Solvayplein. Hij suggereert om ze te integreren in het SVC-ontwerp, opdat ze rechtstreeks zouden kunnen worden uitgevoerd door de gewestelijke diensten die reeds belast zijn met de andere projecten in de omgeving.

Omtrent de prostitutie in de wijk

Mijnheer Demarée benadrukt de heel onvolledige analyse van het programmaontwerp aangaande de kwesties in verband met de prostitutie in de wijk.

Hij is van oordeel dat in het ontwerp van dit stadsvernieuwingscontract, zoals gepresenteerd, een benadering wordt voorgesteld die puur 'façadisme' in de hand werkt, terwijl het een unieke gelegenheid had kunnen vormen om over te gaan tot een kwalitatieve herinrichting van de wijk, die het mogelijk maakt dezelfde stedelijke kwaliteiten te bereiken als degene die momenteel aanwezig zijn in het Red Light District van Antwerpen.

Omtrent de betrokkenheid van de politiezone Noord "Polbruno"

Mijnheer Demarée benadrukt de cruciale rol die de politiediensten van zone Noord zouden kunnen spelen, zowel in termen van aan de gemeenschap verleende diensten als van oplossing van de mobiliteitskwesties in de Brabantwijk en op het Liedtsplein.

Omtrent de bestaande collectieve gebouwen die zich in slechte staat bevinden

Volgens mijnheer Lemaire zou het SVC de renovatie van de bestaande gebouwen moeten bevorderen en begeleiden, moeten voorzien in financieringen die helpen om bestaande gebouwen waarvan de bewoners of eigenaars niet over de nodige middelen beschikken in overeenstemming te brengen met de veiligheidsnormen: regularisering op stedenbouwkundig vlak, eerbiediging van de brandveiligheids- en elektriciteitsnormen, alsook van de gezondheidsnormen, die het voorwerp zouden kunnen vormen van een specifieke begeleiding.

Volgens mijnheer Lemaire, voorzitter van de mede-eigendom van het Sint-Lazarusgebouw, wordt de renovatie van dit gebouw geblokkeerd door de heel hoge kostprijs verbonden aan het in overeenstemming brengen van de nooduitgangsystemen met de normen, alsook door het ontbreken van een gewestelijke toelage of premie die de mede-eigenaars helpt om dit soort zaken te regelen.

Omtrent de schoolomgevingen

Volgens basisschool De Buurt zou het de moeite waard zijn om de aanleg van een rechtstreekse link tussen het Groene Koninginnepark en het schoolplein te bestuderen: terwijl de ouders van de leerlingen nu moeten wachten op het voetpad van de Groenstraat, een plaats die weinig bevorderlijk is voor hun onderlinge contact en veeleer onveilig (gezien het autoverkeer), zou een nieuwe ingang vanuit het park hen een rustige en comfortabele ruimte bieden om te wachten en elkaar te ontmoeten, en ervoor zorgen dat het park nog meer wordt bezocht.

Haute Ecole Galilée stelt voor om:

- de perimeter van dit specifieke project niet te beperken tot het kruispunt tussen de Poststraat en de Dupontstraat, maar integendeel uit te breiden tot aan nr. 89 van de Poststraat, wat het mogelijk zou maken om een aanvullende uitgang te plannen voor het toekomstige complex van de Haute Ecole, waarvan uitbreiding wordt beoogd op de percelen 326-328 van de Koningstraat;
- de gedeelten van de Dupontstraat, Poststraat en de Beughemstraat waarop het project betrekking heeft, om te vormen tot "woonerf" of "zone 20"

Omtrent de volksgezondheid

Volgens mijnheer Lemaire zou de "gezondheidsdiagnose" van het MER moeten worden verfijnd, in het bijzonder de gezondheidsproblematieken die in talrijke studies worden geassocieerd met de stedelijke en sociaal-demografische context van de wijk.

Volgens mijnheer Lemaire is het medische aanbod in de wijk ontoereikend, aangezien de gezondheidshuizen er heel lange wachtrijen kennen en overschakeling op de spoeddienst van een ziekenhuis geen oplossing is, en het aantal huisartsen niet volstaat om te beantwoorden aan de vraag van een bevolking waarvan de armoede de zorgbehoefte versterkt.

Daarom zou volgens mijnheer Lemaire in het SVC het openen van nieuwe medische huizen moeten worden opgenomen, alsook een programma dat ondersteuning biedt aan nieuwe geneeskundebeoefenaars die zich willen vestigen.

Omtrent de luchtkwaliteit

Volgens mijnheer Lemaire veroorzaken de talrijke grote gelijktijdige bouwplaatsen in de wijk (wegen, sociale woontorens, diverse gebouwen) heel wat stof, met risico's voor de gezondheid.

Mijnheer Lemaire vreest dat meerdere projecten in het kader van het SVC, onder andere de herstelling van de Sint-Lazaruswegen, de situatie enkel verergeren;

Gelet op het vrij drukke verkeer (niet zelden zijn er op het spitsuur files op het Sint-Lazarusplein of in de Brabantstraat, en dat niet alleen door de in de wijk ontwikkelde commerciële activiteiten)

Mijnheer Lemaire betreurt dat in het MER niet meer aandacht wordt besteed aan de kwestie van de verharding van de openbare ruimte en het tekort aan bomen die een deel van dit stof kunnen opvangen;

Volgens hem zal het renovatieproject voor de Sint-Lazaruslaan, ook al verhelpt het dit probleem gedeeltelijk, toch niet voldoende zijn;

Omtrent de geluidsoverlasten in de wijk

Gelet op de impact van permanent lawaai op de gezondheid.

De geluidsdiaagnose had volgens mijnheer Lemaire de factoren moeten bepalen waarop een SVC-actie via de projecten gericht had kunnen zijn;

Het lawaai dat gepaard gaat met de aanwezigheid van een grote spoorweginfrastructuur (Verbinding en Noordstation), is niet dat van het loutere voorbijrijden van treinen, maar dat van een zone waarin wordt geremd en versneld, wat geluiden teweegbrengt die steeds verschillen qua frequentie en intensiteit. In het gebied van het Sint-Lazarusplein is het lawaai gelinkt aan de bocht van en naar de tunnel van de Noord-Zuidverbinding;

Volgens mijnheer Lemaire heeft deze hinder altijd bestaan in de wijk, maar is hij de jongste jaren toegenomen, onder meer door de vervanging van de houten bielzen door betonnen bielzen, wat leidt tot meer geluid;

De aanwezigheid van hoge muren aan de westzijde veroorzaakt een weerkaatsingseffect van het lawaai in de richting van de wijk, dat het sterkst is ter hoogte van het Sint-Lazarusplein, vermits het gebouw van de federale administraties in de Vooruitgangstraat tegen de sporen ligt, waar het met bijna 5 verdiepingen bovenuit steekt;

Een pand op het Sint-Lazarusplein tegen de sporen, dat een beveiligingsscherm vormde tegen het lawaai, is afgebroken. Daardoor stoten de geluidsgolven volgens mijnheer Lemaire rechtstreeks tegen de gevels van het Miramar- en het Sint-Lazarusgebouw (met in totaal 150 appartementen). Deze gebouwen zijn bovendien hoger dan de meeste bestaande constructies langs de sporen (vooral oude huizen waarvan enkel het dakniveau hoger is dan het spoorwegtalud), wat maakt dat ze meer hinder ondervinden dan die lagere woningen.

Volgens mijnheer Lemaire heeft het dossier het voorwerp gevormd van klachten bij de NMBS en Infrabel, alsook van een mondelinge vraag aan het Federaal Parlement eind 2012 (referentie: vraag 119, antwoord van minister Labille, 21/01/2013);

Bij dit "daglawaai" (van 5 u. 's ochtends tot ongeveer middernacht) komt voortdurend nachtlawaai, gepaard gaande met de intensieve activiteit op het vlak van onderhoud en modernisering van de sporen (lawaai van slijpmachines, houwelen, klovers, elektrotenengroep en alle andere machines nodig voor de werken van Infrabel en van de NMBS aan de 12 uitgaande sporen van het Noordstation, de wissels en de 6 sporen die de Noord-Zuidtunnel binnenkomen). Volgens mijnheer Lemaire doet deze nachtelijke hinder zich minstens 100 nachten per jaar voor;

Volgens mijnheer Lemaire zou het SVC de gelegenheid moeten zijn om maatregelen ter demping van het lawaai te implementeren: plaatsing van kleine wanden (in geluidsabsorberend materiaal) of antigeluidsmuren tussen de sporen om de geluidsverspreiding te breken.

Bovendien veroorzaken de horeca- en prostitutieactiviteiten volgens mijnheer Lemaire een bepaald aantal ongemakken: toegenomen verkeer, met getoeter, lawaai van remmen en versnellen, gevechten, discussies en "venijnige" woordenwisselingen komen vaak voor in de straten van de wijk, in het bijzonder bij de café-uitgangen en voor bepaalde bordelen. Mijnheer Lemaire betreurt dat deze vaststelling niet is opgenomen in de milieueffectenanalyse, terwijl deze hinder een dagelijkse realiteit vormt voor de bewoners, vooral bij zacht weer.

Volgens mijnheer Lemaire wordt het lawaai teweeggebracht door het vrij drukke verkeer op bepaalde assen van de wijk (Koningsstraat, Kruidtuinlaan, Sint-Lazaruslaan), het autoverkeer gepaard gaande met de prostitutie, het heel frequente voorbijrijden van de voertuigen van de hulpdiensten (brandweer, ziekenwagen), het regelmatige passeren van geblindeerde konvoien onder escorte en met loeiende sirenes (verbonden aan de aanwezigheid van de Nationale Bank op het einde van de Pachecolaan), enzovoort.

Volgens mijnheer Lemaire zou het mogelijk moeten zijn om het lawaai in bepaalde gedeelten, bijvoorbeeld in de Kruidtuin, te temperen om er eilanden van rust van te maken, waarin kalmte zou kunnen worden gecreëerd door het plaatsen van isolatieplaten, die bovendien een artistieke functie kunnen hebben als er een street art-project aan wordt gekoppeld met het oog op de realisatie van een of meer fresco's erop.

Volgens mijnheer Lemaire produceren de ventilatiesystemen van de grote kantoorgebouwen, zoals de Covent Garden-toren en de Belfius Tower, heel wat geluidshinder, waaraan onder meer de wooneenheden in het Miramargebouw zijn blootgesteld;

Volgens mijnheer Lemaire wordt er permanent lawaai veroorzaakt door de talrijke bouwplaatsen, waarvan een aantal ook actief is op relatief late tijdstippen of tijdens het weekend.

Volgens mijnheer Lemaire moet daar ook het geluid van de concerten in het culturele centrum van de Kruidtuin aan worden toegevoegd, en zelfs, bij bepaalde gelegenheden en wanneer de wind er zich toe leent, het geluid afkomstig van Thurn & Taxis.

Mijnheer Lemaire suggereert om de Sint-Lazarusruimte officieel op te nemen in de door Leefmilieu Brussel opgestelde lijst van zwarte punten inzake blootstelling aan lawaai om nieuwe middelen vrij te maken ter aanvulling op het SVC.

Omtrent de openbare netheid en de hygiëne

Volgens mijnheer Lemaire is de wijk vaak slachtoffer van sterke urinegeuren in diverse straten (onder andere Dupontstraat, Sint-Lazarusplein, Koninginneplein);

Volgens hem dragen die geuren bij tot de achteruitgang van de leefkwaliteit in de wijk en geven ze een triest beeld van de wijk aan de vele toeristen in de hotels en jeugdherbergen in de omgeving van de Koningsstraat en het Victoria Reginalplein;

Volgens mijnheer Lemaire is dit fenomeen gelinkt aan de "dakloosheid" (het NMBS-gebouw op het Sint-Lazarusplein en de bruggen onder het spoorwegtalud dienen vaak als schuilplaats, evenals de onmiddellijke omgeving van de Koninklijke Sint-Mariakerk, Koninginneplein) en is het ook een gevolg van het gedrag van een deel van het cliënteel van de in de wijk aanwezige prostitutie;

Mijnheer Lemaire stelt voor om openbare toiletten te installeren (eventueel in combinatie met fonteintjes/lavabo's die een minimum aan lichaamshygiëne mogelijk maken, ter aanvulling op het renovatieproject met betrekking tot de douches van het Sint-Franciscuszwembad);

Volgens mijnheer Lemaire genereert het delicate beheer van het huishoudelijke afval van de grote appartementsgebouwen (zoals bijvoorbeeld de Sint-Lazarustoren, het sociale woningencomplex Sint-Franciscus en het Miramargebouw) minstens een tiental volle vuilniszakken per dag (voor 90 appartementen) en kunnen die een groot deel van de openbare weg in beslag nemen telkens wanneer de conciërge van het gebouw ze buitenzet.

Volgens mijnheer Lemaire wordt er door de diensten van Net Brussel regelmatig een groot aantal vuilniszakken gestockeerd (stapels van 10 tot 20 m³ zijn niet uitzonderlijk), onder meer onderaan de Rivierstraat en op het Sint-Lazarusplein, in afwachting van hun ophaling door een andere ploeg, meestal de volgende dag.

Volgens mijnheer Lemaire moet de strijd tegen het sluikestorten worden opgedreven;

Hij vraagt om ondergrondse vuilnisbakcontainers te installeren op strategische plaatsen in de wijk, of desnoods gebruik te maken van mobiele containers zoals degene die reeds wordt benut door de Delhaize-winkel in de Rogierdoorgang.

Volgens mijnheer Lemaire is de algemene netheidstoestand van de openbare ruimte zwak, hoewel er regelmatig reinigingsploegen, straatvegers en bedieners met veeg- en reinigingsmachines langskomen;

Hij vraagt dat er een volledige diagnose zou worden gerealiseerd van de elementen die vuil veroorzaken (inspringende hoeken, lege boom- of plantenbakken, enz.), om een programma van micro-interventies te implementeren dat het mogelijk maakt deze elementen, die bijdragen tot de achteruitgang van de algemene openbare netheid, te elimineren;

Tegelijk vraagt hij om het aanbod aan openbare vuilnisbakken uit te breiden;

Mijnheer Lemaire constateert dat de wijk gedeeltelijk een transitkarakter heeft, wat initiatieven tot individuele vorming in hygiëne en netheid zinloos maakt;

Hij stelt voor om het aanmoedigen tot netheid te verankeren in de dagelijkse ervaring van de mensen door middel van permanente passieve voorzieningen;

Omtrent het project SL.2 “Inrichting onder spoorverbinding en tunnel Saint-Lazarus”

Mijnheer Lemaire drukt zijn twijfels uit omtrent de haalbaarheid van de organisatie van markten onder de spoorwegtunnels, wegens de heel ingesloten aard van de ruimten (massieve zuilen, eventueel verbonden via wanden), het belang van het plaatselijke autoverkeer, het afgescheiden karakter van de verschillende tunnels, het lawaai gepaard gaande met de treinen, en het gebrek aan hygiëne dat er heerst;

Volgens mijnheer Lemaire zijn de tunnels die misschien het meest geschikt zouden zijn, degene die zich het dichtst bij het Sint-Lazarusplein bevinden (toch nog een honderdtal meter ervan verwijderd);

Omtrent het project SL.5 “Pool voor design en sociale vernieuwing : NMBS-gebouw”

Mijnheer Lemaire vindt dat het voorgestelde opleidingscentrum, dat aan het NMBS-gebouw opnieuw zijn oorspronkelijke functie zou geven, een interessant en vernieuwend project is.

Toch stelt hij zich vragen omtrent de aanbreng van het project voor de wijkbewoners, de belangstelling die de opleiding bij hen zal wekken en de mate waarin ze zal bijdragen tot hun maatschappelijke vooruitgang via hernieuwde tewerkstelling;

Volgens mijnheer Lemaire zal dit type van activiteit leiden tot levering, opslag en hantering van materialen binnen het gebouw (vooral indien er activiteiten als ontmanteling en recycling van zware voorwerpen zoals elektrische huishoudtoestellen worden aangeleerd); min of meer zwaar gereedschap vergen (vragen omtrent de structuur van het gebouw); luchtvervuiling kunnen teweegbrengen (problematiek van passieve en actieve ventilatie);

Mijnheer Lemaire stelt zich vragen omtrent de toegankelijkheid van het gebouw voor personen met verminderde mobiliteit (afwezigheid van personen- en laadliften in de structuur) en vandaar ook omtrent de kostprijs van een eventuele afstemming op de normen;

Omtrent het project SL.6 “Pool voor design en sociale vernieuwing : handelspanden Rogierpassage”

Mijnheer Lemaire maakt zich zorgen omtrent de impact van het project op de mobiliteit in de wijk, onder meer wegens de vereisten van het laden en lossen van grondstoffen en koopwaar, die ertoe zullen leiden dat vrachtwagens dubbel moeten worden geparkeerd, zoals reeds dagelijks gebeurt voor de Delhaize- en de Bricowinkel;

Mijnheer Lemaire is ongerust over de impact van het regelmatige langsrijden van zware voertuigen op de staat van de wegbekleding, en stelt vast dat de bestaande artistieke lichtinstallatie reeds beschadigd is;

Mijnheer Lemaire vreest dat de handelszaken van plan zijn te sluiten zowel om redenen die te maken hebben met hun werking (diefstallen, slechte opvolging van de producten door de bedienden ...), als in verband met de concurrentie van Delhaize via een andere supermarkt van dezelfde keten, groter en moderner, in het gebouw van het vroegere Sheratonhotel, op het Rogierplein;

Een van de gesuggereerde pistes bestaat in de installatie van een sociaal restaurant waarin mensen in opleiding in een echte beroepsomgeving zouden werken en daarbij een complete keuken en een serveerzaal zouden uitbaten;

Mijnheer Lemaire vindt het idee interessant, gezien de onmiddellijke nabijheid van meerdere grote kantorengehelen (Covent Garden, Belfius, federale instellingen in de Vooruitgangstraat);

Toch twijfelt hij aan het welslagen van het project, vanwege het reeds ruime horeca-aanbod in de Vooruitgangstraat en op het Rogierplein: een half dozijn restaurants dat 's middags maaltijden

aanbiedt, zonder enkele fastfoodetablisementen mee te tellen die zich ook binnen een straal van vijf tot tien minuten rond deze tunnel bevinden;

Mijnheer Lemaire constateert dat de fastfoodrestaurants die zich in het verleden in deze galerij hebben gevestigd, allemaal vrij snel failliet zijn gegaan, en dat het volgens hem goed zou zijn de oorzaken van deze faillissementen te bepalen alvorens een restaurant te openen en er een bodemloze financiële put van te maken;

Mijnheer Lemaire vraagt zich af of de brandweer akkoord zal gaan met de installatie van een complete keuken en aan de kringloopwinkel verbonden werkplaatsen onder de sporen van de NMBS;

In verband met het feit dat de tunnels dienstdoen als schuilplaats voor tal van daklozen;

Mijnheer Lemaire vraagt zich af of bepaalde handelsruimten bij de tunnel niet eerder zouden moeten worden toegewezen aan hulpdiensten voor de daklozen en andere kansarmen in de wijk (bijvoorbeeld openbare douches, een lokaal "dieren toegelaten" met enkele tafels en stoelen, de mogelijkheid om koffie te zetten, eventueel de tijd om de was te doen, en tegelijk contact te hebben met de maatschappelijke diensten) ter aanvulling op het door de burgemeester beloofde steunpunt van het OCMW van Sint-Joost;

Mijnheer Lemaire stelt zich vragen omtrent de meerwaarde van het project voor de wijkbewoners zelf, in de mate waarin het volgens hem niet noodzakelijk rekening lijkt te houden met hun sterkten en zwakten, maar eerder een "lapmiddel" lijkt te zijn in de hoop op onwaarschijnlijke interacties met de omwonenden die ertoe zouden bijdragen dat de wijk nieuw leven wordt ingeblazen;

Mijnheer Lemaire suggereert ten slotte dat bepaalde van die ruimten beschikbaar zouden blijven voor handelszaken die nuttig zijn voor de wijk (schoenmaker-slotenmaker - reeds aanwezig en te behouden - droogkuis, enz.);

Omtrent het project OW.9 "Opwaardering Kwatrechtplein : wederopbouw hoek Brabantstraat"

De vennootschap die eigenaar is van dit perceel, de nv Safkan, benadrukt dat haar wens met het oog op een toekomstige herontwikkeling erin bestaat om zowel de gelijkvloerse als de eerste verdieping te kunnen toewijzen aan commerciële functies.

Omtrent het project KA.16 "Studentenpool en verbinding met Huis der Kunsten, Koninginneplein"

De echtgenoten Kosova, eigenaars en bewoners van het pand met als adres Koninginneplein 14, stellen dat dit gebouw door hen werd gerenoveerd, dat ze er meerdere jaren wonen, er tijd en geld in hebben geïnvesteerd, en het a priori niet wensen te verkopen.

Overwegende dat ze overigens alle nodige stedenbouwkundige acties hebben ondernomen met het oog op de regularisering van hun goed en van de verschillende wooneenheden ervan.

In deze zin verzetten ze zich tegen het project voor de verbinding tussen het Koninginneplein en het Huis der Kunsten zoals gepresenteerd in het programmaontwerp voorgelegd aan openbaar onderzoek, waarin de afbraak van hun pand is vervat, en vragen ze dat er een alternatief zou worden bestudeerd met het oog op het formaliseren van een nieuwe toegang tot de tuin van het Huis der Kunsten.

Omtrent het project SW.21 "Uitbreiding STIC en creatie van woningen, Linnéstraat"

Mijnheer Lemaire betreurt dat het project enkel betrekking heeft op de gebouwen aan de straatzijde en niet op de heel belangrijke ruimten binnen het huizenblok;

Volgens mijnheer Lemaire zou een intelligente benutting van de helling van het terrein het waarschijnlijk mogelijk maken grote ruimten te creëren op de gelijkvloerse verdieping aan de kant van de Linnéstraat zonder de bewoners van de Groenstraat te benadelen, en de vrijgemaakte esplanade te gebruiken om er een groendak van te maken, dat in de plaats zou komen van de veelheid aan structuren in slechte staat die zich aan de achterzijde van de gebouwen bevindt;

Volgens mijnheer Lemaire zou de aankoop van de gebouwen in de Groenstraat met het oog op een compleet transversaal project een veel interessantere oplossing zijn die een meeromvattend project met realisatie van nog meer huisvesting en uitrustingen mogelijk maakt;

Mijnheer Lemaire is verbaasd over de keuze voor deze gebouwen wanneer hij hun staat vergelijkt met die van andere panden - om een voorbeeld te geven, verwijst hij naar het gebouw in Ri-vierstraat 26, waarvan het kapotte dak zichtbaar is op Google Maps en waarvan bepaalde stukken die dreigen los te komen, de openbare veiligheid bedreigen (ook al komt er gelukkig eerder aan de achtergevel puin naar beneden).

Advies van de overlegcommissie

De Commissie brengt achter gesloten deuren volgend advies uit:

Gemeente Schaarbeek, BSE-Monumenten en Landschappen, BSE-Stedenbouw, Leefmilieu Brussel, citydev.brussels

De commissieleden staan positief tegenover dit initiatief, dat erop gericht is om een vervallen en sterk geïsoleerde wijk weer dynamisch te maken en haar identificatiepotentieel te valoriseren. Toch verleent de commissie haar goedkeuring enkel op voorwaarde dat er rekening wordt gehouden met een aantal opmerkingen:

- 1 Een lijst integreren van de voorziene en desgevallend te overwegen operaties, de omschakeling van op te starten naar prioritaire operaties;
2. De begrotingsplanning herzien of verfijnen met betrekking tot
 - o de verduidelijking van de verdeling van de eventuele extra kosten in verhouding tot de ramingen voor de gemengde operaties waarin de gemeente financieel tussenkomt. De gemeente kan moeilijk een standpunt innemen tegenover over de kosten die zonder garantie ingediend worden, wat de betaling betreft van bijkomende kosten die het gevolg van een verkeerde evaluatie kunnen zijn;
 - o de ingrepen aan de tunnels in Schaarbeek en de eventuele operaties in verband daarmee die geïntegreerd kunnen worden (project Driehoek);
 - o de integratie van een veiligheidsmarge die overeenkomt met 10 % van het bedrag van de operaties;
 - o de herevaluatie van bepaalde ondergewaardeerde posten of slecht geraamde posten (bv. verwerving fiche AR.16 en EO.9, bedrag van de werken voor de fiches EO.12 en AR.15);
 - o de verrekening van de verwervingen en de erelonen van de ontwerper in de berekening van het bedrag bestemd voor de coördinatie van de projecten;
 - o het opnieuw in evenwicht brengen van het budget tussen de gemeenten;
3. De fiche AR.16 Studentenpool wijzigen, vermelden dat de verdeling van de oppervlakten voor uitrusting en voor huisvesting op dit niveau indicatief is. Deze verdeling kan bepaald worden op basis van de opstelling van de operatie met de verschillende mogelijke gebruikers. Anderzijds verduidelijken dat een woningoperator gevonden zou kunnen worden en dat deze operatie in dit geval zou evolueren naar een operatie in een geassocieerd project;
4. Een voorafgaande studie uitvoeren van de mobiliteit in de volledige perimeter. De fiche LB.14 mobiliteitsbeheer Brabantstraat moet een gemengde of geassocieerde operatie zijn;

5. De oprichting voorzien van een stuurcomité dat de actie coördineert en verenigt van alle operatoren die in de perimeter actief zijn, met inbegrip van diegene die bij het op te starten project betrokken zijn. Dit stuurcomité zal de ontwerpers samenbrengen, toezien op een gemeenschappelijke visie zoals in het SVC bepaald wordt, en een uitvoeringskalender van de operaties bijhouden; het garandeert een hefboomeffect van het SVC op de op te starten projecten;
6. Een voorkoopplan opstellen dat de verwerving vergemakkelijkt van de betreffende percelen of goederen door de operatoren, en voor de percelen naast deze operaties;
7. De definitieve perimeter van het programma vermelden (tegenstrijdigheden tussen bepaalde documenten).

ALGEMENE OPMERKINGEN OVER HET SVC2

- **Participatie:** Als op het methodologische vlak telkens een marge van het budget daadwerkelijk toegewezen wordt aan de omkadering van een participatief proces in het stadium van de uitvoering van een operatie, is het betreuenswaardig dat dit niet het geval is geweest vanaf de planningsfase, wat het mogelijk zou hebben gemaakt om de tekortkomingen, opportuniteiten, behoeften en mogelijkheden van de wijken nauwkeuriger te bepalen. De inspanningen op het vlak van informatieverstrekking in de vorm van een algemene vergadering, alsook het proces van openbaar onderzoek vertonen duidelijk grenzen wat betreft het vermogen om het rechtstreeks betrokken publiek te mobiliseren en te betrekken.
- **Overleg met overheidsinstanties:** De commissie betreurt dat er aangaande dit programma vooraf geen overleg is gepleegd met alle betrokken instanties (DML, Citydev ...).
- **Reserveprojecten :** aangezien de haalbaarheid van bepaalde operaties sterk afhankelijk is van gunstige omstandigheden in verband met de aankoop van bestaande gebouwen of terreinen, zou het relevant zijn reserveprojecten te plannen voor het geval dat de hoofdprojecten mislukken. Aldus denken we onder meer aan:
 - Uitbreiding van het Groene Koninginpark op het bestaande dak van een parking (Groenstraat 116) om er moestuinen of speelruimten aan te leggen (procedure stedenbouwkundige vergunning voor parking loopt);
 - Creatie van een bijkomende toegang tot het Groene Koninginpark vanuit de Poststraat;
 - Installatie van openbare toiletten en voorzieningen gericht op het verbeteren van de openbare netheid op schaal van de wijk.
- **Begroting :**
 - Of het nu gaat om gebouwen of openbare ruimten, de ingrepen lijken in bepaalde gevallen veel te laag begroot. De kans bestaat dat er soms grote bedragen ter aanvulling (door de gemeente?) moeten worden geïnvesteerd. Verfijning van het programma is noodzakelijk naargelang de mogelijkheden inzake eigen en derdenfinanciering en volgens aan te brengen preciseringen met betrekking tot de omvang van bepaalde operaties.
 - De budgetten bevatten geen enkele manoeuvreermarge voor eventuele meerkosten (meestal wordt er rekening gehouden met 10 tot 15 procent).

- De spreiding over gemeenten is ongelijk: de totale SVC-financiering voor Sint-Joost bedraagt ongeveer € 1.600.000 meer dan die voor Schaarbeek, bij een duidelijk equivalente perimeter.
- Het lijkt onlogisch dat de 10% van het aan coördinatie/participatie gewijde budget, wordt berekend op de bedragen van werken + honoraria + eventuele aankopen, terwijl de ingrepen in bepaalde gevallen geen aankoop vergen en als dat wel het geval zou zijn, dit de coördinatie-/participatieopdracht geenszins complexer maakt, vermits het om voorafgaande verrichtingen gaat die weinig of niet tussenkomen in het uitvoeringsproces van de projecten. Het feit dat de honoraria worden opgenomen in de berekeningsbasis van dit coördinatiepercentage, drijft het abnormaal op.
- Bepaalde verrichtingen buiten het SVC worden op de fiches vermeld zonder dat de eraan verbonden budgetten erop worden opgenomen. Dat is het geval van het MIVB-budget voor het Driehoek-project (€ 8.000.000), dat wel is vermeld op fiche SL.2 (blz. 18), maar niet als geassocieerde verrichting voorkomt in de financiële tabel. Vermelding van alle geassocieerde verrichtingen in de financiële tabel zou als verdienste hebben dat er een bepaalde vorm van verbintenis vanwege de betrokken operatoren tot uiting wordt gebracht.
- **Gangmakend effect van het SVC :** Meerdere niet-gebudgetteerde verrichtingen worden in het programma behouden, of geen enkel concreet element maakt het mogelijk te bepalen of te begrijpen welke de daadwerkelijke mechanismes zullen zijn die maken dat het SVC een gangmakend effect heeft op deze operaties op eigen initiatief of geassocieerde operaties (Schaarbeekse tunnels, voorpleinen Noordstation, Kwatrechtplein en -tunnel, gebouw op de hoek Kwatrecht/Brabant, Rogierstraat, Liedtsplein, Brabantstraat ...)
- **Coördinatie :** los van het SVC bevat de zone meerdere projecten van ruime omvang (Liedtsplein, metro Noord, Noordstation, Masuiplein, ...), die een groot aantal actoren mobiliseren waarvoor coördinatie nuttig zou zijn, zowel op het vlak van studies als van fasering en werf, vanuit een totaalvisie op wijkschaal. We vinden dat het SVC een rol moet spelen in de definiëring van deze totaalvisie en het tot stand brengen van een kader dat ervoor zorgt dat alle operatoren haar onderschrijven. We zien echter niet wat er concreet wordt ondernomen om deze doelstelling te bereiken.
- **Voorafgaande mobiliteitsstudie :** Meerdere verrichtingen hebben een impact op strategische knooppunten in termen van mobiliteit binnen de perimeter. Er zou een vooronderzoek inzake mobiliteit moeten worden uitgevoerd ter bepaling van een richtschema en van de grote oriëntaties in de hele perimeter. Dit onderzoek zou het mogelijk moeten maken om de verschillende geplande werken aan de openbare weg (tunnels, stationsomgeving, Koninginneplein, Liedtsplein, Brabant, ...) te kalibreren, ze onderling te coördineren, maar ook om rekening te houden met de aspecten die verbonden zijn aan het verloop per fase van de grote werven (in het bijzonder die betreffende het Liedtsplein).
- **Perimeter :** De perimeter opgenomen in de kaartenbundel, stemt niet overeen met die opgenomen in het programma en het MER. Vaststellingen met betrekking tot de perimeter opgenomen in de kaartenbundel:
 - in het noorden, eliminatie van de huizenblokken ten noorden van het Liedtsplein tussen de Paleizenstraat en de Koninklijke Sinte-Mariastraat, alsook van het Masuiplein en de Paleis- en de Paviljoentunnel, die nochtans vermeld zijn bij operatie SL.2 en vervat zijn in de definitieve perimeter;

- in het oosten, eliminatie van de huizenblokken tussen het Koninginneplein en de Rogierstraat, opgenomen in de definitieve perimeter;
- in het zuidoosten, behoud van het Rogierplein en de rechtstreeks omgevende huizenblokken, verwijderd uit de definitieve perimeter.
- **Totaalconcept en coördinatie van de operaties :**
 - Volgens fiche SL.2 lijkt de verdeling van inspanningen en budget niet evenwichtig tussen de 4 tunnels in Sint-Joost die het voorwerp vormen van inrichtingswerken, en de 5 tunnels in Schaarbeek, waarvoor de enige SVC-interventies gewijd lijken te zijn aan de "versterking van de artistieke interventie" (Paleis- en Paviljoentunnel), maar het is onmogelijk als zodanig het betreffende bedrag te bepalen, aangezien dit voor het geheel van de tunnels is getotaliseerd. Anderzijds is het op de fiche vermelde Driehoek-project van de MIVB niet opgenomen als geassocieerde of gemengde operatie, terwijl het aan dezelfde thematiek is gewijd. Deze operatie zou in dit opzicht moeten worden geïntegreerd in de financiële tabel en gecoördineerd met de andere operaties om geen uiteenlopende en onsamenhangende resultaten te verkrijgen. Er zijn dus preciseringen nodig inzake de exacte aard van de SVC-interventies op elke tunnel, alsook inzake het bedrag van de investering en de modaliteiten van coördinatie van de verschillende operatoren. Ook met de kwesties in verband met beheer en onderhoud van de tunnels moet rekening worden gehouden - ze vormen dus een prioriteit.
 - Er worden operaties gepland respectievelijk op de Kruidtuin en het Koninginneplein, maar niet tussen beide in. De MIVB-haltes op deze as en verder, tot aan het Liedtsplein, voldoen nochtans niet aan de normen. Het lijkt noodzakelijk dat de MIVB investeert om de haltes rondom het Koninginneplein te rationaliseren en alle haltes op de as conform te maken. Het is weinig waarschijnlijk dat het MIVB-budget van € 200 000 aangekondigd in het kader van operatie KA.15, volstaat om zulks te financieren.
- **Relevantie van de operaties :**
 - De vraag stelt zich of de inspanningen geleverd op het vlak van tunnels, stationsomgeving, spoorwegtaluds ..., die een projectgeheel aan de wijkrand vormen, een reële verbetering van de leefkwaliteit zullen opleveren voor de wijkbewoners, van wie de meesten nooit in deze zones komen (prostitutieklanten + pendelaars). Men moet verwachten dat deze operaties slecht zullen worden onthaald door de buurtbewoners, die in de stationsactiviteit, en meer in het bijzonder in de prostitutie, enkel een bron van hinder zien en dat opsmukacties aan de tunnels dus waarschijnlijk maar een beperkte impact zullen hebben in termen van vermindering van hun effect van breuklijn in de stad.
 - Het lijkt erop dat in het programma, de diagnose en de effectenstudie onvoldoende rekening wordt gehouden met bepaalde sleutelparameters van de wijk, in het bijzonder:
 - De aanwezigheid van een omvangrijke verarmde en dakloze transitpopulatie in de omgeving van het Noordstation en het Koninginneplein.
 - De problemen op het vlak van netheid en hygiëne verbonden aan prostitutie, dakloosheid en afval (illegaal of in regel, bijv. gelinkt aan de aanwezigheid van de intensieve commerciële activiteit en de sociale woningencomplexen).

- Het tekort aan aanbod van medische zorgen in de wijk.
- De diagnose inzake lawaai gelinkt aan de spoorwegactiviteit (verkeer en onderhoud), het autoverkeer en de prostitutiebusiness.
- **Projecten :**
 - We betreuren het verdwijnen van het project aangaande de uitbreiding van het Groene Koninginnepark op het dak van de parking (Groenstraat 116). Gelinkt aan de in het MER geïdentificeerde noodzaak om de stadslandbouw / Good Food-strategie (blz. 3 MER) te ontplooiën en binnen de perimeter natuur en biodiversiteit te ontwikkelen, vermits dit gedeelte in het ontwerp van GPDO opgenomen is in een begroeningszone (blz. 5 MER).
 - Niettegenstaande de hierboven aangehaalde kwestie van de exacte bepaling van de perimeter, heeft een toekomstige significante operatie in de zone betrekking op de renovatie van het Masuiplein - deze is niet vermeld bij de geassocieerde operaties en Brussel Mobiliteit en Leefmilieu Brussel (?) moeten er weldra een aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning voor indienen.
- **Identificatie van de partners :**
 - Bepaalde partners lijken te ontbreken, hoewel ze een belangrijke rol te spelen hebben in meerdere operaties - het betreft in het bijzonder Atrium, agentschap Net Brussel en het parkeeragentschap.
 - Het werk van Atrium, in het bijzonder aan de Haachtse Steenweg, wordt niet gevaloriseerd.
 - Net Brussel: de gemeente is vragende partij voor wat betreft het begraven van de glasbollen in de hele perimeter.
 - Parkeeragentschap: de bereidheid om te werken aan de openbare ruimte in wijken die verzadigd zijn door verkeer en geparkeerde voertuigen, impliceert het zoeken naar alternatieve parkeeroplossingen buiten de openbare weg - op de betreffende fiches wordt er echter geen enkele oplossingspiste aangehaald.
- **Stedenbouwkundige en/of milieuvergunning :** Het geheel van de interventies op de gebouwen moet het voorwerp vormen van een stedenbouwkundige vergunning (en in bepaalde gevallen van een unieke vergunning), tegelijk voor de bestemmingswijzigingen, afbreken, renovaties en/of restauraties.
De geplande afbreken (hoofdzakelijk voor operatie KA.16) zijn niet vervat in deze aanvraag, maar zullen afhangen van een nauwkeurigere evaluatie bij het indienen van de verschillende vergunningsaanvragen.
Elke operatie binnen de perimeter van de toekomstige metro Noord zal het voorwerp moeten vormen van samenwerking met de cel Openbare Ruimten van BSE en voorafgaandelijk ter advies moeten worden voorgelegd aan MIVB en BELIRIS.

SPECIFIEKE OPMERKINGEN OVER HET PROGRAMMA:

Blz. 10: SL.1 : Inrichting Sint-Lazaruslaan :

De betekenis van de zin "de acties gepland voor het Liedtsplein kunnen vooraf worden gebruikt voor de Sint-Lazaruslaan" moet worden verduidelijkt.

Blz. 14: SL.2 : Inrichting tunnels onder spoorverbinding

De operaties aan de tunnels zouden allereerst gericht moeten zijn op het verminderen van hun breuklijneffect in de stad om de wijk te ontsluiten, maar de verscheidenheid van de operaties (waarbij enerzijds consistente inrichtingswerken aan de tunnels van Sint-Joost, maar anderzijds enkel opsmukoperaties in Schaarbeek - buiten het Drie-hoek-project, buiten SVC, worden gepland), alsook de veelheid aan actoren dreigen te leiden tot een onsamenhangend resultaat dat ongelijk verdeeld is over de perimeter.

Er dient ook te worden beklemtoond dat het oplossen van de problemen inzake beheer en onderhoud van de tunnels onmisbaar is voor het welslagen van om het even welk inrichtingsproject.

In de samenvattende tabel met betrekking tot de tunnels wordt voor de Kwatrechtunnel een SVC- financiering voor "weginrichting" vermeld, met verwijzing naar fiche OW.8 - er is nochtans geen enkel bedrag opgenomen in de gedetailleerde begrotingstabel, en op de desbetreffende fiche is er sprake van een project op eigen initiatief, dus zonder SVC-financiering.

Blz. 20: SL.3 Inrichting Pachecolaan :

Zijn de herinrichting van de Pachecolaan en Sint-Lazarus compatibel met, of de doodsteek voor de projecten die gericht zijn op het upgraden van het kruispunt Sint-Lazarus/Kruidtuin/Pacheco en het overdekken van de Victoria Regina-koker/uitbreiden van het Kruidtuinpark? Ze geven de indruk in de richting te gaan van formalisering van een feitelijke toestand die de latere uitvoering van deze projecten problematisch maakt. Dat doet eens te meer de vraag rijzen omtrent de coördinatie van studies betreffende gelijkaardige perimeters.

SL.5 Pool voor design en sociale vernieuwing "MAD" :

citydev.brussels is voorgedragen als gewestelijke projectleider voor deze operatie, die het voorwerp zou kunnen vormen van een gedelegeerde opdracht toevertrouwd door de BHR.

Blz. 30: OW.7 Inrichting voorplein Noordstation, Aarschotstraat

Aangezien het gaat om een project op eigen initiatief, is er geen SVC-budget (zoals verkeerdelijk op de fiche vermeld). Toch bedraagt het aangekondigde budget € 100/m² exclusief btw aan werken, voor een oppervlakte van 3.000 m². Indien echter rekening wordt gehouden met de vertegenwoordigde perimeter, waarin de Allardstraat is opgenomen, zou het veeleer op ongeveer 4.000 m² slaan. Anderzijds bevat dit begrotingsartikel (in de gedetailleerde tabel) een post van € 25.000 exclusief btw voor een "vooronderzoek" dat niet is vermeld in de beschrijving en waarvan het onderwerp niet is gekend.

Blz. 32: OW.8 Verbinding Solvay - Kwatrechtplein :

Op de fiche is er wel een SVC-budget vermeld, maar wordt het project aangeduid als een op eigen initiatief, en er is geen enkel budget opgenomen in de gedetailleerde budgettabel. De raming bevat een budget van € 740.000 exclusief btw voor de werken, wat overeenstemt met € 123/m² en dus tamelijk minimalistisch is. De betreffende zone strekt zich uit over het Solvayplein ten wes-ten van de spoorweg en doet de vraag rijzen omtrent de coördinatie met de toekomstige metrowerf, die hier niet ter sprake komt.

Blz. 33: OW.8 Verbinding Solvay - Kwatrechtplein:

De beschrijving preciseert hier dat "een mobiliteitsstudie over een ruime perimeter voorafgaand aan elk project een noodzaak zou zijn", zoals wij opnemen in de algemene opmerkingen. De

vraag kan rijzen of deze studie moet worden geïntegreerd in het SVC om de daarin vervatte projecten te valideren en te kalibreren, en er desgevallend andere te doen ontstaan?

Blz. 34 en 40: OW.9 en OW.12 :

Zouden meer op hun plaats zijn bij LB / Liedts-Brabant of in hoofdstuk SW / Stadsweefsel dan in "Oost-West" in de mate waarin ze de verbetering van de noord-zuidverbindingen geenszins beïnvloeden.

Blz. 34: OW.9 Opwaardering Kwatrechtplein: wederopbouw hoek Brabantstraat

Het gaat om een strategisch perceel bij de toegang tot de wijk Liedts-Brabant, aan de verbinding met de Noordwijk. De heropbouw van dit perceel, dat zich reeds vele jaren in braakliggende toestand bevindt, is uiterst wenselijk met het oog op de functionele en stedelijke continuïteit van de zone, de verbetering van het imago van de wijk, de voortzetting van de handels- en woonactiviteit, en de goede verbinding met de Noordwijk.

De aangekondigde bouwprofielen lijken compatibel met de stedenbouwkundige situatie van het perceel en zouden het mogelijk moeten maken om de coherentie van het stadsweefsel op deze plaats te herstellen.

Het gaat om een geassocieerd project in samenwerking met het Woningfonds. Het budget bevat een bedrag van € 400.000 voor de aankoop van het terrein, maar dat heeft a priori geen nut ingeval de constructie verloopt via de cessie van een recht van opstal door de eigenaar aan het Woningfonds. Er dient te worden opgemerkt dat dit bedrag nuttig zou kunnen bijdragen tot het opnieuw in evenwicht brengen van de relatief optimistische raming van het bedrag van de werken.

Blz. 37: OW.10 Bermdoorgang Rogierstraat :

Het zou wenselijk zijn gebruik te maken van de werken aan metrolijn Noord in de zone om opnieuw een verbinding te creëren in het verlengde van de Rogierstraat, die historisch bestond, aan weerszijden van de spoorwegverbinding. Deze verbinding (voor actieve vervoerswijzen, en zelfs openbaar vervoer) zou de wijk Liedts-Brabant ontsluiten en haar rechtstreeks koppelen aan het Gaucheretpark.

Deze doorgang impliceert aanpassing van de tramtunnel in de Vooruitgangstraat, maar er dient te worden opgemerkt dat die reeds sterke impact zal ondervinden van de technische put die moet worden gerealiseerd in het kader van de metrowerf. Nogmaals, de twee dossiers zijn gelinkt en vergen coördinatie.

Blz. 38: OW.11 inrichting spoorwegbermen :

De spoorwegtaluds bieden potentieel inzake begroening en verbetering van het groene netwerk op schaal van de wijk, dat momenteel ruimschoots is onderbenut. Het verbeteren van de landschappelijke kwaliteiten en de biodiversiteit van de taluds zou echter gepaard moeten gaan met het behandelen van de steunmuren om hun barrière-effect te verzwakken en de taludruimte beter zichtbaar te maken vanuit de omliggende wijken.

Op de fiche wordt de interventiezone niet gepreciseerd - gaat het om het geheel van taluds in de Aarschotstraat en de Vooruitgangstraat?

Als er een (wenselijke) ingreep op de muren wordt gepland, moet daarbij rekening worden gehouden met de aspecten veiligheid en sociale controle - aldus is het aan de kant van de Aarschotstraat waarschijnlijk niet aangewezen om de toegang tot de taludruimte te vergemakkelijken (geen verdwijnzones creëren op die plaats), behalve als dat de aanleg mogelijk maakt van bijvoorbeeld een fietspad op halve hoogte van de huidige steunmuur.

Het budget lijkt heel laag als men rekening houdt met het geheel van de taluds en als het ook moet dienen voor een zware ingreep op de muren. Dit budget wordt niet gedetailleerd in de tabel.

Leefmilieu Brussel : Bij proefproject OW.11 betreffende de inrichting van de spoor-wegtaluds wordt de grote uitdaging qua beheer en verbetering van de biodiversiteit meerdere keren herhaald. Toch, en zelfs als het niet in een prioritaire context is, combineert dit project ook een belangrijke landschappelijke verbetering met een sterke verhoging van de kwaliteit van de sites (onder meer visueel, leefkader), wat niet mag worden verwaarloosd. Er zal een geïntegreerde aanpak nodig zijn, met een specifieke wijze van beheer.

Ter verduidelijking: het is niet de bedoeling om het profiel van het talud te wijzigen, waardoor meerkosten alsook eventuele problemen op het vlak van stabiliteit, vervuiling, afval en andere worden vermeden. Het project zal hoofdzakelijk betrekking hebben op vernieuwende aanplantingen en innovatief beheer.

Blz. 40: Inrichting van een crèche, Rogierstraat :

Een programma voor een kinderdagverblijf is welkom in deze dichtbevolkte wijk, die in het algemeen van voorzieningen is verstoken. Toch dient te worden opgemerkt dat de transformatie een zware ingreep zal vergen op de bestaande gebouwen, wat dreigt te leiden tot een heel dure operatie voor een relatief beperkte opvangcapaciteit (waarschijnlijk 26 tot 28 kinderen verspreid over twee afdelingen). Er moet ook worden opgemerkt dat de lokalisering en de mogelijkheden inzake gemotoriseerde toegang tot het kinderdagverblijf mogelijk negatief zullen worden beïnvloed door de nabije prostitutieactiviteit in de Aarschotstraat.

Op het budgettaire vlak vestigen we de aandacht op de waarschijnlijke onderwaardering van de raming: de kostprijs van de werken zou in werkelijkheid veeleer € 1.400.000 exclusief btw bedragen (in plaats van € 1.050.000 zoals vermeld in de tabel) en dus mogelijk een verhoging van de bijdrage van de gemeente ten belope van +/- € 950.000 impliceren (in plaats van € 494.936 zoals aangekondigd).

Blz. 44: LB.13 Inrichting bovengrondse ruimte Liedtsplein en Blz. 46 : LB.14 Brabantstraat :

Deze fiches hebben betrekking op twee zones waarin de voornaamste mobiliteitsuitdagingen voor de perimeter zijn geconcentreerd (reflectie omtrent het autovrij maken van de Brabantstraat, organisatie van de circulatie op het Liedtsplein en in de Paleizen-straat, werf Metro Noord, problematiek van de Aarschotstraat, enz.). De ontwikkeling van oplossingen ter zake is prioritair voor de gemeente. De veelheid aan actoren die erbij betrokken dient te zijn, vergt totaalvisie en coördinatie, onmisbaar niet alleen in termen van studies maar ook van fasering van de operaties. De supragemeentelijke opzet van het SVC zou de gelegenheid hebben geboden om daartoe bij te dragen, door deze gemeenschappelijke visie te ontwikkelen en het kader te creëren dat het mogelijk maakt om haar door alle operatoren te doen onderschrijven. Toch geniet de mobiliteits- en parkeerstudie, vermeld op deze fiches en nochtans erkend als een essentiële voorwaarde, geen enkele financiering, wat het niet mogelijk maakt om concreet in te zien welke mechanismes resultaten mogelijk maken, en de vraag doet rijzen of het wel nut heeft om operaties zonder budget in dit programma te behouden.

Blz. 49: Aanzwengelen van de dynamiek op de Koninklijke as:

Het werk op het vlak van mobiliteit in de zone van de koninklijke as, zoals aangekondigd in de doelstellingen, is niet vervat in de projecten.

Blz. 50: Inrichting Koninginneplein en omgeving :

Het Koninginneplein vormt een vitale hotspot en een strategische toegangspoort op schaal van de gemeente.

De huidige weinig kwaliteitsvolle aanblik van het plein wordt veroorzaakt door een tekort aan imago gelinkt, enerzijds, aan de buitengebruikstelling van de kerk, die haar centraliteit en uitstraling in het stadsweefsel heeft verloren, en anderzijds aan de afwezigheid van landschappelijke samenhang van het plein, aan uiteenlopende bedekkingen, het ontbreken van

harmonie in de aan het plein grenzende handelszaken, de veroudering van de inrichtingen, het monofunctionele karakter van het commerciële aanbod, het tekort aan aantrekkelijkheid ervan, het naast elkaar bestaan van uiteenlopende architectuurstijlen, het verval van de gevels en uitstalramen, het algemene gebrek aan netheid, en het sluikstorten rond de glasbollen.

Ruimtelijk gezien wordt het plein van zijn bebouwde omgeving en de aangrenzende functies afgezonderd door inrichtingen van het wegtype of gewijd aan openbaar vervoer (parkeerstrook / verkeersweg / slagbomen / sporen en lus van tram / bolders / betonblokken), die evenveel obstakels vormen voor de doorstroming van de omringende activiteiten naar het plein, het moeilijk maken om vertrouwd te raken met het plein, en maar weinig plaats overlaten voor de actieve vervoerswijzen.

Bovendien is de ruimte rond de handelszaken klein, wat tal van gebruikskonflikten met zich meebrengt en de aantrekkelijkheid van deze zaken vermindert.

Het plein zelf bevat geen enkele ludieke of recreatieve inrichting die het zou kunnen verlevendigen - het is een volledig verharde ruimte die enkel wordt gebruikt als ontmoetings- en wandelplek.

In termen van mobiliteit vormt het, door zijn ligging aan de samenvloeiing van meerdere grote assen, een heus zwart punt van de perimeter. Het lijdt onder een omvangrijke impact van de gemotoriseerde verkeersstromen in het nadeel van de actieve vervoerswijzen, waarbij het voor wie van de laatstgenoemde gebruikmaakt, in bepaalde gevallen gevaarlijk oversteken is. De verspreiding en het tekort aan zichtbaarheid van de haltes van het openbaar vervoer in de omgeving van het plein verhogen zijn centraliteitspotentieel voor het openbaar vervoer niet.

Om al deze redenen, die maken dat de huidige inrichting het imago van de wijk negatief beïnvloedt, is het uiterst wenselijk een herinrichtingsproject te implementeren waarbij de ruimte billijker wordt verdeeld tussen de verschillende vervoerswijzen en er inzake mobiliteit op wijksschaal verzoening tot stand wordt gebracht door het statuut van de wegen te verduidelijken, een betere doorstroming van de omringende activiteiten naar het plein mogelijk te maken, de stedelijke ruimte vrij te maken en te herkwalificeren, en tegelijk haar landschappelijke samenhang te herstellen.

De betreffende oppervlakte bedraagt ongeveer 15.300 m² met inbegrip van de groene ruimte rond de kerk en als het gedeelte van de Poststraat wordt uitgebreid met de omtrek van de toekomstige gebouwen / nieuwe toegang tot de school Galilée (en 14.700 m² zonder deze zone). Op de fiche staat 15.700 m², dus is wellicht rekening gehouden met de volledige zone. Een budget voor werken van 2.540.000 exclusief btw en honoraria komt in verhouding tot deze oppervlakte echter slechts neer op een bedrag van € 160/m² (te vergelijken met bijvoorbeeld de € 200/m² voor het Gemeenteplein van Molenbeek en de € 347/m² gepland op fiche KA.17 - Kruidtuin). Dat lijkt heel weinig, zeker als er rekening wordt gehouden met het feit dat de site geklasseerd is en het gebruik van bekledingsmaterialen met erfgoedkundige waarde vereist - van het type blauwe steen of dergelijke.

Het lijkt ook noodzakelijk om deze fiche te coördineren met de vastgoedprojecten van de scholen Galilée en ISFSC in de Poststraat, en om de interventiezone in de Poststraat licht uit te breiden om in de openbare ruimte rekening te houden met de toekomstige vastgoedoperatie van de school Galilée op die plaats.

We denken dat het belangrijk blijft de vraag te stellen omtrent de reconversie van de kerk. De geraadpleegde scholen hebben interesse getoond voor deze problematiek.

De budgettabel bevat een bedrag van € 200 000 afkomstig van de MIVB. Is dit budget verworven en waarvoor is dit bedrag bestemd?

Blz. 52 KA.16 Studentenpool en verbinding Huis der Kunsten – Koninginneplein :

De optie afbraak/heropbouw van de panden op de nummers 14. 15 en 16 van het Koninginneplein om er opnieuw een gebouw met voorzieningen en wooneenheden op te trekken, is verantwoord in de mate waarin ze:

- het mogelijk zou maken om weer een centraal punt te geven aan het plein, dat historisch gelinkt is aan het tracé van de koninklijke as en aan de constructie van de Sint-Mariakerk, die inmiddels in onbruik is geraakt en ruimschoots onderbenut is;
- functionele diversiteit zou verlenen aan het plein;
- een neerstrijkpunt zou bieden aan de studentenpopulatie, die stevig gevestigd is in de wijk maar plaatsen en uitrustingen mist die specifiek voor haar zijn bestemd;
- het mogelijk zou maken het groene netwerk op wijkschaal te verbeteren door het creëren van een link tussen het plein en de tuin van het Huis der Kunsten;
- een verhoogde visibiliteit zou bieden aan het Huis der Kunsten en uitbreiding/herstructurering ervan mogelijk zou maken;
- een rol zou kunnen spelen in termen van sociale verbondenheid op wijkschaal, door het aantrekken van een nieuw publiek op het plein en het reduceren van het momenteel heel opvallende fenomeen van dominante toe-eigening.

Het bebouwingsvolume houdt rekening met de gunstige naburige bouwprofielen van de nummers 13 en 17. Toch is het essentieel dat het project een representatieve hedendaagse architectuur bevat waarbij bijzondere aandacht wordt besteed aan de integratie binnen de context van deze geklasseerde site.

Op het vlak van de beschrijving is het onjuist te zeggen dat het gebouw van nummer 16 stedenbouwkundig in overtreding is - de enige onregelmatigheid die onder stedenbouw ressorteert, betreft de bestemming van de gelijkvloerse verdieping van nummer 15 (medische uitrusting), die niet is gedekt door een stedenbouwkundige vergunning (een dossier dat in 2012 in deze zin werd ingediend, is zonder gevolg geklasseerd). De situatie van nummer 14 hangt af van de uitkomst van de lopende procedure (SV in beroep toegekend + procedure van verzoekschrift tot nietigverklaring aan de gang).

Hoewel het budget voor de werken in het algemeen realistisch lijkt, is het incoherent tussen het gedeelte huisvesting, geraamd op 2.260.000 exclusief btw voor een aangekondigde oppervlakte van 710 m², hetzij € 3.183/m², en het gedeelte uitrusting, geraamd op 670.000 exclusief btw voor een oppervlakte van 730 m², hetzij nauwelijks € 918/m². Anderzijds is het geplande budget voor de aankoop duidelijk ontoereikend (€ 700.000 voor 3 panden) - de werkelijke aankoopprijs zal meer dan waarschijnlijk ongeveer het dubbele van deze som bedragen, wat mogelijk een budgetverhoging van circa € 700.000 impliceert. De tenlasteneming van deze verhoging moet worden verduidelijkt (zie algemene opmerkingen).

Het lijkt nodig de vrijheid te hebben om een eventuele operator te vinden voor het gedeelte huisvesting (Woningfonds?) en aldus het project om te zetten in een geassocieerd project. De vastlegging van een uitgebreide voorkoopperimeter lijkt vereist in het kader van deze operatie in het bijzonder (zie algemene opmerkingen).

BSE-DML : De afbraak van de 3 panden tegenover de geklasseerde site van het Koninginneplein zal het voorwerp moeten vormen van een grondigere evaluatie. Deze gebouwen dragen bij tot de samenhang in de uitlijning van de panden (G+3) van neoklassieke typologie rondom het plein. Het voorgestelde bouwprofiel is niet aangewezen op deze plaats en verwijst naar het pand op Koninginneplein 17-18 (uitzondering op het plein).

Het openmaken van het plein naar de tuin van het Huis der Kunsten toe impliceert de afbraak van een geklasseerd element (om-heiningsmuur) en zou afbreuk doen aan de kenmerken van de privétuin van een oud huis.

De geklasseerde landschapsinrichting rond de Koninklijke Sint-Mariakerk zou gebaat zijn bij een kwaliteitsvoller onderhoud, opdat ze het plein opnieuw het historische patrimoniale karakter zou geven dat aan de koninklijke as is verbonden.

De voorgestelde nieuwe toegang aan de achterzijde van het Huis der Kunsten is niet doordacht in het licht van de architecturale en patrimoniale geest van het Huis. Zijn toegang via de Haachtsesteenweg biedt een logica van perspectief op de hoofdgevel, die niet mag worden gesplitst.

Blz. 54 KA.17 intermodale pool op het kruispunt Kruidtuin :

Opm.: het hier weergegeven budget stemt overeen met een bedrag van € 347/m² exclusief btw en honoraria (€ 1.910.000 voor een oppervlakte van 5.500 m²). Toch maakt de fiche het niet mogelijk om de exacte omvang van de geplande werken te vatten.

Blz. 60 SW.19 Verlichting van de wijk :

Zijn de BM- en Sibelga-budgetten verworven (€ 1.000.000)? De financiële regeling blijkt niet duidelijk uit de fiche. Er wordt melding gemaakt van het feit dat de gemeenten een aanvraag kunnen indienen bij Sibelga en een budget voor verlichting kunnen krijgen om de sfeer in de wijken aangenamer te maken. Gebeurt dat onafhankelijk van het SVC? Welke rol speelt het SVC in de operatie? (Zie ook de algemene opmerkingen met betrekking tot de coördinatie).

Blz. 67: MC : Projecten in verband met de maatschappelijke cohesie

Ontsluiting van de huizenblokken: er wordt vermeld dat het SVC dit type projecten zal ondersteunen, maar de term is niet geschikt en doet denken dat het eerder gaat om ingrepen aan de gebouwen dan om sociaaleconomische projecten. De operaties die gelinkt zijn aan het maatschappelijke domein, zouden veeleer betrekking moeten hebben op de optimalisering/opwaardering van de huizenblokken.

Blz. 67: MC : Projecten in verband met de maatschappelijke cohesie

De Haachtse Steenweg, waarop de commerciële functie eveneens sterk vertegenwoordigd is, wordt vergeten.

Gemeente Sint-Joost-ten-Node

- 1) Gelet op het SVC-ontwerp strekkende tot de oprichting en de uitwerking van een stadsherwaarderingsprogramma, conform de ordonnantie van 6 oktober 2016 houdende organisatie van de stedelijke herwaardering;
- 2) Gelet op het milieueffectenrapporten betreffende het SVC-programma;
- 3) Overwegende dat de perimeter meerdere gemeenten en Sint-Joost betreft voor het deel van de Grensstraat tot aan de spoorweg;
- 4) Overwegende dat het SVC de dynamiek wil aanzwengelen van de pool Sint-Lazarus (laan, Sint-Lazarustunnel en tunnels onder de verbindingen);
- 5) Overwegende dat dit project SL. 2 de aanvulling betreft van de renovatiewerken van de Sint-Lazarusesplanades, om dit project beter in het stadsweefsel te integreren;
- 6) Overwegende dat de gemeente voor dit project optreedt als bouwheer, terwijl het steeds Brussel Mobiliteit was;
- 7) Overwegende dat het programma over de tunnels Gineste - Rogier - Noord andere acties omvat dan de uitvoering van het project Ba Smedts;
- 8) Overwegende de netheidsproblemen in deze tunnels is het noodzakelijk een oplossing in aanmerking te nemen en te vinden voor het onderhoud en het beheer ervan;
- 9) Overwegende dat de interventies op het vlak van programma, kunst en verlichting talrijke partijen buiten de gemeente aanbelangen (NMBS, Sibelga, Net Brussel, Brussel Mobiliteit);
- 10) Overwegende de intentie om het gebouw, gelegen Sint-Lazarusplein - SL.. 4, te revitaliseren;
- 11) Overwegende dat dit gebouw momenteel een stadskanker is op het plein, en voor talrijke problemen zorgt qua gezondheid en veiligheid;
- 12) Overwegende de intentie om de gebouwen onder de verbinding (NMBS-gebouw Brabantstraat en cellen in de Rogierdoorgang) in gebruik te nemen en om de plek te herwaarderen door er een design-pool te vestigen - projecten SL. 5 en SL. 6;
- 13) Overwegende dat deze 2 projecten vereisen dat voor het gebruik een erfpacht afgesloten wordt en dat dit al een aanzienlijk bedrag van de operatie zou moeten gebruiken, is de begroting van

dit project voldoende realistisch?

- 14) Overwegende de wil van het gewest om een intermodale pool te creëren aan het kruispunt van de Koningsstraat en de Kruidtuinlaan- AR. 17;
- 15) Overwegende dat het SVC een opwaardering beoogt van het gebouw Koningsstraat 316 (voormalige Ultieme Hallucinatie) - AR. 18;
- 16) Overwegende dat het een beschermd goed betreft, en dat hiervoor een bestemming gevonden moet worden die in overeenstemming en verenigbaar is met zijn statuut;
- 17) Overwegende de wil om een lichtplan te creëren op de gewestwegen en om bepaalde monumenten op te waarderen - TU. 19;
- 18) Overwegende de operatie TU 20, die de herinrichting betreft van de baden-douches in het zwembad in de Sint-Franciscusstraat;
- 19) Overwegende dat dit initiatief de minimale hygiënische omstandigheden wil bieden aan de minstbedeelden;
- 20) Overwegende operatie TU 21 die de terugkoop en de renovatie beoogt van de gebouwen gelegen Linnéstraat, om nieuwe woningen te bouwen en een uitbreiding mogelijk te maken van de Stic;
- 21) Overwegende dat deze operatie kadert in het gemeentelijke rehabilitatiebeleid van de Noordwijk;
- 22) Overwegende dat het welslagen van deze operatie sterk afhangt van de verwerving van alle gebouwen van de nrs. 60 tot 78, is het belangrijk om een onteigeningsperimeter op deze percelen te bepalen, evenals een voorkooperimeter;
- 23) Overwegende dat een pool voor projecten rond sociale cohesie met 6 thema's (openbare ruimte en netheid, binnenhuizenblokken, handelszaken, huisvesting en onroerend erfgoed, kwetsbare bevolkingsgroepen, jongeren) voor de verbetering van het buurtleven opgericht zal worden;
- 24) Overwegende dat dit programma geen reserveprojecten voorziet;
- 25) Overwegende dat de andere operaties die in de naastliggende gemeenten voorzien worden, een globale opleving van de buurt mogelijke zullen maken.

GUNSTIG ADVIES onder voorbehoud:

1. Het opdrachtgeverschap voor de operatie aan de 3 tunnels Gineste – Rogier – Noord (**SL2**) wijzigen: De actoren voor de concretisering van dit project zijn talrijk. De gemeente heeft niet gepland om financiële overschrijdingen toe te staan voor de uitvoering van het tunnelproject. Ze kan een partnerschap aangaan zoals voor de Sint-Lazarustunnel of zich verenigen met het opdrachtgeverschap, maar kan niet als enige borg staan voor de operatie.
2. De begrotingstabel voor operaties SL.2, SL.4, SL 5 en 6, KA.17 en SW.19 detailleren met de financiële regeling, vermits die een belangrijke voorwaarde is voor het welslagen van deze operaties.
3. Een voorkoopplan implementeren voor de operaties die een aankoop vereisen, en een onteigeningsplan specifiek voor operatie **SW.21**.
4. een lijst van reserveprojecten opstellen.



BRUXELLES DÉVELOPPEMENT URBAIN

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES

Annexe 2 / Bijlage 2

Avis de l'IBGE demandé conformément aux dispositions de l'article 41§4 de l'ordonnance du 6 octobre 2006 et obtenu le 13 juillet 2017

Advies van het BIM dat gevraagd is overeenkomstig de bepalingen van artikel 41§4 van de ordonnantie van 6 oktober 2006 en verkregen werd op 13 juli 2017





BRUXELLES DÉVELOPPEMENT URBAIN

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES



RENOVATION
DATE 13-07-2017
GESTIONNAIRE NR
N° DOSSIER CRU 02

Bruxelles Urbanisme et Patrimoine
Madame Bety WAKNINE,
Directrice générale
Contact : Nathalie RENIER
Direction Rénovation Urbaine
Rue du Progrès, 80/1
1035 Bruxelles

Bruxelles,

00694587
11.07.2017

Division : Information, Coordination générale, Economie circulaire et Ville durable
Personne de contact : Lydie Sombé
Département : Accompagnements Ville Durable
lsombre@environnement.brussels
N/Réf. : BDE/GCL/Iso

**Concerne : Contrat de Rénovation urbaine (CRU 2) « Brabant - Nord - St Lazare »
Demande d'avis conformément à l'article 41 §4. de l'Ordonnance organique de
la rénovation urbaine.**

Madame la Directrice générale,

Suite à votre demande d'avis sur le Contrat de Rénovation urbaine (CRU 2) « Brabant - Nord - St Lazare », Bruxelles Environnement porte à la connaissance de Bruxelles Urbanisme et Patrimoine l'avis suivant.

Bruxelles Environnement rappelle que les installations classées, au sens de l'ordonnance relative aux permis d'environnement du 5 juin 1997, font automatiquement l'objet d'un rapport d'incidences (pour les installations de classe 1B) ou d'une étude d'incidences « allégée » (pour les installations de classe 1A) qu'elles soient ou non comprises dans le périmètre d'un plan particulier d'aménagement du sol ayant fait l'objet d'un RIE.

Bruxelles Environnement, se réserve le droit de compléter son avis, suite aux remarques émises lors de la commission de concertation.

Concernant le projet de contrat de rénovation urbaine « Brabant - Nord - St Lazare » et le rapport sur les incidences environnementales établi sur la base de ce contrat, objet de la présente demande, Bruxelles Environnement émet les commentaires suivants :

Observations et remarques générales concernant le projet de programme :

Pour ce qui est du projet-pilote EO.11 d'aménagement des talus des voies ferrées, le fort enjeu de gestion et d'amélioration de la biodiversité est repris plusieurs fois. Cependant, et même si ce n'est pas en contexte prioritaire, ce projet conjugue également une amélioration paysagère et de la qualité des lieux (notamment visuelle, cadre de vie) importante, ce qui n'est pas à négliger. Il faudra une approche intégrée, avec un mode de gestion particulier.

Pour plus de précisions, il n'est pas envisagé de modifier le profil du talus, ce qui permettra d'éviter les surcoûts et éventuels problèmes de stabilité, de pollution, de déchets ou autres. Le projet portera principalement sur les plantations et la gestion innovantes.

BE a également pris connaissance des projets pour lesquels nous sommes partenaires (SL.1, SL.2, SL.3, SL.5, SL.6, EO.10 et AR.17), et reste à disposition.

Prescriptions concernant le RIE :

- Le périmètre du CRU est très dense, avec majoritairement un bâti ancien traditionnel. Le diagnostic (rapport de septembre 2016) met en lumière la très faible qualité du bâti, notamment en terme de consommations énergétiques. Étant donné les faibles opportunités foncières, les interventions sur le bâti concernent principalement des travaux de rénovation et de reconversion (changement de fonction).

En comparaison au nombre élevé de bâtiments qui composent le périmètre du CRU, l'ensemble des projets qui composent le programme du CRU ne concernent que quelques immeubles. Il s'ensuit que le RIE n'aborde pas les enjeux d'ambition énergétique des projets de rénovation du bâti. Ainsi, le paragraphe consacré à l'identification des incidences environnementales des interventions et projets constituant le programme du CRU n'identifie que le projet de rénovation des deux Immeubles-Tours à hauteur de la Place Saint-Lazare (Résidence Saint-Lazare et le « Miramar ») comme ayant un impact positif en matière d'énergie. Cependant, la nature des transformations qui caractérisent d'autres projets offre également un grand potentiel d'amélioration des performances énergétiques. Il s'agit principalement des projets suivants :

- EO.12 : reconversion et aménagement d'une crèche rue Rogier ;
- TU.21 : extension du STIC et création de logements rue Linné ;
- TU.20 : réhabilitation des bains-douche de la piscine Saint-François avec travaux à la partie supérieure de l'enveloppe de la piscine.

Les opportunités énergétiques que représentent ces projets pourraient être mentionnées (et développées) dans l'évaluation des incidences environnementales.

- Au niveau des enjeux relatifs au climat et au microclimat, le RIE met en avant l'impact favorable des possibilités d'aménagement de toitures/façades végétalisées (effet en terme d'îlot de chaleur urbain, longuement développé au sein du RIE du fait de la forte minéralisation des îlots qui composent le périmètre du CRU). Par ailleurs, le RIE souligne également que le réaménagement de certaines toitures permet la pose d'installations de panneaux solaires qui peuvent contribuer aux objectifs régionaux en matière de production d'énergie de source renouvelable. Le RIE stipule toutefois que ces avantages respectifs sont à comparer (soit végétalisation, soit installation de panneaux solaires).

Il est à remarquer que les panneaux solaires et l'aménagement d'une toiture verte extensive ne s'excluent pas mutuellement. Bien souvent les deux dispositifs peuvent être installés concomitamment sur une même toiture. Cette combinaison nécessite bien entendu une étude de faisabilité préalable et spécifique à chaque immeuble concerné.

Nous vous prions d'agréer, Madame la Directrice, l'expression de notre considération distinguée.

Barbara DEWULF
Directrice générale adjointe ad interim

Frédéric FONTAINE
Directeur général

Op déléguée
P. ENGELS
Directeur



RENOVATIE
DATUM 13 -07-2017
BEHEERDER NR.
DOSSIER NR. SVC D2

Brussel Stedenbouw en Erfgoed

Mevrouw Bety WAKNINE,
Directeur-generaal
Nathalie Renier
Directie Stadsvernieuwing
Vooruitgangstraat 80/1
1035 Brussel

Brussel, 00694587
11.07.2017

Afdeling Informatie, Algemene coördinatie, Circulaire economie en Duurzame stad

Contactpersoon: Lydie Sombé

Departement: Begeleiding Duurzame Stad

Isombre@leefmilieu.brussels

Onze Ref. : BDE/GCL/Iso

Betreft: Stadsvernieuwingscontract (SVC 2) "Brabant - Noord - Sint-Lazarus"
Adviesaanvraag overeenkomstig artikel 41 §4. van de organieke ordonnantie
stadsvernieuwing.

Geachte Directeur-generaal,

In antwoord op uw adviesaanvraag aangaande het Stadsvernieuwingscontract (SVC 2) "Brabant - Noord - Sint-Lazarus", brengt Leefmilieu Brussel volgend advies ter kennis van Brussel Stedenbouw en Erfgoed:

Leefmilieu Brussel herinnert eraan dat de ingedeelde inrichtingen, in de zin van de ordonnantie betreffende de milieuvergunningen van 5 juni 1997, automatisch het voorwerp vormen van een effectenrapport (voor installaties van klasse 1B) of een "verkorte" effectenstudie (voor inrichtingen van klasse 1A), ongeacht of ze al dan niet zijn vervat in de perimeter van een bijzonder plan van aanleg waarvoor een MER is opgesteld.

Leefmilieu Brussel behoudt zich het recht voor om zijn advies te vervolledigen naar aanleiding van de opmerkingen in de vergadering van de overlegcommissie.

Aangaande het ontwerp van stadsvernieuwingscontract "Brabant - Noord - Sint-Lazarus" en het milieueffectenrapport opgesteld op basis van dit contract, voorwerp van deze aanvraag, geeft Leefmilieu Brussel de volgende commentaar:



Algemene observaties en bemerkingen met betrekking tot het programmaontwerp:

Wat proefproject OW.11 aangaande de inrichting van de spoorwegtaluds betreft, wordt meermaals gewezen op de inzet op het vlak van beheer en verbetering van de biodiversiteit. Toch, en zelfs als het niet in een prioritaire context is, combineert dit project ook een belangrijke landschappelijke verbetering met een sterke verhoging van de kwaliteit van de sites (onder meer visueel, leefkader), wat niet mag worden verwaarloosd. Er zal een geïntegreerde aanpak nodig zijn, met een specifieke wijze van beheer.

Ter verduidelijking: het is niet de bedoeling om het profiel van het talud te wijzigen, waardoor meerkosten alsook eventuele problemen op het vlak van stabiliteit, vervuiling, afval en andere worden vermeden. Het project zal hoofdzakelijk betrekking hebben op vernieuwende aanplantingen en innovatief beheer.

LB heeft eveneens kennis genomen van de projecten waarvoor we partner zijn (SL.1, SL.2, SL.3, SL.5, SL.6, OW.10 en KA.17),

Voorschriften betreffende het MER:

- De perimeter van het SVC heeft een hoge dichtheid, met voornamelijk oude, traditionele gebouwen. De diagnose (rapport van september 2016) brengt de zeer lage kwaliteit van de gebouwen aan het licht, met name wat het energieverbruik betreft. Gelet op de beperkte grondmogelijkheden hebben de ingrepen in het gebouw voornamelijk betrekking op renovatie- en verbouwingswerken (verandering van functie).

In vergelijking met het hoge aantal gebouwen binnen de SVC-perimeter hebben de projecten in het SVC-programma slechts betrekking op enkele panden. Daaruit volgt dat het MER niet ingaat op de ambities op energievlak van de renovatieprojecten van de gebouwen. Zo heeft de paragraaf over het vaststellen van de milieueffecten van de interventies en de projecten binnen het SVC-programma het slechts over het renovatieproject rond de twee torengebouwen ter hoogte van het Sint-Lazarusplein (residentie "Saint-Lazare" en de "Miramar") dat een positief effect op energievlak zou hebben. De verbouwingen bij andere projecten houden door hun aard evenwel ook een groot potentieel voor verbetering van de energieprestaties in. Het gaat voornamelijk om de volgende projecten:

- OW.12: ombouw tot en inrichting van een kinderdagverblijf, Rogierstraat
- SW.21: uitbreiding van de STIC en bouwen van woningen in de Linnéstraat
- SW.20: restauratie van de baden-stortbaden van het Sint-Franciscuszwembad, met werkzaamheden aan het bovenste deel van de gebouwschil van het zwembad.

De energiemogelijkheden die deze projecten inhouden, zouden kunnen worden vermeld en uitgewerkt in de evaluatie van de milieueffecten.

- Op het vlak van de klimaat- en microklimaatuitdagingen ziet het MER een gunstige impact voor wat de mogelijkheden tot inrichting van gevegetaliseerde daken/gevels betreft (hitte-eilandeffect, uitvoerig besproken in het MER omwille van de sterke mineralisatie van de eilanden binnen de SCV-perimeter). Het MER beklemtoont eveneens dat de heraanleg van sommige daken de kans biedt om zonnepanelen te installeren die een bijdrage kunnen leveren aan de gewestelijke doelstellingen inzake energieproductie uit hernieuwbare energiebronnen. Het MER stelt evenwel dat deze voordelen met elkaar vergeleken moeten worden (ofwel vegetalisering, ofwel installatie van zonnepanelen). Hoewel, zonnepanelen en een extensief groendak sluiten elkaar niet uit. Vaak kunnen beide elkaar op eenzelfde dak aanvullen. Deze combinatie vergt uiteraard een voorafgaande en gebouwspecifieke haalbaarheidsstudie.

Hoogachtend,

[handtekening]
Barbara DEWULF
Adjunct-directeur-generaal ad interim

[stempel]
Op delegatie
P. ENGELS
Directeur

[handtekening]
Frédéric FONTAINE
Directeur-generaal



BRUXELLES DÉVELOPPEMENT URBAIN

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES

Annexe 3 / Bijlage 3

**Remarques formulées le 8 septembre 2017 par CRDT-CRU
conformément aux dispositions de l'article 41§5**

**Opmerkingen die op 8 september 2017 geformuleerd zijn door
het GCTO-SVC overeenkomstig de bepalingen van artikel 41§5**





BRUXELLES DÉVELOPPEMENT URBAIN

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES



CRDT - CRU

AVIS portant sur le Contrat de Rénovation Urbaine n°2 : Brabant- Nord Saint-Lazare

08 septembre 2017

Demandeur	SPRB - DRU
Demande reçue le	31/07/2017
Avis rendu le	08/09/2017

Vu l'Ordonnance du 29 juillet 2015 portant création du Bureau bruxellois de la planification ;

Vu l'Ordonnance organique du 6 octobre 2016 de la revitalisation urbaine ;

Vu l'Arrêté du Gouvernement du 2 février 2017 de la Région de Bruxelles-Capitale relatif au Comité régional de développement Territorial ;

Vu l'Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale relatif aux Contrats de Rénovation Urbaine ;

Vu le programme provisoire soumis en enquête publique du 31 mai 2017 au 30 juin 2017;

Vu les remarques émises lors de l'enquête publique et la commission de concertation ;

Vu la réunion du CRDT-CRU le 8 septembre 2017 ;

Le 8 septembre 2017, le Comité régional de développement territorial émet l'avis suivant :

1. Préambule

L'ordonnance du 29 juillet 2015 portant création du Bureau bruxellois de la planification prévoit la mise en place du CRDT. L'Arrêté du Gouvernement du 2 février 2017 de la Région de Bruxelles-Capitale relatif au CRDT qui détermine les modalités de consultation du CRDT est entré en vigueur le 11 août 2017.

Un CRDT-CRU, spécialement composé conformément à l'article 44 §1 et §2 de l'ordonnance organique de la revitalisation urbaine du 6 octobre 2016, est convoqué lors de chaque CRU pour donner un avis consultatif sur le projet de programme de chaque CRU

L'article 44 §1 de l'ordonnance organique du 6 octobre 2016 de la revitalisation urbaine inclut, outre les membres déterminés en application de l'art 7 de l'ordonnance du 29 juillet portant sur la création du BBP, les membres supplémentaires suivants :

- 1° le ministre en charge de la rénovation urbaine, ou son représentant, qui préside ;
- 2° un représentant de la Société d'aménagement urbain
- 3° le directeur en charge de la rénovation urbaine au sein du Service public régional de Bruxelles;
- 4° deux représentants de chaque commune, dont le territoire est situé en tout ou partie dans le périmètre d'ensemble du contrat de rénovation urbaine concerné.

Comme le permet l'article 21 de l'arrête du 23 mars relatif aux CRU, le CRDT a invité CityDev en qualité d'expert avec voix consultative.

Les remarques émises dans le présent avis peuvent se traduire par des adaptations ponctuelles ou lors de la mise en œuvre concrète de certains objectifs opérationnels. Il en va notamment de la nécessité d'impliquer une ou plusieurs administrations au travers de comités de pilotage au moment de la mise en œuvre des projets.

2. Avis du CRDT

Remarques générales

a. Aménagements des espaces publics et mobilité

Les projets retenus devront être en adéquation avec le plan régional de mobilité. La mission principale de BM est de s'occuper des voiries et des espaces publics régionaux. Des concertations avec l'auteur de projet doivent impliquer BM pour intégrer au CRU, les enjeux stratégiques de mobilité régionale, les contraintes opérationnelles et techniques de chaque projet ainsi que les ressources budgétaires et humaines de BM.

Une étude de mobilité sur l'ensemble de la zone devrait être réalisée vu le projet d'extension du Métro Nord.

b. Logements

L'ordonnance organique indique que les CRU comprennent prioritairement les opérations de créations ou de réhabilitation de l'espace public ou d'infrastructure de maillage urbain. Cela ne doit cependant empêcher la création de logement ou l'amélioration de la qualité du bâti via un financement des CRU.

c. Projets immobiliers

Le potentiel d'amélioration des performances énergétiques des différents projets immobiliers pourrait être mis plus en avant.

Vu les estimations reçues du CAI pour l'acquisition des immeubles, certaines fiches devront être modifiées, ce qui pourra avoir comme conséquence de revoir à la baisse certaines ambitions.

Remarque projet par projet :

SL1 bld St Lazare :

Le projet devra rencontrer les critères d'aménagements cyclables et piétons prévalant dans les projets régionaux afin de bénéficier des investissements « ICR ».

SL 2 Tunnels :

Il faut préciser la répartition budgétaire CRU par tunnel et visualiser les engagements des différents opérateurs (STIB, BM, BE, Communes, ...), tunnel par tunnel.

Deux projets à proximité sont bien avancés, les demandes de permis d'urbanisme sont déposées pour :

- Réaménagement de la rue des Palais entre le sq Jules de Trooz et la rue van Schoor (Projet de Bxl Mobilité)
- Réaménagement de la place Masui (Projet de Bruxelles Environnement)

SL 5 et SL 6 Pôle de création et d'innovation (bâtiment SNCB + cellules commerciales du passage Rogier) :

Suite aux contacts pris au mois de juillet 2017 CityDev devient le maître d'ouvrage de ces deux projets (à la place de la SAU) et en collaboration avec le MAD.

EO 7, Gare du Nord et rue d'Aerschot

Il n'y pas de demande de modification sur ce projet.

EO8 Tunnel/place Quatrecht :

Il n'y pas de demande de modification sur ce projet.

Les membres insistent pour travailler à une vision claire et globale relative à la **mobilité dans le périmètre**. Comme indiqué dans la fiche relative au projet à initier, place Liedts (LB 13)

EO9 Friche Brabant :

Il n'y pas de demande de modification sur ce projet.

EO 10 Percée Rue Rogier :

Il n'y pas de demande de modification sur ce projet.

EO11 Projet pilote : aménagement du Talus

Les membres constatent que le projet ne prévoit pas de changer le profil du talus pour y implanter une piste cyclable et que le CRU se concentre sur l'aspect projet pilote en matière d'aménagement et de gestion des talus en tenant compte d'une intervention à prévoir sur le mur de soutènement.

En effet, le projet porterait sur le développement du maillage vert écologique sur le talus. Étant donné les budgets prévus, il est clair qu'il ne peut pas incorporer la création d'une piste cyclable vu les coûts d'étude de stabilité et de traitement des sols nécessaires. De même, une intervention sur les murs ne pourra porter que sur un léger « détagage » mais certainement pas sur une intervention structurelle, les risques de stabilité n'ayant pas été évalués financièrement.

EO 12 Crèche Rogier

Une réévaluation à la hausse du coût du projet est demandée.

LB 13 Place Liedts

Voir projet LB 14

LB14 rue de Brabant

Les membres proposent de modifier l'intitulé du projet pour mieux faire ressortir les enjeux d'une étude globale à l'échelle du quartier et de fusionner ce projet avec le projet relatif à la place **Liedts (LB 13)**

AR 15 Place de la Reine :

Les membres constatent que le budget prévu ne permettra pas un réaménagement de façade à façade et n'intègre pas le surcoût budgétaire lié aux options d'aménagement susceptibles de modifier le profil du tracé royal (+2,5 millions pour la seule partie « voie de tram »), tracé royal où, pour rappel, les voies de tram viennent d'être renouvelées entre Botanique et Place de la Reine (2014). L'objectif de la fiche projet n'est cependant pas de modifier les voies de tram ou de refaire l'ensemble du périmètre de façade à façade, il vise à améliorer l'usage de l'espace et l'accessibilité piétonne et cycliste par un aménagement plus convivial en tenant compte des usagers des écoles (rues de la Poste et de Beughem).

Ce projet nécessite une vision stratégique et globale qui tienne compte des acteurs locaux.

Etant donné que Schaerbeek aura la maîtrise d'ouvrage de l'infrastructure pour étudiants (projet AR 16) elle veut bien envisager la maîtrise d'ouvrage de l'étude pour la place de la Reine.

AR 16 Pôle étudiant :

Les membres ne veulent pas qu'on préjuge qu'une démolition/reconstruction soit nécessaire et demande donc que ce terme soit supprimé de la fiche.

Une réévaluation à la hausse du coût du projet est demandée.

AR17 Aménagement du Carrefour Botanique

Pas de demande modification

AR 18 Ultieme Hallucinatie :

Pas de demande modification

TU 19 Mise en lumière :

Le plan lumière régional est organisé par axes. Le CRU prévoit un budget étude dans les zones résidentielles.

Une concertation est nécessaire entre les Communes et BM pour déterminer précisément la maîtrise d'ouvrage et les modalités d'entretien (prévoir la compatibilité avec le plan lumière régional dès la conception).

TU20 Rénovation des bains – douches de la piscine Saint-François :

Pas de remarque

TU 21 extension STIC rue Linné :

Une réévaluation à la hausse du coût du projet est demandée.

Le CRDT-CRU donne un avis favorable au projet de CRU moyennant les remarques ci-dessus.

Advies van het GCTO-SVC

Gelet op de ordonnantie van 29 juli 2015 houdende de oprichting van het Brussels Planningsbureau;

Gelet op de ordonnantie houdende organisatie van de stedelijke herwaardering van 6 oktober 2016;

Gelet op het besluit van 2 februari 2017 van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering met betrekking tot het Gewestelijk Comité voor Territoriale Ontwikkeling;

Gelet op het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering betreffende de Stadsvernieuwingscontracten;

Gelet op het voorlopige programma onderworpen aan openbaar onderzoek van 12 juni tot 12 juli 2017;

Gelet op de opmerkingen geformuleerd tijdens het openbare onderzoek en in de vergadering van de Overlegcommissie;

Op 8 september 2017 brengt het gewestelijk Comité voor Territoriale Ontwikkeling het volgende advies uit:

1. Inleiding

In de ordonnantie van 29 juli 2015 houdende de oprichting van het Brussels Planningsbureau wordt de installatie van het GCTO geregeld. Het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 2 februari 2017 met betrekking tot het GCTO, waarin de modaliteiten voor het raadplegen van dit Comité worden bepaald, trad in werking op 11 augustus 2017.

Een GCTO-SVC, speciaal samengesteld in overeenstemming met artikel 44, §1 en §2 van de ordonnantie houdende organisatie van de stedelijke herwaardering van 6 oktober 2016, wordt bij elk SVC bijeengeroepen om raadgevend advies uit te brengen omtrent het programmaontwerp van het betreffende SVC

Artikel 44 §1 van de ordonnantie van 6 oktober 2016 houdende organisatie van de stedelijke herwaardering vermeldt, naast de leden bepaald in toepassing van artikel 7 van de ordonnantie van 29 juli houdende organisatie van het BPB, de volgende aanvullende leden:

1° de minister belast met stadsvernieuwing, of zijn vertegenwoordiger, die het comité voorzigt;

2° een vertegenwoordiger van de Maatschappij voor Stedelijke Inrichting

3° de directeur belast met stadsvernieuwing binnen de Gewestelijke Overheidsdienst Brussel;

4° twee vertegenwoordigers van elke gemeente waarvan het grondgebied zich volledig of gedeeltelijk in de gehele perimeter van het betrokken stadsvernieuwingscontract bevindt.

Zoals toegestaan op basis van artikel 21 van het besluit van 23 maart betreffende de SVC's, heeft het GCTO CityDev uitgenodigd in de hoedanigheid van deskundige met raadgevende stem.

De in dit advies geuite opmerkingen kunnen worden vertaald in ad hoc aanpassingen of bij de concrete implementatie van bepaalde operationele doelstellingen. Het gaat onder meer om de noodzaak tot het betrekken van een of meer administraties bij de vergaderingen van de stuurcomités in het kader van de uitvoering van de projecten.

2. Advies van het GCTO-SVC

Algemene opmerkingen

a. Inrichtingen van de openbare ruimten en mobiliteit

De weerhouden projecten zullen moeten stroken met het gewestelijk Mobiliteitsplan. De hoofdpdracht van BM bestaat erin zich te ontfemen over de gewestelijke wegen en openbare ruimten. BM moet bij overleg met de projectleider worden betrokken om de strategische uitdagingen inzake gewestelijke mobiliteit, de operationele en technische beperkingen van elk project, alsook de budgettaire en menselijke middelen die beschikbaar zijn voor BM, in het SVC te integreren.

Er zou een mobiliteitsstudie met betrekking tot de volledige zone uitgevoerd moeten worden, gelet op het project voor de noordelijke uitbreiding van de metro.

b. Huisvesting

In de ordonnantie is aangeduid dat in het kader van de SVC's voorrang wordt gegeven aan projecten inzake aanleg of herinrichting van openbare ruimte of stadswaefselinfrastructuur. Dat mag echter de creatie van huisvesting of de verbetering van de kwaliteit van gebouwen via SVC-financiering niet in de weg staan.

c. Vastgoedprojecten

Er zou meer nadruk kunnen worden gelegd op het potentieel tot versterking van de energieprestaties van de verschillende vastgoedprojecten.

Rekening houdend met de van het Aankoopcomité ontvangen ramingen moeten bepaalde fiches gewijzigd worden, wat een neerwaartse bijstelling van bepaalde streefdoelen tot gevolg kan hebben.

Opmerkingen per project

SL.1 Sint-Lazaruslaan :

Het project zal moeten voldoen aan de criteria voor fietsers- en voetgangersinrichtingen die overheersend zijn in de gewestelijke projecten, om de "ICR"-investeringen te kunnen genieten.

SL.2 Tunnels :

De spreiding van het SVC-budget over de tunnels moet worden gepreciseerd, en de vastleggingen van de verschillende operatoren (MIVB, BM, LB, gemeenten ...) moeten tunnel per tunnel worden

gevisualiseerd. Twee buurtprojecten zijn goed gevorderd, de aanvragen voor een stedenbouwkundige vergunning zijn ingediend voor:

* Herinrichting van de Paleizenstraat tussen het Jules de Troozsquare en de Van Schoorstraat (project van Brussel Mobiliteit)

* Herinrichting van het Masuiplein (project van Leefmilieu Brussel)

SL.5 en SL.6 Pool voor design en sociale vernieuwing (NMBS-gebouw en handelspanden Rogierpassage)

Naar aanleiding van de contacten in juli 2017 plaatsvonden, wordt CityDev bouwheer (in plaats van de MSI), in samenwerking met MAD.

OW.7 Noordstation en Aarschotstraat

Er zijn geen wijzigingsverzoeken aangaande dit project.

OW.8 Tunnel/Kwatrechtplein

Er zijn geen wijzigingsverzoeken aangaande dit project.

De leden dringen erop aan dat er zou worden gewerkt aan een heldere en algemene visie met betrekking tot de **mobilitéit binnen de periméter**. Zoals aangeduid op de fiche met betrekking tot het project op eigen initiatief, Liedtsplein (LB 13).

OW.9 Wederopbouw hoek Brabantstraat

Er zijn geen wijzigingsverzoeken aangaande dit project.

OW.10 Bermdoorgang Rogierstraat

Er zijn geen wijzigingsverzoeken aangaande dit project.

OW.11 Pilotproject : inrichting spoorwegbermen

De leden stellen vast dat het project geen wijziging van het talud-profiel bevat om er een fietspad op aan te leggen, en dat het SVC is geconcentreerd op het aspect proefproject op het vlak van inrichting en beheer van de taluds rekening houdend met een te plannen ingreep op de steunmuur.

Het project zou betrekking hebben op de ontwikkeling van het ecologische groene netwerk op het talud. Op basis van de geplande budgetten is het duidelijk dat de aanleg van een fietspad niet in het project kan worden opgenomen, gezien de kostprijs van de nodige stabiliteitsstudie en bodembehandeling. Analooq zal een ingreep op de muren enkel kunnen bestaan in een beperkt "verwijderen van graffiti en tags", zeker niet in een structurele ingreep, vermits de stabiliteitsrisico's niet financieel werden geëvalueerd.

OW.12 Crèche Rogierstraat

Er wordt een opwaartse herwaardering van de kostprijs van het project gevraagd.

OW.13 Liedtsplein

Zie LB.14

OW.14 Brabantstraat

De leden stellen voor om de benaming van het project te wijzigen om de uitdagingen van een algemene studie op wijkschaal beter tot uiting te doen komen, en dit project te combineren met het project voor het Liedtsplein (LB 13).

KA.15 Koninginplein

De leden stellen vast dat het geplande budget geen herinrichting van gevel tot gevel mogelijk maakt en geen budgettaire meerkosten bevat die gelinkt zijn aan de inrichtingsopties voor het wijzigen van het profiel van de koninklijke route (+2,5 miljoen voor het enige gedeelte "tramspoor"), waarop, pro memorie, de tramsporen tussen Kruidtuin en Koninginneplein slechts enkele jaren geleden (in 2014) werden vernieuwd. De doelstelling van de projectfiche bestaat er echter niet in om de tramsporen aan te passen of de integrale perimeter van gevel tot gevel te vernieuwen - het project is gericht op het verbeteren van het gebruik van de ruimte en van de toegankelijkheid voor voetgangers en fietsers via een meer gebruiksvriendelijke inrichting, met aandacht voor al wie de scholen wil bereiken (Poststraat en de Beughemstraat).

Dit project vergt een strategische en algemene visie waarbij rekening wordt gehouden met de plaatselijke actoren.

Aangezien de gemeente Schaarbeek bouwheer zal zijn voor de studenteninfrastructuur (project KA 16), wil ze het bouwheerschap voor de studie betreffende het Koninginneplein ook wel overwegen.

KA.16 Studentenpool

De leden willen niet dat er voortijdig wordt gesteld dat af-braak/heropbouw nodig is en vragen dus dat deze term van de fiche wordt verwijderd.

Er wordt een opwaartse herwaardering van de kostprijs van het project gevraagd.

KA.17 Inrichting kruispunt Kruidtuin

Er zijn geen wijzigingsverzoeken aangaande dit project.

KA.18 Ultieme Hallucinatie

Er zijn geen wijzigingsverzoeken aangaande dit project.

SW.19 Verlichting

Het Gewestelijk Lichtplan is georganiseerd volgens assen. In het SVC wordt er een budget voor studies in woonzones gepland.

Er is overleg nodig tussen de gemeenten en BM om het bouw-heerschap en de onderhoudsmodaliteiten nauwkeurig te bepalen (vanaf het ontwerp zorgen voor compatibiliteit met het Gewestelijk Lichtplan).

SW.20 Zwembad-douches, zwembad Sint-Franciscus

Geen opmerking.

SW.21 Uitbreiding STIC Linnéstraat

Er wordt een opwaartse herwaardering van de kostprijs van het project gevraagd.

Het GCTO-SVC verleent een gunstig advies aangaande het ontwerp van SVC, onder voorbehoud van inachtneming van de hierboven vermelde opmerkingen.



BRUXELLES DÉVELOPPEMENT URBAIN

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES

Annexe 4 / Bijlage 4

**Remarques formulées dans le rapport d'incidence
environnementale**

**Opmerkingen die geformuleerd zijn in het
milieueffectenrapport**





BRUXELLES DÉVELOPPEMENT URBAIN

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES



4.8 SYNTHÈSE DES RECOMMANDATIONS

L'ensemble des recommandations relatives au programme du CRU sont reprises ci-dessous, classées par fiche et ordre de priorité.

Trois ordres de priorité sont définis :

- **1** : Priorité élevée – recommandation indispensable ;
- **2** : Priorité moyenne – recommandation vivement conseillée ;
- **3** : Priorité faible – recommandation conseillée.

Tableau 10: Tableau de synthèse des recommandations

N° FICHE	N° RECOMMANDATION	RECOMMANDATIONS ISSUES DU RIE	PRIORITÉ	REMARQUE
RECOMMANDATIONS GÉNÉRALES				
		Aucune recommandation		/
1. RECOMMANDATIONS RELATIVES À LA DYNAMISATION DU PÔLE SAINT-LAZARE				
SL.1		Aucune recommandation.		/
SL.1	R.1	Tenir compte de la problématique des nuisances sonores avant tout aménagement.	2	Vise à prendre en compte les nuisances sonores.
SL.2	R.2	Atténuer le bruit routier dans les tunnels.	3	Vise à améliorer la qualité et le confort d'utilisation pour les piétons et cyclistes.
SL.2	R.3	Prévoir des systèmes d'éclairages peu consommateurs en énergie et durables dans le temps.	1	Vise à respecter les préconisations du Plan Lumière Régional.
SL.2	R.4	Installer un dispositif de filtration et d'infiltration des eaux pluviales et de ruissellement dans le tunnel Saint-Lazare.	1	Vise à améliorer la gestion des eaux.
SL.2	R.5	Coordonner ce projet avec les autres projets en cours, assurer un aménagement de qualité et sûrs et assurer l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite.	1	Vise à éviter une nouvelle discontinuité pour améliorer la circulation pour les modes actifs.
SL.3	R.1	Préférer les espèces indigènes aux conditions du milieu urbain, non invasives, et pourquoi pas filtrantes si les avaloirs de la voirie se déversent dans les fosses d'arbres.	2	Vise à renforcer le maillage vert.
SL.3	R.2	Veiller à localiser les arbres à haute tige.	3	Vise à éviter la concurrence de lumière avec les autres sujets.
SL.3	R.3	Prendre en compte le réseau écologique bruxellois : la présence et la localisation des zones constitutives du réseau écologique, leurs caractéristiques, leur fonctionnalité, les besoins de connexions régionales	1	Vise à préserver les réseaux écologiques.

		et interrégionales ; prendre en compte les espèces et typologies d'habitats (diversité structurelle) adéquates pour toute nouvelle intervention.		
SL.3	R.4	Végétaliser le boulevard Pachéco sur toute sa longueur comprise dans le périmètre CRU.	1	Vise à poursuivre une continuité écologique sur le boulevard de Berlaimont comme cela est prévu par le PPAS Pachéco.
SL.3	R.5	Assurer la connexion restaurée du Jardin Botanique avec d'autres espaces verts à proximité.	3	Vise à améliorer le maillage vert par des créations de connexions faunistique et floristique entre la future végétalisation du boulevard Pachéco, celle du boulevard Botanique et le jardin Botanique.
SL.3	R.6	Remplacer les éléments anti-stationnement et bloquant les changements de files dangereux (actuellement des plots en plastique verts) par de la végétation.	3	Vise à renforcer le maillage vert.
SL.3	R.7	Végétaliser les zébras.	3	Vise à renforcer le maillage vert.
SL.3	R.8	Tenir compte de la problématique des nuisances sonores avant tout aménagement.	2	Vise à prendre en compte les nuisances sonores.
SL.3	R.9	Atténuer le bruit routier dans les tunnels.	3	Vise à améliorer la qualité et le confort d'utilisation des futurs aménagements pour les piétons et les cyclistes.
SL.3	R.10	Prévoir des dispositifs de collecte, de rétention et/ou d'infiltration des eaux de pluie et de ruissellement.	1	Vise à améliorer la gestion des eaux.
SL.3	R.11	Utiliser des revêtements (semi-)perméables.	2	Vise à limiter l'imperméabilisation des sols.
SL.3	R.12	Aménager des dispositifs de filtration des eaux en bordure de voie.	2	Vise à améliorer la qualité des eaux de ruissellement.
SL.3	R.13	Privilégier des revêtements (semi-)perméables pour les trottoirs lors de leur réaménagement.	2	Vise à limiter l'imperméabilisation des sols.
SL.3	R.14	Maximiser les surfaces végétales.	1	Vise à maximiser les surfaces perméables.
SL.3	R.15	Faciliter la mobilité des PMR ; favoriser la mobilité douce ; assurer le partage de l'espace public entre les modes piétons et cyclistes ; sécuriser les cheminements ; proposer la continuité des cheminements ; valoriser l'accès aux transports en communs ; ne pas obérer sur la circulation et l'efficacité des transports en communs.	1	Vise à faciliter les déplacements de toute la population.
SL.4	R.1	Assurer un confort de base aux logements.	1	Vise à un confort et une accessibilité aux populations

				plus précarisées.
SL.4	R.2	Végétaliser les façades.	3	Vise à renforcer la présence de la nature dans un milieu urbain très minéralisé.
SL.4	R.3	Valoriser les immeubles-tours place St-Lazare en protégeant le bâtiment des nuisances liées au bruit ferroviaire et routier de jour comme de nuit.	1	Vise à améliorer le confort acoustique à l'intérieur du bâtiment.
SL.4	R.4	Ne pas apporter de trop fortes nuisances sonores lors du chantier.	3	Vise à limiter l'impact du chantier sur les autres fonctions environnantes.
SL.4	R.5	Favoriser l'utilisation rationnelle de l'énergie et l'installation de dispositifs produisant de l'énergie renouvelable.	1	Vise à remplir la mesure 34 « Définir une stratégie régionale de développement des énergies renouvelables » du Plan Air-Climat-Energie.
SL.4	R.6	Favoriser des mesures permettant de réduire les émissions de GES.	2	Vise à réduire les émissions de GES.
SL.4	R.7	Analyser les effets du projet sur le microclimat pour en limiter les effets négatifs et éventuellement renforcer les effets positifs.	3	Vise à participer à la lutte contre le réchauffement climatique et l'effet d'îlot de chaleur urbain, enjeu de la Région.
SL.4	R.8	Mettre en place des équipements techniques adaptés (noues, wadis, dépressions, ...).	2	Vise à recycler au maximum les eaux pluviales.
SL.4	R.9	Créer des accès directs vers le Botanique, la piste cyclable vers le boulevard Pachéco et la Petite Ceinture cyclable.	2	Vise à encourager la mobilité active.
SL.4	R.10	Prévoir dans ce cadre des parkings vélos qualitatifs, sécurisés et accessibles.	2	Vise à encourager la mobilité active.
SL.4	R.11	Réfléchir à la demande en stationnement qui sera liée au projet : - Nombre de places à estimer en corrélation avec la typologie des habitants et des évolutions sociétales ; - Tenir compte de la proximité des transports en commun.	1	Vise à proposer suffisamment de places de stationnement hors-voiries sans les surdimensionner.
SL.4	R.12	Rendre cohérent les accès au site avec la circulation attendu sur le boulevard St Lazare aménagé.	1	Vise à améliorer la cohérence de la circulation.
SL.4	R.13	Favoriser l'utilisation de matériaux durables.	3	Vise à favoriser le réemploi et le recyclage des matériaux.
SL.5	R.1	Etudier la possibilité de végétaliser la toiture ou la façade.	3	Vise à renforcer la présence de la nature dans un milieu urbain très minéralisé (toiture végétalisée, potager urbain).
SL.5	R.2	Intégrer à la construction des bâtiments des mesures pour atténuer les nuisances liées au bruit.	1	Vise à protéger le bâtiment des nuisances liées au bruit ferroviaire et routier.

SL.5	R.3	Ne pas apporter de trop fortes nuisances sonores lors du chantier.	3	Vise à limiter l'impact du chantier sur les autres fonctions environnantes.
SL.5	R.4	Favoriser l'utilisation rationnelle de l'énergie et l'installation de dispositifs produisant de l'énergie renouvelable.	2	Vise à remplir la mesure 34 « Définir une stratégie régionale de développement des énergies renouvelables » du Plan Air-Climat-Energie.
SL.5	R.5	Analyser les effets du projet sur le microclimat pour en limiter les effets négatifs et éventuellement renforcer les effets positifs.	3	Vise à participer à la lutte contre le réchauffement climatique et l'effet d'îlot de chaleur urbain, enjeu de la Région.
SL.5	R.6	Mettre en place des équipements techniques adaptés (noues, wadis, dépressions, ...).	2	Vise à recycler au maximum les eaux pluviales.
SL.5	R.7	Créer des accès directs vers le Botanique, la piste cyclable vers le boulevard Pachéco et la Petite Ceinture cyclable.	1	Vise à encourager la mobilité active.
SL.5	R.8	Prévoir des parkings vélos qualitatifs, sécurisés et accessibles en tenant compte de la proximité des transports en commun.	2	Vise à encourager la mobilité active
SL.5	R.9	Rendre cohérent les accès au site avec la circulation attendu sur le boulevard St Lazare aménagé.	1	Vise à améliorer la cohérence de la circulation.
SL.5	R.10	Favoriser l'utilisation de matériaux durables.	3	Vise à favoriser le réemploi et le recyclage des matériaux.
SL.6	R.1	Revoir également l'éclairage et la décoration du passage Rogier.	2	Vise à rendre le passage plus agréable pour les piétons et cyclistes, et ainsi de le rendre plus attractif.
SL.6	R.2	Intégrer à la construction des bâtiments des mesures pour atténuer les nuisances liées au bruit.	1	Vise à protéger le bâtiment des nuisances liées au bruit ferroviaire et routier.
SL.6	R.3	Ne pas apporter de trop fortes nuisances sonores lors du chantier.	3	Vise à limiter l'impact du chantier sur les autres fonctions environnantes.
SL.6	R.4	Favoriser l'utilisation rationnelle de l'énergie et l'installation de dispositifs produisant de l'énergie renouvelable.	2	Vise à remplir la mesure 34 « Définir une stratégie régionale de développement des énergies renouvelables » du Plan Air-Climat-Energie.
SL.6	R.5	Créer des accès directs vers le Botanique, la piste cyclable vers le boulevard Pachéco et la Petite Ceinture cyclable.	2	Vise à encourager la mobilité active.
SL.6	R.6	Prévoir des parkings vélos qualitatifs, sécurisés et accessibles en tenant compte de la proximité des transports en commun.	2	Vise à encourager la mobilité active.

SL.6	R.7	Rendre cohérent les accès au site avec la circulation attendu sur le boulevard St Lazare aménagé.	1	Vise à améliorer la cohérence de la circulation.
SL.6	R.8	Favoriser l'utilisation de matériaux durables.	3	Vise à favoriser le réemploi et le recyclage des matériaux.
2. RECOMMANDATIONS RELATIVES AU MAILLAGE — LIAISONS EST-OUEST				
EO.7	R.1	Privilégier une signalétique des entrées de gare en très grands caractères contrastants.	2	Vise à une meilleure visibilité, à l'instar de la proposition de la SNCB, notamment vis-à-vis des personnes déficientes visuelles.
EO.7	R.2	Privilégier une végétalisation ponctuelle des murs de l'infrastructure ferroviaire le long de l'avenue d'Aerschot jusqu'au talus de chemin de fer au nord ; et conserver une bonne visibilité des entrées de la gare du Nord. Ceci pourra s'envisager de pair avec une aménagement au sol, mais les possibilités y sont limitées.	3	Vise à permettre une continuité végétale vers le talus qui fera l'objet d'une gestion écologique (cf. fiche-projet EO.11) ; en plus d'avoir un impact paysager très positif pour un équipement d'envergure nationale.
EO.7	R.3	Prendre des mesures pour assurer une qualité et un confort acoustique pour les utilisateurs actuels et futurs à la fois dans l'entrée de la Gare et sur le parvis.	2	Vise à éviter une répercussion du bruit notamment routier dans la rue d'Aerschot.
EO.7	R.4	Prévoir une perméabilité des revêtements par endroit (parking et/ou trottoirs).	2	Vise à favoriser l'infiltration des eaux de ruissellement selon les modalités qui seront choisies pour le réaménagement.
EO.7	R.5	Exiger l'assainissement des sites pollués.	1	Vise à améliorer la qualité du sol.
EO.7	R.6	Coordonner ce projet avec les autres projets en cours.	1	Vise à intégrer les tunnels, St Lazare pour créer des aménagements adaptés et qualitatifs.
EO.7	R.7	Assurer un aménagement de qualité et sûr pour les piétons.	1	Vise à encourager la mobilité active.
EO.7	R.8	Assurer l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite.	1	Vise à faciliter les déplacements de toute la population.
EO.7	R.9	Tenir compte de la circulation routière et des traversées piétonnes rue d'Aerschot.	1	Vise à pour garantir des cheminements sécurisés.
EO.8	R.1	Prévoir une rampe sur les escaliers d'accès à la gare du Nord sur la partie est du périmètre de l'opération.	1	Vise à permettre un accès aux PMR par cet endroit.
EO.8	R.2	Préférer les espèces indigènes aux conditions du milieu urbain, non invasives, et pourquoi pas filtrantes si les avaloirs de la voirie se déversent dans les fosses d'arbres.	3	Vise à renforcer le maillage vert.

EO.8	R.3	Réduire au maximum la pollution lumineuse en dirigeant les sources de lumière vers le bas pour éviter d'éclairer le ciel.	2	Vise à limiter les nuisances à la faune.
EO.8	R.4	Etudier les possibilités de relier les espaces naturels importants au-delà du périmètre du CRU (parc Gaucheret et talus de chemin de fer). Le trottoir contre façade au nord de la place est pertinent si les emplacements de stationnement sont supprimés.	2	Vise à renforcer le maillage vert.
EO.8	R.5	Intégrer à la construction des bâtiments des mesures pour atténuer les nuisances liées au bruit des activités.	1	Vise à améliorer le confort acoustique pour les utilisateurs actuels et futurs.
EO.8	R.6	Porter attention à la typologie de l'éclairage utilisé, en préférant des dispositifs économes en énergie.	2	Vise à respecter les préconisations du Plan Lumière Régional.
EO.8	R.7	Prévoir une perméabilité des revêtements par endroit (parking, trottoirs, voies de transports en commun).	2	Vise à favoriser l'infiltration des eaux de ruissellement selon les modalités qui seront choisies pour le réaménagement.
EO.8	R.8	Mettre en place des équipements techniques adaptés (noues, wadis, dépressions, ...).	2	Vise à recycler au maximum les eaux pluviales.
EO.8	R.9	Exiger l'assainissement des sites pollués.	1	Vise à améliorer la qualité du sol.
EO.8	R.10	Coordonner ce projet avec les autres projets en cours ; assurer un aménagement de qualité et sûr pour les piétons ; assurer l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite ; tenir compte de la circulation routière et des traversées piétonnes rue d'Aerschot et rue de Brabant.	1	Vise à intégrer les tunnels, St Lazare pour créer des aménagements sécurisés, adaptés et qualitatifs (fiche EO.7). Encourage à la mobilité active et facilite les déplacements de toute la population.
EO.9	R.1	Favoriser l'implantation de commerce(s).	3	Vise à diversifier l'offre de la rue de Brabant.
EO.9	R.2	Réaliser un inventaire écologique préalablement aux travaux.	3	Vise à de connaître la valeur écologique actuelle de la parcelle. Si pertinent, déplacer les espèces présentes ou compenser leur perte.
EO.9	R.3	Végétaliser tout ou partie de la toiture plate avec des espèces indigènes.	3	Renforcer le maillage vert.
EO.9	R.4	Intégrer à la construction des bâtiments des mesures pour atténuer les nuisances liées au bruit.	1	Vise à protéger le bâtiment des nuisances liées au bruit ferroviaire et routier.
EO.9	R.5	Ne pas apporter de trop fortes nuisances sonores lors du chantier.	3	Vise à limiter l'impact du chantier sur les autres fonctions environnantes.
EO.9	R.6	Favoriser l'utilisation rationnelle de l'énergie et	2	Vise à remplir la mesure 34

		l'installation de dispositifs produisant de l'énergie renouvelable.		« Définir une stratégie régionale de développement des énergies renouvelables » du Plan Air-Climat-Energie.
EO.9	R.7	Analyser les effets du projet sur le microclimat pour en limiter les effets négatifs et éventuellement renforcer les effets positifs.	3	Vise à participer à la lutte contre le réchauffement climatique et l'effet d'îlot de chaleur urbain, enjeu de la Région.
EO.9	R.8	Mettre en place des équipements techniques adaptés (noues, wadis, dépressions, ...).	2	Vise à recycler au maximum les eaux pluviales.
EO.9	R.9	Encourager la mobilité active au départ et à destination des développements qui seront réalisés	2	Vise à renforcer l'attractivité des modes alternatifs.
EO.9	R.10	Prévoir des parkings vélos qualitatifs, sécurisés et accessibles.	2	Vise à renforcer l'attractivité du vélo.
EO.9	R.11	Réfléchir à la demande en stationnement qui sera liée au projet (y compris mutualisation de parkings existants).	1	Vise à proposer suffisamment de places de stationnement.
EO.9	R.12	Favoriser l'utilisation de matériaux durables via le cahier des charges.	3	Vise à favoriser le réemploi et le recyclage.
EO.9	R.13	Intégrer au cahier des charges des prescriptions visant une empreinte environnementale faible, à la fois durant la construction et l'utilisation.	2	Vise à réduire l'empreinte écologique des nouveaux bâtiments.
EO.10	R.1	Prêter attention à la sécurité du débouché du passage côté ouest sur des voies de tram et assurer : - soit une traversée sécurisée, - soit un cheminement vers là où la voie de tram est couverte légèrement au sud. Prévenir tout risque vis-à-vis des caténaires.	1	Vise à sécuriser le parcours vis-à-vis du tram.
EO.10	R.2	Prévoir de maintenir une continuité écologique du talus malgré l'ouverture.	2	Vise à renforcer le maillage vert.
EO.10	R.3	Tenir compte de mesures acoustiques pour assurer une traversée sous voie confortable et qualitative pour les utilisateurs.	1	Vise à améliorer le confort acoustique pour les utilisateurs actuels et futurs.
EO.10	R.4	Coordonner ce projet avec les autres projets en cours ; assurer un aménagement de qualité et sûr pour les piétons ; assurer l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite.	1	Vise à éviter une nouvelle discontinuité pour améliorer la circulation pour les modes actifs. Encourage à la mobilité active et facilite les déplacements de toute la population.
EO.11	R.1	Intégrer des principes de gestion différenciée.	3	Vise à apporter une variété de milieux propices à une faune et une flore variées.
EO.11	R.2	Lutter contre les espèces invasives au profit d'espèces indigènes.	2	Vise à renforcer le maillage vert.

EO.11	R.3	Assurer le passage pour la petite faune.	1	Vise à renforcer le maillage vert.
EO.11	R.4	Végétaliser des parties des murs des talus	3	Vise à renforcer le maillage vert.
EO.11	R.5	Analyser la possibilité d'intégrer dans les talus des mesures pour limiter la dispersion du bruit ferroviaire (tout en considérant que la végétation n'atténue pas cette dispersion).	2	Vise à limiter l'impact du chantier sur les autres fonctions environnantes.
EO.11	R.6	Intégrer à l'aménagement des dispositifs de gestion des eaux pluviales favorisant la filtration et l'infiltration in situ, si cela s'avère pertinent et si la largeur de l'espace ouvert considéré le permet.	2	Vise à améliorer la gestion des eaux de pluie.
EO.11	R.7	Exiger l'assainissement des sites pollués.	1	Vise à aménager d'une gestion écologique des talus.
EO.11	R.8	Installer des panneaux d'informations et de sensibilisation.	3	Vise à informer la population des dégradations des milieux naturels par les déchets, afin de dissuader les dépôts d'ordure sur les talus.
EO.11	R.9	Installer des palissades/grillages entre les talus et les voies.	3	Vise à bloquer les déchets venus des voies de chemin de fer.
EO.11	R.10	Installer des poubelles régulièrement le long du talus de la rue d'Aerschot tout en veillant à maintenir un passage suffisant.	2	Vise à améliorer la gestion des déchets.
EO.12	R.1	Végétaliser en partie la cour.	3	Vise à offrir un cadre de vie plus agréable pour les enfants, et renforce la présence de la nature en intérieur d'îlot.
EO.12	R.2	Développer une activité d'agriculture urbain (potager) .En ce sens, la stratégie Good Food prévoit en son action 2 de l'axe 3 une sensibilisation et une implication des générations futures.	3	Vise à avoir un rôle didactique pour les enfants.
EO.12	R.3	Aménager la toiture du 1 ^{er} étage en espace végétalisé, qui pourrait être utilisée comme potager, selon les percées envisagées pour la lumière.	3	Vise à renforcer le maillage vert.
EO.12	R.4	Intégrer à la construction du bâtiment des mesures pour atténuer les nuisances liées au bruit.	1	Vise à améliorer le confort acoustique pour les enfants de la crèche.
EO.12	R.5	Ne pas apporter de trop fortes nuisances sonores lors du chantier.	3	Vise à limiter l'impact du chantier sur les autres fonctions environnantes.
EO.12	R.6	Exploiter la toiture plate du 2 ^e étage par des dispositifs de production d'énergie.	2	Vise à montrer à l'exemplarité des pouvoirs publics.
EO.12	R.7	Végétaliser les toitures plates des bâtiments.	2	Vise à augmenter les capacités d'absorption des eaux pluviales.
EO.12	R.8	Favoriser la récupération des eaux de pluie.	1	Vise à réutiliser l'eau de pluie

				pour l'arrosage d'une toiture végétalisée.
EO.12	R.9	Maintenir des zones de pleine terre dans la cour.	1	Vise à favoriser l'infiltration des eaux pluviales.
EO.12	R.10	Maintenir des zones de pleine terre dans la cour.	1	Vise à limiter l'imperméabilisation des sols.
EO.12	R.11	Encourager la mobilité active au départ et à destination du nouvel immeuble.	2	Vise à renforcer l'attractivité des modes alternatifs.
EO.12	R.12	Prévoir des accès PMR qualitatifs.	1	Vise à faciliter les déplacements de toute la population.
EO.12	R.13	Réflexions à porter sur la demande en stationnement qui sera liée au projet (notamment dépose minute).	1	Vise à intégrer la mobilité automobile dans le projet, sans surdimensionner les équipements.
3. RECOMMANDATIONS RELATIVES AUX INTÉGRATIONS DU PROJET M3 LIEDTS - BRABANT				
LB.13	R.1	Intégration d'un volet social.	3	Vise à mettre en place un processus participatif des citoyens (cf. fiche CS).
LB.13	R.2	Intégrer une végétalisation temporaire, tels que des bacs à plantes et jardinières.	3	Vise à préfigurer un rôle de continuité verte de la place Liedts entre l'avenue de la Reine et la rue des Palais.
LB.13	R.3	Intégrer un volet bruit.	2	Vise à considérer des mesures visant à limiter les nuisances sonores.
LB.13	R.4	Ne pas apporter de trop fortes nuisances sonores lors du chantier.	2	Vise à limiter l'impact du chantier sur les autres fonctions environnantes.
LB.13	R.5	Prévoir une gestion adaptée des eaux usées.	1	Vise à récupérer les eaux usées.
LB.13	R.6	Faciliter la mobilité des PMR ; favoriser la mobilité douce ; assurer le partage de l'espace public entre les modes piétons et cyclistes ; sécuriser les cheminements ; proposer la continuité des cheminements.	1	Vise à encourager à la mobilité active et facilite les déplacements de toute la population.
LB.13	R.7	Prévoir une gestion des déchets adaptée durant le chantier.	2	Vise à améliorer la gestion des déchets.
LB.14	R.1	Préférer les espèces indigènes aux conditions du milieu urbain, non invasives, et pourquoi pas filtrantes si les avaloirs de la voirie se déversent dans les fosses d'arbres.	2	Vise à renforcer le maillage vert.
LB.14	R.2	Intégrer un volet bruit.	1	Vise à considérer des mesures visant à limiter les nuisances sonores.
LB.14	R.3	Ne pas apporter de trop fortes nuisances sonores lors du chantier.	2	Vise à limiter l'impact du chantier sur les autres fonctions environnantes.

LB.14	R.4	Prévoir des systèmes d'éclairages peu consommateurs en énergie et durables dans le temps.	2	Vise à respecter les préconisations du Plan Lumière Régional.
LB.14	R.5	Privilégier des revêtements/matériaux en pierre naturelle présentant un albédo élevé.	2	Vise à de réduire l'absorption de la chaleur, et de participer ainsi à la lutte contre l'effet d'îlot de chaleur urbain.
LB.14	R.6	Prévoir des dispositifs de collecte, de rétention et/ou d'infiltration des eaux de pluie et de ruissellement.	2	Vise à améliorer la gestion de l'eau.
LB.14	R.7	Privilégier des revêtements (semi-)perméables pour les trottoirs et des zones de stationnement lors de leur réaménagement.	2	Vise à limiter l'imperméabilisation des sols.
LB.14	R.8	Faciliter la mobilité des PMR ; sécuriser les cheminements ; proposer la continuité des cheminements ; innover en termes de logistique urbaine (infrastructuellement et en termes de régulation) ; assurer un meilleur partage de l'espace public.	1	Vise à encourager à la mobilité active et facilite les déplacements de toute la population.
LB.14	R.9	Prévoir des poubelles en nombre suffisant.	3	Vise à améliorer la gestion des déchets.

4. RECOMMANDATIONS RELATIVES À LA DYNAMISATION DE L'AXE ROYAL

AR.15	R.1	Privilégier l'amélioration de la visibilité de l'entrée du parc Reine verte (rue des Palais 42) et de celle du jardin de la Maison des Arts (chaussée de Haecht 147), notamment par une végétalisation du parcours.	2	Vise à renforcer la visibilité des espaces verts accessibles au public situés en intérieur d'îlot.
AR.15	R.2	Étudier les possibilités d'aménager un plan d'eau sur la place adjacente à l'église.	3	Vise à récupérer des eaux pluviales pour permettre à la fois de ramener la présence de l'eau en ville, mais aussi de participer à une gestion des eaux pluviales.
AR.15	R.3	Intégrer des mesures pour protéger autant que possible la Place de la Reine du bruit routier.	2	Vise à améliorer l'atténuation des bruits routiers.
AR.15	R.4	Favoriser des matériaux avec un albédo élevé.	2	Vise à limiter l'effet d'îlot de chaleur urbain.
AR.15	R.5	Prévoir une perméabilité des revêtements par endroit (parking, trottoirs, voies de transports en commun).	2	Vise à favoriser l'infiltration des eaux de ruissellement selon les modalités qui seront choisies pour le réaménagement.
AR.15	R.6	Mettre en place des équipements techniques adaptés (noues, wadis, dépressions, ...).	1	Vise à recycler au maximum les eaux pluviales.
AR.15	R.7	Privilégier des revêtements (semi-)perméables pour les espaces piétons, voies de tram et parkings lors de leur réaménagement.	2	Vise à limiter l'imperméabilisation des sols.
AR.15	R.8	S'assurer du bon partage de l'espace public entre les modes piétons et cyclables.	2	Vise à favoriser l'usage des

				modes actifs.
AR.15	R.9	Compléter l'offre de vélo partagés.	3	Vise à encourager à la mobilité active.
AR.15	R.10	Garantir l'accessibilité sécurisée des arrêts de la STIB.	1	Vise à faciliter les déplacements de toute la population.
AR.15	R.11	Inclure dans la réflexion les rues adjacentes et à ne pas reporter la problématique de la circulation et du stationnement dans des rues sous-capacitaires.	1	Vise à ne pas reporter le problème ailleurs.
AR.16	R.1	Exploiter les toitures plates des bâtiments : végétalisation, potager...	2	Vise à augmenter les capacités d'absorption des eaux pluviales et à renforcer le maillage vert.
AR.16	R.2	Intégrer à la construction des bâtiments des mesures pour atténuer les nuisances liées au bruit.	1	Vise à protéger le bâtiment des nuisances liées au bruit ferroviaire et routier.
AR.16	R.3	Analyser la possibilité d'intégrer des mesures pour limiter la dispersion du bruit.	2	Vise à limiter l'impact du chantier sur les autres fonctions environnantes.
AR.16	R.4	Exploiter les toitures plates des bâtiments.	3	Vise à améliorer une meilleure gestion de l'énergie.
AR.16	R.5	Végétaliser les toitures plates des bâtiments.	3	Vise à augmenter les capacités d'absorption des eaux pluviales.
AR.16	R.6	Favoriser la récupération des eaux de pluie.	2	Vise à réutiliser l'eau de pluie pour l'arrosage d'une toiture végétalisée.
AR.16	R.7	Encourager la mobilité active au départ et à destination des développements qui seront réalisés.	2	Vise à renforcer l'attractivité des modes alternatifs.
AR.16	R.8	Prévoir dans ce cadre des parkings vélos qualitatifs, sécurisés et accessibles.	2	Vise à encourager la mobilité active et renforcer l'attractivité du vélo.
AR.17	R.1	Végétaliser les voies de tram si elles ne sont pas empruntées par des véhicules d'urgence.	3	Vise à renforcer le maillage vert.
AR.17	R.2	Intégrer un volet bruit.	2	Vise à considérer des mesures visant à limiter les nuisances sonores.
AR.17	R.3	Favoriser des matériaux avec un albédo élevé.	3	Vise à limiter l'effet d'îlot de chaleur urbain
AR.17	R.4	Profiter de la réfection des revêtements pour intégrer des dispositifs de gestion des eaux de ruissellement dans un réseau séparatif.	1	Vise à améliorer la gestion des eaux de ruissellement.
AR.17	R.5	Prévoir une perméabilité des revêtements par endroit (parking, trottoirs, voies de transports en	2	Vise à favoriser l'infiltration des eaux de ruissellement

		commun).		selon les modalités qui seront choisies pour le réaménagement.
AR.17	R.6	Végétalisation des voies de trams et analyse d'autres mesures techniques.	3	Vise à limiter l'imperméabilisation des sols.
AR.17	R.7	Faciliter la mobilité des PMR ; sécuriser les cheminements en lien avec la circulation routière ; proposer la continuité des cheminements ; assurer un meilleur partage de l'espace public .	1	Vise à encourager à la mobilité active et facilite les déplacements de toute la population.
AR.18	R.1	Permettre la traversée entre la rue Royale et la rue de la Poste, en dehors de la fréquentation du lieu.	1	Vise à améliorer les déplacements doux par la perméabilité du bâti.
AR.18	R.2	Intégrer à la construction du musée des mesures pour atténuer les nuisances liées au bruit.	1	Vise à protéger le bâtiment des nuisances liées au bruit routier.
AR.18	R.3	Analyser la possibilité d'intégrer des mesures pour limiter la dispersion du bruit.	2	Vise à limiter l'impact du chantier sur les autres fonctions environnantes.
AR.18	R.4	Encourager la mobilité active au départ et à destination du musée au travers d'accès directs vers la Petite Ceinture cyclable.	2	Vise à renforcer l'attractivité des modes alternatifs.
AR.18	R.5	Prévoir dans ce cadre des parkings vélos qualitatifs, sécurisés et accessibles.	2	Vise à encourager la mobilité active et renforcer l'attractivité du vélo.
AR.18	R.6	Tenir compte de la proximité des transports en commun.	2	Vise à faciliter le déplacement de toute la population.
AR.18	R.7	Assurer des accès et cheminements PMR adapté.	1	Vise à faciliter le déplacement de toute la population.
5. RECOMMANDATIONS RELATIVES À L'AMÉLIORATION DU TISSU URBAIN				
TU.19	R.1	Réduire au maximum la pollution lumineuse en dirigeant les sources de lumière vers le bas pour éviter d'éclairer le ciel.	1	Vise à limiter les nuisances à la faune.
TU.19	R.2	Utiliser des lampes présentant une efficacité énergétique et une durée de vie suffisantes : les LED sont aujourd'hui une bonne solution.	2	Vise à utiliser des équipements économes en énergie.
TU.20	R.1	Vérifier l'adéquation du projet social destiné aux personnes démunies avec les mœurs et les souhaits de celles-ci.	1	Vise à adapter le projet aux besoins réels de la population.
TU.20	R.2	Envisager l'impulsion d'une dynamique de gestion durable du service	1	Vise à pérenniser l'activité.
TU.20	R.3	Favoriser des mesures permettant de réduire les émissions de GES.	3	Vise à réduire les émissions de GES.
TU.20	R.4	Mettre en place des équipements techniques adaptés (noues, wadis, dépressions, ...).	2	Vise à recycler au maximum les eaux pluviales.
TU.21	R.1	Analyser la possibilité d'intégrer des mesures pour limiter la dispersion du bruit.	2	Vise à limiter l'impact du chantier sur les autres fonctions environnantes.

TU.21	R.2	Intégrer à la construction des bâtiments des mesures pour atténuer les nuisances liées au bruit des activités.	1	Vise à améliorer le confort acoustique pour les utilisateurs actuels et futurs, notamment sur les façades donnant sur la voiries.
TU.21	R.3	Favoriser l'utilisation rationnelle de l'énergie et l'installation de dispositifs produisant de l'énergie renouvelable.	2	Vise à remplir la mesure 34 « Définir une stratégie régionale de développement des énergies renouvelables » du Plan Air-Climat-Energie.
TU.21	R.4	Favoriser des mesures permettant de réduire les émissions de GES.	3	Vise à réduire les émissions de GES.
TU.21	R.5	Analyser les effets du projet sur le microclimat pour en limiter les effets négatifs et éventuellement renforcer les effets positifs.	3	Vise à participer à la lutte contre le réchauffement climatique et l'effet d'îlot de chaleur urbain, enjeu de la Région.
TU.21	R.6	Mettre en place des équipements techniques adaptés (noues, wadis, dépressions, ...).	2	Vise à recycler au maximum les eaux pluviales.
TU.21	R.7	Encourager la mobilité active au départ et à destination du nouvel immeuble.	2	Vise à renforcer l'attractivité des modes alternatifs.
TU.21	R.8	Prévoir dans ce cadre des parkings vélos qualitatifs, sécurisés et accessibles.	2	Vise à encourager la mobilité active et renforcer l'attractivité du vélo.
TU.21	R.9	Réfléchir à la demande en stationnement qui sera liée au projet (y compris mutualisation de parkings existants).	1	Vise à proposer suffisamment de places de stationnement.
TU.21	R.10	Favoriser l'utilisation de matériaux durables via le cahier des charges. La structure devra préférentiellement être construite en bois et/ou avec des matériaux durables.	3	Vise à favoriser le réemploi et le recyclage.
TU.21	R.11	Intégrer au cahier des charges des prescriptions visant une empreinte environnementale faible, à la fois durant la construction et l'utilisation.	3	Vise à réduire l'empreinte écologique des nouveaux bâtiments.
6. RECOMMANDATIONS RELATIVES À LA COHÉSION SOCIÉTALE				
CS	R.1	Favoriser l'utilisation de matériaux durables via le cahier des charges. La structure devra préférentiellement être construite en bois et/ou avec des matériaux durables.	3	Vise à favoriser le réemploi et le recyclage.

1.1 SAMENVATTING VAN DE AANBEVELINGEN

Het geheel van de aanbevelingen met betrekking tot het SVC-programma staat hieronder, gerangschikt per fiche en prioriteitsvolgorde.

Drie graden van prioriteit worden hierbij gehanteerd:

- 1: Hoge prioriteit – noodzakelijke aanbeveling
- 2: Middelhoge prioriteit – sterk aanbevolen
- 3: Geringe prioriteit – aanbevolen

Tabel 1: samenvattende tabel van de aanbevelingen

NR. FICHE	NR. AANBEVELING	AANBEVELINGEN UIT HET MER	PRIORITEIT	OPMERKING
ALGEMENE AANBEVELINGEN				
		Geen aanbevelingen		/
1. AANBEVELINGEN TEN AANZIEN VAN DE DYNAMISERING VAN DE SINT-LAZARUSKERN				
SL. 1		Geen aanbevelingen.		/
SL. 1	A.1	Rekening houden met de problematiek van de geluidshinder vooraleer iets aan te leggen.	2	Beoogt rekening te houden met de geluidshinder.
SL. 2	A.2	Het weglawaai in de tunnels dempen.	3	Beoogt de kwaliteit en het gebruiksgemak voor voetgangers en fietsers te verbeteren.
SL. 2	A.3	Zorgen voor weinig energieverbruikende en voor in de tijd duurzame verlichtingssystemen.	1	Beoogt de prioriteiten van het Gewestelijk Lichtplan in acht te nemen.
SL. 2	A.4	Een installatie voor filtering en infiltratie van regen- en afvloeiend water in de Sint-Lazarustunnel plaatsen.	1	Beoogt het waterbeheer te verbeteren.
SL. 2	A.5	Dit project coördineren met andere lopende projecten, zorgen voor een kwaliteitsvolle en veilige inrichting en zorgen voor de toegankelijkheid voor personen met beperkte mobiliteit.	1	Beoogt een nieuwe discontinuïteit te vermijden, met als doel het verkeer voor de actieve modi te verbeteren.
SL. 3	A.1	Kiezen voor inheemse, niet woekerende soorten, die in stedelijke omstandigheden gedijen en eventueel een filterende werking hebben voor mochten de rioolkolken op de straat overlopen in de boomkuilen.	2	Beoogt het Groen Netwerk te versterken.
SL. 3	A.2	Aandacht besteden aan het lokaliseren van hoogstammige bomen.	3	Beoogt de lichtconcurrentie met andere onderwerpen te

				vermijden.
SL. 3	A.3	Rekening houden met het Brusselse ecologische netwerk: de aanwezigheid en de locatie van de wezenlijke onderdelen van het ecologische netwerk, hun eigenschappen, hun functionaliteit, de behoeften aan gewestelijke en intergewestelijke verbindingen; rekening houden met de soorten en de types van habitat (structurele diversiteit) die een nieuwe interventie aankunnen.	1	Beoogt de ecologische netwerken te beschermen.
SL. 3	A.4	De Pachecolaan over de volledige lengte binnen de SVC-perimeter vegetaliseren.	1	Beoogt een blijvende ecologische continuïteit op de Berlaimontlaan, zoals ook bedoeld in het BBP Pacheco.
SL. 3	A.5	Zorgen voor de herstelde verbinding van de Kruidtuin met andere groene ruimten in de buurt.	3	Beoogt de verbetering van het Groen Netwerk door verbindingen voor fauna en flora te creëren tussen de toekomstige gevegetaliseerde Pachecolaan, Kruidtuinlaan en de Kruidtuin.
SL. 3	A.6	Elementen die geparkeerde wagens en het gevaarlijke veranderen van rij tegenhouden (momenteel groene plastic verkeerspunaises) vervangen door beplanting.	3	Beoogt het Groen Netwerk te versterken.
SL. 3	A.7	De zebrapaden vegetaliseren.	3	Beoogt het Groen Netwerk te versterken.
SL. 3	A.8	Rekening houden met de problematiek van de geluidshinder vooraleer iets aan te leggen.	2	Beoogt rekening te houden met de geluidshinder.
SL. 3	A.9	Het weglawaai in de tunnels dempen.	3	Beoogt de kwaliteit en het gebruiksgemak van de toekomstige voorzieningen voor voetgangers en fietsers te verbeteren.
SL. 3	A.10	Denken aan voorzieningen om regenwater en afvloeiend water op te vangen, op te houden en/of in de bodem te laten dringen.	1	Beoogt het waterbeheer te verbeteren.
SL. 3	A.11	(Half-)doorlatende wegbekleding gebruiken.	2	Beoogt de ondoordringbaarheid van de bodem te beperken.
SL. 3	A.12	Zorgen voor voorzieningen voor waterfiltering aan de kant van de weg.	2	Beoogt de kwaliteit van het afvloeiend water te verbeteren.
SL. 3	A.13	Bij de heraanleg van trottoirs de voorkeur geven aan (half)doorlatende verharding.	2	Beoogt de ondoordringbaarheid van de bodem te beperken.
SL. 3	A.14	De groene oppervlakte zo groot mogelijk maken.	1	Beoogt de doorlaatbare oppervlakte zo groot mogelijk te maken.

SL. 3	A.15	De mobiliteit van PBM faciliteren; zachte mobiliteit bevorderen; zorgen voor het delen van de openbare ruimte tussen vervoerwijzen voor voetgangers en voor fietsers; stroken beveiligen; verlenging van stroken voorstellen; de toegang tot het openbaar vervoer opwaarderen; niet drukken op het verkeer en de efficiëntie van het openbaar vervoer.	1	Beoogt de verplaatsingsmogelijkheden voor de hele bevolking te bevorderen.
SL.4	A.1	Een basiswooncomfort waarborgen.	1	Beoogt een comfort en een toegankelijkheid voor de kwetsbaardere bevolkingsgroepen.
SL.4	A.2	Gevels vegetaliseren.	3	Beoogt de aanwezigheid van de natuur in een erg versteend stedelijk milieu te versterken.
SL.4	A.3	De torengedebouwen op het Sint-Lazarusplein opwaarderen door het gebouw te beschermen tegen het (spoor)weglawaaï, zowel overdag als 's nachts.	1	Beoogt het geluidcomfort binnen het gebouw te verbeteren.
SL.4	A.4	Tijdens de werkzaamheden de geluidshinder zoveel mogelijk beperken.	3	Beoogt de impact van de werkzaamheden op de andere omgevingsfuncties te beperken.
SL.4	A.5	Het rationeel energiegebruik en de installatie van voorzieningen die hernieuwbare energie produceren bevorderen.	1	Beoogt maatregel 34 <i>“Een gewestelijke strategie bepalen voor het ontwikkelen van hernieuwbare energieën”</i> van het Lucht-Klimaat-Energie-Plan te vervangen.
SL.4	A.6	Maatregelen bevorderen die de uitstoot van broeikasgassen kunnen verminderen.	2	Beoogt de uitstoot van broeikasgassen te verminderen.
SL.4	A.7	De effecten van het project op het microklimaat analyseren om de negatieve effecten ervan te beperken en eventueel de positieve effecten te versterken.	3	Beoogt de opwarming van de aarde en het stedelijk hitte-eilandeffect, een aandachtspunt van het Gewest, mee te bestrijden.
SL.4	A.8	Zorgen voor aangepaste technische uitrusting (geulen, wadi's, inzinkingen, ...).	2	Beoogt regenwater zoveel mogelijk aan te wenden.
SL.4	A.9	Rechtstreekse toegangen tot de Kruidtuin, het fietspad naar de Pachecolaan en de Fietsring aanleggen.	2	Beoogt de actieve mobiliteit aan te moedigen.
SL.4	A.10	In dit kader zorgen voor degelijke, beveiligde en vlot bereikbare fietsenstallingen.	2	Beoogt de actieve mobiliteit aan te moedigen.
SL.4	A.11	Nadenken over de vraag naar parkeergelegenheid die het project zal meebrengen: - Aantal plaatsen te ramen in correlatie met de typologie van de bewoners en met de maatschappelijke evoluties;	1	Beoogt voldoende parkeerplaatsen buiten de openbare weg aan te bieden, maar ze ook niet te groot te maken.

		- Rekening houden met de nabijheid van het openbaar vervoer.		
SL.4	A.12	De toegangen tot de site in overeenstemming brengen met het verwachte verkeer op de aangelegde Sint-Lazaruslaan.	1	Beoogt de samenhang van het verkeer te verbeteren.
SL.4	A.13	Het gebruik van duurzame materialen bevorderen.	3	Beoogt het hergebruik en het recycleren van materialen te bevorderen.
SL.5	A.1	De mogelijkheid van dak- of gevelvegetalisering onderzoeken.	3	Beoogt de aanwezigheid van de natuur in een erg verstedelijk milieu te versterken (groendak, stadsmoestuin).
SL.5	A.2	Bij het optrekken van de gebouwen maatregelen toepassen om de geluidshinder te verminderen.	1	Beoogt het gebouw te beschermen tegen het (spoor)weglawaaï.
SL.5	A.3	Tijdens de werkzaamheden de geluidshinder zoveel mogelijk beperken.	3	Beoogt de impact van de werkzaamheden op de andere omgevingsfuncties te beperken.
SL.5	A.4	Het rationeel energiegebruik en de installatie van voorzieningen die hernieuwbare energie produceren bevorderen.	2	Beoogt maatregel 34 "Een gewestelijke strategie bepalen voor het ontwikkelen van hernieuwbare energieën" van het Lucht-Klimaat-Energie-Plan te vervangen
SL.5	A.5	De effecten van het project op het microklimaat analyseren om de negatieve effecten ervan te beperken en eventueel de positieve effecten te versterken.	3	Beoogt de opwarming van de aarde en het stedelijk hitte-eilandeffect, een aandachtspunt van het Gewest, mee te bestrijden.
SL.5	A.6	Zorgen voor aangepaste technische uitrusting (geulen, wadi's, inzinkingen, ...).	2	Beoogt regenwater zoveel mogelijk aan te wenden.
SL.5	A.7	Rechtstreekse toegangen tot de Kruidtuin, het fietspad naar de Pachecolaan en de Fietsring aanleggen.	1	Beoogt de actieve mobiliteit aan te moedigen.
SL.5	A.8	Voorzien in kwalitatieve, beveiligde en goed bereikbare fietsenstallingen, rekening houdend met de nabijheid van het openbaar vervoer.	2	Beoogt de actieve mobiliteit aan te moedigen.
SL.5	A.9	De toegangen tot de site in overeenstemming brengen met het verwachte verkeer op de aangelegde Sint-Lazaruslaan.	1	Beoogt de samenhang van het verkeer te bevorderen.
SL.5	A.10	Het gebruik van duurzame materialen bevorderen.	3	Beoogt het hergebruik en het recycleren van materialen te bevorderen.
SL.6	A.1	Eveneens de verlichting en de aankleding van de doorgang "Rogier" herzien.	2	Beoogt de doorgang voor voetgangers en fietsers aangenamer, alsook aantrekkelijker te maken.

SL.6	A.2	Bij het optrekken van de gebouwen maatregelen toepassen om de geluidshinder te verminderen.	1	Beoogt het gebouw te beschermen tegen het (spoor)weglawaai.
SL.6	A.3	Tijdens de werkzaamheden de geluidshinder zoveel mogelijk beperken.	3	Beoogt de impact van de werkzaamheden op de andere omgevingsfuncties te beperken.
SL.6	A.4	Het rationeel energiegebruik en de installatie van voorzieningen die hernieuwbare energie produceren bevorderen.	2	Beoogt maatregel 34 "Een gewestelijke strategie bepalen voor het ontwikkelen van hernieuwbare energieën" van het Lucht-Klimaat-Energie-Plan te vervangen
SL.6	A.5	Rechtstreekse toegangen tot de Kruidtuin, het fietspad naar de Pachecolaan en de Fietsring aanleggen.	2	Beoogt de actieve mobiliteit aan te moedigen.
SL.6	A.6	Voorzien in kwalitatieve, beveiligde en goed bereikbare fietsenstallingen, rekening houdend met de nabijheid van het openbaar vervoer.	2	Beoogt de actieve mobiliteit aan te moedigen.
SL.6	A.7	De toegangen tot de site in overeenstemming brengen met het verwachte verkeer op de aangelegde Sint-Lazaruslaan.	1	Beoogt de samenhang van het verkeer te bevorderen.
SL.6	A.8	Het gebruik van duurzame materialen bevorderen.	3	Beoogt het hergebruik en het recycleren van materialen te bevorderen.

2. AANBEVELINGEN BETREFFENDE HET NETWERK - OOST-WESTVERBINDINGEN

OW.7	A.1	Borden bij de ingangen van het station bij voorkeur in heel grote contrasterende lettertekens.	2	Beoogt een betere zichtbaarheid, in navolging van het voorstel van de NMBS, met name ten aanzien van personen met een visuele beperking.
OW.7	A.2	Bij voorkeur hier en daar begroeiing op de muren van de spoorweginfrastructuur langs de Aarschotlaan tot aan de spoorwegtalud in het noorden en een goede zichtbaarheid behouden voor de ingangen van het Noordstation. Dit kan men samen met voorzieningen op de grond in overweging nemen, maar de mogelijkheden zijn er beperkt.	3	Beoogt een continuïteit in de begroeiing naar de talud toe, waarop een ecologisch beheer zal plaatsvinden (cf. Projectfiche OW.11); bovenop een heel positieve landschappelijke impact voor een uitrusting met nationale uitstraling.
OW.7	A.3	Maatregelen nemen om kwaliteit en geluidsccomfort te waarborgen voor de huidige en toekomstige gebruikers, zowel in de inkomhal van het station als op het voorplein.	2	Beoogt weerkaatsing van het weglawaai in de Aarschotstraat te voorkomen.
OW.7	A.4	Per plek voorzien in een doorlaatbaarheid van de bekleding (parking en/of stoepen).	2	Beoogt de infiltratie van afvloeiend water te bevorderen volgens de modaliteiten die voor de

				heraanleg worden gekozen.
OW.7	A.5	De sanering van vervuilde sites eisen.	1	Beoogt de bodemkwaliteit te verbeteren.
OW.7	A.6	Dit project coördineren met de andere lopende projecten.	1	Beoogt de tunnels, Sint-Lazarus op te nemen, om aangepaste en kwalitatieve inrichtingen te creëren.
OW.7	A.7	Zorgen voor een degelijke en veilige inrichting voor voetgangers.	1	Beoogt de actieve mobiliteit aan te moedigen.
OW.7	A.8	De toegankelijkheid voor personen met een beperkte mobiliteit garanderen.	1	Beoogt de verplaatsingsmogelijkheden voor de hele bevolking te bevorderen.
OW.7	A.9	Rekening houden met het wegverkeer en de oversteekplaatsen voor voetgangers in de Aarschotstraat.	1	Beoogt beveiligde stroken te waarborgen.
OW.8	A.1	Voorzien in een hellend vlak op de trappen naar het Noordstation op het oostelijke gedeelte van de perimeter van de operatie.	1	Beoogt een toegang voor PBM op deze plaats.
OW.8	A.2	Kiezen voor inheemse, niet woekerende soorten, die in stedelijke omstandigheden gedijen en eventueel een filterende werking hebben voor mochten de rioolkolken op de straat overlopen in de boomkuilen.	3	Beoogt het Groen Netwerk te versterken.
OW.8	A.3	De lichtvervuiling zo veel mogelijk verminderen door de lichtbronnen naar beneden te leiden, zodat de lucht niet verlicht wordt.	2	Beoogt de hinder voor de fauna te beperken.
OW.8	A.4	De mogelijkheden bestuderen om de belangrijke natuurlijke ruimten buiten de SVC-perimeter met elkaar te verbinden (Gaucheretpark en spoorwegtalud). De gevelstoep in het noorden van het plein is relevant als men de parkeerplaatsen laat vallen.	2	Beoogt het Groen Netwerk te versterken.
OW.8	A.5	Bij het optrekken van de gebouwen maatregelen toepassen om de geluidshinder te verminderen.	1	Beoogt het geluidscmfot voor de huidige en toekomstige gebruikers te waarborgen.
OW.8	A.6	Aandacht besteden aan het soort van gebruikte verlichting, de voorkeur gaat daarbij uit naar energiezuinige apparatuur.	2	Beoogt de prioriteiten van het Gewestelijk Lichtplan in acht te nemen.
OW.8	A.7	Per plek voorzien in een doorlaatbaarheid van de bekleding (parking, stoepen, banen voor het openbaar vervoer).	2	Beoogt de infiltratie van afvloeiend water te bevorderen op een manier die voor de heraanleg wordt gekozen.
OW.8	A.8	Zorgen voor aangepaste technische uitrusting (geulen, wadi's, inzinkingen, ...).	2	Beoogt regenwater zoveel mogelijk aan te wenden.
OW.8	A.9	De sanering van vervuilde sites eisen.	1	Beoogt de bodemkwaliteit te

				verbeteren.
OW.8	A.10	Dit project coördineren met andere lopende projecten, zorgen voor een kwaliteitsvolle en veilige inrichting voor de voetgangers; zorgen voor de toegankelijkheid voor personen met beperkte mobiliteit; rekening houden met het wegverkeer en de oversteekplaatsen voor voetgangers in de Aarschot- en de Brabantstraat.	1	Beoogt de tunnels, Sint-Lazarus op te nemen, om veilige, aangepaste en kwalitatieve inrichtingen te creëren (fiche OW.8). Zet aan tot actieve mobiliteit en faciliteert de verplaatsingen van de hele bevolking.
OW.9	A.1	De komst van handelszaken in de hand werken.	3	Beoogt het aanbod in de Brabantstraat te diversifiëren.
OW.9	A.2	Voorafgaand aan de werkzaamheden een ecologische inventaris opmaken.	3	Beoogt de huidige ecologische waarde van het perceel te kennen. Indien relevant, de aanwezige soorten verplaatsen of het verlies eraan compenseren.
OW.9	A.3	Het volledige of een deel van het plat dak vegetaliseren met inheemse soorten.	3	het Groen Netwerk versterken.
OW.9	A.4	Bij het optrekken van de gebouwen maatregelen toepassen om de geluidshinder te verminderen.	1	Beoogt het gebouw te beschermen tegen het (spoor)weglawaaï.
OW.9	A.5	Tijdens de werkzaamheden de geluidshinder zoveel mogelijk beperken.	3	Beoogt de impact van de werkzaamheden op de andere omgevingsfuncties te beperken.
OW.9	A.6	Het rationeel energiegebruik en de installatie van voorzieningen die hernieuwbare energie produceren bevorderen.	2	Beoogt maatregel 34 “Een gewestelijke strategie bepalen voor het ontwikkelen van hernieuwbare energieën” van het Lucht-Klimaat-Energie-Plan te vervangen
OW.9	A.7	De effecten van het project op het microklimaat analyseren om de negatieve effecten ervan te beperken en eventueel de positieve effecten te versterken.	3	Beoogt de opwarming van de aarde en het stedelijk hitte-eilandeffect, een aandachtspunt van het Gewest, mee te bestrijden.
OW.9	A.8	Zorgen voor aangepaste technische uitrusting (geulen, wadi's, inzinkingen, ...).	2	Beoogt regenwater zoveel mogelijk aan te wenden.
OW.9	A.9	Actieve mobiliteit van en naar de te verwezenlijken ontwikkelingen aanmoedigen.	2	Beoogt de alternatieve vervoerswijzen aantrekkelijker te maken.
OW.9	A.10	In degelijke, veilige en vlot bereikbare fietsstallingen voorzien.	2	Beoogt de fiets aantrekkelijker te maken.
OW.9	A.11	Nadenken over de vraag naar parkeergelegenheid die het project zal meebrengen (ook het gezamenlijke gebruik van bestaande parkings).	1	Beoogt voldoende parkeerplaatsen aan te bieden.
OW.9	A.12	Het gebruik van duurzame materialen bevorderen	3	Beoogt het hergebruik en het

		via het bestek.		recycleren te bevorderen.
OW.9	A.13	In het bestek voorschriften opnemen met het oog op een kleine ecologische voetafdruk, zowel tijdens de bouw als bij het gebruik.	2	Beoogt de ecologische voetafdruk van de nieuwe gebouwen te verkleinen.
OW.10	A.1	Aandacht besteden aan de veiligheid op de plek waar de passage aan de westelijke kant op tramsporen uitkomt en zorgen voor: - ofwel een beveiligde oversteekplaats, - ofwel een strook naar daar waar het tramspoor aan de zuidkant licht overdekt is. Risico's met betrekking tot de bovenleidingen voorkomen.	1	Beoogt het parcours ten opzichte van de tram te beveiligen.
OW.10	A.2	Ervoor zorgen dat er een ecologische continuïteit in de talud behouden blijft, ondanks de opening.	2	Beoogt het Groen Netwerk te versterken.
OW.10	A.3	Rekening houden met de geluidsmaatregelen om voor de gebruikers een gemakkelijke en kwalitatieve doorgang onder het spoor te waarborgen.	1	Beoogt het geluidsccomfort voor de huidige en toekomstige gebruikers te waarborgen.
OW.10	A.4	Dit project coördineren met andere lopende projecten, zorgen voor een kwaliteitsvolle en veilige inrichting voor de voetgangers; zorgen voor de toegankelijkheid voor personen met beperkte mobiliteit.	1	Beoogt een nieuwe discontinuïteit te vermijden, met als doel het verkeer voor de actieve modi te verbeteren. Zet aan tot actieve mobiliteit en faciliteert de verplaatsingen van de hele bevolking.
OW.11	A.1	Principes van gedifferentieerd beheer opnemen.	3	Beoogt een verscheidenheid van milieus te brengen die gunstig zijn voor een gevarieerde flora en fauna.
OW.11	A.2	Invasieve soorten bestrijden met inheemse soorten.	2	Beoogt het Groen Netwerk te versterken.
OW.11	A.3	Zorgen voor een doorgang voor de kleine fauna.	1	Beoogt het Groen Netwerk te versterken.
OW.11	A.4	Delen van de taludmuren vegetaliseren	3	Beoogt het Groen Netwerk te versterken.
OW.11	A.5	De mogelijkheid nagaan om in de taluds maatregelen te nemen om de verspreiding van het spoorweglawaai te beperken (ervan uitgaand dat de beplanting deze verspreiding niet vermindert).	2	Beoogt de impact van de werkzaamheden op de andere omgevingsfuncties te beperken.
OW.11	A.6	Bij de aanleg waterbeheervoorzieningen mee verwerken die in-situ-filtering en -filtratie bevorderen, toch als dat relevant blijkt en als de open ruimte hiervoor voldoende breed is.	2	Beoogt het regenwaterbeheer te verbeteren.
OW.11	A.7	De sanering van vervuilde sites eisen.	1	Beoogt een ecologisch beheer van de taluds.
OW.11	A.8	Informerende en sensibiliserende borden plaatsen.	3	Beoogt de bevolking te informeren over de

				beschadiging door afval van natuurlijke milieus, met als doel het storten op bermen te ontraden.
OW.11	A.9	Schuttingen/hekken plaatsen tussen de bermen en de sporen.	3	Beoogt het afval afkomstig van de treinsporen tegen te houden.
OW.11	A.10	Op regelmatige afstand vuilnisbakken plaatsen langs de berm van de Aarschotstraat. Hierbij voldoende doorgang behouden.	2	Beoogt het afvalbeheer te verbeteren.
OW.12	A.1	De binnenplaats ten dele vegetaliseren.	3	Beoogt een aangename levenskader voor kinderen en versterkt de aanwezigheid van de natuur op het binnenterrein van een huizenblok.
OW.12	A.2	Een activiteit rond stadslandbouw ontwikkelen (moestuin). In deze zin voorziet de Good Food-strategie binnen actie 2 van hoofddomein 3 in een sensibilisering en een betrokkenheid van de toekomstige generaties.	3	Beoogt een didactische rol naar de kinderen toe.
OW.12	A.3	Het dak van de 1ste verdieping aanleggen als een gevegetaliseerde ruimte, die men als moestuin zou kunnen gebruiken, met de stukken mee die men voor het licht open wil houden.	3	Beoogt het Groen Netwerk te versterken.
OW.12	A.4	Bij het optrekken van het gebouw maatregelen toepassen om de geluidshinder te verminderen.	1	Beoogt het geluidscomfort voor de kinderen van de crèche te verbeteren.
OW.12	A.5	Tijdens de werkzaamheden de geluidshinder zoveel mogelijk beperken.	3	Beoogt de impact van de werkzaamheden op de andere omgevingsfuncties te beperken.
OW.12	A.6	Het plat dak van de 2de verdieping benutten met energieproducerende apparatuur.	2	Beoogt de voorbeeldfunctie van de overheden te tonen.
OW.12	A.7	De platte daken van de gebouwen vegetaliseren.	2	Beoogt de absorptiecapaciteiten van regenwater te verhogen.
OW.12	A.8	Terugwinnen van regenwater bevorderen	1	Beoogt het regenwater te hergebruiken om het gevegetaliseerde dak te besproeien.
OW.12	A.9	Behouden van stroken met volle grond op de binnenplaats.	1	Beoogt de infiltratie van regenwater te bevorderen.
OW.12	A.10	Behouden van stroken met volle grond op de binnenplaats.	1	Beoogt de ondoordringbaarheid van de bodem te beperken.
OW.12	A.11	Actieve mobiliteit van en naar het nieuwe gebouw aanmoedigen.	2	Beoogt de alternatieve vervoerwijzen aantrekkelijker te maken.
OW.12	A.12	Voorzien in kwalitatieve PBM-toegangen.	1	Beoogt de

				verplaatsingsmogelijkheden voor de hele bevolking te bevorderen.
OW.12	A.13	Nadenken over de parkeervraag die zal komen omtrent het project (met name kiss-and-ride).	1	Beoogt automobilititeit in het project op te nemen, zonder de uitrusting te overdimensioneren.
3. AANBEVELINGEN MET BETREKKING TOT HET PROJECT M3 LIEDTS-BRABANT				
LB.13	A.1	Opnemen van een sociaal deel.	3	Beoogt een participatief proces met de burgers op te zetten (cf. fiche MC).
LB.13	A.2	Zorgen voor een tijdelijke vegetalisering, zoals planten- en bloembakken.	3	Beoogt een vooruitblik op de groene continuïteit op het Liedtsplein tussen de Koninginnelaan en de Paleizenstraat.
LB.13	A.3	Voorzien in een deel rond lawaai.	2	Beoogt maatregelen voor een beperking van de geluidshinder.
LB.13	A.4	Tijdens de werkzaamheden de geluidshinder zoveel mogelijk beperken.	2	Beoogt de impact van de werkzaamheden op de andere omgevingsfuncties te beperken.
LB.13	A.5	Voorzien in een aangepast afvalwaterbeheer.	1	Beoogt de terugwinning van afvalwater.
LB.13	A.6	De mobiliteit van PBM faciliteren; zachte mobiliteit bevorderen; zorgen voor het delen van de openbare ruimte tussen vervoerwijzen voor voetgangers en voor fietsers; stroken beveiligen; verlenging van stroken voorstellen.	1	Beoogt de verplaatsingsmogelijkheden voor de hele bevolking te bevorderen.
LB.13	A.7	Voorzien in een aangepast afvalbeheer tijdens de werkzaamheden.	2	Beoogt het afvalbeheer te verbeteren.
LB.14	A.1	Kiezen voor inheemse, niet woekerende soorten, die in stedelijke omstandigheden gedijen en eventueel een filterende werking hebben voor mochten de rioolkolken op de straat overlopen in de boomkuilen.	2	Beoogt het Groen Netwerk te versterken.
LB.14	A.2	Voorzien in een deel rond lawaai.	1	Beoogt maatregelen voor een beperking van de geluidshinder.
LB.14	A.3	Tijdens de werkzaamheden de geluidshinder zoveel mogelijk beperken.	2	Beoogt de impact van de werkzaamheden op de andere omgevingsfuncties te beperken.
LB.14	A.4	Zorgen voor weinig energieverbruikende en voor in de tijd duurzame verlichtingssystemen.	2	Beoogt de prioriteiten van het Gewestelijk Lichtplan in acht te nemen.
LB.14	A.5	De voorkeur geven aan bekleding/materialen in natuursteen met een hoog albedo.	2	Beoogt de absorptie van de warmte te reduceren en zo mee het hitte-eilandeffect te

				bestrijden.
LB.14	A.6	Denken aan voorzieningen om regenwater en afvloeiend water op te vangen, op te houden en/of in de bodem te laten dringen.	2	Beoogt het waterbeheer te verbeteren.
LB.14	A.7	Bij de heraanleg van trottoirs en parkeerzones de voorkeur geven aan (half)doorlatende verharding.	2	Beoogt de ondoordringbaarheid van de bodem te beperken.
LB.14	A.8	De mobiliteit van PBM faciliteren; de stroken beveiligen; de continuïteit van de stroken voorstellen; innoveren in termen van stedelijke logistiek (op het vlak van infrastructuur en regeling); ervoor zorgen dat de openbare ruimte beter wordt gedeeld.	1	Beoogt de verplaatsingsmogelijkheden voor de hele bevolking te bevorderen.
LB.14	A.9	Zorgen voor voldoende vuilnisbakken.	3	Beoogt het afvalbeheer te verbeteren.
4. AANBEVELINGEN TEN AANZIEN VAN DE DYNAMISERING VAN DE KONINKLIJKE AS.				
KA.15	A.1	Vooraf aandacht voor de verbetering van de zichtbaarheid van de ingang van het Koningin-Groenpark (Paleizenstraat 42) en van die van de tuin van het Huis der Kunsten (Haachtsesteenweg 147), met name door een vegetalisering van het parcours.	2	Beoogt meer zichtbaarheid van de voor het publiek toegankelijke groene ruimten die zich binnen een huizenblok bevinden.
KA.15	A.2	De mogelijkheden bestuderen om een waterlichaam aan te leggen op het aan de kerk palende plein.	3	Beoogt regenwater terug te winnen om het water weer in de stad terug te brengen, maar tevens als onderdeel van een regenwaterbeheer.
KA.15	A.3	Voor maatregelen zorgen om het Koninginneplein zo goed mogelijk tegen weglawaai te beschermen.	2	Beoogt een betere demping van het verkeerslawaai.
KA.15	A.4	Materialen met een hoog albedo aanmoedigen.	2	Beoogt het hitte-eilandeffect te beperken.
KA.15	A.5	Per plek voorzien in een doorlaatbaarheid van de bekleding (parking, stoepen, banen voor het openbaar vervoer).	2	Beoogt de infiltratie van afvloeiend water te bevorderen volgens de modaliteiten die voor de heraanleg worden gekozen.
KA.15	A.6	Zorgen voor aangepaste technische uitrusting (geulen, wadi's, inzinkingen, ...).	1	Beoogt regenwater zoveel mogelijk aan te wenden.
KA.15	A.7	Bij de heraanleg van voetgangersruimten, tramsporen en parkings de voorkeur geven aan (half)doorlatende verharding.	2	Beoogt de ondoordringbaarheid van de bodem te beperken.
KA.15	A.8	Zich vergewissen van een goede verdeling van de openbare ruimte tussen mogelijkheden voor voetgangers en voor fietsers.	2	Beoogt het gebruik van actieve vervoerwijzen te bevorderen.
KA.15	A.9	Het aanbod gedeelde fietsen aanvullen.	3	Beoogt de actieve mobiliteit aan te moedigen.

KA.15	A.10	Garanderen dat de MIVB-haltes veilig bereikbaar blijven.	1	Beoogt de verplaatsingsmogelijkheden voor de hele bevolking te bevorderen.
KA.15	A.11	Ook nadenken over de omliggende straten en de verkeers- en de parkeerproblematiek niet verplaatsen naar straten met te weinig capaciteit.	1	Beoogt het probleem niet naar elders te verplaatsen.
KA.16	A.1	De platte daken van de gebouwen benutten: vegetalisering, moestuin, ...	2	Beoogt de absorptiecapaciteiten van regenwater te verhogen en het Groen Netwerk te versterken.
KA.16	A.2	Bij het optrekken van de gebouwen maatregelen toepassen om de geluidshinder te verminderen.	1	Beoogt het gebouw te beschermen tegen het (spoor)weglawaai.
KA.16	A.3	De mogelijkheid nagaan om voor maatregelen te zorgen om de verspreiding van het lawaai te beperken.	2	Beoogt de impact van de werkzaamheden op de andere omgevingsfuncties te beperken.
KA.16	A.4	De platte daken van de gebouwen benutten.	3	Beoogt een beter energiebeheer.
KA.16	A.5	De platte daken van de gebouwen vegetaliseren.	3	Beoogt de absorptiecapaciteiten van regenwater te verhogen.
KA.16	A.6	Terugwinnen van regenwater bevorderen.	2	Beoogt het regenwater te hergebruiken om het gevegetaliseerde dak te besproeien.
KA.16	A.7	Actieve mobiliteit van en naar de te verwezenlijken ontwikkelingen aanmoedigen.	2	Beoogt de alternatieve vervoerwijzen aantrekkelijker te maken.
KA.16	A.8	In dit kader zorgen voor degelijke, beveiligde en vlot toegankelijke fietsparkeerplaatsen.	2	Beoogt de actieve mobiliteit aan te moedigen, alsook meer aantrekkelijkheid van de fiets.
KA.17	A.1	De tramsporen vegetaliseren, als ze niet worden gebruikt door spoedvoertuigen.	3	Beoogt het Groen Netwerk te versterken.
KA.17	A.2	Voorzien in een deel rond lawaai.	2	Beoogt maatregelen voor een beperking van de geluidshinder.
KA.17	A.3	Materialen met een hoog albedo aanmoedigen.	3	Beoogt het hitte-eilandeffect te beperken.
KA.17	A.4	Gebruikmaken van de herbestrating om uitrusting voor het beheer van afvloeiend water in een gescheiden rioolstelsel te verwerken.	1	Beoogt het beheer van het afvloeiend water te verbeteren.
KA.17	A.5	Per plek voorzien in een doorlaatbaarheid van de bekleding (parking, stoepen, banen voor het	2	Beoogt de infiltratie van afvloeiend water te

		openbaar vervoer).		bevorderen volgens de modaliteiten die voor de heraanleg worden gekozen.
KA.17	A.6	Vegetalisering van de tramsporen en bekijken van andere technische maatregelen.	3	Beoogt de ondoordringbaarheid van de bodem te beperken.
KA.17	A.7	De mobiliteit van PBM faciliteren; de stroken in verbinding met het wegverkeer beveiligen; de continuïteit van de stroken voorstellen; ervoor zorgen dat de openbare ruimte beter wordt gedeeld.	1	Beoogt de verplaatsingsmogelijkheden voor de hele bevolking te bevorderen.
KA.18	A.1	De oversteek tussen de Koningsstraat en de Poststraat mogelijk maken, buiten het veelvuldige gebruik van de plek.	1	Beoogt de zachte vervoersmodi te verbeteren, door doorlaatbaarheid van het gebouwengoed.
KA.18	A.2	Bij het optrekken van het museum maatregelen toepassen om de geluidshinder te verminderen.	1	Beoogt het gebouw te beschermen tegen het weglawaai.
KA.18	A.3	De mogelijkheid nagaan om voor maatregelen te zorgen om de verspreiding van het lawaai te beperken.	2	Beoogt de impact van de werkzaamheden op de andere omgevingsfuncties te beperken.
KA.18	A.4	Actieve mobiliteit van en naar het museum aanmoedigen door rechtstreekse doorsteken naar de Fietsring.	2	Beoogt de alternatieve vervoerwijzen aantrekkelijker te maken.
KA.18	A.5	In dit kader zorgen voor degelijke, beveiligde en vlot bereikbare fietsenstallingen.	2	Beoogt de actieve mobiliteit aan te moedigen, alsook meer aantrekkelijkheid van de fiets.
KA.18	A.6	Rekening houden met de nabijheid van het openbaar vervoer.	2	Beoogt de verplaatsingsmogelijkheden voor de hele bevolking te bevorderen.
KA.18	A.7	Zorgen voor aangepaste toegangen en wegen voor PBM.	1	Beoogt de verplaatsingsmogelijkheden voor de hele bevolking te bevorderen.

5. AANBEVELINGEN BETREFFENDE DE VERBETERING VAN HET STEDELIJK WEEFSEL.

SW.19	A.1	De lichtvervuiling zo veel mogelijk verminderen door de lichtbronnen naar beneden te leiden, zodat de lucht niet verlicht wordt.	1	Beoogt de hinder voor de fauna te beperken.
SW.19	A.2	Lampen gebruiken met voldoende energie-efficiëntie en voldoende lange levensduur: leds zijn vandaag de dag een goede oplossing.	2	Beoogt het gebruik energiezuinige uitrusting.
SW.20	A.1	Nagaan of het sociale project bestemd voor minder bedeelde personen in overeenstemming is met hun gebruiken en wensen.	1	Beoogt het project aan de reële noden van de bevolking aan te passen.
SW.20	A.2	Het voortstuwende van een dynamiek van duurzaam beheer van de dienstverlening overwegen	1	Beoogt de activiteit te bestendigen.

SW.20	A.3	Maatregelen bevorderen die de uitstoot van broeikasgassen kunnen verminderen.	3	Beoogt de uitstoot van broeikasgassen te verminderen.
SW.20	A.4	Zorgen voor aangepaste technische uitrusting (geulen, wadi's, inzinkingen, ...).	2	Beoogt regenwater zoveel mogelijk aan te wenden.
SW.21	A.1	De mogelijkheid nagaan om voor maatregelen te zorgen om de verspreiding van het lawaai te beperken.	2	Beoogt de impact van de werkzaamheden op de andere omgevingsfuncties te beperken.
SW.21	A.2	Bij het optrekken van de gebouwen maatregelen toepassen om de geluidshinder te verminderen.	1	Beoogt het geluidcomfort voor de huidige en toekomstige gebruikers te waarborgen, met name voor de gevels die op de baan uitgeven.
SW.21	A.3	Het rationeel energiegebruik en de installatie van voorzieningen die hernieuwbare energie produceren bevorderen.	2	Beoogt maatregel 34 "Een gewestelijke strategie bepalen voor het ontwikkelen van hernieuwbare energieën" van het Lucht-Klimaat-Energie-Plan te vervangen
SW.21	A.4	Maatregelen bevorderen die de uitstoot van broeikasgassen kunnen verminderen.	3	Beoogt de uitstoot van broeikasgassen te verminderen.
SW.21	A.5	De effecten van het project op het microklimaat analyseren om de negatieve effecten ervan te beperken en eventueel de positieve effecten te versterken.	3	Beoogt de opwarming van de aarde en het stedelijk hitte-eilandeffect, een aandachtspunt van het Gewest, mee te bestrijden.
SW.21	A.6	Zorgen voor aangepaste technische uitrusting (geulen, wadi's, inzinkingen, ...).	2	Beoogt regenwater zoveel mogelijk aan te wenden.
SW.21	A.7	Actieve mobiliteit van en naar het nieuwe gebouw aanmoedigen.	2	Beoogt de alternatieve vervoerwijzen aantrekkelijker te maken.
SW.21	A.8	In dit kader zorgen voor degelijke, beveiligde en vlot bereikbare fietsenstallingen.	2	Beoogt de actieve mobiliteit aan te moedigen, alsook meer aantrekkelijkheid van de fiets.
SW.21	A.9	Nadenken over de vraag naar parkeergelegenheid die het project zal meebrengen (ook het gezamenlijke gebruik van bestaande parkings).	1	Beoogt voldoende parkeerplaatsen aan te bieden.
SW.21	A.10	Het gebruik van duurzame materialen bevorderen via het bestek. De structuur zal bij voorkeur uit hout en/of duurzame materialen opgetrokken moeten worden.	3	Beoogt het hergebruik en het recyclen te bevorderen.
SW.21	A.11	In het bestek voorschriften opnemen met het oog op een kleine ecologische voetafdruk, zowel tijdens de bouw als bij het gebruik.	3	Beoogt de ecologische voetafdruk van de nieuwe gebouwen te verkleinen.
6. AANBEVELINGEN BETREFFENDE DE MAATSCHAPPELIJKE COHESIE				
MC	A.1	Het gebruik van duurzame materialen bevorderen via het bestek. De structuur zal bij voorkeur uit hout	3	Beoogt het hergebruik en het recyclen te bevorderen.

		en/of duurzame materialen opgetrokken moeten worden.		
--	--	--	--	--



BRUXELLES DÉVELOPPEMENT URBAIN

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES

Annexe 4 / Bijlage 4

**Remarques formulées dans le rapport d'incidence
environnementale**

**Opmerkingen die geformuleerd zijn in het
milieueffectenrapport**





BRUXELLES DÉVELOPPEMENT URBAIN

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES



4.8 SYNTHÈSE DES RECOMMANDATIONS

L'ensemble des recommandations relatives au programme du CRU sont reprises ci-dessous, classées par fiche et ordre de priorité.

Trois ordres de priorité sont définis :

- **1** : Priorité élevée – recommandation indispensable ;
- **2** : Priorité moyenne – recommandation vivement conseillée ;
- **3** : Priorité faible – recommandation conseillée.

Tableau 10: Tableau de synthèse des recommandations

N° FICHE	N° RECOMMANDATION	RECOMMANDATIONS ISSUES DU RIE	PRIORITÉ	REMARQUE
RECOMMANDATIONS GÉNÉRALES				
		Aucune recommandation		/
1. RECOMMANDATIONS RELATIVES À LA DYNAMISATION DU PÔLE SAINT-LAZARE				
SL.1		Aucune recommandation.		/
SL.1	R.1	Tenir compte de la problématique des nuisances sonores avant tout aménagement.	2	Vise à prendre en compte les nuisances sonores.
SL.2	R.2	Atténuer le bruit routier dans les tunnels.	3	Vise à améliorer la qualité et le confort d'utilisation pour les piétons et cyclistes.
SL.2	R.3	Prévoir des systèmes d'éclairages peu consommateurs en énergie et durables dans le temps.	1	Vise à respecter les préconisations du Plan Lumière Régional.
SL.2	R.4	Installer un dispositif de filtration et d'infiltration des eaux pluviales et de ruissellement dans le tunnel Saint-Lazare.	1	Vise à améliorer la gestion des eaux.
SL.2	R.5	Coordonner ce projet avec les autres projets en cours, assurer un aménagement de qualité et sûrs et assurer l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite.	1	Vise à éviter une nouvelle discontinuité pour améliorer la circulation pour les modes actifs.
SL.3	R.1	Préférer les espèces indigènes aux conditions du milieu urbain, non invasives, et pourquoi pas filtrantes si les avaloirs de la voirie se déversent dans les fosses d'arbres.	2	Vise à renforcer le maillage vert.
SL.3	R.2	Veiller à localiser les arbres à haute tige.	3	Vise à éviter la concurrence de lumière avec les autres sujets.
SL.3	R.3	Prendre en compte le réseau écologique bruxellois : la présence et la localisation des zones constitutives du réseau écologique, leurs caractéristiques, leur fonctionnalité, les besoins de connexions régionales	1	Vise à préserver les réseaux écologiques.

		et interrégionales ; prendre en compte les espèces et typologies d'habitats (diversité structurelle) adéquates pour toute nouvelle intervention.		
SL.3	R.4	Végétaliser le boulevard Pachéco sur toute sa longueur comprise dans le périmètre CRU.	1	Vise à poursuivre une continuité écologique sur le boulevard de Berlaimont comme cela est prévu par le PPAS Pachéco.
SL.3	R.5	Assurer la connexion restaurée du Jardin Botanique avec d'autres espaces verts à proximité.	3	Vise à améliorer le maillage vert par des créations de connexions faunistique et floristique entre la future végétalisation du boulevard Pachéco, celle du boulevard Botanique et le jardin Botanique.
SL.3	R.6	Remplacer les éléments anti-stationnement et bloquant les changements de files dangereux (actuellement des plots en plastique verts) par de la végétation.	3	Vise à renforcer le maillage vert.
SL.3	R.7	Végétaliser les zébras.	3	Vise à renforcer le maillage vert.
SL.3	R.8	Tenir compte de la problématique des nuisances sonores avant tout aménagement.	2	Vise à prendre en compte les nuisances sonores.
SL.3	R.9	Atténuer le bruit routier dans les tunnels.	3	Vise à améliorer la qualité et le confort d'utilisation des futurs aménagements pour les piétons et les cyclistes.
SL.3	R.10	Prévoir des dispositifs de collecte, de rétention et/ou d'infiltration des eaux de pluie et de ruissellement.	1	Vise à améliorer la gestion des eaux.
SL.3	R.11	Utiliser des revêtements (semi-)perméables.	2	Vise à limiter l'imperméabilisation des sols.
SL.3	R.12	Aménager des dispositifs de filtration des eaux en bordure de voie.	2	Vise à améliorer la qualité des eaux de ruissellement.
SL.3	R.13	Privilégier des revêtements (semi-)perméables pour les trottoirs lors de leur réaménagement.	2	Vise à limiter l'imperméabilisation des sols.
SL.3	R.14	Maximiser les surfaces végétales.	1	Vise à maximiser les surfaces perméables.
SL.3	R.15	Faciliter la mobilité des PMR ; favoriser la mobilité douce ; assurer le partage de l'espace public entre les modes piétons et cyclistes ; sécuriser les cheminements ; proposer la continuité des cheminements ; valoriser l'accès aux transports en communs ; ne pas obérer sur la circulation et l'efficacité des transports en communs.	1	Vise à faciliter les déplacements de toute la population.
SL.4	R.1	Assurer un confort de base aux logements.	1	Vise à un confort et une accessibilité aux populations

				plus précarisées.
SL.4	R.2	Végétaliser les façades.	3	Vise à renforcer la présence de la nature dans un milieu urbain très minéralisé.
SL.4	R.3	Valoriser les immeubles-tours place St-Lazare en protégeant le bâtiment des nuisances liées au bruit ferroviaire et routier de jour comme de nuit.	1	Vise à améliorer le confort acoustique à l'intérieur du bâtiment.
SL.4	R.4	Ne pas apporter de trop fortes nuisances sonores lors du chantier.	3	Vise à limiter l'impact du chantier sur les autres fonctions environnantes.
SL.4	R.5	Favoriser l'utilisation rationnelle de l'énergie et l'installation de dispositifs produisant de l'énergie renouvelable.	1	Vise à remplir la mesure 34 « Définir une stratégie régionale de développement des énergies renouvelables » du Plan Air-Climat-Energie.
SL.4	R.6	Favoriser des mesures permettant de réduire les émissions de GES.	2	Vise à réduire les émissions de GES.
SL.4	R.7	Analyser les effets du projet sur le microclimat pour en limiter les effets négatifs et éventuellement renforcer les effets positifs.	3	Vise à participer à la lutte contre le réchauffement climatique et l'effet d'îlot de chaleur urbain, enjeu de la Région.
SL.4	R.8	Mettre en place des équipements techniques adaptés (noues, wadis, dépressions, ...).	2	Vise à recycler au maximum les eaux pluviales.
SL.4	R.9	Créer des accès directs vers le Botanique, la piste cyclable vers le boulevard Pachéco et la Petite Ceinture cyclable.	2	Vise à encourager la mobilité active.
SL.4	R.10	Prévoir dans ce cadre des parkings vélos qualitatifs, sécurisés et accessibles.	2	Vise à encourager la mobilité active.
SL.4	R.11	Réfléchir à la demande en stationnement qui sera liée au projet : - Nombre de places à estimer en corrélation avec la typologie des habitants et des évolutions sociétales ; - Tenir compte de la proximité des transports en commun.	1	Vise à proposer suffisamment de places de stationnement hors-voiries sans les surdimensionner.
SL.4	R.12	Rendre cohérent les accès au site avec la circulation attendu sur le boulevard St Lazare aménagé.	1	Vise à améliorer la cohérence de la circulation.
SL.4	R.13	Favoriser l'utilisation de matériaux durables.	3	Vise à favoriser le réemploi et le recyclage des matériaux.
SL.5	R.1	Etudier la possibilité de végétaliser la toiture ou la façade.	3	Vise à renforcer la présence de la nature dans un milieu urbain très minéralisé (toiture végétalisée, potager urbain).
SL.5	R.2	Intégrer à la construction des bâtiments des mesures pour atténuer les nuisances liées au bruit.	1	Vise à protéger le bâtiment des nuisances liées au bruit ferroviaire et routier.

SL.5	R.3	Ne pas apporter de trop fortes nuisances sonores lors du chantier.	3	Vise à limiter l'impact du chantier sur les autres fonctions environnantes.
SL.5	R.4	Favoriser l'utilisation rationnelle de l'énergie et l'installation de dispositifs produisant de l'énergie renouvelable.	2	Vise à remplir la mesure 34 « Définir une stratégie régionale de développement des énergies renouvelables » du Plan Air-Climat-Energie.
SL.5	R.5	Analyser les effets du projet sur le microclimat pour en limiter les effets négatifs et éventuellement renforcer les effets positifs.	3	Vise à participer à la lutte contre le réchauffement climatique et l'effet d'îlot de chaleur urbain, enjeu de la Région.
SL.5	R.6	Mettre en place des équipements techniques adaptés (noues, wadis, dépressions, ...).	2	Vise à recycler au maximum les eaux pluviales.
SL.5	R.7	Créer des accès directs vers le Botanique, la piste cyclable vers le boulevard Pachéco et la Petite Ceinture cyclable.	1	Vise à encourager la mobilité active.
SL.5	R.8	Prévoir des parkings vélos qualitatifs, sécurisés et accessibles en tenant compte de la proximité des transports en commun.	2	Vise à encourager la mobilité active
SL.5	R.9	Rendre cohérent les accès au site avec la circulation attendu sur le boulevard St Lazare aménagé.	1	Vise à améliorer la cohérence de la circulation.
SL.5	R.10	Favoriser l'utilisation de matériaux durables.	3	Vise à favoriser le réemploi et le recyclage des matériaux.
SL.6	R.1	Revoir également l'éclairage et la décoration du passage Rogier.	2	Vise à rendre le passage plus agréable pour les piétons et cyclistes, et ainsi de le rendre plus attractif.
SL.6	R.2	Intégrer à la construction des bâtiments des mesures pour atténuer les nuisances liées au bruit.	1	Vise à protéger le bâtiment des nuisances liées au bruit ferroviaire et routier.
SL.6	R.3	Ne pas apporter de trop fortes nuisances sonores lors du chantier.	3	Vise à limiter l'impact du chantier sur les autres fonctions environnantes.
SL.6	R.4	Favoriser l'utilisation rationnelle de l'énergie et l'installation de dispositifs produisant de l'énergie renouvelable.	2	Vise à remplir la mesure 34 « Définir une stratégie régionale de développement des énergies renouvelables » du Plan Air-Climat-Energie.
SL.6	R.5	Créer des accès directs vers le Botanique, la piste cyclable vers le boulevard Pachéco et la Petite Ceinture cyclable.	2	Vise à encourager la mobilité active.
SL.6	R.6	Prévoir des parkings vélos qualitatifs, sécurisés et accessibles en tenant compte de la proximité des transports en commun.	2	Vise à encourager la mobilité active.

SL.6	R.7	Rendre cohérent les accès au site avec la circulation attendu sur le boulevard St Lazare aménagé.	1	Vise à améliorer la cohérence de la circulation.
SL.6	R.8	Favoriser l'utilisation de matériaux durables.	3	Vise à favoriser le réemploi et le recyclage des matériaux.
2. RECOMMANDATIONS RELATIVES AU MAILLAGE — LIAISONS EST-OUEST				
EO.7	R.1	Privilégier une signalétique des entrées de gare en très grands caractères contrastants.	2	Vise à une meilleure visibilité, à l'instar de la proposition de la SNCB, notamment vis-à-vis des personnes déficientes visuelles.
EO.7	R.2	Privilégier une végétalisation ponctuelle des murs de l'infrastructure ferroviaire le long de l'avenue d'Aerschot jusqu'au talus de chemin de fer au nord ; et conserver une bonne visibilité des entrées de la gare du Nord. Ceci pourra s'envisager de pair avec une aménagement au sol, mais les possibilités y sont limitées.	3	Vise à permettre une continuité végétale vers le talus qui fera l'objet d'une gestion écologique (cf. fiche-projet EO.11) ; en plus d'avoir un impact paysager très positif pour un équipement d'envergure nationale.
EO.7	R.3	Prendre des mesures pour assurer une qualité et un confort acoustique pour les utilisateurs actuels et futurs à la fois dans l'entrée de la Gare et sur le parvis.	2	Vise à éviter une répercussion du bruit notamment routier dans la rue d'Aerschot.
EO.7	R.4	Prévoir une perméabilité des revêtements par endroit (parking et/ou trottoirs).	2	Vise à favoriser l'infiltration des eaux de ruissellement selon les modalités qui seront choisies pour le réaménagement.
EO.7	R.5	Exiger l'assainissement des sites pollués.	1	Vise à améliorer la qualité du sol.
EO.7	R.6	Coordonner ce projet avec les autres projets en cours.	1	Vise à intégrer les tunnels, St Lazare pour créer des aménagements adaptés et qualitatifs.
EO.7	R.7	Assurer un aménagement de qualité et sûr pour les piétons.	1	Vise à encourager la mobilité active.
EO.7	R.8	Assurer l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite.	1	Vise à faciliter les déplacements de toute la population.
EO.7	R.9	Tenir compte de la circulation routière et des traversées piétonnes rue d'Aerschot.	1	Vise à pour garantir des cheminements sécurisés.
EO.8	R.1	Prévoir une rampe sur les escaliers d'accès à la gare du Nord sur la partie est du périmètre de l'opération.	1	Vise à permettre un accès aux PMR par cet endroit.
EO.8	R.2	Préférer les espèces indigènes aux conditions du milieu urbain, non invasives, et pourquoi pas filtrantes si les avaloirs de la voirie se déversent dans les fosses d'arbres.	3	Vise à renforcer le maillage vert.

EO.8	R.3	Réduire au maximum la pollution lumineuse en dirigeant les sources de lumière vers le bas pour éviter d'éclairer le ciel.	2	Vise à limiter les nuisances à la faune.
EO.8	R.4	Etudier les possibilités de relier les espaces naturels importants au-delà du périmètre du CRU (parc Gaucheret et talus de chemin de fer). Le trottoir contre façade au nord de la place est pertinent si les emplacements de stationnement sont supprimés.	2	Vise à renforcer le maillage vert.
EO.8	R.5	Intégrer à la construction des bâtiments des mesures pour atténuer les nuisances liées au bruit des activités.	1	Vise à améliorer le confort acoustique pour les utilisateurs actuels et futurs.
EO.8	R.6	Porter attention à la typologie de l'éclairage utilisé, en préférant des dispositifs économes en énergie.	2	Vise à respecter les préconisations du Plan Lumière Régional.
EO.8	R.7	Prévoir une perméabilité des revêtements par endroit (parking, trottoirs, voies de transports en commun).	2	Vise à favoriser l'infiltration des eaux de ruissellement selon les modalités qui seront choisies pour le réaménagement.
EO.8	R.8	Mettre en place des équipements techniques adaptés (noues, wadis, dépressions, ...).	2	Vise à recycler au maximum les eaux pluviales.
EO.8	R.9	Exiger l'assainissement des sites pollués.	1	Vise à améliorer la qualité du sol.
EO.8	R.10	Coordonner ce projet avec les autres projets en cours ; assurer un aménagement de qualité et sûr pour les piétons ; assurer l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite ; tenir compte de la circulation routière et des traversées piétonnes rue d'Aerschot et rue de Brabant.	1	Vise à intégrer les tunnels, St Lazare pour créer des aménagements sécurisés, adaptés et qualitatifs (fiche EO.7). Encourage à la mobilité active et facilite les déplacements de toute la population.
EO.9	R.1	Favoriser l'implantation de commerce(s).	3	Vise à diversifier l'offre de la rue de Brabant.
EO.9	R.2	Réaliser un inventaire écologique préalablement aux travaux.	3	Vise à de connaître la valeur écologique actuelle de la parcelle. Si pertinent, déplacer les espèces présentes ou compenser leur perte.
EO.9	R.3	Végétaliser tout ou partie de la toiture plate avec des espèces indigènes.	3	Renforcer le maillage vert.
EO.9	R.4	Intégrer à la construction des bâtiments des mesures pour atténuer les nuisances liées au bruit.	1	Vise à protéger le bâtiment des nuisances liées au bruit ferroviaire et routier.
EO.9	R.5	Ne pas apporter de trop fortes nuisances sonores lors du chantier.	3	Vise à limiter l'impact du chantier sur les autres fonctions environnantes.
EO.9	R.6	Favoriser l'utilisation rationnelle de l'énergie et	2	Vise à remplir la mesure 34

		l'installation de dispositifs produisant de l'énergie renouvelable.		« Définir une stratégie régionale de développement des énergies renouvelables » du Plan Air-Climat-Energie.
EO.9	R.7	Analyser les effets du projet sur le microclimat pour en limiter les effets négatifs et éventuellement renforcer les effets positifs.	3	Vise à participer à la lutte contre le réchauffement climatique et l'effet d'îlot de chaleur urbain, enjeu de la Région.
EO.9	R.8	Mettre en place des équipements techniques adaptés (noues, wadis, dépressions, ...).	2	Vise à recycler au maximum les eaux pluviales.
EO.9	R.9	Encourager la mobilité active au départ et à destination des développements qui seront réalisés	2	Vise à renforcer l'attractivité des modes alternatifs.
EO.9	R.10	Prévoir des parkings vélos qualitatifs, sécurisés et accessibles.	2	Vise à renforcer l'attractivité du vélo.
EO.9	R.11	Réfléchir à la demande en stationnement qui sera liée au projet (y compris mutualisation de parkings existants).	1	Vise à proposer suffisamment de places de stationnement.
EO.9	R.12	Favoriser l'utilisation de matériaux durables via le cahier des charges.	3	Vise à favoriser le réemploi et le recyclage.
EO.9	R.13	Intégrer au cahier des charges des prescriptions visant une empreinte environnementale faible, à la fois durant la construction et l'utilisation.	2	Vise à réduire l'empreinte écologique des nouveaux bâtiments.
EO.10	R.1	Prêter attention à la sécurité du débouché du passage côté ouest sur des voies de tram et assurer : - soit une traversée sécurisée, - soit un cheminement vers là où la voie de tram est couverte légèrement au sud. Prévenir tout risque vis-à-vis des caténaires.	1	Vise à sécuriser le parcours vis-à-vis du tram.
EO.10	R.2	Prévoir de maintenir une continuité écologique du talus malgré l'ouverture.	2	Vise à renforcer le maillage vert.
EO.10	R.3	Tenir compte de mesures acoustiques pour assurer une traversée sous voie confortable et qualitative pour les utilisateurs.	1	Vise à améliorer le confort acoustique pour les utilisateurs actuels et futurs.
EO.10	R.4	Coordonner ce projet avec les autres projets en cours ; assurer un aménagement de qualité et sûr pour les piétons ; assurer l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite.	1	Vise à éviter une nouvelle discontinuité pour améliorer la circulation pour les modes actifs. Encourage à la mobilité active et facilite les déplacements de toute la population.
EO.11	R.1	Intégrer des principes de gestion différenciée.	3	Vise à apporter une variété de milieux propices à une faune et une flore variées.
EO.11	R.2	Lutter contre les espèces invasives au profit d'espèces indigènes.	2	Vise à renforcer le maillage vert.

EO.11	R.3	Assurer le passage pour la petite faune.	1	Vise à renforcer le maillage vert.
EO.11	R.4	Végétaliser des parties des murs des talus	3	Vise à renforcer le maillage vert.
EO.11	R.5	Analyser la possibilité d'intégrer dans les talus des mesures pour limiter la dispersion du bruit ferroviaire (tout en considérant que la végétation n'atténue pas cette dispersion).	2	Vise à limiter l'impact du chantier sur les autres fonctions environnantes.
EO.11	R.6	Intégrer à l'aménagement des dispositifs de gestion des eaux pluviales favorisant la filtration et l'infiltration in situ, si cela s'avère pertinent et si la largeur de l'espace ouvert considéré le permet.	2	Vise à améliorer la gestion des eaux de pluie.
EO.11	R.7	Exiger l'assainissement des sites pollués.	1	Vise à aménager d'une gestion écologique des talus.
EO.11	R.8	Installer des panneaux d'informations et de sensibilisation.	3	Vise à informer la population des dégradations des milieux naturels par les déchets, afin de dissuader les dépôts d'ordure sur les talus.
EO.11	R.9	Installer des palissades/grillages entre les talus et les voies.	3	Vise à bloquer les déchets venus des voies de chemin de fer.
EO.11	R.10	Installer des poubelles régulièrement le long du talus de la rue d'Aerschot tout en veillant à maintenir un passage suffisant.	2	Vise à améliorer la gestion des déchets.
EO.12	R.1	Végétaliser en partie la cour.	3	Vise à offrir un cadre de vie plus agréable pour les enfants, et renforce la présence de la nature en intérieur d'îlot.
EO.12	R.2	Développer une activité d'agriculture urbain (potager) .En ce sens, la stratégie Good Food prévoit en son action 2 de l'axe 3 une sensibilisation et une implication des générations futures.	3	Vise à avoir un rôle didactique pour les enfants.
EO.12	R.3	Aménager la toiture du 1 ^{er} étage en espace végétalisé, qui pourrait être utilisée comme potager, selon les percées envisagées pour la lumière.	3	Vise à renforcer le maillage vert.
EO.12	R.4	Intégrer à la construction du bâtiment des mesures pour atténuer les nuisances liées au bruit.	1	Vise à améliorer le confort acoustique pour les enfants de la crèche.
EO.12	R.5	Ne pas apporter de trop fortes nuisances sonores lors du chantier.	3	Vise à limiter l'impact du chantier sur les autres fonctions environnantes.
EO.12	R.6	Exploiter la toiture plate du 2 ^e étage par des dispositifs de production d'énergie.	2	Vise à montrer à l'exemplarité des pouvoirs publics.
EO.12	R.7	Végétaliser les toitures plates des bâtiments.	2	Vise à augmenter les capacités d'absorption des eaux pluviales.
EO.12	R.8	Favoriser la récupération des eaux de pluie.	1	Vise à réutiliser l'eau de pluie

				pour l'arrosage d'une toiture végétalisée.
EO.12	R.9	Maintenir des zones de pleine terre dans la cour.	1	Vise à favoriser l'infiltration des eaux pluviales.
EO.12	R.10	Maintenir des zones de pleine terre dans la cour.	1	Vise à limiter l'imperméabilisation des sols.
EO.12	R.11	Encourager la mobilité active au départ et à destination du nouvel immeuble.	2	Vise à renforcer l'attractivité des modes alternatifs.
EO.12	R.12	Prévoir des accès PMR qualitatifs.	1	Vise à faciliter les déplacements de toute la population.
EO.12	R.13	Réflexions à porter sur la demande en stationnement qui sera liée au projet (notamment dépose minute).	1	Vise à intégrer la mobilité automobile dans le projet, sans surdimensionner les équipements.
3. RECOMMANDATIONS RELATIVES AUX INTÉGRATIONS DU PROJET M3 LIEDTS - BRABANT				
LB.13	R.1	Intégration d'un volet social.	3	Vise à mettre en place un processus participatif des citoyens (cf. fiche CS).
LB.13	R.2	Intégrer une végétalisation temporaire, tels que des bacs à plantes et jardinières.	3	Vise à préfigurer un rôle de continuité verte de la place Liedts entre l'avenue de la Reine et la rue des Palais.
LB.13	R.3	Intégrer un volet bruit.	2	Vise à considérer des mesures visant à limiter les nuisances sonores.
LB.13	R.4	Ne pas apporter de trop fortes nuisances sonores lors du chantier.	2	Vise à limiter l'impact du chantier sur les autres fonctions environnantes.
LB.13	R.5	Prévoir une gestion adaptée des eaux usées.	1	Vise à récupérer les eaux usées.
LB.13	R.6	Faciliter la mobilité des PMR ; favoriser la mobilité douce ; assurer le partage de l'espace public entre les modes piétons et cyclistes ; sécuriser les cheminements ; proposer la continuité des cheminements.	1	Vise à encourager à la mobilité active et facilite les déplacements de toute la population.
LB.13	R.7	Prévoir une gestion des déchets adaptée durant le chantier.	2	Vise à améliorer la gestion des déchets.
LB.14	R.1	Préférer les espèces indigènes aux conditions du milieu urbain, non invasives, et pourquoi pas filtrantes si les avaloirs de la voirie se déversent dans les fosses d'arbres.	2	Vise à renforcer le maillage vert.
LB.14	R.2	Intégrer un volet bruit.	1	Vise à considérer des mesures visant à limiter les nuisances sonores.
LB.14	R.3	Ne pas apporter de trop fortes nuisances sonores lors du chantier.	2	Vise à limiter l'impact du chantier sur les autres fonctions environnantes.

LB.14	R.4	Prévoir des systèmes d'éclairages peu consommateurs en énergie et durables dans le temps.	2	Vise à respecter les préconisations du Plan Lumière Régional.
LB.14	R.5	Privilégier des revêtements/matériaux en pierre naturelle présentant un albédo élevé.	2	Vise à de réduire l'absorption de la chaleur, et de participer ainsi à la lutte contre l'effet d'îlot de chaleur urbain.
LB.14	R.6	Prévoir des dispositifs de collecte, de rétention et/ou d'infiltration des eaux de pluie et de ruissellement.	2	Vise à améliorer la gestion de l'eau.
LB.14	R.7	Privilégier des revêtements (semi-)perméables pour les trottoirs et des zones de stationnement lors de leur réaménagement.	2	Vise à limiter l'imperméabilisation des sols.
LB.14	R.8	Faciliter la mobilité des PMR ; sécuriser les cheminements ; proposer la continuité des cheminements ; innover en termes de logistique urbaine (infrastructuellement et en termes de régulation) ; assurer un meilleur partage de l'espace public.	1	Vise à encourager à la mobilité active et facilite les déplacements de toute la population.
LB.14	R.9	Prévoir des poubelles en nombre suffisant.	3	Vise à améliorer la gestion des déchets.

4. RECOMMANDATIONS RELATIVES À LA DYNAMISATION DE L'AXE ROYAL

AR.15	R.1	Privilégier l'amélioration de la visibilité de l'entrée du parc Reine verte (rue des Palais 42) et de celle du jardin de la Maison des Arts (chaussée de Haecht 147), notamment par une végétalisation du parcours.	2	Vise à renforcer la visibilité des espaces verts accessibles au public situés en intérieur d'îlot.
AR.15	R.2	Étudier les possibilités d'aménager un plan d'eau sur la place adjacente à l'église.	3	Vise à récupérer des eaux pluviales pour permettre à la fois de ramener la présence de l'eau en ville, mais aussi de participer à une gestion des eaux pluviales.
AR.15	R.3	Intégrer des mesures pour protéger autant que possible la Place de la Reine du bruit routier.	2	Vise à améliorer l'atténuation des bruits routiers.
AR.15	R.4	Favoriser des matériaux avec un albédo élevé.	2	Vise à limiter l'effet d'îlot de chaleur urbain.
AR.15	R.5	Prévoir une perméabilité des revêtements par endroit (parking, trottoirs, voies de transports en commun).	2	Vise à favoriser l'infiltration des eaux de ruissellement selon les modalités qui seront choisies pour le réaménagement.
AR.15	R.6	Mettre en place des équipements techniques adaptés (noues, wadis, dépressions, ...).	1	Vise à recycler au maximum les eaux pluviales.
AR.15	R.7	Privilégier des revêtements (semi-)perméables pour les espaces piétons, voies de tram et parkings lors de leur réaménagement.	2	Vise à limiter l'imperméabilisation des sols.
AR.15	R.8	S'assurer du bon partage de l'espace public entre les modes piétons et cyclables.	2	Vise à favoriser l'usage des

				modes actifs.
AR.15	R.9	Compléter l'offre de vélo partagés.	3	Vise à encourager à la mobilité active.
AR.15	R.10	Garantir l'accessibilité sécurisée des arrêts de la STIB.	1	Vise à faciliter les déplacements de toute la population.
AR.15	R.11	Inclure dans la réflexion les rues adjacentes et à ne pas reporter la problématique de la circulation et du stationnement dans des rues sous-capacitaires.	1	Vise à ne pas reporter le problème ailleurs.
AR.16	R.1	Exploiter les toitures plates des bâtiments : végétalisation, potager...	2	Vise à augmenter les capacités d'absorption des eaux pluviales et à renforcer le maillage vert.
AR.16	R.2	Intégrer à la construction des bâtiments des mesures pour atténuer les nuisances liées au bruit.	1	Vise à protéger le bâtiment des nuisances liées au bruit ferroviaire et routier.
AR.16	R.3	Analyser la possibilité d'intégrer des mesures pour limiter la dispersion du bruit.	2	Vise à limiter l'impact du chantier sur les autres fonctions environnantes.
AR.16	R.4	Exploiter les toitures plates des bâtiments.	3	Vise à améliorer une meilleure gestion de l'énergie.
AR.16	R.5	Végétaliser les toitures plates des bâtiments.	3	Vise à augmenter les capacités d'absorption des eaux pluviales.
AR.16	R.6	Favoriser la récupération des eaux de pluie.	2	Vise à réutiliser l'eau de pluie pour l'arrosage d'une toiture végétalisée.
AR.16	R.7	Encourager la mobilité active au départ et à destination des développements qui seront réalisés.	2	Vise à renforcer l'attractivité des modes alternatifs.
AR.16	R.8	Prévoir dans ce cadre des parkings vélos qualitatifs, sécurisés et accessibles.	2	Vise à encourager la mobilité active et renforcer l'attractivité du vélo.
AR.17	R.1	Végétaliser les voies de tram si elles ne sont pas empruntées par des véhicules d'urgence.	3	Vise à renforcer le maillage vert.
AR.17	R.2	Intégrer un volet bruit.	2	Vise à considérer des mesures visant à limiter les nuisances sonores.
AR.17	R.3	Favoriser des matériaux avec un albédo élevé.	3	Vise à limiter l'effet d'îlot de chaleur urbain
AR.17	R.4	Profiter de la réfection des revêtements pour intégrer des dispositifs de gestion des eaux de ruissellement dans un réseau séparatif.	1	Vise à améliorer la gestion des eaux de ruissellement.
AR.17	R.5	Prévoir une perméabilité des revêtements par endroit (parking, trottoirs, voies de transports en	2	Vise à favoriser l'infiltration des eaux de ruissellement

		commun).		selon les modalités qui seront choisies pour le réaménagement.
AR.17	R.6	Végétalisation des voies de trams et analyse d'autres mesures techniques.	3	Vise à limiter l'imperméabilisation des sols.
AR.17	R.7	Faciliter la mobilité des PMR ; sécuriser les cheminements en lien avec la circulation routière ; proposer la continuité des cheminements ; assurer un meilleur partage de l'espace public .	1	Vise à encourager à la mobilité active et facilite les déplacements de toute la population.
AR.18	R.1	Permettre la traversée entre la rue Royale et la rue de la Poste, en dehors de la fréquentation du lieu.	1	Vise à améliorer les déplacements doux par la perméabilité du bâti.
AR.18	R.2	Intégrer à la construction du musée des mesures pour atténuer les nuisances liées au bruit.	1	Vise à protéger le bâtiment des nuisances liées au bruit routier.
AR.18	R.3	Analyser la possibilité d'intégrer des mesures pour limiter la dispersion du bruit.	2	Vise à limiter l'impact du chantier sur les autres fonctions environnantes.
AR.18	R.4	Encourager la mobilité active au départ et à destination du musée au travers d'accès directs vers la Petite Ceinture cyclable.	2	Vise à renforcer l'attractivité des modes alternatifs.
AR.18	R.5	Prévoir dans ce cadre des parkings vélos qualitatifs, sécurisés et accessibles.	2	Vise à encourager la mobilité active et renforcer l'attractivité du vélo.
AR.18	R.6	Tenir compte de la proximité des transports en commun.	2	Vise à faciliter le déplacement de toute la population.
AR.18	R.7	Assurer des accès et cheminements PMR adapté.	1	Vise à faciliter le déplacement de toute la population.
5. RECOMMANDATIONS RELATIVES À L'AMÉLIORATION DU TISSU URBAIN				
TU.19	R.1	Réduire au maximum la pollution lumineuse en dirigeant les sources de lumière vers le bas pour éviter d'éclairer le ciel.	1	Vise à limiter les nuisances à la faune.
TU.19	R.2	Utiliser des lampes présentant une efficacité énergétique et une durée de vie suffisantes : les LED sont aujourd'hui une bonne solution.	2	Vise à utiliser des équipements économes en énergie.
TU.20	R.1	Vérifier l'adéquation du projet social destiné aux personnes démunies avec les mœurs et les souhaits de celles-ci.	1	Vise à adapter le projet aux besoins réels de la population.
TU.20	R.2	Envisager l'impulsion d'une dynamique de gestion durable du service	1	Vise à pérenniser l'activité.
TU.20	R.3	Favoriser des mesures permettant de réduire les émissions de GES.	3	Vise à réduire les émissions de GES.
TU.20	R.4	Mettre en place des équipements techniques adaptés (noues, wadis, dépressions, ...).	2	Vise à recycler au maximum les eaux pluviales.
TU.21	R.1	Analyser la possibilité d'intégrer des mesures pour limiter la dispersion du bruit.	2	Vise à limiter l'impact du chantier sur les autres fonctions environnantes.

TU.21	R.2	Intégrer à la construction des bâtiments des mesures pour atténuer les nuisances liées au bruit des activités.	1	Vise à améliorer le confort acoustique pour les utilisateurs actuels et futurs, notamment sur les façades donnant sur la voiries.
TU.21	R.3	Favoriser l'utilisation rationnelle de l'énergie et l'installation de dispositifs produisant de l'énergie renouvelable.	2	Vise à remplir la mesure 34 « Définir une stratégie régionale de développement des énergies renouvelables » du Plan Air-Climat-Energie.
TU.21	R.4	Favoriser des mesures permettant de réduire les émissions de GES.	3	Vise à réduire les émissions de GES.
TU.21	R.5	Analyser les effets du projet sur le microclimat pour en limiter les effets négatifs et éventuellement renforcer les effets positifs.	3	Vise à participer à la lutte contre le réchauffement climatique et l'effet d'îlot de chaleur urbain, enjeu de la Région.
TU.21	R.6	Mettre en place des équipements techniques adaptés (noues, wadis, dépressions, ...).	2	Vise à recycler au maximum les eaux pluviales.
TU.21	R.7	Encourager la mobilité active au départ et à destination du nouvel immeuble.	2	Vise à renforcer l'attractivité des modes alternatifs.
TU.21	R.8	Prévoir dans ce cadre des parkings vélos qualitatifs, sécurisés et accessibles.	2	Vise à encourager la mobilité active et renforcer l'attractivité du vélo.
TU.21	R.9	Réfléchir à la demande en stationnement qui sera liée au projet (y compris mutualisation de parkings existants).	1	Vise à proposer suffisamment de places de stationnement.
TU.21	R.10	Favoriser l'utilisation de matériaux durables via le cahier des charges. La structure devra préférentiellement être construite en bois et/ou avec des matériaux durables.	3	Vise à favoriser le réemploi et le recyclage.
TU.21	R.11	Intégrer au cahier des charges des prescriptions visant une empreinte environnementale faible, à la fois durant la construction et l'utilisation.	3	Vise à réduire l'empreinte écologique des nouveaux bâtiments.
6. RECOMMANDATIONS RELATIVES À LA COHÉSION SOCIÉTALE				
CS	R.1	Favoriser l'utilisation de matériaux durables via le cahier des charges. La structure devra préférentiellement être construite en bois et/ou avec des matériaux durables.	3	Vise à favoriser le réemploi et le recyclage.

1.1 SAMENVATTING VAN DE AANBEVELINGEN

Het geheel van de aanbevelingen met betrekking tot het SVC-programma staat hieronder, gerangschikt per fiche en prioriteitsvolgorde.

Drie graden van prioriteit worden hierbij gehanteerd:

- 1: Hoge prioriteit – noodzakelijke aanbeveling
- 2: Middelhoge prioriteit – sterk aanbevolen
- 3: Geringe prioriteit – aanbevolen

Tabel 1: samenvattende tabel van de aanbevelingen

NR. FICHE	NR. AANBEVELING	AANBEVELINGEN UIT HET MER	PRIORITEIT	OPMERKING
ALGEMENE AANBEVELINGEN				
		Geen aanbevelingen		/
1. AANBEVELINGEN TEN AANZIEN VAN DE DYNAMISERING VAN DE SINT-LAZARUSKERN				
SL. 1		Geen aanbevelingen.		/
SL. 1	A.1	Rekening houden met de problematiek van de geluidshinder vooraleer iets aan te leggen.	2	Beoogt rekening te houden met de geluidshinder.
SL. 2	A.2	Het weglawaai in de tunnels dempen.	3	Beoogt de kwaliteit en het gebruiksgemak voor voetgangers en fietsers te verbeteren.
SL. 2	A.3	Zorgen voor weinig energieverbruikende en voor in de tijd duurzame verlichtingssystemen.	1	Beoogt de prioriteiten van het Gewestelijk Lichtplan in acht te nemen.
SL. 2	A.4	Een installatie voor filtering en infiltratie van regen- en afvloeiend water in de Sint-Lazarustunnel plaatsen.	1	Beoogt het waterbeheer te verbeteren.
SL. 2	A.5	Dit project coördineren met andere lopende projecten, zorgen voor een kwaliteitsvolle en veilige inrichting en zorgen voor de toegankelijkheid voor personen met beperkte mobiliteit.	1	Beoogt een nieuwe discontinuïteit te vermijden, met als doel het verkeer voor de actieve modi te verbeteren.
SL. 3	A.1	Kiezen voor inheemse, niet woekerende soorten, die in stedelijke omstandigheden gedijen en eventueel een filterende werking hebben voor mochten de rioolkolken op de straat overlopen in de boomkuilen.	2	Beoogt het Groen Netwerk te versterken.
SL. 3	A.2	Aandacht besteden aan het lokaliseren van hoogstammige bomen.	3	Beoogt de lichtconcurrentie met andere onderwerpen te

				vermijden.
SL. 3	A.3	Rekening houden met het Brusselse ecologische netwerk: de aanwezigheid en de locatie van de wezenlijke onderdelen van het ecologische netwerk, hun eigenschappen, hun functionaliteit, de behoeften aan gewestelijke en intergewestelijke verbindingen; rekening houden met de soorten en de types van habitat (structurele diversiteit) die een nieuwe interventie aankunnen.	1	Beoogt de ecologische netwerken te beschermen.
SL. 3	A.4	De Pachecolaan over de volledige lengte binnen de SVC-perimeter vegetaliseren.	1	Beoogt een blijvende ecologische continuïteit op de Berlaimontlaan, zoals ook bedoeld in het BBP Pacheco.
SL. 3	A.5	Zorgen voor de herstelde verbinding van de Kruidtuin met andere groene ruimten in de buurt.	3	Beoogt de verbetering van het Groen Netwerk door verbindingen voor fauna en flora te creëren tussen de toekomstige gevegetaliseerde Pachecolaan, Kruidtuinlaan en de Kruidtuin.
SL. 3	A.6	Elementen die geparkeerde wagens en het gevaarlijke veranderen van rij tegenhouden (momenteel groene plastic verkeerspunaises) vervangen door beplanting.	3	Beoogt het Groen Netwerk te versterken.
SL. 3	A.7	De zebrapaden vegetaliseren.	3	Beoogt het Groen Netwerk te versterken.
SL. 3	A.8	Rekening houden met de problematiek van de geluidshinder vooraleer iets aan te leggen.	2	Beoogt rekening te houden met de geluidshinder.
SL. 3	A.9	Het weglawaai in de tunnels dempen.	3	Beoogt de kwaliteit en het gebruiksgemak van de toekomstige voorzieningen voor voetgangers en fietsers te verbeteren.
SL. 3	A.10	Denken aan voorzieningen om regenwater en afvloeiend water op te vangen, op te houden en/of in de bodem te laten dringen.	1	Beoogt het waterbeheer te verbeteren.
SL. 3	A.11	(Half-)doorlatende wegbekleding gebruiken.	2	Beoogt de ondoordringbaarheid van de bodem te beperken.
SL. 3	A.12	Zorgen voor voorzieningen voor waterfiltering aan de kant van de weg.	2	Beoogt de kwaliteit van het afvloeiend water te verbeteren.
SL. 3	A.13	Bij de heraanleg van trottoirs de voorkeur geven aan (half)doorlatende verharding.	2	Beoogt de ondoordringbaarheid van de bodem te beperken.
SL. 3	A.14	De groene oppervlakte zo groot mogelijk maken.	1	Beoogt de doorlaatbare oppervlakte zo groot mogelijk te maken.

SL. 3	A.15	De mobiliteit van PBM faciliteren; zachte mobiliteit bevorderen; zorgen voor het delen van de openbare ruimte tussen vervoerwijzen voor voetgangers en voor fietsers; stroken beveiligen; verlenging van stroken voorstellen; de toegang tot het openbaar vervoer opwaarderen; niet drukken op het verkeer en de efficiëntie van het openbaar vervoer.	1	Beoogt de verplaatsingsmogelijkheden voor de hele bevolking te bevorderen.
SL.4	A.1	Een basiswooncomfort waarborgen.	1	Beoogt een comfort en een toegankelijkheid voor de kwetsbaardere bevolkingsgroepen.
SL.4	A.2	Gevels vegetaliseren.	3	Beoogt de aanwezigheid van de natuur in een erg versteend stedelijk milieu te versterken.
SL.4	A.3	De torengedebouwen op het Sint-Lazarusplein opwaarderen door het gebouw te beschermen tegen het (spoor)weglawaaï, zowel overdag als 's nachts.	1	Beoogt het geluidcomfort binnen het gebouw te verbeteren.
SL.4	A.4	Tijdens de werkzaamheden de geluidshinder zoveel mogelijk beperken.	3	Beoogt de impact van de werkzaamheden op de andere omgevingsfuncties te beperken.
SL.4	A.5	Het rationeel energiegebruik en de installatie van voorzieningen die hernieuwbare energie produceren bevorderen.	1	Beoogt maatregel 34 <i>“Een gewestelijke strategie bepalen voor het ontwikkelen van hernieuwbare energieën”</i> van het Lucht-Klimaat-Energie-Plan te vervangen.
SL.4	A.6	Maatregelen bevorderen die de uitstoot van broeikasgassen kunnen verminderen.	2	Beoogt de uitstoot van broeikasgassen te verminderen.
SL.4	A.7	De effecten van het project op het microklimaat analyseren om de negatieve effecten ervan te beperken en eventueel de positieve effecten te versterken.	3	Beoogt de opwarming van de aarde en het stedelijk hitte-eilandeffect, een aandachtspunt van het Gewest, mee te bestrijden.
SL.4	A.8	Zorgen voor aangepaste technische uitrusting (geulen, wadi's, inzinkingen, ...).	2	Beoogt regenwater zoveel mogelijk aan te wenden.
SL.4	A.9	Rechtstreekse toegangen tot de Kruidtuin, het fietspad naar de Pachecolaan en de Fietsring aanleggen.	2	Beoogt de actieve mobiliteit aan te moedigen.
SL.4	A.10	In dit kader zorgen voor degelijke, beveiligde en vlot bereikbare fietsenstallingen.	2	Beoogt de actieve mobiliteit aan te moedigen.
SL.4	A.11	Nadenken over de vraag naar parkeergelegenheid die het project zal meebrengen: - Aantal plaatsen te ramen in correlatie met de typologie van de bewoners en met de maatschappelijke evoluties;	1	Beoogt voldoende parkeerplaatsen buiten de openbare weg aan te bieden, maar ze ook niet te groot te maken.

		- Rekening houden met de nabijheid van het openbaar vervoer.		
SL.4	A.12	De toegangen tot de site in overeenstemming brengen met het verwachte verkeer op de aangelegde Sint-Lazaruslaan.	1	Beoogt de samenhang van het verkeer te verbeteren.
SL.4	A.13	Het gebruik van duurzame materialen bevorderen.	3	Beoogt het hergebruik en het recycleren van materialen te bevorderen.
SL.5	A.1	De mogelijkheid van dak- of gevelvegetalisering onderzoeken.	3	Beoogt de aanwezigheid van de natuur in een erg verstedelijk milieu te versterken (groendak, stadsmoestuin).
SL.5	A.2	Bij het optrekken van de gebouwen maatregelen toepassen om de geluidshinder te verminderen.	1	Beoogt het gebouw te beschermen tegen het (spoor)weglawaaï.
SL.5	A.3	Tijdens de werkzaamheden de geluidshinder zoveel mogelijk beperken.	3	Beoogt de impact van de werkzaamheden op de andere omgevingsfuncties te beperken.
SL.5	A.4	Het rationeel energiegebruik en de installatie van voorzieningen die hernieuwbare energie produceren bevorderen.	2	Beoogt maatregel 34 "Een gewestelijke strategie bepalen voor het ontwikkelen van hernieuwbare energieën" van het Lucht-Klimaat-Energie-Plan te vervangen
SL.5	A.5	De effecten van het project op het microklimaat analyseren om de negatieve effecten ervan te beperken en eventueel de positieve effecten te versterken.	3	Beoogt de opwarming van de aarde en het stedelijk hitte-eilandeffect, een aandachtspunt van het Gewest, mee te bestrijden.
SL.5	A.6	Zorgen voor aangepaste technische uitrusting (geulen, wadi's, inzinkingen, ...).	2	Beoogt regenwater zoveel mogelijk aan te wenden.
SL.5	A.7	Rechtstreekse toegangen tot de Kruidtuin, het fietspad naar de Pachecolaan en de Fietsring aanleggen.	1	Beoogt de actieve mobiliteit aan te moedigen.
SL.5	A.8	Voorzien in kwalitatieve, beveiligde en goed bereikbare fietsenstallingen, rekening houdend met de nabijheid van het openbaar vervoer.	2	Beoogt de actieve mobiliteit aan te moedigen.
SL.5	A.9	De toegangen tot de site in overeenstemming brengen met het verwachte verkeer op de aangelegde Sint-Lazaruslaan.	1	Beoogt de samenhang van het verkeer te bevorderen.
SL.5	A.10	Het gebruik van duurzame materialen bevorderen.	3	Beoogt het hergebruik en het recycleren van materialen te bevorderen.
SL.6	A.1	Eveneens de verlichting en de aankleding van de doorgang "Rogier" herzien.	2	Beoogt de doorgang voor voetgangers en fietsers aangenamer, alsook aantrekkelijker te maken.

SL.6	A.2	Bij het optrekken van de gebouwen maatregelen toepassen om de geluidshinder te verminderen.	1	Beoogt het gebouw te beschermen tegen het (spoor)weglawaai.
SL.6	A.3	Tijdens de werkzaamheden de geluidshinder zoveel mogelijk beperken.	3	Beoogt de impact van de werkzaamheden op de andere omgevingsfuncties te beperken.
SL.6	A.4	Het rationeel energiegebruik en de installatie van voorzieningen die hernieuwbare energie produceren bevorderen.	2	Beoogt maatregel 34 "Een gewestelijke strategie bepalen voor het ontwikkelen van hernieuwbare energieën" van het Lucht-Klimaat-Energie-Plan te vervangen
SL.6	A.5	Rechtstreekse toegangen tot de Kruidtuin, het fietspad naar de Pachecolaan en de Fietsring aanleggen.	2	Beoogt de actieve mobiliteit aan te moedigen.
SL.6	A.6	Voorzien in kwalitatieve, beveiligde en goed bereikbare fietsenstallingen, rekening houdend met de nabijheid van het openbaar vervoer.	2	Beoogt de actieve mobiliteit aan te moedigen.
SL.6	A.7	De toegangen tot de site in overeenstemming brengen met het verwachte verkeer op de aangelegde Sint-Lazaruslaan.	1	Beoogt de samenhang van het verkeer te bevorderen.
SL.6	A.8	Het gebruik van duurzame materialen bevorderen.	3	Beoogt het hergebruik en het recycleren van materialen te bevorderen.

2. AANBEVELINGEN BETREFFENDE HET NETWERK - OOST-WESTVERBINDINGEN

OW.7	A.1	Borden bij de ingangen van het station bij voorkeur in heel grote contrasterende lettertekens.	2	Beoogt een betere zichtbaarheid, in navolging van het voorstel van de NMBS, met name ten aanzien van personen met een visuele beperking.
OW.7	A.2	Bij voorkeur hier en daar begroeiing op de muren van de spoorweginfrastructuur langs de Aarschotlaan tot aan de spoorwegtalud in het noorden en een goede zichtbaarheid behouden voor de ingangen van het Noordstation. Dit kan men samen met voorzieningen op de grond in overweging nemen, maar de mogelijkheden zijn er beperkt.	3	Beoogt een continuïteit in de begroeiing naar de talud toe, waarop een ecologisch beheer zal plaatsvinden (cf. Projectfiche OW.11); bovenop een heel positieve landschappelijke impact voor een uitrusting met nationale uitstraling.
OW.7	A.3	Maatregelen nemen om kwaliteit en geluidsc comfort te waarborgen voor de huidige en toekomstige gebruikers, zowel in de inkomhal van het station als op het voorplein.	2	Beoogt weerkaatsing van het weglawaai in de Aarschotstraat te voorkomen.
OW.7	A.4	Per plek voorzien in een doorlaatbaarheid van de bekleding (parking en/of stoepen).	2	Beoogt de infiltratie van afvloeiend water te bevorderen volgens de modaliteiten die voor de

				heraanleg worden gekozen.
OW.7	A.5	De sanering van vervuilde sites eisen.	1	Beoogt de bodemkwaliteit te verbeteren.
OW.7	A.6	Dit project coördineren met de andere lopende projecten.	1	Beoogt de tunnels, Sint-Lazarus op te nemen, om aangepaste en kwalitatieve inrichtingen te creëren.
OW.7	A.7	Zorgen voor een degelijke en veilige inrichting voor voetgangers.	1	Beoogt de actieve mobiliteit aan te moedigen.
OW.7	A.8	De toegankelijkheid voor personen met een beperkte mobiliteit garanderen.	1	Beoogt de verplaatsingsmogelijkheden voor de hele bevolking te bevorderen.
OW.7	A.9	Rekening houden met het wegverkeer en de oversteekplaatsen voor voetgangers in de Aarschotstraat.	1	Beoogt beveiligde stroken te waarborgen.
OW.8	A.1	Voorzien in een hellend vlak op de trappen naar het Noordstation op het oostelijke gedeelte van de perimeter van de operatie.	1	Beoogt een toegang voor PBM op deze plaats.
OW.8	A.2	Kiezen voor inheemse, niet woekerende soorten, die in stedelijke omstandigheden gedijen en eventueel een filterende werking hebben voor mochten de rioolkolken op de straat overlopen in de boomkuilen.	3	Beoogt het Groen Netwerk te versterken.
OW.8	A.3	De lichtvervuiling zo veel mogelijk verminderen door de lichtbronnen naar beneden te leiden, zodat de lucht niet verlicht wordt.	2	Beoogt de hinder voor de fauna te beperken.
OW.8	A.4	De mogelijkheden bestuderen om de belangrijke natuurlijke ruimten buiten de SVC-perimeter met elkaar te verbinden (Gaucheretpark en spoorwegtalud). De gevelstoep in het noorden van het plein is relevant als men de parkeerplaatsen laat vallen.	2	Beoogt het Groen Netwerk te versterken.
OW.8	A.5	Bij het optrekken van de gebouwen maatregelen toepassen om de geluidshinder te verminderen.	1	Beoogt het geluidscmfot voor de huidige en toekomstige gebruikers te waarborgen.
OW.8	A.6	Aandacht besteden aan het soort van gebruikte verlichting, de voorkeur gaat daarbij uit naar energiezuinige apparatuur.	2	Beoogt de prioriteiten van het Gewestelijk Lichtplan in acht te nemen.
OW.8	A.7	Per plek voorzien in een doorlaatbaarheid van de bekleding (parking, stoepen, banen voor het openbaar vervoer).	2	Beoogt de infiltratie van afvloeiend water te bevorderen op een manier die voor de heraanleg wordt gekozen.
OW.8	A.8	Zorgen voor aangepaste technische uitrusting (geulen, wadi's, inzinkingen, ...).	2	Beoogt regenwater zoveel mogelijk aan te wenden.
OW.8	A.9	De sanering van vervuilde sites eisen.	1	Beoogt de bodemkwaliteit te

				verbeteren.
OW.8	A.10	Dit project coördineren met andere lopende projecten, zorgen voor een kwaliteitsvolle en veilige inrichting voor de voetgangers; zorgen voor de toegankelijkheid voor personen met beperkte mobiliteit; rekening houden met het wegverkeer en de oversteekplaatsen voor voetgangers in de Aarschot- en de Brabantstraat.	1	Beoogt de tunnels, Sint-Lazarus op te nemen, om veilige, aangepaste en kwalitatieve inrichtingen te creëren (fiche OW.8). Zet aan tot actieve mobiliteit en faciliteert de verplaatsingen van de hele bevolking.
OW.9	A.1	De komst van handelszaken in de hand werken.	3	Beoogt het aanbod in de Brabantstraat te diversifiëren.
OW.9	A.2	Voorafgaand aan de werkzaamheden een ecologische inventaris opmaken.	3	Beoogt de huidige ecologische waarde van het perceel te kennen. Indien relevant, de aanwezige soorten verplaatsen of het verlies eraan compenseren.
OW.9	A.3	Het volledige of een deel van het plat dak vegetaliseren met inheemse soorten.	3	het Groen Netwerk versterken.
OW.9	A.4	Bij het optrekken van de gebouwen maatregelen toepassen om de geluidshinder te verminderen.	1	Beoogt het gebouw te beschermen tegen het (spoor)weglawaaï.
OW.9	A.5	Tijdens de werkzaamheden de geluidshinder zoveel mogelijk beperken.	3	Beoogt de impact van de werkzaamheden op de andere omgevingsfuncties te beperken.
OW.9	A.6	Het rationeel energiegebruik en de installatie van voorzieningen die hernieuwbare energie produceren bevorderen.	2	Beoogt maatregel 34 “Een gewestelijke strategie bepalen voor het ontwikkelen van hernieuwbare energieën” van het Lucht-Klimaat-Energie-Plan te vervangen
OW.9	A.7	De effecten van het project op het microklimaat analyseren om de negatieve effecten ervan te beperken en eventueel de positieve effecten te versterken.	3	Beoogt de opwarming van de aarde en het stedelijk hitte-eilandeffect, een aandachtspunt van het Gewest, mee te bestrijden.
OW.9	A.8	Zorgen voor aangepaste technische uitrusting (geulen, wadi's, inzinkingen, ...).	2	Beoogt regenwater zoveel mogelijk aan te wenden.
OW.9	A.9	Actieve mobiliteit van en naar de te verwezenlijken ontwikkelingen aanmoedigen.	2	Beoogt de alternatieve vervoerswijzen aantrekkelijker te maken.
OW.9	A.10	In degelijke, veilige en vlot bereikbare fietsstallingen voorzien.	2	Beoogt de fiets aantrekkelijker te maken.
OW.9	A.11	Nadenken over de vraag naar parkeergelegenheid die het project zal meebrengen (ook het gezamenlijke gebruik van bestaande parkings).	1	Beoogt voldoende parkeerplaatsen aan te bieden.
OW.9	A.12	Het gebruik van duurzame materialen bevorderen	3	Beoogt het hergebruik en het

		via het bestek.		recycleren te bevorderen.
OW.9	A.13	In het bestek voorschriften opnemen met het oog op een kleine ecologische voetafdruk, zowel tijdens de bouw als bij het gebruik.	2	Beoogt de ecologische voetafdruk van de nieuwe gebouwen te verkleinen.
OW.10	A.1	Aandacht besteden aan de veiligheid op de plek waar de passage aan de westelijke kant op tramsporen uitkomt en zorgen voor: - ofwel een beveiligde oversteekplaats, - ofwel een strook naar daar waar het tramspoor aan de zuidkant licht overdekt is. Risico's met betrekking tot de bovenleidingen voorkomen.	1	Beoogt het parcours ten opzichte van de tram te beveiligen.
OW.10	A.2	Ervoor zorgen dat er een ecologische continuïteit in de talud behouden blijft, ondanks de opening.	2	Beoogt het Groen Netwerk te versterken.
OW.10	A.3	Rekening houden met de geluidsmaatregelen om voor de gebruikers een gemakkelijke en kwalitatieve doorgang onder het spoor te waarborgen.	1	Beoogt het geluidsccomfort voor de huidige en toekomstige gebruikers te waarborgen.
OW.10	A.4	Dit project coördineren met andere lopende projecten, zorgen voor een kwaliteitsvolle en veilige inrichting voor de voetgangers; zorgen voor de toegankelijkheid voor personen met beperkte mobiliteit.	1	Beoogt een nieuwe discontinuïteit te vermijden, met als doel het verkeer voor de actieve modi te verbeteren. Zet aan tot actieve mobiliteit en faciliteert de verplaatsingen van de hele bevolking.
OW.11	A.1	Principes van gedifferentieerd beheer opnemen.	3	Beoogt een verscheidenheid van milieus te brengen die gunstig zijn voor een gevarieerde flora en fauna.
OW.11	A.2	Invasieve soorten bestrijden met inheemse soorten.	2	Beoogt het Groen Netwerk te versterken.
OW.11	A.3	Zorgen voor een doorgang voor de kleine fauna.	1	Beoogt het Groen Netwerk te versterken.
OW.11	A.4	Delen van de taludmuren vegetaliseren	3	Beoogt het Groen Netwerk te versterken.
OW.11	A.5	De mogelijkheid nagaan om in de taluds maatregelen te nemen om de verspreiding van het spoorweglawaai te beperken (ervan uitgaand dat de beplanting deze verspreiding niet vermindert).	2	Beoogt de impact van de werkzaamheden op de andere omgevingsfuncties te beperken.
OW.11	A.6	Bij de aanleg waterbeheervoorzieningen mee verwerken die in-situ-filtering en -filtratie bevorderen, toch als dat relevant blijkt en als de open ruimte hiervoor voldoende breed is.	2	Beoogt het regenwaterbeheer te verbeteren.
OW.11	A.7	De sanering van vervuilde sites eisen.	1	Beoogt een ecologisch beheer van de taluds.
OW.11	A.8	Informerende en sensibiliserende borden plaatsen.	3	Beoogt de bevolking te informeren over de

				beschadiging door afval van natuurlijke milieus, met als doel het storten op bermen te ontraden.
OW.11	A.9	Schuttingen/hekken plaatsen tussen de bermen en de sporen.	3	Beoogt het afval afkomstig van de treinsporen tegen te houden.
OW.11	A.10	Op regelmatige afstand vuilnisbakken plaatsen langs de berm van de Aarschotstraat. Hierbij voldoende doorgang behouden.	2	Beoogt het afvalbeheer te verbeteren.
OW.12	A.1	De binnenplaats ten dele vegetaliseren.	3	Beoogt een aangenamer levenskader voor kinderen en versterkt de aanwezigheid van de natuur op het binnenterrein van een huizenblok.
OW.12	A.2	Een activiteit rond stadslandbouw ontwikkelen (moestuin). In deze zin voorziet de Good Food-strategie binnen actie 2 van hoofddomein 3 in een sensibilisering en een betrokkenheid van de toekomstige generaties.	3	Beoogt een didactische rol naar de kinderen toe.
OW.12	A.3	Het dak van de 1ste verdieping aanleggen als een gevegetaliseerde ruimte, die men als moestuin zou kunnen gebruiken, met de stukken mee die men voor het licht open wil houden.	3	Beoogt het Groen Netwerk te versterken.
OW.12	A.4	Bij het optrekken van het gebouw maatregelen toepassen om de geluidshinder te verminderen.	1	Beoogt het geluidscmfort voor de kinderen van de crèche te verbeteren.
OW.12	A.5	Tijdens de werkzaamheden de geluidshinder zoveel mogelijk beperken.	3	Beoogt de impact van de werkzaamheden op de andere omgevingsfuncties te beperken.
OW.12	A.6	Het plat dak van de 2de verdieping benutten met energieproducerende apparatuur.	2	Beoogt de voorbeeldfunctie van de overheden te tonen.
OW.12	A.7	De platte daken van de gebouwen vegetaliseren.	2	Beoogt de absorptiecapaciteiten van regenwater te verhogen.
OW.12	A.8	Terugwinnen van regenwater bevorderen	1	Beoogt het regenwater te hergebruiken om het gevegetaliseerde dak te besproeien.
OW.12	A.9	Behouden van stroken met volle grond op de binnenplaats.	1	Beoogt de infiltratie van regenwater te bevorderen.
OW.12	A.10	Behouden van stroken met volle grond op de binnenplaats.	1	Beoogt de ondoordringbaarheid van de bodem te beperken.
OW.12	A.11	Actieve mobiliteit van en naar het nieuwe gebouw aanmoedigen.	2	Beoogt de alternatieve vervoerwijzen aantrekkelijker te maken.
OW.12	A.12	Voorzien in kwalitatieve PBM-toegangen.	1	Beoogt de

				verplaatsingsmogelijkheden voor de hele bevolking te bevorderen.
OW.12	A.13	Nadenken over de parkeervraag die zal komen omtrent het project (met name kiss-and-ride).	1	Beoogt automobilititeit in het project op te nemen, zonder de uitrusting te overdimensioneren.
3. AANBEVELINGEN MET BETREKKING TOT HET PROJECT M3 LIEDTS-BRABANT				
LB.13	A.1	Opnemen van een sociaal deel.	3	Beoogt een participatief proces met de burgers op te zetten (cf. fiche MC).
LB.13	A.2	Zorgen voor een tijdelijke vegetalisering, zoals planten- en bloembakken.	3	Beoogt een vooruitblik op de groene continuïteit op het Liedtsplein tussen de Koninginnelaan en de Paleizenstraat.
LB.13	A.3	Voorzien in een deel rond lawaai.	2	Beoogt maatregelen voor een beperking van de geluidshinder.
LB.13	A.4	Tijdens de werkzaamheden de geluidshinder zoveel mogelijk beperken.	2	Beoogt de impact van de werkzaamheden op de andere omgevingsfuncties te beperken.
LB.13	A.5	Voorzien in een aangepast afvalwaterbeheer.	1	Beoogt de terugwinning van afvalwater.
LB.13	A.6	De mobiliteit van PBM faciliteren; zachte mobiliteit bevorderen; zorgen voor het delen van de openbare ruimte tussen vervoerwijzen voor voetgangers en voor fietsers; stroken beveiligen; verlenging van stroken voorstellen.	1	Beoogt de verplaatsingsmogelijkheden voor de hele bevolking te bevorderen.
LB.13	A.7	Voorzien in een aangepast afvalbeheer tijdens de werkzaamheden.	2	Beoogt het afvalbeheer te verbeteren.
LB.14	A.1	Kiezen voor inheemse, niet woekerende soorten, die in stedelijke omstandigheden gedijen en eventueel een filterende werking hebben voor mochten de rioolkolken op de straat overlopen in de boomkuilen.	2	Beoogt het Groen Netwerk te versterken.
LB.14	A.2	Voorzien in een deel rond lawaai.	1	Beoogt maatregelen voor een beperking van de geluidshinder.
LB.14	A.3	Tijdens de werkzaamheden de geluidshinder zoveel mogelijk beperken.	2	Beoogt de impact van de werkzaamheden op de andere omgevingsfuncties te beperken.
LB.14	A.4	Zorgen voor weinig energieverbruikende en voor in de tijd duurzame verlichtingssystemen.	2	Beoogt de prioriteiten van het Gewestelijk Lichtplan in acht te nemen.
LB.14	A.5	De voorkeur geven aan bekleding/materialen in natuursteen met een hoog albedo.	2	Beoogt de absorptie van de warmte te reduceren en zo mee het hitte-eilandeffect te

				bestrijden.
LB.14	A.6	Denken aan voorzieningen om regenwater en afvloeiend water op te vangen, op te houden en/of in de bodem te laten dringen.	2	Beoogt het waterbeheer te verbeteren.
LB.14	A.7	Bij de heraanleg van trottoirs en parkeerzones de voorkeur geven aan (half)doorlatende verharding.	2	Beoogt de ondoordringbaarheid van de bodem te beperken.
LB.14	A.8	De mobiliteit van PBM faciliteren; de stroken beveiligen; de continuïteit van de stroken voorstellen; innoveren in termen van stedelijke logistiek (op het vlak van infrastructuur en regeling); ervoor zorgen dat de openbare ruimte beter wordt gedeeld.	1	Beoogt de verplaatsingsmogelijkheden voor de hele bevolking te bevorderen.
LB.14	A.9	Zorgen voor voldoende vuilnisbakken.	3	Beoogt het afvalbeheer te verbeteren.

4. AANBEVELINGEN TEN AANZIEN VAN DE DYNAMISERING VAN DE KONINKLIJKE AS.

KA.15	A.1	Vooraf aandacht voor de verbetering van de zichtbaarheid van de ingang van het Koningin-Groenpark (Paleizenstraat 42) en van die van de tuin van het Huis der Kunsten (Haachtsesteenweg 147), met name door een vegetalisering van het parcours.	2	Beoogt meer zichtbaarheid van de voor het publiek toegankelijke groene ruimten die zich binnen een huizenblok bevinden.
KA.15	A.2	De mogelijkheden bestuderen om een waterlichaam aan te leggen op het aan de kerk palende plein.	3	Beoogt regenwater terug te winnen om het water weer in de stad terug te brengen, maar tevens als onderdeel van een regenwaterbeheer.
KA.15	A.3	Voor maatregelen zorgen om het Koninginneplein zo goed mogelijk tegen weglawaai te beschermen.	2	Beoogt een betere demping van het verkeerslawaai.
KA.15	A.4	Materialen met een hoog albedo aanmoedigen.	2	Beoogt het hitte-eilandeffect te beperken.
KA.15	A.5	Per plek voorzien in een doorlaatbaarheid van de bekleding (parking, stoepen, banen voor het openbaar vervoer).	2	Beoogt de infiltratie van afvloeiend water te bevorderen volgens de modaliteiten die voor de heraanleg worden gekozen.
KA.15	A.6	Zorgen voor aangepaste technische uitrusting (geulen, wadi's, inzinkingen, ...).	1	Beoogt regenwater zoveel mogelijk aan te wenden.
KA.15	A.7	Bij de heraanleg van voetgangersruimten, tramsporen en parkings de voorkeur geven aan (half)doorlatende verharding.	2	Beoogt de ondoordringbaarheid van de bodem te beperken.
KA.15	A.8	Zich vergewissen van een goede verdeling van de openbare ruimte tussen mogelijkheden voor voetgangers en voor fietsers.	2	Beoogt het gebruik van actieve vervoerwijzen te bevorderen.
KA.15	A.9	Het aanbod gedeelde fietsen aanvullen.	3	Beoogt de actieve mobiliteit aan te moedigen.

KA.15	A.10	Garanderen dat de MIVB-haltes veilig bereikbaar blijven.	1	Beoogt de verplaatsingsmogelijkheden voor de hele bevolking te bevorderen.
KA.15	A.11	Ook nadenken over de omliggende straten en de verkeers- en de parkeerproblematiek niet verplaatsen naar straten met te weinig capaciteit.	1	Beoogt het probleem niet naar elders te verplaatsen.
KA.16	A.1	De platte daken van de gebouwen benutten: vegetalisering, moestuin, ...	2	Beoogt de absorptiecapaciteiten van regenwater te verhogen en het Groen Netwerk te versterken.
KA.16	A.2	Bij het optrekken van de gebouwen maatregelen toepassen om de geluidshinder te verminderen.	1	Beoogt het gebouw te beschermen tegen het (spoor)weglawaai.
KA.16	A.3	De mogelijkheid nagaan om voor maatregelen te zorgen om de verspreiding van het lawaai te beperken.	2	Beoogt de impact van de werkzaamheden op de andere omgevingsfuncties te beperken.
KA.16	A.4	De platte daken van de gebouwen benutten.	3	Beoogt een beter energiebeheer.
KA.16	A.5	De platte daken van de gebouwen vegetaliseren.	3	Beoogt de absorptiecapaciteiten van regenwater te verhogen.
KA.16	A.6	Terugwinnen van regenwater bevorderen.	2	Beoogt het regenwater te hergebruiken om het gevegetaliseerde dak te besproeien.
KA.16	A.7	Actieve mobiliteit van en naar de te verwezenlijken ontwikkelingen aanmoedigen.	2	Beoogt de alternatieve vervoerwijzen aantrekkelijker te maken.
KA.16	A.8	In dit kader zorgen voor degelijke, beveiligde en vlot toegankelijke fietsparkeerplaatsen.	2	Beoogt de actieve mobiliteit aan te moedigen, alsook meer aantrekkelijkheid van de fiets.
KA.17	A.1	De tramsporen vegetaliseren, als ze niet worden gebruikt door spoedvoertuigen.	3	Beoogt het Groen Netwerk te versterken.
KA.17	A.2	Voorzien in een deel rond lawaai.	2	Beoogt maatregelen voor een beperking van de geluidshinder.
KA.17	A.3	Materialen met een hoog albedo aanmoedigen.	3	Beoogt het hitte-eilandeffect te beperken.
KA.17	A.4	Gebruikmaken van de herbestrating om uitrusting voor het beheer van afvloeiend water in een gescheiden rioolstelsel te verwerken.	1	Beoogt het beheer van het afvloeiend water te verbeteren.
KA.17	A.5	Per plek voorzien in een doorlaatbaarheid van de bekleding (parking, stoepen, banen voor het	2	Beoogt de infiltratie van afvloeiend water te

		openbaar vervoer).		bevorderen volgens de modaliteiten die voor de heraanleg worden gekozen.
KA.17	A.6	Vegetalisering van de tramsporen en bekijken van andere technische maatregelen.	3	Beoogt de ondoordringbaarheid van de bodem te beperken.
KA.17	A.7	De mobiliteit van PBM faciliteren; de stroken in verbinding met het wegverkeer beveiligen; de continuïteit van de stroken voorstellen; ervoor zorgen dat de openbare ruimte beter wordt gedeeld.	1	Beoogt de verplaatsingsmogelijkheden voor de hele bevolking te bevorderen.
KA.18	A.1	De oversteek tussen de Koningsstraat en de Poststraat mogelijk maken, buiten het veelvuldige gebruik van de plek.	1	Beoogt de zachte vervoersmodi te verbeteren, door doorlaatbaarheid van het gebouwengoed.
KA.18	A.2	Bij het optrekken van het museum maatregelen toepassen om de geluidshinder te verminderen.	1	Beoogt het gebouw te beschermen tegen het weglawaai.
KA.18	A.3	De mogelijkheid nagaan om voor maatregelen te zorgen om de verspreiding van het lawaai te beperken.	2	Beoogt de impact van de werkzaamheden op de andere omgevingsfuncties te beperken.
KA.18	A.4	Actieve mobiliteit van en naar het museum aanmoedigen door rechtstreekse doorsteken naar de Fietsring.	2	Beoogt de alternatieve vervoerwijzen aantrekkelijker te maken.
KA.18	A.5	In dit kader zorgen voor degelijke, beveiligde en vlot bereikbare fietsenstallingen.	2	Beoogt de actieve mobiliteit aan te moedigen, alsook meer aantrekkelijkheid van de fiets.
KA.18	A.6	Rekening houden met de nabijheid van het openbaar vervoer.	2	Beoogt de verplaatsingsmogelijkheden voor de hele bevolking te bevorderen.
KA.18	A.7	Zorgen voor aangepaste toegangen en wegen voor PBM.	1	Beoogt de verplaatsingsmogelijkheden voor de hele bevolking te bevorderen.

5. AANBEVELINGEN BETREFFENDE DE VERBETERING VAN HET STEDELIJK WEEFSEL.

SW.19	A.1	De lichtvervuiling zo veel mogelijk verminderen door de lichtbronnen naar beneden te leiden, zodat de lucht niet verlicht wordt.	1	Beoogt de hinder voor de fauna te beperken.
SW.19	A.2	Lampen gebruiken met voldoende energie-efficiëntie en voldoende lange levensduur: leds zijn vandaag de dag een goede oplossing.	2	Beoogt het gebruik energiezuinige uitrusting.
SW.20	A.1	Nagaan of het sociale project bestemd voor minder bedeelde personen in overeenstemming is met hun gebruiken en wensen.	1	Beoogt het project aan de reële noden van de bevolking aan te passen.
SW.20	A.2	Het voortstuwende van een dynamiek van duurzaam beheer van de dienstverlening overwegen	1	Beoogt de activiteit te bestendigen.

SW.20	A.3	Maatregelen bevorderen die de uitstoot van broeikasgassen kunnen verminderen.	3	Beoogt de uitstoot van broeikasgassen te verminderen.
SW.20	A.4	Zorgen voor aangepaste technische uitrusting (geulen, wadi's, inzinkingen, ...).	2	Beoogt regenwater zoveel mogelijk aan te wenden.
SW.21	A.1	De mogelijkheid nagaan om voor maatregelen te zorgen om de verspreiding van het lawaai te beperken.	2	Beoogt de impact van de werkzaamheden op de andere omgevingsfuncties te beperken.
SW.21	A.2	Bij het optrekken van de gebouwen maatregelen toepassen om de geluidshinder te verminderen.	1	Beoogt het geluidcomfort voor de huidige en toekomstige gebruikers te waarborgen, met name voor de gevels die op de baan uitgeven.
SW.21	A.3	Het rationeel energiegebruik en de installatie van voorzieningen die hernieuwbare energie produceren bevorderen.	2	Beoogt maatregel 34 "Een gewestelijke strategie bepalen voor het ontwikkelen van hernieuwbare energieën" van het Lucht-Klimaat-Energie-Plan te vervangen
SW.21	A.4	Maatregelen bevorderen die de uitstoot van broeikasgassen kunnen verminderen.	3	Beoogt de uitstoot van broeikasgassen te verminderen.
SW.21	A.5	De effecten van het project op het microklimaat analyseren om de negatieve effecten ervan te beperken en eventueel de positieve effecten te versterken.	3	Beoogt de opwarming van de aarde en het stedelijk hitte-eilandeffect, een aandachtspunt van het Gewest, mee te bestrijden.
SW.21	A.6	Zorgen voor aangepaste technische uitrusting (geulen, wadi's, inzinkingen, ...).	2	Beoogt regenwater zoveel mogelijk aan te wenden.
SW.21	A.7	Actieve mobiliteit van en naar het nieuwe gebouw aanmoedigen.	2	Beoogt de alternatieve vervoerwijzen aantrekkelijker te maken.
SW.21	A.8	In dit kader zorgen voor degelijke, beveiligde en vlot bereikbare fietsenstallingen.	2	Beoogt de actieve mobiliteit aan te moedigen, alsook meer aantrekkelijkheid van de fiets.
SW.21	A.9	Nadenken over de vraag naar parkeergelegenheid die het project zal meebrengen (ook het gezamenlijke gebruik van bestaande parkings).	1	Beoogt voldoende parkeerplaatsen aan te bieden.
SW.21	A.10	Het gebruik van duurzame materialen bevorderen via het bestek. De structuur zal bij voorkeur uit hout en/of duurzame materialen opgetrokken moeten worden.	3	Beoogt het hergebruik en het recyclen te bevorderen.
SW.21	A.11	In het bestek voorschriften opnemen met het oog op een kleine ecologische voetafdruk, zowel tijdens de bouw als bij het gebruik.	3	Beoogt de ecologische voetafdruk van de nieuwe gebouwen te verkleinen.
6. AANBEVELINGEN BETREFFENDE DE MAATSCHAPPELIJKE COHESIE				
MC	A.1	Het gebruik van duurzame materialen bevorderen via het bestek. De structuur zal bij voorkeur uit hout	3	Beoogt het hergebruik en het recyclen te bevorderen.

		en/of duurzame materialen opgetrokken moeten worden.		
--	--	--	--	--



BRUXELLES DÉVELOPPEMENT URBAIN

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES

Annexe 5 / Bijlage 5

Tableau détaillant les adaptations ou réponses apportées aux différents avis ou remarques mentionnés dans les autres annexes

Tabel met een overzicht van de aanpassingen of antwoorden die verwerkt zijn naar aanleiding van de verschillende hierboven vermelde adviezen en opmerkingen





BRUXELLES DÉVELOPPEMENT URBAIN

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES



Sujets	Remarques émises	Motivations	Modifications
1. Participa- tion	En enquête publique : - Monsieur Demarée s'interroge sur la manière dont la communication est envisagée à l'égard du quartier et ses habitants quant à la suite du processus et du développement de ce programme. - Monsieur Demarée regrette également la trop faible intention affichée en termes de participation des habitants et des usagers du quartier, spécialement vis-à-vis de l'analyse des problèmes du quartier et l'identification des solutions à apporter. Monsieur Demarée s'interroge tout particulièrement sur la répartition prévue des 10% de budget alloués, au sein de chaque projet, sur ces questions de participation et souhaite notamment savoir s'il est bien prévu d'impliquer dans le processus les nombreuses associations déjà fortement actives au sein du quartier. - Monsieur Demarée souligne l'importance d'associer au mieux les habitants et usagers du quartier, et ainsi éviter de consacrer une approche top-down déjà observée au sein de contrats de quartier précédents.	Le processus participatif est décrit par l'ordonnance. Il appartient à chaque maître d'ouvrage de projet d'assurer la participation, l'information, la consultation et la coordination des acteurs (ce compris en priorité les habitants, usagers et associations de quartier) et chaque maître d'ouvrage de projet important bénéficie d'un budget à cet effet ; différents maîtres d'ouvrages peuvent décider de s'associer pour mieux communiquer et coordonner les actions de participation ;	Nihil
	En commission de concertation par Schaerbeek : Sur le plan méthodologique, si une marge du budget est effectivement allouée pour chaque opération à l'encadrement d'un processus participatif au stade de sa réalisation, il est regrettable que ce n'ait pas été le cas dès l'étape de programmation, ce qui aurait permis de cerner plus finement les carences, opportunités, demandes et potentiels des quartiers. Le travail d'information sous forme d'assemblée		

	générale, ainsi que le processus d'enquête publique montrent quant à eux clairement leurs limites quant à leur capacité de mobilisation et d'implication du public directement concerné.		
2. Concertation avec instances publiques :	En enquête publique : Monsieur Demarée souligne l'apport crucial que pourrait jouer les services de police de la zone Nord, tant en termes de services rendus à la communauté que de résolution des questions de mobilité au sein du quartier Brabant et de la place Liedts.	la Zone de Police Nord « Polbruno » sera invitée à être un partenaire important dans l'élaboration et la mise en œuvre de projets repris dans le programme du CRU;	
	En commission de concertation par Schaerbeek : La Commission regrette le manque de concertation en amont pour ce programme avec l'ensemble des instances concernées (DMS, citydev, ...).	Le projet de programme du CRU 2 (du CRU 1 et de CRU 3) a été présenté par la DRU à la direction de l'Urbanisme et des Monuments et Sites le 29 juin 2017 dans la salle Iris, au CCN. Le CRDT-CRU a été réuni à trois reprises lors de l'élaboration du programme (le 19 septembre 2016, le 28 octobre 2016 et le 7 mars 2017).	
3. Opérations de réserve :	En commission de concertation par Schaerbeek : la faisabilité de certaines opérations étant fortement dépendante de circonstances favorables liées à l'acquisition d'immeubles ou de terrains existants, il serait pertinent de prévoir des opérations de réserve au cas où certaines des opérations principales devaient capoter. Parmi celles-ci nous envisageons : o L'extension du parc Reine-Verte sur la toiture existante d'un parking (116, rue Verte) pour y créer des potagers ou espaces de jeux (procédure de permis d'urbanisme en cours pour le parking) ;	L'ordonnance prévoit des opérations à initier pas de projets en réserve. L'ordonnance prévoit la possibilité de modifier ou de compléter le programme entre le 6 et le 36^{ème} mois à dater du 1^{er} jour du mois qui suit l'adoption du programme. Dès lors de nouvelles opérations pourraient être ajoutées en cours d'exécution.	Le programme du CRU ne comporte pas de projets en réserve.

	- o La création d'un accès supplémentaire au parc Reine-Verte depuis la rue de la Poste ; - o L'installation de toilettes publiques et de dispositifs visant à améliorer la propreté publique à l'échelle du quartier.		
	En commission de concertation par St-Josse-Ten-Noode : Etablir une liste de projets de réserve		
4. Budget	En commission de concertation par Schaerbeek : - o les opérations, qu'il s'agisse des bâtiments ou des espaces publics, semblent dans certains cas largement sous-budgétées. Des montants parfois importants risquent de devoir être investis (par la Commune ?) en complément. Un affinage du programme est indispensable en fonction des possibilités de financement propres et tierces et de précisions à apporter en ce qui concerne l'ampleur de certaines opérations ; - o Les budgets ne prévoient aucune marge de manœuvre pour surcoût éventuel (10 à 15 % sont généralement pris en compte) ; - o la répartition entre communes est inégale : le total du financement CRU sur St-Josse s'élève à environ 1.600.000 € de plus que sur Schaerbeek pour un périmètre sensiblement équivalent ; - o Il semble illogique que les 10% de budget consacrés à la coordination / participation soient calculés sur les montants de travaux + honoraires + acquisition éventuelles, alors que dans certains cas les opérations ne nécessitent pas d'acquisition, et le fait qu'il y en ait une ne complexifie en rien la mission de coordination / participation, puisqu'il s'agit d'opération préliminaires qui n'interviennent	- Ces remarques sont pertinentes.	- Les budgets des différents projets ont été vérifiés, affinés, complétés et adaptés si nécessaire. - Le projet de la STIB a été ajouté au tableau budgétaire

	pas ou peu dans le processus de réalisation des projets. Le fait d'intégrer les honoraires à la base de calcul de ce pourcentage de coordination revient également à le gonfler anormalement ; o Certaines opérations externes au CRU sont mentionnées dans les fiches sans que les budgets associés y soient inscrits. C'est le cas du budget STIB pour le projet Triangle (8.000.000€) mentionné dans la fiche SL.2 (p 18), mais qui n'apparaît pas dans le tableau financier en tant qu'opération associée. Le fait d'inscrire toutes les opérations associées dans le tableau financier aurait le mérite de clarifier une certaine forme d'engagement des opérateurs concernés		
5. Effet d'entraînement du CRU	En enquête publique : - selon M. Lemaire, les aspects de gouvernance, de coordination des actions ou encore de suivi et promotion des projets encore sans financement sont absents des documents fournis. Selon M. Lemaire, il manque une présentation claire des prérequis, des challenges et des risques posant sur chaque projet ; - Selon M. Lemaire, le fait que certains projets comme le réaménagement du boulevard Saint-Lazare soient une simple "récupération" de projets existants dont la réalisation se fait attendre depuis des années n'inspire pas confiance vu l'absence apparente d'une gouvernance forte pour forcer le démarrage concret de ces initiatives.	- Les projets à initier sont, par définition, à un stade moins avancé de développement ; le contenu exacte, la maîtrise d'ouvrage, les sources de financement et/ou les aspect de gouvernance de projet sont souvent encore à affiner ; ils sont repris dans le programme parce que le bureau d'étude du programme du CRU et la maîtrise d'ouvrage ont jugé qu'ils avaient leur pertinence pour le développement du quartier et qu'il serait intéressant de les mettre en œuvre si possible dans un avenir proche. - le cas du boulevard Saint-Lazare est exemplatif du rôle levier que peut jouer le CRU en complétant des budgets existants mais insuffisants et ainsi permettre de débloquer certains projets ;	- Nihil

	En commission de concertation par Schaerbeek : plusieurs opérations non budgétées sont maintenues dans le programme, or aucun élément concret ne permet d'établir ou de comprendre quels seront les mécanismes effectifs permettant au CRU de garantir un effet d'entraînement sur ces opérations à initier ou associées (Tunnels schaerbeekois, Parvis de la gare du Nord, place et tunnel Quatrecht, bâtiment d'angle Quatrecht / Brabant, percée rue Rogier, Place Liedts, rue de Brabant,...) ?	- Les projets à initier restent durant toute la durée du CRU à l'ordre du jour des préoccupations des acteurs et des partenaires du CRU.	
--	---	--	--

6. Coordination	En commission de concertation par Schaerbeek : indépendamment du CRU, la zone comporte plusieurs projets de grande ampleur (Place Liedts, métro Nord, gare du Nord, place Masui, ...) mobilisant une pléthore d'acteurs qu'il serait opportun de coordonner tant au niveau des études que du phasage et du chantier, dans une vision d'ensemble à l'échelle du quartier. Il nous semble que le CRU a un rôle à jouer dans la définition de cette vision d'ensemble et la création d'un cadre assurant son adhésion par l'ensemble des opérateurs, or nous ne voyons pas ce qui est entrepris concrètement pour atteindre cet objectif.	- Bruxelles Mobilité, notamment à travers le Plan Régional de Mobilité, est le garant de la cohérence des projets de travaux de voirie avec les schémas de circulation à une échelle qui dépasse le quartier ; - il appartient à chaque maître d'ouvrage de projet d'assurer la participation, l'information, la consultation et la coordination des acteurs (en ce compris en priorité les habitants, usagers et associations de quartier) et chaque maître d'ouvrage de projet important bénéficie d'un budget à cet effet ;	Il a été demandé à Bruxelles Mobilité de mener en interne une étude sur la mobilité dans le périmètre du CRU 2 (voir fiche EO.13)
------------------------	---	---	--

7. Etude de mobilité préalable	En enquête publique : - Monsieur Demarée souligne notamment l'importance et la priorité à accorder aux études mobilité suggérées dans le projet de programme pour le quartier Brabant (fiche LB.14 « Gestion de la mobilité, rue de Brabant »), dont les rues d'Aerschot et de Brabant connaissent une surcharge de trafic permanente. Il souligne par ailleurs la nécessité d'y allouer dès à présent des moyens budgétaires spécifiques, ce qui fait actuellement défaut dans le projet de programme présenté, alors même que la nécessité de réaliser ces études ont été mises en avant. Monsieur Demarée met également en avant le risque de voir se développer une approche mobilité fragmentée dès lors que ces études mobilité viendraient après des projets de réaménagement de voiries déjà très concrets (rue Quartrecht, boulevard et place Saint-Lazare, etc.). Il souligne encore l'impact et les nuisances du trafic automobile sur le quartier, résumés comme suit : - véhicules particulièrement bruyants et vitesses de circulation inadaptées, parfois bien au-dessus des 50km/h ; - files de nuit permanentes et concerts de klaxons intempestifs ; - files et nuisances sonores rue de Brabant, particulièrement durant les w-e ; - espaces des tunnels sous voies exploités comme endroits où faire vrombir les moteurs des véhicules ; - la présence des automobiles et leurs nuisances participent de l'effet « vitres cassées » et de l'escalade d'autres nuisances au sein du quartier (déchets, uriner dans l'espace public, dégâts en tout genre, etc.) ;	- les projets d'aménagement d'espace public prévus dans le programme du CRU sont sous maîtrise d'ouvrage de Bruxelles Mobilité ou en partenariat étroit avec cette institution ; Bruxelles Mobilité, notamment à travers le Plan Régional de Mobilité, est le garant de la cohérence des projets de travaux de voirie avec les schémas de circulation à une échelle qui dépasse le quartier ;	Il a été demandé à Bruxelles Mobilité de mener en interne une étude sur la mobilité dans le périmètre du CRU 2 (voir fiche EO.13)
---------------------------------------	--	---	--

	Monsieur Demarée questionne enfin les liens qu'entretient le projet de programme présenté avec les autres projets mobilité situés à proximité, notamment : réaménagement du boulevard Albert II par Bruxelles Mobilité, réaménagement des bandes situés aux alentours de la gare du Nord/bâtiment CCN, ou le réaménagement de la place Solvay, qu'il suggère d'inclure dans le projet de CRU afin de pouvoir être exécutés directement par les services régionaux déjà en charge des autres projets dans les environs. En commission de concertation par Schaerbeek : plusieurs opérations impactent des nœuds stratégiques en termes de mobilité dans le périmètre. Une étude préalable de mobilité devrait être réalisée afin de définir un schéma directeur et les grandes orientations sur l'ensemble du périmètre. Cette étude devrait permettre de calibrer les différentes opérations prévues sur les voiries (tunnels, abords de la gare, pl. de la Reine, pl. Liedts et Brabant,...), de les coordonner entre elles, mais également de prendre en compte les aspects liés au déroulement par phase des grands chantiers (en particulier pl. Liedts).		
--	--	--	--

8. Périmètre	En commission de concertation par Schaerbeek : - le périmètre repris dans le cahier de cartes ne correspond pas à celui repris au programme et dans le RIE. On constate sur le périmètre repris dans le cahier des cartes : - Au nord, la suppression des îlots situés au nord de la place Liedts entre la rue des Palais et la rue Royale-Sainte-Marie, ainsi que de la place Masui et des tunnels Palais et Pavillon, pourtant mentionnés dans l'opération SL.2 et inclus dans le périmètre définitif ; - À l'Est, la suppression des îlots situés entre la place de la Reine et la rue Rogier, inclus dans le périmètre définitif ; - Au Sud-Ouest, le maintien de la place Rogier et des îlots directement environnants, supprimés du périmètre définitif.	Cette remarque est pertinente.	Le périmètre soumis à l'approbation du Gouvernement tient compte de cette remarque.
9. Concept d'ensemble et coordination des opérations (gouvernance CRU)	En commission de concertation par Schaerbeek : Selon la fiche SL.2 , la répartition des efforts et du budget semble déséquilibrée entre les 4 tunnels sur Saint-Josse qui comprennent des travaux d'aménagement, et les 5 tunnels sur Schaerbeek, pour lesquels les seules interventions CRU semblent être consacrées au « renfort de l'intervention artistique » (tunnels Palais et Pavillon), mais il est impossible en l'état d'en déterminer le montant car celui-ci est globalisé sur l'ensemble des tunnels. D'autre part, le projet triangle de la STIB mentionné dans la fiche n'est pas repris comme opération associée ou mixte, alors qu'il se consacre à la même thématique. Cette opération devrait à ce titre être intégrée au tableau financier et coordonnée avec les autres opérations, sous peine d'aboutir à un résultat disparate et incohérent. Des précisions concernant la nature exacte des interventions	Ces remarques sont prises en compte. Les questions liées à la gestion et à l'entretien des tunnels, à la mise en conformité des arrêts de la STIB sur l'axe entre la place de la Reine et le carrefour Botanique seront transmises aux différents maîtres d'ouvrages et partenaires lors de la mise en œuvre du programme. Les différents Maitres d'ouvrages devront collaborer à la résolution des problèmes de gestion et d'entretien. Les bénéficiaires du contrat de rénovation	Dans le cadre de l'opération d'aménagement de la place de la Reine et de ses abords, le budget STIB estimé a été augmenté à 300.000 euros. L'intervention de la Stib sera réévaluée ultérieurement lors

	CRU sur chaque tunnel, ainsi que la hauteur de l'investissement et les modalités de coordination des différents opérateurs sont donc nécessaires. Les questions liées à la gestion et à l'entretien des tunnels doivent aussi impérativement être prises en compte et sont donc une priorité ; o Des opérations sont prévues respectivement au Botanique et sur la place de la Reine, mais pas entre les deux. Or les arrêts de la STIB ne sont pas aux normes sur cet axe et au-delà jusqu'à la place Liedts, il semble indispensable de prévoir un investissement de la part de la STIB visant à la rationalisation des arrêts autour de la place de la Reine, mais également à la mise en conformité de tous les arrêts de l'axe. IL est peu probable que le budget STIB de 200 000 € annoncé dans le cadre de l'opération AR.15 suffise à les financer.	urbaine peuvent consacrer un maximum de dix pourcent du coût total éligible de chaque opération ou action financée ou subventionnée, tel que défini dans le programme initial définitif approuvé par le Gouvernement, à des frais d'actions de coordination et de communication. Un bénéficiaire peut convier les personnes publiques ou privées intéressées par l'opération ou l'action concernée du contrat de rénovation urbaine à participer à un comité de pilotage, qui se réunit chaque fois que le bénéficiaire le juge utile.	de l'élaboration du projet. La fiche projet SL.2 a été modifiée afin d'intégrer le projet « triangle ».
--	--	--	---

10.Pertinence des opérations	En enquête publique : - Monsieur Demarée regrette une approche fragmentaire du projet de programme, les objectifs manquant de cohérence d'ensemble et ne se renforçant pas suffisamment les uns les autres. - Monsieur Demarée estime que le projet de programme présenté se focalise trop sur le pourtour du périmètre et les traversées du quartier et que le projet manque cruellement d'une analyse sociologique d'ensemble pour le quartier. - Monsieur Demarée souligne l'analyse très incomplète du projet de	- préalablement à l'établissement d'un programme d'investissements et d'actions, le bureau d'étude et la maîtrise d'ouvrage ont étudié le quartier dans ses aspects sociologiques, économiques, immobilier et urbanistiques ; pour chaque projet, des conditions de réussite ont été mise en évidence ; - un des objectifs des CRU est précisément de travailler sur les marges des quartiers et les frontières	- Nihil
-------------------------------------	---	--	---

	programme quant aux questions liées à la prostitution dans le quartier. Il estime que le projet de ce Contrat de rénovation urbaine, tel que présenté, propose une approche qui fait la part belle à du pur 'façadisme', alors qu'il aurait pu constituer une occasion unique de se projeter dans un réaménagement qualitatif du quartier, permettant de rejoindre les qualités urbaines aujourd'hui présentes au sein du Red Light District d'Anvers. - selon M. Lemaire, les indicateurs pris en compte dans le cadre du Rapport sur les Incidences environnementales ne semblent pas toujours définis de la meilleure façon. Ainsi la définition de la mobilité semble légère, et la mesure d'impact des différents projets sur la mobilité s'en ressent négativement. Selon M. Lemaire, le diagnostic du RIE n'analyse pas suffisamment les éléments suivants : les difficultés sociales et économiques du quartier, le taux important de rotation des habitants (quartier de transit), les impacts de la présence d'une importante activité de prostitution ; Cette faiblesse d'analyse ne permet pas, selon lui, de faire les choix de projets les plus pertinents - selon M. Lemaire, il conviendrait d'affiner le diagnostic « santé » du RIE, en particulier les problématiques de santé que de nombreuses études associent au contexte urbanistique et socio-démographique du quartier. Selon M. Lemaire, l'offre médicale dans le quartier est insuffisante, que les maisons médicales y souffrent de très longues files d'attente et que le passage aux urgences de l'hôpital n'est pas une solution, que l'offre de généraliste ne suffit pas à répondre à la demande d'une population dont la pauvreté augmente le besoin de soins. Dès lors que selon M. Lemaire, il conviendrait de prévoir dans le CRU l'ouverture de nouvelles maisons médicales et un programme d'aide à l'installation de nouveaux praticiens médicaux ;	communales qui sont souvent malheureusement des espaces moins bien traités et aménagés ; les CRU s'attachent à travailler en priorité à améliorer les grandes liaisons à travers les quartiers ou à réparer les grandes ruptures ; - le CRU n'est pas l'instrument le plus approprié pour résoudre les problèmes socio-économiques du quartier, en particulier la traite des êtres humains ; qu'il s'agit essentiellement d'un programme d'investissement (dans l'espace public, en logement, en équipements) mais qu'un budget pour des actions sociétales est prévu et que dans le cadre d'un appel à projet des actions en la matière pourront être proposées ; - le projet Saint-Lazare va considérablement contribuer à apaiser le quartier et offre un vaste espace public piéton de qualité, un trafic automobile apaisé donc moins de bruit, de pollution et d'insécurité routière ; - le projet Saint-Lazare prévoit la plantation de nombreux arbres ; - le Gouvernement prend acte de la plainte des riverains; les interventions dans le domaine ferroviaire sortent des compétences du CRU ;	
--	---	---	--

	- selon M. Lemaire, les nombreux chantiers importants simultanés dans le quartier (voiries, tours de logement sociaux, bâtiments divers) qui génèrent selon M. Lemaire, de la poussière, avec des risques pour la santé. M. Lemaire craint que plusieurs projets du CRU n'aggravent la situation, notamment la réfection des voiries St Lazare. Considérant le trafic assez dense (les files ne sont pas rares à l'heure de pointe place Saint-Lazare ou rue de Brabant, et pas seulement en raison des activités commerciales développées dans le quartier), M. Lemaire regrette que le RIE n'étudie pas davantage la question de la minéralisation de l'espace public et du manque d'arbres pouvant capter une partie de cette poussière ; Selon M. Lemaire, le projet de rénovation des voiries du boulevard Saint-Lazare, s'il répond en partie à ce problème, ne sera toutefois pas suffisant ; - Considérant l'impact du bruit permanent sur la santé, selon M. Lemaire, le diagnostic bruit aurait dû identifier les facteurs sur lesquels une action du CRU aurait été possible à travers des projets ; Le bruit lié à la présence d'une grande infrastructure ferroviaire (Jonction et gare du Nord) n'est pas celui du simple passage des trains mais celui d'une zone de freinage et d'accélération, entraînant des bruits de fréquence et d'intensité toujours différents ; Dans le secteur de la place Saint-Lazare, le bruit lié au virage de et vers le tunnel de la jonction Nord-Midi ; Selon M. Lemaire, cette nuisance a toujours existé dans le quartier mais elle a évolué ces dernières années notamment à cause du remplacement des billes de bois par des billes de bétons ayant engendré une augmentation du niveau sonore ; La présence de hauts murs du côté ouest provoquent un effet de réflexion du bruit vers le quartier particulièrement intense au niveau de la place Saint-Lazare car le bâtiment des administrations fédérales sis rue	néanmoins la remarque sera transmise à Bruxelles Environnement et qu'elle pourra être relayée lors de tout contact futur entre des instances régionales, la SNCB et Infrabel ; - le gouvernement prend acte de ce témoignage ; la problématique du bruit en ville et dans ce quartier a été identifiée comme étant un obstacle aux qualités d'habitabilité ; il conviendra, dès lors, dans tout projet du CRU d'aménagement de l'espace public de tenir compte de cette problématique ; - le projet d'installer des panneaux anti-bruit le long de l'avenue Victoria Regina pour protéger le Jardin Botanique du bruit a été envisagé et étudié ; - le Gouvernement prend acte de ce témoignage ; les remarques ont été transmises à Bruxelles Environnement ; - la proposition est intéressante et pourrait faire éventuellement l'objet d'un projet CRU dans le cadre de l'appel à projets sociétaux ; - la question de la propreté publique est un des axes prioritaire d'actions sociétales qui feront l'objet d'appels à projets ;	
--	---	--	--

	du Progrès est situé contre les voies, qu'il domine de près de 5 étages ; Un immeuble situé place Saint-Lazare contre les voies Place Saint-Lazare qui constituait un écran de protection contre le bruit a été démoli; Dès lors, selon M. Lemaire, les ondes sonores viennent directement buter contre les façades des bâtiments Miramar et Saint-Lazare (150 appartements en tout) ; Ces immeubles sont en outre plus haut que la majorité du bâti existant le long des voies, généralement des maisons anciennes dont seul le niveau de toiture est plus haut que le talus ferroviaire), ce qui assure une plus grande nuisance que pour ces habitations plus basses. Selon M. Lemaire, Le dossier a fait l'objet de plaintes auprès de la SNCB et d'Infrabel et d'une question orale au Parlement fédéral fin 2012 (référence : question 119, réponse du ministre Labille, 21/01/2013) ; A ce bruit « diurne » (de 5h du matin à minuit environ) s'ajoute un bruit nocturne conséquent lié à l'intense activité de maintenance et de modernisation des voies (bruit de disquenses, pics, pioches, groupe électrogène ou tout autre engin nécessaire aux opérations d'Infrabel et de la SNCB sur les 12 voies sortant de la gare du nord, les aiguillages et les 6 voies entrant dans le tunnel Nord-Midi) ; Selon M. Lemaire, ce dérangement nocturne concerne au moins 100 nuits par an ; Selon M. Lemaire, le CRU devrait être l'opportunité de mettre en place des mesures d'atténuation du bruit : de petits murets (en matériaux absorbant le bruit) placés entre les voies pour casser la propagation du bruit ou la pose de murs anti-bruit. En outre, que, selon M. Lemaire, les activités HORECA et de prostitution engendrent un certain nombre de désagréments : circulation accrue, avec klaxons, bruits de freins ou d'accélération, bagarres, disputes et échanges "virulents" sont fréquents dans les rues du quartier, en particulier à la sortie des cafés et devant		
--	--	--	--

	certaines carrées. M. Lemaire regrette que ce constat ne soit pas repris dans l'analyse d'impact environnemental alors qu'ils représentent une réalité quotidienne pour les habitants, surtout lorsque le temps est clément. D'après M. Lemaire, le bruit est engendré par la circulation assez dense sur certains des axes du quartier (rue Royale, boulevard du Jardin Botanique, boulevard St Lazare), par le trafic automobile lié à la prostitution, par les très fréquents passages des véhicules d'intervention de secours (pompiers, ambulances), les passages fréquents de convois blindés sous escorte toutes sirènes hurlantes (liés à la présence de la Banque Nationale au bout du boulevard Pacheco), etc. Selon M. Lemaire, il devrait être possible d'atténuer le bruit dans certains secteurs afin d'en faire des îlots de paix, par exemple le jardin botanique que la pose de panneaux isolants pourrait apaiser, ces panneaux pouvant en outre avoir une fonction artistique si un projet de street art y est associé pour y réaliser une ou plusieurs fresques. Selon M. Lemaire, les systèmes de ventilation des grands immeubles de bureaux comme la tour Covent Garden ou de la Belfius Tower produisent des nuisances sonores auxquelles sont exposés notamment les logements situés dans l'immeuble Miramar ; Selon M. Lemaire, le bruit permanent causé par les nombreux chantiers, certains se poursuivent à des heures relativement tardives ou durant le week-end. Selon M. Lemaire, il faut y ajouter le bruit des concerts du centre culturel du Botanique et même, à certaines occasions et lorsque le vent s'y prête, de Tour et Taxis. M. Lemaire suggère d'inclure formellement l'espace Saint Lazare dans la liste des points noirs d'exposition au bruit de Bruxelles Environnement afin de dégager de nouveaux moyens		
--	---	--	--

	complémentaires au CRU. - Selon M. Lemaire, le quartier est souvent victime de violentes odeurs d'urine dans diverses rues (notamment rue Dupont, place Saint-Lazare, place de la Reine) ; selon lui, ces odeurs participent à dégrader la qualité de vie du quartier et donne une image déplorable du quartier aux nombreux touristes gagnant les hôtels et auberges de jeunesse du secteur de la rue Royale et de la place Victoria Regina ; selon M. Lemaire, ce phénomène est lié au « sans-abrisme » (le bâtiment de la SNCB place Saint-Lazare et les ponts sous le talus ferroviaire servant souvent d'abris, de même que les alentours immédiats de l'église Royale Sainte Marie, place de la Reine) et est également une conséquence des comportements d'une partie de la clientèle de la prostitution présente dans le quartier ; M. Lemaire propose d'implanter des toilettes publiques (éventuellement couplées à des petites fontaines/des éviers permettant un minimum d'hygiène corporelle, en complément au projet de rénovation des douches de la piscine St François) ; Selon M. Lemaire, la délicate gestion des déchets domestiques des grands immeubles à appartements (comme la Tour Saint-Lazare, le complexe de logements sociaux Saint-François, l'immeuble Miramar...) génèrent au minimum une dizaine de gros sacs d'ordures par jour (pour 90 appartements) et ceux-ci peuvent encombrer une large part de la voie publique à chaque fois que le concierge de l'immeuble les sort. Selon M. Lemaire, des dépôts importants de sacs d'ordures (des piles de l'ordre de 10 à 20 m³ ne sont pas exceptionnelles) sont régulièrement stockés par des services de Bruxelles Propreté, notamment au bas de la rue de la Rivière ou place Saint Lazare, en attendant qu'une autre équipe viennent les chercher, généralement le lendemain.		
--	---	--	--

	Selon M. Lemaire, la lutte contre les dépôts clandestins doit être renforcée ; Il demande d'installer des containers à poubelles enterrés en des lieux stratégiques du quartier ou, à la rigueur, l'usage de containers mobiles comme celui déjà utilisé par le Delhaize du passage Rogier. Selon M. Lemaire, l'état général de la propreté de l'espace public est faible malgré le passage régulier d'équipes de nettoyage, balayeurs ou conducteurs de machines balayeuses-nettoyeuses ; Il demande qu'un diagnostic complet des éléments générateurs de salissures (coins rentrants, bacs à arbre ou plante vides, etc.) soit réalisé afin de mettre en place un programme de micro-interventions permettant de supprimer ces éléments qui participent à dégrader la propreté publique générale ; En parallèle, il demande de renforcer l'offre de poubelles publiques ; M. Lemaire constate le caractère partiellement de transit du quartier, qui rend vaines les initiatives de formations individuelle à l'hygiène et à la propreté ; Il propose d'ancrer dans le vécu quotidien des gens l'incitation à la propreté à l'aide de dispositifs passifs permanents En commission de concertation par Schaerbeek : o La question se pose de savoir si les efforts entrepris au niveau des tunnels, des abords de la gare, des talus de chemin de fer... soit un ensemble d'opération à la marge du quartier, amélioreront réellement la qualité de vie de ses habitants qui pour l'essentiel ne fréquentent pas ces zones (clientèle de la prostitution + navetteurs). Il faut s'attendre à ce que ces opérations soient mal comprises de la part des riverains qui ne voient en l'activité de la gare et plus particulièrement celle de la prostitution		
--	---	--	--

	qu'une source de nuisances, et alors que des opérations cosmétiques sur les tunnels n'auront qu'un impact probablement limité en terme d'amoindrissement de leur effet de coupure urbaine ; o Il apparaît que le programme, le diagnostic et l'étude d'incidence prennent insuffisamment en compte certains paramètres-clés du quartier, en particulier : ▪ La présence massive d'une forte population de transit fortement paupérisée et de sans-abris aux alentours de la Gare du Nord et de la Place de la Reine ; ▪ Les problèmes de malpropreté et d'hygiène liés à l'activité de la prostitution et du sans-abrisme et à la gestion des déchets (qu'ils soient illicites ou licites, par ex. liés à la présence de l'activité commerciale intensive ou des complexes de logements sociaux) ; ▪ L'insuffisance de l'offre de soins médicaux dans le quartier ; ▪ Le diagnostic lié au bruit, qu'il s'agisse du bruit lié à l'activité ferroviaire (circulation et maintenance), à la circulation automobile ou connexe à l'activité de la prostitution.	Les questions de gestions du sans-abrisme, de la propreté et du vivre ensemble sont traité au travers des axes prioritaires pour les actions sociétales qui sont : - Animation de l'espace public, propreté - Valorisation des intérieurs d'îlots - Dynamisation Brabant - Liedts - Saint-Lazare - Haecht – Royale - Amélioration de l'habitat et du patrimoine bâti - Intégration des populations fragilisées : L'aide aux plus démunis est un fil conducteur qui semble incontournable dans ce volet, que ce soit les primo-arrivants, les seniors et les projets intergénérationnels, la question du genre, les sans-abris ... ces projets pourront être montés via des programmes de formation d'insertion socio-professionnelle. - Intégration jeunes et quartiers	
--	---	---	--

11.Projets non retenus ou sans financements CRU	En enquête publique : - M. Lemaire regrette que près d'un tiers des projets ne dispose d'aucun financement annoncé alors que certains figurent parmi les plus intéressants, à l'instar de celui concernant l'immeuble Saint Lazare. Selon M. Lemaire, le CRU devrait faciliter et accompagner la rénovation des bâtiments existants, le CRU devrait mettre en place des financements pour aider à la mise aux normes de sécurité les bâtiments existants dont les habitants ou les propriétaires manquent de moyen : mise en ordre urbanistique, respect des normes incendie, normes électriques ou encore normes de salubrité qui pourraient faire l'objet d'un accompagnement spécifique ; Selon M. Lemaire, Président de la copropriété de l'immeuble Saint-Lazare, la rénovation de l'immeuble Saint-Lazare est bloquée par le coût très élevé de mise aux normes des systèmes de sorties de secours et l'absence d'aide ou prime régionale pour aider les copropriétés à faire face à ce genre de - selon l'école fondamentale De Buurt, la création d'un lien direct entre le parc Reine-Verte et la cour d'école mériterait d'être étudiée : alors que les parents d'élèves sont aujourd'hui contraints d'attendre sur le trottoir de la rue Verte, espace peu propice aux échanges entre parents et peu sécurisant (vu le trafic automobile), une nouvelle entrée depuis le parc offrirait aux parents d'élèves un espace d'attente et de rencontre apaisé et confortable et permettrait d'augmenter encore la fréquentation du parc.	- l'enveloppe budgétaire d'un CRU est de l'ordre de 22 millions d'euros TVAC ; dès lors tous les projets identifiés – malgré leur grand intérêt – ne peuvent malheureusement pas tous être financés en fond propre ; - l'opération de rénovation place Masui est significative par rapport à la réalisation du projet SL.2	L'opération de rénovation de la place Masui est mentionnée dans la fiche projet SL.2
	En commission de concertation par Schaerbeek : o Nous déplorons la disparition de l'opération relative à l'extension du parc Reine-Verte sur la toiture du parking		

	(116, rue Verte). En lien avec le besoin identifié par le RIE de développer l'agriculture urbaine / Stratégie Good Food (p. 3 RIE) et de développer dans le périmètre la nature et la biodiversité, ce secteur étant repris en zone de verdolement au projet de PRDD (p 5 RIE) ; o Nonobstant la question de la détermination exacte du périmètre évoquée ci-dessus, une opération significative à venir dans la zone concerne la rénovation de la place Masui, qui n'est pas mentionnée dans les opérations associées et pour laquelle une demande de permis d'urbanisme doit être déposée incessamment par BXL-Mobilité et BXL-Environnement.		
--	--	--	--

12. Identification des partenaires	En commission de concertation par Schaerbeek : - o certains partenaires semblent manquer alors qu'ils ont un rôle prépondérant à jouer dans plusieurs opérations, en particulier : Atrium, Agence Bruxelles Propreté, Agence stationnement. ▪ Le travail d'Atrium en particulier sur la chaussée de Haecht n'est pas valorisé ; ▪ BXL-Propreté : la commune est demandeuse en ce qui concerne l'enterrement des bulles à verres sur tout le périmètre ; ▪ Agence stationnement : la volonté d'agir sur l'espace public dans des quartiers saturés par la circulation et le stationnement implique la recherche de solutions alternatives pour le stationnement hors voirie, or aucune piste de solution n'est évoquée dans les fiches concernées.	- Le Gouvernement prend acte de ces remarques et veillera à les transmettre à Atrium, BXL-Propreté et l'Agence de stationnement.	Nihil
---	---	--	-------

13.Permis d'urbanisme et / ou environnement	En commission de concertation par Schaerbeek : L'ensemble des interventions sur les bâtiments devra faire l'objet d'un permis d'urbanisme (et dans certains cas un permis unique) à la fois pour les changements d'affectation, les démolitions et rénovations et/ou restaurations. Les démolitions prévues (principalement pour l'opération AR.16) ne sont pas acquises dans la présente demande mais dépendront d'une évaluation plus précise lors de l'introduction des différentes demandes de permis. Toute opération située dans le périmètre du futur métro Nord devra faire l'objet d'une collaboration avec la cellule Espaces Publics du BUP et soumise à l'avis préalable de la STIB et de BELIRIS.	C'est prévu dans la réglementation. La Direction de l'Urbanisme sera consultée lors de l'élaboration des projets	La Direction de l'Urbanisme et des Monuments et Sites sera consultée lors de l'élaboration des projets. La mention démolition / reconstruction a été supprimée de la fiche.
--	--	--	---

	Projets	Remarques émises	Motivations	Modifications
SL.1	Aménagement boulevard Saint-Lazare	En commission de concertation par Schaerbeek : le sens de la phrase : « les actions prévues pour la place Liedts pourront être utilisées préalablement pour le boulevard St-Lazare » est à clarifier.	Le Bureau d'étude a pris note de la remarque	La fiche a été précisée, le projet ne change pas
SL.1		Par le CRDT – CRU : Le projet devra rencontrer les critères d'aménagements cyclables et piétons prévalant dans les projets régionaux afin de bénéficier des	Il s'agit d'une voirie communale. St-Josse sera le maître d'ouvrage. Le permis d'urbanisme a déjà été	.

		investissements « ICR ».	délivré.	
SL.2	Aménagement tunnels sous la jonction & St-Lazare	En enquête publique : M. Lemaire exprime ses doutes sur la faisabilité de l'organisation de marchés sous les tunnels ferroviaires en raison de la nature très cloisonnée des espaces (piliers massifs, éventuellement reliés par des parois), de l'importance de la circulation automobile locale, du caractère disjoint des différents tunnels, du bruit lié aux trains et du manque d'hygiène qui règne ; Selon M Lemaire, les tunnels peut-être les plus appropriés seraient ceux qui sont situés le plus près de la place Saint Lazare (néanmoins distants d'une centaine de mètres) ; Ce projet n'est pas prioritaire pour BM et vu le manque de ressources humaines de BM, BM ne pourra pas coordonner les travaux des voiries communales.	La faisabilité de la tenue d'un marché sous un des tunnels ferroviaires devra être étudiée plus en détails par le maître d'ouvrage lors de l'élaboration du projet.	
SL.2		En commission de concertation par Schaerbeek : Les opérations sur les tunnels devraient avoir pour objectif prioritaire de réduire leur effet de coupure urbaine afin de désenclaver le quartier, mais la disparité des interventions (prévoyant d'une part des travaux d'aménagement conséquents sur les tunnels de Saint-Josse, mais seulement des opérations cosmétiques sur Schaerbeek d'autre part - hormis le projet triangle, hors CRU), ainsi que la multiplicité des intervenants risque d'aboutir à un résultat incohérent et inégalement réparti sur le périmètre.	L'objectif est en effet de réduire l'effet de coupure urbaine des tunnels, des interventions spécifiques aux différents tunnels sont proposées. La situation de chaque tunnel est différente et les solutions envisagées diffèrent donc aussi. L'objectif est de désenclaver le quartier pas d'investir de la même manière dans les différents tunnels.	

		Il faut souligner également que la résolution des problèmes de gestion et d'entretien des tunnels constitue un accompagnement indispensable à la réussite de tout travail d'aménagement. Le tableau récapitulatif concernant les tunnels mentionne pour le tunnel Quatrecht un financement CRU « aménagement de voirie » en renvoyant à la fiche EO.8, or aucun montant n'est repris dans le tableau budgétaire détaillé, et la fiche en question parle d'un projet à initier, donc dépourvu de financement CRU.	Les différents Maîtres d'ouvrages devront collaborer à la résolution des problèmes de gestion et d'entretien.	L'aménagement de la voirie du tunnel Quatrecht est à initier, donc en effet sans financement CRU (la fiche mentionnée a été corrigée).
SL.2		En commission de concertation par St-Josse-Ten-Noode : * Modifier la maîtrise d'ouvrage de l'opération sur les 3 tunnels Gineste – Rogier – Nord (SL2) : Les intervenants sont nombreux pour la concrétisation de cette opération. La Commune n'a pas prévu de supporter les dépassements financiers pour la mise en œuvre du projet des tunnels. Elle peut rentrer dans un partenariat comme pour le tunnel Saint-Lazare ou s'associer à la maîtrise d'ouvrage mais ne peut pas en être seule garante. * Détailler le tableau budgétaire pour les opérations SL. 2, avec le montage financier, celui-ci étant une condition de réussite importante pour les opérations	Vu les remarques de BM émises en enquête publique	* Pas de modification (St-Josse garde la maîtrise d'ouvrage des tunnels Gineste – Rogier et Nord.) * Voir détails dans les fiches adaptées
SL.2		Par le CRDT – CRU : Il faut préciser la répartition budgétaire CRU par tunnel et visualiser les engagements des différents opérateurs (STIB, BM, BE, Communes, ...), tunnel par tunnel. Deux projets à proximité sont bien avancés, les demandes de permis d'urbanisme sont déposées pour :	Il n'y a pas de budget voirie pour le tunnel Quatrecht (projet à initier EO8 hors CRU)	Le projet « triangle » de 5.450.250€ mené par la Stib est mentionné dans le tableau financier récapitulatif.

		* Réaménagement de la rue des Palais entre le sq Jules de Trooz et la rue van Schoor (Projet de Bxl Mobilité) * Réaménagement de la place Masui (Projet de Bruxelles Environnement)			
SL.3	Aménagement du boulevard Pachéco	En commission de concertation par Schaerbeek : Le réaménagement du boulevard Pacheco et St.-Lazare sont-ils compatibles avec ou sonnent-ils le glas des projets de mise à niveau du carrefour Saint-Lazare/Botanique/Pacheco, et de la couverture de la trémie Victoria Regina / extension du parc Botanique ? Il semblerait qu'ils aillent dans le sens d'entériner une situation de fait rendant problématique la mise en œuvre ultérieure de ces projets. Cela pose une fois de plus la question de la coordination des études portant sur des périmètres similaires.	Il s'agit d'un projet à initier, il est donc encore trop tôt pour se prononcer sur les aménagements à venir.	Pas de modification	
SL.3		Par le CRDT – CRU : Pas de remarques (Il n'y aura pas de charges d'urbanisme provenant des travaux de la cité administrative.)			
SL.4	Valorisation des immeubles-tours place Saint-Lazare	En commission de concertation par St-Josse-Ten-Noode: Détailler le tableau budgétaire pour les opérations SL. 4, avec le montage financier, celui-ci étant une condition de réussite importante pour les opérations	Il s'agit d'un projet à initier. Les détails du montage financier ne sont pas encore connus à ce stade-ci du projet.	Nihil. Toutes les informations disponibles se retrouvent dans la fiche projet.	
SL.5	Bâtiment SNCB Brabant 23	En enquête publique : M. Lemaire considère que le centre de formation proposé, rendrait au	Le MAD a déjà fait ses preuves		

		bâtiment de la SNCB sa fonction originale, est un projet intéressant et innovant ; Il s'interroge toutefois sur l'apport du projet aux habitants du quartier, sur l'intérêt que suscitera chez eux la formation et dans quelle mesure cette formation contribuera à leur progression sociale par une remise à l'emploi ; Pour M. Lemaire, ce type d'activité induira la livraison et le stockage et la manutention de matériaux dans le bâtiment (surtout si des activités comme le démantèlement et le recyclage d'objets lourds comme des appareils électro-ménagers est enseigné) ; nécessite un outillage plus ou moins pesants (questions de structure du bâtiment) ; pourrait générer des pollutions aériennes (problématique de la ventilation passive et active) ; M. Lemaire s'interroge sur l'accessibilité du bâtiment à des personnes à mobilité réduite (absence d'ascenseurs ou monte-charge dans la structure) et, dès lors, sur le coût d'une mise aux normes éventuelle ;	dans ce domaine ailleurs à Bruxelles. Ce projet a un intérêt à l'échelle régionale. Les aspects logistiques du projet seront examinés ultérieurement et devront respecter toutes les normes en vigueur. L'accès PMR de tous les projets CRU sera examiné lors de la mise œuvre du projet (via le bureau d'étude d'architecture). .	
SL.5		En commission de concertation par Schaerbeek : citydev.brussels a été pressentie comme porteur régional pour cette opération, qui pourrait faire l'objet d'une mission déléguée confiée par le GRBC.		Le Maître d'ouvrage sera Citydev.
SL.5		En commission de concertation par St-Josse-Ten-Noode: Détailler le tableau budgétaire pour l'opération SL. 5, avec le montage financier, celui-ci étant une condition de réussite importante pour les opérations		La fiche comporte les estimations budgétaires du bureau d'études et les conditions de réussite.

SL.5		Par le CRDT – CRU : CityDev serait plus à même d'avoir la maîtrise d'ouvrage en collaboration avec le MAD	CityDev gère effectivement des centres d'entreprises dont le fonctionnement peut être comparé à celui du projet	La fiche projet est adaptée
------	--	---	---	-----------------------------

SL.6	Cellules commerciales passage Rogier	En enquête publique : 1. M. Lemaire s'inquiète de l'impact du projet sur la mobilité dans le quartier, en raison notamment des impératifs de chargement et déchargement de matières premières et marchandises qui imposeront aux camions de se garer en double file, à l'instar de ce qui se produit déjà quotidiennement pour le Delhaize et le Brico. ; 2. M. Lemaire s'inquiète de l'impact du passage régulier de véhicules lourds sur l'état du revêtement du sol et constate que l'installation artistico-lumineuse existante est déjà dégradée ; 3. M. Lemaire craint que les commerces envisagent leur fermeture pour des raisons à la fois internes au fonctionnement de ces magasins (vols, mauvais suivi des produits par les employés...) et liés à la concurrence du Delhaize avec un autre supermarché de la même enseigne, plus grand et plus moderne, dans le bâtiment de l'ex-Sheraton, place Rogier ; Considérant qu'une des pistes suggérées est l'installation d'un restaurant social où des personnes en formation travailleraient dans de vraies conditions professionnelles en exploitant une cuisine complète et une salle de service ; M. Lemaire considère l'idée intéressante, à proximité immédiate de plusieurs grands	1. Les aspects logistiques du projet seront examinés ultérieurement et devront respecter toutes les normes en vigueur. 2. Le projet d'aménagement du tunnel tiendra compte des nouvelles activités prévues. 3. Cette remarque dépasse le cadre du CRU.	
------	---	--	---	--

		ensembles de bureaux (Covent Garden, Belfius, institutions fédérales de la rue du Progrès) ; Considérant cependant qu'il doute de la réussite du projet en regard de l'offre horeca déjà importante dans la rue du Progrès et sur la place Rogier : une demi-douzaine de restaurants offrant des repas le midi, sans compter quelques fast-food également présents dans un rayon de cinq à dix minutes autour de ce tunnel ; 4. M. Lemaire constate que les fast-food qui, par le passé, ont été installés dans cette galerie ont tous fait assez rapidement faillite et que, selon lui, il serait bon d'identifier les causes de ces faillites avant l'ouverture d'un restaurant, sous peine d'en faire un puit financier sans fonds ; 5. M. Lemaire se demande si les pompiers autoriseront l'installation d'une cuisine complète et des ateliers liés à la ressourcerie sous les voies de la SNCB ; 6. Considérant que les tunnels servent d'abris à de nombreux SDF ; M. Lemaire se demande si, dès lors, certaines des cellules commerciales du tunnel ne devraient pas plutôt être affectées à des services d'aides aux sans-abris et autres défavorisés du quartier (par exemples, des douches publiques, un local « animaux admis » avec quelques tables et chaises et la possibilité de se faire du café, éventuellement le temps d'une lessive, et du même coup d'un contact avec les services sociaux) en complément avec l'antenne du CPAS tennodois promise par le Bourgmestre ; 7. M. Lemaire se pose la question de la plus-value du projet pour	4. Cette remarque sera communiquée aux futures gestionnaires des lieux. 5. Toutes les activités envisagées devront respecter les normes de sécurité en vigueur. 6. Une telle initiative n'est pas prévue actuellement à cet endroit.	
--	--	---	---	--

		les habitants du quartier eux-mêmes, dans la mesure où ce projet ne semble pas, selon lui, forcément tenir compte des forces et faiblesses des habitants et être plus une "greffe" avec l'espoir d'improbables interactions avec les riverains qui contribueraient à redynamiser le quartier ; M. Lemaire suggère enfin que certaines de ces cellules restent disponibles pour des commerces utiles au quartier (cordonnier-serrurier - déjà présent sur place et à conserver ; nettoyage à sec ; etc.) ;	7. L'occupation des cellules commerciales sera une plus-value pour le quartier et ses habitants par rapport à la situation des cellules vides actuellement. Cette remarque sera transmise à CityDev.	
SL.6		En commission de concertation par St-Josse-Ten-Noode: Détailler le tableau budgétaire pour les opérations SL. 6, avec le montage financier, celui-ci étant une condition de réussite importante pour les opérations		La fiche comporte les estimations budgétaires du bureau d'études et les conditions de réussite.
SL.6		Par le CRDT – CRU : CityDev serait plus à même d'avoir la maîtrise d'ouvrage en collaboration avec le MAD	CityDev gère effectivement des centres d'entreprises dont le fonctionnement peut être comparé à celui du projet	La fiche projet est adaptée
EO 7	Aménagement parvis Gare du Nord rue d'Aerschot	En commission de concertation par Schaerbeek : S'agissant d'un projet à initier, il n'y a pas de budget CRU (comme mentionné erronément sur la fiche). Cependant, le budget annoncé représente 100 € / m² HTVA de travaux, pour une superficie de 3.000 m². Or si l'on prend en compte le périmètre représenté, incorporant la rue Allard, il représenterait plutôt de l'ordre de 4.000 m². D'autre part, cet article budgétaire comprend (dans le tableau détaillé) un poste de 25.000 € htva pour une « étude préalable » qui n'est pas mentionnée dans la description et dont on ne connaît pas le sujet.		La fiche projet a été corrigée.

EO 8	Connexion Solvay-Quatrecht: aménagement place et tunnel Quatrecht	En commission de concertation par Schaerbeek : * La fiche mentionne un budget CRU, mais indique le projet comme étant à initier, et aucun budget n'est repris dans le tableau budgétaire détaillé. L'estimation fait état d'un budget de 740.000 € HTVA pour les travaux, ce qui équivaut à 123 € / m², et est donc assez minimaliste. La zone prise en considération s'étend sur la place Solvay à l'Ouest du chemin de fer et pose la question de la coordination avec le futur chantier du métro, qui n'est pas abordée ici. * La description précise ici qu' « une étude de mobilité comprenant un large périmètre serait nécessaire comme préalable à tout projet », comme nous le soulevons dans les remarques générales. La question pouvant se poser est celle de l'intégration de cette étude au CRU pour valider et calibrer les projets qui y sont contenus, voire le cas échéant en faire émerger d'autres ?	La remarque est pertinente et a été prise en compte.	- Ce projet est à initier et ne comporte pas de financement CRU (la fiche mentionnée a été corrigée). - Il a été demandé à Bruxelles Mobilité de mener en interne une étude sur la mobilité dans le périmètre du CRU 2 (voir fiche EO.13)
EO 8		Par le CRDT – CRU : Il n'y a pas de demande de modification sur ce projet. Les membres insistent pour travailler à une vision claire et globale relative à la mobilité dans le périmètre. Comme indiqué dans la fiche relative au projet à initier, place Liedts (LB 13)		Il a été demandé à Bruxelles Mobilité de mener en interne une étude sur la mobilité dans le périmètre du CRU 2 (voir fiche EO.13)
EO 9	Reconstruction friche Brabant 97-101	En commission de concertation par Schaerbeek : * Seraient plus à leur place dans LB / Liedts-Brabant ou dans le chapitre TU / Tissu Urbain que dans « Est-Ouest » dans la mesure où ils n'influencent en rien sur l'amélioration des connexions Est-		Le budget a été vérifié et modifié.

		Ouest. * Il s'agit d'une parcelle stratégique située à l'entrée du quartier Liedts-Brabant, à la jonction avec le quartier Nord. La reconstruction de cette parcelle à l'état de friche depuis de nombreuses années est éminemment souhaitable afin de garantir la continuité fonctionnelle et urbaine de la zone, l'amélioration positive de l'image du quartier, la continuité de l'activité commerciale et résidentielle et la bonne connexion avec quartier Nord. Les gabarits annoncés semblent compatibles avec la situation urbanistique de la parcelle, et devrait permettre de rétablir la cohérence du tissu urbain à cet endroit. * Il s'agit d'un projet associé avec le Fonds du Logement. Le budget prévoit un montant pour l'acquisition du terrain de 400.000 €, mais celui-ci n'a à priori pas de raison d'être au cas où le montage se fait via la cession d'un droit de superficie par le propriétaire au Fonds du Logement. Il est à noter que ce montant pourrait utilement contribuer à rééquilibrer l'estimation relativement optimiste du montant des travaux.		
EO 9		En enquête publique : La société propriétaire de cette parcelle, la SA Safkan, souligne que son souhait en vue d'un futur redéveloppement est de pouvoir affecter tant le rez que le premier étage à des fonctions commerciales.	Contradiction avec information indiquée dans la fiche : propriétaire intéressé par partenariat pour la partie logements (10 logements)	La fiche projet a été corrigée.
EO 10	Percée rue Rogier	En commission de concertation par Schaerbeek : Il serait opportun de profiter des travaux de la ligne métro nord dans la zone pour recréer une liaison dans le prolongement de la rue Rogier, existant historiquement, de part et d'autre de la jonction	La remarque est transmise aux partenaires du CRU.	Pas de modification du programme.

		ferroviaire. Cette liaison (mode actifs, voire transports en communs) permettrait un désenclavement du quartier Liedts-Brabant et sa connexion directe avec le parc Gaucheret. Cette percée implique la modification de la trémie de tram située rue du Progrès, mais il est à noter que celle-ci sera déjà largement impactée par le puit technique à réaliser dans le cadre du chantier du métro. Une fois encore, les deux dossiers sont liés et nécessitent une coordination.		
EO 11	Projet pilote d'aménagement et gestion des talus	En commission de concertation par Schaerbeek : Les talus ferroviaires constituent un potentiel de verdurisation et d'amélioration du maillage vert à l'échelle du quartier, largement sous-exploité actuellement. L'amélioration des qualités paysagères et de la biodiversité des talus devrait cependant aller de pair avec un traitement des murs de soutènement permettant d'en atténuer l'effet de barrière et de permettre une meilleure perméabilité visuelle de l'espace des talus avec les quartiers environnants. La fiche ne précise pas quelle est la zone d'intervention, s'agit-il de la totalité des talus rue d'Aerschot et rue du Progrès ? Si une intervention (souhaitable) est prévue sur les murs, elle devrait prendre en compte les aspects sécurité et contrôle social, ainsi une facilitation de l'accès à l'espace du talus n'est probablement pas souhaitable du côté de la rue d'Aerschot (ne pas créer de zones de dissimulation à cet endroit), sauf si cela permet l'aménagement par ex. d'une piste cyclable à mi-hauteur du mur de soutènement actuel. Le budget semble très peu élevé si l'on prend en compte l'intégralité des talus et s'il doit également comporter une intervention lourde sur les murs. Ce budget n'est pas détaillé dans le tableau.	Dans le mesure où il s'agit d'un projet pilote et que des contacts doivent encore être pris avec Infrabel pour voir où et comment le projet pourra se réaliser, la zone d'intervention sera déterminée lors de la définition des principes de réaménagement.	La fiche a été complétée et la répartition des budgets a été modifiée.

EO 11		En commission de concertation par Bruxelles-Environnement : Pour le projet-pilote EO.11 d'aménagement des talus des voies ferrées, le fort enjeu de gestion et d'amélioration de la biodiversité est repris plusieurs fois. Cependant, et même si ce n'est pas en contexte prioritaire, ce projet conjugue également une amélioration paysagère et de la qualité des lieux (notamment visuelle, cadre de vie) importante, ce qui n'est pas à négliger. Il faudra une approche intégrée, avec un mode de gestion particulier. Pour plus de précisions, il n'est pas envisagé de modifier le profil du talus, ce qui permettra d'éviter les surcoûts et éventuels problèmes de stabilité, de pollution, de déchets ou autres. Le projet portera principalement sur les plantations et la gestion innovantes.	La maîtrise d'ouvrage du projet appartient à Bruxelles-Environnement. Le projet pourra donc tenir compte des objectifs de Bruxelles-Environnement.	
EO 11		Par le CRDT – CRU : Les membres constatent que le projet ne prévoit pas de changer le profil du talus pour y implanter une piste cyclable et que le CRU se concentre sur l'aspect projet pilote en matière d'aménagement et de gestion des talus en tenant compte d'une intervention à prévoir sur le mur de soutènement. Le projet porterait sur le développement du maillage vert écologique sur le talus. Étant donné les budgets prévus, il est clair qu'il ne peut pas incorporer la création d'une piste cyclable vu les coûts d'étude de stabilité et de traitement des sols nécessaires. De même, une intervention sur les murs ne pourra porter que sur un léger « détagage » mais certainement pas sur une intervention	Ces remarques sont prises en compte.	La fiche projet est adaptée, le budget a évolué.

		structurelle, les risques de stabilité n'ayant pas été évalués financièrement.		
EO12	Aménagement crèche, rue Rogier 126	En commission de concertation par Schaerbeek : - Seraient plus à leur place dans LB / Liedts-Brabant ou dans le chapitre TU / Tissu Urbain que dans « Est-Ouest » dans la mesure où ils n'influent en rien sur l'amélioration des connexions Est-Ouest. - Un programme de crèche est souhaitable dans ce quartier densément peuplé et globalement dépourvu d'équipements. Il est toutefois à noter que la transformation nécessitera une intervention lourde sur le bâti existant, risquant de se solder par une opération très coûteuse pour une capacité d'accueil relativement restreinte (probablement de 26 à 28 enfants répartis en deux sections). Il est à noter également que l'emplacement et les possibilités d'accès motorisé à la crèche pourraient potentiellement être impactées négativement par l'activité de prostitution voisine rue d'Aerschot. - Au niveau budgétaire, nous attirons l'attention sur la probable sous-évaluation de l'estimation, qui porterait les travaux à 1.400.000 € htva (au lieu des 1.050.000 € repris dans le tableau) et donc impliquerait potentiellement une augmentation de la participation de la commune à hauteur de +/- 950.000 € (au lieu des 494.936 € annoncés).	Cette remarque n'affecte pas la description du projet.	Pas de modification de la numérotation du projet. Le budget a évolué, voir détails dans la fiche projet adaptée.
EO12		Par le CRDT – CRU : Une réévaluation à la hausse du coût du projet est demandée.	La remarque a été prise en compte.	La fiche a été modifiée

LB.13 et LB 14	Aménagement de surface, place Liedts et gestion de la mobilité rue de Brabant	En commission de concertation par Schaerbeek : Ces fiches concernent deux zones qui concentrent à elles seules les principaux enjeux de mobilité du périmètre (réflexion sur la piétonisation de la rue de Brabant, gestion de la circulation sur la place Liedts et la rue des Palais, chantier Metro Nord, problématique de la rue d'Aerschot, etc.). Leur résolution est prioritaire pour la Commune. La pléthore d'acteurs amenés à y intervenir nécessite une vision d'ensemble et une coordination indispensables non seulement en termes d'études mais aussi de phasage des opérations. La vocation supra-communale du CRU aurait été l'opportunité d'y contribuer en fédérant cette vision commune et en créant le cadre permettant d'y faire adhérer l'ensemble des opérateurs. Or l'étude de mobilité et de stationnement, mentionnée sur ces fiches et pourtant reconnue comme étant un préalable indispensable, est dépourvue de tout financement, ce qui ne permet pas d'entrevoir concrètement quels seront les mécanismes permettant d'aboutir à un résultat, et questionne sur l'opportunité de maintenir dans ce programme des opérations sans budget.	Une étude de mobilité relative au périmètre du CRU2 prendra en compte la place Liedts et la rue de Brabant. Les projets à initier restent durant toute la durée du CRU à l'ordre du jour des préoccupations des acteurs et des partenaires du CRU.	Le programme du CRU a été modifié : les fiches LB.13 et LB.14 sont remplacées par la fiche EO.13.
LB.13	Aménagement de surface, place Liedts	Par le CRDT – CRU : Les membres proposent de modifier l'intitulé du projet pour mieux faire ressortir les enjeux d'une étude globale à l'échelle du quartier et de fusionner ce projet avec le projet (LB 14)	La remarque a été prise en compte.	Le programme du CRU a été modifié : les fiches LB.13 et LB.14 sont remplacées par la fiche EO.13.
LB.14	Gestion mobilité rue de Brabant	Par le CRDT – CRU : Voir LB.13		
AR.15 AR14	Aménagement Place de la Reine	En enquête publique : - la Haute Ecole Galilée suggère:	Vu les contraintes budgétaire, une	Le périmètre du projet n'a

	et abords	- de ne pas limiter le périmètre de ce projet particulier au carrefour entre la rue de la Poste et la rue Dupont mais au contraire de l'étendre jusqu'au n° 89 de la rue de la Poste, ce qui permettra d'envisager une sortie complémentaire pour le futur complexe de la Haute Ecole dont une extension est projetée sur les parcelles 326-328 de la rue Royale ; - de transformer les portions de rue Dupont, de la Poste et Beugthem concernées par le projet en « woonerf » ou « zones 20 »	extension du périmètre n'est pas souhaitable. Ce dernier a été choisi pour englober les tronçons rues à proximité immédiate de la place.	pas été modifié.
AR15 AR14		En commission de concertation par Schaerbeek : La place de la Reine constitue un point névralgique primordial et une porte d'entrée stratégique à l'échelle de la Commune. L'aspect peu qualitatif actuel de la place provient d'un déficit d'image lié d'une part à la désaffectation de l'église qui a perdu sa centralité et son rayonnement dans l'espace urbain, mais aussi au manque de cohérence paysagère de la place, à des revêtements hétéroclites, au manque d'harmonie dans les enseignes qui jouxtent la place, à la dégradation des aménagements, au caractère monofonctionnel de l'offre commerciale, à son manque d'attractivité, à la juxtaposition de styles architecturaux hétéroclites, aux dégradations des façades et des vitrines, au manque de propreté généralisé et dépôts clandestins au niveau des bulles à verre. Spatialement, la place est dissociée de son environnement bâti et des fonctions qui la bordent par des aménagements de type routier ou dédiés aux transports en communs (bande de stationnement / voie de circulation / barrières / voies et boucle de tram / bollards / blocs de béton), qui constituent autant d'obstacles pour la percolation de l'activité périphérique vers la place, rendent difficile son appropriation et ne laissent que peu de place aux modes actifs. De plus, que l'espace bordant les commerces est lui-même limité,		

	ce qui entraîne de nombreux conflits d'usage et réduit l'attractivité des commerces. La place elle-même ne comporte aucun aménagement de type ludique ou récréatif qui pourrait encourager son animation, qu'elle est donc un espace entièrement minéralisé sans autre usage qu'un simple lieu de rencontre et de déambulation ; En termes de mobilité, de par sa situation à la confluence de plusieurs axes majeurs, elle constitue un véritable point noir du périmètre. Elle souffre d'une emprise importante des flux de circulation motorisée au détriment des modes actifs, voire dans certains cas, de franchissements dangereux pour ces derniers. La prolifération et le manque de lisibilité des arrêts de transport en commun aux abords de la place ne valorisent pas son potentiel de centralité pour le transport public. Pour toutes ces raisons faisant que l'aménagement actuel rejailit négativement sur la l'image du quartier, un projet de réaménagement répartissant de manière plus équitable l'espace entre les différents modes, visant à la pacification de la mobilité à l'échelle du quartier en clarifiant le statut des cheminement, en permettant une meilleure percolation de l'activité périphérique vers la place, en libérant et requalifiant l'espace urbain, tout en lui redonnant une cohérence paysagère est éminemment souhaitable. La superficie concernée représente environ 15.300 m² y compris l'espace vert autour de l'église et si l'on étend la section de la rue de la Poste à l'emprise des futurs bâtiments / nouvel accès de l'école Galilée (et 14.700 m² sans cette zone). La fiche renseigne 15.700 m², donc prend potentiellement en compte l'entièreté de la zone. Par contre, un budget travaux HTVA et honoraires de 2.540.000 ne représente par rapport à cette superficie qu'un budget de 160€/m² (à mettre en comparaison par exemple avec les 200 € / m² de la place communale de Molenbeek et les 347 €/m² prévus à la fiche AR.17 - Botanique). Ce qui semble très peu, surtout compte tenu du fait que le site est classé, et nécessitera l'utilisation de matériaux de revêtement à valeur patrimoniale, de type pierre bleue ou similaire.	Analyse à tenir en compte lors de l'élaboration du projet et également pour l'étude de mobilité. L'objectif de la fiche projet n'est cependant pas de modifier les voies de tram ou de refaire l'ensemble du périmètre de façade à façade, il vise à améliorer l'usage de l'espace et l'accessibilité piétonne et cycliste par un aménagement plus convivial en tenant compte des usagers des écoles (rues de la Poste et de Beughem.	Le budget du projet a été vérifié et modifié.
--	--	--	--

		Il semble également indispensable de coordonner cette fiche avec les projets immobilier des écoles Galilée et ISFSC rue de la Poste, et de prévoir une légère extension de la zone d'intervention dans la rue de la Poste pour prendre en compte dans l'espace public la future opération immobilière de l'école Galilée à cet endroit. Nous pensons qu'il reste important de poser la question de la reconversion de l'église. Les écoles consultées ont marqué leur intérêt sur cette problématique. Un budget de 200 000 € en provenance de la STIB est repris au tableau budgétaire. Ce budget est-il acquis et à quoi ce montant est-il destiné ?	Cette remarque dépasse le cadre du CRU. L'intervention de la Stib sera réévaluée ultérieurement lors de l'élaboration du projet.	Le périmètre du projet n'a pas été modifié. Le budget STIB estimé a été augmenté à 300.000 euros.
AR 15 AR14		Par le CRDT – CRU : Les membres constatent que le budget prévu ne permettra pas un réaménagement de façade à façade et n'intègre pas le surcoût budgétaire lié aux options d'aménagement susceptibles de modifier le profil du tracé royal (+2,5 millions pour la seule partie « voie de tram »), tracé royal où, pour rappel, les voies de tram viennent d'être renouvelées entre Botanique et Place de la Reine (2014). L'objectif de la fiche projet n'est cependant pas de modifier les voies de tram ou de refaire l'ensemble du périmètre de façade à façade, il vise à améliorer l'usage de l'espace et l'accessibilité piétonne et cycliste par un aménagement plus convivial en tenant compte des usagers des écoles (rues de la Poste et de Beughem). Ce projet nécessite une vision stratégique et globale qui tienne	Ces remarques sont prises en compte.	

		compte des acteurs locaux. Etant donné que Schaerbeek aura la maîtrise d'ouvrage de l'infrastructure pour étudiants (projet AR 16) elle veut bien envisager la maîtrise d'ouvrage de l'étude pour la place de la Reine.		
AR 16 AR 15	Pôle étudiants et liaison Maison des Arts - Pl. Reine 14, 15, 16	En enquête publique : Les époux Kosova, propriétaires et occupants de l'immeuble sis au n° 14 de la place de la Reine, font valoir que cet immeuble a été rénové par leurs soins, qu'ils habitent depuis plusieurs années, qu'ils y ont investi du temps et de l'argent et ne souhaitent a priori pas le vendre. Considérant qu'ils ont par ailleurs accompli l'ensemble des démarches urbanistiques nécessaires en vue de régulariser leur bien et ses différentes unités de logements. En ce sens, ils s'opposent au projet de liaison entre la place de la Reine et la Maison des Arts tel que présenté dans le projet de programme soumis à enquête publique, incluant la démolition de leur immeuble, et sollicitent qu'une alternative soit étudiée en vue de formaliser un nouvel accès au jardin de la Maison des Arts.	Considérant l'importance de désenclaver la Maison des Arts ; considérant néanmoins qu'il convient de sauvegarder le patrimoine néoclassique qui constitue le cachet de la place de la Reine ; considérant qu'il serait souhaitable autant que possible de maintenir les activités et les habitants en place ;	Le projet est maintenu dans le programme. La fiche projet a été adaptée. La mention démolition / reconstruction a été supprimée de la fiche. La Direction de l'Urbanisme et des Monuments et Sites sera consultée lors de l'élaboration des projets.
AR 16 AR 15		En commission de concertation par Schaerbeek : L'option de démolition / reconstruction des 14. 15 et 16 de la place de la Reine en vue d'y reconstruire un bâtiment d'équipement et de logement, se justifie dans la mesure où elle : • permettrait de redonner un point focal à la place, historiquement liée au tracé de l'axe royal et à la construction	Le projet est maintenu dans le programme	Le budget de l'opération a dû être revu.

		de l'église Sainte-Marie, qui est entretemps tombée en désuétude et largement sous-utilisée ; • apporterait de la diversité fonctionnelle à la place ; • offrirait un point de chute à une population étudiante très implantée dans le quartier mais en manque de lieux ou d'équipements dédiés ; • Permettrait d'améliorer le maillage vert à l'échelle du quartier en créant un lien entre la place et le jardin de la Maison des Arts ; • donnerait une meilleure visibilité de la maison des arts et permettrait une extension / reconfiguration de celle-ci ; • pourrait jouer un rôle en termes de cohésion sociale à l'échelle du quartier, en attirant un public nouveau sur la place et en réduisant le phénomène d'appropriation dominante actuellement très marqué ; Le volume constructible tient compte des gabarits favorables des profils voisins maintenus au n° 13 et 17. Pour autant, il est essentiel que le projet développe une architecture contemporaine exemplaire qui accorde une attention toute particulière à l'intégration au contexte de ce site classé. Au niveau de la description, il est inexact de dire que le bâtiment n° 16 est en infraction urbanistique, la seule irrégularité relevée par l'urbanisme concerne l'affectation du rez-de-chaussée du n° 15 (équipement médical), qui n'est pas couverte par permis d'urbanisme (un dossier introduit en ce sens en 2012 a été classé sans suite). La situation du n° 14 dépendra de l'issue de la procédure en cours (PU accordé en recours + procédure de requête en annulation en cours). Si le budget travaux semble globalement réaliste, il est incohérent entre la partie logement, estimée à 2.260.000 htva, pour une superficie annoncée de 710 m, soit 3.183 €/m² et la partie équipement estimée à 670.000 htva pour une superficie de 730 m², soit 918 €/m² seulement. D'autre part, le budget prévu pour		La fiche projet est corrigée et ne mentionne plus d'infraction urbanistique pour le n°16.
--	--	--	--	--

		l'acquisition est clairement insuffisant (700.000 € pour 3 immeubles), il se situera plus que probablement autour du double de cette somme, ce qui signifie potentiellement une augmentation de budget de l'ordre de 700.000 €. La prise en charge de cette augmentation est à clarifier (voir remarques générales). Il semble nécessaire d'avoir de la latitude pour trouver un opérateur éventuel pour la partie logement (fonds du logement ?) et ainsi potentiellement convertir l'opération en projet associé. L'établissement d'un périmètre de préemption étendu semble requis dans le cadre de cette opération en particulier (voir remarques générales).	Le périmètre de préemption du CRU prendra en compte les parcelles concernées directement par une opération du CRU.	
AR 16 AR 15	Pôle étudiants et liaison Maison des Arts - Pl. Reine 14, 15, 16	En commission de concertation par le BUP / DMS : La démolition des 3 immeubles situés face au site classé de la place de la Reine devra faire l'objet d'une évaluation plus approfondie. Ces immeubles participent à la cohérence de l'alignement des immeubles (R+3) de typologie néo-classique situés autour de la place. Le gabarit proposé est inopportun à cet endroit et fait référence à l'immeuble sis 17-18 place de la Reine (exception sur la place). L'ouverture depuis la place vers le jardin de la Maison des Arts implique la démolition d'un élément classé (mur de clôture) et porterait préjudice aux caractéristiques propres d'un jardin privé d'une ancienne demeure. L'aménagement paysager classé situé autour de l'église Royale Sainte-Marie gagnerait à être entretenu de manière plus qualitative afin de redonner à la place son caractère patrimonial historique liée	Ces remarques ont été prises en compte. Cette remarque sera intégrée à la fiche concernée.	La fiche projet a été adaptée. La mention démolition / reconstruction a été supprimée de la fiche. La Direction de l'Urbanisme et des Monuments et Sites sera consultée lors de

		au tracé de l'axe royal. Le nouvel accès proposé à l'arrière de la Maison des Arts n'est pas pensé en fonction de l'esprit architectural et patrimonial de la Maison des Art. Son accès, situé chaussée d'Haecht, présente une logique de perspective sur la façade principale qu'il n'y a pas lieu de dédoubler.	Pour toutes ces interventions, la Direction de l'Urbanisme sera consulté préalablement à l'introduction des demandes de permis d'urbanisme.	l'élaboration des projets.
AR 16 AR 15		Par le CRDT – CRU : Les membres ne veulent pas qu'on préjuge qu'une démolition/reconstruction soit nécessaire et demande donc que ce terme soit supprimé de la fiche. Une réévaluation à la hausse du coût du projet est demandée.		La mention démolition/reconstruction est supprimée La fiche a été adaptée
AR 17 AR 16	Aménagement pôle intermodal carrefour Botanique	En commission de concertation par Schaerbeek : - Le travail sur la mobilité de la zone de l'axe Royal ne se retrouve pas dans les projets - Rem : le budget repris ici correspond à un montant de 347 €/m² HTVA et honoraires (1.910.000 € pour une superficie de 5.500 m²). La fiche ne permet toutefois pas de saisir l'ampleur exacte des travaux envisagés.	- Il a été demandé à Bruxelles Mobilité de mener en interne une étude sur la mobilité dans le périmètre du CRU 2. - Les interventions de la Stib et de BM seront réévaluées ultérieurement lors de l'élaboration du projet.	Pas de modifications
AR 17 AR 16		En commission de concertation par St-Josse-Ten-Noode: Détailler le tableau budgétaire pour les opérations AR17, avec le montage financier, celui-ci étant une condition de réussite importante pour les opérations	- Les interventions de la Stib et de BM seront réévaluées ultérieurement lors de l'élaboration du projet.	
AR 18	Ultieme Hallucinatie - Rue	Pas de remarques		Pas de modifications

AR 17	Royale 316			
TU 19 TU 18	Mise en lumière du quartier	En commission de concertation par Schaerbeek : Les budgets BM et Sibelga sont-ils acquis ? (1.000.000 €). Le montage financier n'apparaît pas clairement dans la fiche. On mentionne le fait que les communes peuvent introduire une demande à Sibelga et obtenir un budget d'éclairage en vue de revaloriser l'ambiance des quartiers. Cela se fait-il indépendamment du CRU ? Quel rôle joue le CRU dans l'opération ? (voir aussi les remarques générales sur la coordination).	- Les interventions de Sibelga et de BM seront réévaluées ultérieurement lors de l'élaboration du projet.	
TU 19 TU 18		En commission de concertation par St-Josse-Ten-Noode: Détailler le tableau budgétaire pour les opérations TU19 , avec le montage financier, celui-ci étant une condition de réussite importante pour les opérations	- Les interventions de Sibelga et de BM seront réévaluées ultérieurement lors de l'élaboration du projet.	
TU 19 TU 18		Par le CRDT – CRU : Le plan lumière régional est organisé par axes. Le CRU prévoit un budget étude dans les zones résidentielles. Une concertation est nécessaire entre les Communes et BM pour déterminer précisément la maîtrise d'ouvrage et les modalités d'entretien (prévoir la compatibilité avec le plan lumière régional dès la conception).	- Cette remarque sera prise en compte lors de l'élaboration du projet.	La fiche a été complétée.
TU 20 TU 19	Piscine Saint-François : bains douches	Pas de remarques		Pas de modifications
TU 21	Création de log. et extension STIC,	En enquête publique : M. Lemaire regrette que le projet ne concerne que les bâtiments à	La faisabilité d'un toiture	Le budget du projet a dû

TU 20	rue Linné 60 à 78	front de rue et non les très importants espaces en intérieur d'îlot ; Selon M. Lemaire, une exploitation intelligente de la déclivité du terrain permettrait sans doute de créer de grands espaces au rez-de-chaussée côté rue Linné sans nuire aux habitants de la rue verte, et d'utiliser l'esplanade dégagée pour en faire une toiture végétalisée qui viendrait remplacer l'amas de structures en mauvais état qui se trouve sur l'arrière des bâtiments ; Selon M. Lemaire, l'acquisition des bâtiments de la rue verte pour un projet traversant complet serait une solution beaucoup plus intéressante, permettant un projet bien plus riche avec davantage de créations de logements et d'équipements ; M. Lemaire s'étonne du choix de ces bâtiments quand il compare leur état avec celui d'autres immeubles comme le 26 rue de la Rivière dont la toiture crevée est visible sur Google Maps et dont des morceaux risquent de s'effondrer et représentent une menace pour la sûreté publique (même si heureusement les débris tombent plutôt sur la façade arrière).	végétalisée pourra être examinée ultérieurement lors de l'élaboration du projet. Préalablement à l'établissement d'un programme d'investissements et d'actions, le bureau d'étude et la maîtrise d'ouvrage ont étudié le quartier dans ses aspects sociologiques, économiques, immobilier et urbanistiques ; pour chaque projet, des conditions de réussite ont été mise en évidence	être adapté.
TU 21 TU 20		En commission de concertation par St-Josse-Ten-Noode: Mettre en place un plan de préemption pour les opérations nécessitant une acquisition et un plan d'expropriation particulièrement pour l'opération TU. 21.	Le périmètre de préemption du CRU prendra en compte les parcelles concernées directement par une opération du CRU. L'obtention d'un droit de préemption fera l'objet d'un arrêté séparé du GRBC sur base des articles en vigueur du COBAT.	

TU 21		Par le CRDT – CRU :		Le budget du projet a été réévalué.
TU 20		Une réévaluation à la hausse du coût du projet est demandée.		
CS	Projets de cohésion sociale et de vie collective	En commission de concertation par Schaerbeek : * Ouverture des intérieurs d’îlot : il est mentionné que le CRU soutiendra ce type de projets, mais le terme est inapproprié, et laisse à penser qu’il s’agit davantage d’opérations sur le bâti que de projets socio-économiques. Les opérations liées au domaine sociétal devraient plutôt concerner l’optimisation / la valorisation des intérieurs d’îlot. * Dynamisation Brabant – Liedts – Saint-Lazare : on oublie la chaussée d’Haecht, dans laquelle la fonction commerciale est également fort représentée.	- Le projet vise à optimiser les capacités des intérieurs d’îlots. - Ces projets sont des actions au sens de la réglementation sur la revitalisation urbaine (ORU du 16/10/2016) - Cette remarque est prise en compte	La fiche projet a été modifiée afin d’ajouter la chaussée de Haecht.

3. Modifications envisagées suites aux remarques émises par Bruxelles Environnement (11 juillet 2017) :		
projet pilote EO11 : Aménagement des talus des voies ferrées	En plus du fort enjeu de gestion et d'amélioration de la biodiversité ce projet conjugue également amélioration paysagère et qualité des lieux. Il faudra une approche intégrée avec un mode de gestion particulier. Le profil du talus ne sera pas modifié, le projet portera donc principalement sur les plantations et la gestion innovantes.	La fiche est précisée dans ce sens et il faudra tenir compte de ces remarques lors de l'élaboration du projet.
Rapport sur les Incidences Environnementales (RIE) Performances énergétiques :	Vu la densité et l'ancienneté du bâti du périmètre du CRU 2, le RIE n'aborde pas les enjeux d'ambition énergétique des quelques projets de rénovation du bâti du CRU 2. Le paragraphe consacré à l'identification des incidences environnementales n'identifie que le projet de rénovation des immeubles-tours de la place St – Lazare (SL 4 projet à initier) comme ayant un impact positif en matière d'énergie. Cependant, 3 autres projets offrent également un grand potentiel d'amélioration des performances énergétiques : - EO 12 la crèche - TU 20 : réhabilitation des Bains-Douches de la piscine - TU 21 : rue Linné Les opportunités énergétiques de ces projets pourraient être mentionnées et développées dans l'évaluation des incidences environnementales.	Le rapport sur les incidences environnementales n'a pas été modifié suite à cette observation mais cette remarque pourra être prise en compte lors de l'élaboration spécifique de ces 3 projets.
Rapport sur les Incidences Environnementales (RIE) Enjeux relatifs au (micro)climat	Le RIE met en avant l'impact favorable des possibilités d'aménagements de toitures/façades végétalisées et que l'installation de panneaux solaires peuvent contribuer aux objectifs régionaux en matière de production d'énergie de source renouvelable. Bruxelles – Environnement précise que ces deux options ne s'excluent pas mutuellement. Bien souvent, ces 2 dispositifs peuvent être installés concomitamment sur un même	Cette remarque ne nécessite pas de modification du programme et pourra être prise en compte lors de l'élaboration des projets concernés.

	toiture. Cette combinaison nécessite bien entendu une étude de faisabilité préalable et spécifique à chaque immeuble concerné.	
--	---	--

Onderwerpen	Gemaakte opmerkingen	Motivering	Aanpassingen
1. Participatie	In openbaar onderzoek: - Mijnheer Demarée stelt zich vragen over de manier waarop de communicatie ten aanzien van de wijk en haar inwoners met betrekking tot het vervolg van het proces en de ontwikkeling van dit programma wordt gepland. - Mijnheer Demarée betreurt ook de te zwakke intentie die is getoond in termen van participatie van de bewoners en bezoekers van de wijk, in het bijzonder op het vlak van analyse van de problemen van de wijk en het bepalen van de aan te brengen oplossingen. Mijnheer Demarée stelt zich in het bijzonder vragen over de geplande verdeling, binnen elk project, van de 10% van de toegewezen budgetten over deze participatiekwesties, en wenst onder meer te weten of het wel degelijk de bedoeling is om de talrijke verenigingen die reeds heel actief zijn binnen de wijk bij het proces te betrekken. - Mijnheer Demarée benadrukt dat het belangrijk is de bewoners en bezoekers van de wijk zoveel mogelijk bij het proces te betrekken om aldus de top-downaanpak te vermijden die reeds bij voorgaande wijkcontracten is waargenomen.	Het participatieproces wordt in de ordonnantie beschreven. Iedere projectbouwheer dient de participatie van, de informatieverstrekking aan, de raadpleging en de coördinatie van de actoren (waarmee in de eerste plaats wordt bedoeld op de bewoners, gebruikers en wijkverenigingen) te verzekeren en iedere bouwheer van een groot project beschikt daartoe over een budget. Meerdere bouwheren mogen beslissen zich te verenigen om beter te communiceren en de participatieacties te coördineren.	Nihil
	In de overlegcommissie door Schaarbeek: - Als op het methodologische vlak telkens een marge van het budget daadwerkelijk toegewezen wordt aan de omkadering van een participatief proces in het stadium van de uitvoering van een operatie, is het betreurenswaardig dat dit niet het geval is geweest vanaf de planningsfase, wat het mogelijk zou hebben gemaakt om de tekortkomingen, opportuniteiten, behoeften en mogelijkheden van de wijken nauwkeuriger te bepa-		

	len. De inspanningen op het vlak van informatieverstrekking in de vorm van een algemene vergadering, alsook het proces van openbaar onderzoek vertonen duidelijk grenzen wat betreft het vermogen om het rechtstreeks betrokken publiek te mobiliseren en te betrekken.		
--	---	--	--

2. Overleg met overheidsinstanties:	In openbaar onderzoek: - Mijnheer Demarée benadrukt de cruciale rol die de politiediensten van zone Noord zouden kunnen spelen, zowel in termen van aan de gemeenschap verleende diensten als van oplossing van de mobiliteitskwesties in de Brabantwijk en op het Liedtsplein.	- Politiezone Noord "Polbruno" zal worden uitgenodigd om een belangrijke partner te zijn bij de uitwerking en uitvoering van in het SVC-programma opgenomen projecten.	
	In de overlegcommissie door Schaarbeek: - De commissie betreurt dat er aangaande dit programma vooraf geen overleg is gepleegd met alle betrokken instanties (DML, Citydev ...).	Het programmaontwerp van SVC 2 (SVC 1 en SVC 3) is door de DSV aan de directie Stedenbouw en de directie Monumenten en Landschappen gepresenteerd op 29 juni 2017, in zaal Iris van het CCN. Het GCTO-SVC heeft zich drie keer verenigd gedurende de uitwerking van het programma (19 september 2016, 28 oktober 2016 en 7 maart 2017).	

3. Reserveprojecten	In de overlegcommissie door Schaarbeek: aangezien de haalbaarheid van bepaalde operaties sterk afhankelijk is van gunstige omstandigheden in verband met de aankoop van bestaande gebou-	In de ordonnantie is er enkel sprake van operaties op eigen initiatief, niet van re-	Het SVC-programma bevat
----------------------------	--	--	-------------------------

	wen of terreinen, zou het relevant zijn reserveprojecten te plannen voor het geval dat de hoofdprojecten mislukken. Aldus denken we onder meer aan: - o Uitbreiding van het Groene Koninginpark op het bestaande dak van een parking (Groenstraat 116) om er moestuinen of speelruimten aan te leggen (procedure stedenbouwkundige vergunning voor parking loopt); - o Creatie van een bijkomende toegang tot het Groene Koninginpark vanuit de Poststraat; - o Installatie van openbare toiletten en voorzieningen gericht op het verbeteren van de openbare netheid op schaal van de wijk.	serveprojecten. De ordonnantie voorziet de mogelijkheid het programma te wijzigen of te vervolledigen tussen de 6^{de} en de 36^{ste} maand vanaf de eerste dag van de maand volgende de goedkeuring van het programma. Nieuwe operaties zullen dus toegevoegd kunnen worden tijdens de uitvoering	geen reserveprojecten.
	In de overlegcommissie door Sint-Joost-ten-Node: Een lijst van reserveprojecten opstellen		

4. Begroting	In de overlegcommissie door Schaarbeek: - o Of het nu gaat om gebouwen of openbare ruimten, de ingrepen lijken in bepaalde gevallen veel te laag begroot. De kans bestaat dat er soms grote bedragen ter aanvulling (door de gemeente?) moeten worden geïnvesteerd. Verfijning van het programma is noodzakelijk naargelang de mogelijkheden inzake eigen en derdenfinanciering en volgens aan te brengen preciseringen met betrekking tot de omvang van bepaalde operaties. - o De budgetten bevatten geen enkele manoeuvreermarge voor eventuele meerkosten (meestal wordt er rekening gehouden met 10 tot 15 procent). - o De spreiding over gemeenten is ongelijk: de totale SVC-financiering voor Sint-Joost bedraagt ongeveer € 1.600.000 meer dan die voor Schaarbeek, bij een duide-	- Deze bemerkingen zijn relevant.	- De budgetten van de verschillende projecten zijn geverifieerd, verfijnd, aangevuld en aangepast indien nodig. - Het project van de MIVB werd toegevoegd aan de budgettaire tabel.
---------------------	---	--	---

	lijk equivalente perimeter. - o Het lijkt onlogisch dat de 10% van het aan coördinatie/participatie gewijde budget, wordt berekend op de bedragen van werken + honoraria + eventuele aankopen, terwijl de ingrepen in bepaalde gevallen geen aankoop vergen en als dat wel het geval zou zijn, dit de coördinatie-/participatieopdracht geenszins complexer maakt, vermits het om voorafgaande verrichtingen gaat die weinig of niet tussenkomen in het uitvoeringsproces van de projecten. Het feit dat de honoraria worden opgenomen in de berekeningsbasis van dit coördinatiepercentage, drijft het abnormaal op. - o Bepaalde verrichtingen buiten het SVC worden op de fiches vermeld zonder dat de eraan verbonden budgetten erop worden opgenomen. Dat is het geval van het MIVB-budget voor het Driehoek-project (€ 8.000.000), dat wel is vermeld op fiche SL.2 (blz. 18), maar niet als geassocieerde verrichting voorkomt in de financiële tabel. Vermelding van alle geassocieerde verrichtingen in de financiële tabel zou als verdienste hebben dat er een bepaalde vorm van verbintenis vanwege de betrokken operatoren tot uiting wordt gebracht.		
--	--	--	--

5. Gangmakend effect van het SVC	In openbaar onderzoek: - Volgens mijnheer Lemaire ontbreken de aangeleverde documenten inzake de aspecten governance, coördinatie van acties, alsook opvolging en promotie van projecten waarvoor er nog geen financiering is geregeld. Volgens mijnheer Lemaire ontbreekt er een duidelijke presentatie van de aan elk project verbonden vereisten, uitdagingen en risico's. - Volgens mijnheer Lemaire boezemt het feit dat bepaalde projecten zoals de herinrichting van de Sint-Lazaruslaan een loutere	- Projecten op eigen initiatief bevinden zich per definitie in een minder ver stadium van ontwikkeling. Vaak moeten de exacte inhoud, het opdrachtgeverschap, de financieringsbronnen en/of de aspecten van projectbeheer nog worden verfijnd. Ze zijn opgenomen in het SVC-programma omdat het betrokken studiebureau en het opdrachtgeverschap hebben geoordeeld dat ze hun relevantie hadden	- Nihil
---	---	---	---

	"recuperatie" zouden zijn van bestaande projecten waarvan de realisatie reeds jarenlang op zich laat wachten, geen vertrouwen in gezien het schijnbare gebrek aan sterke governance om de concrete opstart van deze initiatieven te forceren.	voor de ontwikkeling van de wijk en dat het interessant zou zijn om ze, indien mogelijk, uit te voeren in een nabije toekomst. - Het geval van de Sint-Lazaruslaan illustreert de hefboomrol die het SVC kan spelen door budgetten die reeds bestaan maar ontoereikend zijn aan te vullen en het aldus mogelijk te maken om bepaalde projecten te deblokkeren.	
	In de overlegcommissie door Schaarbeek: Meerdere niet-gebudgetteerde verrichtingen worden in het programma behouden, of geen enkel concreet element maakt het mogelijk te bepalen of te begrijpen welke de daadwerkelijke mechanismes zullen zijn die maken dat het SVC een gangmakend effect heeft op deze operaties op eigen initiatief of geassocieerde operaties (Schaarbeekse tunnels, voorpleinen Noordstation, Kwatrechtplein en -tunnel, gebouw op de hoek Kwatrecht/Brabant, Rogierstraat, Liedtsplein, Brabantstraat ...)	- Projecten op eigen initiatief blijven tijdens de hele duur van het SVC aandachtspunten voor de actoren en partners van het SVC.	

6. Coördinatie	In de overlegcommissie door Schaarbeek: los van het SVC bevat de zone meerdere projecten van ruime omvang (Liedtsplein, metro Noord, Noordstation, Masuiplein, ...), die een groot aantal actoren mobiliseren waarvoor coördinatie nuttig zou zijn, zowel op het vlak van studies als van fasering en werf, vanuit een totaalvisie op wijksschaal. We vinden dat het SVC een rol	- Brussel Mobiliteit is, onder meer via het Gewestelijk Mobiliteitsplan, de instantie die de samenhang van de projecten voor wegenwerken met de verkeersschema's garandeert op een schaal die de wijk overstijgt. - Iedere projectbouweer dient de participatie van, de informatiever-	Er werd aan Brussel Mobiliteit gevraagd om intern een studie te verrichten omtrent de mobi-
-----------------------	--	---	--

	moet spelen in de definiëring van deze totaalvisie en het tot stand brengen van een kader dat ervoor zorgt dat alle operatoren haar onderschrijven. We zien echter niet wat er concreet wordt ondernomen om deze doelstelling te bereiken.	strekking aan, de raadpleging en de coördinatie van de actoren (waarmee in de eerste plaats wordt bedoeld op de bewoners, gebruikers en wijkverenigingen) te verzekeren en iedere bouwheer van een groot project beschikt daartoe over een budget.	liteit binnen de perimeter van SVC 2 (zie fiche OW.13)
--	--	--	--

7. Voorafgaande mobiliteitsstudie	In openbaar onderzoek: - Mijnheer Demarée benadrukt onder meer dat de in het programmaontwerp gesuggereerde mobiliteitsstudies voor de Brabantwijk (fiche LB.14 "Mobiliteitsbeheer, Brabantstraat"), waarin de Aarschot- en de Brabantstraat permanente verkeersoverlast kennen, belangrijk zijn en voorrang moeten krijgen. Hij beklemtoont overigens de noodzaak om er vanaf nu specifieke budgettaire middelen aan toe te wijzen, wat momenteel ontbreekt in het voorgestelde programmaontwerp, hoewel de nadruk erop is gelegd dat deze studies moeten worden uitgevoerd. Mijnheer Demarée haalt ook aan dat er een risico op ontwikkeling van een gefragmenteerde mobiliteitsaanpak bestaat, aangezien deze mobiliteitsstudies zouden worden gerealiseerd na projecten voor de herinrichting van de openbare weg die reeds heel concreet zijn (Kwatrechtstraat, Sint-Lazaruslaan en -plein enz.t). Hij benadrukt eveneens de impact en de hinder die het autoverkeer voor de wijk teweegbrengt en die kunnen worden samengevat als volgt: - bijzonder lawaaierige voertuigen en onaangepaste rijsnelheden, soms veel hoger dan de 50 km/u; - permanente nachtelijke files en ongelegen toeterconcerten; - files en geluidshinder in de Brabantstraat, vooral tijdens het	- De inrichtingsprojecten met betrekking tot de openbare ruimte die zijn opgenomen in het SVC-programma, vallen onder het opdrachtgeverschap van Brussel Mobiliteit of worden uitgevoerd in nauwe samenwerking met deze instantie. Brussel Mobiliteit is de instelling die, onder meer via het Gewestelijk Mobiliteitsplan, de samenhang van de projecten voor wegenwerken met de verkeersschema's garandeert op een schaal die de wijk overstijgt.	Er werd aan Brussel Mobiliteit gevraagd om intern een studie te verrichten omtrent de mobiliteit binnen de perimeter van SVC 2 (zie fiche OW.13)
--	---	---	--

	weekend; - ruimten van de ondergrondse tunnels gebruikt als plaatsen om de voertuigmotoren te doen brullen; - de aanwezigheid van de auto's en de erdoor veroorzaakte hinder dragen bij tot het "gesneuvelde ruiten"-effect en het escaleren van andere hinder in de wijk (afval, urineren in de openbare ruimte, allerlei schade, enzovoort). Ten slotte twijfelt mijnheer Demarée aan de verbanden van het gepresenteerde programmaontwerp met de andere mobiliteitsprojecten in de buurt - onder andere de herinrichting van de Albert II-laan door Brussel Mobiliteit, van de stroken rond Noordstation/CCN-gebouw en van het Solvayplein. Hij suggereert om ze te integreren in het SVC-ontwerp, opdat ze rechtstreeks zouden kunnen worden uitgevoerd door de gewestelijke diensten die reeds belast zijn met de andere projecten in de omgeving. In de overlegcommissie door Schaarbeek: Meerdere verrichtingen hebben een impact op strategische knooppunten in termen van mobiliteit binnen de perimeter. Er zou een vooronderzoek inzake mobiliteit moeten worden uitgevoerd ter bepaling van een richtschema en van de grote oriëntaties in de hele perimeter. Dit onderzoek zou het mogelijk moeten maken om de verschillende geplande werken aan de openbare weg (tunnels, stationsomgeving, Koninginneplein, Liedtsplein, Brabant, ...) te kalibreren, ze onderling te coördineren, maar ook om rekening te houden met de aspecten die verbonden zijn aan het verloop per fase van de grote werven (in het bijzonder die betreffende het Liedtsplein).		
--	---	--	--

8. Perimeter	In de overlegcommissie door Schaarbeek: - De perimeter opgenomen in de kaartenbundel, stemt niet overeen met die opgenomen in het programma en het MER. Vaststellingen met betrekking tot de perimeter opgenomen in de kaartenbundel: - in het noorden, eliminatie van de huizenblokken ten noorden van het Liedtsplein tussen de Paleizenstraat en de Koninklijke Sinte-Mariastraat, alsook van het Masuiplein en de Paleis- en de Paviljoentunnel, die nochtans vermeld zijn bij operatie SL.2 en vervat zijn in de definitieve perimeter; - in het oosten, eliminatie van de huizenblokken tussen het Koninginneplein en de Rogierstraat, opgenomen in de definitieve perimeter; - in het zuidoosten, behoud van het Rogierplein en de rechtstreeks omgevende huizenblokken, verwijderd uit de definitieve perimeter.	Deze bemerking is relevant.	Bij de perimeter die ter goedkeuring is voorgelegd aan de Regering, wordt met deze opmerking rekening gehouden.
9. Totaalconcept en coördinatie van de operaties (beheer SVC)	In de overlegcommissie door Schaarbeek: Volgens fiche SL.2 lijkt de verdeling van inspanningen en budget niet evenwichtig tussen de 4 tunnels in Sint-Joost die het voorwerp vormen van inrichtingswerken, en de 5 tunnels in Schaarbeek, waarvoor de enige SVC-interventies gewijd lijken te zijn aan de "versterking van de artistieke interventie" (Paleis- en Paviljoentunnel), maar het is onmogelijk als zodanig het betreffende bedrag te bepalen, aangezien dit voor het geheel van de tunnels is getotaliseerd. Anderzijds is het op de fiche vermelde Driehoek-project van de MIVB niet opgenomen als geassocieerde of gemengde operatie, terwijl het aan dezelfde thematiek is gewijd. Deze operatie zou in dit op-		In het kader van de operatie tot

	zicht moeten worden geïntegreerd in de financiële tabel en gecoördineerd met de andere operaties om geen uiteenlopende en onsamenhangende resultaten te verkrijgen. Er zijn dus preciseringen nodig inzake de exacte aard van de SVC-interventies op elke tunnel, alsook inzake het bedrag van de investering en de modaliteiten van coördinatie van de verschillende operatoren. Ook met de kwesties in verband met beheer en onderhoud van de tunnels moet rekening worden gehouden - <u>ze vormen dus een prioriteit</u>. o Er worden operaties gepland respectievelijk op de Kruidtuin en het Koninginneplein, maar niet tussen beide in. De MIVB-haltes op deze as en verder, tot aan het Liedtsplein, voldoen nochtans niet aan de normen. Het lijkt noodzakelijk dat de MIVB investeert om de haltes rondom het Koninginneplein te rationaliseren en alle haltes op de as conform te maken. Het is weinig waarschijnlijk dat het MIVB-budget van € 200 000 aangekondigd in het kader van operatie KA.15, volstaat om zulks te financieren.	Er wordt rekening gehouden met deze opmerkingen. De vragen in verband met beheer en onderhoud van de tunnels, alsook met betrekking tot het conform maken van de MIVB-haltes op de as tussen het Koninginneplein en het Kruidtuinkruispunt, zullen bij de uitvoering van het programma aan de verschillende bouwheren en partners worden overgemaakt. De verschillende bouwheren zullen samen moeten werken aan de oplossing van de problemen op het vlak van beheer en onderhoud. De begunstigden van het stadsvernieuwingscontract mogen hoogstens tien procent van de totale in aanmerking komende kosten van elke operatie of gefinancierde of gesubsidieerde actie, zoals bepaald in het initiële definitieve programma goedgekeurd door de Regering, wijden aan kosten voor coördinatie en communicatie. Een begunstigde mag de publiek- of privaatrechtelijke personen die betrokken zijn bij de desbetreffende operatie of actie van het stadsvernieuwingscontract, uitnodigen op een stuurcomité, dat bijeenkomt telkens hij	inrichting van het Koninginneplein en zijn omgeving is het geraamde MIVB-budget met 300.000 euro vermeerderd. De interventie van de MIVB zal later opnieuw worden geëvalueerd bij het uitwerken van het project. Projectfiche SL.2 werd aangepast om het project "Driehoek" erin te integreren.
--	---	---	---

		het nuttig acht.	
--	--	------------------	--

10.Relevantie van de operaties	In openbaar onderzoek: - Mijnheer Demarée betreurt een fragmentaire benadering van het programmaontwerp, waarbij de doelstellingen totaalcoherentie missen en elkaar onvoldoende versterken. - Mijnheer Demarée vindt dat het gepresenteerde programmaontwerp teveel is toegespitst op de omtrek van de perimeter en de doortochten door de wijk, en dat het ontwerp een groot gemis aan een sociologische totaalanalyse van de wijk vertoont. - Mijnheer Demarée benadrukt de heel onvolledige analyse van het programmaontwerp aangaande de kwesties in verband met de prostitutie in de wijk. Hij is van oordeel dat in het ontwerp van dit stadsvernieuwingscontract, zoals gepresenteerd, een benadering wordt voorgesteld die puur 'façadisme' in de hand werkt, terwijl het een unieke gelegenheid had kunnen vormen om over te gaan tot een kwalitatieve herinrichting van de wijk, die het mogelijk maakt dezelfde stedelijke kwaliteiten te bereiken als degene die momenteel aanwezig zijn in het Red Light District van Antwerpen. - volgens mijnheer Lemaire lijken de indicatoren waarmee rekening wordt gehouden in het kader van het milieueffectenrapport niet altijd op de beste manier te zijn gedefinieerd. Zo bijvoorbeeld lijkt de definitie van mobiliteit veeleer zwak, wat de meting van de impact van de verschillende projecten op de mobiliteit negatief beïnvloedt. Volgens mijnheer Lemaire worden de volgende elementen onvoldoende geanalyseerd in het kader van de MER-diagnose: de	- Voorafgaand aan de opstelling van een investerings- en actieprogramma hebben het studiebureau en de bouwheer de wijk bestudeerd in haar sociologische, economische, stedenbouwkundige en vastgoedaspecten. Voor elk project werd er gewezen op slaagvoorwaarden. - Een van de doelstellingen van de SVC's bestaat er precies in te werken op de wijkranden en gemeentegrenzen, die helaas vaak minder goed behandelde en ingerichte ruimten zijn. De SVC's zijn erop gericht om bij voorrang te werken aan het verbeteren van de grote verbindingen doorheen de wijken en om de grote breuklijnen te herstellen. - Een SVC is niet het meest geschikte instrument om sociaal-economische problemen van een wijk, in het bijzonder qua behandeling van de mensen, op te lossen. Het gaat in wezen om een investeringsprogramma (in openbare ruimte, huisvesting, uitrustingen). Er wordt echter een budget voor maatschappelijke acties vrijgemaakt, en in het kader van een oproep tot projecten zullen er acties ter zake kunnen worden voorgesteld.	- Nihil
---------------------------------------	--	---	---

	sociale en economische problemen van de wijk, de hoge rotatiegraad van de bewoners (transitwijk), de effecten van de aanwezigheid van een intensieve prostitutieactiviteit. Deze zwakke analyse maakt het volgens hem niet mogelijk om de meest relevante projectkeuzes te maken. - volgens mijnheer Lemaire zou de "gezondheidsdiagnose" van het MER moeten worden verfijnd, in het bijzonder de gezondheidsproblematieken die in talrijke studies worden geassocieerd met de stedelijke en sociaal-demografische context van de wijk. Volgens mijnheer Lemaire is het medische aanbod in de wijk ontoereikend, aangezien de gezondheidshuizen er heel lange wachtrijen kennen en overschakeling op de spoeddienst van een ziekenhuis geen oplossing is, en het aantal huisartsen niet volstaat om te beantwoorden aan de vraag van een bevolking waarvan de armoede de zorgbehoefte versterkt. Daarom zou volgens mijnheer Lemaire in het SVC het openen van nieuwe medische huizen moeten worden opgenomen, alsook een programma dat ondersteuning biedt aan nieuwe geneeskundebeoefenaars die zich willen vestigen. - volgens mijnheer Lemaire veroorzaken de talrijke grote gelijktijdige bouwplaatsen in de wijk (wegen, sociale woontorens, diverse gebouwen) heel wat stof, met risico's voor de gezondheid. Mijnheer Lemaire vreest dat meerdere projecten in het kader van het SVC, onder andere de herstelling van de Sint-Lazaruswegen, de situatie enkel verergeren. Gelet op het vrij drukke verkeer (niet zelden zijn er op het spitsuur files op het Sint-Lazarusplein of in de Brabantstraat, en dat niet alleen door de in de wijk ontwikkelde commerciële activiteiten), betreurt mijnheer Lemaire dat in het MER niet meer aandacht wordt besteed aan de kwestie van de verharding van de openbare ruimte en het tekort aan bomen die een deel van dit stof kunnen opvangen. Volgens hem zal het renovatieproject	- Het Sint-Lazarusproject gaat er aanzienlijk toe bijdragen dat er meer rust komt in de wijk doordat het een grote, kwaliteitsvolle openbare voetgangersruimte biedt, alsook kalmer autoverkeer dus minder lawaai, vervuiling en verkeersonveiligheid. - Het Sint-Lazarusproject bevat de aanplanting van een groot aantal bomen. - De Regering neemt nota van de klacht van de buurtbewoners; interventies in het spoorwegdomein vallen binnen het toepassingsgebied van het SVC. Desalniettemin zal de opmerking worden overgemaakt aan Leefmilieu Brussel opdat er rekening mee kan worden gehouden bij elk toekomstig contact tussen gewestelijke instanties, NMBS en Infrabel. - De regering neemt nota van dit getuigenis. De problematiek van het lawaai in de stad en in deze wijk werd geïdentificeerd als een obstakel voor de woonbaarheidskwaliteiten. Het is dan ook nodig om bij elk project in het kader van het SVC voor inrichting van de openbare ruimte met deze problematiek rekening te houden. - Het project betreffende installatie van geluidsschermen langs de Victoria Reginalaan om de Kruidtuin te beschermen tegen het lawaai, werd	
--	--	--	--

	voor de Sint-Lazaruslaan, ook al verhelpt het dit probleem gedeeltelijk, toch niet voldoende zijn. - Gelet op de impact van permanent lawaai op de gezondheid, had de geluidsdiagnose volgens mijnheer Lemaire de factoren moeten bepalen waarop een SVC-actie via de projecten gericht had kunnen zijn. Het lawaai dat gepaard gaat met de aanwezigheid van een grote spoorweginfrastructuur (Verbinding en Noordstation), is niet dat van het loutere voorbijrijden van treinen, maar dat van een zone waarin wordt geremd en versneld, wat geluiden teweegbrengt die steeds verschillen qua frequentie en intensiteit. In het gebied van het Sint-Lazarusplein is het lawaai gelinkt aan de bocht van en naar de tunnel van de Noord-Zuidverbinding. Volgens mijnheer Lemaire heeft deze hinder altijd bestaan in de wijk, maar is hij de jongste jaren toegenomen, onder meer door de vervanging van de houten bielzen door betonnen bielzen, wat leidt tot meer geluid. De aanwezigheid van hoge muren aan de westzijde veroorzaakt een weerkaatsingseffect van het lawaai in de richting van de wijk, dat het sterkst is ter hoogte van het Sint-Lazarusplein, vermits het gebouw van de federale administraties in de Vooruitgangstraat tegen de sporen ligt, waar het met bijna 5 verdiepingen bovenuit steekt. Een pand op het Sint-Lazarusplein tegen de sporen, dat een beveiligingsscherm vormde tegen het lawaai, is afgebroken. Daardoor stoten de geluidsgolven volgens mijnheer Lemaire rechtstreeks tegen de gevels van het Miramar en het Sint-Lazarusgebouw (met in totaal 150 appartementen). Deze gebouwen zijn bovendien hoger dan de meeste bestaande constructies langs de sporen (vooral oude huizen waarvan enkel het dakniveau hoger is dan het spoorwegtalud), wat maakt dat ze meer hinder ondervinden dan die lagere woningen. Volgens mijnheer Lemaire heeft het dossier het voorwerp gevormd van klachten	overwogen en bestudeerd. - De Regering neemt nota van dit getuigenis. De opmerkingen werden overgemaakt aan Leefmilieu Brussel. - Het voorstel is interessant en zou eventueel het voorwerp kunnen vormen van een SVC-project in het kader van de oproep tot maatschappelijke projecten. - De kwestie openbare netheid is een van de prioritaire assen voor maatschappelijke acties die het voorwerp zullen vormen van projectoproepen.	
--	---	--	--

	bij de NMBS en Infrabel, alsook van een mondelinge vraag aan het Federaal Parlement eind 2012 (referentie: vraag 119, antwoord van minister Labille, 21/01/2013). Bij dit "daglawaaï" (van 5 u. 's ochtends tot ongeveer middernacht) komt voortdurend nachtlawaai, gepaard gaande met de intensieve activiteit op het vlak van onderhoud en modernisering van de sporen (lawaai van slijpmachines, houwelen, klovers, elektrodenengroep en alle andere machines nodig voor de werken van Infrabel en van de NMBS aan de 12 uitgaande sporen van het Noordstation, de wissels en de 6 sporen die de Noord-Zuidtunnel binnenkomen). Volgens mijnheer Lemaire doet deze nachtelijke hinder zich minstens 100 nachten per jaar voor. Volgens mijnheer Lemaire zou het SVC de gelegenheid moeten zijn om maatregelen ter demping van het lawaai te implementeren: plaatsing van kleine wanden (in geluidsabsorberend materiaal) of antigeluidsmuren tussen de sporen om de geluidsverspreiding te breken. Bovendien veroorzaken de horeca- en prostitutieactiviteiten volgens mijnheer Lemaire een bepaald aantal ongemakken: toegenomen verkeer, met getoeter, lawaai van remmen en versnellen, gevechten, discussies en "venijnige" woordenwisselingen komen vaak voor in de straten van de wijk, in het bijzonder bij de café-uitgangen en voor bepaalde bordelen. Mijnheer Lemaire betreurt dat deze vaststelling niet is opgenomen in de milieueffectenanalyse, terwijl deze hinder een dagelijkse realiteit vormt voor de bewoners, vooral bij zacht weer. Volgens mijnheer Lemaire wordt het lawaai teweegebracht door het vrij drukke verkeer op bepaalde assen van de wijk (Koningsstraat, Kruidtuinlaan, Sint-Lazaruslaan), het autoverkeer gepaard gaande met de prostitutie, het heel frequente voorbijrijden van de voertuigen van de hulpdiensten		
--	--	--	--

	(brandweer, ziekenwagen), het regelmatige passeren van geblindeerde konvoien onder escorte en met loeiende sirenes (verbonden aan de aanwezigheid van de Nationale Bank op het einde van de Pachecolaan), enzovoort. Volgens mijnheer Lemaire zou het mogelijk moeten zijn om het lawaai in bepaalde gedeelten, bijvoorbeeld in de Kruidtuin, te temperen om er eilanden van rust van te maken, waarin kalmte zou kunnen worden gecreëerd door het plaatsen van isolatieplaten, die bovendien een artistieke functie kunnen hebben als er een straat art-project aan wordt gekoppeld met het oog op de realisatie van een of meer fresco's erop. Volgens mijnheer Lemaire produceren de ventilatiesystemen van de grote kantoorgebouwen, zoals de Covent Garden-toren en de Belfius Tower, heel wat geluidshinder, waaraan onder meer de wooneenheden in het Miramargebouw zijn blootgesteld. Volgens mijnheer Lemaire wordt er permanent lawaai veroorzaakt door de talrijke bouwplaatsen, waarvan een aantal ook actief is op relatief late tijdstippen of tijdens het weekend. Volgens mijnheer Lemaire moet daar ook het geluid van de concerten in het culturele centrum van de Kruidtuin aan worden toegevoegd, en zelfs, bij bepaalde gelegenheden en wanneer de wind er zich toe leent, het geluid afkomstig van Thurn & Taxis. Mijnheer Lemaire suggereert om de Sint-Lazarusruimte officieel op te nemen in de door Leefmilieu Brussel opgestelde lijst van zwarte punten inzake blootstelling aan lawaai om nieuwe middelen vrij te maken ter aanvulling op het SVC. - Volgens mijnheer Lemaire is de wijk vaak slachtoffer van sterke urinegeuren in diverse straten (onder andere Dupontstraat, Sint-Lazarusplein, Koninginneplein). Volgens hem dragen die geuren bij tot de achteruitgang van de leefkwaliteit in de wijk en geven		
--	---	--	--

	ze een triest beeld van de wijk aan de vele toeristen in de hotels en jeugdhoeuere in de omgeving van de Koningsstraat en het Victoria Reginaplein. Volgens mijnheer Lemaire is dit fenomeen gelinkt aan de "dakloosheid" (het NMBS-gebouw op het Sint-Lazarusplein en de bruggen onder het spoorwegtalud dienen vaak als schuilplaats, evenals de onmiddellijke omgeving van de Koninklijke Sint-Mariakerk, Koninginneplein) en is het ook een gevolg van het gedrag van een deel van het cliënteel van de in de wijk aanwezige prostitutie. Mijnheer Lemaire stelt voor om openbare toiletten te installeren (eventueel in combinatie met fonteintjes/lavabo's die een minimum aan lichaamshygiëne mogelijk maken, ter aanvulling op het renovatieproject met betrekking tot de douches van het Sint-Franciscuszwembad). Volgens mijnheer Lemaire genereert het delicate beheer van het huishoudelijke afval van de grote appartementsgebouwen (zoals bijvoorbeeld de Sint-Lazarustoren, het sociale woningencomplex Sint-Franciscus en het Miramargebouw) minstens een tiental volle vuilniszakken per dag (voor 90 appartementen) en kunnen die een groot deel van de openbare weg in beslag nemen telkens wanneer de conciërge van het gebouw ze buitenzet. Volgens mijnheer Lemaire wordt er door de diensten van Net Brussel regelmatig een groot aantal vuilniszakken gestockeerd (stapels van 10 tot 20 m³ zijn niet uitzonderlijk), onder meer onderaan de Rivierstraat en op het Sint-Lazarusplein, in afwachting van hun ophaling door een andere ploeg, meestal de volgende dag. Volgens mijnheer Lemaire moet de strijd tegen het sluikstorten worden opgedreven. Hij vraagt om ondergrondse vuilnisbakcontainers te installeren op strategische plaatsen in de wijk, of desnoods gebruik te maken van mobiele containers zoals degene die reeds wordt benut door de Delhaize-winkel in de Rogierdoorgang.		
--	--	--	--

	Volgens mijnheer Lemaire is de algemene netheidstoestand van de openbare ruimte zwak, hoewel er regelmatig reinigingsploegen, straatvegers en bedieners met veeg- en reinigingsmachines langskomen. Hij vraagt dat er een volledige diagnose zou worden gerealiseerd van de elementen die vuil veroorzaken (inspringende hoeken, lege boom- of plantenbakken, enz.), om een programma van micro-interventies te implementeren dat het mogelijk maakt deze elementen, die bijdragen tot de achteruitgang van de algemene openbare netheid, te elimineren. Tegelijk vraagt hij om het aanbod aan openbare vuilnisbakken uit te breiden. Mijnheer Lemaire constateert dat de wijk gedeeltelijk een transitkarakter heeft, wat initiatieven tot individuele vorming in hygiëne en netheid zinloos maakt. Hij stelt voor om het aanmoedigen tot netheid te verankeren in de dagelijkse ervaring van de mensen door middel van permanente passieve voorzieningen In de overlegcommissie door Schaarbeek: o De vraag stelt zich of de inspanningen geleverd op het vlak van tunnels, stationsomgeving, spoorwegtaluds ..., die een projectgeheel aan de wijkrand vormen, een reële verbetering van de leefkwaliteit zullen opleveren voor de wijkbewoners, van wie de meesten nooit in deze zones komen (prostitutieklanten + pendelaars). Men moet verwachten dat deze operaties slecht zullen worden onthaald door de buurtbewoners, die in de stationsactiviteit, en meer in het bijzonder in de prostitutie, enkel een bron van hinder zien en dat opsmukacties aan de tunnels dus waarschijnlijk maar een beperkte impact zullen hebben in termen van vermindering van hun effect van breuklijn in		
--	--	--	--

	de stad. - o Het lijkt erop dat in het programma, de diagnose en de effectenstudie onvoldoende rekening wordt gehouden met bepaalde sleutelparameters van de wijk, in het bijzonder: ▪ De aanwezigheid van een omvangrijke verarmde en dakloze transitpopulatie in de omgeving van het Noordstation en het Koninginneplein. ▪ De problemen op het vlak van netheid en hygiëne verbonden aan prostitutie, dakloosheid en afval (illegaal of in regel, bijv. gelinkt aan de aanwezigheid van de intensieve commerciële activiteit en de sociale woningencomplexen). ▪ Het tekort aan aanbod van medische zorgen in de wijk. ▪ De diagnose inzake lawaai gelinkt aan de spoorwegactiviteit (verkeer en onderhoud), het autoverkeer en de prostitutiebusiness.	De kwesties van het beheer van de dakloosheid, de netheid en het samenleven worden verwerkt in de prioritaire thema's van de projecten voor maatschappelijke cohesie : - Animatie van de openbare ruimte, netheid - Valorisatie van de binnenterreinen - Revitalisering Brabant-Liedts - Sint-Lazarus - Haacht – Koningsstraat - Verbetering van de huisvesting en van het bouwkundig erfgoed - Integratie van kwetsbare bevolkingsgroepen Hulp voor de meest behoeftigen is de onontkoombare rode draad in dit luik, zowel voor de nieuwe migranten, de senioren en de intergenerationele projecten, het gendervraagstuk, de daklozen, ... al deze projecten kunnen op touw gezet worden via een opleiding voor socio-professionnele inschakeling - Integratie van de jongeren in de wijk	
--	---	--	--

11. Projecten die niet werden geselecteerd of geen SVC-financiering genieten	In openbaar onderzoek: - Mijnheer Lemaire betreurt dat aan bijna een derde van de projecten geen enkele aangekondigde financiering is toegewezen, terwijl sommige daarvan - bijvoorbeeld dat voor het Sint-Lazarusgebouw - tot de meest interessante behoren. Volgens mijnheer Lemaire zou het SVC de renovatie van de bestaande gebouwen moeten bevorderen en begeleiden, moeten voorzien in financieringen die helpen om bestaande gebouwen waarvan de bewoners of eigenaars niet over de nodige middelen beschikken in overeenstemming te brengen met de veiligheidsnormen: regulering op stedenbouwkundig vlak, eerbiediging van de brandveiligheids- en elektriciteitsnormen, alsook van de gezondheidsnormen, die het voorwerp zouden kunnen vormen van een specifieke begeleiding. Volgens mijnheer Lemaire, voorzitter van de mede-eigendom van het Sint-Lazarusgebouw, wordt de renovatie van dit gebouw geblokkeerd door de heel hoge kostprijs verbonden aan het in overeenstemming brengen van de nooduitgangsystemen met de normen, alsook door het ontbreken van een gewestelijke toelage of premie die de mede-eigenaars helpt om dit soort zaken te regelen. - volgens basisschool De Buurt zou het de moeite waard zijn om de aanleg van een rechtstreekse link tussen het Groene Koninginpark en het schoolplein te bestuderen: terwijl de ouders van de leerlingen nu moeten wachten op het voetpad van de Groenstraat, een plaats die weinig bevorderlijk is voor hun onderlinge contact en veeleer onveilig (gezien het autoverkeer), zou een nieuwe ingang vanuit het park hen een rustige en comfortabele ruimte bieden om te wachten en elkaar te ontmoeten, en ervoor zorgen dat het park	- De budgettaire enveloppe van een SVC bedraagt ongeveer 22 miljoen euro inclusief btw. Helaas kunnen dan ook niet alle geïdentificeerde projecten – niettegenstaande hun grote belang – met eigen middelen worden gefinancierd. - Het project voor de renovatie van het Masuiplein is betekenisvol ten opzichte van de realisatie van project SL.2	Het project voor de renovatie van het Masuiplein is vermeld op projectfiche SL.2
---	--	--	---

	nog meer wordt bezocht.		
	In de overlegcommissie door Schaarbeek: o We betreuren het verdwijnen van het project aangaande de uitbreiding van het Groene Koninginnepark op het dak van de parking (Groenstraat 116). Gelinkt aan de in het MER geïdentificeerde noodzaak om de stadslandbouw / Good Food-strategie (blz. 3 MER) te ontplooien en binnen de perimeter natuur en biodiversiteit te ontwikkelen, vermits dit gedeelte in het ontwerp van GPDO opgenomen is in een begroeningszone (blz. 5 MER). Niettegenstaande de hierboven aangehaalde kwestie van de exacte bepaling van de perimeter, heeft een toekomstige significante operatie in de zone betrekking op de renovatie van het Masuiplein - deze is niet vermeld bij de geassocieerde operaties en Brussel Mobiliteit en Leefmilieu Brussel (?) moeten er weldra een aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning voor indienen.		

Deze operatie was te kleinschalig voor een SVC.

12. Identificatie van de partners	In de overlegcommissie door Schaarbeek: - o Bepaalde partners lijken te ontbreken, hoewel ze een belangrijke rol te spelen hebben in meerdere operaties - het betreft in het bijzonder Atrium, agentschap Net Brussel en het parkeeragentschap. ▪ Het werk van Atrium, in het bijzonder aan de Haachtse Steenweg, wordt niet gevaloriseerd. ▪ Net Brussel: de gemeente is vragende partij voor wat betreft het begraven van de glasbollen in de hele perimeter.	- De Regering neemt nota van deze bemerkingen en zal ze overmaken aan Atrium, Net Brussel en het parkeeragentschap.	Nihil
--	--	---	-------

	Parkeeragentschap: de bereidheid om te werken aan de openbare ruimte in wijken die verzadigd zijn door verkeer en geparkeerde voertuigen, impliceert het zoeken naar alternatieve parkeeroplossingen buiten de openbare weg - op de betreffende fiches wordt er echter geen enkele oplossingspiste aangehaald.		
--	--	--	--

13. Stedenbouwkundige en/of milieuvergunning	In de overlegcommissie door Schaarbeek: Het geheel van de interventies op de gebouwen moet het voorwerp vormen van een stedenbouwkundige vergunning (en in bepaalde gevallen van een unieke vergunning), tegelijk voor de bestemmingswijzigingen, afbraken, renovaties en/of restauraties. De geplande afbraken (hoofdzakelijk voor operatie KA.16) zijn niet vervat in deze aanvraag, maar zullen afhangen van een nauwkeurigere evaluatie bij het indienen van de verschillende vergunningsaanvragen. Elke operatie binnen de perimeter van de toekomstige metro Noord zal het voorwerp moeten vormen van samenwerking met de cel Openbare Ruimten van BSE en voorafgaandelijk ter advies moeten worden voorgelegd aan MIVB en BELIRIS.	Dat wordt bepaald in de reglementering. De directie Stedenbouw zal worden geraadpleegd bij de uitwerking van de projecten	De directies Stedenbouw en Monumenten en Landschappen zullen worden geraadpleegd bij de uitwerking van de projecten. De vermelding afbraak / reconstructie is geschrapt op de fiche.
---	---	--	--

	Projecten	Geformuleerde opmerkingen	Motivering	Aanpassingen
--	-----------	---------------------------	------------	--------------

SL. 1	Inrichting Sint-Lazaruslaan	In de overlegcommissie door Schaarbeek: de betekenis van de zin "de acties gepland voor het Liedtsplein kunnen vooraf worden gebruikt voor de Sint-Lazaruslaan" moet worden verduidelijkt.	Het studie bureau heeft nota genomen van de opmerking	De fiche werd gepreciseerd, het project verandert niet.
SL. 1		Door het GCTO – SVC: Het project zal moeten voldoen aan de criteria voor fietsers- en voetgangersinrichtingen die overheersend zijn in de gewestelijke projecten, om de "ICR"-investeringen te kunnen genieten.	Het betreft een gemeentelijke weg. Sint-Joost zal bouwheer zijn. De stedenbouwkundige vergunning is reeds afgeleverd.	
SL.2	Inrichting tunnels onder verbinding & Sint-Lazarus	In openbaar onderzoek: Mijnheer Lemaire drukt zijn twijfels uit omtrent de haalbaarheid van de organisatie van markten onder de spoorwegtunnels, wegens de heel ingesloten aard van de ruimten (massieve zuilen, eventueel verbonden via wanden), het belang van het plaatselijke autoverkeer, het afgescheiden karakter van de verschillende tunnels, het lawaai gepaard gaande met de treinen, en het gebrek aan hygiëne dat er heerst. Volgens mijnheer Lemaire zijn de tunnels die misschien het meest geschikt zouden zijn, degene die zich het dichtst bij het Sint-Lazarusplein bevinden (toch nog een honderdtal meter ervan verwijderd). Dit project is niet prioritair voor BM en gezien zijn tekort aan human resources zal BM de werken aan de gemeentelijke wegen niet kunnen coördineren.	De haalbaarheid van het organiseren van een markt onder een van de spoorwegtunnels zal door de bouwheer meer in detail moeten worden bestudeerd bij de uitwerking van het project.	

SL.2		In de overlegcommissie door Schaarbeek: De operaties aan de tunnels zouden allereerst gericht moeten zijn op het verminderen van hun breuklijneffect in de stad om de wijk te ontsluiten, maar de verscheidenheid van de operaties (waarbij enerzijds consistente inrichtingswerken aan de tunnels van Sint-Joost, maar anderzijds enkel opsmukoperaties in Schaarbeek - buiten het Driehoek-project, buiten SVC, worden gepland), alsook de veelheid aan actoren dreigen te leiden tot een onsamenhangend resultaat dat ongelijk verdeeld is over de perimeter. Er dient ook te worden beklemtoond dat het oplossen van de problemen inzake beheer en onderhoud van de tunnels onmisbaar is voor het welslagen van om het even welk inrichtingsproject. In de samenvattende tabel met betrekking tot de tunnels wordt voor de Kwatrechtunnel een SVC- financiering voor "weginrichting" vermeld, met verwijzing naar fiche OW.8 - er is nochtans geen enkel bedrag opgenomen in de gedetailleerde begrotingstabel, en op de desbetreffende fiche is er sprake van een project op eigen initiatief, dus zonder SVC-financiering.	De doelstelling bestaat inderdaad in het verminderen van het breuklijneffect van de tunnels in de stad - er worden specifieke acties voor de verschillende tunnels voorgesteld. De situatie van elke tunnel is verschillend, en de beoogde oplossingen verschillen dus ook. De doelstelling bestaat erin de wijk te ontsluiten, niet op dezelfde wijze te investeren in de verschillende tunnels. De verschillende bouwheren zullen samen moeten werken aan een oplossing voor de problemen op het vlak van beheer en onderhoud.	De weginrichting van de Kwatrechtunnel is op eigen initiatief, dus inderdaad zonder SVC-financiering (de genoemde fiche is gecorrigeerd).	
SL.2		In de overlegcommissie door Sint-Joost-ten-Node: * Het opdrachtgeverschap voor de operatie aan de 3 tunnels Gineste – Rogier – Noord (SL2) wijzigen: De actoren voor de concretisering van dit project zijn talrijk. De gemeente heeft niet gepland om financiële overschrijdingen toe te staan voor de uitvoering van het tunnelproject. Ze kan een partnerschap aangaan zoals voor de Sint-	Aangezien de opmerkingen van Brussel Mobiliteit tijdens het openbaar onderzoek	* Geen wijzigingen (Sint-Joost behoudt het opdrachtgeverschap met betrekking tot de tunnels Gineste – Rogier en Noord).	

		Lazarustunnel of zich verenigen met het opdrachtgeverschap, maar kan niet als enige borg staan voor de operatie. * De begrotingstabel voor operaties SL. 2 detailleren met de financiële regeling, vermits die een belangrijke voorwaarde is voor het wel-slagen van deze operaties		* Zie details op de aan-gepaste fiches	
SL.2		Door het GCTO – SVC: De spreiding van het SVC-budget over de tunnels moet worden ge-preciseerd, en de vastleggingen van de verschillende operatoren (MIVB, BM, LB, gemeenten ...) moeten tunnel per tunnel worden gevisualiseerd. Twee buurtprojecten zijn goed gevorderd, de aanvra-gen voor een stedenbouwkundige vergunning zijn ingediend voor: * Herinrichting van de Paleizenstraat tussen het Jules de Troozsqua-re en de Van Schoorstraat (project van Brussel Mobiliteit) * Herinrichting van het Masuiplein (project van Leefmilieu Brussel)	Er is geen budget voor de wegen-werken aan de Kwatrechtunnel (project op eigen initiatief OW.8 buiten SVC)	Het "Driehoek"-project van € 5.450.250 geleid door de MIVB, is ver-meld in de samenvat-tende financiële tabel.	
SL.3	Inrichting van de Pachecolaan	In de overlegcommissie door Schaarbeek: Zijn de herinrichting van de Pachecolaan en Sint-Lazarus compatibel met, of de doodsteek voor de projecten die gericht zijn op het upgraden van het kruispunt Sint-Lazarus/Kruidtuin/Pacheco en het overdekken van de Victoria Regina-koker/uitbreiden van het Kruidtuinpark? Ze geven de indruk in de richting te gaan van formalisering van een feitelijke toestand die de latere uitvoering van deze projecten problematisch maakt. Dat doet eens te meer de vraag rijzen omtrent de coördinatie van studies betreffende gelijkaardige perimeters.	Het gaat om een project op eigen initiatief, dus is het nog te vroeg om zich uit te spreken over de toekom-stige inrichtingen.	Geen wijzigingen	
SL.3		Door het GCTO – SVC:			

		Geen opmerkingen (Er zullen geen stedenbouwkundige lasten zijn die voortspruiten uit de werken aan het administratief centrum.)		
SL.4	Valorisatie van de torengebouwen op het Sint-Lazarusplein	In de overlegcommissie door Sint-Joost-ten-Node: De begrotingstabel voor operaties SL. 4 detailleren met de financiële regeling, vermits die een belangrijke voorwaarde is voor het welslagen van deze operaties	Het gaat om een project op eigen initiatief. De details van de financiële regeling zijn in dit stadium van het project nog niet gekend.	Nihil. Alle beschikbare informatie bevindt zich op de projectfiche.
SL.5	Gebouw NMBS Brabantstr. 23	In openbaar onderzoek: Mijnheer Lemaire vindt dat het voorgestelde opleidingscentrum, dat aan het NMBS-gebouw opnieuw zijn oorspronkelijke functie zou geven, een interessant en vernieuwend project is. Toch stelt hij zich vragen omtrent de aanbrenghing van het project voor de wijkbewoners, de belangstelling die de opleiding bij hen zal wekken en de mate waarin ze zal bijdragen tot hun maatschappelijke vooruitgang via hernieuwde tewerkstelling. Volgens mijnheer Lemaire zal dit type van activiteit leiden tot levering, opslag en hantering van materialen binnen het gebouw (vooral indien er activiteiten als ontmanteling en recycling van zware voorwerpen zoals elektrische huishoudtoestellen worden aangeleerd); min of meer zwaar gereedschap vergen (vragen omtrent de structuur van het gebouw); luchtvervuiling kunnen teweegbrengen (problematiek van passieve en actieve ventilatie). Mijnheer Lemaire stelt zich vragen omtrent de toegankelijkheid van het gebouw voor personen met verminderde mobiliteit (afwezigheid van personen- en laadliften in de structuur) en vandaar ook omtrent	MAD heeft zich in dit domein elders in Brussel reeds bewezen. Dit project is van belang op gewestelijke schaal. De logistieke aspecten van het project zullen later worden onderzocht en zullen alle geldende normen moeten respecteren. De PVM-toegang zal voor alle SVC-projecten onderzocht worden tijdens de uitvoering (door de architectenbureaus)	

		de kostprijs van een eventuele afstemming op de normen.		
SL.5		In de overlegcommissie door Schaarbeek: citydev.brussels is voorgedragen als gewestelijke projectleider voor deze operatie, die het voorwerp zou kunnen vormen van een gedelegeerde opdracht toevertrouwd door de BHR.		Citydev zal bouwheer zijn.
SL.5		In de overlegcommissie door Sint-Joost-ten-Node: De begrotingstabel voor operatie SL 5 detailleren met de financiële regeling, vermits die een belangrijke voorwaarde is voor het welslagen van deze operatie		De fiche bevat de budgetramingen van het studiebureau, alsook de slaagvoorwaarden.
SL.5		Door het GCTO – SVC: CityDev zou beter in staat zijn om de opdrachtgever te zijn in samenwerking met MAD	CityDev beheert daadwerkelijk bedrijventra die een vergelijkbare werking hebben aan dit project.	De projectfiche wordt aangepast

SL.6	Handelszaken Rogierdoorgang	In openbaar onderzoek: 1. Mijnheer Lemaire maakt zich zorgen omtrent de impact van het project op de mobiliteit in de wijk, onder meer wegens de vereisten van het laden en lossen van grondstoffen en koopwaar, die ertoe zullen leiden dat vrachtwagens dubbel moeten worden geparkeerd, zoals reeds dagelijks gebeurt voor de Delhaize- en de Brico-winkel. 2. Mijnheer Lemaire is ongerust over de impact van het regelma-	1. De logistieke aspecten van het project zullen later worden onderzocht en alle geldende normen moeten respecteren. 2. Bij het inrichtingsproject voor de tunnel dient rekening te worden	
-------------	------------------------------------	--	---	--

	tige langsrijden van zware voertuigen op de staat van de wegbe- kleding, en stelt vast dat de bestaande artistieke lichtinstallatie reeds beschadigd is. 3. Mijnheer Lemaire vreest dat de handelszaken van plan zijn te sluiten zowel om redenen die te maken hebben met hun werking (diefstallen, slechte opvolging van de producten door de bedien- den ...), als in verband met de concurrentie van Delhaize via een andere supermarkt van dezelfde keten, groter en moderner, in het gebouw van het vroegere Sheraton-hotel, op het Rogierplein. Een van de gesuggereerde pistes bestaat in de installatie van een sociaal restaurant waarin mensen in opleiding in een echte beroepsomgeving zouden werken en daarbij een complete keu- ken en een serveerzaal zouden uitbaten. Mijnheer Lemaire vindt het idee interessant, gezien de onmiddellijke nabijheid van meer- dere grote kantorengheilen (Covent Garden, Belfius, federale instellingen in de Vooruitgangstraat). Toch twijfelt hij aan het wel- slagen van het project, vanwege het reeds ruime horeca-aanbod in de Vooruitgangstraat en op het Rogierplein: een half dozijn restaurants dat 's middags maaltijden aanbiedt, zonder enkele fastfoodetablisementen mee te tellen die zich ook binnen een straal van vijf tot tien minuten rond deze tunnel bevinden. 4. Mijnheer Lemaire constateert dat de fastfoodrestaurants die zich in het verleden in deze galerij hebben gevestigd, allemaal vrij snel failliet zijn gegaan, en dat het volgens hem goed zou zijn de oorzaken van deze faillissementen te bepalen alvorens een res- taurant te openen en er een bodemloze financiële put van te ma- ken.	gehouden met de geplande nieuwe activiteiten. 3. Deze opmerking overstijgt het kader van het SVC. 4. Ze zal worden meegedeeld aan de toekomstige beheerders van de sites. 5. Alle geplande activiteiten zullen	
--	--	--	--

		5. Mijnheer Lemaire vraagt zich af of de brandweer akkoord zal gaan met de installatie van een complete keuken en aan de kringloopwinkel verbonden werkplaatsen onder de sporen van de NMBS. 6. In verband met het feit dat de tunnels dienstdoen als schuilplaats voor tal van daklozen, vraagt mijnheer Lemaire zich af of bepaalde handelsruimten bij de tunnel niet eerder zouden moeten worden toegewezen aan hulpdiensten voor de daklozen en andere kansarmen in de wijk (bijvoorbeeld openbare douches, een lokaal "dieren toegelaten" met enkele tafels en stoelen, de mogelijkheid om koffie te zetten, eventueel de tijd om de was te doen, en tegelijk contact te hebben met de maatschappelijke diensten) ter aanvulling op het door de burgemeester beloofde steunpunt van het OCMW van Sint-Joost. 7. Mijnheer Lemaire stelt zich vragen omtrent de meerwaarde van het project voor de wijkbewoners zelf, in de mate waarin het volgens hem niet noodzakelijk rekening lijkt te houden met hun sterkten en zwakten, maar eerder een "lapmiddel" lijkt te zijn in de hoop op onwaarschijnlijke interacties met de omwonenden die ertoe zouden bijdragen dat de wijk nieuw leven wordt ingeblazen. Mijnheer Lemaire suggereert ten slotte dat bepaalde van die ruimten beschikbaar zouden blijven voor handelszaken die nuttig zijn voor de wijk (schoenmaker-slotenmaker - reeds aanwezig en te behouden - droogkuis, enz.).	de geldende veiligheidsnormen moeten respecteren. 6. Een dergelijk initiatief wordt momenteel niet gepland op die plaats. 7. De benutting van de handelsruimten zal een meerwaarde zijn voor de wijk en haar bewoners ten opzichte van de huidige situatie van leegstaande ruimten. Deze opmerking zal worden overgemaakt aan CityDev.	
--	--	---	--	--

SL.6		In de overlegcommissie door Sint-Joost-ten-Node: De begrotingstabel voor operaties SL. 6 detailleren met de financiële regeling, vermits die een belangrijke voorwaarde is voor het welslagen van deze operaties		De fiche bevat de budgetramingen van het studie-bureau, alsook de slaagvoorwaarden.
SL.6		Door het GCTO – SVC: CityDev wordt bouwheer in samenwerking met MAD		De projectfiche wordt aangepast
OW 7	Inrichting van het voorplein van het Noordstation, Aarschotstraat	In de overlegcommissie door Schaarbeek: aangezien het gaat om een project op eigen initiatief, is er geen SVC-budget (zoals vermeld op de fiche). Toch bedraagt het aangekondigde budget € 100/m ² exclusief btw aan werken, voor een oppervlakte van 3.000 m ² . Indien echter rekening wordt gehouden met de vertegenwoordigde perimeter, waarin de Allardstraat is opgenomen, zou het veeleer op ongeveer 4.000 m ² slaan. Anderzijds bevat dit begrotingsartikel (in de gedetailleerde tabel) een post van € 25.000 exclusief btw voor een "vooronderzoek" dat niet is vermeld in de beschrijving en waarvan het onderwerp niet is gekend.		De projectfiche is gecorrigeerd.
OW 8	Verbinding Solvay-Kwatrecht: inrichting plein en Kwatrecht-tunnel	In de overlegcommissie door Schaarbeek: * Op de fiche is er wel een SVC-budget vermeld, maar wordt het project aangeduid als een op eigen initiatief, en er is geen enkel budget opgenomen in de gedetailleerde budgettabel. De raming bevat een budget van € 740.000 exclusief btw voor de werken, wat overeenstemt met € 123/m ² en dus tamelijk minimalistisch is. De betreffende zone strekt zich uit over het Solvayplein ten westen van de spoorweg en doet de vraag rijzen omtrent de coördi-	De bemerking is relevant en er is	- Dit project is er een op eigen initiatief en geniet geen SVC-financiering (de vernoemde fiche is gecorrigeerd).

		natie met de toekomstige metrowerf, die hier niet ter sprake komt. * De beschrijving preciseert hier dat "een mobiliteitsstudie over een ruime perimeter voorafgaand aan elk project een noodzaak zou zijn", zoals wij opnemen in de algemene opmerkingen. De vraag kan rijzen of deze studie moet worden geïntegreerd in het SVC om de daarin vervatte projecten te valideren en te kalibreren, en er desgevallend andere te doen ontstaan.	rekening mee gehouden.	- Er werd aan Brussel Mobiliteit gevraagd om intern een studie te verrichten omtrent de mobiliteit binnen de perimeter van SVC 2 (zie fiche OW.13)
OW 8		Door het GCTO – SVC: Er zijn geen wijzigingsverzoeken aangaande dit project. De leden dringen erop aan dat er zou worden gewerkt aan een heldere en algemene visie met betrekking tot de mobiliteit binnen de perimeter. Zoals aangeduid op de fiche met betrekking tot het project op eigen initiatief, Liedtsplein (LB 13),		Er werd aan Brussel Mobiliteit gevraagd om intern een studie te verrichten omtrent de mobiliteit binnen de perimeter van SVC 2 (zie fiche OW.13)
OW 9	Heropbouw braakliggend terrein Brabantstr. 97-101	In de overlegcommissie door Schaarbeek: * Zouden meer op hun plaats zijn bij LB / Liedts-Brabant of in hoofdstuk SW / Stadsweefsel dan in "Oost-West" in de mate waarin ze de verbetering van de noord-zuidverbindingen geenszins beïnvloeden. * Het gaat om een strategisch perceel bij de toegang tot de wijk Liedts-Brabant, aan de verbinding met de Noordwijk. De heropbouw van dit perceel, dat zich reeds vele jaren in braakliggende toestand bevindt, is uiterst wenselijk met het oog op de functionele en stedelijke continuïteit van de zone, de verbetering van het imago van de wijk, de voortzetting van de handels- en woonactiviteit, en de goede verbinding met de Noordwijk. De aangekondigde bouwprofielen lijken compatibel met de stedenbouwkundige situatie van het perceel en zouden het mogelijk		Het budget is geverifieerd en aangepast.

		moeten maken om de coherentie van het stadswefsel op deze plaats te herstellen. * Het gaat om een geassocieerd project in samenwerking met het Woningfonds. Het budget bevat een bedrag van € 400.000 voor de aankoop van het terrein, maar dat heeft a priori geen nut ingeval de constructie verloopt via de cessie van een recht van opstal door de eigenaar aan het Woningfonds. Er dient te worden opgemerkt dat dit bedrag nuttig zou kunnen bijdragen tot het opnieuw in evenwicht brengen van de relatief optimistische raming van het bedrag van de werken.		
OW 9		In openbaar onderzoek: De vennootschap die eigenaar is van dit perceel, de nv Safkan, benadrukt dat haar wens met het oog op een toekomstige herontwikkeling erin bestaat om zowel de gelijkvloerse als de eerste verdieping te kunnen toewijzen aan commerciële functies.	Tegenspraak met de op de fiche aangeduide informatie: eigenaar geïnteresseerd in partnerschap voor het gedeelte huisvesting (10 wooneenheden)	De projectfiche is gecorrigeerd.
OW 10	Doorgang Rogierstraat	In de overlegcommissie door Schaarbeek: Het zou wenselijk zijn gebruik te maken van de werken aan metrolijn Noord in de zone om opnieuw een verbinding te creëren in het verlengde van de Rogierstraat, die historisch bestond, aan weerszijden van de spoorwegverbinding. Deze verbinding (voor actieve vervoerswijzen, en zelfs openbaar vervoer) zou de wijk Liedts-Brabant ontsluiten en haar rechtstreeks koppelen aan het Gaucheretpark. Deze doorgang impliceert aanpassing van de tramtunnel in de Vooruitgangstraat, maar er dient te worden opgemerkt dat die reeds sterke impact zal ondervinden van de technische put die moet worden gerealiseerd in het kader van de metrowerf. Nogmaals, de twee dossiers zijn gelinkt en vergen coördinatie.	De opmerking wordt overgemaakt aan de SVC-partners.	Geen wijzigingen aan het programma.
OW	Proefproject betreffende de inrichting	In de overlegcommissie door Schaarbeek:		De fiche werd vervolledigd

11	en het beheer van de taluds	De spoorwegtaluds bieden potentieel inzake begroening en verbetering van het groene netwerk op schaal van de wijk, dat momenteel ruimschoots is onderbenut. Het verbeteren van de landschappelijke kwaliteiten en de biodiversiteit van de taluds zou echter gepaard moeten gaan met het behandelen van de steunmuren om hun barrière-effect te verzwakken en de taludruimte beter zichtbaar te maken vanuit de omliggende wijken. Op de fiche wordt de interventiezone niet gepreciseerd - gaat het om het geheel van taluds in de Aarschotstraat en de Vooruitgangstraat? Als er een (wenselijke) ingreep op de muren wordt gepland, moet daarbij rekening worden gehouden met de aspecten veiligheid en sociale controle - aldus is het aan de kant van de Aarschotstraat waarschijnlijk niet aangewezen om de toegang tot de taludruimte te vergemakkelijken (geen verdwijnzones creëren op die plaats), behalve als dat de aanleg mogelijk maakt van bijvoorbeeld een fietspad op halve hoogte van de huidige steunmuur. Het budget lijkt heel laag als men rekening houdt met het geheel van de taluds en als het ook moet dienen voor een zware ingreep op de muren. Dit budget wordt niet gedetailleerd in de tabel.	De interventiezone zal worden bepaald bij het definiëren van de herinrichtingsprincipes, aangezien het een over een stuurproject gaat en dat de contacten nog genomen moeten worden met Infrabel om te zien waar en hoe dit project zal verwezenlijkt kunnen worden	De spreiding van de budgetten is aangepast.
OW 11		In de overlegcommissie door Leefmilieu Brussel: <i>Bij proefproject OW.11 betreffende de inrichting van de spoorwegtaluds wordt de grote uitdaging qua beheer en verbetering van de biodiversiteit meerdere keren herhaald. Toch, en zelfs als het niet in een prioritaire context is, combineert dit project ook een belangrijke landschappelijke verbetering met een sterke verhoging van de kwaliteit van de sites (onder meer visueel, leefkader), wat niet mag worden verwaarloosd. Er zal een geïntegreerde aanpak nodig zijn, met een specifieke wijze van beheer.</i> <i>Ter verduidelijking: het is niet de bedoeling om het profiel van het</i>	Leefmilieu Brussel is bouwheer van het project. Bij het project zal dus rekening kunnen worden gehouden met de doelstellingen van Leefmilieu Brussel.	

		<i>talud te wijzigen, waardoor meerkosten alsook eventuele problemen op het vlak van stabiliteit, vervuiling, afval en andere worden vermeden. Het project zal hoofdzakelijk betrekking hebben op vernieuwende aanplantingen en innovatief beheer.</i>		
OW 11		Door het GCTO – SVC: De leden stellen vast dat het project geen wijziging van het talud-profiel bevat om er een fietspad op aan te leggen, en dat het SVC is geconcentreerd op het aspect proefproject op het vlak van inrichting en beheer van de taluds rekening houdend met een te plannen ingreep op de steunmuur. Het project zou betrekking hebben op de ontwikkeling van het ecologische groene netwerk op het talud. Op basis van de geplande budgetten is het duidelijk dat de aanleg van een fietspad niet in het project kan worden opgenomen, gezien de kostprijs van de nodige stabiliteitsstudie en bodembehandeling. Analooq zal een ingreep op de muren enkel kunnen bestaan in een beperkt "verwijderen van graffiti en tags", zeker niet in een structurele ingreep, vermits de stabiliteitsrisico's niet financieel werden geëvalueerd.	Er wordt rekening gehouden met deze opmerkingen.	De projectfiche is aangepast, het budget is geëvalueerd.
OW12	Inrichting kinderdagverblijf, Rogierstraat 126	In de overlegcommissie door Schaarbeek: - Zouden meer op hun plaats zijn bij LB / Liedts-Brabant of in hoofdstuk SW / Stadswaefsel dan in "Oost-West" in de mate waarin ze de verbetering van de noord-zuidverbindingen geenszins beïnvloeden. - Een programma voor een kinderdagverblijf is welkom in deze	Deze bemerking heeft geen invloed op de beschrijving van het project.	De nummering van het project wordt niet gewijzigd.

		dichtbevolkte wijk, die in het algemeen van voorzieningen is verstoken. Toch dient te worden opgemerkt dat de transformatie een zware ingreep zal vergen op de bestaande gebouwen, wat dreigt te leiden tot een heel dure operatie voor een relatief beperkte opvangcapaciteit (waarschijnlijk 26 tot 28 kinderen verspreid over twee afdelingen). Er moet ook worden opgemerkt dat de lokalisering en de mogelijkheden inzake gemotoriseerde toegang tot het kinderdagverblijf mogelijk negatief zullen worden beïnvloed door de nabije prostitutieactiviteit in de Aarschotstraat. - Op het budgettaire vlak vestigen we de aandacht op de waarschijnlijke onderwaardering van de raming: de kostprijs van de werken zou in werkelijkheid veeleer € 1.400.000 exclusief btw bedragen (in plaats van € 1.050.000 zoals vermeld in de tabel) en dus mogelijk een verhoging van de bijdrage van de gemeente ten belope van +/- € 950.000 impliceren (in plaats van € 494.936 zoals aangekondigd).		Het budget is geëvolueerd, zie details op de aangepaste projectfiche.
OW12		Door het GCTO – SVC: Er wordt een opwaartse herwaardering van de kostprijs van het project gevraagd.	Er is rekening gehouden met de bemerking.	De fiche is aangepast.
LB.13 en LB 14	Inrichting bovengrondse ruimte Liedtsplein en beheer van de mobiliteit Brabantstraat	In de overlegcommissie door Schaarbeek: Deze fiches hebben betrekking op twee zones waarin de voornaamste mobiliteitsuitdagingen voor de perimeter zijn geconcentreerd (reflectie omtrent het autovrij maken van de Brabantstraat, organisatie van de circulatie op het Liedtsplein en in de Paleizenstraat, werf Metro Noord, problematiek van de Aarschotstraat, enz.). De ontwikkeling van oplossingen ter zake is prioritair voor de gemeente. De veelheid aan actoren die erbij betrokken dient te zijn, vergt totaalvisie en coördinatie, onmisbaar niet alleen in termen van studies maar ook van fasering van de operaties. De	In een mobiliteitsstudie met betrekking tot de perimeter van SVC2 zal rekening worden gehouden met het Liedtsplein en de Brabantstraat. Projecten op eigen initiatief blijven tijdens de hele duur van het SVC	Het SVC-programma werd aangepast: de fiches LB.13 en LB.14 zijn vervangen door fiche OW.13.

		supragemeentelijke opzet van het SVC zou de gelegenheid hebben geboden om daartoe bij te dragen, door deze gemeenschappelijke visie te ontwikkelen en het kader te creëren dat het mogelijk maakt om haar door alle operatoren te doen onderschrijven. Toch geniet de mobiliteits- en parkeerstudie, vermeld op deze fiches en nochtans erkend als een essentiële voorwaarde, geen enkele financiering, wat het niet mogelijk maakt om concreet in te zien welke mechanismes resultaten mogelijk maken, en de vraag doet rijzen of het wel nut heeft om operaties zonder budget in dit programma te behouden.	aandachtspunten voor de actoren en partners van het SVC.	
LB 13	Inrichting boven- grondse ruimte, Liedtsplein	Door het GCTO – SVC: De leden stellen voor om de benaming van het project te wijzigen om de uitdagingen van een algemene studie op wijksschaal beter tot uiting te doen komen, en dit project te combineren met project (LB 14)	Er is rekening gehouden met de bemerking.	Het SVC-programma werd aangepast: de fiches LB.13 en LB.14 zijn vervangen door fiche OW.13.
LB.14	Beheer van de mobiliteit, Brabantstraat	Door het GCTO – SVC: Zie LB.13		
KA 15 KA14	Inrichting Koninginneplein en omgeving	In openbaar onderzoek: - Haute Ecole Galilée stelt voor om: - de perimeter van dit specifieke project niet te beperken tot het kruispunt tussen de Poststraat en de Dupontstraat, maar integendeel uit te breiden tot aan nr. 89 van de Poststraat, wat het mogelijk zou maken om een aanvullende uitgang te plannen voor het toekomstige complex van de Haute Ecole, waarvan uitbreiding wordt beoogd op de percelen 326-328 van de Koningsstraat;	Aangezien de budgettaire verplichtingen, is een uitbreiding van de perimeter niet wenselijk. De gekozen perimeter omvat de weg - gedeelten rond het plein.	De perimeter van het project werd niet aangepast.

		- de gedeelten van de Dupontstraat, Poststraat en de Beughemstraat waarop het project betrekking heeft, om te vormen tot "woonerf" of "zone 20"		
KA 15 KA 14		In de overlegcommissie door Schaarbeek: Het Koninginneplein vormt een vitale hotspot en een strategische toegangspoort op schaal van de gemeente. De huidige weinig kwaliteitsvolle aanblik van het plein wordt veroorzaakt door een tekort aan imago gelinkt, enerzijds, aan de buitengebruikstelling van de kerk, die haar centraliteit en uitstraling in het stadsweefsel heeft verloren, en anderzijds aan de afwezigheid van landschappelijke samenhang van het plein, aan uiteenlopende bedekkingen, het ontbreken van harmonie in de aan het plein grenzende handelszaken, de veroudering van de inrichtingen, het monofunctionele karakter van het commerciële aanbod, het tekort aan aantrekkelijkheid ervan, het naast elkaar bestaan van uiteenlopende architectuurstijlen, het verval van de gevels en uitstalramen, het algemene gebrek aan netheid, en het sluikstorten rond de glasbollen. Ruimtelijk gezien wordt het plein van zijn bebouwde omgeving en de aangrenzende functies afgezonderd door inrichtingen van het wegtype of gewijd aan openbaar vervoer (parkeerstrook / verkeersweg / slagbomen / sporen en lus van tram / bolders / betonblokken), die evenveel obstakels vormen voor de doorstroming van de omringende activiteiten naar het plein, het moeilijk maken om vertrouwd te raken met het plein, en maar weinig plaats overlaten voor de actieve vervoerswijzen. Bovendien is de ruimte rond de handelszaken klein, wat tal van gebruikskonflicten met zich meebrengt en de aantrekkelijkheid van deze zaken vermindert. Het plein zelf bevat geen enkele ludieke of recreatieve inrichting die het zou kunnen verlevendigen - het is een volledig verharde ruimte die enkel wordt gebruikt als ontmoetings- en wandelplek.		

		In termen van mobiliteit vormt het, door zijn ligging aan de samenvloeiing van meerdere grote assen, een heus zwart punt van de perimeter. Het lijdt onder een omvangrijke impact van de gemotoriseerde verkeersstromen in het nadeel van de actieve vervoerswijzen, waarbij het voor wie van de laatstgenoemde gebruikmaakt, in bepaalde gevallen gevaarlijk oversteken is. De verspreiding en het tekort aan zichtbaarheid van de haltes van het openbaar vervoer in de omgeving van het plein verhogen zijn centraliteitspotentieel voor het openbaar vervoer niet. Om al deze redenen, die maken dat de huidige inrichting het imago van de wijk negatief beïnvloedt, is het uiterst wenselijk een herinrichtingsproject te implementeren waarbij de ruimte billijker wordt verdeeld tussen de verschillende vervoerswijzen en er inzake mobiliteit op wikschaal verzoening tot stand wordt gebracht door het statuut van de wegen te verduidelijken, een betere doorstroming van de omringende activiteiten naar het plein mogelijk te maken, de stedelijke ruimte vrij te maken en te herkwalificeren, en tegelijk haar landschappelijke samenhang te herstellen. De betreffende oppervlakte bedraagt ongeveer 15.300 m² met inbegrip van de groene ruimte rond de kerk en als het gedeelte van de Poststraat wordt uitgebreid met de omtrek van de toekomstige gebouwen / nieuwe toegang tot de school Galilée (en 14.700 m² zonder deze zone). Op de fiche staat 15.700 m², dus is wellicht rekening gehouden met de volledige zone. Een budget voor werken van 2.540.000 exclusief btw en honoraria komt in verhouding tot deze oppervlakte echter slechts neer op een bedrag van € 160/m² (te vergelijken met bijvoorbeeld de € 200/m² voor het Gemeenteplein van Molenbeek en de € 347/m² gepland op fiche KA.17 - Kruidtuin). Dat lijkt heel weinig, zeker als er rekening wordt gehouden met het feit dat de site geklasseerd is en het gebruik van bekledingsmaterialen met erfgoedkundige waarde vereist - van het type blauwe steen of dergelijke.	Analyse waarmee rekening zal worden gehouden bij de uitwerking van het project alsook bij de mobiliteitsstudie. De doelstelling van de projectfiche is niet om de tramsporen te wijzigen of de hele perimeter van gevel tot gevel op te knappen, beoogt wordt het gebruik en de toegankelijkheid van de ruimte te verbeteren voor de voetgangers en fietsers door een gezelliger aanleg en door rekening te houden met de schoolgebruikers (van de Post en De Beughemstraat).	Het projectbudget is geverifieerd en aangepast. De perimeter van het
--	--	---	--	--

		Het lijkt ook noodzakelijk om deze fiche te coördineren met de vastgoedprojecten van de scholen Galilée en ISFSC in de Poststraat, en om de interventiezone in de Poststraat licht uit te breiden om in de openbare ruimte rekening te houden met de toekomstige vastgoedoperatie van de school Galilée op die plaats. We denken dat het belangrijk blijft de vraag te stellen omtrent de reconversie van de kerk. De geraadpleegde scholen hebben interesse getoond voor deze problematiek. De budgettabel bevat een bedrag van € 200 000 afkomstig van de MIVB. Is dit budget verworven en waarvoor is dit bedrag bestemd?	Deze opmerking overstijgt het kader van het SVC. De interventie van de MIVB zal later opnieuw worden geëvalueerd bij het uitwerken van het project.	project werd niet aangepast. Het geraamde MIVB-budget werd verhoogd tot 300.000 euro.
KA15 KA14		Door het GCTO – SVC: De leden stellen vast dat het geplande budget geen herinrichting van gevel tot gevel mogelijk maakt en geen budgettaire meerkosten bevat die gelinkt zijn aan de inrichtingsopties voor het wijzigen van het profiel van de koninklijke route (+2,5 miljoen voor het enige gedeelte "tramspoor"), waarop, pro memorie, de tramsporen tussen Kruidtuin en Koninginneplein slechts enkele jaren geleden (in 2014) werden vernieuwd. De doelstelling van de projectfiche bestaat er echter niet in om de tramsporen aan te passen of de integrale perimeter van gevel tot gevel te vernieuwen - het project is gericht op het verbeteren van het gebruik van de ruimte en van de toegankelijkheid voor voetgangers en fietsers via een meer gebruiksvriendelijke inrichting, met aandacht voor al	Er wordt rekening gehouden met deze opmerkingen.	

		wie de scholen wil bereiken(Poststraat en de Beughemstraat). Dit project vergt een strategische en algemene visie waarbij rekening wordt gehouden met de plaatselijke actoren. Aangezien de gemeente Schaarbeek bouwheer zal zijn voor de studenteninfrastructuur (project KA 16), wil ze het bouwheerschap voor de studie betreffende het Koninginneplein ook wel overwegen.		
KA 16 KA 15	Studentenpool en verbinding Huis der Kunsten - Koninginneplein 14, 15, 16	In openbaar onderzoek: De echtgenoten Kosova, eigenaars en bewoners van het pand met als adres Koninginneplein 14, stellen dat dit gebouw door hen werd gerenoveerd, dat ze er meerdere jaren wonen, er tijd en geld in hebben geïnvesteerd, en het a priori niet wensen te verkopen. Overwegende dat ze overigens alle nodige stedenbouwkundige acties hebben ondernomen met het oog op de regularisering van hun goed en van de verschillende wooneenheden ervan. In deze zin verzetten ze zich tegen het project voor de verbinding tussen het Koninginneplein en het Huis der Kunsten zoals gepresenteerd in het programmaontwerp voorgelegd aan openbaar onderzoek, waarin de afbraak van hun pand is vervat, en vragen ze dat er een alternatief zou worden bestudeerd met het oog op het formaliseren van een nieuwe toegang tot de tuin van het Huis der Kunsten.	Gelet op het belang van het ontsluiten van het Huis der Kunsten; overwegende echter dat het neoklassieke patrimonium, dat het cachet van het Koninginneplein vormt, moet worden bewaard; overwegende dat het wenselijk zou zijn dat zoveel mogelijk activiteiten en bewoners ter plaatse kunnen blijven;	Wordt het project behouden in het programma. De projectfiche is aangepast De vermelding afbraak / reconstructie is geschrapt op de fiche. De directies Stedenbouw en Monumenten en Landschappen zullen worden geraadpleegd bij de uitwerking van de projecten.
KA 16		In de overlegcommissie door Schaarbeek:	Het project wordt behouden in het	Het was nodig het budget van de operatie te her-

KA 15		De optie afbraak/heropbouw van de panden op de nummers 14. 15 en 16 van het Koninginneplein om er opnieuw een gebouw met voorzieningen en wooneenheden op te trekken, is verantwoord in de mate waarin ze: • het mogelijk zou maken om weer een centraal punt te geven aan het plein, dat historisch gelinkt is aan het tracé van de koninklijke as en aan de constructie van de Sint-Mariakerk, die inmiddels in onbruik is geraakt en ruimschoots onderbenut is; • functionele diversiteit zou verlenen aan het plein; • een neerstrijkpunt zou bieden aan de studentenpopulatie, die stevig gevestigd is in de wijk maar plaatsen en uitrustingen mist die specifiek voor haar zijn bestemd; • het mogelijk zou maken het groene netwerk op wijkschaal te verbeteren door het creëren van een link tussen het plein en de tuin van het Huis der Kunsten; • een verhoogde visibiliteit zou bieden aan het Huis der Kunsten en uitbreiding/herstructurering ervan mogelijk zou maken; • een rol zou kunnen spelen in termen van sociale verbondenheid op wijkschaal, door het aantrekken van een nieuw publiek op het plein en het reduceren van het momenteel heel opvallende fenomeen van dominante toe-eigening. Het bebouwingsvolume houdt rekening met de gunstige naburige bouwprofielen van de nummers 13 en 17. Toch is het essentieel dat het project een representatieve hedendaagse architectuur bevat waarbij bijzondere aandacht wordt besteed aan de integratie binnen de context van deze geklasseerde site. Op het vlak van de beschrijving is het onjuist te zeggen dat het gebouw van nummer 16 stedenbouwkundig in overtreding is - de enige onregelmatigheid die onder stedenbouw ressorteert, betreft de bestemming van de gelijkvloerse verdieping van nummer 15 (medische uitrusting), die niet is gedekt door een stedenbouw-	programma.	zien. De projectfiche is gecorrigeerd en vermeldt geen stedenbouwkundige overtreding meer voor nummer 16.
-------	--	--	------------	---

		kundige vergunning (een dossier dat in 2012 in deze zin werd ingediend, is zonder gevolg geklasseerd). De situatie van nummer 14 hangt af van de uitkomst van de lopende procedure (SV in beroep toegekend + procedure van verzoekschrift tot nietigverklaring aan de gang). Hoewel het budget voor de werken in het algemeen realistisch lijkt, is het incoherent tussen het gedeelte huisvesting, geraamd op 2.260.000 exclusief btw voor een aangekondigde oppervlakte van 710 m², hetzij € 3.183/m², en het gedeelte uitrusting, geraamd op 670.000 exclusief btw voor een oppervlakte van 730 m², hetzij nauwelijks € 918/m². Anderzijds is het geplande budget voor de aankoop duidelijk ontoereikend (€ 700.000 voor 3 panden) - de werkelijke aankoop prijs zal meer dan waarschijnlijk ongeveer het dubbele van deze som bedragen, wat mogelijk een budgetverhoging van circa € 700.000 impliceert. De tenlasteneming van deze verhoging moet worden verduidelijkt (zie algemene opmerkingen). Het lijkt nodig de vrijheid te hebben om een eventuele operator te vinden voor het gedeelte huisvesting (Woningfonds?) en aldus het project om te zetten in een geassocieerd project. De vastlegging van een uitgebreide voorkoopperimeter lijkt vereist in het kader van deze operatie in het bijzonder (zie algemene opmerkingen).	De voorkoopperimeter van het SVC houdt enkel rekening met de percelen die het rechtstreekse voorwerp vormen van een - gemengde of geassocieerde - SVC-operatie.	
KA 16 KA 15	Studentenpool en verbinding Huis der Kunsten - Koninginneplein 14, 15, 16	In de overlegcommissie door BSE/de DML: De afbraak van de 3 panden tegenover de geklasseerde site van het Koninginneplein zal het voorwerp moeten vormen van een grondigere evaluatie. Deze gebouwen dragen bij tot de samenhang in de uitlijning van de panden (G+3) van neoklassieke typologie rondom het plein. Het voorgestelde bouwprofiel is niet aangewezen op deze plaats en verwijst naar het pand op Koninginneplein 17-18 (uitzondering	Er is rekening gehouden met deze opmerkingen.	De projectfiche is aangepast. De vermelding afbraak/heropbouw op de

		op het plein). Het openmaken van het plein naar de tuin van het Huis der Kunsten toe impliceert de afbraak van een geklasseerd element (omheiningsmuur) en zou afbreuk doen aan de kenmerken van de privétuin van een oud huis. De geklasseerde landschapsinrichting rond de Koninklijke Sint-Mariakerk zou gebaat zijn bij een kwaliteitsvoller onderhoud, opdat ze het plein opnieuw het historische patrimoniale karakter zou geven dat aan de koninklijke as is verbonden. De voorgestelde nieuwe toegang aan de achterzijde van het Huis der Kunsten is niet doordacht in het licht van de architecturale en patrimoniale geest van het Huis. Zijn toegang via de Haachtsesteenweg biedt een logica van perspectief op de hoofdgevel, die niet mag worden gesplitst.	Deze opmerking zal worden geïntegreerd in de betrokken fiche. Voor al deze ingrepen moet de directie Stedenbouw worden geraadpleegd voordat de aanvragen van de stedenbouwkundige vergunningen worden ingediend.	fiche is verwijderd. De directies Stedenbouw en Monumenten en Landschappen zullen worden geraadpleegd bij de uitwerking van de projecten.
KA 16 KA 15		Door het GCTO – SVC: De leden willen niet dat er voortijdig wordt gesteld dat afbraak/heropbouw nodig is en vragen dus dat deze term van de fiche wordt verwijderd. Er wordt een opwaartse herwaardering van de kostprijs van het project gevraagd.		De vermelding afbraak / heropbouw is verwijderd De fiche is aangepast
KA 17 KA 16	Inrichting van een intermodale pool op het kruispunt Kruidtuin	In de overlegcommissie door Schaarbeek: - Het werk op het vlak van mobiliteit in de zone van de koninklijke as is niet vervat in de projecten - Opm.: het hier weergegeven budget stemt overeen met een	- Er werd aan Brussel Mobiliteit gevraagd om intern een studie te verrichten omtrent de mobiliteit binnen de perimeter van SVC 2.	Geen wijzigingen

		bedrag van € 347/m ² exclusief btw en honoraria (€ 1.910.000 voor een oppervlakte van 5.500 m ²). Toch maakt de fiche het niet mogelijk om de exacte omvang van de geplande werken te vatten.	- De interventies van de MIVB en van LB zullen later opnieuw worden geëvalueerd bij het uitwerken van het project.	
KA 17 KA 16		In de overlegcommissie door Sint-Joost-ten-Node: De begrotingstabel voor operaties KA17 detailleren met de financiële regeling, vermits die een belangrijke voorwaarde is voor het welslagen van deze operaties	- De interventies van de MIVB en van LB zullen later opnieuw worden geëvalueerd bij het uitwerken van het project.	
KA 18 KA 17	Ultieme Hallucinatie - Koningsstraat 316	Geen opmerkingen		Geen wijzigingen
SW19 SW18	Verlichting van de wijk	In de overlegcommissie door Schaarbeek: zijn de BM- en Sibelga-budgetten verworven (€ 1.000.000)? De financiële regeling blijkt niet duidelijk uit de fiche. Er wordt melding gemaakt van het feit dat de gemeenten een aanvraag kunnen indienen bij Sibelga en een budget voor verlichting kunnen krijgen om de sfeer in de wijken aangenamer te maken. Gebeurt dat onafhankelijk van het SVC? Welke rol speelt het SVC in de operatie? (Zie ook de algemene opmerkingen met betrekking tot de coördinatie).	- De interventies van Sibelga en van LB zullen later opnieuw worden geëvalueerd bij het uitwerken van het project.	
SW19 SW18		In de overlegcommissie door Sint-Joost-ten-Node: De begrotingstabel voor operaties SW19 detailleren met de financiële regeling, vermits die een belangrijke voorwaarde is voor het welslagen van deze operaties.	- De interventies van Sibelga en van LB zullen later opnieuw worden geëvalueerd bij het uitwerken van het project.	
SW19 SW18		Door het GCTO – SVC: Het Gewestelijk Lichtplan is georganiseerd volgens assen. In het SVC wordt er een budget voor studies in woonzones gepland.	- Er zal met deze opmerking rekening worden gehouden bij het uitwerken van het project.	De fiche is aangevuld.

		Er is overleg nodig tussen de gemeenten en BM om het bouwheerschap en de onderhoudsmodaliteiten nauwkeurig te bepalen (vanaf het ontwerp zorgen voor compatibiliteit met het Gewestelijk Lichtplan).		
SW20 SW19	Sint-Franciscuszwembad: baden - douches	Geen opmerkingen		Geen wijzigingen
SW21 SW20	Bouw van woningen en uitbreiding van de STIC, Linnéstraat 60-78	In openbaar onderzoek: Mijnheer Lemaire betreurt dat het project enkel betrekking heeft op de gebouwen aan de straatzijde en niet op de heel belangrijke ruimten binnen het huizenblok. Volgens mijnheer Lemaire zou een intelligente benutting van de helling van het terrein het waarschijnlijk mogelijk maken grote ruimten te creëren op de gelijkvloerse verdieping aan de kant van de Linnéstraat zonder de bewoners van de Groenstraat te benadelen, en de vrijgemaakte esplanade te gebruiken om er een groendak van te maken, dat in de plaats zou komen van de veelheid aan structuren in slechte staat die zich aan de achterzijde van de gebouwen bevindt. Volgens mijnheer Lemaire zou de aankoop van de gebouwen in de Groenstraat met het oog op een compleet transversaal project een veel interessantere oplossing zijn die een meeromvattend project met realisatie van nog meer huisvesting en uitrustingen mogelijk maakt. Mijnheer Lemaire is verbaasd over de keuze voor deze gebou-	De haalbaarheid van een groendak kan later worden onderzocht bij het uitwerken van het project. Voor de invoering van het investerings - en actieprogramma, heeft het studiebureau en de opdrachtgevers de sociologische, economische, onroerende en stedenbouwkundige aspecten van de wijk bestudeerd; voor elk project werden slaagvoorwaarden aangewend.	Het projectbudget moest worden aangepast.

		wen wanneer hij hun staat vergelijkt met die van andere panden - om een voorbeeld te geven, verwijst hij naar het gebouw in Rivierstraat 26, waarvan het kapotte dak zichtbaar is op Google Maps en waarvan bepaalde stukken die dreigen los te komen, de openbare veiligheid bedreigen (ook al komt er gelukkig eerder aan de achtergevel puin naar beneden).		
SW21 SW20		In de overlegcommissie door Sint-Joost-ten-Node: Een voorkoopplan implementeren voor de operaties die een aankoop vereisen, en een onteigeningsplan specifiek voor operatie SW.21 .	De voorkoopperimeter van het SVC zal rekening houden met de percelen die het rechtstreekse voorwerp vormen van een SVC-operatie. Het verkrijgen van het recht van voorkoop zal het onderwerp zijn van een apart besluit van de RVBHG op basis van de artikels van kracht van het Brussels Wetboek Ruimtelijke Ordening (BWRO)	
SW21 SW20		Door het GCTO – SVC: Er wordt een opwaartse herwaardering van de kostprijs van het project gevraagd.		Het projectbudget werd herzien.
MC	Projecten in verband met de maatschappelijke cohesie en het gemeenschaps-	In de overlegcommissie door Schaarbeek: * Ontsluiting van de huizenblokken: er wordt vermeld dat het SVC dit type projecten zal ondersteunen, maar de term is niet geschikt en doet denken dat het eerder gaat om ingrepen aan de gebouwen dan om sociaaleconomische projecten. De operaties die	- Het project is gericht op de optimalisering van de capaciteiten van de ruimten binnen de huizenblokken.	

	leven	gelinkt zijn aan het maatschappelijke domein, zouden veeleer betrekking moeten hebben op de optimalisering/opwaardering van de huizenblokken. * Dynamisering Brabant – Liedts – Sint-Lazarus: de Haachtse Steenweg, waarop de commerciële functie eveneens sterk vertegenwoordigd is, wordt vergeten.	- Overeenkomstig de wetgeving voor stadsvernieuwing (OSV van 16/10/2016) zijn deze projecten acties - Er wordt rekening gehouden met deze opmerking	De projectfiche is aangepast om er de Haachtse Steenweg aan toe te voegen.
--	--------------	---	--	---

3. Geplande aanpassingen naar aanleiding van de opmerkingen geformuleerd door Leefmilieu Brussel (11 juli 2017)		
Proefproject OW11: Inrichting van de spoorwegtaluds	Behalve de sterke uitdaging op het vlak van beheer en verbetering van de biodiversiteit, combineert dit project ook landschappelijke opwaardering en kwaliteitsverhoging van de sites. Er zal een geïntegreerde aanpak nodig zijn, met een specifieke wijze van beheer. Het profiel van het talud zal niet worden gewijzigd, en het project zal dus hoofdzakelijk betrekking hebben op vernieuwende aanplantingen en innovatief beheer.	De fiche wordt in deze zin gepreciseerd, en er zal met deze opmerkingen rekening moeten worden gehouden bij het uitwerken van het project.
Milieueffectenrapport (MER) Energieprestaties:	Gezien de dichtheid en de ouderdom van de gebouwen binnen de perimeter van SVC 2, worden de uitdagingen inzake energieambitie voor de enkele renovatieprojecten voor gebouwen in het kader van SVC 2 niet behandeld in het MER. In de paragraaf gewijd aan de identificatie van de milieueffecten, wordt enkel het renovatieproject voor de torenggebouwen op het Sint-Lazarusplein (SL 4 project op eigen initiatief) geïdentificeerd als een project met een positieve impact op het vlak van energie. Toch bieden 3 andere projecten ook een groot potentieel voor het verbeteren van de energieprestaties: - OW 12 het kinderdagverblijf - SW 20: renovatie van de Baden-Douches van het zwembad - SW 21: Linnéstraat De energiemogelijkheden van deze projecten zouden kunnen worden vermeld en uitgewerkt in de evaluatie van de milieueffecten.	Het milieueffectenrapport werd niet aangepast naar aanleiding van deze opmerking, maar er zal wel rekening mee kunnen worden gehouden bij het specifieke uitwerken van deze 3 projecten.
Milieueffectenrapport (MER) Uitdagingen in verband met het (micro-)klimaat	In het MER wordt de gunstige impact van de mogelijkheden tot inrichting van groendaken/-gevels naar voren gebracht, alsook het feit dat de installatie van zonnepanelen kan bijdragen tot de gewestelijke doelstellingen op het vlak van energieproductie op basis van hernieuwbare bronnen.	Deze opmerking vereist geen aanpassing van het programma - er zal rekening mee kunnen worden gehouden bij het uitwerken van de desbetreffende projecten.

	Leefmilieu Brussel preciseert dat deze twee opties elkaar niet uitsluiten. Heel vaak kunnen beide voorzieningen gelijktijdig worden geïnstalleerd op eenzelfde dak. Deze combinatie vergt natuurlijk een voorafgaande haalbaarheidsstudie specifiek voor elk betrokken gebouw.	
--	---	--