



# **Gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Bedrijvenzone Drie Fonteinen' te Sint-Pieters-Leeuw en Drogenbos**

**Startnota – Bijlage 1.  
Planningscontext en onderzoek**

Dit document is een bijlage bij de startnota voor het GRUP 'Bedrijvenzone Drie Fonteinen' in Sint-Pieters-Leeuw en Drogenbos.

Deze bijlage bevat de planningscontext en informatie over het voorbereidend onderzoek voor de opmaak van de startnota.

# 1 Relatie met relevante beleidsplannen en onderzoeken

## 1.1 Ruimtelijke structuurplannen

### 1.1.1 Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

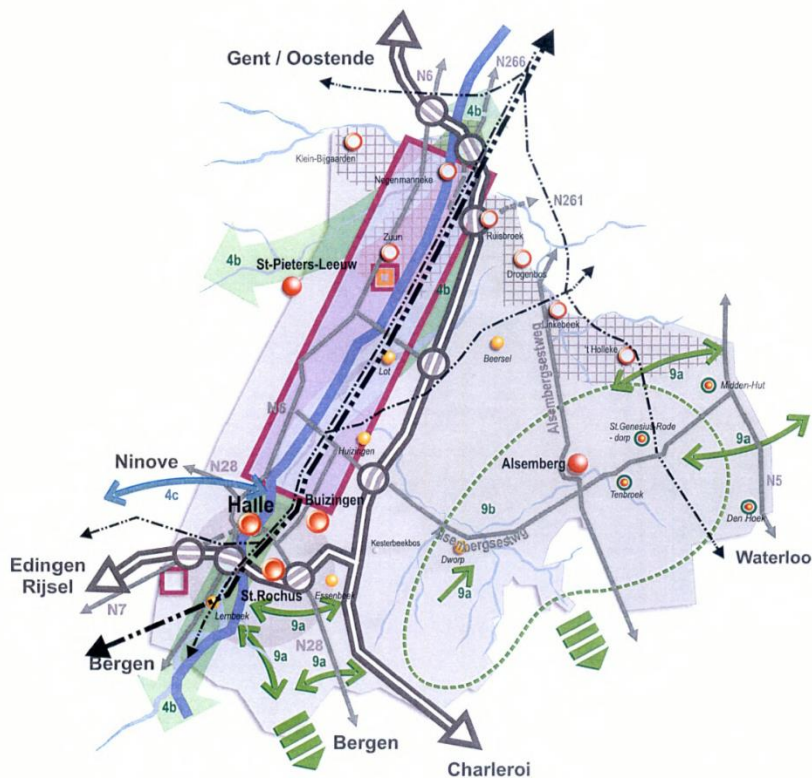
Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen is een visie over hoe we in Vlaanderen met onze schaarse ruimte moeten omgaan om een zo groot mogelijke ruimtelijke kwaliteit te krijgen. Het is sinds 1997 van kracht als kader voor het ruimtelijk beleid en is in 2004 en 2011 gedeeltelijk herzien. Het structuurplan stelt dat we de resterende open ruimte maximaal moeten beschermen en de steden herwaarderen zodat zij aangename plekken worden om te leven. Deze visie wordt volgens vier invalshoeken uitgewerkt: voor de stedelijke gebieden, het buitengebied, de economische gebieden en de lijninfrastructuur.

De bedrijvenzone Drie Fonteinen is volgens het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen gelegen binnen de afbakening van het Vlaams Strategisch Gebied rond Brussel (VSGB). Voor het VSGB zijn specifieke ontwikkelingsperspectieven opgenomen in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. Een ervan is dat de reconversie van reeds aangesneden ruimte (bestaande bebouwing, verlaten of verwaarloosde bedrijfsgebouwen en terreinen enzovoort) prioritair is. Bijkomende bedrijvigheid wordt voornamelijk gerealiseerd door sanering van bestaande gebouwen of terreinen en door verdichting van een beperkt aantal bedrijventerreinen op het gewestplan. Verdichting kan betekenen dat bijvoorbeeld een minder ruimtebehoevende organisatie van parkeerterreinen bij bedrijven wordt aangelegd en dat een hogere bodembezetting wordt nagestreefd voor functies die dit bedrijfseconomisch toelaten (meestal tertiaire activiteiten). Eigen inrichtingscriteria kunnen hiervoor worden ontwikkeld.

Wat de mobiliteit betreft zal geen bijkomende wegeninfrastructuur worden gepland die automobilititeit genereert. Om in het gebied de mobiliteit te beheersen, wordt ervoor geopteerd inzake mobiliteit andere instrumenten in te zetten. Nieuwe mobiliteitsgenererende infrastructuur is niet aangewezen. Het behoud van de verkeersleefbaarheid is in het VSGB primordiaal. Daarnaast wordt binnen de stedelijke gebieden het behoud en de ontwikkeling van stedelijke natuurelementen nagestreefd, vanwege hun belang voor de stedelijke leefbaarheid. Ook kan de ruimtelijke kwaliteit van de stedelijke gebieden worden verbeterd door de relatie met rivier- en beekvalleien te herwaarderen. Waar mogelijk moeten de waterlopen met hun oevers fungeren als natuurlijke linten in het stedelijk weefsel. Dit hangt samen met het integraal waterbeheer, waarbij het behoud van open valleien bijdraagt aan natuurlijke overstromingsmogelijkheden en conflicten tussen bebouwing en water worden vermeden.

## 1.1.2 Provinciaal ruimtelijk structuurplan Vlaams-Brabant

Het ruimtelijk structuurplan Vlaams-Brabant werd op 7 oktober 2004 goedgekeurd door de Vlaamse Regering. Een eerste herziening (addendum) werd doorgevoerd in 2012 (MB 6 november 2012). In het Ruimtelijk Structuurplan Vlaams-Brabant is het ruimtelijk beleid van de provincie omschreven aan de hand van thema's en deelgebieden.



Deelruimte Verdicht Network - subgebied Halle-Waterloo-Brussel

### Ligging in Verdicht Network en stedelijk gebied

De zuidelijke Zennevallei behoort tot het Verdicht Network, subgebied Halle-Waterloo-Brussel. Het Verdicht Network is een belangrijke tewerkstellingspool. De dynamiek die Brussel kenmerkt, vertaalt zich ook naar de omgeving van Brussel en in het bijzonder in het gebied van het Verdicht Network. Het Verdicht Network is niet alleen een stedelijk netwerk, het is tevens een netwerk van alle verschillende ruimtelijke structuren en in die zin dus ruimer dan een stedelijk netwerk. Het provinciaal beleid is gericht op het verlenen van een eigen identiteit aan elk van de fragmenten. In het subgebied Halle-Waterloo-Brussel moet maximaal ingezet worden op alternatieven voor de auto en het wegtransport om de leefbaarheid van de kernen te verbeteren. De verschillende tewerkstellingspolen in het VSGB bieden mogelijkheden voor herwaarderen van de bestaande en het ontwikkelen van bijkomende bedrijventerreinen.

### Gewenste economische structuur

De provincie beoogt een samenhang van alle ruimten in de provincie met een overwegend economische invulling ter versterking van de economische structuur. Een goede ontsluiting afgestemd op het mobiliteitsprofiel, de agglomeratievoordelen van een stedelijke omgeving, de logistieke diensten en kwaliteit van de werkomgeving vormen hierbij belangrijke randvoorwaarden. Het

ruimtelijk structuurplan Vlaams-Brabant stelt volgende ruimtelijke principes voorop voor de ruimtelijk-economische structuur:

- Economie is een sterk vraaggerichte sector en de overheid dient hierop in te spelen door ruimte te creëren voor economische ontwikkeling. Belangrijk hierbij is dat de mogelijke negatieve gevolgen voor de omgeving zoveel mogelijk worden beperkt.
- Er dient aandacht te worden besteed aan het onderscheid tussen lokale en bovenlokale bedrijvigheid. Mobiliteit, het marktgebied van de onderneming, percelering van het terrein en de schaalgrootte kunnen hierin richtinggevend zijn. Mogelijkheden om deze randvoorwaarden ruimtelijk te vertalen zijn de minimale en maximale oppervlakte van de aangeboden kavel, de wijze van ontsluiting, alsook de situering ten opzichte van het hoofdwegennet.
- De provincie wenst eveneens ruimte te geven aan ruimtebehoevende en hinderlijke bedrijven (bv. opslag, magazijnfunctie, ...).
- Ook de differentiatie van bedrijventerreinen wordt als een ruimtelijk principe naar voren geschoven. Zo bestaat de mogelijkheid om bedrijven naar type van activiteit te differentiëren, zoals logistieke bedrijfsparken. Deze differentiatie is wenselijk om de economische ruimte efficiënter te oriënteren, bijvoorbeeld op vlak van logistiek en distributie. Het locatiebeleid zal hierbij sturend zijn. Dit wil zeggen dat personeelsintensieve activiteiten dienen aan te sluiten bij een multimodaal knooppunt. Het personenvervoer dient zoveel mogelijk gericht te worden op openbaar vervoer en fietsgebruik. Personeelsovervloedige activiteiten (opslag, distributie) dienen zeer goed ontsloten te worden via het hoofdwegennet of aansluiting te geven op het spoor en/of het water.
- Optimaliseren van bestaande bedrijventerreinen kan onder meer door hergebruik en sanering van bestaande, verlaten bedrijfsruimtes. Andere mogelijkheden zijn herinrichting van bedrijventerreinen door onder meer stedenbouwkundige voorwaarden op te leggen (bijvoorbeeld door minder ruime bouwvrije stroken, minder brede groenschermen tussen de verschillende bedrijven in een bedrijvenszone, ...). Ook moet onderzocht worden hoe moeilijk te ontsluiten bedrijventerreinen toch ingenomen kunnen worden.
- In de stedelijke gebieden wordt gepleit voor een multifunctioneel gebruik van de bedrijventerreinen. Bedrijventerreinen kunnen uitgebouwd worden tot multifunctionele zones, waar ook recreatieve voorzieningen, groen- en natuurelementen en bepaalde woonvormen ontwikkeld kunnen worden. Het betreft voornamelijk stationsomgevingen in of aansluitend bij de stedelijke gebieden waar personeelsintensieve economische activiteiten een onderkomen vinden. Het is dus niet de bedoeling om een multifunctioneel gebruik toe te laten op regionale bedrijventerreinen die specifiek aangelegd worden voor op productie of logistiek gerichte activiteiten.
- Er dient voldoende aandacht te gaan naar het beheer van de bedrijventerreinen met het oog op ruimtelijke kwaliteit. Hier ligt een actieve rol weggelegd voor de overheid.
- Voor jonge ondernemers moet voldoende bedrijfsruimte worden aangeboden. Dit soort kleine bedrijfjes kan in vele gevallen goed geïntegreerd worden in de woonomgeving. Dit is een algemeen principe: indien mogelijk moet bedrijvigheid worden vermengd met de woonfunctie. Lokale handelaars, kleine ambachtelijke bedrijven, vrije beroepen, kleine en middelgrote studie bureaus dienen niet op afzonderlijke bedrijventerreinen gesitueerd te worden.
- Winkels horen niet thuis op bedrijventerreinen en moeten de centrumrol van kernen en stedelijke gebieden voor de omgeving versterken. Enkel wanneer verweving niet mogelijk is, bijvoorbeeld vanwege het grootschalige karakter of vanwege de sterk verkeersgenererende functie, acht de provincie het aangewezen om kleinhandelsactiviteiten af te zonderen op specifiek daartoe afgebakende terreinen.

### **Gewenste mobiliteitsstructuur**

De provincie wenst de mobiliteit beter te beheersen door het versterken van alternatieven voor het wegverkeer. Tussen de verschillende vervoerswijzen moet op een vlotte manier kunnen worden overstapt. Er worden knooppunten voor openbaar vervoer uitgebouwd, er wordt een fietsroutenetwerk uitgewerkt en er wordt een categorisering doorgevoerd van de secundaire wegen. De Bergensesteenweg wordt geselecteerd als secundaire weg type III, waar de verbindingfunctie voor het autoverkeer ondergeschikt is aan het openbaar vervoer en de fiets. De oostelijke oever van het Kanaal Brussel-Charleroi is geselecteerd als fietssnelweg.

### **1.1.3 Gemeentelijk ruimtelijk structuurplan Sint-Pieters-Leeuw**

Op gemeentelijk niveau is het ruimtelijk structuurplan Sint-Pieters-Leeuw van toepassing, dat goedgekeurd is door de deputatie op 5 februari 2009. Sint-Pieters-Leeuw behoort zowel tot het stedelijk gebied als tot het buitengebied. De gemeente wil deze onderscheiden en toch samenhangende gehelen aangepaste ontwikkelingskansen geven. In het stedelijk gebied wordt ruimte voorzien voor wonen, recreatie en werken op bovenlokaal niveau. De invulling van deze ruimte zal gebeuren met respect voor de draagkracht en het eigen karakter van dit stedelijk gebied.

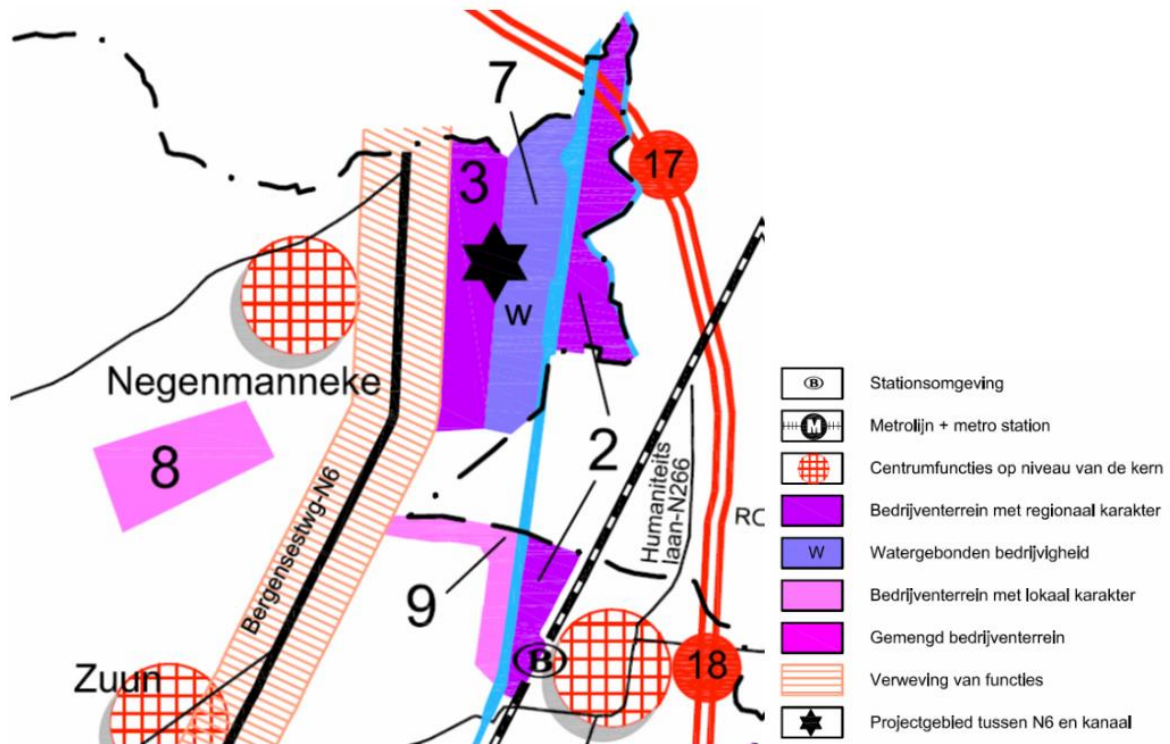
### **Gewenste economische structuur**

De gemeente wil een differentiatie van bedrijventerreinen doorvoeren. Bedrijven worden in eerste instantie geconcentreerd binnen het afgebakende stedelijk gebied. De bovenlokale en grootschalige economische activiteiten worden gebundeld in de stedelijke gebieden en gekoppeld aan de daar aanwezige infrastructuurbundel. Deze infrastructuurbundel zorgt voor een multimodale ontsluiting van deze activiteiten. Binnen de gegeven ruimtelijk-economische structuur wordt gestreefd naar het verdichten van bepaalde zones, het inbreiden en beperkt uitbreiden van bestaande zones. Hierbij moet in eerste instantie aandacht worden besteed aan het invullen van verlaten gronden en panden.

Kleinhandelsactiviteiten worden gebundeld in de kernen en met prioriteit in de stedelijke kernen Zuun, Negenmanneke en Ruisbroek en in de kernen Sint-Pieters-Leeuw en Vlezenbeek. Dit betekent dat aan de verdere wildgroei van kleinhandelsactiviteiten langs de N6-Bergensesteenweg een halt wordt toegeroepen. Een uitzondering wordt gemaakt voor die delen van de Bergensesteenweg gelegen in het afgebakende stedelijk gebied. Hier kunnen nog wel nieuwe kleinhandelszaken gevestigd worden, doch uitsluitend indien:

- zij door hun schaal niet thuishoren in de stedelijke kernen;
- zij kunnen worden ingeplant aansluitend bij bestaande kleinhandelsconcentraties en binnen de hiervoor bedoelde bestemmingen. Aansnijden van openruimtebestemmingen is niet toegelaten. De woongebieden blijven prioritair voorbehouden voor woonfuncties.

De Bergensesteenweg wordt nu reeds gekenmerkt door een grote diversiteit aan functies. De gemeente wil een halt toeroepen aan de verdere ontwikkeling van deze activiteitenstrip. Voor de bebouwde delen in het stedelijke gebied waar de woonfunctie nu duidelijk aanwezig is, wordt gestreefd naar een verdere verweving van functies, doch uitsluitend met functies die volledig complementair zijn met het wonen. Voor de inplanting van nieuwe economische activiteiten moet steeds een afweging worden gemaakt naar de verweefbaarheid met de woonomgeving en de impact op de mobiliteit. Activiteiten die vrachtverkeer genereren moeten in overeenstemming zijn met de gewenste ontsluitingsroutes voor vrachtverkeer.



Gewenste economische structuur

### Gewenste verkeers- en vervoersstructuur

De gemeente wenst de gerichtheid op het autoverkeer sterk om te buigen naar het gebruik van het openbaar vervoer, de fiets en het te voet gaan. De verkeersstructuur dient daarom nauw aan te sluiten bij de gewenste ruimtelijke structuur. Er worden verblijfsgebieden ingericht om de leefbaarheid en verkeersveiligheid te vergroten. Aansluitend op het bovenlokaal fietsroutenet wordt een lokaal netwerk uitgebouwd, dat binnen de grotere woonentiteiten zorgt voor veilige fietsverbindingen tussen de verschillende bovenlokale fietsassen en tevens instaat voor alternatieve routes.

Bij de herinrichting van de Bergensesteenweg moet de doorstroming van het openbaar vervoer verbeterd worden. De route via de Ruisbroeksesteenweg, Sasplein en Stationsstraat naar de R0 door Ruisbroek is aangeduid als lokale verbindingsweg. De gemeente Sint-Pieters-Leeuw is een groot voorstander om de ontsluitingsproblematiek van het vrachtverkeer vooreerst bovenlokaal aan te pakken. Nieuwe ontsluitingsinfrastructuur voor de noordelijke economische cluster aan beide zijden van het kanaal (noordelijke ontsluiting) ter ontsluiting van het vrachtverkeer zal door de gemeente ondersteund worden met acties vanuit het mobiliteitsplan (bijv. bewegwijzeringsplan, afsluiten van convenanten met de bedrijven, ...).

De kanaalzone kent een historisch gegroeid, gemengd karakter van wonen, werken en open ruimte. Door de teloorgang van het oorspronkelijk industrieel weefsel zijn een aantal bedrijfspanden en terreinen leeg komen te staan. Dit geldt zeker voor de omgeving van de voormalige Michelin- en Siporexsite. De sluiting van een aantal bedrijven en de gefragmenteerde invulling van delen van deze sites heeft geleid tot een ongestructureerd en onderbenut geheel. Dit gebied heeft nochtans de nodige potenties naar omvang en ligging. Een herstructurering is nodig gekoppeld aan een nieuwe ontsluiting van het gebied. In het reconversieproject van dit gebied dient aandacht besteed te worden aan:

- de herstructurering van de zone;
- het herwaarderen van de woonzones;
- het scheiden en verweven van werken en wonen;
- de groenvoorzieningen en de herinrichting van het openbaar domein;

- het voorzien van een nieuwe ontsluiting;
- de inplanting van het waterzuiveringsstation;
- het aanwenden van een deel van de Siporex-site voor watergebonden bedrijvigheid;
- de doortochtherinrichting van de Bergensesteenweg;
- het inplanten van een poort voor het verkeer komende van Anderlecht en Halle.

#### **1.1.4 Gemeentelijk ruimtelijk structuurplan Drogenbos**

Er wordt gestreefd naar een duidelijke ruimtelijke differentiatie tussen de verschillende economische functies. Nieuwe bedrijven dienen zich dan ook te vestigen in een aangepaste bedrijfsomgeving.

De economische activiteiten worden gebundeld in de bestaande bedrijvzones en gekoppeld aan de aanwezige infrastructuurbundel. Nieuwe bedrijven worden in eerste instantie gebundeld en geconcentreerd rond de bestaande (noordelijke) bedrijfsconcentraties, die in relatie staan tot de belangrijke grootinfrastructuren in de gemeente. De meeste bedrijven hebben een regionaal karakter. Deze bedrijventerreinen moeten aansluiten bij en afgestemd worden op de aanwezige multimodale infrastructuurbundel. Bij het (verder) invullen van deze bedrijventerreinen dient rekening te worden gehouden met de gewenste ontsluiting voor het vrachtverkeer.

Binnen de gewenste ruimtelijk-economische structuur wordt gestreefd naar het verdichten van bepaalde zones en het inbreiden en beperkt uitbreiden van de bestaande zones. Hierbij moet in eerste instantie aandacht worden besteed aan het herstructureren en/of opnieuw invullen van verlaten gronden en panden.

Bij het inrichten van de bedrijvzones in de omgeving van de Zenne dient de nodige aandacht besteed te worden aan de omgevingskwaliteit. Dit kan onder andere worden bereikt door het integreren van groen in deze zones. De Zenne dient als groenas in de bedrijvzones binnengebracht te worden, zodat de Zenne(vallei) ook in dit industriële landschap versterkt wordt.

#### **1.1.5 Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling**

In 2018 is het Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling (GPDO) vastgesteld. Hiermee definieert het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zijn visie op het grondgebied met als planhorizon 2040. Het plan heeft de ambitie om een passend antwoord te bieden op de uitdagingen en de doelstellingen die Brussel als stedelijk gebied kent, zoals de bevolkingsgroei, huisvesting, de economische herstructurering en de toegang tot de arbeidsmarkt, de functionele en sociale diversiteit, de verschillende soorten mobiliteit en milieukwesties.

Het plan steunt op vier pijlers die het grondgebied inzetten om:

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

In de omgeving van het plangebied zijn volgende zaken van belang. De bedrijvzone Drie Fonteynen grenst aan het Kanaalgebied, waar grote vraagstukken van de gewestelijke ontwikkeling samenkomen. De aangrenzende zone is echter geen prioritair ontwikkelingsgebied. Het gebied rond het kanaal wordt ook gedefinieerd als economische ontwikkelingsas. Het gebied ten noorden van de Vogelzangbeek moet beter worden ingebed in het ecologisch netwerk. De Zenne is een belangrijk onderdeel van het blauwe netwerk dat versterkt moet worden. De Bergensesteenweg en de Industrielaan zijn twee mobiliteitscorridors, waarvan de laatste wordt omgevormd tot stadsboulevard. Op de rechteroever van het kanaal loopt de fietssnelweg verder richting het centrum van Brussel.



### **1.1.6 Gemeentelijk ontwikkelingsplan Anderlecht**

Het gemeentelijk ontwikkelingsplan is een strategische planningsdocument dat het gewestelijk ontwikkelingsplan (GPDO) verfijnt en aanvult. De doelstelling van het plan is het vastleggen van de belangrijke keuzes met betrekking tot de ontwikkeling van de gemeente op meerdere vlakken, zoals ruimtelijke ordening, huisvesting, economie, openbare voorzieningen, milieu en mobiliteit. Het is een instrument dat een strategische planning waarborgt en toelaat om de ruimtelijke ontwikkeling en leefomgeving te verbeteren.

Voor vier sleutelzones worden acties gedefinieerd. Een van die sleutelzones is Kanaal-Zuid. De gemeente wil met betrekking tot de bedrijvenzone:

- een ruimtelijke ordeningsvisie ontwikkelen in samenwerking met de naburige gemeenten (Vorst);
- de activiteiten verdichten en beter verbinden met de omliggende wijken;
- een gunstige positie innemen ten opzichte van de perifere bedrijventerreinen.

De weg vanaf de afrit van de ring tot aan het Zuidstation wil de gemeente omvormen tot een stadsboulevard met stedelijk karakter. Hiertoe wil de gemeente het aanliggende stedelijk weefsel verdichten en de beeldkwaliteit verbeteren.

Het gebruik van het kanaal voor goederentransport moet toenemen. Terreinen langs het kanaal zouden met dat doel voorbehouden worden voor watergebonden bedrijvigheid. Er moeten meer verbindingen komen voor fietsers- en voetgangers. Maatregelen hierrond moeten genomen worden met respect voor de economische functies en zo mogelijk het groenblauwe netwerk versterken.

## 1.2 Bestemmingsplannen

Er zijn meerdere bestemmingsplannen van toepassing in en rond het plangebied. Het gaat om verschillende type plannen van uiteenlopende datum. Het gewestplan is op meerdere plaatsen vervangen door ruimtelijke uitvoeringsplannen (RUP's). Er zijn ook bijzondere plannen van aanleg (BPA's) van toepassing, waarvan sommige al tientallen jaren geleden in werking zijn getreden. In deze paragraaf staan de relevante bestemmingsplannen vermeld die in de omgeving van het plangebied van toepassing zijn. Voor de geldende bestemmingsplannen in het plangebied zelf wordt verwezen naar paragraaf **Fout! Verwijzingsbron niet gevonden..**

### **Gewestelijk bestemmingsplan (Besluit Brusselse Hoofdstedelijke Regering 3 mei 2001 en latere wijzigingen)**

Het gewestelijk bestemmingsplan (GBP) is een essentieel instrument om de verschillende functies te organiseren in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Het bepaalt de bestemming van het grondgebied en begrenst onder andere de bebouwbare en de groene zones. Het richt zich naar het gewestelijk ontwikkelingsplan (GPDO) en staat bovenaan in de hiërarchie van verordenende plannen in het gewest. Het gewestelijk bestemmingsplan is bindend voor zowel overheidsdiensten als particulieren. Alle afgeleverde stedenbouwkundige vergunningen moeten de bepalingen van het GBP respecteren.

In de directe nabijheid van het plangebied Drie Fontein en zijn volgende bestemmingen toegekend. Het gebied ten noorden van de Vogelzangbeek is bestemd als groengebied, deels met hoogbiologische waarde. De andere gebieden zijn hoofdzakelijk bestemd als stedelijk industriegebied.

### **Sint-Pieters-Leeuw: BPA Wilderveld (diverse herzieningen) (Ministerieel Besluit 19/12/1958, 28/8/1961, 19/11/1968, 22/10/1971 en 23/9/1982)**

Dit betreft een gedetailleerd plan voor het woongebied tussen de Frans Baesstraat/Edward de Baerdemaekerstraat, de Bergensesteenweg en de Ruisbroeksesteenweg.

### **Sint-Pieters-Leeuw: BPA Langveld (Ministerieel Besluit 26/3/2008)**

Dit bijzonder plan van aanleg is een gedetailleerd plan voor het gebied ten westen van de Bergensesteenweg in Zuun rond de Georges Wittouckstraat en de Jan Vanderstraetenstraat.

### **Sint-Pieters-Leeuw: BPA Parkgebied Klein-Bijgaarden (Ministerieel Besluit 29/4/2008)**

Dit bestemmingsplan is van toepassing op het gebied ten westen van de Bergensesteenweg en ten zuiden van de Albert Van Cotthemstraat, met onder andere de brouwerij, het sportcomplex en het Albert Van Cotthempark in het plangebied. Het deel van dit plan dat de herontwikkeling van verouderde bedrijfsterreinen omvatte, werd uitgesloten bij de goedkeuring van het bijzonder plan van aanleg.

### **Sint-Pieters-Leeuw: RUP Projectgebied Klein-Bijgaarden (Besluit Deputatie 11/3/2011)**

Dit ruimtelijk uitvoeringsplan is vastgesteld om de hierboven genoemde herontwikkeling mogelijk te maken. Het gaat om een woonproject ter zuidwesten van de kruising van de Albert van Cotthemstraat met de Bergensesteenweg.

## **1.3 Beleidsplannen en beleidsvisies**

### **1.3.1 Beleidsplan Ruimte Vlaanderen: strategische visie**

In voorbereiding van de opvolger van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen heeft de Vlaamse regering op 20 juli 2018 ingestemd met de strategische visie van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen. Volgens deze visie moet het ruimtelijk beleid inzetten op een samenhangende en evenwichtige ontwikkeling van woongelegenheden, werkplekken en voorzieningen door ze zoveel mogelijk te koppelen aan collectieve vervoersstromen, aan fietsinfrastructuur en aan bestaande concentraties van voorzieningen. Dat gebeurt maximaal door het ruimtelijk rendement te verhogen en kernen te versterken. De inzet van (technologische) innovaties zal steeds belangrijker worden om de samenhang tussen steden en dorpen te versterken. Samenhangende ontwikkeling heeft als doel de multimodale toegankelijkheid en nabijheid van werkplekken en voorzieningen te bevorderen en zo de ruimtelijke voorwaarden te scheppen voor mobiliteitsbeheersing en basisbereikbaarheid, emissiereductie en logistieke en energie-efficiëntie.

Met het voorliggende ruimtelijk uitvoeringsplan wordt ingezet op een aantal belangrijke ruimtelijke ontwikkelingsprincipes uit de strategische visie van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen: ruimtelijk rendement verhogen in het huidig ruimtebeslag met een zorgvuldig ruimtegebruik, het waterwegennet als drager voor ontwikkeling van watergebonden bedrijventerreinen, ontwikkelen van multifunctionele groenblauwe aders, groenblauwe aders toegankelijk houden, ...

### **1.3.2 Visie Ruimte Vlaams-Brabant: conceptnota**

Op 19 maart 2019 heeft de provincieraad beslist om een provinciaal beleidsplan ruimte op te maken als opvolger van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaams-Brabant. Op die manier wil het provinciebestuur een antwoord bieden op de nieuwe maatschappelijke uitdagingen. De provincie hanteert hierbij drie fundamentele principes: efficiënt ruimtegebruik, bundeling van ruimtelijke ontwikkelingen op goed bereikbare plaatsen en het fysisch systeem structurerend laten werken. De krachtlijnen voor het ruimtelijk beleid zijn verwoord in de conceptnota.

De provincie wil aan de hand van zes strategieën een antwoord bieden op de maatschappelijke uitdagingen:

- Hoogdynamische corridors: de steden en de kleinere kernen daartussen, die ontsloten zijn door een hoogwaardig netwerk van openbaar vervoer, vormen een harde ruggengraat voor ruimtelijke ontwikkelingen, waar de groei van wonen en werken wordt opgevangen.
- Robuust openruimtenetwerk: de rivier- en beekvalleien, bossen en landbouwgebieden vormen een zachte ruggengraat voor ruimtelijke ontwikkelingen, waar ecosystemen worden versterkt.
- De open ruimte wordt beschouwd als een productief landschap met een grote maatschappelijke meerwaarde, die niet alleen geleverd wordt door landbouw, maar ook door natuur.
- Er wordt een netwerk uitgebouwd dat verschillende types van dorpskernen met elkaar verbindt, waardoor de kernen buiten de vervoerscorridors onderdeel zijn van een netwerk van voorzieningen.
- Om de internationale concurrentiepositie te versterken, wordt gekozen voor de verdere uitbouw van drie internationale groeipolen: de Vlaamse Rand rond Brussel, de luchthavenregio en de Leuvense stadsregio.
- Door nabijheid te stimuleren moet de energiebehoefte verminderen. Daarnaast moet er ruimte komen voor de opwekking van energie uit hernieuwbare bronnen.

In de conceptnota worden naast bovenstaande strategieën concretere uitgangspunten en beleidslijnen geformuleerd voor een zestal thema's: mobiliteit, wonen, voorzieningen, economie, open ruimte en energie. Daarnaast worden de ontwikkelingsperspectieven geschetst voor de verschillende types van kernen in de provincie.

### **1.3.3 Focusnota Ruimte Sint-Pieters-Leeuw**

Het groenboek Focusnota Ruimte is een beleidsvoorbereidend document van de gemeente Sint-Pieters-Leeuw en heeft als doel de ruimtelijke transformatie in gang te zetten naar een duurzamer ruimtelijk beleid binnen de gemeente.

De focus van het groenboek ligt op de hoogdynamische delen van de gemeente. Ruisbroek, Zuun en Negenmanneke, Brukom en de omgevingen van het Kanaal en de Bergensesteenweg zijn gebieden met een hogere transformatiesnelheid en met een probleemstelling waar het huidige Ruimtelijk Structuurplan minder een antwoord op kan bieden.

De Focusnota zal eerder strategische klemtonen leggen. Het formuleren van ontwikkelingsstrategieën en voorbeelden zal de ruimtelijke focus dienen en concrete hefboomen bieden in het ruimtelijk beleid. Deze ontwikkelingsstrategieën dienen een win-winsituatie na te streven tussen de ruimtelijke kwaliteit en de doelstellingen van de publieke en/of private vraag.

De Focusnota formuleert een set principes voor de ruimtelijke ontwikkeling en deze ruimtelijke principes gelden als algemeen toetsingskader. De basisprincipes worden als algemene principes niet verder uitgewerkt, maar worden geïntegreerd in de thema's en meegenomen in de concrete uitwerking. Ze lopen horizontaal doorheen de thema's en de doelstellingen van de projecten. Zo zorgen ze mee voor de samenhang tussen de verschillende thema's.

Het gaat om de volgende vier ruimtelijke principes:

- Laterale lokale verbindingen
- Versterken blauwgroen netwerk
- Geconnecteerde kernen en wijken
- Bundelen van multifunctionele industrie en bedrijven

In het hoofdstuk met betrekking tot de concrete uitwerking zijn de volgende zones opgenomen die relevant zijn voor het plangebied:

- Omgeving Groot-Bijgaardenstraat-Bergensesteenweg
- Omgeving Shopping Pajot/Michelinsite
- Omgeving Victor van Paepeghemstraat-Golden Hopestraat

### **1.3.4 Mobiliteitsplan Sint-Pieters-Leeuw**

Het mobiliteitsplan van de gemeente Sint-Pieters-Leeuw bestaat uit een informatief deel, een richtinggevend deel en een actieplan. In het informatief deel wordt eerst een overzicht gegeven van de knelpunten, kansen en doelstellingen die geformuleerd werden in het mobiliteitsplan 2003 en wordt daarna een beleidsscenario voorgesteld dat de basis vormt voor het richtinggevend deel. In het richtinggevend deel worden de doelstellingen voor het mobiliteitsbeleid geformuleerd en wordt het gewenste mobiliteitsbeleid uitgewerkt in drie werkdomeinen. In werkdomein A worden de ruimtelijke ontwikkelingen besproken die van belang zijn voor het mobiliteitsbeleid. In werkdomein B wordt dan het beleid voor de verschillende verkeersnetwerken uitgewerkt. In werkdomein C wordt vervolgens aangegeven welke maatregelen vooropgesteld worden om het vooropgestelde mobiliteitsbeleid te ondersteunen. In het actieplan worden alle acties opgenomen die nodig zijn om het gewenste mobiliteitsbeleid uit te voeren.

De volgende algemene doelstellingen worden vooropgesteld:

- De centrumfunctie van Sint-Pieters-Leeuw moet verder uitgebouwd worden met respect voor de draagkracht van de gemeente;
- Bijkomende woongelegenheden moeten geconcentreerd worden in de kernen van het stedelijk gebied (verdichting) en in de woonkernen in het buitengebied van Sint-Pieters-Leeuw;
- De landelijke delen moeten behouden blijven;

- De kwaliteit van het openbaar domein in de verblijfs- en centrumgebieden moet opgewaardeerd worden; hierbij is de kwaliteit van het centrum prioritair;
- De verkeersdruk verminderen in de verstedelijkte woonkernen;
- De doorstroming van het openbaar vervoer langs de belangrijkste structuurwegen en de verschillende kernen moet gegarandeerd worden en blijven;
- Aanbieden van een kwalitatief openbaar vervoer in de verschillende richtingen;
- De veiligheid aan de schoolpoorten en de fietsroutes moet gegarandeerd worden;
- Door middel van een aantal flankerende maatregelen zoals vervoermanagement, tarifiering parkeren, sensibilisering, informatie en handhaving moet het gevoerde duurzame mobiliteitsbeleid ondersteund worden;
- Een verhoging van de verkeersveiligheid en -leefbaarheid wordt nagestreefd.

Het mobiliteitsplan is op 2 februari 2012 definitief vastgesteld door de gemeenteraad. In februari 2018 is er een sneltoets van het mobiliteitsplan uitgevoerd om te zien of een actualisatie nodig is. Er werd besloten het mobiliteitsplan te verbreden en te verdiepen op de volgende thema's:

- Vrachtroutes
- Verkeersafwikkeling tussen N6-Bergensesteenweg en N266-Humaniteitslaan
- Parkeren in verstedelijkt gebied
- Schoolomgevingen
- Minderbordenpolitiek
- Basisbereikbaarheid openbaar vervoer

### **1.3.5 Kanaalplan Brussels Hoofdstedelijk Gewest**

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest heeft voor het gebied rond het kanaal een masterplan ontwikkeld dat een antwoord biedt op drie uitdagingen: de explosieve bevolkingsgroei, het gebrek aan productieve stadseconomie en een povere sociale samenhang tussen de wijken. Het Kanaalplan plaats diversiteit centraal in zijn aanpak. In het plan wordt de aandacht gevestigd op een netwerk van 313 hectare openbare percelen over een afstand van 14 kilometer langs het kanaal. Dit ononderbroken netwerk is een belangrijke hefboom voor de ontwikkeling van dit gebied. Ter illustratie: het Kanaalplan voorziet een potentieel van 25.000 woningen, 7.500 jobs en meer dan 200 hectare openbare ruimte die heringericht kan worden.

Het Kanaalplan is opgebouwd rond de volgende elementen:

- een mix van stedelijke functies die elkaar versterken;
- economische groei, meer bepaald voor productie;
- woningbouw, vooral voor mensen met lagere inkomens.

Het Kanaalplan schuift de volgende principes naar voren voor de stadsinrichting:

- rationalisering van het grondgebruik om een antwoord te bieden op de ultra-stedelijke situatie van het volledige Kanaalgebied;
- een doordacht ingerichte openbare ruimte;
- netwerk van openbare ruimte langs het Kanaal, als link tussen de verschillende wijken;
- opwaardering van het industriële erfgoed;
- interactie tussen de gebouwen en de openbare ruimte, met uitnodigende gevels en gelijkvloerse verdiepingen aan de straatkant.

Op architecturaal vlak promoot het Kanaalplan:

- onderzoek naar gedurfde en innovatieve architecturale en stedelijke vormgeving;
- mededinging tussen ontwerpers om de best mogelijke architecturale oplossingen te vinden;
- de functies van de gebouwen bevestigen.

### **1.3.6 Beeldkwaliteitsplan Kanaalzone Brussels Hoofdstedelijk Gewest**

Om de samenhang en de kwaliteit van de openbare ruimten in het kanaalgebied te verbeteren, heeft het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een plan voor landschappelijke en stedenbouwkundige kwaliteit opgesteld. Dit beeldkwaliteitsplan komt tegemoet aan twee belangrijke doelstellingen:

- de samenhang van het kanaalgebied verhogen, de identiteit ervan versterken en kwaliteit verlenen aan de publieke en open ruimten;
- de ruimtelijke en sociale relaties tussen de verschillende wijken, die nog te veel onderbroken zijn door de kanaalinfrastructuur, versterken.

Volgens het beeldkwaliteitsplan moet de campus van COOVI worden opengesteld en verbonden worden met het kanaal. Voor de zuidelijke industriezone worden vier ambities geformuleerd:

- Versterken van de landschappelijke identiteit door implementatie van het kamerlandschap;
- Valoriseren van de Zenne als structurerend landschappelijk element;
- Inrichten van de Industrielaan als stadsboulevard;
- Herinrichten van de rechteroever van het kanaal.

### **1.3.7 Gewestelijk mobiliteitsplan Good Move**

De Brusselse ministerraad heeft in maart 2020 het gewestelijk mobiliteitsplan Good Move definitief goedgekeurd. Met Good Move kiest Brussel resoluut voor een leefbare, verkeersveilige stad, door in te zetten op autoluwe wijken, sterk openbaar vervoer, en vlotter verkeer. Met dit plan wil de Brusselse regering het algemeen gebruik van de personenauto tegen 2030 doen dalen met 24%, het doorgaand verkeer met 34 %, het fietsgebruik verviervoudigen, 130.000 m<sup>2</sup> openbare ruimte teruggeven aan de Brusselaars en vijftig autoluwe wijken inrichten.

Leefbaarheid van de stad en levenskwaliteit voor de Brusselaar zijn en blijven twee centrale doelstellingen. Met de opdeling van het Brussels Gewest in een vijftigtal autoluwe zones wordt de doelstelling van leefbare wijken erg concreet. Op die manier zorgt het gewest in samenwerking met de gemeentes voor meer ruimte voor ontmoeting, minder overlast in de wijken en extra plaats voor groen in de stad. Meer zuurstof, in de vorm van extra groen, extra terrasjes, extra ontmoetingsplekken, of extra speelruimte.

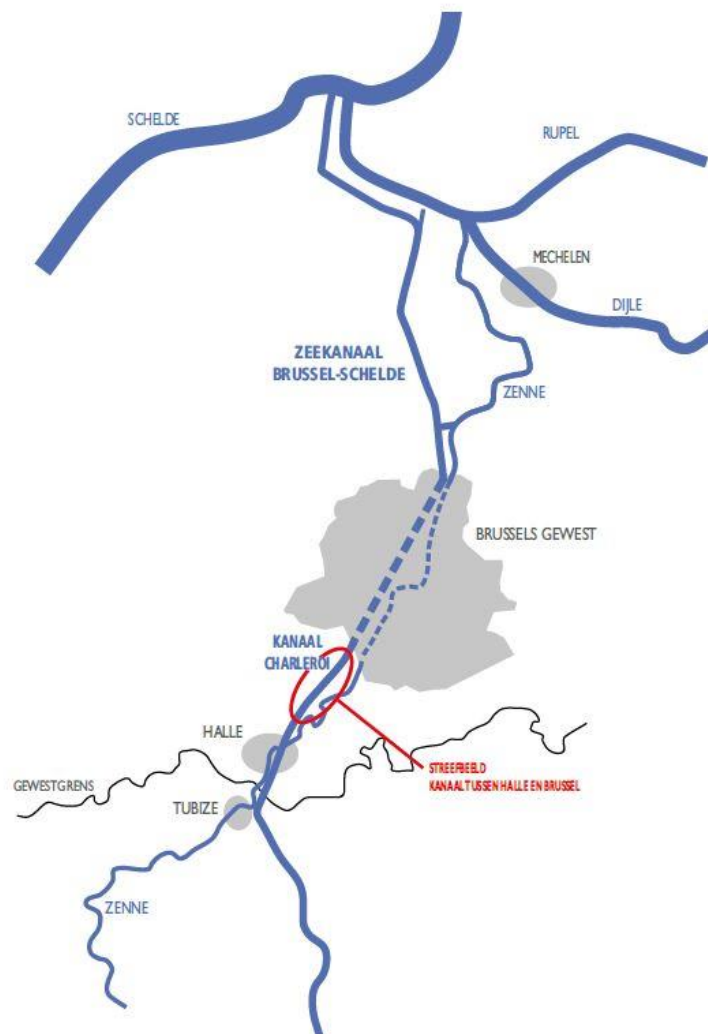
De leidende kracht van het STOP-principe, waarbij de prioriteit eerst naar voetgangers (Stappers), fietsers (Trappers), vervolgens Openbaar vervoer en dan pas naar Personenwagens gaat, wordt herbevestigd, en concreet vertaald met de autoluwe wijken, maar ook met de investeringen in voetgangersnetwerken, fietsinfrastructuur en openbaar vervoer.

De Industrielaan neemt zowel een rol op voor het autoverkeer als het openbaar vervoer. De multimodaliteit op deze as moet versterkt worden.

## 1.4 Onderzoeken

### 1.4.1 Streefbeeld voor het Kanaal naar Charleroi op grondgebied van Sint-Pieters-Leeuw, Drogenbos en Beersel (Arcadis, april 2017)

In de streefbeeldstudie wordt een ruimtelijke vertaling van verschillende, samenhangende doelstellingen, principes en programma's over de mogelijke inrichting van het Kanaal Brussel-Charleroi in relatie tot zijn omgeving weergegeven. Het is bedoeld om een globale visie te ontwikkelen voor de modernisering van het kanaal. Deze opdracht heeft tot doel om binnen het projectgebied de nieuwe kunstwerken enerzijds en de oevers met direct aanpalende kanaalomgeving anderzijds, te bestuderen en in te passen in de ruimtelijke context. Concreet betekent dit dat de doorvaart op het kanaal gegarandeerd wordt met behoud van de duurzame bovengrondse mobiliteit, leefbaarheid en bereikbaarheid van de gemeentes waarlangs het kanaal passeert.



Ligging kanaalsegment van de streefbeeldstudie in het waterwegennetwerk

In de streefbeeldstudie worden een aantal hoofd- en nevendoelestellingen van de modernisering van het kanaal opgesomd. De hoofddoelestellingen vormen de directe aanleiding van het project. De nevendoelestellingen hebben veelal betrekking op de omgeving. Deze doelestellingen vormen niet de directe aanleiding, maar zijn sturend voor het project zolang de hoofddoelestelling niet gehypothekeerd wordt. Er werden vier hoofddoelestellingen opgenomen in de studie.

### **Het verbeteren van de doorvoercapaciteit van de scheepvaart**

Zowel het vlotter (en dus sneller) maken van het scheepvaartverkeer, als het toelaten van grotere scheepstypes op het kanaal, vormen aspecten van een verbeterde doorvoercapaciteit. Op bepaalde waterweggedeelten is de doorvaartcapaciteit vandaag onvoldoende. Bottlenecks doen zich voor op sommige plekken en soms ontbreken bepaalde schakels. Deze knelpunten aanpakken is een essentiële voorwaarde voor een verbeterde doorstroming van de scheepvaart. Enkel zo kan een kader worden gecreëerd voor een sterke 'modal shift' ten voordele van het vervoer op het water.

In het kader van de modernisering van het kanaal is het nodig om het profiel enerzijds te verruimen (letterlijk: te verbreden) en de sluislengte aan te passen. In eerste instantie dient het kanaal afgestemd te worden op schepen van klasse IV. Zij hebben een lengte van 85 tot 105 meter en een breedte van 9,50 m. Dit houdt veelal ook een verdieping van het kanaal in om een vrije hoogte van 7,20 meter te kunnen garanderen.

Gezien de langetermijnplanning van De Vlaamse Waterweg moet ook worden nagegaan of een aanpassing naar klasse Va-schepen mogelijk is. Dergelijke schepen hebben een lengte van 110 m en een breedte van 11,40 m. Gezien de almaar evoluerende expansie van de scheepvaartconomie, dient reeds rekening gehouden te worden met grotere types van schepen.

### **Modernisering van het kanaal (infrastructuur sterk verouderd)**

De bestaande infrastructuur van het Vlaamse deel van het Kanaal Brussel-Charleroi is toe aan modernisering. De meeste constructies dateren nog uit de tijd van de aanleg van het huidige kanaal (jaren '30 van de vorige eeuw) en zijn dus toe aan vervanging of renovatie. Op middellange termijn dienen dus de vaste oevers en kunstwerken aangepakt te worden.

### **Versterken watergebonden bedrijvigheid langs het kanaal**

De valorisatie van bedrijventerreinen in functie van de waterweg in combinatie met de bouw van kaaimuren maakt het mogelijk om meer watergebonden bedrijventerreinen te realiseren. Hierdoor kunnen meer goederen via de waterweg vervoerd worden. Bestaande bedrijventerreinen langs het kanaal die nog niet watergebonden zijn, kunnen dit in de toekomst worden. Verlaten en/of vervuilde watergebonden bedrijventerreinen moeten worden gesaneerd. Hierbij wordt opnieuw watergebondenheid gerealiseerd.

### **Bijdragen tot verkeersbeheersing**

Het vrachttransport over de waterwegen kan het transport over de weg en het spoor aanzienlijk verminderen. Eén schip van 1350 ton betekent dat er 68 vrachtwagens minder over de weg hoeven te gaan of 45 wagons minder over het spoor. Naast het ontlasten van de weginfrastructuur levert het transport over het water ook een bijdrage aan het klimaataspect (minder CO<sub>2</sub>-uitstoot). Voorts zorgt het vernieuwen van de bruggen ook voor een verbeterde bovengrondse verkeerssituatie. Zo kan het comfort voor alle trage weggebruikers (fietsers en voetgangers), dat vandaag eerder beperkt is, worden verhoogd. Dit impliceert eveneens een verbetering van de veiligheid op de weg.

Daarnaast werden de volgende nevendoelestellingen geformuleerd:

#### **1. Bijdragen tot waterbeheersing**

Het kanaal speelt een belangrijke rol in het beheersen van de waterkwantiteit in Vlaanderen. In de strategie 'vasthouden-bergen-afvoeren' draagt het kanaal bij door te voorzien in extra bergingscapaciteit, indien de waterstanden in de voedende rivieren (waaronder de Zenne) de aanvaardbare peilen zouden overstijgen. Het waterpeil van het kanaal fluctueert door het gebruik van sluizen stroomop- en stroomafwaarts. Het waterdebiet kan gecontroleerd en afgevoerd worden via het kanaal. Naast overstromingsproblematieken, wat een 'teveel aan water' impliceert, kan het kanaal echter ook een rol spelen bij mogelijke watertekorten. Kortom: het kanaal is inzetbaar bij een aangepast waterbeheer.



## **2. Vlotte oversteeikbaarheid van het kanaal tussen beide kanaaloevers**

De oversteeikbaarheid van het kanaal is een belangrijk aandachtspunt. In een gewijzigde 'modal shift' worden meer goederen vervoerd op het kanaal en minder op de weg. De waterweg kan dus ingezet worden om de druk op het verkeersnet te verminderen. Toch veroorzaakt datzelfde kanaal ook breuken in de lokale verkeersstructuur. Het aantal verbindingen tussen beide oevers is beperkt. De toestroom aan verkeer op de weinige bruggen is sterk geconcentreerd, wat van de bruggen vaak knelpunten maakt in het lokale verkeersnet.

Het streefbeeld zet in op deze knelpunten en beschouwt naast de eigenlijke visie op het kanaal en haar oevers, evenzeer het infrastructuurlandschap dat zich als een netwerk vertakt over de waterweg. De oversteekplaatsen over het kanaal dienen op logische plekken en in samenhang met de omgeving te worden geplaatst.

## **3. Versterken van de waterbeleving**

In verstedelijkte gebieden waar water aanwezig is, zoals een kanaal of een rivier, ziet men dat de stedelijke omgevingen zich (opnieuw) steeds meer oriënteren naar het water. De ervaring, de zichtbaarheid en de beleving van het water in de gebouwde zones staat centraal. De aanwezigheid van het kanaal wordt benadrukt en de band met de aangelegen gemeenten wordt hersteld. De kades spelen hierin een cruciale rol. Stedelijke wandelroutes langs het kanaal en kwalitatieve ontmoetingsruimtes aan het water brengen de kernen en het kanaal dicht bij elkaar. Een voldoende hoog waterpeil en herkenbare landschapselementen versterken de beeldwaarde van het kanaal.

## **4. Gebruiksvriendelijke kades en oevers**

Kades en oevers fungeren als grensvlak tussen het kanaal en haar omgeving, tussen water en land. Ze dienen een kwalitatieve vormgeving te hebben en goed in gebruik te zijn. De kades en oevers zijn verder inzetbaar voor het creëren van een zekere uniformiteit. Afhankelijk van de omgeving zijn er verschillende gebruikers (natuur, bewoner, recreant, industrie). Dit leidt tot verschillende types van kades en oevers die, naargelang het gebruik, kunnen variëren in inrichting en dimensionering.

## **5. Toeristische en recreatieve meerwaarde van het kanaal**

Niet enkel op, maar ook langs de kanalen zijn er verschillende opportuniteiten op vlak van toerisme en recreatie. Wandelaars en fietsers maken steeds meer gebruik van de jaagpaden, die voor exploitatie en beheer van de waterweg zijn aangelegd. Verder illustreren ook jachthavens en andere faciliteiten voor waterrecreatie het belang van de waterweg voor vrijetijdsbesteding. Kajakkers, roeiers, ... Ze vinden allen hun weg naar het kanaal. In het kader van de multifunctionaliteit van de waterweg wordt recreatief medegebruik in de Vlaamse en provinciale structuurplannen als belangrijk aandachtspunt beschouwd.

## **6. Kanaal met ecologische functie, in samenhang met de Zenne**

Er is een sterke verweving van het beekstelsel van de Zenne (met zijbeken zoals de Lotbeek, Zuunbeek, Vogelzangbeek) en het kanaal. Deze situatie creëert potenties voor het creëren van een bijna continue natte natuurverbinding, waarin zowel de Zenne met haar zijbeken als het kanaal als drager fungeren. Door hun nabijheid ontstaan er potentieel interessante migraties voor fauna en flora tussen beide ecotopen. Bij de uitvoering van infrastructuurwerken wordt onderzocht op welke manier de principes van natuurtechnische milieubouw (NTMB) zullen toegepast worden en hoe het infrastructuurproject een betekenisvolle aantasting van natuur kan voorkomen.

## **7. Kanaal zelf als katalysator van evenementen**

Maatschappelijke betrokkenheid bij de waterweg is cruciaal. Infrastructuurwerken verlopen vanwege hun omvang en complexe plannings- en vergunningsprocedures heel traag. Het creëren van maatschappelijk draagvlak is moeilijk; het behouden ervan evenzeer. Daarom moet het kanaal een ruime waaier aan mogelijkheden creëren, waar de brede maatschappij rechtstreeks baat bij heeft.

## **8. Landschappelijke en stedelijke inpassing van de kunstwerken**

Infrastructuur mag geen alleenstaand object zijn in de ruimte. De aanpak van de oevers en de kades enerzijds en het ontwerp van de kunstwerken anderzijds, moeten rekening houden met de schaal en de kenmerken van de omgeving.

## **9. Verbreding als stimulans voor nieuwe ontwikkelingen**

Door een globale visie op het kanaal en haar omgeving kunnen plekken met potenties worden gedetecteerd. Het verbreden en verdiepen van het kanaal als technische infrastructuuringreep kan zo omgebogen worden van een aantasting naar een opwaardering van het weefsel van de aanpalende ruimtes.

### **1.4.2 Economische en stedenbouwkundige studies voor de opwaardering van de bedrijvzone Drie Fonteinen (Technum, 2014; vijf delen)**

Voor de opwaardering van de bedrijvzone Drie Fonteinen is een economische en stedenbouwkundige studie uitgevoerd in opdracht van De Vlaamse Waterweg (destijds: Waterwegen en Zeekanaal). De studie bestaat uit vijf delen (enkel voor de eerste drie delen is hieronder een samenvatting weergegeven, deel 4 financiële analyse en deel 5 maatschappelijke kosten/baten-analyse zijn hier nog niet opgenomen).

#### **Deel 1 Economische positionering**

Het eerste deel is een ruimtelijk-economische analyse van het gebied en een verkenning van de potenties van watergebonden bedrijvigheid. Op korte termijn zijn er weinig voor de hand liggende transportstromen die over het water georganiseerd kunnen worden, maar op lange termijn zijn er wel potenties om voor de aan- en afvoer van goederen meer gebruik te maken van het kanaal. De haalbaarheid van een regionaal overslagcentrum hangt op korte termijn af van bestaande bedrijven in de omgeving. Pas op lange termijn kan nieuwe bedrijvigheid bijdragen aan het gebruik van een regionaal overslagcentrum. Een of enkele grote gebruikers zijn noodzakelijk om een regionaal overslagcentrum te openen. Een sterke en initiatiefrijke overheid biedt hierbij een aanzienlijke meerwaarde. Om de kritische massa voor het openen van een regionaal overslagcentrum te realiseren, moeten de mogelijkheden en wensen van de potentiële bedrijven nader worden geduid. Die bedrijven moeten goederen vervoeren die geschikt zijn voor de binnenvaart en voldoende lange transportafstanden hebben. Het economisch profiel van de bedrijvzone Drie Fonteinen is niet uitgesproken en kan gevormd worden door in te zetten op watergebonden bedrijvigheid. Er is een geschikte locatie van 2,7 hectare op de westelijke oever beschikbaar voor een regionaal overslagcentrum. Het wegwerken van fysieke knelpunten met betrekking tot de ontsluiting is van groot belang voor een goede werking van het regionaal overslagcentrum. De voorinvestering in de faciliteiten dient voornamelijk met publieke middelen te gebeuren. De exploitant is een private partij, die contracten moet afsluiten met potentiële gebruikers van het regionaal overslagcentrum.

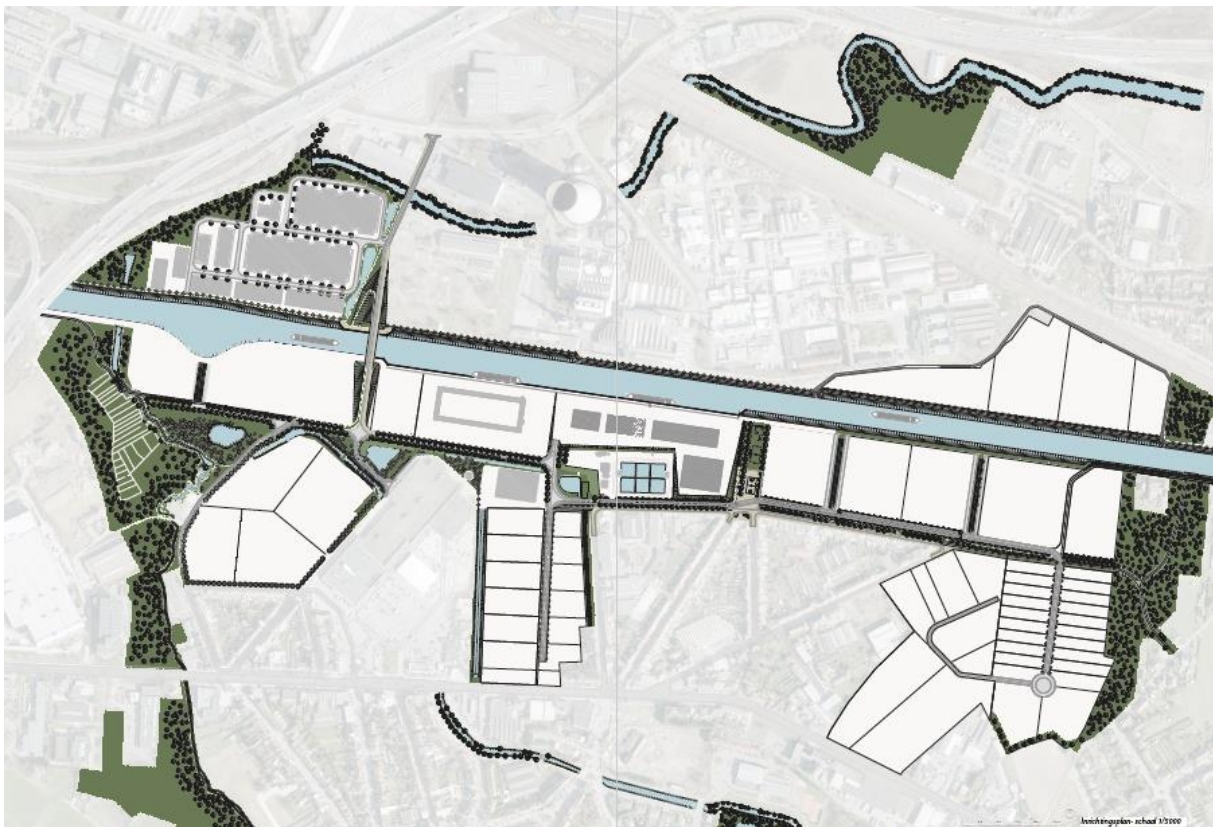
#### **Deel 2 Mobiliteit**

Het tweede deel behandelt de mobiliteitseffecten. Het eerste hoofdstuk geeft inzicht in het bereikbaarheidsprofiel op meso- en microniveau. Hiervoor zijn meerdere verkeerstellingen gedaan. Potenties zijn de mogelijke ontsluiting over het water, de snelle fietsroutes langs het kanaal, de korte afstand tot woonkernen, treinstations op fietsafstand en de korte afstand tot meerdere op- en afritten van de autosnelweg R0. Knelpunten zijn de beperkte doorvaarthoogte in Brussel, mogelijke conflicten tussen fietsers en laad- en losactiviteiten, de sterke menging van bedrijven en woningen en de verzadiging van de N6. In het tweede hoofdstuk wordt een inschatting gemaakt van de huidige en toekomstige verkeersgeneratie. Hiervoor werden drie scenario's uitgewerkt, met een verschil in gebruik van het kanaal voor goederentransport. Het derde hoofdstuk behandelt de mobiliteitseffecten. Er wordt gefocust op het kruispunt van de Drie Fonteinenstraat met de

Humaniteitslaan, omdat dit kruispunt in de toekomst zwaarder belast zal worden ten gevolge van de nieuwe brug over het kanaal. De conclusie is dat het extra verkeer verwerkt kan worden, zonder dat er structurele wachtrijen ontstaan. Op de N6 zal nauwelijks een afname van verkeersstromen te merken zijn. Wel zijn er positieve effecten voor de woonstraten in de directe omgeving van de bedrijvzone Drie Fonteinen. Voorwaarde is wel dat het gemotoriseerd verkeer niet vanaf de Bergensesteenweg de Drie Fonteinenbrug kan bereiken. Alternatieve oplossingen waarbij dit wel kan, hebben lokaal een hogere verkeersbelasting tot gevolg ten opzichte van de huidige situatie.

### Deel 3 Inrichtingsstudie

Het derde deel is een studie naar de toekomstige inrichting van de bedrijvzone. Er worden drie toekomstscenario's geschetst. Als constante voor de drie scenario's geldt een groen raamwerk als basisdrager voor het gebied. Een andere constante is de ontsluitingsstructuur, die in alle scenario's gevormd wordt door een hoofdvas van zuid naar noord met een nieuwe verbinding over het kanaal richting de Humaniteitslaan. De scenario's worden opgebouwd op basis van de volgende elementen: regionaal overslagcentrum (geen, compact, uit te breiden), type brug (beweegbaar, gedeeltelijk beweegbaar, vast) en de relatie tussen de woningen en de bedrijven ter hoogte van de Golden Hopestraat. Op basis van scenario 1 werd een inrichtingsplan verder uitgewerkt. Dit inrichtingsplan gaat uit van een beweegbare brug, een verbreding van het straatprofiel van de Golden Hopestraat met twee aparte rijwegen en een buurtparkje dat de verbinding legt met het kanaal. De realisatie van het inrichtingsplan moet gefaseerd gebeuren. Er is uiteindelijk gekozen voor een vaste brug met een vrije doorvaarthoogte van zeven meter, die het kanaal schuin kruist.



Inrichtingsplan Drie Fonteinen

### **1.4.3 MOBER Drie Fonteinbrug (SWECO, 2017)**

Als verdere uitwerking van de economische en stedenbouwkundige studies is in opdracht van Waterwegen en Zeekanaal een mobiliteitseffectrapport (MOBER) gemaakt, waarin de mobiliteitseffecten van de nieuwe brug over het kanaal beschreven staan. Naast het kruispunt van de Drie Fonteinstraat met de Humaniteitslaan (N266) zijn ook de aansluitingen van afrit 17 en de Brits Tweedelegerlaan (N265) op de Humaniteitslaan onderzocht. Verder zijn ook de effecten op het verkeer in de ruimere omgeving bekeken.

In het rapport staan drie ontsluitingsscenario's beschreven:

1. De brug wordt enkel opgesteld voor leveringen naar bedrijven op de westelijke oever.
2. Ook autoverkeer mag gebruik maken van de brug, maar enkel om de bedrijven te bereiken die rechtstreeks aansluiten op de ontsluitingsweg.
3. De brug vormt een verbinding voor alle weggebruikers tussen de Bergensesteenweg en de Humaniteitslaan.

In scenario 1 stijgen de verkeersintensiteiten met maximaal 10% ten opzichte van de bestaande toestand. In scenario 2 is dit met maximaal 20%. In scenario 3 treden er niet alleen intensiteitsveranderingen op als gevolg van het bestemmingsverkeer van de bedrijven, maar ook als gevolg van gewijzigde routes op bovenlokaal niveau. Doorrekeningen met het provinciaal verkeersmodel laten zien dat er tijdens de ochtendspits vooral doorgaand verkeer van west naar oost optreedt. Afrit 17 wordt naar verwachting minder gebruikt. In Ruisbroek zijn er aan het Sasplein geen grote verschuivingen te verwachten. De N6 zal wel drukker worden. Tijdens de avondspits is er vooral een doorgaande stroom van oost naar west. 's Avonds wordt wel een afname van het verkeer door Ruisbroek verwacht (-20%). Op de N6 worden ook in de avondspits toenames verwacht van de verkeersintensiteiten, zowel ten noorden als ten zuiden van de Eugène Ghijssstraat.

Er zijn ook modelberekeningen uitgevoerd op microniveau. In scenario 2 kennen de kruispunten van de Drie Fonteinstraat en van de Brits Tweedelegerlaan met de Humaniteitslaan in principe geen capaciteitsprobleem. Als gevolg van capaciteitsproblemen op het afrittencomplex Ruisbroek wordt verwacht dat er wel doorstromingsproblemen zijn op de Humaniteitslaan. In scenario 3 treden hogere intensiteiten op en tijdens de ochtendspits ook langere verliestijden. In de avondspits is er door een andere benutting van het kruispunt van de Humaniteitslaan met de Brits Tweedelegerlaan een betere doorstroming, ondanks de hogere intensiteiten.

Scenario 3 heeft een veel bredere mobiliteitsimpact dan de andere scenario's, waardoor dit niet als voorkeursscenario gekozen kan worden op basis van dit mobiliteitseffectrapport. Eerst moet meer inzicht verschaft worden in onder meer de gevolgen voor de Bergensesteenweg, de tussenliggende woonstraten en verkeerskundige maatregelen die genomen kunnen worden in Ruisbroek.

### **1.4.4 Doorrekeningen Drie Fonteinbrug (ARCADIS, 2019)**

In opdracht van het agentschap Wegen en Verkeer (AWV) werden in 2018-2019 nog bijkomende berekeningen gedaan met betrekking tot de hierboven vernoemde drie scenario's, in combinatie met het al dan niet realiseren van een nieuwe brug ter vervanging van de huidige brug bij de sluis in Ruisbroek (Sasbrug). Louter vervanging van de Sasbrug, door een nieuwe brug of door de Drie Fonteinbrug, levert een verschuiving van verkeer op. Het verkeer op de Ruisbroeksesteenweg neemt af, maar in de George Wittouckstraat en op de nieuwe verbinding tussen een nieuwe brug en de Bergensesteenweg wordt een toename van verkeer verwacht. Een extra kanaalbrug betekent extra verkeerscapaciteit, die ook direct benut zal worden bij opening van de brug. In het geval van de Drie Fonteinbrug betekent dat verkeerstoenames op andere de Bergensesteenweg, Eugène Ghijssstraat, Golden Hopestraat, Drie Fonteinstraat en Humaniteitslaan. De brug enkel openstellen voor lokaal verkeer beperkt de verkeerstoenames.

### 1.4.5 Inventarisatie van economische activiteiten

Om een effectief ruimtelijk-economisch beleid te kunnen ontwikkelen, moet men weten waar welke bedrijven gevestigd zijn. Daarom onderwierp de provincie Vlaams-Brabant samen met het Departement Omgeving van de Vlaamse overheid het gebied aan een grondige inventarisatie. Dit inventarisatiewerk is gedaan voor de gehele rand rond Brussel, waaronder dus de zuidelijke Zennevallei.

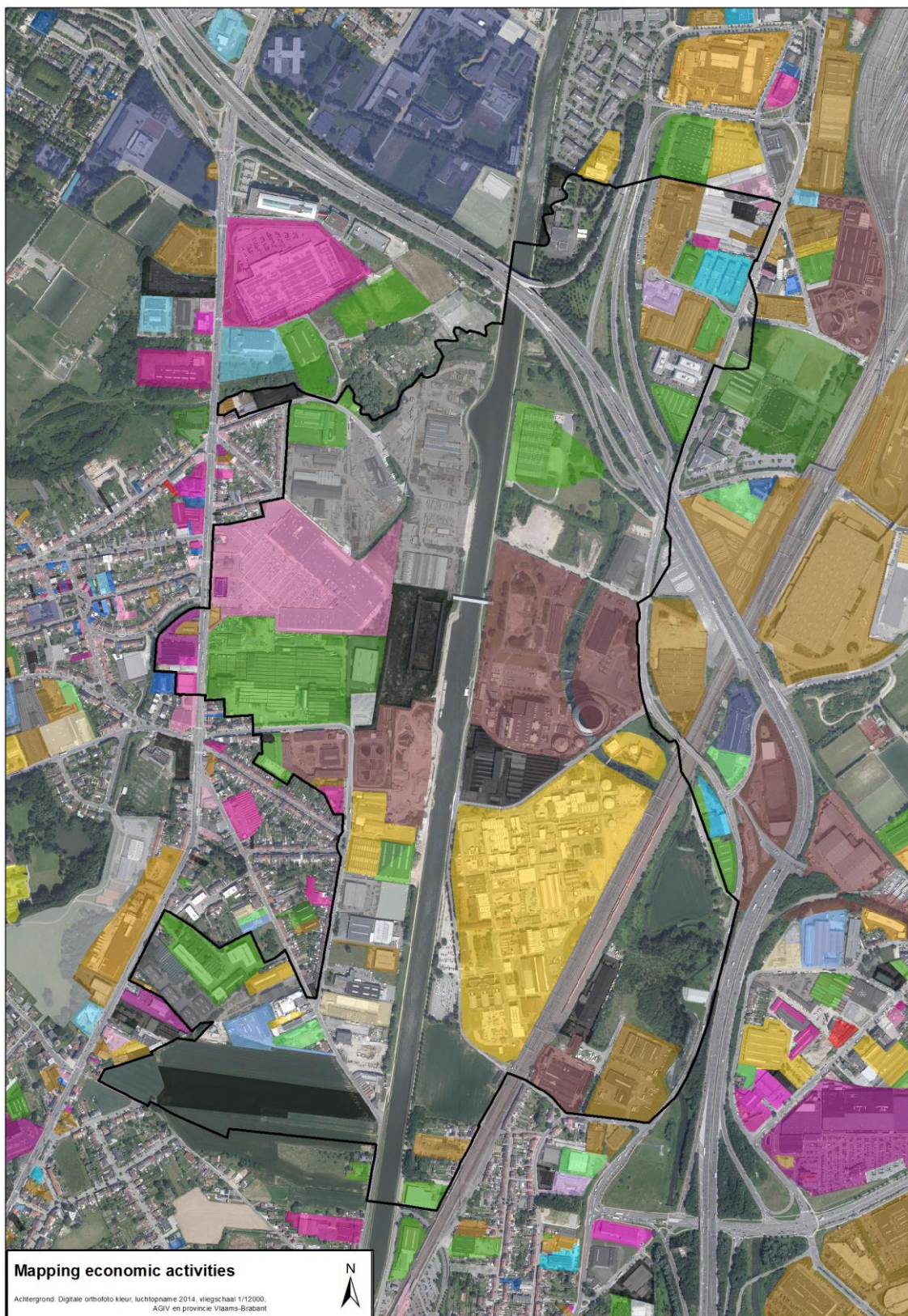
Het resultaat is een heel gedetailleerde kaart van alle economische activiteiten in Beersel, Drogenbos, Halle en Sint-Pieters-Leeuw. De kaart is gebaseerd op terreinwerk en omvat de activiteiten die zichtbaar zijn vanaf de straatzijde en dus niet wat in databanken opgeslagen is. Zo is heel duidelijk dat ook heel wat economische activiteiten her en der verspreid zitten in het woonweefsel.

De meest voorkomende activiteiten in het geïnventariseerde gebied zijn – niet onverwacht – te vinden in allerlei dienstensectoren: gezondheidszorg, diensten in verband met auto's, vrije beroepen, winkels, horeca... Het grootste ruimtebeslag gaat naar de sectoren transport en opslag en naar de maakindustrie. Ook detailhandel neemt veel plaats in, denk maar aan de baanwinkels langs de Bergensesteenweg tussen Sint-Pieters-Leeuw en Halle en aan de Verlengde Stallestraat te Drogenbos.

Grondige analyse van de inventarisatie is nodig om het beleid uit te tekenen en concrete acties en projecten op te starten.

 Manufacture: Agriculture	 Services: Financial, Insurance, Legal consultancy
 Manufacture: Metals & Machinery	 Services: Health Care
 Manufacture: Food, Beverage & Catering	 Services: Other Personal
 Manufacture: Other	 Services: Creative, Media & Advertisement
 Printing & Publishing	 Services: Professional
 Utilities	 Supporting Services
 Vehicle: Air	 Services: Public
 Vehicle: Bicycles	 Services: Research, Innovation & Development
 Vehicle: Cars and Trucks	 Retail: Food
 Vehicle: Railways	 Retail: Construction
 Vehicle: Water	 Retail: Other
 Construction	 Retail: Personal
 Wholesale: Food & Beverage	 Restaurants, Cafés & Takeaways
 Wholesale: Other	 Hotels, B&B
 Transport & Storage	 Arts, Culture, Leisure and Sports
 Services: Education	 Faith
	 Unknown
	 Vacant

Legende van de kaart met economische activiteiten



Inventarisatie economische activiteiten

#### **1.4.6 Herinrichting Zuunbeek Sint-Pieters-Leeuw**

De Vlaamse Milieumaatschappij werkt aan een integraal herinrichtingproject langs de Zuunbeek in Sint-Pieters-Leeuw. De uitvoering van het project zal de wateroverlast in Negenmanneke beperken en het ecologische en landschappelijke herstel van de Zuunbeek bevorderen.

In het verleden werd het natuurlijke stroomgebied van de Zuunbeek sterk aangepast om bijvoorbeeld watermolens van voldoende water te voorzien. Een goede veertig jaar geleden werd de beek rechtgetrokken en verdiept om een snelle waterafvoer mogelijk te maken. Moerasgebieden werden gedempt en de verharde oppervlakte, door nieuwe wegen en huizen, nam toe. De versnelde afvoer en de toegenomen verharding zorgden stroomafwaarts in Negenmanneke voor wateroverlast.

De Zuunbeek en haar vallei worden nu beter ingericht. Er komt meer ruimte voor waterberging door de beek te laten kronkelen of meanderen en overstromingsgebieden aan te leggen. Meanders zorgen voor diversiteit door steile en flauwe oevers, diepe en ondiepe delen. Zo komen er stukken waar het water sneller en trager doorstroomt. Dit verhoogt het zelfreinigend vermogen van de waterloop en verhoogt de biodiversiteit in de beek en haar oevers.

Het project om een hogere structuurkwaliteit van de Zuunbeek te realiseren is complexer in het laatste segment van de beek. Dit komt door de hogere bebouwingsdichtheid van de omgeving en het hogere overstromingsgevoelige karakter, als gevolg van het samenkomen van de Vogelzangbeek, de Zuunbeek, de Zenne en het Kanaal Brussel-Charleroi. Dit vraagt om een integrale aanpak die verschillende knelpunten en uitdagingen samenbrengt, waarbij ook de bedrijven en andere overheden betrokken worden.

#### **1.4.7 Herinrichting Bergensesteenweg**

De Vlaamse overheid heeft in samenwerking met de gemeenten Sint-Pieters-Leeuw en Halle gewerkt aan een langetermijnvisie voor de Bergensesteenweg (N6) (streefbeeld, juni 2005). Deze drukke weg kent heel wat gevaarlijke kruispunten. Sommige hiervan zijn in de afgelopen jaren al aangepakt. Om de verkeersveiligheid en de doorstroming verder te verbeteren wordt een algehele herinrichting van de weg voorbereid. Dit project heeft betrekking op de Bergensesteenweg vanaf de grens met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest tot aan het kruispunt met de Ruisbroeksesteenweg. Het gedeelte tussen de ring en de gewestgrens is door de Brusselse overheid inmiddels heringericht.

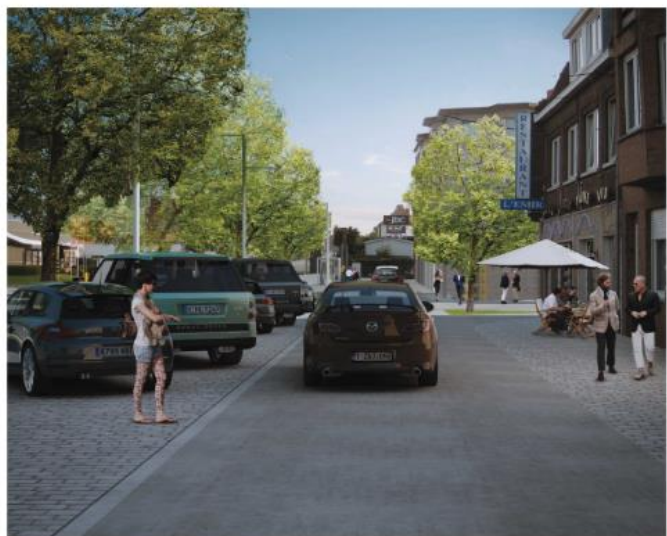
De Bergensesteenweg is een belangrijke verbindingsweg, maar tegelijkertijd moet de weg toegang verlenen tot vele handelszaken en woningen. Door die combinatie van functies spelen er verschillende belangen, waarvoor de wegbeheerder (het Agentschap Wegen en Verkeer) een evenwicht moet vinden tussen:

- de doorstroming van het autoverkeer;
- de doorstroming van het openbaar vervoer (bussen)
- de bereikbaarheid van de handelszaken en woningen;
- het gebruik door fietsers en voetgangers;
- de leefbaarheid voor de bewoners;
- de verkeersveiligheid.

De belangrijkste elementen van de nieuwe inrichting zijn:

- tussen de gewestgrens en de Albert van Cotthemstraat zijn er twee rijstroken richting Halle en één richting Brussel beschikbaar;
- tussen de Albert van Cotthemstraat en de Ruisbroeksesteenweg is er in beide richtingen één rijstrook beschikbaar, behalve aan de kruispunten waar meerdere opstelstroken worden aangelegd;

- er komen volwaardige kruispunten ter hoogte van de Leon Kreperlaan, de Albert van Cotthemstraat, Jan Vanderstraetenstraat, Georges Wittouckstraat, Olmenlaan en Ruisbroeksesteenweg;
- tussen de gewestgrens en de Albert van Cotthemstraat sluiten de andere straten aan op ventwegen: parallel gelegen straten voor het lokale verkeer;
- tussen de Albert van Cotthemstraat en de Ruisbroeksesteenweg sluiten de andere straten slechts aan op de aanliggende rijbaan;
- de Koning Albertstraat wordt niet langer aangesloten op de Bergensesteenweg;
- langs de ventwegen komen schuine (onder een hoek van 45° ten opzichte van de rijrichting) openbare parkeerplaatsen;
- op andere delen komen langspaarkeerplaatsen;
- richting Brussel komt er een busstrook vanaf de Palmenlaan;
- over de hele lengte komen fietspaden, behalve ter hoogte van de ventwegen die bedoeld zijn voor gemengd verkeer;
- langs het gehele tracé komen voldoende brede voetpaden;
- er worden bomen geplant, grasperken aangelegd en aangename bushaltes geplaatst.



Uitsnede inrichtingsplan en sfeerbeelden van vernieuwde Bergensesteenweg



#### **1.4.8 Haalbaarheidsstudie regionaal overslagcentrum (De Vlaamse Waterweg, 2019)**

Het succes van een regionaal overslagcentrum hangt af van een aantal factoren:

- ruimtelijke factoren;
- voldoende tonnages;
- operationele en financiële haalbaarheid.

Het beoogde perceel in eigendom van de Vlaamse Waterweg beschikt alvast over heel wat ruimtelijke troeven, waaronder de nabijheid van Brussel, de toekomstige brugontsluiting naar de R0 en een voldoende grote oppervlakte.

Uit een bevraging van een 25-tal bedrijven uit de ruime omgeving is gebleken dat vooral bedrijven met containertransporten geïnteresseerd zijn in het concept van het regionaal overslagcentrum. Samen werd een potentieel van 3.500 à 4.000 containers opgetekend. Een aanmoedigend volume, en eveneens een sterk signaal dat alternatieven voor wegtransport noodzakelijk zijn, maar onvoldoende om een rendabele containeroverslag te overwegen.

Wat betreft operationele kwesties zijn er een aantal aandachtspunten. Doorgaans zijn tienduizenden containers vereist vooraleer een containerterminal rendabel genoemd kan worden. Willen we de mogelijkheid bieden om een kleiner aantal containers via binnenvaart te vervoeren, dan zullen innovatieve oplossingen uitgewerkt moeten worden. Er wordt bijvoorbeeld gedacht aan overslag met een telescoopkraan, gecombineerd met voor- en natransport via containerchassis.

Samenwerking en inspelen op bestaande netwerken is essentieel om het regionaal overslagcentrum voldoende slagkracht te geven. Op exploitatieniveau kan samenwerking tussen verschillende vormen van watergebonden expertise ervoor zorgen dat er voldoende tonnages overgeslagen kunnen worden. Ook op beleidsniveau is samenwerking een absolute must, zodat beleidsdoelstellingen correct op elkaar aansluiten en elkaar niet tegenspreken of contraproductief werken. Samenwerkingsvormen tussen bestaande netwerken, zoals het opzetten van een shuttledienst vanuit Vilvoorde of Brussel, of het inspelen op de uitbouw van het Brusselse Materialendorp of de Noord-Zuidverbinding, kunnen extra opportuniteiten bieden.

Er wordt gepleit voor het zoeken naar een marktpartij die geïnteresseerd is in het gebruik van het beoogde terrein, waarbij gestreefd wordt naar de opzet van een regionaal overslagcentrum in combinatie met mogelijkheden voor watergebonden activiteiten van één bedrijf.

#### **1.4.9 Opwaardering bedrijvenzones Zennevallei (Vectris, 2019)**

In opdracht van de provincie Vlaams-Brabant en de Vlaamse Milieumaatschappij is een ontwerp onderzoek uitgevoerd naar de manier waarop de bedrijven op de westelijke oever kunnen ontsluiten via de Drie Fonteinbrug en hoe de structuurkwaliteit van de Zuunbeek en de Vogelzangbeek verbeterd kan worden. De ambitie is om zo veel mogelijk verkeer van en naar de bedrijven via de nieuwe brug te laten verlopen en de beken zo veel mogelijk in open bedding te laten stromen. Tegelijkertijd moet rekening gehouden worden met de huidige werking van de bedrijven, de bestaande inrichting van de terreinen en de aanwezige infrastructuur. Aan de hand van verschillende scenario's is gezocht naar een oplossing waarbij de kosten in verhouding staan tot de baten en die praktisch realiseerbaar is. Hierbij werden nadrukkelijk ook de bedrijven zelf betrokken.

De kansrijkste oplossing bevat de volgende elementen:

- Vanaf de Drie Fonteinbrug wordt een ontsluitingsweg aangelegd in noordelijke richting. Middels een brug over de Zuunbeek kan het verkeer een lus volgen via een deel van de bestaande Oudstrijdersstraat. Het eerste deel van de Oudstrijdersstraat met de woningen wordt losgekoppeld van deze ontsluitingslus voor de bedrijven.

- De Drie Fonteinenbrug wordt in zuidelijke richting aangesloten op de Eugène Ghijsstraat. Op deze nieuwe weg kan een aansluiting komen voor het vrachtverkeer van het winkelcentrum en de nieuwe bedrijfsontwikkeling op de voormalige Michelinsite.
- De Zuunbeek komt in open bedding ten zuiden en ten oosten van het winkelcentrum. De loop van de Zuunbeek wordt verder stroomafwaarts in westelijke richting opgeschoven, waardoor het terrein van een bouwmaterialenbedrijf niet langer doorsneden wordt.
- Voor fietsers komt er een fietspad vanaf de Drie Fonteinenbrug ten noorden van het winkelcentrum met aansluiting op de Albert Debroyerstraat.
- De landschappelijke inpassing van de Zuunbeek verbetert, waardoor er meer bomen en begroeide oevers komen en de waterbergingscapaciteit vergroot wordt.



Ontwerptekening herinrichting Zuunbeek en omgeving (rode lijn: ontsluiting fietsers, grijze lijn: nieuwe ontsluiting gemotoriseerd verkeer, blauwe lijn: nieuwe bedding Zuunbeek)

#### **1.4.9.1 Plan-MER VSGB (Soresma, 2010)**

Ten behoeve van de afbakening van het Vlaams Strategisch Gebied rond Brussel is een milieueffectrapport opgesteld. Door de omvang van het plangebied en globaliteit van de planvoornemens is het onderzoek eerder op een globaal en strategisch niveau uitgevoerd. Een van de onderzochte elementen is een nieuwe ontsluitingsweg voor Drie Fonteinen inclusief een nieuwe brug over het kanaal.

Voor het voorliggende ruimtelijk uitvoeringsplan 'Bedrijvenzone Drie Fonteinen' zal een nieuw planmilieueffectrapport opgesteld worden.