


*Hefboomgebied n°5 «Thurn en Taxis»*  
**RICHTSCHEMA**





*Hefboomgebied n°5 «Thurn en Taxis»*  
**RICHTSCHEMA**

---



# INHOUD

## EERSTE HOOFDSTUK

### INLEIDING

8

## HOOFDSTUK 2

### CONTEXTSITUERING

10

## HOOFDSTUK 3

### FUNCTIES EN NUT VAN HET INSTRUMENT “RICHTSCHEMA”

14

- 3.1 Het Richtschema,  
instrument voor de definiëring van een project . . . 15
- 3.2 Het Richtschema, een onderhandelingsinstrument . . . 15
- 3.3 Het Richtschema, een instrument waarmee  
de overheden zich engageren in een project . . . . 16

## HOOFDSTUK 4

### DE ACTOREN DIE DEELNEMEN AAN DE BESPREKINGEN MET BETREKKING TOT DE UITWERKING VAN HET RICHTSCHEMA

18

## HOOFDSTUK 5

### HET BESPREKINGSAPPARAAT

20

## HOOFDSTUK 6

### DE PERIMETER VAN DE DENKOEFFENING

22

## HOOFDSTUK 7

### HET RICHTSCHEMA

25

- 7.1 Basisstellingen . . . . . 25
- 7.2 Interventieperimeter . . . . . 31
- 7.3 Algemene doelstelling van het Richtschema . . . . 31
- 7.4 Bijzondere doelstellingen . . . . . 32
- 7.5 Inrichtingsstrategie . . . . . 32
- 7.6 Interventieopties . . . . . 33
- 7.6.1 Voorafgaande punten . . . . . 33
- 7.6.2 Structurering van de site Thurn & Taxis . . . . . 34
- 7.6.3 Diversifiëring van de functies  
en de verspreiding daarvan op de site . . . . . 36
- 7.6.4 Principes met betrekking tot de vestigingen  
en bouwprofielen van de gebouwen . . . . . 40
- 7.6.5 Mobiliteit en verplaatsingen . . . . . 45
- 7.6.6 Openbare voorzieningen in de naaste omgeving  
van de site . . . . . 54
- 7.6.7 Energieprestatie en eco-constructie . . . . . 54
- 7.6.8 Water . . . . . 55
- 7.6.9 Beheer en opvolging van het project . . . . . 56
- 7.7 Indicatieve voorplanning . . . . . 59
- 2009 . . . . . 59
- 2012 . . . . . 60
- 2015 . . . . . 61
- 2020 . . . . . 62
- 7.8 Indicatieve lijst van de te ondernemen acties,  
projectverantwoordelijken en betrokken actoren . . . 64
- 7.9 Voorontwerpplannen . . . . . 67

## HOOFDSTUK 8

### LEXICON

106











# 1. INLEIDING

Sinds de terugval van de economische activiteiten op de site Thurn & Taxis en de stopzetting van de activiteiten in de jaren 1990, maakte het gebied het voorwerp uit van allerhande speculaties. Er werden tal van projecten naar voor geschoven – die stuk voor stuk ook weer werden afgevoerd – voor de reconversie van deze 45 hectare grote site in het hart van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Omdat de site als GGB is gedefinieerd in het GBP en als Hefboomgebied in het GewOP, moest bij het uitstippelen van de toekomst van dit gebied rekening worden gehouden met de gewestelijke belangen inzake planning en ruimtelijke ordening. Met het oog op een harmonische en gecoördineerde ontwikkeling van de site, lanceerde het Gewest begin 2006 een richtschema om de grote opties te bepalen voor de interventies in dit strategisch grondreservegebied.

Gelet op de mislukte afloop van de talrijke voorgaande ontwikkelingsprojecten, moest bij de behandeling van dit gebied bijzondere aandacht uitgaan naar zijn specifieke kenmerken.

Tevens moest de uitwerking van het richtschema gebeuren in overleg met alle betrokken partijen om tot een gemeenschappelijke visie te komen inzake de ontwikkeling van de site.

Per definitie moest het Gewest voor de ontwikkeling van een gebied van gewestelijk belang de controle blijven houden over het programma voor de site. Ook moest worden borg gestaan voor de duurzaamheid van de opties in de tijd, gelet op de groot-schaligheid van de ontwikkeling en de tijd die nodig is voor de uitvoering ervan: het kwam er in de eerste plaats op aan om niet alleen de publieke maar ook de private actoren te verzoenen aangaande de te plannen interventies.

Bovendien hadden ook de bewoners en liefhebbers van het erfgoed al te kennen gegeven dat ze niet ongevoelig waren voor de intrinsieke kwaliteiten van het gebied en zijn erfgoedtroeven.

Van bij de aanvang van de studie, en na analyse van de bestaande toestand, werd ervoor geopteerd om bijzondere aandacht te besteden aan de banden tussen de site en de omliggende wijken, aan het behoud van het erfgoed en aan de noodzaak om structurerende openbare ruimten te voorzien.

Het programma moest eveneens borg staan voor het gemengde karakter van de bestemmingen.

Daarenboven moest, in het licht van de complexiteit en de verscheidenheid van de vereisten, een multidisciplinair team zich buigen over alle thema's om het project haalbaar te maken.

Uitgaande van deze basis bestond een eerste grote stap in de uitwerking van dit document uit de ondertekening door het Gewest, de Stad Brussel en de eigenaars van een akkoordprotocol dat de grote opties voor de inrichting vastlegt.

Het richtschema moet de analyse verder uitdiepen: het komt erop aan de opties te preciseren en te illustreren, een uitvoeringsplanning uit te werken en de interventies van de eigenaars te coördineren met de openbare werken die nodig zijn om de perimeter bouwrijp te maken. Daarnaast werd ook rekening gehouden met de praktische en financiële aspecten.

Los van de denkoefening die werd gevoerd in het kader van het richtschema, werd door de firma T&T Project een stedenbouwkundige vergunning aangevraagd voor de ontwikkeling van de site. Die vergunning, die de hele perimeter van het GGB bestrijkt, is onderworpen aan een effectenstudie en zal, desgevallend, gewijzigd moeten worden om de aanlegprincipes van het richtschema te integreren.

Om, ten slotte, de opties van het richtschema verordenende waarde te geven, zal de Regering gelast worden om een uitvoeringsbesluit voor een BBP goed te keuren. Een BBP dat de Stad Brussel zal uitwerken binnen een termijn van twee tot drie jaar.

# 2.

# CONTEXT- SITUERING

De site Thurn & Taxis is gelegen in de eerste kroon van Brussel, langs het Kanaal Brussel-Charleroi en op de grens van de Vijfhoek, het centrum van Brussel.

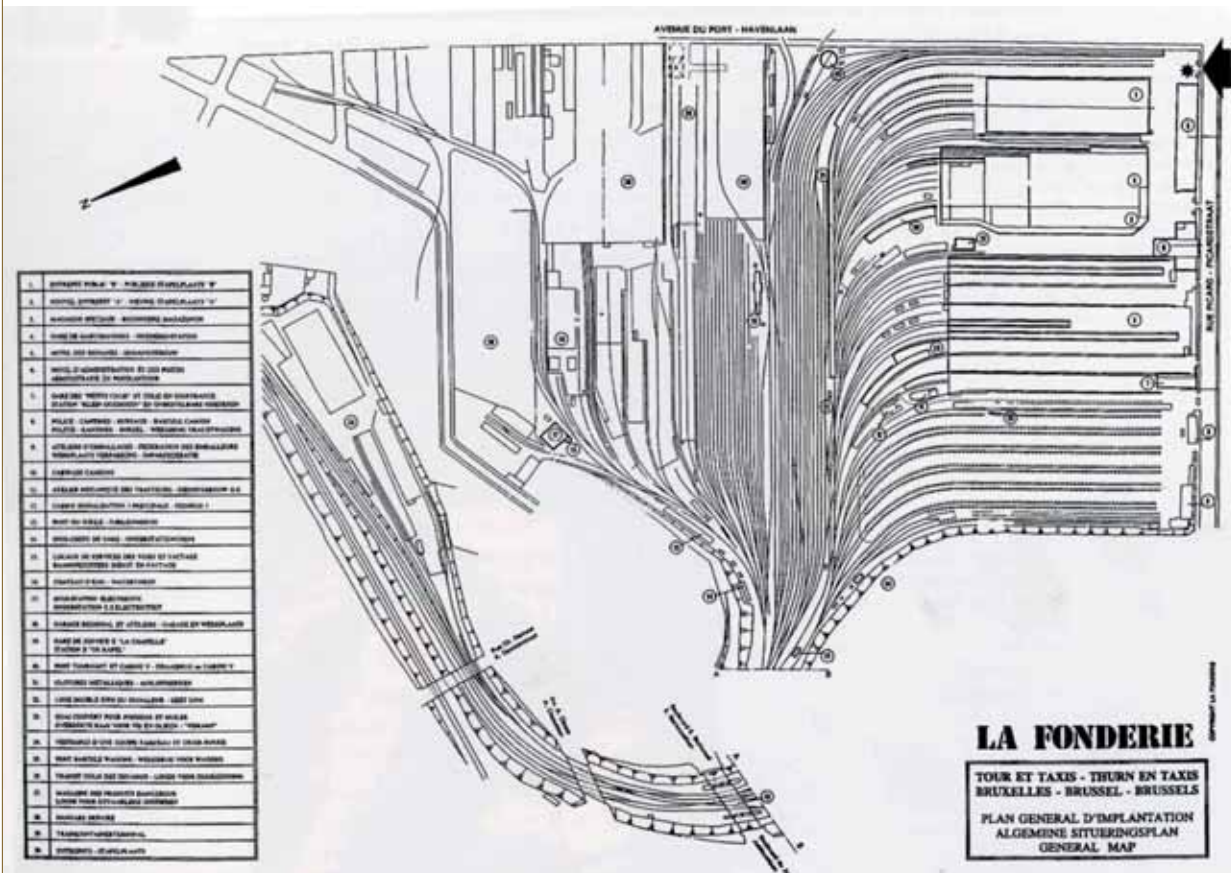
Dit gebied, dat ongeveer 45 hectare groot is, werd in het begin van de 20ste eeuw ontwikkeld als havenstation en douanecentrum. Uit die tijd dateren de opmerkelijke gebouwen zoals het Douanegebouw, het Koninklijk Pakhuis en de Magazijnen, die werden opgericht in opdracht van de Naamloze Vennootschap van het Zeekanaal en de Haveninrichtingen, evenals het Postgebouw en het Goederenstation (Gare Maritime), gebouwd in opdracht van de NMBS.

Die activiteiten hebben duidelijk hun stempel gedrukt op de omliggende wijken, zowel inzake de lokalisatie van activiteiten als wat de ontwikkeling van de woonplaatsen van de arbeiders betreft.

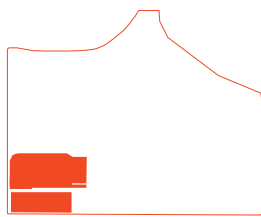




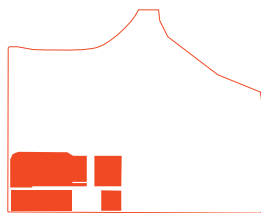
ZICHT OP DE SITE VANAF DE BRUG BOCKSTAEIJUBELFEEST - OMSTREKS 1910



ALGEMEEN IMPLANTINGSPLAN MET BESTEMMING VAN DE FUNCTIES OMSTREKS 1990



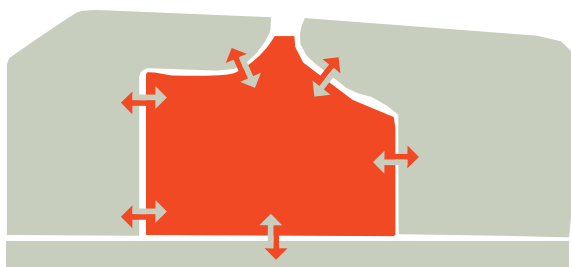
1995 - MUSIC CITY



2001 - MUSIC CITY



2004 - BIJZONDERE BESTEMMINGSPANNEN (BBP) THURN &amp; TAXIS



2008 - RICHTSCHEMA HEFBOOMGEBIED KRUIDTUIN THURN &amp; TAXIS

Vanaf het einde van de jaren '80 nemen de activiteiten op de site een sterke duik naar beneden, en in 1993 worden alle terreinen en gebouwen definitief verlaten, met uitzondering van het T.I.R.-centrum.

Dat is het begin van een lange periode van speculering over de toekomst van de site, periode die wordt gekenmerkt door:

- het gedeeltelijk verlies van het grondbeheer vanwege de overheden,
- een indrukwekkende lijst van projecten en nevenprojecten die zorgen voor een collectieve bewustwording van de erfgoedwaarde van de site;
- het geleidelijk besef dat de toekomst van dit gebied doordacht moet worden gepland, waarbij de site moet worden bekeken in de context van zijn omgeving en in het bijzonder van de omliggende wijken.

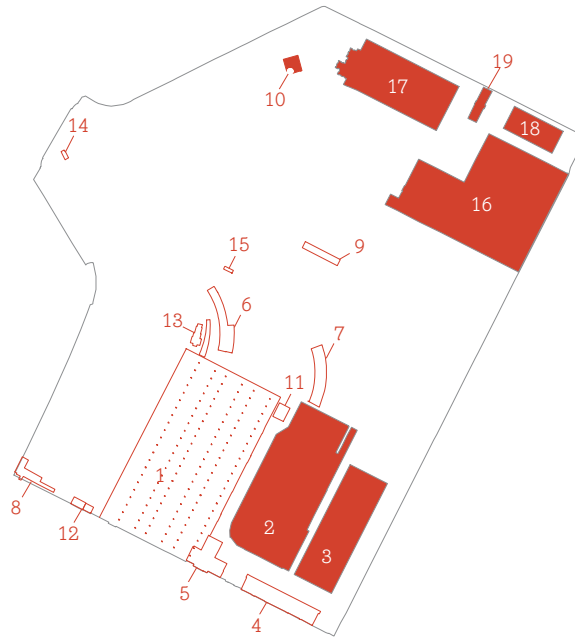
In 2003-2004 werden het Koninklijk Pakhuis en de Magazijnen gerenoveerd met het grootste respect voor de kenmerken van de gebouwen.

Op de braakliggende terreinen worden overigens ook tal van tijdelijke activiteiten georganiseerd. Het gerenoveerde erfgoed en de activiteiten die op de site worden ontplooid, zorgen voor een nieuwe identiteit.

Naast die specifieke reconversieprojecten maakte de Stad in januari 2004 ook een globale visie bekend aangaande de reconversie van de site (onderworpen aan een openbaar onderzoek in het kader van het basisdossier van het BBP Thurn & Taxis). Dat gebeurde naar aanleiding van het Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van januari 2003 betreffende de uitvoering van het Gebied van Gewestelijk Belang nr. 6 aan de hand van een Bijzonder Bestemmingsplan.

De globale visie aangaande de reconversie van de site stuit evenwel op hevig verzet van de bewoners en verenigingen, en wordt derhalve in augustus 2004 opnieuw besproken door de nieuwe Brusselse Gewestregering, die weigert het basisdossier van het BBP goed te keuren omdat ze oordeelt dat het van weinig respect getuigt voor de kwaliteiten van de site en vooral slecht is afgestemd op de omliggende wijken.

In juni 2005 wordt dan een nieuwe procedure opgestart met de lancering van het bestek voor een Richtschema, die in mei 2006 leidt tot de aanstelling van het studiebureau MSA-Ateliers Lion.



GEBOUWEN OP DE SITE + GRONDINNENAMEN, SITUATIE APRIL 2008

<p><b>1</b> GOEDERENSTATION</p> <p>44 000 m<sup>2</sup></p>	<p><b>2</b> MAGAZIJNEN</p> <p>23 000 m<sup>2</sup></p>	<p><b>3</b> KONINKLIJK PAKHUIS</p> <p>11 000 m<sup>2</sup></p>	<p><b>4</b> DOUANEGEBOUW</p> <p>2800 m<sup>2</sup></p>	<p><b>5</b> ADMINISTRATIEGEBOUW</p> <p>1900 m<sup>2</sup></p>
<p><b>6</b> VISHALLEN</p> <p>1550 m<sup>2</sup></p>	<p><b>7</b> TRANSITZALEN</p> <p>1450 m<sup>2</sup></p>	<p><b>8</b> GEBOUW L</p> <p>760 m<sup>2</sup></p>	<p><b>9</b> DIENSTENSTATION "LA CHAPELLE"</p> <p>580 m<sup>2</sup></p>	<p><b>10</b> ELEKTRICITEITSCENTRALE EN WATERTOREN</p> <p>500 m<sup>2</sup></p>
<p><b>11</b> MAGAZIJN VOOR GEVAARLIJKE PRODUCTEN</p> <p>380 m<sup>2</sup></p>	<p><b>12</b> KANTINE</p> <p>350 m<sup>2</sup></p>	<p><b>13</b> HERSTELWERKPLAATS VOOR LOCOMOTIEVEN</p> <p>340 m<sup>2</sup></p>	<p><b>14</b> DE SEINHUISJES</p> <p>73 m<sup>2</sup></p>	<p><b>15</b> HET PAVILJOEN VAN DE SEINER</p>
<p><b>16</b> GEBOUW 1</p> <p>350 m<sup>2</sup></p>	<p><b>17</b> GEBOUW 2</p> <p>340 m<sup>2</sup></p>	<p><b>18</b> GEBOUW 3</p> <p>73 m<sup>2</sup></p>	<p><b>19</b> GEBOUW 4</p> <p>64 m<sup>2</sup></p>	<p> Leegstaand of tijdelijk in gebruik genomen gebouw</p> <p> Gebouw in activiteit</p>

# 3. FUNCTIES EN NUT VAN HET INSTRUMENT "RICHTSCHEMA"

Een Richtschema is een document met indicatieve waarde. Het omvat operationele doelstellingen.

Er bestaat wel een consensus over de officiële definitie, maar die vereist een precisering voor elk geval apart waarvoor gebruik wordt gemaakt van een Richtschema.

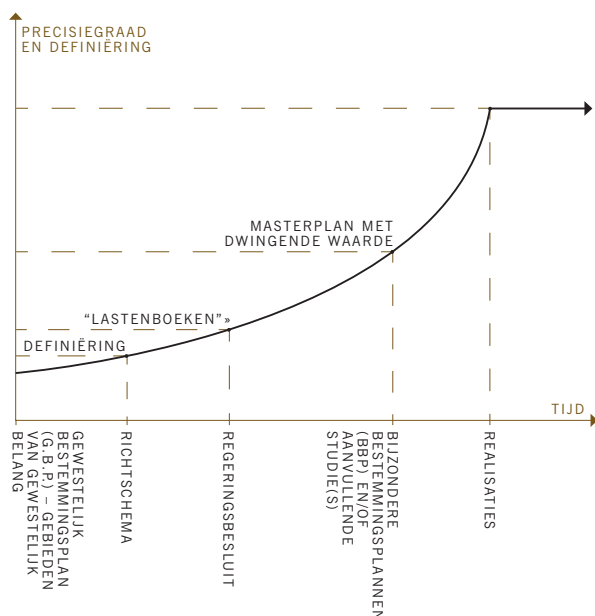
Voor het Richtschema "Thurn & Taxis" stellen we voor om de definitie ervan uit te werken rond drie krachtlijnen: definitie, onderhandeling en verbintenis.



## 3.1 HET RICHTSCHEMA, INSTRUMENT VOOR DE DEFINIËRING VAN EEN PROJECT

Om een goed beeld te krijgen van het toepassingsgebied van het Richtschema "Thurn & Taxis" moeten we dat situeren op een tijdlijn van de achtereenvolgende plannen en projecten die zullen leiden tot de uiteindelijke inrichting van de site Thurn & Taxis.

Onderstaand schema geeft een overzicht van de elementen voor de definiëring van het project.



Uit dit schema kunnen vervolgens ook andere informatie-elementen worden afgeleid:

- Het Richtschema is het eerste document dat de voorschriften van het GBP preciseert voor het GGB en voor het gebied voor havenactiviteiten.
- Dit document is een voorontwerp van een nog preciezer document, zijnde het Regeringsbesluit.
- Datzelfde document legt de basis vast voor het BBP, een document dat tegelijkertijd een nauwkeurig plan vormt van de inplantingen en bouwprofielen alsook op verordenende wijze de bestemmingen bepaalt.

Bovendien dient te worden aangestipt dat de hieronder vermelde documenten stricto sensu geen kwesties behandelen inzake mobiliteit of beheer van het stadsproject. Vanuit die optiek, en gelet op het schema dat de sequentie van de plannen en projecten weergeeft, kunnen we het Richtschema beschouwen als een document dat een eerste kader vormt voor de aanlegopties, in hoofdzaak met betrekking tot de functionaliteiten van de site, de oriëntaties inzake de organisatie ervan, de kwaliteit van de bediening met het openbaar vervoer, enz...

Het Richtschema biedt dus een transversale visie op de aanleg van de site. Het hakt een aantal knopen door en laat andere vragen open (bijvoorbeeld de precieze modaliteiten inzake inplanting) die in een later stadium van de projectuitvoering opgelost zullen moeten worden.

## 3.2 HET RICHTSCHEMA, EEN ONDERHANDELINGSINSTRUMENT

De uitwerking van het Richtschema is een zeer geschikt moment om uitvoerig te gaan praten over een project. Het is immers zo dat alle betrokken partijen deelnemen aan de besprekingen en daarbij moet in theorie rekening worden gehouden met alle domeinen die aan bod komen bij de stedelijke aanleg.

We dienen hierbij verschillende onderhandelingscategorieën van elkaar te onderscheiden, maar die staan allemaal op een gelijkwaardig niveau. De onderhandelingen vinden dus plaats binnen elk van die deze categorieën en vervolgens tussen de categorieën onderling. Deze onderhandelingen resulteren dus in een complex proces van besprekingen.

We onderscheiden de volgende besprekingsniveaus:

- de besprekingen tussen de overheden die meewerken aan het Richtschema
- de besprekingen tussen de overheden en de grondeigenaars die rechtstreeks betrokken zijn bij de ontwikkeling van de 45 hectare (T&T Project + Haven van Brussel)
- de besprekingen tussen de overheden en de actoren die niet bij de projecten zelf betrokken zijn (inwoners, verenigingen, enz...).

In de mate van het mogelijke werd gestreefd naar een zeker evenwicht tussen informatieverstrekking en /of besprekingen binnen elk van die categorieën. Bij sommige gelegenheden werden de besprekingsniveaus opengetrokken om te komen tot transversale besprekingen/onderhandelingen.

## 3.3

# HET RICHTSCHEMA, EEN INSTRUMENT WAARMEE DE OVERHEDEN ZICH ENGAGEREN IN EEN PROJECT

Met het besluit om een Richtschema uit te werken gaat de Gewestregering een verbintenis aan met betrekking tot de toekomst van een site. Die verbintenis wordt niet alleen aangegaan ten aanzien van de eigenaars van de betrokken gronden, maar ook meer algemeen ten aanzien van de hele Brusselse bevolking. In het kader van dit engagement neemt de overheid een dubbele rol op zich:

- enerzijds, de rol van regulator met betrekking tot de voorwaarden waaronder de inrichting van de site aanvaardbaar is en ten goede komt aan de Brusselse bevolking;
- anderzijds, de rol van inrichter van de voorzieningen, openbare ruimten en infrastructuren die nodig zijn ter ondersteuning van de ontwikkeling van een stedelijke ruimte waar nieuwe activiteiten zullen worden gevestigd.

Wat het Richtschema niet is:

- een definitieve visie inzake de inrichting van de site
- een document met verordenende waarde dat onherroepelijk de toekomst van de site vastlegt
- een stedenbouwkundig project op zich.

Het Richtschema is eerder een soort bestek dat de functie van de site in Brussel beschrijft, de principes bepaalt voor de aanleg van de site, de verbintenissen van alle betrokken actoren omschrijft in de vorm van een taakverdeling, alsook de financiële middelen van overheid en privé beschrijft die nodig zijn voor de uitvoering daarvan.

### HEFBOOMGEBIED VOLGENS GEWOP 2002

*Het GewOP 2002 definieert 14 Hefboomgebieden waarvan er zes als prioritair worden bestempeld. Eén daarvan is het Hefboomgebied nr.5 "Thurn & Taxis", waarvan sprake in dit Richtschema.*

*Het GewOP, het strategisch instrument voor de gewestelijke ontwikkeling, bepaalt in grote lijnen de omtrek van die Hefboomgebieden.*

*Het Richtschema, daarentegen, is het planologisch instrument dat de precieze grenzen definieert van elk Hefboomgebied en de voornaamste opties bepaalt voor de interventies die er zullen worden ontwikkeld, alsook de daartoe vereiste middelen.*

*Zo heeft het Richtschema tot doel om op prospectieve wijze de strategische oriëntaties aan te geven om in grove lijnen de realisatie van de voornaamste doelstellingen in de tijd te plannen.*

*Het maakt het mogelijk om prioriteiten te bepalen inzake de realisatie van de doelstellingen en*

*geeft een beeld van de ambities van de organisatie.*

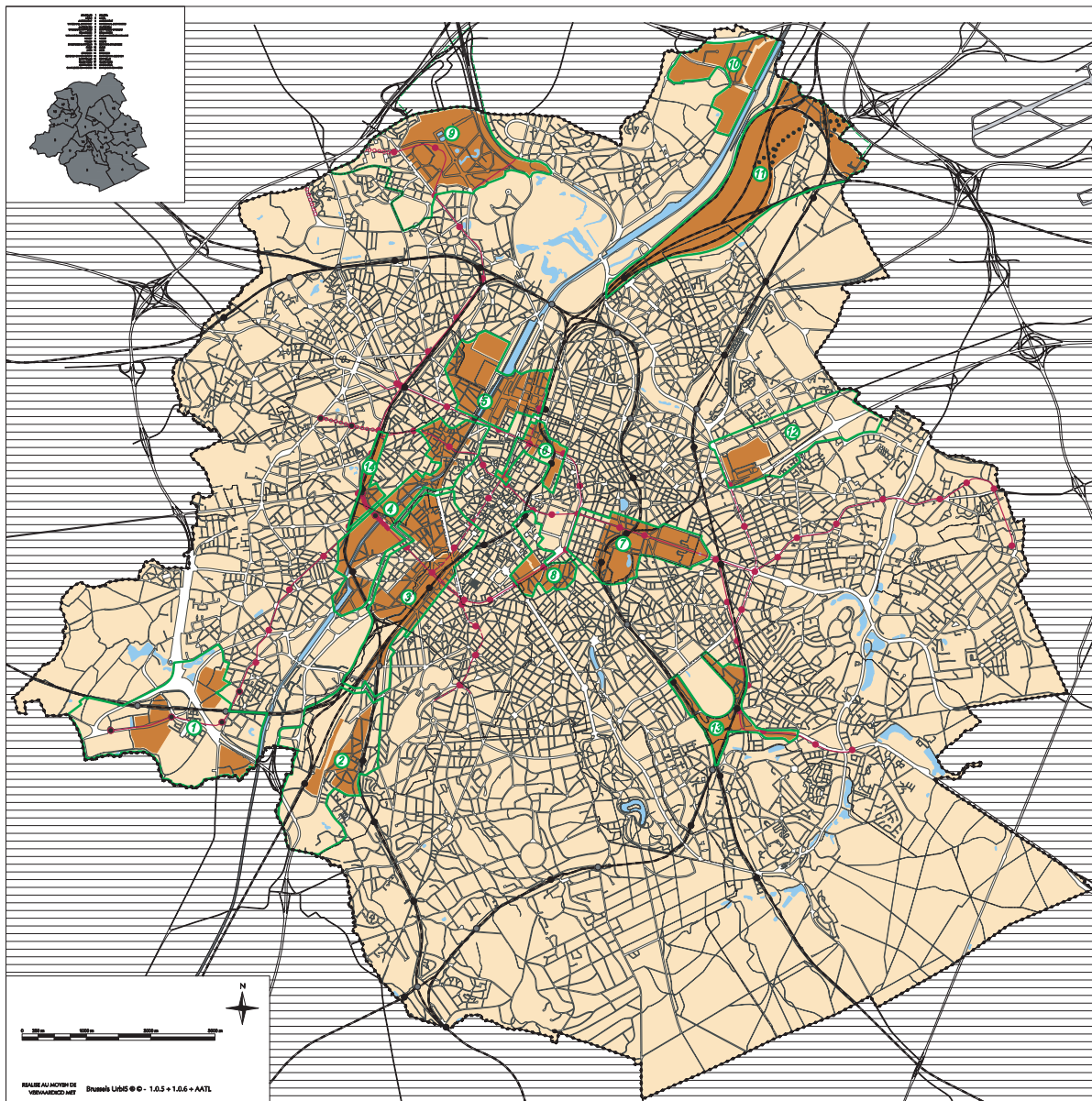
*Concreet bepaalt het Richtschema:*

- de precieze omtrek van het Hefboomgebied;
- de voornaamste opties voor de interventies;
- de vereiste middelen;

*– een lijst van de actoren die de aanbevolen maatregelen zullen uitvoeren;*

*– een prospectieve planning van de lokalisaties.*

*– Het Richtschema heeft geen enkele dwingende kracht of verordenende waarde.*



REPLAAT AU MOTIF DE  
VERBAARDIGD MET  
Brussels LIGDS © - 1.0.5 + 1.0.6 + AATL

REGION DE  
BRUXELLES-CAPITALE

BRUSSELS  
HOOFDSTEDELIJK GEWEST



PLAN REGIONAL  
DE DEVELOPPEMENT

GEWESTELIJK  
ONTWIKKELINGSPLAN

APPROUVE PAR LE COMITE DE LA REGION  
DE BRUXELLES-CAPITALE LE 13 SEPTEMBRE 2005.

GOEDGEKEND DOOR DE BRUSSELS HOOFDSTEDELIJKE  
REGERING OP 13 SEPTEMBER 2005.

CARTE 2 KAART

DEFINITION DES  
ZONES LEVIERS

SITUERING VAN  
DE HEFBOOMGEBIEDEN

SUPPLEMENT AU MONITORING BELGE  
DU 16 OCTOBRE 2002

BYVOEGSEL TOT HET BELOOF STATIEBLAD  
VAN 16 OKTOBER 2002

LEGENDE LEGENDE

GENERALITES ALGEMEEN

LIMITE REGIONALE	GEWESTSGRENS
LIMITE COMMUNALE	GEWESTSGRENS
RESEAU WATER	WEGNET
EAU	WATER

ZONES LEVIERS HEFBOOMGEBIEDEN

PERIMETRE INDICATIF DE ZONE LEVIER	INDICATIVE PERIMETER VAN HET HEFBOOMGEBIED
BRASIS	BRASIS
FORST	VOORT
MCH	ZUID
CANAL	KANAAL
TOUR ET DUIS	TUIN EN DUIS
BOTANIQUE	BLADTUIN
BURQUE	BLURK
TORCHON D'OR	GOEDEN YLDE
HEVEL	HEVEL
HORTAL MILITAIRE	MILITAIRE HORTAAL
SCHWARZESPORATION	SCHWARZESPORIONG

STIP-WET	KEIP-WET
DELTA	DELTA
CHATE DE L'OUVERT	WESTSTATION
SITE D'INTERET REGIONAL	SITE VAN GEWESTELIJK BELANG

ITINERABLE EN SITE INCORPORANT ET STATION	LEIEN IN ONAFHANGELIJKE BAAN EN STATION
ITINERABLE EN SITE INCORPORANT A CREE ET STATION	AAN TE LEGGEN LEIEN IN ONAFHANGELIJKE BAAN (EN STATION)
ITINERABLE EN SITE INCORPORANT A ETUDE	TE BESLUIZEN LEIEN IN ONAFHANGELIJKE BAAN
ITINERABLE EN SITE INCORPORANT A VERBODEN	TE VERBODEN LEIEN IN ONAFHANGELIJKE BAAN
LOCHE DE CHEMIN DE FER	SPOORLIJN
CHATE OU FORNET D'ARRET	STATION OF HALTE
CHATE RB A CREE	AAN TE LEGGEN GEB-STATION
LIMON FERROVIAIRE A CREE	AAN TE LEGGEN SPOORLIJN
LIMON FERROVIAIRE A ETUDE	TE BESLUIZEN SPOORLIJN

# 4.

# DE ACTOREN

## DIE DEELNEMEN AAN DE BESPREKINGEN MET BETREKKING TOT DE UITWERKING VAN HET RICHTSCHEMA

Om een goed inzicht te krijgen in de belangen van het Richtschema, is het belangrijk om de rol te identificeren en te bepalen van de voornaamste openbare en privéactoren die betrokken zijn bij de besprekingen. De groep waarin deze besprekingen plaatsgrijpen, varieert. Al naargelang van de doelstellingen werden vergaderingen belegd met de ene of andere partij.

We kunnen daarbij vier soorten actoren onderscheiden:

### DE POLITIEKE EN ADMINISTRATIEVE ACTOREN



Het Richtschema is een gewestelijk planninginstrument. Het is bijgevolg het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, via het kabinet van de Minister-President en de verschillende gewestelijke en paragewestelijke besturen (BROH, BUV-Brussel Mobiliteit, BIM – Leefmilieu Brussel, GOMB, MIVB...) dat de uitwerking ervan beheert en de definitieve beslissingen neemt. Het Richtschema zal in fine worden goedgekeurd door de Brusselse Gewestregering.

Wat bovendien het Gebied van Gewestelijk Belang nr. 6 “Thurn & Taxis” betreft, is het de Brusselse Hoofdstedelijke Regering die in een Regeringsbesluit de grote krachtlijnen van de ontwikkeling moet vastleggen.



De site Thurn & Taxis ligt volledig op het grondgebied van de Stad Brussel. Na het gewestelijk Regeringsbesluit dat de grote oriëntaties zal bepalen, zal de Stad derhalve een BBP moeten opstellen dat minstens betrekking heeft op de GGB nr. 6 A en B alsook op de omliggende terreinen die bestemd zijn voor havenactiviteiten en vervoer.



De Gemeente Sint-Jans-Molenbeek is betrokken bij de denkfening hieromtrent, aangezien haar grondgebied grenst aan de site Thurn & Taxis. Ze is bovendien rechtstreeks betrokken bij elk infrastructuurproject in of aan de Picardstraat, die op haar grondgebied is gelegen.

DE VOORNAAMSTE GRONDEIGENAARS  
VAN DE SITE THURN & TAXIS

De site Thurn & Taxis bestrijkt een grondoppervlakte van zowat 45 hectare.

De eigendom van die terreinen is verdeeld over twee grote potentieel te ontwikkelen domeinen.



De Haven van Brussel is de onderneming die belast is met het beheer, de uitbating en de ontwikkeling van de haven en de haveninstallaties in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. De Haven van Brussel baat momenteel op de site het T.I.R.-opslagcentrum uit, dat zowat 160.000 m<sup>3</sup> opslagruimte biedt.

## TOUR &amp; TAXIS

T&T Project NV is de holding die werd opgericht door de vennootschappen Stakrei, Iret en Extensa voor de ontwikkeling van de GGB 6A en 6B.



Dan is er nog een derde eigenaar in het gebied, met name Sopima (een patrimoniale immobiliënmaatschappij die eigendom is van de federale Staat), eigenaar van het "Hôtel des Douanes". Dat gebouw vertegenwoordigt slechts een marginale grondoppervlakte op de site en ligt in een sterk gemengd gebied van het GBP. Sopima wil dit gebouw bestemmen voor administratieve activiteiten in samenspraak met een Federale Overheidsdienst.



Ten slotte is er NMBS Holding (dat nog steeds eigenaar is van de zogenaamde "elektriciteitscentrale" waarin zich een hoogspanningscabine bevindt), maar deze actor hield zich eerder afzijdig bij de besprekingen rond de uitwerking van dit document. Bovendien hebben NMBS Holding en de onderneming T&T Project een contract gesloten waarbij de NMBS zich ertoe verbindt om de terreinen en gebouwen in het GGB 6B te verkopen aan T&T Project.

## DE NIET-INSTITUTIONELE ACTOREN

Er zijn ook nog een aantal andere niet-institutionele actoren betrokken bij dit onderhandelingsproces, dat niet louter beperkt mag worden tot een bespreking tussen administraties, overheden en eigenaars van de site.

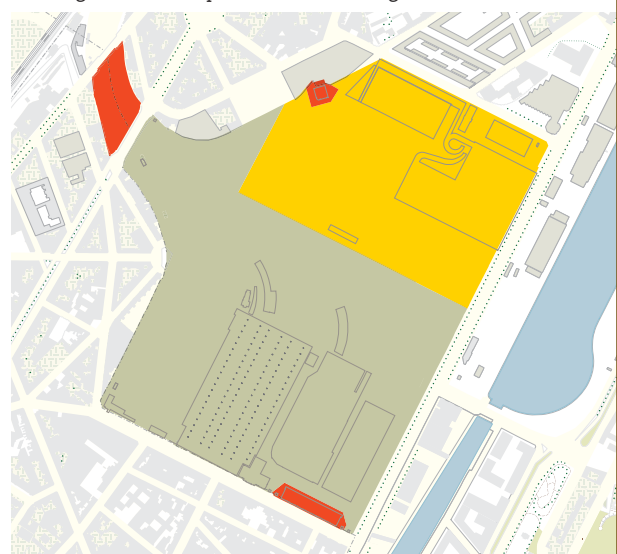
**BRAL**

We denken hierbij aan de inwoners en gebruikers van de wijken in de naaste omgeving. Ook het verenigingsleven moet zijn zegje krijgen, want de verenigingen zijn in het verleden al bijzonder actief geweest met betrekking tot het lot van de site Thurn & Taxis. De BRAL (Brusselse Raad voor het Leefmilieu) is betrokken bij de denkoefening als een soort bemiddelaar voor deze categorie van actoren. Die specifieke taak werd de vereniging toebedeeld door de Gewestregering in 2005.

In het kader van die opdracht organiseerde de BRAL reeds diverse workshops, openbare vergaderingen, sensibiliseringsacties rond de toekomst van de site (publicaties van het krantje 'Tout Publiek'), enz... Dit communautaire werk heeft concreet vorm gekregen in de opstelling van een "Manifest" dat de voornaamste eisen van inwoners en verenigingen op een rijtje zet. Dat Manifest is opgenomen in de bijlagen bij dit document.

## BEMIDDELAAR - URBANIST

Het studie bureau dat door de Gewestregering werd uitgekozen op basis van een offerteaanvraag op Europees niveau, treedt op als een technisch projectteam dat bemiddelt om de belangen van de verschillende actoren met elkaar te verzoenen; het schuift tevens zijn eigen ideeën en formele interpretaties naar voor om te komen tot een coherente, evenwichtige stedenbouwkundige visie, die rekening houdt met eenieders belangen en deze allemaal omkadert in een globaal concept voor de inrichting van de site.



	T&T Project		Haven van Brussel
	De NMBS-Holding – Grond in aankoop door T&T Project		Sopima (Patrimoniale Im- mobiliënmaatschappij)
			De NMBS-Holding

EIGENDOM VAN DE TERREINEN

# 5. HET BESPREKINGS- APPARAAT

Het project verliep niet volgens een rechtlijnig proces, maar bestond tot op heden uit een complexe aaneenschakeling van besprekingen allerhande. Het gaat hier immers om een groot-schalig structurerend stedenbouwkundig project voor de toekomst van het Hoofdstedelijk Gewest, en die complexiteit lijkt inherent aan een project van die omvang. Bovendien vloeit die complexiteit waarschijnlijk ook voor een stuk voort uit de geschiedenis van de site Thurn & Taxis, waarvoor in het verleden al meerdere projecten op niets zijn uitgedraaid, waarbij de diverse actoren reeds hun – vaak uiteenlopende – standpunten en visies hadden bepaald.

Dit voorbereidend proces heeft behoorlijk lang geduurd (bijna anderhalf jaar). Die termijn is ongetwijfeld deels een gevolg van de hoger vermelde complexiteit, maar kan ook verklaard worden door het feit dat een aantal verantwoordelijken binnen de verschillende groepen van actoren in de loop van die periode veranderden.

In dit hele proces was er één belangrijk scharniermoment: de ondertekening van het akkoordprotocol tussen de Stad, het Gewest en de onderneming T&T Project in juli 2007. In dat document, waarvan de inhoud maandenlang werd besproken, worden de voornaamste oriëntaties bepaald voor de aanleg van de site. De periode tussen die ondertekening en vandaag werd benut om die oriëntaties te verfijnen, voornamelijk wat het verdichtingsniveau van de site en de opties inzake mobiliteit betreft.

## BILATERALE BESPREKINGEN

Er werden heel wat bilaterale werkvergaderingen belegd met de verschillende actoren en hun vertegenwoordigers.

Zonder hierbij in detail te willen treden, geven we nog mee dat het ging om vergaderingen van allerlei aard (discussies ten gronde, voorstelling van resultaten, uitwisseling van standpunten, noteren van opmerkingen met het oog op correcties,...) en dat hun spreiding in de tijd gestructureerd was op grond van de thema's die er besproken moesten worden. Deze bilaterale vergaderingen werden georganiseerd met alle actoren die in de eerder vermelde lijst worden vernoemd.

Na afloop van deze werkzaamheden konden in totaal zo'n 200 bilaterale vergaderingen worden geteld.

## WORKSHOPS

De workshops waren collectieve denkoefeningen. In de mate van het mogelijke werden daarvoor alle actoren (of hun "vertegenwoordigers") uitgenodigd die betrokken zijn bij de inrichting van de site.

Er waren twee soorten workshops:

- Workshops die werden georganiseerd door de BRAL en eerder waren toegespitst op de meningsuiting van de inwoners (gewestelijke workshop TracT op 29/04/06, workshop t&t 17/06/06). Tijdens deze workshops kregen de inwoners onder meer de kans om mee te werken aan de opstelling van het "Manifest T&T: Tout Publiek" dat werd voorgelegd aan de beleidsverantwoordelijken en het studiebureau.
- Een workshop "overheidsactoren", die werd georganiseerd door het studiebureau en het BROH en veeleer toegespitst was op het bepalen van een openbare visie inzake de aanleg van de site (Workshop T&T "Overheidsactoren" van 2 maart 2007).

## BESPREKINGEN TUSSEN DE GEWESTELIJKE ACTOREN

Naast die bilaterale besprekingen werden ook groepsvergaderingen georganiseerd om een gewestelijk standpunt te bepalen. Die besprekingen waren in hoofdzaak van politieke aard en vonden plaats tussen de leden van de verschillende kabinetten die betrokken zijn bij het Richtschema.

Er werden een twintigtal vergaderingen van deze aard op touw gezet.



WORKSHOP "OVERHEIDSACTOREN", 23 MAART 2007



WORKSHOP "TOUT PUBLIEK" GEORGANISEERD DOOR DE BRAL, 17 JUNI 2006



OPENBARE VERGADERING GEORGANISEERD DOOR DE BRAL

## PUBLIEKE VERGADERINGEN

De BRAL heeft verscheidene publieke vergaderingen georganiseerd. Tijdens die vergaderingen heeft het studiebureau op een zo duidelijke en open mogelijke wijze de aanwezigen uitgelegd hoe het stond met de denkoefening rond de aanleg van de site. Het studiebureau was daarbij vergezeld van een vertegenwoordiger van de Minister-President.

Er werden twee van deze vergaderingen belegd:

- Op 29 mei 2006 in de lokalen van de Haven van Brussel. Toen werden de eerste visies inzake de aanleg van de site uiteengezet.
- Op 12 september 2007 om de inhoud van het akkoordprotocol en het voorontwerp van het BILC (logistiek centrum) toe te lichten.

## BEGELEIDINGSCOMITÉ

Het Begeleidingscomité kwam meermaals samen om de grote beslissingen te bekrachtigen.

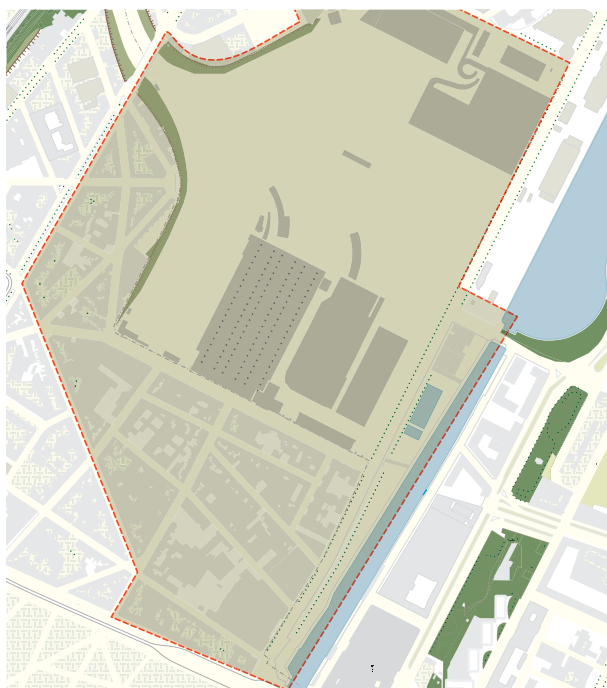
# 6.

# DE PERIMETER

## VAN DE DENKOEFFENING

### VOORLOPIGE PERIMETER VAN HET RICHTSCHEMA

De studieperimeter van het Richtschema omvatte aanvankelijk de perimeter van het Hefboomgebied nr. 5 met uitsluiting van het deel ten oosten van het Kanaal, dat uit het basisschema werd gehaald omdat er reeds besluiten waren die het programma voor dat deel definieerden, evenals een BBP dat in de uitwerkingsfase was in het kader van GCB 1 "Helihaven", en omdat een ander BBP was goedgekeurd in het kader van GCB 2 "Caucheret" (definitieve goedkeuring van het BBP door de Regering op 14 juli 2005). Deze perimeter werd verfijnd naarmate de studie vorderde. De uiteindelijke perimeter (zie p.31) is in hoofdzaak een operationele perimeter: deze omvat de handelingen en aanbevelingen die gepland zijn in het kader van dit Richtschema.



AANVANKELIJKE PERIMETER VAN HET HEFBOOMGEBIED



### BIJZONDERE VOORSCHRIFTEN BETREFFENDE GGB NR. 6 – THURN & TAXIS

**6A.** Dit gebied is bestemd voor huisvesting, handelszaken, kantoren, productieactiviteiten, hotelinrichtingen, logistieke en vervoersactiviteiten, voorzieningen van collectief belang of van openbare diensten en voor groene ruimten.

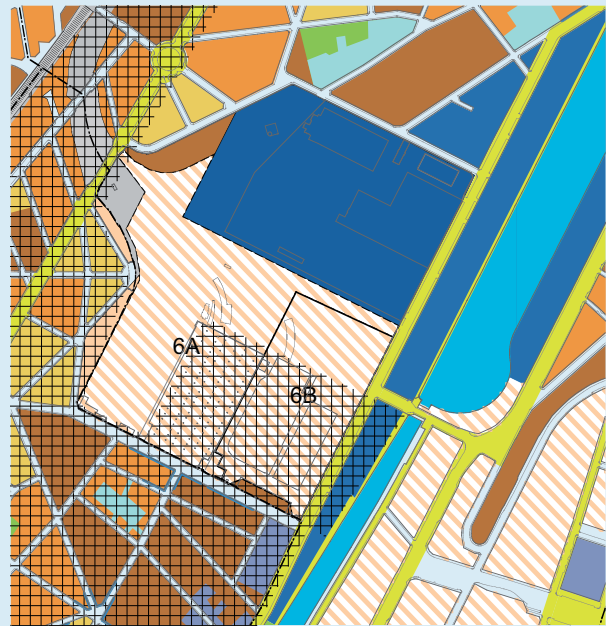
De oppervlakte bestemd voor openbare groene ruimten mag niet kleiner zijn dan 1 ha, de bij de wegen horende groene ruimten niet inbegrepen.

De vloeroppervlakte bestemd voor huisvesting mag niet kleiner zijn dan 25 % van de totale vloeroppervlakte, de vloeroppervlakten bestemd voor voorzieningen van collectief belang niet inbegrepen.

De strook grond van zowat zestig meter breed die in het gebied is opgenomen en grenst aan het gebied voor havenactiviteiten en vervoer moet inzonderheid worden bestemd voor:

- 1° een begroende achteruitbouwstrook om een goede plaatselijke ordening mogelijk te maken;
- 2° de aanleg van een openbare weg die zorgt voor een goede bereikbaarheid van de gebieden 6A en 6B, alsmede van het voornoemde gebied voor havenactiviteiten en vervoer.

**6B.** Dit gebied is bestemd voor woningen, voorzieningen van collectief belang of van openbare diensten, kantoren en productieactiviteiten.



BESTEMMINGEN VAN DE SITE VOLGENS HET GGB 2001

### BIJZONDERE VOORSCHRIFTEN BETREFFENDE DE GEBIEDEN VOOR HAVENACTIVITEITEN EN VERVOER

**6.1.** Deze gebieden zijn bestemd voor:

1. haven- en logistieke activiteiten, meer bepaald overslag, distributie, verpakking, groothandel, vervoer en opslag;
2. nijverheids- of ambachtsactiviteiten die de productie of de bewerking van roerende goederen ter plaatse ten doel hebben;
3. activiteiten die de verbetering van het milieu beogen, zoals waterzuivering, systemen voor het verwijderen, verwerken, recyclen en ophalen van afval.

**6.2.** Die gebieden kunnen ook worden bestemd voor voorzieningen van collectief belang of van openbare diensten, alsmede voor de handelszaken die de gebruikelijke aanvulling vormen op de in punt 6.1 bedoelde activiteiten, meer bepaald de bankagentschappen, servicestations, cafés, restaurants, waarvan de vloeroppervlakte van al die functies samen per gebouw niet meer dan 300 m<sup>2</sup> bedraagt.

De vloeroppervlakte voor de hierboven bedoelde handelszaken mag worden verhoogd, onder de volgende voorwaarden:

1. de verhoging wordt naar behoren met sociale en economische redenen omkleed;
2. de plaatselijke omstandigheden maken die verhoging mogelijk zonder afbreuk te doen aan de hoofdfuncties van het gebied;
3. de handelingen en werken worden aan de speciale regelen van openbaarmaking onderworpen.

De vloeroppervlakte voor handelszaken die de gebruikelijke aanvulling vormen op de in punt 6.1 bedoelde activiteiten is evenwel beperkt tot 1.000 m<sup>2</sup> per gebouw.

**6.3.** Die gebieden kunnen ook worden bestemd voor de bijkomende huisvesting die behoort bij de hoofdfuncties van het gebied, meer bepaald voor de huisvesting van het veiligheidspersoneel.

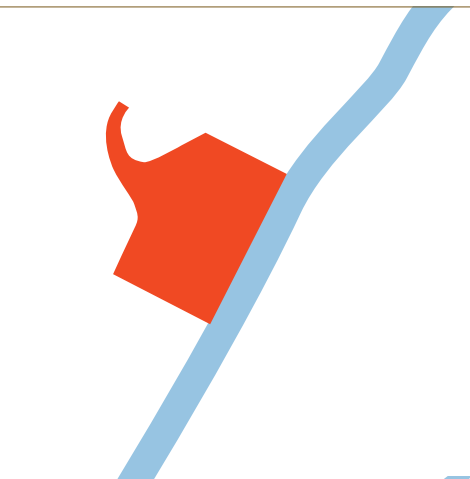
**6.4.** De terreinen aan de kade zijn bij voorrang bestemd voor activiteiten die verband houden met de waterweg.

**6.5.** Algemene voorwaarden voor alle bestemmingen bedoeld in de voorschriften 6.1 tot 6.4:

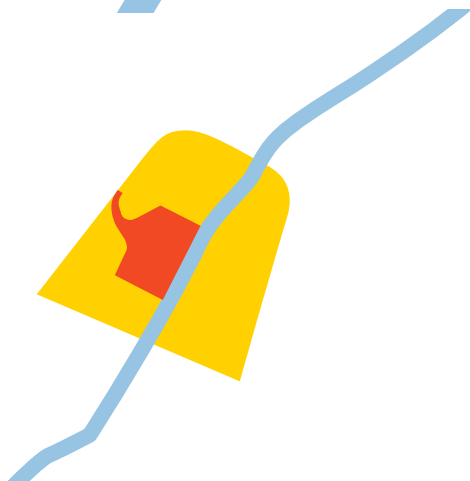
1. de aard van de activiteiten moet verenigbaar zijn met de andere activiteiten of bestemmingen van het huizenblok waarop het project betrekking heeft en van de omliggende huizenblokken;
2. de stedenbouwkundige kenmerken van de bouwwerken en de landschappelijke inrichting van hun omgeving maken hun inpassing mogelijk in het stedelijk milieu.

**6.6.** Het aanleggen van industriële spoorverbindingen is toegelaten. Die verbindingen mogen de wegen gelijkvloers oversteken indien de plaatselijke omstandigheden daartoe verplichten.

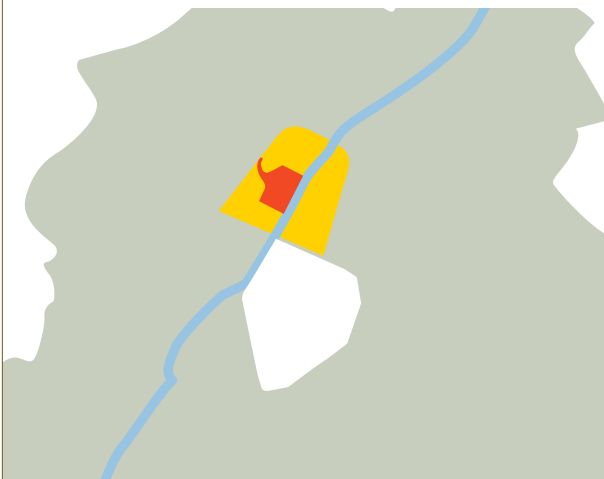
SCHAAL VAN DE SITE



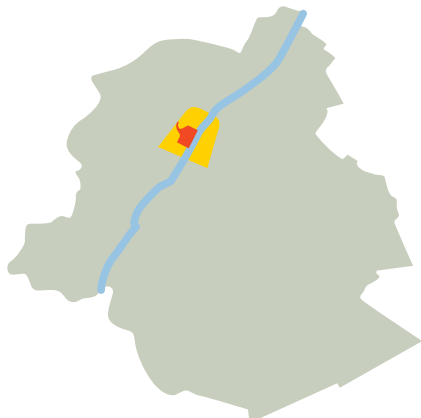
SCHAAL VAN DE SITE IN ZIJN NAASTE OMGEVING



SCHAAL VAN DE SITE IN ZIJN RUIME OMGEVING



SCHAAL VAN DE SITE IN ZIJN REGIONALE CONTEXT



## EEN VERRUIMD TOEPASSINGSGBIED VOOR DE DENKOEFFENING

Buiten die “administratieve” perimeter werden verschillende schalen in aanmerking genomen in het kader van de formalisering van een visie voor de site Thurn & Taxis in zijn geheel:

- Uiteraard is er om te beginnen de schaal van de 45 hectare van de site, die in het GBP is bestemd als gebied voor havenactiviteiten en vervoer en als GGB 6A en B.
- Daarnaast is er ook de schaal van de “onmiddellijke omgeving” van de site, met name de Maritiemwijk en de Maria-Christinawijk.
- De huidige reconversiedynamiek van het stedelijke tracé van de Kanaalzone (in het bijzonder langs de Vijfhoek) werd eveneens in aanmerking genomen. De Gewestregering heeft paal en perk gesteld aan deze stedelijke reconversiedynamiek ter hoogte van het Becodok. Ten noorden daarvan (Vergotedok) werden de havenactiviteiten behouden en versterkt.
- Ten slotte dient ook rekening te worden gehouden met de gewestelijke ligging van de site, en in het bijzonder met zijn huidige identiteit, zijn bevoorrechte ligging aan de rand van de eerste kroon en zijn centrale positie in een toekomstig net van openbare vervoerinfrastructuren.

Deze schalen maken duidelijk dat werk moet worden gemaakt van een coherentie tussen de lokale belangen en de gewestelijke dynamiek. Bij een benadering die kadert in een perspectief van duurzame ontwikkeling ligt voor de hand dat met deze verschillende schalen rekening moet worden gehouden.

*De site Thurn & Taxis strekt zich in totaal uit over 45 hectare, waarvan 33 hectare vandaag onbebouwd is. Als we het Goederenstation (Gare Maritime)*

*eveneens beschouwen als een plaats met grondpotentieel, kunnen we stellen dat in totaal een oppervlakte van 37 hectare nog op een bestemming wacht.*



# 7. HET RICHTSCHEMA

## 7.1 BASISSTELLINGEN

Om te komen tot een globale visie voor de aanleg van de site werd uitgegaan van een aantal basisstellingen:

## STELLING 1



## *De site Thurn & Taxis moet geherwaardeerd worden*

Van de 45 hectare die de site omvat, heeft 33 hectare vandaag nog geen bestemming. Bij die 33 hectare kunnen we de 4 hectare tellen die wordt ingenomen door het uitgestrekte geheel van het Goederenstation en het Postgebouw.

Er bestaat vandaag een consensus tussen alle actoren over het feit dat die 37 hectare geherwaardeerd dient te worden en nieuwe bestemmingen moet krijgen op het niveau van de stadsfuncties. De gebouwen van het Goederenstation en het Postgebouw moeten gerenoveerd worden en nieuwe functies toegewezen krijgen.



## STELLING 2



*De site Thurn & Taxis is geen maagdelijke site, hij heeft een verleden en specifieke “kwaliteiten” die door elk stadsproject gerespecteerd moeten worden*

De geschiedenis van de mislukte projecten voor Thurn & Taxis toont aan dat de programma's niet het uitgangspunt mogen vormen voor de aanlegopties van de site. Men dient integendeel uit te gaan van de intrinsieke kwaliteiten van de site om een visie uit te werken betreffende de ontwikkeling van de site: de programma's moeten daar dan op afgestemd worden.

De volgende fysieke kwaliteiten werden geïdentificeerd en moeten behouden en opgewaardeerd worden:

- Visuele en landschappelijke kwaliteiten van de site vanuit de omliggende wijken, meer bepaald de zichten naar het stadscentrum vanaf de Jubelfeestbrug en de Laekenveldsquare. In omgekeerde richting het overzicht van de site in de diepte, vanaf de Havenlaan naar de Jubelfeestbrug.
- De aanwezigheid in de site van een klein en groot bebouwd en onbebouwd erfgoed. De open, onbebouwde dimensie vormt op zich ook een belangrijke vorm van patrimoniaal erfgoed.

De site heeft tevens enkele gebruikskwaliteiten:

- De aanwezigheid van logistieke activiteiten (TIR-centrum) die in de toekomst nog meer nut zouden kunnen krijgen door de verbinding met het spoor en de waterweg.
- Praktijken waarbij de taluds worden benut (moestuinen).
- De aanwezigheid van de Circusschool van Brussel.
- Een bijzondere functionele positionering in Brussel, gekoppeld aan de eventgerichte dimensie van de ruimte in open lucht (b.v: Couleur Café, Cirque du Soleil enz...) en de activiteiten die worden georganiseerd in de Magazijnen.

CIRCUSCHOOL VAN BRUSSEL



FESTIVAL COULEUR CAFÉ

## STELLING 3



*Het specifieke karakter van de site, verbonden aan zijn bijzondere topografie en zijn verhouding met de Maritiemwijk en de Maria-Christinawijk, moet beschouwd worden als een te opwaarderen kwaliteit*

De topografie van de site getuigt vandaag nog altijd van het feit dat deze site in hoofdzaak diende voor spoorwegactiviteiten, en dit volgens een infrastructurele technische logica en niet volgens een logica van stedelijke structuur. Aangezien grote egalisatie- en grondwerken vandaag uit den boze zijn en de topografie van de site trouwens als een erfgoedelement kan worden beschouwd, moet deze site zijn bijzondere topografische eigenschappen behouden en zal Thurn & Taxis steeds een afzonderlijke plek blijven vormen, duidelijk gescheiden van de twee aangrenzende wijken.

Niettemin kunnen bepaalde fysieke en programmatorische handelingen worden overwogen voor de verbetering van de relatie van de site met de omliggende wijken:

Allereerst biedt de opwaardering van de site de gelegenheid om een permanente voetgangersweg te creëren die de site doorkruist en de Maritiemwijk verbindt met de Maria-Christinawijk.

Bovendien mag men aannemen dat de inrichting van Thurn & Taxis zal functioneren als hefboom voor de heropleving van de omliggende wijken. Het feit dat de site vandaag nog grotendeels onbebouwd is, vormt in die zin een belangrijke kans om een uitgebreide groene, openbare en multifunctionele ruimte te creëren. Ook zouden er bepaalde voorzieningen kunnen worden gevestigd die vandaag ontbreken in de Maritiemwijk en de Maria-Christinawijk.



## STELLING 4



*Een stedelijke ontwikkeling op de site mag niet beperkt blijven tot private vastgoedprojecten en vereist daarentegen dat de overheid erop toeziet dat aan bepaalde voorwaarden wordt voldaan*

## DE ONTSLUITING VAN DE SITE GARANDEREN

De aanleg van de site Thurn & Taxis vereist dat deze wijk wordt ontsloten door een aantal nieuwe verbindingen te creëren: door zijn oorspronkelijke functie en zijn spoorwegbediening werd deze site bewust ingesloten met het oog op zijn functionele bestemming. Als men de site nu wil opnemen als een volwaardig onderdeel van de stad, moet dit gebied op een subtiele wijze uit zijn isolement worden gehaald. Daartoe moeten bepaalde fysieke verbindingen tot stand worden gebracht met de Marietiemwijk, met de Maria-Christinawijk, het Bockstaelplein en de Noordwijk. Dit moet ervoor zorgen dat de ontwikkeling van de site gepaard kan gaan met een grotere toegankelijkheid voor het publiek.

## EEN DEGELIJKE BEDIENING MET HET OPENBAAR VERVOER GARANDEREN

Elke stedelijke ontwikkeling op de site Thurn & Taxis vereist de nodige anticipatie en moet derhalve ook gepaard gaan met een uitermate doeltreffende bediening met het openbaar vervoer. Het niveau van bediening met het openbaar vervoer moet in verhouding staan tot het ontwikkelingsniveau van de activiteiten.

## ONTWIKKELING VAN HET STEDELIJK GEMENGD KARAKTER MET AANDACHT VOOR DE NOODZAAK OM OVERHEIDSPROGRAMMA'S TE VERWEZENLIJKEN

Wanneer men een nieuwe stadswijk plant, moet nagedacht worden over hoe die er uiteindelijk zal uitzien, als ze eenmaal is voltooid. Vanuit die optiek zien we Thurn & Taxis in onze verbeelding als een nieuwe wijk die open staat voor de buurtbewoners en de Brusselse bevolking in het algemeen. Om daartoe te komen moet de site toegankelijk worden gemaakt, niet alleen op het niveau van de openbare ruimten maar ook aan de hand van programma's die bijdragen tot de externe aantrekkingskracht van de site. De verwezenlijking van die externe aantrekkingskracht vereist in het bijzonder dat er lokale en gewestelijke openbare voorzieningen worden gevestigd. Dit vereist dat de overheid zich engageert om een aantal werken uit te voeren, hetzij via overheidsprogramma's of via een partnership tussen de privésector en de openbare sector.

## STELLING 5



## *Elke ontwikkeling op de site moet beantwoorden aan de kwaliteitsvereisten van een duurzame stedenbouw*

Het spreekt voor zich dat men bij de aanleg van de site Thurn & Taxis de milieuvriendelijkheid en, meer algemeen, de duurzame ontwikkeling als gedragslijn moet hanteren. Het lijkt ons derhalve onontbeerlijk om hier nog eens de criteria te verduidelijken die wij beschouwen als zijnde standaard voor elk duurzaam stedenbouwkundig project.

Deze 10 criteria (of waarden) vormen de richtlijnen voor onze actie in het kader van dit project.

Ze zijn in ruime mate geïnspireerd op de aanbevelingen van Richard Rogers in het rapport "Towards an urban renaissance". Bij ons denkwerk lieten we ons ook leiden door de lezing van het boek "Le projet local" van A. Magnaghi, dat het concept van de "territoriale ecologie" naar voor schuift als basiswaarde voor het duurzaam stedenbouwproject.

Deze criteria, die eveneens waarden op zich vertegenwoordigen, worden in de volgende punten beknopt samengevat:

1. De site: elk stedenbouwproject impliceert een erkenning van en respect voor de site in zijn contextuele, historische, fysieke en sociale dimensie.
2. Context: het stedenbouwproject moet zowel de fysieke als de sociale plaatselijke kenmerken respecteren en deze hanteren als richtlijnen voor het project.
3. De openbare ruimte: er moet een prioriteit worden bepaald bij het uittekenen van de vereiste openbare ruimten, die in voldoende mate moeten worden voorzien en op elkaar moeten aansluiten volgens een hiërarchie. De openbare ruimten moeten doorlaatbaar worden gemaakt om de doorsijpeling van regenwater mogelijk te maken.
4. Toegankelijkheid en doorlaatbaarheid: bij het uittekenen van de stadsvormen moet voorrang worden gegeven aan de zachte verplaatsingswijzen. Het gebruik van de wagen moet beperkt worden ten gunste van een stadsindeling waarin het openbaar vervoer een voorkeursbehandeling krijgt.
5. Optimalisering van het bodemgebruik: het bodemgebruik moet geoptimaliseerd worden, enerzijds door een intensief gebruik van de bestaande diensten en anderzijds door de ontwikkeling van de geschikte dichtheid die borg staat voor een optimale werking van de buurtvoorzieningen en het vervoer.
6. Verscheidenheid van de activiteiten : er moet bijzondere aandacht worden besteed aan de verscheidenheid van de functies, zowel op de schaal van de straat als op wijkniveau.
7. Diversifiëring van de woontypologieën: de woontypologieën moeten voldoende gediversifieerd worden, zowel op de schaal van een gebouw als op straat- of wijkniveau. Men dient de diversiteit van de bewonersgezinnen aan te moedigen.
8. Duurzaam bouwen: het technisch ontwerp van de gebouwen moet borg staan voor duurzame bouwstructuren die aanpasbaar en flexibel zijn in de tijd.
9. Kwaliteit van de bouwwerken: de gebouwen moeten worden opgetrokken volgens de principes van hoge energieprestaties. De bouwwerken moeten de norm van de passiefbouw nastreven voor woningbouw en een niveau E60 voor de kantoorgebouwen. Men dient globaal genomen te streven naar eco-constructie, wat het gebruik impliceert van duurzame en gecertificeerde materialen, het beheer van het regenwater en een rationeel watergebruik maar ook van hoogstaande normen inzake esthetiek en architecturale kwaliteit.
10. Milieuverantwoordelijkheid: de bodem moet beschouwd worden als een uitputbare natuurlijke rijkdom. Nieuwe stadsprojecten moeten hun ecologische voetafdruk beperken en zo compact mogelijk blijven. Ze moeten het leefmilieu opwaarderen, onder meer door de opwaardering van het landschap, de biologische verscheidenheid en het zuinig omspringen met de natuurlijke rijkdommen.



## 7.2 INTERVENTIE- PERIMETER

De interventieperimeter van het Richtschema stemt overeen met de uiteindelijke perimeter van het Hefboomgebied. Die perimeter werd verfijnd naarmate de studie vorderde. De uiteindelijke perimeter is in hoofdzaak een operationele perimeter: deze omvat de handelingen en aanbevelingen die gepland zijn in het kader van dit Richtschema.

Deze perimeter omvat:

- De volledige 45 hectare van de site Thurn & Taxis
- De volledige tracés van de Havenlaan en de Picardstraat
- De terreinen “Pannenhuis” waarvoor aanlegplannen bestaan in het kader van het groen netwerk, tussen “Belgica” en “Pannenhuis”
- De perimeter van de oude spoorweglijn “28A” die de verbinding vormt tussen de site Thurn & Taxis en Bockstael
- De linkeroever van het Becodok waarop een openluchtwembad moet komen met een gewestelijk park met speelplein.
- De twee oevers van het Kanaal, loodrecht op het kruispunt van de Picardstraat en de Havenlaan.



UITENDELIJKE PERIMETER VAN HET HEFBOOMGEBIED

## 7.3 ALGEMENE DOELSTELLING VAN HET RICHTSCHEMA

De algemene doelstelling van dit Richtschema is de herwaardering van de site Thurn & Taxis en de fysieke en functionele integratie daarvan in het Brusselse stadsweefsel. In bepaalde delen van de site zijn nog activiteiten gevestigd (TIR-centrum, Koninklijk Pakhuis en Magazijnen) maar het grootste gedeelte van de terreinen wacht op een herinrichting.

Met de uitwerking van dit Richtschema wil het Gewest werk maken van de ontwikkeling van de site, rekening houdend met de nood aan een economische leefbaarheid voor de privé-investeerders. Dat privérendement dient echter te worden onderworpen aan voorwaarden inzake duurzame ontwikkeling, die door de overheid moeten worden opgelegd.

## 7.4 BIJZONDERE DOELSTELLINGEN

Aanvullend op die algemene doelstelling kunnen we 5 bijzondere doelstellingen formuleren. Die vloeien voort uit de voorstellen die werden besproken tijdens de lange voorbereidende werkzaamheden voor het Richtschema:

- Het komt er in het bijzonder op aan om territoria weer te herenigen door een fysieke verbinding tot stand te brengen tussen de Maritiemwijk en de Maria-Christinawijk. De site Thurn & Taxis vormt immers een breukelement in het stadswefsel.
- Verder moet een nieuw gewestelijk park worden aangelegd in de eerste kroon van Noord-Brussel. Dit nieuwe project heeft niet enkel tot doel om de site te opwaarderen door de centraliteit ervan te benadrukken, maar ook om bij te dragen tot de stedelijke ontwikkeling van de omliggende wijken.
- Er moet ook aandacht uitgaan naar de verbetering van de bediening met het openbaar vervoer op lokaal en gewestelijk niveau, alsook naar de ontwikkeling van het goederenvervoer over de waterweg en via het spoor.
- De verscheidenheid van het gebruik van de site moet worden aangemoedigd door de vestiging van woongelegenheden, administratieve activiteiten, logistieke en productieactiviteiten, handelszaken en openbare voorzieningen, zowel van lokaal als van stedelijk niveau.
- Ook de erfgoeddimensie van de site moet opgewaarderd worden, zowel op het niveau van de te converteren gebouwen als inzake de ruimtelijke en landschappelijke kwaliteiten.
- De eventgerichte dimensie van de site moet behouden en versterkt worden in de historische gebouwen (in het bijzonder in de Magazijnen, het Koninklijk Pakhuis en het Goederenstation) en – in mindere mate – in de ruimte in open lucht, waarbij de aandacht in de eerste plaats moet uitgaan naar de eerder vermelde stedelijke ontwikkelingen.
- Men dient toe te zien op de hoge milieu- en architectuurkwaliteit van de bouwwerken en de openbare ruimten in het hele grondgebied van de 45 hectare ruime site.

## 7.5 INRICHTINGSSTRATEGIE



Het Richtschema gaat uit van het principe dat de 45 hectare grote site Thurn & Taxis zal worden ingericht met als uitgangspunt een structuur van ruim bemeten openbare ruimten, die de polyvalente dimensie en de landschappelijke en erfgoedwaarden van de site in de verf zetten. Daarbij zal ook veel aandacht uitgaan naar de verbindingen met de omliggende wijken. Die structuur, bestaande uit een open openbare ruimte van een tiental hectare met verbindingen naar de omliggende wijken, baseert zich op de bestaande patrimoniale gebouwen en heeft tot doel de site doorlaatbaar en poreus te maken; tevens zal het vroegere Goederenstation (Gare Maritime) worden ingericht als een overdekte openbare ruimte. Dit uitgestrekte park kadert in een territoriale geografie die de oude spoorlijn 28A, ingericht als groene ruimte, verbindt met het Kanaal. De structuur van openbare ruimten maakt een ruime verscheidenheid van programma's en bestemmingen mogelijk die met-tertijd kunnen veranderen en evolueren.

# 7.6 INTERVENTIEOPTIES

## 7.6.1 *Voorafgaande punten*

Voorafgaand aan de opties die verderop worden beschreven met betrekking tot de inrichting van de site Thurn & Taxis, dient rekening te worden gehouden met de volgende belangrijke elementen:

- Om het beleid inzake ruimtelijke ordening te harmoniseren, heeft het Gewest opdracht gegeven om een richtschema uit te werken met betrekking tot de volledige site Thurn & Taxis, zijnde de Gebieden van Gewestelijk Belang 6A en 6B, uitgebreid tot het gebied voor havenactiviteiten voorzien in het GBP.
- In het Gebied 6B werden het Koninklijk Pakhuis en de Magazijnen reeds gerenoveerd. Deze gebouwen zijn sinds 2004 dan ook alweer in gebruik voor activiteiten (zie kader).
- Onder de patrimoniale gebouwen met monumentaal karakter is het Goederenstation (Gare Maritime), dat grenst aan de reeds gerenoveerde gebouwen, dringend toe aan renovatie en herbestemming. Andere, kleinere gebouwen moeten behouden en herbestemd worden, zoals het “Gare de Service” (domein van de Haven), de Watertoren/elektriciteitscentrale (domein Infrabel), de Vishal enz. . .
- De ontwikkeling van het aangrenzende gebied, dat in het GBP is bestemd als “gebied voor havenactiviteiten en vervoer”, zal ten laste worden genomen door de Haven van Brussel om er de activiteiten van het BILC uit te bouwen (zie p.39). Dit gebied wordt reeds gedeeltelijk ingenomen door het TIR-centrum: drie gebouwencomplexen met een opslagcapaciteit van 160.000 m<sup>2</sup>.
- Het gebouw van het Goederenstation, dat een grote symbolische waarde heeft voor de site, moet toegankelijk worden gemaakt voor het publiek. Er moet een structuur van overdekte en publiek toegankelijke openbare ruimten komen voor een overlangse en transversale distributie van de site.
- Het tracé van de oude spoorweglijn 28A moet heringericht worden als groene verbinding achteraan de site naar Laken en Molenbeek; dit moet tevens bijdragen tot de omvang van de gewestelijke groene openbare ruimte.
- Bij de voorgestelde aanlegprojecten moet ook rekening worden gehouden met de aanleg van een zwembad langs de kanaaloevers. Er moet een makkelijke en gebruiksvriendelijke verbinding komen tussen de site Thurn & Taxis en het zwembad. Naast het zwembad moet eveneens rekening worden gehouden met de aanleg, op de kaai aan het Becodok, van een bijbehorende groene infrastructuur met een oppervlakte van ongeveer één hectare, die volledig moet worden ingericht als recreatiezone voor alle leeftijden.
- Alle aanlegwerken moeten beantwoorden aan de principes van de duurzame ontwikkeling, zowel qua stedenbouwkundig ontwerp als qua organisatie van de openbare ruimten en qua architectuur van de gebouwen.

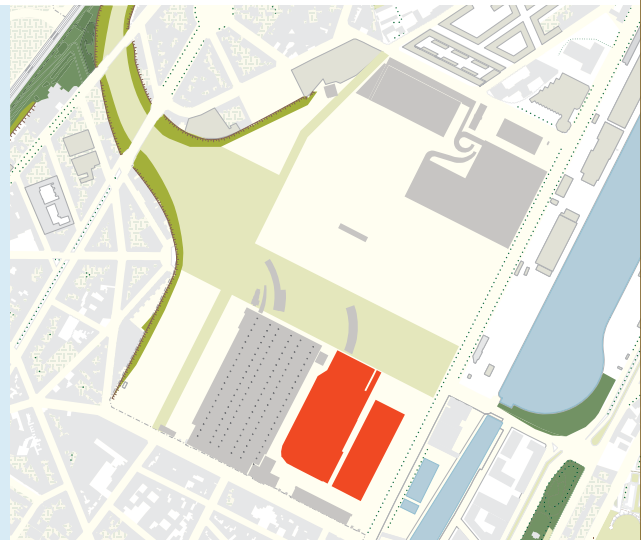
### KONINKLIJK PAKHUIS EN MAGAZIJNEN

*Ter herinnering stippen we nog even aan dat de stedenbouwkundige vergunning die in 2003 werd afgeleverd, meer bepaald betrekking had op:*

*Voor gebouw A (Magazijnen): 18.328 m<sup>2</sup> voorzieningen van collectief belang en tijdelijke tentoonstellingen met uitsluiting van handelsactiviteiten die geen verband houden met die tentoonstellingen, 20.161 m<sup>2</sup> opslagplaatsen.*

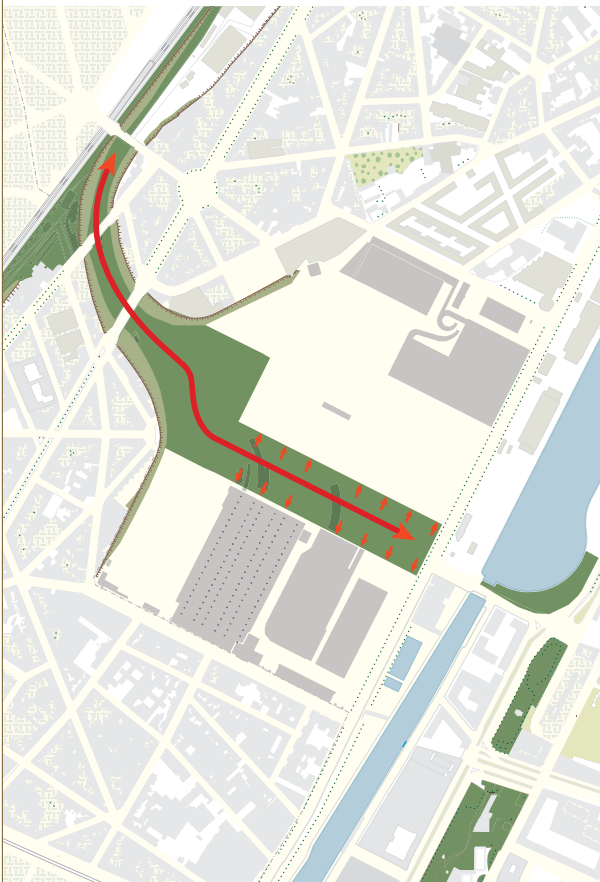
*Voor gebouw B (Koninklijk Pakhuis): 15.808 m<sup>2</sup> kantoren, 13.300 m<sup>2</sup> handelszaken, 15.808 m<sup>2</sup> activiteiten voor de vervaardiging van immateriële goederen, 12.768 m<sup>2</sup> gemeenschappelijke ruimte voor de verschillende bestemmingen.*

*Voor het gebouw van de gevaarlijke producten: 230 m<sup>2</sup> kantoren, 230 m<sup>2</sup> opslagplaatsen  
195 overdekte parkeerplaatsen en 172 niet-overdekte parkeerplaatsen.*

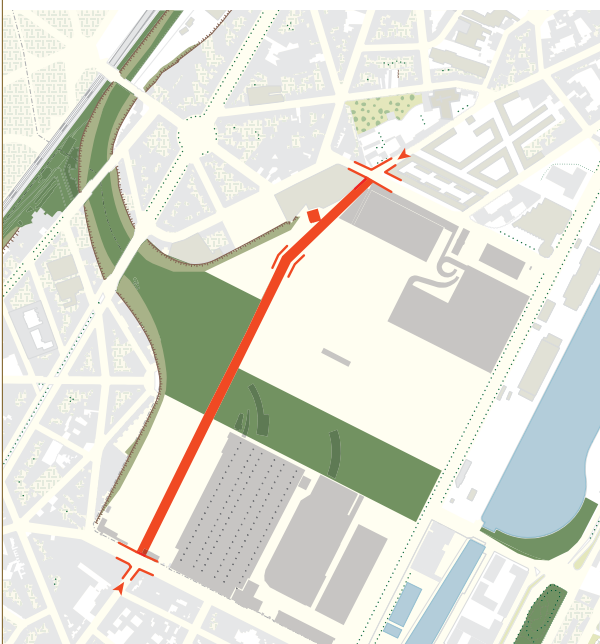


## 7.6.2 Structurering van de site Thurn & Taxis

EEN OPENBARE OPENLUCHTRUIMTE DIE DE SITE IN DE DIEPTE OVERZICHTELIJK MAAKT



NOORD-ZUIDDELIJKE OVERSTEEK VAN DE SITE



### EEN OPENBARE OPENLUCHTRUIMTE DIE DE SITE IN DE DIEPTE OPWAARDEERT

De hele site wordt georganiseerd op grond van één uitgestrekte openbare openluchtruimte, die de omvang van de site in de diepte overzichtelijk maakt, vanaf de Redersbrug tot aan de Bockstaelbrug, aan de aansluiting van de site met de oude spoorlijn 28A. Deze uitgestrekte ruimte in open lucht wordt gekenmerkt door een aaneenschakeling van sfeerzones en een verscheidenheid van gebruiksbestemmingen die gelinkt zijn aan de activiteiten op de site maar ook aan de functies die ontbreken in de omliggende wijken (sportinfrastructuur in de open lucht bijvoorbeeld). De site zal een landschappelijke inrichting krijgen die de nabijheid van het Kanaal duidelijk maakt. Aan de zuidkant zal die ruimte in open lucht worden gekenmerkt door de patrimoniale gebouwen waarmee de site rechtstreeks verbonden is en die hierdoor mee opgewaardeerd worden. De noordelijke kant wordt daarentegen gekenmerkt door de nieuwe gebouwen langs het park. Deze ruimte zal voornamelijk beplantingen bevatten en wordt op gewestelijke schaal ontworpen.

*Het precieze programma voor deze uitgestrekte ruimte in open lucht zal worden bepaald in het kader van een latere studie, na het Richtschema. Maar zonder al te veel in detail te treden werden door diverse actoren toch al enkele elementen naar voor geschoven die hun stempel zouden moeten drukken op de inrichting:*

*De open ruimte zal zodanig ingericht moeten worden dat ze een voldoende groot terrein biedt in één stuk voor de aanleg van een uitgestrekte zone zonder specifieke bestemming of voorzieningen, beschikbaar voor picknicks, vrije balsporten, frisbee en andere spelactiviteiten, naar het voorbeeld van de speelpleinen in onder meer het Terkamerenbos en het Park van Laken.*

*Er zouden punctuele evenementen georganiseerd kunnen worden mits de nodige concentratie van hun impact. Het oostelijke gedeelte van de ruimte in open lucht, dat grenst aan de Havenlaan, moet bij voorkeur dienen voor de organisatie van de grote evenementen.*

*De buurtvoorzieningen zoals speel- en sportpleinen zullen eerder plaats krijgen achteraan in het park, nabij de reeds bewoonde wijken.*

*Het tracé van de spoorlijn 28A krijgt een geaccentueerde landschappelijke dimensie.*

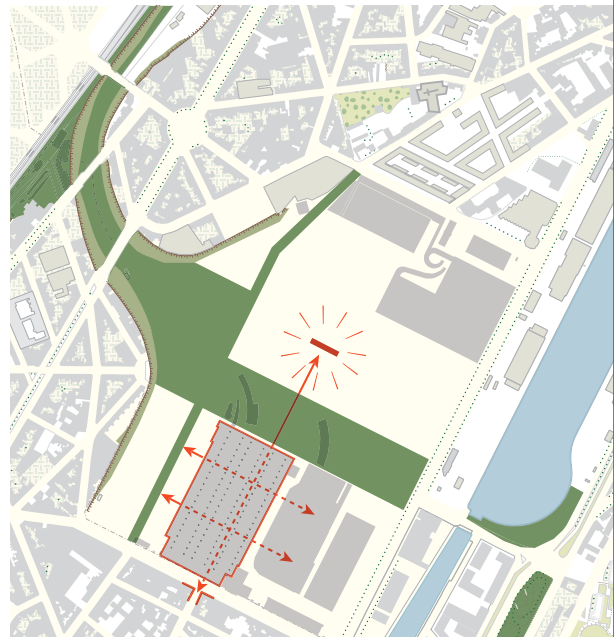
*Ter hoogte van het Koninklijk Pakhuis zal de open ruimte voornamelijk een minerale inrichting krijgen.*

### NOORD-ZUIDVERBINDING DOOR DE SITE

In de richting Noord-Zuid wordt een verbinding aangelegd die de hele site doorkruist en de Maritiemwijk met de Maria-Christinawijk. Die verbinding zorgt voor een continuïteit tussen de Vandenbogaardestraat (Sint-Jans-Molenbeek) en de Molenbeekstraat (Laken). Het geheel "Watertoren-Elektriciteitscentrale" vormt een knooppunt in die ruimtelijke continuïteit. Deze verbinding wordt gekenmerkt door een behoorlijke breedte en een landschappelijke inrichting. Ze is voornamelijk op voetgangers afgestemd. Ze kan op sommige plaatsen deels bereikbaar zijn voor de lokale bediening van de gebouwen. Aan de noordkant van de site zal de bestaande toegangshelling van het TIR-centrum op termijn verplaatst worden en zullen de bestaande gebouwen worden aangepast om een duidelijke en ruime ingang te creëren.

## HET GOEDERENSTATION BESCHOUWEN ALS EEN OVERDEKTE OPENBARE RUIMTE

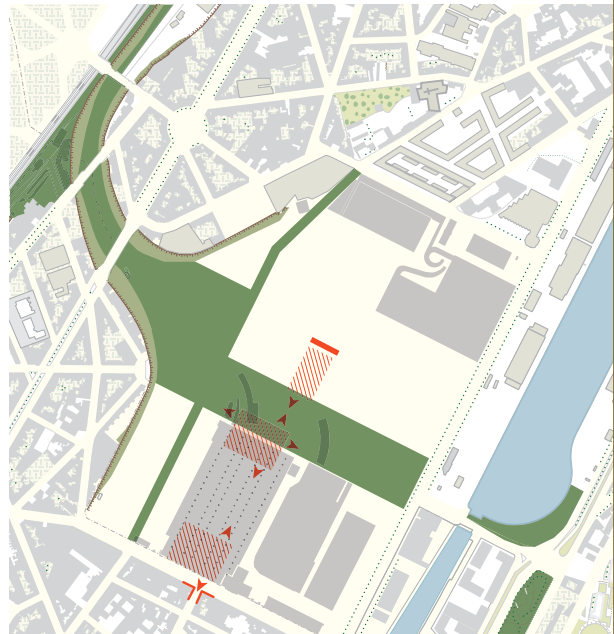
Het vroegere Gare Maritime beslaat een grondoppervlakte van ongeveer 4 hectare en is waarschijnlijk één van de grootste overdekte hallen van Europa. Geen enkele activiteit kan in haar eentje deze volledige oppervlakte innemen. Dit gebouw moet derhalve beschouwd worden als een overdekte openbare ruimte die over de hele lengte doorkruist kan worden met minstens een voetgangersverbinding, die een duidelijk en logisch tracé moet volgen in het verlengde van de Ribaucourtstraat. Die verbinding kan eveneens dienen voor de DBDMH. Het tracé van de tram zou eveneens door deze ruimte kunnen worden geleid, waardoor ze duidelijk de stempel van een openbaar gebruik zou krijgen. De binnenruimte van het gewezen goederenstation is gestructureerd in Oost-Westelijke richting aan de hand van een aantal verbindingen tussen de Magazijnen, het station en de vastgoedprojecten die door dit plan mogelijk werden gemaakt rond de Noord-Zuidverbinding die de site doorkruist. Die verbindingen worden doorgetrokken tot aan het talud van Laekenveld om dat in de verf te zetten. Het Richtschema laat de mogelijkheid open om volumes te bouwen binnen het goederenstation. De dragende structuur en het dak van het station moeten zichtbaar blijven van binnenuit.



HET GOEDERENSTATION ALS OVERDEKTE OPENBARE RUIMTE

## AANSLUITING VAN HET GOEDERENSTATION OP DE EXTERNE OPENBARE RUIMTEN

Naast de verbindingen Oost-West en Noord-Zuid die het station toegankelijk maken voor het voetgangersverkeer, zal het station met de Picardstraat verbonden worden via een openbare ruimte in open lucht. Eenzelfde openbare ruimte zal de aansluiting tussen het station en het centrale park beklemtonen. Dit principe houdt de facto in dat het uitzicht van de hoofdgevels van het station (aan de kant van het park en van de Picardstraat) veranderd zal moeten worden om ze meer open en "doorlaatbaar" te maken.



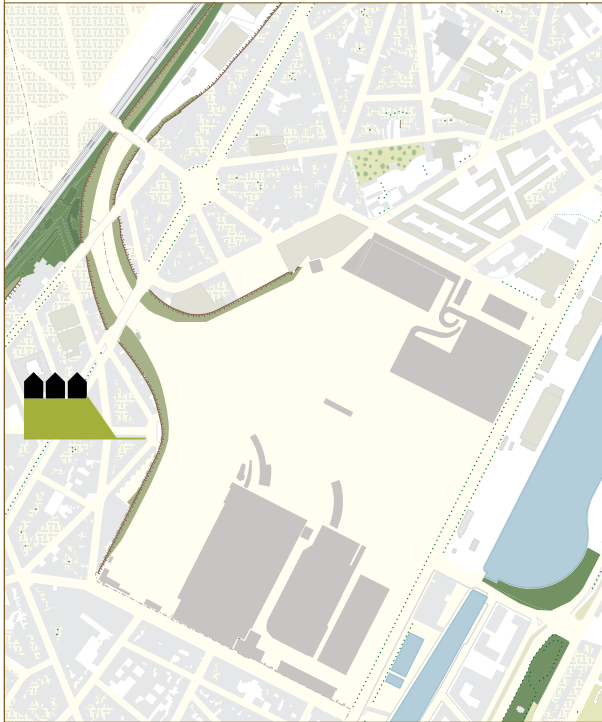
AANSLUITING VAN HET GOEDERENSTATION EN HET DIENSTENSTATION OP HUN ONGEVING

## OPWAARDERING VAN HET DIENSTENSTATION (GARE DE SERVICE) DOOR HET ZICHTBAAR TE MAKEN VANAF DE CENTRALE OPENBARE RUIMTE

Het Dienstenstation moet behouden en gerenoveerd worden. Om zijn volumetrie zichtbaar en overzichtelijk te maken in de samenstelling van het geheel, zal het Dienstenstation geaccentueerd worden aan de hand van een open ruimte vóór het gebouw, waardoor dit zichtbaar zal worden vanuit de centrale openbare ruimte.

## OPWAARDERING VAN HET TRACÉ VAN LIJN 28A PANNENHUIS THURN & TAXIS DOOR NIEUWE GEBRUIKSTOEPASSINGEN

De ruimte tussen de Bockstaalbrug en lijn 28 moet onbebouwd blijven en de inrichting ervan moet vooral afgestemd worden op de trage verplaatsingen, met een verbinding tussen de uitgestrekte openbare openluchtruimte en de Groene Wandeling die wordt aangelegd op lijn 28 (ontwerp wijkcontract "Schelde-Maas"+Beliris). Er werd een reservegebied bepaald waar een verbindingsweg moet komen tussen het BILC en lijn 28. De passage van een tram of zelfs van een trein-tram op deze plaats moet eveneens mogelijk blijven. In deze zone zullen ook voetgangerstoegangen worden aangelegd vanaf de Jubelfeestlaan, de Jean Dubrucqulaan en de Pannenhuisbrug.



### BEHOUD EN OPWAARDERING VAN DE TALUDS

De plaatselijke geografie wordt behouden als getuigenis van het spoorweg- en industrieverleden van de site. De bestaande spoorwegtaluds worden dus eveneens behouden. Bovendien vormen die bermen een belangrijke buffer tussen de achterzijde van de bestaande gebouwen en de site Thurn & Taxis. Leefmilieu Brussel zal een beheersplan uitwerken, waarin specifiek rekening wordt gehouden met de kwaliteiten van de biotoop en de tijdelijke gebruikstoepassingen (moestuinen en hangende tuinen) van deze taluds. Bijzondere aandacht zal ook uitgaan naar de aansluiting tussen deze taluds en de nieuwe bouwelementen die worden gepland door het Richtschema.

## 7.6.3 *Diversifiëring van de functies en de verspreiding daarvan op de site*

### IN DE GGB 6A EN B MOET EEN FUNCTIONEEL EN SOCIAAL GEMENGD KARAKTER WORDEN ONTWIKKELD OP VERSCHILLENDE SCHALEN

Het GBP stipuleert dat werk moet worden gemaakt van het functioneel gemengd karakter op de site Thurn & Taxis. Het komt er in het bijzonder op aan om op de site de woonfunctie in te voeren in een verhouding die minstens evenredig is met de andere functies.

Er zal geleidelijk aan gewerkt moeten worden aan het evenwicht tussen de programma's, naarmate de bouw van de diverse projecten vordert. Daarbij moet worden gestreefd naar een verhouding van minstens 40% woningen, maximaal 40% oppervlakten voor activiteiten (type kantoor of productieactiviteiten), en maximaal 20% bovengrondse oppervlakten die bestemd zijn voor voorzieningen en handelszaken.

Bovendien moet het functioneel gemengd karakter als dusdanig gepreciseerd worden door drie niveaus te definiëren waarop dit moet worden nagestreefd, wil men de verbindingen met het plaatselijke stadsweefsel en dus ook de ontsluiting van de site kunnen garanderen:

- Op het lokaal niveau van de omliggende wijken en meer algemeen de Maritiemwijk en de Maria-Christinawijk: op de site

Thurn & Taxis zelf moeten functies voorhanden zijn die beantwoorden aan en aansluiten bij de plaatselijke behoeften.

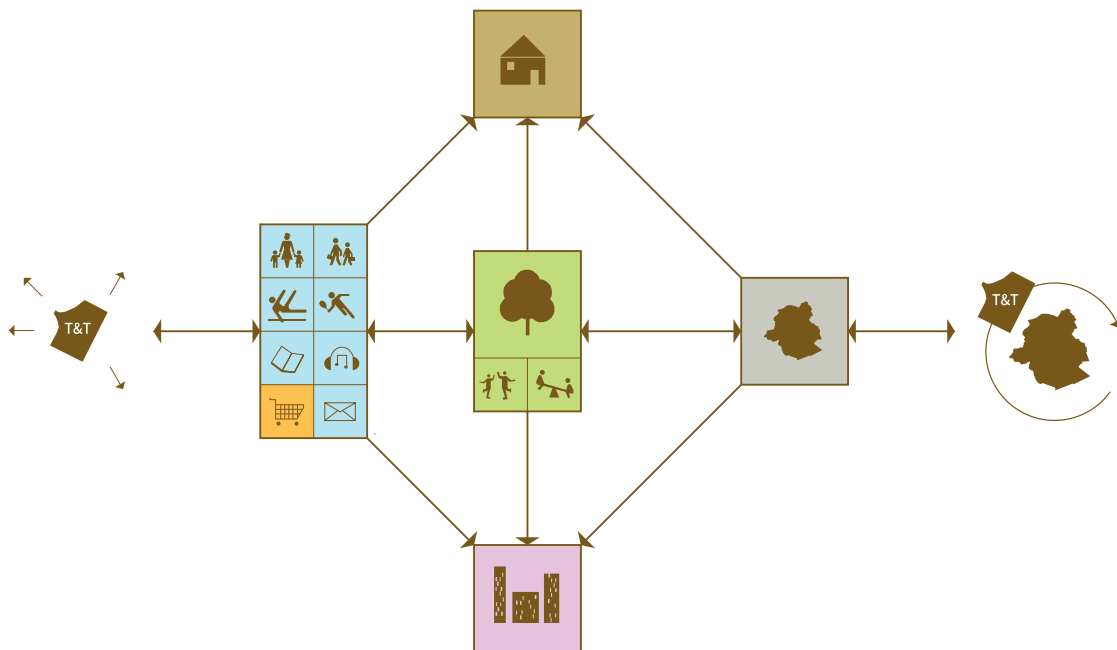
- Op het niveau van het Brussels Gewest: op de site moeten grootstedelijke functies komen die ervoor zorgen dat de site een gewestelijke uitstraling krijgt.

Het gemengde karakter moet niet alleen van functionele maar ook van sociale aard zijn, want het mag niet toegespitst zijn op één enkele bevolkingscategorie.

Derhalve moet op de site worden gezorgd voor een diversifiëring van het woningaanbod:

- Er wordt gepleit voor een minimum van 20% sociale woningen. Die woningen moeten ook verspreid zijn over de site.
- De middenklassewoningen moeten minstens 30% van het aanbod uitmaken. Ook die woningen moeten verspreid zijn over de site.

De lokale en gewestelijke openbare voorzieningen dragen eveneens bij tot die ontsluiting van de site naar de omliggende wijken en naar de stad in het algemeen.



- Kantoren + productieactiviteiten
- Lokale en gewestelijke openbare ruimte
- Woningen

VOORBEELDEN VAN OPENBARE VOORZIENINGEN EN/OF PRIVÉDIENSTEN DIE DE FUNCTIES OP DE SITE OPWAARDEREN

- Minstens 3 eenheden voor peuteropvang
- Minstens 3 sportzalen
- Minstens 1 bibliotheek/mediatheek
- Handelszaken
- Minstens 2 lagere scholen
- Circusschool
- Minstens 2 sociaal-educatieve voorzieningen
- Post of andere buurtvoorziening
- Gewestelijke voorziening

*De gewestelijke openbare openluchtruimte opwaardeert de site, in het bijzonder de functies verwant aan de woon- en werkfuncties*

*De openbare voorzieningen en buurtdiensten bevorderen de ontwikkeling van de site en de integratie ervan in de lokale stedenbouwkundige context.*

*De gewestelijke voorzieningen bevinden zich in het Goederenstation (Gare Maritime) en opwaardeert de site op gewestelijke schaal.*

*De uitgestrekte openbare ruimte in open lucht moet worden beschouwd als een gewestelijke openbare voorziening.*

**DE HUISVESTING, EEN FUNCTIE DIE OPGEWAARDEERD 5EN GEDIVERSIFIEERD MOET WORDEN**

Algemeen moet de huisvesting worden beschouwd als dé te opwaardeert functie, die ingeplant moet worden op de meest gunstige plaatsen (uitzicht, stedelijke sfeer en zonlicht). De met de activiteiten verbonden functies moeten worden beschouwd als buffers tegen de externe hinder, om ervoor te zorgen dat de huisvesting zich in optimale omstandigheden kan ontwikkelen. De huisvesting moet op de site zowel qua omvang als qua type worden gediversifieerd om een sociale verscheidenheid in de hand te werken.

**VERDICHTING VAN HET GOEDERENSTATION, MET BEHOUD VAN ZIJN ARCHITECTURALE KWALITEITEN**

In de bebouwbare perimeter 2 (zie verder) moet bij de verdichting van het Goederenstation absoluut rekening worden gehouden met het specifieke karakter van de ruimte, zijnde een aanschakeling van grote hallen waarvan de overzichtelijkheid en structuur moeten worden behouden en opgevaardeert. De verdichting van het station moet overigens ook worden bewerkstelligd met behoud en waar mogelijk verbetering van de natuurlijke verlichting in de binnenruimten.

**EEN GEDIVERSIFIEERDE INPLANTING VAN HANDELSZAKEN EN VOORZIENINGEN**

De openbare voorzieningen en handelszaken dragen bij tot de opwaardeert van de site en vormen belangrijke aanvullingen op de woon- en werkfuncties. Ter indicatie werd een lijst opgesteld van de openbare voorzieningen en soorten handelszaken die op de site zouden moeten worden gevestigd, rekening houdend met de vraag die zal voortvloeien uit de stedelijke ontwikkeling en met de specifieke verwachtingen van de nabijgelegen wijken. We stippen hierbij aan dat de Gewestregering, op basis van de conclusies van het gewestelijk Commercieel Ontwikkelings-schema, heeft beslist dat de site Thurn & Taxis niet geschikt is voor de vestiging van een groot winkelcentrum.

**VOORZIENINGEN EN HANDELSZAKEN IN DE KLEINE ERFGOEDELEMENTEN**

De gebouwen die tot het klein erfgoed van de site behoren en die volgens het Schema worden behouden, zullen bij voorkeur worden aangewend voor de vestiging van (openbare) voorzieningen en handelszaken.

## LOKALISATIE VAN DE BUURTVOORZIENINGEN EN BUURTDIENSTEN IN DE BASIS VAN DE NIEUWE GEBOUWEN

De buurtvoorzieningen, buurthandelszaken, werkplaatsen en kleine activiteiten allerhande zullen bij voorkeur worden ondergebracht in de laagste verdiepingen (basis) van de nieuwe gebouwen.

### TE BEWAREN EN TE RENOVEREN ERFGOED

*Zoals reeds eerder werd vermeld, werden het Koninklijk Pakhuis en de Magazijnen gerenoveerd met respect voor hun architecturale kwaliteiten. Er zijn nog andere gebouwen en bouwwerken die behouden en gerenoveerd dienen te worden om hun oorspronkelijke bijzondere eigenschappen opnieuw in de verf te zetten.*

Het gaat om:

- het Goederenstation (Gare Maritime)
- het Postgebouw dat bij het Goederenstation hoort
- het Douanegebouw
- de vroegere Elektriciteitscentrale + Watertoren
- het Dienstenstation
- het Magazijn voor gevaarlijke producten
- de twee gebogen kaaien die bij het Goederenstation hoorden en het aanbeldende gebouw van de kleine kaai.
- de Bockstaalbrug
- de Clessebrug

### PROGRAMMERING VAN DE VOORZIENINGEN EN HANDELSZAKEN

*Dankzij de residentiële ontwikkelingen zullen er op termijn 3000 tot 3500 nieuwe inwoners kunnen worden gehuisvest. Er zal dan ook werk moeten worden gemaakt van de nodige voorzieningen, die tegelijkertijd de lacunes kunnen opvullen voor de bewoners in de nabijgelegen wijken. Er werd al een eerste lijst van openbare voorzieningen en diensten opgesteld, zij het louter indicatief. Die lijst bepaalt de minima om te beantwoorden aan de ontwikkelingsbehoeften van de site. Het aanlegbeleid van de overheid zal er dus naar moeten streven om die minima te overschrijden om de aantrekkingskracht van de site te vergroten en deze optimaal te ontsluiten naar de omliggende wijken toe.*

### PROGRAMMERING VAN DE FUNCTIES : HET GOEDERENSTATION

Het Goederenstation concentreert de voorzieningen met gewestelijke uitstraling:

- het Centrum voor Duurzame Ontwikkeling (of de communicatiepool) of elk ander cultureel programma

## EEN GROTE VOORZIENING VAN GEWESTELIJK NIVEAU HUISVESTEN OP DE SITE

Thurn & Taxis heeft met zijn ruimtelijke en architecturale kwaliteiten een element van gewestelijke aantrekkingskracht. De uitgestrekte en landschappelijke openbare ruimte in open lucht moet dan ook worden beschouwd als een onbebouwde voorziening op grote schaal. Voor de programma's die de bouw van een onthaalinfrastructuur vereisen, vormt het Goederenstation op zich de perfecte plek voor een dergelijke infrastructuur. De grote gewestelijke openbare voorzieningen zullen dan ook bij voorkeur daarin worden gevestigd.

*Lijst van de voorzieningen en handelszaken die rechtstreeks beantwoorden aan de behoeften van de nieuwe inwoners:*

- Minstens 3 crèches van 36 plaatsen (+/- 1500 m<sup>2</sup>)
- 2 lagere scholen (+/- 8000 m<sup>2</sup>)
- 1 gymnasium met sportzaal + sportinfrastructuur in de open lucht, geïntegreerd in het gewestelijk park
- 2 polyvalente zalen voor sociaal-educatieve doeleinden (+/- 800 m<sup>2</sup>): deze ruimten zouden gekoppeld kunnen worden aan een kleuteropvangcentrum of een sportinfrastructuur om zo een pool van voorzieningen te vormen
- 1 bibliotheek / mediatheek (+/- 500 m<sup>2</sup>)
- 2 tot 3 eetgelegenheden (+/- 500 m<sup>2</sup>)
- Er zullen buurtwinkels gevestigd worden in de basis van de gebouwen (+/- 3000 m<sup>2</sup>)

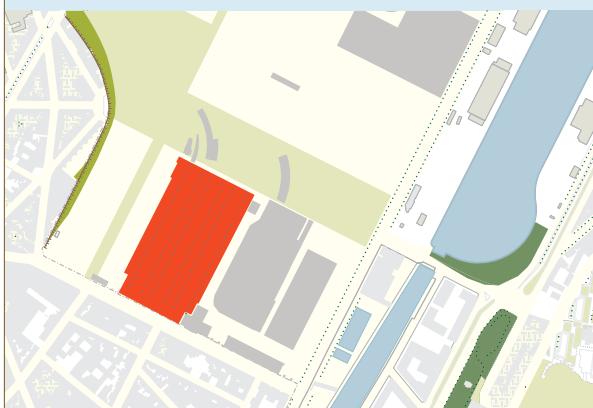
*Er werd een gelijkaardige lijst opgesteld met betrekking tot de behoeften van de werknemers.*

- 1 tot 2 hotelcomplexen van +/- 150 kamers
- er kunnen extra eetgelegenheden worden gerekend bovenop die voor de inwoners (+/- 1400 m<sup>2</sup>)
- 1 tot 2 sportzalen (+/- 1500 m<sup>2</sup>)
- 2 buurtvoorzieningen van het type "postkantoor"
- +/- 30 kleinhandelszaken

*We stippen hierbij aan dat de overheid graag de Circusschool Brussel op de site wil behouden, in een nieuw gebouw dat speciaal voor die functie zou worden ingericht. Die vestiging, waaraan wordt gewerkt, zal gekoppeld moeten worden aan de mogelijkheid om een buitenruimte met circustent te voorzien. Het dient gezegd dat de aantrekkingskracht van de Circusschool in deze nieuwe configuratie zeker zal toenemen.*

- een andere mogelijkheid is de inrichting van een tentoonstellings-/seminarie-/conferentiecentrum in het Goederenstation; dat centrum zou dan complementair kunnen werken met het cultureel programma en een hotelfunctie

- er zou tevens een handelsruimte kunnen worden ontwikkeld in synergie met een permanente open markt in het station, aan de kant van de Picardstraat.





## VERSPREIDING VAN DE ACTIVITEITEN OP DE SITE

De structurering van de site leidt tot een aantal bebouwbare perimeters waar vastgoedprojecten zouden kunnen worden gerealiseerd. Er zijn er zeven:

**Bebouwbare perimeter 1 (BP1):** dit gebied stemt overeen met de bestaande gebouwen van het Koninklijk Pakhuis en de Magazijnen

**Bebouwbare perimeter 2 (BP2):** binnen het Goederenstation, buiten de structurerende openbare ruimten

**Bebouwbare perimeter 3 (BP3):** tussen het Goederenstation en het talud Laekenveld

**Bebouwbare perimeter 4 (BP4):** tussen de uitgestrekte openluchtruimte en het BILC (deze perimeter is opgesplitst in twee delen, volgens de perimeters van de GGB 6A en 6B van het GBP.

**Bebouwbare perimeter 5 (BP5):** tussen de Noord-Zuidverbinding en het talud Ziegler

**Bebouwbare perimeter 6 (BP6):** het huidige TIR-centrum

**Bebouwbare perimeter 7 (BP7):** saldo van de havenreinen bestemd voor de uitbreiding van de logistieke activiteiten (project BILC), met inbegrip van het Dienstenstation.

De eerste twee bebouwbare perimeters vormen vanuit conceptueel oogpunt een stedenbouwkundige eenheid.

**BP 1:** Deze perimeter wordt behouden in zijn huidige morfologische, functionele en patrimoniale structuur. Er kunnen voetgangersverbindingen worden gerealiseerd tussen het Koninklijk Pakhuis, de Sheds en het Goederenstation.

**BP 2:** In deze overdekte zone is ruimte voorzien voor kantoren, productieactiviteiten, hotels, handelszaken (onder meer een markt) en openbare voorzieningen, woningen, op kleine en grote schaal. De handelszaken en voorzieningen worden prioritair gevestigd rond de verlengde Ribaucourtstraat en in de buurt van de twee openbare pleinen die het knooppunt vormen tussen het Station en de omliggende openbare ruimten.

**BP 3:** Dit is een gemengde perimeter, voorbehouden voor de woonfunctie, aangevuld met hotelfunctie, administratie en productie, lokale openbare voorzieningen en handelszaken.

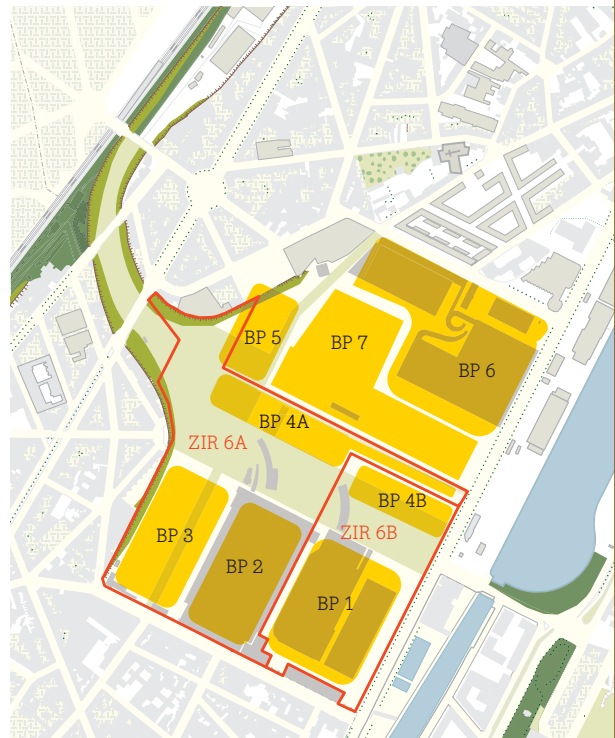
**BP 4A:** Dit is een gemengde perimeter, in hoofdzaak voorbehouden voor de woonfunctie, aangevuld met administratieve en productiefuncties, hotelfunctie, lokale openbare voorzieningen en handelszaken. Het Richtschema pleit voor een functioneel en sociaal gemengd karakter op de schaal van elk huizenblok. De woningen worden bij voorkeur ingeplant langs het gewestelijk park en de kantoren en productieactiviteiten als buffer ten opzichte van het BILC. De lokale openbare voorzieningen worden ondergebracht op de benedenverdiepingen, net als de handelszaken.

**BP 4B:** Dit is een gemengde perimeter, voorbehouden voor de voorzieningen van collectief belang of van openbare diensten, handelszaken, productieactiviteiten en kantoren.

**BP 5:** Deze perimeter ligt in hoofdzaak in het "gebied voor havenactiviteiten en vervoer" van het GBP, maar ook gedeeltelijk in het GGB 6A. De activiteiten die zijn toegestaan in het gebied voor havenactiviteiten zijn die die toegestaan zijn door de voorschriften van het GBP. In dit stadium van de denkoefening zou deze zone bestemd worden voor de herlokalisatie van de ondernemingen die actief zijn in het Becodok. In de bebouwbare zone van het GGB 6A wordt de voorkeur gegeven aan huisvesting, productieactiviteiten en administratie.

**BP 6:** Deze perimeter is bestemd voor de gebouwen voor de grootstedelijke logistiek. Deze gebouwen worden behouden en zullen op termijn gerenoveerd worden.

**BP 7:** Deze perimeter is voorbehouden voor het BILC. Dat centrum bestaat uit twee pakhuizen die samen goed zijn voor ongeveer 45.000 m<sup>2</sup> opslagruimte..



*Het BILC is een modern centrum voor stedelijke logistiek, dat zich in de eerste plaats toespit op logistieke diensten met hoge toegevoegde waarde en complete logistieke activiteiten aanbiedt zoals groepering en opsplitsing, verpakking, etikettering, facturering en distributie. Het is een project waarvan de realisatie werd goedgekeurd door de Gewestregering en waarvoor de stedenbouwkundige basis werd gelegd vanaf 2003, toen de terreinen voor het BILC werden bestemd voor havenactiviteiten volgens kaart 3 van het GBP. Voor dit project bestaat een partnership tussen de Haven van Brussel en een privéoperator. Een lening van de EIB voor een gedeelte van de financiering van dit project wordt*

*bovendien gewaarborgd door het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.*

*In 2007 organiseerde de Haven van Brussel een architectuurwedstrijd met betrekking tot de keuze van een ontwerp en een architect. Wanneer de architect eenmaal gekozen was, vonden tal van besprekingen plaats om de terreininname van het BILC in te passen binnen de door het Richtschema vastgelegde grenzen. Tevens werd een complementair gebruik bestudeerd tussen dit project en de vastgoedontwikkeling in de buurt. Het Richtschema stelt bovendien voor om de vestiging van het BILC te versterken door dit centrum te verbinden met de spoorweg en de waterweg.*

## 7.6.4

# 13 Principes met betrekking tot de vestigingen en bouwprofielen van de gebouwen

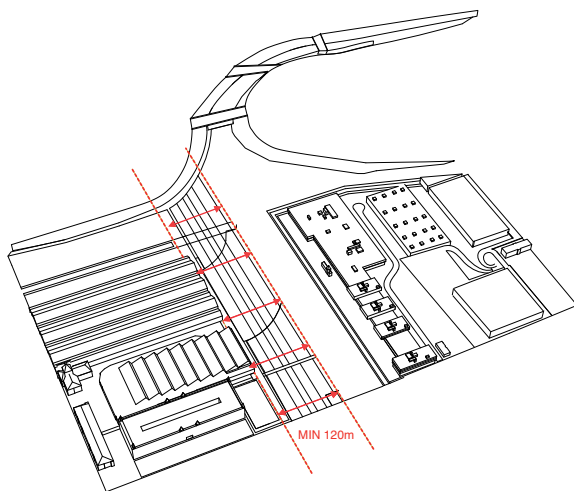
Zonder in de detail te treden over de formele aanbevolen inrichtingen, kunnen we meegeven dat een aantal compositieprincipes werden vastgelegd door het studie bureau: ze bepalen de voorwaarden inzake de vestigingen en de bouwprofielen "ad minimorum" voor de ontwikkeling van de site.

Deze principes moeten verder gepreciseerd worden in het kader van de uitwerking van een Masterplan, simultaan met de uitwerking van het BBP. Dat Masterplan moet varianten voor de samenstelling voorstellen, rekening houdend met de principes van goede plaatselijke ordening zoals die worden vastgelegd in dit richtschema.

Die 13 principes worden hieronder uiteengezet en worden ingegeven door:

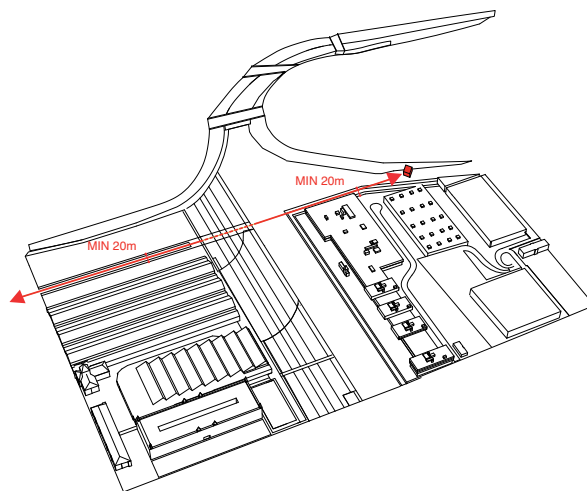
- De schaal van de bestaande monumentale gebouwen op de site (Goederenstation, Magazijnen, Koninklijk Pakhuis) die als referentie moeten fungeren
- De accentuering van de centrale openbare ruimte door het vastleggen van een doorlopende kroonlijsthoogte overal rondom de open ruimte
- Het nastreven van een "goede bezonning", zowel voor de gebouwen als voor de openbare ruimten.

### 1. MINIMALE BREEDTE VAN DE OPENBARE RUIMTE IN OPEN LUCHT



De uitgestrekte openbare ruimte in open lucht moet over de volledige diepte een minimale breedte hebben van 120 meter, die overeenstemt met de inname van de "Vishal", uitgebreid tot een achteruitbouwstrook voor de integratie van een brandweerweg. Deze breedte maakt het mogelijk om allerhande activiteiten en inrichtingen te voorzien. Ze zorgt er eveneens voor dat het park voldoende breed is ten opzichte van de nieuwbouwprojecten die voorzien zijn aan de noordkant.

### 2. MINIMALE BREEDTE VAN DE NOORD-ZUIDVERBINDING DOOR DE SITE



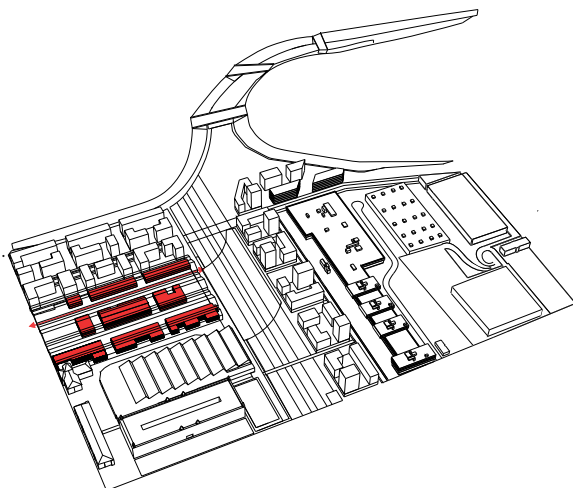
De breedte tussen de rooilijnen van deze verbinding bedraagt minstens 20 meter, van gevel tot gevel. Die ruime breedte zal aan weerszijden van de site het hiërarchisch belang van deze verbinding benadrukken.

#### IMPLANTINGEN BINNEN DE GGB 6B

Voor het GGB 6B zal de precieze morfologische configuratie nader bepaald worden in het kader van een architectuurwedstrijd

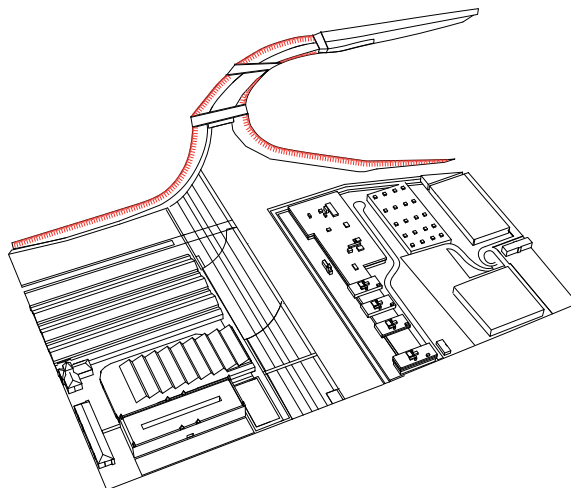
die wordt georganiseerd door T&T Project in partnership met het Brussels Gewest, en dat in het kader van de vestiging van de nieuwe zetel van het BIM - Leefmilieu Brussel op de site.

### 3. VERDICHTING EN DOORLAATBAARHEID VAN HET GOEDERENSTATION



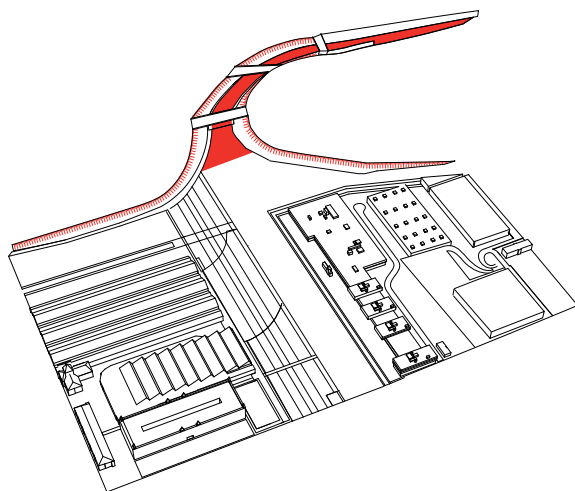
Het Goederenstation kan verdicht worden over maximaal  $\frac{2}{3}$  van zijn grondinname, met volumes tot twee bovengrondse bouwlagen. Aan de noordelijke en zuidelijke uiteinden van het Station wordt het gebouw met de buitenomgeving gelinkt door overdekte openbare ruimten. Het Goederenstation wordt bovendien in de richting Noord-Zuid doorkruist door een duidelijke en overzichtelijke openbare verbinding tussen de Picardstraat en de centrale openbare ruimte van de site. Dwarsverbindingen linken het Station met de Magazijnen, het Koninklijk Pakhuis en de nieuwe ontwikkelingen tussen het Station en het talud Laekenveld. Deze maatregelen dragen bij tot de integratie van het Goederenstation in zijn nieuw stedenbouwkundig kader en, wat nog belangrijker is, vormen dit om tot een poreuze en doorlaatbare ruimte.

### 4. HET RESPECTEREN VAN DE TALUDS



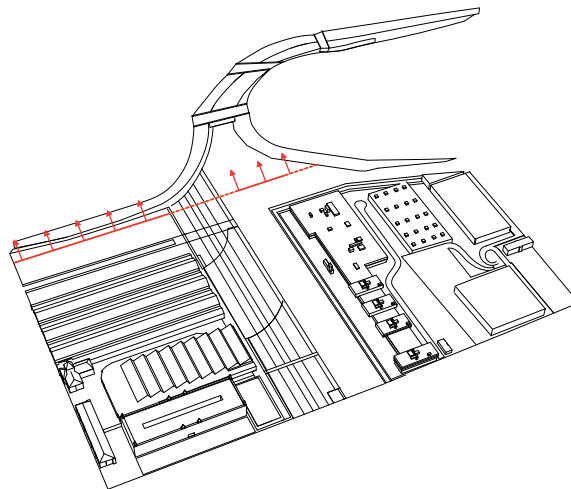
De morfologie van de taluds moet worden beschouwd als een te behouden kenmerk. Deze beperkt duidelijk de bebouwbaarheid van de site aan de achterzijde. De instandhouding van de taluds en hun onderhoud vormen een eerbetoon aan de geschiedenis van deze plek en dragen tevens bij tot de continuïteit en de verspreiding van het groen netwerk.

### 5. NIET BOUWEN OP HET TRACÉ VAN LIJN 28A



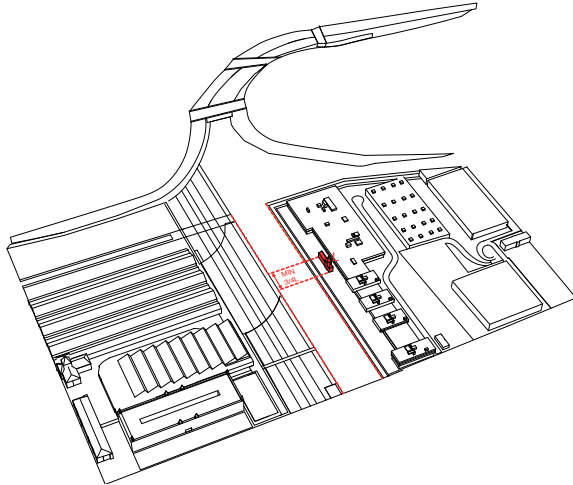
Om de morfologie van de taluds te handhaven, de continuïteit van het groen netwerk te garanderen en het behoud van de bestaande bruggen zinvol te maken (zoals de beschermde Jubelfeestbrug), mogen het tracé en de taluds van lijn 28A niet geurbaniseerd worden.

### 6. DE BEBOUWBAARHEID VAN DE SITE BEPERKEN IN DE DIEPTE



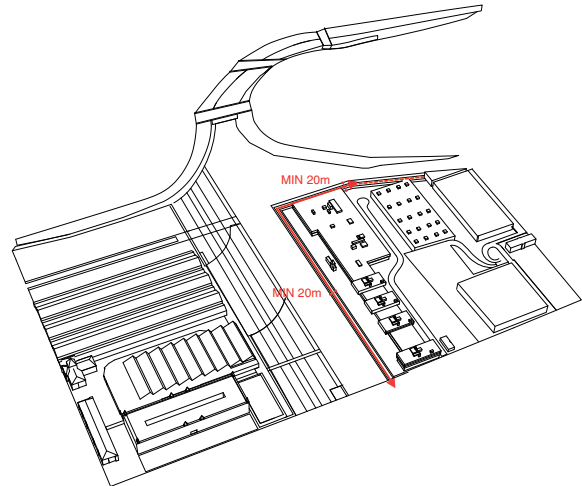
De site is gebouwd op een "voorstrook" (Havenlaan) maar ook op een "achterstrook" (de taludzijde). Die achterstrook moet een coherent en samengesteld gevelfront vormen over de hele lengte. Die coherente gevel bepaalt het eerste beeld van de site voor wie langs de groene wandeling komt op het tracé van de oude lijn 28A.

### 7. HET DIENSTENSTATION ZICHTBAAR MAKEN VANAF HET GEWESTELIJK PARK



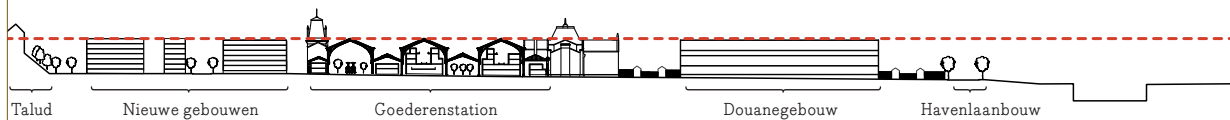
Het Dienstenstation moet zichtbaar blijven vanuit de centrale openbare ruimte over minstens 3/4 van de lengte van zijn naar het park gerichte hoofdgevel.

### 8. MINIMALE BREEDTE VAN DE NIEUWE WEG LANGS HET BILC



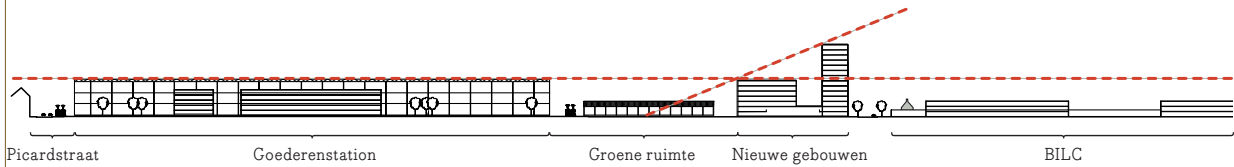
De lokale bedieningsweg langs het BILC en de nieuwe vastgoedontwikkelingen langs het park moet minstens 20 meter breed zijn.

### 9. MAXIMALE HOOGTE VAN DE GEBOUWEN TUSSEN HET TALUD LAEKENVELD EN HET GOEDERENSTATION



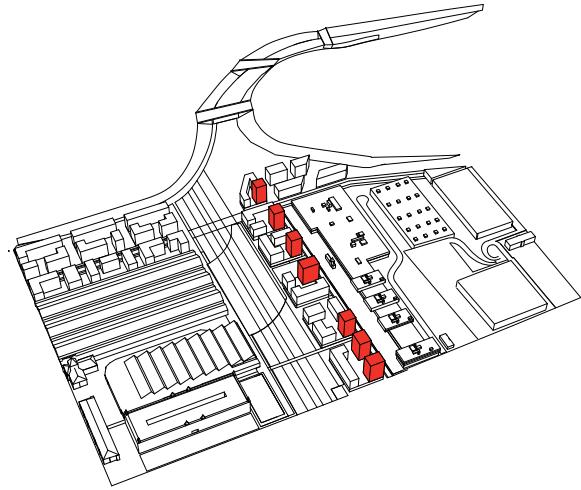
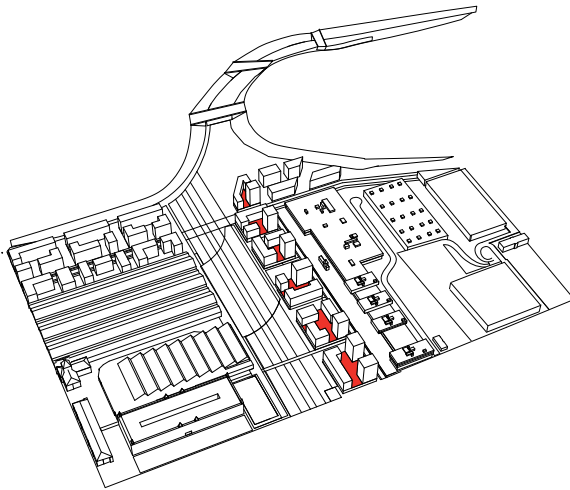
De nieuwe gebouwen tussen het Goederenstation en het talud Laekenveld mogen niet hoger zijn dan de nokhoogte van de grote Stationshallen. Het komt er in het bijzonder op aan dat de nieuwe gebouwen worden afgestemd en gelijkgeschakeld met de bouwprofielen van de bestaande patrimoniale gebouwen.

## 10. MAXIMALE HOOGTE VAN DE GEBOUWEN TUSSEN HET BILC EN DE GEWESTELIJKE OPENBARE RUIMTE



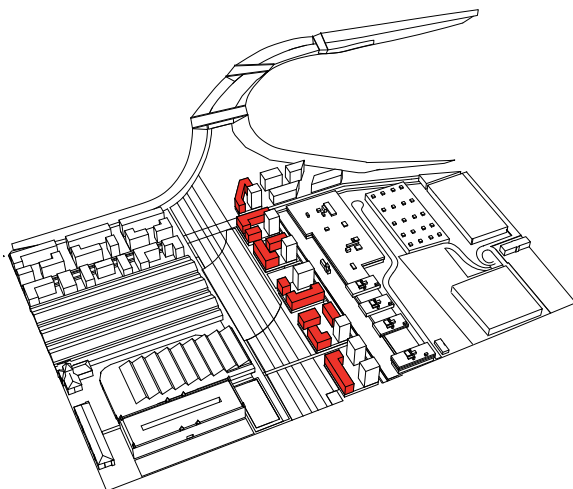
Over het algemeen moet de maximale hoogte van de gebouwen langs de gewestelijke openbare openluchtruimte beperkt worden tot de nokhoogte van de daken van de grote hallen van het Goederenstation.

De gebouwen aan de nieuwe weg langs het BILC mogen hoger zijn, mits hun hoogte overeenstemt met een geschikt bouwprofiel dat wordt bepaald door een lijn die vertrekt van het middelpunt van de open ruimte naar de hoogste kroonlijsthoogte van de gebouwen die erlangs zijn gevestigd.

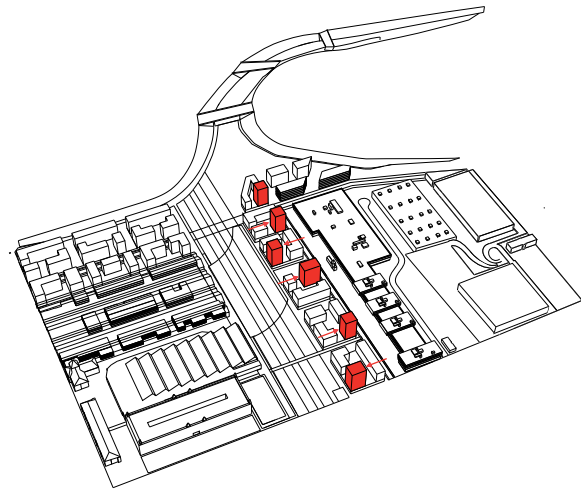


In de huizenblokken tussen het BILC en het centrale park moet minstens  $\frac{3}{6}$  van de oppervlakten onbebouwd blijven.

$\frac{1}{6}$  van de grondinname zal voorbehouden worden voor hoge gebouwen waarvan de maximale hoogte wordt bepaald in het voorgaande punt.

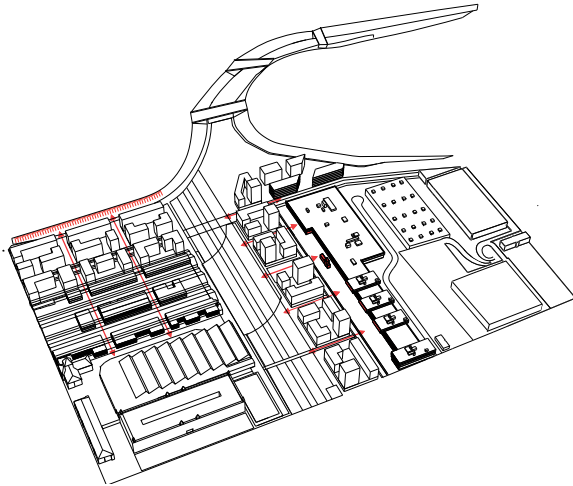


$\frac{2}{6}$  van de grondinname zal voorbehouden worden voor gebouwen waarvan de hoogte identiek is aan de nokhoogte van de grote hallen van het Goederenstation.



De hoge gebouwen kunnen afwisselend worden geplaatst, maar er moet steeds worden op toegezien dat de bezonning wordt gehandhaafd, en men dient in het bijzonder te vermijden dat schaduw wordt geworpen op de woongebouwen.

### 11. OPSPLITSING VAN DE VOLUMES, VISUELE EN RUIMTELIJKE DOORLAATBAARHEID VAN DE NIEUWE GEBOUWENCOMPLEXEN



De nieuwe gebouwencomplexen moeten de visuele en ruimtelijke doorlaatbaarheid bevorderen, waardoor de site overzichtelijk blijft in de diverse dieptevelden. Zo moet het park doorlopen in de tussenruimten zonder dat de gebouwen het insluiten in een continu kader. Tussen de bouwvolumes moeten de open ruimten wederzijdse dieptezichten bieden tussen het park, de bebouwing en de private groene ruimten.

### 12. MAXIMALE HOOGTE VAN DE GEBOUWEN IN HET TIR-CENTRUM EN HET BILC

Op de eigendommen van de Haven moeten de nieuwe gebouwen een maximaal bouwprofiel respecteren dat gelijk is aan dat van de bestaande gebouwen van het TIR-centrum.

### 13. ARCHITECTURALE EN MORFOLOGISCHE VERSCHIEDENHEID

Als de site Thurn & Taxis eenmaal ontwikkeld zal zijn, moet deze worden gezien als een representatief voorbeeld van de hedendaagse architecturale creatie. De architecturale kwaliteit van deze site moet dan ook bijdragen tot de aantrekkingskracht van Brussel. Uitgaande van dit principe dient men, met diverse middelen, verscheidene gerenommeerde architecten aan te stellen, die elk één of meerdere bouwgroepen toegewezen zullen krijgen. Dat streven naar kwaliteit moet ook betrekking hebben op de inrichting van de openbare ruimten en infrastructuur. De gewenste variaties in het architecturaal concept impliceren de goedkeuring van een morfologische verscheidenheid binnen de perken van de coherentieprincipes.

## 7.6.5 Mobiliteit en verplaatsingen

Het bureau CITEC heeft een gedetailleerde mobiliteitsstudie uitgevoerd. Die maakte het voorwerp uit van verscheidene presentaties en besprekingen van technische en politieke aard. We verwijzen de lezer die daar interesse voor heeft naar de bijlagen.

### 7.6.5.1 INRICHTINGEN IN DE NAASTE OMGEVING VAN DE SITE

#### HERINRICHTING VAN DE HAVENLAAN

De Havenlaan zal worden heraangelegd in het licht van zijn statuut als interwijkenweg. Het statuut en de werking van Havenlaan moeten dan weer worden beoordeeld in het licht van het statuut van de Willebroeckkaai aan de andere kant van het Kanaal als grootstedelijke weg. Het Richtschema voorziet de instandhouding van een dubbele bomenrij over de hele lengte van de Havenlaan. De gewestelijke fietsroute (GFR) nr. 5 wordt geïntegreerd in het nieuwe profiel.

De herinrichting van de Havenlaan zoals gepland door het Richtschema voorziet een basisprofiel van 2 x 1 rijvak voor de Havenlaan, met evenwel een profiel van 2 x 2 rijvakken voor het stuk Picard-Reders;

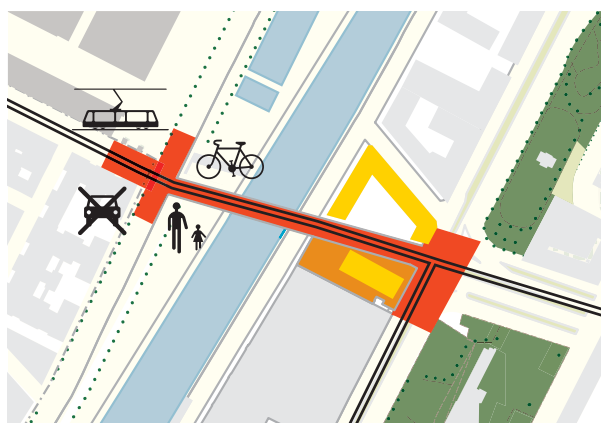
- Op korte termijn moet een profiel van 2 x 1 (busstrook + 1 rijvak voor auto's) worden voorzien op het stuk Picard-Reders
- Op middellange termijn (maximale ontwikkeling van de site T&T) zal het stuk Picard-Reders worden aangelegd in 2 x 2 rijvakken voor het autoverkeer, dit om het bijkomend verkeer op te vangen dat de ontwikkeling van de site met zich mee zal brengen. Het openbaar vervoer zal het Kanaal oversteken via de brug Picard/Bolivar.

#### BOUW VAN EEN NIEUW KUNSTWERK DAT DE OVERSTEEK VAN HET KANAAL MOGELIJK MAAKT VOOR VOETGANGERS, FIETSERS EN OPENBAAR VERVOER

In het kader van de uitwerking van dit Richtschema heeft het Zwitserse studiebureau CITEC een mobiliteitsstudie uitgevoerd. Daaruit is gebleken dat het kruispunt Reders, ongeacht het verdichtingssscenario dat de site te wachten staat, zodanig "dichtgebld" zal raken door het autoverkeer dat er geen enkele opening zou overblijven voor een degelijke bediening met het openbaar vervoer. Derhalve lijkt de bouw van een brug voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer over het kanaal in de as van de Bolivarlaan en de Picardstraat onontbeerlijk om de goede toegankelijkheid van de site Thurn & Taxis te kunnen garanderen. De realisatie van dat kunstwerk werd reeds meermaals te berde gebracht, maar kreeg tot op heden nooit een concreet gevolg. Het nut van de CITEC-studie is vooral dat ze het verband heeft aangetoond tussen de verdichting van de bebouwing in Thurn & Taxis en de bouw van die brug. Samengevat in één zin: "zonder brug geen verdichting van de site". We stippen hierbij nog aan dat het principe van die brug reeds werd opgenomen in het GewOP, kaart nr. 6. Ze is trouwens ook aangegeven in andere



HERINRICHTING VAN DE HAVENLAAN



EEN NIEUW KUNSTWERK OVER HET KANAAL VOOR VOETGANGERS, FIETSERS EN OPENBAAR VERVOER

officiële documenten zoals het Gemeentelijk Ontwikkelingsplan van Sint-Jans-Molenbeek en het Mobiliteitsplan van diezelfde gemeente. Ze was ook al vermeld op kaart 5 "openbaar vervoer" van het eerste GewOP van 1995.

Aan de realisatie van die brug zijn een aantal voorwaarden verbonden, zoals in het bijzonder:

- De doorgang van autoverkeer over deze brug is strikt verboden.
- Dit kunstwerk moet van een opmerkelijke architecturale kwaliteit zijn en in het bijzonder een sterk stedelijk en niet-infrastructureel karakter vertonen.
- Het kunstwerk moet de vastgoedontwikkelingen mogelijk maken aan weerszijden van zijn Noordelijke landhoofd, aan de kant van de Bolivarlaan.



#### HERINRICHTING VAN DE PICARDSTRAAT MET INTEGRATIE VAN EEN EIGEN BAAN VOOR HET OPENBAAR VERVOER

De Picardstraat, die het statuut heeft van een lokale weg, zal worden heraangelegd met versmalling van de weg tot 2x1 rijvak, met de mogelijkheid om een eigen baan te integreren voor het openbaar vervoer, een brede strook met fietspad aan weerszijden, zijdelings parkeren en een verbreding van de voetpaden met beplantingen.



#### PROMOTEN VAN MAATREGELEN VOOR PARKEERBEPERKING IN DE WIJKEN ROND DE SITE THURN & TAXIS EN LANGS DE HAVENLAAN

De site Thurn & Taxis vormt vandaag een pool die heel wat bewegingen en verplaatsingen genereert, en het parkeren zorgt bij bepaalde gelegenheden nu al voor overlast voor de buurtbewoners. De parkeerproblemen zullen nog toenemen naarmate de vastgoedontwikkelingen van de site gerealiseerd worden, en er moeten dus begeleidende maatregelen worden getroffen om het parkeren te beperken en een verschuiving naar andere verplaatsingswijzen aan te moedigen (voetgangers, fietsen, openbaar vervoer). Het Gemeentelijk Mobiliteitsplan van de Gemeente Molenbeek voorziet nu reeds de invoering van maatregelen voor het beheer van het parkeren rond de kantorenpool op de Havenlaan. Dit soort maatregelen zou veralgemeend moeten worden voor het hele invloedsgebied van de site Thurn & Taxis. In dit verband dient ook werk te worden gemaakt van een globaal beleid tussen de Gemeente Sint-Jans-Molenbeek en de Stad Brussel.



## 7.6.5.2 VOETGANGERS OP DE SITE



### ➤ EEN SITE DIE VOORNAMELIJK OP VOETGANGERS IS AFGESTEMD

De mobiliteit op de site Thurn & Taxis draait in hoofdzaak rond voetgangers en fietsers. Alle onbebouwde en private open ruimten zijn toegankelijk voor die twee verplaatsingswijzen. De site vertoont nergens aanzienlijke niveauverschillen, behalve tussen de site zelf en de taluds aan de grens ervan.

### ➤ VERSCHILLENDE TOEGANGSTYPES VOLGENS DE HIËRARCHIE VAN DE RUIMTEN

De site heeft verschillende soorten toegangen voor voetgangers/fietsers, die we kunnen onderverdelen in drie categorieën : grote toegang, hoofdtoegang, secundaire toegang.

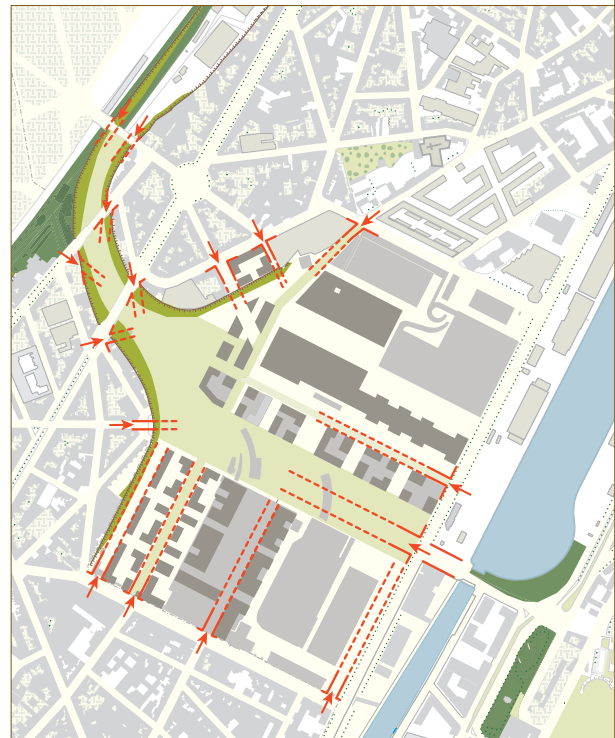
- De belangrijkste en meest zichtbare grote toegang zal zich bevinden langs de Havenlaan.
- De hoofdtoegangen komen op de volgende plaatsen:
  - aan het uiteinde van de transversale Noord-Zuidverbinding die ruimtelijk de Vandenboogaardestraat met de Molenbeekstraat verbindt
  - aan de kant van de Picardstraat, op het knoppunt tussen het Goederenstation en de verlengde van de Ribaucourtstraat in het Station, met verbetering van de verbinding tussen de site en de metro Ribaucourt.

Deze toegangen bevinden zich op hetzelfde niveau als de openbare ruimten in de naaste omgeving.

De secundaire toegangen zullen voornamelijk de aansluitingen vormen tussen de site en de omliggende wijken, met name:

- aan weerszijden van de Bockstaelbrug
- aan weerszijden van de Clessebrug (J. Dubrucqiaan)
- aan de Laekenveldsquare
- aan het kruispunt Scheldestraat / Picardstraat
- op de huidige site Ziegler (privésite - erfdiensbaarheid van doorgang te bepalen)
- aan de uitgang van de metro Pannenhuis (park L28)
- aan Bockstael

Deze secundaire toegangen vertonen allemaal aanzienlijke niveauverschillen tussen de ruimte buiten de site en de site zelf. De behandeling van die niveauverschillen zal nader gepreciseerd moeten worden bij de latere aanlegwerken. Toch moet in dit stadium al worden aangestipt dat die toegangen de site toegankelijker moeten maken voor alle gebruikerscategorieën, met inbegrip van de personen met beperkte mobiliteit.



VERSCHILLENDE TOEGANGEN VOOR VOETGANGERS

### 7.6.5.3 FIETSERS OP DE SITE



Langs de site aan zuidelijke kant loopt de GFR nr. 5. Die zal gerealiseerd worden in het kader van de aanleg van de Havenlaan. Ter gelegenheid van de nieuwe inrichting van de site kunnen ook andere maatregelen worden overwogen ter bevordering van het fietsverkeer.

NIEUWE VERBINDINGEN TUSSEN DE GEWESTELIJKE FIETSRoutes



#### INTEGRATIE VAN HET FIETSVERKEER IN DE NIEUWE NOORD-ZUIDVERBINDING DOOR DE SITE.

Deze nieuwe verbinding zorgt voor vlottere verbindingen tussen de Maria-Christinawijk en de Maritiemwijk. Zo zou misschien ook een verbinding kunnen worden aangelegd tussen de GFR nr. 9 langs de Vanderstichelenstraat en de GFR-A die door de Molenbeekstraat loopt.

#### INTEGRATIE VAN HET FIETSVERKEER IN DE NIEUWE VERBINDING TUSSEN DE HAVENLAAN EN HET BOCKSTAELPLEIN.

Over de hele lengte van deze verbinding, die het nieuwe park doorkruist, moet de aanleg het fietsverkeer integreren en aanmoedigen. Zo zou een link kunnen worden gelegd tussen de GFR nr. 5 en de GFR nr. 10 die langs het Bockstaelplein loopt.

#### PLAATSING VAN BEVEILIGDE FIETSSTALLINGEN IN DE OPENBARE RUIMTE.

Deze fietsstallingen zullen worden geïnstalleerd als aanvulling op die van de gebouwen (artikel 13, Titel VIII van de GSV). Ze zullen worden geplaatst op openbare plaatsen, voorkeursplekken goed in het zicht, ook nabij tramhaltes.

## 7.6.5.4 OPENBAAR VERVOER OP DE SITE



Het Richtschema heeft ervoor geopteerd om het minimaal aanbod te bepalen dat noodzakelijk is op grond van de vraag op de site, met als streefdoel een gemiddeld modaal aandeel van 45% voor het openbaar vervoer.

Bovendien zijn verschillende tramlijnen of trein-tramlijnen momenteel al voorzien in het kader van het IRIS 2-plan. Het Richtschema spreekt zich uit over één van die tracés dat voorrang verdient, omdat het de bediening van de hele site mogelijk maakt met een zekere budgettaire besparing.

Met betrekking tot de bussen van De Lijn, waarvan de omleiding van het tracé (Bockstaal-Jubelfeest, Leopold II, Noordstation) vaak werd aangehaald (van Bockstaal naar het Noordstation door de site via lijn 28A), pleit het Richtschema voor hun behoud in de stedelijke openbare ruimte, alsook voor de bestemming van lijn 28A als Groene wandeling ter bevordering van het voetgangers- en fietsverkeer en het openbaar vervoer per spoor. Er zijn meerdere argumenten voor die keuze:

- enerzijds is de verbinding van Bockstaal naar de site niet haalbaar op korte termijn wegens een sterk niveauverschil, dat de bouw van een toegangshelling vereist.

*In eerste instantie zal de tramlijn die langs het nieuwe tracé loopt, op termijn borg staan voor de bediening van Bockstaal – Gare Maritime/Goederenstation – Picard – Noordstation – Rogierlaan – Josaphat (GEN-station)*

*Vier haltes bedienen de site :*

- Een halte “Picard/Bouvier”  
*Deze halte bevindt zich op een geschikte afstand ten opzichte van de bestaande kantoorpolen op de Havenlaan. Hij bedient eveneens de Magazijnen en het Koninklijk Pakhuis.*
- Een halte “Goederenstation”,  
*nuttig voor de bediening van het Station en de bediening van de gebouwen tussen het Station en het Laekenveldtalud.*
- Een halte “Jubelfeest”, die de Maria-Christinawijk en de Maritiemwijk bedient via toegangen die in de taluds moeten worden geïntegreerd.  
*Er zal ook moeten worden gezorgd voor een mechanisch systeem om het hoogteverschil te overbruggen (lift).*

- Een halte “Pannenhuis”. *Deze halte zou kunnen zorgen voor een intermodale verbinding met de metro. Daartoe zou een tweede uitgang van het station kunnen worden gecreëerd aan de noordkant.*

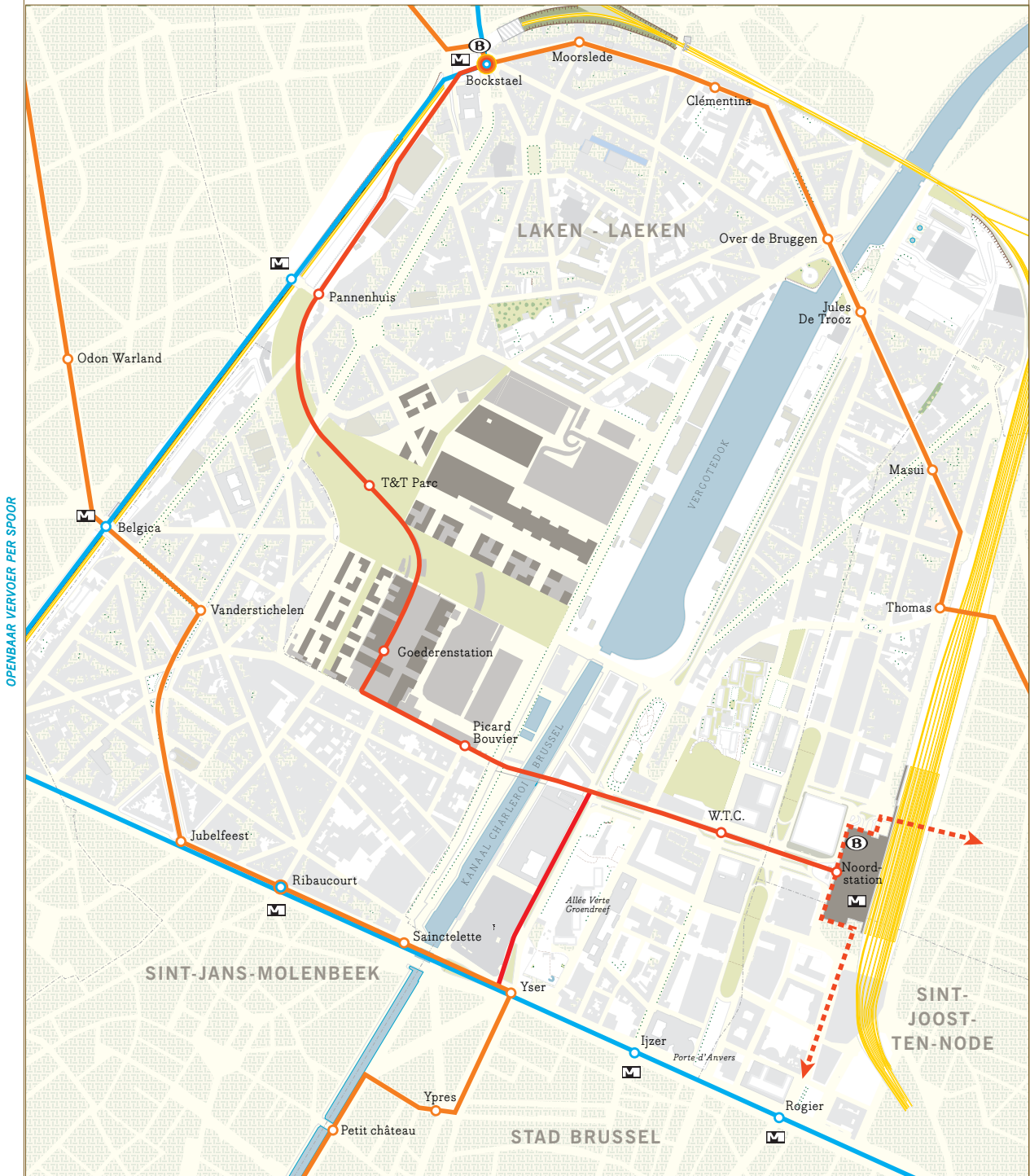
*Dit tracé biedt het grote voordeel dat het op een krachtige manier zowel de site Thurn & Taxis als de Maritiemwijk bedient. Het kan worden gebruikt door één of meerdere efficiënte tramlijnen. Het netwerk van de tracés kan in de toekomst ook worden uitgebreid tot andere takken, naarmate de ontwikkeling van de site vordert. Op grond van de geplande vastgoedontwikkelingen zal men geleidelijk aan nagaan of het aanbod is afgestemd op de vraag.*

- anderzijds was men van oordeel dat de concentratie van alle lijnen van De Lijn niet gunstig was voor de opwaardering van de site en in het bijzonder voor de promotie van de woonfunctie.
- er werd overigens prioriteit gegeven aan lijn 28A.
- ten slotte zou op termijn een overgang van de busreizigers van De Lijn naar de tram kunnen worden bewerkstelligd vanaf het Bockstaalplein.

### EEN KWALITATIEF HOOGSTAANDE BEDIENING MET HET OPENBAAR VERVOER

De toegankelijkheid van de site met het openbaar vervoer is één van de kernelementen voor de ontwikkeling van de GGB 6A en B. Vermits het duidelijk gaat om een gebied met “gewestelijke” waarde, moet deze site ook kunnen rekenen op een krachtige bediening met het openbaar vervoer; dat is vandaag de dag niet het geval, wat dus leidt tot een grootschalig gebruik van de wagen.

De site moet op korte termijn bediend worden door minstens één lijn van het openbaar spoorvervoer met haltes op de site. Die lijn rijdt langs de brug Picard-Bolivar en de Picardstraat en komt vervolgens de site binnen, hetzij via het Goederenstation (de optie waar het Richtschema de voorkeur aan geeft), of via de nieuwe Noord-Zuidverbinding die de site doorkruist (alternatief indien de eerste optie technisch niet haalbaar blijkt), om daarna naar het Bockstaalplein te rijden via een nog nader te bepalen tracé. Deze lijn wordt geïntegreerd in het vervoernet van de MIVB en is eveneens nuttig voor de bestaande omliggende wijken. Ze maakt in elk geval een rechtstreekse en snelle verbinding mogelijk tussen de site en de belangrijke vervoerspolen, zijnde de bestaande metrostations in de buurt en het multimodale platform van het Noordstation. De bediening van de site met het openbaar vervoer zal optimaal en proportioneel verlopen, volgens de huidige vraag en in functie van de verwachte vraag op grond van het bebouwbare volume.



- Spoorweglijnen
- Metro-infrastructuren
- Bestaande tramlijnen
- Nieuwe traminfrastructuren
- Mogelijke verlengingen van de traminfrastructuren

### 7.6.5.5 GEMOTORISEERDE VERPLAATSINGEN OP DE SITE



#### PLAATSELIJKE TOEGANKELIJKHEID VOOR AUTOVERKEER

De toegang voor het autoverkeer is uitsluitend beperkt tot het plaatselijk verkeer. Dit moet de verspreiding mogelijk maken van de stedelijke functies die op de site zijn gevestigd in de volgens dit plan bebouwbare zones. Aan de kant van de Picardstraat bevindt zich een invalsweg die doodloopt. Tegenover het park zorgt een weg in "L" voor een lokale verspreiding van de gebouwen; die weg sluit aan de ene kant aan op de Havenlaan, en aan de andere kant op de D. Lefèvrestraat.

#### VOORNAMELIJK OVERDEKTE PARKEERPLAATSEN

Algemeen, en behoudens enkele uitzonderingen ("dépose-minute", leveringen, technisch onderhoud), zal het autoparkeren voornamelijk ondergronds gebeuren, onder de nieuwe gebouwen, om aldus een maximum aan bovengrondse ruimte vrij te houden. Het parkeren zal gedeeltelijk plaatsvinden onder het oostelijk gedeelte van de hoofdzakelijk minerale centrale open ruimte (tegenover het Koninklijk Pakhuis) evenals onder de vastgoedontwikkelingen die zijn toegestaan in de sectoren waar bebouwing mogelijk is. Wat de bestaande gebouwen betreft, zullen enkel parkeerplaatsen kunnen worden voorzien onder het Goederenstation.

#### BEPERKING VAN DE PARKEERPLAATSEN OP DE SITE

De mobiliteitsstudie van CITEC heeft aangetoond dat de parkeer capaciteit op de site gemoduleerd moet worden opdat de ontwikkeling van de site geen te grote verkeershinder zou veroorzaken in verhouding tot het opvangvermogen van het wegennet langs de site. Bovendien is de beperking van de parkeercapaciteit op de site een belangrijke hefboom voor een duurzaam mobiliteitsbeleid, terwijl het Gewest er zich heeft toe verbonden om het verkeer met 20% terug te schroeven. Overeenkomstig de conclusies van de CITEC-studie stelt het Richtschema derhalve voor om in het toekomstig BBP een limiet te bepalen voor het aantal parkeerplaatsen dat overeenstemt met een krachtig parkeerbeleid op de site. Bijvoorbeeld: als de bediening met het openbaar vervoer eenmaal een feit is, zullen strikter beperkte criteria kunnen worden opgelegd dan de huidige normen (1 parkeerplaats per 200 m<sup>2</sup> kantoren + beperkende ratio voor de woningen). Als daarentegen de bediening met het openbaar vervoer niet naar behoren wordt ontwikkeld, zal ook de vastgoedontwikkeling aan banden moeten worden gelegd.



ENKEL PLAATSELIJK AUTOVERKEER

*In de CITEC-studie wordt het verkeer dat wordt gegenereerd door het vastgoed van het ontwerp voor de GGB 6A en B geraamd op basis van een zone B. Die kwalificatie impliceert de bijkomende creatie van 3.410 tot 5.485 parkeerplaatsen op de site, goed voor 14.030 tot 21.800 dagelijkse verplaatsingen met de wagen. De woningbouw vertegenwoordigt een aandeel van 27% tot 29% in dat aantal. In vergelijking met het huidige verkeer vertegenwoordigen die verplaatsingen een toename met 14 tot 22%. Globaal genomen zijn de wegen niet in staat om een dergelijk surplus op te vangen. Volgens een raming van Brussel-Mobiliteit zou het aantal bijkomende parkeerplaatsen dat zal moeten worden voorzien op de site in het licht van de ontwikkeling van het vastgoedprogramma, beperkt moeten blijven tot +/-2600 plaatsen.*

*De ontwikkeling van het BILC zal leiden tot een toename van het vrachtwagen- en bedrijfsvoertuigenverkeer. Dat verkeer zal uitsluitend geconcentreerd zijn op de Havenlaan, en meer bepaald het tracé tussen het BILC en de De Troozsquare, en daarna richting Ring. Volgens een studie van de consultant Stratec zou de ontwikkeling van dit project leiden tot een toename van het aantal bewegingen op de Havenlaan met 350 bewegingen/dag voor de vrachtwagens van 3,5 ton en meer, 240 bewegingen van bedrijfsvoertuigen en 170 bewegingen van personenwagens (zijnde het equivalent van 1100 personenvoertuigen /dag).*

### VERPLAATSINGEN EN DUURZAME STEDENBOUW

In de zogenaamde “duurzame” wijken bestaat één van de sleutelementen van het mobiliteitsbeleid erin om te werken rond de ratio van het aantal parkeerplaatsen per woning of per m<sup>2</sup> kantoren. In de Vaubanwijk in Freiburg (2000 woningen) werd de motorisatiegraad van de inwoners terugschroefd door een ratio van 0,7 auto/woning toe te passen; 25% van de inwoners heeft zich er overigens

toe verbonden om zonder auto te leven. In de nieuwe wijk Hammarby Sjöstad in Stockholm (8000 woningen) bedraagt die ratio 0,8 parkeerplaatsen per woning. Deze lage ratio's sporen het gebruik aan van het openbaar vervoer en de zachte verplaatsingswijzen. De terbeschikkingstelling van alternatieven van het type car-sharing vormt eveneens een stimulans.

### INRICHTING VAN EEN CAR-SHARINGSTATION OP DE SITE

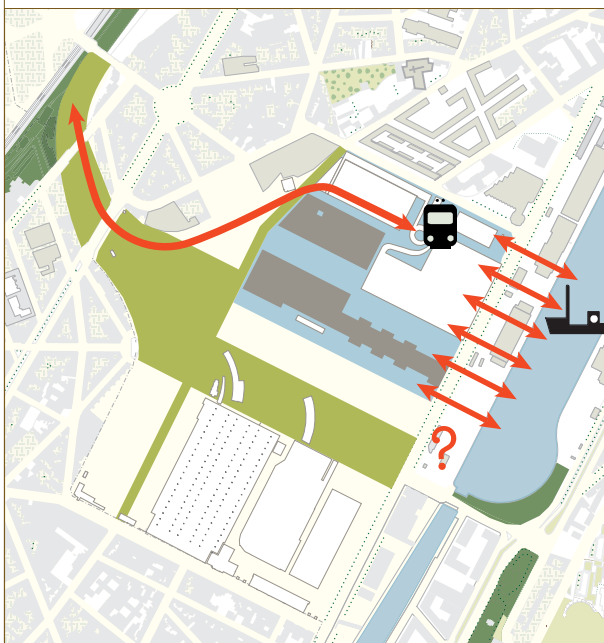
Om het aandeel van de auto in de gemotoriseerde verplaatsingen te helpen verminderen, en om het aantal parkeerplaatsen op de site drastisch te kunnen beperken, moet het systeem van car-sharing krachtadig worden gepromoot. Daartoe zullen car-sharingstations moeten worden aangelegd in het kader van de verschillende vastgoedprogramma's.

Bovendien zou minstens één car-sharingstation moeten worden voorzien in de openbare ruimte op de site Thurn & Taxis. Dat zou zich in de buurt moeten bevinden van een zichtbare en druk bezochte plaats.

## 7.6.5.6 BILC

Overeenkomstig de oriëntaties van het Brussels mobiliteitsbeleid, dat af wil van het “alles per auto”-stramien en het vrachtvervoer per spoor en over de waterweg wil promoten, moet het BILC als stedelijke logistieke pool de nodige verbindingen tot stand brengen met die netwerken voor vrachtvervoer. De twee volgende aanbevelingen gaan in die richting.

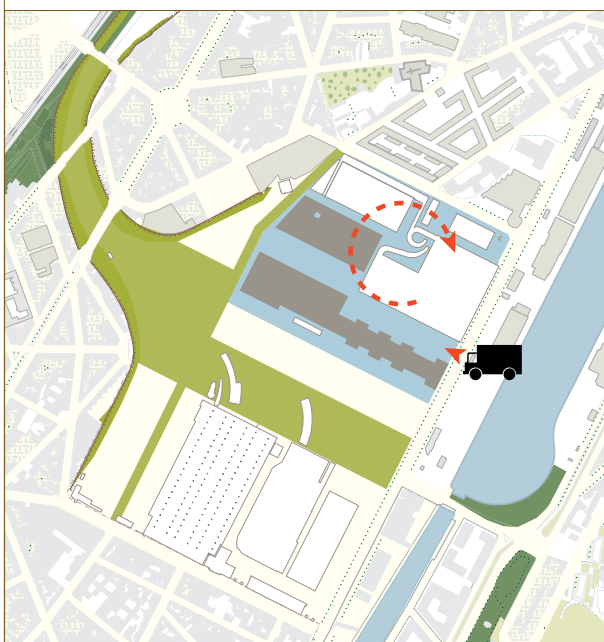
VERBINDINGEN MET HET KANAAL EN DE SPOORWEG



### VERBINDING VAN HET BILC MET DE WATERWEG EN HET SPOORNETWERK

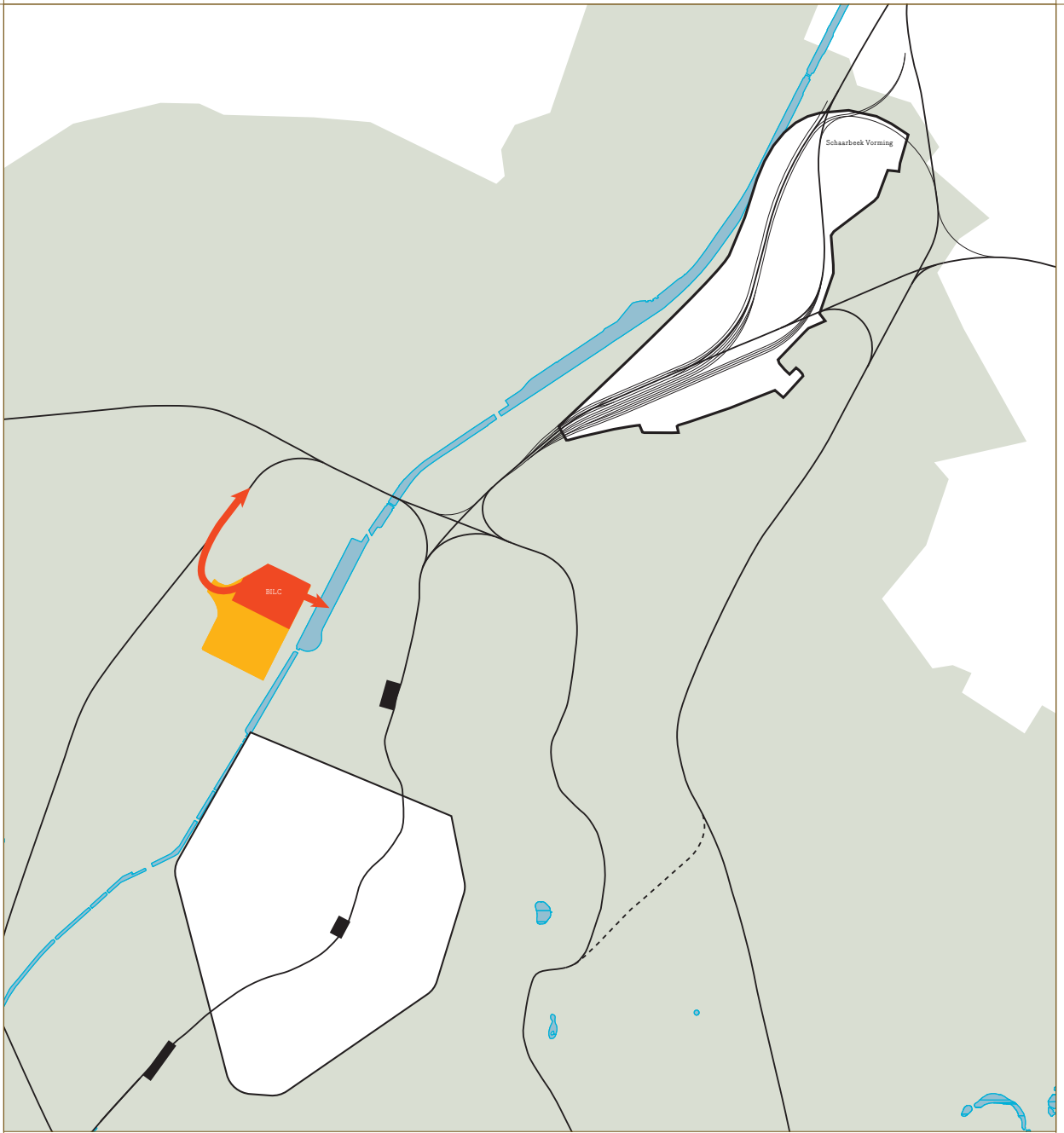
Om van het BILC een heus multimodaal logistiek platform te maken, moet werk worden gemaakt van verbindingen met de waterweg en het spoor. Met betrekking tot de verbinding met de waterweg ligt momenteel een project ter studie voor het vervoer van paletten met behulp van platbodems (binnenvaart). Daarnaast is een aansluiting met het spoorwegnet van de NMBS noodzakelijk. De verbinding met het net via lijn 28A zou dus opnieuw in gebruik moeten worden genomen. We onderstrepen hierbij dat de exploitatie van het goederenvervoer per spoor sinds 1 januari 2007 volleg geliberaliseerd is. De kostprijs van de spoorverbinding en de exploitatie ervan moeten worden besproken met de operator van het spoornet.

LOKALISATIE VAN DE HOOFDTOEGANG VAN HET BILC



### LOKALISATIE VAN DE HOOFDTOEGANG VAN HET BILC

De toegangen tot het logistiek centrum (alle soorten voertuigen bij elkaar genomen) zullen uitsluitend gesitueerd zijn aan de Havenlaan, dit om het overgrote gedeelte van het wegverkeer te concentreren op die as. Het vrachtwagenverkeer zal geconcentreerd worden in het nieuwe complex zelf, om zo de overlast voor de bewoonde omgeving (lawaaï, trillingen, stof) te beperken.



VAN HET BILC EEN HEUS MULTIMODAAL PLATFORM MAKEN DOOR DIT CENTRUM TE VERBINDEN MET DE SPOORWEG EN DE WATERWEG

## 7.6.6

### *Openbare voorzieningen in de naaste omgeving van de site*

#### AANLEG VAN EEN OPENLUCHTZWEMBAD EN EEN PARK OP DE LINKEROEVER VAN HET BECODOK

Ter herinnering: het principe inzake de uitvoering van dit plan werd door de Regering besproken en goedgekeurd in maart 2007. De realisatie van het project impliceert de herlokalisatie van de ondernemingen die vandaag gevestigd zijn op de plaats waar het zwembad zou komen. In het nieuwe complex komt een openluchtzwembad alsook een park langs het dok; dat zal zorgen voor de verbinding met de projecten die al door de Haven van Brussel zijn verwezenlijkt op de linkeroever van het dok. Er zal tevens een landschappelijk aangelegde verbinding komen tussen de site van het zwembad en het park op de site Thurn & Taxis. De loopbrug Picard-Bolivar zal volwaardig deel uitmaken van deze inrichting.



SCHEETS OPENLUCHTZWEMBAD - BRON : PERSCOMMUNIQUE KAB. P. SMET

## 7.6.7

### *Energieprestatie en eco-constructie*

#### VERMINDERING VAN HET ENERGIEVERBRUIK

Men dient de behoeften inzake verwarming en klimaatregeling in de gebouwen te verminderen, onder meer door te werken aan de dichtheid, de isolatie van de gebouwschil, de luchtdichtheid, de thermische inertie, de prestaties van de verwarmingssystemen en de productie van hernieuwbare energie. Voor de gebouwen op de site moet gestreefd worden naar hoge energieprestatienormen, met name de passiefstandaard (15kWh/m<sup>2</sup>.jaar) voor nieuwbouw en laag energieverbruik voor renovaties (60kWh/m<sup>2</sup>.jaar) van woningen en een waarde van E60 in de zin van de ordonnantie van 07 juni 2007 betreffende de energieprestatie van de gebouwen en haar toepassingsbesluiten.

#### ZUINIGE EN KRACHTIGE ENERGIESYSTEMEN VOORZIEN

Deze maatregel moet zowel worden toegepast voor de gebouwen (GGB 6 A en B + Gebied voor havenactiviteiten en vervoer) als voor de verlichtingssystemen van de openbare ruimte en het stadsmeubilair. Bij de keuze van het energiesysteem dient men zich te laten leiden door de doelstelling om het verbruik van primaire, niet-hernieuwbare energie te beperken. Men dient de warmtekrachtkoppeling en de installatie van een warmtenetwerk te bestuderen, alsook de productie van hernieuwbare energie (zonne-energie, geothermische energie, biomassa) voor het dekken van de gedeeltelijke of volledige behoeften van de site. We denken bijvoorbeeld aan de grote platte daken op de

site, die gebruikt zouden kunnen worden voor de installatie van zonnecollectoren. Het dak van het BILC lijkt in dat verband bijzonder geschikt voor dit soort installaties.

#### VRIJWARING VAN HET RECHT OP LICHT EN ZON

De bouwprofielen van de nieuwe gebouwen in de GGB 6A en B moeten doordacht worden om de schaduwvorming te beperken, in het bijzonder voor de zuidelijke oriëntaties van de gebouwen. Ook moeten de minimumafstanden tussen de gebouwen en de breedtes van de gebouwen bevorderlijk zijn voor de natuurlijke bezonning van de vertrekken. We merken hierbij op dat de algemene structurering van de site vanaf het grote park leidt tot inplantingen die duidelijk stroken met de aanbeveling. Deze aanbeveling kan ook worden uitgebreid tot bepaalde ondergrondse verdiepingen (parkeerplaatsen), waar ook van natuurlijk daglicht zou kunnen worden genoten.

#### BEPERKING VAN DE MILIEU-IMPACT VAN DE GEBOUWEN DOOR EEN GLOBALE BENADERING ROND "ECO-CONSTRUCTIE"

Deze maatregel heeft tot doel om de ecologische voetafdruk van de gebouwen tot een minimum te beperken door een globale aanpak met betrekking tot energie, materialen, beheer van het regenwater en het leidingwater, alsook de architecturale kwaliteit.



## 7.6.8 Water

Op dit vlak heeft het voornaamste aspect dat in het kader van een Richtschema kan worden behandeld, te maken met de ondoorlaatbaarheid van de bodem en de afvloeiing van het water. De voornaamste optie van dit Richtschema (aanleg van een groot gewestelijk park met een doorlaatbare bodem) komt duidelijk tegemoet aan dat streefdoel. Maar deze fundamentele optie kan nog worden aangevuld met een reeks complementaire opties, die we hieronder op een rijtje zetten.

### VERALGEMENING VAN INTENSIEVE (OF ZELFS EXTENSIEVE) GROENDAKEN OP ALLE NIEUWE GEBOUWEN (MET INBEGRIJF VAN HET BILC)

De meeste neerslag in stedelijke gebieden vloeit naar de rioeringen. Groendaken vervullen in dat verband een belangrijke rol omdat ze bij overmatige neerslag fungeren als buffer voor het afvoersysteem. Het waterbeheer is vandaag een belangrijk element in het Brussels milieubeleid, en de veralgemening van groendaken op alle nieuwe gebouwen in de site lijkt dan ook een must. Verder wijzen we erop dat het principe van de installatie van intensieve groendaken wordt opgelegd door de GSV (Titel I, art 13) voor elk plat dak met een oppervlakte van meer dan 100 m<sup>2</sup>.

### OPVANG VAN REGENWATER VOOR BEPAALDE HUISHOUDELIJKE OF INDUSTRIËLE GEBRUIKEN

In de gebouwen moet het regenwater gerecupereerd worden voor huishoudelijk of industrieel gebruik via de installatie van regenwatertanks. Ter herinnering: dit principe is een toepassing van Artikel 16 van Titel I van de GSV "Opvang van regenwater".

### NAGAAN OF HET OPPOORTUUN IS OM EEN INTENSIEF GROENDAK TE INSTALLEREN OP HET KONINKLIJK PAKHUIS

Men zou kunnen overwegen om een intensief groendak aan te leggen op het plat dak van het Koninklijk Pakhuis. Maar daarvoor moet men van bij de eerste studies onderzoeken welke belasting het ontwerp, de uitvoering en uiteindelijke de bestemming van het groendak zouden vertegenwoordigen voor de dragende structuur.

### BEHEER VAN HET REGENWATER OP DE SITE AAN DE HAND VAN WATEROPSLAGSYSTEMEN IN HET PARK EN IN DE OPENBARE RUIMTEN

Het beheer van het regenwater op de site zelf moet een compensatie vormen voor de ondoorlaatbaarheid van de bodem die eigen is aan de bouwprojecten en de aanleg van hun naaste omgeving. Dankzij dit beheer kan men de afvloeiing beperken en de belasting van de collectieve zuiveringsinfrastructuur verlichten. In dat verband is het centrale park van de site bijzonder geschikt voor de inplanting van openluchtsystemen voor wateropslag. Zo zouden verschillende systemen naast mekaar kunnen bestaan of gecombineerd kunnen worden in de vorm van greppels, plantkuilen, droge bekkens, waterbekkens enz.; die systemen zouden geïntegreerd moeten worden in de openbare ruimten zonder hun continuïteit en hun gebruik te verstoren.



## 7.6.9 *Beheer en opvolging van het project*

### EEN AKKOORD TOT STAND BRENGEN TUSSEN DE OVERHEDEN EN DE ONDERNEMING T&T PROJECT OVER DE VERDELING VAN DE FINANCIERINGEN NAARGELANG DE PROJECTEN

Van bij de aanvang van de uitwerking van het Richtschema werden door onze expert Modus Expert berekeningen gemaakt met betrekking tot de economische haalbaarheid van de projecten voor de GGB 6A en B. Die berekeningen hebben de rendabiliteit van de vastgoedontwikkeling op de site aangetoond op grond van verschillende verdichtingsscenario's, waarbij tevens de mogelijkheid werd bestudeerd dat het gewestelijk park ten laste zou worden genomen door T&T Project. Wegens de vertrouwelijkheid van de gegevens worden deze berekeningen niet openbaar gemaakt.

Het nut van deze berekeningen schuilt in het feit dat ze aantonen dat de ontwikkeling van de site, volledig ten laste van de privésector, op zich "rendabel" is. Maar ondanks die rendabiliteit moeten de overheden hun steentje bijdragen tot de site om er ook een aantal openbare programma's te realiseren.

Met betrekking tot de installaties van de Haven, en in het bijzonder de ontwikkeling van het BILC-project, stippen we aan dat een partnership werd opgericht tussen de Havenmaatschappij en een Franse privé-onderneming (SOGARIS) en dat het Brussels Gewest van de Europese Investeringsbank een lening heeft bekomen voor de uitvoering van dat project. De financiering en de realisatie van dit project staan dus vast. Het Gewest moet echter nog bijkomende financieringen vrijmaken voor de bediening van de BILC-site via een spoorlijn in het verlengde van de bestaande spoorweglijn achteraan de site (lijn 28).

De onderstaande tabel geeft een beknopt overzicht van de soorten programma's die ontwikkeld zullen worden op de site en zijn naaste omgeving. Dit is een "eerste ruw theoretisch model" van de uitvoering en financiering van de projecten.

BEHEER EN OPVOLGING VAN HET PROJECT		INTERVENTIEOPTIES		HET RICHTSCHEMA		HG THURN & TAXIS
TYPES PROGRAMMA'S OP DE SITE	OPDRACHTGEVER	BESTEMMELING NA REALISATIE VAN HET PROJECT	MOGELIJK(E) FINANCIERINGS-MECHANISME(EN)	GRONDBEHEERDER NA REALISATIE VAN HET PROJECT		
<b>IN DE GGB 6A EN B EN HET GEBIED VOOR HAVENACTIVITEITEN</b>						
Kantoren	T&T Project of andere privé-investeerder	Verkoop of verhuur tegen marktprijs	Privéfinanciering	Privé		
Vrije woningen	T&T Project of andere privé-investeerder	Verkoop of verhuur tegen marktprijs	Privéfinanciering	Privé		
Park	T&T Project	Stad Brussel Leefmilieu Brussel	Verkaveling van de site ten laste van de privé-investeerder	T&T Project, overgedragen aan de Gewestelijke Grondregie		
Plaatselijke wegen	T&T Project	Stad Brussel	Verkaveling van de site ten laste van de privé-investeerder	T&T Project, overgedragen aan de Stad Brussel		
Handelszaken	T&T Project of andere privé-investeerder	Verkoop of verhuur tegen marktprijs	Privéfinanciering	Privé		
Groothandel	T&T Project of andere privé-investeerder	Verkoop of verhuur tegen marktprijs	Privéfinanciering	Privé		
Private dienstvoorzieningen	T&T Project of andere privé-investeerder	Verkoop of verhuur tegen marktprijs	Privéfinanciering	Privé		
Openbare buurtvoorzieningen (crèches, scholen, post enz.)	T&T Project of overheid	Overheidsdienst	Stedenbouwkundige lasten of overheidsfondsen	T&T Project, overgedragen aan of gekocht door een overheidsdienst		
Middenklassewoningen	T&T Project of andere privé-investeerder + overheid	Verkoop of verhuur tegen geconventioneerde prijs	Privéfinanciering	Privé		
Sociale woningen	T&T Project of overheid	OVM	Stedenbouwkundige lasten, overheidsfondsen of partnerships publiek-privé	T&T Project, overgedragen aan of gekocht door een overheidsdienst		
Logistiek centrum	Naamloze vennootschap BILC (Haven van Brussel + Sogaris)	NV BILC	Partnership publiek-privé	Haven van Brussel		
Traminfrastructuur op de site	Brussels Hoofdstedelijk Gewest / Brussel-Mobiliteit	Brussels Hoofdstedelijk Gewest / Brussel-Mobiliteit	Overheidsfondsen of partnership publiek-privé	Brussels Hoofdstedelijk Gewest / Brussel-Mobiliteit		
<b>NAASTE OMGEVING</b>						
Inrichting van de Havenlaan	Brussels Hoofdstedelijk Gewest / Brussel-Mobiliteit	Brussels Hoofdstedelijk Gewest / Brussel-Mobiliteit	Overheidsfondsen	Brussels Hoofdstedelijk Gewest / Brussel-Mobiliteit		
Inrichting van de Picardstraat	Brussels Hoofdstedelijk Gewest / Brussel-Mobiliteit	Brussels Hoofdstedelijk Gewest / Brussel-Mobiliteit	Overheidsfondsen	Brussels Hoofdstedelijk Gewest / Brussel-Mobiliteit		
Inrichting van de Bolivarlaan	Brussels Hoofdstedelijk Gewest / Brussel-Mobiliteit	Brussels Hoofdstedelijk Gewest / Brussel-Mobiliteit	Overheidsfondsen	Brussels Hoofdstedelijk Gewest / Brussel-Mobiliteit		
Traminfrastructuur naar de site (vanaf het Noordstation, vanaf Bockstael)	Brussels Hoofdstedelijk Gewest / Brussel-Mobiliteit	Brussels Hoofdstedelijk Gewest / Brussel-Mobiliteit	Overheidsfondsen	Brussels Hoofdstedelijk Gewest / Brussel-Mobiliteit		
Aanleg van openluchtzwembad op de linkeroever van het Becodok	FODMV - Beliris	Brussels Hoofdstedelijk Gewest / Brussel-Mobiliteit	Overheidsfondsen	Brussels Hoofdstedelijk Gewest / Brussel-Mobiliteit		
Inrichting van de lijn 28 A	Brussels Hoofdstedelijk Gewest / Leefmilieu Brussel	Brussels Hoofdstedelijk Gewest / Leefmilieu Brussel	Overheidsfondsen of stedenbouwkundige lasten	Gewestelijke Grondregie		
Realisatie van de loopbrug Picard - Bolivar	Brussels Hoofdstedelijk Gewest / Brussel-Mobiliteit	Brussels Hoofdstedelijk Gewest / Brussel-Mobiliteit	Overheidsfondsen of stedenbouwkundige lasten	Brussels Hoofdstedelijk Gewest / Brussel-Mobiliteit		
Realisatie van het kunstwerk voor de tram tussen het Park L28 en het Bockstaelplein	Brussels Hoofdstedelijk Gewest / Brussel-Mobiliteit	NMBS en Brussels Hoofdstedelijk Gewest / Brussel-Mobiliteit	Overheidsfondsen	Brussels Hoofdstedelijk Gewest / Brussel-Mobiliteit		
<p>Principieel wordt bij deze tabel uitgegaan van de volgende punten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- De elementen met betrekking tot de verkaveling en het bouwrijp maken van de site worden ten laste genomen door de firma T&amp;T Project. Als die stappen eenmaal uitgevoerd zijn, kunnen het beheer en de eigendom worden overgedragen aan een overheidsinstantie.</li> <li>- De privésector (T&amp;T Project of een andere privépartij aan wie T&amp;T Project één of meerdere terreinen verkoopt) voert de programma's uit voor de vrije woningen, handelszaken, private voorzieningen en diensten, kantoren, productieactiviteiten, enz.....</li> <li>- De middenklassewoningen worden gebouwd in het kader van publiek-private partnerships of uitsluitend door de privésector</li> <li>- De sociale woningen worden gebouwd door de privésector (T&amp;T Project of een andere privépartij aan wie T&amp;T Project één of meerdere terreinen verkoopt) in het kader van stedenbouwkundige lasten of worden gebouwd door een overheidsdienst aan wie T&amp;T Project het of de terreinen heeft verkocht. Ook publiek-private partnerships behoren tot de mogelijkheden.</li> <li>- De openbare buurtvoorzieningen (scholen, crèches, post enz..) worden verwezenlijkt door de privésector (T&amp;T Project of een andere privépartij aan wie T&amp;T Project één of meerdere terreinen verkoopt) in het kader van stedenbouwkundige lasten, of worden gebouwd door een overheidsdienst aan wie T&amp;T Project het of de terreinen heeft verkocht. Ze kunnen eveneens het voorwerp uitmaken van een publiek-privaat partnership.</li> </ul>						
7.6.9		7.6		7		PAGINA 57



### ➤ AANSTELLING VAN EEN BEHEERDER VOOR DE OVERHEIDSPROJECTEN VOOR HET HEFBOOMGEBIED NR. 5 “THURN & TAXIS”

Het Richtschema is, op de schaal van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, een nieuw planninginstrument dat tegemoetkomt aan het verlangen naar een gemeenschappelijke visie inzake de ontwikkeling van de strategische gebieden, in samenspraak met alle betrokken actoren.

De goedkeuring van dit document door de Regering is de eerste stap naar een harmonische en gezamenlijk beheerde ontwikkeling.

De uitvoering van grote stadsprojecten vereist een opvolging van de procedure opdat de opties zouden worden gegarandeerd; tevens moeten de concrete handelingen van de verschillende actoren gecoördineerd worden.

Daarom zal een team in het leven worden geroepen dat belast wordt met de concretisering van de projecten in het licht van de talrijke aspecten waarmee rekening moet worden gehouden: het gaat om één van de opdrachten van het agentschap voor territoriale ontwikkeling dat in oprichting is.

Die dienst heeft in de eerste plaats een operationele verantwoordelijkheid.

Concreet bestaat de rol van het agentschap erin om de coördinatie te verzorgen van de talrijke handelingen die op het programma staan, voor een efficiënt verloop van de operaties.

Dit team zal de interface zijn tussen alle actoren en belast worden met de opvolging van alle projecten - overheid en privé - die betrekking hebben op de ontwikkeling van de site; in dat kader zal het moeten borg staan voor een methodische aaneenschakeling van de operaties.

Het team zal samenwerken met de gewestelijke en gemeentebesturen belast met het verordenend luik van de ontwikkeling.

### ➤ PROMOTEN VAN DE ARCHITECTURALE KWALITEIT VAN DE REALISATIES

Het Hefboomgebied “Thurn & Taxis” is van groot belang voor het imago van Brussel. Dit gebied ligt langs het stedelijk tracé van het Kanaal en maakt dan ook het voorwerp uit van een belangrijke wisselwerking op zowel grootstedelijk als lokaal niveau.

De inrichting ervan mag dus in geen geval een architecturale flop worden en moet integendeel het imago van de stad in haar geheel opwaarderen. Vanuit dat oogpunt is het van cruciaal belang om te zorgen voor kwaliteitsinstrumenten die borg staan voor het stedenbouwkundig en architecturaal welslagen van de realisaties.

In het arsenaal van die instrumenten wordt voorgesteld om ontwerpers in concurrentie met elkaar te brengen, zowel op het niveau van de private en/of openbare architectuurprojecten als voor de inrichting van de openbare ruimten.

De overheden zijn krachtens de wet op de overheidsopdrachten verplicht om voor de projecten en kandidaten een competitie te organiseren en er werden de voorbije jaren tal van initiatieven ondernomen in die zin door verschillende overheidsactoren (wedstrijd Keizerin, wedstrijd Flagey, Wedstrijd Rogier, wedstrijd Munt, wedstrijd Schweitzer).

De privésector heeft daarentegen geen enkele verplichting om voor zijn ontwerpers een wedstrijd te organiseren. Toch lijkt deze praktijk steeds meer terrein te winnen wanneer ze van overheidswege wordt gepromoot (b.v. wedstrijd Robelco voor het huizenblok Comines-Froissart in de Europese wijk).

### ➤ HET DENKWERK OVER HET TOEKOMSTIGE BBP VERRIJKEN VIA EEN MASTERPLAN, EEN GEMEENSCHAPPELIJKE VISIE VOOR DE OVERHEDEN EN DE FIRMA T&T, DAT DE MOGELIJKE URBANISATIEVARIANTEN VOOR DE SITE ILLUSTREERT, REKENING HOUDEND MET DE ALGEMENE ONTWIKKELINGSOPTIES VAN HET RICHTSCHEMA

Er werd eerder al gezegd dat dit document geen stedenbouwproject op zich vormt maar veeleer een stedelijke visie, met als doel een eerste kader te schetsen voor de ontwikkeling van de site. De eerste voorontwerpplannen in dit document hebben tot doel de toepassing te illustreren van de principes van het Richtschema die onder meer worden toegelicht in punt 7.6.4 “Principes met betrekking tot de vestigingen en bouwprofielen van de gebouwen”.

Derhalve zullen de principes van het Richtschema in vorm moeten worden gegoten - de uitwerking van een “Masterplan” - in het kader van de denkoefening rond het BBP. De principes inzake de herstructurering van de site die in dit document worden uiteengezet, vormen in zekere zin het bestek van dat Masterplan.

Dit Masterplan vormt een hulpinstrument voor de uitwerking van een eindplan dat zal worden opgesteld door de Stad Brussel in het kader van de uitwerking van het BBP; het moet ervoor zorgen dat de principes van het Regeringsbesluit worden nageleefd en dat de gevolgen van de toepassing van die principes concreet vertaald worden.

Bovendien zal de stedenbouwkundige vergunning die wordt ingediend door T&T Project, onderworpen worden aan een effectenstudie, waarbij de verschillende urbanisatievarianten en hun impact op de werking van de site en de wijk zullen worden onderzocht. Dit Masterplan zal derhalve een nuttige referentie vormen voor elke partij, vermits het de inrichtingen en ontwikkelingen zal voorstellen die beantwoorden aan de algemeen goedgekeurde opties en principes in het kader van het Richtschema.

# 7.7 INDICATIEVE VOORPLANNING

Er wordt een algemene planning voor de tenuitvoerbrenging van de operaties voorgesteld. Die planning is evenwel louter indicatief: doel is een eerste perspectief te schetsen van de verschillende stappen en realisatiefasen. Hierin is rekening gehouden met de courante timing voor de realisatie van gelijkaardige projecten. Er werd ook overleg gepleegd met de hoofdactoren van de site Thurn & Taxis. Het einde van de uitvoeringswerken wordt gepland tegen 2020.

Deze planning is gestructureerd op grond van vier realisatiefasen:

## *Tegen 2009*

Dit zijn de projecten waarvoor vandaag reeds een financiering bestaat of zelfs reeds een stedenbouwkundige vergunning is afgeleverd of in aanvraag is. Het gaat hier voornamelijk om projecten voor de inrichting van de openbare ruimten zoals de herinrichting van de Havenlaan, de Jean Dubrucqsaan en de eerste fase van het Park Lijn 28. Tijdens deze fase, net zoals trouwens tijdens de daaropvolgende fasen, kunnen de tijdelijke activiteiten in verband met de eventgerichte dimensie van de site, maar ook in het kader van de behoeften van de omliggende

wijken, gebruik blijven maken van de plaatsen waar geen werken worden uitgevoerd.

### FASE 1 OMVAT :

- |  |  |
|--|--|
| 1. Inrichting van een stuk van het Park L28 en bouw van een woongebouw + openbare voorziening in het kader van het wijkcontract "Schelde-Maas" | 3. Inrichting van het noordelijke stuk van de Jubelfeestlaan |
| 2. Inrichting van het noordelijke stuk van de Jean Dubrucqsaan   | 4. Volledige en gefaseerde inrichting van de Havenlaan       |
|  | 5. Verhuis van de bedrijven                                  |

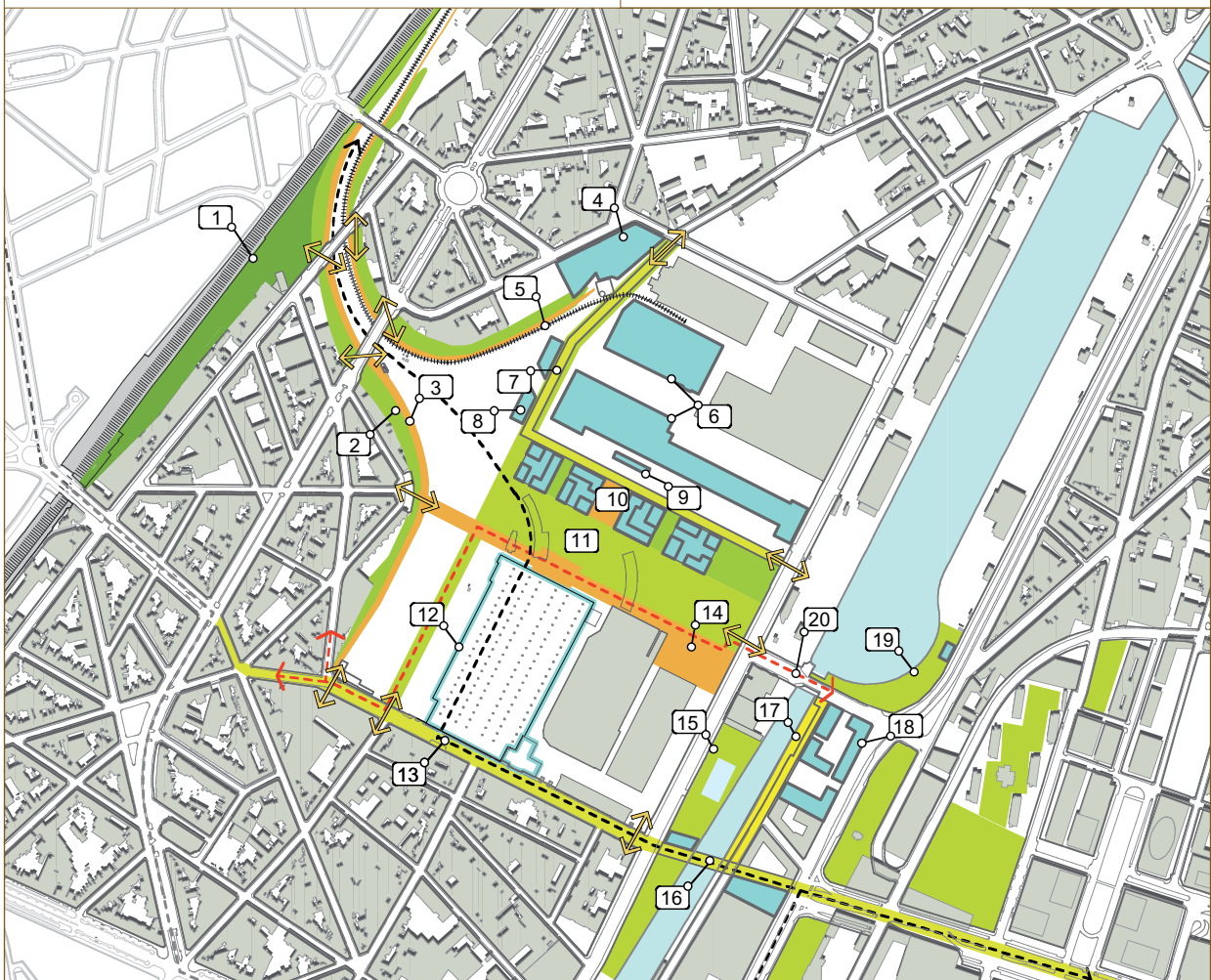


## Tegen 2012

Deze termijn heeft betrekking op de projecten voor de ontwikkeling van het GGB nr. 6 B, waarmee van start kan worden gegaan zonder de uitwerking en goedkeuring van het BBP af te wachten. Vallen eveneens binnen deze termijn op de site Thurn & Taxis: de projecten voor de ontwikkeling van wooncomplexen met buurtwinkel en buurtvoorzieningen tegenover het Park. De realisatie van een eerste fase van het park is eveneens voorzien, net als de verbindingen met en toegangen tot de omliggende wijken. De renovatie van het Goederenstation zal eveneens klaar moeten zijn binnen deze termijn. De binnenruimte van de site wordt bediend door een buslijn die rijdt langs de Redersbrug en de site weer verlaat ter hoogte van de Picardstraat. Die laatste wordt heraangelegd met een eigen trambaan die het Kanaal oversteekt aan de brug Bolivar/Picard en doorloopt tot aan het metrostation Pannenhuis. Op het domein van de Haven van Brussel zal het BILC volledig afgewerkt zijn, alsook de spoorverbinding met Lijn 28. Tegenover de site Thurn & Taxis zullen vermoedelijk ook de vastgoedontwikkelingen op de site Atenor voltooid zijn. Hetzelfde geldt voor de operatie Park Lijn 28, die wordt gefinancierd in het kader van Beliris.

### FASE 2 OMVAT :

- |   |  |
|---|--|
| <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Complementaire inrichting van het Park L28</li> <li>2. Inrichting van de taluds</li> <li>3. Inplanting van voetgangerswegen langs de taluds</li> <li>4. Restauratie van het BYRRH-gebouw, Dieudonné Lefèvrestraat</li> <li>5. Bouw van de spoorweg tussen het BILC en Lijn 28</li> <li>6. Bouw van nieuwe gebouwen van het BILC ("fase 1+2")</li> <li>7. Aanleg van een interne bedieningsweg</li> <li>8. Bouw van werkplaatsen voor de populaire activiteiten</li> <li>9. Renovatie van het Dienstation La Chapelle (bestemming Horeca)</li> <li>10. Bouw van de gebouwen volgens bestemmingen zie p.39</li> <li>11. Inrichting van een eerste stuk van het park en van de openbare ruimte</li> <li>12. Renovatie van het Goederenstation (gevels en daken)</li> </ol> | <ol style="list-style-type: none"> <li>13. Invoering van de tram in de Picardstraat en op de site T&amp;T, verbonden met de halte Pannenhuis van de bestaande metrolijn 1a en het Noordstation + verbinding Groendreef.</li> <li>14. Ontwikkeling van het GGB 6B</li> <li>15. Aanleg van het openluchtzwembad + groene ruimte langs het Kanaal</li> <li>16. Inrichting van de Picardbrug</li> <li>17. Aanvullende inrichting van de Akenkaai</li> <li>18. Ontwikkeling van de site Atenor</li> <li>19. Inrichting van een groene ruimte + Havenhuis</li> <li>20. Bediening met stadsbussen</li> </ol> <p>&lt;-&gt; Inrichting van de voetgangerstoegangen tot de site T&amp;T via de Clessebrug, de Jubelfeestbrug, de Laekenveldsquare, de Havenlaan, de Dieudonné Lefèvrestraat en de Picardstraat</p> |
|---|--|



## Tegen 2015

Deze termijn hangt af van het bestaan van een BBP met betrekking tot het GGB 6A. Tegen die tijd zullen de vastgoedontwikkelingen in het Goederenstation klaar zijn, alsook tussen het station en de verbindingsweg aan de kant Laekenveld. We kunnen er ook van uitgaan dat tegen dan de tramlijn zal zijn doorgetrokken tot aan Bockstael, mits de bouw van een toegangshelling om het hoogteverschil te overbruggen tussen het Bockstaelplein en het niveau van lijn 28 (+/-8 meter).

### FASE 3 OMVAT :

- |  |   |
|--|---|
| 1. Tramverbinding op de site en het Bockstaelplein   | 6. Bouw van de gebouwen volgens bestemmingen zie p.39   |
| 2. Uitbreiding van het park op L28A  |   |
| 3. Aanleg van een lokale bedieningsweg   | <-> Inrichting van de toegang tot de site T&T via de Picardstraat, loodrecht op de Ribaucourtstraat via het Goederenstation |
| 4. Bouw van de gebouwen volgens bestemmingen zie p.39  |   |
| 5. Verdichting van het Goederenstation volgens bestemmingen zie p.39 + inrichting binnenterreinen van de openbare ruimte |   |



## Tegen 2020

Deze ultieme fase omvat de laatste vastgoedontwikkelingen, in hoofdzaak tussen de Noord-Zuidverbinding en het Laekenveldtalud. We denken ook dat op termijn de site Ziegler (vandaag gebruikt als parkeerplaats voor bedrijfsvoertuigen) zal worden opgewaarderd. Er zullen toegangen voor voetgangers moeten worden aangelegd aan weerszijden van de nieuwe gebouwen.

### FASE 4 OMVAT :

1. renovatie van het gebouw "watertoren + elektriciteitscentrale"
  2. bouw van de gebouwen volgens bestemmingen zie p.39
  3. inrichting van de definitieve verbinding tussen het park Thurn & Taxis en het park L28a
  4. bouw van de gebouwen volgens bestemmingen zie p.39
- <-> inrichting van de toegang tot de site T&T via de Dieudonné Lefèvrestraat (site Ziegler)



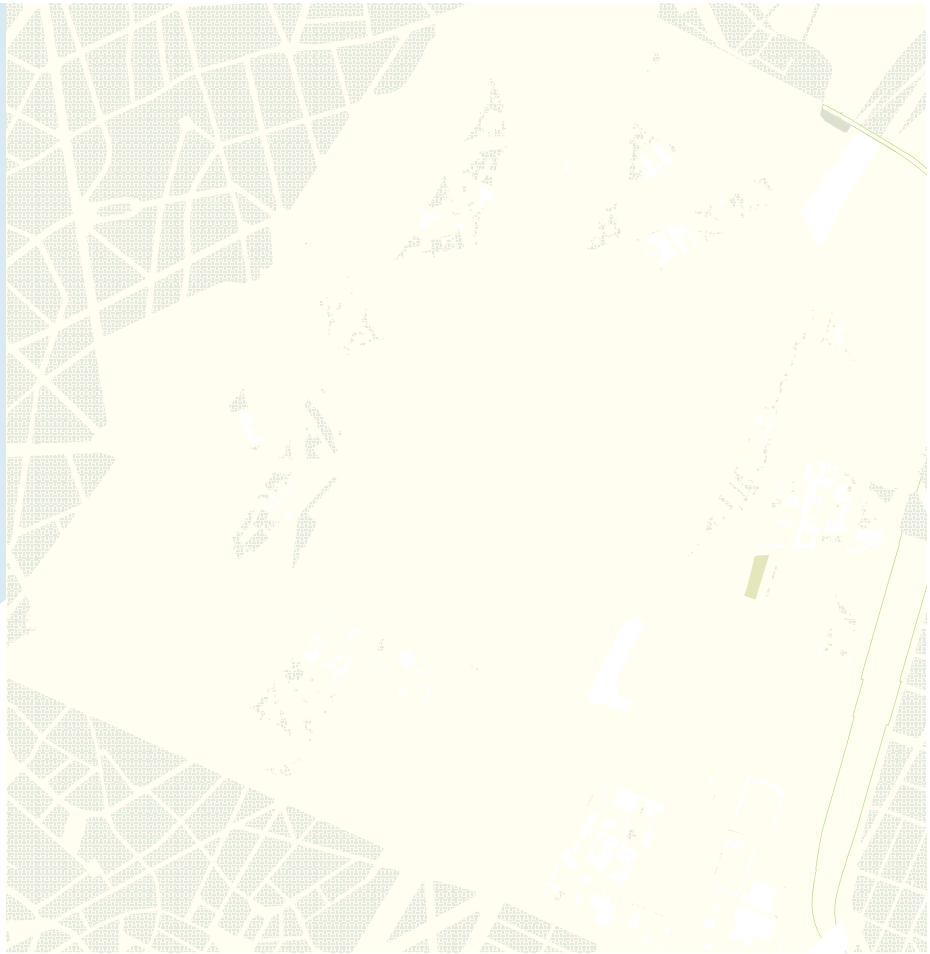


**GELEIDELIJKE AANLEG  
VAN EEN GEWESTELIJKE  
GROENE RUIMTE**

*De uitvoering van de principes van het Richtschema maken de realisatie mogelijk van een uitgestrekte gewestelijke open ruimte van iets meer dan 17 hectare :*

- iets meer dan tien hectare op de site zelf*
- 2,5 hectare in het Park L28*
- 3,5 hectare in het Park L28A*
- 1 hectare langs het Kanaal, naast het openluchtzwembad*

*Het Richtschema maakt het tevens mogelijk om open ruimte te creëren die de site Thurn & Taxis opwaardeert op gewestelijke schaal. Die open ruimte vult ook een belangrijke lacune op van de omliggende wijken inzake groene recreatieve buurtruimten.*



# 7.8

## INDICATIEVE LIJST VAN DE TE ONDERNEMEN ACTIES, PROJECTVERANTWOORDELIJKEN EN BETROKKEN ACTOREN

De onderstaande tabel geeft een overzicht van de voornaamste acties die voorzien zijn in het kader van de effectieve verwezenlijking van het Richtschema. De tabel geeft een beschrijving van het productie- en realisatieproces voor de verschillende projecten die gepland zijn in het Hefboomgebied.

ACTIES	VERMOEDELIJKE PROJECTVERANTWOORDELIJKE(N)	PUBLIEKE ACTOR(EN) DIE PRIORITAIR BETROKKEN OF GERAADPLEEGD IS/ZIJN
<b>FASE 1 – REALISATIES TEGEN 2009</b>		
<b>RONDE SITE T&amp;T</b>		
Inrichting van een stuk van de groene wandeling (L28) en oprichting van een woongebouw (wijkcontract "Schelde-Maas")	Gemeente Sint-Jans-Molenbeek	Brussels Hoofdstedelijk Gewest
Inrichting van de Jean Dubrucqulaan (Sectie Noord)	SPFMT	Gemeente Sint-Jans-Molenbeek Brussels Hoofdstedelijk Gewest
Inrichting van de Clessestraat	Stad Brussel	Gemeente Sint-Jans-Molenbeek Brussels Hoofdstedelijk Gewest
Inrichting van de Jubelfeestlaan (wijkcontracten "Maritiem" + "Schelde-Maas")	FODMV	Gemeente Sint-Jans-Molenbeek
Inrichting van de Havenlaan	Brussel-Mobiliteit	Gemeente Sint-Jans-Molenbeek Stad Brussel MIVB Haven van Brussel
<b>TE LANCEREN ACTIES EN STUDIES</b>		
Verhuizing van de ondernemingen die gevestigd zijn op de plaats van het toekomstige zwembad	Brussels Hoofdstedelijk Gewest	Stad Brussel Haven van Brussel
Lancering van de studies met betrekking tot de uitwerking van het BBP "Thurn & Taxis"	Stad Brussel + Brussels Hoofdstedelijk Gewest	Gemeente Sint-Jans-Molenbeek Stad Brussel MIVB Haven van Brussel
Lancering van de studie met betrekking tot een Beheersplan voor de taluds	Leefmilieu Brussel	Gemeente Sint-Jans-Molenbeek Stad Brussel
Lancering van de studies met betrekking tot de inplanting van een tramlijn tussen het Noordstation en het Bockstaeleplein + lancering van een specifieke studie voor de inrichting van lijn 28 A (studie met betrekking tot de cohabitatie tussen de tramlijn, het groen netwerk + spoorverbinding naar het BILC)	Brussel-Mobiliteit + Leefmilieu Brussel + Haven van Brussel	Gemeente Sint-Jans-Molenbeek Stad Brussel MIVB T&T Project (privéactor)
Lancering en conclusies van een studie voor de programmatie en definiëring van de aanleg van het gewestelijk park in de site T&T met integratie van de lijn 28A	Leefmilieu Brussel + T&T Project	Gemeente Sint-Jans-Molenbeek Stad Brussel
Lancering van de onderhandelingen met NMBS-Holding met het oog op de aankoop van de terreinen L28 A	Brussels Hoofdstedelijk Gewest	Nihil

INDICATIEVE LIJST VAN DE TE ONDERNEMEN ACTIES, PROJECTVERANTWOORDELIJKE EN BETROK- KEN ACTOREN		HET RICHTSCHEMA	HG THURN & TAXIS
ACTIES	VERMOEDELIJKE PROJECTVERANTWOORDELIJKE(N)	PUBLIEKE ACTOR(EN) DIE PRIORITAIR BETROKKEN OF GERAADPLEEGD IS/ZIJN	
<b>FASE 2 – REALISATIES TEGEN 2012</b>			
Voorafgaande goedkeuring van het basisdosier van het BBP	Stad Brussel + Brusselse Hoofdstedelijke Regering	Gemeente Sint-Jans-Molenbeek	
<b>OP DE SITE T&amp;T</b>			
Bouw van de nieuwe gebouwen van het BILC ("fase 1+2")	NV BILC	Agentschap voor Territoriale Ontwikkeling, Stad Brussel, Brussels Hoofdstedelijk Gewest	
Bouw van de spoorweg die het BILC verbindt met lijn 28 + aanleg van een verbinding met de waterweg	NV BILC	Agentschap voor Territoriale Ontwikkeling, Stad Brussel, Brussels Hoofdstedelijk Gewest	
Renovatie van het Dienstation "La Chapelle" met vestiging van een handelszaak van het type HORECA	NV BILC	Agentschap voor Territoriale Ontwikkeling, Stad Brussel, Brussels Hoofdstedelijk Gewest	
Vestiging van de ondernemingen die in het Beodok waren gevestigd en moesten verhuizen in het kader van de bouw van het openluchtzwembad	Brussels Hoofdstedelijk Gewest	Agentschap voor Territoriale Ontwikkeling Stad Brussel, Haven van Brussel	
Inrichting van een interne bedieningsweg (weg in "L") tussen de Havenlaan en de D. Lefèvrestraat	T&T Project	Agentschap voor Territoriale Ontwikkeling Stad Brussel, Haven van Brussel	
Bouw van de eerste private vastgoedontwikkelingen (woningen, buurtvoorzieningen en handelszaken) langs het Park (GGB 6A)	T&T Project + Andere privéontwikkelaars	Agentschap voor Territoriale Ontwikkeling Stad Brussel	
Bouw van de eerste openbare vastgoedontwikkelingen (sociale woningen, buurtvoorzieningen) langs het Park (GGB 6A)	T&T Project of overheid	Agentschap voor Territoriale Ontwikkeling Stad Brussel	
Bouw van geconventioneerde woongebouwen (GGB 6A)	T&T Project of andere privé-investeerder + overheid	Agentschap voor Territoriale Ontwikkeling Stad Brussel	
Private vastgoedontwikkelingen (woningen, buurtvoorzieningen, handelszaken, productieactiviteiten, kantoren) in het GGB 6B	T&T Project + Andere privéontwikkelaars	Agentschap voor Territoriale Ontwikkeling Leefmilieu Brussel, Stad Brussel	
Renovatie van het Goederenstation (Gevels en daken)	T&T Project	Agentschap voor Territoriale Ontwikkeling	
Inrichting van een eerste sectie van het Park + verbindings-elementen naar de Picardstraat en de Laekenvelsquare	T&T Project/ Leefmilieu Brussel	Agentschap voor Territoriale Ontwikkeling Leefmilieu Brussel Stad Brussel	
Inrichting van de taluds volgens het beheersplan Leefmilieu Brussel	T&T Project/ Leefmilieu Brussel	Agentschap voor Territoriale Ontwikkeling Leefmilieu Brussel Stad Brussel	
Inrichting van de toegangen tot de site T&T via de Clessebrug, de Jubelfeestbrug, de Lakenvelsquare, de Picardstraat op de kruising met de Vandenboogaerdestraat en de Scheldestraat, de Havenlaan, de Dieudonné Lefèvrestraat	T&T Project/ Leefmilieu Brussel	Agentschap voor Territoriale Ontwikkeling Leefmilieu Brussel Stad Brussel	
Aankoop van de terreinen Lijn 28A	Gewestelijke Grondregie	Agentschap voor Territoriale Ontwikkeling + Stad Brussel	
<b>ROND DE SITE T&amp;T</b>			
Restauratie van het gebouw BYHR Dieudonné Lefèvrestraat	OCMW – Stad Brussel	KCML	
Ontwikkeling van de site Atenor	Atenor	Agentschap voor Territoriale Ontwikkeling + Stad Brussel	
Ontwikkeling van de huidige Q8-site met integratie van de brug Picard-Bolivar	Privé-investeerder	Agentschap voor Territoriale Ontwikkeling + Stad Brussel	
Inrichting van de Picardstraat	Brussel-Mobiliteit	Gemeente Sint-Jans-Molenbeek, Stad Brussel, Agentschap voor Territoriale Ontwikkeling, MIVB	
Realisatie van de brug Picard-Bolivar + Invoering van de tram op de Picardstraat en de Simon Bolivarlaan met interne bediening van de site tot aan het metrostation "Pannenhuis"	Brussel-Mobiliteit + Agentschap voor Territoriale Ontwikkeling	T&T Project, Gemeente Sint-Jans-Molenbeek, Stad Brussel, Agentschap voor Territoriale Ontwikkeling, Haven Brussel, MIVB	
Aanleg van het openluchtzwembad aan de Havenlaan	FODMV	Agentschap voor Territoriale Ontwikkeling Leefmilieu Brussel Gemeente Sint-Jans-Molenbeek	
Inrichting van de groene wandeling (L28) in het Park L28	FODMV	Agentschap voor Territoriale Ontwikkeling Stad Brussel Gemeente Sint-Jans-Molenbeek	

HG THURN & TAXIS	HET RICHTSCHEMA		INDICATIEVE LIJST VAN DE TE ONDERNEMEN AC- TIES, PROJECTVERANTWOORDELIJKEN EN BETROK- KEN ACTOREN
	ACTIES	VERMOEDELIJKE PROJECTVERANTWOORDELIJKE(N)	PUBLIEKE ACTOR(EN) DIE PRIORITAIR BETROKKEN OF GERAADPLEEGD IS/ZIJN
	<b>FASE 3 – REALISATIES TEGEN 2015</b>		
	<b>OP DE SITE T&amp;T</b>		
	Bouw van kantoren, productieactiviteiten, hotels, handelszaken (o.m. een markt) en openbare voorzieningen, woningen, op kleine en grote schaal in het Goederenstation + Inrichting van de openbare ruimte in het Goederenstation	T&T Project + Andere privéontwikkelaars	Agentschap voor Territoriale Ontwikkeling + Stad Brussel
	Bouw van woongebouwen, aangevuld met administratieve en productiefuncties, buurt-diensten en handelszaken., tussen het Goederenstation en het Laekenveldtalud + definitieve inrichting van een plaatselijke bedieningsweg	T&T Project + Andere privéontwikkelaars	Agentschap voor Territoriale Ontwikkeling + Stad Brussel
	Bouw van openbare woongebouwen + openbare buurt-diensten, tussen het Goederenstation en het Laekenveldtalud	T&T Project of overheid	Agentschap voor Territoriale Ontwikkeling Stad Brussel
	Bouw van geconventioneerde woongebouwen	T&T Project of andere privé-investeerder + overheid	Agentschap voor Territoriale Ontwikkeling Stad Brussel
	Renovatie van de bestaande TIR-opslagplaatsen	NV Haven van Brussel	Agentschap voor Territoriale Ontwikkeling, Stad Brussel Brussels Hoofdstedelijk Gewest
	<b>ROND DE SITE T&amp;T</b>		
	Inrichting van de lijn 28A tussen het metrostation "Pannenhuis" en Bockstael (tram + groene wandeling)	Brussel-Mobiliteit Leefmilieu Brussel	Stad Brussel en Gemeente Sint-Jans-Molenbeek Agentschap voor Territoriale Ontwikkeling
	<b>FASE 4 REALISATIES TEGEN 2020</b>		
	<b>OP DE SITE VAN T&amp;T</b>		
	Restauratie van de "watertoren + elektriciteits-centrale"	Privéontwikkelaar	Agentschap voor Territoriale Ontwikkeling + Stad Brussel
	Gemengde ontwikkeling, in hoofdzaak woon-functie in de Picardstraat	T&T Project + Andere privéontwikkelaars	Agentschap voor Territoriale Ontwikkeling + Stad Brussel
	Inrichting van de verbinding tussen het park T&T en de groene wandeling L28	Agentschap voor Territoriale Ontwikkeling + Leefmilieu Brussel	Stad Brussel
	Renovatie van de bestaande TIR-infrastructuur	Haven van Brussel	Agentschap voor Territoriale Ontwikkeling + Stad Brussel

# 7.9

## VOORONTWERPPLANNEN

---

De inplantingsplannen en bouwprofielen op de volgende bladzijden zijn het resultaat van een stedenbouwkundige en architecturale interpretatie van de definiëringselementen van het project.

Ze hebben geen dwingende waarde en vormen enkel een illustratie van het stedenbouwkundig potentieel van de voornaamste oriëntaties van het Richtschema.



*Algemeen inplantingsplan - schaal 1/7500*







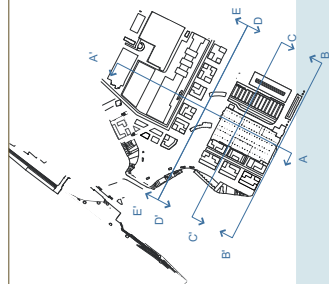
*Implantingsplan - schaal 1/5000*



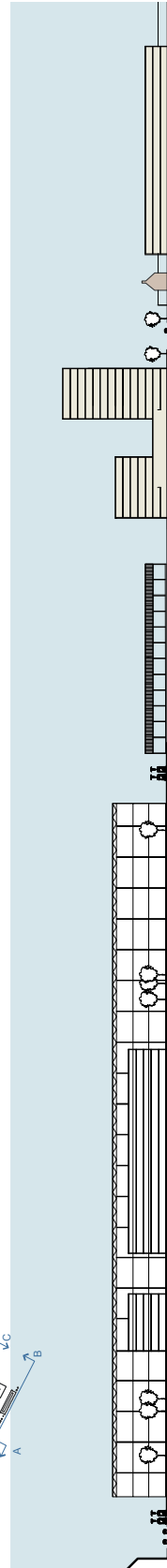
*Inplantingsvarianten in GGB 6B - schaal 1/5000*



Doorsnede schaal 1/5000

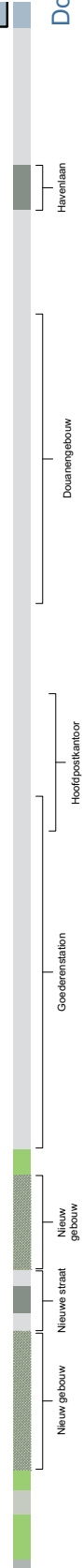
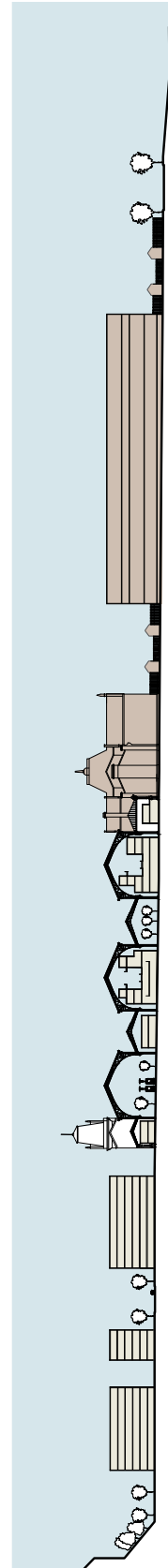


20 verdiepingen  
15 verdiepingen  
10 verdiepingen  
5 verdiepingen  
0 verdieping



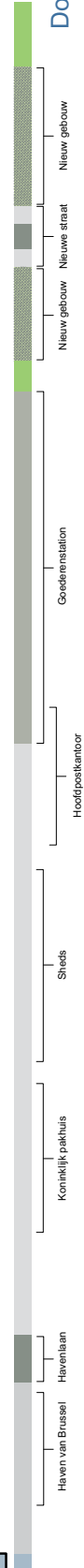
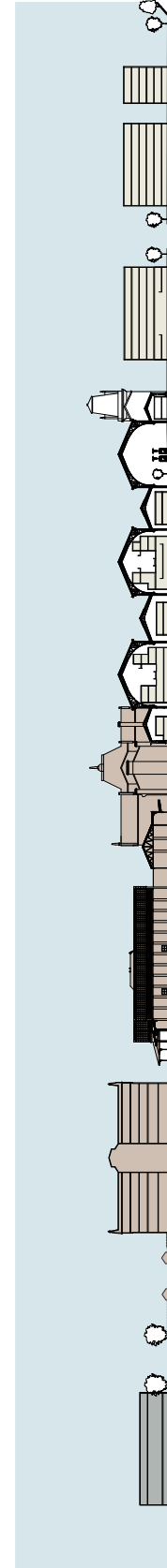
Doorsnede A'

20 verdiepingen  
15 verdiepingen  
10 verdiepingen  
5 verdiepingen  
0 verdieping



Doorsnede B'

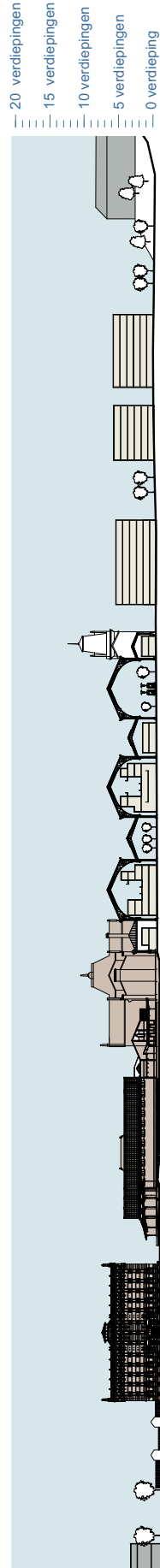
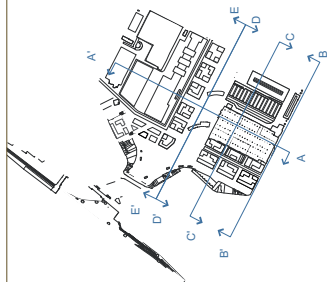
20 verdiepingen  
15 verdiepingen  
10 verdiepingen  
5 verdiepingen  
0 verdieping



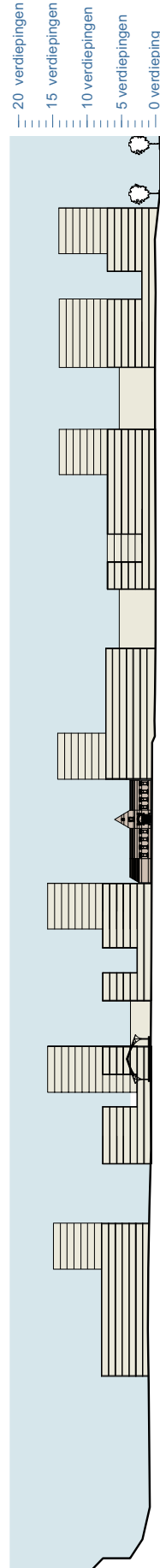
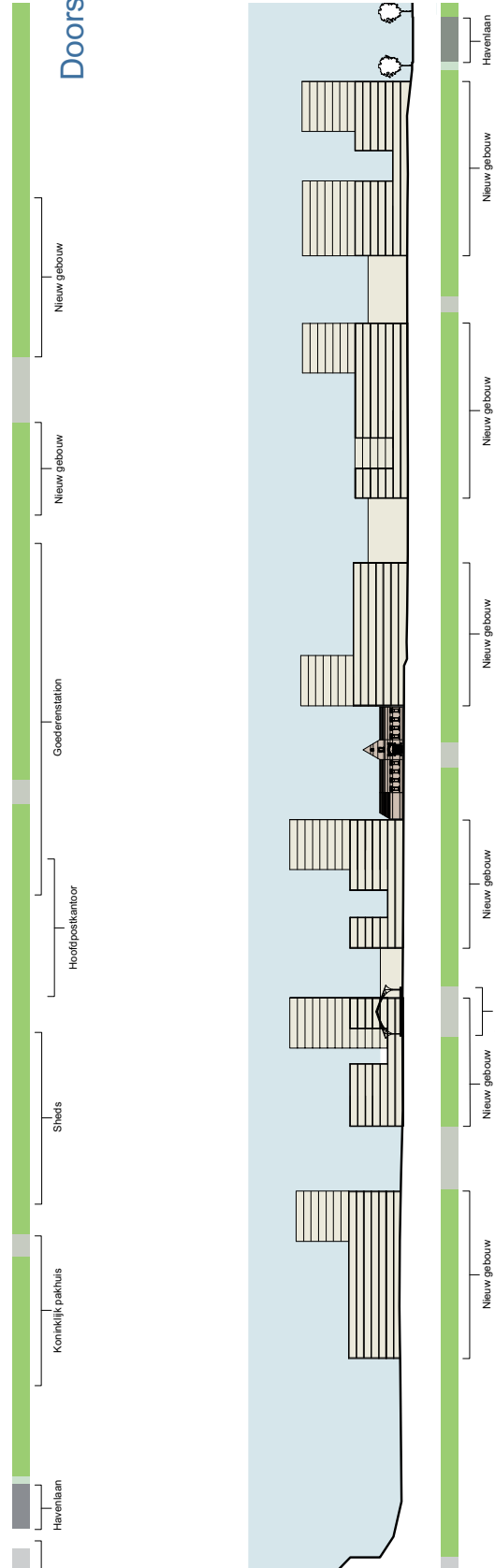
Doorsnede C'



Doorsnede schaal 1/5000



Doorsnede D'

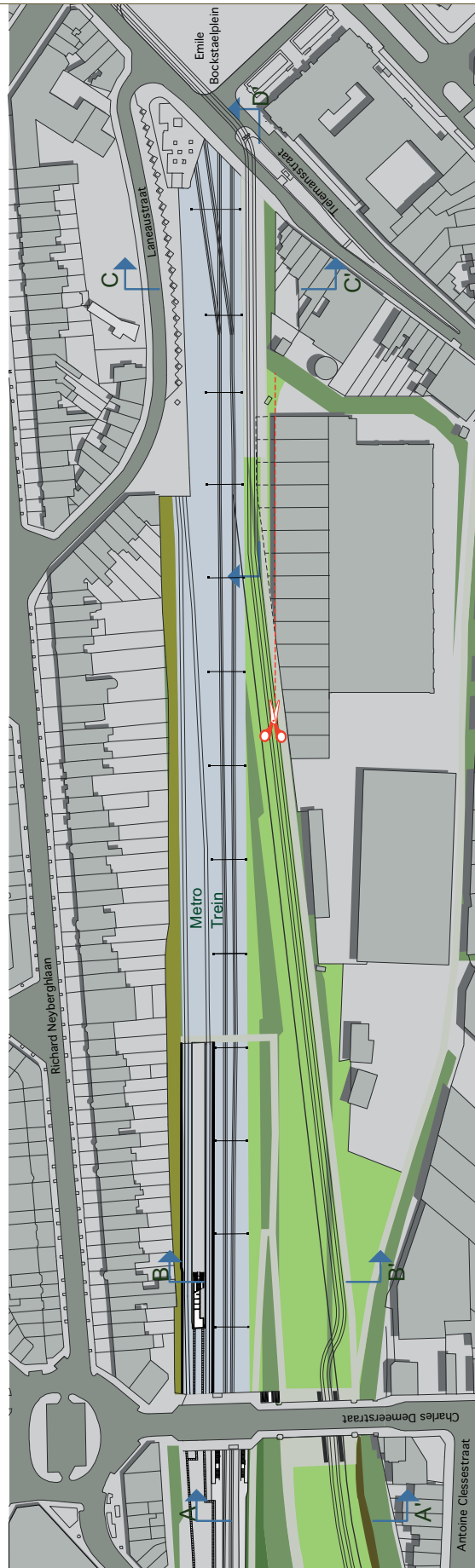
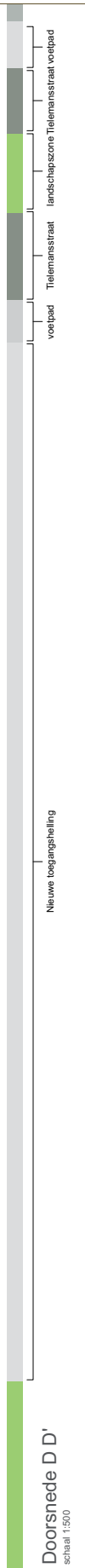
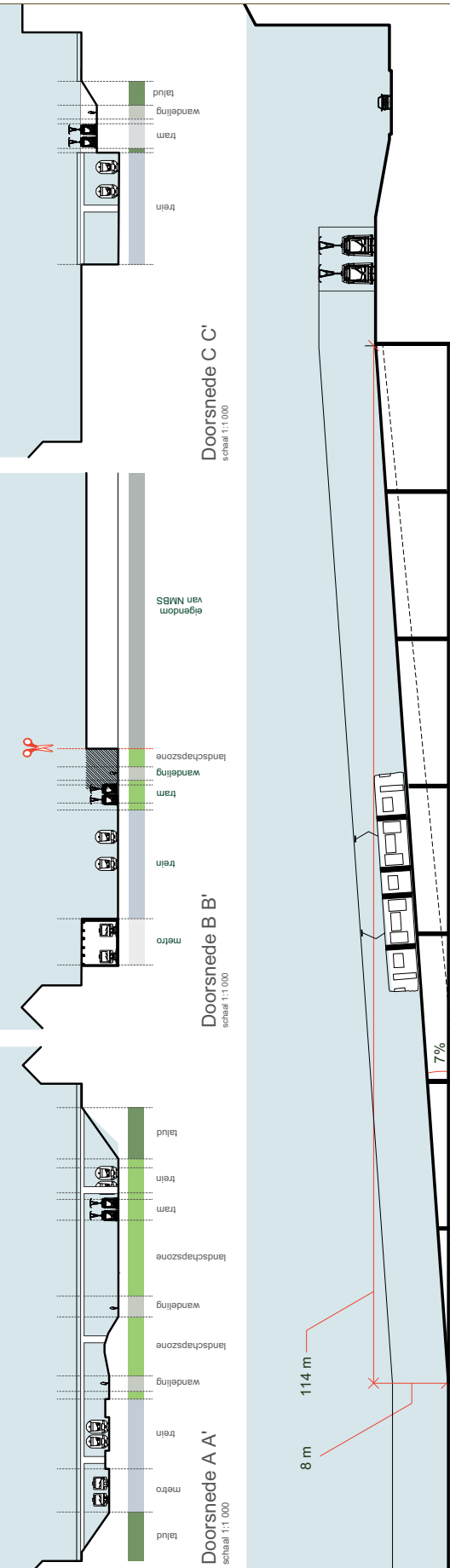


Doorsnede E'





*Détail aanlegplannen van de Lijn 28A*







*Detail van de passage van de Noord-Zuidverbinding aan de kant van de D. Lefèvrestraat - schaal 1/5000*

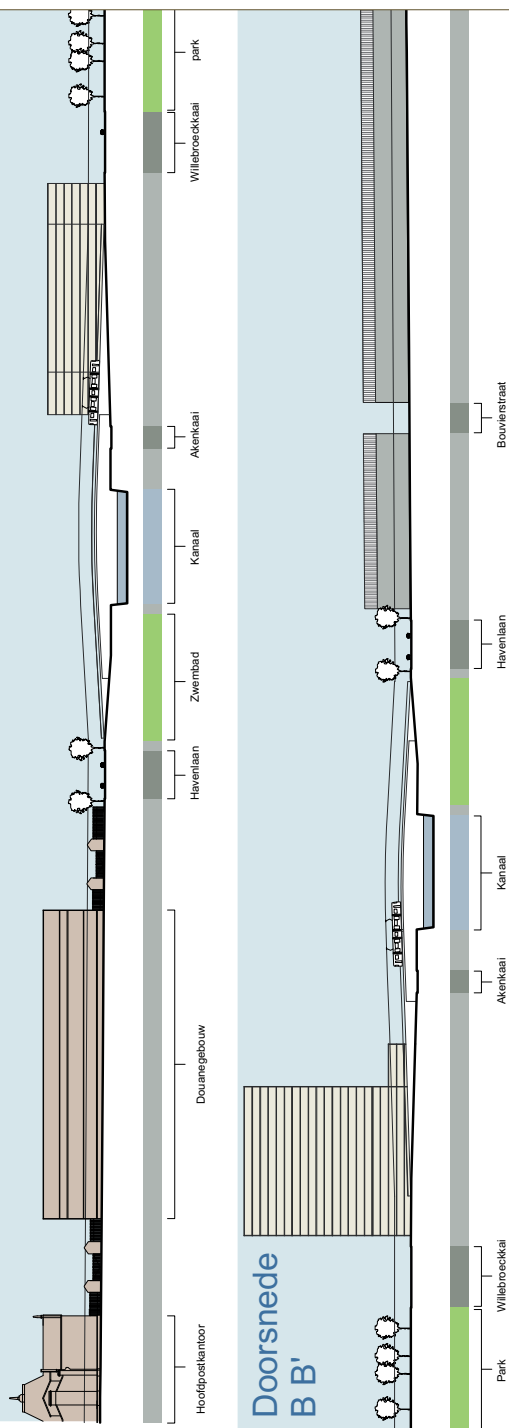


**Op korte termijn : passage met  
toegangshelling en bestaande gebouwen**  
Schaal 1 : 1000

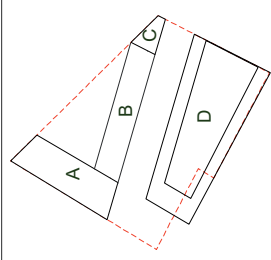


*Detail van de aanlegplannen van de brug Picard-Bolivar - schaal 1/5000*

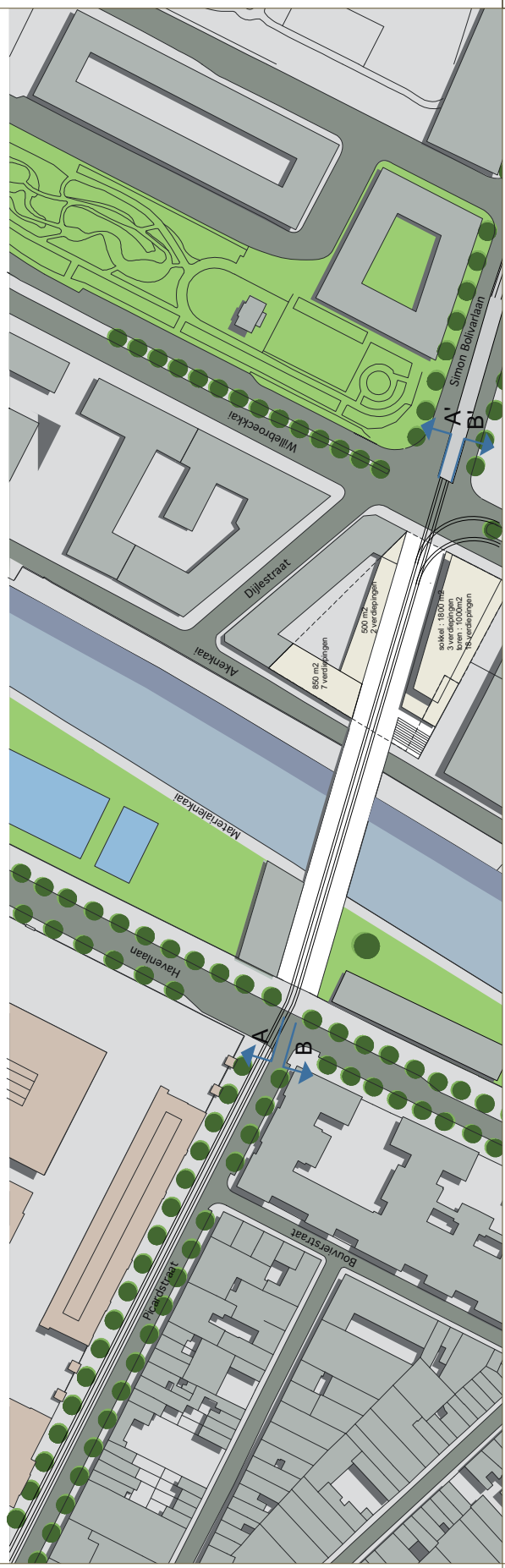
Doorsnede A A'



Oppervlakten van het perceel Q8



	4 550 m <sup>2</sup>
A	1 100 m <sup>2</sup>
B	770 m <sup>2</sup>
C	22 400 m <sup>2</sup>
D	28 920 m <sup>2</sup>
A + B + C + D	





*Zicht op de site in zijn context*





Zicht op de site – kant Lijn 28A







*Zicht op de site – kant noordelijke toegang D. Lefèvrestraat*





*Zicht op de site – kant Havenlaan*





*Zicht vanaf het binnenterrein van de site naar de Havenlaan*





*Algemeen zicht op het Park – vanaf de ingang Havenlaan*







Zicht op de Picardstraat





*Zicht in de overdekte ruimte van het Goederenstation*





*Zicht vanaf de zuidelijke ingang van de site naar de watertoren*





*Zicht van de straat tussen de nieuwe vastgoedontwikkelingen en het BILC ter hoogte van het gerenoveerde Dienststation.*







*Zicht vanaf Lijn 28A naar het binnenterrein van de site*



# 8

# LEXICON

BROH: Bestuur Ruimtelijke Ordening en Huisvesting  
(Ministerie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest)  
Leefmilieu Brussel: het vroegere Brussels Instituut voor Milieu-  
beheer (Ministerie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest)  
Brussel-Mobiliteit : het vroegere Bestuur Uitrusting en Vervoer  
(Ministerie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest)  
BILC: Brussels International Logistic Centre  
BRAL: Brusselse Raad voor het Leefmilieu  
BIM: Brussels Instituut voor Milieubeheer  
GFR: Gewestelijke Fietsroute  
BBP: Bijzonder Bestemmingsplan  
GewOP: Gewestelijk Ontwikkelingsplan  
GBP: Gewestelijk Bestemmingsplan  
GSV: Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening  
GOMB Gewestelijke Ontwikkelingsmaatschappij voor het Brus-  
sels Hoofdstedelijk Gewest  
DBDMH: Dienst voor Brandweer en Dringende Medische Hulp  
FODMV: Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer  
TIR: Transport International Routier (internationaal wegver-  
voer)  
GGB: Gebied van Gewestelijk Belang (in het GBP)  
GGBua: Gebied van Gewestelijk Belang met uitgestelde aanleg  
(in het GBP)

# COLOFON

OPDRACHTGEVER  
MINISTERIE VAN HET BRUSSELS  
HOOFDSTEDELIJK GEWEST

Administratie van Ruimtelijke  
Ordering en Huisvesting  
Directie Planning  
Vooruitgangstraat 80 bus 1  
1035 Brussel

STUDIE UITGEVOERD DOOR:  
ATELIERS LION

Yves Lion, Claire Piguet, David Jolly  
rue Didot, 29 bis  
75014 Paris  
tel: +33.1.45.43.27.42  
fax: +33.1.45.43.82.41  
mail: contact@atelierslion.com

MSA

(MORITZ & SIMON – ARCHITECTES)

Benoit Moritz, Jean-Marc Simon, Alain Simon, Sarah Levy  
Dansaertstraat, 206  
1000 Brussel  
tél : 02.502.81.07  
fax : 02.502.81.28  
mail : benoit@ms-a.be

ONDERAANNEMING  
VOOR MOBILITEITSASPECTEN:  
CITEC INGÉNIEURS CONSEILS SA

Philippe Gasser, Warner Oldenziel  
Rue des Vieux-Grenadiers 8  
1205 Genève  
tél : + 41.22.809.60.00  
fax : +41.22.809.60.01  
mail : philippe.gasser@citec.ch

ONDERAANNEMING  
VOOR PROJECT ECONOMIE:  
MODUS EXPERT BVBA

Peter de Groot, Guido Peeters  
Woluwelaan 141b  
1831 Diegem  
tél : 02.725.93.85  
fax : 02.725.93.86  
info@modusexpert.com

ONDERAANNEMING  
VOOR DE GRAFISCHE VORMGEVING:  
SPECULOOS SPRL

Alexia de Visscher, Pierre Huyghebaert, Nicolas Rome  
Charleroise Steenweg, 159  
1060 Brussel  
tél : 02.646.30.79  
fax : 02.647.43.86  
mail : any@speculoos.com

ONDERAANNEMING  
VOOR LANDSCHAPSARCHITECTUUR :  
BAS SMETS

Koolstraat 32/10  
1000 Brussel  
tél: 0495.42.88.59  
mail : bas@bassmets.be