

RICHTSCHEMA SCHAARBEEK VORMING EINDRAPPORT

Niet-technische samenvatting

Op vraag van:
Het Ministerie van het Brussels
Hoofdstedelijk Gewest
Directie Studies en planning
Direction Planning et Etudes
MRBC/AATL – MBHG/BROH
Vooruitgangstraat 80
1035 Brussel

STUDIO 013
Bernardo Secchi, Paola Viganò

IDEA Consult

Mint

Ecorem

Inleiding

Door haar strategische positie en grote omvang, vormt Schaarbeek-Vorming een belangrijke plek in het gewest. Ze is van belang voor een groot aantal actoren van wie de verwachtingen soms van nature tegenstrijdig zijn. Het feit dat Schaarbeek-Vorming langs een groot deel van het kanaal loopt, waardoor ze een uitgestrekt gebied raakt, zorgt ervoor dat deze uitdagingen een aanzienlijk zijn.

Het is daarom belangrijk om te begrijpen welke rol de site in het gebied kan spelen. Op het moment van de offerteaanvraag, werden vier scenario's onderzocht ten einde het vermogen van het gebied te testen, om verschillende programma's op te nemen. De mogelijke synergieën tussen deze vier gedachtelijnen werden geïdentificeerd, hetgeen heeft geleid tot het werken op twee schema's: het eerste rekening houdende met de combinatie van een grote icoon-voorziening/woningen/gemengd gebruik/park, waarbij het tweede het gebied organiseerde als logistieke pool. Hoewel het altijd een open reflectie is geweest, werd ons toestemming gegeven om verder te werken op deze twee hypothesen.

Deze aannames hebben de capaciteit van Schaarbeek-Vorming om te antwoorden op de huidige uitdagingen van de stad en het gewest geactualiseerd.

Eerste uitdaging: de nood aan een multimodale logistieke pool ten dienste van de stad.

Het openen van het FSI gebied, laat toe om er een nieuwe efficiënte multimodale pool te installeren, ten noorden van het gebied waar meerdere infrastructures aanwezig zijn, en om er een reeks van economische activiteiten te ontwikkelen. Om de efficiëntie van de pool te waarborgen, werd de studieperimeter na de fase van offerteaanvraag vergroot met de toevoeging van het Mabru-eiland. Deze site herbergt de vroegmarkten, die zich in de toekomst zouden kunnen positioneren rondom het nieuwe multimodale logistieke platform. Dit vormt een aanzienlijke rationalisatie van de stromenwerking.

Tweede uitdaging: zodra de vroegmarkten zich zullen verplaatsen naar het noorden, kunnen het Mabru-eiland en Schaarbeek-Vorming antwoorden op een tweede grote uitdaging van het Gewest, die zich met de bevolkingsgroei vertaalt in een scherpe behoefte aan nieuwe woningen.

De omvang van het bouwblok en zijn positie tegenover het Koninklijk Park en langsheen een nieuwe structurerende publieke ruimte in het Gewest – het kanaal- creëren zeer aantrekkelijke voorwaarden voor de uitbreiding van de gemengde stad. Een stukje stad, een echte wijk van Brussel.

Derde uitdaging: de ontwikkeling van het GEN en van het station Schaarbeek-Reizigers in het bijzonder.

Men beeldt zich de site in als een geherclassificeerd gebied dat het imago van Schaarbeek-Vorming verandert en die op een optimale manier gebruik maakt van zijn ligging naast het treinstation van Schaarbeek-Reizigers, een toekomstig strategisch knooppunt in de verschillende openbaar vervoersnetwerken die er zich de volgende jaren zullen ontwikkelen (IC-IR trein, GEN, tram, metro...)



Dit betreft een derde belangrijk onderwerp op schaal van het Gewest- het is precies daar dat zich op de lange termijn een andere grootschalige voorziening zou kunnen installeren, waardoor het deze overgangszone tussen een nieuw stukje stad en het multimodaal platform kan stabiliseren.

Vierde uitdaging: de realisatie van een stedelijke verbinding. Schaarbeek-Vorming vormt vandaag de dag een trechterpunt tussen de centrale wijken van de stad en de ontwikkelingsgebieden van Neder-Over-Heembeek in het noordwesten en Haren/Evere in het noordoosten. De ontwikkeling van een voorziening in dit gebied kan een trekker zijn voor nieuwe stedelijke verbindingen. Indien de logistieke pool en het nieuwe stedelijke deel toelaten om operaties te overwegen die vandaag al kunnen worden ontworpen en ontwikkeld, dan is de derde uitdaging gelinkt aan de versterking van het treinstation van Schaarbeek-Vorming en aan de overwegingen met betrekking tot de grote voorziening die nog niet de nodige rijpheid hebben bereikt.

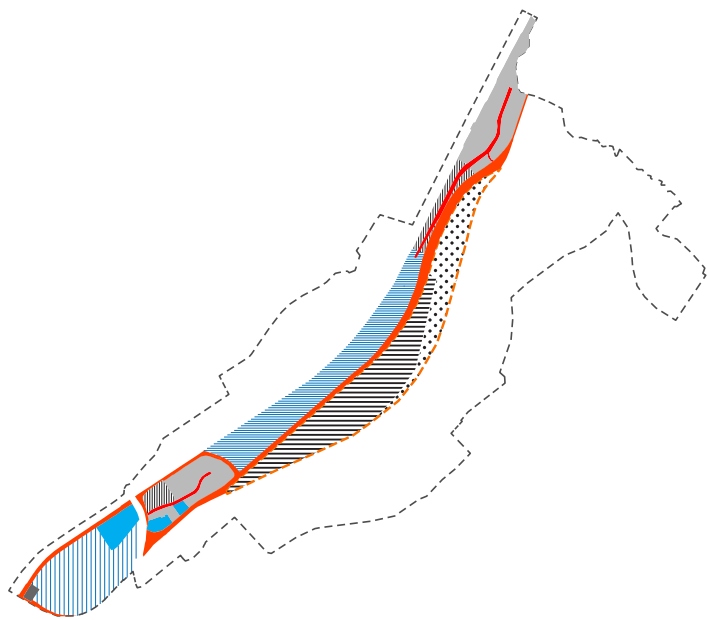
Om deze reden stellen we voor om deze overgangszone tijdelijk te beschouwen als een transitiegebied, als een voorover, 'branding', waarvan de toekomstige rol zal worden gepreciseerd als en wanneer de verschillende hypothesen zijn geverifieerd.

Het is essentieel om de toekomstige herbestemming en de waardering van het gebied rondom het treinstation Schaarbeek-Reizigers niet te verhinderen door beslissingen die onverenigbaar zijn met een lange termijn visie.



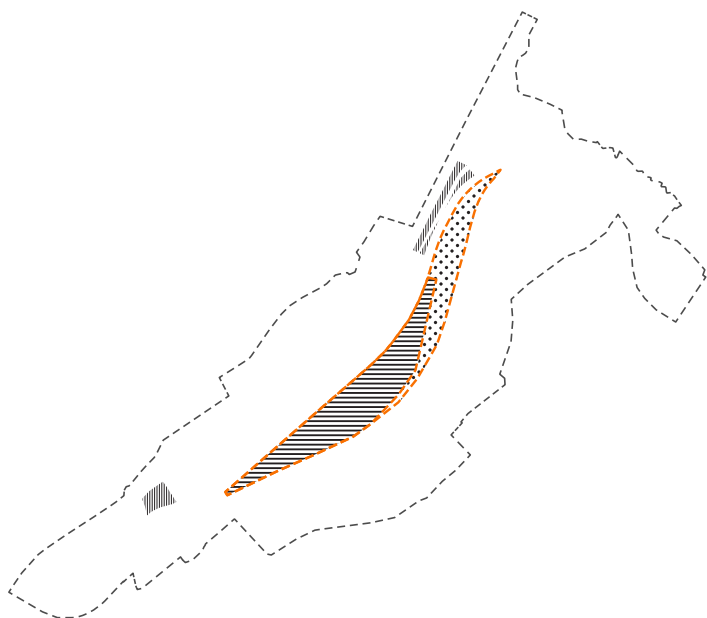
Een visie voor het kanaal: de transformaties in het noorden en in het zuiden stellen het gebruik van het kanaal en zijn rol in de metropool in vraag. Het debat rond het kanaal is gerijpt. Zijn imago is zich naar een steeds meer stedelijke plaats aan het transformeren: de projecten van T&T, Atenor, UP... zijn slechts enkele voorbeelden van deze mutatie die vorm krijgt via een veelvoud van uiteenlopende projecten. Deze evolutie toont de noodzaak om de verschillende lopende processen te integreren in een reflectie op het gehele kanaal. De rollen van Schaarbeek-Vorming, T&T, ... moeten worden ingeschreven in een visie op schaal van het Gewest. Bijgevolg mag de reflectie niet ophouden bij het proces van het richtschema zoals we dat vandaag onderzoeken, maar moet het bijdragen aan een debat. Het is noodzakelijk om op de hoofdthema's te werken en om hen te verdiepen in samenspraak met de actoren die specifieke kennis aanbrengen. Het hier voorgestelde schema is dus niet bevroren, gegeven dat het zich kan aanpassen door het integreren van een antwoord op specifieke regionale noden, geformuleerd voor de lange termijn. Onze ambitie met de hier voorgestelde reflectie, is om niet alleen bij te dragen aan het formuleren van een antwoord op de gestelde uitdagingen, maar ook aan het formuleren van een gemeenschappelijke visie voor het kanaal. Het «Plan-Kanaal» kan hier een verdere uitwerking aan geven.





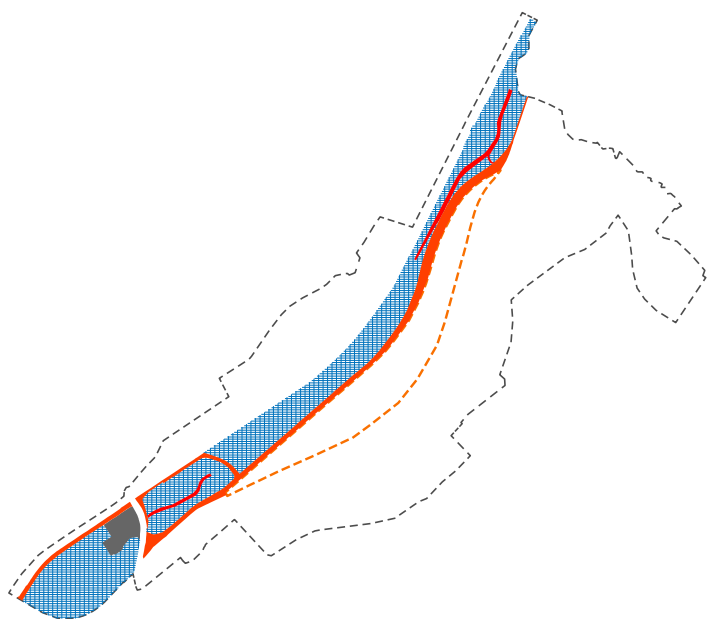
- 594.3 ha - - - - - studieperimeter
- 61.9 ha - - - - - GGBUA (FSI + NMBS)
- 24.3 ha ■ infrastructuur
- 5.2 ha ■ water
- 41.2 ha ▨ FSI
- 20.7 ha ▤ vrije oppervlakte
- 7.1 ha ▩ onderbenut havengebied
- 37.0 ha ▧ Haven van Brussel
- 6.9 ha ■ stedelijke industrie
- 29.7 ha ▤ logistiek
- 28.9 ha ■ voorzieningen
- 0.8 ha ■ stedelijk gebied

Huidig gebruik



- 594.3 ha - - - - - studieperimeter
- 61.9 ha - - - - - GGBUA (FSI + NMBS)
- 41.2 ha ▨ FSI
- 20.7 ha ▤ vrije oppervlakte
- 7.1 ha ▩ onderbenut gebied

Beschikbare oppervlakte



- 594.3 ha - - - - - studieperimeter
- 61.9 ha - - - - - GGBUA (FSI + NMBS)
- 24.3 ha ■ infrastructuur
- 5.2 ha ■ water
- 105.1 ha ▧ havengebied en logistiek gebied
- 5.4 ha ■ gebied stedelijke industrie

GBP

Bestaande oppervlaktes

De oppervlakte binnen de gehele perimeter van het Richtschema bedraagt 594,3ha. Meer dan de helft van deze oppervlakte wordt gebruikt door trein, weg- of bevaarbare infrastructuur (342ha).

Een tweede observatie leert ons dat de mogelijk beschikbare oppervlakte slechts 61,9ha of 10% van de oppervlakte binnen de perimeter bedraagt. Deze oppervlakte bestaat uit het FSI gebied en een tweede deel van het spoorwegterrein dat op termijn kan ontwikkeld worden. Enkele andere terreinen zijn momenteel braakliggend (Gillion terrein, enkele terreinen langs het kanaal ten noorden van Cérés,...)

In het noorden, op de gewestsgrens, kunnen verouderde industriële vestigingen worden gevonden (vooral opslag). Op de 108,3ha dat het GBP voor haven- en transportactiviteiten afbakt, worden slechts 69,6ha gebruikt door logistieke activiteiten. Effectief, dit soort gebied bevat verschillende hoofdactiviteiten, waaronder "activiteiten met als doel de verbetering van de omgeving zoals waterzuivering, verwijderingsprocessen, behandeling, recycling en afvalverzameling".

Inleiding van de site

Een geografisch project

Er zijn verschillende manieren om Schaarbeek-vorming te lezen en te zien.

De perceptie van de site is sterk gelinkt aan het transportmiddel, of men er zich begeeft met de trein, te voet of met de auto. Naargelang, kan men er langs de kant of middendoor passeren, langs boven of langs onder, of op zeer verschillende hoogtes naargelang het type trein waarin men zich bevindt. Te voet, vermenigvuldigen de veelheid van bermen, plooiën, sloten, natte gebieden en verhogingen die men tegenkomt, de dimensies en de te ontdekken oppervlaktes.

Een eenvoudige tekening in plan is in de realiteit een fractale oppervlakte.

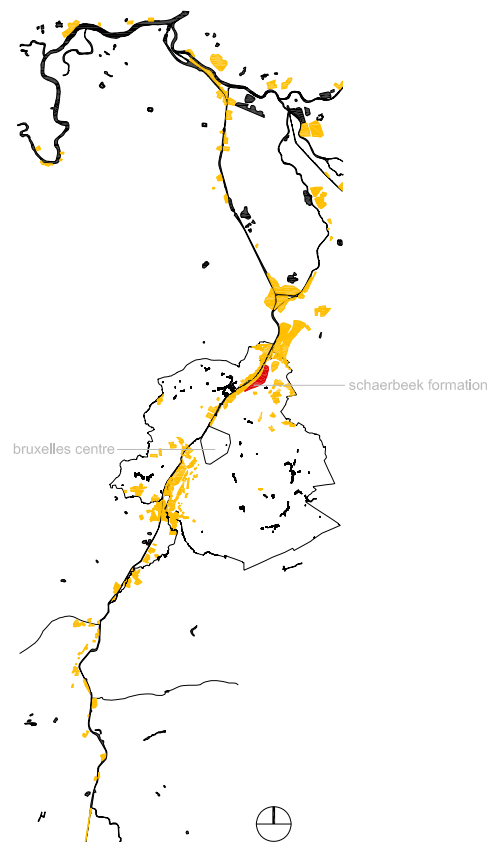
Tussen de plooiën ontdekt met publieke plaatsen, mensen die wandelen, natuurelementen in de stad. Aan deze rijkheid van gezichtspunten moet men nog de zichten die men van buitenaf op het gebied krijgt, toevoegen, wanneer men zich langs het kanaal begeeft, of wanneer men de heuvels aan beide kanten bestijgt. Daar kan men de "situatie" van Schaarbeek-Vorming goed aanschouwen, met name haar geografische positie in het midden van de Zennevallei en begrensd door de twee groene heuvels.

Het is net deze lezing, de interpretatie van deze situatie en de mogelijkheden die ze kan ontwikkelen, die al onze voorstellen heeft geleid. Indien het zo is dat haar ligging langs het kanaal niet uniek is, gegeven haar lineaire structuur, dan is het ook zo dat Schaarbeek-Vorming zich buiten het dense gedeelte van Stad Brussel bevindt, in een hybride positie die al lonkt naar de dorpen op de noordelijke heuvel, met stedelijke landbouw gemengd met recreatieve centra in open lucht, vlakbij het Koninklijk Park. Het is te zeggen dat ze deel is van een verbazingwekkend landschap, met een positie vanwaar men, bijvoorbeeld, alle symbolische architectuurwerken van de stad kan waarnemen.

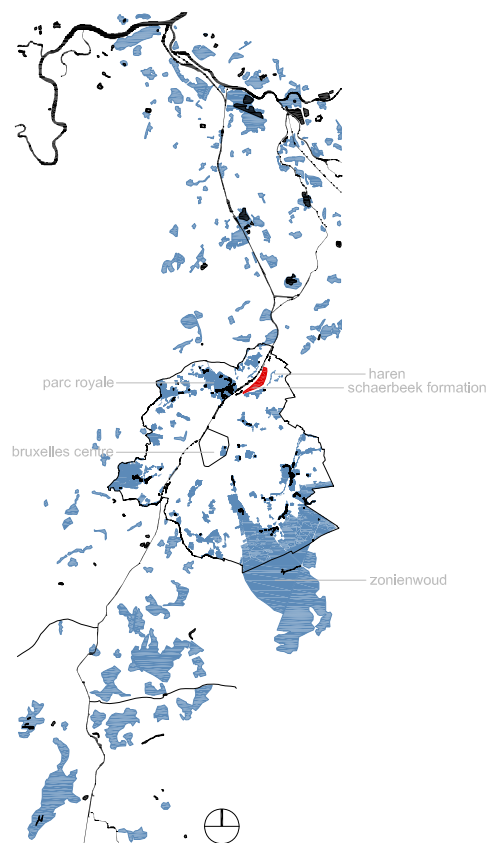
Vanzelfsprekend laat dezelfde positie langs het kanaal en dichtbij het stadscentrum ook toe om zich de toekomst van een uitgerust platform ten dienste van Brussel voor te stellen. Het is in ieder geval zijn geografische positie die het thema van zijn toekomstig project opbouwt.

Kwaliteit/schoonheid van de site

De schoonheid van de site van Schaarbeek-Vorming is niet vanzelfsprekend of algemeen erkend. Het betreft een spoorwegplatform, gevuld met tonnen bederf, naast een industrieel gebied langs het kanaal. De plannen voegen weinig toe aan dit eerste beeld: men kan enkele stukjes groen ontwaren, de heuvels lijken veraf. Men moet zich op de site begeven, er lange tijd rondwandelen, niet enkel per auto maar ook te voet. Men moet de plekken die een

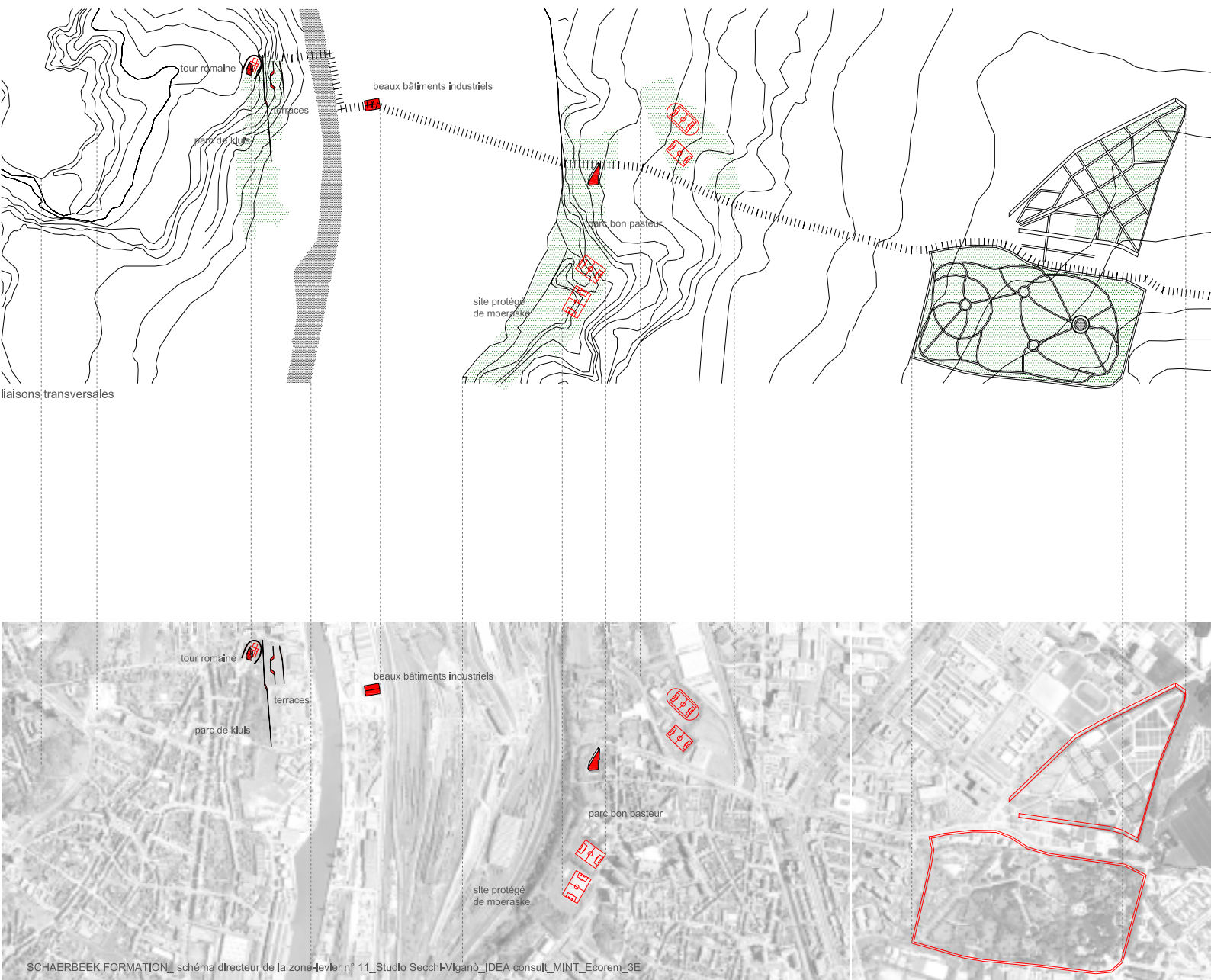


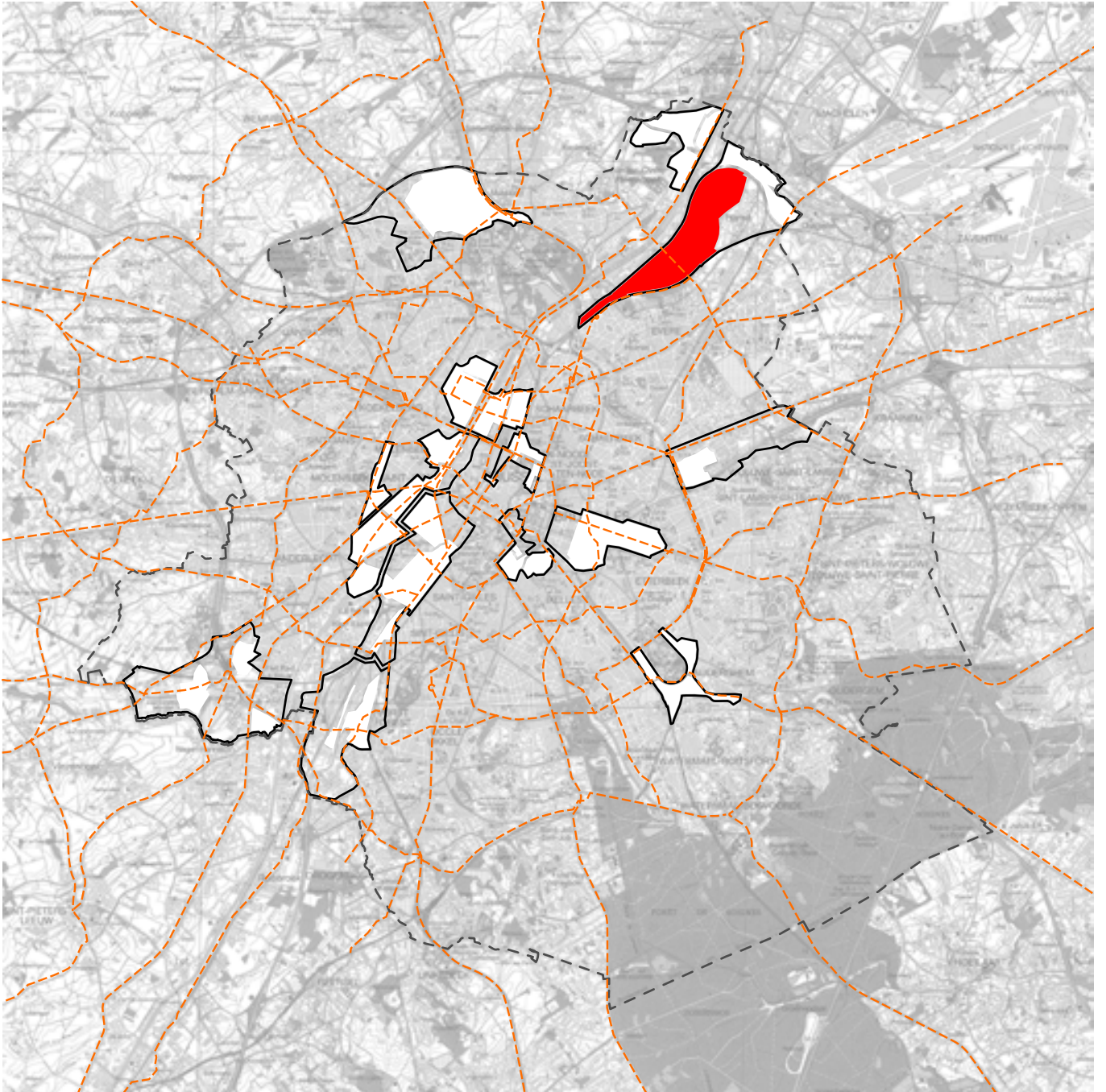
Productieve activiteiten



Het groene netwerk

beetje verdoken maar toch bewoond zijn, binnentreden en ontdekken, men moet de heuvels aan de beide kanten beklimmen. Bijvoorbeeld, bij het wandelen op de rand van het kanaal en de site, ontdekt men mooie industriële gebouwen die in de toekomst op een andere manier kunnen gebruikt worden, men apprecieert de dimensie van de kaaien, die punctueel toegang tot het water zouden kunnen geven; men ontdekt dat de Zenne er loopt en dat ze ten minste punctueel kan worden gevaloriseerd. Onderwerp van een project uit de jaren tachtig, dat park met prachtige honderdjarige bomen, zou kunnen worden gevaloriseerd door een transversale relatie met de andere kant van het kanaal, die de vallei zou kunnen oplopen. Gegeven deze verscholen “schoonheid”, heeft Schaarbeek-Vorming nood aan een zorgvuldig en open project met een hedendaagse esthetische dimensie.

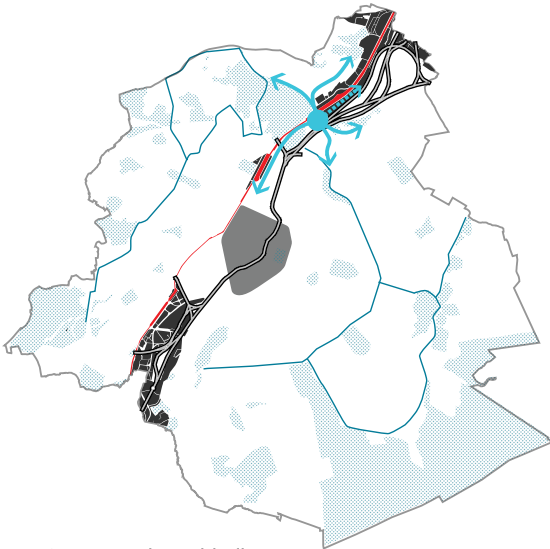




Hefboomgebieden geïdentificeerd in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest: (met de klok mee vanuit het noorden) Schaarbeek-Vorming, Evere NAVO-Mediapool, Reyers, Wetstraat, de ULB-VUB Delta vlakte, Zuidstation, Vallei-vijvers van Anderlecht-Pede, Anderlecht Kanaal Ninoofsepoort, Molenbeek kanaal, Tour & Taxis, Brussel Noord, Heizelvlakte.



Wonen : de stad verbinden



Groene, transversale verbindingen

Schaarbeek-Vorming als hefboomgebied

Als "hefboomgebied", heeft Schaarbeek-Vorming enkele specifieke kenmerken die als basis kunnen worden genomen voor het ontwikkelen van een strategische visie op de toekomstige ontwikkeling van het gebied.

Ten eerste, het gebied positioneert zich op twee assen van hoge stedelijke ontwikkeling: het Kanaal en de Middenring. Deze twee assen hebben elk een sterk ontwikkelingspotentieel als aaneenschakeling van strategische gebieden.

Langsheen het kanaal bevinden zich onder andere het project voor Biestebroek, het Abatan 2020 project, de Ninoofsepoort, het oude Molenbeek, Tour&Taxis, de Masui wijk en het GGB Van Praet en het project van de cruiseterminal, reeds binnen de perimeter van het gebied. Langsheen de Middenring ontwikkelen verschillende gebieden zich als sterke nieuwe polen: Delta met de ULB/VUB vlakte, de mediapool aan Reyers, Josaphat, het Neoproject op de Heizel.

Een hefboomproject voor het gebied van Schaarbeek-Vorming moet dus niet alleen voldoen aan de uitdagingen eigen dit gebied, maar moet ook een aantal uitdagingen oplossen die op een bredere schaal spelen.

Het lijkt erop dat wij de volgende vier belangrijkste uitdagingen kunnen voorstellen:

- **De stad verbinden:** de ontwikkeling van Schaarbeek-Vorming kan een rol spelen in de stedelijke integratie van twee geïsoleerde gebieden van de stad: Nederover-Heembeek, een gebied met een sterke groei in het huisvestingsplan en het gebied van Haren.

- **Versterken van het landschap van de Zenne-vallei:** het aansluiten van de stad op zijn topografie en zijn landschap kan een sterke structurerende motor zijn voor de stedelijke ontwikkeling.

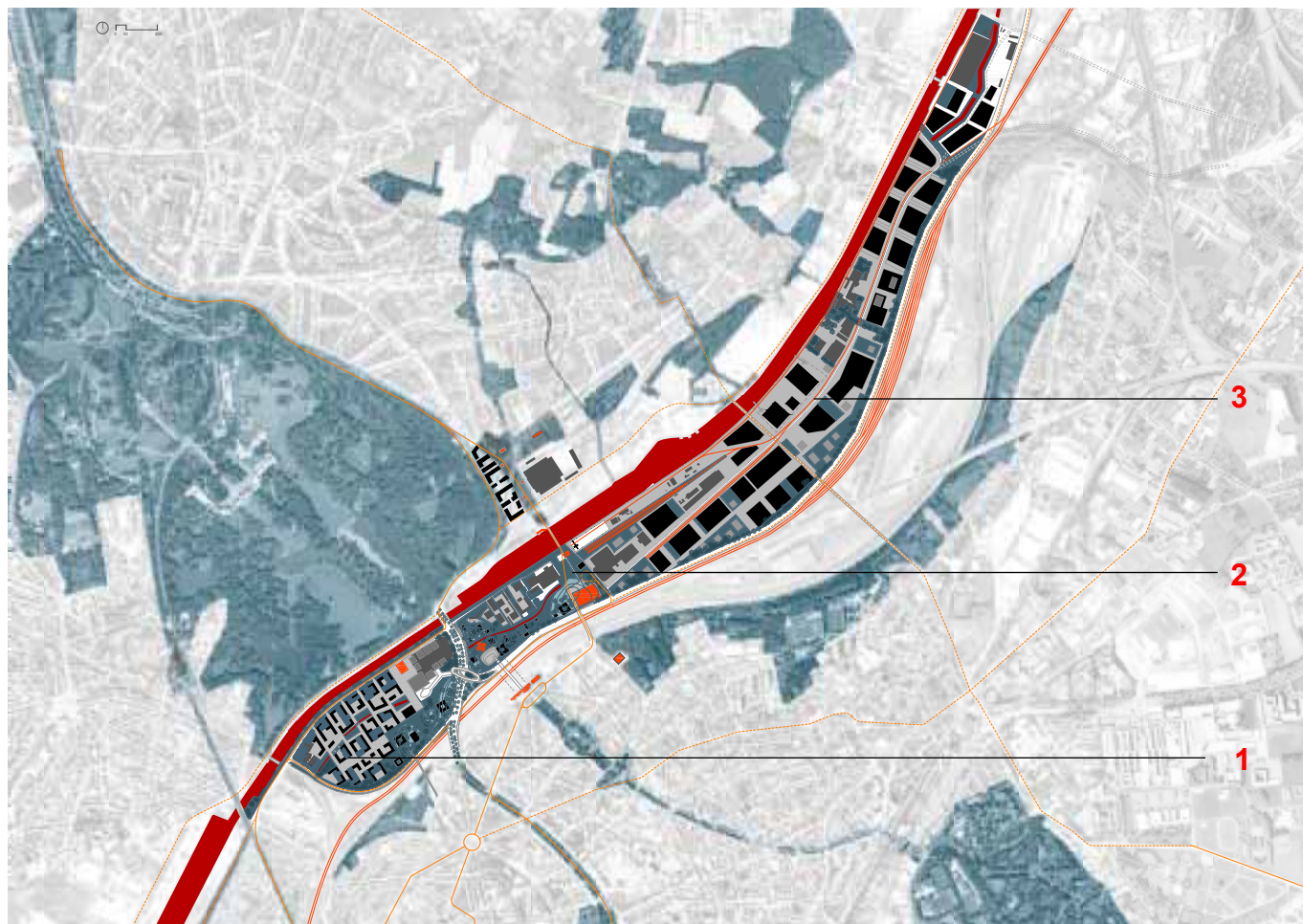
Het gebied van Schaarbeek-Vorming heeft een aantal landschapreliëf's die structurerend kunnen zijn.

- **Gebruik maken van het potentieel van Schaarbeek-Reizigers:** de onderbenutte infrastructuur van het station van Schaarbeek-Reizigers kan een hefboom voor beter transport zijn, niet alleen voor de ontwikkeling van het gebied met de wens om er een stedelijke voorziening te realiseren, maar ook voor de verbetering van de toegankelijkheid van bepaalde andere hefboomgebieden langsheen het Kanaal of de Middenring.

- **Creëer een multimodaal platform:** het gebied van Schaarbeek-Vorming wordt vandaag op grote schaal gebruikt als haven-en logistiek gebied. Gezien het multimodaal potentieel van dit gebied, kan dit gebruik verder worden versterkt en ten dienste worden gesteld voor de organisatie van de stedelijke logistiek.

Een haalbaar project: 3 zones

Het voorgestelde masterplan duidelijk identificeert drie belangrijke gebieden: **de Mabru zone (1)**, een gemengde woonwijk, **de campus (2)** met een en **logistiek gebied (3)** naar het noorden.





huidige toestand

Mabru

Gezien de groei van de Brusselse bevolking moet de mogelijkheid om woningen in het gebied onder te brengen, worden onderzocht. Hoewel de economische en havenactiviteiten hebben de scène altijd gedomineerd, is de druk over het kanaal als een nieuwe, aantrekkelijke openbare ruimte niet langer te verwaarlozen. Ten zuiden van het gebied is het makkelijker te interveniëren, met het maken van een overgang tussen stad en logistiek ingrijpen.

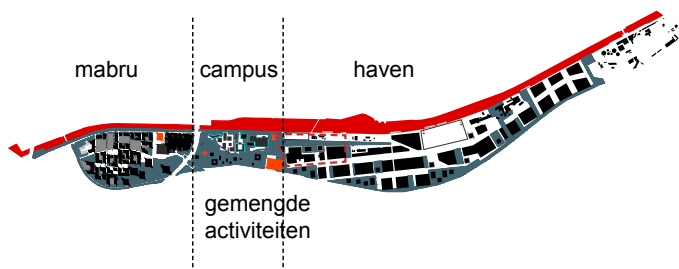
De oevers worden vrijgemaakt van zware en intensieve verkeer. De bouw van het nieuwe multimodale platform opent Mabruzone voor het ontwikkelen van een hoogwaardige stedelijke weefsel. Namelijk door de opening van de Zenne voor het creëren van openbare ruimte en stedelijk natuur. Dit stedelijke gebied strekt zich uit in de campus en wordt verbonden met het station van Schaarbeek en de toekomstige publiek voorziening.

De campus

Het centrale gebied van het richtschema is strategisch interessant om een gebied te creëren die een grote publiek voorziening kan integreren. De aanwezigheid van het station van Schaarbeek-Reizigers en zijn potentieel voor exploitatie naar de achterzijde, is het belangrijkste ankerpunt voor dit gebied.

Daarnaast is dit gebied ook omringd door een aantal groene gebieden en landschapsreliëfs, die een sterk structurerend element kunnen worden wanneer ze in een netwerk geplaatst worden.

De vestiging van een grootschalige voorziening op deze plaats, zorgt voor een bufferzone tussen de stedelijke gebieden van Schaarbeek, Neder-over-Heembeek, Mabru en het logistiek gebied in het noorden.



optie stedelijke voorziening

Het logistiek gebied

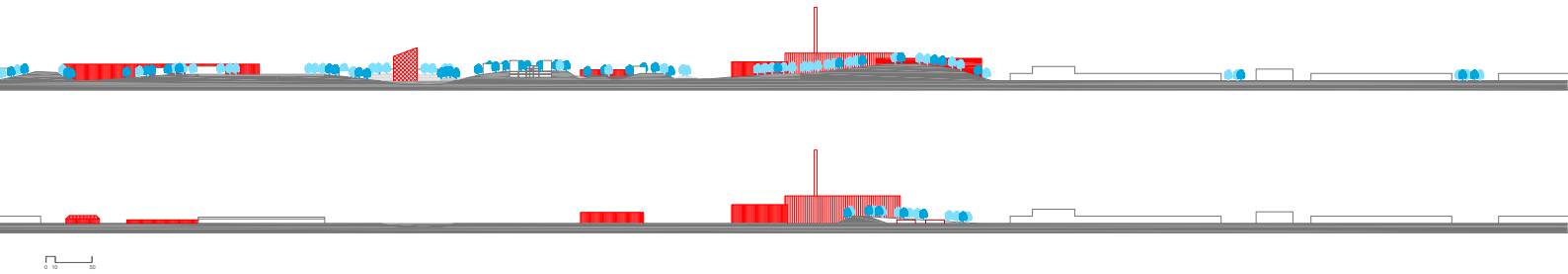
Een logistiek gebied maken in het noorden van het richtschema is een volledig gerechtvaardigde keuze. Niet alleen bevindt zich hier de historische activiteit van de Haven van Brussel, maar het is ook hier dat het multimodaal ontwikkelingspotentieel het meest aanwezig is. Evenwel, een logistiek ten dienste van de stad moet prioritair op deze plek worden ontwikkeld. Op deze manier zal het SDC (stedelijk distributiecentrum) project ook Mabru en het ECFG integreren en zal het een absolute prioriteit voor dit gebied hebben.

De vrijgave van de spoorwegbundels, vanaf 2020, moet worden gebruikt om dit project te beginnen ontwikkelen.

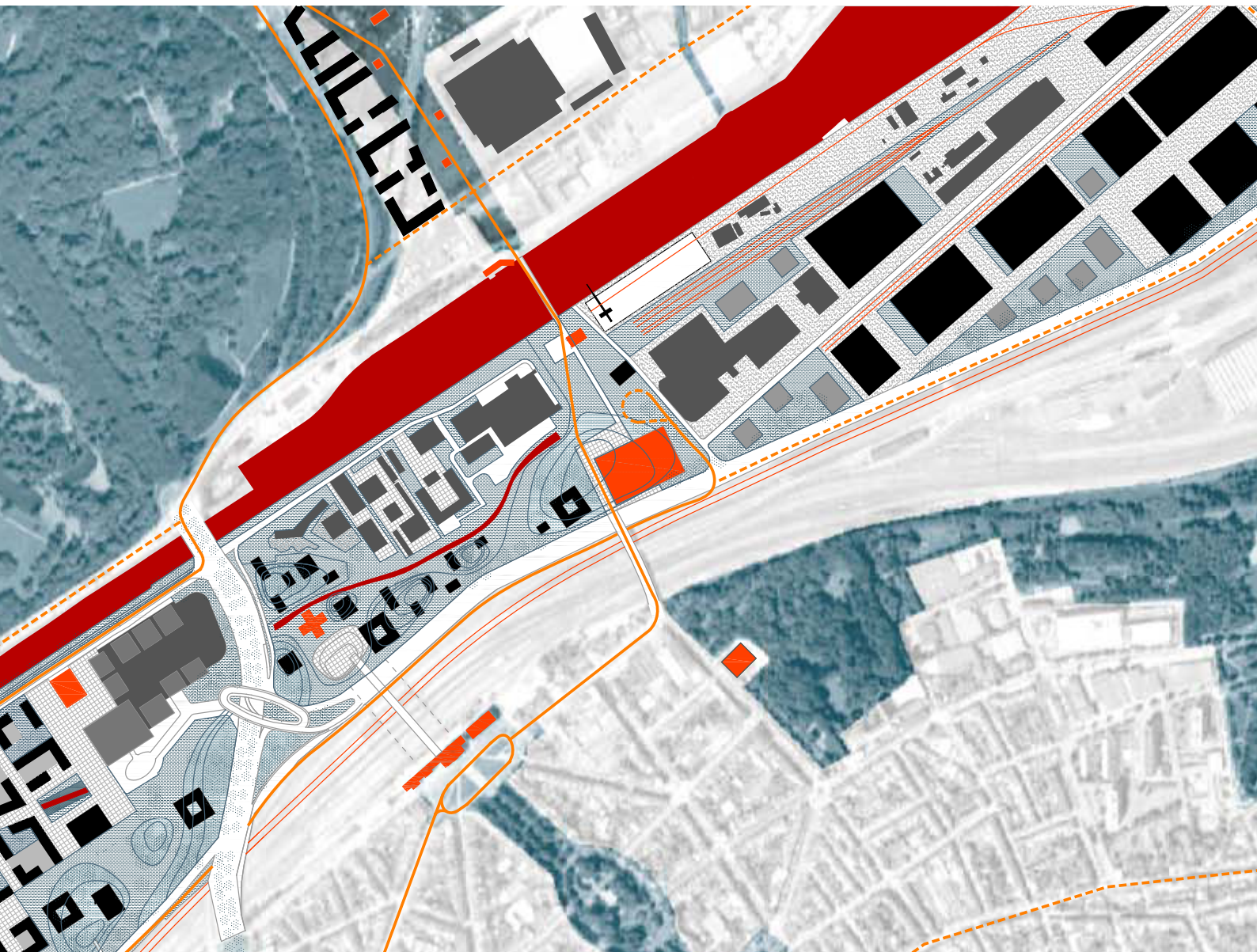
Zachte mobiliteit en groene netwerken

Het project voor Schaarbeek-Vorming ontwikkelt zich op een netwerk van nieuwe stedelijke mobiliteit en groene netwerken.

De campus rondom het station Schaarbeek-Reizigers is hierin een centraal knooppunt waar een sterke connectiviteit tussen de verschillende modi en de nieuwe landschapsstructuur ontstaat; zoals oost-west door de Leeuwoprit.



CAMPUS





Verbinding van de bestaande stedelijke weefsels



Verbinding van het nieuwe stedelijke programma



Groene verbindingen



concept: une ville
masterplan





groen schaarbeek



stedelijk schaarbeek

Mabru

De ontwikkeling van het weefsel wordt gebaseerd op de volgende richtlijnen:

- De campus dringt het Mabru-eiland binnen langs het gedeelte parallel aan de Vilvoordselaan en vormt zo een van de rode landschappelijke draden.
- De heropening van de Zenne toont het landschap opnieuw. Ze kan een sterke verbinding maken met de wijk Masui ten zuiden, aan de andere kant van de sporen.
- Het verminderen van de schaal van de weg langsheen het kanaal, laat toe dat het weefsel aan het water raakt op een zeer sterke openbare plaats.
- Als geklasseerd gebouw, maken de Familistère en de Godin fabrieken deel uit van het erfgoed van Brussel. Dit erfgoed kan een belangrijke rol spelen in het Mabru-eiland en kan een ander referentiepunt worden.

Deze site kan zich ontwikkelen als een globaal project, nadat een herlocalisatie mogelijk gemaakt is voor ECFG en Mabru binnen het nieuw logistiek platform. De zone kan een exemplarische invulling geven aan het principe van de nieuwe OGSO-zonering.



woningen en handel



handel



collectieve woningen

familistère

equiis

van praet brug

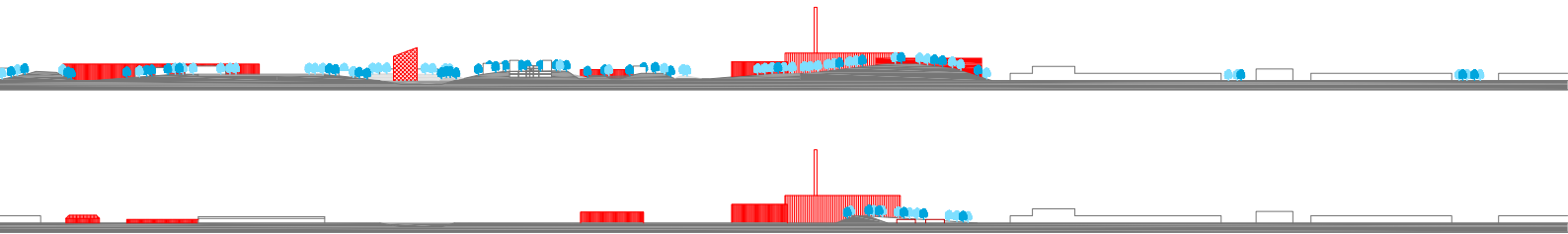
Ingang naar het station
van Schaarbeek-Reizigers

elia

Verbrandingsoven

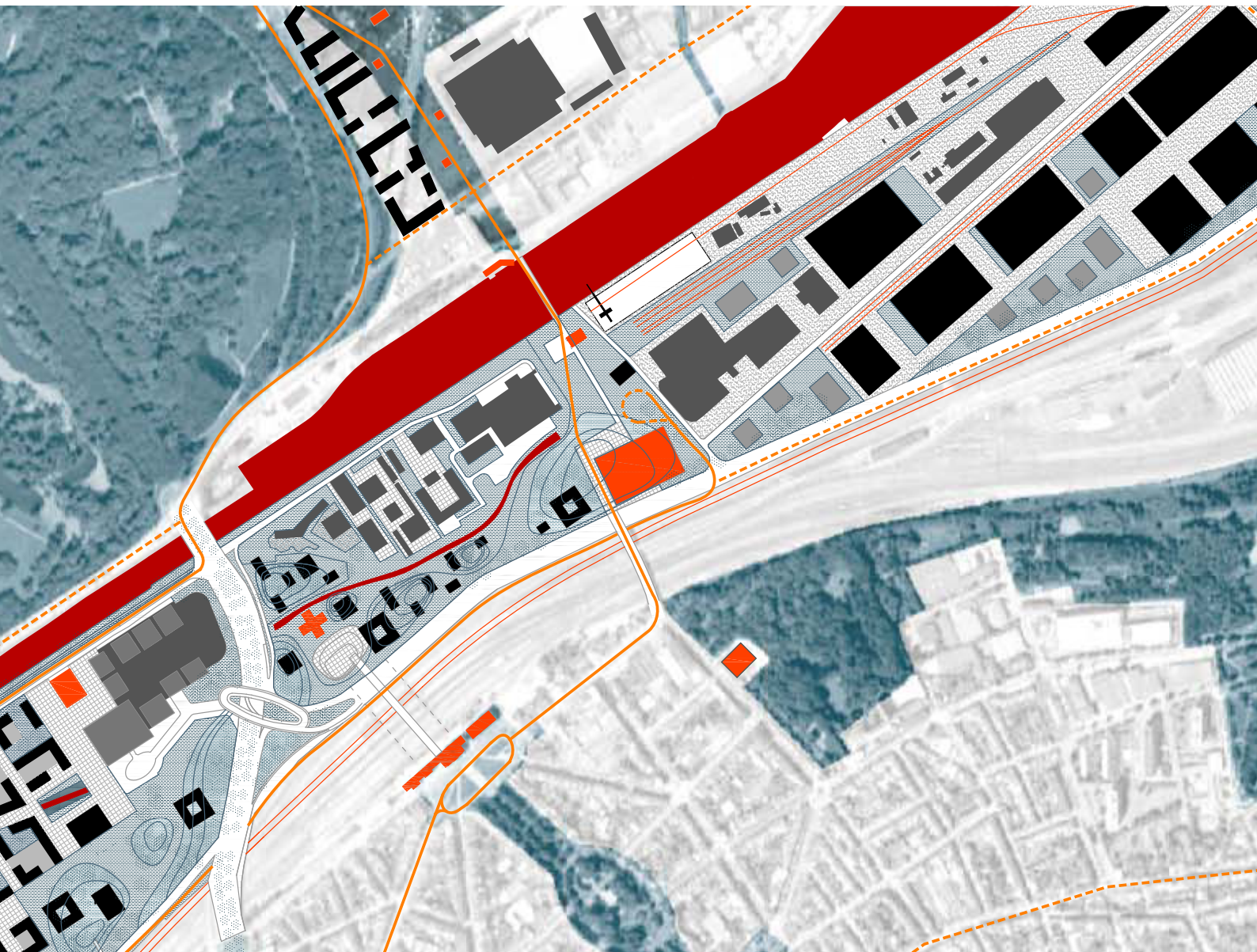
voorziening

logistiek + haven



De voorziening schrijft zich in in de stedelijke campus

CAMPUS



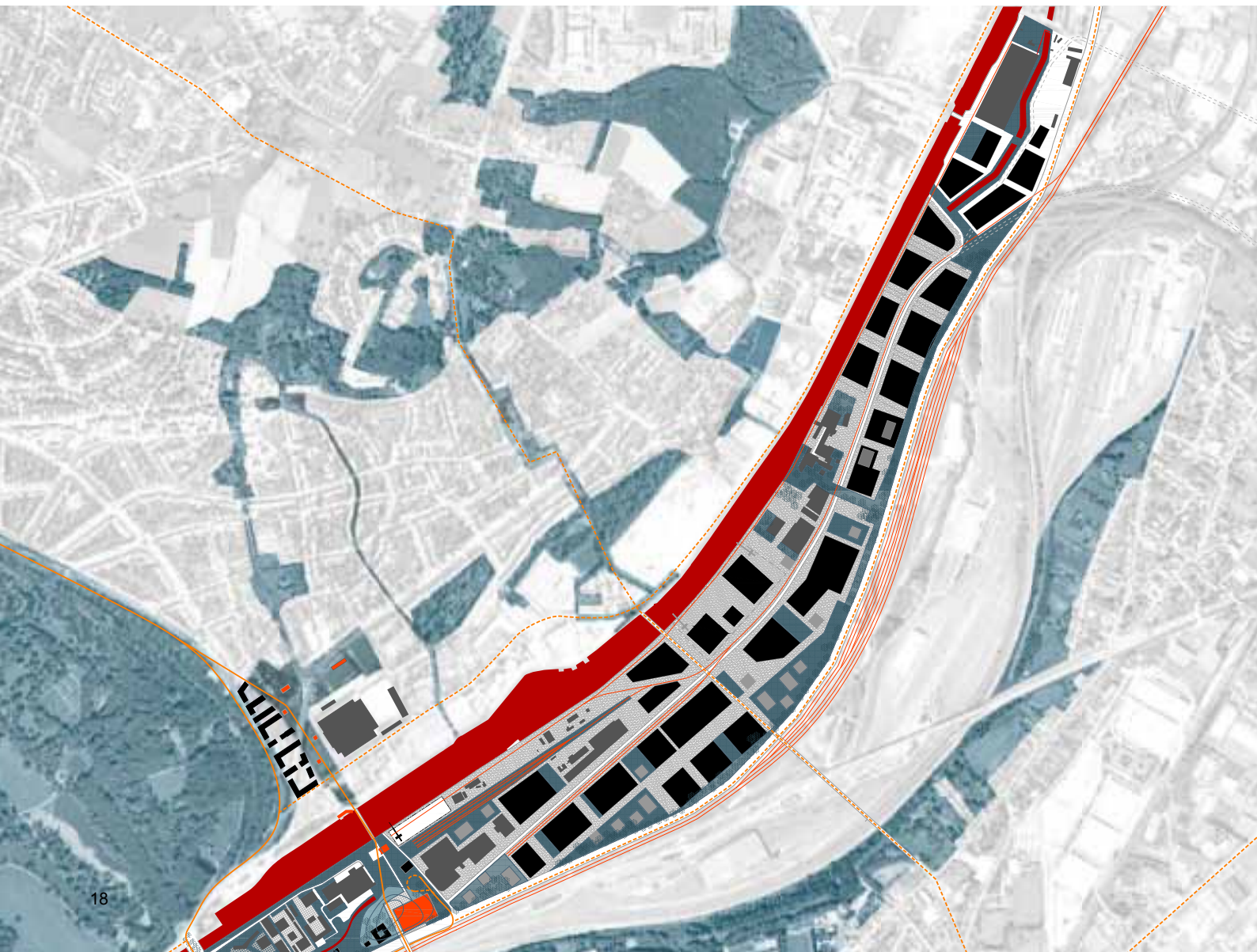
De campus

De organisatie van de campus kan zich eerder baseren op een Oost-Westverbinding tussen de Leeuwoprit en het GGB Van Praet.

Dit laat toe dat een voorziening van regionale schaal zich op het terrein in de oksel van de Leeuwoprit realiseert. In die zin kan dit project op korte termijn operationeel zijn. De principes van de inrichting van de campus zijn de volgende: het creëren van een groene continuïteit, de versterking van het potentieel van de station van Schaarbeek-Vorming voor het openbaar vervoer, etc.

Deze zone biedt nog meer de mogelijkheid om een verbinding te maken met de linkeroever van het kanaal, in het bijzonder voor het GGB Van Praet. De verbinding van de twee oevers zal inderdaad ook toelaten om de campus loodrecht op het kanaal te organiseren, door het versterken van de stedelijke verbinding met Neder-over-Heembeek.

Gezien dat deze voorziening kan worden gerealiseerd op het terrein eigendom van de Grondregie, biedt deze optie een mogelijkheid voor een operationeel project. Door het realiseren van de voorziening en van de brug voor de tram, kan de structuur van het gebied Schaarbeek-Vorming duurzaam worden aangegeven, voordat de FSI terreinen zich vrijgeven om er een logistiek project te ontwikkelen.

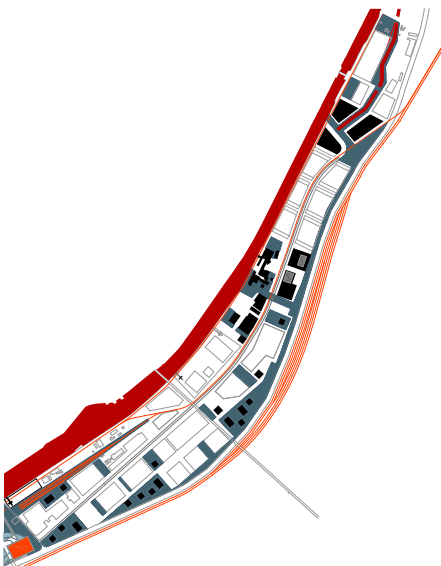
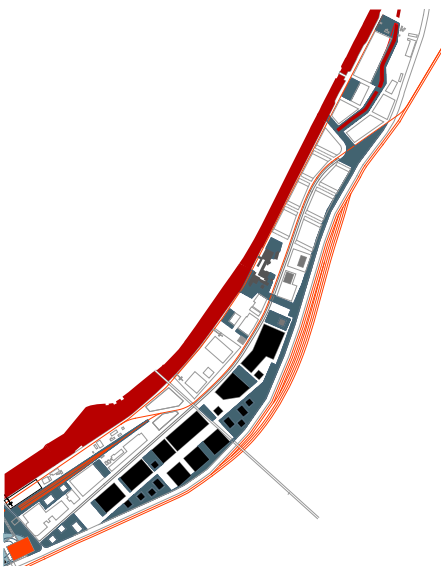


de logistieke pool

Algemeen genomen, steunt het project van een logistieke pool op de volgende principes: in het noorden nieuwe haventerreinen met industriële terreinen in een tweede laag, een SDC in de buik van het FSI gebied. De containerterminal kan doorgaan met haar activiteiten in het zuiden. Toch, in functie van de toekomstige noden (containers, palletten), voorzien we op termijn ook de mogelijkheid van een herstructurering in het centrale gebied, waar ze het SDC kan aanvullen.

De publieke ruimte en de groene ruimte worden op een genuanceerd en gelijdelijk manier verdeeld vanaf een meer dens bebouwd front aan de kant van het kanaal (westen) naar kleinere gebouwen, een meer stedelijke architectuur en een verfijndere landschapsbehandeling aan de kant van de Vilvoordselaan (oosten).

De nabijheid van de stad en de mobiliteitsknoop rond het station van Schaarbeek laat toe om van dit project een toekomstgericht stedelijk logistiek platform te maken, waar nieuwe stedelijke logistieke modi (bijv. cargo-trams of circulaire economie) kunnen ontwikkeld worden.





1.

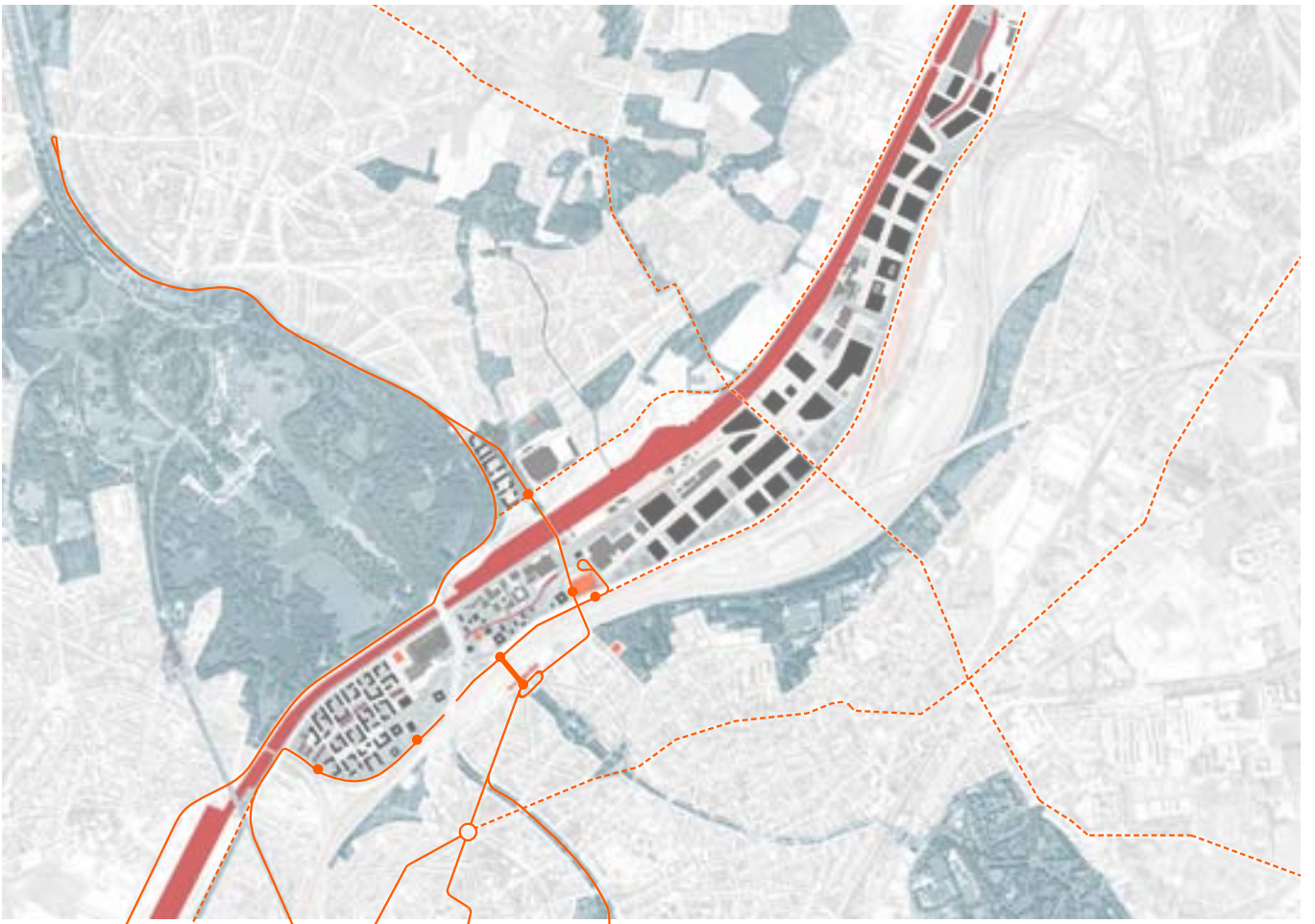
1. zone logistiek
2. zone campus
3. zone mabru



2.

3.





masterplan met stedelijke voorziening



Mobiliteit

De potentiële verbinding van het station van Schaarbeek-Reizigers met de GEN-lijnen vormt het uitgangspunt voor de ontwikkeling van tramlijnen in het gebied van Schaarbeek-Reizigers.

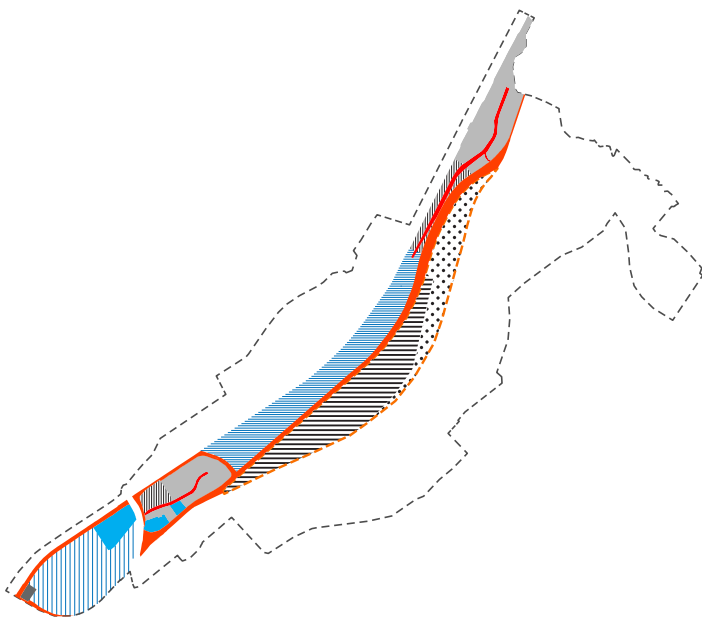
Ten eerste, en dit is een prioriteit in het project, wordt voorgesteld om de trambundel langs het Prinses Elisabeth plein af te leiden en om ze te laten doorlopen naar de Leeuwoprit om de grote voorziening te bedienen.

Via een brug, sluiten de tram en zachte modi aan op het bestaande tracé om verder te gaan richting Heizel. Deze ingreep is niet alleen noodzakelijk om het potentieel van de voorziening te verduidelijken, maar is ook en vooral strategisch op een regionale schaal. Inderdaad, door deze omleiding kunnen diverse strategische gebieden zoals de Heizel, Josaphat, Reyers, Delta profiteren van een directe verbinding met het station van Schaarbeek-Reizigers!

Een andere interventie voor de ontsluiting van de grootschalige voorziening, is een omleiding / ontubbeling van de lijn 3 binnen het Mabru gebied, om zo de achterkant van het station en de voorziening te bereiken. Op termijn kan deze lijn verder lopen naar Vilvoorde.

Andere tracés zijn eerder suggesties op lange termijn (na 2040): een tram vanaf de Woluwevallei, passerend langs Bordet, doorheen de Zennevallei met een viaduct voor zachte modi, om de nieuwe woongebieden van Nederover-Heembeek te bereiken.





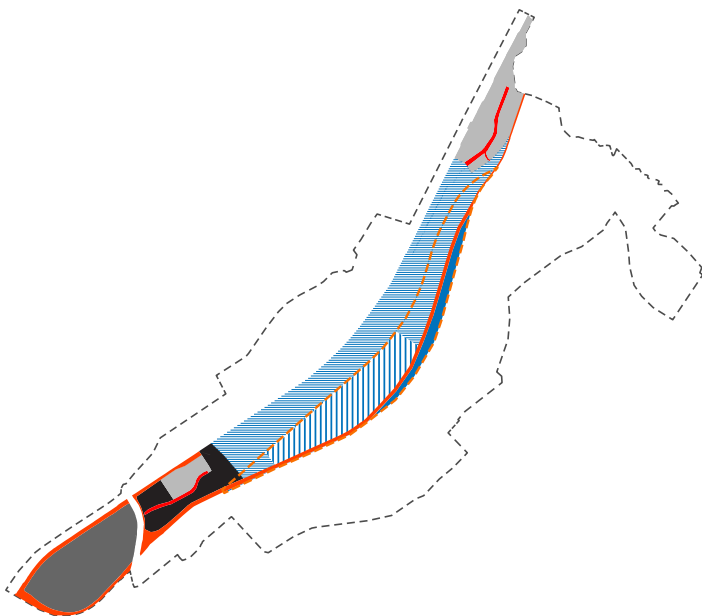
- 594.3 ha - - - - - studieperimeter
- 61.9 ha - - - - - GGBUA (FSI +NMBS)
- 23.7 ha ■■■■■ Infrastructuur
- 5.2 ha ■■■■■ Zenne

- 41.2 ha ▨▨▨▨ FSI
- 20.7 ha ▩▩▩▩ Vrije oppervlakte
- 7.1 ha ▧▧▧▧ Onderbenut gebied

- 37.0 ha ▨▨▨▨ Haven van Brussel
- 6.9 ha ■■■■■ Stedelijke industrie
- 29.7 ha ▨▨▨▨ Logistiek

- 28.9 ha ■■■■■ Diensten
- 0.8 ha ■■■■■ Stedelijke zone

Utilisation Reelle



- 594.3 ha - - - - - studieperimeter
- 61.9 ha - - - - - GGBUA (FSI +NMBS)
- 18.4 ha ■■■■■ Infrastructuur
- 3.2 ha ■■■■■ Zenne
- 8.0 ha ■■■■■ Vormingsbundel

- 72.4 ha ▨▨▨▨ Haven van Brussel
- 30.0 ha ▨▨▨▨ Logistiek (SDC)

- 23.1 ha ■■■■■ Diensten
- 32.6 ha ■■■■■ Stedelijke zone
- 13.5 ha ■■■■■ Stedelijke campus + voorzieningen

Option 2

Oppervlakktes

Vandaag beschikt de perimeter van het Richtschema over + / - 594 ha, met slechts + / - 62ha per direct beschikbaar (FSI en NMBS terreinen). Van + / - 108ha bestemd als «haven- en transportgebied» wordt 69,6 ha daadwerkelijk gebruikt voor havenactiviteiten en logistiek.

Om te kunnen antwoorden aan de eisen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voor het gebied, worden veranderingen in het gebruik van de oppervlakktes zoals ze vandaag in gebruik zijn, beoogd.

Er wordt centraal in het gebied een stedelijk campus ontwikkeld van 14ha. De logistiek en industriële zone in het noorden wordt ruim 102ha groot. Op mabru wordt 33ha stedelijk gebied ontwikkeld.



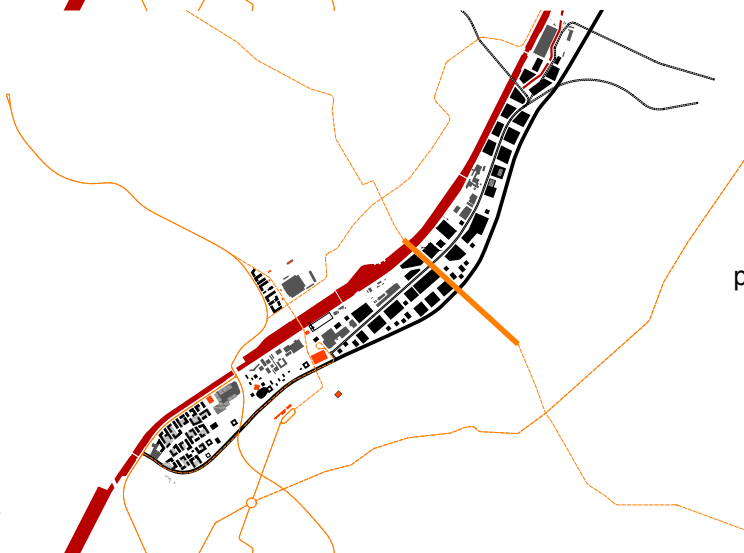
periode 1: 2013-2025



periode 2: 2020-2030



periode 3: 2025-2035



periode 4 : na 2035

Phasage

De fasering kan worden gestructureerd in vier periodes:

Periode 1: 2013-2025

De verbinding van het station van Schaarbeek-Reizigers kan op korte termijn operationeel zijn en ook het begin van de realisatie van het richtschema markeren.

Zo worden de voorziening met regionale uitstraling en de tram gerealiseerd om een strategische verbinding met de hefboomgebieden langs de Middenring te creëren.

In de FSI zone kunnen de terreinen vrijgemaakt en gesaneerd worden zoals voorzien in het KB van 2004.

Periode 2: 2020-2030

De tweede stap betreft de geleidelijke uitvoering van de Campus, in functie van de vastgoedmogelijkheden.

Ook kan een eerste fase van de ontwikkeling van het Mabru gebied het daglicht zien, afhankelijk van het vrijgeven van de FSI terreinen (om het vrijgeven van Mabru te kunnen coördineren met de realisatie van een SDC)

Periode 3: 2025-2035

Tijdens de derde periode, kan het SDC in het FSI gebied zich blijven ontwikkelen, als dat nodig is. Ook wordt de aansluiting «Industriële Weg» gerealiseerd.

De tweede fase van het project op het Mabru gebied kan ook gerealiseerd worden, in functie van de realisatie van het SDC in de logistieke zone in het noorden.

Periode 4: na 2035

De verplaatste Vilvoordselaan kan de ontwikkeling van alle gebieden volgen (eventueel met tijdelijke oplossingen).

Vervolgens kan de realisatie van het Richtschema worden aangevuld met een tram die het gebied van het Militair Hospitaal met de Woluwevallei (Rodebeek) verbindt, gebaseerd op de mobiliteitsbehoeften.

IDEA Consult

Jan Verheyen, Katrien Theunis

*Kunstlaan 1-2, bus 16
B • 1210 Bruxelles
T +32 2 282 17 10
F +32 2 282 17 15
email : info@ideaconsult.be*

STUDIO 013

*Bernardo Secchi, Paola Viganò
Qinyi Zhang, Wim Wambecq*

*Corso di Porta Ticinese 65
20123 Milano
T +39 02 89 40 93 58
F +39 02 83 57 69 1
email: secchi.vigano@secchi-vigano.it*

*Karmelietenstraat 2a, Rue Des Petits Carmes
1000 Brussel/Bruxelles
T +32 2 350 82 26
email: secchi.vigano.belgio@secchi-vigano.it*

Mint nv

Conrad De Poortere, Tim de Roeck

*Hendrik Consciencestraat 1b
2800 Mechelen
T +32 15 560 420
F +32 15 560 429
www.mintnv.be*

Ecorem

Tom Rommens, Frederik Lerouge

*Kontichsesteenweg 38
2630 Aartselaar
T +32 3 87 10 900
F +32 3 87 10 901
info@ecorem.be
<http://www.ecorem.be>*