



AUDI – SITE VORST

Stedenbouwkundige, landschappelijke en
milieurichtlijnen

MEI 2025

COLOFON

Datum van realisatie: mei 2025

Contact: Yves Rouyet - yrouyet@perspective.brussels

Verantwoordelijke uitgever: Antoine de Borman – directeur-generaal van perspective.brussels

Naamsestraat 59 – 1000 Brussel

Wettelijk depot: D/2025/14054/13

INHOUD

INLEIDING	3
A. BESTEMMING EN PROGRAMMA.....	4
Regelgevend kader:.....	4
De belangrijkste bestaande troeven van de site in de verf zetten:.....	4
B. STEDELIJK KARAKTER	4
C. KLIMAAT- EN MILIEUSTRATEGIE	5
Proces van de verbouwing van de site (verschillende bouwplaatsen):	5
Waterbeheer:	6
Bodem, natuur en groene ruimten:	6
Energie:	6
Seveso :	6
D. VOLUMETRIE.....	6
E. HET ERFGOED IN DE KIJKER ZETTEN.....	7

INLEIDING

Na overleg met verschillende instellingen die betrokken zijn bij kwesties inzake stedenbouw, energie en milieu (gemeente Vorst, Perspective.brussels, Leefmilieu Brussel, Vivaqua, Hydria, MSI, Brussel Mobiliteit, de NMBS, Infrabel, Elia, Sibelga, Urban, hub.brussels, Citydev.brussels, enz.) konden richtlijnen worden opgesteld voor de toekomstige ontwikkeling van de Audi-site.

De hypothesen en aanbevelingen in deze richtlijnen zijn gebaseerd op de analyses die zijn uitgevoerd op basis van de beschikbare gegevens op het moment van schrijven (april 2025). Ze moeten grondig worden geverifieerd aan de hand van meer gedetailleerde studies, onder meer structurele, erfgoedkundige en milieuanalyses, die eventueel kunnen leiden tot een herbeoordeling van de hier gepresenteerde keuzes.

De ontwikkelingen moeten het voorwerp uitmaken van milieu- en stedenbouwkundige vergunningen, vergezeld van effectenverslagen of -studies, met daarin ook een reeks elementen die het standpunt van het Gewest nog kunnen wijzigen. Volgende actoren hebben aan deze nota meegewerkt:

- > perspective.brussels
- > hub.brussels
- > finance&invest.brussels
- > urban.brussels
- > Bruxelles Environnement
- > citydev.brussels

Er werd ook een analyse van de site opgesteld met behulp van de tool "compass", die is ontwikkeld door de bemiddelaar duurzame wijken van Leefmilieu Brussel. Deze tool, die wordt gebruikt bij het uitwerken van een project, is gebaseerd op meer dan 188 kwalitatieve en kwantitatieve criteria. De tool stelt benchmarks vast om het duurzaamheidsniveau van de bestaande toestand en het potentieel voor verbetering nauwkeurig te bepalen.

De site van Audi Vorst biedt onmiskenbare troeven voor de industriële activiteiten die zouden moeten worden benut.

Daarnaast vertoont de Audi-site, die is verstedelijkt tijdens een reeks van industriële ontwikkelingen zonder totaalbeeld en met weinig aandacht voor stedenbouwkundige integratie, een aantal zwakke punten die moeten worden gecorrigeerd bij de herontwikkeling van de site. De vrijmaking van de site biedt dus kansen.

De kandidaten worden uitgenodigd om

- > Een intentienota op te stellen
- > Een ruimtelijk voorstel uit te werken voor de hele site (kaart op schaal 1/2500), een schematische integratie in 3D in de stedelijke context te maken en zo nodig de strategische plaatsen onder de aandacht te brengen (op een schaal naar keuze).

Dit ruimtelijke voorstel in te dienen in pdf-formaat, op schaal en met vermelding van afmetingen, met een inplantingsplan en visuele elementen (bijvoorbeeld sfeerbeelden of axonometrieën).

Dit voorstel moet rekening houden met de richtlijnen, de troeven van de site benutten, de zwakke punten aanpakken en de kansen grijpen die de herontwikkeling biedt..

A. BESTEMMING EN PROGRAMMA

Regelgevend kader:

- > Het ontwikkelingsproject voor de site moet worden ontworpen binnen het geldende stedenbouwkundige en milieukader, zoals het BWRO, de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening, het Gewestelijk Bestemmingsplan, het BBP nr. 12 en de Gemeentelijke Stedenbouwkundige Verordeningen.
- > De bestemmingsgebieden van het BBP die betrekking hebben op de site (gebied voor stedelijke industrie, sterk gemengd gebied, structurerende ruimte, spoorweggebied) mogen niet gewijzigd worden.
- > Een afwijking van het Bijzonder Bestemmingsplan "Oude Vijvers" kan eventueel worden overwogen.

De belangrijkste bestaande troeven van de site in de verf zetten:

- > Een directe verbinding met het hoogspanningsnet van Elia
- > Een veld met zonnepanelen op de bestaande gebouwen
- > Een aansluiting op het hoge- en middendruknet voor gas van Sibelga
- > Het grootste geothermische potentieel van het gewestelijke grondgebied
- > Potentieel voor het opwekken van windenergie (zuidwestelijke windcorridor)
- > Een goedkope bevoorrading met industrieel water van hoge kwaliteit (Re-Use-project). Het gaat om niet-drinkbaar water dat gezuiverd wordt in het waterzuiveringsstation Zuid van Hydria en dat op verzoek een osmose ondergaat.
- > Een rechtstreekse verbinding met het goederenspoornet van Infrabel
- > De nabijheid van de snelweg R0 (Brusselse Ring) en de Britse Tweedelegerlaan (weg voor vrachtwagens). De rotonde bij de ingang van het Automotive Park is gekalibreerd voor de draaicirkels van vrachtwagens.
- > Een goede aansluiting op het passagiersnet van de NMBS. Het station Vorst-Zuid ontvangt 2 treinen per uur in elke richting.
- > De integratie van de site in een dynamisch stedelijk ecosysteem (een dichtbevolkte wijk, een cultureel centrum, een sportcentrum, de handelszaken van de wijk Sint-Denijs).
- > De integratie van de site in een bestaande industriële ruimte (het industriegebied dat zich uitstrekt ten westen van de spoorweg in de richting van het Kanaal, alle toeleveringsbedrijven van Audi, de andere bedrijven die gevestigd zijn in het lager gelegen gedeelte van Vorst), met een goede spoorverbinding met de economische en multimodale ruimten van Schaarbeek-Vorming (water, spoor, weg).
- > De gewestelijke en gemeentelijke overheden wensen het behoud van de Audi-parking in de Abdissenstraat en de terbeschikkingstelling ervan, indien mogelijk via een openbare operator, aan het grote publiek en aan de sportieve en culturele actoren uit de wijk.

B. STEDELIJK KARAKTER

- > De stedelijke integratie verbeteren Het deel van de site dat het dichtst bij het centrum van Vorst ligt (Sint-Denijsplein, abdij en Menhirplein) zal een meer stedelijk profiel moeten vertonen dat compatibel is met de



nabije omgeving (woningen, openbaar park), de overlast beperken die de activiteit met zich meebrengt (lawaai, vervuiling, vervoer, enz.), de totale toegankelijkheid van de openbare ruimten garanderen, de benedenverdiepingen activeren, beplanting ontwikkelen om een koelnet te ontwikkelen ter bestrijding van de stedelijke hitte-eilanden, enz.

- > Versterking van de stedelijke perifere kernen, met name door het verbeteren en verlevendigen van de openbare ruimten. Op dit moment is de enige echte perifere kern in de wijk het Sint-Denijsplein. De ontwikkeling van de Audi-site kan een gelegenheid zijn om andere ruimten in de onmiddellijke omgeving van de site te versterken (rond het station, rond het sportcomplex van Bempt in het zuiden, tegenover het Menhirplein in het noorden, enz.) of gewoon op de site. In dit opzicht zou het creëren van kleinschalige voorzieningen, kantoren, conferentieruimten, uitstalramen voor de economische activiteiten, cafés-restaurants, die de gebruikelijke aanvulling zouden vormen op het gebied, een positieve dynamiek kunnen creëren binnen de nieuwe industriële wijk.
- > De stedelijke barrière tussen de oostelijke en westelijke kant van spoorlijnen (1,3 km die zo goed als niet kunnen worden overgestoken) verkleinen. Er moeten kwaliteitsvolle openbare oversteekplaatsen komen. In het bijzonder moet de brug voor auto's van Audi boven het spoor sowieso worden behouden of herontwikkeld.
- > Ontwikkeling van een net van openbare wegen en/of erfdienstbaarheden van doorgang binnen de site. Een van de manieren zou erin bestaan om het historische gemeentelijke wegennet geheel of gedeeltelijk te herintegreren in de openbare ruimte: de Stationstraat, de Waterstraat, het voormalige tracé van de Britse Tweedelegerlaan, de Oude Vijversstraat, enz.
- > Ontwikkeling van een net van voetgangers- en fietscontinuïteiten op de site. Een fietsroute zou gedeeltelijk op de grens tussen het spoorwegdomein en de Audi-site kunnen worden aangelegd, in het verlengde van het project van Brussel Mobiliteit aan de achterkant van het cultureel centrum Wiels.
- > Voorzien in infrastructuur/voorzieningen die gedeeld kunnen worden gebruikt op de site (gedeelde productielocaties en gereedschappen, logistieke wegen, vrachtvervoer per spoor, warmtenetten, energiebeheer, waterbeheer, parkeerplaatsen).

C. KLIMAAT- EN MILIEUSTRATEGIE

Proces van de verbouwing van de site (verschillende bouwplaatsen):

- > Maximaliseren van het gebruik van het spoor (en eventueel de waterweg) voor de sanerings- en renovatiewerkzaamheden van de site. We denken hierbij vooral aan het beheer van de uitgegraven aarde en het recyclen van bouwafval in zijn geheel, om transport over de weg zoveel mogelijk te vermijden.
- > Implementatie van de principes van de circulaire economie: maximalisatie van het hergebruik ter plaatse van afgegraven grond en aggregaten uit de ontmanteling (als de staat van de vervuiling het toelaat), keuze voor materialen met het oog op continuïteit in de tijd en duurzaamheid (materialen uit hergebruik, ecologische materialen en materialen van biologische oorsprong, circulaire gerecycleerde of op zijn minst recycleerbare materialen die gemakkelijk te demonteren zijn).
- > De gebouwen ontwerpen in een streven naar mogelijke omkeerbaarheid.
- > Bestaande infrastructuur en gebouwen verbeteren en transformeren of, in voorkomend geval, de ontmanteling of sloop ervan rechtvaardigen.

- > Een strategie voor tijdelijke bezetting voorstellen die is aangepast aan de fasering van de ontwikkeling van de site, rekening houdend met de staat van vervuiling op de site en de bijbehorende risico's.

Waterbeheer:

- > De kans grijpen om werken en voorzieningen te bouwen die nodig zijn voor een beter geïntegreerd beheer van regenwater (de volledige site ligt in een gebied met een overstromingsrisico) om 100% van het regenwater los te koppelen van het rioolsysteem.
- > De bestaande hydraulische structuren van Hydria en Vivaqua behouden (het stormbekken langs de Britse Tweedelegerlaan, het pompstation voor afvalwater naar het Waterzuiveringsstation Zuid, de collector van de Gelechtsbeek, enz.). Een directe verbinding van het helder water (regenwater en ander water) van de site naar de Zenne moet worden overwogen.
- > De mogelijkheid besturen om sportlocaties te creëren die als regenwaterbekken of infiltratiezone kunnen fungeren, op voorwaarde dat dit niet ten koste gaat van de ruimte die is bestemd voor economische activiteiten.

Bodem, natuur en groene ruimten:

- > Bijzondere aandacht besteden aan het aandeel van de oppervlakte bestemd voor groene ruimten en volle grond, de bodemkwaliteit verbeterd en het regenwaterbeheer erin opnemend.
- > Rekening houden met de staat van de bodem- en grondwaterverontreiniging. De site zal geleidelijk worden omgevormd naarmate de studies en saneringswerkzaamheden vorderen.

Energie:

- > Werken aan een koolstofarme site door de productie van lokale hernieuwbare energie (warmte en elektriciteit) te maximaliseren en de implementatie van een warmtenet op de site te bestuderen, afgestemd op het profiel van de aangrenzende woonwijken.

Seveso :

- > Rekening houden met het feit dat het zuidelijke deel van de Audi-site binnen de perimeter van twee Seveso-fabrieken in Drogenbos ligt. De kandidaten worden ervan op de hoogte gebracht dat de binnen de Seveso-perimeter te ontwikkelen activiteiten geen bedreiging mogen vormen voor de Seveso-bedrijven in kwestie. Er moet daarom contact worden opgenomen met de Seveso-coördinatiedienst van de administratie van het Vlaams Gewest.

D. VOLUMETRIE

- > Voorzien in een vermindering van de grondinname door de gebouwen. Ter vergelijking: op de voormalige Ford-site in Genk is 30% van de oppervlakte onbebouwd (wegen, groene ruimten, vijvers, greppels, enz.). Aan de andere kant is een zekere verticale dichtheid (superpositie van activiteiten en/of functies) denkbaar en zelfs wenselijk. (Houd er rekening mee dat, onder voorbehoud van de opheffing ervan, de bouwprofielen en bepaalde rooilijnen worden bepaald door het BBP "Oude Vijvers".)

- > De architecturale kwaliteit verzekeren. De architectuur van de volumes moet aan de werkplaatsen functionaliteit, evolutiviteit en gebruiksflexibiliteit bieden en tegelijkertijd een bouwkundige kwaliteit garanderen die zich onderscheidt van het gebruikelijke beeld van gebouwen voor logistieke en productiefuncties.
- > De daken optimaal benutten: sportfaciliteiten, opslagdaken en/of groene daken, zonnepotentieel, terrassen.
- > Voorzien in percelen en gebouwen van verschillende grootte om aan de ene kant te voldoen aan de vraag van groeiende bedrijven en aan de andere kant een economisch ecosysteem op te bouwen dat bestaat uit bedrijven van verschillende grootte.

E. HET ERFGOED IN DE KIJKER ZETTEN

- > Rekening houden met de beschermde monumenten en sites in de onmiddellijke omgeving van de site (in het bijzonder het voormalige station Vorst-Zuid en het domein van de abdij). De abdij van Vorst en het station Vorst-Zuid zijn beschermde gebieden waarvoor het (niet-conforme) advies van de Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen nodig is bij het aanvragen van stedenbouwkundige vergunningen.
- > Ervoor zorgen dat de erfgoedelementen die eventueel nog aanwezig zijn op de site, worden behouden en opgewaardeerd. Op de meeste voormalige industriële sites die herontwikkeld worden, creëren deze historische kenmerken echte ontmoetingspunten en vormen ze een *landmark* voor het nieuwe project.

