

MAXIMILIAAN-VERGOTE

ONTWERP VAN RICHTPLAN VAN AANLEG

Strategisch & verordenend luik

JUNI 2023

MAXIMILIAAN-VERGOTE

ONTWERP VAN RICHTPLAN VAN AANLEG

Strategisch & verordenend luik

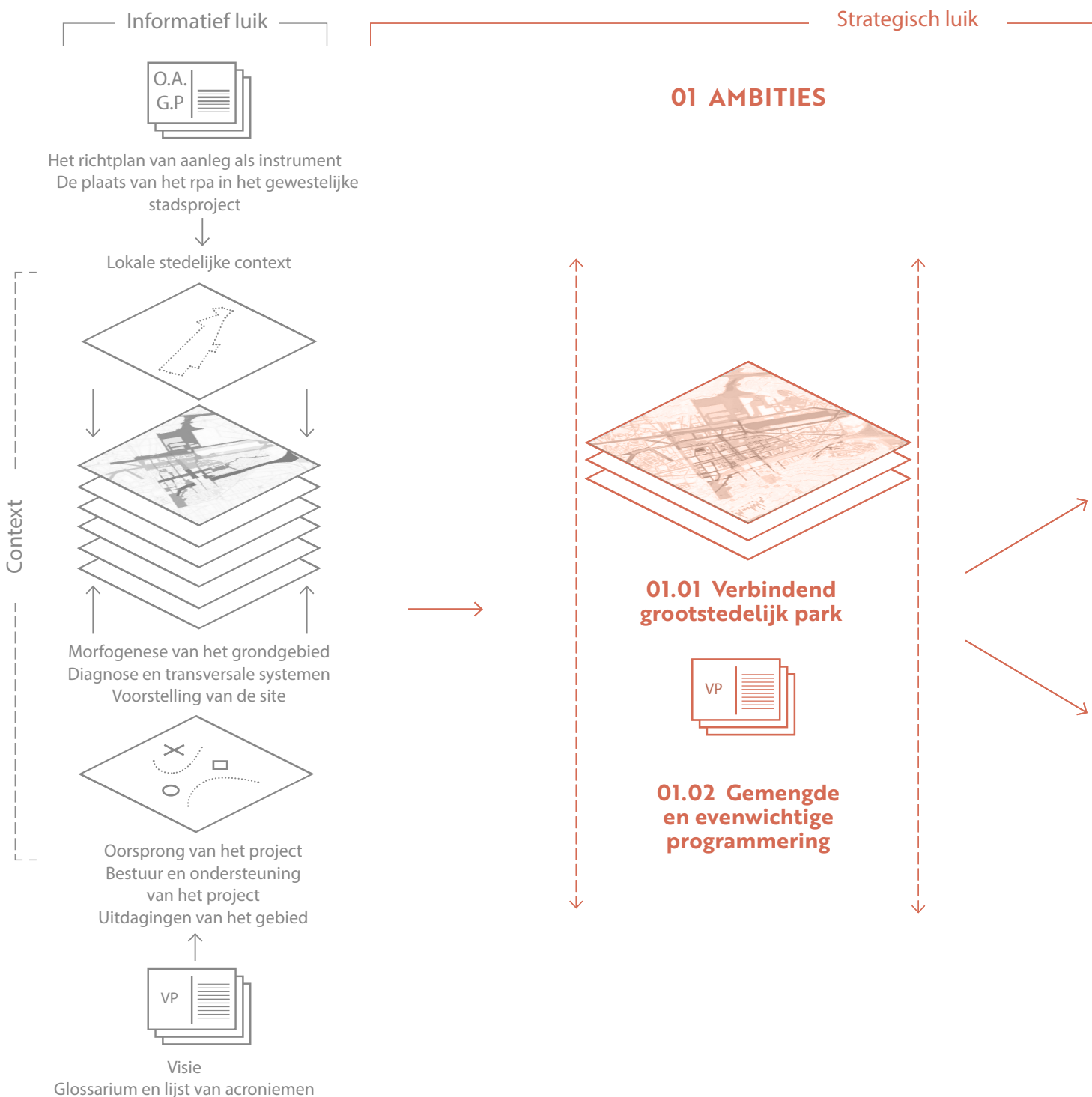
JUNI 2023



STRUCTUUR VAN HET RPA

Het informatieve deel van het ontwerp van RPA introduceert het instrument en de gewestelijke ambities, het bestuur en de participatie, de lezing van het grondgebied (perimeter, morfogenese en transversale systemen), de uitdagingen en de visie.

In het strategische gedeelte van het ontwerp van RPA worden de ruimtelijke en niet-ruimtelijke ambities en strategieën gepresenteerd aan de hand van didactische kaarten en begeleidende teksten.

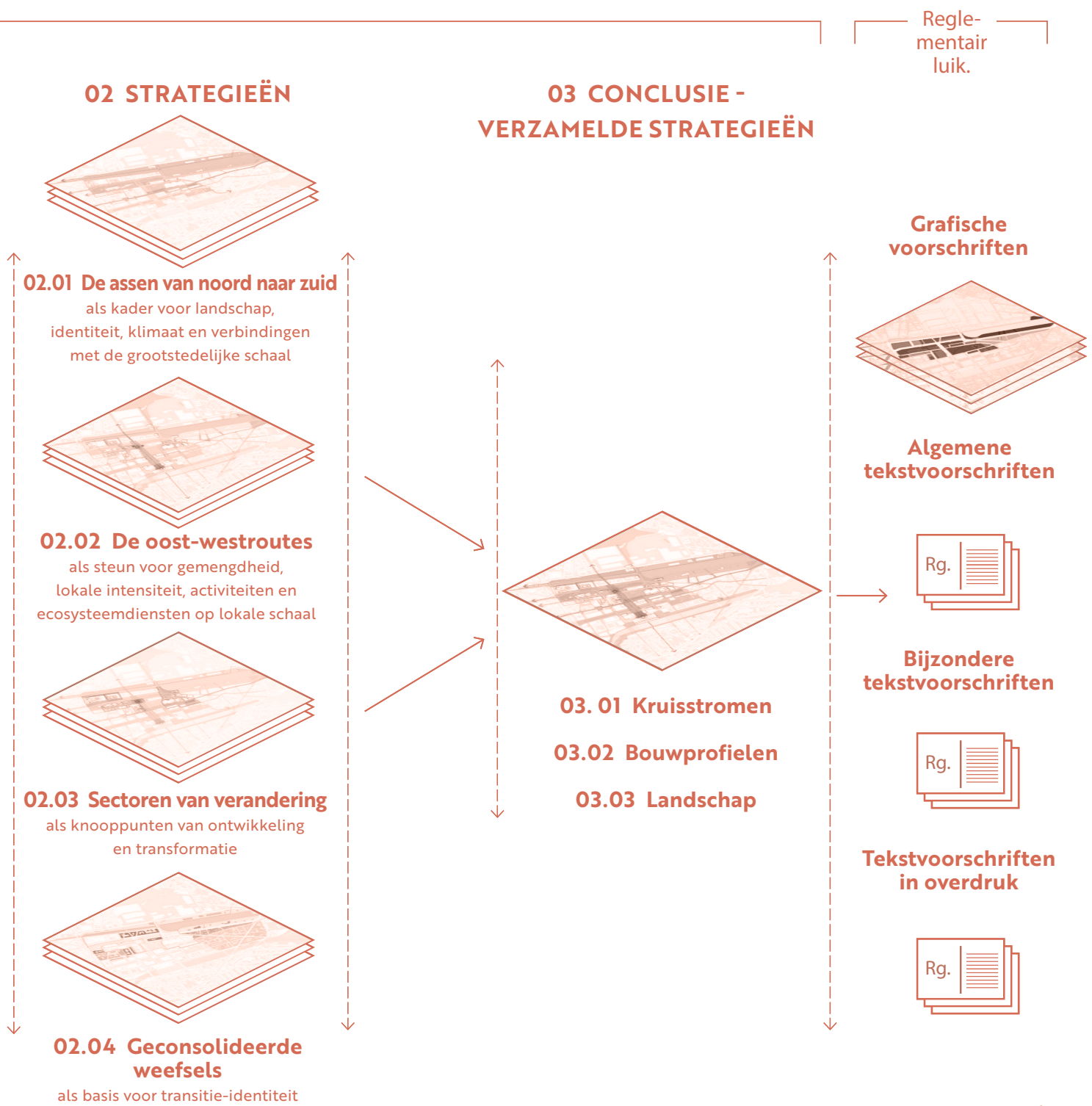


Het reglementaire gedeelte bevat de voorschriften en de grafische documenten die op gepaste schaal de details weergeven van de onveranderlijke elementen waaraan het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een verplicht karakter wil geven om de strategische samenhang van de ontwikkeling te garanderen.

Om de duurzaamheid van het ontwerp van Richtplan van Aanleg 'Maximiliaan-Vergote' te waarborgen, werden de 'Be

Sustainable'-instrumenten gebruikt: zij hielpen om de uitdagingen en ambities voor de perimeter te versterken en om de duurzaamheidsdoelstellingen voor de verschillende ontwikkelde strategieën te helpen bepalen.

Het ontwerp van Richtplan van Aanleg 'Maximiliaan-Vergote' maakt tevens het voorwerp uit van een milieueffectrapport (MER) om de impact ervan op het milieu te beoordelen.





STRATEGISCH LUIK

INHOUD

01 AMBITIES	10
01.01 Verbindend grootstedelijk park	10
01.02 Gemengde en evenwichtige programmering	16
02 STRATEGIEËN	20
02.01 Noord-Zuidassen	20
Noord-Zuidassen	24
Groendreef/Willebroekkaai	28
Helihavenlaan	32
Antwerpsesteenweg	36
02.02 Oost-westroutes	40
Bolivarlaan	44
Opeenvolging van transversale routes	48
02.03 Sectoren van verandering	52
Sector 1 Beco - Willebroek	56
Sector 2 Bolivar - Helihaven, een nieuwe lokale identiteitskern	64
Sector 3 Reders - Antwerpen	72
02.04 Geconsolideerde weefsels	80
20e-/21e-eeuws weefsel – Gemengde complexen	84
Havenweefsel	88
19e-eeuws weefsel – Gemengde huizen en opbrengsteigendommen	92
03 VERZAMELDE STRATEGIEËN	96
03.01 Kruisstromen	96
03.02 Bouwprofielen	97
03.03 Landschap	97
04 SAMENVATTING – STRATEGISCHE ACTIES	98

01 AMBITIES

Met betrekking tot de assen van de gemeenschappelijke algemene beleidsverklaring en de voor de perimeter vastgestelde uitdagingen worden binnen deze perimeter twee grote ambities uitgevoerd door het ontwerp van RPA Max om een hoge kwaliteit van het stedelijk leven te garanderen. De eerste ambitie bestaat erin een landschappelijke, stedenbouwkundige en ecologische verbinding tot stand te brengen tussen de stukjes stad en met de grote stedelijke figuren. Een verbindend grootstedelijk park zal hiervan de ruggengraat vormen. De tweede ambitie bestaat erin bevolkingsgroepen en activiteiten tot bloei te laten komen door de multifunctionaliteit ervan in aanmerking te nemen en te intensiveren. Hier wordt gemikt op een gemengde en evenwichtige programmering.

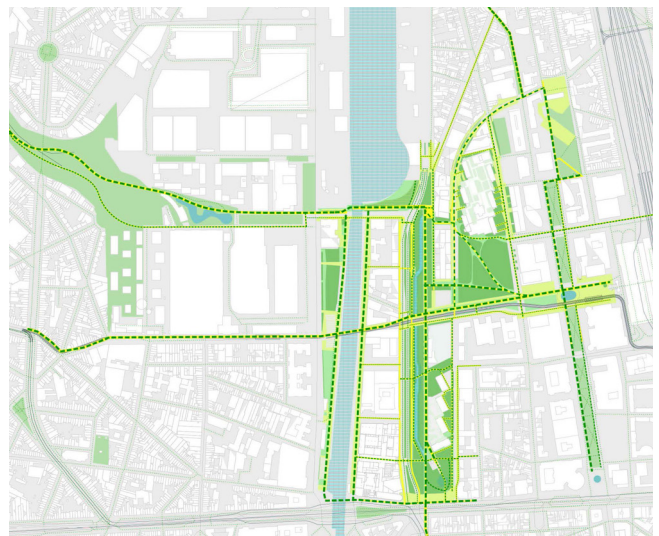
De strategieën voor de noord-zuidassen, de oost-westtrajecten, de te transformeren sectoren en de geconsolideerde weefsels specificeren en concretiseren deze twee grote ambities.

01.01 VERBINDEND GROOTSTEDELIJK PARK

De perimeter van het RPA Max profiteert van de aanwezigheid van het Maximiliaanpark, waarvan de heraanleg, die momenteel wordt bestudeerd in het kader van het SVC 1, een belangrijke verworvenheid is voor het ontwerpplan. Voortbouwend op dit speerpuntproject is het inderdaad de ambitie van het ontwerp van RPA om deze aanwezigheid te bekrachtigen als een sterke identiteit voor de gehele perimeter en om ze fysiek uit te rekken als raamwerk voor de bebouwde en onbebouwde territoriale ontwikkeling op de schaal van de perimeter van het RPA en het Territorium Noord. Het verbindende grootstedelijke park is zowel een groene long voor de verschillende stukjes stad die het omringen als een drager voor verschillende activiteiten en gebruiksvormen.

De morfogenese van het grondgebied leert ons dat het grondgebied in de loop der tijd sterk is gewijzigd en dat groene ruimten achtereenvolgens als enige aanwezig, bijna volledig afwezig, dragers van moderniteit en van een landschappelijke en recreatieve functie zijn geweest. Voor de toekomst is het de ambitie om het Maximiliaanpark, dat zich uitstrekt en verbonden is met andere groene ruimten, zoveel mogelijk de ecosysteemfuncties te laten vervullen die nodig zijn voor dit gebied en het Gewest. De ambitie van een grootstedelijk park dat verschillende uitdagingen in het gebied met elkaar verbindt (zie *Informatief luik, 04 Uitdagingen van het grondgebied*):

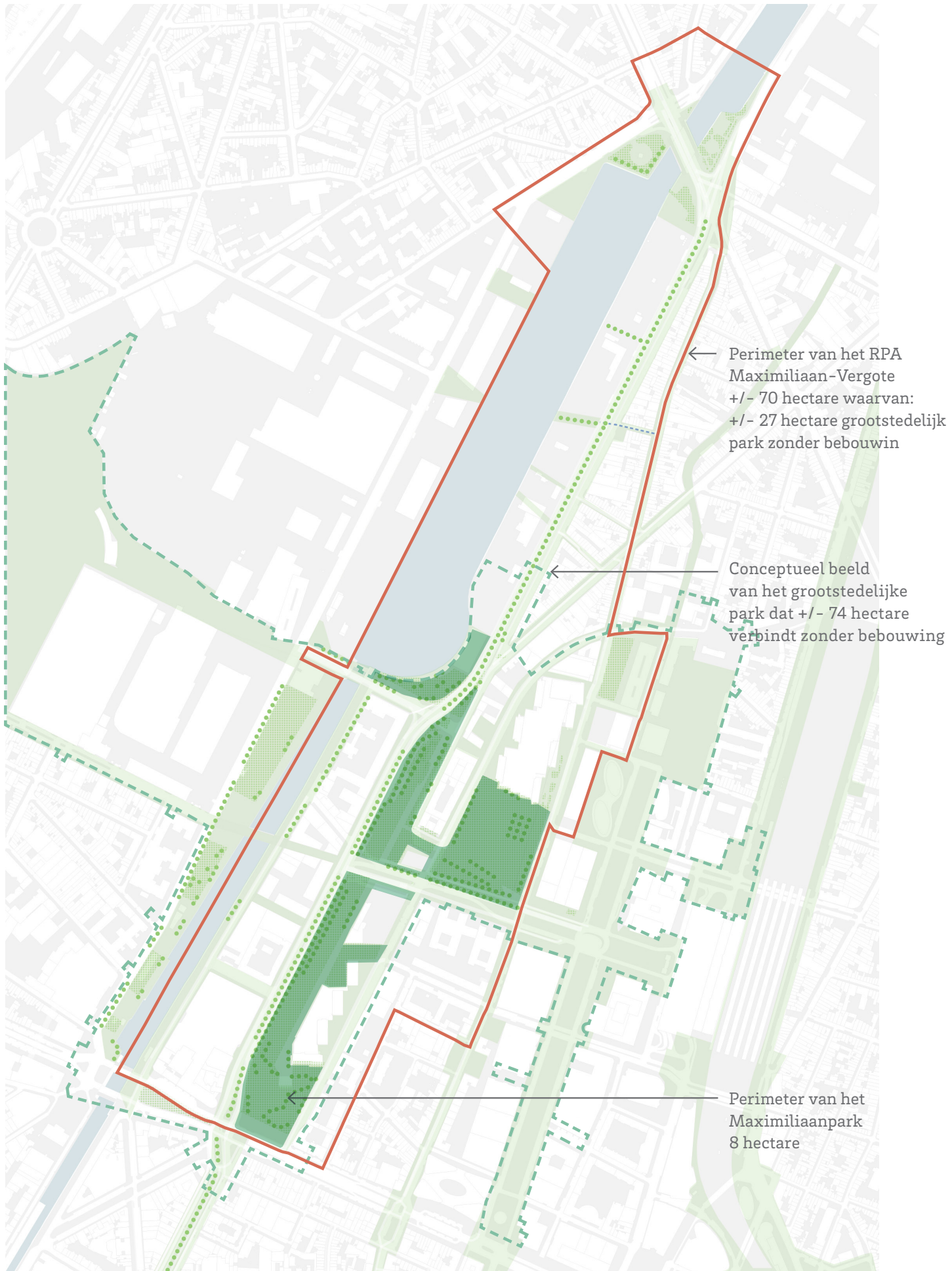
- › de stedenbouwkundige en landschappelijke band tussen de open ruimten en de gebouwde vormen verzekeren;
- › de groene ruimten en het blauwe netwerk herstructureren en versterken;
- › de verschillende vormen van mobiliteit organiseren en hun overlast verminderen ten voordele van de actieve vervoerswijzen, het gebruik van het Maximiliaanpark en de relaties tussen de wijken;
- › de duurzaamheid en de ecologische prestaties van de wijk en van haar dynamiek verzekeren.



↑ Project voor de heraanleg van het Maximiliaanpark: Maximiliaanpark met open Zenne / De parken verbinden in een netwerk (2021)

Het project voor de heraanleg van het Maximiliaanpark wordt uitgevoerd door Leefmilieu Brussel voor de delen «Park» en door Mobiliteit Brussel voor de delen «Wegen». De grote elementen van het project zijn: het gedeeltelijk openleggen van de Senne, de realisatie van een netwerk van parken en ecologische omgevingen, de verplaatsing van de boerderij van het Maximiliaanpark en de heraanleg van een deel van de Bolivarlaan en het Rederskruispunt. De verschillende delen van het project zijn met elkaar verbonden maar hebben hun eigen identiteit en specifieke programmering om tegemoet te komen aan lokale (bewoners van het park of omwonenden) en extra-lokale (Territorium Noord, Gewest) behoeften: het Saintelettepark, het lineaire park langs Willebroek, het centrale park tegen de verharde zone van de Lakense Haard, het Redersplein en -veld.

Voor meer informatie over het ontwerp en de programmering van het toekomstige heraangelegde park kunt u terecht bij de Directie Stadsvernieuwing van urban.brussels en Leefmilieu Brussel.



Verbindend¹

Het gaat erom stukken van de stad die momenteel losgekoppeld en ongelijksoortig zijn, met elkaar te verbinden door onbebouwde ruimten te gebruiken om het park en de bebouwing uit te breiden en te kwalificeren en een verticale lezing van het stedelijke landschap toe te voegen.

Worden gebruikt:

- › Het Maximiliaanpark (8 ha - 80.000 m²);
- › Het wegnnet: Bolivarlaan, Rederskruispunt, de voorgevel aan de parkzijde van de Willebroekkaai, de Helihavenlaan, de Antwerpsesteenweg en secundaire straten;
- › De restruimten, ontoegankelijk of aan de rand van de perimeter: het beboste perceel op de hoek van de Antwerpsesteenweg/Helihavenlaan, de verbindingen met het Zenepark en de Gauchertruimte;
- › De bouwlijnen rond en in het park.

Zo verbindt het park de oost-westroutes - transversale ondersteuning van gemengdheid, intensiteit en activiteiten - en de infrastructurele noord-zuidassen - landschappelijke kaders en klimaatstrategieën. Deze elementen worden hierna verder uitgewerkt (zie *O2 Strategieën*).

Behalve een fysieke verbinding is het park een plaats waar stedelijke functies, bewoners en gebruikers (werkenden, studenten, mensen met een migratieachtergrond, mensen op doorreis) van de perimeter en van het Territorium Noord samenkomen. Het is uitgedacht als een plaats van gastvrijheid en sociale omgang, zonder de interacties te forceren.

Het park dient nog steeds als achtergrond voor de opwaardering van het erfgoed door het uitzicht op de Vijfhoek en op de Onze-Lieve-Vrouwkerk van Laken en de verschillende erfgoedelementen (kleine elementen, beschermde gebouwen of die welke in de inventaris zijn opgenomen, zoals de grote stadsfiguren van het Museum Kanal-Pompidou, Thurn & Taxis en het kanaal) te omkaderen.

Grootstedelijk

De grootstedelijke schaal van het park komt voort uit de mix van gebruiksvormen in het hart en aan de rand ervan, waardoor het een echte gewestelijke openluchtvoorziening wordt. Ze komt ook voort uit de nabijheid van belangrijke stedelijke figuren, de ligging nabij de Vijfhoek en in de buurt van het Noordstation.

Park

Het huidige Maximiliaanpark wordt in kwaliteit en omvang uitgebreid. Het ontwerp van RPA Max brengt, naast menselijk vormen van gebruik, veel uitdagingen met zich mee voor het maximaliseren van de geleverde ecosysteemdiensten.

De **kwaliteit** van groene ruimten is een belangrijke gewestelijke uitdaging. Vanuit milieuoogpunt is de rol die open ruimten moeten spelen bij de uitwerking van klimaatstrategieën cruciaal: geïntegreerd beheer van regenwater, vergroening, voedselproductie, opvang van CO₂, creëren van koelte-eilanden, zuivering van de lucht, demping van diverse geluiden, differentiatie van de biotopen, toeluchtsoorten voor stedelijke fauna, enz. Om de bijdrage aan de biodiversiteit te kwantificeren, wordt in het ontwerp van RPA Max voorgesteld de **biotoopcoëfficiënt per oppervlakte (BAF+)**² te gebruiken. Specifiek voor het park wordt de door Leefmilieu Brussel vastgestelde drempelwaarde van 0,60³ aanbevolen. Elk ander project binnen de perimeter waarvoor een bouwvergunning vereist is, moet worden vertaald met het oog op BAF+, maar er wordt geen minimumdrempel opgelegd. De biodiversiteit zal groot zijn.

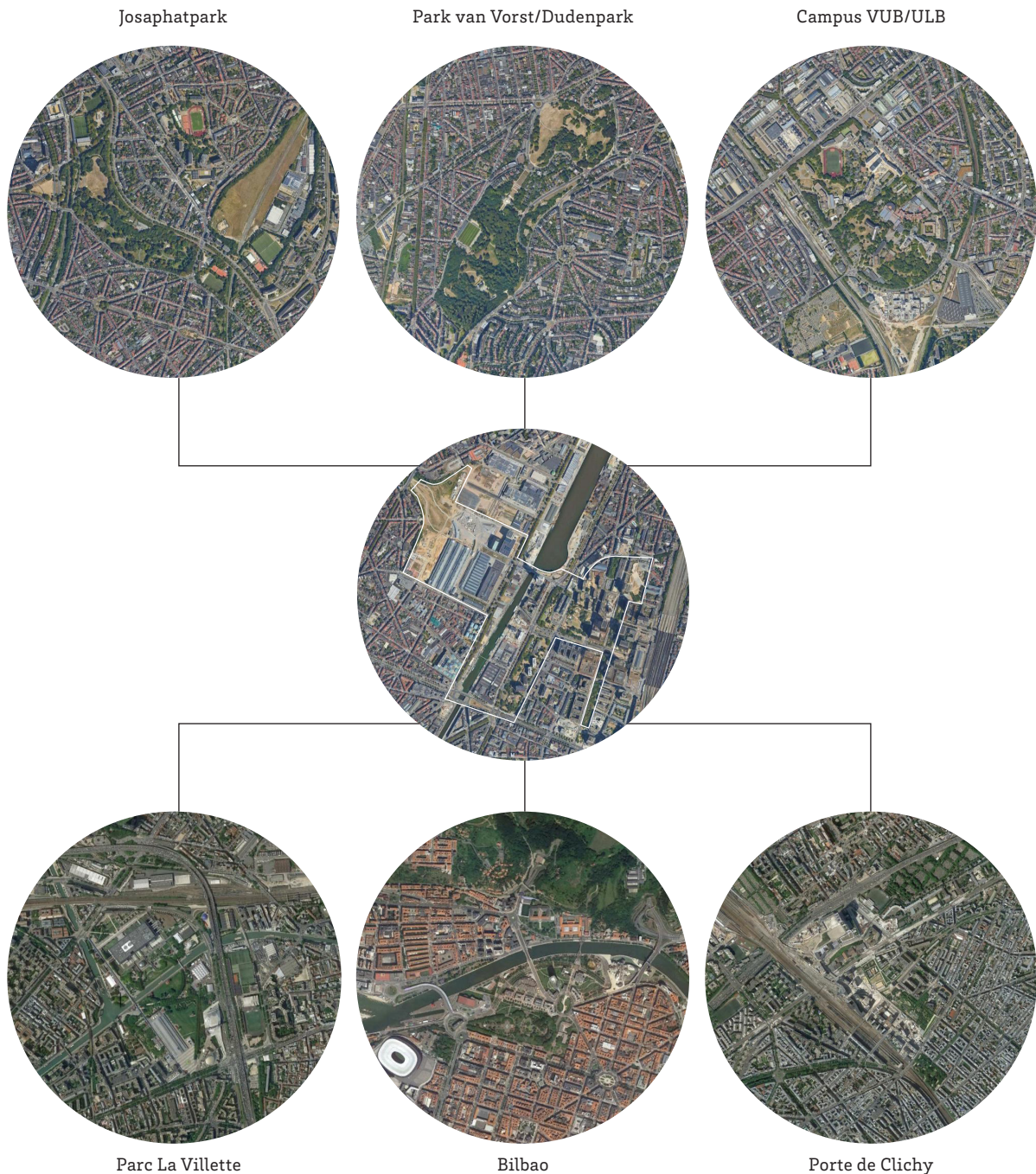
Het verbindende grootstedelijke park, een verblijfs- en doorgangplaats, is multifunctioneel: recreatie, educatie, sport, voorzieningen en ontmoeting van anderen, bezinning, bijdrage tot de biodiversiteit, bijdrage tot de levenskwaliteit in de stad (koelte, rust,...), stadslandbouw, voet- en fietspaden,... De aanwezigheid van de boerderij van het Maximiliaanpark is een aanzienlijke programmatische bijdrage tot het park en dat nu al. De verplaatsing en herinrichting ervan zal dit effect alleen nog maar versterken. Het park is dus ook direct betrokken bij het streven naar gemengdheid.

De behoefte aan natuur voor een goede levenskwaliteit in de stad omvat ook de **hoeveelheid** voor het publiek toegankelijke groene ruimten, als aanvulling op de bebouwde ruimte en andere verharde openbare ruimten. Het project beoogt dit evenwicht te bereiken door doorgangsrechten over te nemen, secundaire wegen in het park op te nemen en door de openbare ruimten opnieuw in te richten. Het park dringt door tot in alle gaten, maar is geen restruimte. Integendeel, het is de matrix van de ontwikkeling, en de andere functies (huisvesting, economische activiteiten en voorzieningen) worden erop aangesloten. Het wegnnet ondersteunt zowel de mobiliteit als de ecosysteemdiensten.

2 De BAF+ is de ratio die op elk perceel in acht genomen zou moeten worden tussen de ecologisch nuttige oppervlakte en de totale perceeloppervlakte. Elk perceel biedt verschillende mogelijkheden om de ontwikkeling van de biodiversiteit te bevorderen. Voorzieningen die de vegetatieoppervlakken op de grond vergroten, zoals tuinen in volle grond en vochtige gebieden, genieten de voorkeur. Daarna kunnen andere voorzieningen zoals waterdoorlatende minerale gebieden en vergroende daken in aanmerking genomen worden. Bron: <https://www.gidsduurzamegebouwen.brussels/>.

3 Volgens Leefmilieu Brussel heeft het Maximiliaanpark vóór de herinrichting een lage BAF+-score van maximaal 0,37, ervan uitgaande dat het ecopotentieel van de vergroende oppervlakken volledig wordt benut, hetgeen niet het geval is.

1 De «verbondenheid» moet worden gezien op territoriaal, erfgoed- en sociaal niveau, rekening houdend met het feit dat het RPA een instrument voor ruimtelijke ordening is.



Josaphatpark

Park van Vorst/Dudenpark

Campus VUB/ULB

Parc La Villette

Bilbao

Porte de Clichy

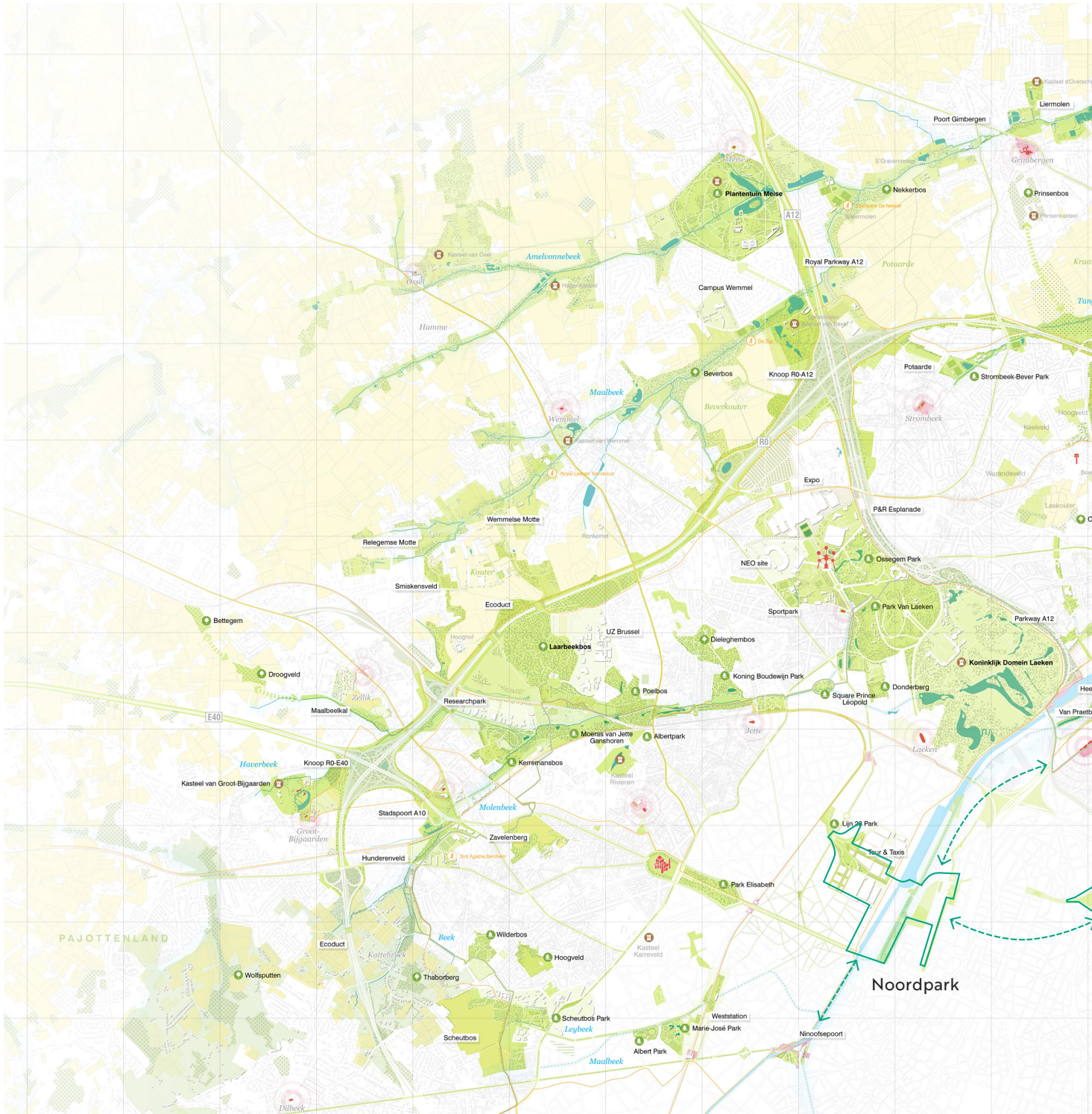
Netwerk van open ruimten in Brussel

Het grootstedelijk karakter van het park komt ook tot uiting in de omvang ervan en in de manier waarop het is verbonden met het netwerk van open ruimten in Brussel. Het park vertegenwoordigt 8 ha in zijn strikte omvang en ± 80 ha in zijn uitgebreide omvang met de omgeving van het kanaal en het bredere groene netwerk: het Zennepark net ten noordoosten van de perimeter, het Becopark aan de Materialenkaai, de Gauchertruimte, Thurn & Taxis, de groene lus, de Albert II-laan, enz.

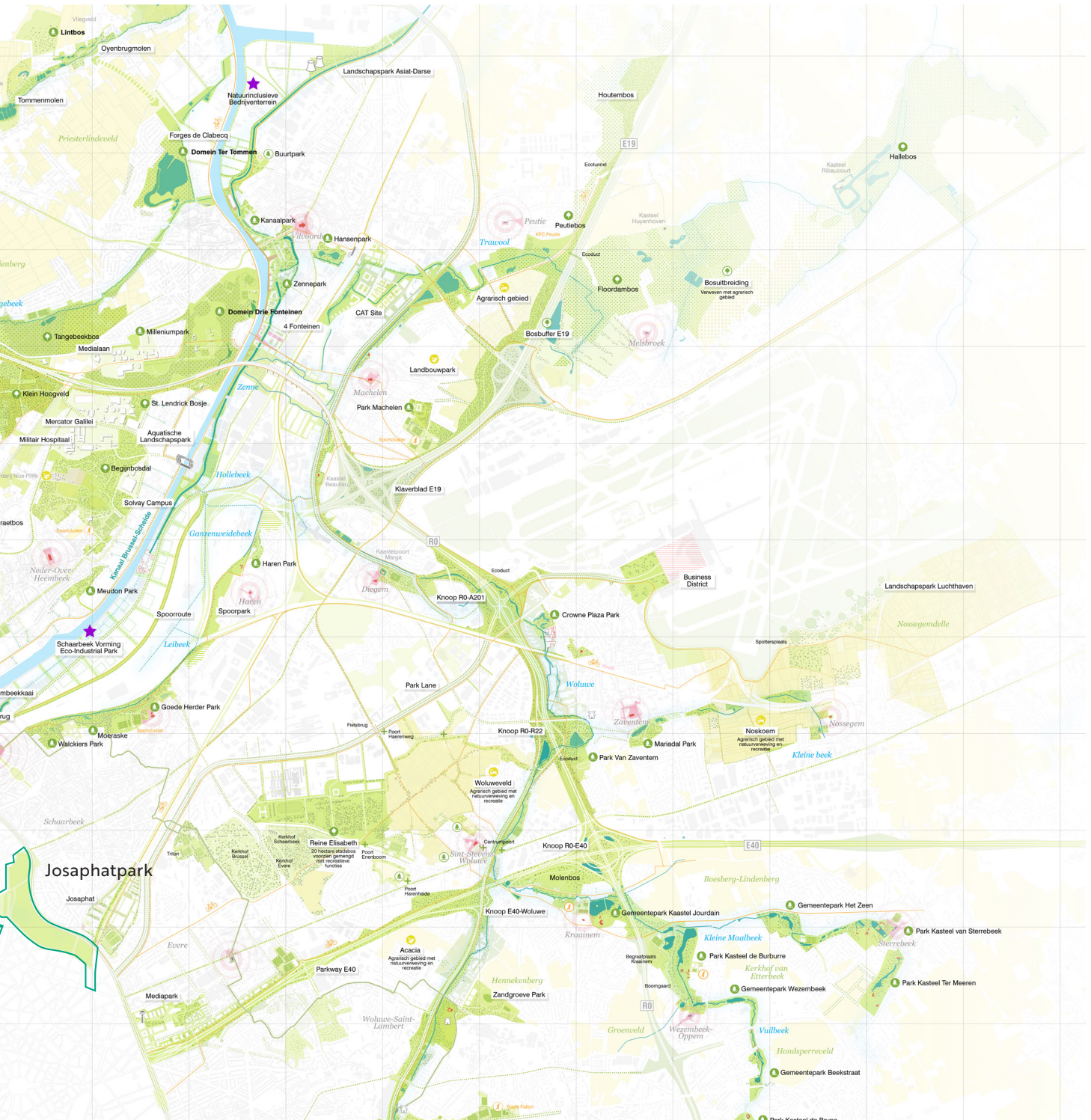
Deze afmetingen zijn vergelijkbaar met die van andere bekende parkfiguren, zoals het Dudenpark, het Josaphatpark of de Pleincampus. Om enkele parken te noemen met een sterke invloed buiten Brussel, dit is vergelijkbaar met het

Parc de la Villette en de Porte de Clichy in Parijs, het park van Bilbao, enz. Deze voorbeelden laten zien hoe de programmering van een park de status ervan kan bepalen.

De aspecten zijn veelvoudig en worden des te doeltreffender wanneer zij worden geïntegreerd in de continuïteit van de ecologische corridors die van het centrum naar de rand van het Gewest lopen. Het toekomstige grootstedelijke park speelt in dit opzicht een belangrijke relaisrol door zijn ligging in het hart van de metropool, in de richting van de corridors die aansluiten op de E40 in het westen, de Molenbeek via het tracé van lijn 28, Meise via de Koninklijke Tuinen, de Tangbeek tot in Neder-over-Heembeek, het tracé van de Zenne, Machelen, enz. De voltooiing van deze corridors binnen een geconsolideerd park zal de seizoenstrek en zo ook de eco-systemen binnen de metropool versterken.



↑ Studie OPEN.brussels (BUUR, Antea, Hesselteer)



01.02 GEMENGDE EN EVENWICHTIGE PROGRAMMERING

De perimeter van het RPA Max vertoont nu al een grote verscheidenheid aan functies, verspreid over de verschillende delen van de stad, zonder dat er een kwalitatieve logica van gemengdheid is bepaald of wordt gegarandeerd voor de toekomst. In aansluiting op de gewestelijke ambitie van een stad van nabijheid die in het GPDO is ontwikkeld en rekening houdend met de demografische groei, is het de ambitie van het ontwerp van RPA Max om:

- › voor een mix van activiteiten op het niveau van de perimeter te zorgen;
- › voort te bouwen op de bestaande bijzonderheden binnen de perimeter als spil van de programmering met: het toekomstige museum Kanal-Pompidou als cultureel anker, de Engie-torens als scharnierpunt met de Manhattan-kantoorwijk, die zelf zal evolueren naar een meer gemengd gebruik, het toekomstige sportcentrum Vergote als schakel tussen de woon- en recreatiefuncties en de havenfuncties van de perimeter;
- › de kwaliteit van elk van die functies te maximaliseren.

Een gemengd programma zal zorgen voor de verlevendiging van de perimeter en vooral van de openbare ruimte door de activiteit die ontstaat dankzij de toegangen tot woningen, de handelszaken, de voorzieningen, de productieve activiteiten op de benedenverdieping. De openbare ruimte zelf, en met name het verbindende grootstedelijke park, dragen bij aan de gemengdheid door hun gevarieerde inrichtingen.

De ontwikkeling van de functionele mix kan ook worden gebaseerd op twee nabije belangrijke stedelijke figuren met een gewestelijke uitstraling: het Noordstation als multimodaal knooppunt en locatie voor een toekomstige gemengde ontwikkeling in het kader van het BBP 19, dat momenteel

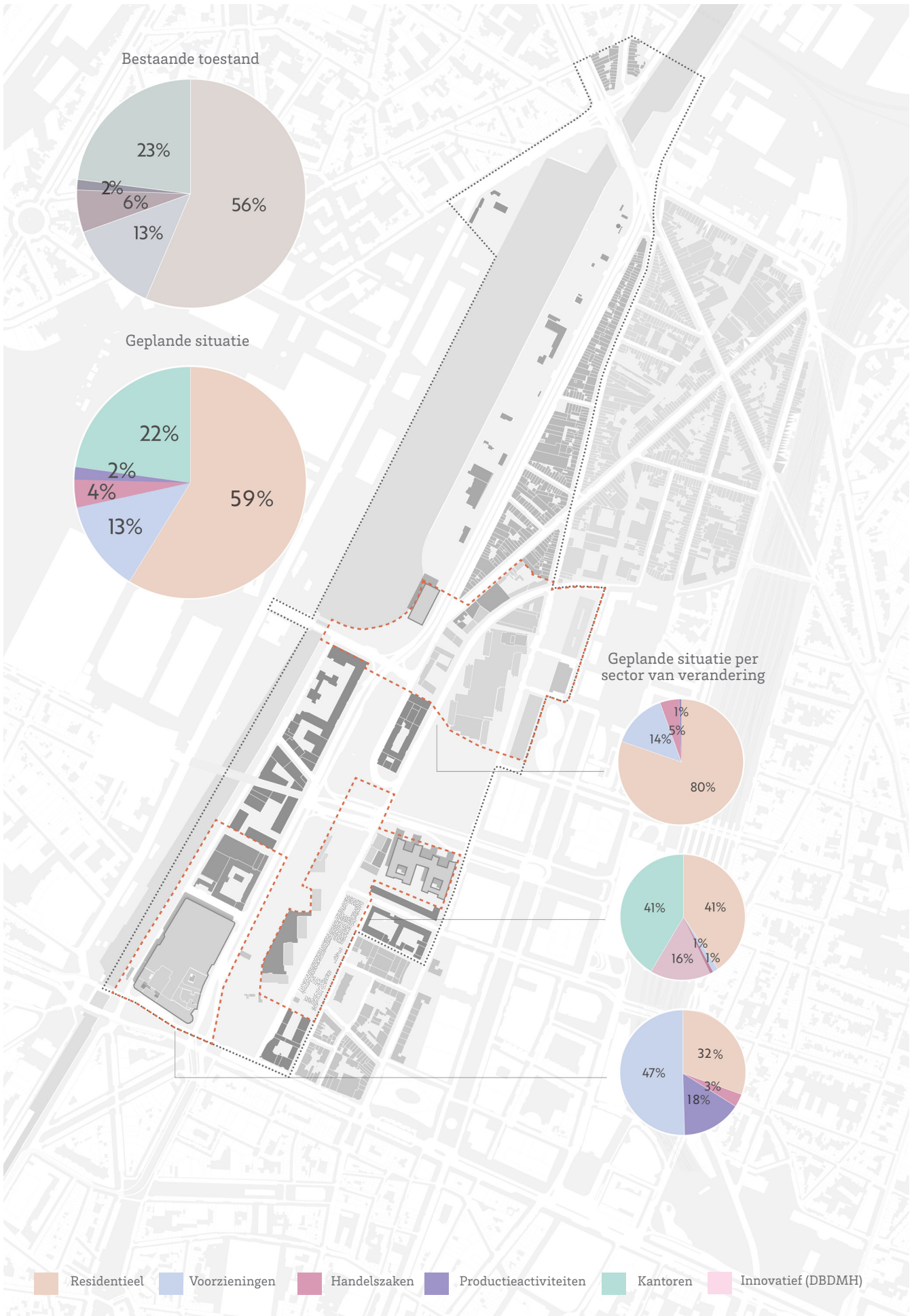
wordt gewijzigd, en de site van Thurn & Taxis als gemengd centrum voor huisvesting/kantoren/voorzieningen/cultuur/productie en openbare groene ruimte.

De ambitie van een gemengde en evenwichtige programmering stuit op meerdere uitdagingen van de perimeter (zie *Informatief luik, 04 Uitdagingen van het grondgebied*):

- › de functionele mix in alle delen van de perimeter versterken om de sociale en economische vitaliteit ervan te verhogen;
- › een kwaliteitsvolle, comfortabele, inclusieve residentiële ontwikkeling verzekeren die is aangepast aan de functionele en sociale mix;
- › de lokale economische kracht en het erfgoed benutten als katalysatoren voor stedelijke herwaardering en de uitstraling van de perimeter naar de rest van het Gewest waarborgen;
- › nieuwe centra van lokale en gewestelijke uitstraling creëren;
- › de duurzaamheid en de ecologische prestaties van de wijk en van haar dynamiek verzekeren.

Strategisch gezien laat het RPA een potentiële toename van de woonfunctie binnen zijn grenzen toe en omkadert het deze zonder de productieve functie in gevaar te brengen, die volgens het plan zou worden bestendig en licht zou kunnen toenemen.

De aanpassingen van de globale gebruiksverdeling tussen de bestaande en de geplande toestand houden geen druk in op de bestaande geconsolideerde weefsels. Het zijn bepaalde sectoren met een groot mutatiepotentieel die het globale aandeel zullen kunnen beïnvloeden door een aanzienlijk deel van de nieuwe functies op te nemen.



Kwalitatieve en inclusieve woningen

Om de kwaliteit en het inclusieve karakter van de binnen de perimeter gerenoveerde of gebouwde woningen te waarborgen en een antwoord te bieden op de concentratie van sociale problemen en een vastgoeddynamiek die niet beantwoordt aan de behoeften van de lokale bevolking, voorziet het ontwerp van RPA Max dat de openbare of private renovatie/natuurlijke productie wordt aangevuld/gereguleerd door de volgende soorten woningen:

› Betaalbare woningen

De openbare grondreserves binnen de perimeter van het RPA vormen een kans om nieuwe en tot voorbeeld strekkende openbare woningen met sociaal oogmerk te creëren in de centrale gebieden van het Gewest.

In de nieuwe ontwikkelingen, zowel private als openbare, moeten ofwel middelgrote of sociale woningen gerealiseerd worden. Het reglementair luik omkadert dit.

› Uitgeruste woningen

De nieuwe bebouwde ontwikkelingen zijn een kans om woningen aan te bieden met privé- of collectieve buitenruimten, collectieve ruimten voor verschillende functies zoals opslag, wasserij, het delen van gereedschap of klein huishoudelijk materiaal, kantoren, enz.

› Grote woningen

Het aanbod zal woningen met 3 slaapkamers en meer moeten omvatten om middelgrote en grote huishoudens te kunnen huisvesten teneinde hen binnen de perimeter, in het hart van het Gewest, te stabiliseren.

› Solidaire woningen: aangepaste woningen voor ouderen en personen met beperkte mobiliteit en woningen voor kansarmen en gestigmatiseerden.

Tussen voorzieningen en huisvesting zal het aanbod ook solidaire huisvesting moeten omvatten. Bruss'help constateert namelijk een gebrek aan zgn. 'laagdrempelige' huisvesting voor daklozen en nieuwkomers in het Territorium Noord.

Aangepaste lokale en gewestelijke voorzieningen, aangevuld met winkels en diensten

Voor een kwaliteitsvol stadsleven dat beantwoordt aan de lokale en extralokale behoeften die de dichte stad genereert, moeten woon- en werkfuncties vergezeld gaan van voorzieningen, handelszaken en diensten. Hun aantal moet rekening houden met de bestaande behoeften van de wijk en de behoeften van de toekomstige bewoners en gebruikers als gevolg van de normale ontwikkeling van de stad en de uitvoering van het ontwerp van RPA Max. De kwaliteit ervan moet hun gebruik verzekeren en ervoor zorgen dat de omgeving wordt geactiveerd door een maximale fysieke en visuele openheid naar de context toe, vooral op de benedenverdieping.

De commerciële en dienstverlenende functies zijn gemakkelijker te ontwikkelen en worden op gewestelijke schaal sterker ondersteund dan de voorzieningsfunctie. Zij zijn dus toegestaan en gelokaliseerd om een goede bevoorrading van de perimeter te garanderen, maar zijn minder begunstigd dan de voorzieningsfunctie.

Het ontwerp van RPA Max bevordert de totstandbrenging van nieuwe voorzieningen in de veranderingsectoren door soorten voorzieningen voor te stellen (zie *02 Strategieën, 02.03 Sectoren van verandering*) en geeft een algemeen overzicht van de verschillende lopende projecten (Museum Kanal-Pompidou en door SVC 1 en het DWC Helihaven-Antwerpen geplande voorzieningen).

De geïdentificeerde behoeften aan voorzieningen zijn de volgende:

- › Jonge kinderen - kinderdagverblijven en kinderopvang;
- › Ouderen - dagcentrum, activiteitsplaatsen;
- › Kwetsbare personen (vroegtijdige schoolverlaters of werkløzen, migranten, daklozen) - huiswerkscholen, werkgelegenheidsondersteuning, opleidingscentrum, opvang- en oriëntatiecentrum, tijdelijke opvangwoningen (zie *hierboven - Kwalitatieve en inclusieve woningen*);
- › Lagere en middelbare scholen;
- › Cultuur - bibliotheken, kleine theaters, plaatsen van emancipatie en burgerschap om gezelligheid in de buurt te ontwikkelen;
- › Sport - zwembad en sportzalen;
- › Gezondheid - lokale infrastructuur van het type medische centra;
- › Tussen handelszaak en voorziening, een overdekte markt.

De denkoefening moet in evenwicht zijn met de schaal van de perimeter van het RPA Max en moet ook rekening houden met de huidige en toekomstige ontwikkelingen in de eigen nabije context, met name bij Thurn & Taxis en in de Noordwijk. De Task Force Voorzieningen⁴ en de Dienst Scholen⁵ van perspective.brussels, alsmede het Team Territorium Noord, zullen zorgen voor complementariteit en synergie van de voorzieningen naarmate de projecten zich ontwikkelen.

4 De Task Force Voorzieningen van perspective.brussels verduidelijkt de noden van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest wat collectieve voorzieningen betreft, bevordert de planning en de verwezenlijking ervan. <https://perspective.brussels/nl/stedelijke-uitdagingen/collectieve-voorzieningen/task-force-voorzieningen>.

5 De Dienst Scholen van perspective.brussels heeft als opdracht de aanzienlijke nood aan nieuwe plaatsen op zowel lagere als secundaire scholen te begeleiden. Hij analyseert het aanbod van en de vraag naar schoolplaatsen (monitoring), plant en vergemakkelijkt de verwezenlijking van projecten voor schoolvoorzieningen. <https://perspective.brussels/nl/over-ons/algemene-directie/de-dienst-scholen>.

Illustratieve karakterisering:

Bron. perspective.brussels, Task Force Voorzieningen

SOORTEN VOORZIENINGEN	OPPERVLAKTE	GEDETAILLEERD OVERZICHT
Jonge kinderen - kinderdagverblijf	800 m ²	
Scholen		
Basisschool	3.000 m ² tot 4.000 m ²	475 leerlingen
Middelbare school	5.000 m ² tot 6.000 m ²	600 leerlingen
Gezondheid		
Openbaar medisch centrum	500 m ² tot 1.000 m ²	
Andere zorgvoorziening	500 m ² tot 1.000 m ²	
Cultuur		
Ruimte voor tentoonstellingen, concerten	1.000 m ² tot 2.000 m ²	5 m tot 10 m plafondhoogte
Bibliotheek, cultureel centrum	500 m ² tot 1.000 m ²	
Cultuurcafé	Minder dan 500 m ²	
Sociaal		
Feestzaal/ontmoetingsruimte	500 m ²	
Lokaal voor verenigingen	500 m ²	
Huiswerkschool	1.000 m ²	
Lokaal dienstencentrum	500 m ² tot 700 m ²	
Onthaalstructuur voor nieuwkomers	2.000 tot 3.000 m ²	
Sport		
Plaatselijk sportcentrum	600 m ² tot 3.000 m ²	6 m tot 9 m plafondhoogte
Zwembad	1.000 m ² tot 6.000 m ²	7 m plafondhoogte

Vernieuwde stedelijke economie

Aangezien de perimeter gelegen is aan de oevers van het kanaal en reeds verschillende kernen met gediversifieerde productieactiviteiten omvat (concessie van de Haven van Brussel, lokalen van de Stad Brussel, productieactiviteiten en groothandelszaken van Masui), is de oriëntatie van deze gemengdheid gericht op het behoud en de inplanting van productiebedrijven die beantwoorden aan de gewestelijke doelstellingen. Namelijk: het bevorderen van een lokale, productieve economie (met name de productieactiviteiten van afgewerkte en halfafgewerkte materiële goederen), met een laag verbruik van vervuilende energie, innovatief in termen van duurzame ontwikkeling en circulaire economie en aangepast aan de behoeften van de wijk en de vraag ervan naar banen (om uitsluiting en verplaatsing van bewoners en huidige economische actoren te voorkomen).

Het verlangen naar gemengdheid impliceert de integratie van productieactiviteiten in het stedelijk weefsel en de verzekering van een functionele en ruimtelijke afstemming. Er moet een leefbaarheidsinspanning geleverd worden om deze zichtbaar en verenigbaar te maken met het gebruik van de openbare ruimte en andere omliggende functies teneinde de identiteit en aanvaarding ervan te versterken. Het ontwerp van RPA Max organiseert en voorziet in verschillende gebieden voor productieactiviteiten, beschrijft hoe deze in de context passen en beperkt de concurrentie met andere functies. Een aangepaste logistiek, eveneens verankerd in de transitie, moet zorgen voor een vlot verloop van de activiteiten

en gebruikconflicten verminderen. De in het ontwerp van RPA Max geplande ontwikkelingen moeten profiteren van de nabijheid van het TIR-centrum en de toekomstige herontwikkeling ervan. Ze zouden gebruik moeten maken van de as Groendreef/Willebroekkaai, die volgens GoodMove gedeeltelijk bestemd is voor een vrachtwagenlus, en er een kleine stedelijke logistieke lus aan toevoegen (kleine distributiecentra, elektrische bestelwagens, bakfietsen, enz.).

De elementen worden in de volgende punten verder uitgewerkt: 02.03 Sectoren van verandering, 02.03 Geconsolideerde weefsels en Reglementair luik.

Om de operationalisering te verzekeren van deze vernieuwde stedelijke economie, moet zij worden ondersteund door een werkgelegenheids- en opleidingsbeleid, ook voor kwetsbare groepen. Bovendien zullen de reeds in de perimeter gevestigde bedrijven door de overheid moeten worden gesteund om de gewestelijke transitiedoelstellingen te bereiken. In aanvulling op het RPA Max is een gezamenlijke opdracht hub.brussels/perspective.brussels gestart, die moet worden voortgezet om samen met de lokale stuwende krachten dit weefsel nieuw leven in te blazen.

02 STRATEGIEËN

Om bovenstaande ambities te verduidelijken en te verwezenlijken, is het ontwerp van RPA Max gebaseerd op vier ruimtelijke strategieën met operationele gevolgen. De eerste strategie bestaat uit het ontwikkelen van de noord-zuidassen als kader voor landschap, identiteit, klimaat en verbindingen met de grootstedelijke schaal. De tweede beoogt de aanwezigheid en het gebruik van de oost-westroutes te bevestigen als steun voor gemengdheid, lokale intensiteit, activiteiten en ecosysteemdiensten op lokale schaal. De derde omkadert en maakt de ontwikkeling van veranderingssectoren mogelijk als brandpunten voor ontwikkeling en transformatie. De vierde strategie, ten slotte, is gericht op versterking van de bestaande geconsolideerde weefsels, zodat deze beter tegemoet kunnen komen aan de behoeften zonder hun integriteit te verliezen.

02.01 NOORD-ZUIDASSEN

als kader voor landschap, identiteit, klimaat en verbindingen met de grootstedelijke schaal

De perimeter van het RPA Max en, meer in het algemeen, het Territorium Noord zijn historisch georganiseerd volgens een noord-zuidstructuur die wordt gemarkeerd door de grote infrastructuurassen: kanaal, Groendreef/Willebroekkaai, Helihavenlaan, Antwerpsesteenweg, Albert II-laan en de spoorweg. Deze infrastructuurassen dragen bij tot het begrip van het grondgebied. Het ontwerp van RPA Max wil deze functie benutten en aanvullen met een landschappelijke kaderfunctie en ondersteuning van de klimaatstrategie.



Helihavenlaan

Antwerpsesteenweg

Groendreef / Willebroekkaai

Kanaal en omgeving

Kwaliteitsgarantie

De inrichtingsprojecten voor wegen en openbare ruimten die op het RPA Max zullen volgen, moeten:

- › de ruimtelijke voorstellen die dit deel illustreren, verduidelijken door de strategische beschrijvingen te volgen;
- › het voorwerp uitmaken van een begeleiding door de gewestelijke en gemeentelijke instanties en van een participatief proces;
- › gepaard gaan met studies over landschaps-, milieu-, mobiliteits- en parkeerbaarheid.

Doelstellingen

Het ontwerp van RPA Max heeft tot doel de noord-zuidassen zo te kwalificeren dat zij de belangrijkste ecosysteemdiensten verzekeren. Op het niveau van de perimeter van het RPA Max en het Territorium Noord zijn deze assen:

› Ecologische structuren.

Hun continuïteit maakt het mogelijk er echte ecologische corridors en corridors voor klimaatbestendigheid van te maken, die verbonden zijn met het gewestelijke groene netwerk. Door ze onderling transversaal te verbinden worden ze verder versterkt en ontstaat een fijnmazig groen netwerk (zie 02.02 Oost-westroutes).

Zij maken de absorptie van regenwater, de verhoging van de biodiversiteit, de bescherming van zeldzame en/of rijke ecosystemen, de warmteregulering, de verbetering van de luchtkwaliteit, de ontharding, en zelfs de totstandbrenging van het zwarte netwerk (met een lage lichtsterkte 's nachts, ter bevordering van de toevlucht voor wilde stadsfauna) op de schaal van het Gewest mogelijk.

› Landschappelijke en scenografische kaders.

Deze assen creëren visuele perspectieven, niet alleen in vogelvlucht, vanuit de torens en hoge gebouwen, maar ook vanuit de openbare ruimte. De inrichting versterkt de rol van het bladerdak in de verticale lezing van de perimeter.

Samen spelen de assen Groendreef/Willebroekkaai en Helihavenlaan, verbonden door het Maximiliaanpark, nog steeds een sterke rol in de aansluiting van de perimeter op de vijfhoek, waarbij de door de binnenring veroorzaakte breuk wordt verzacht door fysieke en symbolische continuïteiten te bieden.

› Ondersteuning voor gemengdheid en antropologische vormen van gebruik.

Ze stimuleren ontmoetingen, sport en vrije tijd, onderwijs, mobiliteit met structurerende routes voor actieve mobiliteit en een goed beheerde logistiek.

Ze zijn voldoende verlicht om de verschillende vormen van gebruik te weerspiegelen en te begeleiden en om plaatsen van animatie te bevestigen. Er wordt dus een onderscheid gemaakt tussen plaatsen waar het nachtleven is en plaatsen waar het rustig is.

Buiten de perimeter, ten oosten van de Antwerpsesteenweg, zijn er twee belangrijke noord-zuidassen in het Territorium Noord: de Albert II-laan en de spoorlijn. De opdracht in het Territorium Noord zorgt ervoor dat de denkoefening van het ontwerp van RPA Max tot deze gebieden wordt uitgebreid.

Duurzaamheidsdoelstellingen



HUM

De noord-zuidassen worden gebruikt om plaatsen van sociale en economische vitaliteit te ondersteunen langs de verschillende activiteiten die zij passeren, op een specifieke manier voor elke as. Zo maken deze assen het mogelijk de overgangen tussen de verschillende stedelijke weefsels in goede banen te leiden en worden zij gebruikt om de gemengdheid en de inclusiviteit te organiseren. Als daar plaatsen van animatie zoals terrassen, expositieruimten of evenementen kunnen worden georganiseerd, moet ervoor worden gezorgd dat deze voor zoveel mogelijk mensen toegankelijk zijn en dat strikt openbare en gratis ruimten gehandhaafd worden.



SPA

Door de structurerende kracht van deze assen te behouden, wil het project synergieën tot stand brengen tussen de natuurlijke elementen en de diverse vormen van menselijk gebruik in een logica van ecosysteemdiensten. Het beoogt de toe-eigening ervan uit te breiden tot de actieve vervoerswijzen, de omwonenden, bewoners en werknemers, en de bezoekers.



MOB

De GoodMove-strategie met haar maaslogica wordt geconcretiseerd op de noord-zuidassen met een vermindering van de autodruk, een georganiseerde logistiek, een opwaardering en beveiliging van de actieve vervoerswijzen, en een vermindering van het parkeren op straat ten gunste van vergroening, de verblijfsfunctie en de actieve modi. De assen moeten uitgedacht worden als krachtige en beveiligende infrastructuren voor alle vervoerswijzen, met een prioriteit voor de actieve vervoersmodi. Kleine openbare voorzieningen (parkeerplaatsen, fietsherstelplaatsen, logistieke centra, voorbehouden parkeerplaatsen, enz.) zullen worden ontwikkeld naargelang de evolutie van de verschillende verkeersstromen en afgestemd op de activiteiten die langs de assen worden ontplooid.



NAT

De noord-zuidassen, die vandaag bijna uitsluitend bestemd zijn voor het wegverkeer, veranderen van identiteit. Ze worden gekenmerkt door een sterke aanwezigheid van de natuur door de vergroening van de assen met het oog op de ontwikkeling van ecosysteemdiensten en de beperking van overlast (lawaai, luchtkwaliteit, oververhitting).



WAT

Gebruikmakend van de topografie onderaan de vallei en de aanwezigheid van het kanaal en de Zenne, en rekening houdend met het lage infiltratiepotentieel van deze kleizone, stelt de inrichting van de noord-zuidas een maximale ontharding volgens de vormen van gebruik om retentieoplossingen te ontwikkelen voor technische, landschappelijke en didactische doeleinden en om vervuild water te beheren met het oog op het behoud van het kanaal en de Zenne. De inrichting van de openbare ruimten

zorgt ervoor dat er drinkwaterpunten en openbare sanitaire voorzieningen beschikbaar zijn.



PHY

De ontwikkeling van de noord-zuidassen is globaal gericht op een maximale terugkeer naar de echte bodem, op het herstel van de levende bodems ten nadele van de doorgangsrechten voor voertuigen en parkeerplaatsen, op voorwaarde dat de goede werking van de wijken steeds gevrijwaard blijft. Saneringswerken kunnen eventueel nodig blijken. Om de graafkosten en de routes voor het afvoeren van verontreinigde grond te optimaliseren, zou een selectieve graafstrategie kunnen worden toegepast. De beperking van de overlast (lawaai, luchtkwaliteit, oververhitting/warmte-eilandeffect, windeffecten) die wordt nagestreefd door de toevoeging van natuur op de noord-zuidassen draagt ook bij tot de verbetering van de fysieke omgeving.



MAT

In een circulaire logica zorgt de ontwikkeling van de noord-zuidassen ervoor dat het hergebruik van plaatselijk beschikbare hulpbronnen wordt gemaximaliseerd door deze nauwkeurig te identificeren en te valoriseren in de openbare ruimte. Er moeten synergieën worden voorgesteld om hergebruik en circulariteit aan te moedigen binnen projecten voor de herinrichting van wegen en openbare ruimten en bebouwde ontwikkelingen. Als hergebruik niet mogelijk is, zullen lokale en duurzame middelen worden aangewend die op duurzame wijze (bijvoorbeeld via het kanaal) worden vervoerd. De materialen zijn gemakkelijk te installeren, kunnen worden gedemonteerd en omgekeerd om de toekomstige aanpasbaarheid van de inrichtingen mogelijk te maken. De geleidelijke ontharding wordt een bron van teruggewonnen materialen. De oost-westassen kunnen nog plaatsen bieden voor het beheer van organisch afval en het gebruik van regenwater.



ENE

Openbare ruimten worden zodanig ontworpen en gebruikt dat een minimum aan energie wordt verbruikt. De verbruikte energie zal idealiter afkomstig zijn van hernieuwbare productie, gekoppeld aan het energiebeheer van nabijgelegen sectoren en weefsels. Meer bepaald is het type verlichting dat voor de noord-zuidassen is gekozen, ontworpen om energie-efficiënt te zijn en een lichtsterkte te genereren die de biodiversiteit (vleermuizen, vogels, enz.) respecteert en tegelijk een gevoel van veiligheid bevordert. Dit punt ligt bijzonder gevoelig in de nabijheid van het kanaal en de groene ruimten in parken of langs de weg. De herinrichtingswerken op deze assen zullen worden gecoördineerd met toekomstige bouwontwikkelingen, met name in de sectoren van verandering (zie 02.03), om de totstandbrenging van netwerken voor gemeenschappelijke energie-beheersystemen mogelijk te maken.

KANAAL EN OMGEVING



1. Beeldkwaliteitsplan (2019)
2. Park van de Materialenkaai (2018)
3. Richtplan van Aanleg Ninoofse Poort (2019)
4. De openbare ruimten van Saintelette (2020)
5. Masterplan Brussels Royal Yacht Club (2019)

Bestaande toestand en lopende projecten

Het Kanaalplan (2015), het BKP (2019) en het Masterplan 2040 van de Haven van Brussel (2019) wijden:

- › het Becodok, zijn kades en zijn directe omgeving aan recreatieve en stedelijke activiteiten. De toekomstige inrichtingen van de Materialenkaai omvatten recreatie- en sportactiviteiten die de sociale vitaliteit van de linkeroever van het Becodok zullen versterken;
- › het Vergotedok, de kades en de omgeving ervan aan havenactiviteiten die gebruikmaken van de waterweg⁶.

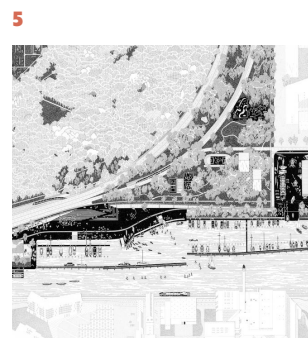
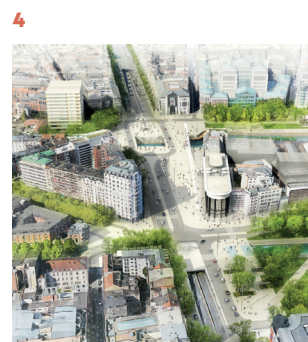
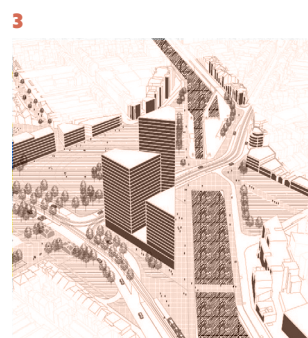
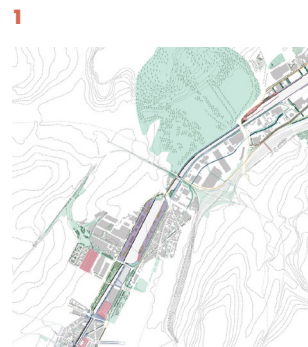
In het verlengde daarvan stelt GoodMove (2020-2030) een multimodale specialisatie van de wegen voor die deze mobiliteitskeuze begeleidt, met in het bijzonder de opname van een lus voor vrachtwagens rond het Vergotedok.

De kades van het Becodok maken deel uit van het gewestelijke groene netwerk van het GPDO en vormen een lineaire landschapsstructuur die in het BKP moet worden versterkt.

Grootstedelijk belang

Het kanaal biedt een doorslaggevend potentieel voor de ontwikkelingsuitdagingen van het Gewest. Op het deel dat in het RPA Max is opgenomen (1.800 m van de 14 km in het BHG), kunnen drie uitdagingen worden aangestipt: de economische ontwikkeling stimuleren door de bestaande industriële activiteiten te benutten, een gemengdheid mogelijk maken door een te grote confrontatie van functies te vermijden door de afbakening tussen het Becodok en het Vergotedok (zie hierboven), en de openbare ruimte inrichten om de samenhang (identiteit en relatie met de andere wijken) en de kwaliteit van de openbare ruimten van het kanaalgebied te versterken.

⁶ De twee oevers van het Vergotedok zijn ingedeeld als gebied voor havenactiviteiten en vervoer (GHAV) bij het GBP.



Beschrijving

Het ontwerp van RPA Max zet de ambities van het BKP en het Masterplan 2040 van de Haven voort en bevestigt de voornemens. Het kanaal en zijn omgeving worden gebruikt als:

› Logistieke vervoersas per schip

Het kanaal en de percelen van de Haven van Brussel van het Vergotedok zullen worden gebruikt als route voor de aan- en afvoer van materialen in een logica van circulaire economie op perimeter- en grootstedelijk niveau.

› Klimaat-, biodiversiteits- en landschapsas

Bij de toekomstige inrichtingen van de openbare ruimten en de kanaalkaaien moeten de verharde gebieden behouden blijven en moet de aanwezigheid van de natuur worden gemaximaliseerd, met name langs de Akenkaai en binnen de geplande doorkijkten in het havengebied (zie 02.04 *Geconsolideerde weefsels, Havenweefsel*). Deze inrichtingen zullen het mogelijk maken de microklimaten van deze lange lineaire kades te reguleren (schaduw, frisse lucht, enz.), de biodiversiteit van planten en kleine fauna te verwelkomen en te versterken, en de landschappelijke waarde van het kanaal te intensiveren ten behoeve van de bewoners en gebruikers en ten behoeve van het groene en het blauwe netwerk van Brussel.

› As van sociale, recreatieve, vrijetijds- en culturele activiteiten

De ruimtelijke ontwikkeling van de kanaal en zijn omgeving zal ervoor zorgen dat de afbakening tussen de recreatieve as en de productieve as wordt ervaren als een gevarieerde aaneenschakeling en niet als een breuk. Incidentele verlagingen van de kades voor voetgangers en actieve vervoerswijzen worden aangemoedigd, op voorwaarde dat het gebruik van de waterweg voor haven- en recreatiedoeleinden wordt gewaarborgd en dat de acties en werken niet ingaan tegen de klimaatwaarde van het kanaal en deze integendeel versterken. De inrichting moet ook zorgen voor een toegevoegde sociale en gezondheidswaarde voor het gebied rond het kanaal door een vermindering van de diverse vormen van hinder waaraan de as is blootgesteld: akoestische buffer tussen de recreatieve of productieactiviteiten en de openbare ruimte en verbetering van de luchtkwaliteit.

De as van het kanaal en zijn omgeving bestaat uit twee segmenten met specifieke identiteiten en functies: het segment van het Becodok, gericht op een stedelijke, culturele en recreatieve dynamiek; en het Vergotedok, gericht op de consolidatie van productie- en logistieke activiteiten. Deze twee segmenten zijn met elkaar en met de omliggende gebieden verbonden via de volgende stedelijke knooppunten: Saintelette (verbinding met het centrum); de Suzan Danielbrug (verbinding met Thurn & Taxis), Reders (verbinding tussen beide segmenten) en De Trooz (verbinding met het stedelijk weefsel van het noorden van het Gewest). Deze knooppunten/oversteekplaatsen worden gebruikt om de transversale verbinding van de perimeter, en meer in het algemeen van het Territorium Noord, te verzekeren en de as van de nodige onderbrekingen te voorzien in de vorm van verkeersluwe kruispunten.

Langs het Becodok

Net buiten de perimeter markeren de Saintelettebrug/het IJzerkruispunt de verbinding met de vijfhoek. De modale werking van deze site wordt bestudeerd door Brussel Mobiliteit en de bedoe-

lingen van het ontwerp van RPA Max zijn daaraan gelinkt: verbetering van de mobiliteit, vermindering van conflicten en verbetering van het landschap. Deze locatie markeert de kruising met de Leopold II-laan, een belangrijke gewestelijke transversale as, waaraan binnenkort in het kader van SVC 6 «Rondom Simonis» zal worden gewerkt. De Akenkaai en de aangrenzende wegen langs het Becodok vormen een openbare ruimte met een uniform havenkarakter, bestemd voor gebruik door bezoekers, actieve vervoersmodi en strikt lokale ontsluiting. De Akenkaai zal worden vergroend om de biologische corridor van het kanaal te versterken, voor schaduw te zorgen en het verbindende grootstedelijke park te materialiseren. Het minerale karakter van de kaai zal echter behouden blijven, in aanvulling op de Materialenkaai op de andere oever, die is vergroend en aangelegd als park. Het ontwerp van RPA Max steunt de werkzaamheden in het kader van het BKP en is voorstander van de verlaging van de kaai ter hoogte van de Slijkhoeve om de relatie met het water en het comfort van de openbare ruimte te accentueren en de toekomstige culturele activiteiten en residentiële ontwikkelingen in de veranderingssector Beco - Willebroek te begeleiden (zie 02.03). De kaai en de potentiële verlaging ervan zullen de vitaliteit van dit deel van de as stimuleren door een ontmoetings- en uitwisselingsplaats te worden voor de bewoners en werknemers van de nabijgelegen wijken. De herinrichting van de Akenkaai en de loodrechte wegen zal de bestaande materialen en de industriële erfgoedelementen versterken.

Langs het Vergotedok

De Rederskaai, die deel uitmaakt van het herinrichtingsproject van het Maximiliaanpark, wordt opgewaardeerd en met het park verbonden door de herinrichting van het Rederskruispunt, waardoor het park uitgebreid kan worden en er een opmerkelijk uitzicht geboden kan worden op het kanaal en het noorden van Brussel. De oversteekplaatsen voor voetgangers en fietsers worden vereenvoudigd en veiliger gemaakt (zie *Groendreef/Willebroekkaai*). De ontwikkeling van het Redersplein is een belangrijk punt voor de ontwikkeling van de natuur, omdat het de verbinding vormt tussen de ecologische kanaaloversteek (BKP) en het heringerichte Maximiliaanpark. Ter hoogte van het Vergotedok blijven de kaaien op korte en middellange termijn uitsluitend bestemd voor de Haven van Brussel en haar concessies. Het ontwerp van RPA Max heeft echter tot doel het grondgebruik te verbeteren en voor een betere integratie in de wijken te zorgen (zie 02.04 *Geconsolideerde weefsels, Havenweefsel*). Op langere termijn zou, afhankelijk van de ontwikkeling van de werkingsmodi van de havenbedrijven, kunnen worden nagedacht over de toegang van het publiek tot de productiekaaien, punctueel of periodiek, buiten het gebruik van de concessies om, teneinde de integratie van de wijken verder te bevestigen. De kruispuntbrug van De Trooz heeft een dubbele functie: de toegang tot de stad markeren en een bestemming zijn voor de aangrenzende wijken. Het verbindt de grote schaal van het kanaallandschap met het lokale weefsel. Binnen de perimeter moet deze plek de overgang vormen tussen bebouwde en onbebouwde ruimten: het in het kader van SVC1 heringerichte Monument aan de Arbeid, de met Europese EFRO-middelen gebouwde voetgangersbruggen langs het kanaal en de herdefiniëring van de havenpercelen. De modale werking van deze plek wordt bestudeerd door Brussel Mobiliteit en de intenties van het ontwerp van RPA Max zijn daaraan gekoppeld.



GROENDREEF/WILLEBROEKKAAL



1. Max-Sur-Zennepark (2021)
2. Museum Kanal-Pompidou (2017)

Bestaande toestand en lopende projecten

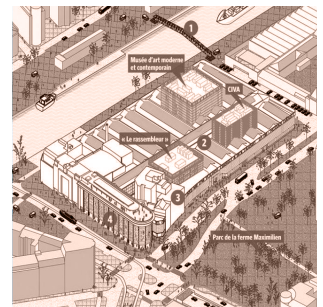
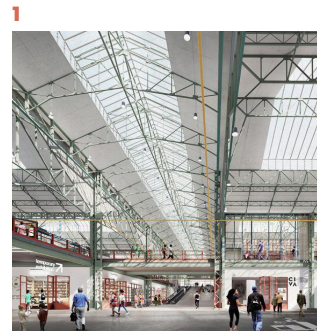
De Groendreef wordt in het westen begrensd door havenactiviteiten en in het oosten door het gemengde weefsel van Masui. De Willebroekkaai wordt in het westen begrensd door het toekomstige Museum Kanal-Pompidou, de Slijkhoeve en de nieuwe Beco-ontwikkelingen, en in het oosten door het lineaire gedeelte van het Maximiliaanpark waar het herinrichtingsproject voorziet in het blootleggen van de Zenne.

De grootste intensiteit aan gemotoriseerd verkeer in het gebied is geconcentreerd op de as Groendreef/Willebroekkaai. Deze status wordt door GoodMove bevestigd in de multimodale specialisatie van de wegen met statussen auto 'plus' en openbaar vervoer 'comfort', waaraan bovendien een fietsgebruik 'comfort' op de gehele as en een lus voor vrachtwagens ter hoogte van de Groendreef (rond het Vergotedok) worden toegevoegd. Dit wordt ook bevestigd door het project voor de herinrichting van het Maximiliaanpark, dat niet voorziet in een vermindering van het verkeer, hoewel het voorziet in de herinrichting van het Rederskruispunt om het gebruik en de oversteekbaarheid ervan veiliger te maken (in de richting van de Rederskaai en de Redersbrug) en in het gedeeltelijke hergebruik van de parkeerstrook van de Willebroekkaai aan de parkzijde om de kaai te verbreden en de omgeving ervan te vergroenen.

Grootstedelijk belang

De as Groendreef/Willebroekkaai is een belangrijke stedelijke verkeersader die de binnenwijken via het De Troozkruispunt verbindt met het stadscentrum via het IJzerkruispunt en de kleine ring. De Willebroekkaai (N201) is een gewestelijke structurerende as.

Het noordelijke deel is een van de belangrijkste locaties in het logistieke systeem van het havengebied van het kanaal. Het zorgt voor een verbinding tussen de activiteiten van het Vergotedok en het industriegebied van Buda en de ring. De Redersbrug vormt de grens tussen de havenactiviteiten en de stedelijke en recreatieve activiteiten.



Beschrijving

Het ontwerp van RPA Max garandeert de handhaving van de verkeersintensiteit (capaciteit en functie) op korte en middellange termijn voort en bevestigt de intenties om het meeroudig gebruik van de as te verbeteren. De as Groendreef/Willebroekkaai wordt gebruikt als:

› In- en uitvalsweg voor de stad en het doorgaand wegverkeer

De as is en blijft een belangrijke verkeersader. Op korte termijn, en in overeenstemming met de ambities van SVC 1 en de herinrichting van het park en de nabijgelegen wegen en kruispunten, beoogt het ontwerp van RPA de autodruk te verminderen ten gunste van actieve vervoersmodi: in de lengterichting wordt de snelheid afgeremd en worden oversteekplaatsen voor fietsers en voetgangers gemakkelijker gemaakt. De inrichtingen moeten worden ontworpen als efficiënte en veilige infrastructures voor alle vervoerswijzen, met name door de continuïteit van fietsroutes en -paden en de leesbaarheid ervan in de openbare ruimte te waarborgen. De inrichtingen moeten ook de zware logistiek (vrachtwagens) integreren. Kleine openbare voorzieningen van het type fietsparking en fietsherstelpunten, logistieke centra, voorbehouden parkeerplaatsen, enz. zullen worden ontwikkeld naargelang de evolutie van de verschillende verkeersstromen. Deze voorzieningen kunnen rechtstreeks in de as of in de nabijheid ervan worden geïntegreerd, bijvoorbeeld in de sectoren van verandering (zie 02.03), met name de Helihavenplaat is een goede locatie. Op lange termijn vertrouwt het ontwerp van RPA Max op de verwachte verandering in mobiliteitsgewoonten van zowel particulieren als bedrijven en moedigt Brussel Mobiliteit aan in haar wens om stroomopwaarts van de perimeter drastischere oplossingen toe te passen om een vermindering van het wegverkeer op deze as mogelijk te maken. De ingenomen ruimte op de weg zal dan ook verminderd kunnen worden en de omgeving zal gebruikt kunnen worden om de as in haar hieronder gedetailleerde functies te versterken.

› Klimaat-, biodiversiteits- en landschapsas

De toekomstige inrichtingen van de as blijven weggerelateerd, terwijl de aanwezigheid van vegetatie wordt gemaximaliseerd. Dankzij de vergroening en de integratie van inrichtingen voor waterbeheer zullen de as en de aangrenzende huizenblokken kunnen worden opgefrist, zal de biodiversiteit aan planten kunnen worden verwelkomd en versterkt, zal de landschappelijke waarde van de as kunnen worden versterkt ten behoeve van de bewoners en gebruikers ervan en ten behoeve van het Brusselse groene netwerk, door de volledige breedte van de as optimaal te benutten en door gebruik te maken van de voorzieningen die reeds in het project voor de heraanleg van het park zijn gepland. Het BKP beveelt aan het wegprofiel zodanig aan te passen dat het de bestaande centrale bomerij aanvult met twee nieuwe bomerijen aan de zijanten.

› As van gewestelijke voorzieningen en productieactiviteiten

Als schakel tussen de havenactiviteiten en het gemengde weefsel van Masui, tussen de recreatieve (toekomstige sportvoorziening Vergote), sociale, culturele (toekomstig museum Kanal-Pompidou) en residentiële activiteiten (nieuwe en toekomstige ontwikkelingen) en het park, enz., heeft deze as een intrinsiek gemengd karakter en moet de ontwikkeling ervan zorgen voor een gedeeld en rustig gebruik en streven naar vitaliteit over de gehele lengte. De ontwikkeling zal moeten

inspelen op de intensivering van het gebruik van de weefsels die eraan grenzen. In overeenstemming met de in het ontwerp van RPA ontwikkelde strategieën (zie 02.03 Sectoren van verandering en 02.04 Geconsolideerde weefsels) moet worden geanticipeerd op het volgende: de animatie van de gevel en de omgeving van het havengebied, de toename en de diversificatie van het gebruik van de ventweg langs Masui, het gebruik door het grote publiek van de omgeving van het park en het toekomstige Museum Kanal-Pompidou. De inrichting moet zorgen voor een toegevoegde sociale en gezondheids-waarde rond de as door een vermindering van de diverse vormen van hinder: akoestische buffer tussen de weg en de voetpaden en het park en verbetering van de luchtkwaliteit.

De as Groendreef/Willebroekkaai bestaat uit twee segmenten met specifieke identiteiten en functies: het segment Willebroekkaai (park en verbinding met de voorzieningen) en de Groendreef (logistieke weg). Deze twee segmenten worden verbonden door de volgende stedelijke knooppunten: Reders (verbinding tussen de twee segmenten) en het Bolivarkruispunt. De uiteinden van De Trooz en de IJzer werden hierboven behandeld bij de kanaalas en haar omgeving.

Groendreef

De Groendreef en de ventweg van de Groendreef behouden een sterke logistieke functie. Met de vrachtwagens op de dreef zelf in de luslogica om de productieactiviteiten langs het dok te bedienen. Met een kleine stedelijke logistiek op de ventweg om de werking van de bedrijven van Masui te vergemakkelijken. Zo zal de herinrichting van de Groendreef ervoor zorgen dat een gedeelde vitaliteit en synergieën tussen het havengebied en de Masuiwijk worden bevorderd (zie 02.04 Geconsolideerde weefsels, Havenweefsel en 19e-eeuws weefsel - Huizen en opbrengstgebouwen). Deze functie is gekoppeld aan een landschapsfunctie. Momenteel wekt de steeg de indruk van een «buis» te zijn die uitsluitend bestemd is voor het verkeer, zonder zicht op het kanaal en met weinig zicht op de aangrenzende stedelijke omgeving. Het ontwerp van RPA Max beoogt verschillende visuele doorbraken over de as te creëren om deze te animeren, te kwalificeren en te verbinden met haar context. Dit impliceert het voorkomen van het blokkeren van het uitzicht en, op termijn, het respecteren van *non aedificandi* zones binnen het havengebied en Masui in het verlengde van de wegen die loodrecht op het kanaal staan (zie 02.04 Geconsolideerde weefsels). Het herinrichtingsproject van het Maximiliaanpark omvat de herinrichting van het Rederskruispunt, waardoor het park uitgebreid kan worden en er een opmerkelijk breed en diep uitzicht geboden kan worden op het kanaal en het noorden van Brussel.

Willebroekkaai

De Willebroekkaai heeft meerdere functies die elkaar niet hoeven uit te sluiten. Het blijft een mobiliteitsas, het is een belangrijke landschappelijke as naar het stadscentrum en ten slotte wordt het door de herinrichting van het park, de toekomstige sportvoorzieningen van Vergote en het Museum Kanal-Pompidou een verbindingsas tussen voorzieningen, wat de animatie ervan ten goede komt. De kaai maakt integraal deel uit van het grootstedelijke park waar het aan grenst. Het kruispunt met de Bolivarlaan moet verkeersluwer worden gemaakt om de veiligheid en het comfort van de gebruikers op de route tussen de delen van het park en tussen de laan en de Suzan Danielbrug te waarborgen.



HELIHAVENLAAN



1. SVC 01 Stadsvernieuwingscontract Citroën - Maximiliaanpark - Vergote (2018)
 2. Programmeringsopdracht DBDMH site (2021)
 3. Studie site Sena-Helihaven (2020)
 4. Duurzaam wijkcontract Helihaven-Antwerpen (2021)
 5. Schoolcontract - Herinrichting voorplein van de school Klavertje Vier (2020)

Bestaande toestand en lopende projecten

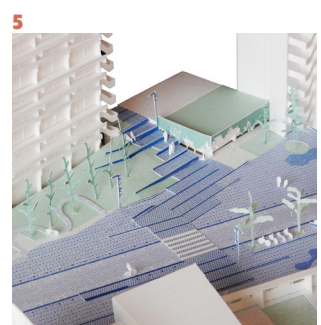
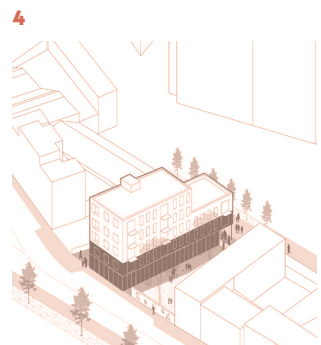
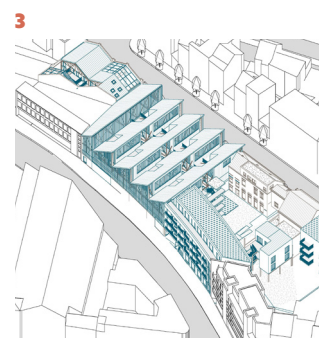
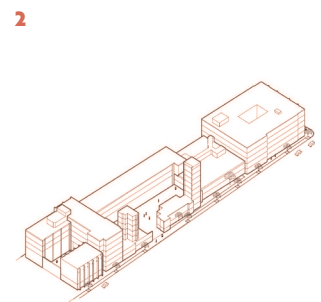
De Helihavenlaan vormt de overgang tussen de 19e-eeuwse stedenbouw van Masui en de open stedenbouw in het Maximiliaanpark. De laan is gelegen op een voormalige spoorlijn, wat het gebogen tracé en brede basis verklaart. Ze maakt ook deel uit van het groene netwerk in het GPDO, waarin wordt aanbevolen de bomenrijen en groene continuïteiten tussen het Maximiliaanpark en het Zennepark te versterken.

De herinrichting van meerdere delen ervan is al gepland:

- › Schoolcontract - Herinrichting voorplein van de school Klavertje IV;
- › SVC 1 - Herinrichting van het Maximiliaanpark tussen de zigzagdoorgang van de Groendreef en de Bolivarlaan «in een park» waardoor de verschillende delen van het park met elkaar kunnen worden verbonden;
- › DWC Helihaven-Antwerpen - Herinrichting van de Helihavenlaan tussen de Albert II-laan (gemeentegrens) en de zigzagdoorgang van de Groendreef (onderbroken door het gedeelte voor de school Klavertje IV), die een gevel-tot-gevel herinrichting beoogt op basis van de inrichtingsprincipes die zijn toegepast op het Schaarbeekse gedeelte van de laan (asymmetrische verbreding van de trottoirs, comfort voor zachte modi en PBM, aanplanting van een bomenrij met hoogstammen).

Grootstedelijk belang

De Helihavenlaan maakt deel uit van het lokale wegennet dat de wijken en schoolvoorzieningen bedient. Ze maakt ook deel uit van het groene netwerk in het GPDO.



Beschrijving

Het ontwerp van RPA integreert de lopende projecten en zet de netwerkambitie van het GPDO voort om de transformatiedynamiek van SVC 1 en het DWC Helihaven-Antwerpen te voltooien en de continuïteit van het groene netwerk te waarborgen. De Helihavenlaan wordt gebruikt als:

› Park-, klimaats-, biodiversiteits- en landschapsas

De as loopt langs en door het Maximiliaanpark en verbindt het met het Zennepark, waardoor het verbindende grootstedelijke park wordt versterkt.

De keuze van de materialen, de aangeplante continuïteiten, de maximalisering van de ruimten in volle grond, het waterbeheer en de verlichting verbeteren de milieukwaliteiten van de as door de invoering van een nieuwe groene continuïteit met een kruineffect en door de verbetering van de capaciteiten van de huizenblokken die grenzen aan de Helihavenlaan om hittepieken te weerstaan, overstromingen en droogtes te reguleren, kleine fauna te ontwikkelen, fruit te produceren, enz.

Langs de Helihavenlaan zullen oplossingen voor waterretentie voornamelijk voor landschappelijke en educatieve doeleinden bestemd zijn en op ad-hoc basis voorgesteld kunnen worden om de ontwikkeling van het Maximiliaanpark te ondersteunen en de voor het verkeer afgesloten gedeeltes te markeren.

› As van schoolvoorzieningen en opeenvolging van lokale openbare ruimten

De as verbindt ook de scholen (Sint-Rochus en Klavertje IV), wat betekent dat ze zo verkeersluw en veilig mogelijk moet worden gemaakt, zodat ze op zichzelf een plaats van sociale vitaliteit wordt, een gezellige plek op weg naar school. Bij de inrichting ervan zal worden uitgegaan van de beginselen die zijn ontwikkeld bij de herinrichting van het voorplein van de school Klavertje IV via het Schoolcontract, dat zich over de gehele lengte uitstrekt om de continuïteit van de veilige route te waarborgen, ook voor de jongste kinderen met een door speelruimten onderbroken route.

De herinrichting zal zowel ononderbroken zijn langs de as door de identificatie van kleinere toe-verblijfsruimtes, zoals die op de kruising met de Bolivarlaan, in de veranderingsector Reders - Antwerpen (zie 02.03 Sectoren van verandering, Bolivar - Helihaven).

De herinrichting van de as bevordert niet alleen de gezelligheid en het spelgegeven, maar ook de rust. Dit laatste aspect beantwoordt aan de strategie van de «Quiet Zone», die de laan centraal stelt in een «te verbeteren akoestische comfortzone» ten behoeve van de levenskwaliteit in de stad.

De breedte van de weg is zodanig ontworpen dat er meer ruimte overblijft voor actieve vervoerswijzen en vegetatie, dat deze getuigt van het verleden van de spoorlijn, dat deze geschikt en gunstig is voor intergeneratie en interculturaliteit, en dat zijn rol als lokale rijweg en deel van het grootstedelijke park met elkaar worden verbonden ten nadele van de breedte van de rijbanen voor gemotoriseerd verkeer en het parkeren. Op deze as moet de actieve mobiliteit continu, gemakkelijk en verkeersluw zijn. De gemotoriseerde mobiliteit is beperkt en voorbehouden. Parkeren en logistiek zijn geïntegreerd in het gebouw om zoveel mogelijk ruimte vrij te maken. Zo zal de bodemplaat Helihaven de logistiek van de nabijgelegen wijken kunnen opvangen en organiseren.

Om de verbinding met het grootstedelijke park te bevestigen en in overeenstemming te zijn met het project voor de heraanleg van het park, worden er in het ontwerp van RPA Max twee onderbrekingen van het gemotoriseerd verkeer voorgesteld (met uitzondering van het openbaar vervoer en prioritaire voertuigen) evenals een «parkachtige» inrichting aan te brengen tussen de zigzagdoorgang van de Groendreef en de Bolivarlaan en tussen de Bolivarlaan en de Simonsstraat om een functionele en biologische continuïteit tot stand te brengen. De actieve mobiliteit wordt bevorderd en vergemakkelijkt voor iedereen over de hele lengte. De gemotoriseerde mobiliteit is voorbehouden aan buurtbewoners en dienstvoertuigen.

Overwogen kan worden de schoolpleinen open te stellen voor de buurt wanneer deze niet door de school gebruikt worden teneinde deze as verder te activeren en uit te rusten.



school Klavertje IV

zigzagdoorgang van de Groendreef

Sint-Rochusschool

Heilhavenlaan

CRU 01 Parc Maximilien-Vergote

DWC Heilhaven-Antwerpen

DWC Heilhaven-Antwerpen

Gaucheret

Masuikruispunt

Bolivarkruispunt

-  Speelruimte/sportterrein
-  Hoeve van het Maximiliaanpark
-  Groene ruimten
-  Onderbreking van het gemotoriseerd verkeer
-  Oude spoorweg

ANTWERPSESTEENWEG



1. Max-Sur-Zennepark (2021)
2. ZIN-project (2020)
3. Duurzaam wijkcontract Helihaven-Antwerpen (2021)

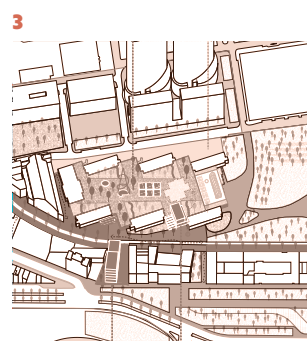
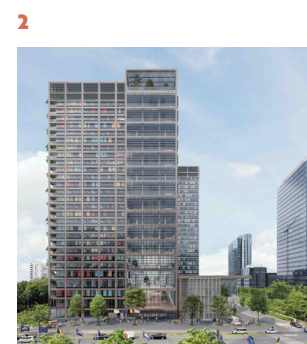
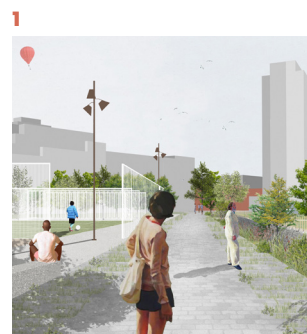
Bestaande toestand en lopende projecten

De Antwerpsesteenweg vormt de overgang tussen de 19^e-eeuwse stedenbouw van Masui en de 20^e-eeuwse open stedenbouw van de Lakense Haard en de Manhattanwijk. De weg heeft een grote oppervlakte bestemd voor verkeer, met name voor de bussen en vrachtwagens van de bedrijven in de wijk, die behouden moet blijven, en voor het parkeren met onderbroken fietspaden, wat betekent dat deze te weinig worden gebruikt. Er zij tevens op gewezen dat in het gedeelte tussen de Koninginnelaan en de Masuistraat wekelijks een markt wordt gehouden en dat deze functie behouden moet blijven, naast de aanwezige winkels, groothandelaars en kleine productieactiviteiten.

De volledige herinrichting van het kruispunt Antwerpsesteenweg/Masuistraat is reeds opgenomen in het DWC Helihaven-Antwerpen en heeft tot doel de veiligheid van voetgangers, de uitgang van de school l'Allée Verte en de milieukwaliteiten van de inrichting te verbeteren.

Grootstedelijk belang

De Antwerpsesteenweg vormt de verbinding tussen het stadscentrum, de Manhattanwijk, de Masuiwijk en het kanaal ten noorden van het Vergotedok, in de richting van de voorhaven. De winkels en de wekelijkse markt zijn lokaal en op interwijkniveau bekend.



Beschrijving

Het ontwerp van RPA Max integreert de huidige projecten en zet de ambitie van het DWC Helihaven-Antwerpen voort om de milieukwaliteiten van de inrichting veilig te stellen en te verbeteren. De Antwerpsesteenweg wordt gebruikt als:

› Park-, klimaats-, biodiversiteits- en landschapsas

Op één deel loopt de as langs en door het Maximiliaanpark en vormt zo het verbindende grootstedelijke park. De toekomstige inrichtingen van de as blijven weggerelateerd, terwijl de aanwezigheid van vegetatie wordt gemaximaliseerd. De groene continuïteit mag nooit worden verbroken en komt dus ten goede aan de dichte wijken waar de as doorheen loopt. Ze zal daarbij kunnen steunen op de bestaande groene netwerken.

De keuze van de materialen, de aangeplante continuïteiten, de maximalisering van de ruimten in volle grond, het waterbeheer en de verlichting verbeteren de milieukwaliteiten van de as door de invoering van een nieuwe groene continuïteit met een kruineffect en door de verbetering van de capaciteiten van de huizenblokken die grenzen aan de Antwerpsesteenweg om hittepieken te weerstaan, overstromingen en droogtes te reguleren, kleine fauna te ontwikkelen, fruit te produceren, enz.

Langs de Antwerpsesteenweg zullen oplossingen voor waterretentie voornamelijk voor landschappelijke en educatieve doeleinden bestemd zijn en op ad-hoc basis voorgesteld kunnen worden om de ontwikkeling van het Maximiliaanpark en het nieuwe «park van de Garde-Barrière» te ondersteunen en om de secties te versterken met een bredere basis.

› As van lokale activiteiten

De Antwerpsesteenweg wordt bevestigd als een buurtas met verschillende identiteiten die verplaatsingen te voet stimuleert om buurten met elkaar te verbinden. Verschillende plaatsen van sociale vitaliteit springen eruit en zullen op specifieke wijze moeten worden ontwikkeld om van deze opeenvolging te getuigen, terwijl de logica van de as wordt versterkt. De markt zal behouden blijven.

Omgekeerd voorzien de bestemmingen in de nieuwe ontwikkelingen langs de as in gemengde activiteiten, handel en voorzieningen ter ondersteuning van deze rol als as van economische en sociale vitaliteit.

Net zoals voor de Helihavenlaan bevordert de herinrichting van de Antwerpsesteenweg niet alleen de gezelligheid en het spelgegeven, maar ook de rust. Dit laatste aspect beantwoordt aan de strategie van de «Quiet Zone», die de laan centraal stelt in een «te verbeteren akoestische comfort-zone» ten behoeve van de levenskwaliteit in de stad.

De breedte van de weg wordt ingericht met de bedoeling om meer ruimte te geven aan actieve vervoerswijzen en vegetatie, om te getuigen van zijn historische rol als verbindingsweg tussen het stadscentrum en de rand, om de weg geschikt te maken voor toe-eigening en gunstig voor een sociale en gebruiksgemengdheid. Al naargelang de secties is de as meer of minder breed, en moet deze dienovereenkomstig worden behandeld: meer minerale delen, meer groene delen.

Het wegverkeer blijft er voldoende capaciteit hebben om de verschillende activiteiten en met name de productieactiviteiten in de Masuwijk te bedienen. Er moet een systeem voor de organisatie van kleinschalige logistiek worden ontwikkeld om het verkeer op deze route rustiger, vlotter en beter te laten verlopen en met name dubbel parkeren te voorkomen. Gedeelde logistieke faciliteiten kunnen worden geïntegreerd in de openbare ruimte of in naburige bebouwde ontwikkelingen. Het aanbod van veilige fietspaden en fietsenstallingen moet worden verbeterd. De verharde zone van de Lakense Haard zou bijvoorbeeld kunnen worden gebruikt voor een gemeenschappelijke overdekte fietsenstalling of voor voorzieningen voor fietsonderhoud/-reparatie.





Op lokale wijze worden de ambities nog verder versterkt:

- › op het kruispunt met de Helihavenlaan om de verbinding met het Zennepark te markeren;
- › ter hoogte van de Lakense Haard om gebruik te maken van de extra breedte die wordt geboden door de insprong van de plaat en de torens om een passende openbare ruimte te creëren die nog wordt versterkt door de ontwikkelingen van de veranderingsector Reders - Antwerpen (zie 02.03 Sectoren van verandering);
- › en langs het Maximiliaanpark om tot het verbindende grootstedelijke park te komen.

Zo kan de as worden geordend en kunnen de grootschalige gebouwtypologieën en de aanwezigheid van het park worden geïntegreerd door middel van kwalitatieve landschappelijke inrichtingen.

Buiten de perimeter vestigt het ontwerp van RPA Max de aandacht op de verbreding van de rijweg ter hoogte van de Sint-Rochuskerk en het Ferrarisgebouw, waar een kwaliteit-sinrichting moet komen die bijdraagt tot de gekruiste noord-zuid- en oost-westlezing van het Territorium Noord.

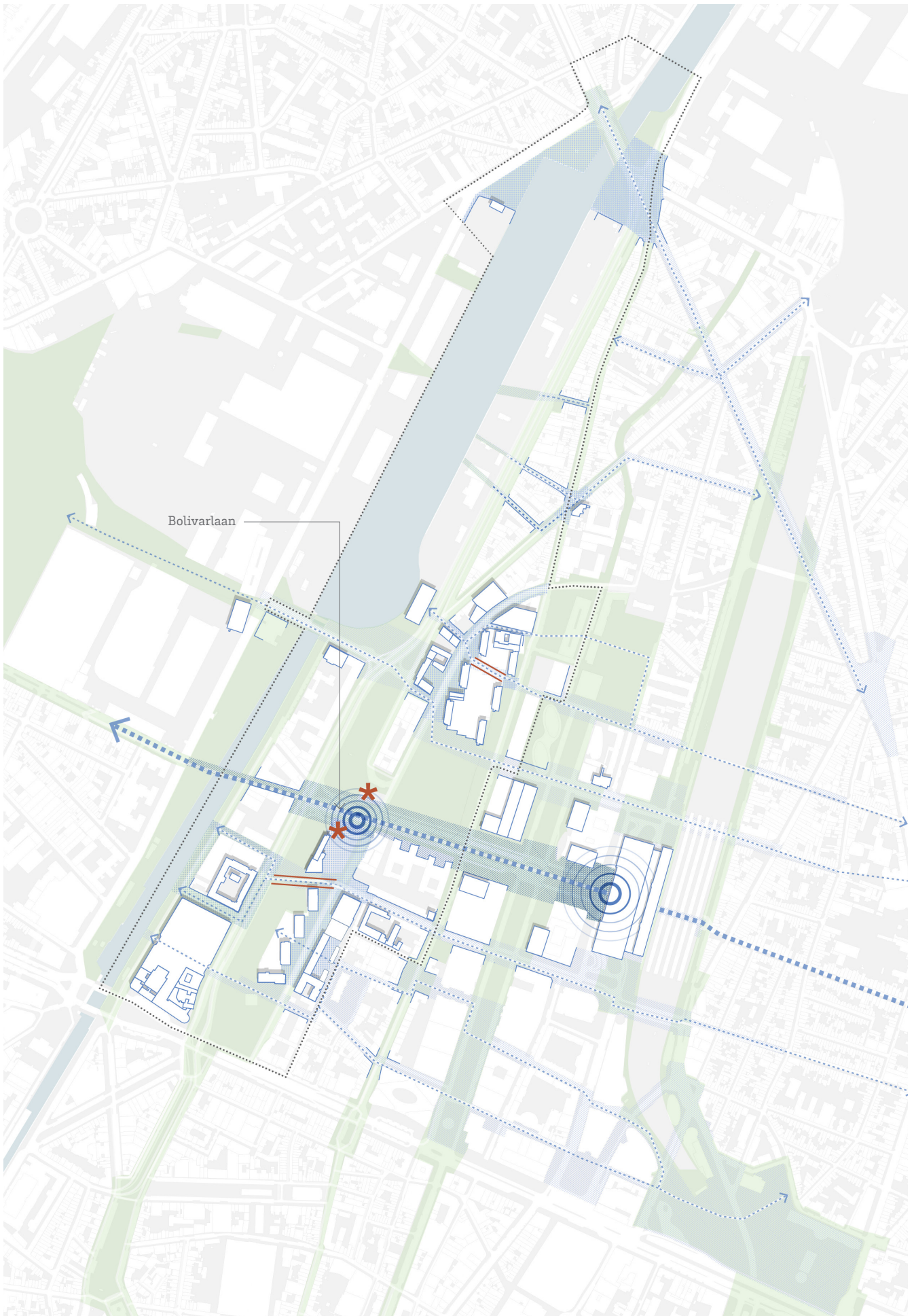


-  Hoeve van het Maximiliaanpark
-  Speelterrein
-  Groene ruimte
-  Oude landbouwweg

02.02 OOST-WESTROUTES

als steun voor gemengdheid, lokale intensiteit, activiteiten en ecosysteemdiensten op lokale schaal

De perimeter van het RPA Max, en meer in het algemeen het Territorium Noord, wordt van oost naar west doorkruist door ondergekwalficeerde, te weinig gebruikte wegen, die met name door de grote infrastructuurassen worden onderbroken. Het ontwerp van RPA Max beoogt een structuur van transversale routes te creëren die wijken, klimaatassen en belangrijke stedelijke figuren met elkaar verbinden. Het beoogt ook deze trajecten voor henzelf te kwalificeren.



Kwaliteitsgarantie

Les projets d'aménagements des voiries et espaces publics
De inrichtingsprojecten voor wegen en openbare ruimten die op het RPA Max zullen volgen, moeten:

- › de ruimtelijke voorstellen die dit deel illustreren, verduidelijken door de strategische beschrijvingen te volgen;
- › het voorwerp uitmaken van een begeleiding door de gewestelijke en gemeentelijke instanties en van een participatief proces;
- › gepaard gaan met studies over landschaps-, milieu-, mobiliteits- en parkeer kwaliteit.

Doelstellingen

De status van de oost-westwegen is gevarieerd: een wijkweg, een achterstraat van kantoor- of woongebouwen, brede straten bestemd voor autoverkeer, enz. Het ontwerp van RPA Max wil een structuur van transversale routes creëren die zijn ingericht als hoogwaardige openbare ruimten.

Deze routes zijn:

- › Vectoren van stedelijke permeabiliteit door aantrekkelijke en veilige routes voor actieve vervoerswijzen aan te bieden.

Indien auto's op deze thans berijdbare wegen worden getolereerd, zal elk project ervoor zorgen dat de impact ervan wordt geminimaliseerd ten gunste van de actieve vervoerswijzen, het openbaar vervoer en de verblijfsfunctie, zonder afbreuk te doen aan de kwaliteit van de mobiliteit. Met name de voetgangersroute moet worden vergemakkelijkt en bijdragen tot het gebruikscomfort van de buurt.

De versterking van deze routes impliceert het beheer van breekpunten en kruisingen (structurele assen, huizenblokken, parken, enz.) om er aan de rand van de perimeter stedelijke knooppunten tussen het westen (Thurn & Taxis) en het oosten (Noordstation) van te maken.

- › Steun voor lokale programmering en verbindingen tussen wijken en belangrijke stedelijke figuren (Noordstation, Thurn & Taxis, grote voorzieningen, enz.).

Deze routes zullen aan hun randen stedelijke functies moeten herbergen (voorzieningen, commerciële en productieactiviteiten, woningen en kantoren) die een deugdelijk en veilig stedelijk systeem vormen. Net als bij de noord-zuidassen wordt bijzondere aandacht besteed aan de verlichting, zodat deze ruimten voldoende verlicht zijn om de verschillende vormen van gebruik te weerspiegelen en te begeleiden: ze moeten plaatsen van activiteit bevestigen, ook 's nachts, en omgekeerd rustige plaatsen behouden.

- › Ecologische connectoren tussen de plaatsen van biodiversiteit en de noord-zuidklimaassen.

Deze routes hebben ook een netwerkfunctie: ze vormen een fijnmazig netwerk van water, levende bodems, vegetatie en nemen zelfs deel aan het zwarte netwerk (met een lage lichtsterkte 's nachts) dat op gewestelijke schaal tot stand moet worden gebracht (zie 02.01 Noord-zuidassen).

Duurzaamheidsdoelstellingen



HUM

De oost-westroutes worden gebruikt om plaatsen van sociale en economische vitaliteit te ondersteunen langs de verschillende activiteiten die zij passeren, op een specifieke manier voor elke route. Deze assen maken het zodoende mogelijk de stedelijke weefsels met elkaar te verbinden en de doorkruisbaarheid en transversaliteit van het grondgebied te waarborgen. Zij worden plaatsen voor het organiseren van diversiteit en inclusiviteit. Ze huisvesten functies die gericht zijn op het lokale publiek (lokaal commercieel centrum, buurthuis, enz.).

Als daar terrassen, expositieruimten, evenementen, enz. kunnen worden georganiseerd, moet ervoor worden gezorgd dat deze voor zoveel mogelijk mensen toegankelijk zijn en dat strikt openbare en gratis ruimten gehandhaafd worden.



SPA

Zonder te streven naar een strikte continuïteit van de routes, wordt er bij de ontwikkeling op gelet dat er oost-westroutes komen om de dubbele noord-zuid/oost-weststructuur te bevestigen. Het doel is om op grote schaal gebruik te maken van deze routes teneinde buurten op een passende, aangename en efficiënte manier met elkaar te verbinden.



MOB

De GoodMove-strategie met haar maaslogica wordt geconcretiseerd op de oost-westassen met een sterke vermindering van de autodruk, een opwaardering en beveiliging van de actieve vervoerswijzen, en een vermindering van het parkeren op straat ten gunste van vergroening, de verblijfsfunctie en de actieve modi. Met name de voetgangersstromen worden vergemakkelijkt, beheerd en begeleid om de transversaliteit van de perimeter te waarborgen.



NAT

De oost-westroutes gaan gepaard met een aanwezigheid van de natuur door de vergroening van de wegen met het oog op de ontwikkeling van ecosysteemdiensten en de vermindering van overlast (lawaai, luchtkwaliteit, oververhitting), die een aanvulling vormt op en aansluit bij de logica die wordt toegepast op de noord-zuidassen en in het park en op andere plaatsen van biodiversiteit.



WAT

Door gebruik te maken van de topografie worden de transversale assen gebruikt om afstromend water naar de noord-zuidassen te brengen, terwijl water wordt gebruikt als inrichtings- en activerings-element. Al naargelang de profielen en de toestand van de verschillende delen van de oost-westroute zullen de inrichtingen verschillende vormen aan-

nemen (bv. continue of incidentele vergroening, bredere of smallere killen, enz.). De inrichting van de openbare ruimten zorgt ervoor dat er drinkwaterpunten en openbare sanitaire voorzieningen beschikbaar zijn.



PHY

De inrichting van de oost-westroutes is globaal gericht op een maximale terugkeer naar de echte bodem en het herstel van de levende bodems ten nadele van de doorgangsrechten voor voertuigen en parkeerplaatsen, op voorwaarde dat de goede werking van de wijken en de parkeermogelijkheden voor de buurtbewoners steeds gevrijwaard blijven.

De beperking van de overlast (lawaai, luchtkwaliteit, oververhitting/warmte-eilandeffect, windeffecten) die wordt nagestreefd door de toevoeging van natuur op de oost-westroutes draagt ook bij tot de verbetering van de fysieke omgeving.



MAT

In een circulaire logica zorgt de ontwikkeling van de oost-westroutes ervoor dat het hergebruik van plaatselijk beschikbare hulpbronnen wordt gemaximaliseerd door deze nauwkeurig te identificeren en te valoriseren in de openbare ruimte. Er moeten synergieën worden voorgesteld om hergebruik en circulariteit aan te moedigen binnen projecten voor de herinrichting van wegen en openbare ruimten en bebouwde ontwikkelingen. Als hergebruik niet mogelijk is, zullen lokale en duurzame middelen worden aangewend die op duurzame wijze (bijvoorbeeld via het kanaal) worden vervoerd. De materialen zijn gemakkelijk te installeren, kunnen worden gedemonteerd en omgekeerd om de toekomstige aanpasbaarheid van de inrichtingen mogelijk te maken. De geleidelijke ontharding wordt een bron van teruggewonnen materialen.

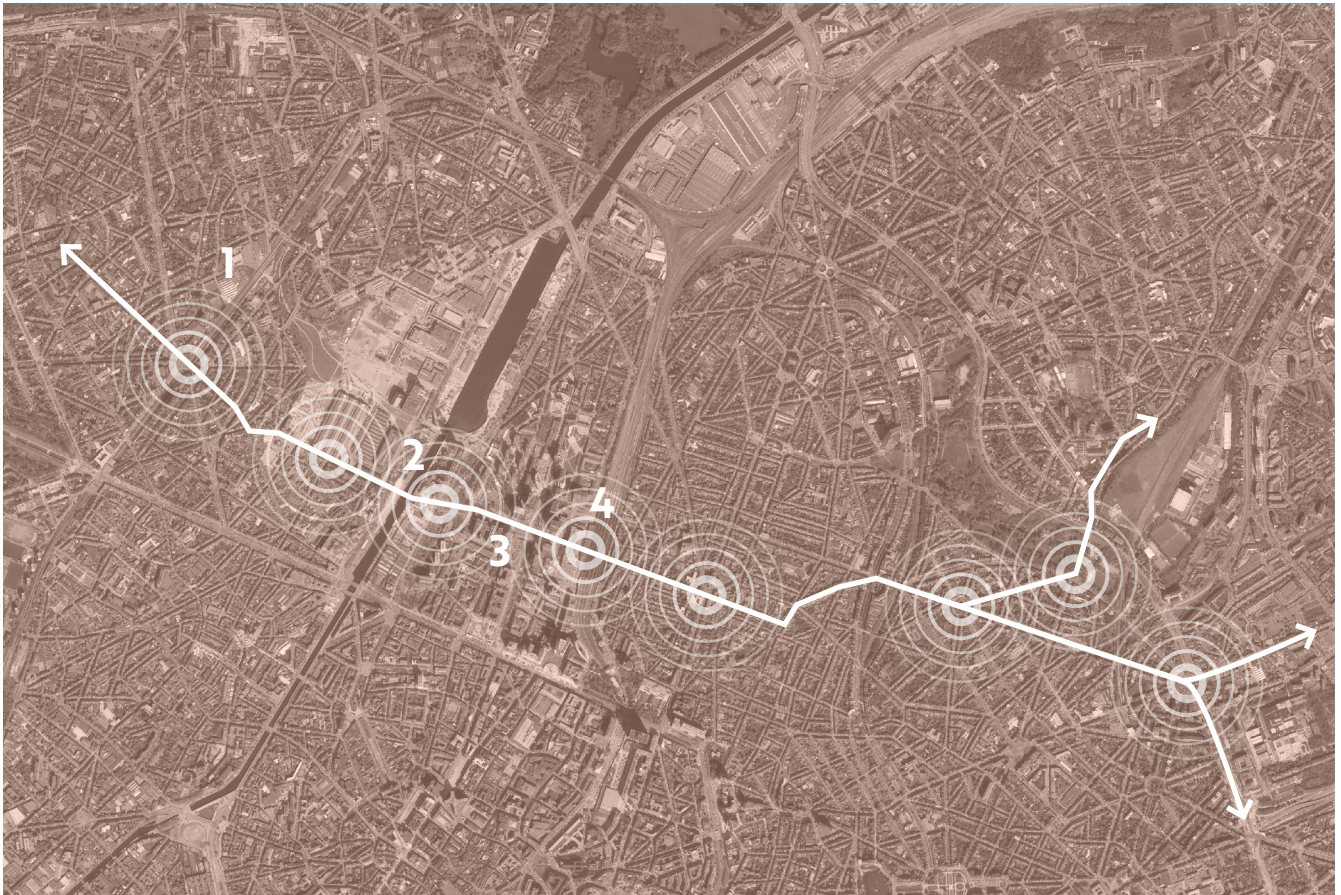


ENE

Openbare ruimten worden zodanig ontworpen en gebruikt dat een minimum aan energie wordt verbruikt. De verbruikte energie zal idealiter afkomstig zijn van hernieuwbare productie, gekoppeld aan het energiebeheer van nabijgelegen sectoren en weefsels. Meer bepaald is het type verlichting dat voor de oost-westroutes is gekozen, ontworpen om energie-efficiënt te zijn en een lichtsterkte te genereren die de biodiversiteit respecteert.

Als aanvulling op de noord-zuidassen zullen de oost-westroutes gecoördineerd worden uitgevoerd met toekomstige bouwontwikkelingen, met name in de sectoren van verandering (zie 02.03), om de totstandbrenging van netwerken voor gemeenschappelijke energiebeheersystemen mogelijk te maken.

BOLIVARLAAN



1. SVC 6 'Rondom Simonis' (2021)
2. Nieuwe Suzan Danielbrug (2022)
3. Nieuw tramtracé 'Belgica - Centraal Station' (in de studiefase)
4. Gewijzigd BBP 19 Noordstation (in de studiefase)

Bestaande toestand en lopende projecten

De perimeter van het RPA Max wordt van oost naar west doorkruist door een belangrijke transversale as, de Bolivarlaan. Vandaag heeft deze een uitgesproken wegkarakter ten nadele van de actieve vervoersmodi en een niettemin stilziggende landschappelijke waarde (aanwezigheid van bomenrijen, grote exploiteerbare doorgang, uitzicht op de Manhattanwijk, enz.).

Hoewel het een belangrijke transversale oost-westverbinding vormt (*zie hieronder Grootstedelijk belang*), is de Bolivarlaan momenteel ook een breuklijn:

- › In de lengte maakt de inrichting ervan het niet mogelijk deze laan te zien als een verbinding tussen de nieuwe Suzan Danielbrug en het Noordstation, en de uiteinden ervan worden niet gekwalificeerd;
- › In transversale richting scheidt de laan de verschillende delen van het Maximiliaanpark en valt niet te achterhalen wat de laan daarbij zou moeten bedienen.

De Bolivarlaan telt drie delen:

- › buiten de perimeter, het voorplein van het Noordstation (tussen het CCN en de Albert II-laan)
- › buiten de perimeter, het gedeelte tussen de Albert II-laan en de Antwerpsesteenweg
- › het gedeelte tussen de Antwerpsesteenweg en de Willebroekkaai

De projecten van SVC 1, waaronder de herinrichting van het Maximiliaanpark en de Bolivarlaan, hebben tot doel deze breuklijnsituatie te verhelpen en het park te verenigen. Het project voor de heraanleg van de laan omvat verschillende belangrijke beginselen: verbetering van de oversteekplaatsen voor fietsers en voetgangers om verplaatsingen tussen de verschillende delen van het park gemakkelijker en veiliger te maken, verkleining van het berijdbare gedeelte ten gunste van het park, integratie van de voetgangersboulevard van Good Move, integratie van het nieuwe tramtracé 'Belgica - Centraal Station' en aansluiting van de laan op de nieuwe Suzan Danielbrug in de richting van Thurn & Taxis.

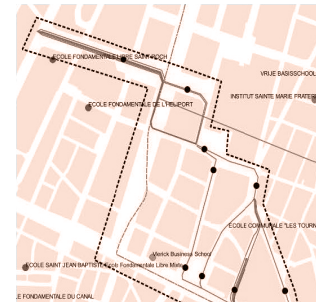
1



2



3



4



Grootstedelijk belang

De Bolivarlaan en de voortzetting ervan vormen een belangrijke dwarslijn op gewestelijke schaal die het Noordstation verbindt met Thurn & Taxis en meer in het algemeen Reyers met de L28. De Bolivarlaan is verder eveneens een gewestelijke, nationale en internationale toegangspoort tot de stad, tegenover het Noordstation. Zijn grootstedelijke positie zal daarbij nog worden versterkt door de door Good Move geplande voetgangersboulevard en het toekomstige nieuwe tramtracé.

Beschrijving

Het ontwerp van RPA Max integreert het huidige project en streeft de ambitie na van een monumentale stedelijke Bolivarlaan die zowel een verbinding vormt tussen de verschillende delen van de perimeter en daarbuiten, als zelf een toe-eigenbare plaats is.

Binnen de perimeter wordt de Bolivarlaan behandeld als een rustig, met bomen omzoomd, actief «boulevardpark». De vergroende inrichting ervan moet het mogelijk maken verschillende ecosysteem- en landschapsdiensten te verlenen en moet zorgen voor fysieke en biologische continuïteit tussen de verschillende delen van het park, zoals voorgesteld in het 'SVC 1'-project.

Het perspectief van de Bolivarlaan wordt omkaderd door de inplanting van nieuwe gebouwen die gevels van de laan vormen en als zodanig worden behandeld (zie 02.03 *Sectoren van verandering, Bolivar - Helihaven*). De laan wordt een schakel tussen de verschillende veranderingssectoren en geconsolideerde weefsels (zie 02.03 en 02.04). De inrichting van de laan en de benedenverdiepingen langs de laan zullen moeten voldoen aan de behoeften van de nieuwe ontwikkelingen. Door het volgende over de gehele lengte te integreren:

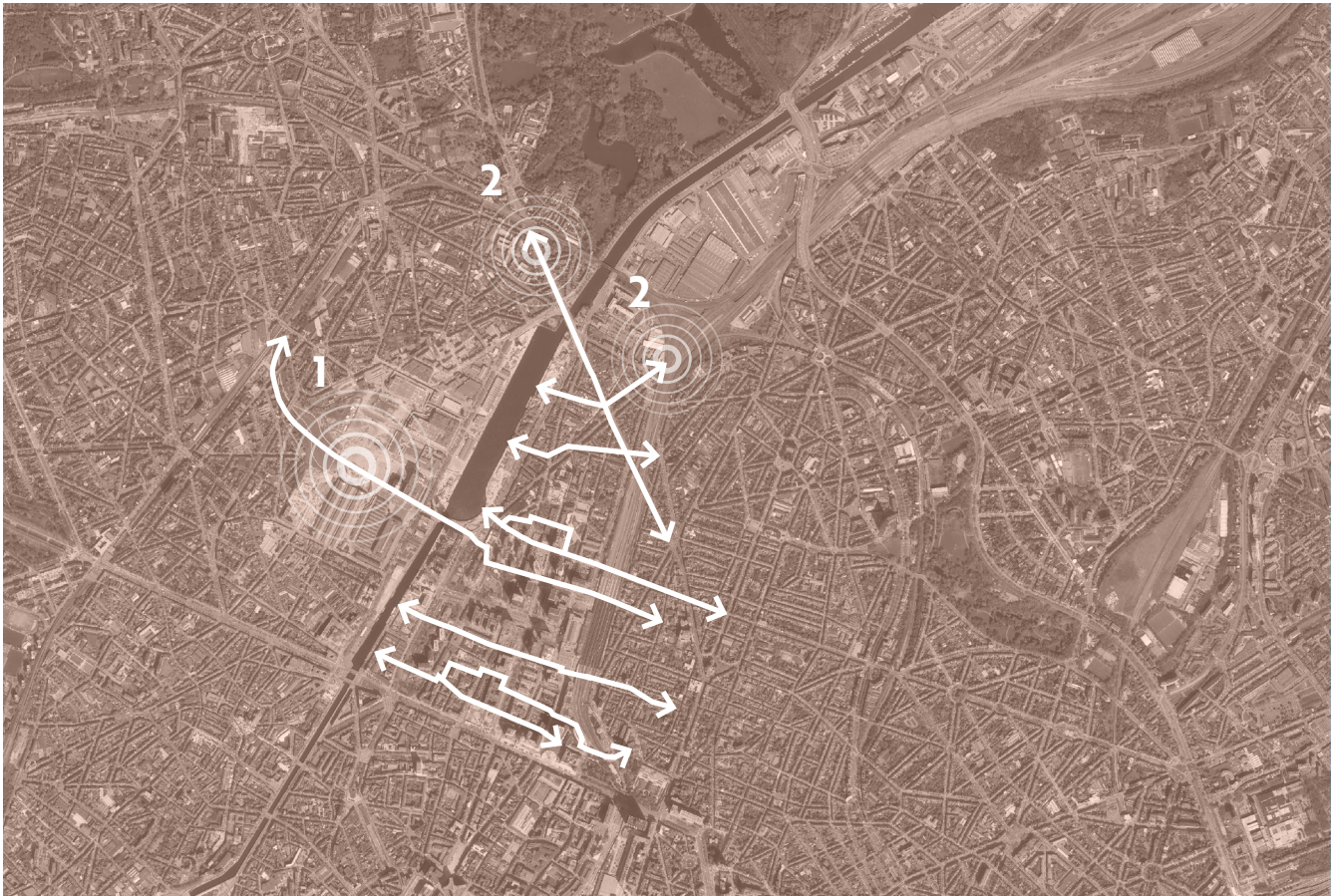
- › gewestelijke mobiliteitsinfrastructuren en -voorzieningen (bv. voetgangersboulevard en trampassage zijn gepland);
- › specifieke rust- en samenlevingsplaatsen (bv. fietsenstallingen, banken en tafels, kleine speelruimten, enz.);
- › de nodige winkels, diensten en voorzieningen (bv. polyvalente zalen, sport- en cultuurvoorzieningen, ruimtes gewijd aan eetcultuur, co-working- of vergaderruimten, enz.).

Het is niet langer alleen een mobiliteitsas, maar een plaats voor sociale, culturele en vrijetijdsactiviteiten.

Buiten de perimeter zal de laan door Brussel Mobiliteit verder moeten worden uitgedacht om de continuïteit van het 'parklaan'-gedeelte te verzekeren en hierin tegelijkertijd de uitdagingen van de Manhattanwijk en het Noordstation te integreren, met name door aan het oostelijke uiteinde een echt stationsplein te worden. Er moet ook rekening worden gehouden met de strategieën en ambities van BBP 19, met name de ambitie om het landschapsperspectief te openen van de Bolivarlaan op het Noordstation en verder tot de Sint-Mariakerk die het reliëf ten oosten van de spoorlijn domineert.



OPEENVOLGING VAN TRANSVERSALE ROUTES



1. Gedeelde visie Territorium Noord
2. Fietssnelweg langs de L28-spoorlijn

Bestaande toestand en lopende projecten

De perimeter van het RPA Max wordt doorkruist door verschillende delen van assen of oost-westroutes die als secundair gelden ten opzichte van de Bolivarlaan. Ze zijn ongelijkmatig doorlopend, ingericht of waarneembaar in de openbare ruimte. Door deze configuratie worden ze niet gezien als aantrekkelijke openbare ruimten die een rol kunnen spelen bij het verbinden van de verschillende wijken.

De oost-westbreedte van de perimeter van het RPA Max wordt verkleind (max. 500 m), aangezien de transversaliteit van het grondgebied globaler wordt uitgewerkt in de opdracht «Territorium Noord».

De betrokken wegen zijn: de Ruimingskaai, de Simonsstraat en de Eunice N. Osayandestraat, de De Molstraat, de Rogierstraat, de Gilbertstraat, de Arbeidsstraat, de Roeiersstraat en de Regattastraat.

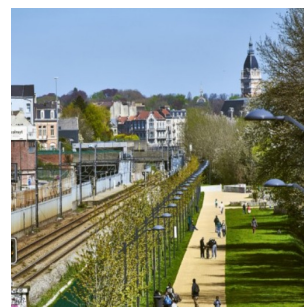
Grootstedelijk belang

Elke oost-westroute (met uitzondering van de Bolivarlaan) heeft op zichzelf een hoofdzakelijk lokale functie. Het grootstedelijk belang komt voort uit de opeenvolging daarvan en het potentiële raster dat zij tekenen.

1



2



Beschrijving

Het ontwerp van RPA Max heeft de ambitie om het gebruik van secundaire oost-westroutes ter versterking van het raster te verwezenlijken en aan te moedigen.

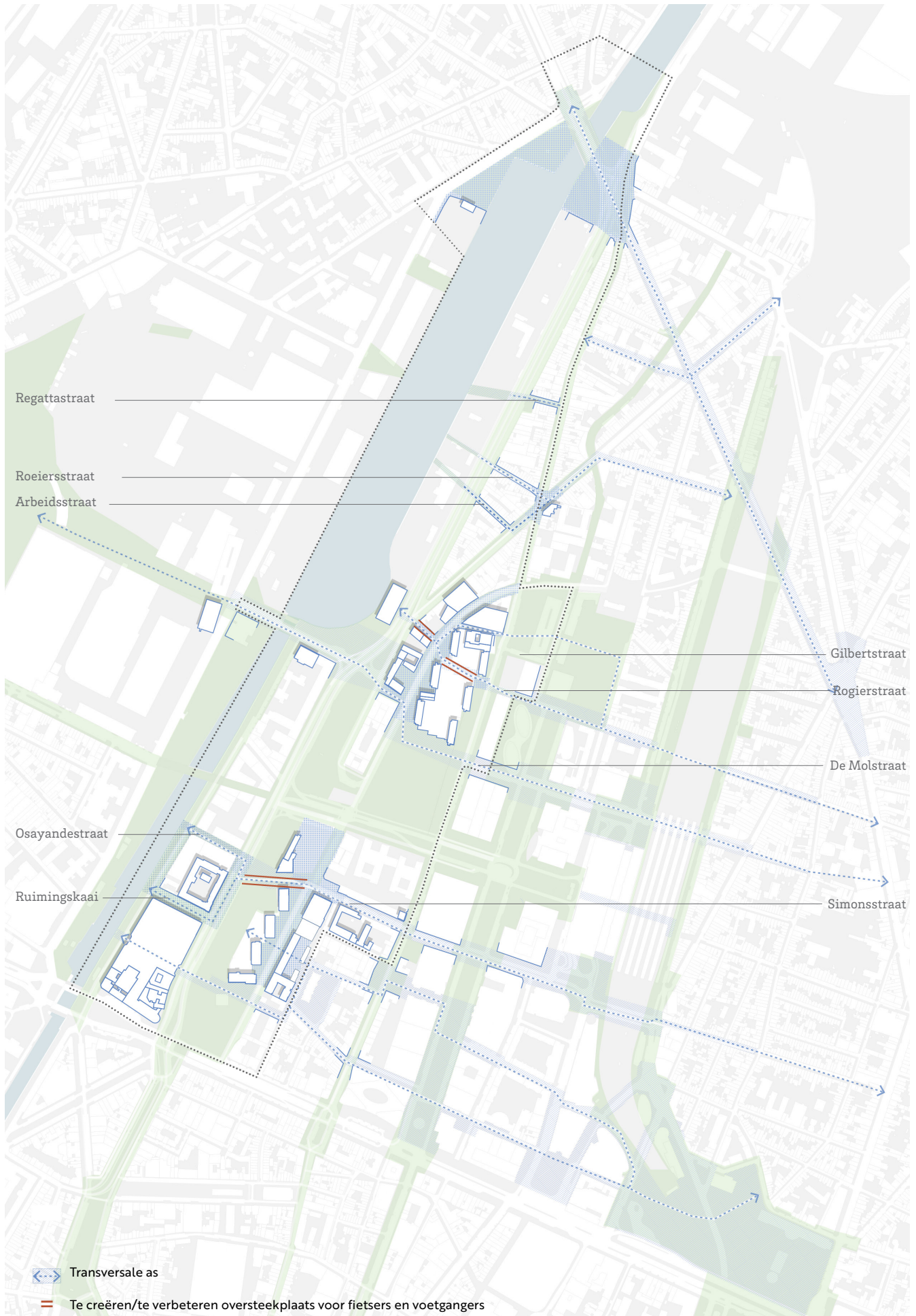
Toekomstige inrichtingsprojecten van deze routes moeten:

- › voor elk van hen een duidelijk en veilig stedelijk parcours voorstellen dat een groot aantal voetgangers en gebruikers van actieve vervoersmodi kan ontvangen;
- › het berijdbare gedeelte en de parkeermogelijkheden op straat verminderen ten gunste van actieve vervoersmodi, de verblijfsfunctie en vergroening;
- › inrichtingen integreren die bijdragen tot het groene (vegetatie), het blauwe (water), het bruine (levende bodems) en het zwarte netwerk (duisternis en rust);
- › veilige en aangename verblijfplaatsen voor iedereen en lokale animatieactiviteiten aanbieden;
- › de verbindingsrol tussen buurten bevestigen door de stromen te beheren volgens de logica van de in Good Move ontwikkelde verkeersluwe mazen, verkeersluwe kruispunten, een duidelijke bewegwijzering, enz.
- › een reflectie op de landschappelijke perspectieven en visuele openingen van verschillende diepgang voorstellen, afhankelijk van de bochtigheid van het traject, de topografische kenmerken en de bebouwde context;

In plaats van deze doorgangen te onderbreken, moeten de sectoren van verandering en geconsolideerde weefsels, die hieronder nader zullen worden gedetailleerd, worden samengesteld of gerenoveerd om deel te nemen en/of vorm te geven aan dit raster en er kleine, uitgeruste en aantrekkelijke centra in te vormen (zie *02.03 Sectoren van verandering en 02.04 Geconsolideerde weefsels*).

Doorgangen voor fietsers en voetgangers van het Maximiliaanpark en de huizenblokken zullen de bestaande wegen aanvullen of vervangen.

Wanneer fysieke connectiviteit niet mogelijk is, worden visuele perspectieven voorgesteld om te voorkomen dat de verbindingen worden verbroken (zie *02.04 Geconsolideerde weefsels*).



02.03 SECTOREN VAN VERANDERING


als knooppunten van ontwikkeling en transformatie

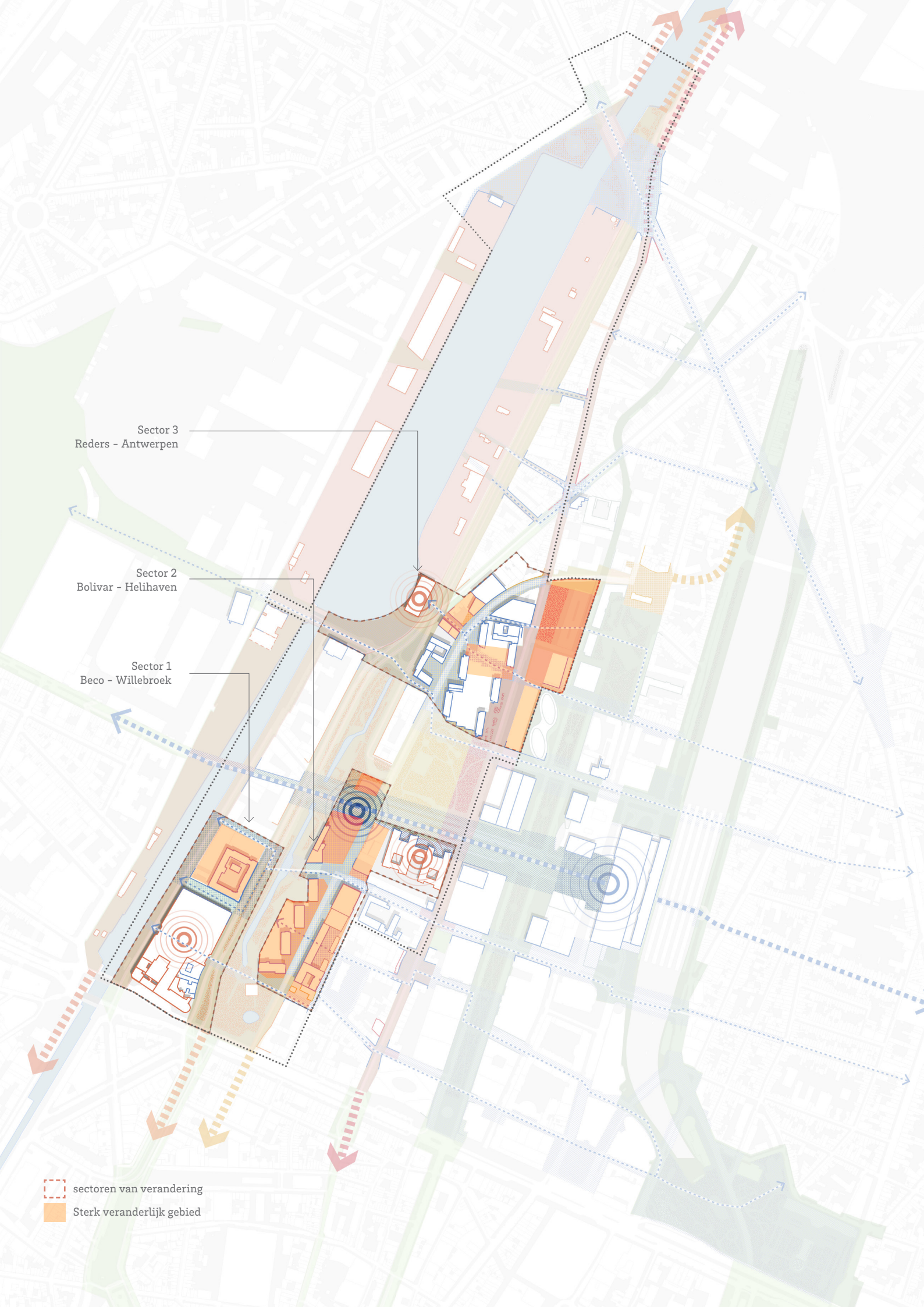
De te transformeren sectoren zijn sites binnen de perimeter die profiteren van een strategische positie waar verschillende weefsels bijeenkomen en van een groot potentieel voor transformatie. De structurele transformatie van deze sectoren zal gevolgen hebben voor de ruimtelijke, functionele en identiteitsstructuur van de perimeter. Zij omvatten gebouwen, niet-bebouwde percelen omringd door gebouwen, onbebouwde percelen, fragmenten van geconsolideerde weefsels en openbare (wegen of parken) of private open ruimten. Elke sector bevat ook een afzonderlijke bestaande of geplande ontwikkeling waarmee het RPA geen specifieke plannen heeft, maar waarop het steunt als opvallend gebouwenbestand met een spilfunctie. Het gaat om het toekomstige museum Kanal-Pompidou, de Engie-kantoortorens en het sportcentrum Vergote. De te transformeren sectoren bieden mogelijkheden op het vlak van, vaak openbare, beschikbare gronden. Deze zijn zeldzaam op de schaal van het Gewest en worden de *facto op prijs* gesteld en gekoppeld aan gevarieerde ambities. Op basis van de kennis van de behoeften van de perimeter en het Gewest wil het ontwerp van RPA Max voor elk van deze sectoren van verandering een ambitieuze en harmonieuze stedelijke vorm, programmering en milieewaarde voorstellen.

Sector 3
Reders - Antwerpen

Sector 2
Bolivar - Helihaven

Sector 1
Beco - Willebroek

-  sectoren van verandering
-  Sterk veranderlijk gebied



Kwaliteitsgarantie

Om de kwaliteit van de ontwikkelingen in de sectoren van verandering en de controle en aanvaarding van de dichtheid te waarborgen, gelden voor het ontwerp van RPA zeer hoge kwaliteitseisen op stedenbouwkundig, architecturaal en milieugebied.

De gebouwde en niet-gebouwde projecten binnen de sectoren van verandering zullen:

- › het voorwerp moeten uitmaken van prijsvragen en een begeleiding door de BMA en de gewestelijke en gemeentelijke instanties (bestuur en politiek);
- › vergezeld moeten gaan van een milieueffectenbeoordeling, met inbegrip van een koolstofbalans;
- › een inventarisatie van materialen en hulpbronnen moeten omvatten voor hergebruik op de direct betrokken locaties en op nabijgelegen projectlocaties.

Voor niet-gebouwde projecten, zie 02.01 Noord-zuidassen en 02.02 Oost-westroutes.

De strategische doelstellingen en stedenbouwkundige criteria moeten de instanties die verantwoordelijk zijn voor de ondersteuning van projecten met en zonder bebouwing en de aflevering van stedenbouwkundige vergunningen, alsmede de opdrachtgevers in staat stellen het gebied geleidelijk te ontwikkelen overeenkomstig de ambities van het RPA.

De strategische doelstellingen en de stedenbouwkundige criteria worden juridisch ondersteund door de voorschriften van het regelgevend gedeelte.

De illustratieve varianten voor elke sector van verandering zijn niet bedoeld om toekomstige bouwprofielen en inplantingen te definiëren. Ze illustreren bewust verschillende mogelijkheden. Tijdens het opstellen van het RPA hebben zij het mogelijk gemaakt de stedenbouwkundige criteria en de voorschriften voor de subzone vast te stellen, die in het regelgevend gedeelte nader worden toegelicht.

De stedenbouwkundige criteria bieden een gedetailleerd kader voor de potentiële ontwikkelingen van bepaalde subzones van de sectoren van verandering. Voor deze subzones zijn dat:

- › de netto-oppervlakte die overeenstemt met de oppervlakte van het terrein;
- › de maximale vloeroppervlakte die overeenkomt met de toegestane maximale som van de oppervlakten van alle bovengrondse bouwlagen, inclusief die van bestaande gebouwen die behouden blijven;
- › de Netto-V/T die overeenstemt met de toegestane maximale dichtheid voor de subzone. de V/T is de verhouding tussen de vloeroppervlakte en de netto-oppervlakte;
- › de minimale oppervlakte aan groene ruimten uitgedrukt in vierkante meter en in een percentage van de netto-oppervlakte;
- › het toegestane maximale bouwprofiel dat overeenstemt met de hoogte in meter of het aantal bovengrondse bouwlagen;
- › de minimale of maximale oppervlakten voor bepaalde functies (huisvesting, voorzieningen, handel, productieve activiteit), uitgedrukt als percentage van de vloeroppervlakte.

Doelstellingen

Om de stedelijke en landschappelijke samenhang tussen de verschillende bouwvormen in de omgeving te garanderen, stelt het ontwerp van RPA Max een principe van stedelijke verbondenheid voor tussen de bestaande gebouwen, hun bijzonderheden en de nieuwe ontwikkelingen op het niveau van de inplanting, de bouwprofielen en de architectuur binnen elke sector in dialoog met zijn directe context. Het doel is de sectoren van verandering te gebruiken om de ruimtelijke fragmentatie tussen de stukken stad van de perimeter te verminderen en de benedenverdiepingen te activeren in verband met de onbebouwde ruimte om het ervaren gevoel van zweven te verminderen.

De eruit voortvloeiende bebouwingsdichtheid creëert plaatsen van polariteit en intensiteit. Tegelijkertijd wordt deze dichtheid gecontroleerd in verhouding tot wat elke sector kan herbergen en maakt zij het mogelijk te voorzien in de behoeften van de stad Brussel en het Gewest aan woningen, voorzieningen en productieactiviteiten.

De nieuwe ontwikkelingen zijn gebaseerd op de bestaande gebouwde elementen:

- › de Ferme des Boues als beschermd erfgoed wordt behouden en opgeward;
- › de site van de Stafkazerne - Brandweerkazerne Helihaven en de Politie school met zijn naoorlogse brutalistische architectuur en de «plateaustedenbouw» van het plateau Helihaven en die van de Lakense Haard worden gewaardeerd als elementen van «jong erfgoed» die van een vroeger tijdperk getuigen en een identiteitswaarde van de wijk uitdrukken;
- › de andere gebouwde elementen van de sectoren worden versterkt door een logica van hergebruik, waarvan de mogelijkheid en de omvang zullen worden geëvalueerd tijdens de ontwikkeling van architectuurprojecten.

De daken en de gevels spelen een belangrijke rol binnen de te transformeren sectoren. De daken worden gebruikt voor ecologische, productieve (vergoende daken, met tuinen en/of energieproductie) en recreatieve doeleinden (platte daken). De gevels van de gebouwen zijn ook gevels van het verbindende grootstedelijke park en moeten actief zijn en deelnemen aan de dynamiek van de te transformeren sectoren.

Elke te transformeren sector omvat onbebouwde ruimten die bijdragen tot zijn kwaliteit en bewoonbaarheid, zowel voor de sector zelf en als schakels in het verbindende grootstedelijke park. Private open ruimten worden bevoorrecht als essentiële nevenfuncties van de woningen en de andere functies. De onbebouwde openbare ruimten moeten de levenskwaliteit en de aangename sfeer van de perimeter versterken. Alle onbebouwde gebieden in de te transformeren sectoren moeten zodanig worden ontworpen dat er een fysieke en biologische verbinding ontstaat tussen de delen van de noord-zuid- en de oost-westassen die zij bestrijken. Dit omvat routes voor actieve vervoerswijzen, meer vergroening, milieubeheersystemen, enz.

De te transformeren sectoren spelen een belangrijke rol bij het verwezenlijken van de ambitie van een gemengde en evenwichtige programmering. Elk van de sectorale beschouwingen lokaliseert de verschillende functies die moeten worden ingeplant en doet suggesties voor de soorten voorzieningen die moeten worden ontwikkeld.

Duurzaamheidsdoelstellingen



HUM

De toekomstige projecten in de sectoren van verandering zijn bedoeld om de sociale en functionele mix te versterken door voorzieningen en collectieve ruimten voor te stellen die gunstig zijn voor lokale initiatieven. Zij omvatten kwalitatieve woningen van sociale aard. De nieuwe activiteiten bevorderen de totstandbrenging van korte circuits en trajecten van de circulaire economie en versterken tegelijkertijd de lokale economie. De bestaande gebouwde elementen die om erfgoedredenen of met het oog op hergebruik behouden blijven, kunnen het voorwerp uitmaken van tijdelijke bezettingen die een voorbode vormen van toekomstige activiteiten of beantwoorden aan een specifieke behoefte, zoals ontvangstruimten of accommodatie of culturele of vrijetijdstruimten.



SPA

Toekomstige projecten worden omkaderd door specifieke strategische doelstellingen die in dit ontwerp van RPA Max worden omschreven. De sectoren in verandering moeten worden beschouwd als ruimtelijke en programmatische knooppunten. De programmering van de benedenverdiepingen moet worden bedacht in een logica van dynamisering van de openbare ruimte en de oost-westroutes op de schaal van de perimeter en het Territorium Noord. Deze programmering zal gericht zijn op een intensiteit en rijkdom van gebruik die voor de nodige vitaliteit in de wijk zullen zorgen. Ze zal de bewoners en gebruikers in staat stellen er de goederen in te vinden die zij voor het dagelijks leven nodig hebben en een gevoel van verbondenheid ermee te ontwikkelen. De ontwikkeling van gebouwen moet ook de effecten van 'mega-eilanden' vermijden door hun oost-westdoorkruisbaarheid te garanderen en hun architecturale diversiteit te bevorderen.



MOB

De bereikbaarheid van de verschillende sectoren van verandering wordt op grootstedelijke schaal gegarandeerd door de aanwezigheid van het Noordstation en door de toekomstige tramlijn Belgica - Centraal station, die wordt geflankeerd door de voetgangersboulevard van de Bolivarlaan. Op een meer lokaal niveau worden de busroutes gehandhaafd en versterkt. Op lange termijn kan het autoverkeer op de Helihavenlaan en de Antwerpsesteenweg dus worden afgeremd en beperkt door middel van nieuwe inrichtingen. De benedenverdiepingen en de kelders van toekomstige projecten zullen ervoor moeten zorgen dat de ontwikkelingen toegankelijk zijn voor de actieve vervoerswijzen. Ze zullen ook de mogelijkheden moeten bestuderen om de parkeerinfrastructuur binnen de ontwikkelingen te rationaliseren en gezamenlijk te maken (ondergrondse parking, gemeenschappelijke en beveiligde fietsenstalling, enz.) teneinde het aantal gemotoriseerde voertuigen te beperken en tegelijkertijd het effect op het verkeer binnen de perimeter en de omgeving te matigen.



NAT

De aanwezigheid van vegetatie binnen de sectoren wordt versterkt ter hoogte van de gevels, de daken, de directe omgeving en de binnenterreinen van huizenblokken. De toekomstige ontwikkelingen van deze private open ruimtes zullen ervoor zorgen dat de ecosysteemprestaties van hun bodem worden versterkt door de score van de Biotoopcoëfficiënt per Oppervlakte (BAF+) die door Leefmilieu Brussel voor nieuwe constructies is vastgesteld, te maximaliseren. De gebouwde ontwikkelingen van de sectoren van verandering maken integraal deel uit van het natuurlijke systeem dat wordt ondersteund door het verbindende grootstedelijke park. De geplande voorzieningen in de constructie maken de diversificatie, de opvang en de verspreiding van de biodiversiteit mogelijk en dragen bij tot de verlichting van de hinder in verband met lawaai, luchtkwaliteit en oververhitting: verticale vegetatie (bijvoorbeeld ter hoogte van de platen om een verbinding te creëren tussen de echte grond en de bovenkant van de platen), enz., vergroening van de daken die groen kunnen zijn, maar ook productief (stadslandbouw) of actief in het herbergen van biodiversiteit, kleine voorzieningen in het gebouw: nesten, schuilplaatsen, voederplaatsen tegen de gevel of op het dak, enz.



WAT

Ondanks het beperkte infiltratiepotentieel van dit gebied door zijn kleiachtige samenstelling, zal voor elk project een terugwinning van regenwater en grijs water op zich worden bestudeerd en uitgevoerd.



PHY

De ontwikkeling van de in het ontwerp van RPA Max opgenomen sectoren van verandering zal zorgen voor bioklimatologische inplantingen, een beheer van de geworpen schaduwen, een akoestisch comfort aangepast aan het gebruik van de verschillende zones binnen de perimeter, de inbreng van «echte grond», een zeker comfort ten aanzien van de wind, vanuit een logica van vermindering van de hinder (lawaai, luchtkwaliteit, oververhitting) die ook door de inbreng van de natuur wordt beoogd. De organisatie van de gemengdheid laat een ontplooiing van alle activiteiten toe, ook van de productieactiviteiten. Op het moment van het project zal bij de inplanting en de volumetrie van de nieuwe constructies aandacht worden besteed aan bestaande en verwachte bronnen van lawaai en trillingen. Dit zal vooral belangrijk zijn in de sector Beco - Willebroek, waar een gemengdheid van huisvesting en productieactiviteiten is gepland. De bodemkwaliteit zal worden bestudeerd met behulp van de bodemkwaliteitsindex (IBKB) om «levende» en aangetaste bodems te identificeren. De instandhouding van bodems van goede kwaliteit zal worden bevorderd. In geval van verontreiniging zullen sanerings- of remediëringswerken in overeenstemming met de wetgeving inzake risicobeheer worden uitgevoerd en kunnen op de natuur gebaseerde oplossingen bestudeerd worden.



MAT

Er wordt een strategie voor circulair beheer uitgewerkt om het erfgoed en de bestaande bebouwing als hulpbronnen te gebruiken. Sloop/reconstructie moet worden vermeden. De projecten zullen een evolutief ontwerp voorstellen dat zorgt voor flexibele en aanpasbare binnen- en buitenruimten die gemakkelijk omkeerbaar zijn in hun uitvoering. De toekomstige projecten zullen ook synergieën tussen dicht bij elkaar gelegen bouwplaatsen bevorderen (recuperatie en hergebruik van uitgegraven grond en gedemonteerde materialen). In die zin zullen in of nabij de perimeter van het RPA Max opslagruimten voor de te hergebruiken elementen en herfabricageruimten voor de van de renovatiewerven gerecupereerde elementen worden voorzien. De programma's van de toekomstige projecten zullen ook anticiperen op de ruimtelijke implicaties van een nulafvalstrategie binnen de wijken.



ENE

Bij de ontwikkeling van elke sector van verandering zullen studies worden uitgevoerd om de invoering mogelijk te maken van nieuwe vormen van energiebeheer, van systemen voor de gezamenlijke productie van duurzame energie, van energiegemeenschappen of zelfs van een of meer stadsverwarmingsnetwerken ten behoeve van de sectoren en de omliggende geconsolideerde weefsels. Deze studies zullen profiteren van de werkzaamheden van de Stad Brussel en zullen de oprichting van een 'Positive Energy District' (PED) in de Noordwijk mogelijk maken (zie *Informatieve Luik, 01 Instrumenten en gewestelijke ambities van het Gewest en de Stad Brussel, 03 Lezing van het grondgebied, 03.03 Diagnose en transversale systemen*). In dezelfde geest zullen openbare ontwikkelingen een voorbeeldfunctie hebben en ambitieus zijn voor renovaties en nieuwe constructies in de sectoren van verandering die zullen streven naar koolstofneutraliteit.

SECTOR 1 BECO - WILLEBROEK

Bestaande toestand

De veranderingssector Beco - Willebroek is gelegen

- › tussen de landschappelijke as van het kanaal ter hoogte van de Akenkaai langs het Becodok en de verkeersas van de Willebroekkaai die het kanaal scheidt van het Maximiliaanpark;
- › tussen Sainctelette en de nieuwe residentiële ontwikkelingen langs het Becodok.

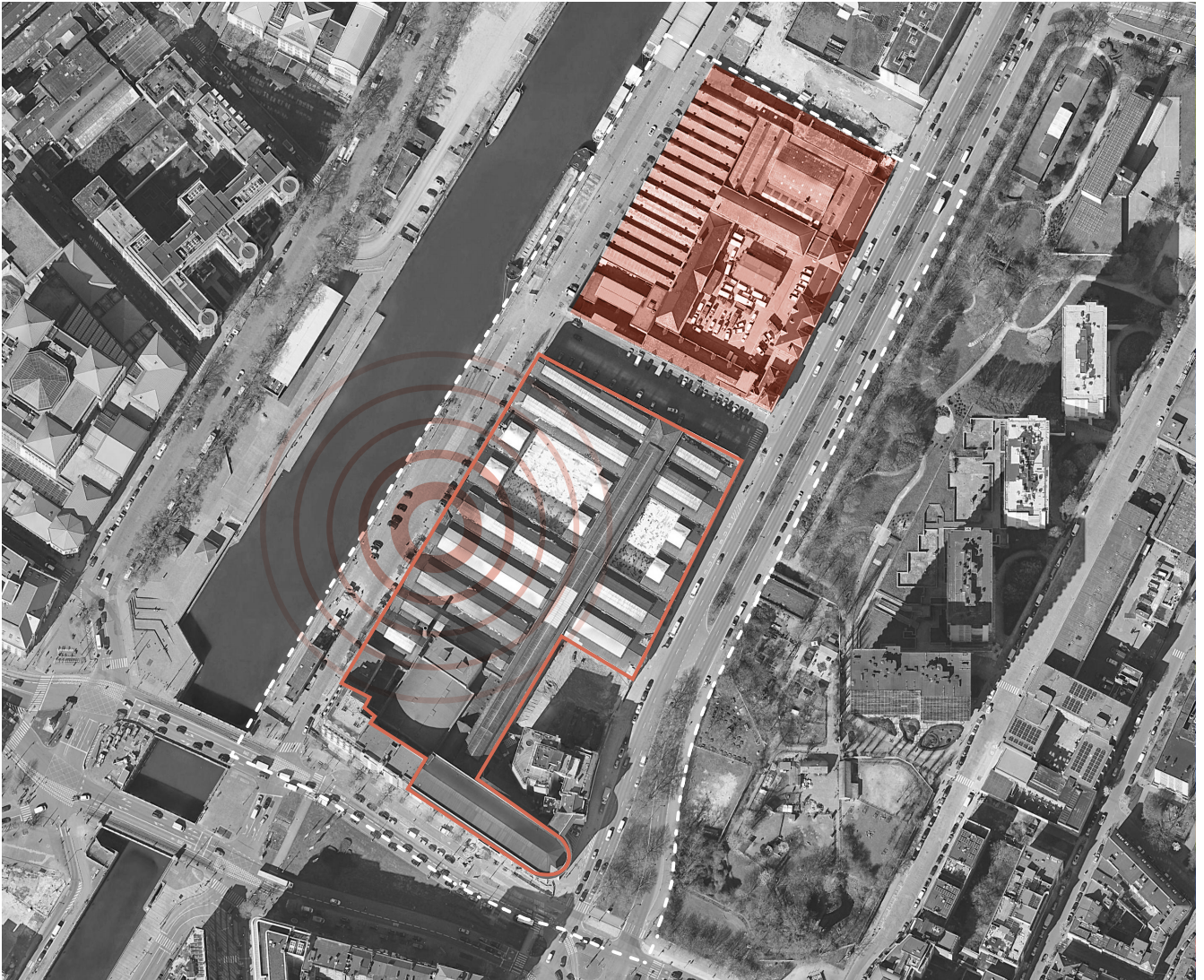
De sector omvat de bijzonderheid van het geplande Museum Kanal-Pompidou en het erfgoedelement bekend als de 'Slijkhoeve' en haar omgeving dat bekend staat als sterk veranderlijk gebied in het huidige RPA. De Slijkhoeve is beschermd en eigendom van de stad Brussel. Opmerkelijk zijn de aanwezigheid van de oude vierkantshoeve, een hoofdgebouw aan de Willebroekkaai, een loods met een sheddak aan de Akenkaai en ook bas-reliëfs die het beroep van vuilnisophaler evoceren en een 80 m lange muurschildering gebaseerd op de albums van Corto Maltese.⁷

De site is momenteel gewijd aan de logistieke activiteiten van de dienst wegen van de stad Brussel. Deze activiteit handhaaft de historische rol van functionele en economische ondersteuning van de stad die de hoeve speelde bij haar oprichting als plaats voor het beheer van slib en afval uit het industriële tijdperk. Het gebruik van de site is echter niet optimaal en zou gerationaliseerd en verdicht kunnen worden.



⁷ De erfgoedbeschrijving vindt u hier: <https://monument.heritage.brussels/nl/buildings/36265>.

Foto's van de Slijkhoeve.
Bron. Inventaris van het bouwkundig erfgoed



Bijzonderheid



Sterk veranderlijk gebied

Beschrijving

De transformatie van de site van de Ferme des Boues en haar directe omgeving en heeft tot doel «de productieve stad opnieuw uit te denken», maakt deel uit van het proces van herkwalificatie van het Becodok en zet de denkoefeningen van het Kanaalplan voort. De sector Beco - Willebroek wordt een gemengde pool die een functioneel verleden en heden combineert met een meervoudige toekomst, met mogelijkheden voor verdichting. De transformatie van deze sector omvat het behoud van het erfgoed, het creëren van woningen, de versterking van productieve activiteiten in verband met de sector van de sociale economie en de culturele sector, en de invoering van aanvullende commerciële activiteiten, dit alles met een sterke ruimtelijke verdeling tussen productieve en residentiële activiteiten. Deze sector helpt de lokale economie te versterken, nieuwe banen te creëren en de verdere ontwikkeling van het toekomstige museum Kanal-Pompidou en het kanaalgebied te ondersteunen. Een verbetering van de verbindingen met het kanaal, het Maximiliaanpark en de omliggende wijken wordt bereikt via de strategieën van assen en trajecten, die de figuur van het verbindende grootstedelijke park ondersteunen.

De bebouwde omgeving en de private of collectieve open ruimten

SI.1. Beco – Willebroek kant van de Ruimingskaai

- › Behoud van de productieve activiteit op het gedeelte van de site gelegen langs Kanal-Pompidou, dat de oude Slijkhoeve en een deel van de loods met sheddak omvat
 - door de bebouwing van de vierkantshoeve en een deel van het sheddak met een productieve bestemming te behouden zonder een grote reconversie op te leggen die contraproductief zou zijn wat betreft besparing van middelen en behoud van de structurele en erfgoedlogica
 - door dit stuk een culturele, ambachtelijke, ecologische en economische overgangsspecificiteit te geven om de lopende ontwikkeling van het toekomstige Museum Kanal-Pompidou en het kanaalgebied te begeleiden;
 - door een activering van de gevel langs de Akenkaai op te leggen;
 - door de binnenkoer van de hoeve te vergroenen en uit te rusten om de activiteiten die er zullen worden ontwikkeld, zo goed mogelijk te ondersteunen. De openstelling ervan voor het publiek zal worden onderzocht.

SI.2. Beco – Willebroek kant van de Osayandestraat

- › De programmering aanvullen met woningen en handel aan de kant van de nieuwe residentiële ontwikkelingen ten noorden van de site, langs het Becodok.
 - met een project dat in overeenstemming is met het nieuwe gebouwenbestand in de omgeving en dit ook respecteert;
 - door een binnenterrein van het halve huizenblok voor te stellen als kwalitatieve bijdrage aan de woningen die eraan grenzen en door gebruik te maken van de erfgoedmuur van de hoeve, hetzij met een terugkeer naar echte grond, hetzij met een aangelegde en vergroende betonplaat.

De ruimtelijke indeling

Deze maakt het mogelijk om:

- › een typo-morfologie te ontwerpen van een nieuwe orde door de integratie van erfgoedelementen en nieuwe functies (huisvesting, productieve activiteiten);
- › de hinder van de productieve activiteiten voor het residentiële gedeelte tot een minimum te herleiden zonder al te veel beperkingen op te leggen om de werking en de ontwikkeling ervan mogelijk te maken (lawaai, logistiek, uitzicht, enz.), door uiteraard de mandeligheid tussen beide functies te beheren;
- › nieuwe volumes voor te stellen in de vorm van kleine uitsprongen die aansluiten bij de context, waarbij gebruik wordt gemaakt van de ruimte die wordt geboden door de nabijheid van het kanaal en de aanwezigheid van nieuwe ontwikkelingen (Kanaal-Pompidou en residentiële ontwikkelingen);
- › het Maximiliaanpark een erfgoedgevel te geven door de door productieve activiteiten geactiveerde hoeve alsook de aanwezigheid van woningen en handelszaken te behouden.

De openbare ruimte

Deze bestaat uit 4 delen:

- › het gedeelte van de Akenkaai wordt heringericht om nieuwe ontwikkelingen in de omgeving te ondersteunen en op zich een volwaardige openbare ruimte te vormen (zie 02.01 Noord-zuidas, kanaal en omgeving);
- › de weg aan de kant van Kanal-Pompidou is bestemd voor ontsluiting en logistiek, zodat de activiteiten kunnen plaatsvinden en zich kunnen ontwikkelen;
- › de weg aan de kant van de residentiële ontwikkeling heeft een woon- en commerciële bestemming die rechtstreeks verband houdt met de nieuwe ontwikkelingen;
- › het gedeelte van de Willebroekkaai blijft een verkeersas, maar profiteert van verschillende elementen van het project voor de heraanleg van het Maximiliaanpark (zie 02.01 Noord-zuidas, Kanaal en omgeving): een terugkeer van de parkeerstrook aan de parkzijde ten gunste van het park, de openstelling van de Zenne en een verbinding door een oversteekplaats van de Zenne voor fietsers en voetgangers ter hoogte van de Slijkhoeve, diagonaal in de richting van de Sint-Rochusschool en de Simonsstraat.



Stedenbouwkundige criteria

S1.1. Beco – Willebroek kant van de Ruimingskaai

Netto-oppervlakte: 7.888 m²

Vloeroppervlakte: maximaal 12.000 m²

(ter info: Slijkhoeve + loods Akenkaai = 7.908 m²)

Netto-V/T: maximaal 1,5

Groene ruimten: minimaal 2.000 m², d.w.z. 25%.

Maximaal 9 bovengrondse bouwlagen verbonden met de bestaande elementen van de site en de naburige ontwikkelingen

Huisvesting: maximaal 40%

Productieactiviteit: minimaal 40%

S1.2. Beco – Willebroek kant van de Osayandestraat

Netto-oppervlakte: 3.130 m²

Vloeroppervlakte: maximaal 13.300 m²

(ter info: hoofdbouw Willebroekkaai = 1.727 m²)

Netto-V/T: maximaal 4,2

Groene ruimten of aanleg van vergroende vloerplaat:

minimum 800 m², ofwel 25%

Maximaal 9 bovengrondse bouwlagen verbonden met de bestaande elementen van de site en de naburige ontwikkelingen

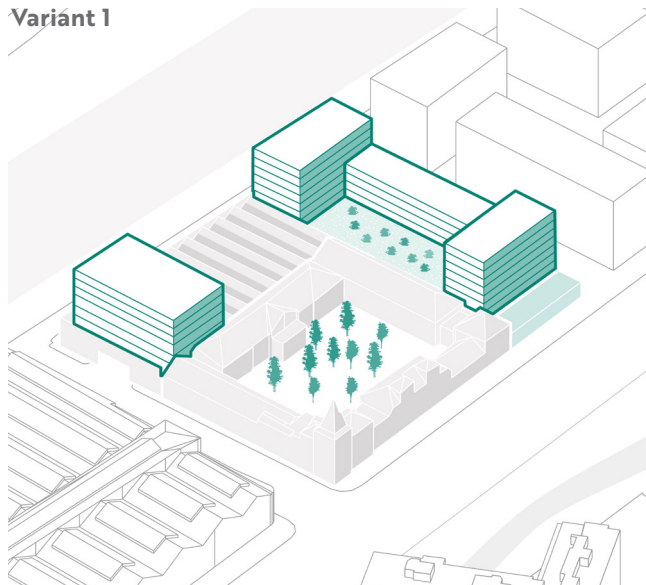
Huisvesting: minimaal 75%

Illustratieve varianten

De illustratieve varianten zijn niet bedoeld om toekomstige bouwprofielen en inplantingen te definiëren. Ze illustreren wat mogelijk is. Tijdens het opstellen van het RPA hebben zij het mogelijk gemaakt de stedenbouwkundige criteria en de voorschriften voor de subzone vast te stellen, die in het regelgevend gedeelte nader worden toegelicht.

Dichtheid en stedelijke vorm

Variënt 1



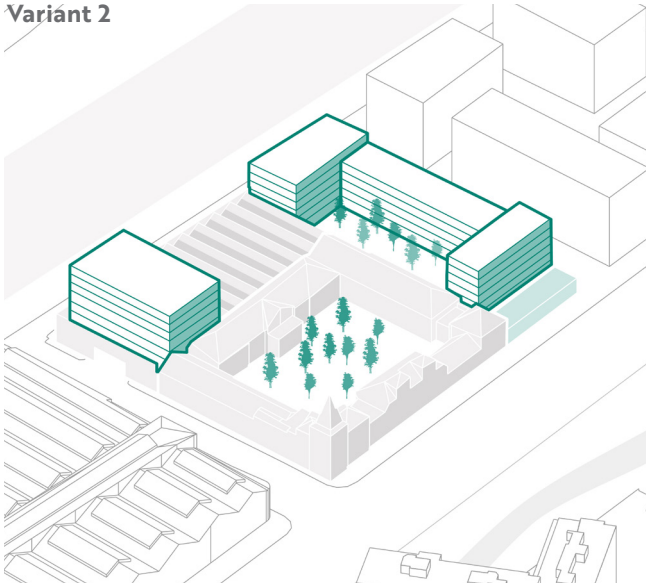
Bronnen van de afbeeldingen van links naar rechts:

- › <https://www.bogdanvanbroeck.com/projects/novacity/>
- › <https://www.vai.be/en/buildings/publieke-gebouwen/museum-texture-kortrijk#&gid=1&pid=1>
- › <https://divisare.com/projects/424675-cab-architectes-aldo-amoretti-zac-social-housing>
- › <https://www.archdaily.com/973614/kampus-apartments-mecanoo>

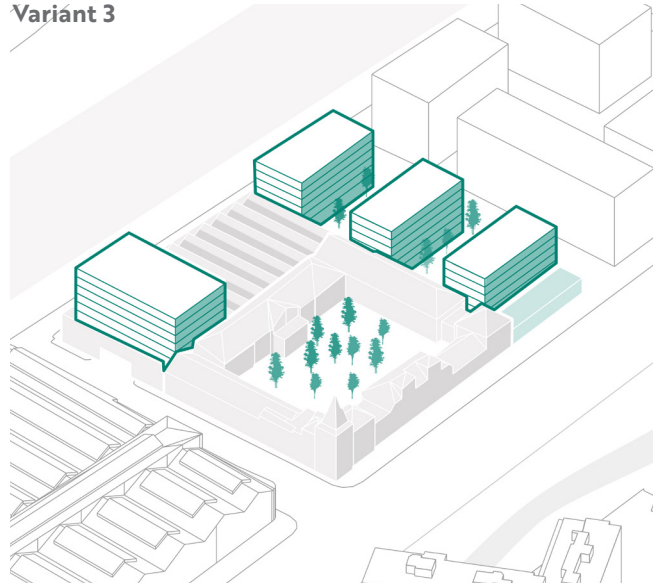


- › Nova City - Bogdan & Van Broeck/DDS+ - Anderlecht (BE)
- › Texture - noA architecte - Kortrijk (BE) – 2014

Variánt 2



Variánt 3

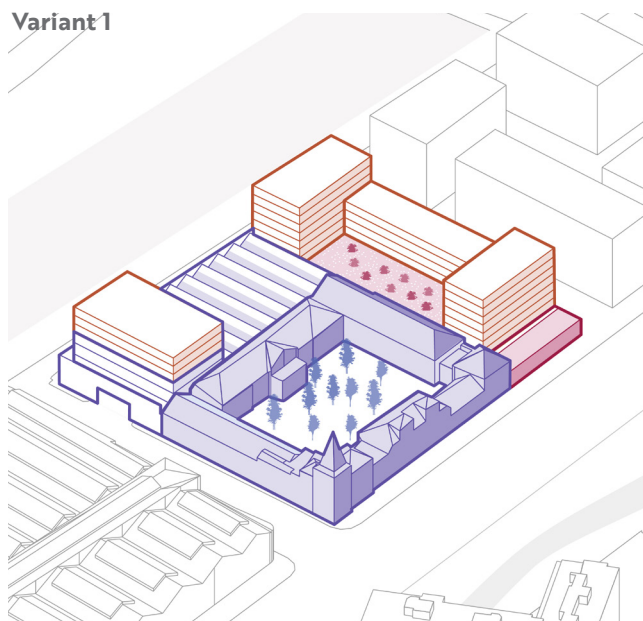


› ZAC du Port de Pantin - CAB Architectes - Pantin (FR) 2019

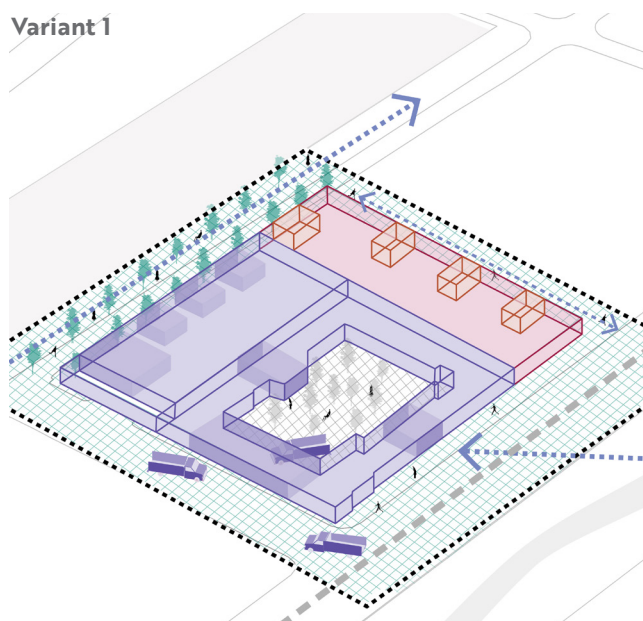


› Kampus - Mecanoo - Manchester (UK) 2021

Gemengdheid



Gelijkvloers en open ruimte



Bronnen van de afbeeldingen van links naar rechts:

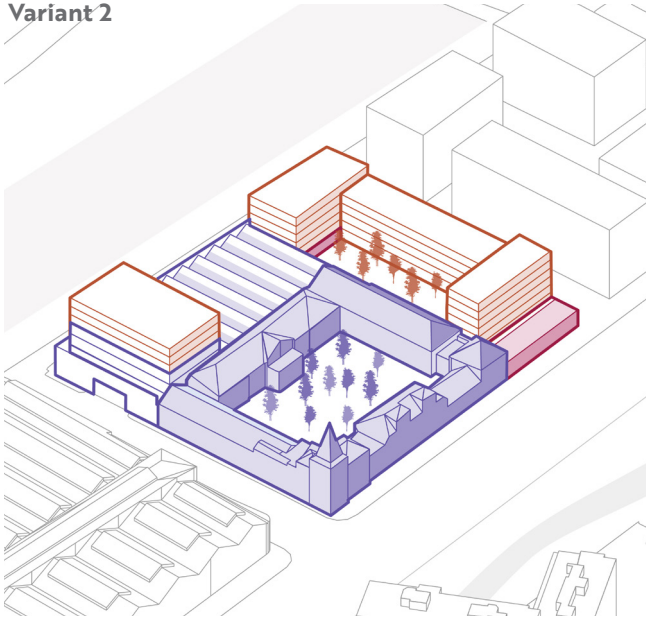
- › <https://jankattein.com/projects/blue-house-yard/>
- › <http://www.circularium.be/fr/opening-bis-le-2-octobre/>
- › <https://www.ateliersdestanneurs.be/fr/entreprise/>
- › <https://divisare.com/projects/424675-cab-architectes-aldo-amoretti-zac-social-housing>
- › <https://www.archdaily.com/973614/kampus-apartments-mecanoo>



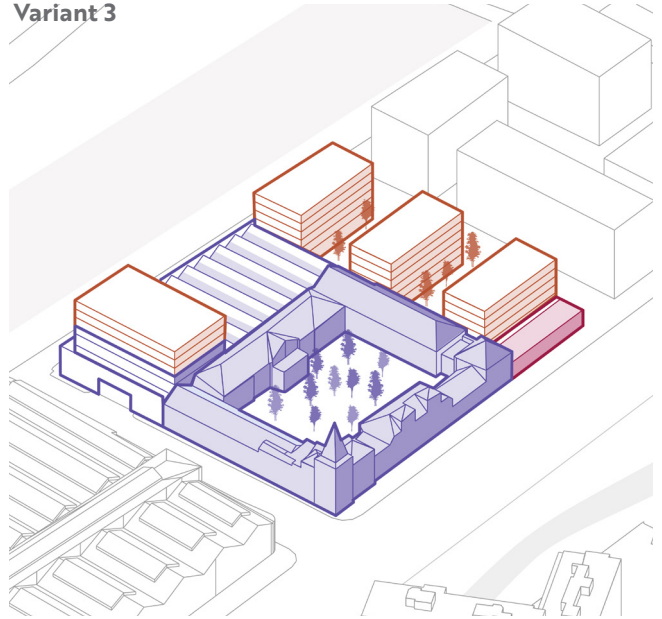
› Blue House Yard - Jan Kattein Architects - Londen (UK) 2017

› Circularium - Centrum van lokale innovatie en circulaire productie - Brussel (BE)

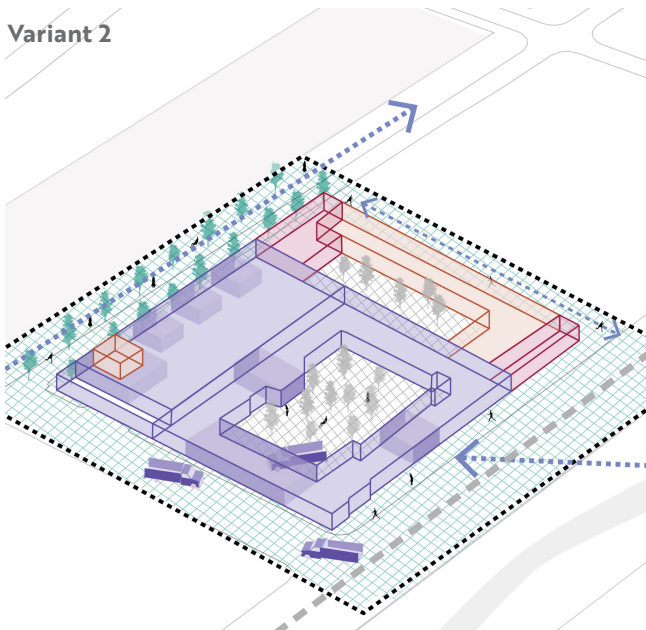
Variant 2



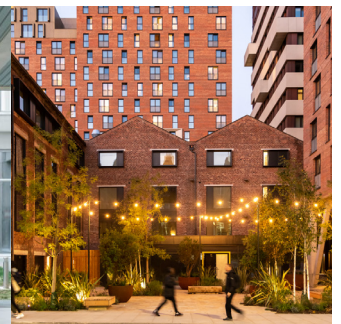
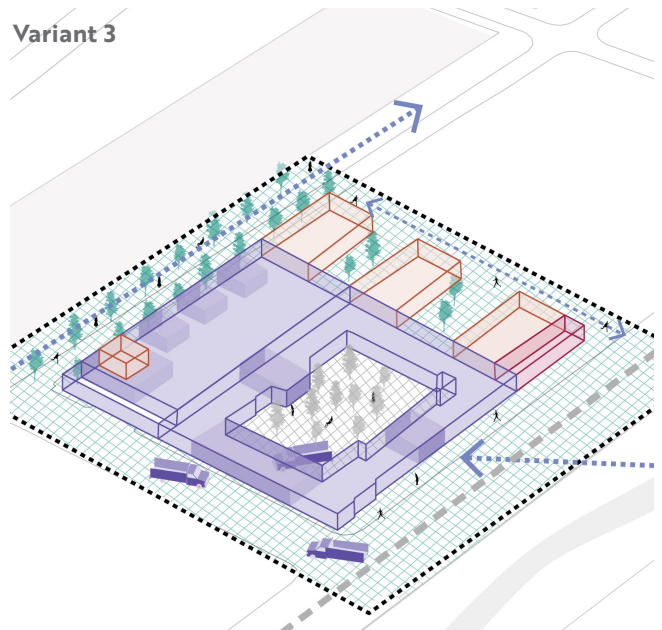
Variant 3



Variant 2



Variant 3



› Blue House Yard - Jan Kattein Architects - Londen (UK) 2017

› Atelier des Tanneurs - Zakencentrum - Brussel (BE) – 2014

› ZAC du Port de Pantin - CAB Architectes - Pantin (FR) 2019

› Kampus - Mecanoo -Manchester (UK) 2021

SECTOR 2 BOLIVAR - HELIHAVEN, EEN NIEUWE LOKALE IDENTITEITSKERN

Bestaande toestand

De sector van verandering Bolivar - Helihaven bevindt zich op de kruising van de Helihavenlaan en de Bolivarlaan. Het ligt op het raakvlak tussen het open weefsel van middelhoge en hoge gebouwen, de Sint-Rochuswijk en de Manhattanwijk.

De sector omvat:

- › de 4 particuliere Helihavenwoontorens en hun plaat die een breuk creëert tussen de niveaus van de straat, het park en de plaat zelf;
- › de zeer uitgestrekte site van de Stafkazerne (brandweerkazerne)
 - waarvan de programmering op middellange termijn zal wijzigen (vertrek van de Staf gepland tussen 2025 en 2030) met een studie die ten tijde van het ontwerp van RPA Max door de Maatschappij voor Stedelijke Inrichting (MSI) wordt uitgevoerd;
 - die erfgoedkwaliteiten bezit die geleidelijk door de Directie Cultureel Erfgoed (Urban) zijn erkend en die getuigt van een naoorlogse functionalistische en brutalistische architectuur, maar die niettemin grote lacunes bevat met betrekking tot de integratie ervan in de context van de wijk;
- › het bebouwde en onbebouwde geheel tussen de Bolivarlaan, de Helihavenlaan, de Simonsstraat en de Engie-kantoor-torens, dat een groot potentieel heeft voor reconversie en verdichting en dat gedeeltelijk eigendom is van de stad Brussel;
- › de Engie-kantoor-torens zelf die een unicum in de sector vormen en de overgang markeren tussen de perimeter van het RPA Max en de Noordwijk waarvan de toekomstige veranderlijkheid wordt bestudeerd in het kader van de denkoefening Territorium Noord;
- › de Sint-Rochusschool en haar omgeving, eigendom van de Stad Brussel;
- › het onbebouwde perceel ten noorden van Bolivar tegenover de Sint-Rochusschool, dat eigendom is van de stad Brussel;
- › een deel van de Helihavenlaan en de Bolivarlaan.

Beschrijving

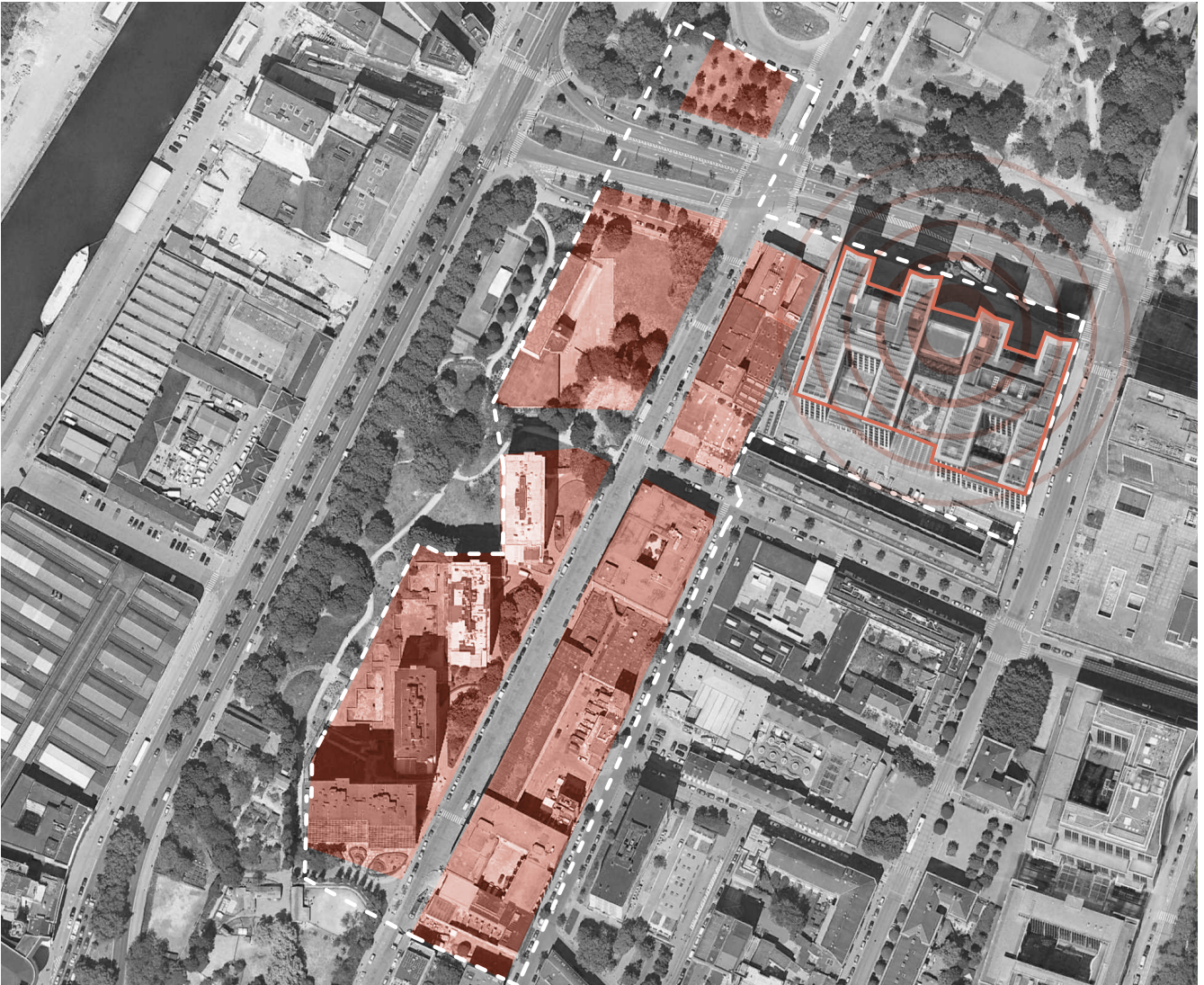
De transformatie van de sector Bolivar-Helihaven voorziet in het behoud van verschillende elementen en de toevoeging van nieuwe ontwikkelingen, waarvan de vestiging de onderlinge verbinding van de verschillende stukjes stad mogelijk maakt. Het ontwerp van RPA Max wil de verschillende typologieën, identiteiten en schalen van de bestaande weefsels met elkaar verbinden: de gedetailleerde en lokale graad van fijnheid van de wijk Sint-Rochus, de grote schaal van de Helihaven-plaat en het Engie-gebouw, het nieuwe dichtbebouwde woonweefsel van de Helihavenlaan, de nieuwe landschapsstructuur van het Maximiliaanpark en de herkwalificatie van de Bolivarlaan. Deze onderlinge afstemming wordt uitgevoerd volgens principes van volumetrische compositie, strategische programmering, configuratie van nieuwe open ruimten en herkwalificatie van de bestaande infrastructuur. Een gemengd programma, voornamelijk van woningen en voorzieningen, intensiveert dit gebied, dat profiteert van de aanwezigheid van het Maximiliaanpark, en creëert er een nieuwe micro-centraliteit, de zogeheten 'lokale identiteitskern' uit het GPDO.

De bebouwde omgeving en de private of collectieve open ruimten

S2.1. Helihaventorens

Voor de 4 Helihaventorens

- › het behoud/de renovatie van de torens en de betonplaat aanmoedigen met een evolutie van de plaat naar productieve en logistieke activiteiten die de plaat zelf moeten verlevendigen en de overgang tussen de plaat en de openbare ruimte moeten verbeteren, vooral dan met het Maximiliaanpark, terwijl tegelijkertijd de bewoonbaarheid van de woningen verzekerd wordt;
- › De plaat kan ruimte bieden voor een hotspot van parkeerplaatsen voor actieve vervoerswijzen om de openbare ruimte vrij te maken en de voertuigen te beveiligen.
- › indien de gebouwen om dwingende redenen zouden worden afgebroken, zou de ontwikkeling van het terrein plaatsvinden ten gunste van de groene ruimte en zou de voorkeur worden gegeven aan een nieuwe, in het park geïntegreerde open stedenbouw waardoor de grondinname van de gebouwen kan verkleinen, in plaats van een stedenbouw in huizenblokken met middelgrote gebouwen die de referentie voor het omringende stedelijke kader zouden vormen.



Bijzonderheid



Sterk veranderlijk gebied

Beschrijving

S2.2. Huizenblok 'Stafkazerne'

Wat de site van de stafkazerne betreft: de resultaten van de door de MSI uitgevoerde programmeringsstudie in overweging nemen en

- › de plaats herwaarderen als 'jong erfgoed', waarbij de kernelementen bewaard blijven en tot hun recht komen qua gebruik en esthetische vormgeving;
- › een principe van circulaire economie toepassen om de ruimten en de materialen opnieuw te gebruiken;
- › een gemengde en kwalitatieve verdichting van het huizenblok mogelijk maken door gebruik te maken van het publieke grondeigendom om een programmering te ontwikkelen die tegemoetkomt aan de lokale en extra-lokale behoeften aan voorzieningen;
- › de doorlatendheid en de openheid van het huizenblok verbeteren, zodat het een rol kan spelen in de gewenste oost-westtransversaliteit op de schaal van de perimeter en van het Territorium Noord.

S2.3. Hoek Simons/Helihaven

Het deel van het huizenblok tussen de Helihavenlaan, de Simonsstraat en de Engie-gebouwen heraanleggen,

- › met woningen en een handelssokkel die een spil vormt tussen de Sint-Rochuswijk, de nieuwe programmering van de site van de Stafkazerne en de nieuwe ontwikkeling aan de rand van de Bolivarlaan;
- › lokale voorzieningen (kinderdagverblijf, wassalons,...);
- › een potentieel hergebruik van de bestaande gebouwde elementen in een logica van circulaire economie die gericht is op het hergebruik van ruimten en materialen.

S2.4. Hoek Bolivar/Helihaven naast Engie

Het gebruik van de hoek tegenover Bolivar versterken

- › kantoren of diensten ontwikkelen die de fysieke nabijheid van het Engie-gebouw beheren en die de overgang naar de andere nieuwe ontwikkelingen langs de Bolivarlaan markeren;
- › de schaduw die op het heraangelegde park valt, beperken.

S2.5. Bolivar Sint-Rochus

Het perceel van de Ecole Saint-Roch aanvullen en structureren met een gemengde ontwikkeling die beantwoordt aan de logica van gedeeld gebruik van de infrastructuur, waardoor

- › de school behouden blijft en de buitenruimte ervan geherkwalificeerd wordt (versterking van het intieme karakter, beveiliging en kwalificatie);
- › een nieuwe ontwikkeling die profiteert van de versmalling van het berijdbare deel van de Bolivarlaan (cf. 02.02 Oost-westtraject) en de laan uitrust met een bebouwd front met voorzieningen, bijvoorbeeld in verband met de schoolfunctie, op de benedenverdieping en de eerste verdieping, en woningen op de hogere verdiepingen met de mogelijkheid van een hoog element van maximaal 60 m. Als er een overhang is, moet deze zodanig worden gepositioneerd en geproportioneerd dat de schaduw op het heringerichte park wordt beperkt. Het ontwerp kan de mogelijkheid overwegen om de bovenste verdiepingen toegankelijk te maken voor het publiek.

S2.6. Bolivar Noord

Een nieuw iconisch gebouw ontwikkelen dat past in de skyline van de Noordwijk en opgenomen wordt in het park op het perceel in het noorden van de Bolivarlaan met een hoog en compact oprijzend bouwwerk met een maximale hoogte van 60 m, hoofdzakelijk bestemd voor huisvesting, met een minimale grondinname die het park maximaliseert (verbinding tussen het deel met de opnieuw opgelegde Zenne en het centrale deel van het park) en zo gepositioneerd en geproportioneerd dat de schaduw op het heringerichte park wordt beperkt. Het ontwerp kan de mogelijkheid overwegen om de bovenste verdiepingen toegankelijk te maken voor het publiek.

De ruimtelijke indeling

Deze maakt het mogelijk om:

- › de sector een echte stedenbouwkundige aanwezigheid te geven die de Bolivarlaan omkadert als een perspectief tussen de nieuwe Suzan Daniel-brug over het kanaal en het Noordstation;
- › de ingang van de Manhattanwijk te markeren en zo de verticale lezing van het gebouwenbestand van het hele Territorium Noord te ondersteunen;
- › de verschillende plaatsen van de sector onderling te verbinden;
- › actieve gevels en randen in en rond het park te creëren, die zorgen voor sociale controle en onderlinge samenhang van de verschillende delen van het park door openbare en private open ruimten.

Om de kwaliteit van de ontwikkelingen te waarborgen kan alleen een ontwikkeling in de hoogte, op Bolivar Noord of Bolivar Sint-Rochus, worden gerealiseerd. Een logica van evenwicht tussen de twee zijden van de laan moet prevaleren boven een oververdichting van de sector.

De openbare ruimte

De openbare ruimte bestaat uit delen van de Helihavenlaan en de Bolivarlaan en de toegangswegen tot de nieuwe ontwikkeling ten noorden van Bolivar. De inrichting ervan moet het verbindende grootstedelijke park vormen (zie 02.01 Noord-zuidassen en 02.02 Oost-westroutes), waarbij met name geprofiteerd wordt van een ontharding en de afsluiting van twee gedeelten van de Helihavenlaan vanaf de Bolivarlaan tot aan de zigzagdoorgang van de Groendreef en tot aan de Simonsstraat. Deze twee wegengebieden met beperkte toegang zijn ingericht ter bevordering van de actieve vervoerswijzen en moeten toegang bieden aan openbaar vervoer en prioritaire voertuigen. De omgevingen, ook de private, zijn aangelegd in relatie tot de openbare ruimte om deel te nemen aan het verbindende grootstedelijke park. Samen vormen het bebouwde en het onbebouwde en hun programmering van de sector Bolivar - Helihaven een nieuwe lokale identiteitskern, waar het lokale leven centraal staat, voor de sector zelf, voor de perimeter van het RPA Max en voor het Territorium Noord in zijn geheel. Deze doelstelling is belangrijk omdat zij ernaar streeft de bewoners in staat te stellen zich in hun wijk te verankeren en deze als de hunne te beschouwen, er een goede levenskwaliteit te vinden dankzij gemakkelijke verplaatsingen te voet en een goede toegang tot nabije voorzieningen, diensten en buurtwinkels.



Stedenbouwkundige criteria

S2.1. Helihaventorens

Netto-oppervlakte: 10.176 m²
Vloeroppervlakte: maximaal 56.000 m²
 Netto-V/T: maximaal 5,5
 Groene ruimten of aanleg van vergroende vloerplaat: minimaal 7.000 m², ofwel 70%, met minstens een groene ruimte van 2.000 m² uit één geheel

S2.3. Hoek Simons/Helihaven

Netto-oppervlakte: 2.665 m²
Vloeroppervlakte: maximaal 11.000 m²
 Netto-V/T: maximaal 4,1
 Groene ruimten: minimaal 600 m², d.w.z. 22%
 Maximaal 8 bovengrondse bouwlagen verbonden met de bestaande elementen van de site en de naburige ontwikkelingen
 Huisvesting: minimaal 95%
 Voorzieningen/handelszaken: maximaal 5%

S2.4. Hoek Bolivar/Helihaven naast Engie

Netto-oppervlakte: 1.032 m²
Vloeroppervlakte: maximaal 4.000 m²
 Netto-V/T: maximaal 3,4
 Groene ruimten: minimaal 200 m², d.w.z. 20%
 Maximaal 8 bovengrondse bouwlagen

S2.5. Bolivar - Sint-Rochus

Netto-oppervlakte: 6.226 m²
Vloeroppervlakte: maximaal 19.000 m²
 (ter info: bestaande school = +/- 3.000 m²)
 Netto-V/T: maximaal 3,1
 Groene ruimten: minimaal 1.000 m², d.w.z. 15%
 Oprijzende constructie max. 60 m langs de Bolivarlaan toegestaan en maximaal 5 bovengrondse bouwlagen voor de overige constructies
 Huisvesting: minimaal 60%
 Voorzieningen: minimaal 25%

S2.6. Bolivar Noord

Netto-oppervlakte: 1.400 m²
Vloeroppervlakte: maximaal 10.000 m²
 Netto-V/T: maximaal 7,1
 Huisvesting: minimaal 75%
 Groene ruimten: minimaal 350 m², d.w.z. 25%
 Oprijzende constructie max. 60 m langs de Bolivarlaan toegestaan

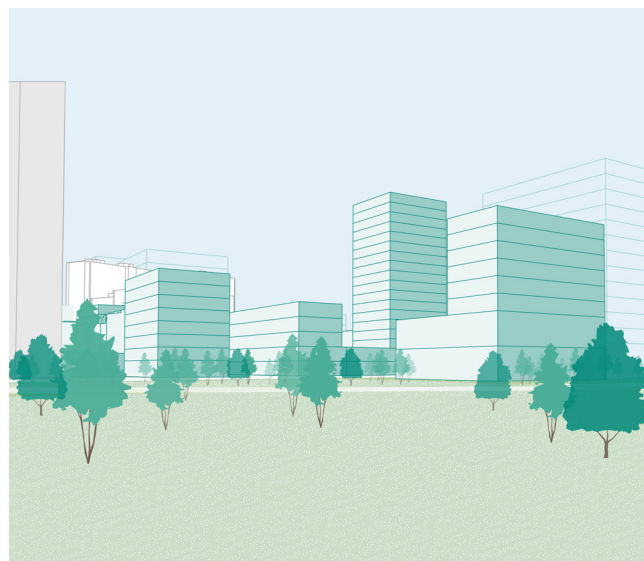
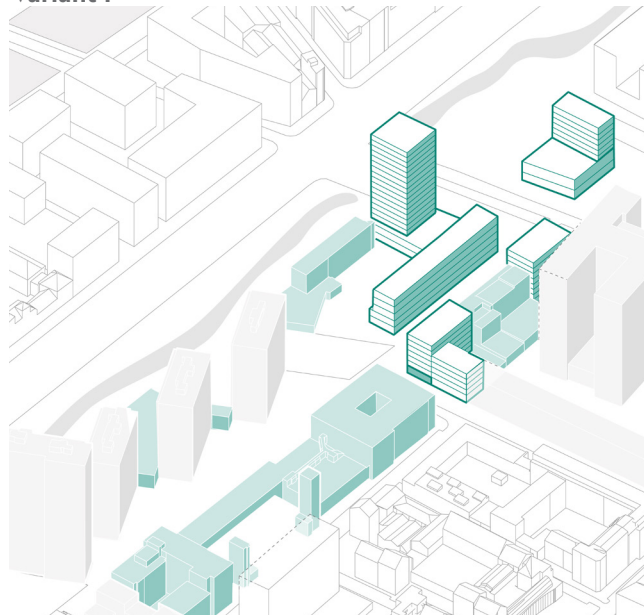
Alleen een ontwikkeling in de hoogte, op Bolivar Noord of Bolivar Sint-Rochus, kan worden gerealiseerd.

Illustratieve varianten

De illustratieve varianten zijn niet bedoeld om toekomstige bouwprofielen en inplantingen te definiëren. Ze illustreren wat mogelijk is. Tijdens het opstellen van het RPA hebben zij het mogelijk gemaakt de stedenbouwkundige criteria en de voorschriften voor de subzone vast te stellen, die in het regelgevend gedeelte nader worden toegelicht.

Dichtheid en stedelijke vorm

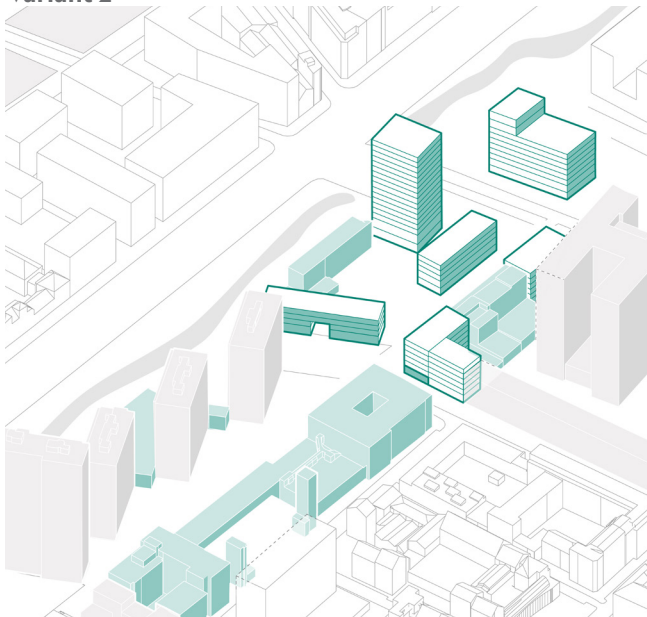
Variant 1



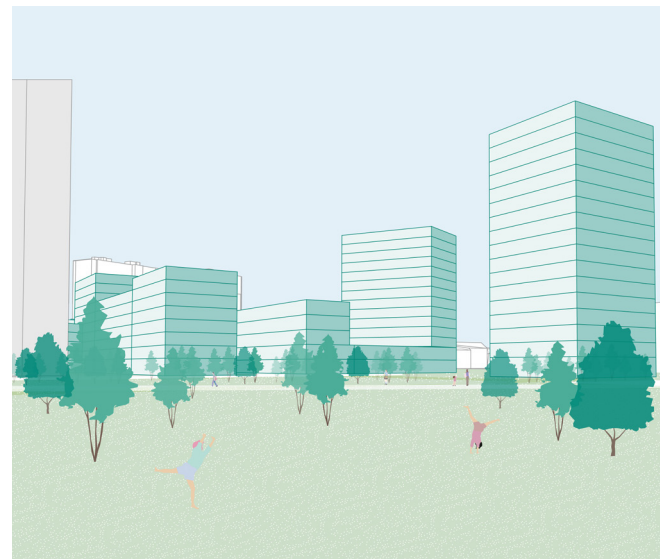
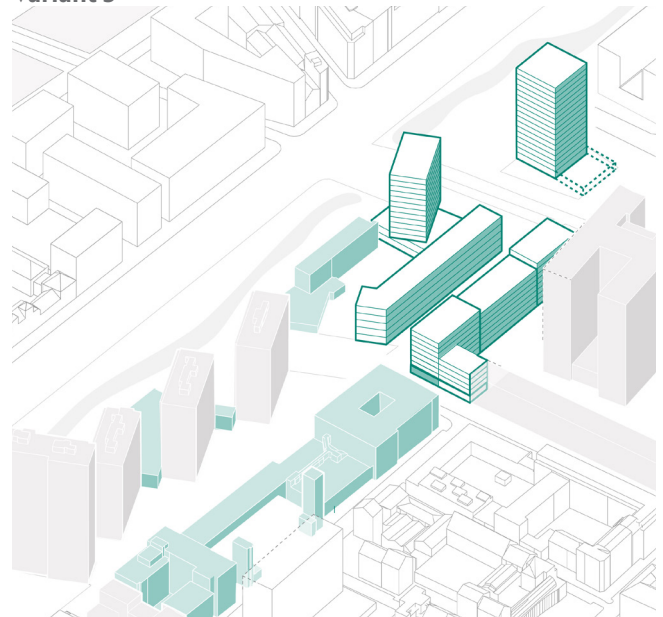
Bronnen van de afbeeldingen van links naar rechts:

- › <https://divisare.com/projects/439124-mae-architects-ror-y-gardiner-pinnacle-house>
- › <https://carusostjohn.com/projects/st-jakob-stiftung/>
- › <https://www.architectuur.nl/nieuws/deflat-kleiburg-van-nl-architects-winnaar-dutch-design-awards-2017/>
- › <http://www.dienerdiener.ch/en/project/apartment-towers-westkaai-1-2>

Variant 2



Variant 3



› Pinnacle House - MÆ Architects - Londen (UK) 2020



› Fondation St Jakob - Caruso St John Architects - Zürich (CH) 2018

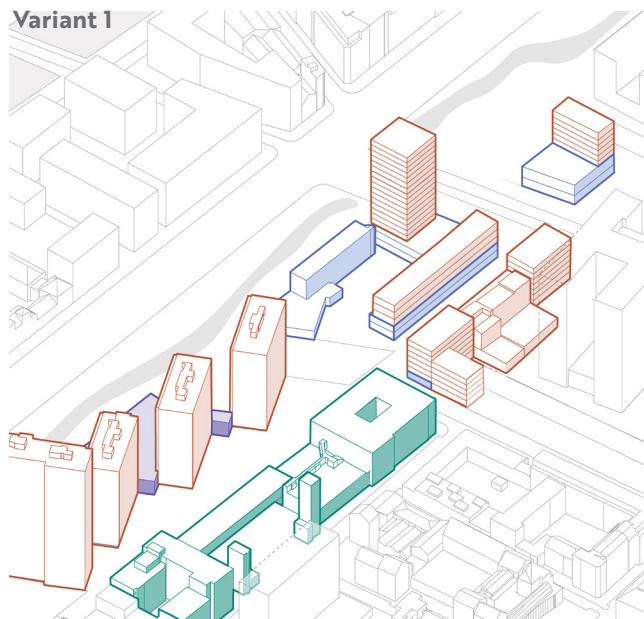


› DeFlat - NL Architects/XVW architectuur - Amsterdam (NLD) 2017

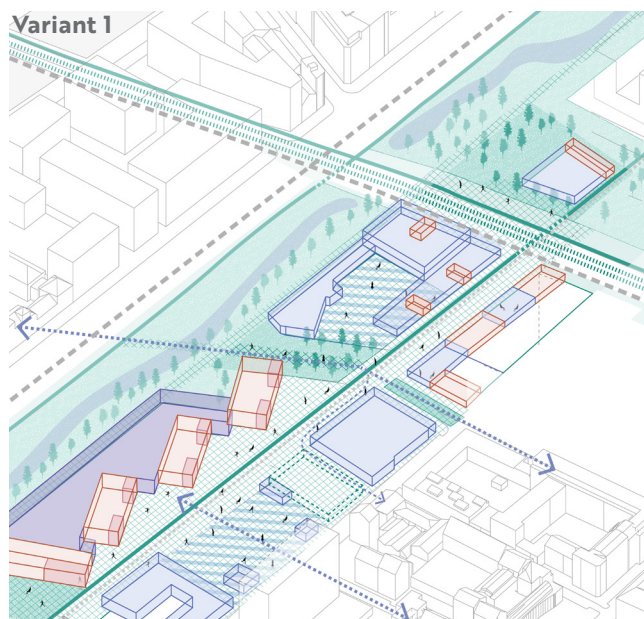


› Westkaai - Diener & Diener - Antwerpen (BE) 2009

Gemengdheid



Gelijkvloers en open ruimte



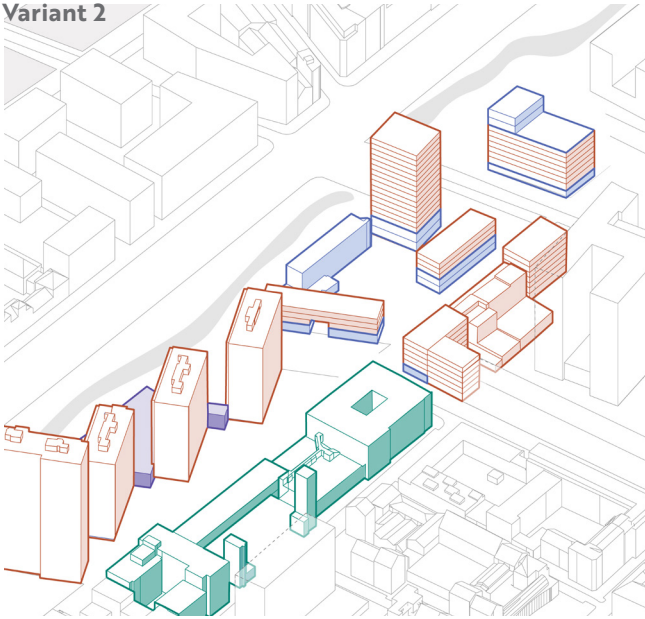
Bronnen van de afbeeldingen van links naar rechts:

- › <https://www.amc-archi.com/article/prix-mies-van-der-rohe-2021-appel-a-candidatures,12459>
- › <https://www.coop.brussels/decouverte/coop-gagne-le-prix-darchitecture-bruxelles-horta/>
- › <https://www.publicspace.org/works/-/project/e044-centrum-odorf>
- › <https://landezine.com/green-classroom-at-galilei-primary-school-berlin-by-gruppe-f/>
- › <https://www.paris.fr/pages/14-nouvelles-cours-oasis-pour-les-enfants-et-les-familles-8193>
- › <https://landezine.com/o%CC%88stra-drottninggatan-by-karavan/>

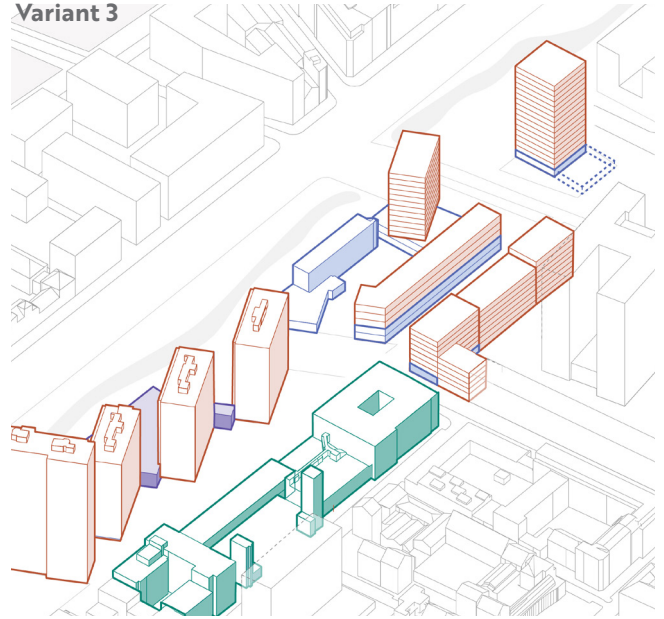


- › Transformatie van 530 woningen - Lacaton & Vassal / F.Druot / Christophe Hutin Architecture - Bordeaux (FR) 2016
- › COOP - Bogdan & Van Broeck - Brussel (BE) 2016

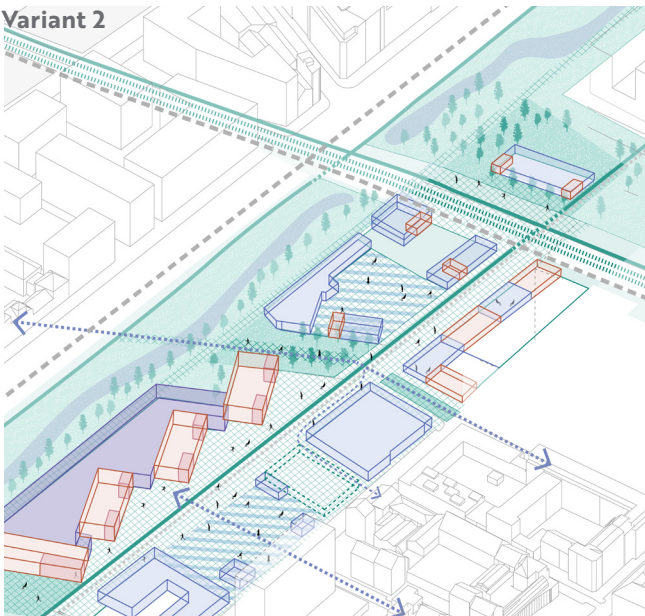
Variant 2



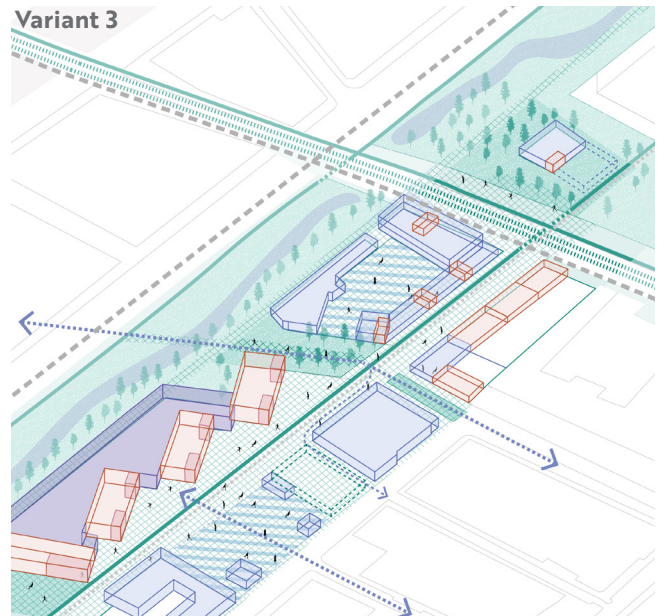
Variant 3



Variant 2



Variant 3



› Pieter Vreedeplein - Bonell i Gil, architectes - Tilburg (NLD) 2009

› Galileoschool - Gruppe F - Berlin (DE) 2018



› Renovatieprogramma "Cours oasis" - Parijs (FR)

› Östra Drottninggatan - Karavan landskapsarkitekter - Gävle (SE) 2020

SECTOR 3 REDERS - ANTWERPEN

Bestaande toestand

De sector van verandering Reders - Antwerpen bevindt zich tussen het Redersplein en de Albert II-laan. Hij is gelegen op het raakvlak tussen het open weefsel (middelhoge en hoge residentiële bebouwing), de Masuiwijk (gemengde bebouwing van de XIX^e eeuw) en de Manhattanwijk (kantoortorens).

De sector omvat:

- › het Redersveld en het Redersplein die in het kader van SVC 1 zullen worden heringericht, met projecten voor de herinrichting van het park en een sportvoorziening die door haar programmering en architectuur uniek zal zijn in de sector;
- › het 400 m lange huizenblok tussen de Groendreef en de Helihavenlaan met de school Klavertje IV die in het kader van het DWC Helihaven-Antwerpen zal worden aangevuld met een gemengd programma van woningen en een crèche, alsook een perceel van productieve activiteit;
- › een gedeelte van de Helihavenlaan dat zal worden heringericht in het kader van het Schoolcontract Klavertje IV (voorplein en rijweg) en het DWC Helihaven-Antwerpen;
- › de 6 torens van de Lakense Haard, waarvan de plaat, eigendom van de stad Brussel, het voorwerp uitmaakt van een interventie in het kader van het DWC Helihaven-Antwerpen om het breuklijneffect ervan te beperken;
- › de 2 torens van de Lakense Haard langs de Antwerpsesteenweg, die eigendom zijn van de Stad Brussel en OVM en het voorwerp uitmaken van een renovatie;
- › een deel van de Antwerpsesteenweg;
- › de 2 blokken met de Politieschool en haar parking, het President Hotel en een bebost perceel (eigendom van de Stad Brussel, behalve het perceel van het hotel).

Beschrijving

Voor de sector Reders - Antwerpen beoogt het ontwerp van RPA Max de in de programma's voor stedelijke herwaardering geplande projecten te verbinden en te voltooien en de aanleg van het verbindende grootstedelijk park mogelijk te maken door een nieuw gebruik van de wegen en de inrichting van een deel van een bebost perceel als park. De transformatie van deze sector heeft ook tot doel een ruimtelijke sequentie van oost-westcontinuïteit te creëren. Deze sequentie wordt opgebouwd door bestaande en toekomstige openbare ruimten en voorzieningen met elkaar te verbinden via lokale acties inzake doorlatendheid, waardoor mogelijkheden ontstaan voor verdichting, invoering van nieuwe gebruiksmogelijkhe-

den en creatie van nieuwe open ruimten. Deze nieuwe permeabiliteit omvat zowel grootschalige ingrepen (transformatie van de blokken van de Politieschool en tussen Antwerpen, Heliport en Albert II) als eenmalige operaties gericht op het creëren van voetgangersverbindingen over bestaande percelen (Lakense Haard, scholen). Er wordt een evenwicht gevonden tussen fysieke/biologische/landschappelijke netwerkvorming en rationalisering/verdichting van de bebouwbare ruimten. Een gemengde programmering, voornamelijk van woningen en voorzieningen, zal de huidige dynamiek van de Masuiwijk voortzetten en versterken.



Lakense Haard

Sporttoren (aanbod oktober 2021)
bel architecten – crit. Architecten – studiebureau weinand



Bijzonderheid



Sterk veranderlijk gebied

Beschrijving

De bebouwde omgeving en de private of collectieve open ruimten

S3.1. Perceel tussen Helihaven en Masui (433E6)

Voortzetting van de door het Schoolcontract en het DWC Helihaven-Antwerpen opgestarte werkzaamheden ter verbetering van het huizenblok tussen de Groendreef en de Helihavenlaan door een herstructurering van het perceel voor productieve activiteiten met een gemengde programmering voor huisvesting/productieve activiteiten. Deze ontwikkeling en haar omgeving profiteren van de openbare doorgang over het in het DWC Helihaven-Antwerpen geplande perceel van de school Klavertje IV, die dit lange blok verdeelt en de toegang tot de in SVC 1 geplande toekomstige sportvoorziening Vergote vergemakkelijkt.

S3.2. Voetgangersplaat en torens van de Lakense Haard – Aanvullende ontwikkeling

Ingrijpen in de voetgangersplaat van de Lakense Haard om de oost-west-doorsteekbaarheid ervan in het verlengde van de Rogierstraat naar de Helihavenlaan en het toekomstige sportcentrum Vergote te bevestigen en de stadsvorm en woonbaarheid ervan te verbeteren, met

- › ofwel een beperkte ingreep, waarbij de plaat behouden blijft en kleine bebouwde volumes voor woningen loodrecht op de torens worden gebouwd;
- › ofwel een grote ingreep, waarbij een opening in de betonplaat wordt gemaakt, op het niveau van de echte grond, vergezeld van verschillende gebouwde volumes bestemd voor woningen die loodrecht op de torens staan en een nieuwe levendige straat vormen.

De daar te ontwikkelen woningen kunnen voorzien in specifieke opvangbehoeften van het type solidair wonen (aangepast aan ouderen of PBM, voor mensen in bestaansonzekerheid of met een stigma, enz.). Op de schaal van de hele betonplaat van de Lakense Haard moet de renovatie van de torens en de plaat gericht zijn op de verbetering van de woonbaarheid en de milieukwaliteit. De bestaande gebouwen moeten worden behouden en gerestaureerd. Transformaties van de sokkel worden aangemoedigd in overeenstemming met de strategische en programmatische richtsnoeren van het SVC 1 en het DWC Helihaven-Antwerpen. De plaat kan ruimte bieden voor een hotspot van parkeerplaatsen voor actieve vervoerswijzen om de openbare ruimte vrij te maken en de voertuigen te beveiligen.

S3.3. Twee gebouwen van de Lakense Haard

De renovatie van de twee gebouwen van de Lakense Haard langs de Antwerpsesteenweg mogelijk maken door hun bouwprofielen te verhogen van 2 tot 4 verdiepingen en te streven naar een renovatie die de woonbaarheid en het ecologische niveau verbetert, zoals voor de torens op de betonplaat.

De volgende twee huizenblokken moeten worden opgevat als één stedenbouwkundig en functioneel geheel rond of langs een openbare groene ruimte, zie hieronder.

S3.4. Huizenblok 'Politieschool'

Een nieuwe ontwikkeling ontwerpen voor de Politieschool en het parkeerterrein, met

- › integratie van de buiten gebruik gestelde Gilbertstraat (zie *Ruimtelijke spreiding*);
- › het behoud van het bestaande gebouw van de Politieschool als 'jong erfgoed' en als een structuur die gemakkelijk kan worden omgebouwd tot voorziening ($\pm 7.000 \text{ m}^2$), en de verdichting ervan door de toevoeging van een gebouw met een hoog element van maximaal 60 m hoog als landschappelijk oriëntatiepunt op of haaks op het gebouw. Als er een overhang is, moet deze zodanig worden zo geïntegreerd en geproportioneerd dat de schaduw op het belangrijke zone voor park wordt beperkt. Het ontwerp kan de mogelijkheid overwegen om de bovenste verdiepingen toegankelijk te maken voor het publiek;
- › de toevoeging van middelhoge gebouwen bestemd voor huisvesting (tot 7 verdiepingen) op het gedeelte dat momenteel als parkeerterrein wordt gebruikt.

S3.5. Huizenblok gelegen tussen Antwerpen, Helihaven en Albert II

Een nieuwe ontwikkeling ontwerpen voor The President Hotel en het boomrijke perceel, met middelgrote bouwprofielen die aansluiten bij de nabije bebouwde context:

- › ofwel gesloten of halfgesloten huizenblokken die grenzen aan de Helihavenlaan, bestemd voor huisvesting, en die de effecten van intimiteit en rust in het hart van het blok maximaliseren, met een oost-westdoorsteek voor fietsers en voetgangers van de parken Gaucheret en Albert II naar het behouden boomrijke perceel;
- › ofwel één enkel gesloten blok bestemd voor huisvesting dat een privaat binnenterrein van een huizenblok creëert en een achteruitbouw mogelijk maakt ten opzichte van het blok dat bekend staat als de 'Politieschool', met een nieuw park tussen de Antwerpsesteenweg en Albert II en omkaderd door de noordelijke en zuidelijke gevels van de nieuwe ontwikkelingen;
- › ofwel een herstructurering van het gebouw The President Hotel met de opening van de twee patio's naar het behouden boomrijke perceel aan de westzijde en een nieuwe hoek die de geometrie van de Helihaven kracht bijzet;
- › in alle drie de varianten wordt aanbevolen zoveel mogelijk van het bestaande President Hotel te behouden in een logica van instandhouding van hulpbronnen;
- › in alle drie de varianten moet in het huizenblok een park van 2.000 m^2 worden aangelegd (zie Openbare ruimte).

De ruimtelijke indeling

Deze maakt het mogelijk om:

- › de sector een stedelijke structuur te geven die aansluit bij de context door in te zetten op: de herinrichting van het Redersplein, het Noordpoolcentrum, de doorgangen naar de Gaucheretruimte, het beboste gedeelte, de nabijheid van het Zennepark en de Politieschool;
- › de Politieschoolblokken tussen Antwerpen, Helihaven en Albert II te herstructureren door de Gilbertstraat te schrappen of opnieuw in te richten en de erdoor ingenomen ruimte te gebruiken voor de ontwikkeling van de blokken, waarbij een verbinding tussen het Noordpoolcentrum en de Gaucheretruimte gewaarborgd blijft;
- › de continuïteit van het verbindende grootstedelijke park dat aansluit op het Zennepark en de Gaucheretruimte te garanderen door een inrichting die gunstig is voor de biodiversiteit en de routes voor actieve vervoerswijzen;
- › bouwlijnen en duidelijke openbare ruimten op te richten of opnieuw op te oprichten: in de Helihavenlaan bij de school Klavertje IV en bij het Zennepark, in de Antwerpsesteenweg en in de Albert II-laan;
- › actieve gevels te creëren in en rond het verbindende grootstedelijke park.



De openbare ruimte

De openbare ruimte maakt rechtstreeks deel uit van het grootstedelijke park dat verbindend werkt dankzij een doorlopende vergroening tussen het Redersplein en het Zennepark en bestaat uit:

- › wegen: Redersplein, stuk van de Helihavenlaan, stuk van de Antwerpsesteenweg;
- › paden voor actieve vervoerswijzen: in de buurt van de betonplaat van de Lakense Haard en door het geherstructureerde huizenblok heen;
- › de plaat van de Lakense Haard;
 - een nieuw openbare groene ruimte van 2.000 m² langs de Antwerpsesteenweg die het centrum Noordpool, de nieuwe voorziening in de Politieschool en de Gauchetruimte met elkaar verbindt;
 - ofwel in een duidelijk omschreven (identificeerbare en beheersbare) ingesloten ruimte die geschikt is voor recreatief gebruik;
 - of als lineaire landschapsstructuur die de heringerichte Antwerpsesteenweg begeleidt, wat bevorderlijk is voor de uitvoering van de klimaatas (zie 02.01 Noord-zuidassen).

Als verwijzing naar het voormalige poortwachtershuisje aan de Helihavenlaan stelt het ontwerp van RPA Max voor het park de naam 'Poortwachterspark' te geven. De omgevingen, ook de private, zijn aangelegd in relatie tot de openbare ruimte om bij te dragen tot het verbindende grootstedelijke park en er wordt bijzondere aandacht geschonken aan de omgeving van de betonplaat van de Lakense Haard.

Stedenbouwkundige criteria

S3.2. Voetgangersplaat en torens van de Lakense Haard – Aanvullende ontwikkeling

Netto-oppervlakte: 4.252 m²
Vloeroppervlakte: maximaal 7.000 m²
 Netto-V/T: maximaal 1,6
 Groene ruimten of aanleg van vergroende vloerplaat: minimaal 1.100 m², d.w.z. 25%
 Maximaal 5 bovengrondse bouwlagen
 Huisvesting: minimaal 75%

S3.4. Huizenblok 'Politieschool'

Netto-oppervlakte: 5.349 m², inclusief de niet meer gebruikte Gilbertstraat
Vloeroppervlakte: maximaal 25.000 m²
 (ter info: Politieschool = 7.044 m²)
 Netto-V/T: maximaal 4,7
 Groene ruimten: minimaal 1.300 m², d.w.z. 25%
 Oprijzende constructie max. 60 m langs de Albert II-laan toegestaan en maximaal 7 bovengrondse bouwlagen voor de overige constructies
 Huisvesting: minimaal 75%
 Voorzieningen: minimaal 10%

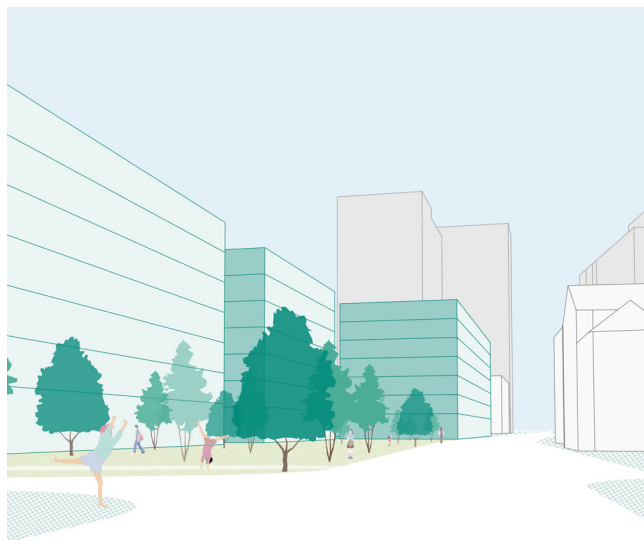
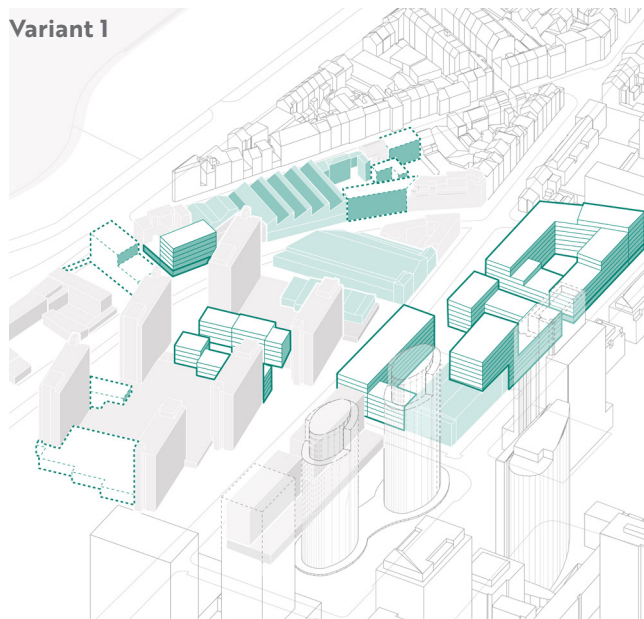
S3.5. Huizenblok gelegen tussen Antwerpen, Helihaven en Albert II

Netto-oppervlakte: 8.631 m²
Vloeroppervlakte: maximaal 28.000 m²
 (ter info: President Hotel = 16.690 m²)
 Netto-V/T: maximaal 3,2
 Groene ruimten: minimaal 3.400 m², d.w.z. 40%
 waaronder een openbaar pocket- of lineair park van ten minste 2.000 m².
 Maximaal 8 bovengrondse bouwlagen
 Huisvesting: minimaal 75%

Illustratieve varianten

De illustratieve varianten zijn niet bedoeld om toekomstige bouwprofielen en inplantingen te definiëren. Ze illustreren wat mogelijk is. Tijdens het opstellen van het RPA hebben zij het mogelijk gemaakt de stedenbouwkundige criteria en de voorschriften voor de subzone vast te stellen, die in het regelgevend gedeelte nader worden toegelicht.

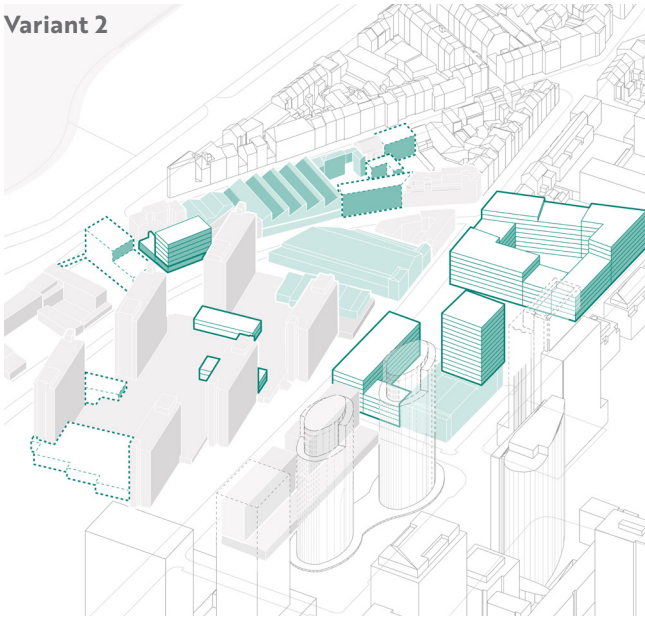
Dichtheid en stedelijke vorm



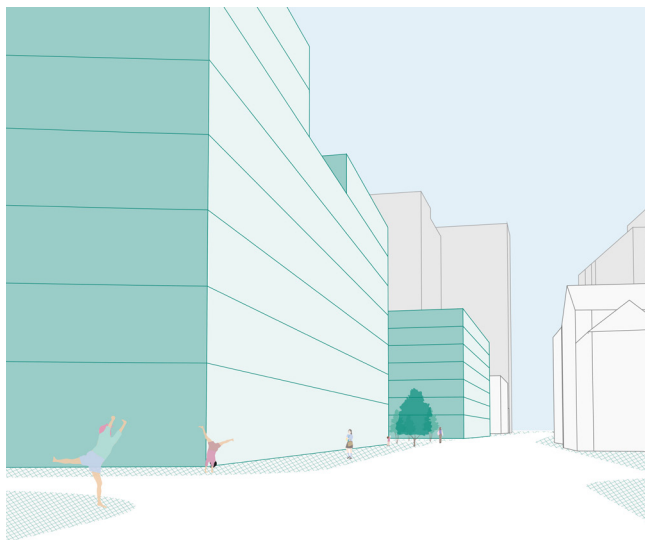
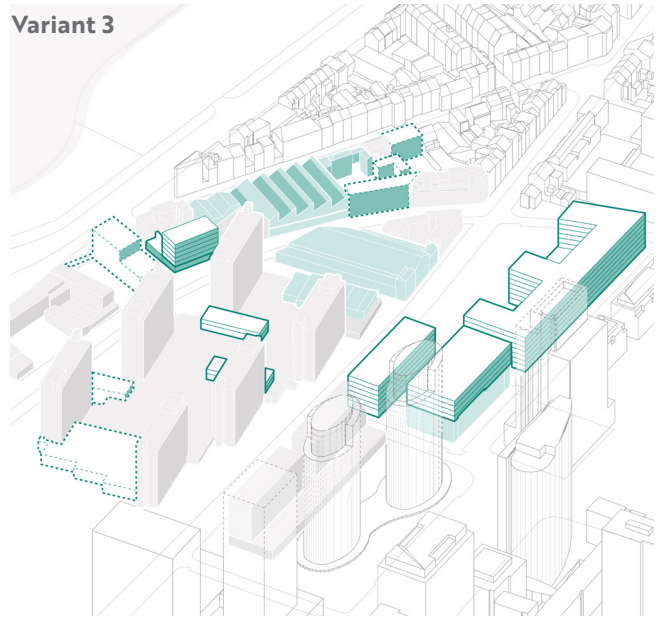
Bronnen van de afbeeldingen van links naar rechts:

- › <https://archello.com/project/poptahof-akropolishof>
- › <https://www.archdaily.com/777567/carre-lumiere-lan-architecture/564fe2c0e58e-ce0aa400005c-carre-lumiere-lan-architecture-image>
- › <https://www.archiweb.cz/en/b/bytovy-dum-carre-woongebouw-het-carre>
- › <https://divisare.com/projects/268979-estudio-entresitio-roland-halbe-montse-zamorano-132-social-housing-block>

Variant 2



Variant 3



› Poptahof - Molenaar & Co architecten- Delft (NLD) 2009

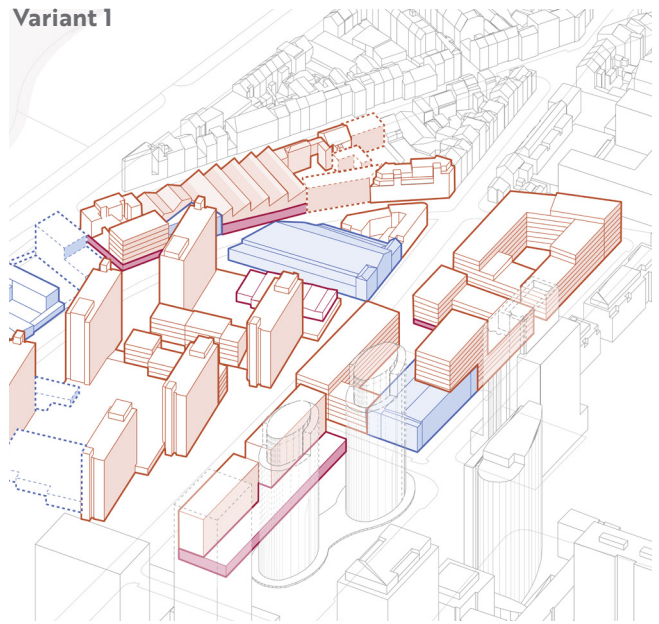
› Heilig stedelijk blok - LAN Architecture - Straatsburg (FR) 2021



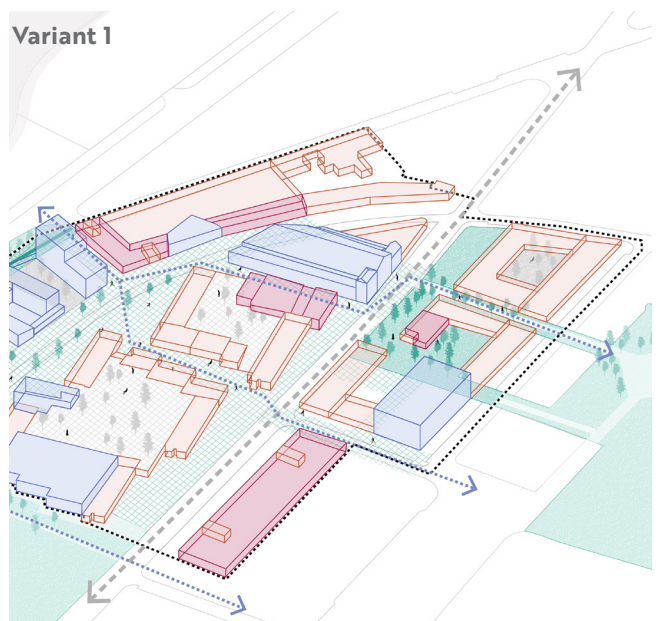
› Chassé Campus- OMA- Breda (NLD) 1999

› Chassé Campus- Estudio Entresitio - Madrid (ES) 2009

Gemengdheid



Gelijkvloers en open ruimte



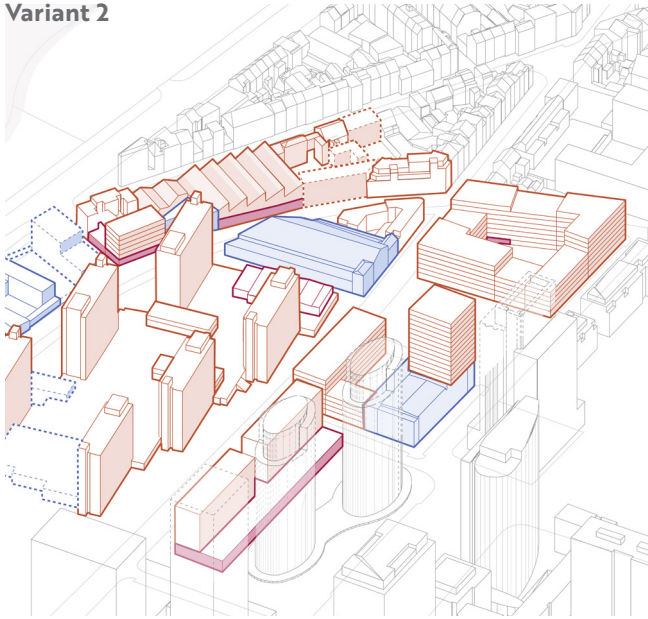
Bronnen van de afbeeldingen van links naar rechts:

- › https://divisare.com/projects/334564-xaveer-de-geyter-architects-007_-chasse-park-apartments
- › <https://www.acpresse.fr/protection-betons/>
- › <https://www.urbanews.fr/2021/05/03/58893-superblocks-a-la-lyonnaise-est-ce-une-bonne-idee/>
- › <https://landezine.com/garden-of-ginats-by-mutabilis-landscape-architecture/>
- › <http://www.publicspace.brussels/application/parc-marconi/>

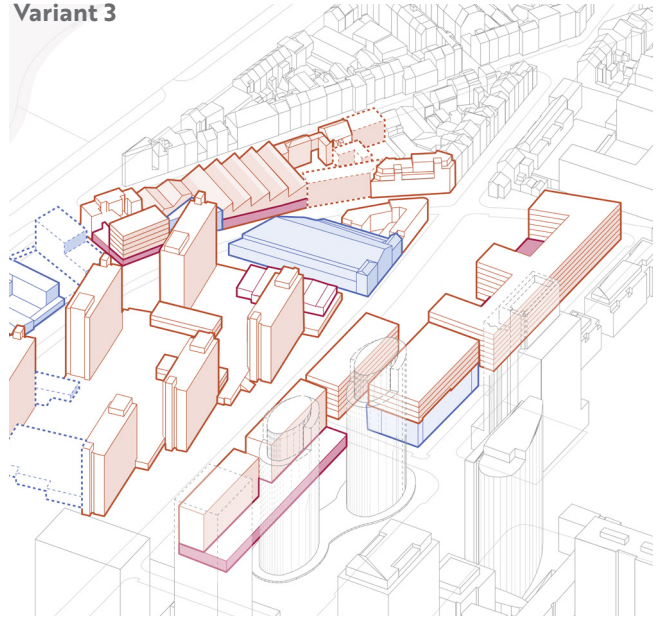


- › Chassé Campus- XDGA- Breda (NLD) 2002
- › Ilot saint urbain - LAN Architecture - Strasbourg (FR) 2021

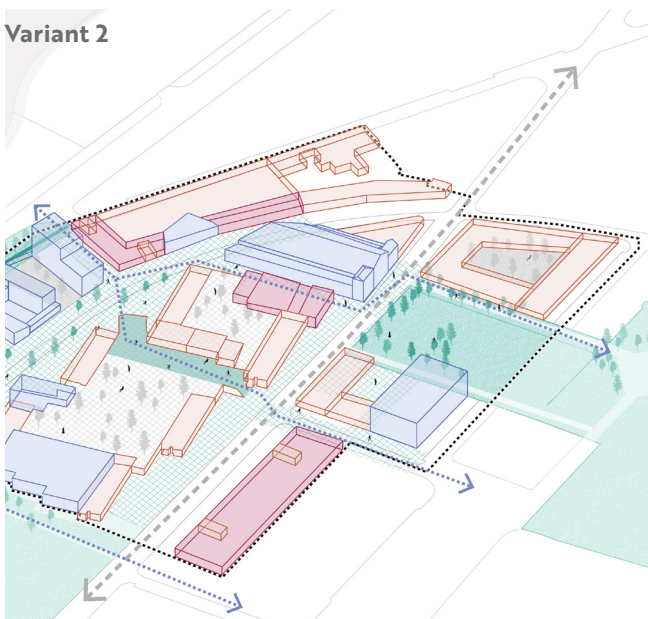
Variant 2



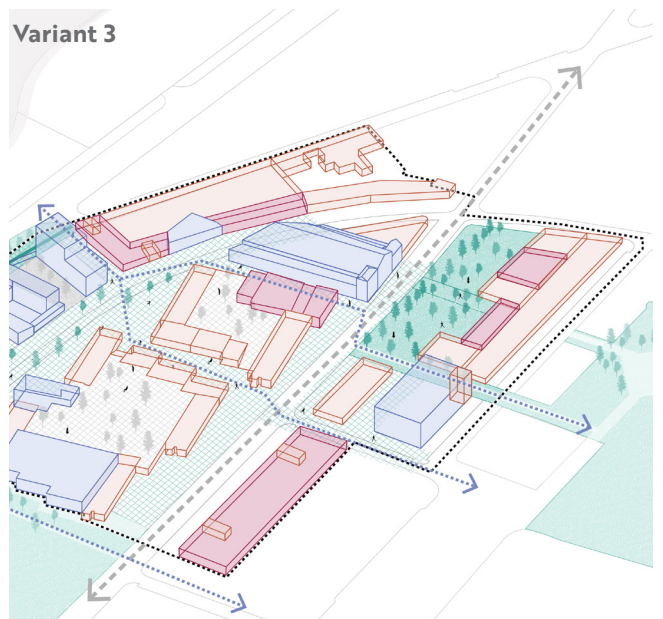
Variant 3



Variant 2



Variant 3



› Superilla Poblenou - Favas - Barcelona (ES) 2017

› Tuinen van de reuzen - Mutabilis - Rijsel (FR) 2009

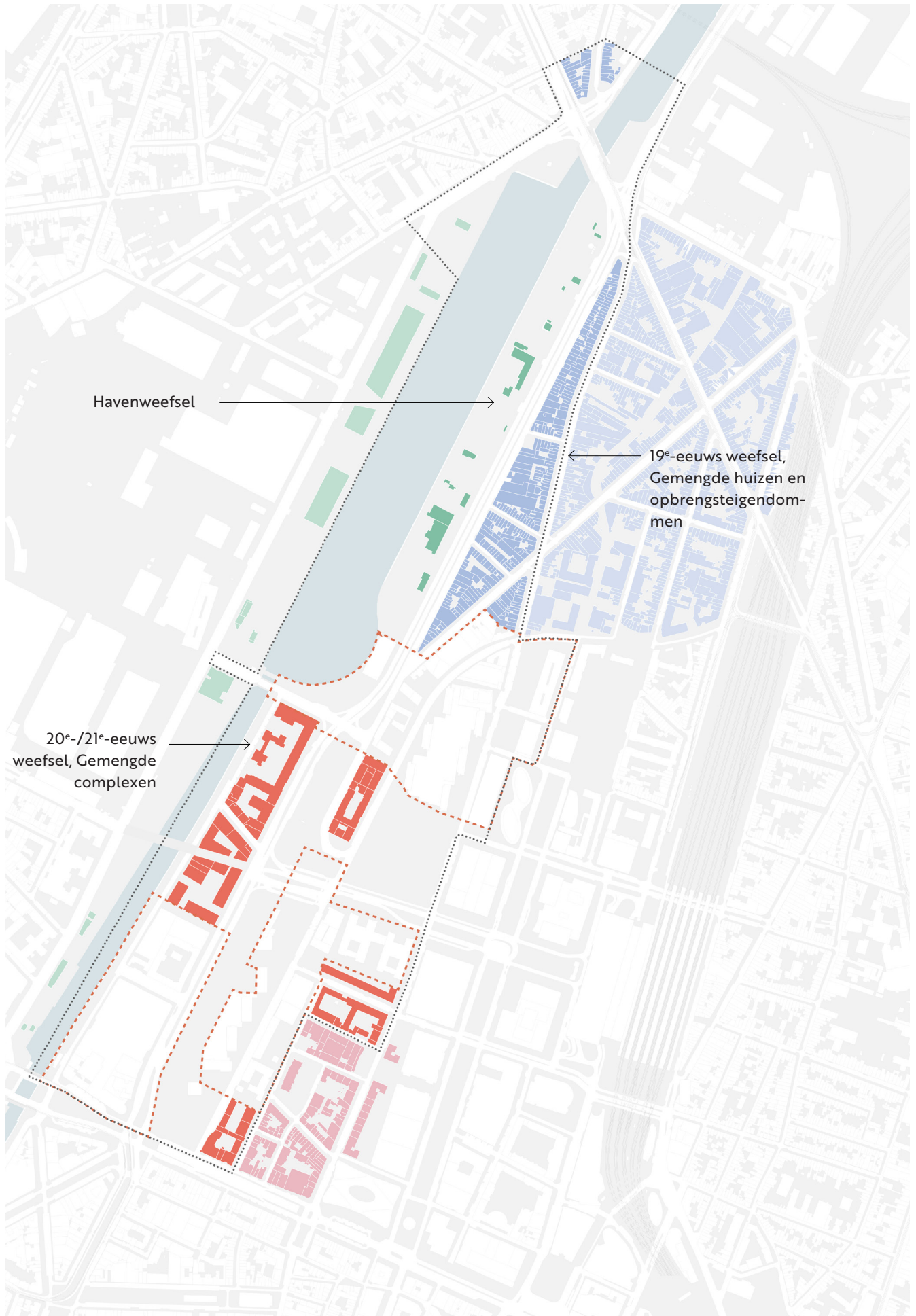


› Jardins des Géants - Mutabilis - Lilles (FR) 2009

› Parc Marconi - Suede 36 - Brussel (BE) 2016

02.04 GECONSOLIDEERDE WEEFSELS als basis voor transitie-identiteit

De perimeter van het RPA Max bestaat uit verschillende dichte en geconsolideerde weefsels met een eigen structuur en identiteit (*zie het Informatieve luik*). De geconsolideerde weefsels zijn historisch, ruimtelijk, functioneel en maatschappelijk verankerde weefsels. Zij vormen echter ook een uitdaging wat betreft de integratie in de context en vereisen stedenbouwkundige en operationele tussenkomsten om tot een duurzame structurele verbetering te komen. Het ontwerp van RPA Max stelt instrumenten voor die gunstige voorwaarden scheppen voor een geleidelijke ontwikkeling, perceel per perceel, volgens de impulsen van privépartijen, particulieren of industriëlen, waardoor deze weefsels zich kunnen ontwikkelen zonder hun integriteit te verliezen.



Havenweefsel

19^e-eeuws weefsel,
Gemengde huizen en
opbrengsteigendommen

20^e-/21^e-eeuws
weefsel, Gemengde
complexen

Kwaliteitsgarantie

Om de kwaliteit van de geleidelijke ontwikkeling van de geconsolideerde weefsels te waarborgen, vestigt het ontwerp van RPA de aandacht van de vergunningverlenende instanties met name op het belang om de bestaande regelgeving, het RPA zelf en de GSV te koppelen aan de strategische visies, het BKP en het Masterplan 2040 van de Haven van Brussel. Het doel is de patrimoniale, ruimtelijke, functionele en sociale integriteit van de weefsels te respecteren en hun structurele verbetering op duurzame wijze mogelijk te maken.

Ook voor de Haven van Brussel is een belangrijke rol weggelegd bij het verzekeren van de overgang van haar concessies. De aanpassingen zullen geleidelijk worden aangebracht aan het einde van de concessies of in geval van wijzigingen. Dit vereist een constante en langdurige aandacht.

De bebouwde en onbebouwde projecten binnen de geconsolideerde weefsels zullen met name op de volgende aandachtspunten moeten worden geanalyseerd om de kwaliteit ervan en de goede ontwikkeling van het gebied te waarborgen:

- › renovatie van en oog voor vroegere architectuur (zelfs indien deze niet beschermd is), woonbaarheids- en milieukwaliteit;
- › doorkruisbaarheid en kwaliteit van de binnenterreinen van huizenblokken;
- › visuele en/of fysieke porositeit;
- › animatie van de benedenverdiepingen en ritme van de gevels (op architecturaal niveau en op het niveau van de functieverdeling).

De strategische doelstellingen moeten de instanties die verantwoordelijk zijn voor de ondersteuning van projecten met en zonder bebouwing en de aflevering van stedenbouwkundige vergunningen, alsmede de opdrachtgevers in staat stellen het gebied geleidelijk te ontwikkelen overeenkomstig de ambities van het RPA.

De strategische doelstellingen worden juridisch ondersteund door de voorschriften van het regelgevend gedeelte.

Doelstellingen

Om de stedelijke en landschappelijke verbinding tussen de verschillende bouwvormen van de perimeter te garanderen, stelt het ontwerp van RPA Max voor om de geconsolideerde weefsels te gebruiken als lokale ankers, plaatsen van leven en activiteit die opnieuw in dienst staan van de hele perimeter door hun verbetering en overgang mogelijk te maken.

Er zijn drie aandachtspunten in aanmerking te nemen:

- › de renovatie en de woonbaarheids- en milieukwaliteit;
- › de doorkruisbaarheid en kwaliteit van de binnenterreinen van huizenblokken;
- › de animatie van de benedenverdiepingen en het ritme van de gevels.

De projecten die in de weefsels zullen worden ontwikkeld, zullen de bestaande bebouwde elementen respecteren:

- › het arbeiderswoningencomplex in de Arbeidsstraat als erfgoed bij de inventaris;
- › de industriële en logistieke gebouwen worden gewaardeerd als getuigen van een vorig tijdperk en als architecturale en ruimtelijke uitingen;
- › de andere bebouwde elementen van de sectoren worden versterkt door een logica van hergebruik, waarvan de mogelijkheid en de omvang zullen worden geëvalueerd tijdens de ontwikkeling van architectuurprojecten.

De onbebouwde ruimten van de geconsolideerde weefsels zijn de straten, de kaaien en gedeeltelijk de binnenterreinen van huizenblokken. Vandaag zijn deze ruimten te vaak res-truimten en slechts functioneel, terwijl het mogelijk zou zijn hun specifieke kwaliteit en woonbaarheid te ontwikkelen en er schakels van het grootstedelijke park van te maken, dat hiermee dan zou worden versterkt.

Alle onbebouwde ruimten van de geconsolideerde weefsels moeten zodanig worden ontworpen dat er een visuele, fysieke en ecologische verbinding ontstaat tussen de delen van de noord-zuid- en de oost-westassen die zij bestrijken.

Zoals de sectoren van verandering spelen de geconsolideerde weefsels een belangrijke rol bij het verwezenlijken van de ambitie van een gemengde en evenwichtige programmering. Zonder tot specifieke inplantingen te leiden, beoogt de denkoefening voor elk weefsel de gemengdheid op de schaal van het huizenblok of de groepen van huizenblokken te versterken en te organiseren naar gelang van de oorspronkelijke bestemming ervan, die min of meer mono- of multifunctioneel is: woningen en kantoren voor het 20^e-/21^e-eeuwse weefsel; intensieve productieactiviteit voor het havenweefsel; commerciële activiteit en woningen voor het 19^e-eeuwse weefsel. Het doel is deze weefsels te revitaliseren en te activeren.

Duurzaamheidsdoelstellingen



HUM

De toekomstige projecten van de geconsolideerde weefsels zijn bedoeld om de sociale en functionele mix te versterken door voorzieningen en gedeelde ruimten voor te stellen die gunstig zijn voor lokale initiatieven en die streven naar een integratie van kwalitatieve woningen met sociaal oogmerk.

De nieuwe activiteiten bevorderen de totstandbrenging van korte circuits en de trajecten van de circulaire economie en versterken tegelijkertijd de lokale economie. Op die manier zullen de verschillende in het RPA geïdentificeerde geconsolideerde weefsels onderling synergieën ontwikkelen. Zo zullen de projecten in het Vergotedok, tussen het havenweefsel en het 19^e-eeuwse Masuiweefsel, bijvoorbeeld gericht zijn op de mutualisering van de ruimten, de optimalisering van de leveringen, het gebruik van maritiem transport, opleidings- en lokale werkgelegenheidsplaatsen... Op het niveau van het Maximiliaanpark, tussen het weefsel van de 20^e eeuw en de nieuwe ontwikkelingen van de mutatiesectoren, zullen de projecten gericht zijn op complementariteit en schaalvoordelen van diensten en voorzieningen, van de uitrusting van openbare ruimten... Een andere mogelijke synergie integreert MABRU (buiten de perimeter) en betreft de ontwikkeling van nieuwe netwerken voor de aanvoer en productie van voedingsmiddelen.



SPA

De toekomstige projecten consolideren de stedelijke structuur en integreren zich in de bestaande bouwprofielen (ontwikkeling van onvolledige bouwfronten, inachtneming van de bouwprofielen van de GSV, renovatie, enz.). De ontwikkeling van gebouwen moet het mogelijk maken om de effecten van 'mega-eilanden' te vermijden door hun oost-westdoorkruisbaarheid te garanderen en hun architecturale diversiteit te bevorderen. Ze zal daarbij streven naar een betere organisatie van de blokken en, zo spoedig mogelijk, naar een dedensificatie ervan met een beheer van de geworpen schaduwen.



MOB

De bereikbaarheid van de verschillende geconsolideerde weefsels wordt op grootstedelijke schaal gegarandeerd door de aanwezigheid van het Noordstation, door de tramlijnen die langs De Trooz passeren en door de toekomstige tramlijn Belgica - Centraal station die wordt geflankeerd door de voetgangersboulevard van de Bolivarlaan. Op een meer lokale schaal worden de buslijnen gehandhaafd en op termijn versterkt en kan het autoverkeer op de Helihavenlaan, de Antwerpsesteenweg en in de Masuistraat dus worden afgeremd en beperkt door middel van nieuwe inrichtingen. Tegelijkertijd zullen de inrichtingen de ontwikkeling van kleinschalige stadslogistiek mogelijk maken.

De economische activiteiten die zich blijven ontwikkelen, met name in het haven- en 19^e-eeuwse weefsel, zullen moeten bijdragen tot een duurzame stadslogistiek voor de wijk. Om de impact van de logistiek op de omgeving te beperken, zullen de bedrijven in overleg met de Haven van Brussel de voorkeur geven aan levering via maritieme weg. Ook de herinrichting van de interne leveringssteegjes zal worden geïntegreerd (zie de integratieconcepten die binnen het BBP Biestebroeck zijn ontwikkeld en met name in het project CITYGATE II (Citydev - BGHM) werden geconcretiseerd).



NAT

De aanwezigheid van vegetatie binnen de bebouwde weefsels wordt versterkt ter hoogte van de gevels, de daken, de directe omgeving en de binnenterreinen van huizenblokken. De toekomstige ontwikkelingen van de binnenterreinen van huizenblokken zullen ervoor zorgen dat de eco-systeemprestaties van hun bodem worden versterkt door de score van de Biotoopcoëfficiënt per Oppervlakte (BAF+) die door Leefmilieu Brussel voor nieuwe constructies is vastgesteld, te maximaliseren.



WAT

Ondanks het beperkte infiltratiepotentieel van dit gebied door zijn kleiachtige samenstelling, zal voor elk project een terugwinning van regenwater en grijs water op zich worden bestudeerd en uitgevoerd.



PHY

De ontwikkeling van de geconsolideerde weefsels zorgt voor het verzekeren van een akoestisch comfort aangepast aan het gebruik van de verschillende zones binnen de perimeter en aan de inbreng van «echte grond» vanuit een logica van vermindering van de hinder (lawaai, luchtkwaliteit, oververhitting) die ook door de inbreng van de natuur wordt beoogd. Bestaande en verwachte bronnen van geluid en trillingen moeten in het project in aanmerking worden genomen om het samengaan van functies bij de inplanting en de volumetrie van nieuwe constructies te waarborgen. De aandacht zal des te belangrijker zijn in het havenweefsel met het oog op de stedelijke context en in het 19^e-eeuwse weefsel om het comfort van de intrinsiek gemengde bestemmingen te waarborgen. De bodemkwaliteit zal worden bestudeerd met behulp van de bodemkwaliteitsindex (IBKB) om «levende» en aangetaste bodems te identificeren. De instandhouding van bodems van goede kwaliteit zal worden bevorderd. In geval van verontreiniging zullen sanerings- of remediëringswerken in overeenstemming met de wetgeving inzake risicobeheer worden uitgevoerd en kunnen op de natuur gebaseerde oplossingen bestudeerd worden. Nogmaals, de aandacht zal des te groter zijn bij het havenweefsel en het weefsel van de 19^e eeuw, waar de huidige en vroegere activiteiten de kwaliteit van de bodem aantasten en die een rationalisatie en specialisatie van de saneringswerkzaamheden vereisen, een meer verticale bezetting om de bodem vrij te maken, enz.



MAT

Om het beheer van patrimoniale, onroerende en roerende hulpbronnen binnen de verschillende weefsels te optimaliseren, zal voor elk project een strategie voor circulair beheer moeten worden uitgewerkt. Afbraak-/heropbouwingswerken moeten worden vermeden en de nieuwe programmeringen moeten worden gekozen in overeenstemming met de bestaande ruimten. De projecten zullen een evolutief ontwerp voorstellen dat zorgt voor flexibele en aanpasbare binnen- en buitenruimten die gemakkelijk omkeerbaar zijn in hun uitvoering. De toekomstige projecten zullen ook synergieën tussen dicht bij elkaar gelegen bouwplaatsen bevorderen (recuperatie en hergebruik van uitgegraven grond en gedemonteerde materialen). In die zin zullen in of nabij de perimeter van het RPA opslagruimten voor de te hergebruiken elementen en herfabricageruimten voor de van de renovatiewerven gerecupereerde elementen moeten worden voorzien. De programma's van de toekomstige projecten zullen ook anticiperen op de ruimtelijke implicaties van een nulafvalstrategie binnen de wijken.



ENE

Nieuwe strategieën op het vlak van energie zullen moeten worden bestudeerd op de schaal van deze weefsels aan de hand van de projecten die ontwikkeld zullen worden en door na te denken over de synergieën tussen de industriële, commerciële en woonfuncties. In het geval van nauwe en parallelle projecten zal het opportuun zijn te anticiperen en de denkoefeningen en technische voorzieningen samen te voegen. De projecten die in de buurt van ontwikkelingssectoren worden ontwikkeld, zullen kunnen worden gekoppeld aan hun energiestrategieën.

20^E-/21^E-EEUWS WEEFSEL – GEMENGDE COMPLEXEN

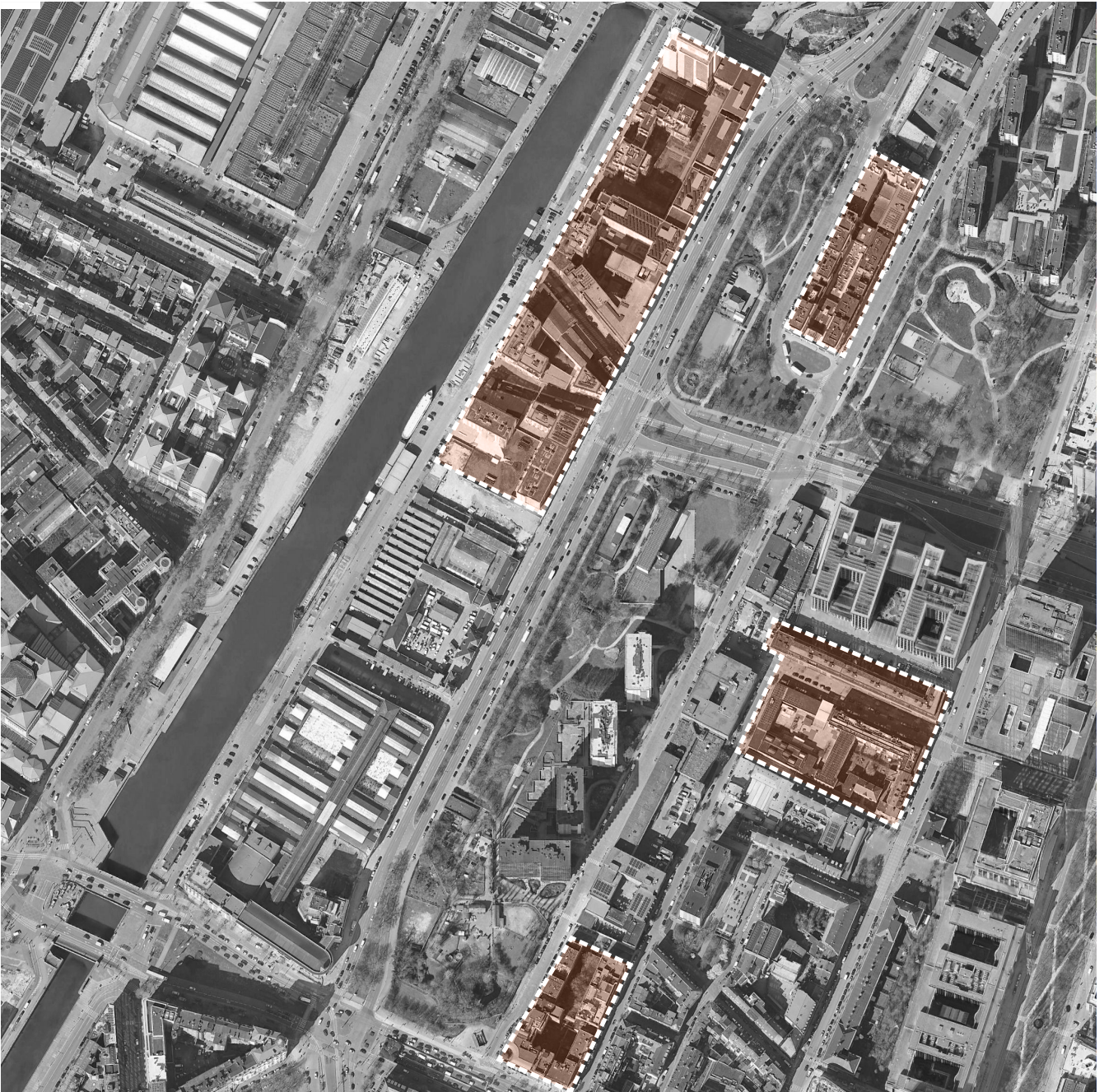
Bestaande toestand

Het 20^e-/21^e-eeuwse weefsel – Gemengde complexen bevindt zich:

- › langs het Becodok tussen de sector van verandering Beco - Willebroek (Slijkhoeve) en het Rederskruispunt;
- › langs de zigzagdoorgang van de Groendreef;
- › langs de Helihavenlaan nabij de kleine ring.

Het weefsel omvat de nieuwe ontwikkelingen gerealiseerd in het kader van de uitvoering van het BBP Willebroek met de complexen die rond open ruimten zijn gegroepeerd (insprong, binnenplaatsen, enz.) en de woontoren Up-Site die met zijn hoogte van 140 m het landschap markeert. Dit weefsel is gericht op de residentiële functie, maar met een functionele gemengdheid van kantoren en handelszaken die al een gedeeltelijke activering van de benedenverdiepingen biedt. Het weefsel markeert de overgang van havenactiviteiten naar huisvesting en haar nevenbestemmingen (*zie ook Havenweefsel hieronder*), en vervolgens naar huisvesting en administratie elders. In stedelijk geschiedkundig opzicht is dit weefsel vrij recent. Er is hier nog steeds sprake van een gebrek aan integratie en toe-eigening door de bevolking die we elders in de perimeter van het RPA Max wel aantreffen.

Recente ontwikkelingen langs de zigzagdoorgang van de Groendreef en de Helihavenlaan zijn kleiner en meer geïntegreerd in hun context. Hun benedenverdiepingen worden gedeeltelijk geanimeerd door nevenfuncties van huisvesting.



Beschrijving

Voor het 20e-/21e-eeuwse weefsel - Gemengde complexen wil het ontwerp van RPA Max de levensduur op middellange en lange termijn van deze recente complexen ondersteunen om:

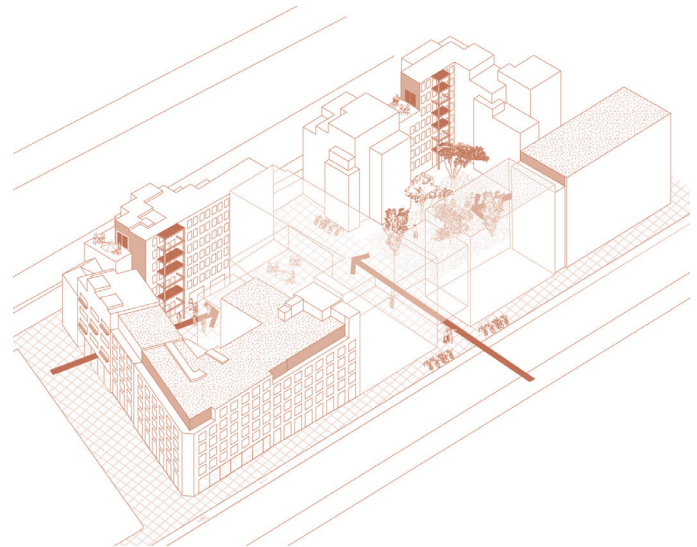
- › hun integratie en toe-eigening door de bewoners of gebruikers van de perimeter te verbeteren;
- › de duurzaamheid en de versterking van de gemengdheid en de activering van de benedenverdiepingen te verzekeren;
- › het weefsel in het grootstedelijke park te integreren door hergebruik van de wegen en steegjes;
- › de sociale gemengdheid ervan te verbeteren door huisvesting met sociaal oogmerk op lange termijn te integreren.

Op het vlak van bebouwing en ruimtelijke spreiding:

- › uitgaande van de bestaande situatie, een evolutie van de bebouwing toestaan in overeenstemming met de GSV en zorgen voor geanimeerde bouwfronten zonder al te lange uniforme continuïteiten teneinde de effecten van 'mega-eilanden' te voorkomen;
- › de duurzaamheid waarborgen en de activering van de benedenverdiepingen versterken door die langs de Akenkaai, de zigzagdoorgang van de Groendreef en de Helihavenlaan te richten op het creëren van actieve gevels aan de rand van het verbindende grootstedelijke park;
- › de functionele gemengdheid voortzetten.

Wat het niet-bebouwde gedeelte betreft:

- › de private ruimte bestaat uit:
 - de omgeving van de gebouwen die verder moet worden ontwikkeld in relatie tot de openbare ruimte om bij te dragen tot het verbindende grootstedelijke park; de omgeving van de Akenkaai moet bijzondere aandacht krijgen;

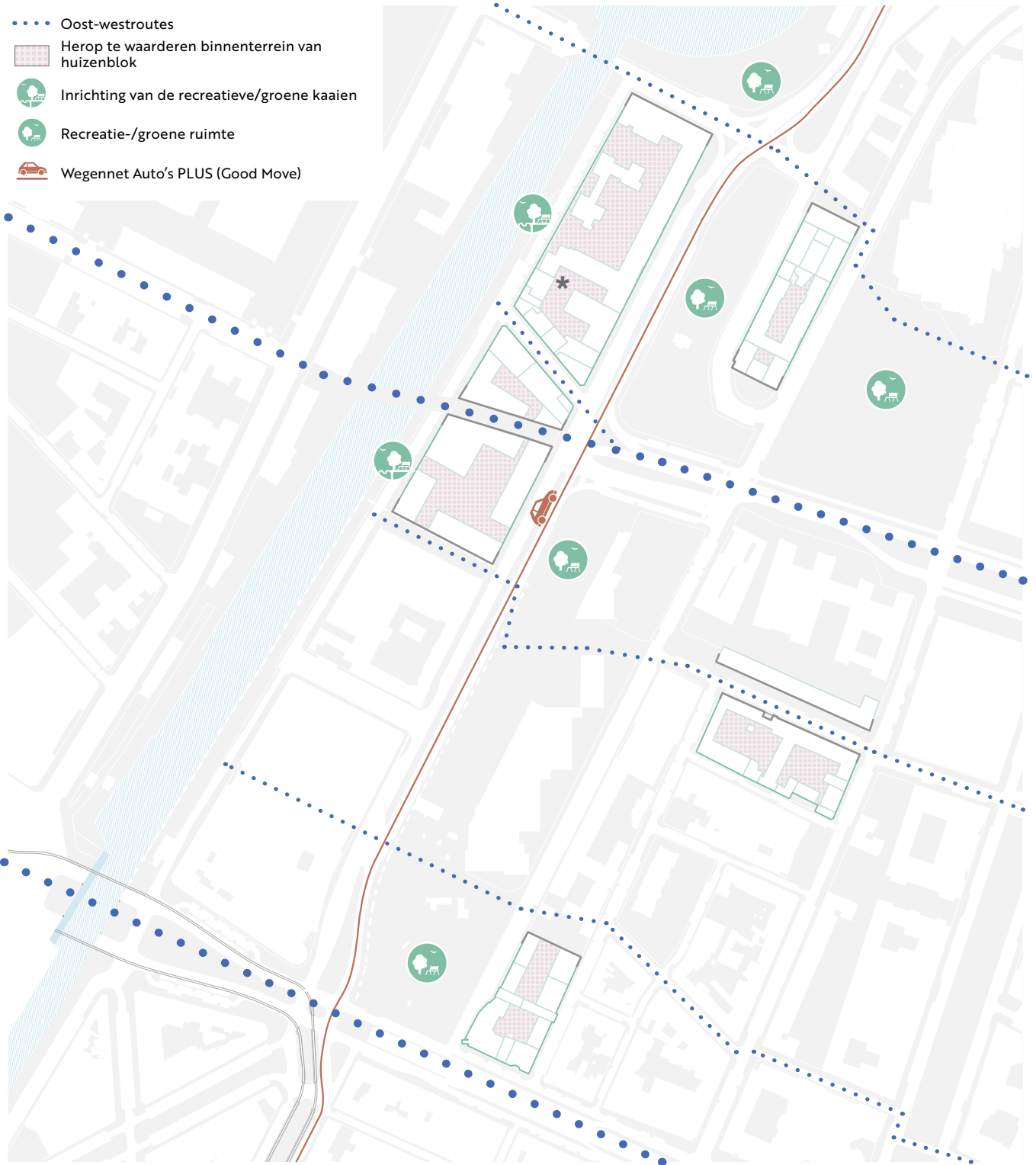


* Referentiehuisenblok

- de binnenterreinen van huisenblokken waarvan de evolutie gericht zal zijn op:
 - meer open ruimtes, met behoud van de gunstige effecten van privacy en rust die deze stedelijke vorm kan bieden, en meer groen en een terugkeer naar de echte bodem;
 - een grotere diversiteit aan gebruiksvormen voor omwonenden, bewoners of werknemers;
 - een betere verbinding met de straat;
- de openbare ruimte:
 - draagt bij tot de vorming van het grootstedelijke park dat de Akenkaai en haar dwarsverbindingen, nabij het Redersplein, verbindt met de kleine ring, door vergroening en/of een verbetering van het comfort en de voorzieningen;
 - zorgt voor de oost-westdoorkruisbaarheid van de perimeter (zie 02.02 Oost-westroutes)

* Referentiehuisenblok





HAVENWEEFSEL

Bestaande toestand

Het geconsolideerde havenweefsel bevindt zich langs het Vergotedok op de rechteroever en de uiteinden ervan zijn de kruispunten De Trooz en Reders.

Het weefsel omvat:

- › De activiteiten en concessies van de Haven van Brussel. Hun toekomstige ontwikkeling wordt omkaderd door het Masterplan 2040 van de Haven van Brussel;
- › Enkele openbare ruimten. Deze hebben vandaag voornamelijk een configuratie van restruimten aan de rand van de weg, bij het Rederskruispunt en rond het De Troozkruispunt. De herinrichting van het Monument aan de Arbeid is gepland in het kader van SVC 1.

Dit deel van het kanaal markeert de ruimtelijke grens van het gebruik van de kaaien voor economische doeleinden. Over de hele lengte is de exploitatie van de kanaaloevers namelijk verdeeld in secties: economische logica vanaf het noorden tot aan de Redersbrug, woonlogica tussen de Redersbrug en tot aan Biestebroek, wat overeenkomt met het centrum van het Gewest; een meer economische logica aan Biestebroek.

De elementen van de bredere context van dit weefsel zijn:

- › de linkeroever van het Vergotedok, waar een stedelijk overslagcentrum (SOC) voor de bouwsector is gevestigd ('BCCC');
- › de TIR- en TACT-centra die zich in de toekomst in een grootstedelijke logica zullen ontwikkelen.

Een logistieke lus bestemd voor vrachtwagens werd daarnaast eveneens bevestigd rond het Vergotedok door Good Move. Doel is de logistieke functie van het dok te versterken en de confrontatie tussen het goederenvervoer en de andere gebruikers aan de toegang tot de stad te verzachten/te beheersen.



Beschrijving

Het ontwerp van RPA Max beoogt de havenactiviteit te ondersteunen en de verbinding tussen haven en stad in stand te houden die noodzakelijk is voor een gezonde economische en productieve ontwikkeling van het Gewest, in zijn overgangsdynamiek (vervoer over de binnenwateren, herindustrialisering en toegang tot goederen van de «foundational economy», rationalisering en verdichting van de voor de industrie bestemde terreinen). In dezelfde geest legt het ontwerp van RPA Max de nadruk op de kwaliteit van de havenruimten en hun integratie in de stedelijke logica (gemeenschapsleven, werkgelegenheid, vrije tijd, enz.). Deze kunnen door hun encensering als «stedelijk spektakel» worden geëxploiteerd. De actielijnen om dit te bereiken zijn als volgt:

- de verbinding van de bedrijven aan de oevers van het kanaal (overslagzones) of in de nabijheid ervan (TIR, TACT, Masui) met de waterweg en met het wegennet (vrachtwagenlus rond Vergote en kleine stedelijke logistieke lus rond Masui) versterken;
- de stedelijke integratie bevorderen: de banden tussen de havenactiviteiten en de stedelijke activiteiten verduidelijken en versterken, met name door de ontwikkeling van voorzieningen aan de noordelijke en zuidelijke uiteinden van het dok, bedrijfscentra, modulaire en wederzijds toegankelijke ruimten, enz.

Buiten het planningsbereik van het RPA zullen deze doelstellingen een positief effect hebben op de lokale werkgelegenheid, ook voor kwetsbare groepen, in de stedelijke en havengebieden.

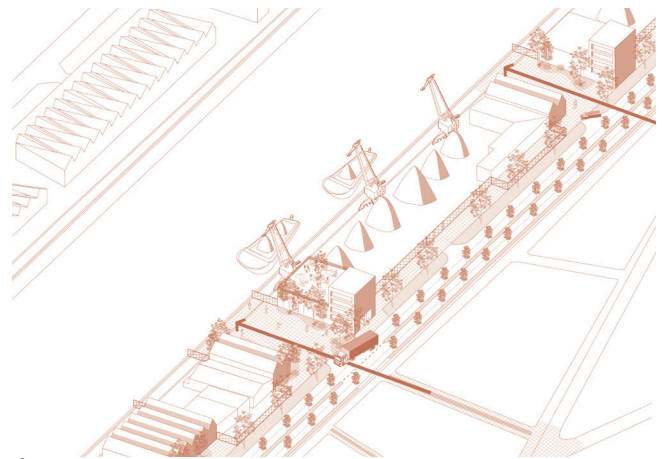
Deze principes liggen in de lijn van de algemene visie van het Masterplan 2040 van de Haven van Brussel: «het concurrentievermogen van de Brusselse havencluster vergroten door het aantrekken van investeringen en de ontwikkeling van activiteiten die bijdragen tot economische transitie, logistieke connectiviteit en duurzame stedelijke integratie⁸». Ze begeleiden ook de projecten om de visie van het Masterplan 2040 op de oevers van het Vergotodok⁹ te operationaliseren, met name:

- het project voor een intensivering van de stadslogistiek rond de bouwsector;
- de ontwikkeling van een hub 'Stedelijke Circulaire Economie' op de rechteroever (urban mining, inzameling en verwerking, invoer van producten uit of die bijdragen tot de circulaire economie).

De overgang van de activiteiten binnen dit weefsel zal plaatsvinden volgens de projecten van de Haven van Brussel, die van haar concessiehouders en de rotatie binnen de concessies.

8 Masterplan 2040 van de Haven van Brussel, Deel 3: Globale gedeelde visie, p. 183.

9 Masterplan 2040 van de Haven van Brussel, Deel 4: Operationalisering van de visie op korte, middellange en lange termijn, p. 236 e.v.

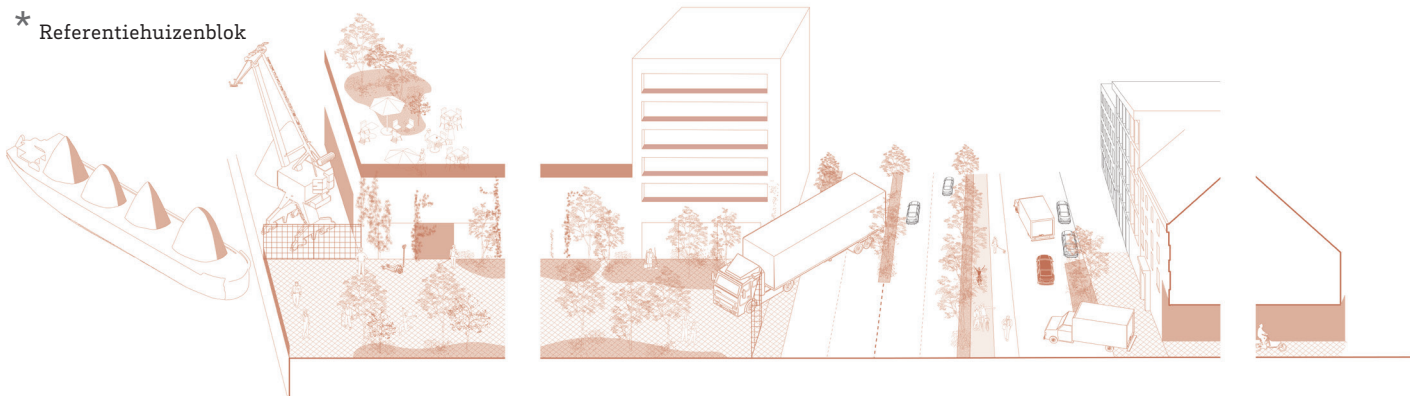


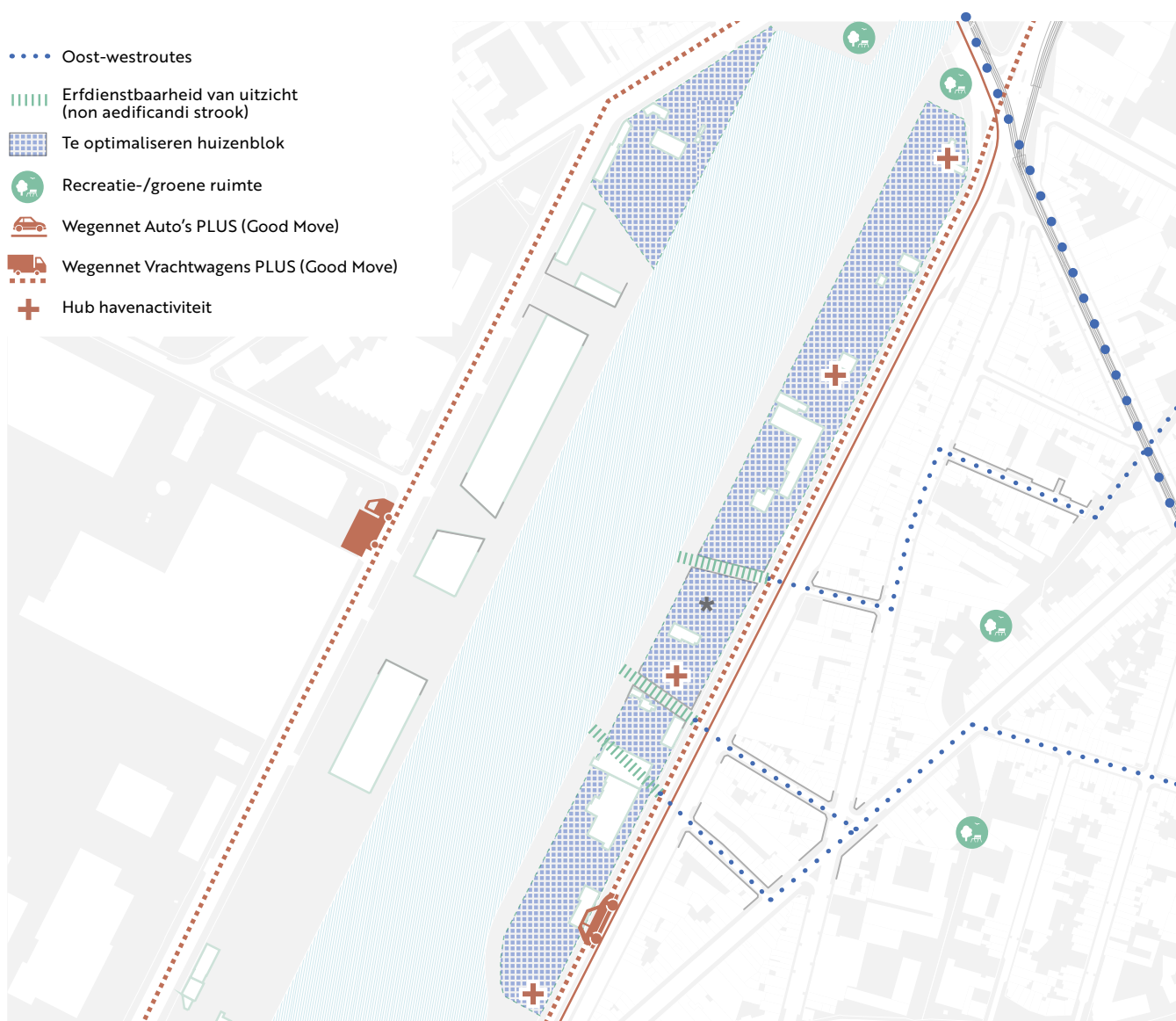
* Referentiehuizenblok

Op het vlak van bebouwing en ruimtelijke spreiding:

- Productieve, industriële en havenbebouwing opnieuw uitvinden. Het gebruik ervan optimaliseren door rekening te houden met de behoeften en mogelijkheden van nieuwe soorten industrieën door:
 - een verticale verdichting van de gebouwen om een verdichting en een mix van activiteiten te bevorderen en landschapsopeningen mogelijk te maken (zie hieronder); *In dit verband stelt het Masterplan 2040 van de Haven van Brussel een project voor van een centraal gebouw op de rechteroever, gewijd aan een hub voor de circulaire economie, gekoppeld aan onderzoek naar de toekomst van de logistieke en de materiaalketens in het kader van duurzaam bouwen en het gebruik van nieuwe technieken. Meer in het algemeen voorziet het ook in de mogelijkheid van een verticale verdichting van de concessies. Aan de kaaien ontwikkelen zich activiteiten die verband houden met de waterweg. Zo kunnen op de verdiepingen aanvullende economische programma's worden opgezet, die mogelijk ook aan de waterweg zijn gekoppeld.*
 - het delen van bepaalde ruimtes en diensten binnen het havengebied, met de omliggende wijken (TIR en TACT natuurlijk, maar ook Masui);
 - een animatie van de gevels om vensters op de activiteit te creëren en de activering van de openbare ruimte en de integratie in de context te vergemakkelijken.
- De visuele porositeit naar de waterweg, vanuit de wijk Masui, stimuleren door de invoering van *non aedificandi* zones in het verlengde van de wegen die loodrecht op het kanaal staan. Deze porositeit moet niet gericht zijn op een direct zicht op het water (het reliëf kan beperkend zijn), maar moet het havenfront openen. Door een verticale verdichting kan deze reorganisatie eveneens worden overwogen. De openingen zullen worden

* Referentiehuizenblok





gebruikt om de in- en uitgang en de logistiek tussen concessies te organiseren en te rationaliseren. Deze maatregel zal verschillende soorten gebruikers ten goede komen:

- de omwonenden van de Masuiwijk wier uitzicht op het havengebied zal worden verbeterd;
- de gebruikers van de Groendreef, met name de voetgangers en fietsers, wier route zal worden onderbroken door openingen;
- de werknemers in de concessies wier werkomgeving aan kwaliteit zal winnen.

Deze porositeit moet met voorrang visueel zijn. Op lange termijn, en afhankelijk van de ontwikkelde projecten, zou het nieuwe openbare ruimten langs het kanaal kunnen bieden.

- › Voorzieningen in de omgeving van het Vergotedomk inplanten om stedelijke oriëntatiepunten en verbindingen met het omringende bewoonde weefsel tot stand te brengen:
 - in de geest van wat aan de draaihoek van het Vergotedomk wordt geïnitieerd met de toekomstige sportvoorziening die als onderdeel van SVC 1 is gepland;
 - dankzij voorzieningen die verband houden met de productieactiviteit en tegemoetkomen aan de behoeften van de wijken (bv. opleidingscentrum, centrum voor havenberoepen, enz.).

Wat het niet-bebouwde gedeelte betreft:

- › **De private ruimten** bestaan uit de omgeving van de concessies en de gebouwen. Ze zullen worden ingericht in relatie tot de

openbare ruimte en zullen bijdragen tot de encensering van de productieactiviteit. De inrichting beoogt de integratie in het stedelijk weefsel, met name via de *non aedificandi* zones

- om de continuïteit van het weefsel en zijn openingen te waarborgen;
- om bij te dragen aan de optimalisering van productie-/industriële gebouwen en concessies;
- om de geluids- en stofhinder te beperken door het gebruik van aangepaste vegetatie (bv. aanplantingen op verschillende hoogten om een scherm te vormen) en andere inrichtingen.

- › **De openbare ruimte** zal de toegang tot de stad vormen, met de kruispunten De Trooz, de Groendreef en het Rederskruispunt. Ze zal op haar eigen manier bijdragen tot het verbindende grootstedelijke park, door middel van een continue begroeiing. De toekomstige inrichtingen ervan zullen ervoor moeten zorgen dat het multimodale verkeer en de logistiek worden geoptimaliseerd. Dit geldt op gewestelijke en lokale schaal (met de uitvoering van de door Good Move geplande lus voor vrachtwagens rond het Vergotedomk en met een kleine stedelijke logistieke lus in Masui (zie 19^e-eeuws weefsel - *Gemengde huizen en opbrengsteigendommen*). Deze logistiek moet zowel voor de wegstructuur als voor de waterweg worden uitgedacht.

19^E-EEUWS WEEFSEL – GEMENGDE HUIZEN EN OPBRENGSTEIGENDOMMEN

Bestaande toestand

Het deel van het 19^e-eeuwse weefsel - Gemengde huizen en opbrengsteigendommen dat in de perimeter van het RPA Max is opgenomen, bevindt zich in de driehoek tussen de Groendreef (meer bepaald de ventweg ervan ten oosten van de as), de Masuistraat en de Antwerpsesteenweg.

Dit weefsel, bekend onder de naam 'Masuwijk', strekt zich verder naar het oosten uit en vormt de overgang tussen de stad Brussel en de gemeente Schaarbeek, tussen het Vergotedorp en de spoorlijn.

Het weefsel is zeer gevarieerd en erg dicht. Het omvat huizen en appartementsgebouwen:

- › hetzij geheel bestemd voor huisvesting, waarbij dient worden op de aanwezigheid van het arbeiderswoningencomplex in de Arbeidsstraat;
- › hetzij geheel of gedeeltelijk bestemd voor productie-, logistieke of groothandelsactiviteiten, die, op enkele uitzonderingen na, zoals enkele bedrijven aan de Groendreef, niet erg zichtbaar of weinig inzichtelijk zijn vanuit de openbare ruimte.

De openbare ruimte is bijna uitsluitend verhard.

De natuurlijke tendens bij de vernieuwing van dit weefsel is dat productieactiviteiten worden vervangen door huisvesting en traditionele handelszaken. Uit de diagnostische analyses blijkt echter dat de geschiedenis van het weefsel (nabijheid van het eerste spoorwegstation van Europa - het station Groendreef), het huidige en recente verleden ervan (sterke gemengdheid¹⁰) alsook zijn ligging op het kruispunt van belangrijke mobiliteits- en vervoersinfrastructuren (wegennet en kanaal) op het behoud wijzen van een gemengde structuur met productieactiviteit.

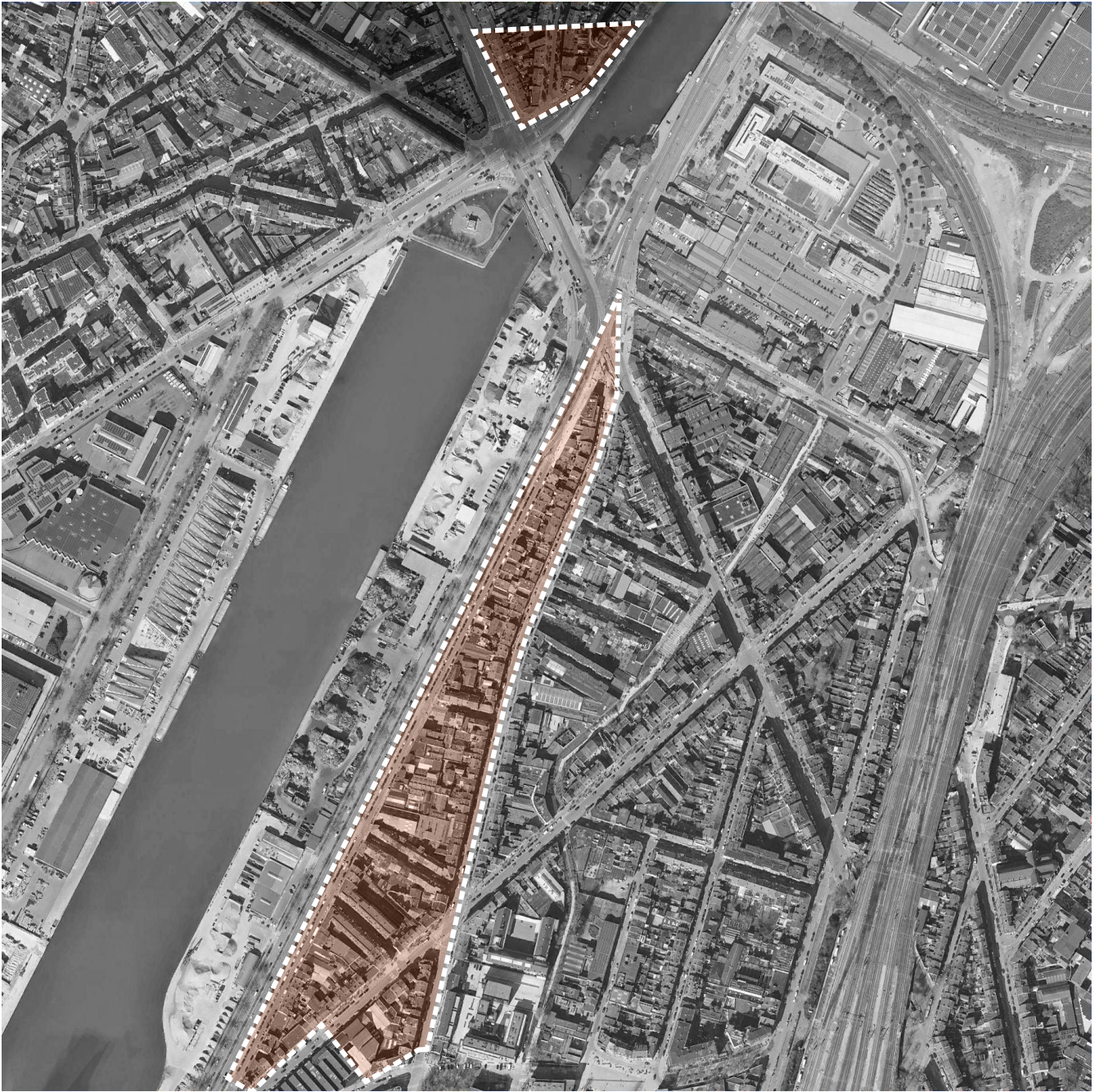
¹⁰ De groothandel en de productieactiviteiten worden voornamelijk ingeplant in de huizenblokken die door de vroegere Zennebedding worden doorkruist en in het zuiden van de Masuistraat. De kleinhandel bevindt zich voornamelijk op de Koninginnelaan en in bepaalde gedeelten van de Antwerpsesteenweg.

Beschrijving

Het ontwerp van RPA Max heeft tot doel om:

- › de leefomgeving en de kwaliteit van de woningen te verbeteren door een geleidelijke renovatie van de gebouwen, het interieur van de blokken en de openbare ruimte. Het wil de wijk verbinden met het lineaire grootstedelijke park (waaronder het Zennepark);
- › de sterke gemengdheid van dit weefsel te versterken om de kleine en middelgrote productieactiviteiten, en dus de plaatselijke werkgelegenheid, te bestendigen in een perspectief van evenwichtige cohabitatie met de andere functies van de stad:
 - door te zorgen voor de beschikbaarheid en toegankelijkheid van grond (bestemming);
 - door exploiteerbare oppervlakten toe te staan om een actief lint mogelijk maken/te consolideren;
 - door in een gemengd weefsel aanvaardbare geluids- en trillingsdrempels, stof- of rookemissies enz. te garanderen;
 - door hun zichtbaarheid en imago in het stedelijk weefsel te verbeteren.

De renovatie van dit weefsel zal geleidelijk aan plaatsvinden naarmate er private en openbare projecten gelanceerd worden.



Beschrijving

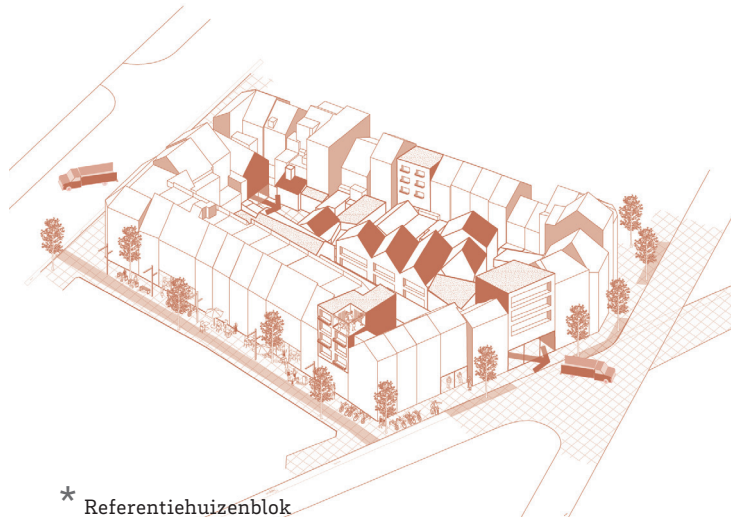
Op het vlak van bebouwing en ruimtelijke spreiding

Bij de ruimtelijke vertaling van deze principes spelen verschillende aspecten voor de bebouwde omgeving een rol:

- › renoveren van de residentiële bebouwing door verbetering van het comfort van de woningen: warmte- en geluidsisolatie, kleine binnen- en buitenuitrusting, gemeenschappelijke ruimten, toegang tot een privé-, collectieve of openbare buitenruimte, enz.;
- › opzetten van een lint voor productiekernen dat de gemengdheid van functies bevordert en organiseert. Met name op de benedenverdiepingen van de gebouwen moeten er ruimten voorbehouden blijven voor ondernemingen en collectieve voorzieningen doordat de inplanting van woningen en grote handelszaken wordt beperkt. Dit lint moet bij voorrang worden gesitueerd op de gedeelten van de reeds productieve en commerciële blokken die profiteren van een gemakkelijke verbinding met de logistieke lus.

De renovatie van de residentiële bebouwing en het behoud van een productief lint moeten door verschillende elementen worden gestimuleerd:

- › de uitrol van een innovatieve architectuur die de integratie van verschillende typologieën en functies mogelijk maakt;
- › de realisatie van actieve benedenverdiepingen;
- › het opzetten van faciliteiten voor logistieke bundeling en opslag die zijn aangepast aan de behoeften van de ondernemingen en de vervoerde producten;
- › de rationalisering van de achterzijden en percelen/binnenreinen van huizenblokken om de inplanting van binnenplaatsen of logistieke bebouwing en aanvullende bebouwing op de woningen te bevorderen, maar zo spoedig mogelijk de ontwikkeling van tuinen in volle grond te stimuleren (zie "Wat het niet-bebouwde gedeelte betreft").



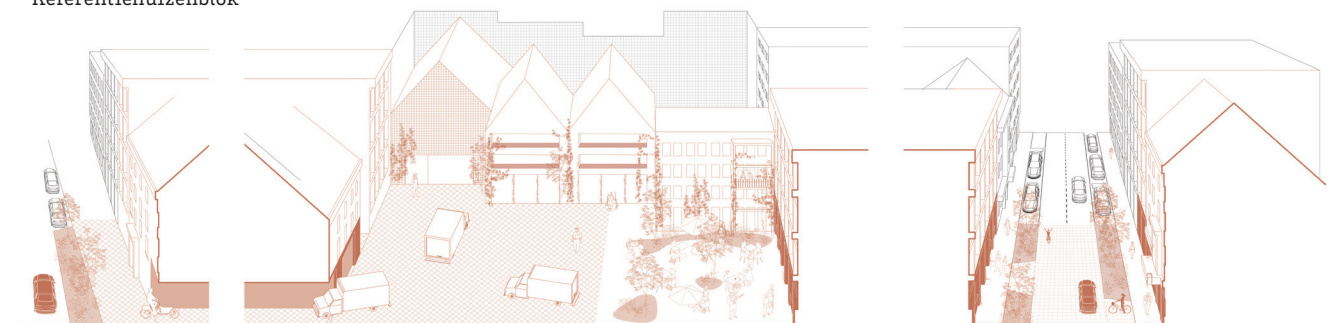
Wat het niet-bebouwde gedeelte betreft

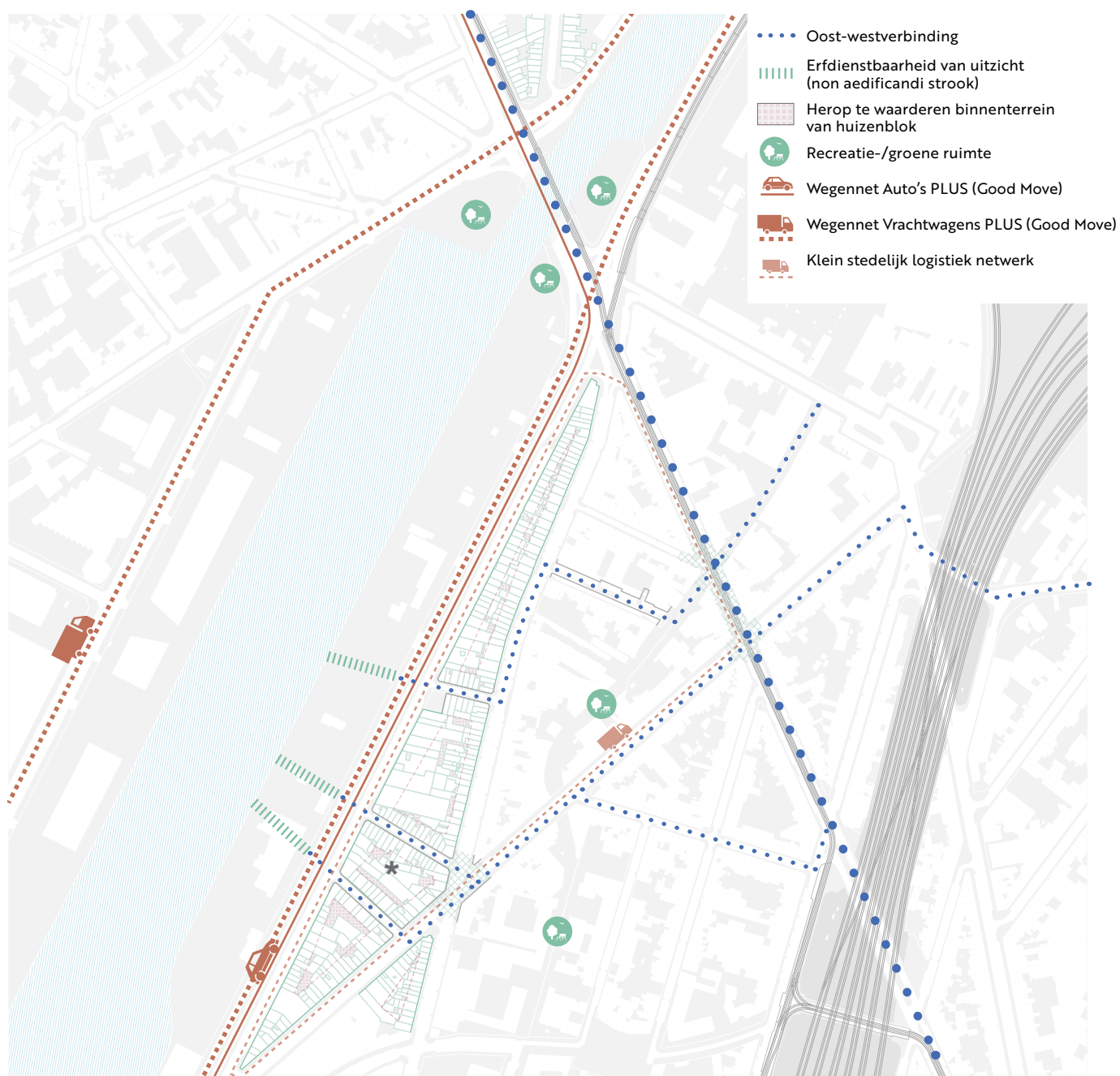
Voor de open ruimten worden ruimtelijke implicaties verwacht voor zowel de particuliere als de openbare ruimte.

De onbebouwde particuliere open ruimte is zeer beperkt. Deze bestaat uit een aantal omgevingen van woningen en huizen die moeten worden ingericht in verhouding tot de openbare ruimte en/of om de logistieke werking van handelszaken en productieactiviteiten te waarborgen;

Op het binnenterrein van huizenblok blijven zeer kleine vrije vakken over. Deze vakken zouden kunnen worden vergroot zodra de bebouwde of ondoordringbare elementen gerationaliseerd werden (zie «Op het vlak van bebouwing»). Zij moeten maximaal worden benut om leefruimten vrij te maken, de absorptie van regen- en afvloeiingswater te verbeteren, het hitte-eilandeffect te verminderen, enz.

* Referentiehuisenblok





De openbare ruimte bestaat dan weer voornamelijk uit:

- › de ventweg van de Groendreef, de Masuistraat en de Antwerpsesteenweg, waarvan het tracé moet worden uitgedacht als een kleine stedelijke logistieke lus die het lint voor productiekernen ondersteunt. Deze moet de verbinding tussen de lokale en de regionale distributie (vrachtwagenlus rond het Vergotodok en de waterweg) op complementaire wijze tot stand brengen. Deze ruimten moeten dus het verkeer, het parkeren, het laden en lossen en de plaatselijke evenementen (zoals de markt op de Antwerpsesteenweg) organiseren en deze nieuwe inrichtingen aanvullen met aanplantingen van boven overeenkomstig het BKP om de werking van de wijk verkeersluwer te maken;
- › drie transversale straten (de Arbeidsstraat, de Roeiersstraat en de Regattastraat). Deze straten moeten hun lokale en residentiële karakter behouden om het comfort van de omwonenden en een veilig gebruik voor actieve vervoersmiddelen of het spelen op straat te waarborgen. Ze zullen worden vergroend om het dichte en minerale karakter van de wijk te compenseren en deze te doen aansluiten op het verbindende grootstedelijke park. Ze kunnen worden ontwikkeld als perspectieven naar het kanaal toe, die uitgeven op de non aedificandi zones van het havengebied. Tot slot zullen ze bijdragen aan de oost-westlogica (zie 02.02 Oost-westroutes)

03

VERZAMELDE STRATEGIEËN

03.01 KRUISSTROMEN

noord-zuidassen en oost-westroutes voor een verkeersluwe mobiliteit en openbare ruimten met een grote milieucapaciteit

Het ontwerp van RPA Max bevestigt de noord-zuidoriëntatie en de kruising ervan met een oost-westoriëntatie. Dit houdt in dat de mobiliteit binnen de perimeter wordt georganiseerd en gepacificeerd, in samenhang met de context, rekening houdend met bestaande en toekomstige gebruikers.

In het algemeen integreert het ontwerp van RPA Max het wegennet in het verbindende grootstedelijk park en vereist dat het bijdraagt aan de multimodale specialisatie van de wegen van Good Move en aan de verbetering van de milieukwaliteit en -capaciteit van de perimeter in termen van geluidsbeheersing, luchtkwaliteit, natuur en regenwater.

Voor de actieve vervoersmodi moeten de structurerende wegen veilig en comfortabel worden gemaakt. De secundaire wegen moeten gepacificeerd worden. De poreusheid van de huizenblokken, de benedenverdiepingen en de platen maakt het mogelijk om op regelmatige afstanden langs de wegen

doorgangen en rustplaatsen te creëren. Dit zal vooral nodig zijn in het grootstedelijke park om de gebruikers ook op hun lange trajecten het grootst mogelijke comfort te bieden.

Wat het openbaar vervoer betreft, is het noodzakelijk een goede busdienst in de hele perimeter te handhaven en de ontwikkeling van de structurerende ontsluiting (tram Belgica - Centraal Station) te integreren, met het oog op de gewestelijke ambities. De inrichting van de routes zal worden geïntegreerd in de logica van de noord-zuidassen en de oost-westroutes om ook bij te dragen tot de functionele en ecologische verbetering ervan.

Het gemotoriseerd verkeer zal worden geconcentreerd op de penetratieas Groendreef/Willebroekkaai die moet kunnen blijven voldoen aan de behoeften van het haven- en productieweefsel. Daarentegen wordt het gemotoriseerd verkeer op de Helihavenlaan, de Antwerpsesteenweg en de secundaire wegen afgeremd of zelfs afgesloten.

03.02 BOUWPROFIELEN

gebieden van verandering en geconsolideerde weefsels ten gunste van de integratie van de verticale component van de verschillende stedelijke weefsels

De optie waarvoor in het ontwerp van RPA Max gekozen werd is die van de 'stedelijke verbondenheid' tussen de bestaande bebouwing en de nieuwe ontwikkelingen.

De selectiecriteria van de bouwprofielen zijn contextueel. Ze komen tegemoet aan de wens om het bebouwde landschap te harmoniseren en nieuwe ontwikkelingen in de bestaande weefsels te integreren, met inachtneming van bijzonderheden als referenties (het toekomstige Museum Kanal-Pompidou, de Engie-torens en de sportvoorziening Vergote). Zo worden homogene ruimtes, perspectieven en oprijzende constructies gecreëerd die het stedelijk landschap consolideren of ritmeren.

Op de algemene schaal van het Territorium Noord vormen het bebouwde gebied dat binnen de perimeter van het RPA Max is ontwikkeld en het aansluitende grootstedelijke park een basis voor de hogere ontwikkelingen van de Manhattan-wijk en een overgang naar de wijken Masui en Sint-Rochus die buiten de perimeter van het RPA doorgaan.

Het strikte criterium van V/T-dichtheid (vloeroppervlakte/terreinoppervlakte) wordt aangevuld met een logica rond het creëren van plaatsen van polariteit en intensiteit binnen de perimeter en gereguleerd door maximale oppervlakten per subzone en de aanduiding van toegestane oprijzende constructies.

03.03 LANDSCHAP

het bebouwde en het niet-bebouwde in dialoog om de identiteit van de perimeter te versterken

Het ontwerp van RPA Max benut de belangrijkste kenmerken van het landschap, zoals het kanaal, het Maximiliaanpark, de heterogeniteit van de bebouwing en de erfgoedelementen... Het maakt het lezen en toe-eigenen van het landschap vanuit de open ruimte gemakkelijker en aangenamer.

De verduidelijkte en overzichtelijke openbare ruimte biedt een basis voor de ontwikkeling van nieuwe vormen van gebruik binnen de perimeter. Er zijn tal van gebruiksmogelijkheden. Ze komen in verschillende delen van de perimeter op een verschillende manier tot uiting: productief, evenementieel, recreatief,... allemaal dimensies die bijdragen tot de creatie van een lokale, comfortabele en wenselijke stad. Ze zullen ook de basis vormen voor de ontwikkeling en de bevestiging van de identiteitsdimensie van dit deel van het grondgebied.

Door te werken aan visuele perspectieven en uitzichtpunten, actieve stadsfronten, de bescherming van bepaalde erfgoedelementen langs de assen en routes en de integratie van de

geconsolideerde weefsels en nieuwe ontwikkelingen in de sectoren van verandering kan de stad worden uitgedacht en samengesteld als een levend beeld, waarbij de relatie tussen de menselijke schaal en het grote landschap en de identificatie met de wijk worden versterkt.

Meer specifiek wordt een erfgoedbescherming toegekend aan de modernistische en brutalistische gebouwen: de torens en de platen van de Lakense Haard, de gebouwen van de Lakense Haard aan de Antwerpsesteenweg, de Politie school en de site van de huidige Stafkazerne. Dit met het oog op een erkenning en valorisatie van de naoorlogse stadsplanning.

De natuurlijke dimensie wordt versterkt en draagt bij tot het creëren van echte levenskwaliteit. Doordat zij de basis vormt voor de ontwikkeling van een natuurstad, maakt zij immers de ontwikkeling van ecosysteemdiensten mogelijk. Deze natuurlijke laag zorgt dus voor een grotere veerkracht van de perimeter bij klimaatverstoringen en helpt de ineenstorting van de biodiversiteit tegen te gaan.

04 SAMENVATTING – STRATEGISCHE ACTIES

versterkt of mogelijk gemaakt door het RPA

AMBITIE VAN VERBINDEND GROOTSTEDELIJK PARK

- › Het Maximiliaanpark, het wegnennet en de restruimten gebruiken om delen van de stad met elkaar te verbinden, het park uit te breiden en de ecosysteemdiensten ervan te maximaliseren
- › De bouwlijnen rond en in het park gebruiken om een verticale lezing van het stedelijke landschap toe te voegen en het erfgoed te versterken door uitzichten te kaderen
- › Het gemengde gebruik van het park versterken om er een echte voorziening op grootstedelijke schaal van te maken

AMBITIE VAN GEMENGDE EN EVENWICHTIGE PROGRAMMERING

- › Zorgen voor een mix van kwalitatieve en inclusieve woningen, aangepaste lokale en gewestelijke voorzieningen, aangevuld met handelszaken en diensten, en een vernieuwde stedelijke economie
- › De kwaliteit van elk van de bestaande en toekomstige functies maximaliseren om ze in de perimeter te bestendigen
- › Eigenheden gebruiken als spil voor de programmering

BIJ DE ASSEN VAN NOORD NAAR ZUID

Kanaal en omgeving

- › De aanwezigheid van vegetatie maximaliseren om een ecologische doorsteek van het kanaal te creëren ter hoogte van het Redersplein, vanaf het Maximiliaanpark richting Thurn & Taxis en een porositeit voor fietsers en voetgangers vanaf het Noordstation
- › Het minerale karakter van de Akenkaai (Becodok) behouden in verband met de recreatieve, culturele en stedelijke activiteiten en verbetering van de relatie met het water met de mogelijke verlaging ervan
- › De havenactiviteiten aan de Rederskaai (Vergotedok) handhaven en het kanaal behouden als logistieke vervoersas en steun voor een circulaire stedelijke economie.

Groendreef / Willebroekkaai

- › De aanwezigheid van vegetatie maximaliseren ter versterking van de ecosystemen van de Willebroekkaai in verband met de herinrichting van het Maximiliaanpark
- › Het meervoudig gebruik verbeteren, de netwerken Fiets COMFORT, Auto PLUS en Vrachtwagen PLUS (Good Move) onderhouden en integreren
- › De druk van de auto verminderen ten gunste van de actieve vervoerswijzen met een lagere snelheid over de hele lengte van de weg, transversaal gefaciliteerde oversteekplaatsen en een aanmoediging om op lange termijn naar een vermindering van de berijdbare ingenomen ruimte en het verkeer op de weg te evolveren.

IN DE SECTOREN VAN VERANDERING

Sector 1 Beco - Willebroek

- › Een 'actief front'-lint creëren met verschillende functies langs de Akenkaai
- › De Slijkhoef opwaarderen, evenals het sheddak door middel van een erfgoedbescherming en een bestemming als gemengd gebied met bevordering van de productieve activiteiten
- › Huisvesting en handel bevorderen langs de kant van de Osa-yandestraat met een bestemming als woongebied in lijn met het nieuwe gebouwenbestand in de omgeving

Sector 2 Bolivar - Helihaven, een nieuwe lokale identiteitskern

- › De vloerplaat van de Helihaven activeren en de verbinding ervan met de openbare ruimte verbeteren
- › De site van de Stafkazerne opwaarderen door middel van een erfgoedbescherming, een bestemming als gemengd gebied en een mogelijke verdichting

- › Een 'actief front'-lint creëren langs de kant van de Helihavenlaan langs de site van de Stafkazerne
- › De nieuwe programmering van het huizenblok Stafkazerne, de Sint-Rochuswijk en de nieuwe ontwikkelingen van de Bolivarlaan onderling afstemmen met een bestemming als woongebied van de hoek Simons/Helihaven
- › Twee 'actief front'-linten creëren en de hoek Bolivar/Helihaven een bestemming als administratiegebied langs de kant van Engie toekennen
- › De Sint-Rochusschool en zijn buitenruimte herkwalificeren een 'actief front'-lint creëren op de hoek Bolivar/Helihaven met een grote zone voor voorzieningen van collectief belang of van openbare diensten op de benedenverdieping in lijn met de openbare ruimte en huisvesting op de verdiepingen
- › De huisvesting ontwikkelen evenals een eventuele voorziening met een bestemming als woongebied van de noordelijke hoek Bolivar/Helihaven met verzekering van een minimale ingenomen ruimte en een kwalitatieve integratie in het Maximiliaanpark ('actief front'-lint)
- › Bijdragen tot het stedelijke landschap van de Noordwijk dankzij met een van de twee oprijzende constructies op de Bolivaras

- › **De Groendreef** herkwalficeren met erfgoedwaardigheden van uitzicht in de richting van het kanaal binnen het gebied voor vervoer- en havenactiviteiten

Helihavenlaan

- › **De aanwezigheid van vegetatie maximaliseren om een verbinding tot stand te brengen tussen het Maximiliaanpark en het Zennepark via de Helihavenlaan.**
- › Op continue wijzen de **actieve vervoerswijzen** op de as bevorderen
- › De gemotoriseerde mobiliteit beperken door middel van **wegen met beperkte toegang** op twee trajecten
- › **De as verkeersluw maken en beveiligen** door de beginselen van het Schoolcontract over te nemen en de **toe-eigening van de openbare ruimte** te stimuleren met speel-, gezellige en rustige ruimten ('Quiet Zone'-strategie)

Antwerpsesteenweg

- › **De aanwezigheid van vegetatie maximaliseren om het Maximiliaanpark uit te breiden tot de Antwerpsesteenweg**
- › De steenweg opnieuw bevestigen als **een lokale en interwijkse verbinding** met verschillende **plaatsen van sociale vitaliteit** waaronder de markt

Sector 3 Reders - Antwerpen

- › **De oost-westoversteekbaarheid** van de voetgangersplaat van de Lakense Haard verbeteren en **huisvesting ontwikkelen** met een bestemming als **woongebied** van de voetgangersplaat van de Lakense Haard
- › Herkwalficatie van het huizenblok 'Politieschool' met een **voorziening** en een bestemming als **woongebied** evenals de verticale verdichting ervan door de mogelijkheid van een **oprijzende constructie**
- › De voetgangersplaat en torens van de Lakense Haard evenals de Politieschool opwaarderen door middel van een **erfgoedbescherming**
- › **Huisvesting** en een **openbaar park van 2000 m²** ontwikkelen ter hoogte van het huizenblok gelegen tussen Antwerpen, Helihaven en Albert II met een bestemming als **woongebied**
- › Een **'actief front'-lint creëren** langs de Helihavenlaan en op de hoek van de Antwerpsesteenweg

OP DE OOST-WESTROUTES

Bolivarlaan

- › **De oversteekbaarheid verbeteren** om het traject tussen de delen van het Maximiliaanpark te vergemakkelijken en veiliger te maken en **de laan** te verbinden met de Suzan Danielbrug in de richting van Thurn & Taxis
- › **De berijdbare ingenomen ruimte verminderen ten gunste van het Maximiliaanpark**
- › De **voetgangersboulevard** van Good Move en het nieuwe tramtracé 'Belgica – Centraal Station' integreren
- › **De laan omzomen** door de inplanting van nieuwe gebouwen en eventuele **oprijzende constructies**
- › Van de laan een **plaats van sociale, culturele en vrijetijdsactiviteiten maken** via meerdere **'actief front'-linten**

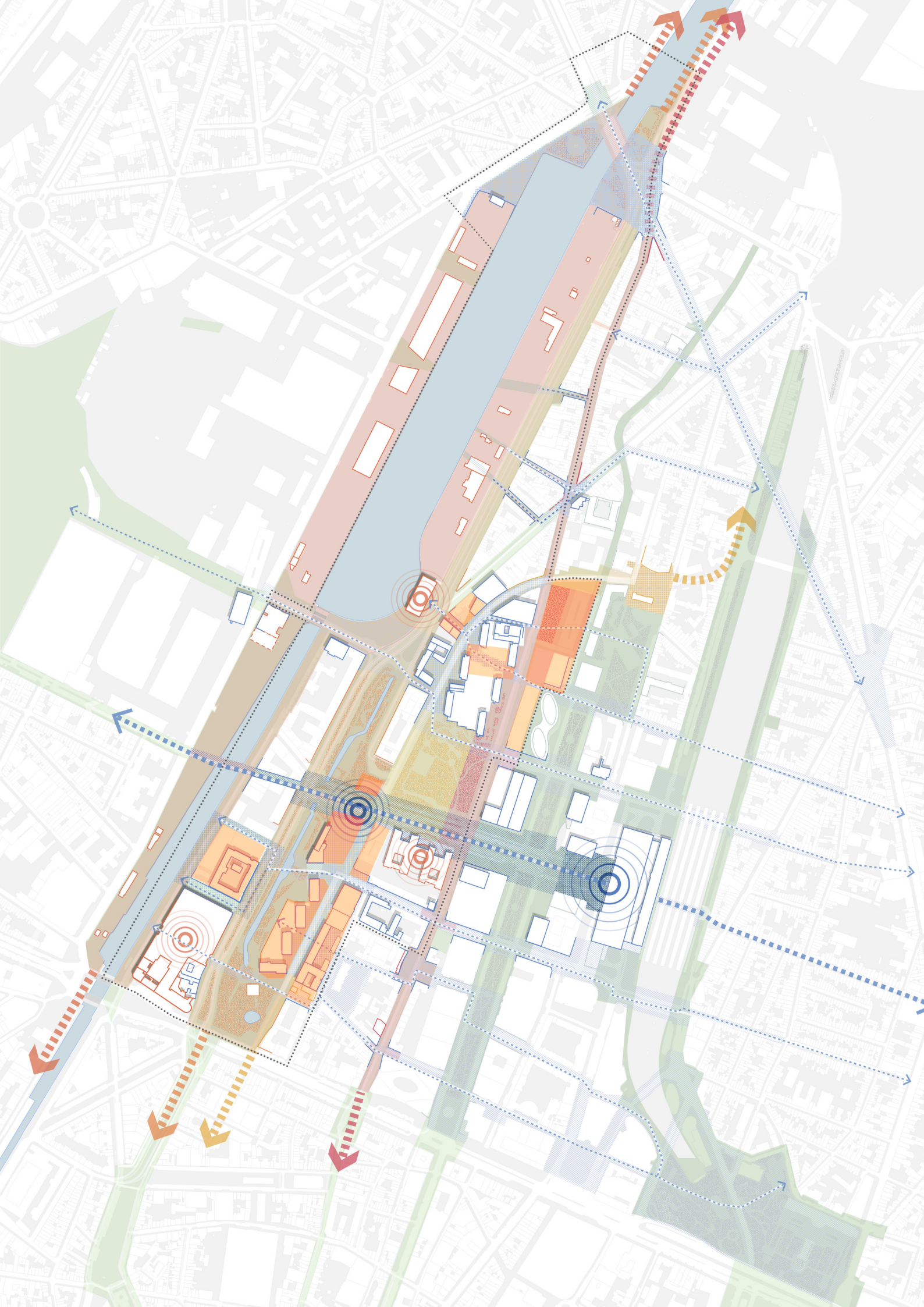
Opeenvolging van transversale routes

- › **De oversteekbaarheid verbeteren met porositeiten voor fietsers en voetgangers ten gunste van de oost-westtransversaliteit**
 - Door het huizenblok Stafkazerne
 - Door het Maximiliaanpark
 - Door de voetgangersplaat en torens van de Lakense Haard
 - Door het huizenblok gelegen tussen Antwerpen, Helihaven en Albert II

IN DE GECONSOLIDEERDE WEEFSELS

- › Het 20^e/21^e weefsel consolideren – Gemengde gehelen van **woongebied, gebied voor voorzieningen en administratiegebied** en een **'actief front'-lint** vormen langs de Akenkaai en het Redersplein
- › Het havenweefsel consolideren en het bodemgebruik in het **gebied voor vervoer- en havenactiviteiten** rationaliseren door toestemming te geven voor een **verticale verdichting**
- › De synergieën tussen het gebied voor vervoer- en havenactiviteiten en de Masuijk bevorderen en **de landschappelijke integratie van het Vergotedok verbeteren** met **erfgoedwaardigheden van uitzicht in de richting van en vanaf het kanaal**
- › Het 19^e weefsel consolideren – Gemengde huizen en opbrengsteigendommen in **gemengd gebied** ten gunste van een **bestemming van de productieve activiteiten** en een herkwalficatie van de huizenblokkernen







VERORDENEND LUIK










INHOUD

GRAFISCHE VOORSCHRIFTEN	106
ALGEMENE VOORSCHRIFTEN	108
BIJZONDERE VOORSCHRIFTEN PER GEBIED	110
VOORSCHRIFTEN IN OVERDRUK	114


GRAFISCHE VOORSCHRIFTEN








Specifieke voorschriften per zone

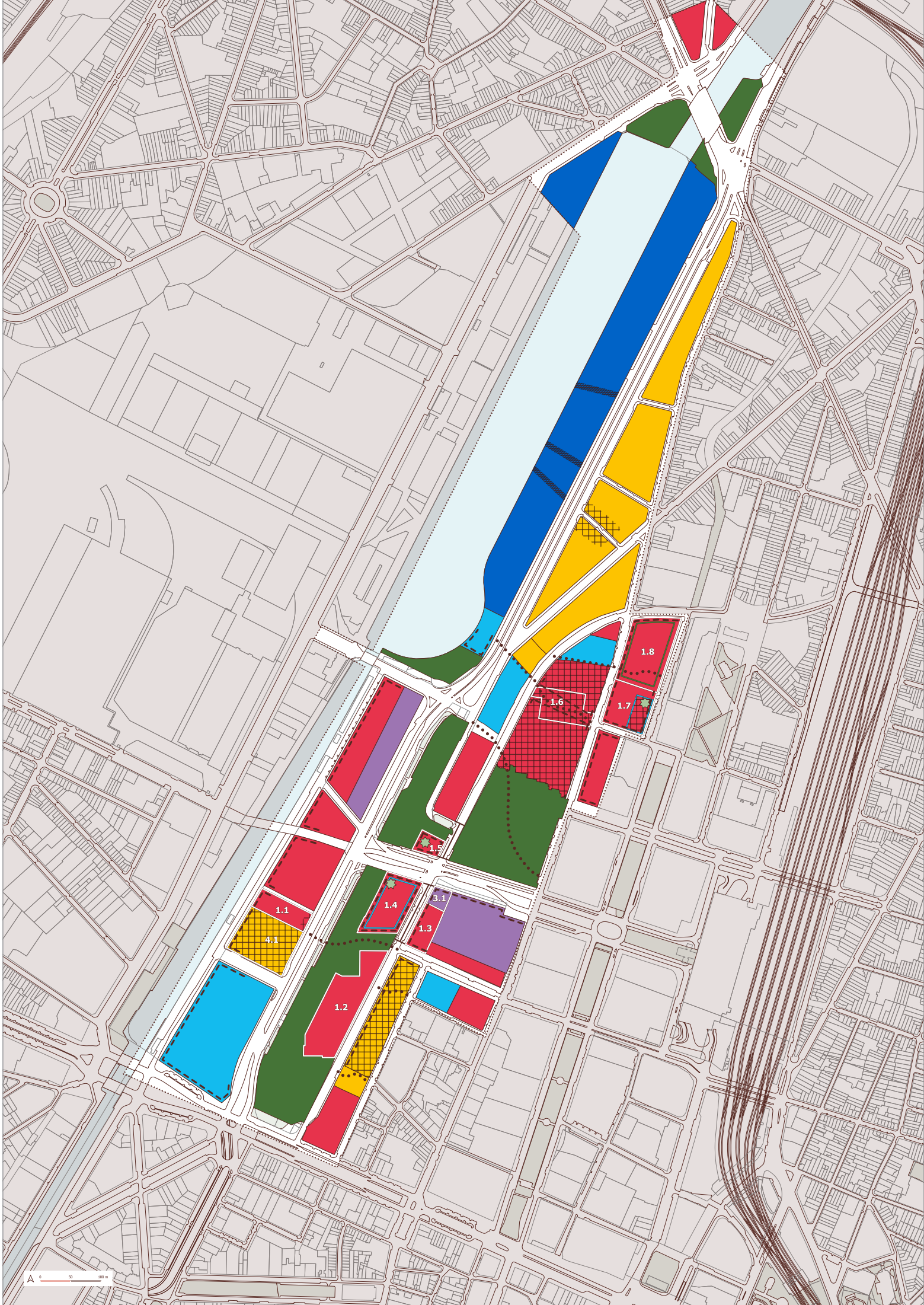
-  1 - Woongebied Maximilien-Vergote
-  Belangrijke zone voor collectieve voorzieningen of openbare diensten
-  Belangrijke zone voor park Maximilien-Vergote
-  2 - Gebied voor collectieve voorzieningen of openbare diensten Maximilien-Vergote
-  3 - Administratiegebied Maximilien-Vergote
-  4 - Gemengd gebied Maximilien-Vergote
-  5 - Gebieden voor havenactiviteiten en vervoer Maximilien-Vergote
-  6 - Parkgebied Maximilien-Vergote
-  7 - Gebied voor wegenis Maximilien-Vergote

Aanvullende voorschriften

- 1.1 - Beco – Willebroek kant van de Osayandestraat
- 1.2 - Torens helihaven
- 1.3 - Hoek Simons / helihaven
- 1.4 - Bolivar Sint-Rochus
- 1.5 - Bolivar Noord
- 1.6 - Plint en torens van de De Lakense Haard – Complementaire ontwikkeling
- 1.7 - Bouwblok "Politieschool"
- 1.8 - Bouwblok tussen Antwerpse, helihaven en Albert II
- 3.1 - Hoek Bolivar / helihaven aan de kant van Engie
- 4.1 - Béco – Willebroeck aan de kant van Ruimingskaai
-  7.2 - Wegen met beperkte toegang

Overdruk voorschriften

-  8 - 'Actief front'-linten"
-  9 - Oprijzende constructies
-  10 - Erfgoedbescherming
-  11 - Porositeiten voor fietsers en voetgangers
-  12 - Erfdienstbaarheden van uitzicht in de richting van en vanaf het kanaal



ALGEMENE VOORSCHRIFTEN

01

Deze algemene voorschriften gelden voor alle gebieden waarop het plan betrekking heeft, niettegenstaande de grenzen en beperkingen die worden opgelegd in de bijzondere voorschriften met betrekking tot individuele gebieden. De algemene voorschriften PG.04 lid 2, PG.05, PG.06 en PG.07 zijn bovenop de bijzondere voorschriften van toepassing.

02

Voor de omschrijvingen van de gebruikte begrippen wordt verwezen naar de verklarende woordenlijst van het GBP en de begripsbepalingen in de regelgeving die van kracht zijn op het moment dat het RPA wordt goedgekeurd.

03

De grafische en schriftelijke voorschriften van dit luik van het RPA hebben een regelgevende waarde. Bij tegenspraak in de interpretatie van de stedenbouwkundige voorschriften hebben de schriftelijke voorschriften voorrang op de grafische voorschriften.

04

De aanleg van groene ruimten, beschouwd als volle grond en begroeide ruimte, met inbegrip van stadslandbouwruimten, is zonder beperking toegelaten in alle gebieden, met name om bij te dragen tot de verwezenlijking van het groene netwerk en versterking van het ecologische netwerk.

Behalve in de subzones waar de bijkomende bijzondere voorschriften die een drempelwaarde voor groene ruimten opleggen van toepassing zijn, voorzien de aanvragen om een stedenbouwkundig attest, stedenbouwkundige vergunning of verkavelingsvergunning die betrekking hebben op een grondoppervlakte van minstens 5.000 m² in de instandhouding of de aanleg van groene ruimten die minstens 10% van die grondoppervlakte beslaan, waarvan één of meer groene ruimten bestaan uit één stuk met een grondoppervlakte van minstens 500 m².

05

In alle zones verbeteren de handelingen en werken de milieukwaliteit van de site door voorrang te geven bij het ontwerp van gebouwen en open ruimten:

- › het onderhoud of de aanleg van oppervlakken in volle grond in open ruimten, voornamelijk ter verbetering van de biodiversiteit;
- › het geïntegreerd beheer van het regenwater (infiltratie of retentie) en het gebruik van doorlaatbare materialen;
- › de integratie van apparaten en diensten voor de actieve vervoerswijzen;
- › de vermindering van de vraag naar energie en het geïntegreerde beheer van die vraag (collectivisering/mutualisering - energiegemeenschap) door de installatie van inrichtingen voor de productie of uitwisseling van energie, gebouwen en opslagruimten van over het algemeen geringe omvang in verband met de genoemde activiteiten;
- › de vermindering van de afvalproductie door in te zetten op de aanpasbaarheid en de evolutie van de ruimten en programma's en door het hergebruik van de bestaande middelen, inclusief de bebouwde, op of in de buurt van de site te bevorderen;
- › het beheer van geluidshinder in functie van de bestemmingen.

06 (na correctie door erratum)

Projecten voor bouw, uitbreiding of bestemmingswijziging van meer dan 2.000 m² vloeroppervlakte dienen minstens 25% aan woningen te bevatten, zoals gedefinieerd in artikel 2, § 2, van de Brusselse Huisvestingscode.

De BGHM en de hierna vermelde operatoren beschikken over een periode van maximaal één jaar vanaf de datum van afgifte van de stedenbouwkundige vergunning om hun belofte tot verwerving van de woningen te bevestigen. In geval van concurrentie tussen kandidaat-kopers, worden de aankopen gedaan in deze volgorde van prioriteit: 1° de BGHM; 2° Citydev; 3° de gemeente en het OCMW; 4° de sociale verhuurkantoren; 5° de verenigingen zonder winstoogmerk; 6° stichtingen van openbare nut; 7° ondernemingen met een sociaal oogmerk.

De verkoop- en wederverkoop prijs van de woningen mag niet hoger zijn dan de maximumprijs voor conventionele woningen zoals bepaald in het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 26 september 2013 betreffende de stedenbouwkundige lasten die opgelegd worden bij de uitreiking van stedenbouwkundige vergunningen.

07

De hoogte van de gebouwen is vastgelegd door de bijkomende bijzondere voorschriften.

Mits de speciale regelen van openbaarmaking worden toegepast, kan onder de volgende voorwaarden een overschrijding van de in de bijkomende bijzondere voorschriften opgelegde vaste maximumhoogte worden toegestaan:

- › de overschrijding is verenigbaar met de doelstellingen van het strategische luik van het RPA op het vlak van compositie, verdeling en ruimtelijke perspectieven;
- › ze heeft een beperkte impact op het microklimaat, met name in de omliggende open ruimten, gezien de activiteiten die daar plaatsvinden.

08

Voorzieningen van collectief belang of van openbare diensten kunnen in alle gebieden worden toegestaan voor zover ze verenigbaar zijn met de hoofdbestemming van het betrokken gebied en met de kenmerken van het omliggend stedelijk kader.

Wanneer die voorzieningen geen deel uitmaken van de door de bijzondere voorschriften toegestane activiteiten of wanneer de vloeroppervlakte, zoals toegestaan door de bijzondere voorschriften van het gebied, wordt overschreden, zijn zij aan de speciale regelen van openbaarmaking onderworpen.

09

Er mogen verbouwingswerken en renovatiewerken worden uitgevoerd aan bestaande gebouwen waarvan de bestemming vermeld in de bouw- of stedenbouwkundige vergunning die erop betrekking heeft of, bij ontstentenis van zo'n vergunning, het geoorloofd gebruik, niet overeenstemt met de voorschriften van het plan. De handelingen en werken leven volgende voorwaarden na:

- › ze leiden niet tot een toename van de bestaande vloeroppervlakte;
- › ze respecteren de stedenbouwkundige kenmerken van het huizenblok;
- › ze zijn onderworpen aan de speciale regelen van openbaarmaking.

Voor die gebouwen kan ook een vergunning worden afgegeven voor de wijziging van het gebruik of de bestemming, zoals die is toegelaten in de vorige vergunning, indien die nieuwe vergunning geen verandering van de bestemming van het gebied van het plan tot gevolg heeft.

010

De uitbating van de installaties, waarvoor een milieuvergunning vereist is en die noodzakelijk zijn voor een bestemming die niet overeenstemt met de voorschriften van dit plan, mag voortgezet worden overeenkomstig de verkregen vergunning. De vergunning kan worden verlengd of gewijzigd met inachtneming van de reglementering betreffende de milieuvergunning.

011

De algemene voorschriften van het GBP 0.2, 0.7, 0.9, 0.11 en 0.14 zijn niet van toepassing in de perimeter van het plan. De vloeroppervlakte bestemd voor kantoren en activiteiten voor de vervaardiging van immateriële goederen in de woongebieden en de gebieden met gemengd karakter van het gewestelijk bestemmingsplan wordt evenwel in aanmerking genomen overeenkomstig voorschrift 0.14 van het GBP voor het bijwerken van het saldo van de toelaatbare kantoren en activiteiten voor de vervaardiging van immateriële goederen in de maas.

BBP 70-20a / Willebroek en 70-20b / Helihaven worden ingetrokken.

BIJZONDERE VOORSCHRIFTEN PER GEBIED

1. Woongebied Maximiliaan-Vergote

Deze gebieden zijn bestemd voor huisvesting. Ze kunnen ook worden bestemd voor voorzieningen van collectief belang of van openbare diensten, handelszaken, productieactiviteiten, kantoren en hotelinrichtingen.

De voorzieningen van collectief belang of van openbare diensten en de winkels bevinden zich voornamelijk op de benedenverdiepingen met de mogelijkheid van uitbreiding op de bovenverdiepingen.

De vloeroppervlakte van alle voorzieningen van collectief belang of van openbare diensten is niet groter dan 250 m² per gebouw. Die oppervlakte wordt op 1.000 m² gebracht voor school-, culturele, sport-, sociale en gezondheidsvoorzieningen.

De vloeroppervlakte van alle handelszaken samen bedraagt niet meer dan 150 m² per project en per gebouw.

De vloeroppervlakte van al deze productie- en kantooractiviteiten samen bedraagt niet meer dan 500 m² per gebouw.

Hotels hebben een maximale capaciteit van 20 kamers.

De uitbreiding van de vloeroppervlaktes of de hotelcapaciteit kan toegestaan worden onder de volgende voorwaarden:

- 1° de verhoging van de oppervlakten of de hotelcapaciteit wordt naar behoren met sociale of economische redenen omkleed;
- 2° de plaatselijke omstandigheden maken die verhoging mogelijk zonder afbreuk te doen aan de hoofdfunctie van het gebied;
- 3° de handelingen en de werkzaamheden werden onderworpen aan de speciale regelen van openbaarmaking.

Algemene voorwaarden voor alle beoogde bestemmingen:

- 1° de stedenbouwkundige kenmerken van de bouwwerken en installaties stemmen overeen met die van het omliggende stedelijke kader; hun wijzigingen zijn onderhevig aan de speciale regelen van openbaarmaking;
- 2° de aard van de activiteiten is verenigbaar met huisvesting;
- 3° de continuïteit van de huisvesting wordt gewaarborgd.

Aanvullende voorschriften

1.1. Beco – Willebroek kant van de Osayandestraat

Ten minste 75% van de vloeroppervlakte is bestemd voor huisvesting.

De vloeroppervlakte voor de hele subzone mag niet meer bedragen dan 13.300 m².

De subzone moet minimaal 800 m² cumulatieve groene ruimten, d.w.z. 25% van de oppervlakte van de subzone, met minstens een groene ruimte van 500 m² uit één stuk. Deze groenstroken mogen geheel of gedeeltelijk worden vervangen door vegetatie op de plaat, mits deze in intensieve vorm wordt uitgevoerd, met een bodemdikte van ten minste één meter. De constructies mogen niet hoger zijn dan 9 bovengrondse verdiepingen.

1.2. Helihaventorens

De vloeroppervlakte voor de hele subzone mag niet meer bedragen dan 56.000 m².

De subzone moet minimaal 7.000 m² cumulatieve groene ruimten, d.w.z. 70% van de oppervlakte van de subzone. Deze groenstroken kunnen gedeeltelijk worden vervangen door vergroening op de plaat, op voorwaarde dat deze intensief wordt uitgevoerd, met een bodemdikte van ten minste één meter en dat ten minste één groenstrook van 2.000 m² buiten de plaat en aan één stuk wordt aangelegd.

1.3. Hoek Simons/Helihaven

Ten minste 95% van de vloeroppervlakte is bestemd voor huisvesting.

De vloeroppervlakte voor de hele subzone mag niet meer bedragen dan 11.000 m².

De subzone moet minimaal 600 m² cumulatieve groene ruimten hebben, d.w.z. 20% van de oppervlakte van de subzone. De constructies mogen niet hoger zijn dan 8 bovengrondse verdiepingen.

1.4. Bolivar Sint-Rochus

Ten minste 55% van de vloeroppervlakte is bestemd voor huisvesting.

Minstens 25% van de vloeroppervlakte is gewijd aan voorzieningen van collectief belang of van openbare diensten, ter hoogte van belangrijke zone voor collectieve voorzieningen of openbare diensten op het bestemmingsplan.

De vloeroppervlakte voor de hele subzone mag niet meer bedragen dan 19.000 m².

De subzone moet minimaal 1000 m² cumulatieve groene ruimten hebben, d.w.z. 15% van de oppervlakte van de subzone.

De hoogte van de gebouwen mag niet meer bedragen dan 5 bovengrondse verdiepingen, met uitzondering van een oprijzende constructie van maximaal 60 m hoog die langs de Bolivarlaan ter hoogte van de aanduiding van "hoogteaccenten".

1.5. Bolivar Noord (na correctie door erratum)

Ten minste 75% van de vloeroppervlakte is bestemd voor huisvesting.

Ten minste 10% van de vloeroppervlakte is bestemd voor voorzieningen van collectief belang of van openbare diensten, en de zone omvat ten minste 350 m² aan gecumuleerde groene ruimten, d.w.z. 25% van de oppervlakte van de subzone.

De vloeroppervlakte voor de hele subzone mag niet meer bedragen dan 10.000 m².

Het programma bestaat uit één enkel gebouw met een maximale hoogte van 60 m langs de Bolivarlaan ter hoogte van de aanduiding van "hoogteaccenten".

1.6. Voetgangersplaat en torens van de Lakense Haard – Aanvullende ontwikkeling

Ten minste 75% van de vloeroppervlakte is bestemd voor huisvesting.

De vloeroppervlakte voor de hele subzone mag niet meer bedragen dan 7.000 m².

De subzone moet minimaal 1.100 m² cumulatieve groene ruimten, d.w.z. 25% van de oppervlakte van de subzone, met minstens een groene ruimte van 500 m² uit één stuk. Deze groenstroken mogen geheel of gedeeltelijk worden vervangen door vegetatie op de plaat, mits deze in intensieve vorm wordt uitgevoerd, met een bodemdikte van ten minste één meter. De constructies mogen niet hoger zijn dan 5 bovengrondse verdiepingen.

1.7. Huizenblok 'Politieschool'

Ten minste 75% van de vloeroppervlakte is bestemd voor huisvesting.

Minstens 10% van de vloeroppervlakte is gewijd aan voorzieningen van collectief belang of van openbare diensten, bij voorkeur ingeplant in het bestaande gebouw genaamd 'Politieschool', ter hoogte van de grote zone voor voorzieningen van collectief belang of van openbare diensten op het bestemmingsplan.

De vloeroppervlakte voor de hele subzone mag niet meer bedragen dan 25.000 m².

De subzone moet minimaal 1.300 m² cumulatieve groene ruimten omvatten, d.w.z. 25% van de oppervlakte van de subzone, met minstens een groene ruimte van 500 m² uit één stuk.

De hoogte van de gebouwen mag niet meer bedragen dan 7 bovengrondse verdiepingen, met uitzondering van een oprijzende constructie van maximaal 60 m hoog mag zijn langs de Bolivarlaan ter hoogte van de aanduiding van "hoogteaccenten".

1.8. Huizenblok gelegen tussen Antwerpen, Helihaven en Albert II

Ten minste 75% van de vloeroppervlakte is bestemd voor huisvesting.

De vloeroppervlakte voor de hele subzone mag niet meer bedragen dan 28.000 m².

De subzone moet minimaal 3.400 m² cumulatieve groene ruimten omvatten, d.w.z. 40% van de oppervlakte van de subzone, waaronder een openbaar park van 2.000 m² ter hoogte van de grote parkzone op het bestemmingsplan en minstens een andere groene ruimte van 500 m² uit één stuk.

De constructies mogen niet hoger zijn dan 8 bovengrondse verdiepingen.

2. Gebied voor voorzieningen van collectief belang of van openbare diensten Maximiliaan-Vergote

Deze gebieden zijn bestemd voor voorzieningen van collectief belang of van openbare diensten.

Mits de speciale regelen van openbaarmaking worden toegepast, kunnen deze gebieden ook worden bestemd voor woningen en handelszaken. De handelszaken moeten de gebruikelijke aanvulling vormen op de voorzieningen van collectief belang of van openbare diensten of de woningen.

De stedenbouwkundige kenmerken van de bouwwerken en installaties stemmen overeen met het omliggend stedelijk kader; wijzigingen eraan zijn onderworpen aan de speciale regelen van openbaarmaking.

Mits economische en sociale redenen worden aangevoerd en de speciale regelen van openbaarmaking worden gevolgd, kunnen deze gebieden in aanmerking komen voor de bijzondere voorschriften die gelden voor het gemengde gebied Maximiliaan-Vergote, waarbij een minimum van 50% voor voorzieningen van collectief belang of van openbare diensten wordt gehandhaafd.

3. Administratiegebied Maximiliaan-Vergote

Deze gebieden zijn bestemd voor kantoren en woningen. Ze kunnen eveneens worden bestemd voor hotelinrichtingen, voorzieningen van collectief belang of van openbare diensten en handelszaken.

Deze gebieden kunnen worden bestemd voor productieactiviteiten, voor zover ze verenigbaar zijn met de hierboven beoogde bestemmingen.

De stedenbouwkundige kenmerken van de bouwwerken en installaties moeten overeenstemmen met het omliggend stedelijk kader; wijzigingen eraan zijn onderworpen aan de speciale regelen van openbaarmaking.

Bijkomend voorschrift

3.1. Hoek Bolivar/Helihaven naast Engie

De vloeroppervlakte voor de hele subzone mag niet meer bedragen dan 4.000 m².

De subzone moet minimaal 200 m² cumulatieve groene ruimten hebben, d.w.z. 20% van de oppervlakte van de subzone. De constructies mogen niet hoger zijn dan 8 bovengrondse verdiepingen.

4. Gemengd gebied Maximiliaan-Vergote

Deze gebieden zijn bestemd voor huisvesting, productieactiviteiten, handelszaken en groothandel, voorzieningen van collectief belang of van openbare diensten en kantoren.

De handelszaken en de groothandel zijn voornamelijk gevestigd op de benedenverdiepingen, met de mogelijkheid van uitbreiding naar de bovenverdiepingen wanneer de plaatselijke omstandigheden dit toelaten.

De vloeroppervlakte van productieactiviteiten, voorzieningen van collectief belang of van openbare diensten en kantoren mag niet meer bedragen dan 1.500 m² per gebouw, waarbij de kantoren niet meer dan 500 m² per gebouw mogen innemen. De vloeroppervlakte bestemd voor handelszaken, uitgezonderd grote speciaalzaken mag, per project en per gebouw, niet meer dan 200 m² bedragen en die bestemd voor de groothandel mag per project en per gebouw niet meer dan 500 m² bedragen.

De vloeroppervlakte bestemd voor grote speciaalzaken mag tot 3.500 m² bedragen per project en per gebouw, nadat de handelingen en werken aan de speciale regelen van openbaarmaking zijn onderworpen.

De uitbreiding van de vloeroppervlaktes voor andere dan de huisvestingsactiviteiten kan toegestaan worden onder de volgende voorwaarden:

- 1° de uitbreiding is naar behoren gemotiveerd met sociale en economische redenen;
- 2° de plaatselijke omstandigheden maken die uitbreiding mogelijk zonder het gemengde karakter van het gebied in het gedrang te brengen;
- 3° de handelingen en de werkzaamheden werden onderworpen aan de speciale regelen van openbaarmaking.

Algemene voorwaarden voor alle bestemmingen in het gemengd gebied Maximiliaan-Vergote:

- 1° de stedenbouwkundige kenmerken van de bouwwerken en installaties stemmen overeen met het omliggende stedelijke karakter; wijzigingen eraan zijn onderworpen aan de speciale regelen van openbaarmaking;
- 2° de aard van de activiteiten is verenigbaar met huisvesting.

Aanvullende voorschriften

4.1. Beco – Willebroek kant van de Ruimingskaai

Een minimum van 40% van de vloeroppervlakte is bestemd voor productieactiviteiten.

De vloeroppervlakte voor de hele subzone mag niet meer bedragen dan 12.000 m².

De subzone moet minimaal 2.000 m² cumulatieve groene ruimten omvatten, d.w.z. 25% van de oppervlakte van de subzone, met minstens een groene ruimte van 1.000 m² uit één stuk. De constructies mogen niet hoger zijn dan 9 bovengrondse verdiepingen.

5. Gebieden voor havenactiviteiten en vervoer Maximiliaan-Vergote

Deze gebieden zijn bestemd voor:

- › haven- en logistieke activiteiten, waaronder overslag, distributie, verpakking, groothandel, vervoer en opslag;
- › industriële of ambachtelijke activiteiten voor de productie of verwerking van roerende goederen op het terrein;
- › activiteiten die de verbetering van het leefmilieu beogen, zoals waterzuivering, systemen voor het verwijderen, verwerken, recycleren en ophalen van afval.

Deze gebieden kunnen eveneens worden bestemd voor voorzieningen van collectief belang of van openbare diensten, evenals voor handelszaken die de gebruikelijke aanvulling op de hieronder bedoelde activiteiten vormen. De vloeroppervlakte van al deze functies samen bedraagt niet meer dan 300 m² per gebouw.

De vloeroppervlakte van de handelszaken mag onder de volgende voorwaarden tot 1.000 m² worden uitgebreid:

- 1° die uitbreiding is naar behoren met sociale en economische redenen omkleed;
- 2° de plaatselijke omstandigheden maken die verhoging mogelijk zonder afbreuk te doen aan de hoofdfunctie van het gebied;
- 3° de handelingen en de werkzaamheden worden onderworpen aan de speciale regelen van openbaarmaking.

Deze gebieden kunnen eveneens worden bestemd voor huisvesting die een aanvulling vormt op en ondergeschikt is aan de hoofdfuncties van het gebied.

De terreinen aan de kaai zijn bij voorrang bestemd voor waterweggerelateerde activiteiten.

Algemene voorwaarden voor alle hierboven beoogde bestemmingen:

- 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 gebouwen en de landschappelijke inrichting van hun omgeving zorgen voor hun integratie in de stedelijke omgeving.

De hoogte van de constructies, exclusief technische elementen, bedraagt maximaal 20 m. Technische elementen mogen deze hoogte overschrijden onder de volgende voorwaarden:

- 1° die verhoging is naar behoren met sociale, economische of met de werking van de activiteit verband houdende redenen omkleed;
- 2° de handelingen en werken worden onderworpen aan de speciale regelen van openbaarmaking.

6. Parkgebied Maximiliaan-Vergote

Deze gebieden zijn voornamelijk bestemd voor vegetatie, waterpartijen en ontspanningsvoorzieningen. Het is de bedoeling dat zij hun sociale, recreatieve, geluidsisolerende, pedagogische, ecologische en landschapsfunctie vervullen.

Alleen werken die volstrekt noodzakelijk zijn voor de bestemming van deze gebieden zijn toegestaan.

Voorzieningen van collectief belang of van openbare diensten en handelszaken kunnen worden toegestaan wanneer zij de gebruikelijke en bijkomende aanvulling vormen op de bestemming van het gebied.

7. Wegengebied Maximiliaan-Vergote

7.1. Wegen

Met inachtneming van de voorschriften van het GBP met betrekking tot wegen, zijn de wegen bestemd voor het verkeer van personen en voertuigen, de openbare ruimte en hun natuurlijke en gebruikelijke aanvullingen, met inbegrip van de bij de wegen behorende groene ruimten.

Verder kunnen zij ook voorzien worden van technische uitrustingen (verlichting, palen, inrichtingen voor het beheer van het afvloeingswater enz.), straatmeubilair, aanplanting van bomen en ander groen en ondergrondse infrastructuur.

Indien een weg buiten gebruik wordt gesteld, moeten de handelingen en werkzaamheden die daarop betrekking hebben, voldoen aan de voorschriften die gelden voor een van de gebieden die eraan grenzen, behoudens speciale regelen van openbaarmaking.

7.2. Wegen met beperkte toegang

Deze wegen zijn gereserveerd voor actieve vervoerswijzen, maar bieden wel toegang voor prioritaire voertuigen (hulpverleningsvoertuigen, onderhoudsvoertuigen, bestel- en verhuisvoertuigen) en/of openbaar vervoer.

VOORSCHRIFTEN IN OVERDRUK

8. 'Actief front'-linten

Het gelijkvloers en de 1^e verdieping gelegen in een 'actief front'-lint dragen bij tot de creatie van een kwalitatieve en aantrekkelijke openbare ruimte door de daar gevestigde activiteiten en de behandeling van de gevels.

Voorzieningen van collectief belang of van openbare diensten en handelszaken genieten de voorkeur. De toegangen en aanvullende functies bij huisvesting of huisvesting zelf zijn toegestaan.

De volgende voorwaarden zijn van toepassing:

- 1° de logistieke en dienstentoeegangen zijn beperkt en de werking ervan is geïntegreerd in die van andere activiteiten;
- 2° er zijn visuele of fysieke openingen naar het interieur van de betrokken huizenblokken of gebouwen die deze 'actieve fronten' onderbreken.

9. Oprijzende constructies

Ter hoogte van of in de onmiddellijke nabijheid van de hoogteaccenten is een hoog gebouw toegestaan binnen de grenzen die zijn aangegeven in de aanvullende bijzondere voorschriften van de bestemmingsgebieden waarin zij zijn gepland.

10. Erfgoedbescherming

Onverminderd de eventuele toepassing van de wettelijke voorschriften betreffende beschermde of op de bewaarijst ingeschreven gebouwen of gebouwen waarvoor deze procedure loopt, moet elke aanvraag voor een bouwvergunning die betrekking heeft op het geheel of een deel van een gebouw voorzien van het erfgoedbeschermingssymbool, de essentiële eigenschappen van het gebouw verbeteren en versterken.

11. Porositeiten voor fietsers en voetgangers

Het gebied waarop een porositeit voor fietsers en voetgangers is aangeduid, wordt doorkruist door een openbare verkeersruimte voor actieve vervoerswijzen en is leesbaar verbonden met de aangrenzende openbare ruimten. Het tracé van de porositeit wordt slechts ter indicatie vermeld. Deze porositeiten kunnen een of meer gebouwen doorkruisen.

12. Erfdienstbaarheden van uitzicht in de richting van en vanaf het kanaal

In het verlengde van de Arbeidsstraat, de Roeiersstraat en de Regattastraat zijn de gebieden met een erfdienstbaarheid van uitzicht vanaf en in de richting van het kanaal, over een breedte van minimaal 10 m, non aedificandi (geen gebouw noch opslagplaats).

