

RICHTSCHEMA SCHAARBEEK-VORMING EINDRAPPORT

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

STUDIO 013
Bernardo Secchi, Paola Viganò

IDEA Consult

Mint

Ecorem

IDEA Consult

Jan Verheyen, Katrien Theunis

Kunstlaan 1-2, bus 16

B • 1210 Bruxelles

T +32 2 282 17 10

F +32 2 282 17 15

email : info@ideaconsult.be

STUDIO 013

Bernardo Secchi, Paola Viganò

Qinyi Zhang, Wim Wambecq

Corso di Porta Ticinese 65

20123 Milano

T +39 02 89 40 93 58

F +39 02 83 57 69 1

email: secchi.vigano@secchi-vigano.it

Karmelietenstraat 2a, Rue Des Petits Carmes

1000 Brussel/Bruxelles

T +32 2 350 82 26

email: secchi.vigano.belgio@secchi-vigano.it

Mint nv

Conrad De Poortere, Tim de Roeck

Hendrik Consciencestraat 1b

2800 Mechelen

T +32 15 560 420

F +32 15 560 429

www.mintnv.be

Ecorem

Tom Rommens, Frederik Lerouge

Kontichsesteenweg 38

2630 Aartselaar

T +32 3 87 10 900

F +32 3 87 10 901

info@ecorem.be

<http://www.ecorem.be>

INDEX

Inleiding		2
1 De vraagstelling		4
1.1	Het lastenboek	6
1.2	Houdingen	7
	1.2.1 Dominante functies en bijhorende functies	7
	1.2.2 Ambitie, ambitie, ambitie, ...	7
1.3	Perimeter van het Richtschema	9
1.4	Basisoppervlaktes	11
2 Proloog: en als Schaarbeek-Vorming...?		12
2.1	... een park zou worden?	17
2.2	... een nieuw Atomium zou ontvangen?	19
2.3	... een gemengde wijk was?	21
2.4	... een gebied voor economische activiteiten zou worden?	23
3 Methodologie		24
3.1	Proces	27
3.2	Overleg	29
	3.2.1 Interviews en werksessies	29
	3.2.2 Het station van Schaarbeek-Reizigers als een stedelijke pool	29
	3.2.3 De economische en logistieke roeping	29
	3.2.4 De ontwikkeling van de Haven	30
	3.2.5 De infrastructuren voor publiek gebruik	30
	3.2.6 Mabru	31
	3.2.7 Logistiek en stedelijke mobiliteit	31
	3.2.8 Vracht-HST	31
	3.2.9 Het FIF-FSI terrein	32
	3.2.10 De Industriële Weg	32
	3.2.11 Het Station van Schaarbeek-Reizigers	32
4 Analyse van de uitdagingen en ambities		34
4.1	De economische en havenactiviteiten	36 36
	4.1.1 Stedelijke logistiek	37
	4.1.2 Haven van Brussel	41
	4.1.3 Integratie van een haven in de stad: voorbeeld van de Haven van Parijs	43
	4.1.4 De rol van de haven in de stad	43
	4.1.5 Het Goederenplan	45
	4.1.6 Schaarbeek-V. als onderdeel van een supraregionale logistieke pool	47
	4.1.7 Stedelijke industrie	47
4.2	Een grootschalige voorziening	51
	4.2.1 Een centrum voor waterrecreatie	54
	4.2.2 Opleiding campus	57
4.3	Het beeld van het gebied	59
	4.3.1 Het probleem van het beeld van Schaarbeek-Vorming	73
	4.3.2 Kansen	73
4.4	De mobiliteit	63
	4.4.1 Openbaar vervoer (nationaal netwerk)	77
	4.4.2 Openbaar vervoer (regionaal-grootstedelijk)	77
	4.4.3 Stedelijk openbaar vervoer	79
	4.4.4 Toegankelijkheid voor het wegverkeer	81
	4.4.5 Zacht verkeer	81
4.5	De woonfunctie	69
	4.5.1 Bevolkingsprognoses	82
	4.5.2 Een eco-wijk	82
	4.5.3 Geluidsniveau • isochronen	85
4.6	Veldwerk: het belang van de hoogtes	73
5 Richtschema		75
5.1	Schaarbeek-Vorming als hefboomgebied	77
	5.1.1 De stad verbinden	79
	5.1.2 Het versterken van het landschap van de Zennevallei	81
	5.1.3 Profiteren van het potentieel van Schaarbeek-Reizigers	83
	5.1.4 Een multimodaal platform	85
5.2	Conceptuele schets	89
5.3	Een haalbaar project: het veranderlijk gebied	91

5.4	Mabru gebied	95	
5.5	Een campus met een grootschalige voorziening	107	
5.6	Een efficiënt logistiek gebied	123	
5.7	Nulemissie	125	
5.8	Mobiliteit	137	
5.8.1	Het routeschema		139
5.8.2	Mobiliteit in het logistiek- en havengebied.		140
5.8.3	Mobiliteit in stedelijk gebied		141
5.8.4	Trams		143
5.8.5	De Industriële weg: 2 alternatieven		147
5.9	Oppervlakken	149	
6	De uitvoering	151	
6.1	De actoren en hun rol	153	
6.2	De uitvoering van het Richtschema: algemeen schema	155	
6.3	Fasering	159	
6.4	Mabru	161	
6.4.1	Planning		161
6.4.2	Taken en fasering		161
6.4.3	Uitvoering		163
6.4.4	Financiële Haalbaarheid		169
6.5	Campus gebied: uitvoering	171	
6.5.1	Planning		171
6.5.2	Taken en fasering		173
6.5.3	Realisatie		175
6.5.4	Financiële haalbaarheid		177
6.6	Logistiek gebied	179	
6.6.1	Planning		179
6.6.2	Taken en fasering		179
6.6.3	Realisatie		181
6.6.4	Financiële Haalbaarheid		183
6.7	Mobiliteit	185	
6.7.1	Planning		185
6.7.2	Taken en fasering		185
6.7.3	Realisatie		187
6.7.4	Financiële Haalbaarheid		187
	Addendum	191	
	Bijlagen	195	
A.4	Analyse van de uitdagingen en ambities	197	
A.4.1	stadion : verschillende typologie		197
A.4.2	Mobiliteit en logistiek		199
A.4.3	Een stadion voor Schaerbeek-Vorming : opties		203
A.5	Richtschema	211	
A.5.1	Een campus met een grootschalige voorziening		211
A.5.2	Een efficiënt logistiek gebied		215
A.5.3	Mobiliteit : modal split voor stadion		221
A.5.4	Oppervlakken		223
A.6	Uitvoering	225	
A.6.1	fasering (met stadion)		225
A.6.2	Zone campus (met stadion)		227
A.6.3	Zone logistique (met stadion)		233

Inleiding

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



1 DE VRAAGSTELLING



1.1 Het lastenboek

Het lastenboek voor het Richtschema van Schaarbeek-Vorming werd goedgekeurd door de Ministerraad van 21/12/2007. Het bevat vijf belangrijke interventielijnen:

- het vestigen van grootschalige voorzieningen die de internationale positie van Brussel versterken, met inbegrip van een multifunctioneel voetbalstadion;
- de ontwikkeling en herstructurering van de economische activiteiten in het gebied: nieuwe terreinen ter beschikking stellen van de Haven en de GOMB, om voordeel te halen uit de intermodale mogelijkheden van de site (Kanaal + spoorweg), herbesteding van de reeds aanwezige economische gebieden;
- het versterken van de woonfunctie, met bescherming van de bestaande woonomgeving (Haren, die op dat moment deel uitmaakte van de perimeter) en door het bestuderen van de mogelijkheid om een nieuwe wijk te vestigen;
- Het verbeteren van de mobiliteit in het kader van een duurzame ontwikkeling, met voorrang voor het collectief vervoer en ontwikkeling van intermodale toegankelijkheid, voor mensen zowel als voor goederen,
- het radicaal verbeteren van het imago van het gebied, door de vergroening van de site en de kwaliteit van inrichting.

Inderdaad, gezien het GGBUA statuut van het gebied en rekening houdende met het feit dat de grond in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest schaars is, wilde de Regering een sterke ambitie voor het gebied hebben en stond ze erop dat het Richtschema een toekomstvisie ontwikkelt door de integratie van de lange termijn mogelijkheden voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Dit is precies het doel van een Richtschema: de verschillende belangen van actoren integreren en de toekomstige acties coördineren. Het Richtschema heeft dus geen regelgevende roeping, zoals bijvoorbeeld een aanpassing van het GBP of het opstellen van een BBP, maar het moet de ambities en algemene strategieën voor deze procedures vastleggen. Het is vooral in deze latere procedures dat de impactstudies en de openbare onderzoeken zullen georganiseerd worden.

1.2 Houdingen

Het lastenboek vraagt om twee basishoudingen toe te passen:

1.2.1 Dominante functies en bijhorende functies

De zonering, het GBP in Brussel, is een poging om de discussie over de verdeling van de stedelijke functies in de stad te organiseren. Dit heeft het probleem van de ruimtelijke distributie van de stedelijke functies trouwens niet helemaal geëlimineerd: industriële functies hebben het nog altijd moeilijk zich te rechtvaardigen in de stad en worden vaak «gegentrificeerd» door de huisvesting en andere functies die meer grondwaarde opbrengen.

Echter, alle functies vechten om hun «stukje land» op de beperkte oppervlakte van Brussel. Dit mechanisme helpt niet om een kwaliteitsvolle stedelijke ontwikkeling te verzekeren: men creëert monofunctionele eilanden.

Daarentegen, elk gebied, zoals elk project, kan dominante en bijhorende functies hebben. Deze bijhorende functies hebben een dubbele rol: ze zijn in staat om de dominante functies in het stedelijk geheel te integreren en ze kunnen de aantrekking van dominante functies verbeteren.

1.2.2 Ambitie, ambitie, ambitie, ...

Sinds de vroege jaren '90, hebben steden zoals Barcelona, Berlijn, Lyon, ... het initiatief genomen om hun stedelijk landschap te transformeren door grote structurerende projecten van hoge kwaliteit. In België, sinds de jaren 2000, hebben steden zoals Gent en Antwerpen deze trend gevolgd met projecten zoals Eilandje, Spoor Noord en Oude Dokken. Deze projecten hebben een impact op de hele stad (hefboomprojecten) en worden gekenmerkt door een vooropgestelde ambitie inzake architectuurkwaliteit, de omvang van het project, de energie-efficiëntie, ...

Brussel moet nu profiteren van deze Europese ervaringen om een kwalitatieve sprong te maken. Het maakt niet uit welke projecten worden uitgevoerd, op voorwaarde dat deze projecten een hoge ambitie vertonen en worden uitgevoerd met een grote flexibiliteit om realisaties te verkrijgen waarop iedereen trots kan zijn.



HAVEN + STEDELIJKE INDUSTRIE
 • Optimalisatie van de logistieke en economische activiteiten
 • Verbinding tussen de twee oevers van het kanaal (Oost-Westverbinding)



+ GGB VAN PRAET
 • versterking van de verbinding van de twee oevers



Richtschema Brussel **Stad**



HAVEN + STEDELIJKE INDUSTRIE
 • Optimalisatie van de logistieke en economische activiteiten
 • Equilis Project, vertakking op de mobiliteit



MOERASKE
 • Toegang via de Houtweg (Oost-Westverbinding)
 • Creëren van continuïteiten tussen de groene zones



Toegevoegd aan de perimeter



Verwijderd uit de perimeter

1.3 Perimeter van het Richtschema

Aan het einde van de eerste fase 1 (Begeleidingscomité van 24/02/2009) werd voorgesteld om de perimeter aan te passen in functie van de analyse van het terrein en de uitdagingen:

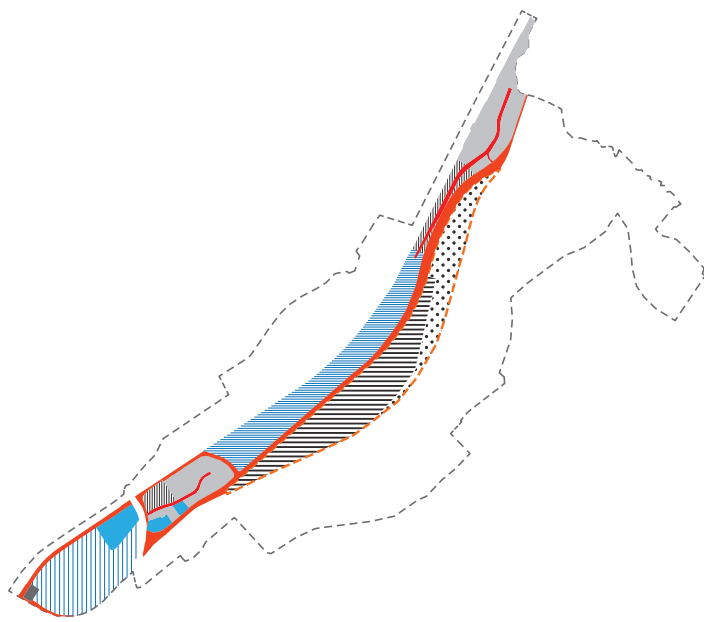
- Het dorp van Haren: de Stad Brussel schrijft al een richtschema voor dit gebied. Het werd niet passend geacht twee richtschema's te maken voor hetzelfde gebied.

+ Het Mabru-eiland: gezien het belang van het logistieke vraagstuk in het lastenboek en de invloed van het Equilis project op de ontwikkeling van de groote voorziening en de mobiliteit in het gebied, werd voorgesteld om het Mabru-eiland te integreren in de reflectie.

+ De linkeroever van het kanaal; de linkeroever van het Kanaal werd opgenomen in de perimeter om te kunnen antwoorden op de wens om een Oost-Westverbinding te realiseren. Dit zal ook toelaten om meer globaal te kunnen nadenken en om dus beter te antwoorden op de logistieke uitdagingen van het richtschema.

+ Moeraske: het Richtschema integreert een reflectie op de groene ruimtes van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

+ GGB Van Praet: in de definitieve versie van het Richtschema, stellen we voor om rekening te houden met een project voor dit GGB. De inrichting van dit GGB kan zeer belangrijk zijn in de realisatie van een goede integratie van de wijken van Neder-Over-Heembeek met de rest van de stad.



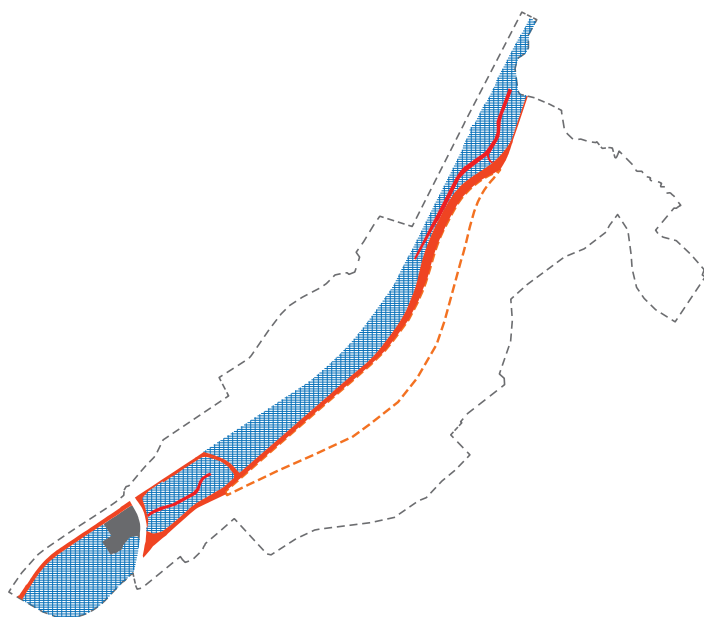
- 594.3 ha - - - - - studieperimeter
- 61.9 ha - - - - - GGBUA (FSI + NMBS)
- 24.3 ha ■■■■■ infrastructuur
- 5.2 ha ■■■■■ water
- 41.2 ha ||||| FSI
- 20.7 ha ······ vrije oppervlakte
- 7.1 ha ▨▨▨▨ onderbenut havengebied
- 37.0 ha ■■■■■ Haven van Brussel
- 6.9 ha ■■■■■ stedelijke industrie
- 29.7 ha |||||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

Huidig gebruik



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

Beschikbare oppervlakte



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

GBP

1.4 Basisoppervlaktes

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

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

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



2 PROLOOG: EN ALS SCHAARBEEK-VORMING...?



Inleiding van de site

Een geografisch project

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

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

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

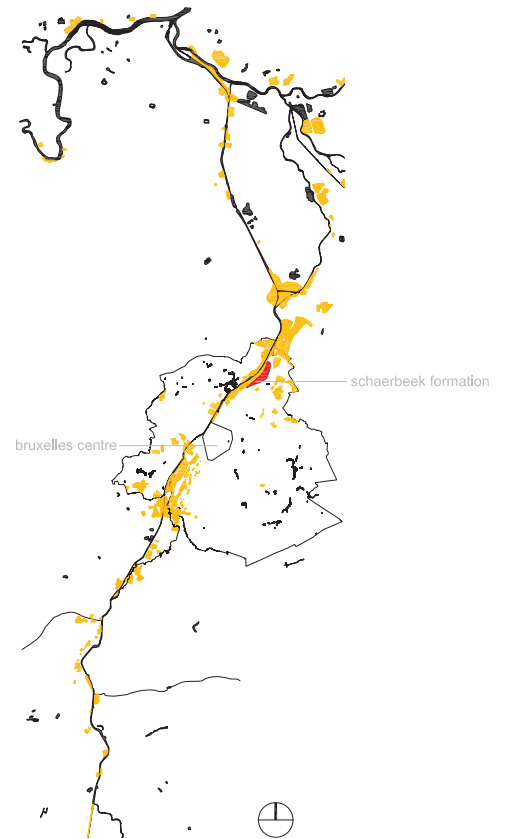
Tussen de plooiën ontdekt met publieke plaatsen, mensen die wandelen, natuurelementen in de stad. Aan deze rijkheid van gezichtspunten moet men nog de zichten die men van buitenaf op het gebied krijgt, toevoegen, wanneer men zich langs het kanaal begeeft, of wanneer men de heuvels aan beide kanten bestijgt.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

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

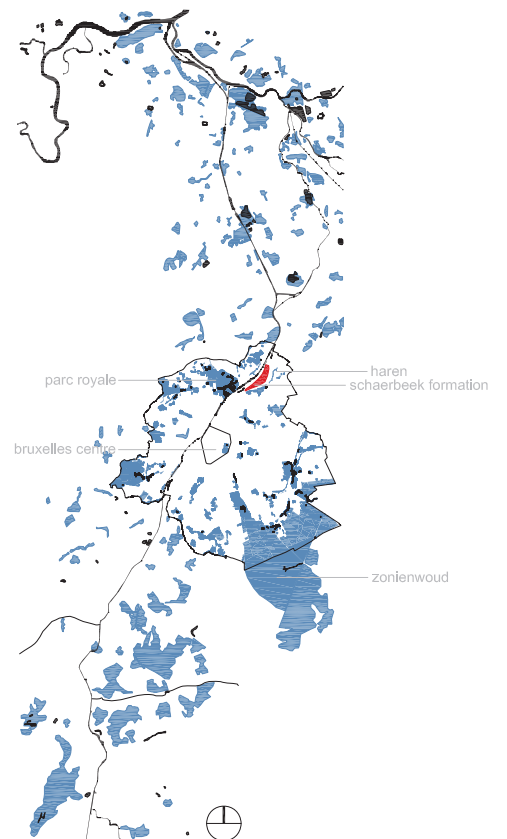
Vanzelfsprekend laat dezelfde positie langs het kanaal en dichtbij het stadscentrum ook toe om zich de toekomst van een uitgerust platform ten dienste van Brussel voor te stellen. Het is in ieder geval zijn geografische positie die het thema van zijn toekomstig project opbouwt.

Kwaliteit/schoonheid van de site

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

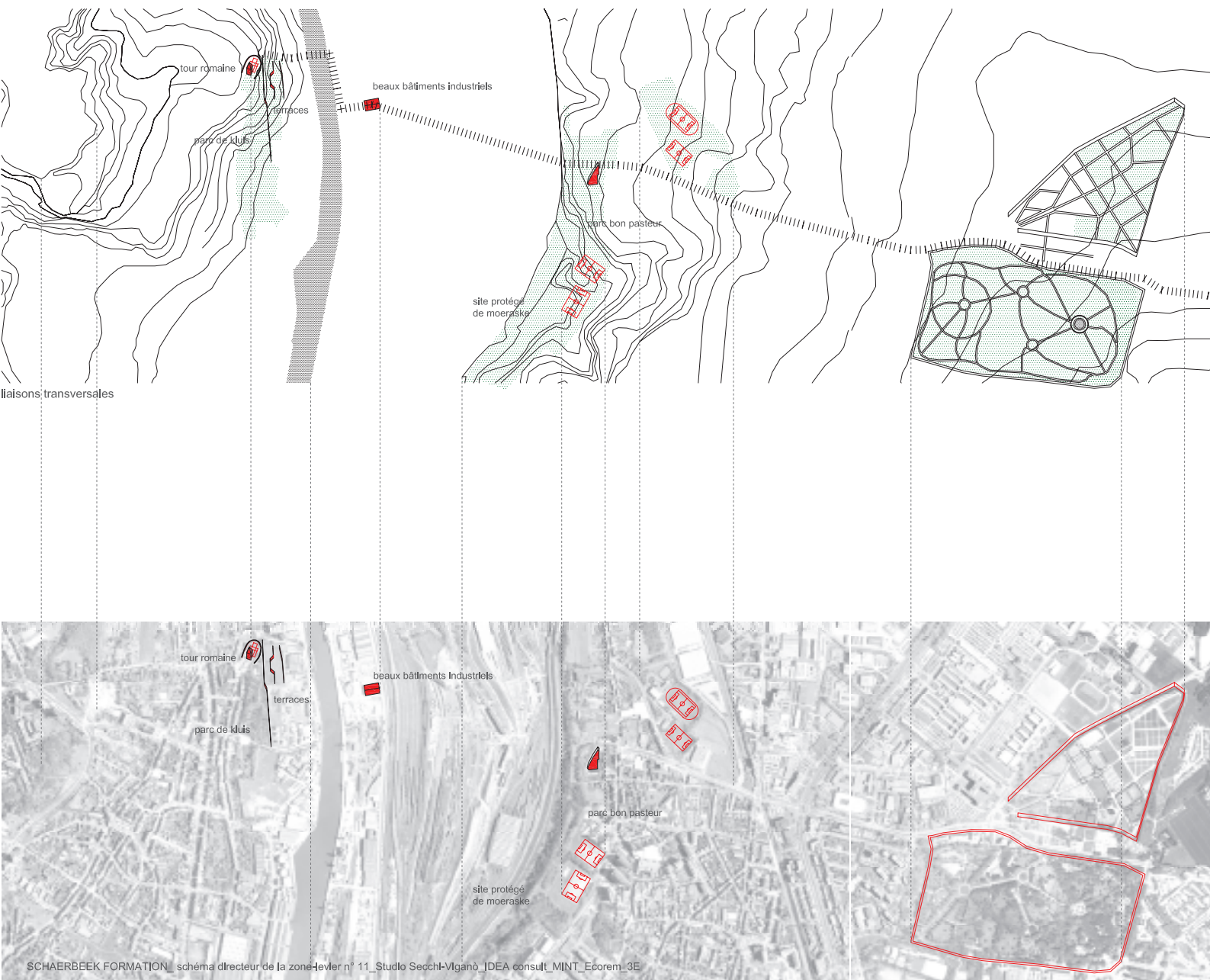


Productieve activiteiten



Het groene netwerk

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





En indien Schaarbeek-Vorming....

In 2008, in onze offerte voor de aanbesteding van het Richtschema, hebben we 4 basispistes naar voor geschoven voor de ontwikkeling van een hefboom op Schaarbeek-Vorming. Door te werken op de uitdagingen, hebben we kunnen vaststellen dat deze vier pistes nog altijd pertinent zijn en dat ze zich beroepen op de keuzes die het Gewest moet maken.

2.1 ... een park zou worden?

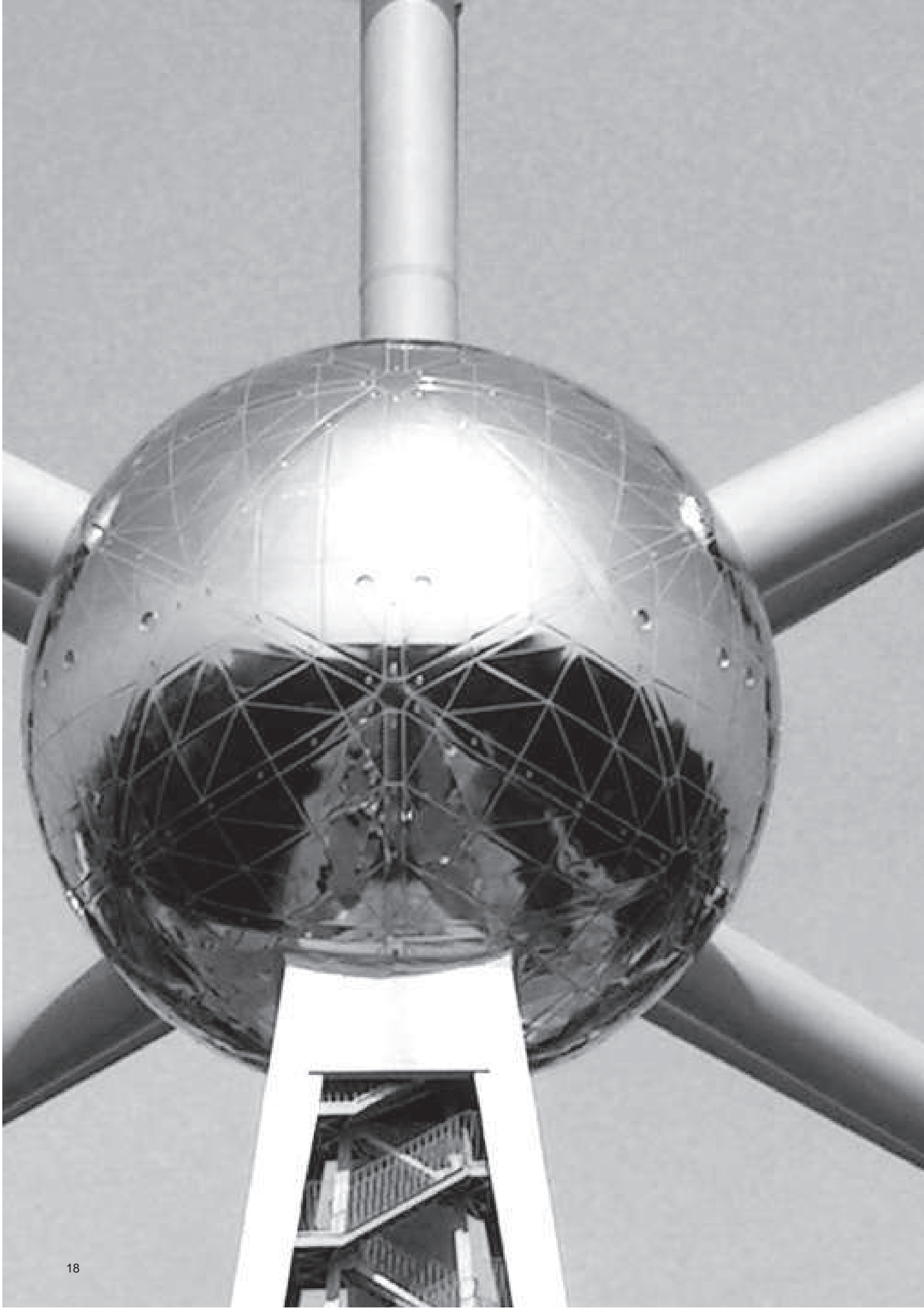
Het eerste scenario komt uit de hypothese van nulgroei (no-growth), hetgeen impliceert om op dit moment geen aanvang te nemen met de ontwikkeling van de site.

Deze optie kan redelijk radicaal lijken, omdat ze helemaal niet beantwoordt aan de verwachtingen van de eigenaars, noch aan de ambitie van het Gewest ten opzichte van het ontwikkelingspotentieel die deze site kenmerkt. Nochtans is het mogelijk om enkele sterke argumenten ten voordele van dit scenario aan te dragen:

- Het scenario is geldig in het geval dat de investering met betrekking tot de sanering, de constructie en de verplaatsing van de gronden in belangrijke mate groter is dan de waarschijnlijke opbrengsten, rekening houdende met de markt zoals deze zich vandaag voordoet.
- Een natuurlijke sanering van de site kan om budgettaire reden voordelig zijn, wat een verantwoording kan zijn van het idee om de site in een niet-ontwikkelde staat te laten.
- Een park zou tijdelijke gebouwen kunnen opnemen, die de buurtbewoners (bewoners van de omliggende wijken en van het Gewest in het algemeen) ten goede komen.
- Een visie op de ontwikkelingsmogelijkheden van de site vereist enige reflectie, die verder gaat dan de grote ambities die bepaalde actoren kortstondig jegens hem voeden. Het nemen van een beredeneerde beslissing of van grootschalige projecten vraagt tijd.
- De keuze voor een vegetatieve kolonisatie is omkeerbaar. Dit scenario zou vanaf nu kunnen worden beschouwd als een "voorscenario" van latere ontwikkelingen.

Als voorbeeld, kunnen we refereren naar het project van D. Perrault voor de site van het Caenplateau in Frankrijk (1995-1997). Over een voormalige staalsite heeft D. Perrault een groen net gelegd, in afwachting van toekomstige transformaties. De site werd toegankelijke gemaakt voor het publiek, tot het moment waarop de ideeën voor de herinrichting voldoende vorm hadden gekregen en de middelen voor een (gedeeltelijk) hergebruik waren gevonden.





2.2 ...een nieuw Atomium zou ontvangen?

Het tweede scenario van de offerte beantwoordt aan de ambities van het PIO om het metropolitane aspect van de site Schaarbeek-Vorming te ontwikkelen. Een nieuwe voorziening op schaal van het Gewest zou de perceptie van de site in de geest van de burgers kunnen veranderen. De voorziening, zoals een “nieuw Atomium”, zal effectief een nieuw beeld en een nieuwe identiteit aan Schaarbeek-Vorming geven.

Men denkt dadelijk aan een nieuwe grootschalige voorziening met een culturele of sportieve roeping, zoals eens evenementenzaal, er dezelfde rol opnemen.

Het invoegen van een grote voorziening, geeft drie grote voordelen met betrekking tot de ontwikkeling van de site en van het Gewest:

- Het laat toe om, door zijn schaal en zijn toegankelijkheidsvoorwaarden, de toegang tot de site via het openbaar vervoer te verbeteren (een nieuwe tram, GEN,...). Op die manier zal de grootschalige voorziening gelokaliseerd zijn op een openbaar vervoersknooppunt, vergelijkbaar met de context van Amsterdam Arena of Stade de France.
- De grote voorziening moet werken als een hefboom voor de latere ontwikkeling van de site in zijn geheel. Er zullen op termijn andere functies in zijn omgeving komen waarmee een synergie kan optreden (handel, kantoren).
- De site van Schaarbeek-Vorming is een van de zeldzame sites in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest waar de toegankelijkheid van een grote voorziening in een context van nulemissie kan optreden.

In Hamburg, in de ambitieuze ontwikkeling van Hafencity, doet het project voor de “Elbphilharmonie” dienst als icoon voor dit nieuwe deel van de stad. Door zijn inplanting functioneert het project als “katalysator” voor de rest van de stedelijke uitbreiding. Het “trekt” letterlijk de uitbreiding van de stad.





2.3 ... een gemengde wijk was?

Een derde scenario plaatst Schaarbeek-Vorming als een nieuw gebied van stedelijke ontwikkeling met gemend gebruik. Dit scenario geeft een antwoordt op wat de markt tegenwoordig als “een goede formule” beschouwd. Tegenwoordig zijn de meest dragende investeringen in de vastgoedsector effectief de gemengde ontwikkelingen, omdat dit toelaat om de risico's te spreiden over een variatie van vastgoedproducten. Bovendien is het gemakkelijk om in een dergelijke context, een consensus tussen verschillende verwachtingen met betrekking tot de ontwikkeling van de site te bereiken.

De woningen, de kantoren, de handel, de voorzieningen en de publieke ruimte definiëren een stedelijke omgeving met een intensiteit aan activiteiten die de realisatie van nieuwe infrastructures, meer bepaald openbaar vervoer, verantwoorden.

Met het project Westerhaven heeft Malmö een stukje stad op industriële en vervuilde terreinen ontwikkeld. De stad heeft ervan geprofiteerd om een nieuw standaard qua duurzame ontwikkeling naar voor te schuiven. Het project heeft het beeld van een industriële stad in verval radicaal veranderd naar een internationale, naar de toekomst gerichte, stad.





2.4 ... een gebied voor economische activiteiten zou worden?

Het vierde scenario stelt voor om Schaarbeek-Vorming in te richten als gebied voor economische activiteiten gelinkt aan een groot logistiek platform.

Dit scenario beantwoordt aan de ambities van de Haven van Brussel en de GOMB en aan de vraag van bepaalde economische sectoren die ruimte zoeken.

Het idee om een multimodaal logistiek platform in de Haven van Brussel te ontwikkelen vloeit logischerwijze voort uit de aanwezigheid van de spoorlijnen en het kanaal en komt overeen met een optimalisatie van de haveninfrastructuren. Deze mogelijke ontwikkeling is gerelateerd aan de ontwikkeling van de groeisectoren van het transport, distributie en logistiek (TDL).

Op dit moment gebruiken niet alle ondernemingen die aan de waterkant gelegen zijn de waterweg en een aantal onder hen brengen weinig toegevoegde waarde qua opbrengsten en werkgelegenheid.

Een meer diepgaande studie zou moeten toelaten om te bepalen welk type logistiek platform het meest aangewezen zou zijn op deze plaats. Verschillende gedachtelijnen kunnen worden geïdentificeerd.

- Het eerste heeft betrekking op de groeiende vraag naar gebieden die als achterhaven voor de Haven van Antwerpen kunnen dienen, die een verzadigingspunt bereikt en nood heeft aan het verplaatsen van bepaalde activiteiten. In dat geval zal het in principe gaan om een platform geschikt voor containerverkeer.

- Een tweede piste is deze van een stedelijk logistiek centrum aan de toegang tot de stad, een tendens die zich in verschillende Europese hoofdsteden voordoet. Dit idee beantwoordt aan het onderzoek om het stadscentrum van zwaar verkeer te vrijwaren en om een ecologisch distributiesysteem te versterken. De site van Schaarbeek-Vorming geniet van een goede lokalisatie om een distributiecentrum zoals het BILC project, vroeger voorzien op Tour&Taxis, te ontvangen.

- Een derde in beschouwing te nemen factor is de nabijheid van de luchthaven van Zaventem en van de logistieke ontwikkelingen die er geprogrammeerd zijn. Een samenwerking, of integratie, tussen deze twee gebieden zou toelaten een uitzonderlijk quadrimodaal logistiek platform (water, lucht, spoor en weg) op ten minste een metropolitaan schaalniveau, in het centrum van Europa te bereiken. Het logistiek platform waar de overslag tussen water, spoor en weg plaatsvindt, zal omringd zijn door percelen voor havenactiviteiten of TDL. Een deel van het gebied zal bestemd zijn voor terreinen voor KMO ondernemingen.

Het gebied van Schaarbeek-Vorming kan zo bijdragen aan de heropleving van economische activiteiten in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, terwijl het een substantiële verhoging van gekwalificeerde en minder gekwalificeerde arbeidsplaatsen garandeert.

DELTA 3, Dourges

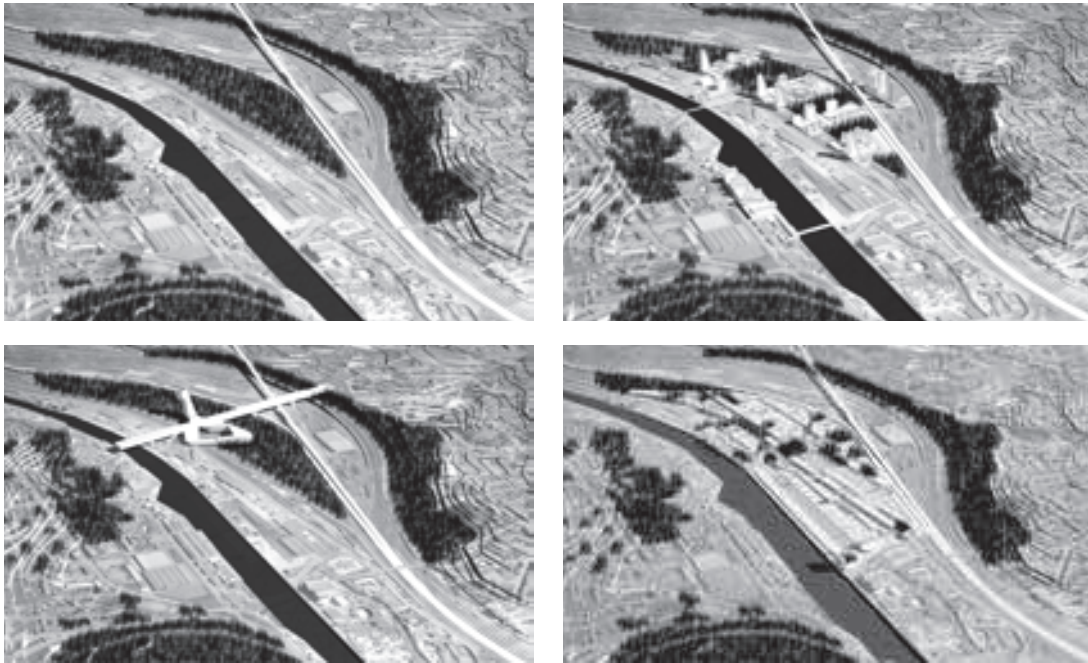
Het multimodaal platform van Dourges is gelegen in de nabijheid van de autosnelweg A1, het kanaal van Deule en de spoorwegen Lens-Ostricourt en Parijs-Lille, hetgeen de overslag tussen weg-, spoorweg- en maritieme transportmodi toelaat, op een oppervlakte van 260ha in volle natuur.





3 METHODOLOGIE





De vier scenario's ten tijde van de offerteaanvraag

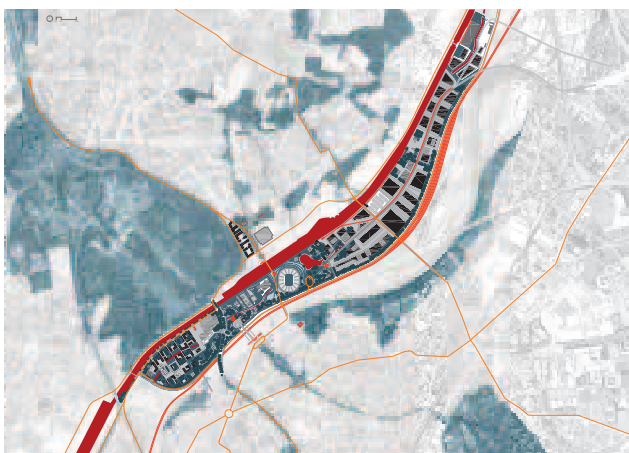


Gemengd gebruik en voorziening

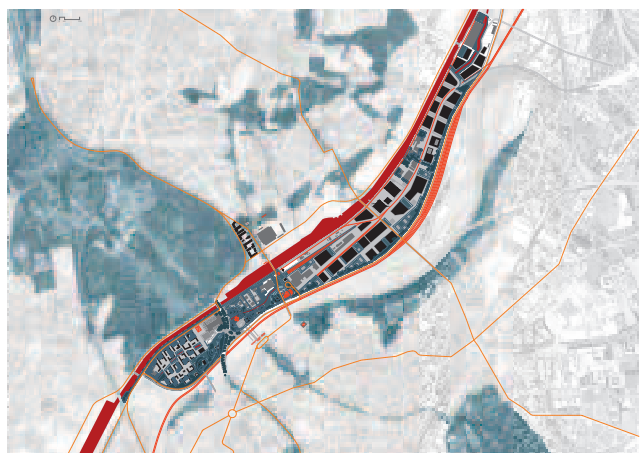


Logistiek platform en ondernemingen

De twee projectvoorstellen ten tijde van de offerteaanvraag, resultaten van het vergelijkingsproces en de superpositie van de scenario's.



Richtschem
optie A: met grootschalige voorziening



Richtschem
optie B: zonder grootschalige voorziening

3.1 Proces

Voor deze studie hebben we gewerkt met een geleidelijke definitie van onze hypothese, meer en meer verfijnd, naar een trechterbeeld om uit te komen bij het Richtschema.

In een eerste stap hebben we de uitdagingen van het gebied onderzocht, via de vier basisscenario's:

- Schaarbeek-Vorming als natuurgebied of park
- Schaarbeek-Vorming als plaats voor het vestigen van een voetbalstadion
- Schaarbeek-Vorming als trimodal logistiek gebied
- Schaarbeek-Vorming als stedelijk gebied

In een eerste stap, gebaseerd op ons begrip van het gebied, hebben we twee geïntegreerde Richtschema's voorgesteld:

- een richtschema met een grootschalige voorziening in een stedelijk gebied
- een richtschema met Schaarbeek-Vorming als logistiek gebied

Effectief, we hebben geoordeeld dat de combinatie van een voetbalstadion, een (bestaand) logistiek gebied en een stedelijk gebied, enkel in de perimeter van het FSI terrein onmogelijk is, rekening houdende met de ambities van de Haven van Brussel, de beperkingen van de vestiging van een voetbalstadion, de kans om woningen binnen de FSI perimeter te vestigen,...

Strategische keuzes zijn daarom noodzakelijk gebleken:

- Gegeven dat de realisatie van een nieuw grootschalige voorziening in het FSI gebied niet wenselijk bleek te zijn en dat het treinstation Schaarbeek-Reizigers een goede basisconfiguratie en een ontwikkelingspotentieel in het GEN project heeft, hebben we voorgesteld om de toegang tot de grootschalige voorziening te organiseren vanaf het bestaande station.
- Door het Mabru gebied in de reflectie te integreren kunnen meer geïntegreerde keuzes met betrekking tot de logistiek worden gemaakt. Ook kan dit gebied met een groot stedelijk potentieel oplossingen aanbrengen met betrekking tot de demografische uitdagingen.
- Echter, met het potentieel van het treinstation Schaarbeek-Reizigers, heeft het Gewest de optie willen behouden om op termijn een grote voorziening op het station van Schaarbeek te ankeren.

Op basis van deze uitgangspunten werd het Richtschema verfijnd via een lange serie van interviews en werksessies (zie hierna).

Dit heeft geresulteerd in een Richtschema met twee opties .

04/03/2010 Kabinet Cérexhe: Bénédicte Wilders, Thierry Van Doren

04/03/2010 Kabinet Grouwels: Jacques Evenepoel, Christel Straetemans

04/03/2010 Kabinet Huytebroeck: Nicolas Hemeleers, Antoine Crahay

05/03/2010 Kabinet Vanraes: Minister Vanraes, Frank Lelon

05/03/2010 Haven van Brussel: Valerie Tanghe, Philippe Matthis, Lieven Denolf (Kabinet Grouwels)

09/03/2010 Kabinet De Lille: Christophe De Voghel (Brussel-Mobiliteit), Arnault Vanderstraeten, Jean-Rudolphe Dussart

06/03/2010 Mabru + ECFG: Thierry Nuttin, Marcel Verbelen, Eric Poncin

09/03/2010 Stad Brussel : Gilles Delforge, Sébastien Defrance

15/03/2010 FSI: Véronique Tai, Bernard de Lantsheere, Kim Mai Trung, Frédéric Sohet

22/03/2010 GOMB: Philippe Antoine, Miriam Dubois, Hughes Verbrouck

23/03/2010 Haven van Brussel: Valérie Tanghe, Philippe Matthis, Alfons Moens, Lieven Denolf (Kabinet Grouwels)

30/03/2010 Equilis : Stéphane Gérard

02/04/2010 Haven van Brussel – economisch Platform

20/04/2010 Infrabel – Tucrail : Jean-Francis Pierrard (Infrabel), Didier Springael (Tucrail), Pierre Gardinal (Tucrail)

29/04/2010 FSI : Raad van Bestuur + Deloitte

05/05/2010 Haven van Brussel – economisch Platform

11/05/2010 Mobiel Brussel : Christophe de Voghel, Jean-Louis Glume

31/05/2010 Brussel-Energie (verbrandingsoven) : Mr Dumbruch

09/06/2010 Politie van Brussel-Elsene: Officier Smeets

21/06/2010 Net Brussel: . Mr Jumeau

07/07/2010 Elia : Evelyn Watthé

23/05/2011 Werksessie « grensaspecten »: Rafael Van den Broeck (MOW, Vlaams Gewest), Christophe de Voghel (Mobiel Brussel), Jan Zaman (RWO, Vlaams Gewest) Koen Schietecatte (De Lijn), Marnix Vandenberghe (De Lijn)

25/05/2011 Werksessie « openbaar vervoer »: Tanguy de Ghellinck (NMBS) J.-M. Mary (MIVB), Christophe de Voghel (Brussel-Mobiliteit), Koen Schietecatte (De Lijn), Joost Swinnen (De Lijn)

26/05/2011 Werksessie « hydrologie, topografie, grondvervuiling » : Serge Deweer, Thierry Jacquemin (NMBS-Holding), Etienne Lambert, Marc Libens (Stad Brussel), BIM, Tom Rommens, Evert Vermaut (Ecorem) (Said El Fadili, Renaud Bocquet)

30/05/2011 Resultaten studies Haven van Brussel: Philippe Matthis, Valérie Tanghe, Alfons Moens (Haven van Brussel), Matthieu Nicaise, Sébastien Rodesch (Tritel)

31/05/2011 Werksessie « wegmobiliteit »: Christophe de Voghel (Brussel-Mobiliteit), Rafaël Vandebroeck (MOW Vlaams Gewest), Raf Oosters (MOW Vlaams Gewest)

15/06/2011 Werksessie « goederenstromen »: Christophe de Voghel (Brussel-Mobiliteit), Roeland Hellemans (Buck Consultants), Veerle Van Mierlo (NMBS logistics), Pierre Gardinal, Els Vermeire (Tucrail),

28/09/2011 Grondregie Stad Brussel (Etienne Lambert)

11/09/2012 Haven van Brussel

3.2 Overleg

3.2.1 Interviews en werksessies

Het studieconsortium heeft een belangrijk aantal interviews en werksessie uitgevoerd, weergegeven in de tabel hiernaast.

De ideeën over de toekomst van het gebied waren helemaal niet gelijklopend. Dankzij de veelvuldige gesprekken en werksessies, werd een diepgaande begrip van de uitdagingen en verwachtingen ontwikkeld. Ze kunnen als volgt samengevat worden:

3.2.2 Het station van Schaarbeek-Reizigers als een stedelijke pool

De keuze van Schaarbeek-Reizigers als hoofdonsluiting van een eventueel grootschalige voorziening in de perimeter is logisch, omdat dit station een essentieel spoorwegknooppunt is, vooral in het GEN netwerk. Verschillende van de ondervraagde actoren benadrukken eveneens het feit dat men moet profiteren van deze optimale bereikbaarheid voor de vestiging van een functie met een regionale of supra-regionale uitstraling. De gegeven suggesties zijn onder andere:

- Een sportcampus van hoog niveau, met medische centra, van grote kwaliteit.
- Een spektakelzaal die de zaal van Vorst-Nationaal vervangt, gevestigd in residentiële wijken en daarom niet ideaal gesitueerd ten opzichte van het openbaar vervoer.
- Een regionaal zwembad. De residuele warmte van de verbrandingsoven is ideaal voor het verwarmen van een dergelijke infrastructuur.

De uitzonderlijke toegankelijkheid van de omgeving van Schaarbeek-Reizigers is niet voldoende gevaloriseerd door de huidige bezetting van de terreinen achter dit station.

3.2.3 De economische en logistieke roeping

Het economisch platform (groep samengesteld uit de Haven van Brussel, de GOMB, Mabru, de ECFG, de Havengemeenschap van Brussel, Beci,...) pleit voor een maximalisatie van het economisch en logistiek potentieel binnen de perimeter. Het platform stelt met name voor om de site van Schaarbeek-Vorming te ontwikkelen in nauwe samenhang met de haveninstallaties aanwezig op de site:

- De Haven van Brussel wenst activiteiten van het type EDC (European Distribution Center) of VAL (Value Added Logistics) aan te trekken. In het totaal wenst de Haven een logistiek gebied van 20 à 60ha te ontwikkelen.
- De GOMB lijdt onder een tekort aan terreinen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Ze wenst 10 à 15ha op Schaarbeek-Vorming te ontwikkelen, vooral grote industriële percelen.

- De Regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest heeft geoordeeld dat het niet wenselijk is om een centrum voor stedelijke distributie op de terreinen naast Tour&Taxis te ontwikkelen. Ze heeft beslist dat op Schaarbeek-Vorming 10ha moet worden gereserveerd voor de ontwikkeling van een stedelijk logistiek gebied.
- ECFG en Mabru zoeken om hun onderlinge synergie te optimaliseren en zijn onder andere vragers van een verbinding met het spoor netwerk, een voorwaarde waaraan moeilijk kan voldaan worden op hun huidige vestiging.

3.2.4 De ontwikkeling van de Haven

De Haven van Brussel trekt verschillende keuzes voorgesteld in het ontwerp van het Richtschema in vraag:

- Het idee om, op termijn, de containerterminal te verplaatsen naar een dieper terrein meer naar het noorden toe.
- Het verdrukken van +/- 500m ingerichte kaaien, op de plaats van de huidige terminal.

De Haven laat ook opmerken dat een verplaatsing duur kan zijn voor de ondernemingen die momenteel aanwezig zijn op de site (afgeschreven vervangingswaarde van de bestaande installaties, verplaatsingskosten, bouwrijp maken van de terreinen).

Het voorstel van het Richtschema is ambitieus en zal belangrijke investeringen vergen. Dit kan moeilijk zijn met de huidige staat van de schatkist van het Gewest.

3.2.5 De infrastructuur voor publiek gebruik

Het gebied heeft verschillende grote infrastructuur voor publiek gebruik:

- Het zuiveringstation aan de noordelijke grens van het Gewest (Aquiris)
- De afvalverbrandingsoven (Net Brussel)
- Het transformatiestation (Elia)
- Het Containerpark (Net Brussel)
- De Parking van de vuilniswagens (Net Brussel)
- De garage voor het onderhoud van de vuilniswagens (Net Brussel)

Gezien hun noodzaak voor het Gewest en hun technische en politieke complexiteit, is het moeilijk, bijna onmogelijk, om deze zeer grote installaties te verplaatsen, zelfs op lange termijn (het zuiveringsstation, de verbrandingsoven, het transformatiestation,...)

Anderzijds zijn sommige van deze infrastructuurvoorzieningen minder immobiel en kunnen ze zelfs geoptimaliseerd worden:

- Het containerpark is eerder klein in relatie tot de omvang van het Gewest?
- De parking en de garage van de vuilniswagens kunnen een voordeel vinden in een gezamenlijke inplanting?

De vestigingen van Elia vormen een belangrijke beperking voor het Richtschema. Ze bevinden zich in het meest strategische gebied binnen de perimeter, juist achter het

station van Schaarbeek-Reizigers. Een onderhandeling met Elia is daarom noodzakelijk indien men verbanden wil creëren tussen het station en het GGBUA.

3.2.6 Mabru

De grootste gebruikers van de site “Mabru”, Mabru en ECFG, zijn geïnteresseerd in een eventuele verplaatsing naar Schaarbeek-Vorming, op voorwaarde dat dit zich voordoet op een financieel houdbare manier (aan het einde van de erfpachtovereenkomst en na de afschrijving van de investeringen).

Deze vestiging zal hen toelaten om hun activiteiten en een trimodale toegankelijkheid te optimaliseren. Idealiter moet deze vestiging deel uitmaken van een grote voedingspool. In dit opzicht is de Stad Brussel geïnteresseerd in het idee “wonen/gemengde wijk” op het Mabru-eiland. Deze optie is ook bewezen door de ontwikkelaars van “Just under the Sky”.

3.2.7 Logistiek en stedelijke mobiliteit

De Regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is zeer ambitieus met betrekking tot de mobiliteit en de stedelijke logistiek. Ze wenst:

- Een vermindering van de autoverplaatsingen met 20%
- Een verhoging van de multimodaliteit voor personen en goederen
- Een verbetering van het levenskader van de Brusselaars.

Voor de Gewestelijke Regering moeten de logistieke en de havenactiviteiten in de eerste plaats op een duurzame wijze dienen voor de bediening en de bevoorrading van het Gewest. De centrale positie van het kanaal in de stad genereert kansen op dat vlak.

Om de beantwoorden aan de ambitie van nulemissie, moet men sterk inzetten op de multimodale toegankelijkheid van de site (en van het hele Gewest) met een versterking van het openbaar vervoer (meer specifiek: een uitstekende verbinding van het GEN systeem met het stedelijke openbaar vervoer). Mede hiermee moet met het netwerk voor zachte modi verder ontwikkelen, en moet men profiteren van de trimodaliteit voor het goederenverkeer.

3.2.8 Vracht-HST

Verschillende actoren hebben de optie naar voor geschoven om een vracht-HST terminal op de terreinen van Schaarbeek-Vorming te voorzien. Deze vorm van goederentransport is momenteel nog in ontwikkeling. De vracht-HST is eerder toegewijd aan transportstromen van het type “Express”; express brieven en pakjes, bederfbare goederen, vaccins, levende organen, waardeobjecten, vervangingsstukken op voorraad, ...

Het exploitatiemodel is nog niet op punt gesteld, maar het zijn in de eerste plaats uitbaters van vrachtluchthavens en expressdiensten (type DHL, TNT, UPS,...) die bezig zijn met de evaluatie van dit type diensten.

In het Ruimtelijk Uitvoeringsplan (RUP) van de luchthaven van Zaventem is een vestiging van een spoorwegterminal voorzien aan de kant van Brucargo/Melsbroek.

Voor Schaarbeek-Vorming wordt de optie van de verbinding van de toekomstige logistieke platformen met de snelle goederennetwerken duidelijk (dus geen HST, met snelheden tot 160km/h).

3.2.9 Het FIF-FSI terrein

De FSI, eigenaar van een groot vrij terrein (40ha) op Schaarbeek-Vorming heeft een taak ten opzichte van het federale budget: de waarde van de portefeuille van de FSI moet de opname van een deel van de schulden van de NMBS compenseren. In dit opzicht is het niet de ambitie van de FSI om tegen elke prijs de waarde van het terrein te maximaliseren, maar om te komen tot een oplossing die zal toelaten om te voldoen aan de budgettaire taken.

De Wettekst met betrekking tot de FSI preciseert een termijn voor het vrijmaken van de terreinen tegen 2020. Op dit ogenblik is er geen enkele reden/indicatie om deze datum te veranderen.

Bovendien wenst Infrabel de site zo lang mogelijk te gebruiken. Ze maakt zich eveneens sterk dat de vormingsbundel van goederentreinen aan de westkant van de HST lijn moet gelokaliseerd worden, hetgeen de (bijkomende) terreinen die de NMBS zou kunnen vrijmaken, verkleint tot 14,5ha.

3.2.10 De Industriële Weg

De idee achter de Industriële Weg is om de logistieke en industriële zones van de voorhaven te verbinden met het hoofdwegennet en om een scheiding van het "goederenverkeer" en het "pendelverkeer" te realiseren, om te vermijden dat deze verbinding een invalsweg voor de toegang tot de stad wordt.

Meerdere scenario's werden reeds onderzocht, maar de verdedigde optie in de IRIS II mobiliteitsplannen is een verbinding langsheen de lijn 28, tot aan het kruispunt met de Witloofstraat (toekomstige vestiging gevangenis Haren).

Het kruispunt zoals door het Vlaamse Gewest bedacht, bevoordeelt deze optie niet.

3.2.11 Het Station van Schaarbeek-Reizigers

Het Station van Schaarbeek-Reizigers is vandaag onderbenut en kan een belangrijke rol spelen in de ontlasting van de Noord-Zuidverbinding, indien dit station beter verbonden zou zijn met het openbaar vervoersnetwerk van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de noordelijke periferie.

Bovendien kan het Station van Schaarbeek-Reizigers op termijn vier GEN lijnen ontvangen, hetgeen een ongelofelijke basisvoorwaarde scheidt om er nieuwe overstapmogelijkheden te creëren en/of om er grootschalige voorzieningen in te planten.



4 ANALYSE VAN DE UITDAGINGEN EN AMBITIES



4.1 De economische en havenactiviteiten

Het lastenboek vraagt om nieuwe terreinen ter beschikking te stellen van de Haven en de GOMB, ten einde de mogelijkheden van de locatie wat betreft intermodaliteit te benutten (kanaal + spoorweg + (auto)weg) en om de reeds aanwezige economische gebieden te herkwalificeren.

4.1.1 Stedelijke logistiek

De aard en het type logistiek in de stad variëren erg:

- Dagelijkse bevoorrading van de stad: voeding en gebruiksartikelen. Deze worden door de supermarkten, de buurtwinkels en ook door diensten van thuislevering aan de gebruikers geleverd.
- Goederen voor permanent gebruik (voertuigen, meubels, kleding,...): deze worden aan de gebruikers geleverd door gespecialiseerde winkels, die zich in de handelswijken van de stad en op andere zeer bereikbare plaatsen bevinden.
- Levering en uitvoer van de stedelijke industrie: de stedelijke industrie moet primaire materie aangeleverd krijgen en moet zijn producten naar zijn hinterland uitvoeren.
- Koerierdiensten: de snelle postservice met zijn verzending- en douanediensten.
- Bouwmaterialen: omdat ze zwaar en volumineus zijn worden de constructiematerialen zo dicht mogelijk bij de werf waar ze zullen worden aangewend, overgezet, bewerkt en gemengd (beton).
- Afvalbeheer: met geavanceerde afvalsortering wordt het vraagstuk van de afvallogistiek belangrijker. In alle sectoren wordt de snelheid van de levering belangrijker, hetgeen een belangrijke uitdaging vormt voor de logistieke organisatie van de stad en van zijn logistieke actoren.

De Haven van Brussel heeft reeds lang geleden het initiatief genomen om een stedelijk logistiek centrum te realiseren. Voor dit project, eerst voorzien op de terreinen van Tour&Taxis, heeft de Gewestregering de beslissing genomen om het te realiseren op de terreinen van Schaarbeek-Vorming.

Dit project kan nu als urgent worden beschouwd en moet prioriteit krijgen in de realisatie van het richtschema van Schaarbeek-Vorming.

De situatie van het hefboomgebied van Schaarbeek-Vorming toont een grote uitdaging van het vraagstuk van de stedelijke logistiek goed aan. Gezien zijn grondinname en zijn externaliteiten op het wegnetwerk en de landschappelijke kwaliteit van de stad, hebben de burgers gemakkelijk een negatieve mening op dit soort van activiteiten.

Anderzijds is de stedelijke logistiek ook primordiaal voor de duurzame stad. Efficiënte logistieke stromen op een dens grondgebied kunnen de stad duurzamer maken.

Voor Schaarbeek-Vorming stellen we dus een aanpak voor die is gebaseerd op de volgende principes:

- Een prioriteit voor de stedelijke logistiek. De logistieke stromen die geen meerwaarde hebben voor de stad kunnen zich beter buiten het stedelijk gebied ontwikkelen.



City hub (FR) "City Hub" presenteert zich als een "groen" sorteerplatform. Het concept baseert zich op een HQE gebouw en een vloot elektrische voertuigen. Het Stedelijk Vastgoedproject presenteert zich onder de vorm van een compact vertikaal gebouw van 50.000m³. De ontwerpers van de "City Hub" zijn in gesprek met verschillende Franse, Zwitserse en Duitse steden.



Bierboot (Utrecht, NL): een boot met paletten bier en minicontainers bedient verschillende plaatsen in het historisch centrum van Utrecht.



CarGoTram (Dresden, DE): De CarGoTram is een vrachtram in Dresden. Ze voorziet een fabriek van Volkswagen van onderdelen voor de bouw van de voertuigen. Een volledige trein kan het equivalent van de lading van drie vrachtwagens (214m³) transporteren.



City Cargo: Het private initiatief "City Cargo" heeft gedurende twee jaar getest om de stad Amsterdam via vrachtrams en elektrische voertuigen (winkels, grootwarenhuizen, horeca,...) te bevoorraden. Het project heeft nu een licentie gekregen voor 10 jaar. De stedelijke logistieke centra voor crossdocking zijn aan de grenzen van de stad gevestigd.

- Vestigen van een logistiek platform op een plaats die toelaat om prioritair met dit project vooruit te gaan.
- Het maximaliseren van de trimodaliteit door een echte multimodale verbinding tussen de waterweg, het spoornetwerk, het hoofdwegennetwerk en het stedelijk netwerk.
- Het optimaliseren van het ruimtegebruik voor de creatie van een maximaal aantal synergieën in het gebruik van de infrastructuur.
- Het gebied op een duurzame manier verbinden met het stedelijk netwerk.

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest presenteert een zeer goede mogelijkheid voor een vrachtram, reeds getest en operationeel in andere Europese steden (Amsterdam, Wien, Zürich, Saint-Malo, Dresden, Petrograd,...)

4.1.2 Haven van Brussel

De Haven van Brussel is de tweede rivierhaven van België (na de Haven van Luik). Het betreft eveneens een maritieme haven, toegankelijk voor boten tot 4.500 ton, op 5 uur varen van Antwerpen. Het kanaal Brussel-Willebroek-Charleroi doorkruist de stad over 14km, met 12km kades waarvan 5,5km havenkades.

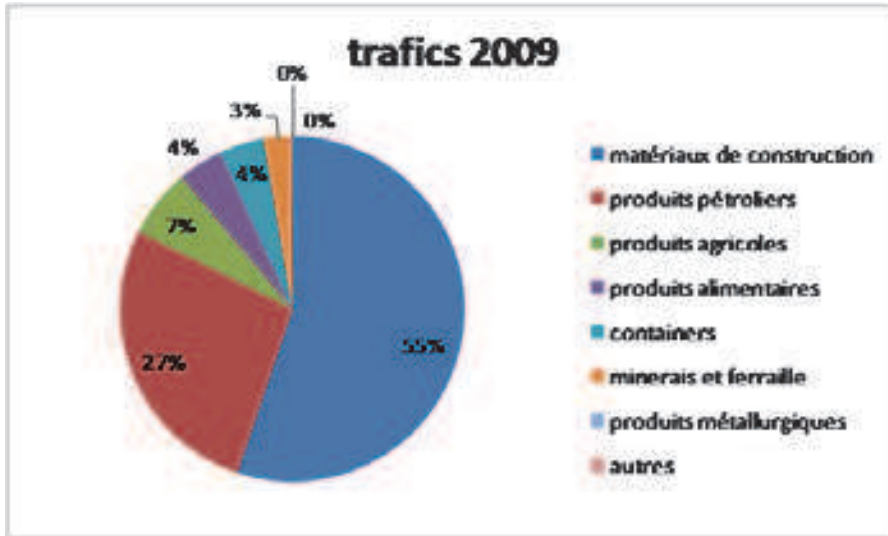
Sinds de jaren zeventig is het totale verkeer met ongeveer de helft verminderd. Sinds de jaren negentig is het verkeer eigen aan de Haven van Brussel stabiel rond de 4MioT, met een kleine verbetering gedurende het laatste decennium. Het maritiem verkeer daarentegen is sterk verminderd: van +/- 250kT aan het begin van de jaren 2000 naar minder dan 100kT sinds 2007. Men kan dus een tendens naar een echte achterhaven waarnemen.

Anderzijds is het watertransport noodzakelijk voor een duurzame ontwikkeling van het goedertransport. Elke boot staat gelijk aan tientallen vrachtwagens minder op de wegen.

Vandaag vertegenwoordigen de bouwmaterialen en aardolieproducten bijna 80% van het havenverkeer in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Het verkeer in de Haven van Brussel bevindt zich de laatste 10 jaren in lichte stijging, met een piek juist voor de financiële en economische crisis in 2008. Volgens het verkeer is het beeld gemengd en kan men zich dus verwachten aan de volgende scenario's:

- Bouwmaterialen: een lichte stijging, als de bevolkingsgroei zich verder zet en daarmee ook de bouw, zal dit verkeer een stabiele positie behouden met een lichte stijging.
- Aardolieproducten: een lichte stijging, in functie van de technologische scenario's zou dit verkeer kunnen dalen in de komende jaren/decennia
- Landbouwproducten en voedingsmiddelen: in daling (-30% in 10jaar), dit verkeer is erg gelinkt aan de activiteit van Cérès



Havenverkeer Haven van Brussel.
Bron: IDEA Consult op basis van het jaarverslag van de Haven van Brussel 2009.

évolution des trafics au Port de Bruxelles	2000	2000	2000	croissance 2008-2009	croissance annuelle 2000-2009
matériaux de construction	2.214 kT	1.773 kT	2.000 kT	-20,9%	2,5%
produits pétroliers	1.093 kT	910 kT	1.159 kT	-5,7%	2,0%
produits agricoles	258 kT	373 kT	330 kT	-21,6%	-4,0%
produits alimentaires	170 kT	247 kT	219 kT	-22,4%	-4,1%
containeurs	109 kT	0 kT	102 kT	-12,0%	6,8
minerais et ferraille	103 kT	74 kT	123 kT	-16,3%	3,7%
produits métallurgiques	3 kT	66 kT	64 kT	-95,3%	-29,5%
autres	1 kT	4 kT	2 kT	-50,0%	-14,3%
TOTAL	4.011 kT	3.455 kT	4.009 kT	-10,0%	1,7%

Evolutie van het verkeer in de Haven van Brussel

Bron: IDEA Consult op basis van het jaarverslag van de Haven van Brussel 2009.

- Containers: dit verkeer, nog bestaande in 2000, vertegenwoordigt vandaag 4% van het verkeer en 13.548 TEU (twintig-voet-equivalent) of per dag gemiddeld 37TEU. Men kan dit als redelijk bescheiden beschouwen, maar het heeft eigenlijk een belangrijk groeipotentieel. Havens zoals Lyon, Duisburg, Bâle hebben veel belangrijker verkeer (van 85.000 TEU tot 610.000 TEU).
- De rest is samengesteld uit mineralen, stenen en metaalproducten. Dit laatste verkeer is vooral bijna onbestaande geworden.

Een verkeer momenteel nog zeer weinig aanwezig in de Haven van Brussel, maar met veel potentieel voor de toekomst, is het watertransport van paletten. Dit is een excellente stedelijke logistieke activiteit.

Op dit moment is de prijs hiervan nog hetzelfde als het palettentransport over de weg, maar gezien een boot het equivalent is van +/-50 vrachtwagen kan dit leiden tot een belangrijke ontlasting. Wanneer binnenkort de externe kosten van het wegverkeer meer bij de gebruikers worden verhaald, kan de prijsconcurrentie wijzigen.

In relatie tot het containerverkeer, hangt het ontwikkelingspotentieel sterk af van het opslag- en behandelingspotentieel van een containerterminal. In dit opzicht vermelden we het project van Luik Trilogiport, waar een enkele gesloten terminal die tegelijkertijd de overslag en opslag van containers, een spoorwegplatform en logistieke ondernemingen integreert.



BRUSSEL: bestaande multimodaal platform met containerterminal



WILLEBROEK: containerterminal



GEEL: logistiek centrum NIKE (VAL), met geïntegreerde containerterminal



VILVOORDE: ontwikkeling van Cargovil

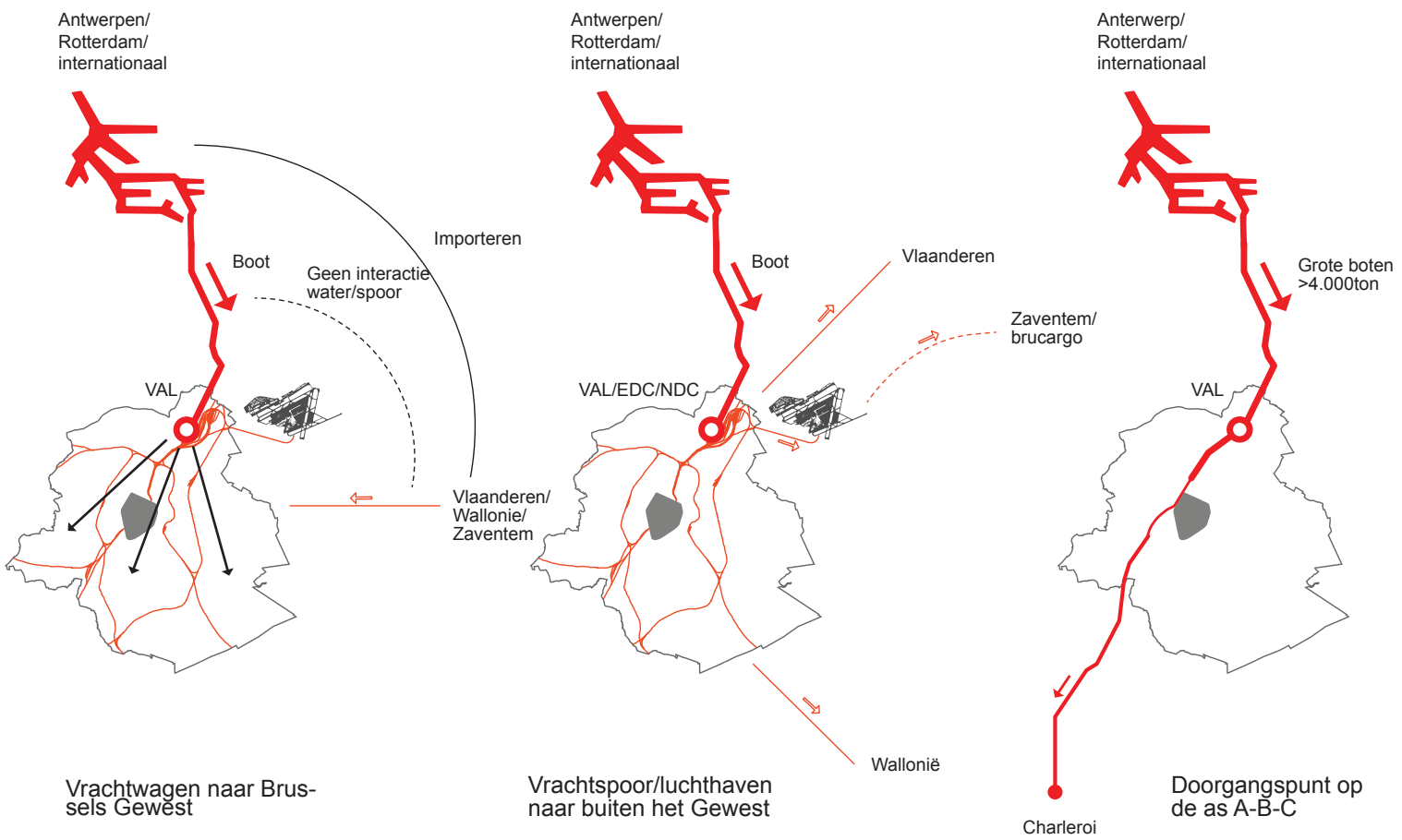
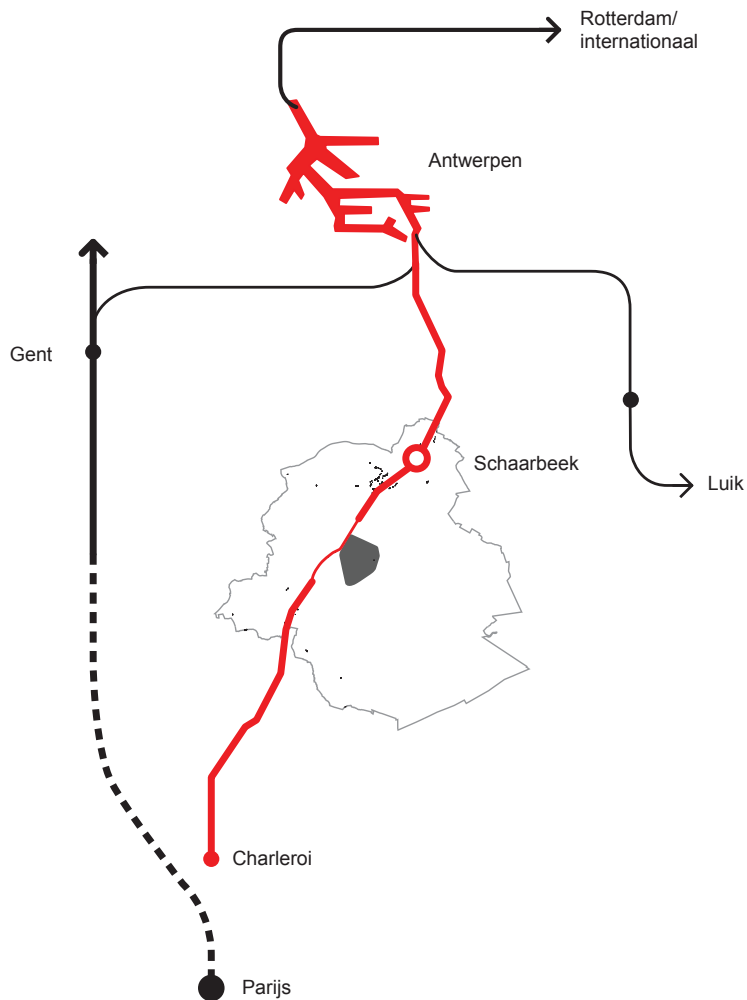


LUIK: werf voor Luik Trilogiport

De vergelijking van verschillende containerplatformen plaats de omvang van het platform van Brussel in perspectief.

De vergelijking, hiernaast, van het bestaande logistieke platform van de Voorhaven met zijn concurrenten, verheldert enkele zwakheden:

- De containerterminal is zeer klein, heeft beperkte uitbreidingsmogelijkheden en biedt weinig opslagruimte voor containers.
- Logistieke gebouwen zijn weinig aanwezig, klein en erg gefragmenteerd (verlies van beheersefficiëntie).
- De huidige vestiging van de terminal laat niet toe om hem te integreren in een groter geïntegreerd logistiek geheel.





Centrum containerbeheer, Port de Gennevilliers: dit gebouw biedt diensten aan voor logistieke actoren in een opmerkelijke architectuur.



Stationskaai, Haven van Tolbiac: de Haven engageert zich om over 3 kilometer te beantwoorden aan de wensen van de buurtbewoners door culturele en vrije tijdsactiviteiten voor de Parijsenaars toe te laten, terwijl de industriële haven- en dienstactiviteiten voor de stad behouden blijven.



Weser-route: de Haven van Bremen heeft een netwerk van fietspaden rondom de Weser gecreëerd, verweven met haveninstallaties.

4.1.3 Integratie van een haven in de stad: voorbeeld van de Haven van Parijs

Wetende dat het gebied van Schaarbeek-Vorming bijna in het stedelijk gebied ligt, en rekening houdende met de ambities van de Gewestelijke Regering, moet bijzondere aandacht verleend worden aan de stedelijke integratie van de haven- en industriële installaties. In het bijzonder, wat betreft de grote breuk die het kanaal en de spoorweginstallatie op het stedelijk niveau maken, moet men een zekere doorlaatbaarheid waarborgen (oost-west). De Haven van Brussel heeft reeds enkele projecten met het doel van een betere stedelijke integratie gerealiseerd.

4.1.4 De rol van de haven in de stad

Voor de voorhaven lijken zich drie mogelijke roepingen voor te stellen:

- Bevoorrading van de stad

Profiterend van de trimodaliteit aan de toegang tot de stad, vormt dit een ideale situatie voor het creëren van een geïntegreerde dagelijkse bevoorradingspool. De vestiging van de BILC kan op die manier aangevuld worden met een containerplatform op metropolitane schaal, de overslag van paletten en van andere bevoorradingsactiviteiten (zoals Mabru of ECFG).

- Europees Distributie Centrum (EDC)

Eveneens profiterend van de trimodaliteit en van de nabijheid van Brussels Airport en Brucargo, kan Schaarbeek-Vorming de mogelijkheid aanbieden om een EDC (Europees Distributie Centrum) voor grote mondiale ondernemingen (type NIKE, IKEA,...) te vestigen. Hoewel dergelijke activiteiten een betere vastgoedwaarde kunnen meebrengen is dit een piste waarvoor niet gepleit wordt, gezien de grondinname van een dergelijke activiteit.

- Overslag VL-BSSL-WAL

De voorhaven beidt de laatste maritieme kades op het kanaal Antwerpen-Brussel-Charleroi aan. Na de Troozbrug vermindert de tonnage capaciteit naar 3.000t en daarna naar 1.350ton vanaf de Redersbrug. De voorhaven is dus de plaats waar deze capaciteitsverandering kan plaatsvinden (of reeds plaatsvindt).

Inderdaad, het BGH is aan interregionale akkoorden gebonden om het verkeer op het kanaal te verzekeren. Daarentegen, de ontwikkeling van de verbinding Zenne-Schelde en de projecten rondom het Albertkanaal plaatsen deze activiteit in grote concurrentie. Het dus een activiteit waarmee het Gewest verplicht is om ze te organiseren, maar die weinig toegevoegde waarde voor de werking van de stad brengt en die aan een belangrijke concurrentie zal onderworpen zijn.

4.1.5 Het Goederenplan

Het Goederenplan van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest stelt een gedecentraliseerde structuur voor de vestiging van stedelijke logistieke platformen voor. Schaarbeek-Vorming zal echter een belangrijke rol spelen gezien dat ze het enige multimodale platform zal zijn.



Trilopiport, Luik

Luik Trilogiport

Het project van Trilogiport ontleedt zich in de volgende onderdelen:

- Een containerterminal (15ha): 700 meter kade langs het Albertkanaal zullen gereserveerd worden voor het laden en lossen van de boten met behulp van aangepaste transportmiddelen.
- Logistieke terreinen (41,7ha): dit gebied is bestemd om Europese distributiecentra te ontvangen, met andere woorden, die ondernemingen die een meerwaarde brengen aan de goederen die per container doorgevoerd worden. Als voorbeeld kunnen we het herconditioneren, het inpakken, het monteren van goederen,... noemen.
- Haventerreinen (14,7ha): Luik Trilogiport beschikt over 14,7ha haventerreinen, momenteel nog beschikbaar, hoofdzakelijk gelegen ten noorden van het multimodale platform, en die ter beschikking zullen worden gesteld aan ondernemingen die geïnteresseerd zijn in de binnenvaart. Deze zones bieden het voordeel dat ze een directe toegang tot de kade hebben.
- Dienstenzone (1,8ha): deze zone hergroepeert bepaalde tertiaire activiteiten van het multimodale platform (bank, kantoren,...)
- Gebied voor milieu-integratie (25ha): het zijn bijna 25 hectare, zijnde een vierde van de totale oppervlakte van Luik Trilogiport, die bestemd zijn voor milieu- en stedenbouwkundige inrichtingen, helemaal rondom het platform (boomgaarden, gemeenschappelijke tuinen, fiets- en wandelpiste, wateren met steigers voor vissers, bebost gebied,...)

Het budget voor de realisatie is de volgende:

- 20,5M€ voor het logistieke platform (gefinancierd door het Marshall Plan)
- 22,5 M€ voor de wegen, de toegang en de buitenvoorzieningen (gefinancierd door de EFRO)
- 115 M€ private investeringen voor de inrichting van het platform

Zijnde een totaal van +/- 160 M€, waarvan +/-45 M€ publieke fondsen.

De inrichting en de exploitatie van de containerterminal (15ha)

Het beheer van de containerterminal is toegekend aan een consortium samengesteld uit Euroports en Dubai Ports World.

Het beheer van de logistieke terreinen (41,7ha): een groot deel van de logistieke terreinen is toegekend aan Deutsche Lagerhaus Trilogiport GmbH u. Co KG (30 hectaren) terwijl 10 andere hectaren van dit logistiek gebied zijn toegekend aan de Belgische onderneming Warehouses De Pauw.

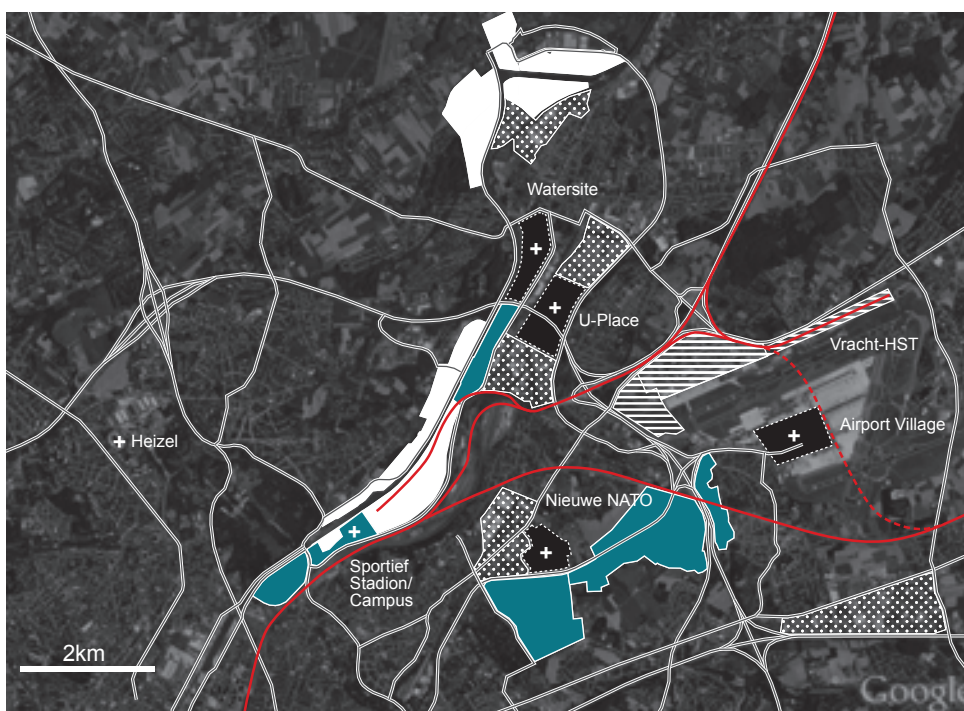


Weg
Andere industriële en logistieke terreinen

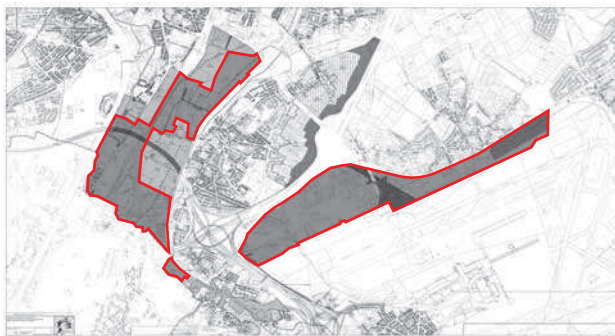
Terrein voor luchthavenlogistiek

Terreinen gelinkt aan het water, gebruikt via het watertransport

Bestaande logistiek en industrie



Toekomstige organisatie van de industrie, diensten en nieuwe projecten



Stedelijke en industriële logistiek 'Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan'

4.1.6 Schaarbeek-Vorming als onderdeel van een supraregionale logistieke pool

In het noordoostelijk grootstedelijk gebied van Brussel bevinden zich drie grote logistieke polen : de Haven van Brussel, het gebied van Cargovil en Brucargo.

Deze drie gebieden vertonen allemaal nog een ontwikkelingspotentieel:

- Op Schaarbeek-Vorming voorziet het ontwerp van het Richtschema de ontwikkeling van een grote stedelijke logistieke pool, hoofdzakelijk gewijd aan de bevoorrading van de stad.
- Op Cargovil kunnen de ondernemingen de waterweg nog meer gebruiken. Het is ook in dit opzicht dat Waterwegen&Zeekanaal NV nog enkele terreinen langs het Kanaal zal ontwikkelen (sanering van het terrein Forges de Clabecq).
- Op Brucargo voorzien het RUP (Ruimtelijk Uitvoeringsplan) en het Strategisch plan voor het Vlaams Stedelijk Gebied rond Brussel een uitbreiding van de logistieke terreinen. En het Diabolo project laat de creatie van een vracht-HST terminal aan de landingsbaan toe.

Dit laat de creatie van een grote transregionale logistieke pool met drie gespecialiseerde onderdelen toe:

- De stedelijke bevoorrading op Schaarbeek-Vorming
- Een terminal van spoedzendingen (vliegtuig / HST) op Brucargo ten dienste van de Brusselse en Vlaamse (en Waalse) ondernemingen van het metropolitane gebied van Brussel.
- Een logistiek gebied, meer naar de waterweg gericht op Cargovil, zal deel uitmaken van de logistieke installaties rondom het Kanaal (zoals het Carcoke project).

4.1.7 Stedelijke industrie

De Brusselse metropool is een zware economische last. Ze vertegenwoordigt 30% van de economische activiteit van België. Een studie van BAK Basel Economics heeft de prestatie van 5 economische cluster in de Brusselse Grootstedelijke Regio geanalyseerd (Brussels Hoofdstedelijk Gewest + Halle-Vilvoorde + Waals-Brabant).

Uit deze analyse komen de volgende bevinden met betrekking tot de stedelijke industrie naar voor:

- De nieuwe economie (IT, media, communicatie) vertegenwoordigt de belangrijkste groei maar ze representeert slechts 8% van het BBP.
- De traditionele industrieën (voeding, textiel, leder, papier, drukkerij, metaalnijverheid,...) worden steeds minder belangrijk in het BBP en kennen slechts een lichte groei na een daling gedurende de laatste decennia van de 20e eeuw.
- De stedelijke industrieën (groothandel, detailhandel, garages, transport, banken, vrije tijd,...) zijn altijd zeer belangrijk (+/-60% bijdrage aan het BBP) maar hun groei is de laatste jaren afgezwakt.

Als men de situatie van de traditionele industrieën in detail analyseert, observeert men een zorgwekkende situatie.

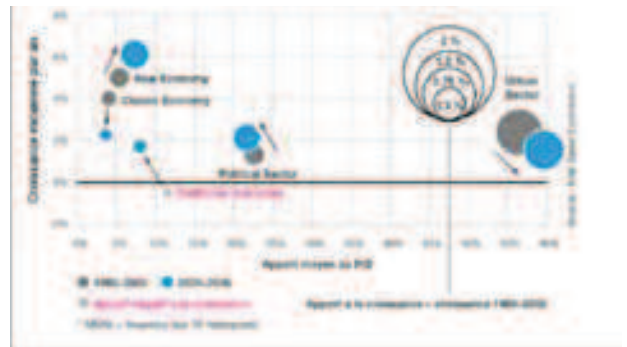
- Er is geen enkele industriële sector waarin het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in relatie tot België werkelijk gespecialiseerd is (specialisatiegraad < 1)
- In alle genoteerde sectoren is er een sterke vermindering van de werkgelegenheid (-60% in de auto-industrie, -60% in de drukkerij, maar ook -5% in de chemische en farmaceutische sector. Voor het geheel van de industrie betreft het een vermindering van -30% of +/- 10.000 arbeidsplaatsen op 3 jaar.
- De mogelijk interessante industrieën bevinden zich in de chemische/farmaceutische sector, de voeding en de machinebouw/uitrustingen: zij zijn van aanzienlijke omvang en hun vermindering is niet te sterk geweest.

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest beschikt over 614ha economisch bestemde oppervlakte op zijn grondgebied.

Daarvan wordt 194,3ha (+/-31%) door de GOMB beheerd:

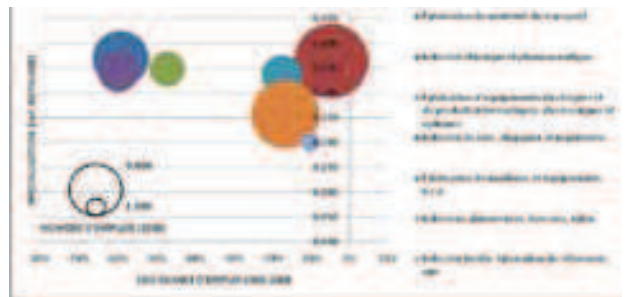
- Gecommercialiseerd patrimonium: 153,9ha
- 8,7ha beschikbaar voor commercialisering
- 11,2ha oppervlakte in ontwikkeling
- 20,4 ha onbeschikbaar (vervuiling, wegen, niet bebouwbaar)

Gezien de beperkte voorraad (20ha) zoekt de GOMB op korte en middellange termijn terreinen. Gegeven dat kleine ondernemingen zich ook in gemengde gebieden willen vestigen, moet deze nood vooral beantwoorden aan de zoektocht van middelgrote en grote ondernemingen met een hoog aantal arbeidsplaatsen/ha en een hoge toegevoegde waarde.



Bijdrage van de groeisectoren in BMR

Bron: Routeplan 2018, BMR – Basel Economics



Evolution et position van de industrie in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

Bron: IDEA Consult op basis van de RSZ cijfers 2005 en 2008

De industriële activiteit is sinds lange tijd in verval in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. De sectoren die economisch gezien beloftevol zijn voor de regio bevinden zich in de technologie (medische sector, farmacie, financiële diensten, IT,...) of in de diensteneconomie (de medische sector, de farmacie, hulp aan personen,...) maar deze activiteiten hebben de sterke neiging om zich in de periferie te vestigen, voor een veelheid aan redenen, onder andere de beschikbaarheid van terreinen in een aantrekkelijk kader (bijvoorbeeld de farmaceutische en financiële campus in Braine-l'Alleud, la Hulpe,...) Daarentegen vertonen deze campussen een groot nadeel dat een ontwikkeling van hoge kwaliteit op Schaarbeek-Vorming kan counteren: ze worden zeer slecht bediend per openbaar vervoer.

Dus, voor een kwantitatieve groei (ha), moet men eerst mikken op een kwalitatieve groei:

- Activiteiten van hoge toegevoegde waarde die gemakkelijk in de stad kunnen geïntegreerd worden (onderzoek, niet-vervuilende productie,...)
- Profiteren van de toekomstige bereikbaarheid van het station van Schaarbeek-Vorming en het GEN met de directe verbindingen met Leuven, Ottignies, Mechelen en Brussels Airport.
- Mikken op een radicale verandering van het beeld van het gebied, teneinde te kunnen concurreren met de zoneringen in het groen van het Zoniënwoud.

4.2 Een grootschalige voorziening

Verschillende alternatieve voorzieningen zijn bedenikbaar, in verschillende domeinen zoals de opvoeding, sport, cultuur, recreatie,...

Een grote publieke voorziening, met metropolitane uitstraling

Het lijkt eerst nuttig om terug te komen op het belang en de betekenis dat de vestiging van een publieke voorziening met (ten minste) regionale uitstraling heeft in het kader van een herschikking van Schaarbeek-Vorming.

De uitdagingen van het onderling in relatie plaatsen van de verschillende programma's van het richtschema en in relatie met de omliggende wijken werden reeds uitgelegd. De grote voorziening is een door grootsteden veelgebruikte manier om hierop te antwoorden en om verschillende territoriale schalen en nieuwe stedelijk of economische weefsels te verbreiden.

Een tweede probleem waaraan een grote voorziening kan beantwoorden is de inschrijving in het collectief geheugen en de betere leesbaarheid van het stedelijk territorium. De herbestemming/herorganisatie is in zichzelf een dragend project, en haar een sterke publieke aanwezigheid geven, is haar voorzien van een aantrekking en een uitstraling.

Tot slot, de omvang, die de bijzonderheid van het herbestemmingsproject van Schaarbeek-Vorming vormt, rechtvaardigt op zich alleen al de vestiging van een grootschalig project.

Het ligt een beetje voor de hand: we ontwikkelen een nieuwe wijk, wooneenheden die x nieuwe inwoners kunnen huisvesten.

We wensen dat deze ruimtes stedelijk zijn, verankerd, dynamisch en niet perifeer. De publieke voorziening neemt deel aan deze verankering, niet alleen voor de inwoners zelf, maar voor alle andere inwoners van het gewest.

Beantwoorden aan de noden van de inwoners van het Gewest door een bepaalde uitstraling van het project te garanderen

Het stadion beantwoordde aan een programmatorische behoefte in het kader van een Belgische organisatie van de wereldbeker.

Dit is zeker een voorziening die de herkenning van dit nieuwe territorium zou begunstigen en die bijna inherent een verenigende dimensie zou hebben. Indien deze voorziening wordt verwijderd, en geen enkele andere nationale roeping zich voor de site profileert, moet men de regionale tekorten en urgenties bevragen.

Het is bekend dat zowel regionale en gemeentelijke overheden zich in de komende jaren zullen richten op de bouw van woningen, rekening houdende met de urgentie van de demografische projecties. De groei van het aantal Brusselaars stimuleert de woningmarkt en de bijkomende vraag voor eerste graadsvoorzieningen (scholen, kinderopvang,...) . Tegelijkertijd rijmt dit met

een verdichting die een verhoogde druk genereert op de bestaande recreatieve en vrije ruimte, die in veel wijken al schaars is.

Onze reflectie leidt ons om een functie voor het gebied voor te stellen dat op jongeren gericht is, de toekomst van het Gewest.

Drie mogelijke richtingen worden momenteel geïdentificeerd:

- Een grote voorziening van grootstedelijk karakter
- Recreatie / sport: in de vorm van een watersportcentrum
- Onderwijs: in de vorm van een onderwijs-, onderzoeks en/of opleidingscentrum

Deze drie opties kunnen zich elk op hun eigen manier integreren in een ontwikkeling in de vorm van een campus en kunnen het versterken met een krachtig thema.

De vestiging van een voorziening en a fortiori een voorziening gelinkt aan de recreatie of aan het onderwijs zal de zachte en openbare vervoersnetwerken dynamiseren.

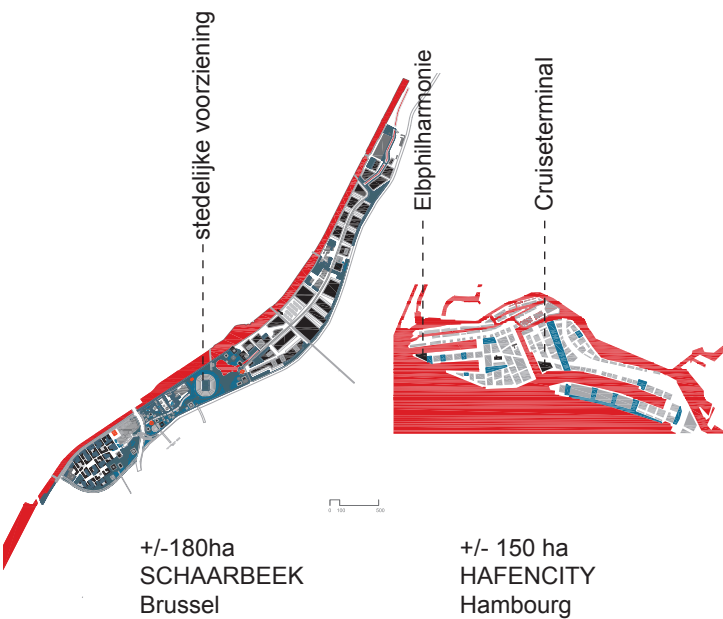
Het geheel van deze punten beantwoordt aan de uitdagingen voor het Kanaal en Brussel.

Bovendien naargelang de gekozen architectuurformule, kan deze voorziening de blauwe en groene netwerken versterken.

Ten slotte kan de nabijheid van de verbrandingsoven en de elektriciteitscentrale eventueel ook mogelijkheden bieden: als warmtebron in een waterinfrastructuur of als opleidingsthema, gegeven dat de energiesector zich in volle technologische en economische ontwikkeling bevindt.

De keuze van de grootte van de voorziening moet gemaakt worden volgens de economische context, de vraag, enz. Een grote voorziening van grootstedelijk of regionaal formaat, heeft niet dezelfde gevolgen als een middelmatige voorziening, zowel in termen van toegankelijkheids- of mobiliteitscapaciteit of wat betreft de normeringen die heel specifiek kunnen zijn voor bepaalde programma's.

Het moet ook in staat zijn om het hefboomvermogen van de voorziening en de nodige investeringen voor zijn realisatie in evenwicht te brengen. Sommige economische keuzes zijn soms zeer effectief, en dit op korte of middellange termijn.

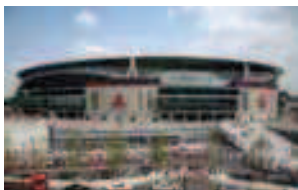


Een grootstedelijke voorziening

De meeste brownfieldoperaties of ontwikkelingen van nieuwe stedelijke gebieden in andere Europese steden profiteren van de aanwezigheid van een dergelijke voorziening. De reflecties voor Schaarbeek-Vorming kunnen door deze referenties gevoed worden. Deze middelgrote of grote voorzieningen worden het meest gebruikt als hefboom voor de ontwikkeling van de rest van het gebied. Maar kunnen soms ook het gevolg zijn van een stedelijke ontwikkeling. Met name, hieronder, het geval van Hafencity te Hamburg waar men momenteel de nieuwe Philharmonie van de Zwitserse architecten Herzog en de Meuron bouwt.

Andere steden hebben met andere programma's dezelfde strategie toegepast, zoals Antwerpen met het MAS (Museum aan de Stroom), Oslo met de opera van het bureau Snohetta of nog Parijs met de BNF van Dominique Perrault.

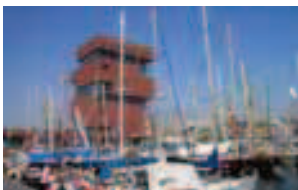
De omvang en de functie van de bestaande voorziening moet in perspectief geplaatst worden vanuit het economisch- en mobiliteitsoogpunt en vanuit de behoeften en eisen van de stad. Het is op basis van deze overwegingen dat men moet nadenken over het meest geschikte type voorziening voor Schaarbeek-Vorming.



Stadion (Emirates Stadion, Londen)



Zwembad (Watercube, Peking)



Museum (Museum aan de stroom, Antwerpen)



Theater (Hafencity, Hamburg)



Opera, Oslo

4.2.1 Een centrum voor waterrecreatie

Zoals de voorbeelden hierna aantonen wordt de strategie van het herstel van het zwemmen in de buurt van een rivier of kanaal erg vaak gebruikt. Het zorgt voor zowel een herovering van de oevers, als het herstel van de dialoog van de stad met de rivier, vaak overgelaten aan een economische rol van transportweg.

a/ De zwembaden, watercentra en andere wellnesscentra in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en in de nabijheid:

- Openlucht
 - Provinciaal domein van Huizingen (Vlaams-Brabant)
 - Provinciaal domein “Bois des rêves” (Waals-Brabant)
 - Bloso domein HOFSTADE (Vlaams-Brabant)
 - Rénipont-strand (Waals-Brabant)

In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is er geen enkele badinfrastructuur in openlucht. Verschillende sites, meestal beheerd door de provincies, bieden een dergelijke mogelijkheid aan in de periferie. Men kan zich echter vragen stellen bij de bereikbaarheid van deze sites en bij de feitelijke aanwezigheid van de Brusselaars.

- Overdekt

In de omgeving van de perimeter tellen we 6 zwembaden, meestal publiek, met een variërende uitrustingsgraad:

- Zwembad van Laken
- Brussel-bad
- Sportief complex NOH
- Zwembad Neptunium
- Zwembad Kinetix (privaat)

Het aanbod in type “gemeentelijke” zwembaden met sportieve oriëntatie, is aangevuld met een groot aantal voorzieningen gewijd aan ontspanning. Het gaat grotendeels over centra van beperkte omvang, die we hier niet oplijsten.

We citeren hier toch 3 infrastructuren van dit type die een belangrijkere uitstraling hebben:

- Aquahaven – Vilvoorde
- Talgoe – Limelette
- Thermae – Grimbergen

Opnieuw bevinden twee van hen zich in de periferie.

- Waterparken

Twee grote waterparken vullen deze ruimtes gericht op het baden of de aan het water gerelateerde ontspanning aan:

- Océade – Brussels Hoofdstedelijk Gewest
- Aqualibi – Waver

Océade zal verdwijnen als gevolg van de herontwikkeling van het Heizelplateau.

Het lijkt erop dat het tekort vooral gevoeld wordt op het niveau van het aanbod van baden in openlucht, evenals van een “water- en ontspanningspark”. Deze twee typologieën kunnen trouwens gemengd worden binnen eenzelfde concept.



Les bains des docks, Le Havre



Badeschiff, Berlin



Leuze Mineralbad, Stuttgart

Enkele referenties

a/ Les bains des Dock – Le Havre – Project van J. Nouvel. Dit project maakt deel uit van een groter plan om zich de oude dokken opnieuw eigen te maken door de stad van Le Havre. Dit plan omvat de omvorming van gebouwen in lokalen voor ondernemingen, de uitvoering van huisvesting, handel en horeca...

Het zwembad is een voorziening met uitstraling.

De baden strekken zich uit over een oppervlakte van 5000m² en bevatten 10 baden waarvan enkelen buiten. Het concept bedacht door Nouvel inspireert zich op de Romeinse thermen en richt zich op een evenwicht tussen sportuitoefening en ontspanning.

b/ een bad in de rivier – Badeschiff – Berlijn – Project van G.WILK en S. Lorenz

Geïnstalleerd op de Spree, is het zwembad Badeschiff vergezeld van een fijn zandstrand en een platform op het water dat het zwembad en de rivier verbindt. De ruimte op de grond ontvangt in de zomer een bar, Jeu de Boules,... en dj's.

In de zomer ontvangt de site tot 3.000 personen per dag. In zijn geest leunt dit project sterk aan bij de traditie van rivierbaden, gebruikelijk in de Duitse en Zwitserse steden. We vernoemen bijvoorbeeld het "Unterer Letten" van Zurich waar het zwembad in het kanaal ligt, bereikbaar vanop verschillende houten pontons.

c/ De natuurlijke zwembaden in openlucht

Verschillende gemeenschappen profiteren van de noodzaak om werkzaamheden uit te voeren aan hun buitenzwembad of aan andere meren om ze om te zetten in natuurlijke zwembaden. De waterbehandeling wordt dan verzekerd door de aanwezigheid van planten. Deze projecten worden zeer gewaardeerd om hun landschappelijke en ecologische kwaliteit. Op het functionele niveau, vereisen ze veel ruimte voor filtering (4ha voor het bekken van Deurne), en zijn ze redelijke veeleisend wat betreft het toezicht op de waterkwaliteit...

d/Een nieuw stedelijk waterpark – Leuze Mineralbad, Stuttgart

Het Leuze Mineralbad Stuttgart is een waterpark dat tegelijk zeer recreatieve gebieden voor het plezier van kinderen en oudere kinderen omvat, en een geheel van rustigere ruimtes gericht naar ontspanning. Dit geval is interessant vanwege haar nabijheid tot de rivier die haar een rol van nieuw rivierbad toedient.

De bestudeerde referenties laten zien tot op welk punt een inventiviteit mogelijk is wat betreft de creatie van een watervoorziening in de stad en hoe ze een echte rol op stedenbouwkundig niveau kan spelen, door deel te nemen aan het mobiliteitsnetwerk en tegelijkertijd een belangrijke meerwaarde voor het levenskader van de inwoners kan aanbrenge.

Een reeks vragen zijn gerezen vanwege het groot aantal mogelijkheden, vooral in relatie tot het karakter van de infrastructuur (publiek, privaat of in partnerschap) en tot de definitie van de gewenste toegankelijkheid voor de plaats.

4.2.2 Opleidingscampus

Het maken van een opleidingscampus op Schaarbeek-Vorming kan een sterke aanpak zijn om het publieke karakter van de plaats te versterken terwijl er ook economische en sociale hefboomen voor de stad gerealiseerd worden. Inderdaad, opleidings- en onderzoekscentra zijn openbare plaatsen bij uitstek, vanwege het dagelijks frequenteren.

Enkele voorbeelden tonen de verschillende mogelijkheden voor een stedelijke exploitatie van een opleidingsvoorziening.

«Onderwijs als landmark»

Met de grondige renovatie van de campus Elishout, werd besloten om de zichtbaarheid van deze grote school in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest te verhogen, via een landmark, een «keukentoren» voor de ateliers van de school. Deze keukentoren, gebouwd door de architect Xaveer De Geyter is niet alleen een visueel element dat de Zuid-Ring domineert, maar kadert ook in een functionele benadering om de horecaopleiding meer naar de praktijk te oriënteren met een restaurant toegankelijk voor het publiek.

“Onderwijs als stedelijke connector”

In hun voorstellen voor Brussel 2040, heeft 51N4E de kracht van de vestiging van de openbare voorzieningen in de laspunten tussen wijken, vaak afgesneden en geïsoleerd door de spoorweg-, weg- of waterinfrastructuur, onderzocht. Zo neemt de Richtplan voor Stedelijke Vernieuwing dit paradigma als uitgangspunt voor toekomstige stadsvernieuwingsprojecten.

In deze zin kan de vestiging van een publieke voorziening in relatie met een stedelijke verbinding tussen de twee oevers van het kanaal een zeer belangrijke hefboom worden voor de ontwikkeling van het gebied.

«Onderwijs als stedelijke route»

De architectuurschool die Lacaton & Vassal in Nantes hebben gerealiseerd, toont hoe een schoolgebouw ook een publieke plaats kan worden door in zijn architectuur een openbaar/stedelijke route te integreren. De interne circulatie van de voorziening en de externe circulatie integreren zich.

«Onderzoek als motor voor de ontwikkeling van een stedelijke wijk»

Op een grotere schaal kan het onderwijs of het onderzoek een motor zijn van een stedelijke ontwikkeling. In dit verband vermelden we het voorbeeld van de onderzoekscampus van Sanofi-Aventis in Basel, die sterk geïntegreerd is in het stedelijk weefsel.

Schaarbeek kan in dit opzicht eveneens een kans bieden: met alle reeds aanwezige voorzieningen van openbaar nut, waarom dan geen onderzoeks- en onderwijscentrum rond duurzame energie, een veelbelovende economische sector?



COOVI – Elishout (XDGA)



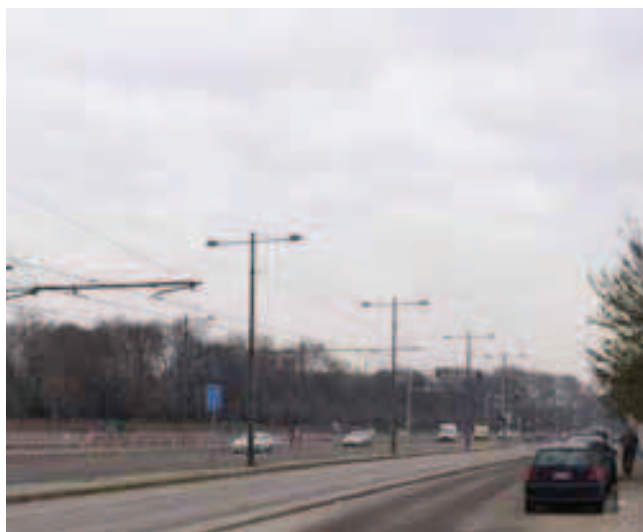
Voorstel Beekant 2040 (51N4E)



Architectuurschool Nantes (Lacaton&Vassal)



Campus Sanofi-Aventis, Basel (Tadao Ando e.a.)



De Werkhuizenkaai, een imposante infrastructuur door haar breedte, in contrast met de zichtbare vegetatie van het Koninklijk Domein van Laken.



Bebouwing langs de Leeuwstraat: blinde gevels en hekken, een weinig verzorgde inrichting van de randen.



Een uitsluitend verharde omgeving, gestript en onaantrekkelijk, maar met een enorm potentieel.



Een onaantrekkelijke architectuur langs het kanaal.

4.3 Het beeld van het gebied

4.3.1 Het probleem van het beeld van Schaarbeek-Vorming

Het oproepen van de plek van Schaarbeek-Vorming brengt onvermijdelijk een beeld van industriële gebieden en “functionele” ruimtes met weinig kwaliteit.

Inderdaad, diegenen die de site vandaag bezoeken, worden geconfronteerd met harde elementen, die verre van ontworpen zijn in lijn met de publieke ruimte of in relatie met hun context.

De Van Praet Brug, met zijn grote omvang en werkingscomplexiteit, creëert ruimtes die de site versnijden. De Vilvoordsesteenweg presenteert een ophijning van blinde constructies en een banaal landschap. De verbrandingsoven, door zijn grootte en zijn ongewone functie en met de alomtegenwoordigheid van de schoorsteen, is een voorziening die met een zeker spanning wordt waargenomen.

In aanvulling op deze verschillende aspecten, zijn de schijnbare wanorde van de haven, de oude spoorwegen en de verlaten gebouwen, allemaal beelden geworteld in de verbeelding van de Brusselaars.

Zelfs als de Godin fabriek een erfgoedwaarde bezit, plaatst zijn positie langs de Werkhuizenkaai, achter het station van Schaarbeek-Reizigers, haar op een afstand van de voetgangersroutes of wandelpromenades.

4.3.2 Kansen

De aanwezigheid van grote groene gebieden en van de Senne. Een reeks van groene ruimtes op de site biedt mogelijkheden voor het vastmaken van Schaarbeek-Vorming aan bestaande weefsels.

Deze plaatsen liggen verspreid in het stedelijk weefsel: we kunnen vernoemen, op een korte afstand of relatief dichtbij: het natuurreservaat Moeraske, het Meudonpark, evenals het kerkhof van Brussel. Hoewel het domein van Laken een geïsoleerde ruimte is, is hij met zijn overvloedige vegetatie ook sterk aanwezig.

Deze verschillende entiteiten bieden mogelijkheden om transversale verbindingen van de ene kant naar de andere kant van de site van Schaarbeek-Vorming te creëren. De bewoonde weefsels in de nabijheid van de site profiteren van deze groene ruimtes. Het feit dat deze laatste aan ons studiegebied raken, biedt een mogelijkheid van permeabiliteit van de stad via deze plaatsen van ontspanning. De Zenne is ook een element dat een rol speelt in het potentiële landschap van de site: het deel in open lucht geniet vandaag van een vrij overvloedige vegetatie, en het water kan, algemeen genomen, een belangrijk element zijn voor de verbetering van het levenskader.



De toegangshellingen van de Van Praet Brug zijn ruimtelijk en visueel omvangrijk. Van ver zijn de schoorsteen en rookpluimen van de verbrandingsoven sterk aanwezig zijn.



De architectuur van de fabriek Familistère Godin zou meer worden gewaardeerd door een meer inspirerende omgeving



De omgeving van de brug, verre van gastvrij, genereren een soort niemandsland dat de site van Schaarbeek-Vorming in twee deelt.



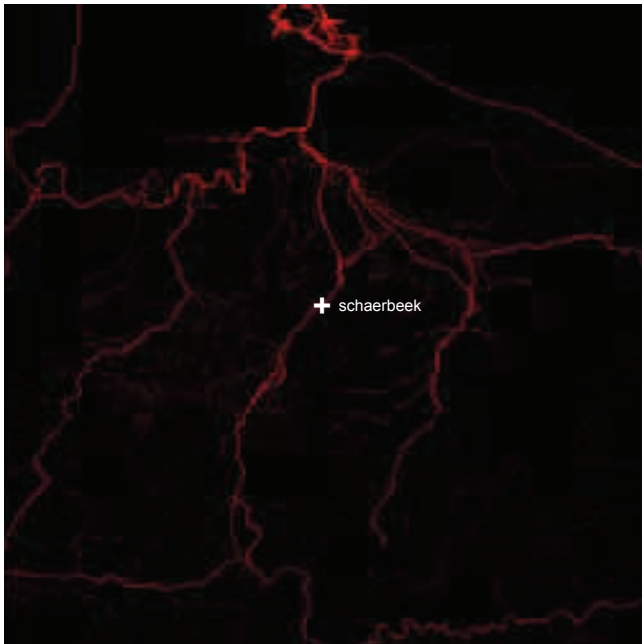
De verbrandingsoven bezet een grote plaats in het landschap. De Vilvoordselaan biedt een verbazingwekkend zicht, verre van uitdagend.



UP project, Atenor, lopend project langs het kanaal



Tour & Taxis, gemengd stedelijk project op een hervormd logistiek platform



De stad in de vallei

Van links naar rechts, onderscheidt men duidelijk de (noord-zuid georiënteerde) dalen van de Dender, van de Zenne (waarin het kanaal Brussel-Charleroi is ondergebracht) en van de Dijle.



BRYC, Brussel Royal Yacht club

De stedelijke structuur

Men vindt in de nabijheid van Schaarbeek-Vorming dicht bevolkte wijken, evenals een stedelijke structuur bestaande uit groene ruimtes, pleinen en beplante boulevards. Het station van Schaarbeek-Reizigers vormt een belangrijk element in dit systeem, omdat de visuele relatie die het heeft met het gemeentehuis van Schaarbeek deel uitmaakt van een structuur die verschillende plaatsen ten noorden en ten oosten van de stad verbindt.

De architectonische kwaliteit van het station en de aanwezigheid van de bedieningstunnel van de perrons bieden een mogelijkheid om aan te sluiten op het bestaande weefsel.

De eerste stappen

De afgelopen jaren werden projecten op Schaarbeek-Vorming gerealiseerd. Deze omvatten onder andere de Brussels Royal Yacht Club, het Equilis Project en de Cruiseterminal. Zelf als deze projecten onafhankelijk van elkaar werden uitgevoerd, kan het ongetwijfeld nuttig zijn om toekomstige projecten te beschouwen in relatie tot een totaalbeeld van de site en het stadsdeel waarop het betrekking heeft.

De vallei

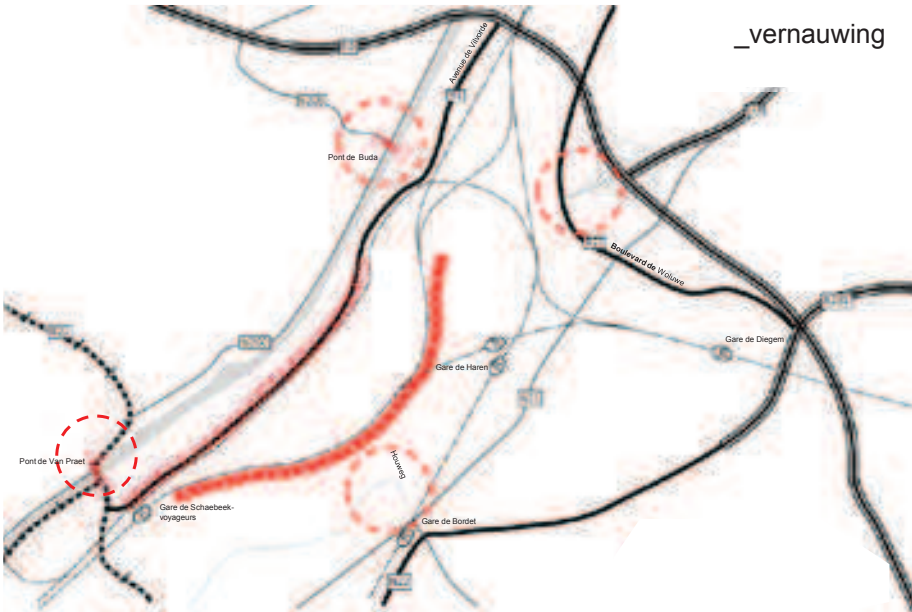
Het grootstedelijk gebied van Brussel wordt gekenmerkt door drie noord-zuid georiënteerde valleien: ze werden uitgesneden door de Dender, de Zenne en de Dijle. Zoals we weten, werd het kanaal Brussel-Charleroi in de Zennevallei gegraven. In de toekomst van de grootstad, kan het kunstmatige karakter van het kanaal mogelijk een strategische en logistieke rol spelen, complementair aan de "natuurlijke" waterlopen van de twee andere valleien.

Het kanaal speelt vandaag een strategische rol in de herontwikkeling van de Brusselse ruimte. Het risico van een reeks van episodische veranderingen bestaat, terwijl projecten in studie en in uitvoering grootschalig zijn.

Het is noodzakelijk om een visie te expliciteren die de transformatiestrategie waarin Schaarbeek-Vorming een belangrijke en specifieke rol speelt, oriënteert.

_vernauwing

- Barrière kant Haren
- Barrière kant Vilvoordselaan
- Sleutelpunt connectiviteit
- Congestie



Huidige knelpunten

- station 1^{ste} categori (straal 10 km)
- station 2^{de} categori (straal 5 km)
- station 3^{de} categori (straal 2 km)



Nationaal openbaar vervoer

- station 1^{ste} categori (straal 5 km)
- station 2^{de} categori (straal 2,5 km)
- station 3^{de} categori (straal 1 km)



Regionaal openbaar vervoer

4.4 De mobiliteit

Dit hoofdstuk gaat over de verbetering van de mobiliteit qua duurzame ontwikkeling, met voorrang voor het openbaar vervoer en de toegankelijkheid via intermodale weg, zowel voor mensen als voor goederen.

De huidige toegankelijkheidsproblemen van de site zijn gevarieerd:

- De zware infrastructuur (spoorwegen, het kanaal, de Middenring) creëren sterke barrières
- Een directe relatie met het hoofdwegennet (R0) bestaat niet.
- De site is slecht bereikbaar met het openbaar vervoer.

De weinig knooppunten die deze barrières kruisen zijn daarom erg verstopt: de Van Praet Brug, de Budabrug, sommige straten in Schaarbeek, Vilvoorde en Machelen). Het potentieel van het station van Schaarbeek is, bij het ontbreken van een uitgang naar de Vilvoordselaan, onderbenut.

De opening van de site kan gekaderd worden in de verschillende politieke visies (GEN, IRIS2, NMBS, Vlaams Gewest, ...)

4.4.1 Openbaar vervoer (nationaal netwerk)

Het station van Schaarbeek ziet veel IC/IR treinen passeren, in verschillende richtingen, zonder er te stoppen.

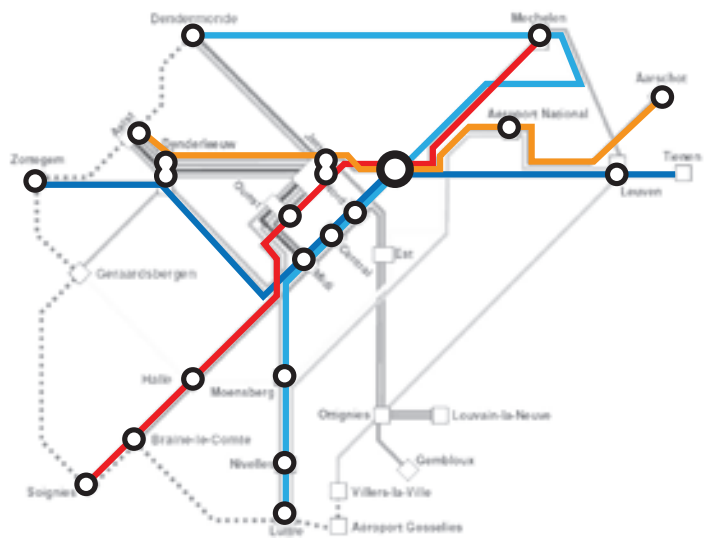
De positie van het station, ten noorden van de Noord-Zuidverbinding, ten zuiden van de kruising van de lijnen 25 (Antwerpen) en 36 (Brussels Airport - Leuven), laat toe om de site per IC/IR te verbinden met alle grote Belgische steden (zie kaart).

4.4.2 Openbaar vervoer (regionaal-grootstedelijk)

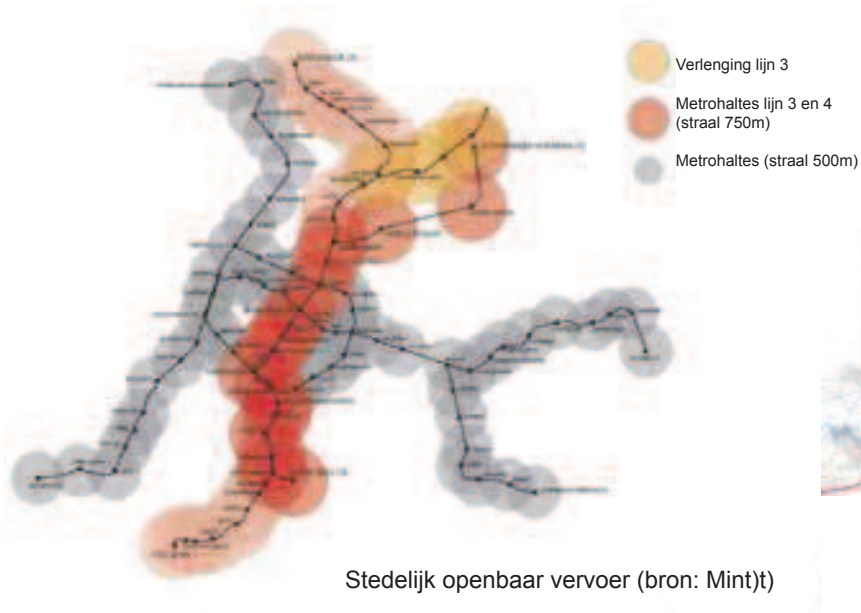
Het GEN project voorziet een toegankelijkheid van het station vanuit verschillende richtingen. Het GEN voorziet 4 treinen per uur per richting. Met de 4 voorziene lijnen voor Schaarbeek, kunnen 32 treinen per uur en per richting in Schaarbeek stoppen.

Deze treinen zullen het hefboomgebied met een hinterland van +/-30km rondom Brussel verbinden. De kaart toont deze uitstraling van het hefboomgebied.

De site zal direct worden verbonden met Leuven, Mechelen, Dendermonde, Aalst, Brussels Airport, Halle, Nijvel, Zinnik, Brussel Noord, Centraal en Zuid).



Het potentieel van Schaarbeek-Reizigers in het GEN



Stedelijk openbaar vervoer (bron: Mint)t



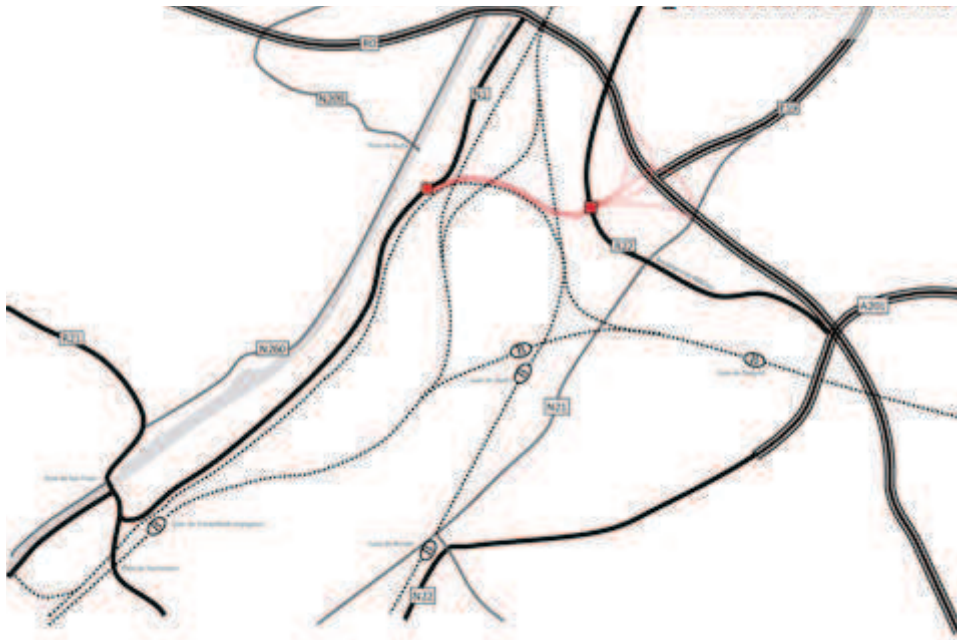
Potentieel metronetwerk (bron: Iris II)

Een opening aan de achterkant van het station van Schaarbeek opent een enorm ontwikkelingspotentieel gekoppeld aan het GEN (tegen 2030 zal het Station van Schaarbeek-Reizigers vier GEN-lijnen ontvangen, onder andere naar de luchthaven). Binnen een straal van + / - 500 m kan een optimale situatie worden gecreëerd voor functies met een hoge bezoekersintensiteit.

4.4.3 Stedelijk openbaar vervoer

IRIS II stelt een metroverbinding van het GGBUA met het stadscentrum voor.





Een goede GEN verbinding kan regionale investeringen in een metro op de site van Schaarbeek-Reizigers eventueel voorkomen. Effectief, het GEN stelt dezelfde functionaliteit voor in relatie tot de verbinding met het stadscentrum. Daarentegen, het project voor de verhoging van de capaciteit van het openbaar vervoer op de Middenring, is strategisch voor deze site, omdat de site zo zal gekoppeld worden aan de Heizel, Josaphat, Reyers, Delta, Montgomery...



Verbinding met de R0



Interne wegenis

-  Grotere percelen (in relatie tot de haven)
-  Omleiding van de Vilvoordselaan
-  Nieuwe tram
-  Trimodaal punt

Mogelijke verplaatsing van de Vilvoordselaan

4.4.4 Toegankelijkheid voor het wegverkeer

Verbinding met bestaande infrastructuur

Een verbinding met de R0 of de Woluwelaan kan worden gecreëerd door de realisatie van het project van de «Industriële Weg». Een verbinding met de Woluwelaan kan de site zo verbinden met de R0. Deze verbinding is in de eerste plaats een verbinding voor het goederenvervoer (naar een multimodaal platform). Als men kiest voor een beperkt aantal parkeerplaatsen bij de grootschalige voorziening (bijv. 2000 tot max. 3.000 plaatsen), is het verdedigbaar om deze weg ook te gebruiken om de toegang tot de grootschalige voorziening te organiseren. Dit heeft als voordeel dat het verkeer naar de grootschalige voorziening zich niet mengt met het andere verkeer. Om de verbinding met de Woluwelaan te optimaliseren, zal deze Industriële Weg in samenwerking met het Vlaamse Gewest moeten worden ontwikkeld.

Aansluiting op de Houtweg en de A201 is technisch ingewikkeld en wordt niet aanbevolen. Het zwarte punt van de Van Praet Brug kan misschien worden geoptimaliseerd door infrastructurale maatregelen. Hierbij moet men ervoor zorgen dat het project van een sneltram op de Middenring gerespecteerd blijft en moet men vermijden dat deze optimalisaties nieuwe verkeersstromen aantrekken.

Om meer ruimte voor logistieke activiteiten te creëren, moet men de verplaatsing van de Vilvoordselaan overwegen, hetgeen het ook mogelijk zal maken om het lokale verkeer van het goederenverkeer te scheiden.

4.4.5 Zacht verkeer

Het is belangrijk om van deze infrastructuurwerken te profiteren om nieuwe comfortabele fietspaden, geïntegreerd in de regionale netwerken, te creëren. Ook de grote voorgestelde infrastructuurwerken moeten worden uitgerust met kwalitatieve parkeermodi voor bezoekers met de fiets. Hetzelfde geldt voor het station van Schaarbeek-Reizigers, teneinde het gebruik van de fiets voor “de laatste kilometer” te maximaliseren.

4.5 De woonfunctie

Het lastenboek omschrijft het voornemen van de Regionale Regering om de mogelijkheid van de oprichting van een woonwijk binnen de omtrek van het Richtschema te bestuderen.

4.5.1 Bevolkingsprognoses

De laatste bevolkingsprognoses spreken van een aanzienlijke groei van de bevolking in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Over 50 jaar (2010-2060) zal de Brusselse bevolking stijgen met +/- 255.589 eenheden. De helft van deze surplus kan al worden verwacht voor 2020.

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest beschikt over 6.436 ha bewoonbare oppervlakte (woongebieden met voornamelijk residentieel karakter, woongebieden, gemengde gebieden en sterk gemengde gebieden).

Deze toename van de bevolking kan op 2 manieren worden afgewogen:

- Met een behoud van de dichtheid van de huisvesting, zullen de woongebieden met 1.534 ha moeten verhogen tegen 2060, zijnde +/-300 ha per decennium.
- Anders, zal men de dichtheid van de huisvesting moeten verhogen van 81,25 huishoudens/ha in 2010 naar 100 huishoudens/ha. (Ervan uitgaande dat de gemiddelde grootte van een huishouden hetzelfde blijft - 2,05 personen / huishouden).

Daarom lijkt het gerechtvaardigd om de integratie van een omvangrijke woongebied binnen de perimeter van het Richtschema te bestuderen.

4.5.2 Een eco-wijk

Sinds nu al bijna vijftien jaar, baseren vele nieuwe woonwijkprojecten in heel Europa zich op strategieën voor duurzame ontwikkeling (Kopenhagen, Freiburg, Hannover, ...).

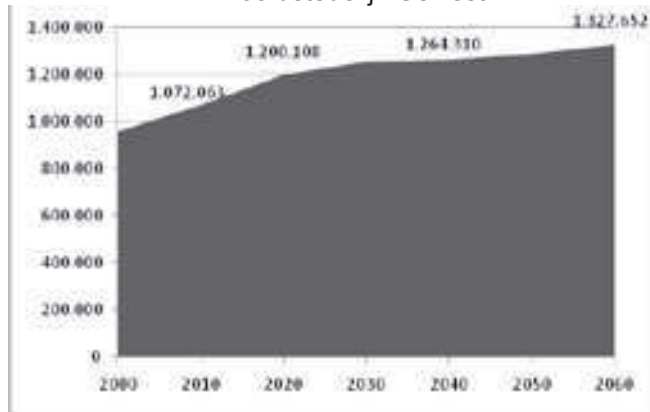
Werkmethoden die burgerparticipatie, energie- en mobiliteitsvraagstukken, natuurbehoud enz. integreren, werden ontwikkeld om overheden en initiatiefnemers van projecten in staat te stellen om nieuwe oplossingen te ontwikkelen, gericht op het beantwoorden van zowel de milieu-, economische als sociale uitdagingen gesteld door de verandering van de samenleving.

Deze “duurzame” wijken, in eerste instantie van experimentele roeping, getuigen vandaag van de mogelijkheid om menselijke activiteiten en de overweging van milieueisen, harmonieus te laten samenleven.

De uitdaging van een duurzame verstedelijking rust meer en meer op collectieve acties op het niveau van:

- Het creëren van energie, het beheer van het verbruik
- De waterbehandeling
- De mobiliteit

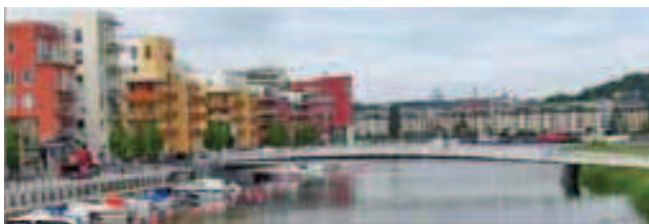
Bevolkingsprognoses Brussels Hoofdstedelijk Gewest



Brussels Hoofdstedelijk Gewest bevolkingsgroei



Gemeenschappelijke garage Fribourg: 240 plaatsen op 50 tot 300m van de woningen. Dit systeem moedigt mensen aan om na te denken over hun vervoerswijze alvorens de auto te nemen.



Hammarby Sjöstad: De ontwikkeling van het verwarmingsnet, die de hele wijk bedient, wordt gevoed door twee belangrijke bronnen: de terugwinning van energie uit afvalverbranding van de verbrandingseenheid en de behandeling van afvalwater, ondersteund door een warmtepompsysteem.



BEDZED; Beddington UK: het architecturale en stedenbouwkundige model van BedZED bereikt een dichtheid van 105 wooneenheden en 200 kantoren per hectare (met uitzondering van de sportvloeren), met behoud van een maximale bouwhoogte van 3 verdiepingen. De hoge dichtheid van het centrum van de wijk, waar 500 mensen per hectare wonen en werken, werd verkregen door het architectonisch integreren van woonruimtes (zuidkant van het gebouw) en werkruimten (noordgevel).

Op het stedelijk niveau, kunnen we twee belangrijke elementen voor het succes van een eco-wijk aanduiden:

- “kritische massa”: om de gemeenschappelijke investeringen terug te verdienen, is er een belangrijke kritische massa van gebruikers of bewoners nodig.
 - «dichtheid»: om energieverlies in bewoonde ruimtes, maar ook in het energietransport, te beperken.
- De perimeter van Schaarbeek-Vorming biedt een aantal opmerkelijke mogelijkheden voor de ontwikkeling van een eco-wijk:
- De aanwezigheid van de verbrandingsoven laat toe om gebruik te maken van de restwarmte.
 - Het water van het kanaal kan geëxploiteerd worden door een warmtepomp.
 - Het toekomstig netwerk geoptimaliseerd voor het openbaar vervoer (GEN, tram, metro)



Lday 2007



Lnight 2007



4.5.3 Geluidsniveau • isochronen

De site van Schaarbeek-Vorming ligt niettemin onder de belangrijkste opstijgroute van Brussels Airport. Het GGBUA heeft een gemiddeld geluidsniveau van +/-55dB overdag en +/-45dB 's nachts. Hoewel er nog slechter gelegen woongebieden zijn (Haren, Machelen, Diegem), is het beter om geen woningen te ver naar het noorden van het gebied in te plannen.

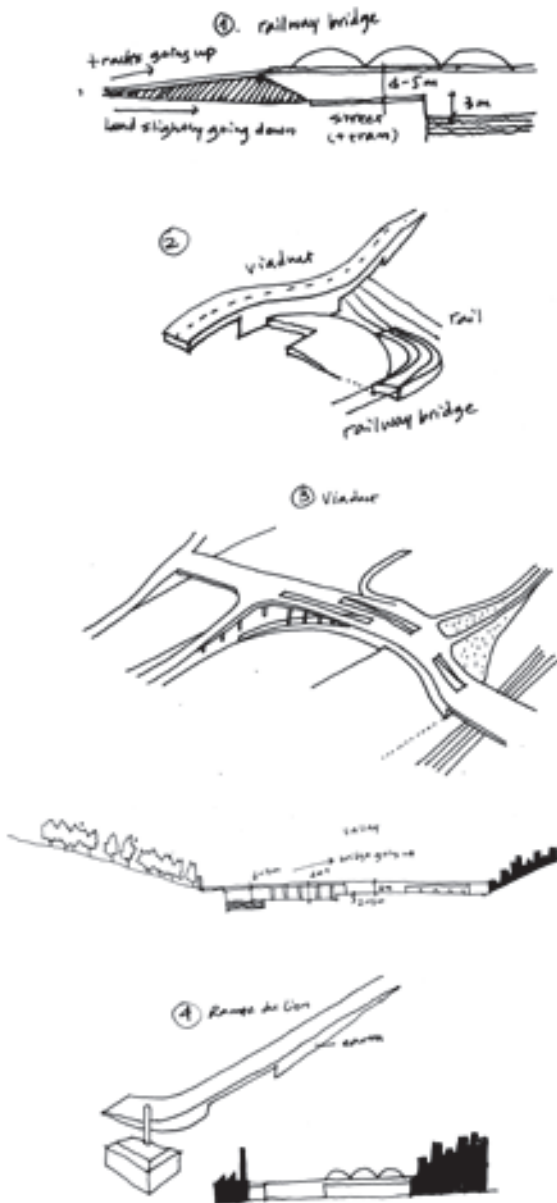
De vestiging van de woonfunctie is logischer in het zuiden van de perimeter, waar ze maximaal de blootstelling aan het geluid gegenereerd door Brussels Airport kan vermijden.

Het Mabru-eiland heeft op termijn enkele voordelen voor de vestiging van de huisvesting, in de vorm van een gemengde stedelijk gebied met een redelijk hoge dichtheid (links):

- Het eiland bevindt zich in het midden van de stad, goed verbonden met het openbaar vervoer (tram, metro en GEN in de toekomst)
- Het uitzicht over het water en de aanwezigheid van het Koninklijk Park genereert een interessante voorwaarde voor het stedelijk wonen.
- Het eiland is, ondanks haar isolement, groot genoeg om een «kritische massa» te creëren die nodig is om de wijk te laten "leven".
- De nabijheid van de verbrandingsoven, van het station van Schaarbeek-Reizigers en van het water van het Kanaal bieden unieke mogelijkheden om een eco-wijk te creëren.

Zijn isolatie is de grootste uitdaging die moeten worden aangepakt in het Richtschema. Verschillende mogelijkheden kunnen worden onderzocht:

- Het creëren van verbindingen boven of onder de sporen met de wijken van Schaarbeek
- Men moet gebruik maken van de renovatie van de Van Praet Brug (voorzien voor 2015) om de porositeit van deze infrastructuur tussen het Mabru gebied en het station van Schaarbeek-Reizigers te verbeteren.
- Het fabrieksterrein Godin kan een echt buurtcentrum worden, met horeca, buurtwinkels, ... in combinatie met een roeping op een grotere schaal (congrescentrum, bioscoop, stedelijke industrie, kantoor, etc.).



4.6 Veldwerk: het belang van de hoogtes

Hoewel de site van Schaarbeek-Vorming gelegen is in het dal van de vallei, is ze gefragmenteerd door zowel natuurlijke als artificiële topografische barrières. Bijgevolg is de site samengesteld door verschillende functioneel geïsoleerde eilanden maar ook op het gebied van stedelijke continuïteit.

De barrières zijn:

- de spoorwegbrug ten zuiden van het Mabru-eiland. De helling resulteert in een barrière die het Mabru-eiland aan de zuid- en oostzijde omarmt. Spoorwegen scheiden de stad van de logistiek en de industrie in het noorden.
- De Van Praet Brug isoleert het Mabru-eiland van de site van de verbrandingsoven omdat de brug hoog is en een intensief doorgaand verkeer heeft, hetgeen de doorgang van fietsers of voetgangers niet toelaat.
- de Leeuwoprit verbindt de gemeente Schaarbeek met de site van de verbrandingsoven, maar biedt geen vloeiende doorgang voor fietser en voetgangers.

Men moet de verbindingen en toegankelijkheid van elke site dus verbeteren en ze verenigen teneinde komaf te maken met de 'zonerings' die de capaciteit van de site om nieuwe programma's op te nemen, verzwakt, en die meestal resulteert in een losgekoppelde "dozenstedenbouw". Men moet meer naar een geïntegreerde visie gaan, die over de grenzen heen denkt.