



**JOSAPHAT**  
RICHTPLAN VAN AANLEG  
STRATEGISCH EN REGLEMENTAIR LUIKEN

JULI 2021



**OMSLAGFOTO**

©MSA, GlobalView

**LAY-OUT EN DRUKWERK**

perspective.brussels

**CONTACT**

josaphat@perspective.brussels

**VERANTWOORDELIJKE UITGEVER:**

Antoine De Borman, Algemeen directeur van perspective.brussels - Naamsestraat 59 - 1000 BRUSSEL.

De hier gepresenteerde resultaten worden slechts ter informatie gegeven. Ze hebben geen juridisch karakter.

De inhoud van deze publicatie overnemen is toegestaan met bronvermelding



# JOSAPHAT

Richtplan van aanleg







Oriëntatie van de kaarten

*Om het lezen van het RPA te vergemakkelijken werden alle grafische elementen (zoals kaarten en diagrammen) die betrekking hebben op de site, met 30° in tegenwijzerzin gedraaid ten opzichte van het noorden.*



# INHOUDSOPGAVE

<b>I. STRATEGISCH LUIK</b>	<b>P.9</b>
<b>1. PERIMETER VAN HET ONTWERP VAN RPA</b>	<b>P.10</b>
<b>2. VISIE: EEN DUURZAME WIJK OM ZOWEL DE UITDAGINGEN VAN VANDAAG ALS DIE VAN DE TOEKOMST MET SUCCES AAN TE GAAN</b>	<b>P.11</b>
2.1. ZORG DRAGEN VOOR DE LEVENSKWALITEIT VAN DE BRUSSELAARS VANDAAG, MORGEN EN OP LANGE TERMIJN: NAAR EEN ECORESILIËNTE STAD	P.11
2.2. DE TOPOGRAFISCHE LIGGING EN DE NATUURLIJKE RIJKDOM VAN DE SITE VALORISEREN EN DE NIEUWE WIJK ZICHTBAAR MAKEN VAN BUITENAF	P.13
2.3. DE TREIN ALS KANS OM EEN DUURZAME WIJK TE BOUWEN EN DE SPOORWEG ALS BEPALENDE FACTOR VOOR HET LANDSCHAP	P.15
2.4. EEN SOCIAAL GEMENGDE EN ECOLOGISCH VEERKRACHTIGE WIJK DIE TEGEMOETKOMT AAN DE GEWESTELIJKE BEHOEFTE INZAKE BETAALBARE WONINGEN VOOR DE BRUSSELAARS	P.17
2.5. EEN WIJK DIE VAN DUURZAAMHEID EEN TROEF MAAKT VOOR DE LEVENSKWALITEIT	P.17
2.6. EEN NIEUWE WIJK DIE MET DE NABURIGE WIJKEN EN MET DE STAD IS VERBONDEN	P.19
2.6.1 Stedelijke industrie	
2.6.2 School- en sportcampus	
2.6.3 Openbare voorzieningen	
2.6.4 In de huisvestingsfunctie geïntegreerde activiteiten die werk creëren	
<b>3. EEN GESTRUCTUREERD LANDSCHAP AAN WEERSZIJDEN VAN DE SPOORWEG</b>	<b>P.28</b>
3.1. ONBEOUWD LANDSCHAP	P.28
3.1.1 Doelstellingen op het vlak van de biodiversiteit voor alle open ruimten	
3.1.2 Een ecologisch verbonden site	
3.1.3 De natuur in de stad: zeven landschapsfiguren die het landschap vormen	
3.2. BEBOUWD LANDSCHAP	P.40
3.2.1 Het landschap versterken	
3.2.2 Het specifieke karakter van elke buurt opbouwen door de dichtheid en de typologische diversiteit van de bebouwing	
3.2.3 Architecturale kenmerken	





<b>4. EEN GEMENGD, KWALITATIEF EN INNOVATIEF WONINGAANBOD</b>	<b>P.50</b>
4.1. MIX EN DIVERSITEIT VAN HET WONINGAANBOD	P.50
4.2. KWALITEIT VAN DE WONINGEN	P.53
4.2.1 Woningen met dubbele oriëntatie en een private buitenruimte voor elke woning	
4.2.2 Wonen in een park	
4.2.3 Inclusieve woningen voor personen met een handicap	
4.2.4 Innovatieve en duurzame woningen	
<b>5. EEN GEMENGDE EN GOED UITGERUSTE WIJK</b>	<b>P.54</b>
5.1. FUNCTIONELE MIX DIE BEANTWOORDT AAN DE LOGICA VAN DE BUURTSTAD	P.54
5.1.1. De openbare voorzieningen	
5.1.2. De economische functies die de functionele mix in de woonbuurten verzekeren	
5.2. DE FUNCTIONELE MIX ALS ONDERSTEUNING VAN HET SOCIALE LEVEN	P.56
5.3. EEN GEHERKWALIFICEERDE PRODUCTIEVE WIJK	P.59
5.3.1. Profiteren van een gunstige ligging en van de op de site aanwezige ondernemingen	
5.3.2. De openbare ruimte herstructureren en herkwalficeren	
5.3.3. De bezetting verdichten en de bebouwing herkwalficeren	
<b>6. EEN WIJK DIE VERBONDEN IS MET HET OPENBAAR VERVOER EN DOORKRUISBAAR IS</b>	<b>P.60</b>
6.1. VALORISATIE VAN HET GEN-STATION	P.60
6.2. TOEGANKELIJKHEID EN VERBETERING VAN HET PERIFERE OPENBAAR VERVOER	P.60
6.3. EEN BUS OP DE SITE	P.63
6.4. EEN WIJK DIE MET DE FIETSPADEN IS VERBONDEN	P.63
6.5. EEN WIJK DIE GESCHIKT IS VOOR DAGELIJKS GEBRUIK VAN DE FIETS	P.63
<b>7. INTELLIGENTE GEMOTORISEERDE MOBILITEIT</b>	<b>P.64</b>
7.1. EEN WIJK WAAR DE AFZONDERLIJKE AUTO ZIJN JUISTE PLAATS KRIJGT	P.64
7.2. EEN WIJK DIE GOED IN HET BESTAANDE WEGENNET IS GEÏNTEGREERD	P.64
7.3. INTELLIGENT PARKEREN	P.66
7.3.1. Parkeren op de weg	
7.3.2. Parkeren buiten de weg	
7.4. MULTIMODALITEIT OM HET AUTOGEBRUIK TE BEPERKEN	P.68
7.5. MONITORING VAN VERKEER EN PARKEERPLAATSEN	P.68



<b>8. EEN DUURZAME WIJK DIE DE KLIMAATUITDAGING AANKAN</b>	<b>P.69</b>
<b>8.1. BE FUTURE-PROOF, BE RESILIENT, BE.SUSTAINABLE</b>	<b>P.69</b>
<b>8.2. DE UITDAGINGEN EN DE DOOR HET ONTWERP VAN RPA AANGEREIKTE OPLOSSINGEN</b>	<b>P.69</b>
8.2.1. Visie	
8.2.2. Beheer en participatie	
8.2.3. Menselijke omgeving	
8.2.4. Ruimtelijke ontwikkeling	
8.2.5. Mobiliteit	
8.2.6. Ontwikkeling van de natuur	
8.2.7. Watercyclus	
8.2.8. Fysieke omgeving	
8.2.9. Materialen en resources	
8.2.10. Energie	
<b>9. SAMENVATTING</b>	<b>P.78</b>
<b>10. WOORDENLIJST</b>	<b>P.80</b>
<b>II. REGLEMENTAIR LUIK</b>	<b>P.83</b>
<b>REGLEMENTAIRE KAARTEN</b>	<b>P.84</b>
<b>ALGEMENE VOORSCHRIFTEN</b>	<b>P.88</b>
<b>A. ALGEMENE VOORSCHRIFTEN VAN INRICHTING</b>	<b>P.89</b>
<b>B. BIJZONDERE VOORSCHRIFTEN PER GEBIED</b>	<b>P.90</b>
<b>C. BIJZONDERE VOORSCHRIFTEN MET BETREKKING TOT DE WEGEN</b>	<b>P.93</b>
<b>D. VOORSCHRIFTEN IN OVERDRUK</b>	<b>P.94</b>
<b>E. BIJZONDERE VOORSCHRIFTEN MET BETREKKING TOT DE BOUWWERKEN EN DE NAASTE OMGEVINGEN</b>	<b>P.95</b>
<b>F. WOORDENLIJST</b>	<b>P.96</b>



# I. STRATEGISCH LUIK

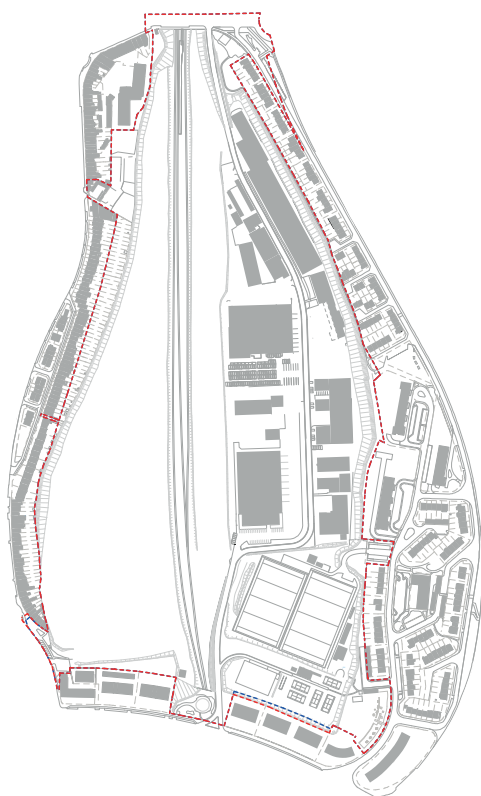


# 1. PERIMETER VAN HET ONTWERP VAN RPA

> *afb. 01* De perimeter van het ministerieel besluit van 8 mei 2018, omvat de terreinen van de MSI, het spoorwegterrein, de terreinen van de gemeenten Schaarbeek en Evere met inbegrip van de taluds rondom de site en de omgeving van de site, het openbare domein rond de aansluitingspunten van de toegangswegen tot de site, en de privéterreinen die nodig zijn voor de ontwikkeling van de toegangswegen, fietspaden en voetpaden, zoals blijkt uit vorige studies. De perimeter waarvoor na afloop van de studie werd gekozen,

omvat de voorgestelde perimeter en twee uitbreidingen die op het plan worden weergegeven:

- > de privéterreinen met het talud ten zuiden van de site (oostzijde van de spoorlijnen), om te zorgen voor een consistent beheer van alle taluds die aan het terrein grenzen;
- > een lichte uitbreiding van het openbaar domein waardoor een coherente herindeling van de toegang tot de site vanaf de Gustave Latinislaan mogelijk is.



Afbeelding 01

In het blauw: voorziene perimeter voor het RPA Josaphat zoals vastgelegd in de bijlage bij het Ministerieel Besluit van 8 mei 2018 houdende instructie om over te gaan tot de uitwerking van het Richtplan van Aanleg voor de zone Josaphat.  
In het rood: perimeter van het ontwerp van RPA Josaphat

## 2. VISIE: EEN DUURZAME WIJK OM ZOWEL DE UITDAGINGEN VAN VANDAAG ALS DIE VAN DE TOEKOMST MET SUCCES AAN TE GAAN

### 2.1. Zorg dragen voor de levenskwaliteit van de Brusselaars vandaag, morgen en op lange termijn: werken aan een ecoresiliënte stad

De Josaphatsite vormt een van de belangrijkste gewestelijke terreinen: in 2006 werd het Brussels Hoofdstedelijk Gewest via de MSI eigenaar van 24 ha terrein in het midden van de stad. Dit voormalige rangeerstation was er altijd op gericht om aan behoeften te voldoen die zowel het niveau van de stad in haar geheel overstegen, evenals het niveau van de wijken die zich in de rand ervan hebben ontwikkeld. De site ontwikkelde zich in al die jaren op een autonome manier – niet alleen toen ze haar spoorwegfunctie vervulde, maar ook nadat ze een nieuwe bestemming had gekregen. Na de overname van het voormalige NMBS-terrein werd deze uitgestrekte ruimte eigendom van het Gewest, met alle ontwikkelingsmogelijkheden die ze bood. Door de overname kon de site ook aan haar onmiddellijke omgeving worden teruggegeven. De denkpluim over de toekomst van de site, die in 2014 werden opgestart, maakten duidelijk dat het noodzakelijk was om de op de site aanwezige rijkdommen en de mogelijkheden op elkaar af te stemmen: het kwam er daarbij op aan om winst te boeken zonder verliezen te incasseren.

De uitwerking van het ontwerp van RPA via de verschillende stappen waaruit dit proces bestaat, is erop gericht om het best mogelijke evenwicht te vinden tussen de soms tegenstrijdige aspiraties die deze ontwikkelingsmogelijkheden bieden. Die ambitie werd geleidelijk aan waargemaakt op basis van voorstellen en aanpassingen die in een iteratief proces werden geformuleerd, waarin niet alleen de gewestelijke en de gemeentelijke overheden werden betrokken, maar ook de drukingsgroepen en de burgers die de kans kregen om uitgebreid aan het woord te komen tijdens de door het BWRO voorziene wettelijke raadplegingsprocedure en zelfs daarbuiten.

Daarbij was het de bedoeling om de volgende doelstellingen nauwkeurig op elkaar af te stemmen:

- > het behoud en zelfs de verdere ontwikkeling van de in de loop der tijd ontstane natuurlijke en de landschappelijke kwaliteiten van de site;
- > de grote mogelijkheden die de site biedt om in te spelen op de gewestelijke uitdagingen en behoeften, zoals de bouw van woningen die aangepast zijn aan de behoeften van de Brusselse bevolking, de bescherming van ruimten voor het behoud en de ontwikkeling

van de gewestelijke economie, de verbetering van het aanbod uitrustingen van collectief belang, de aanleg van toegankelijke openbare groene ruimten of de ontwikkeling van een multimodaal aanbod voor stadsverkeer;

- > de mogelijkheden die de site biedt om de plaatselijke uitdagingen met succes aan te gaan, zoals de verbetering van het scholenaanbod, de opvang van kleine kinderen en het voor iedereen toegankelijke sportaanbod;
- > de beheersing van de plaatselijke gevolgen van de ontwikkeling van de site met betrekking tot de levenskwaliteit in de omliggende wijken.

De klimaatcrisis en de gezondheidscrisis hebben intussen duidelijk aangetoond dat het noodzakelijk is om de nieuwe wijk uit te bouwen tot een toonbeeld van een 'future proof' ontwikkeling, veerkrachtige stedenbouw met respect voor de toekomstige generaties overeenkomstig de diagnose die perspective. brussels stelde op vraag van de Brusselse regering en met betrekking tot het socio-economische, territoriale en ecologische herstel na de coronacrisis. Het uitwerkingsproces van het ontwerp van RPA is er dan ook op gericht om het best mogelijke evenwicht te vinden tussen de verbeteringen op het vlak van de levenskwaliteit die de ontwikkeling van de site in een nabije toekomst met zich zal brengen zonder dat de verre toekomst daarbij op het spel wordt gezet. Ook op dit vlak werd een iteratief proces van voorstellen en aanpassingen toegepast.



*Door de beboste taluds errond ziet de site er als een rustige schrijn uit*  
© Reporters-SAU-MSI





*Het huidige braakland, met een rijke biodiversiteit, voortgebracht uit de verschillende saneringen uitgevoerd tussen 2009 en 2014 na aankoop van de site door de MSI. © SAU-MSI*



## 2.2. De topografische ligging en de natuurlijke rijkdom van de site valoriseren en de nieuwe wijk zichtbaar maken van buitenaf

De huidige landschapskwaliteit van de site en haar karakter van rustige plek te midden van de stad zijn een gevolg van de sanering van de site na de aankoop van het spoorwegterrein door de MSI. Wat er momenteel uit ziet als een braakliggend terrein en een uitgestrekte open ruimte, was vroeger gelijkmatig bezaaid met struiken en bosjes en met grote verharde vlakken. Na de verwijdering van alle ondoordringbare oppervlaktes, de afgraving van sterk verontreinigde bodems, het aanbrengen van een laag schoon zand over het volledige oppervlak, het toevoeren van aarde en zaaigoed van een bloemenweide op initiatief van de MSI maakte de natuur er geleidelijk aan een comeback en ontwikkelde zich ter plaatse een nieuwe biodiversiteit. Die recente biodiversiteit moet zeker worden voortgezet bij de inrichting van de nieuwe wijk en moet er het identiteitssymbool van worden – zelfs al zal die biodiversiteit op natuurlijke wijze evolueren.

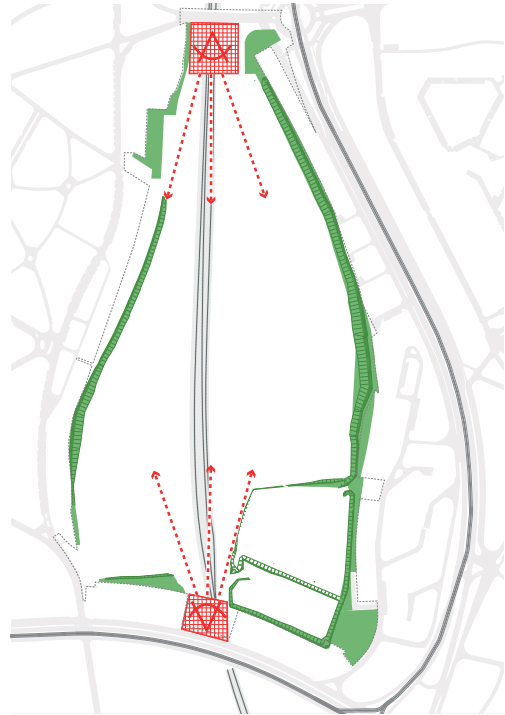
> *afb. 02* Deze natuurlijke oase in de stad heeft haar specifieke karakter ook te danken aan het hoogteverschil tussen de site zelf en de rand en haar relatief geïsoleerde ligging ten opzichte van het stedelijke weefsel. Deze relatieve afzondering van de site heeft te maken met de aanwezigheid van beboste taluds. Hun onderhoud moet worden gewaarborgd en hun bescherming en beheer moeten worden aangegrepen om corridors voor biodiversiteit te ontwikkelen.

De beboste gordel wordt onderbroken aan het noordelijke en zuidelijke uiteinde van de site, zodat het vanop deze hoger liggende gebieden mogelijk is de nieuwe wijk in zijn geheel zichtbaar en bereikbaar te maken vanuit de omliggende wijken. Een vergelijkbare balkonsituatie is ook terug te vinden ter hoogte van de Kleine Lindestraat.

> *afb. 03* Het hoogteverschil en het beboste karakter van de taluds fungeren als bufferzone tussen de privétuinen van de woningen die aan de site grenzen en de nieuwe wijk. In het noordwesten en het zuidwesten van de site zal het reliëf moeten worden aangepast, zodat er toegangen kunnen worden aangelegd, enerzijds vanaf de De Broeckbrug en anderzijds vanaf de Wahisbrug. Aan de achterkant van de Henri Consciencelaan zal een beboste zone moeten worden gecreëerd, die als bufferzone dienst zal doen en de groene gordel van de taluds, zal verlengen.

Er zijn stemmen opgegaan om ervoor te zorgen dat de biodiversiteitskenmerken van het bestaande braakland over een zo groot mogelijke oppervlakte behouden blijven. Bijgevolg voorziet het gewijzigde PAD-project in een uitgestrekte open beschermingszone van 1,53 ha in het hart van het gebied, ten westen van de spoorwegen. Het doel is het behoud van alle thans aanwezige milieus, zoals die naar voren zijn gekomen in de diagnose die in het kader van het MER is uitgevoerd.

Sommigen hebben intussen ook al laten weten dat ook de oostzijde van de spoorweg op die manier zou kunnen worden ingericht. Er zal daarom een in het midden van het gebied voor stedelijke industrie een wadipark worden aangelegd met de specifieke kenmerken van vochtige milieus op het vlak van de biodiversiteit.



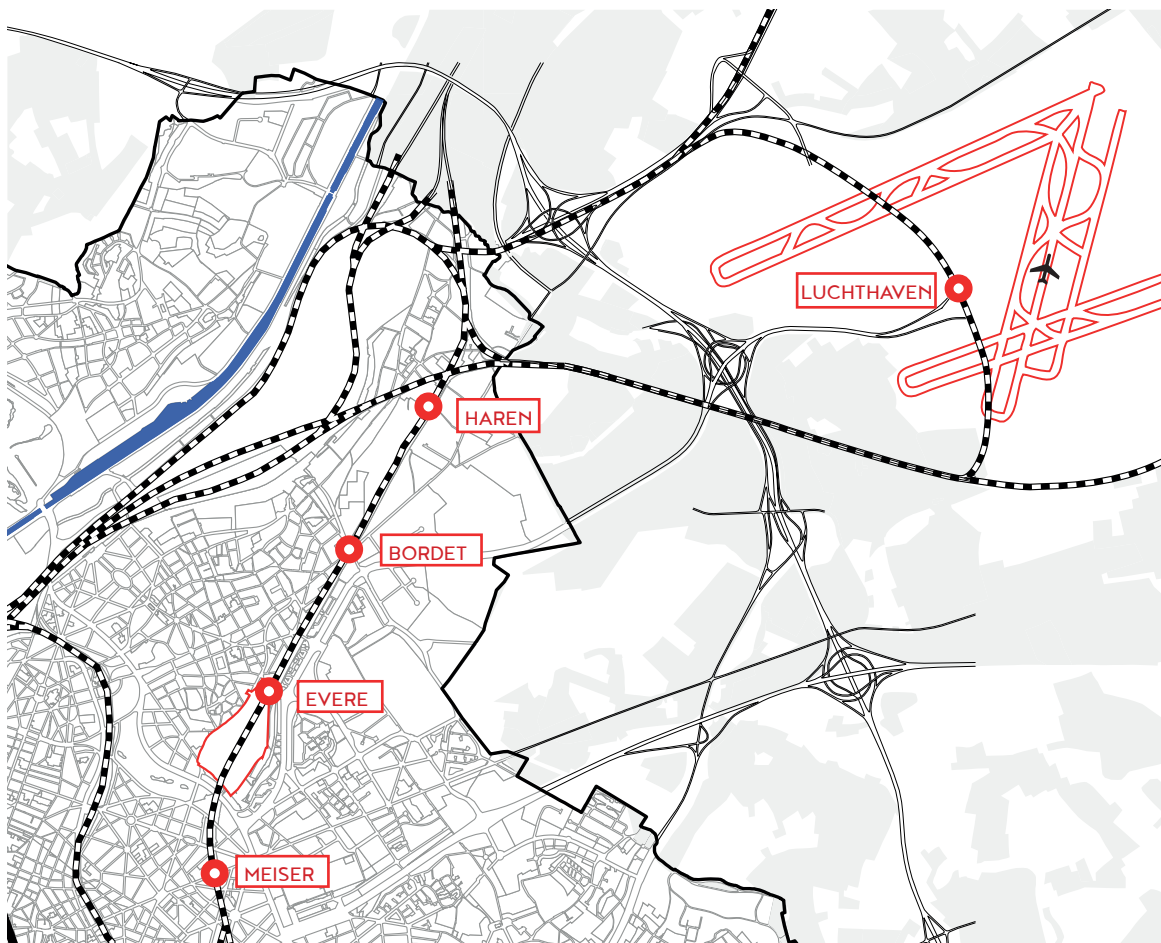
*Afbeelding 02: De beboste taluds die behouden moeten blijven als bufferzone en de beboste rand die in het noordwesten van de site moet worden heraangelegd; de uitzichtpunten die moeten worden gecreëerd om de site zichtbaar te maken vanuit de omliggende wijken*



*Afbeelding 03: het hart van de site in het teken van de biodiversiteit*



De NMBS-halte te Evere © Reporters - SAU-MSI



Afbeelding O4: De NMBS-halte te Evere, tussen Bordet en Meiser

### 2.3. De trein als kans om een duurzame wijk te bouwen en de spoorweg als bepalende factor voor het landschap

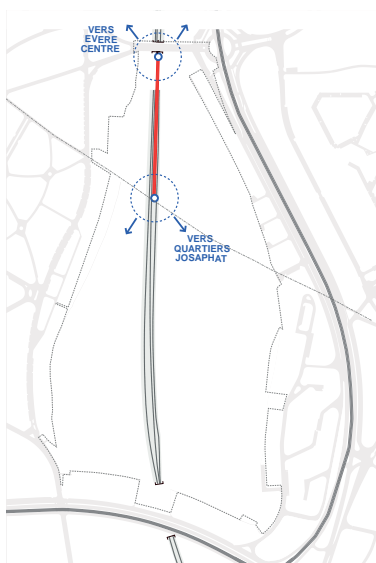
De spoorlijn vormt zowel een essentieel onderdeel van het landschap als een kans om een duurzame en goed verbonden wijk te ontwikkelen. De geluidsoverlast veroorzaakt door de treinen is momenteel beperkt maar zal tijdens de verstedelijking van de site onder controle moeten worden gehouden (geluidsabsorptie door een berm in het Spoorpark en antiweerkaatsingsvoorzieningen op de gebouwen in de buurt van de sporen).

De huidige NMBS-halte Evere, gelegen aan weerszijden van de De Boeckbrug, biedt reeds vijf verbindingen per uur in elke richting, via de lijnen S5, S7 en S9. Daardoor zijn niet alleen de Europese Wijk en de luchthaven Brussel-Nationaal, maar ook verschillende werkgelegenheids- en onderwijscentra in het Gewest en de rand vlot bereikbaar. De halte is echter slecht ingericht, weinig toegankelijk, slecht bewegwijzerd en oncomfortabel. Ze zal in het GEN-netwerk worden opgenomen en zal dus in alle aspecten van haar werking moeten worden verbeterd.

In eerdere studies (BBP) werd voorgesteld om een nieuw GEN-station toe te voegen, gelegen in het centrum of het zuiden van de nieuwe Josaphatwijk, met als doel de intermodaliteit in het zuiden van de site te verbeteren. Dit voorstel werd na onderzoek opgegeven ten gunste van een herpositionering van de huidige halte en haar opwaardering. De huidige positie van de haltes van Bordet, Evere en Meiser is namelijk relatief evenwichtig en goed geïntegreerd in termen van afstanden: Bordet-Evere = 1.200 m en Evere-Meiser = 1.250 m. Er is dus geen enkele reden om een extra halte toe te voegen.

> afb. 04

Het te herconfigureren station wordt dus iets naar het zuiden verplaatst, zodat het volledig op de site komt te liggen. Het zal op twee manieren toegankelijk zijn, zowel vanuit de nieuwe wijk (lager niveau) als vanuit de omliggende wijken (hoger niveau). Tegelijk wordt in het noorden van de site een



Afbeelding 05: Station Evere-Josaphat

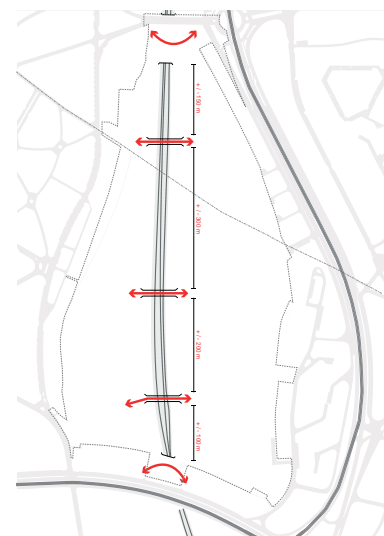
intermodaal platform ontwikkeld (trein, tram, bus, deelfiet- > afb. 05 sen). Teneinde de verbetering van de prestaties van de lijn in de toekomst veilig te stellen, werden de afmetingen en de configuratie van de perrons en de inplanting van de gebouwen aangepast aan de noodzakelijkheden van een eventuele uitbreiding tot een station met 4 sporen.

De spoorweg biedt een krachtige leidraad voor de ontwikkeling van de site. Deze zal nog worden versterkt door een lineair park parallel aan de spoorlijn, dat zich uitstrekt van het noorden tot het zuiden van de site, van waaruit zowel > afb. 06 de open ruimten als de gebouwen kunnen worden georganiseerd, met een optimale oriëntatie op het vlak van de bezonning.

Ten slotte zal de zichtbare infrastructuurdimensie van de spoorlijn behouden blijven, maar tegelijkertijd moet ervoor worden gezorgd dat ze geen onoverkomelijke barrière vormt. Er zullen vijf verhoogde oversteekplaatsen worden gebouwd, zodat voetgangers en fietsers ongeveer om de 200 meter de sporen zullen kunnen oversteken, met name > afb. 07 (van noord naar zuid): via de verbrede De Boeckbrug, over 3 nieuwe loopbruggen en via de verbrede Wahisbrug.

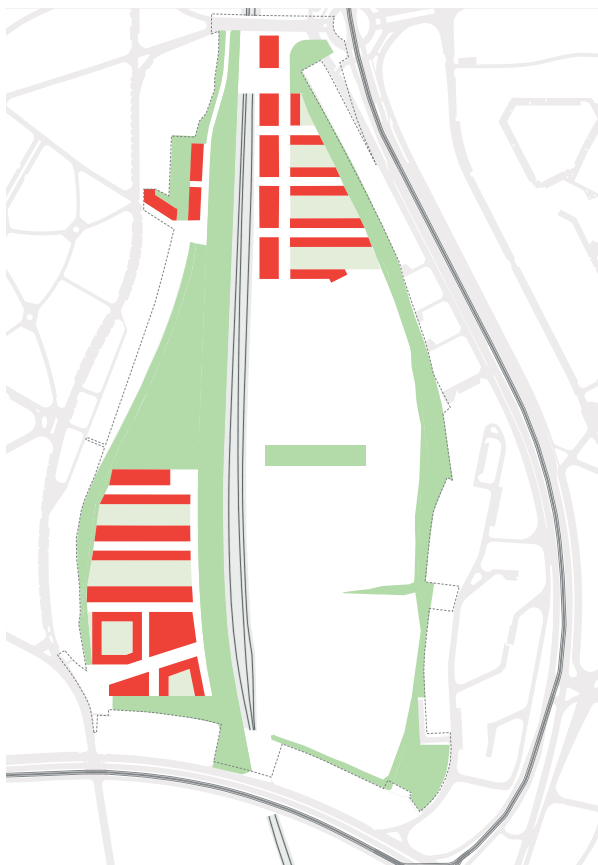


Afbeelding 06: Een lineair park dat de geometrie onderstreept die door de spoorweg wordt bepaald

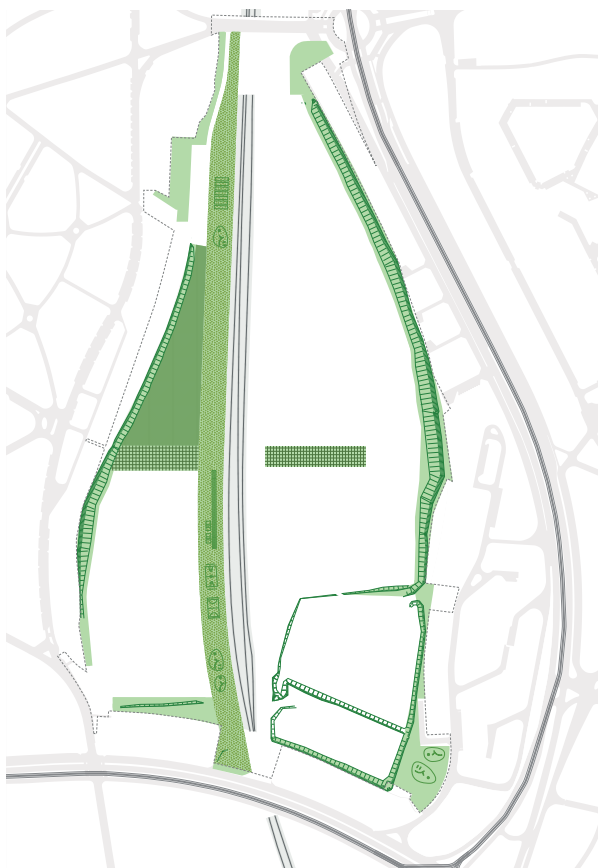


Afbeelding 07: Verwijdering van het barrière-effect door de inrichting van vijf oversteekplaatsen





Afbeelding 08: 2 woonbuurten verbonden door een openbaar groen raamwerk



Afbeelding 09: Openbaar groen raamwerk bestaande uit de Taludparken en hun uitbreidingen, het Spoorpark, het Biopark, de Wadiparken en de sportcampus.

## 2.4. Een sociaal gemengde en ecologisch veerkrachtige wijk, die tegemoetkomt aan de gewestelijke behoeften inzake betaalbare woningen voor de Brusselaars

Hoewel de bevolkingsgroei in het Gewest enigszins is vertraagd sinds de eerste beschouwingen over de verstedelijking van de Josaphatsite, blijft het een feit dat het sociaal-demografische model van de Brusselse gezinnen en hun verwachte evolutie de noodzaak bevestigen om van de gelegenheid gebruik te maken om op openbaar terrein nieuwe woningen te bouwen die aan de behoeften van de Brusselaars zijn aangepast en die betaalbaar zijn. In de geactualiseerde diagnose die het Gewest in januari 2021 stelde naar aanleiding van de goedkeuring van het **Noodplan voor Huisvesting 2020-2024** wordt gewezen op de uitdagingen waaraan Brussel het hoofd moet bieden. Deze worden gekenmerkt door het toenemende aantal gezinnen dat op een sociale woning wacht (49.000 gezinnen), door het feit dat het aantal gezinnen sneller groeit dan de bevolking (effect van de scheiding van gezinnen, toename van het aantal eenoudergezinnen) en dat, parallel daarmee en ondanks het voorgaande, de gemiddelde grootte van de gezinnen neigt toe te nemen, leiden deze fenomenen tot de toenemende ontoegankelijkheid van woningen die op de privémarkt worden aangeboden voor de Brusselaars, zowel wat de toegang tot eigendom als huur betreft.

Die geactualiseerde vaststellingen wijzen op de noodzaak om een geïntegreerde bundel complementaire regels in te voeren die enerzijds gericht zijn op een versnelling van de aanpassing van het bestaande woningpark door verschillende maatregelen en anderzijds op een uitbreiding van het aanbod publieke woningen die die aanpassing op korte, middellange en lange termijn moeten mogelijk maken.

De openbare gronden van de Josaphatsite bieden een belangrijke kans om betaalbare openbare huur- en koopwoningen te bouwen in een hoogwaardige stedelijke omgeving, waarbij het principe van de buurtstad wordt toegepast, zoals dit door het GPDO wordt aanbevolen.

In dit plan is het aantal te bouwen woningen op de site vastgelegd op ongeveer 1.600 eenheden, met een aandeel van 55 % privéwoningen en 45 % publieke woningen.

Bij eerdere studies (MER 2015-2016, Mobiliteitsnota) kon worden nagegaan of de Josaphatsite gunstige bewoonbaarheidsomstandigheden bood voor de nieuwe wijk zonder dat daarbij hinder ontstond voor de leefbaarheid in de omliggende wijken met een maximale vloeroppervlakte bestemd voor woningen van 156.000 m<sup>2</sup>, gespreid over 6 vastgoedontwikkelingssectoren. Het is deze optie die in het ontwerp van RPA 2019 werd geselecteerd.

De analyse van de kritiek op die dichtheid bracht aan het licht dat deze vloeroppervlakte voor huisvesting en de spreiding ervan over de site een hinderpaal vormden voor het behoud van de biodiversiteit.

Het programma van het ontwerp van RPA werd daarom verkleind: de maximale vloeroppervlakte voor huisvesting bedraagt intussen 126.540 m<sup>2</sup> (-19 %) enerzijds door sector #3 onbebouwbaar te verklaren en anderzijds door de bebouwbare oppervlakte van de andere sectoren te verkleinen. Op die manier kan men in het midden van de site een ruimte voorbehouden voor het behoud van de biodiversiteit, 2 samenhangende woonbuurten inrichten die door een groene continuïteit met elkaar zijn verbonden en het autoverkeer op de site terugdringen.

De aanvankelijk voorziene verhouding van 55 % privéwoningen en 45 % publieke woningen bleef behouden, overwegende dat de sociale mix die daardoor ontstaat, bijdraagt aan de levenskwaliteit in de nieuwe wijk.

Het ontwerp van RPA kadert bovendien volop in het perspectief van het **verslag van het Wetenschappelijk Comité Huisvesting dat in november 2020 werd gepubliceerd** en dat aanbevelingen bevat over huisvesting en wonen in de stad naar aanleiding van wat de gezondheids crisis

als zwakke punten in de huisvesting en de leefomgeving in Brussel had blootgelegd.

Wat de kwaliteit van de te realiseren woningen betreft, ten opzichte van wat het ontwerp van RPA als voorbeeldig bestempelt, werd bijzondere aandacht besteed aan de verbetering van wat in het verslag 'de infrastructurele veerkracht van de huisvesting' wordt genoemd, d.w.z. de verbetering van alle architecturale kenmerken die de huisvesting beter aanpasbaar maken aan de toekomstige behoeften.

## 2.5. Een wijk die van haar duurzaamheid een troef maakt voor de leefbaarheid

Het ontwerp van RPA wordt uitgewerkt op basis van de aanpak met meerdere criteria van **be.sustainable**, de tool die door Leefmilieu Brussel werd ontworpen om de duurzaamheid van stadsprojecten te waarborgen. Dezelfde benadering zal worden toegepast op het niveau van de operationaliseringsprojecten van de site.

Wat het ontwerp van RPA betreft, werden in elk van de 10 thema's van **be.sustainable** doelstellingen toegewezen. Op basis van de specifieke kenmerken van de site werden 4 thema's als prioritair aangeduid, omdat ze in staat zijn om doorslaggevende antwoorden te bieden op het vlak van het behoud van de biodiversiteit en het klimaat.

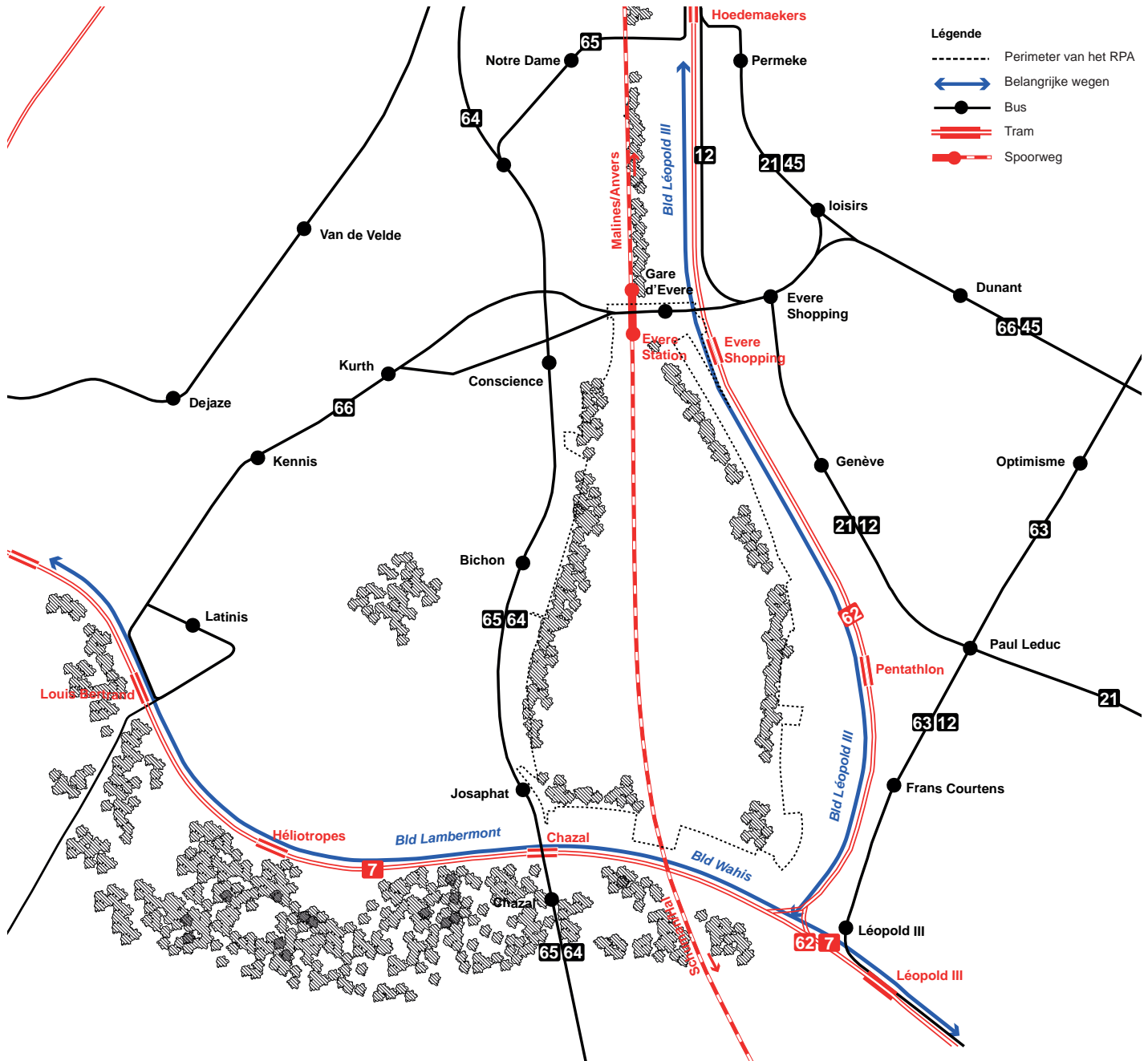
Die thema's zijn:

- > het behoud en de ontwikkeling van een openbare groene structuur met voldoende ruimte voor de vestiging van de biodiversiteit op korte, middellange en lange termijn, de strijd tegen het verschijnen van warmte-eilanden in de stad en het behoud van het contact met de natuur; > afb. 09
- > het duurzame beheer van het regenwater, waarbij ernaar wordt gestreefd om geen water in de riolering te laten terechtkomen, de optimalisatie van de waterdoordringbaarheid van de bodem over de volledige site en de vorming van vochtige biotopen;
- > de ontwikkeling binnen een rustige wijk van een alternatief voor het autoverkeer, waarin de evolutie van het gedrag van de komende jaren wordt geïntegreerd, en dan meer bepaald door de verbetering van het openbaar vervoersaanbod met Metro Noord en een innovatief en evolutief parkeerbeleid;
- > de bouw van een energieneutrale wijk waarbij gebruik wordt gemaakt van plaatselijk geproduceerde hernieuwbare energie.

Deze denkoefening zal worden uitgevoerd vanaf het globale niveau tot op het niveau van de particulier, waarbij wordt gestreefd naar milieuprestaties die in een gewenst alternatief voor het stadsleven kaderen. Voor de implementatie van de ontwerpen zal gebruik worden gemaakt van de referentiesystemen die door Leefmilieu Brussel werden ontwikkeld en die aan elk interventieniveau worden aangepast (**be.sustainable**, Ecopotentieel, CBS+, Gids voor duurzame gebouwen ...). Daarmee kan men enerzijds de prestaties van elk van de projecten tijdens de volledige ontwerpfase optimaliseren en kan men anderzijds de behaalde resultaten objectiveren en op die manier garanderen dat de globale doelstellingen zullen worden gehaald die in het ontwerp van RPA werden vastgelegd.

Daarbij zal ook bijzondere aandacht worden besteed aan het duurzame beheer van de bouwplaatsen en dan meer specifiek aan de systematische integratie van de uitdagingen op het vlak van de biodiversiteit in de operationele uitvoering van de stedenbouwprojecten ten opzichte waarvan de Josaphatsite zal dienstdoen als proefproject, een model op gewestelijk niveau.

> afb. 08



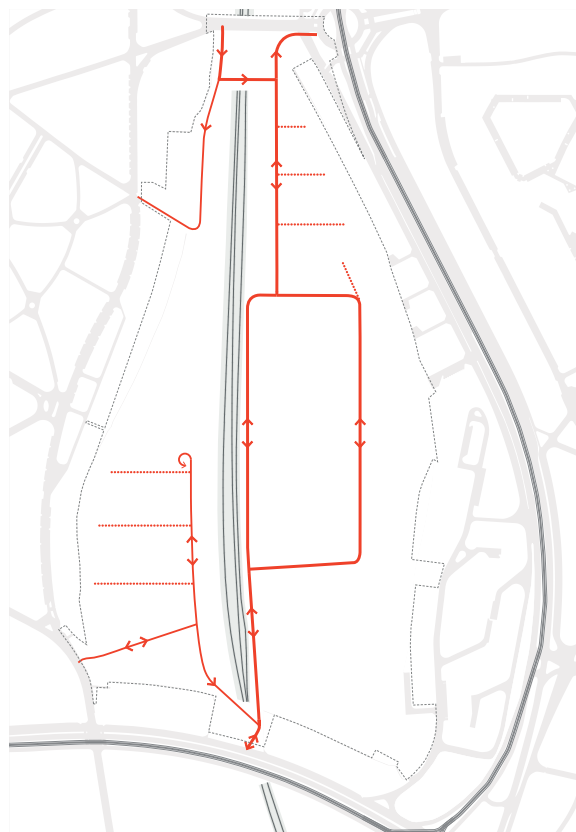
Afbeelding 11: Bestaand openbaar vervoersaanbod rond de site

## 2.6. Een nieuwe wijk die met de naburige wijken en met de stad is verbonden

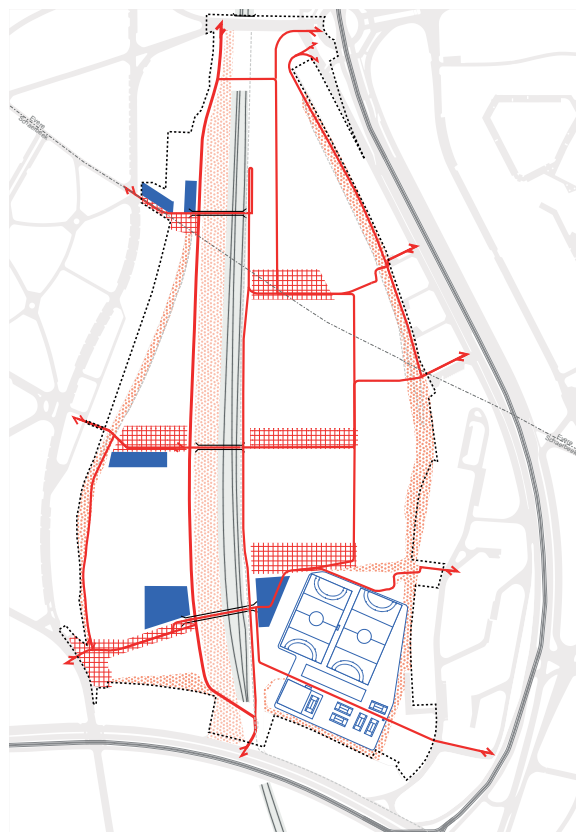
Het ontwerp van RPA past volledig in de strategie

### Good Move:

- > afb. 10 > 'Good neighbourhood': De perimeter van het ontwerp van RPA vormt een rustige wijk waarin transitverkeer onmogelijk is gemaakt aan de westzijde van de spoorweg en sterk wordt ontraden aan de oostzijde.
- > afb. 11 > 'Good network': De nieuwe wijk past in een bestaand netwerk dat relatief goed verbonden is met het openbare vervoer rondom. Door de aanleg van een dicht netwerk van paden voor voetgangers en fietsers die de spoorweg oversteken kan men de haltes vanaf elk punt in de nieuwe wijk sneller bereikbaar maken. De weg aan de oostzijde biedt de mogelijkheid om een buslijn te voorzien die dit gebied beter bereikbaar maakt. De aanleg van het GEN-station zal de bereikbaarheid van de wijk aanzienlijk verbeteren via verbindingen die nu al druk worden gebruikt.
- > 'Good choice': Door de inplanting van basishandelszaken en voorzieningen binnen de wijk kan men de behoefte om zich te verplaatsen, beperken. Er worden drie multimodaliteitshubs ingericht. Alle maatregelen worden getroffen om het dagelijkse gebruik van (deel)fietsen zo comfortabel mogelijk te maken. Het aanbod van deelvoertuigen zal in de twee woonbuurten stevig worden ontwikkeld, zodat de bewoners er op een comfortabele manier kunnen wonen zonder dat ze daarvoor een eigen auto nodig hebben.
- > 'Good partner': De realisatie van de nieuwe wijk onder de coördinatie van één enkele gewestelijke operator (de MSI) helpt om de openbare partners en de privéactoren op één lijn te brengen, zodat de doelstellingen die op het vlak van de mobiliteit werden vastgelegd, kunnen worden bereikt.



Afbeelding 10: Autoverkeer, een rustige wijk die niet aan transitverkeer wordt blootgesteld



Afbeelding 12: Netwerk van fiets- en voetpaden





Gebied voor stedelijke industrie (GSI)

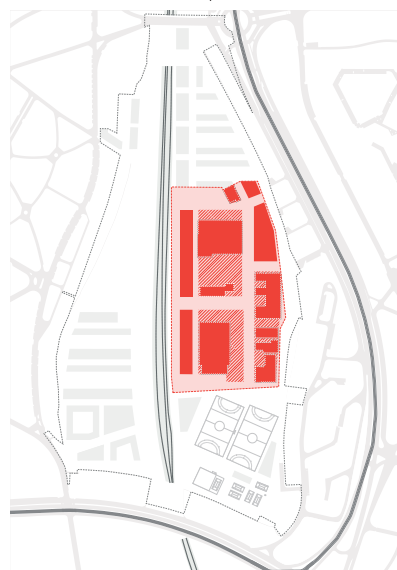
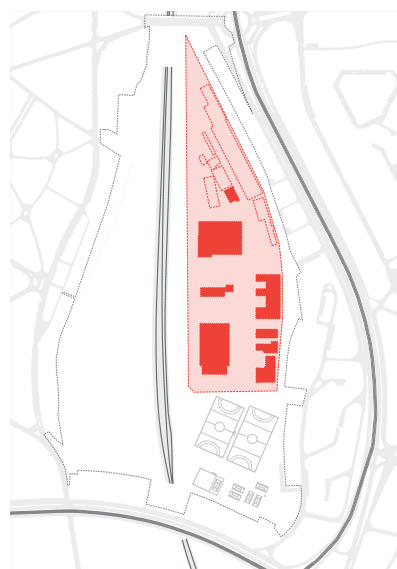
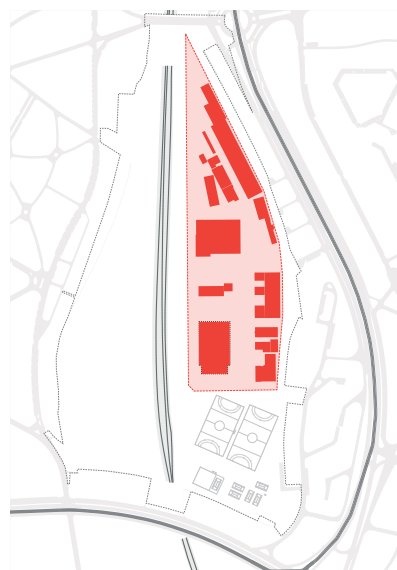
### 2.6.1. Stedelijke industrie

Het terrein van het bestaande GSI is eigendom van een openbaar bestuur; de ondernemingen zijn alleen eigenaar van hun gebouwen. Die terreinstructurering vormt een troef voor de herkwalificatie en de verdichting van de percelen die op termijn de toekomstige wijk voor stedelijke industrie zullen vormen. Toch moet men ook rekening houden met de beperkingen in verband met de termijn waarin de herstructurering zal kunnen plaatsvinden. Daarbij zal men van elke opportuniteit van mutatie moeten gebruikmaken.

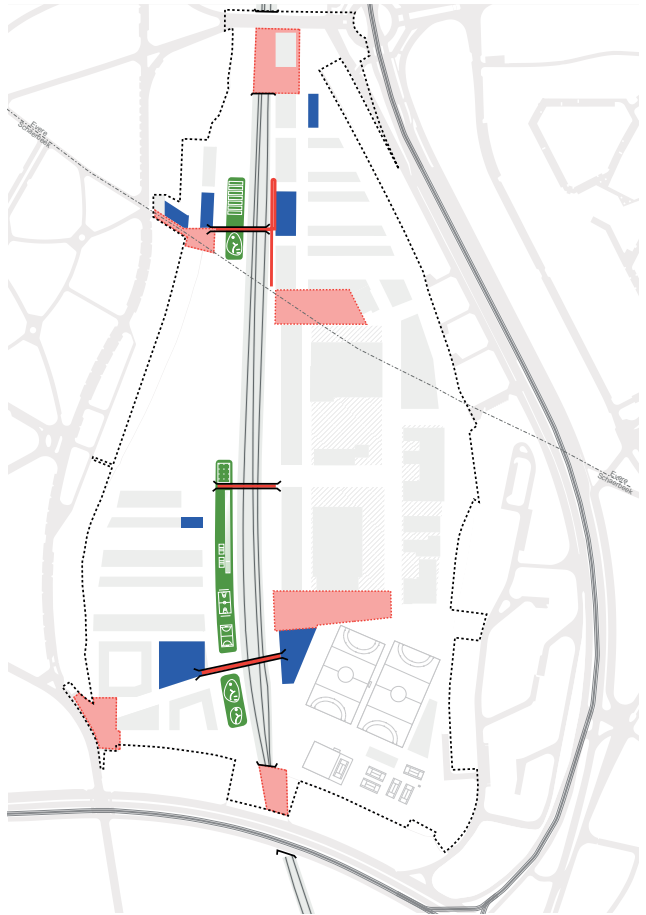
> *afb. 13* Het huidige ordening van het GSI is het resultaat van de vestiging van bedrijvigheid via (soms zeer lang lopende) tijdelijke huurcontracten tussen de ondernemingen en de NMBS. De inplanting werd zonder enige reële planning of inrichting, en zonder enige relatie met de marktwaarde van de grond bepaald. Dit leidde tot een zeer inefficiënte inrichting van de ruimte.

Het noordelijke deel huisvest de bedrijven, in veelal verouderde gebouwen, waarvan de huurcontracten binnenkort aflopen. De huurovereenkomsten in het zuidelijk deel hebben een langere looptijd, waardoor de daar gevestigde ondernemingen meer substantiële investeringen hebben kunnen doen. De gebouwen zijn er in betere staat. Alhoewel op verschillende percelen moet worden gesloopt/heropgebouwd of een renovatie en herinrichting van de gebouwen vereist is. Overigens heeft zich onlangs nog een onderneming in het GSI gevestigd.

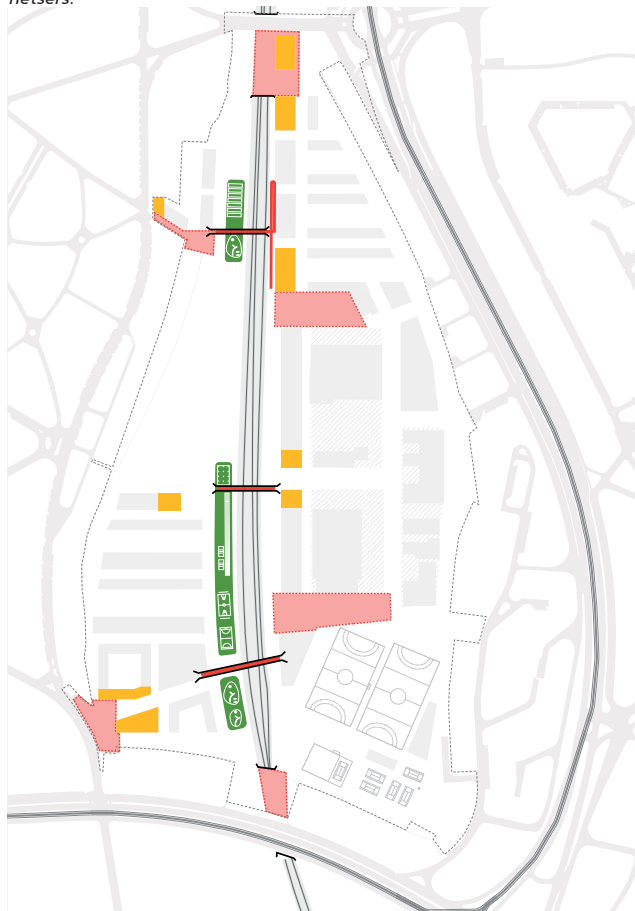
Een 45 m diepe terreinstrook scheidt het GSI van het spoorwegdomein en maakt deel uit van het GGB nr. 13 van het GBP. Dit terrein is niet echt geschikt voor de bouw van woningen, maar biedt wel mogelijkheden om het GSI te verdichten en om er nieuwe activiteiten te vestigen die zullen bijdragen aan de herkwalificatie van het gebied.



Afbeelding 13: Het huidige GSI, waarvan de gebouwen op korte termijn kunnen vrijkomen, het verdichte en het geherkwalificeerde GSI.



Afbeelding 14: Geconcentreerde inplanting van de voorzieningen rond de pleintjes en de bruggen voor voetgangers en fietsers.



Afbeelding 15: Geconcentreerde inplanting van de handelszaken



## 2.6.2. School- en sportcampus

Het terrein van het huidige buitensportgebied is ook in bezit van een openbare besturen, de eigendomsstructuur is verdeeld tussen de MSI en de gemeente Schaarbeek.

De inrichting van een volwaardige school- en sportcampus impliceert een nieuwe opsplitsing van de terreinen opdat de ruimten en de beschikbare middelen kunnen worden gemutualiseerd. In 2019-2020 voerde de gemeente Schaarbeek een programmeringsstudie van de site uit, die aantoonde hoe belangrijk het was om complementariteiten te organiseren tussen het sportcentrum van Terdelt, de sportcampus van de Josaphatsite en de bestaande sportvoorzieningen aan de andere kant van de Generaal Wahislaan. De bepalingen van het ontwerp van RPA houden hiermee rekening.

Het gemeenteterrein omvat ook het speelplein langs de Bloemtuinenlaan. Aanvankelijk zou hier een middelbare school komen. Al bij de eerste stappen naar de realisatie van deze school werd duidelijk dat dit project niet strookte met de uitdrukkelijke wens van de omwonenden om de huidige groene ruimte en het speelplein te behouden. Het ontwerp van RPA komt tegemoet aan die vraag en stelt, in overleg met de gemeente Schaarbeek, voortaan een geïntegreerde gemeentelijke schoolinfrastructuur voor met een basisschool en een Franstalige middelbare school met actieve pedagogie voor. De scholen zullen worden ingeplant aan beide kanten van de spoorweg en zullen in synergie zijn met de gemeentelijke sportzaal in de school- en sportcampus.

## 2.6.3. Openbare voorzieningen

In eerdere studies (Studie over de functionele programmering en definitie van een duurzaam stadsproject voor de Josaphatwijk) zijn de behoeften aan voorzieningen bestudeerd en zo gedefinieerd dat ze beantwoorden aan de reeds aanwezige tekorten in de omliggende wijken en voldoen aan de behoeften die voortvloeien uit de nieuwe wijk. De definitie en de lokalisatie van de voorzieningen werden tijdens het uitwerkingsproces van het ontwerp van RPA gepreciseerd, rekening houdend met de voorziene planning voor de verstedelijking van beide woonbuurten. Die benadering werd aangevuld met het concept van de 'tienminuten stad' die werd ingeschreven in het GPDO, dat de aanvankelijk gekozen inplantingen bevestigde en versterkte.

> *afb. 14* De voorzieningen nemen in totaal een bruto-oppervlakte van ongeveer 28.000 m<sup>2</sup> in en zijn zo gelokaliseerd dat ze, rekening houdend met een logica van concentratie rond de pleintjes van de site en de bruggen voor voetgangers en fietsers, bijdragen aan de activering van die openbare ruimten.

Het ontwerp van RPA houdt ook rekening met de mutualisering van de voorzieningen binnen de wijk en de te ontwikkelen synergieën met de voorzieningen in de rand.

In de **Wooncampus** zijn de volgende voorzieningen ondergebracht:

- > een kinderdagverblijf;
- > de basisschool van het geïntegreerde schoolcomplex.

In de **Stationsbuurt** zijn de volgende voorzieningen ondergebracht:

- > een kinderdagverblijf (westen);
- > een buurthuis (westen);
- > een wijkgezondheidscentrum (oosten);
- > een nog te definiëren culturele voorziening (oosten).

In de **School- en sportcampus** zijn de volgende voorzieningen ondergebracht:

- > de middelbare school van het geïntegreerde schoolcomplex;
- > de sportzaal van de wijk, die met de scholen wordt gedeeld;
- > een nog te definiëren bijkomende indoorsportaanbod en de gedeelde diensten van de sportcampus.

## 2.6.4. activiteiten die werk genereren geïntegreerd met de woonfunctie

Naast de productieactiviteiten die werkgelegenheid creëren in het geherconfigureerde GSI hebben de voorafgaande studies (Studie over de functionele programmering en definitie van een duurzaam stadsproject voor de Josaphatwijk) aangetoond dat de nieuwe wijk de nodige gunstige voorwaarden biedt voor de installatie van activiteiten die zouden kunnen gebruikmaken van de bijzondere ligging van de Josaphatsite, die rechtstreeks verbonden is met zowel de luchthaven als de Europese wijk, op het vlak van kantooroppervlakken en hotelactiviteiten. Die activiteiten bieden het voordeel dat ze goed verenigbaar zijn met de woonfunctie en dat ze vlakbij het station moeten worden gelokaliseerd. Die niet al te grote kantooroppervlakken en een aan de evolutie van de tertiaire activiteiten aangepaste configuratie die het gevolg is van de gezondheidscrisis, zullen bijdragen aan de invoering van de internationale tertiaire as die in het GPDO is voorzien. Zij vormen een aanvulling op de huisvesting in een werkelijk gemengde stadswijk, waarvan de functionele mix hier op het niveau van het gebouw kan worden beschouwd.

De woonbuurten zullen ook worden voorzien van bescheiden beroepsruimten voor zelfstandigen en beoefenaars van vrije beroepen. Op deze behoefte inspelen is des te crucialer aangezien de wijk voor een groot deel zal bestaan uit publieke woningen waarvan de programmering dit soort lokalen niet omvat, en die vaak in eengezinswoningen of appartementen van het traditionele stadsweefsel zijn geïntegreerd.

Met betrekking tot de handelszaken geniet de wijk van het bestaande winkelaanbod van Evere Shopping, dat best wordt aangevuld met een gediversifieerd aanbod van buurtwinkels en horecazaken, waarbij de commerciële activiteiten worden geconcentreerd rond de pleintjes aan de rand van de site, zodat de handelszaken uitzicht krijgen op een bredere potentiële klantenkring en zodat de openbare ruimten actiever worden. De plaatselijke identiteitskern die in het GPDO is voorzien, past in deze logica van dubbele inplanting in het noorden en het zuiden van de site op de raakpunten van de nieuwe wijk met de omliggende wijken.

> *afb. 15*

## 2.7. Josaphat, een openbaar groen raamwerk en 4 specifieke buurten

> afb. 17 De ruggengraat van de nieuwe wijk is **het openbaar groen raamwerk** met het Taludpark, het openbare Wadipark aan weerszijden van de spoorweg, het Spoorpark en het Biopark en randen van de sportcampus. Deze ongeveer 8,5 ha grote voorziening, die volledig wordt beheerd door het Gewest en de gemeenten Schaarbeek en Evere, biedt voldoende mogelijkheden voor een aanzienlijke ontwikkeling van de biodiversiteit in meerdere specifieke milieus en gelijktijdig de ontwikkeling van alle ontspanningsactiviteiten voor de bewoners van de site en de naaste omgeving.

In het kader van de uitvoering van het RPA zal het evenwicht tussen deze soms tegenstrijdige uitdagingen worden nagestreefd. Dit op basis van een gedetailleerd project, door een evoluerende taakstelling die rekening houdt met de aanbevelingen uit de biodiversiteitsmonitoring (zie hoofdstuk 3.1) en de evolutie van de behoeften van de wijk. Buiten de taluds wordt een aaneengesloten openbare groene ruimte met een oppervlakte van meer dan 5 ha toegankelijk gesteld aan de bewoners en de omwonenden. In het gedetailleerde ontwerp zal men een onderscheid kunnen maken tussen de toegankelijke gebieden en de gebieden waar de biodiversiteit beter zal worden beschermd. De netwerken van de voet- en de fietspaden die met voorrang zullen moeten worden aangelegd, worden in het ontwerp van RPA gedefinieerd.

Het is via deze landschappelijke structuur dat vier buurten zullen worden verbonden via de oversteken over de spoorweg.

> afb. 16 Elke buurt heeft zijn eigen stedelijke kenmerken: maximale dichtheid, bouwvolumes, ligging van de gebouwen, mate van functionele mix, woningaanbod, aanwezigheid van voorzieningen en typologieën van de openbare ruimten. De algemene identiteit wordt gewaarborgd door de landschappelijke en bebouwde structuur die functioneert op de schaal van de hele site.

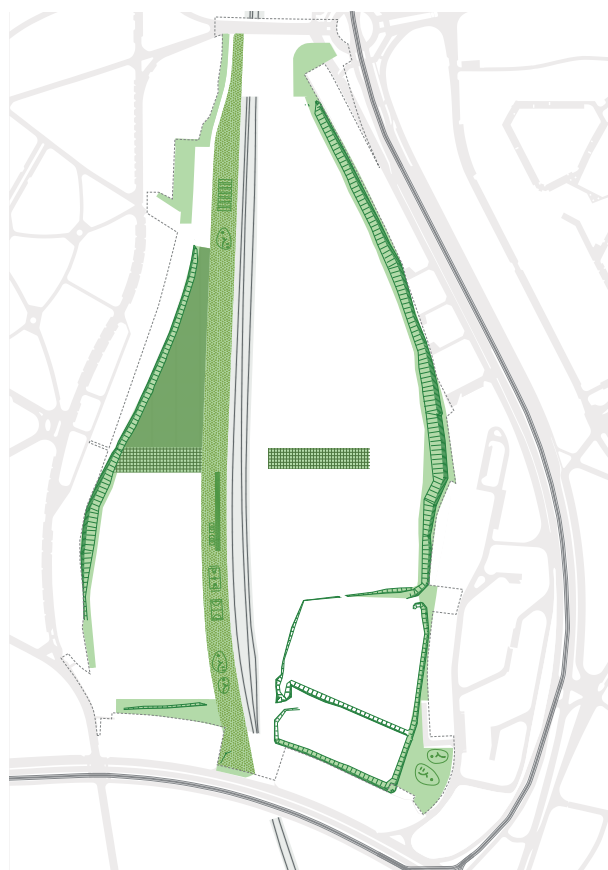
**De School- en sportcampus** is een in hoge mate groen gebied waar het autoverkeer uit wordt geweerd en dat volledig doorkruisbaar is voor voetgangers en dat zowel binnen- en buitensportvoorzieningen als de middelbare school omvat.

**De Wijk voor stedelijke industrie** speelt in op de concepten van dichtheid, diversiteit, energie-efficiëntie, mobiliteit, milieuprestaties en bestuur, geïnspireerd door de aanbevelingen van het Charter van 21ste-eeuwse Bedrijvenparken, ontwikkeld door de metropool Rijsel. Het ontwerp van RPA heeft ten doel om de beginselen te ontwikkelen die het mogelijk moeten maken om het gebied geleidelijk aan te herkwalificeren.

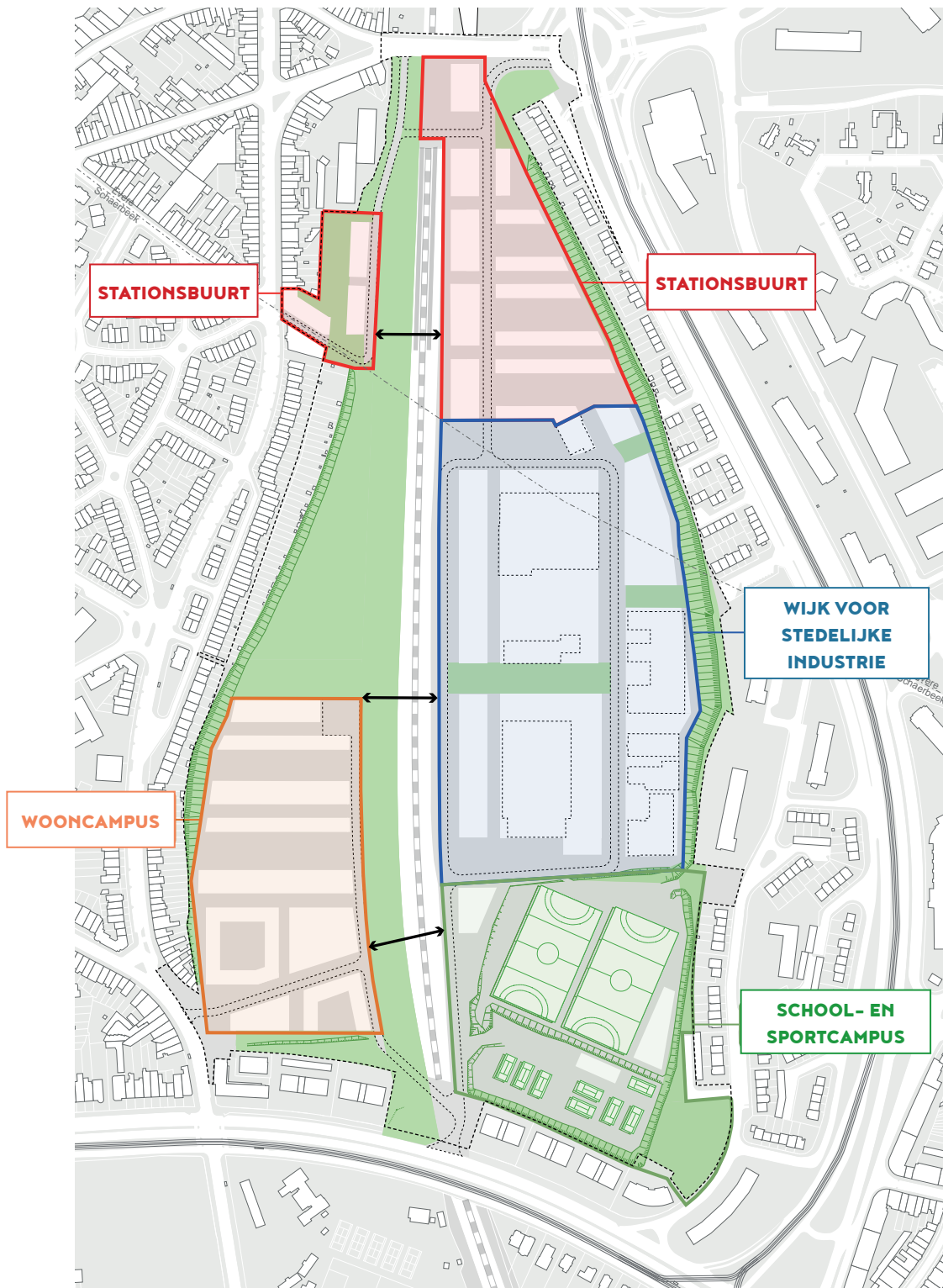
**De Wooncampus** is een open wijk, waar de grenzen van de percelen zijn uitgewist ten gunste van een globale perceptie van de ruimte. De natuur en de bebouwing zijn er in hoge mate met elkaar verstrengeld. De wijk is doordringbaar voor de voetpaden die zich interstitieel ontwikkelen. De openbare of gemeenschappelijke groene ruimten bieden het kader voor de ontwikkeling van een kwalitatief hoogstaande leefomgeving voor de bewoners. De functionele mix is er

relatief beperkt, wat de rust in de buurt ten goede komt. De bouwhoogtes staan in verhouding tot de beschikbare vrije groene ruimtes tussen waar de gebouwen aan grenzen. de gabarieten worden ook bepaald door de nabijheid van de bestaande gebouwen in de omgeving, rekening houdend met de topografie. Het karakter van de gevels, identiek aan alle zijden van een gebouw (zonder onderscheid tussen een 'voorgevel' en een 'achtergevel'), en de algemene invoering van een dubbele oriëntatie in de woningen zorgen voor een onbelemmerd zicht op de groene ruimten vanuit alle woningen. Er zal worden gestreefd naar een diversificatie van de woonvormen.

**De Stationsbuurt** wordt gekenmerkt door een hogere dichtheid en een meer uitgesproken stedelijk karakter. De wijk omvat de functies die in relatie staan met de voordelen van het spoor (kantoren en hotels) en is daarom zeer gemengd. De woonkwaliteiten zijn er behouden gebleven, dankzij een nauw contact met de natuur via loodrecht op de taluds aangelegde wadiparken. Het stationsplein en het daar gelegen torengebouw met een gemengde bestemming vormen een stedelijke centrumhub die zorgt voor een verbinding met hoogbouw aan de noordzijde van de site.



Afbeelding 17: Openbaar groen raamwerk bestaande uit de Taludparken en hun uitbreidingen, het Spoorpark, het Biopark, de Wadiparken en de sportcampus.



Afbeelding 16: Het openbaar groen raamwerk en 4 specifieke deelwijken





Illustratie 01: Het openbaar groen raamwerk en de 4 specifieke buurten die in de huidige omgeving zijn ingevoerd © perspective.brussels





## 3. EEN GESTRUCTUREERD LANDSCHAP AAN WEERSZIJDEN VAN DE SPOORWEG

### 3.1. ONBEBOUWD LANDSCHAP

#### 3.1.1. Doelstellingen op het vlak van de biodiversiteit voor alle open ruimten

Het te ontwikkelen landschap op de site baseert zich op de diagnose van de biodiversiteit opgemaakt in het kader van het MER. Het de bedoeling om de huidige biodiversiteitskwaliteiten van de site in het openbaar groen raamwerk in stand te houden. Door een voldoende grote oppervlakte voor de verschillende habitats te vrijwaren en zo de diversiteit van de aanwezige soorten te behouden en zelf verder te laten ontwikkelen.

Uit de inventaris komen 3 soorten te behouden habitats naar voren:

- > het grasbraakland bestaande uit een open vlakte waar de zon vrij spel heeft;
- > het beboste braakland en de beboste taluds;
- > de permanente en de tijdelijke vochtige gebieden.

Om het behoud van die habitats te waarborgen, voert het ontwerp van RPA een **gebied met hoge biologische gevoeligheid** in, waar de prioriteiten op het vlak van inrichting en beheer op de biodiversiteit zijn gericht.

Dit volledige gebied is in het openbaar groen raamwerk geïntegreerd, waardoor een duurzame bescherming kan worden gewaarborgd. Vanuit wettelijk standpunt bekeken wordt deze bescherming bovendien gewaarborgd door de inschrijving als groengebied met hoogbiologische waarde en als Spoorparkgebied met hoogbiologische waarde.

Het openbaar groen raamwerk is erop gericht om een voldoende grote oppervlakte aan openbare groene ruimten te waarborgen. In het gebied met hoge biologische gevoeligheid kan de toegang voor het publiek echter worden beperkt, zodat de doelstellingen op het vlak van het behoud gemakkelijker kunnen worden gerealiseerd, op voorwaarde dat daar primaire en secundaire fiets- en voetpaden worden verzekerd.

Het gebied van het grasbraakland dat in het ontwerp van RPA wordt behouden, bevindt zich aan de westzijde van de spoorweg.

De groene taluds rond de site zijn mee opgenomen in het gebied met hoge biologische gevoeligheid, evenals het buffergebied onderaan de taluds. In het centrale gedeelte van het Spoorpark wordt een bebost braakland voorzien, zodat een continuïteit tussen de beschermde habitats kan worden verzekerd.

In de wadiparks zullen permanente en tijdelijke vochtige gebieden worden voorzien.

Het gebied met hoge biologische gevoeligheid dat wordt weergegeven op de bestemmingsplannen, heeft een totale oppervlakte van 5,3 ha.

- > k. 01 De biodiversiteitskaart identificeert vervolgens de ruimten waarvoor de inrichtings- en beheervoorzieningen streven naar een

evenwicht tussen het voorzien van ontspanningsruimten van de bewoners en de omwonenden (speelse en recreatieve activiteiten, rust- en wandelgebied ...) en de bescherming van de biodiversiteit. Deze ruimten zijn samengebracht in het **gebied met middelhoge biologische gevoeligheid**.

Het betreft de noordelijke en het zuidelijke gedeelten van het Spoorpark, het buffergebied aan de achterkant van de bouwvelden in sector #4, het kleine park aan de toegang bij de Leopold III-laan en de groenstrook tussen het talud en de woningen langs de Bloemtuinenlaan.

De wadiparken in beide woonbuurten maken hier ook deel van uit. De exacte ligging van deze groenruimtes is niet vastgelegd in het ontwerp van RPA. Ze worden via elk operationaliseringsproject uitgevoerd. De doelstellingen op vlak van aanleg ten gunste van het creëren van vochtige milieus en meer biodiversiteit zijn echter wel vastgelegd in het ontwerp RPA (zie regelementair luik).

De ruimten ingeschreven als **gebied met lage biologische gevoeligheid** betreffen de privétuinen, de naaste omgeving van de Sportcampus, de pleintjes en de Beplante stroken. In dit gebied houden de prioriteiten op het vlak van de biodiversiteit vooral verband met de beperkte ondoordringbaarheid van de bodems en de inplanting van inheemse plantensoorten in de te beplanten zones.

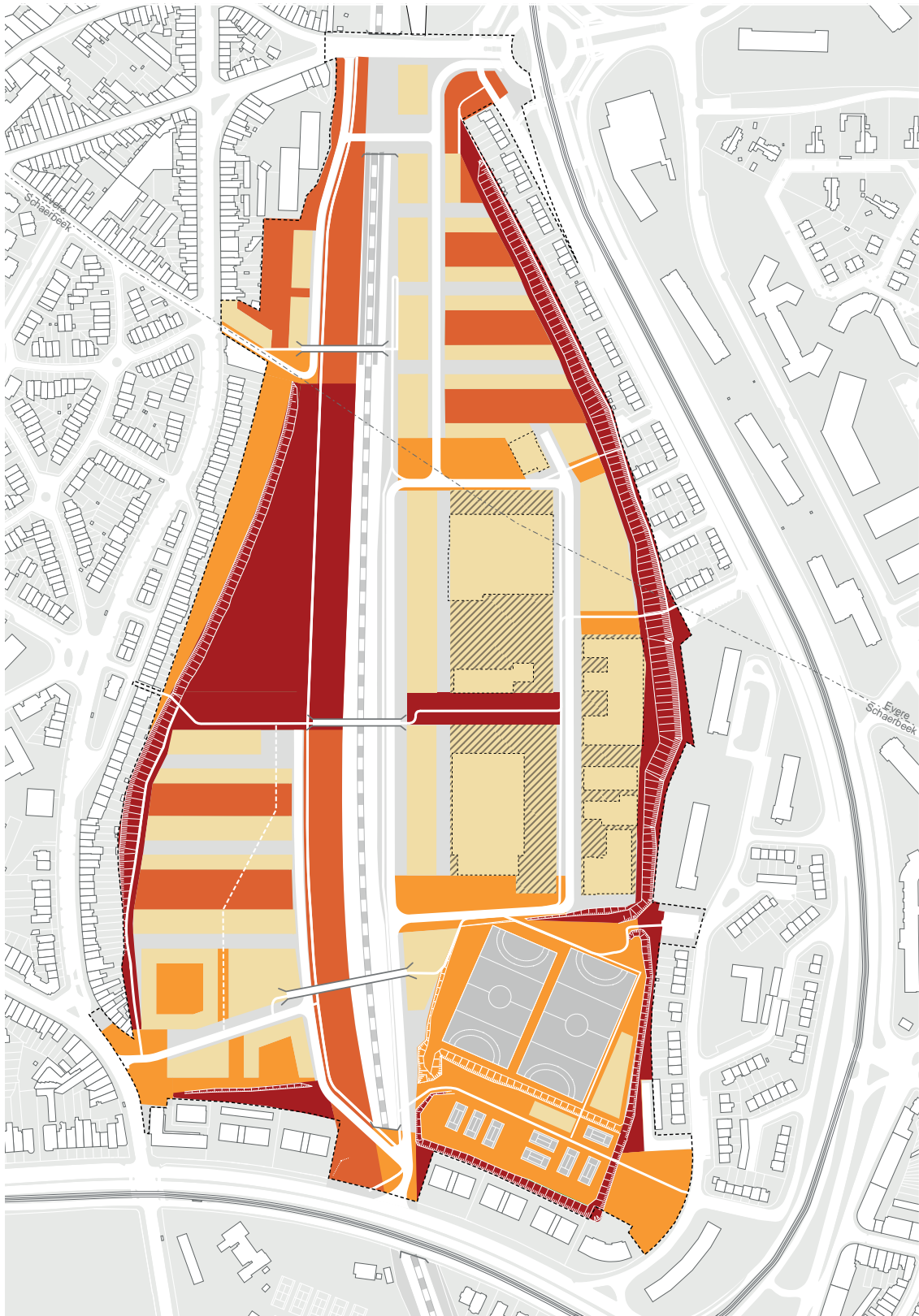
De ruimten die in een **gebied met zeer lage biologische gevoeligheid** zijn ingeschreven, betreffen vooral de gebouwen in de woonbuurten, de Wijk voor stedelijke industrie en de Sportcampus, waar ook de nodige aandacht moet worden besteed aan de biodiversiteit via een beperking van de bebouwingscoëfficiënt, performante groendaken, de vergroening van de gevels en de installatie van voorzieningen die in de architectuur worden geïntegreerd en die gunstige omstandigheden creëren voor de soorten die op de site aanwezig zijn. In dit gebied, dat van nature minder geschikt is voor de ontwikkeling van de biodiversiteit, zijn sommige elementen van essentieel belang ter compensatie van het verlies van grasbraakland: we denken hierbij aan groendaken die met een gemiddelde tot hoge substraatdikte en de relevante inrichtingen een habitat kunnen vormen voor de wilde bijen die op het braakland aanwezig zijn.

Bij de inrichting van de **groene openbare ruimten** zal de continuïteit van de aanplantingen bewerkstelligd worden om zo de ontwikkeling van de biodiversiteit mogelijk te maken.

Tijdens de volledige duur van de operationalisering van de site zullen tools worden ingevoerd om de opvolging van de doelstellingen op het vlak van de biodiversiteit te verzekeren:



- > 1. De **Monitoring van de biodiversiteit** die gezamenlijk door de MSI en Leefmilieu Brussel zal gerealiseerd worden. Deze zal regelmatig de inventaris die werd opgesteld naar aanleiding van het MER vervolledigen en actualiseren. Hij zal de geschikte maatregelen voor opvolging en/of compensatie voorstellen waarmee de toegewezen







Kaart O1: Biodiversiteit






**Perimeters**

-  Perimeter van het RPA
-  Gemeentegrenzen

**Overige**

-  Bestaande bebouwing stedelijke industrie
-  Te verdichten Stedelijk industriegebied

**Biologische gevoeligheid**

-  Gebied met hoge biologische gevoeligheid
-  Gebied met middelhoge biologische gevoeligheid
-  Gebied met lage biologische gevoeligheid
-  Gebied met zeer lage biologische gevoeligheid
-  Groen openbaar ruimten



doelstellingen globaal en lokaal kunnen worden gehaald. De resultaten daarvan zullen openbaar worden gemaakt.

- > 2. Het **beheer van de biodiversiteit** in de woonbuurten via de referentiesystemen die werden ontwikkeld door Leefmilieu Brussel (Ecopotentieel, CBS+, duurzame gebouwen ...), die op het meest relevante niveau afhankelijk van elk project, de mogelijkheid bieden om de biodiversiteitskenmerken van de bouwwerken en van de inrichtingen te objectiveren en te optimaliseren. Deze referentiesystemen zullen worden toegepast in alle overheidsopdrachten voor vastgoedontwikkeling van de woonbuurten. Daarbij zal rekening worden gehouden met de resultaten bij de gunningen van de betreffende opdrachten en met de naleving ervan bij de uitvoering van de in de opdrachten aangegane verbintenissen. Bovendien zullen de projectteams een ecooloog moeten bevatten
- > 3. Het **voorbeeldige beheer van de bouwplaatsen**: er zal bijzondere aandacht worden besteed aan de gezamenlijke opstelling door alle partijen van een beheerprotocol voor de bouwplaats, dat gericht is op het behoud van de aanwezige biodiversiteit. De opvolging van het overeengekomen protocol zal door de MSI worden verzekerd als maatregel voor de uitvoering van de opdracht.

> afb. 18 **3.1.2. Een ecologisch verbonden site**

De Josaphatsite beschikt over een groot potentieel voor de realisatie van het Brusselse ecologische netwerk.

Het volledige gebied met hoge ecologische gevoeligheid is bedoeld om een ontwikkelingsgebied van dat netwerk te vormen, terwijl het gebied met middelhoge ecologische gevoeligheid over de volledige site bedoeld is om een stevig verbingsgebied te vormen.

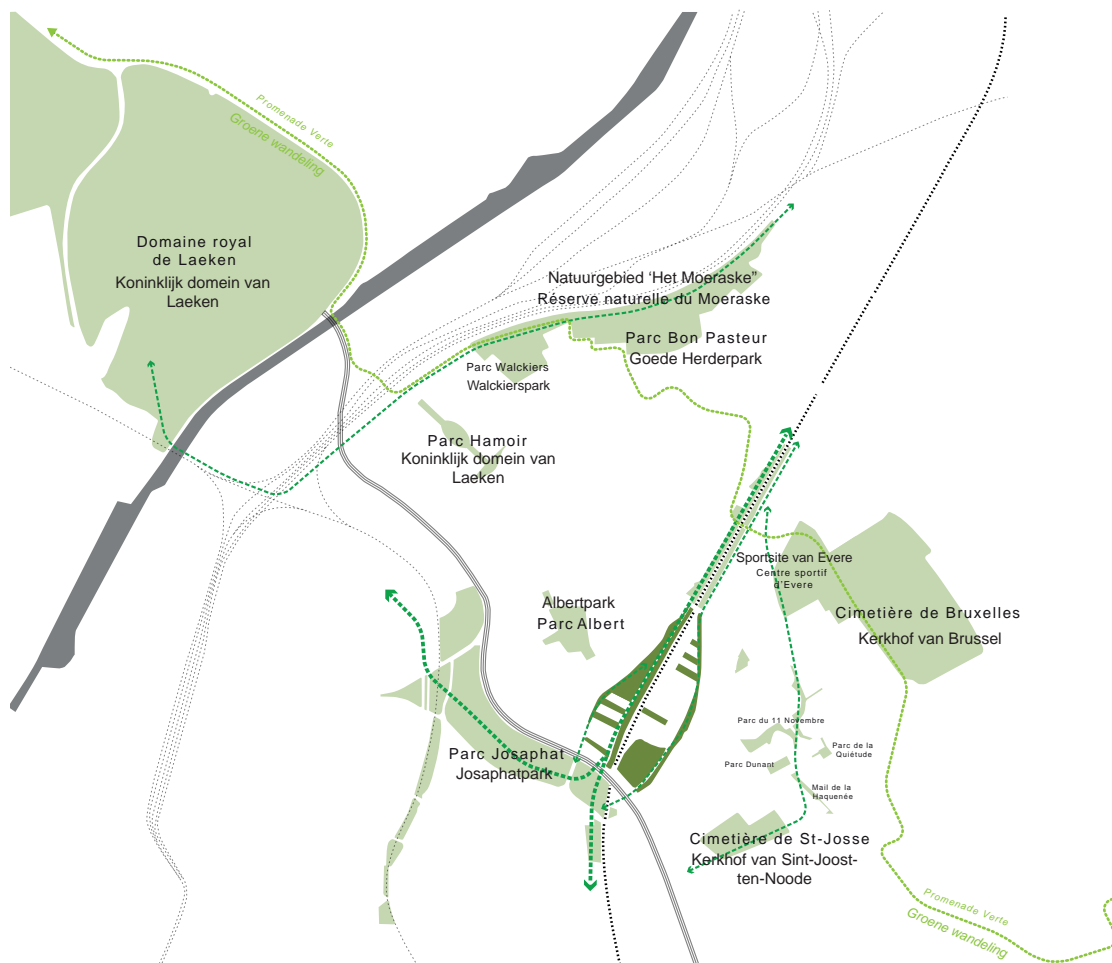
Enerzijds draagt de site bij aan de verbinding van het Josaphatpark met de Begraafplaats van Brussel en anderzijds wordt ze over de volledige lengte doorkruist door de spoorweg een interessante langgerekte doorlopende verbinding vormt.

**3.1.3. De natuur in de stad: zeven landschapsfiguren die het landschap vormen**

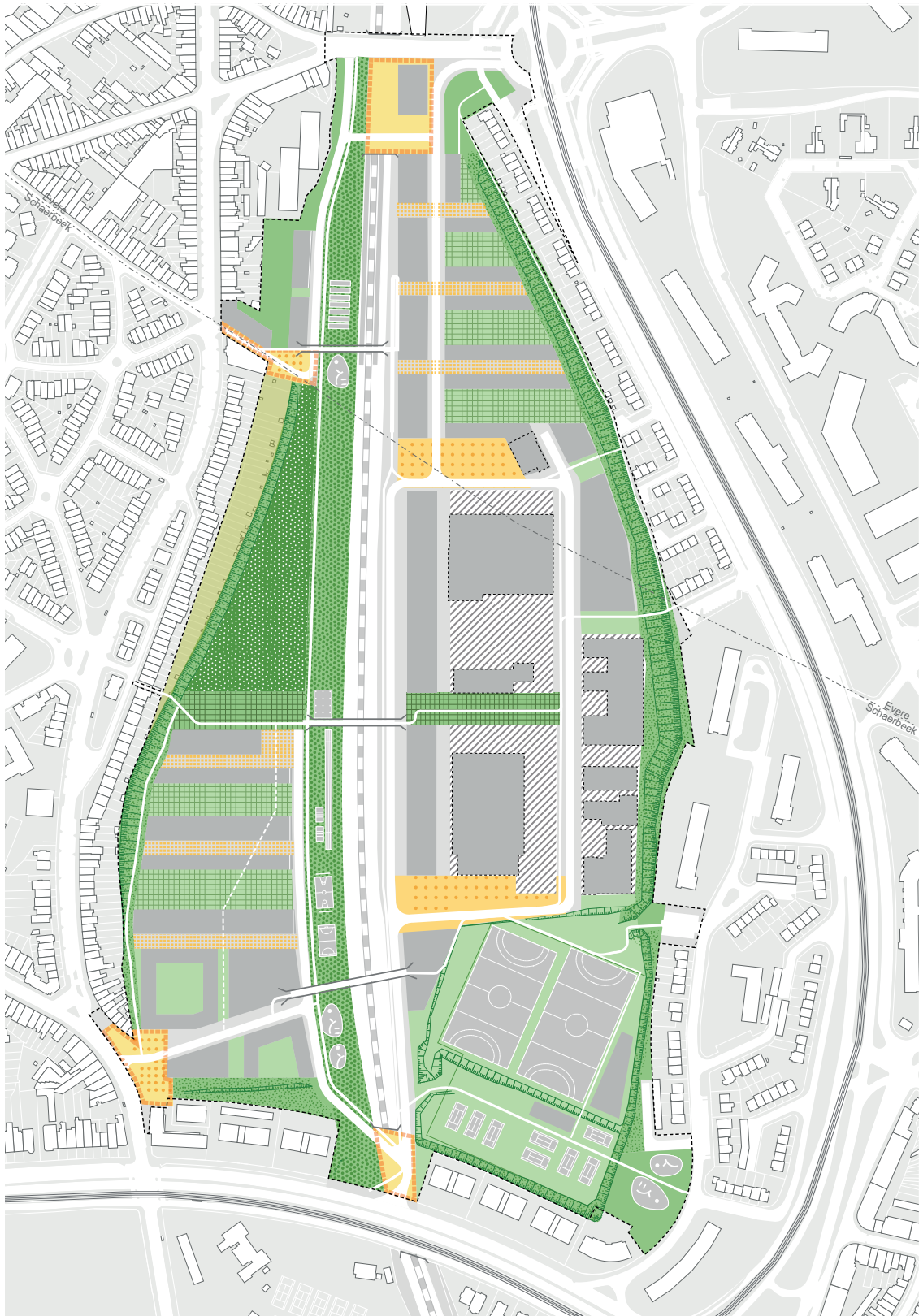
> k. 02

De biodiversiteit op de site is een belangrijk uitgangspunt en bepaald grotendeels de vorm van het landschap. De verschillende landschapsfiguren uit de landschapsstudie van Bureau Bart Smets (definitie van de openbare ruimten en landschapskwalificatie van de site - 2016) blijven echter behouden. Aan de drie groenelementen (Spoorpark, Taludpark en Wadipark) wordt nog een vierde toegevoegd: het Biopark in het midden van de site. De drie ingerichte ruimtefiguren (Pleintjes, Beplante stroken en Woonerven) blijven ook behouden.

Bij de uitwerking van het ontwerp van RPA werd de verdeling van die typologieën door de grotere aandacht voor de bescherming van de biodiversiteit enigszins gewijzigd. De Wadiparken zijn gelegen in beide woonbuurten en niet langer enkel aan de westzijde van de spoorweg. De Beplante strook, die aanvankelijk in het midden van de stedelijke industriewijk was gelegen, wordt tot Wadipark omgevormd.



Afbeelding 18: De te versterken ecologische corridors



Kaart O2: Kaart van het onbebouwd landschap

**Perimeters**

- Perimeter van het RPA
- Gemeentegrenzen

**Overige**

- Schematische inplanting van de gebouwen
- Bestaande bebouwing stedelijke industrie
- Te verdichten Stedelijk industriegebied

**Groengebieden**

**Openbare groene raamwerk**

- Spoorpark
- Biopark
- Wadiparks
- Talusparks
- Publieke tuin

**Groengebieden in te richten in uitvoeringsfase**

- Wadiparks
- Koeren, tuinen en hoeven
- Groene zones buiten eigendom van de MSI
- Jardins privatifs

**Ingerichte ruimtes**

- Pleintjes
- Beplante stroken
- Woonerven
- Sport en recreatieterreinen





*Illustratie 02: Het Spoorpark, voorstel voor Beliris tijdens de wedstrijdphase van het team aan wie de opdracht werd gegund © MDP - OFFICE - Bollinger & Grohmann - Arcadis - DUSS - E. Biom - Van Wetter*



> III.  
02-03

### a. Het Spoorpark: een lineair openbaar park

De spoorweg die de site van noord naar zuid doorkruist, vormt een fundamenteel morfologisch kenmerk door de fysieke scheiding die ze veroorzaakt.

Het Spoorpark is een actief lineair park ten westen van de sporen, dat de spoorweg op de site over het volledige traject volgt. De landschapsstructuur heeft betrekking op beide zijden van het spoor en omvat op functionele en visuele wijze de kruisende wegen, de voorzieningen voor de geluidsisolatie en de spoorwegovergangen. Het is de ruggengraat van het stadsproject waar de andere landschappelijke kenmerken naar convergeren. Het park ligt over zijn volledige lengte in de schaduw van de bomen die in een doorlopende openbare en groene ruimte de De Boeckbrug en de Wahislaan met elkaar verbinden. Vanaf die twee hoge punten is de wijk goed te zien. De aanleg van het tijdelijke park tijdens de zomer van 2020 toonde de noodzaak aan van de bomen, die voor de nodige schaduw in het grasbraakland zorgden tijdens de warme dagen.

Het noordelijke en het zuidelijke gedeelte van het Spoorpark is een actief lineair park waarin niet alleen wandelpaden zijn aangelegd, maar waar ook open plekken zijn voorzien voor rustplaatsen en recreatieve activiteiten voor de toekomstige bewoners van de site en de bewoners van de naaste omgeving. Deze activiteiten zullen geleidelijk aan worden geselecteerd en gelokaliseerd, na een participatief proces om ervoor te zorgen dat de activiteiten voldoen aan de wensen van de toekomstige gebruikers. Ze zullen zich tot alle generaties moeten richten en moeten deelnemen aan de verschillende netwerken van activiteiten in parken die door het Gewest worden opgezet.

In het centrale gedeelte, dat bebost blijft en op die manier voor een morfologische eenheid zorgt in het geheel, onderscheidt het park zich door een verbreding door de aanwezigheid van het centrale Wadipark en het Biopark, waarmee de ononderbroken continuïteit is verzekerd over een afstand van meer dan 300 m. Ter hoogte van

het Biopark wordt gestreefd naar de biodiversiteitskwaliteit van de inrichting van het Spoorpark. De inrichting (aanplantingen, paden ...) en de beheerwijzen zullen worden aangepast met de bedoeling om de landschappelijke eenheid van het Spoorpark af te stemmen op de hoge biologische waarde die op die plaats een overheersende rol speelt. De ontspanningsactiviteiten zullen worden vervangen door een behouden natuur, met het nodige respect hiervoor.

Het huidige uniforme horizontale reliëf van de westzijde van de sporen wordt aan de uiteinden verhoogd om aan te sluiten met de bruggen. Het centrale gedeelte van de site blijft horizontaal van allure, maar aan de noordkant en aan de zijkant van de site worden twee hellende gebieden ingericht. Die hellingen moeten PBM's een vlotte toegang tot het park bieden. De verhoogde uiteinden van het huidige terrein, die door een keermuur worden beperkt, vormen akoestische schermen die het geluid van de treinen dempen.

In het centrale gedeelte van het Spoorpark met zijn horizontale allure wordt die akoestische bescherming verzekerd door de installatie van een talud die steunt op een verticale muur aan de grens van het spoorwegdomein. De aanleg van een berm in het horizontale gedeelte en van keermuren aan de uiteinden van het park is enerzijds het meest doeltreffende middel om de geluiden van de spoorweg zo weinig mogelijk te laten doordringen in het park. Anderzijds vormt dit door zijn onbeheerd gelaten inrichting en zijn gedifferentieerde beheer een relevante voorziening die de continuïteit van de ecologische corridor die door de naaste omgeving van de sporen in het noorden en het zuiden van de site vormen, verzekert. Over de volledige lengte van het Spoorpark zal de keermuur worden gebruikt als aantrekkelijk milieu voor insecten, bv. door de plaatsing van weinig geplante bakken aarde, waar woelsoorten eieren kunnen leggen.

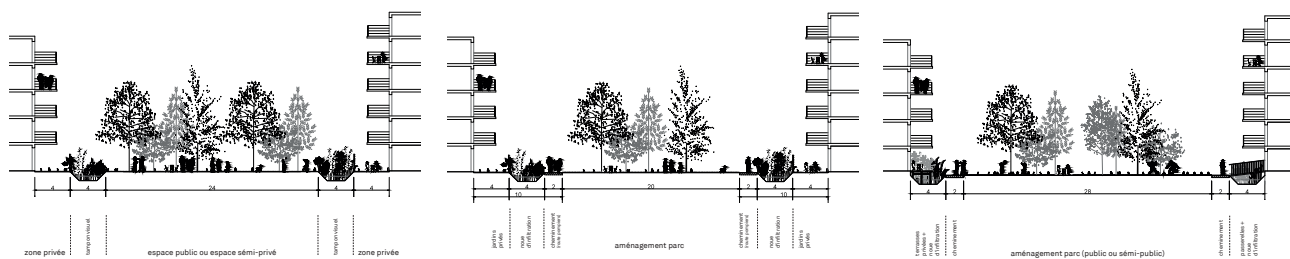


Illustratie 03: Doorsnede in het Spoorpark ter hoogte van de woonbuurt in het zuiden van de site, voorstel voor Beliris tijdens de wedstrijdphase van het team aan wie de opdracht werd gegund © MDP - OFFICE - Bollinger & Grohmann - Arcadis - DUSS - E. Biom - Van Wetter





De taluds in hun huidige staat © Bureau Bas Smets



Illustratie 04: Doorsneden en sfeerbeeld van een 40 m breed Wadipark dat met 2 Infiltratieknopen is ingericht © Bureau Bas Smets

## b. De Taludparken

De site wordt momenteel begrensd door steile beboste taluds die een rijke biodiversiteit huisvesten. Deze vormen een ontoegankelijke bufferzone, door de steile hellingsgraad en door hun dichte vegetatie. Het zijn deze taluds die de site zijn fysieke identiteit verlenen; ze garanderen ook de privacy van de aanliggende tuinen in het hogere gedeelte aan de rand. Het ontwerp van RPA wil deze specifieke eigenschappen behouden en de wettelijke bescherming van die beboste gebieden waarborgen.

De taluds spelen een belangrijke rol als verbinding voor de zachte mobiliteit tussen de nieuwe wijk en haar omgeving. Rekening houdend met het hoogteverschil van 10-12 m dat in het midden van de site moet worden overwonnen, bleek tijdens de uitwerking van het ontwerp van RPA ook dat de inrichtingen die nodig zijn voor de aanleg van een comfortabel pad voor alle soorten gebruikers (2 m breed, helling van minder dan 3 %), een negatieve impact zouden hebben op de biodiversiteit. Het ontwerp van RPA stelt dan ook voor om de voetpaden te scheiden van de paden van de andere gebruikers (fietsers, kinderwagens, PBM's) om die hoogteverschillen te overwinnen. Voetgangers en fietsers te voet kunnen de taluds rechtstreeks oversteken via een trap met een fietsrail, die weinig impact heeft op de biodiversiteit. Daarnaast wordt een comfortabeler, zij het minder rechtstreeks, pad voorzien voor de andere gebruikers, waardoor ze het hoogteverschil omzeilen. De noodzakelijke paden in de lengterichting van de taluds werden geschrapt en waar dat nuttig is, vervangen door een comfortabel pad onderaan de taluds, in het buffergebied. Het bestaande pad boven de oostelijke talud aan de achterkant van de Oasebinnenhof blijft behouden. Met al deze voorzieningen wordt een toevluchtsoord voor de biodiversiteit ingericht op grote ontoegankelijke delen van de taluds: in het zuiden van sector #1 en de Sportcampus, langs het Biopark, aan de achterkant van sector #6b en de achterkant van sector #7.

De Taludparken zullen grondig moeten worden beheerd rekening houdend met de gezondheidstoestand van de bestaande bomen. Hiertoe zal een fytosanitaire inventaris worden opgesteld, zodat onstabiele bomen die een gevaar vormen voor de veiligheid, kunnen worden gelokaliseerd en gekapt. Het plaatselijke kappen van bepaalde bomen zal worden gevolgd door nieuwe aanplantingen, zodat binnen een periode van 15 tot 20 jaar een volledig gezond bomenbestand op de site aanwezig zal zijn. Voor alle aanplantingen in de Taludparken zullen inheemse soorten worden gebruikt.

## c. De Wadiparken

De Wadiparken zijn groene ruimten die bijdragen aan de vorming van vochtige biotopen op de site en aan het beheer van het regenwater door het infiltratiepotentieel dat ze bieden. Samen en in combinatie met het aanwezige water in de verschillende open ruimten van de site vormen ze een blauwe basisstructuur die ononderbroken aansluit op het Josaphatpark.

Waar ze worden ingeplant, zullen ze een visuele continuïteit verzekeren tussen het Spoorpark en het Taludpark en water als zichtbaar element in de inrichtingen integreren. De inrichtingen zijn bedoeld om de vochtige gebieden in te richten waarin water niet permanent aanwezig is (grachten), maar waar voldoende poelen staan die een permanente aanwezigheid van water over een voldoende grote oppervlakte verzekeren. Bij de inrichting van de vochtige gebieden zal men gunstige voorwaarden moeten creëren voor de biodiversiteit (zachte bermen die voldoende door de zon worden beschenen, gevarieerde diepte tot 1 m, vegetatie door natuurlijke kolonisatie in plaats van aanplanting ...). Dit zijn rustige plaatsen waar de bewoners in elk geval rechtstreeks en intiem in contact kunnen staan met de natuur.

De Wadiparken in het midden van de site maken deel uit van het groene gebied van hoogbiologische waarde. Die dimensie is van doorslaggevend belang voor de inrichtingen. Ze zijn voor het publiek uitsluitend toegankelijk via een bewegwijzerd voetpad en fietspad die beide zijden van de spoorweg met elkaar verbinden via de centrale loopbrug. In de Wijk voor stedelijke industrie vormt het Wadipark een plaats waar de werknemers even op adem kunnen komen en waar ze zich kunnen ontspannen.

In de woonbuurten zijn de Wadiparken gezellige ontmoetingsplaatsen voor de bewoners. Afhankelijk van de uitgevoerde projecten kan hun statuut dan ook variëren tussen een openbare ruimte die voor iedereen toegankelijk is of een semiopenbare ruimte met een meer beperkte toegang. Met semiopenbaar bedoelen we dat het terrein eigendom blijft van de omwonenden, die verantwoordelijk zijn voor het beheer en voor de toegang. Het collectieve gebruik en het gebruikersvriendelijke karakter moeten worden verzekerd - net als de rechtstreekse toegang vanaf de openbare ruimte. Ook hun ligging, hun dimensionering en hun inrichting kunnen variëren, binnen de beperkingen op vlak van de dichtheid opgelegd in het kader van het reglementair luik. De Wadiparken moeten beantwoorden aan de kwantitatieve en kwalitatieve doelstellingen die in het ontwerp van RPA werden gedefinieerd (bestaan van vochtige biotopen en zichtbare aanwezigheid van water, visuele openheid, collectief karakter, de eis om geen regenwater in de riolering te laten terechtkomen, voldoende hoog niveau van biodiversiteit, voldoende waterdoordringbaarheid van de bodem), maar de middelen om dat doel te bereiken, zijn afhankelijk van de optimalisatie die op het niveau van elk project moet worden toegepast. Die vrijheid die wordt gelaten aan de landschapsarchitecten en de ecologen die bij het project zullen worden betrokken, zal enerzijds de mogelijkheid bieden om een betere samenhang te bereiken tussen de bebouwing en de naaste omgeving en anderzijds gevarieerde natuurlijke milieus en specifieke sferen bieden die de identiteit van de bewoonde kernen zullen definiëren zonder dat daarbij de samenhang van het geheel verloren gaat.





*illustratie 05: Zicht naar het biopark © perspective.brussels*

#### d. Het Biopark

> III. 05

Het Biopark vormt een landschappelijke continuïteit tussen het Wadipark, het Spoorpark en het Taludpark. Het park met een oppervlakte van 1,28 ha behoudt het huidige landschap van grasbraakland op een open vlakte en bevordert het behoud van de huidige biodiversiteit op de site.

De inrichting van het park zal beperkt blijven tot het behoud van de toestand en de pedagogische behoeften waarop dit soort ruimte kan inspelen. Er kunnen toegangsbeperkingen worden gehanteerd om zo de biodiversiteit zoveel mogelijk te behouden.

Het beheer zal gericht zijn op het behoud en de verdere ontwikkeling van de aldus ontstane biotopen – en dan meer bepaald door de verspreiding van invasieve soorten en de ontwikkeling van de houtgewassen te controleren.

Voor de invoering zal een beroep worden gedaan op de verenigingen en de natuurkenners die er nu al actief zijn.

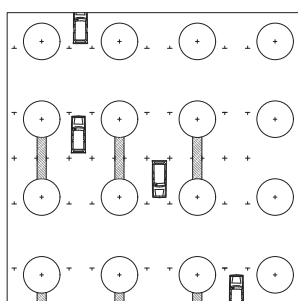
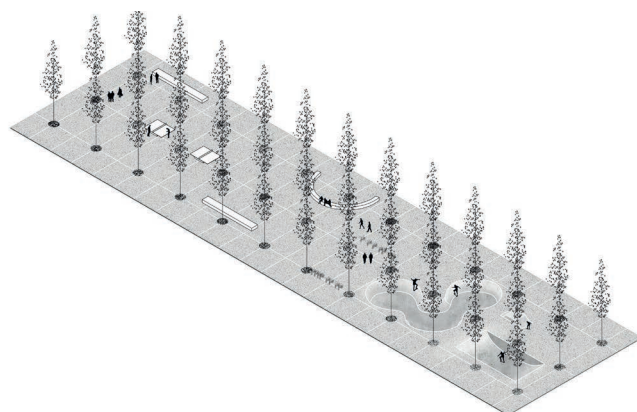
#### e. De Beplante stroken

Ze staan loodrecht op de spoorlijn en structureren het landschap aan de oostzijde van de sporen.

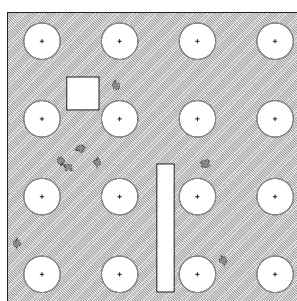
Dit betreft een verharde open ruimte, beplant met bomen volgens een regulier raster, met een flexibel gebruik, aangepast aan de behoeften van de Wijk voor stedelijke industrie. De stroken vormen een overgangsruijme met de Stationsbuurt in het noorden en met de School- en sportcampus in het zuiden.

Deze typologie kan ook binnen de sectoren van de Wijk voor stedelijke industrie worden gebruikt om hun herstructurering te organiseren door verdichting mogelijk te maken.

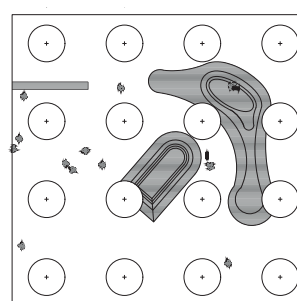
In combinatie met de aanplantingen langs de weg dragen ze bij aan de continuïteit van de ecologische corridors op de site.



Verharde ruimte: 'parking pocket'



Groene ruimte: 'park pocket'



Openbare ruimte: 'skate park'





*illustratie 06: pleintje aan de ingang van de site op de Latinislaan © perspective.brussels*

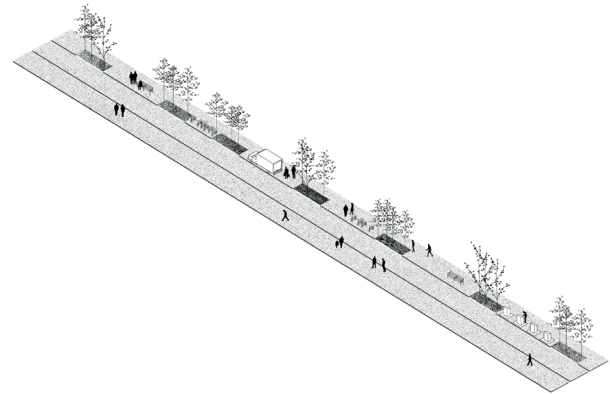
## f. De Pleintjes

> ill. 06 Vier beplante pleintjes verbinden de site met de omliggende wijken. Ze hebben met elkaar gemeen dat ze met groen zijn beplant en op die manier het groene karakter van de site aankondigen en dat ze verblijfs- en ontmoetingsfuncties bieden die eigen zijn aan een openbaar plein.

Het pleintje aan de Generaal Wahislaan is opgezet als een uitkijkpunt met uitzicht op de lager gelegen nieuwe wijk. Het pleintje ten noorden van de site is de plaats waar alle uitwisselingen met het NMBS-station plaatsvinden.

Het pleintje dat toegang biedt tot de site vanaf de Gustave Latinislaan, is bedoeld om buurtwinkels te huisvesten.

Het pleintje aan het einde van de Kleine Lindestraat ten slotte vormt het startpunt van de voetgangs- en fietsersbrug die toegang biedt tot het perron van het station en beide zijden van de spoorlijn zichtbaar met elkaar verbindt.



## g. De Woonerven

> afb. 20 De Woonerven zijn strikt lokale wegen die leiden tot de ondergrondse parkeergarages en toegang bieden aan hulpdiensten, onderhoudsdiensten en verhuishagens, en rechtstreeks toegang bieden tot de woningen. Het is in dit verband belangrijk om te voorkomen dat deze wegen louter dienstwegen worden met een lage verblijfskwaliteit. Deze wegen, die worden aangelegd op basis van de functionele behoeften van de vastgoedprojecten, dragen niet bij aan het autoverkeer binnen de wijk. Hun ligging wordt niet vastgelegd en hun aanwezigheid is ook niet verplicht. Hun inplanting zal afhangen van de behoeften van de vastgoedprojecten, met als doel om zo goed mogelijk tegemoet te komen aan de ambities om de ondoorlaatbaarheid van de bodem te minimaliseren en een groen landschap te creëren.

De configuratie die door de landschapsstudie wordt voorgesteld, voorziet een breedte van 12 meter en 3 parallelle ongeveer even brede gebieden, waardoor de plaatselijke wegen als ontmoetingsruimten kunnen worden gebruikt. In de nabijheid van de ingangen van de gebouwen zijn 2 stroken van 4 m bestemd voor voetgangers en is een centrale strook bestemd voor gemeenschappelijk gebruik door voetgangers/voertuigen. Op een van de stroken langs de gebouwen zijn alle voorzieningen samengebracht (fietsenstallingen, stadsmeubilair, ondergrondse containers voor het selectief sorteren van het afval enz.) en beplantingen. De Woonerven, gelegen tussen de Taludparken en het Spoorpark, dragen door hun groene karakter bij aan de continuïteit van de ecologische corridors op de site.



Afbeelding 20: Inrichtingsschema en voorbeelden van de Woonerven © Bureau Bas Smets

> k. 03 **3.2. BEBOUWD LANDSCHAP**

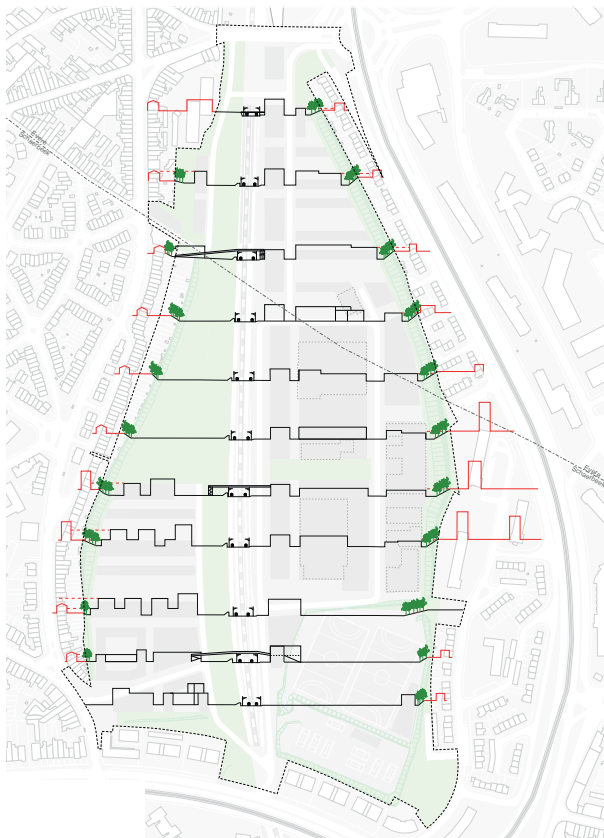
De inplanting van de gebouwen beantwoordt aan de logica van het ontworpen groene landschap en versterkt het. Ze past ook in de logica van de buurten waarvan ze de morfologische kenmerken bepaalt.

**3.2.1. Het landschap versterken**

**a. De Taludparken in de kijker zetten en beschermen**

Hierbij gaat het er enerzijds om om de Taludparken vanuit de nieuwe wijk zichtbaar te maken, door de basis van de taluds vrij te houden en ze niet te bebouwen. Dit buffergebied strekt zich uit over een breedte van minstens 8 m langs de sectoren #1, #2, #6b en #7 en over een minimumbreedte van 14 m langs sector #4.

In de woonbuurten komt het er anderzijds op aan om de bebouwing in de buurt van de taluds met betrekking tot de bouwvolumes op de naburige bebouwing af te stemmen. Hierbij wordt het principe gehanteerd om de hoogte van de nieuwe gebouwen onderaan de talud langs het buffergebied, op de plaatsen waar ze soms dicht bij de naburige bebouwing komen, op de hoogte van deze laatste af te stemmen en ze niet te overschrijden. Naarmate de nieuwe gebouwen verder af komen te liggen van de naburige gebouwen, kan een grotere hoogte worden toegelaten. De plaatsen waar die afstemming belangrijk is, worden op kaart 03 aangeduid.



**b. Wonen in de Wadiparken**

De gebouwen worden loodrecht op de spoorweg ingeplant, zodat de open ruimten voldoende in de zon liggen. Dit is evenwel een principe en geen definitie van de bebouwde gebieden of een eis om een strakke geometrie toe te passen.

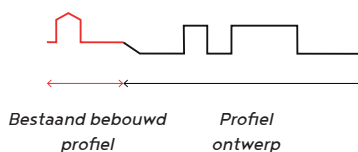
Dit principe wordt geïllustreerd door een 'kamvormige' morfologie, die open staat naar het Spoorpark en de Taludparken. Er worden voor de woongebouwen geen typologieën opgelegd. De typologieën en de inplanting van de gebouwen zullen zo moeten worden bestudeerd dat ze de woonbaarheid van de woningen en de leefbaarheid van de groene ruimten zoveel mogelijk optimaliseren. Alle woningen zullen een dubbele oriëntatie hebben. Dit geldt zowel voor de in de diepte ingerichte woningen als de hoekwoningen, waardoor elke woning een rechtstreeks zicht op een groene ruimte biedt.

> afb. 21

In illustratie 07 vindt u voorbeelden van configuraties die deze principes in andere contexten benutten.

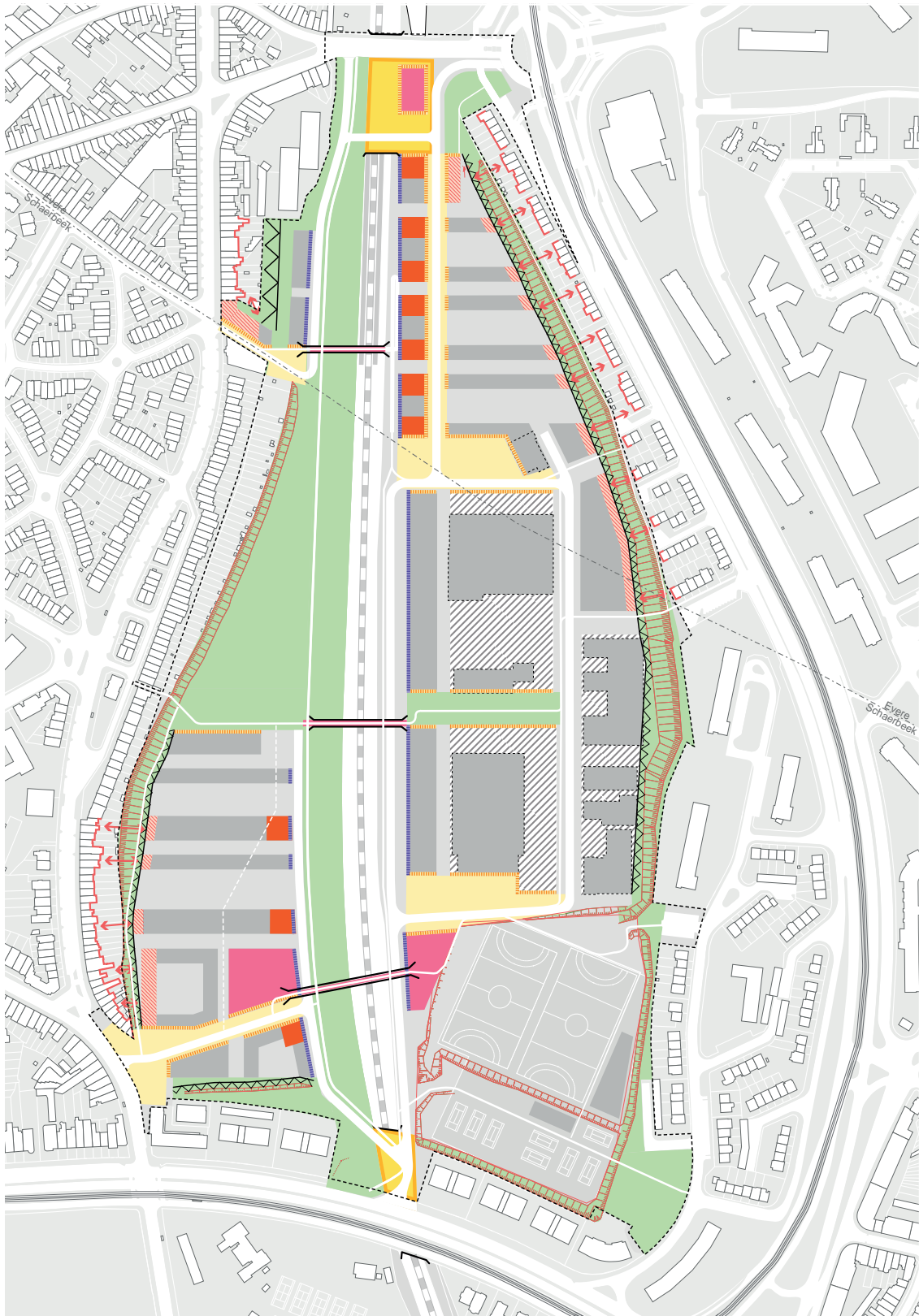
De inplanting van de gebouwen loodrecht op het spoor moet worden opgevat als een flexibel inrichtingsprincipe dat voor een algemene oriëntatie van de gebouwen zorgt, zonder dat daarbij langs de Wadiparken een doorlopend front van gebouwen ontstaat. De stedelijke identiteit van de Wooncampus moet ervoor zorgen dat de groene dooradering primeert op het bebouwde weefsel.

De aanwezigheid van de grachten en de vochtige vegetatie zal worden benut om de privacy van de woningen op de benedenverdiepingen te waarborgen.





Afbeelding 21: Een inplanting van de nieuwe bebouwing rekening houdend met de bestaande naburige bebouwing





Kaart 03: Kaart van het bebouwde landschap



**Perimeters**

-  Perimeter van het RPA
-  Gemeentegrenzen



**Bebouwd landschap**

-  Signaalgebouw
-  Schematische inplanting van de gebouwen
-  Bestaande bebouwing stedelijke industrie





-  Te verdichten Stedelijk industriegebied

-  Referentiegebouwen
-  Gebouwen aangepast aan de aangrenzende bebouwing



**Rooilijnen**

-  Hoofdgevel richting spoorweg
-  Hoofdgevel richting prominente groenruimte

**Groengebieden**

-  Openbaar groene raamwerk
-  Zichpunt over de site
-  Prominente openbare ruimte
-  Bufferzone

**Overige**

-  Taluds
-  Bruggen





Illustratie 07: Voorbeeld van loodrecht ingeplante gebouwtypologieën een grote openbare ruimte met zicht op een beplante ruimte; Am Katzenbach Zurich, Zita Cotti architect



Illustraties 08: Voorbeelden van opstanden en variaties in bouwprofielen  
Links: Marseille, atelier Fernandez & Serres architecten  
Rechts: Arceuil, Trevelo & Viger-Kohler architecten

### c. Het structurerende karakter van het Spoorpark benadrukken

Het structurerende karakter van het Spoorpark wordt met drie voorzieningen aan weerszijden van het spoor benadrukt:

Het tot stand brengen van een gematerialiseerde as die het lineaire karakter van het Spoorpark onderstreept. Deze as krijgt een andere intensiteit naargelang de bebouwde omgeving. Ter hoogte van de wooncampus wordt het bebouwd front regelmatig onderbroken door de openingen van de Wadiparken en Woonerven. Aan het Gebied voor stedelijke industrie en de Stationsbuurten wordt een meer doorlopend front voorzien;

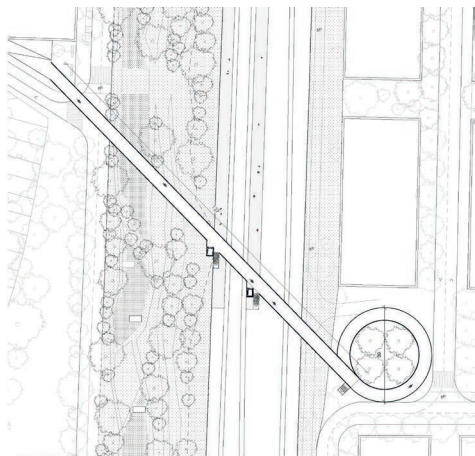
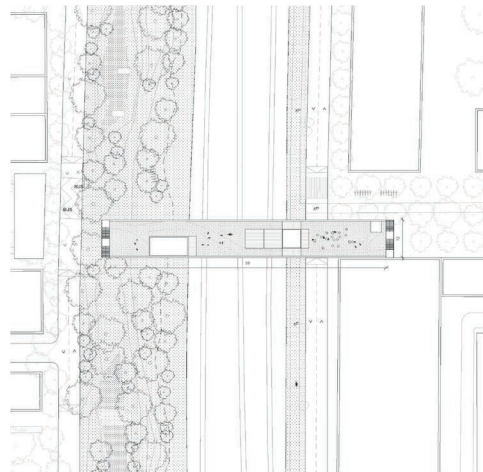
Het hogere profiel langs de as naast de spoorlijn, verleent een verticale dimensie aan deze lineaire ruimte. De gebouwen, ontworpen als plaatselijk gebouwde accenten met een maximum van G+8. Dit in vergelijking met de algemene volumes van de gebouwen in de nieuwe wijk, die een hoogte hebben tussen G+2 en G+6. Deze accenten maken het mogelijk om de dichtheid te lokaliseren langs een 90 m brede open ruimte, met een gunstige oriëntatie met direct zonlicht. De maximale bouwhoogtes worden uitgedrukt in aantal bouwlagen, om rekening te kunnen houden met ruime plafondhoogtes in de gebouwen.



Illustratie O8 toont voorbeelden van configuraties die deze principes benutten in andere contexten;

De opeenvolgende voetgangersbruggen die de overbrugging van de sporen markeren: deze bruggen zijn voorzieningen die de twee kanten van de nieuwe ontwikkeling letterlijk en figuurlijk met elkaar verbinden. Hierdoor genieten ze de grootste zichtbaarheid en moeten ze bijdragen aan de vorming van de identiteit van de nieuwe wijk. Ze kunnen worden geconfigureerd als eenvoudige infrastructurele ondersteuning van de voet- en de fietspaden, maar ze kunnen ook andere functies bieden die bijdragen aan hun animatie. Ze kunnen vrij in het landschap worden geplaatst of op gebouwen steunen. Hun architecturale behandeling moet zowel gericht zijn op het ontwerp van elke brug als afzonderlijk object als op de landschappelijke samenhang die ze tot stand brengen. De procedures zullen rekening moeten houden met de doelstellingen op het vlak van de architecturale kwaliteitsdoelstellingen die aan deze essentiële elementen in het landschap worden toegekend.

Illustratie O9 toont voorbeelden van configuraties die deze principes benutten.

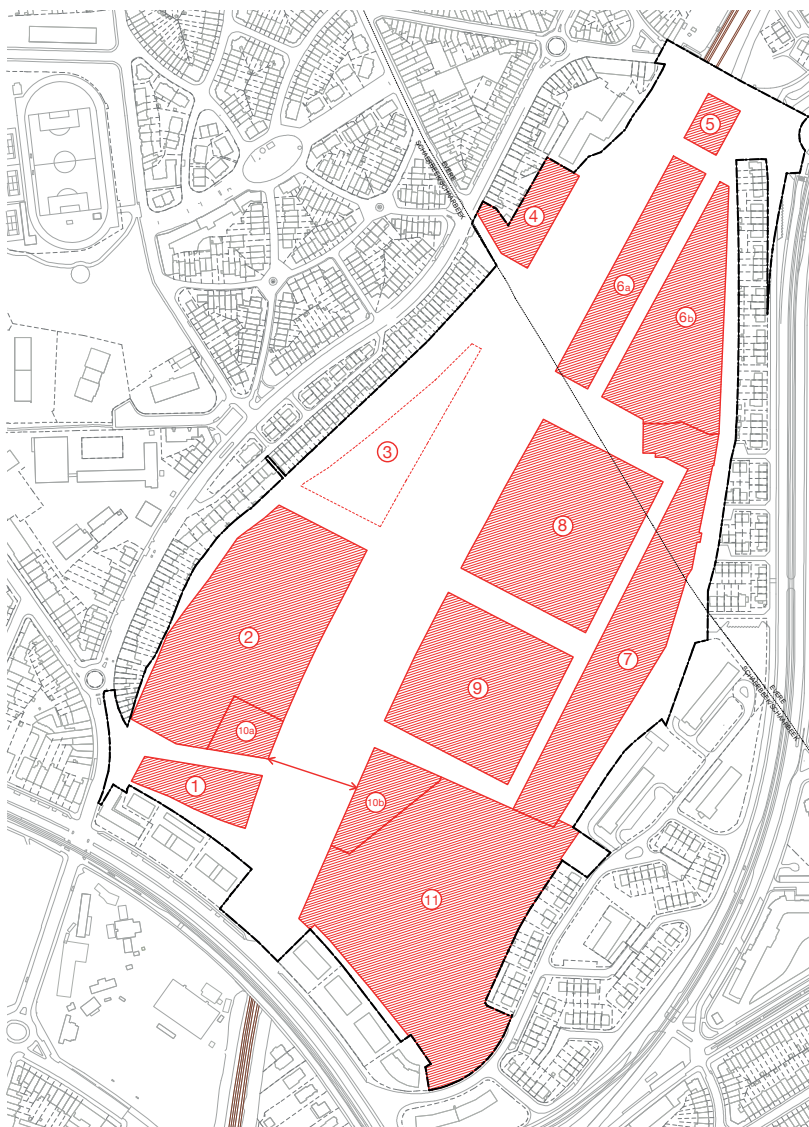


Illustratie O9: Noordelijke en centrale brug, voorstel voor Beliris tijdens de wedstrijdfase van het team aan wie de opdracht werd gegund © MDP - OFFICE - Bollinger & Grohmann - Arcadis - DUSS - E. Blom - Van Wetter





*Illustraties 10: Voorbeeld van woontorens  
Links: Zuiderzicht, KCAP, Nieuw Zuid, Antwerpen  
Rechts: the Cosmopolitan, Bogdan & Van Broeck, Brussel*



*Afbeelding 22: Afbakening en identificatie van de sectoren voor vastgoedontwikkeling*



#### d. Het Pleintje ten noorden van de site uitwerken

Het Pleintje ten noorden van de site ligt in een specifieke en ruimtelijk weinig gestructureerde context. Aan de kant van de Leopold III-laan treffen we een zeer uitgestrekte open ruimte met wegeninfrastructuur aan; langs de Pentathlonlaan vinden we dan weer woonblokken in een open schikking (G+12) recht tegenover eengezinswoningen (G+2) langs het Oasebinnenhof. Aan de kant van het centrum van Evere bevindt zich het complex (G+4) van het rusthuis en de Godfried Kurthstraat, die door kleine woongebouwen (G+2+D) wordt omzoomd.

Het is dus de bedoeling om een stedelijke ruimte te bouwen die het geheel met elkaar verbindt, de ingang van de site markeert en de identiteit van de site helpt definiëren. Als verbindend element van het landschap en overeenkomstig de voorwaarden van inplanting van hoge gebouwen die door het GPDO worden bepaald, voorziet het ontwerp een torengedebouwen met gemengde bestemming, waarvan de benedenverdieping grotendeels bestemd is voor handelszaken en animatie voor het Pleintje. De kantoren zullen in de onderste verdiepingen van het torengedebouwen worden ingericht; de woningen in het bovenste gedeelte. De toren zal het voorwerp moeten uitmaken van specifieke studies en het ontwerp ervan zal moeten worden bestudeerd met het oog op de beperking van de overlast in de omgeving (wind, zon, lawaai...). Het bouwvolume zal moeten uitsteken boven de omliggende woonblokken, met een maximale limiet van G+20. Het voorgestelde volume moet het resultaat zijn van de zoektocht naar een goed evenwicht tussen het ontwerp, de definitie van de skyline en de rendabiliteit van de voorzieningen die nodig zijn voor de uitvoering van een hoog gebouw.

De procedures zullen rekening moeten houden met de architecturale kwaliteitsdoelstellingen waarvan het voorbeeldkarakter voorrang moeten hebben – ongeacht of dit de architecturale kwaliteiten, het innovatieve karakter of de te halen hoge ecologische norm van dit gebouw betreft.

> ill. 10 Illustratie 10 toont voorbeelden van configuraties die deze principes benutten in andere contexten.

#### e. De Beplante stroken en de belangrijkste openbare ruimten in de kijker zetten

Er zijn specifieke architecturale en stedelijke eisen gepland voor de gebouwen langs de grote openbare ruimten (geïdentificeerd als het centrale Wadipark, de Beplante stroken, de toegangsweg tot de site vanaf de Latinislaan en de toegangsweg tot het terrein die de Stationsbuurt doorkruist). Het is hierbij de bedoeling om met behulp van een duidelijk zichtbaar bebouwd front vorm te geven aan die openbare ruimten. De gebouwen waaruit het bestaat, moeten daarom zodanig worden ontworpen dat hun architectonische kenmerken voldoende op elkaar zijn afgestemd om de samenhang van de stedelijke ruimte te waarborgen. Al naargelang het geval is het de bedoeling om 'een straat te vormen', 'een plein te vormen' of een 'gevel tegenover het Wadipark te bouwen'.

In de woonbuurten zal die functionele mix ook langs deze lijnen hun plaats krijgen en bijdragen aan de animatie van de openbare ruimte door middel van activiteiten op de benedenverdiepingen.

### 3.2.2 Het specifieke karakter van elke buurt opbouwen door de dichtheid en de typologische diversiteit van de bebouwing

Naast de hierboven ontwikkelde algemene principes, die zorgen voor consistentie op het niveau van de site, dragen de gebouwen bij tot de definitie van de specifieke identiteit van elke buurt. Het is vooral via de dichtheid van de bebouwing en de typologie van de gebouwen dat deze dichtheid de specifieke identiteit van elke buurt genereert.

> afb. 22

De grote openbare ruimten bepalen de sectoren voor de organisatie van de opgerichte gebouwen, waarbinnen het ontwikkelingspotentieel wordt verdeeld op basis van de optimale dichtheid om ervoor te zorgen dat de doelstellingen voor het bebouwde landschap worden bereikt.

De uitwerking van het ontwerp van RPA toonde aan dat de verdeling van de bebouwde dichtheid op de site een belangrijke uitdaging vormt en waarover goed moet worden nagedacht rekening houdend met twee soorten beperkingen die met elkaar moeten worden verzoend: enerzijds het streven om grond vrij te maken zodat zoveel mogelijk open ruimte kan worden gecreëerd en anderzijds het streven om een dichtheid tot stand te brengen die verenigbaar is met de dichtheid van de naburige wijken.

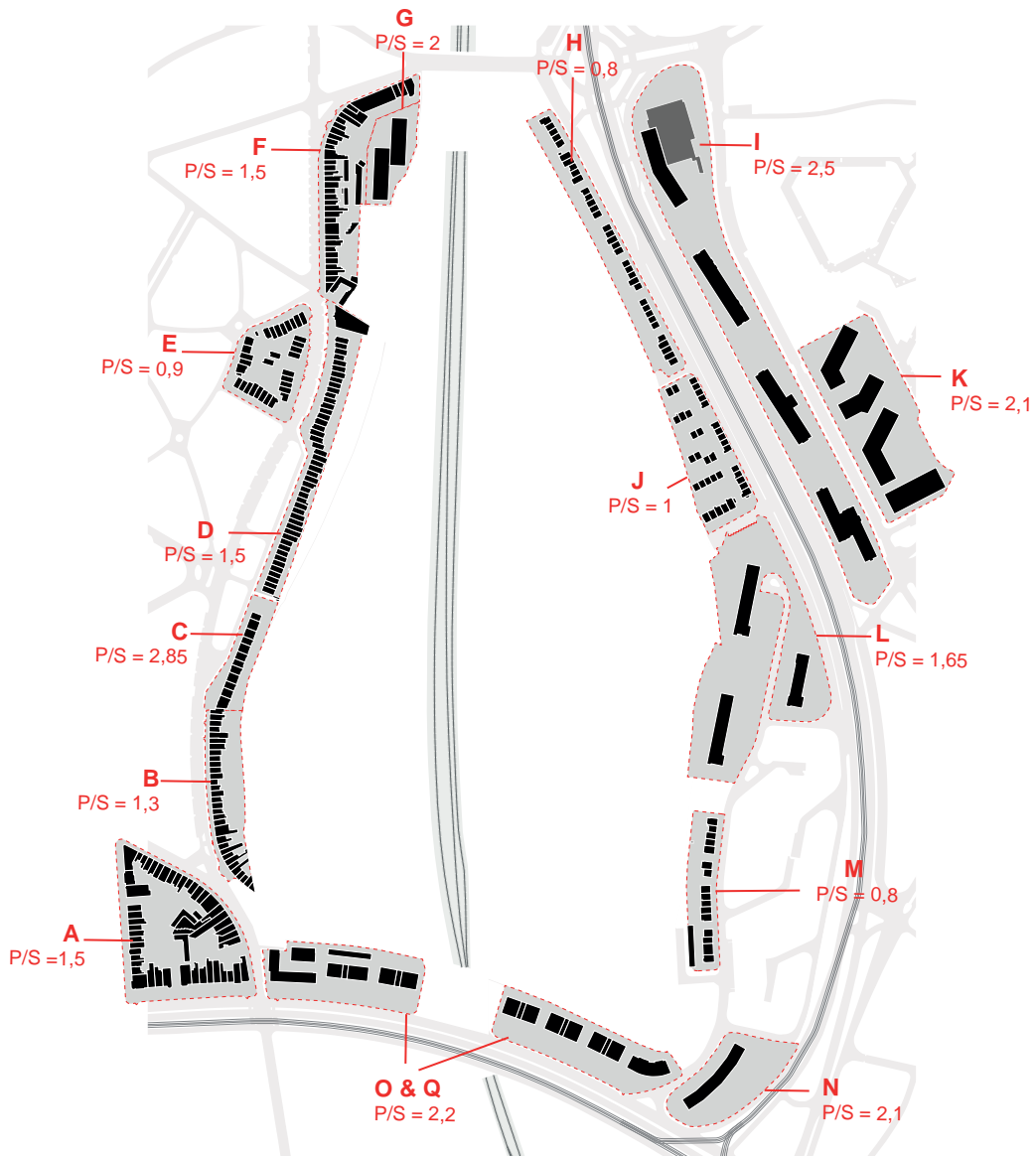
#### a. Bebouwde dichtheid

> afb. 23

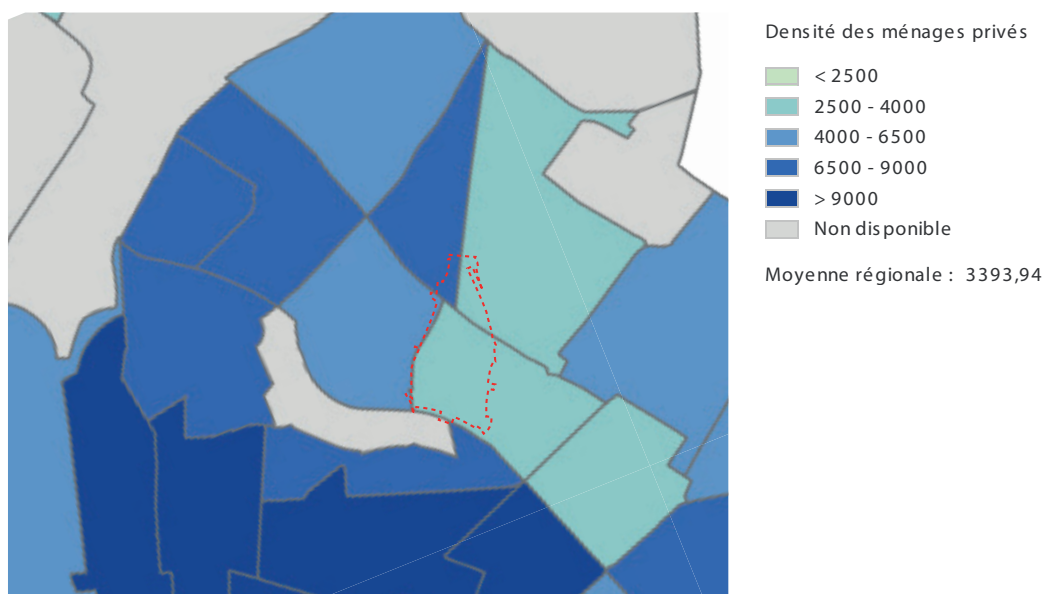
Er werd intussen een uitgebreide inventaris opgesteld van de naburige bebouwde dichtheden die aantoonde dat door twee woonbuurten met een beperkte bebouwde dichtheid ten noorden en ten zuiden van de site te lokaliseren, men een gemeten bebouwde dichtheid verkrijgt op basis van de verhouding van de bebouwde oppervlakte en de oppervlakte van het bebouwde terrein (de zogenaamde V/T-index) van 2,03 voor de Wooncampus en van 2,59 voor de Stationsbuurt.

Voor de **Wooncampus**, die de sectoren #1, #2 en #10a omvat krijgen we dus globaal genomen lagere waarden dan die van de naburige bebouwing. Daarbij dient men in het bijzonder rekening te houden met een aandachtspunt bij de nabijheid van de bebouwing van de Latinislaan en de Gillisquetlaan vóór het gebouw van de Schaarbeekse Haard. Op die plaats voorziet het ontwerp van RPA twee gebieden met een beperkt bouwvolume (respectievelijk G+2 en G+4), waarmee op die plaats de bebouwde dichtheid plaatselijk kan worden verlaagd.

In de **Stationsbuurt**, die de sectoren #4, #5, #6a en #6b omvat, weerspiegelt de gemiddelde V/T-index van 2,59 de gecontrasteerde waarden tussen de sectoren, die in hoge mate worden beïnvloed door de aanwezigheid van de woontoren. In sector #4 bedraagt de V/T-index bijvoorbeeld 1,67, een waarde die nauw aanleunt bij de V/T-index van de naburige bebouwing. Sector #6 heeft een V/T-index van 2,17 – een lagere waarde dan die van de typologieën van de huizenblokken langs de Leopold III-laan. Hier ligt het aandachtspunt in de nabijheid van de nieuwe wijk met de typologieën met een beletage in het Oasebinnenhof. Op die plaats voorziet het ontwerp van RPA een gebied met een bouwprofiel dat beperkt is tot G+4. De hoogte en de diepte van de talud vormen bovendien een duidelijke breuk tussen de nieuwe wijk en de naburige bebouwing.



Afbeelding 23: Inventaris van de bestaande bebouwde dichtheden rond de site



Afbeelding 25: Dichtheid van de privégezinnen, Wijkmonitoring, bevolking 2019, BISA-MSA

Voor het torengedebou is de V/T-index van weinig belang, aangezien dit een hoog gebou is dat de volledige oppervlakte van het huizenblok in beslag neemt.

Voor de **Wijk voor stedelijke industrie**, die de sectoren #7, #8 en #9 omvat, wordt gestreefd naar de geleidelijke en kwalitatieve verdichting van het bestaande GSI. Het is de bedoeling om de wijk te verstedelijken door gebruik te maken van de nieuwe gebouwen die onder meer langs het spoor zullen worden gebouwd. Daarnaast zullen de typologieën van het 'hangartype' plaats moeten maken voor typologieën die de mogelijkheid bieden om op verschillende niveaus economische activiteiten te ontwikkelen. Dit is geen courante praktijk te Brussel, maar kadert wel in het zuinige gebruik van de beschikbare oppervlakten. De V/T-index is niet relevant om de dichtheid weer te geven, rekening houdend met de hoogteverschillen van de industriële lokalen. Het ontwerp van RPA omkadert de dichtheid door middel van maximale en minimale gabarieten vastgelegd in het reglementair luik en een niet te overschrijden bodembenuttingscoëfficiënt.

> afb. 24

De **Sportcampus** omvat de sectoren #10b (geïntegreerd sport- en schoolcomplex verbonden met sector #10a via een voetgangers- en fietsersbrug over de spoorweg) en sector #11 (buitensport). De vloeroppervlakte die hier wordt gehanteerd, is de oppervlakte die nodig is om de voorziene uitrustingen te installeren, die worden vermeld in de programmeringsstudies die door de gemeenten Schaarbeek worden uitgevoerd. Het geïntegreerde sport- en schoolcomplex vereist een totale oppervlakte van 13.000 m<sup>2</sup>, die zich aan beide zijden van de spoorweg zal uitstrekken. Er is ook een vloeroppervlakte voorzien voor de bijkomende indooractiviteiten, diensten en bijgebouwen voor de verschillende sportterreinen die op de sportcampus moeten worden ingeplant.

## b. Bevolkingsdichtheid

De bevolkingsdichtheid die in het ontwerp van RPA is voorzien, wordt enerzijds bepaald door het aantal gezinnen en dus het aantal woningen die in de bewoonde kernen zullen worden ingeplant en anderzijds door de grootte van die gezinnen. Op basis van de gekozen verhouding van 45 % publieke woningen en de hoge kwaliteitsambities die voor alle woningen zijn omschreven, laten de voorbereidende studies van het MSI vermoeden dat de gemiddelde vloeroppervlakte van een woning in Josaphat naar schatting 106 m<sup>2</sup> zal bedragen. Voor de grootte van de gezinnen waarmee rekening is gehouden om de toekomstige bevolkingsdichtheid te schatten, zullen we de hoogste waarde hanteren uit de statistieken, van de omliggende wijken, namelijk 2,38 bewoners per gezin (BISA, Wijkmonitoring 2019, Terdelwijk).

> afb. 25

De projectie die op basis daarvan werd gerealiseerd, leidt tot de verwachting dat 1.194 woningen zullen worden gebouwd op de site, die onderdak zullen bieden aan 2.842 nieuwe bewoners. Op die manier krijgen we een bevolkingsdichtheid (aantal gezinnen/km<sup>2</sup>) van 3.540 gezinnen per km<sup>2</sup> - een waarde die volgens de statistieken lager ligt of vergelijkbaar is met die van alle omliggende wijken.

Het is echter ook belangrijk om de toestroom van de nieuwe bevolking door de bouw van de nieuwe wijk te relativiseren: de Wooncampus zal 619 bijkomende gezinnen naar de gemeente Schaarbeek brengen (die er momenteel 55.554 telt), terwijl de Stationsbuurt 575 nieuwe gezinnen naar Evere zal lokken (die er momenteel 17.822 telt).

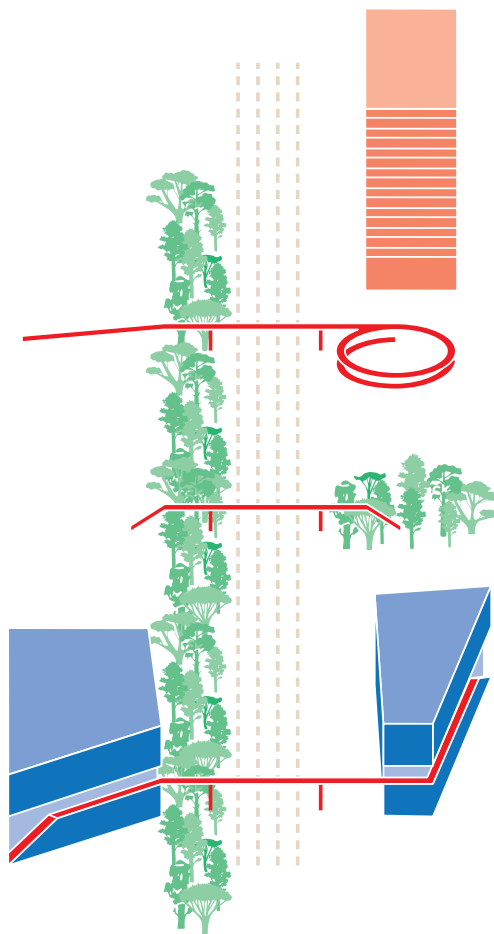
Woonbuurten	Terreinoppervlakte	Vloeroppervlakte	Dichtheid	Vloeroppervlakte woningen	Aantal woningen	Vloeroppervlakte overige functies
	(m <sup>2</sup> )	maximum (m <sup>2</sup> )	V/T - index	(m <sup>2</sup> )	106m <sup>2</sup> / per woonheid	(m <sup>2</sup> )
<b>Wooncampus</b>						
Sector #1	4.966	13.300		65.600	619	2.700
Sector #2	28.960	55.000				
Sector #10a	2.802	6.200				
<b>TOTAL DEELWIJK</b>	<b>36.728</b>	<b>74.500</b>	<b>2,03</b>	<b>65.600</b>	<b>619</b>	<b>8.900</b>
<b>Stationsbuurt</b>						
Sector #4	4.526	7.550		4.560	43	2.990
Sector #5	1.798	13.700		10.600	100	3.100
Sector #6a	25.056	60.180		45.780	432	14.400
Sector #6b						
<b>TOTAL DEELWIJK</b>	<b>31.380</b>	<b>81.430</b>	<b>2,59</b>	<b>60.940</b>	<b>575</b>	<b>20.490</b>
<b>TOTAL</b>		<b>155.930</b>		<b>126.540</b>	<b>1.194</b>	<b>29.390</b>
<b>Wijk voor stedelijke industrie</b>	<b>Terreinoppervlakte</b>		<b>Maximale B/T - index</b>			
	(m <sup>2</sup> )					
Sector #7	21.303		0,8			
Sector #8	23.015		0,8			
Sector #9	19.725		0,8			
<b>School-en sportcampus</b>	<b>Terreinoppervlakte</b>	<b>Vloeroppervlakte</b>	<b>Dichtheid</b>			
	(m <sup>2</sup> )	maximum (m <sup>2</sup> )	V/T - index			
Sector #10b	5.015	10.300	2,05			
			<b>Maximale B/T - index</b>			
Sector #11	43.898		0,10			

Afbeelding 24: Tabel van de bebouwbare vloeroppervlakten, de V/T-index en de schatting van het aantal woningen per sector

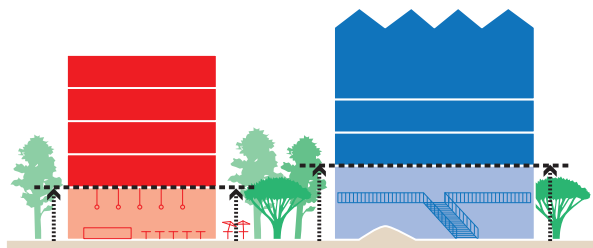




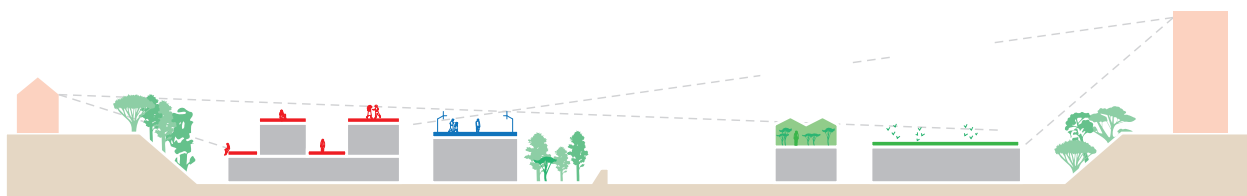
Samenhang en diversiteit van de architectuur



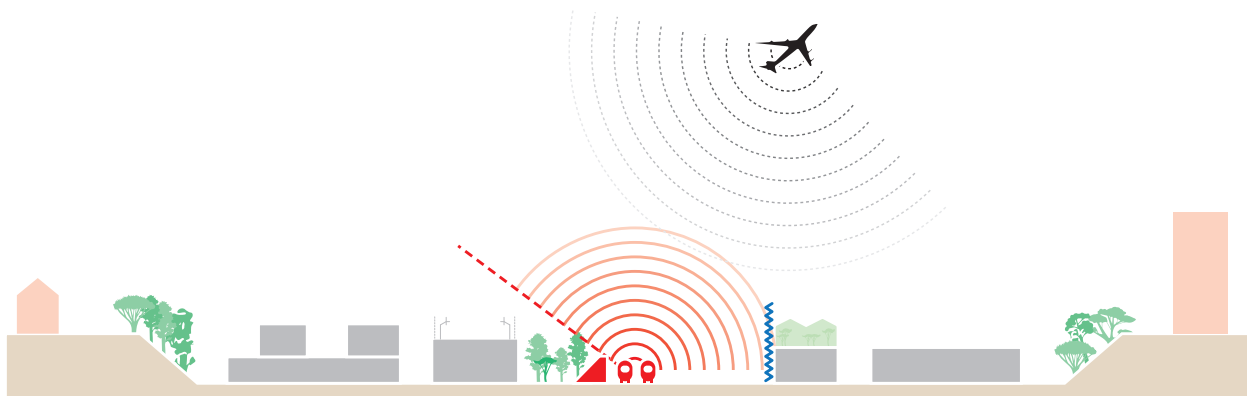
Referentiegebouwen



Hoge benedenverdieping



Mogelijkheden van de daken



Bouwen aan een rustige wijk

Afbeelding 26: Schema's van de architecturale kenmerken

### > afb. 26 3.2.3 Architecturale kenmerken

#### a. Samenhang en diversiteit van de architectuur

De architecturale en landschappelijke kwaliteit is een doelstelling voor de hele nieuwe wijk, zowel voor de gebouwen als voor de open ruimten. De kwaliteitseisen zijn dezelfde voor alle gebouwen en voor alle opdrachtgevers, zowel de private als de publieke.

Met een verstedelijking over een lange periode wordt verwacht dat elke operatie om de site te operationaliseren zijn eigen architecturale uitdrukking(en) zal vinden, wat zal bijdragen tot de identiteit van de buurt waar het om gaat.

De bepalingen van het RPA bevatten de regels die de consistentie op stedelijke schaal van de site in zijn geheel moeten waarborgen. De operationalisering omvat grote projecten (Fase O voor het leefbaar maken van de site en de inrichting van de belangrijkste openbare ruimten, de concurrentiegericht dialoog voor Fase 1A in de sectoren #1 en #2 ...), kleinere projecten (sector #4) of zelfs projecten waarbij slechts één gebouw betrokken is (het gemengde torengebouw). Afhankelijk van de omvang van de projecten zullen afzonderlijke ontwerpers worden aangeduid om de diversiteit van de architectuur en de identiteit van elke buurt te verzekeren.

Hierbij is het bedoeling om enerzijds eenvoudige cosmetische variaties van een model te vermijden op basis van de herhaling van vergelijkbare objecten. En anderzijds is het noodzakelijk om te voorkomen dat er steeds meer spectaculaire objecten worden gebruikt zonder enige onderlinge samenhang.

#### b. Referentiegebouwen

De referentiegebouwen, die door hun configuratie zeer zichtbaar zijn, moeten een architecturale benadering krijgen die hun een specifieke identiteit verleent, ook voor het nachtelijke uitzicht van de site. De procedures zullen rekening houden met de doelstellingen op het vlak van de architecturale kwaliteit die aan de referentiegebouwen.

#### c. Hoge benedenverdieping

Gebouwen die een functie huisvesten in verband met de ontvangst van het publiek of andere activiteiten dan de woonfunctie, hebben een grotere hoogte onder het plafond op de begane grond dan de minimumhoogte die in de GSV is voorzien, of een systeem met verdubbelde hoogte en een tussenverdieping, waardoor de begane grond aan belang wint in de gevelconstructie. Deze inrichting met een hoge benedenverdieping betreft de referentiegebouwen en de gevels die op een grote openbare ruimte uitkijken.

#### d. Mogelijkheden van de daken

Het topografische karakter van de site maakt dat de daken een vierde gevel van de nieuwe wijk zullen vormen die zichtbaar is vanuit de omliggende wijken en die dus dienovereenkomstig moet worden behandeld. De daken bieden ook activeringsmogelijkheden door functies zoals stadslandbouw, sportactiviteiten of terrassen die kunnen bijdragen aan deze doelstelling. Deze activering van de daken zal helpen om de identiteit van de wijk te bepalen.

#### e. Bouwen aan een rustige wijk

De topografie van de site beschermt de site tegen het verkeerslawaai, dat aanzienlijk is in de omgeving. Langs de andere kant veroorzaakt de nabijheid van de luchthaven geluidshinder door het vliegtuiglawaai, vooral boven het noordelijke deel van het terrein. De aanwezigheid van de spoorlijn leidt dan weer tot overlast door het treinlawaai, dat echter meer beperkt is in de tijd. In de bepalingen van het RPA wordt rekening gehouden met deze bijzondere omstandigheden om de rust in de nieuwe wijk te bewaren.

De locatie van de in het RPA voorziene woongebouwen maakt het mogelijk om voor elke woning een rustige gevel in te richten. Hier zal bijzonder op worden gelet in de gebouwen die tegenover de spoorlijn worden gebouwd.

De bouw van een berm, geoptimaliseerd door een akoestische steunmuur langs de sporen, vermindert de geluidshinder door het treinlawaai in het Spoorpark en de Wadiparken en aan de westzijde van de spoorlijn in het algemeen.

Aan de oostzijde van de sporen wordt de Stationsbuurt beschermd door de aanleg van een bebouwd front langs de spoorweg. De gebouwen waaruit dit front bestaat, vereisen specifieke bouwmaatregelen om de woningen te beschermen tegen lawaai en trillingen. De gevoelige functies, zoals de woonfunctie, zullen in de minst blootgestelde zones (bovenste verdiepingen) worden ingericht en het principe van de rustige gevel zal er zeer zorgvuldig worden toegepast.

Tot slot wordt bijzondere aandacht besteed aan alle gevels die worden blootgesteld aan geluidsoverlast afkomstig van de spoorlijn om weerkaatsingsverschijnselen te voorkomen.

## 4. EEN GEMENGD, KWALITATIEF EN INNOVATIEF WONINGAANBOD

### 4.1. MIX EN DIVERSITEIT VAN HET WONINGAANBOD

Bij de verdeling van de woontypes die in het kader van het RPA op de site zullen worden gesitueerd, wordt het aandeel van 45 % publieke woningen en 55 % privéwoningen, zoals bepaald in het GPDO, gerespecteerd. Binnen deze verdeling wordt ernaar gestreefd dat de woningen in elk van beide categorieën op een gediversifieerde manier beantwoorden aan de behoeften van de Brusselaars.

De types privéwoningen die door de conventionele vastgoedontwikkeling worden geproduceerd, zijn gekoppeld aan de marktstandigheden en zullen tijdens de ontwikkeling van het project waarschijnlijk het meeste variëren. De ervaring leert dat wanneer er geen specifieke eisen worden gesteld aan de promotoren, de ontwikkeling van een project zoals Josaphat, er voornamelijk gemakkelijk op de markt te slijten vastgoedproducten zouden voorzien worden – namelijk woningen met één of twee slaapkamers.

> *afb. 27* Het ontwerp van RPA wil bij de operationalisering van de site echter de diversiteit van de te ontwikkelen privéwoningen aanmoedigen, meer bepaald op basis van de woningprogramma's die concreet inspelen op de behoeften van de Brusselaars op het vlak van de betaalbaarheid, en kwalitatieve en innoverende programma's die beantwoorden aan de evolutie van de levenswijzen zoals kangaroo-woningen, appartementen voor gezamenlijk huren, groepswoonwoningen, toegankelijke of aanpasbare woningen voor mensen met een handicap enz. De procedures zullen kandidaten aanmoedigen om dat soort programma's te ontwikkelen.

Wat de programmering van de publieke woningen betreft, werden de doelstellingen als volgt vastgelegd (uitgedrukt in percentage van de totale vloeroppervlakte die op de site moet worden bebouwd):

- > Bescheiden koopwoningen: 18 %;
- > Sociale koopwoningen: 5 %;
- > Sociale huurwoningen: 22 %.

Door deze verhouding zijn 3 publieke woningen op vijf toegankelijk voor gezinnen die qua inkomen in aanmerking komen voor een sociale woning en 2 publieke woningen op vijf voor gezinnen die qua inkomen in aanmerking komen voor een middelgrote woning. Zowel de verhouding tussen private en publieke woningen als de verdeling tussen de typologieën van de publieke woningen vormt een vastgelegde doelstelling voor de volledige te ontwikkelen wijk.

Ze bieden de mogelijkheid om de site op een samenhangende manier te operationaliseren, door het concept van de micromix in de praktijk om te zetten, die in elke bewoonde kern moet worden nageleefd. Met micromix wordt bedoeld dat de verschillende woningtypologieën die uit deze verhoudingen voortvloeien, in elke bewoonde kern moeten worden vertegenwoordigd en gelokaliseerd,

zodat elk risico op gettovorming of achtergestelde ruimte wordt voorkomen. De micromix wordt toegepast door een verdeling van verschillende typologieën tussen verschillende gebouwen of binnen hetzelfde gebouw.

De verhoudingen tussen de verschillende typologieën zijn indicatief en werden geëvalueerd op het niveau van het ontwerp van RPA in zijn geheel.

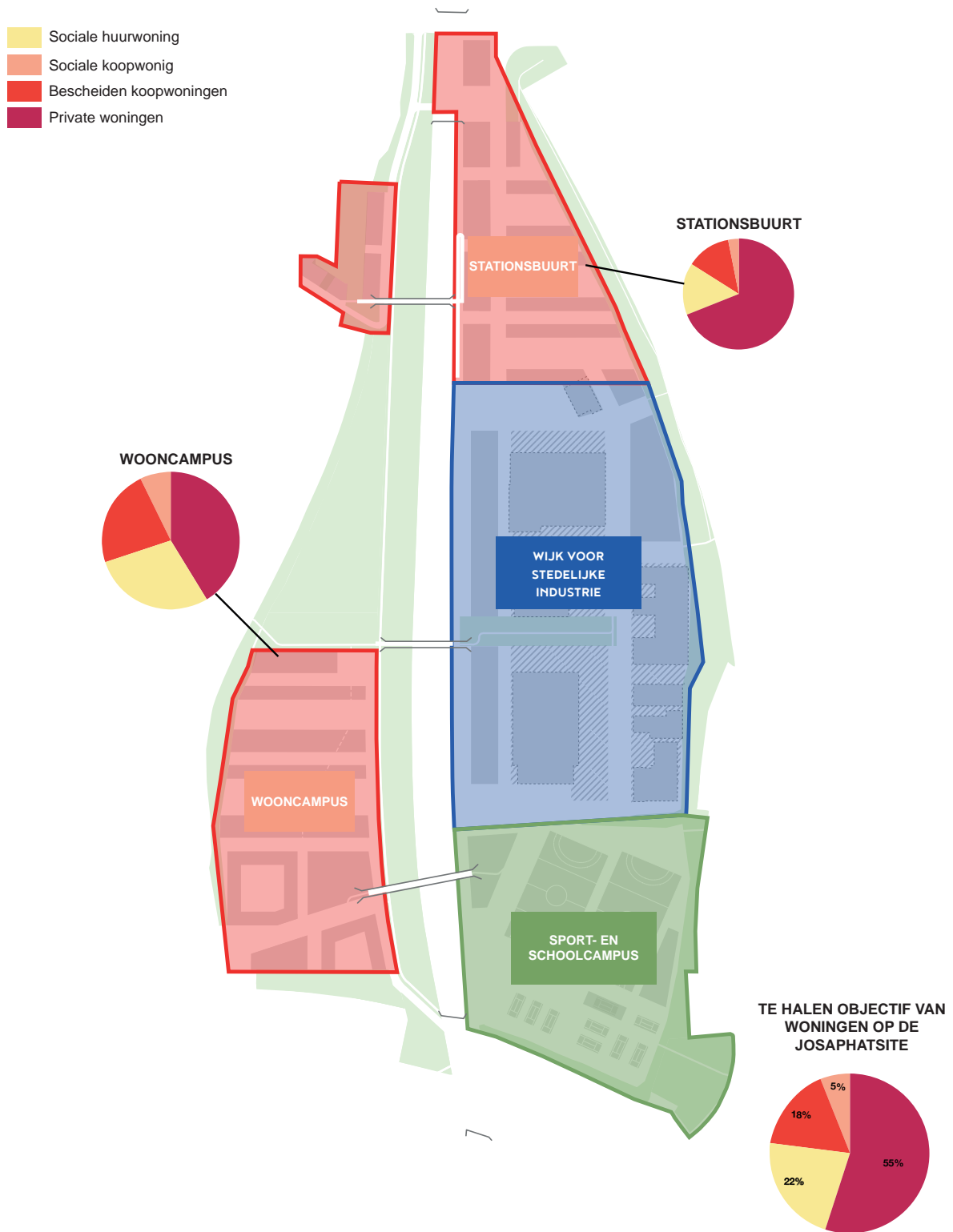
Ze kunnen mettertijd evolueren, afhankelijk van de evolutie van de behoeften op het vlak van de huisvesting van de Brusselaars en het beleid dat wordt gevoerd om daarop in te spelen. Het Gewest verwierf dan ook de grond met die doelstelling: om een terreinreserve aan te leggen waarmee het zou kunnen antwoorden op de behoeften van de bewoners, zonder daarbij te worden blootgesteld aan vastgoedspeculatie. Beschikken over terreinen aan een stabiele prijs is van essentieel belang voor de beheersing van de kosten van openbare projecten.

Die verhoudingen variëren voor elke fase van de vastgoedontwikkeling, afhankelijk enerzijds van de beschikbare budgettaire middelen bij elke operator van de openbare huisvesting wanneer een project wordt opgestart. Ze variëren anderzijds afhankelijk van de omvang en van de opdrachtprocedure die voor elk project wordt toegepast – die min of meer gunstig kan zijn voor bepaalde typologieën en meer of minder geschikt om de nodige interesse op te wekken bij de openbare en de private operatoren.

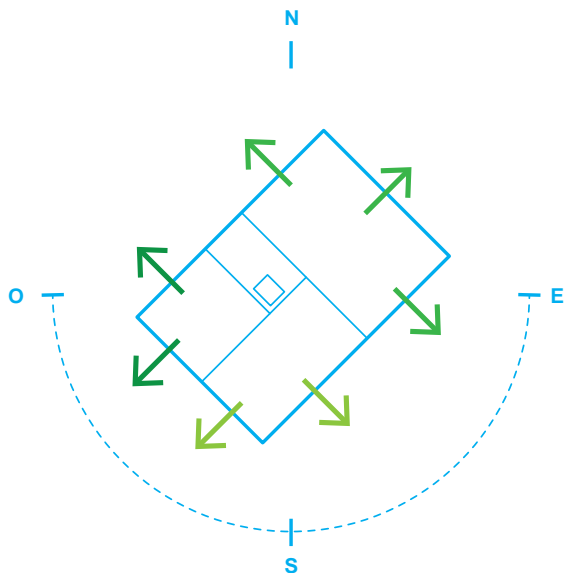
Zo zal de eerste fase van de vastgoedontwikkeling om de Wooncampus te voltooien, bestaan uit een opdracht op basis van een concurrentiedialoog, waarmee alle publieke typologieën zullen kunnen worden toegepast die in het kader van de Alliantie Wonen worden gefinancierd en private huisvesting in een geïntegreerde operatie die ook de inrichting van open ruimten omvat. Die operatie zal worden voltooid met twee gelijktijdig uitgevoerde initiatieven: het project voor de schoolvoorzieningen dat op korte termijn door de gemeente Schaarbeek zal worden gerealiseerd, en een kleinschaliger project waarmee typologieën van publieke woningen kunnen worden ontwikkelde zoals een CLT woningtype waarvoor een begeleiding 'op maat' moet worden voorzien. Dankzij deze geïntegreerde strategie kunnen alle publieke resources en private investeringen worden gemobiliseerd, waardoor het mogelijk zou moeten zijn om de Wooncampus binnen een totale termijn van 7 jaar te voltooien.

Wat de oppervlakte betreft, bieden de publieke woningen systematisch een hogere gemiddelde oppervlakte per woning dan de privéwoningen. Enerzijds is het aandeel van de grote woningen veel groter dan in de privésector; anderzijds wordt er bij de publieke woningen systematisch rekening gehouden met voorzieningen die de integratie van personen met een handicap bevorderen. Die specifieke kenmerken worden meegenomen in de schatting van het aantal woningen die in Josaphat moeten worden gebouwd op basis van de vloeroppervlakte die in het ontwerp van RPA aan huisvesting is toegekend.

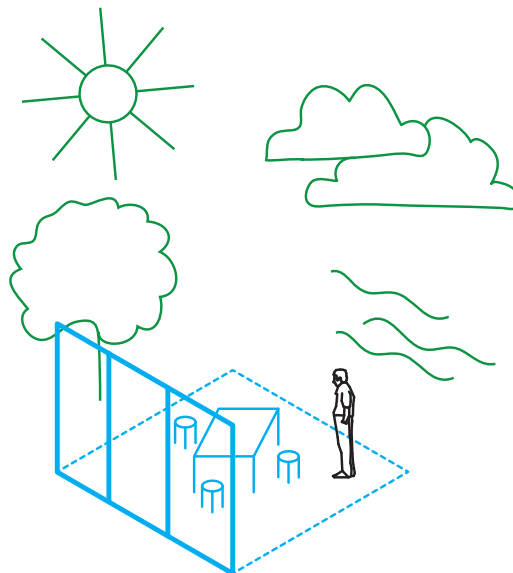




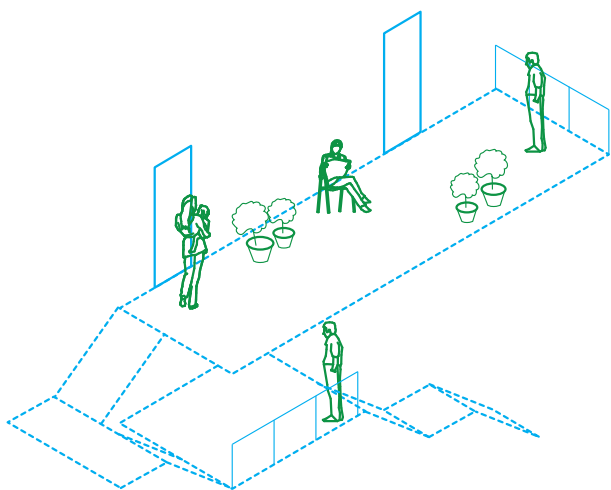
Afbeelding 27: Indicatieve verdeling van de woningtypologieën op de site.



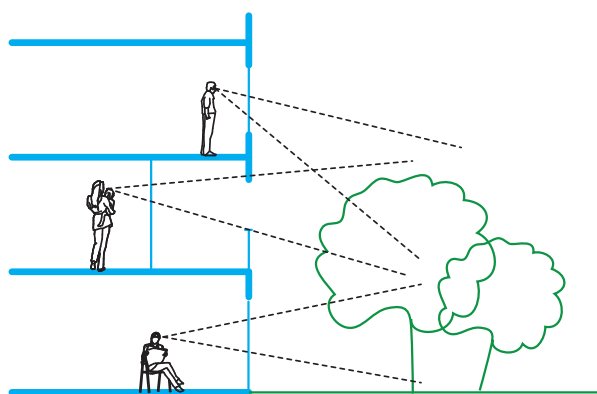
Dubbele oriëntatie



Een private buitenruimte die de woning tegen de weersomstandigheden kan beschermen



Ruime en kwaliteitsvolle collectieve en verdeelruimten



Rechtstreekse zichten op een groene ruimte

Afbeelding 28: Woningen ontwerpen in een wijk waar de natuur een essentiële rol speelt

Op basis van de geschatte waarde van 1.194 woningen verdeeld over de twee bewoonde kernen (zie afbeelding 24) werd de volgende indicatieve programmering opgesteld:

**Wooncampus** (Schaarbeek – 1e fase van de vastgoedontwikkeling): 619 woningen;

- > Bescheiden koopwoningen : 142 woningen;
- > Sociale koopwoningen: 45 woningen;
- > Sociale huurwoningen: 177 woningen;
- > Private huur- of koopwoningen: 255 woningen.

**Stationsbuurt** (Evere – 2e fase van de vastgoedontwikkeling): 575 woningen;

- > Bescheiden koopwoningen: 73 woningen;
- > Sociale koopwoningen: 15 woningen;
- > Sociale huurwoningen: 86 woningen;
- > Private huur- of koopwoningen: 402 woningen.

## 4.2. KWALITEIT VAN DE WONINGEN

### 4.2.1. Woningen met dubbele oriëntatie en een private buitenruimte voor elke woning

De wens om een nieuwe wijk te creëren waarin de natuur een essentiële rol speelt, kan niet worden opgevat zonder gebouwen, en vooral woningen, die van deze voordelen genieten.

> *afb. 28* Daarom moeten alle woningen:

- > een dubbele oriëntatie hebben (doorlopende of hoekwoningen);
- > beschikken over een eigen buitenruimte die met de woonkamer verbonden is en die groot genoeg is om plaats te bieden aan de gezinsleden die in de woning in kwestie wonen. Die buitenruimte zal ook worden beschermd en zal de woningen beschermen tijdens hittegolven;
- > ruime en kwaliteitsvolle collectieve en verdeelruimten;
- > rechtstreeks(e) zicht(en) op een groene ruimte

### 4.2.2. Wonen in een park

De Josaphatsite werd ontwikkeld met als doel om een nauwe band te scheppen tussen de woningen en de natuur, wat minder gebruikelijk is in de traditionele stad met zijn gesloten huizenblokken, waar de binnenruimten over het algemeen geprivatiseerd en op het niveau van het gezin zijn geïndividualiseerd. Het is de bedoeling om in Josaphat alle configuraties te ontwikkelen die verband houden met de levenswijzen in groene ruimten van tegenwoordig, van het individuele niveau tot het openbare niveau, over de gemeenschappelijke ruimten.

Dit impliceert een specifiek landschapsontwerp voor de definitie en inrichting van de gemeenschappelijke buitenruimtes, waarbij een evenwicht moet worden gevonden tussen de bescherming van de privacy van de woningen en de sociale controle van alle mensen in de gemeenschappelijke ruimten.

Dit impliceert ook een architecturaal ontwerp van de woningen dat de verbinding tussen buiten en binnen bevordert, met name op het niveau van de gemeenschappelijke ruimten (doorlopende hallen die toegang geven tot de gemeenschappelijke tuin, gemeenschappelijke ruimtes die de bewoners op de verdiepingen de mogelijkheid bieden van de tuinen te genieten, gemeenschappelijke groene ruimte op het dak...).

### 4.2.3. Inclusieve woningen voor personen met een handicap

De Josaphatsite biedt een belangrijke kwalitatieve sprong voorwaarts ten gunste van een betere integratie van mensen met een handicap in de huisvesting, door het aanbod van aangepaste woningen kwantitatief te verbeteren. Alle woningen op de site zullen toegankelijk zijn voor mensen met een handicap, vanaf de openbare ruimte tot aan de woonkamer. De ambitie is ook om een groot aantal wooneenheden op de markt te brengen die zonder dure werken kunnen worden aangepast aan verschillende handicapsituaties.

### 4.2.4. Innovatieve en duurzame woningen

Het aanbod van nieuwe woningen in Brussel is vaak gestandaardiseerd, bijvoorbeeld voor commerciële doeleinden of, in het geval van publieke woningen, opdat het project zo eenvoudig mogelijk zou beantwoorden aan de normatieve documenten. Het is de bedoeling om van Josaphat een voorbeeldproject te maken op het vlak van woonkwaliteit door innovatie.

De opdrachtdocumenten moeten dan ook de innovatie bevorderen en op die manier de kwaliteit van het aanbod van de publieke en de private woningen op de volgende domeinen te verbeteren:

- > duurzaamheid, rekening houdend met alle aspecten, van het beheer van de werf tot de energieprestaties en het thermisch comfort, via het afvalbeheer en de milieukwaliteit van de gebruikte materialen en dan meer bepaald door het gebruik van hergebruikte en gerecycleerde materialen;
- > de aanpassing van de programma's aan de diversiteit van de levensstijl van de huishoudens;
- > de kwaliteit van het architecturale project in die zin dat het mogelijkheden biedt tot aanpassing en flexibiliteit in het gebruik;
- > de aanpassing van de eigendomsstructuren en financieringsmethoden die de kosten verlagen en de persoonlijke betrokkenheid van de toekomstige bewoners vergroten;
- > architecturaal onderzoek naar de typologieën en technieken van de woningbouwproductie met de bedoeling om de kosten te drukken.



## 5. EEN GEMENGDE EN GOED UITGERUSTE WIJK

### > k. 04 5.1. FUNCTIONELE MIX DIE BEANTWOORDT AAN DE LOGICA VAN DE 'TIENMINUTENSTAD'

De functionele mix wordt georganiseerd via de oppervlakken die voorbehouden zijn voor elk van de functies in de nieuwe wijk, samen met een voorkeurslocatie.

>afb. 29 De functionele programmering is indicatief. Ze heeft ten doel om een nieuwe wijk die op grond van het Gewest wordt gebouwd, te laten bijdragen aan de doelstellingen die in het GPDO worden omschreven en dit volgens vijf prioritaire pijlers:

- > De bouw van een gediversifieerd woningaanbod dat betaalbaar is voor de inkomens van de Brusselaars (zie hoofdstuk 4);
- > De invoering van de logica van de 10 minutenstad;
- > De ontwikkeling van de werkgelegenheid in productieactiviteiten die moeilijk hun plaats vinden in het stedelijke weefsel van de gebouwde stad;
- > De ontwikkeling van de werkgelegenheid in activiteiten die bijdragen aan de ontwikkeling van de internationale tertiaire as van de Leopold III-laan;
- > De ontwikkeling van het aanbod van lokale voorzieningen, waarbij voorrang wordt verleend aan de bestaande behoeften in de omgeving van de site.

#### 5.1.1. De openbare voorzieningen

De programmering van de openbare voorzieningen is complex om te bepalen op lange termijn, aangezien deze in hoge mate afhankelijk is van de eisen van de bevoegde overheidsdiensten en de beschikbare financieringen om de doelstellingen te halen, maar ze vloeien ook voort uit de wens om te antwoorden op voorstellen die door de verenigingssector en de burgermaatschappij werden uitgewerkt, die door het gebrek aan betaalbare ruimten moeite hebben om geschikte locaties te vinden in het stadsweefsel.

Die programmering moet dan ook volgens 2 assen worden ontworpen: enerzijds komt het erop aan om in te spelen op behoeften die vandaag al kunnen worden geïdentificeerd en anderzijds is het belangrijk om ruimten te behouden waar projecten zullen kunnen worden uitgevoerd die aan de toekomstige vraag zullen beantwoorden.

In die optiek zijn de nodige oppervlakken voor voorzieningen voorzien, die kunnen beantwoorden aan geïdentificeerde behoeften. Die oppervlakken liggen verspreid over het grondgebied, zodat ze in minder dan tien minuten te voet bereikbaar zijn – zowel voor de toekomstige bewoners als voor de bewoners van de naburige wijken. Sommige oppervlakken betreffen initiatieven die momenteel worden opgestart of projecten die op punt worden gesteld en die hun locatie zullen toegewezen krijgen tijdens de eerste fase van de vastgoedontwikkeling of in gebieden die op korte termijn kunnen worden ontwikkeld. De vloeroppervlakken die in het ontwerp van RPA zijn geselecteerd, werden –

hoewel ze nog indicatief zijn – bepaald op basis van haalbaarheidsstudies of programmeringsstudies die door de projectverantwoordelijken werden uitgevoerd.

Andere betreffen functies die beantwoorden aan geïdentificeerde behoeften, zonder dat daarvan een verantwoordelijke bekend is. De oppervlakken die in het ontwerp van RPA zijn geselecteerd, zijn in dat geval gebaseerd op schattingen van behoeften, waardoor ze meer onderhevig zijn aan evoluties en ze later zullen moeten worden gevalideerd.

De volgende voorzieningen zijn op de site geprogrammeerd:

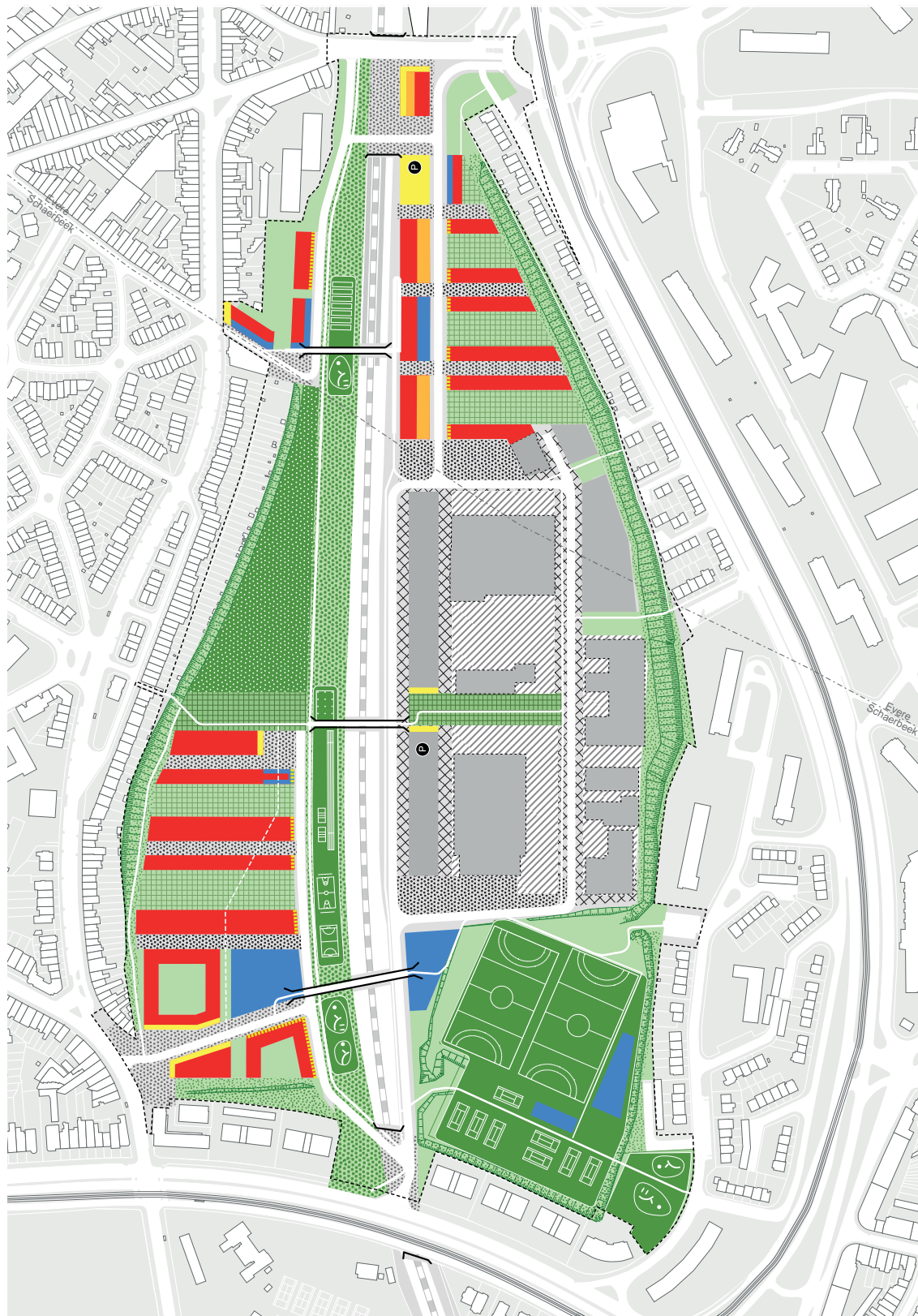
- > een geïntegreerd sport- en schoolcomplex, dat door de gemeente Schaarbeek wordt gepland, in sector #10 is ingeplant en bestaat uit een basisschool voor actieve pedagogie voor 216 leerlingen, het Athénée Olympe de Gouges (Franstalig middelbaar onderwijs voor actieve pedagogie voor 600 leerlingen) en een gemeenschappelijke sportzaal voor de scholen en de wijk met een oppervlakte van 3.500 m<sup>2</sup>;
- > een kinderdagverblijf voor 50 kinderen die in de Wooncampus moet worden ingeplant en waarvoor de gemeente Schaarbeek de nodige interesse heeft getoond;
- > een kinderdagverblijf voor 50 kinderen die in de Stationsbuurt moet worden ingeplant en waarvoor de gemeente Evere de nodige interesse heeft getoond;
- > lokalen die bestemd zijn als aanvulling bij de buitensportterreinen van de Sportcampus, waarvoor de gemeente Schaarbeek belangstelling heeft vertoond in het kader van de herstructurering van de bestaande installaties. Die lokalen omvatten clubhouses, bars, kleedruimten en indoorsportvoorzieningen.

De uitrustingen waarvoor vloeroppervlakten werden voorbehouden op de bebouwbare oppervlakte van het ontwerp van RPA zijn:

- > een vloeroppervlakte van 1.300 m<sup>2</sup> voor gezondheidszorg van het type medische thuiszorg, in te planten in sector #4;
- > een vloeroppervlakte van 1.490 m<sup>2</sup> voor gemeenschapsvoorzieningen van het type buurthuis, in te planten in sector #4;
- > een vloeroppervlakte van 4.000 m<sup>2</sup> voor culturele voorzieningen, in te planten in sector #6;

De keuze van die voorzieningen is enerzijds gebaseerd op eerdere studies waarmee de behoeften van de site en de omliggende wijken werden geïdentificeerd (MER 2015-2016) en anderzijds de behoeften die werden geïdentificeerd tijdens de uitwerkingsprocedure van het ontwerp van RPA.

De eerdere studies (MER 2015-2016) toonden ook aan dat de vraag naar een rusthuis met 60 bedden op de site kon worden voldaan. Gezien de aanwezigheid van een RVT met 136 bedden in de onmiddellijke nabijheid van de site, wordt voorgesteld om een woonproject op te zetten voor zelfstandig wonen van kwetsbare ouderen, in de vorm van



Kaart O4: Kaart van de stedelijke programmering

**Perimeters**

- Perimeter van het RPA
- Gemeentegrenzen

**Openbare ruimtes**

- Spoorpark
- Biopark
- Wadiparks
- Talusparks
- Sport en recreatiegebied
- Koeren, tuinen en hoeven
- Publiek domein
- Stedelijk industriegebied

**Activiteiten**

- Woningen
- Voorzieningen
- Handel en Horeca
- Kantoren
- Economische activiteiten
- Geactiveerde gelijkvloer (co-working, ruimte voor vrije beroepen, kleine kantoorruimte)

**Overige**

- Bestaande bebouwing stedelijke industrie
- Te verdichten Stedelijk industriegebied
- Publieke parking

een innovatief intergeneratieel woonproject, in combinatie met de diensten die nodig zijn om hen in staat te stellen thuis te blijven wonen in de wijken rond deze voorziening (bijvoorbeeld een dagcentrum). De oppervlakten voor deze accommodatie worden inbegrepen in de op de site te bouwen woningen.

De voorzieningen van de Wooncampus kunnen worden beschouwd als bepaalde programmeringselementen. In de Stationsbuurt daarentegen zullen de geïdentificeerde behoeften op het moment van de operationalisering van de wijk moeten worden gevalideerd.

### 5.1.2. De economische functies die de functionele mix in de woonbuurten verzekeren

Op het vlak van de handel zijn in de wijk vooral handelszaken gevestigd die op de basisbehoeften inspelen en een horeca-aanbod dat zich vooral richt op de plaatselijke bevolking, rekening houdend met de aanwezigheid van Evere Shopping in de buurt. De handelsruimten bestaan dan ook vooral uit kleine eenheden (tussen 200 en 500 m<sup>2</sup>).

De inplantingsstrategie is erop gericht om de handelszaken in een polarisatielocatie te lokaliseren met een commerciële mix die gunstig is voor de ontwikkeling van de wijk en die de continuïteit van de bezetting van de handelszaken en bedrijfsgebouwen garandeert – met name tussen de eerste fase van de ontwikkeling en de voltooiing van de nieuwe wijk. Teneinde hun invloedzone en hun zichtbaarheid te vergroten, zijn de handelszaken gelegen langs de Pleintjes, aan de rand van de site.

Er wordt een bijzondere aandacht besteed aan bedrijfsruimten voor vrije beroepen en ZKO's gezien het grote aantal publieke woningen waar geen bedrijfsoppervlakten kunnen worden ondergebracht. De maatschappelijke evolutie van een toename van het aantal zelfstandigen in hoofd- of in bijberoep moet worden opgevangen in de specifieke stedelijke context van een wijk die in totaal 45 % publieke woningen telt. Gedeelde bedrijfsruimten (co-working) zullen deel uitmaken van het aanbod.

Om die doelstellingen te bereiken in gunstiger omstandigheden dan wat op lange termijn door de private markt zal worden aangeboden, zal in samenwerking met Hub.brussels en Citydev.brussels worden gezocht naar een oplossing voor het openbare beheer van alle of een deel van die handelszaken en bedrijfsruimten.

Naast die economische functies, die noodzakelijk zijn voor de ontwikkeling van de wijk, legden de eerdere studies (Opdracht van functionele programmering en definitie van een stadsproject voor de Josaphatwijk, Idea Consult-MSA 201) nog andere mogelijkheden op het vlak van de economische ontwikkeling aangetoond. Deze moeten als kansen worden beschouwd en houden verband met de internationale instellingen (EU, NAVO) en de activiteiten die zich in de toekomst zullen ontwikkelen langs de internationale administratieve as die door het GPDO werden gedefinieerd in de Stationsbuurt. Deze zijn meer onderworpen aan de conjuncturele evolutie en hun mogelijkheden zullen moeten worden bevestigd tijdens de operationalisering van deze tweede fase van de vastgoedontwikkeling.

Het is hierbij de bedoeling om een vloeroppervlakte van maximaal 5.400 m<sup>2</sup> voor te behouden voor de inplanting van een hotel dat vooral bedoeld is voor de bezoekers aan de internationale instellingen, die via de luchthaven van Zaventem in Brussel aankomen en die zich meer aangetrokken voelen tot een hotel in een aangename en meer stedelijke omgeving dan wat in de nabijheid van de luchthaven wordt aangeboden.

Het zal ook belangrijk zijn om de nodige kantooroppervlakten te voorzien voor de activiteiten die worden aangetrokken door de interessante ligging (nabijheid van de luchthaven en van internationale instellingen). Rekening houdend met de leegstand van kantoorruimte en de evolutie van de werkomstandigheden die uit de programmeringsstudies naar voren is gekomen, werden de aanvankelijk voorbehouden vloeroppervlakten met de helft teruggebracht. In die context lijkt het verstandig om een vloeroppervlakte van 4.500 m<sup>2</sup> te voorzien voor kantoren van de nieuwe generatie, geconfigureerd in eenheden van 500 m<sup>2</sup> tot maximaal 3.500 m<sup>2</sup>.

### 5.2. DE FUNCTIONELE MIX ALS ONDERSTEUNING VAN HET SOCIALE LEVEN

> k.05

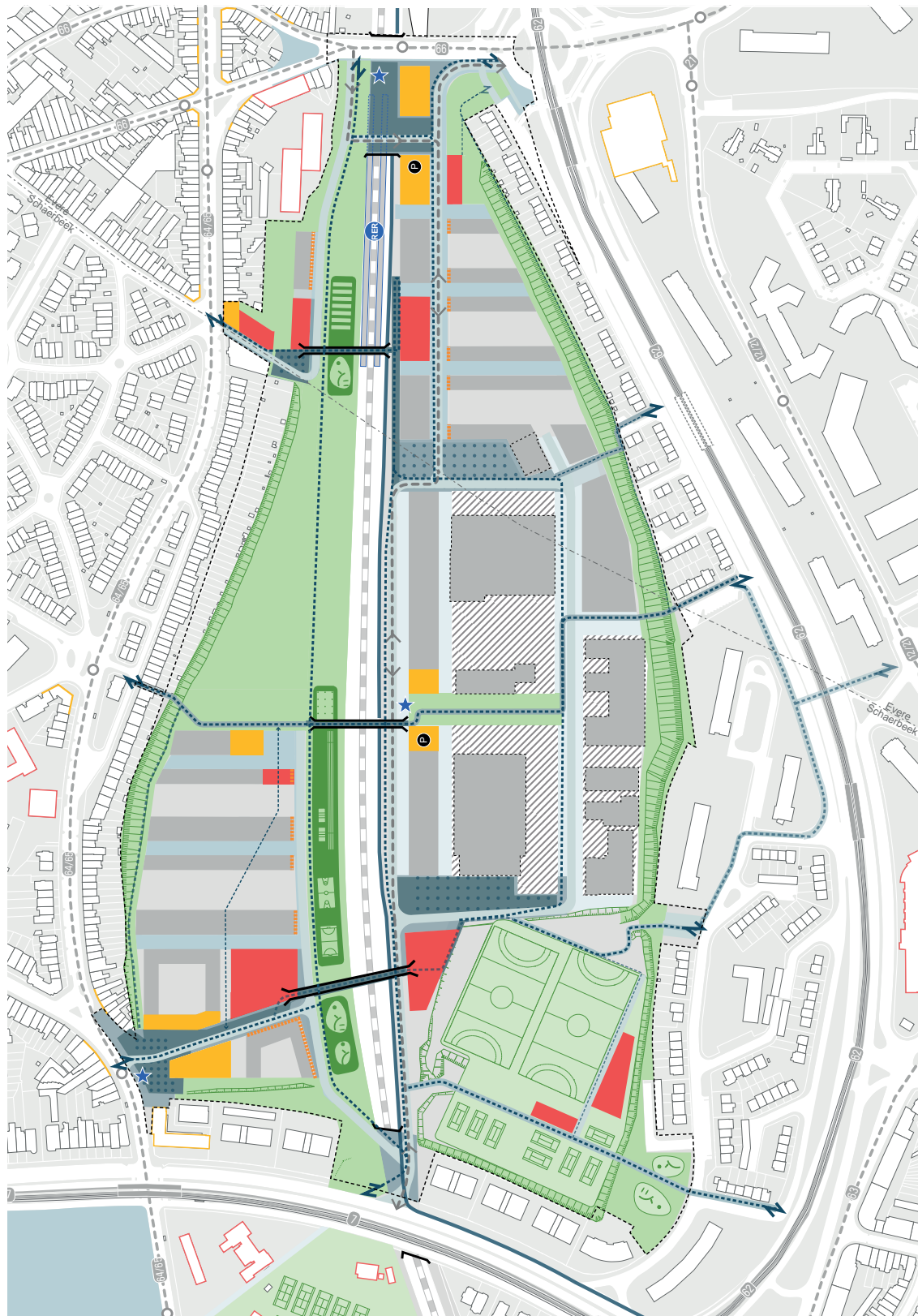
De gepolariseerde logica voor de locatie van de handelszaken, de voorzieningen, de sport- en recreatieactiviteiten en de professionele activiteiten bevordert een sociaal leven in het nieuwe wijk en brengt een drukker gebruik van de openbare ruimte met zich. Hierdoor kunnen ook rustgebieden in de meer residentiële gedeelten voor te behouden.

De handelszaken worden vooral aan de rand van de wijk, langs de

Noyaux habités	Superficie plancher totale	Superficie plancher hors logement	Superficie planchers équipements	Superficie plancher commerce, Horeca, locaux professionnels	Superficie plancher bureaux
	maximum (m <sup>2</sup> )	(m <sup>2</sup> )	(m <sup>2</sup> )	(m <sup>2</sup> )	(m <sup>2</sup> )
<b>Campus résidentiel</b>					
Secteur #1	13.300	2.700	500	2.200	-
Secteur #2	55.000				
Secteur #10a	6.200	6.200	6.200	-	-
<b>TOTAL SOUS-QUARTIER</b>	<b>74.500</b>	<b>8.900</b>	<b>6.700</b>	<b>2.200</b>	<b>-</b>
	100%	12%			
<b>Quartier de la gare</b>					
Secteur #4	7.550	2.990	2.790	200	-
Secteur #5	13.700	3.100		1.000	2.300
Secteur #6a					
Secteur #6b	60.180	14.400	4.500	5.400	4.500
<b>TOTAL SOUS-QUARTIER</b>	<b>81.430</b>	<b>20.490</b>	<b>7.290</b>	<b>6.600</b>	<b>6.600</b>
	100%	25%			
<b>TOTAL GENERAL</b>	<b>155.930</b>	<b>29.390</b>	<b>13.990</b>	<b>8.800</b>	<b>6.600</b>
	100%	19%			
<b>Quartier d'industrie urbaine</b>	Surface terrain	COS maximum	Surface constructible au sol	Y compris superficie plancher commerces	
	(m <sup>2</sup> )				
Secteur #7	21.303	0,8	17.042		
Secteur #8	23.010	0,8	18.408	500	
Secteur #9	19.725	0,8	15.780	500	
<b>TOTAL</b>	<b>64.038</b>		<b>51.230</b>	<b>1.000</b>	
<b>Campus sportif et scolaire</b>	Superficie plancher totale	Superficie plancher hors logement	Superficie planchers équipements		
	(m <sup>2</sup> )	maximum (m <sup>2</sup> )			
Secteur #10b	10.300	10.300	10.300		
	Surface terrain	COS maximum	Surface constructible équipements	Y compris superficie plancher commerces	
Secteur #11	43.898	0,1	4.390	500	

Afbeelding 29: De functionele mix in termen van oppervlakten





Kaart 05: Kaart van het sociale leven

**Perimeters**

- Perimeter van het RPA
- Gemeentegrenzen

**Sociale leven**

- Intensiteit van de openbare ruimte
- Bestaande voorziening
- Bestaande handelszaak

- Openbare groene raamwerk
- Sport en recreatie
- Active zone van het spoorpark
- Voorziening
- Handel
- Active gelijkvloers

**Fiets en voetgangers**

- Primaire verbinding voor fiets en voetgangers
- Secundaire verbinding voor fiets en voetgangers
- Ingang voor fiets en voetgangers
- Fietsnelweg

**Openbaar vervoer**

- Bus - Bus
- Bestaande tramlijn

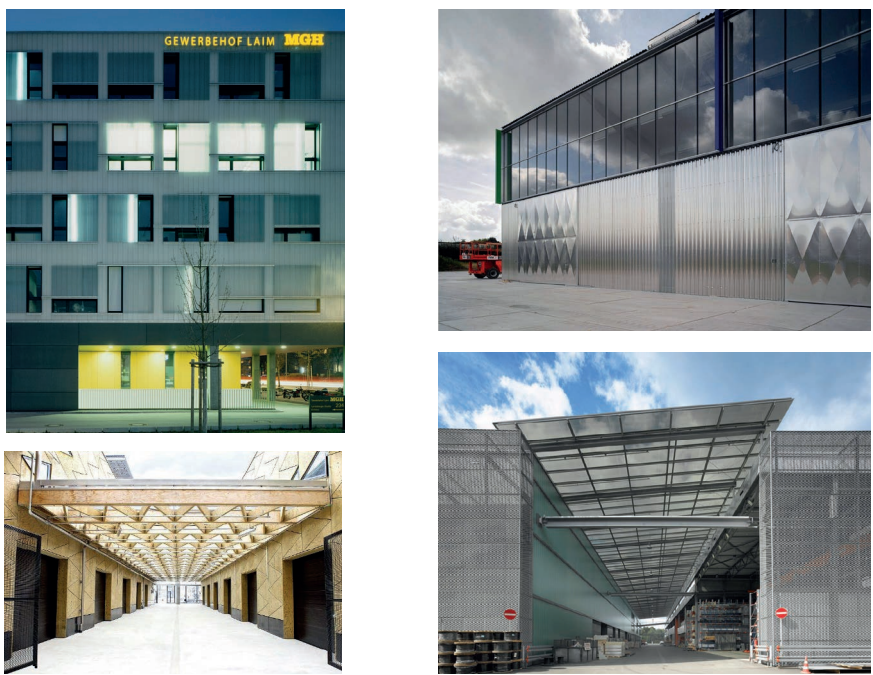
Bijkomende tramhalte (exacte locatie te bepalen)

NMB Station Evere

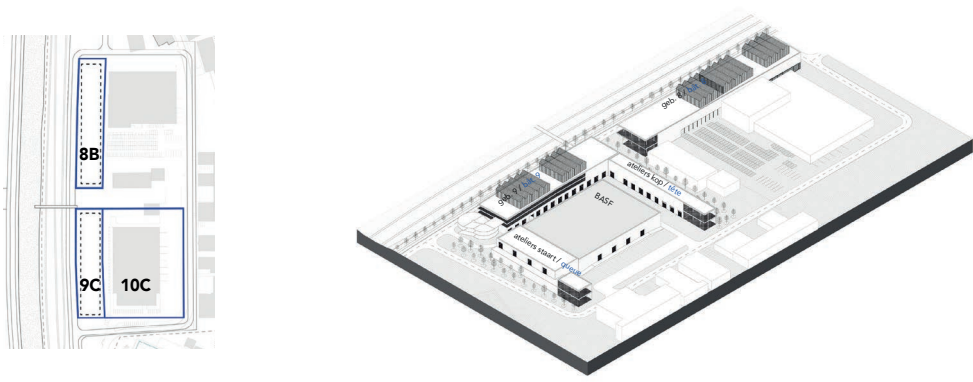
Multimodale pool

**Overige**

- Schematische inplanting van de gebouwen
- Bestaande bebouwing stedelijke industrie
- Te verdichten Stedelijk industriegebied
- Publieke parking



Illustratie 11: operationaliseringsstudie van de sectoren #8 en #9 van het GSI Josaphat, SAU-MSI/citydev.brussels 2020, realisaties in andere contexten van bedrijven in een dichte stedelijke omgeving. © plusoffice architects - City-D - Wes



Illustratie 12: operationaliseringsstudie van de sectoren #8 en #9 van het GSI Josaphat, SAU-MSI/citydev.brussels 2020, voorkeurs-scenario voor de verdichting © plusoffice architects - City-D - Wes



Illustratie 13: operationaliseringsstudie van de sectoren #8 en #9 van het GSI Josaphat, SAU-MSI/citydev.brussels 2020, illustratief zicht van sector #9 gezien vanaf de Beplante stroken in het zuiden van de Wijk voor stedelijke industrie © plusoffice architects - City-D - Wes

Pleintjes, gevestigd. De voorzieningen worden dan weer best gelocaliseerd in de buurt van de voetgangers- en fietsersbruggen. De bedrijfsruimten worden in de hoge benedenverdiepingen ingericht langs de belangrijkste openbare ruimten. Het station is tussen de voetgangers- en de fietsersbruggen en de Pleintjes gelegen. De buitenrecreatieactiviteiten zijn voorzien in het Spoorpark, langs de bewoonde kernen.

Het geheel bepaalt een activeringsnetwerk van de openbare ruimte, dat op zijn beurt het sociale leven in de wijk bevordert.

## 5.3. EEN GEHERKWALIFICEERDE PRODUCTIEVE WIJK

### 5.3.1 Profiteren van een gunstige ligging en de aanwezige bedrijven op de site

De Wijk voor stedelijke industrie heeft een goede geografische ligging en een goede aansluiting op de vervoersnetwerken (luchthaven, Ring, middenring, kanaalas, openbaar vervoer).

Dankzij de topografie kan het bedrijven ontvangen die, zonder deel uit te maken van de zware industrie, de nabijheid van de stad nodig hebben om hun activiteiten te ontwikkelen (voeding, bouw, groothandel,...), maar beperkt zijn in hun groei wanneer ze zich in woonwijken bevinden. Deze bedrijven spelen een grote rol in de lokale werkgelegenheid.

Josaphat is ten slotte ook gelegen in de buurt van de mediacenter van het Gewest en vormt een natuurlijke aanvulling voor de vestiging van logistieke bedrijven die verbonden zijn met de mediasector. De economische ruimten van het Mediapark liggen immers in een OGSO (ondernemingsgebied in een stedelijke omgeving) van het GBP; voor deze gebieden gelden strengere regels voor hun verenigbaarheid met de woningen dan in een GSI zoals die van Josaphat.

De vitaliteit van de economische activiteiten in het GSI is zich de afgelopen jaren ontwikkeld en gediversifieerd. Die dynamiek contrasteert met de veroudering van bepaalde gebouwen en van de openbare ruimte. Met betrekking tot de activiteiten zijn de aanwezige bedrijven op de site getuigen van deze tweeledige trend: logistieke activiteiten in verband met muziek en audiovisuele media, studio's, activiteiten verbonden met een stedelijke klantengroep (bouw, recyclage, voeding, evenementen). De specialisatie van de activiteiten en de gunstige effecten van de daarmee verbonden clustervorming wordt in het ontwerp van RPA veeleer beschouwd als een 'stimulatie van wat al aanwezig is' dan als een doel op zich. Daarbij zal de nodige aandacht worden besteed aan het begunstigen van activiteiten die een wisselwerking met de bewoners van de site met zich brengen (stadslandbouw ...) en de circulaire economie.

Het doel is dan ook om een stedelijk antwoord te bieden op de locatie van deze stadsgerelateerde bedrijven, d.w.z. om geleidelijk aan een efficiënte, duurzame en aangename omgeving te creëren die in de nieuwe wijk is geïntegreerd. Dit impliceert ook dat in de Wijk voor stedelijke industrie buurtwinkels worden gevestigd die zowel de werknemers als de bewoners van de naburige wijken ten goede moeten komen.

De ondernemingen gelegen in het noorden van het huidige GSI met

een contract dat op zijn einde loopt, zullen daarom prioritair worden uitgenodigd om zich te vestigen op de terreinen die beschikbaar komen in de Wijk voor stedelijke industrie en om bij te dragen aan de herkwalificatie van de site.

### 5.3.2 De openbare ruimte herstructureren en herkwalificeren

De herstructurering van de openbare ruimte, die geleidelijk zal worden uitgevoerd, omvat drie maatregelen:

- > de aanleg van uitgeruste en beplante wegen die zowel het verkeer en het manoeuvreren van bedrijfsvoertuigen als het veilig verkeer van voetgangers en fietsers mogelijk maken;
- > de ontwikkeling van een natuurlijke autovrije openbare ruimte gewijd aan ontspanning, gelegen in het hart van de wijk;
- > de inrichting van twee beplante openbare ruimtes die de overgang tussen de Sportcampus en de Stationsbuurt mogelijk maken

### 5.3.3. De bezetting verdichten en de bebouwing herkwalificeren

De nieuwe op te richten gebouwen zullen een dichtere en duurzamere typologie hebben.

De inname van de verdiepingen door productieactiviteiten en het gebruik van de daken voor hernieuwbare energie-installaties, stadslandbouw en openlucht sportactiviteiten vormen een fundamentele uitdaging van de ruimtelijke verdichting en de verdichting van de werkgelegenheid.

De terreinen zullen op een zuiniger manier kunnen worden ingenomen dankzij de verbetering van het openbaar vervoer en de bouw van een openbare parkeergarage in een van de nieuwe gebouwen van de Wijk, waar de nodige parkeerplaatsen zullen worden aangeboden, zodat de functionele voertuigen en het laden en lossen zo weinig mogelijk worden gehinderd.

Bij de herkwalificatie hoort ook de invoering van nieuwe kwaliteitsnormen op architecturaal en ecologisch vlak voor de nieuwe op te richten gebouwen en voor de inrichting van de buitenruimten (doordringbaarheid van de bodem, waterbeheer ...).

Voor de percelen die momenteel worden ingenomen, zullen de herkwalificatie en de verdichting worden gerealiseerd naar aanleiding van de bezettingsmutaties.



&gt; k. 06

## 6. EEN WIJK DIE VERBONDEN IS MET HET OPENBAAR VERVOER EN DOORKRUISBAAR IS

Het ontwerp van de wijk is erop gericht om wandelen, fietsen en het gebruik van het openbaar vervoer comfortabeler en veiliger te maken. Deze doelstelling moet op een inclusieve manier worden geïmplementeerd voor alle gebruikers, in het daglicht of wanneer het donker is, op werkdagen of in het weekend.

### 6.1. VALORISATIE VAN HET GEN-STATION

Het bestaande NMBS-station wordt naar het zuiden verplaatst. De hele infrastructuur is ontworpen om een uitbreiding van de spoorweginfrastructuur naar vier sporen mogelijk te maken. Infrabel bestudeert momenteel de concrete haalbaarheid van die verbouwing. Momenteel is het nog niet mogelijk om te bevestigen dat en binnen welke termijn zal gebeuren. Die onzekerheid mag echter de verbetering van het bestaande station niet vertragen, die in de budgetten van Beliris is voorzien in de huidige exploitatieomstandigheden.

In het ontwerp van RPA wordt ervan uitgegaan dat de inrichtingen die zowel door Beliris als door Infrabel zullen worden gerealiseerd in fase 0 om het huidige spoorwegaanbod te verwerken, volledig compatibel is met de uitbreiding naar vier sporen. Als en wanneer die uitbreiding er komt, zullen alleen nog de ontbrekende infrastructuur moeten worden aangevuld, zonder onnodige werken – en dan meer bepaald de verplaatsing van perrons en sporen.

In coördinatie met Infrabel werd beslist om gebruik te maken van een dubbel perron en om de nodige ruimte voor te behouden voor de inrichting van het derde perron in het oosten, op de plaats die aanvankelijk was voorzien om het fiets-GEN uit te breiden op het spoorwegdomein. De perrons worden gedeeltelijk overdekt door het pleintje en zijn overeenkomstig de GEN-normen gedimensioneerd. Ze zijn toegankelijk vanaf het pleintje en de voetgangers- en fietsersbrug in het noorden. De relevante te installeren voorzieningen zullen worden bestudeerd, zodat ze zeker toegankelijk zijn voor PBM's – en dit zowel vanaf de nieuwe wijk als vanuit de omliggende wijken.

Het station bevindt zich in het midden van een multimodale pool die meer bepaald een overdekte en beveiligde fietsenstalling omvat, met een gemakkelijk verbinding voor de fietsers vanaf de nieuwe wijk, de omliggende wijken en de periferie die het station via het fiets-GEN bereiken.

Op het Pleintje is ook een Villo-site aanwezig.

De haltes van het openbaar vervoer rond de site, de haltes van de buslijnen die de site doorkruisen (zie 4.3), de verplaatsingen naar het station en de verplaatsingen tussen de haltes van het stadsvervoer zijn bedoeld om de verbindingen voor de gebruikers te vergemakkelijken.

Er wordt een uniek en gecoördineerd bewegwijzeringssysteem ge-

installeerd, waardoor het gehele transportaanbod leesbaar is.

De handelszaken onder de Toren dragen bij aan de valorisatie van het station en zorgen voor leven op het Pleintje (fietspunt, horeca ...).

### 6.2. TOEGANKELIJKHEID EN VERBETERING VAN HET PERIFERE OPENBAAR VERVOER

Het bestaande openbaar stadsvervoer aan de rand van de site, dat reeds wordt aangeboden en gediversifieerd is, wordt geleidelijk aan verbeterd (verhoging van de frequentie en/of de capaciteit van de lijnen 7 en 62).

Er wordt een extra tramhalte gebouwd langs de Leopold III-laan om de afstanden tussen de twee tussenstops en de haltes Leopold III en Evere Shopping te verkorten en te verdelen.

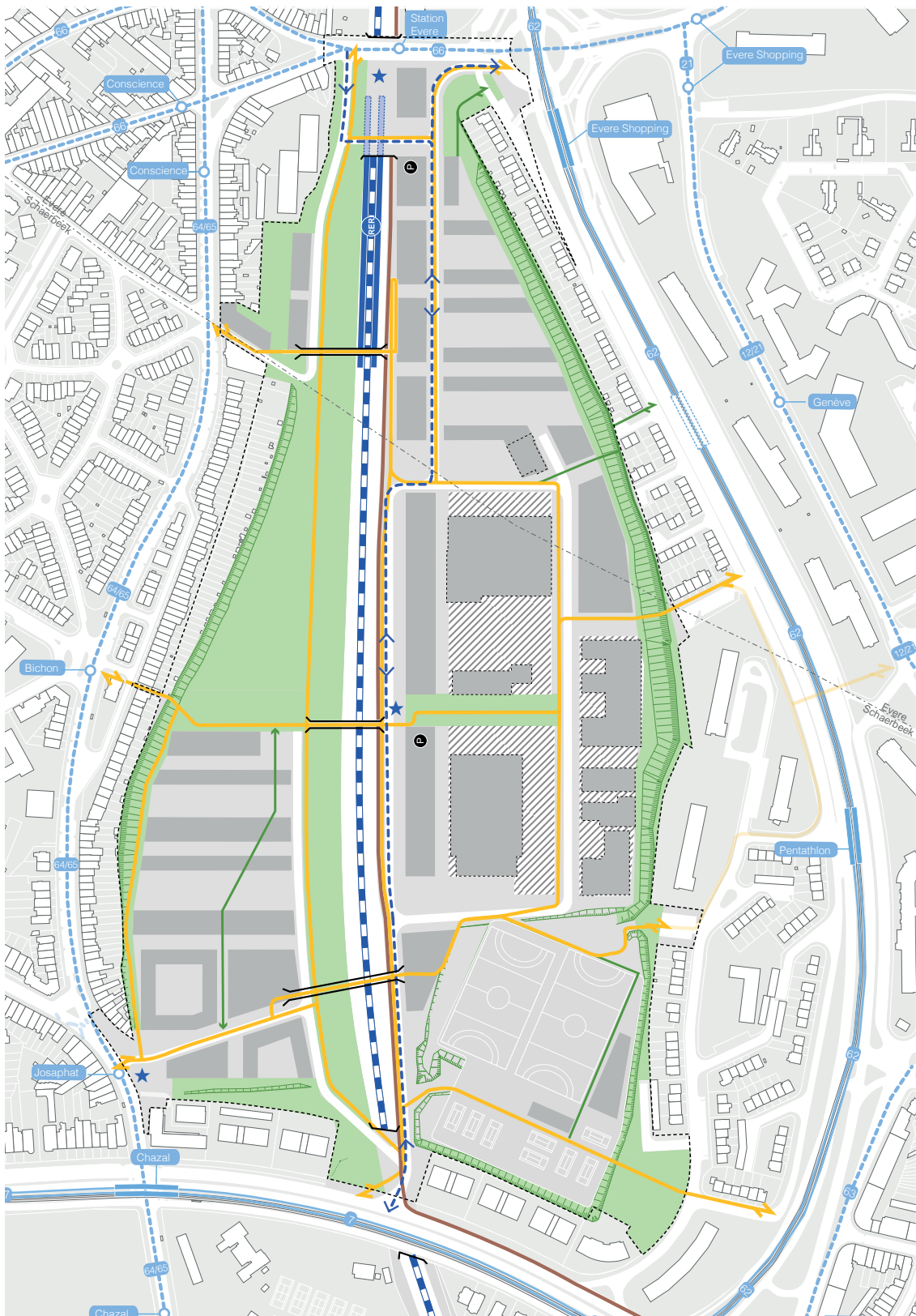
De haltes van het stadsvervoer aan de rand van de site zijn toegankelijk voor de bewoners van de nieuwe wijk dankzij de ontwikkeling van een netwerk van primaire paden voor de actieve modi, die toegankelijk zijn voor alle gebruikers (voetgangers, fietsers en PBM's). Het overbruggen van de taluds vormen een uitzondering op de regel, omdat het de bedoeling is om daar de biodiversiteit te behouden. Alleen voor de voetgangers en de fietsers is er een trap voorzien met een goot voor de fietsen. Er is ook een secundair netwerk van paden voor de actieve modi voorzien, waarmee een fijnmaziger verkeer voor voetgangers en zo vaak mogelijk voor PBM's mogelijk is.

Het overbruggen van de taluds en de spoorlijn werd zorgvuldig bestudeerd en brengt aanzienlijke overheidsinvesteringen met zich, aangezien dit een cruciaal punt is voor de bouw van de nieuwe wijk.

Via de voetgangers- en fietsersbrug in het noorden kunnen voetgangers, PBM's en fietsers zonder mechanische hulpmiddelen de spoorlijn overbruggen. Deze brug biedt ook een gemechaniseerde toegang voor de voetgangers naar de perrons van het station.

Via de voetgangers- en fietsersbrug in het zuiden kunnen voetgangers via een trap en fietsers en PBM's met mechanische hulpmiddelen de spoorlijn overbruggen.

Deze routes worden 's nachts goed verlicht, waardoor ze ook dan comfortabel en veilig zijn. De verlichting wordt gemoduleerd om het comfort en de veiligheid te garanderen, met een vermindering van de lichtintensiteit buiten de gebruiksperiodes van het openbaar vervoer.



Kaart 06: Actieve modi en openbaar vervoer

**Perimeters**

- Perimeter van het RPA
- Gemeentegrenzen

**Openbaar vervoer**

- 64/65 Bestaande buslijn
- Buslijn
- Bestaande tramlijn
- Bijkomende tramhalte (exacte locatie te bepalen)

NMBS Station Evere

Multimodale pool

**Fiets en voetgangers**

- Primaire verbinding voor fiets- en voetgangers
- Secundaire verbinding voor fiets- en voetgangers
- Ingang voor fiets- en voetgangers
- Fietswielweg

Bruggen

**Overige**

- Openbare groene raamwerk
- Schematische inplanting van de gebouwen
- Bestaande bebouwing stedelijke industrie
- Te verdichten Stedelijk industriegebied
- Publieke parking





Station van Evere - 2019 © MSA



Bestaand netwerk voor actieve modi, bestaand pad dat boven de beboste taluds zal moeten worden geconsolideerd - oostelijke kant van de site - 2019 © MSA



### 6.3. EEN BUS OP DE SITE

Het MER toonde eerder al aan dat de af te leggen afstand naar de halten van het openbaar vervoer – en dan meer bepaalde de tramhalten in het zuiden van de site – aan de oostelijke kant van de sporen het grootst is.

De wijzigingen die werden aangebracht tijdens de uitwerkingsprocedure van het RPA die enerzijds betrekking hadden op de daling van het aantal bewoners aan de westelijke kant van de sporen en anderzijds op het drukkere gebruik van het zuidelijke gedeelte van de oostelijke kant door de verplaatsing van de middelbare school, motiveren de installatie van een buslijn op die plaats.

Het ontwerp van RPA kiest daarom voor de optie van een buslijn langs de oostelijke kant van de site in beide richtingen. De modaliteiten daarvan (nieuwe lijn, herconfiguratie van de bestaande lijnen, lokalisatie van de halten ...) zullen na een specifieke studie door de MIVB worden bevestigd.

### 6.4. EEN WIJK DIE MET DE FIETSPADEN IS VERBONDEN

De bereikbaarheid van de wijk met de fiets is van essentieel belang: de nieuwe wijk wordt doorkruist door lokale fietspaden, die volledig gescheiden zijn van het autoverkeer. Het GPDO toont aan hoe belangrijk het is om een GEN-fietstraject te voorzien ter hoogte van de sporen, waarmee de noordwestelijke periferie van het Brussels Gewest met zijn centrum kan worden verbonden. Het theoretische tracé dat wordt overwogen ten westen van de sporen werd tijdens de procedure van de uitwerking van het ontwerp van RPA zorgvuldig bestudeerd.

Dit fiets-GEN dat over een vlak terrein ter hoogte van de sporen wordt aangelegd, begint bij de Josaphatsite, aangezien het traject voorbij de Wahisbrug onverenigbaar was met de configuratie van de spoorweginfrastructuur naar Meiser en verder. Het traject verbindt vervolgens de nieuwe wijk met het multimodale platform aan het Bordetstation en daarna met de gewestelijke periferie langs de Haachtsesteenweg. Dit tracé van het fiets-GEN dat in het GPDO is voorzien en door Goodmove werd bevestigd, loopt parallel met het tracé van de GEN-fietsroute langs de Leopold III-laan.

De configuratie van de spoorweginfrastructuur is relatief beperkend voor de aanleg van het tracé. Aan de De Boeckbrug kan het fiets-GEN immers alleen ten oosten van de sporen worden aangelegd vanaf de Josaphatsite. Daarbij wordt de meest oostelijk gelegen boog van de brug gebruikt. Ter hoogte van Bordet daarentegen moet het fietspad ten westen van de sporen worden voorzien, waardoor de sporen tussen beide stations moeten worden overgestoken. De configuratie van de Haachtsesteenweg biedt vervolgens weinig efficiëntie noch comfort voor de gebruikers. Ten slotte zal de route toch moeten worden heraangelegd zodra de spoorlijn eventueel naar vier sporen worden uitgebreid. Momenteel voert Beliris een haalbaarheidsstudie van de infrastructuur over het volledige tracé uit. Beliris zal daarbij de gegrondheid van de beschouwde route onderzoeken ten opzichte van een configuratie van een fiets-GEN dat volledig langs de Leopold III-laan loopt.

Het ontwerp van RPA voorziet daarom het behoud van het GEN binnen de perimeter, tussen de Wahislaan en de De Boeckbrug. De resultaten van de haalbaarheidsstudie zullen in de realisatiefase van fase O van de operationalisering van de site worden geïntegreerd, die ook door Beliris zal worden gerealiseerd.

### 6.5. EEN WIJK DIE GESCHIKT IS VOOR DAGELIJKS GEBRUIK VAN DE FIETS

De inrichting van de hoofdwegen omvat systematisch de inplanting van fietspaden die volledig gescheiden zijn van het autoverkeer en die het primaire netwerk van de actieve modi vormen. Bij de inrichtingen van dit comfortabele en veilige verkeersnetwerk wordt met alle gebruikers rekening gehouden en zeker ook met de bescherming van de zwaksten onder hen. Via het secundaire netwerk van de actieve modi zijn ook paden voorzien die naar de bewoonde kernen leiden.

De inrichting van de wegen omvat ook de systematische inrichting van fietsenstallingen – en dan zeker in de nabijheid van de voorzieningen en de handelszaken.

In de nabijheid van het station is een ruime beveiligde fietsenstalling voorzien.

De residentiële gebouwen omvatten één fietsparkeerplaats per kamer, gelegen in overdekte en weerbestendige lokalen of fietsstallingen, die goede veiligheidsvoorwaarden bieden, toegankelijk zijn voor alle bewoners van het gebouw en gemakkelijk bereikbaar zijn vanaf de weg. Vijf procent van de plaatsen zijn gereserveerd voor grote fietsen (bakfietsen, fietsen met aanhangwagens ...).

De kantoren omvatten een overdekte en beveiligde fietsparkeerplaats per 100 m<sup>2</sup> vloeroppervlakte.

Bedrijven, winkels en voorzieningen moeten hun personeel en gebruikers voldoende overdekte en veilige stallingen bieden, met een minimum van één stalling per 200 m<sup>2</sup> vloeroppervlakte.

Bijzondere aandacht zal worden besteed aan het stallen van fietsen van leerlingen in de scholen, vooral in de middelbare scholen en bij de sportverenigingen.

## 7. INTELLIGENTE GEMOTORISEERDE MOBILITEIT

### > k. 07 7.1. EEN WIJK WAAR DE PRIVATE AUTO ZIJN JUISTE PLAATS KRIJGT

Het uitwerkingsproces van het ontwerp van RPA legde de noodzaak bloot om de plaats voor de private auto beter te kalibreren bij de inrichting van de nieuwe wijk. Enerzijds om dit project op een meer voluntaristische manier te doen passen in de ambities van een ecologische voorbeeldwijk op het vlak van de alternatieve mobiliteit en om anderzijds tegemoet te komen aan de zorgen van de omwonenden over de gevolgen van de inplanting van de nieuwe wijk op vlak van bijkomende druk op de bestaande wegen.

De doelstellingen werden beter op elkaar afgestemd door meer rekening te houden met de mogelijkheden om de levenskwaliteit te verbeteren in het kader van de evolutie van het verplaatsingsgedrag van de bewoners de komende jaren, waardoor op termijn een totaal rustige wijk binnen bereik komt te liggen.

De uitgevoerde beperkingen van de dichtheid en de morfologische wijzigingen die daarbij werden ingevoerd, boden ook de mogelijkheid om de principes van het autoverkeer aan de rechterkant van de spoorwegen te herzien die uit de eerdere studies (MER 2015-2016, Mobiliteitsstudie kruispunt Wahislaan 2015 en Mobiliteitsnota ARIES 2016) naar voren waren gekomen.

Rekening houdend met de evoluerende behoeften op het vlak van de spreiding van het gemotoriseerde verkeer binnen de site, beantwoordt de optimale configuratie aan een driedubbele doelstelling:

- > het verkeer uit de nieuwe wijk zodanig integreren dat het zo weinig mogelijk impact heeft op de verkeerssituatie van de bestaande wegen, afhankelijk van de huidige verkeerssituatie, die op bepaalde momenten problematisch is ten noorden en ten zuiden van de site;
- > afschrikken van het doorgaand verkeer in de nieuwe wijk;

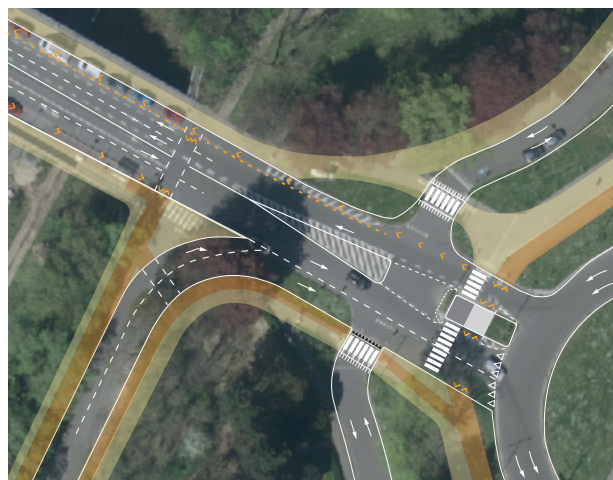
- > de beste verkeersomstandigheden creëren voor het openbaar vervoer op de aansluitingspunten van de wegen van de nieuwe wijk, zowel op de bestaande wegen als op de wegen van de nieuwe wijk.

### 7.2. EEN WIJK DIE GOED IN HET BESTAANDE WEGENNET IS GEÏNTEGREERD

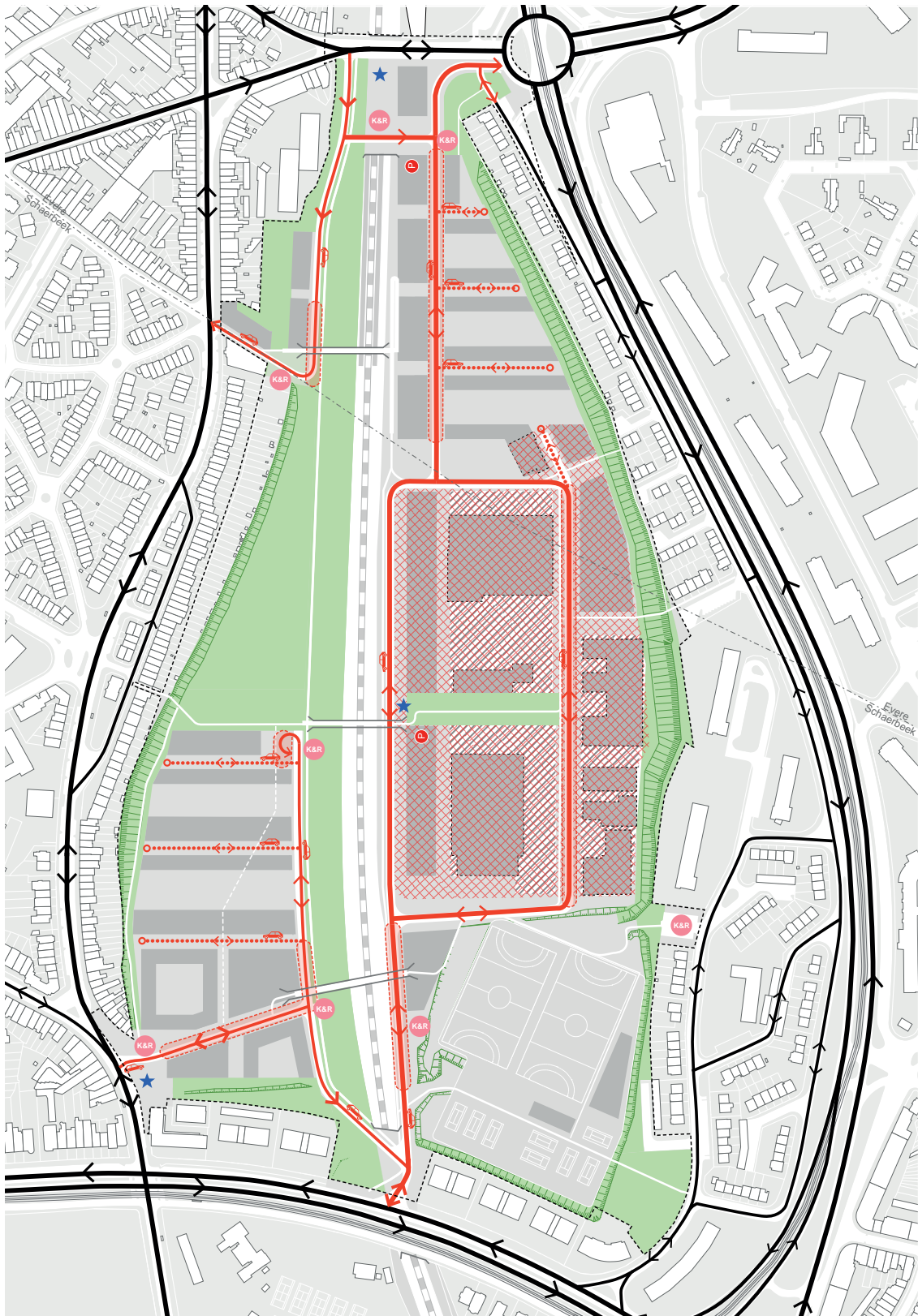
De creatie van nieuwe toegangen tot de site wordt bemoeilijkt door belangrijke topografische beperkingen, met name aan de zijde van de Leopold III-laan.

Het geselecteerde scenario bevat vijf toegangen tot de site:

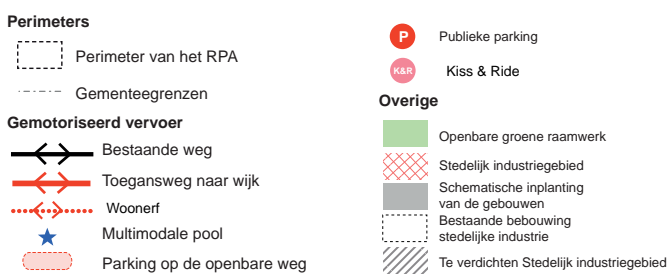
- > een toegang met tweerichtingsverkeer vanaf de Wahislaan, met een beperking van de verkeersrichting (richting uitgang van de site) voor de weg die vanaf de westkant van de spoorlijn komt;
- > een plaatselijke toegang met tweerichtingsverkeer vanaf de Latinislaan en de Gilisquetlaan;
- > een lokale toegang voor het verlaten van de site, via de Kleine Lindestraat;
- > een toegang in de richting van de ingang van de site vanaf de Godfroid Kurthstraat;
- > een toegang in de richting van de uitgang van de site, die rechtstreeks naar de rotonde op de Leopold III-laan leidt. Om conflicten te vermijden, wordt de toegang naar de Oasebinnenhof die het verkeer vanaf de rotonde kruist, verwijderd, terwijl toegang mogelijk blijft vanaf de oostzijde van de site en vanaf de Godfroid Kurthstraat. De uitgang van de Oasebinnenhof die naar de rotonde leidt, wordt gehandhaafd.



Afbeelding 30: Configuratieschema van de toegang tot de rotonde van de Leopold III-laan



Kaart 07: Verplaatsingen met gemotoriseerd vervoer en parkeermogelijkheden





Op basis van de beperkingen op het vlak van de toegang tot de site, hebben de uitgevoerde wijzigingen vooral betrekking op de westelijke kant van de spoorwegen, die twee niet met elkaar verbonden verkeersslussen omvat voor uitsluitend plaatselijk verkeer. De ene lus leidt het verkeer naar sector #4 en de andere naar de Wooncampus van en naar de Latinislaan, met een terugkeerpunt ten noorden van de bewoonde kern. Deze configuratie werd na een specifieke mobiliteitsstudie in het kader van het MER gevalideerd.

Aan de oostelijke kant van de sporen werden de hoofdwegen gedi-mensioneerd op basis van een veralgemeend tweerichtingsverkeer, met uitzondering van de secties die betrekking hebben op het toegangsbeheer, dat hierboven wordt beschreven. Er werd rekening gehouden met de draaicirkels van de vrachtwagens die de Wijk voor stedelijke industrie moeten bereiken.

Om het lokale karakter te beschermen van de weg die naar sector #4 leidt, werd de overbrugging van de sporen ter hoogte van het Pleintje ten noorden van de site tot de oost-westrichting beperkt.

De hoofdwegen zullen een status van zone 30 hebben.

De plaatselijke wegen, voor zover ze nodig zijn, worden ingericht in Woonerven, met een rijbaan die maximaal 4 m breed is en die geschikt is voor tweerichtingsverkeer in gedeeld gebruik.

De aanwezigheid van de scholen op de site speelt een doorslag-gevende rol in de verkeersstromen die ten zuiden van de site worden voortgebracht. Er zijn 4 kiss & ride-stopplaatsen voorzien, die moeten helpen om de doordringing van voertuigen in de wijk zo-veel mogelijk te voorkomen. Hun precieze configuratie zal worden bepaald op basis van het precieze programma van de in te planten sport- en schoolvoorzieningen.

## 7.3. INTELLIGENT PARKEREN

De parkeerstrategie is essentieel om het aandeel van het autover-keer naar de site en op de site zelf te verminderen.

Ze is op 6 pijlers gebaseerd:

- > Het aantal parkeerplaatsen op straat controleren en ze zodanig beheren dat in de buurt van de voorzieningen enkel afzetstroken zijn en in de buurt van de winkels parkeerplaatsen voor korte termijn; voor middellangparkeren zal men worden doorverwezen naar twee openbare parkeergarages buiten de weg, waarvan de prijzen worden gecoördineerd in het licht van deze doelstelling;
- > Niet bijdragen tot een verschuiving van het parkeren buiten de weg naar de omliggende wijken, die vooral 's avonds verzadigd zijn, maar integendeel de openbare parkeerplaatsen gebruiken om de omliggende wijken 's avonds te ontlasten;
- > Een proactieve strategie hebben om het aantal parkeerplaatsen buiten de weg te verminderen, enerzijds door de verbetering van de reeds bevredigende bediening van de wijk door het openbaar vervoer, en anderzijds door de extra plaatsen die kunnen worden gemobiliseerd in de twee openbare parkings die toegankelijk zijn vanaf de twee woonbuurten;
- > De parkeerplaatsen buiten de weg zodanig beheren dat gebruik en eigendom gescheiden worden, met het oog op de optimalisatie van het gebruik ervan;

- > Geleidelijk aan de herbestemming voor de onderbenutte parkeermogelijkheden langs de weg naar parkeermogelijkheden voor gedeelde voertuigen organiseren;
- > De configuratie van de parkeerplaatsen naast de weg zo bevorderen dat ze voor andere gebruiken kunnen worden bestemd.

### 7.3.1. Parkeren op de weg

#### a. Wooncampus

- > 2 Kiss & Ride-strook aan de school, te bepalen op basis van het programma van de sport- en de schoolvoorzieningen aan de westkant van de spoorweg;
- > Niet-gereserveerde parkeerplaatsen op straat, beperkt tot in totaal 10 plaatsen in de buurt van de winkels en voorzieningen, op de bewoonde zijden van de hoofdweg (zie parkeerplaatsen op straat op kaart O7);
- > 6 plaatsen gereserveerd voor mensen met een handicap, verdeeld over de woonerven en de bewoonde zijden van de hoofdweg;
- > 3 plaatsen gereserveerd voor gedeelde auto's op de multimodale hub Latinis.

#### b. Stationsbuurt

Alle al dan niet gereserveerde parkeerplaatsen zullen worden bepaald op basis van een objectivering van de behoeften in verband met de precieze programma's die in de wijk moeten worden ontwikkeld, waar-bij op de volgende bezorgdheden wordt ingespeeld - en dit zowel voor sector #4 als voor sector #6:

- > Kiss & ride in de buurt van de voorzieningen en de handelszaken;
- > Gereserveerde parkeerplaatsen voor gedeelde auto's in de buurt van het Pleintje;
- > Parkeerplaatsen voor taxi's in de buurt van het hotel;
- > Gereserveerde parkeerplaatsen voor personen met een handicap;
- > Niet-gereserveerde parkeerplaatsen: maximaal 10 gespreid aan weerszijden van de spoorwegen en uitsluitend bestemd voor kortetermijnparkeren

#### c. Wijk voor stedelijke industrie en Sportcampus

- > 2 Kiss & Ride-strook aan de school, te bepalen op basis van het programma van de sport- en de schoolvoorzieningen aan de westkant van de spoorweg;
- > Kiss & Ride voor de Sportcampus;
- > 5 gereserveerde parkeerplaatsen voor personen met een handicap en 3 parkeerplaatsen voor gedeelde auto's in de Wijk voor stedelijke industrie;
- > Niet-gereserveerde parkeerplaatsen op de weg beperkt tot een totaal van 25 parkeerplaatsen in de lengterichting langs de hoofdweg in de Wijk voor stedelijke industrie.

Rekening houdend met het ingesloten karakter van de site zijn geen parkeerplaatsen voor vrachtwagens op de weg voorzien.

### 7.3.2. Parkeren weg buiten de weg

#### a. Wooncampus

De Wooncampus zal het voorwerp uitmaken van de eerste fase van de vastgoedontwikkeling. De parkeerplaatsen buiten de weg zullen er dan ook worden ontworpen met de bedoeling om in te spelen op de mobi-liteitsprofielen die overwogen op het moment van de goedkeuring van het ontwerp van RPA, zodat een verplaatsing van de parkeermogelijk-

heden naar de buurtwijken kan worden voorkomen. Het innoverende ontwerp moet de mogelijkheid bieden om zich aan de toekomstige evoluties van het mobiliteitsgedrag aan te passen.

Alle parkeerplaatsen die nodig zijn om te beantwoorden aan de behoeften in verband met de woningen, de handelszaken, de bedrijfslokalen en de voorzieningen zijn in de ondergrondse of gedeeltelijk ondergrondse parkeergarages geïntegreerd, die op een zo breed mogelijke manier geglobaliseerd worden beheerd en waarbij het recht op het gebruik van een parkeerplaats op het eigendomsrecht zal zijn gebaseerd. De parkeergarages zijn worden systematisch toegankelijk gemaakt voor de voetgangers vanaf de openbare ruimte, waarbij het flexibele gebruik van de parkeerplaatsen wordt bevorderd – met inbegrip van de toegang tot de wijkbewoners.

Niet alle gebouwen zullen daarom noodzakelijkerwijs van een parkeergarage zijn voorzien. De configuratie van de parkeergarages zal de latere herbestemming van die ruimten voor andere functies bevorderen.

De globale capaciteit van de parkeergarages van de Wooncampus zal op basis van de volgende maximumwaarden worden bepaald:

- > 0,6 plaatsen per woning voor de private woningen en de middelgrote koopwoningen;
- > 0,4 plaatsen per woning voor de sociale koopwoningen en de sociale huurwoningen;
- > Voor de handelszaken, 1 parkeerplaats per begonnen schijf van een vloeroppervlakte van 200 m<sup>2</sup>;
- > 1 parkeerplaats per bedrijfsruimte of kantoor van een vrij beroep met een begonnen vloeroppervlakte van 100 m<sup>2</sup>.

Men mag ervan uitgaan dat de globale parkeer capaciteit die op de Wooncampus wordt ontwikkeld, zal voldoen aan de primaire parkeerbehoeften die verband houden met de functies die in de wijk zijn ingeplant. Aan de secundaire behoeften (bezoekers) zal worden voldaan door een openbare siloparkeergarage met een capaciteit van maximaal 220 parkeerplaatsen, die nog moet worden gebouwd in de Wijk voor stedelijke industrie en die vanaf de centrale voetgangers- en fietsersbrug voor de bewoners van de Campus bereikbaar zal zijn. Die parkeergarage – een gewestelijk initiatief – zal worden ingeplant in een gemengd gebouw waar economische activiteiten zullen in worden ondergebracht. Dat gebouw zal zo worden ontworpen dat het kan worden omgebouwd tot lokalen voor economische activiteiten, als de vraag naar parkeerplaatsen de komende jaren zou teruglopen.

Het beheer van die parkeergarage zou een gemutualiseerd gebruik tussen de bewoners van en de bezoekers aan de Wooncampus, de buurtbewoners en de bezoekers aan de ondernemingen in de Wijk voor stedelijke industrie en de Sportcampus moeten bevorderen.

#### **b. Stationsbuurt**

De Stationsbuurt zal tijdens de tweede ontwikkelingsfase worden verstedelijkt, zonder dat het vandaag mogelijk is om precies de evolutie van de parkeerbehoeften te kwantificeren. Deze hangt immers enerzijds samen met de evolutie van het gedrag van de Brusselaars en anderzijds met de verbetering van het aanbod van het openbaar vervoer die werkelijk zal zijn gerealiseerd op het moment dat de Stationsbuurt zal worden gebouwd.

Daarbij zullen dezelfde principes worden gehanteerd als voor de Wooncampus, en dan meer bepaald: bevrediging van de primaire parkeerbehoeften in ondergrondse parkeergarages en van de secundaire behoeften die zullen voortvloeien uit de nieuw ingeplante functies in een openbare parkeergarage van het silotype die later kan worden omgebouwd.

Wat betreft de capaciteit die in aanmerking moet worden genomen voor de ontwikkeling van parkeerterreinen, voorziet het ontwerp van RPA in zijn regelgevend gedeelte in dezelfde maximumwaarden als die

welke voor de residentiële campus worden gehanteerd om in de primaire behoeften te voorzien.

Wat de capaciteit betreft waarmee rekening moet worden gehouden voor de ontwikkeling van die parkeerplaatsen voorziet het ontwerp van RPA voor de bevrediging van de primaire en de secundaire behoeften dezelfde waarden als in de Wooncampus, in combinatie met een verminderingsfactor die moet worden geobjectiveerd in het kader van de Monitoring van het verkeer en van de parkeermogelijkheden waarvan sprake is in 7.4. Die objectivering van de eventuele beperkingsfactor zal niet alleen rekening houden met een nauwkeurige analyse van de bezetting van alle parkeergarages die op de site, maar ook met de bezetting van de voorzieningen voor de gedeelde voertuigen en de noodzaak om het aanbod uit te breiden.

Het aanbod van de parkeermogelijkheden die aan die behoeften zou kunnen voldoen in de Stationsbuurt werd in het kader van het MER onderzocht. In dat verband mag men beschouwen dat de Sectoren #4 en #5 slechts over de oppervlakken beschikken die nodig zijn om te voldoen aan de primaire behoeften van de functies die er zijn ingeplant. Alle primaire behoeften van Sector #6 a en b en alle secundaire behoeften van de Stationsbuurt kunnen worden voldaan via een parkeergarage onder de gebouwen van Sector #6b. Het bodemreliëf op die plaats biedt de mogelijkheid om een ondergrondse parkeergarage met één verdieping en 2 verdiepingen van verbouwbare siloparkeergarages te installeren. Met de precieze evaluatie van de beperkingscoëfficiënt die moet worden toegepast ten opzichte van de maximumwaarden zal men de omvang van de te ontwikkelen parkeerinfrastructuur kunnen bepalen.

#### **c. Wijk voor stedelijke industrie**

Momenteel gebruiken de ondernemingen die in het GSI zijn gevestigd, zowel de private percelen als de openbare ruimte om hun functionele voertuigen te parkeren – met inbegrip van de vrachtwagens, de voertuigen van hun personeel en hun bezoekers, zonder dat ze daarbij rekening houden met de verkregen omgevingsvergunningen. Ondernemingen die buiten het gebied gelegen zijn, gebruiken het GSI om er hun voertuigen te parkeren; er worden ook talrijke wrakken achtergelaten.

Er zal op de site geleidelijk aan een streng parkeerbeheer worden ingevoerd en de bepalingen van de GSV en van de verkregen milieuvergunningen zullen dan worden toegepast.

Voor de toepassing van de GSV beschouwt men dat de Wijk voor stedelijke industrie in gebied B is gelegen.

Binnen de grenzen van de verkregen toelatingen zullen de functionele voertuigen van de ondernemingen, met inbegrip van de vrachtwagens en de voertuigen bestemd voor het personeel en de bezoekers, prioritair op het perceel zullen worden geparkeerd. Ze zullen daar in de open lucht kunnen worden geparkeerd, waarbij de nodige aandacht wordt besteed aan de kwaliteit van de inrichting van de parkeerterreinen en de beperking van de ondoordringbaarheid van de bodem. Bij de renovaties van industriële gebouwen of de bouw op nog niet bebouwde percelen zal deze bepaling er niet mogen toe leiden dat de verdichting van de bebouwbare percelen worden verhinderd.

#### **d. Sportcampus**

Momenteel wordt de parking van de leden van de sportclubs georganiseerd volgens de maximale fysieke capaciteiten van de beschikbare terreinen. De reorganisatie van de Sportcampus zal ervoor zorgen dat de terreinen worden gebruikt in overeenstemming met hun doel en om het parkeren van auto's op het perceel te beperken, om de toegelaten parkeerplaatsen in het kader van de vergunningen te mutualiseren en landschapsinrichtingen te voorzien, maar dan alleen op doordringbare bodem.

## 7.4. MULTIMODALITEIT OM HET AUTOGEBRUIK TE BEPERKEN

De site telt drie multimodale hubs. Naast de verbindingen tussen de netwerken van het openbaar vervoer zullen de multimodale hubs elk van een station voor gedeelde auto's, een oplaadpaal voor elektrische voertuigen en een Villo-station zijn voorzien.

Het is hierbij de bedoeling om de bewoners van de nieuwe wijk de kans te bieden om een comfortabel leven te leiden zonder dat ze een auto nodig hebben.

## 7.5. MONITORING VAN VERKEER EN PARKEERPLAATSEN

De opeenvolgende mobiliteitsstudies spitsten zich toe op een gedetailleerde vergelijking tussen de huidige verkeerssituatie en het voorspelde verkeer in en rond de wijk, tijdens de verschillende fasen van de verstedelijking, al naargelang van de dichtheid en het geplande gebruik. Het MER actualiseerde die gegevens met de bedoeling om een duidelijk zicht te bieden op de wijzigingen die zich tijdens de uitwerking van het ontwerp van RPA hadden voorgedaan.

Uit die geactualiseerde prognoses blijkt dat de beoogde dichtheid voor de site en de geplande bestemmingen verenigbaar zijn met het behoud van de bevredigende leefomstandigheden in de omliggende wijken, waarvan de wegen onvermijdelijk de toename van het verkeer zullen absorberen. De prognoses tonen ook aan dat de maatregelen die zijn getroffen om de overlast in dit gebied te verminderen, passend en toereikend zijn.

De mobiliteitsomstandigheden in het noordoostelijke kwadrant van het Gewest zullen de komende jaren aanzienlijk veranderen: veranderingen in het verkeer op de Reyerslaan en het Meiserplein, de ingebruikname van de noordelijke metro, verstedelijking van de Reyersite... Hoewel er heel wat studies werden uitgevoerd vóór de definitie van deze verschillende projecten, is het zeer moeilijk om de impact van deze veranderingen, die vandaag moeilijk in te schatten zijn door de combinatie van deze veranderingen in de mobiliteitsomstandigheden rond Josaphat, te vermijden.

Er werd daarom besloten om over te gaan tot een monitoring van het verkeer en de parkeerplaatsen in de bestaande wegen rond de nieuwe wijk en in de nieuwe wijk zelf.

Brussel Mobiliteit en perspective.brussels zullen samen verantwoordelijk zijn voor de ontwikkeling van de methodologie voor deze monitoring (indicatoren, controlefrequentie, toezichtsgebied enz.), het opstellen van een nulsituatie, zo dicht mogelijk bij het begin van de verstedelijking van de wijk, het treffen van de periodieke maatregelen die in de methodologie worden aanbevolen, en ze zullen aan de betrokken overheden corrigerende maatregelen of verbeteringen van de genomen maatregelen voorstellen, die waar nodig moeten worden uitgevoerd.

Deze corrigerende maatregelen en verbeteringen kunnen zowel betrekking hebben op de maatregelen die moeten worden genomen op het gebied van mobiliteit (parkeren, openbaar vervoer enz.) als op de tijdelijke of permanente inrichting van wegen in de nieuwe wijk en op de bestaande wegen in de aangrenzende wijken die onder de monitoring vallen. De conclusies van de monitoring zullen voor perspective.brussels ook aanleiding kunnen zijn om aan de Gewestelijke Regering voor te stellen om actie te ondernemen op andere aspecten van de ontwikkeling van de wijk, zoals de beper-

king van de parkeermogelijkheden buiten de weg, de wijziging van de ontwikkelingsplanning die onvoorziene effecten op de mobiliteit die de ontwikkeling van de wijk in de omliggende wijken zouden kunnen corrigeren.



## 8. EEN DUURZAME WIJK DIE DE KLIMAATUITDAGING AANKAN

### 8.1. BE FUTURE-PROOF, BE RESILIENT, BE.SUSTAINABLE

De uitwerkingsprocedure van het ontwerp van RPA heeft de noodzaak aan het licht gebracht van een systematische analyse van de opties die werden genomen in het kader van het drievoudige perspectief van de klimaatuitdaging, de uitdagingen op het vlak van de stedelijke veerkracht die door de gezondheids crisis duidelijk werden en alle uitdagingen op het vlak van de duurzaamheid.

Op basis van deze analyse kon een samenvatting worden gemaakt van de opties genomen in het ontwerp RPA, die grotendeels in de voorgaande hoofdstukken aan bod zijn gekomen. Deze opties hebben geleid tot het bekomen van de specificatie van prestatie-indicatoren en tot de specificatie van aanvullende maatregelen die niet in het project aanwezig zijn en die in de voorgaande fasen moeten worden uitgevoerd.

Hiervoor werd het rooster van be.sustainable gebruikt. Het instrument "be.sustainable" is gebruikt als leidraad voor wijzigingen in het ontwerp van RPA met betrekking tot duurzaamheidsaspecten, en neemt het ontwerp van RPA uit 2019 als uitgangspunt voor de analyse. De aspecten die meer bepaald betrekking hebben op de klimaatuitdagingen en de stedelijke veerkracht werden verduidelijkt met betrekking tot de betreffende analysedomeinen.

Het ontwerp van RPA Josaphat beantwoordt aan het charter van be.sustainable, waarvan de inhoud in de vorm van een opschrift bij elk analysedomein wordt herhaald.

### 8.2. DE UITDAGINGEN EN DE DOOR HET ONTWERP VAN RPA AANGEREIKTE OPLOSSINGEN

#### 8.2.1. Visie



De duurzame wijken in Brussel zijn stadsprojecten die bijdragen aan de ontwikkeling van een Duurzame Stad, met een lage koolstofvoetafdruk, die veerkrachtig is en geniet van een hoogwaardige leefomgeving, terwijl wordt gestreefd naar een verbetering van hun impact op het milieu en op hun context.

De visie die in het ontwerp van RPA werd uitgewerkt, is gebaseerd op een gedetailleerde en geactualiseerde analyse van de context. Ze wordt duidelijk uiteengezet in hoofdstuk 2 en berust op de volgende opties:

- > zorg dragen voor de levenskwaliteit van de Brusselaars vandaag, morgen en op lange termijn: naar een ecoresiliente stad;
- > de topografische ligging en de natuurlijke rijkdom van de site valoriseren en de nieuwe wijk laten opvallen van buitenaf;
- > de trein als opportuniteit om een duurzame wijk te bouwen en de spoorweg als doorslaggevend element in het landschap;
- > een sociaal gemengde en ecologisch veerkrachtige wijk, die beantwoordt aan de gewestelijke behoeften aan betaalbare

woningen voor de Brusselaars;

- > een wijk die van haar duurzaamheid een troef maakt voor de leefbaarheid;
- > een nieuwe wijk die met de naburige wijken en met de stad is verbonden;
- > te optimaliseren functionele mix voor elke functie die op de site moet worden ingeplant;
- > Josaphat, een openbare groene structuur en 4 specifieke buurten.



#### 8.2.2. Beheer en participatie

Het governanceproces geniet er van een collaboratief en participatief beheer dat in duurzame economische principes past.

Een site zoals Josaphat, die ten doel heeft om gelijktijdig op federale, gewestelijke en gemeentelijke behoeften in te spelen, vereist een samenwerkingsbeheer tussen talrijke openbare actoren. Dat beheer wordt gestuurd door de MSI, die de taak heeft om de ontwikkeling van de strategische gebieden van het Gewest te omkaderen.

Het uitwerkingsproces van het RPA was de gelegenheid om die samenwerkingen tussen instanties te intensifiëren om op die manier gecoördineerde oplossingen uit te werken en om de samenhang van het project te verbeteren.

Bij de operationalisering van de projecten zal een collaboratief beheer tussen de openbare instanties van essentieel belang zijn. Dit beheer is een van de bepalende voorwaarden voor het welslagen van het ontwerp van RPA - en dan meer bepaald op het vlak van het milieu (circulariteit tussen projecten, gecoördineerd beheer van de bouwplaatsen, inlichting van de bevolking, maatregelen voor de opvolging van het RPA ...).

Dat collaboratieve beheer zal worden gestructureerd zodra het ontwerp van RPA is goedgekeurd en zal de vorm hebben van een permanent stuurcomité.

De operationalisering van het RPA zal worden ontwikkeld in een perspectief van continue evaluatie van de mate waarin de doelstellingen worden behaald, naast de evaluatie die wordt voorzien door artikel 30/11 van het Brussels Wetboek van Ruimtelijke Ordening. Deze evaluatieprocedure voorziet:

- > de uitvoering van een monitoring van de mobiliteit en het parkeren;
- > de uitvoering van een monitoring van de biodiversiteit;
- > de evaluatie van de milieuprestaties van de vastgoedontwikkelingsprojecten, vanaf het ontwerp tot de uitvoering.

Het uitwerkingsproces van het ontwerp van RPA bracht een sterke betrokkenheid van de omwonenden aan het licht, maar ook een bredere betrokkenheid van de burgers, die heel wat voorstellen oplevert. Het ontwerp van RPA houdt rekening met de opmerkingen en de voorstellen die werden geformuleerd in het kader van de uitwerkingsprocedure die na analyse het project konden verrijken. Het meest doeltreffende en concreetste participatieveld zal worden opgesteld zodra de definitieve opties zijn beslist over de toekomst van de wijk.

De MSI zal de omwonenden, de toekomstige bewoners en gebruikers van de site regelmatig op de hoogte houden met algemene informatie over de uitvoering van het RPA (lancering en essentiële stappen van de operationaliseringsprojecten, organisatie van de werken, voorstelling van de resultaten van de uitgevoerde monitoringcampagnes).

De mogelijkheid tot participatie zal worden geboden bij de operationalisering van elk project, die zal worden georganiseerd door de projectleider in samenwerking met de MSI. Het zal hierbij de bedoeling zijn om de omwonenden en de toekomstige bewoners en gebruikers van de site te betrekken bij de definitie en de uitvoering van de openbare en de gemeenschappelijke delen van de projecten.

Aangezien de uitvoering van het RPA een werk van lange adem is, dat een vijftiental jaren in beslag kan nemen, zal die uitvoering gepaard gaan met tijdelijke bezettingsinitiatieven die vergelijkbaar zijn met wat momenteel op de site bestaat en met tijdelijke beheeroperaties waarbij omwonenden, toekomstige bewoners en gebruikers van de site in de logica van de participatie, de kans zullen krijgen om de openbare ruimten mee vorm te geven.

### 8.2.3. Menselijke omgeving



De wijk beschikt over een maatschappelijke, economische en commerciële vitaliteit. De wijk is inclusief en aanpasbaar.

De sociale, economische en commerciële vitaliteit die men voor ogen heeft voor de toekomstige wijk, wordt in hoofdstuk 5 van het ontwerp van RPA uitgewerkt.

Die vitaliteit is enerzijds gebaseerd op de ontwikkeling van economische activiteiten die profiteren van de reeds beschikbare resources in de nabijheid, die inspelen op een vraag waaraan niet wordt voldaan in het traditionele stadsweefsel en de interacties op plaatselijk niveau stimuleren.

Anderzijds is ze ook gebaseerd op de invoering van openbare en collectieve voorzieningen vanaf de start van het project, die inspelen op behoeften die al werden geïdentificeerd binnen een ruimere perimeter dan die van het RPA, over de reservering van ruimten voor de te ontwikkelen gemeenschappelijke functies naarmate de aanleg van de wijk vordert en waarbij ook rekening wordt gehouden met de toekomstige behoeften die momenteel nog niet zijn geïdentificeerd.

Het ontwerp van RPA stelt ten slotte een gepolariseerde locatie voor voor de functies die sociale banden smeden in correlatie met een strategie van activering van de openbare ruimte.

De inclusiviteit wordt in de eerste plaats beschouwd vanuit de invalshoek van de betaalbaarheid van kwaliteitsvolle woningen via een verhouding van 45 % publieke woningen die overeenstemmen met de financiële mogelijkheden van de Brusselse bevolking en de sociale mix die verband houdt met de verdeling van de types woningen in de woonbuurten.

De inclusiviteit is ook geïnspireerd op een voluntaristisch beleid van toegankelijkheid van de woningen voor PBM's.

Een strategie van inclusieve participatie zal ten slotte helpen om de inclusiviteit van de openbare ruimten te benaderen afhankelijk van de perspectieven gender, multigenerationaliteit en het onthaal van doelgroepen die vaak het slachtoffer zijn van discriminatie.

De aanpasbaarheid van de wijk wordt vooral bekeken vanuit het perspectief van de benutting van het veerkrachtpotentieel dat door de woningen wordt geboden (aanpasbaarheid aan de evolutie van de leefwijzen, infrastructurele kwaliteit, ontwikkeling van de gemeenschappelijke plaatsen), de openbare en gemeenschappelijke ruimten, de collectieve en publieke voorzieningen en de geleidelijke creatie van een economisch weefsel dat aan de behoeften kan worden aangepast.

### 8.2.4. Ruimtelijke ontwikkeling



De wijk profiteert van open ruimten en structurerende, perfor-

mante bebouwingen waar iedereen zich kan thuis voelen, die in de tijd aanpasbaar zijn en die perfect passen in de omliggende context.

Deze kwestie wordt in hoofdstuk 4 van het ontwerp van RPA ruimschoots behandeld. Het uitwerkingsproces van het ontwerp van RPA zorgde ook voor een verschuiving in de richting van een betere definitie van de open ruimten en van de natuur in het project. De openbare groene structuur biedt waarborgen op het vlak van duurzaamheid, prestaties, aanpasbaarheid en toe-eigening van open ruimten die zowel kwantitatief als kwalitatief relevant zijn. Die openbare groene structuur structureert werkelijk de ontwikkeling van het project.

### 8.2.5. Mobiliteit



De wijk biedt een doeltreffende toegankelijkheid, waarbij het gebruik van actieve modi en het openbaar vervoer voor alle gebruikers wordt vergemakkelijkt.

De bereikbaarheid van de wijk wordt in de hoofdstukken 6 en 7 van het ontwerp van RPA verduidelijkt.

Deze eigenschap wordt bepaald op basis van de principes die in Good Move werden uitgewerkt, en dan meer bepaald het STOP-principe. De voluntaristische visie die hierbij werd uitgewerkt, biedt de mogelijkheid om een gunstiger antwoord te formuleren dan dat van het gemiddelde antwoord dat het gewestelijke grondgebied of de omliggende wijken geven op de klimaatuitdaging door het koolstofvrij maken van de mobiliteit.

Het ingesloten karakter van de site, dat een gevolg is van haar topografie en de aanwezigheid van de spoorweg, worden gecompenseerd door de aanleg van een verkeersnetwerk voor de actieve modi vanaf de nulfase, dat de doorkruisbaarheid van de nieuwe wijk verzekert. Die doorkruisbaarheid is ook een goede zaak voor de bereikbaarheid van de naburige wijken.

De toegankelijkheid voor gemotoriseerd verkeer werd specifiek onderzocht met de bedoeling om de nefaste gevolgen die de inplanting van de nieuwe wijk zou kunnen hebben op de naburige wijken onder controle te houden. Hiervoor zou een voluntaristische strategie worden toegepast om de individuele auto in de nieuwe wijk zoveel mogelijk te beperken, gericht op een voorbeeldrol en door de aanpasbaarheid van de maatregelen en infrastructuur waarin wijzigingen in het mobiliteitsgedrag kunnen worden geïntegreerd. De evaluatie en de vereiste aanpassingen worden door de Mobiliteitsmonitoring beheerd.

### 8.2.6. Ontwikkeling van de natuur



De wijk integreert de aanwezigheid van de natuur in haar territoriale, structurende, landschappelijke, performante, evolutieve, sociale en gezondheidsdimensie.

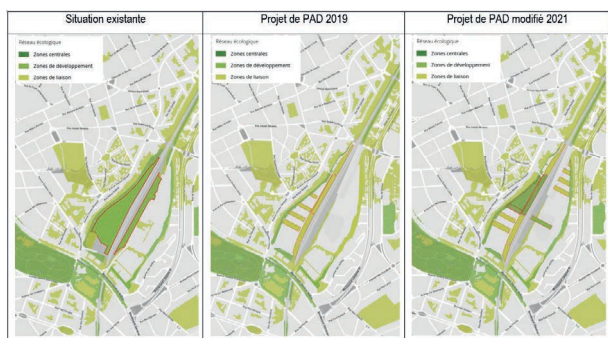
Het uitwerkingsproces van het ontwerp van RPA heeft duidelijk een nieuwe evenwicht tot stand gebracht in het project om op een zo compleet mogelijke manier op die uitdaging in te spelen. De objectivering van de kwalitatieve en kwantitatieve analyse van de huidige biodiversiteitskenmerken van de site in het MER bood de mogelijkheid om de diverse dimensies van de ontwikkeling van de natuur in het landschap en het grondgebied te verankeren, door nauwkeuriger de natuurlijke milieus te definiëren, evenals hun respectieve bijdragen en de aandachtspunten op dit vlak.

De inventaris van de biodiversiteit heeft aangetoond dat het huidige hoge niveau van biodiversiteit berust op de gelijktijdige aanwezigheid van drie complementaire milieus (grasbraakland, bebost braakland en vochtige milieus), zonder dat daarbij een onderscheid wordt gemaakt tussen specifieke 'spots' of beschermde soorten waarvan de habi-

tat op een specifieke plaats zou moeten worden beschermd. Op de Josaphatsite huizen een groot aantal dier- en plantensoorten die ook in de rest van het Brusselse Gewest aanwezig zijn en de site speelt dan ook een doeltreffende rol in het ecologische netwerk van de stad. Dat algemene karakter van de site en de toename van de biodiversiteit van de afgelopen jaren, in combinatie met de consolidatie van het braakland dat in 2012 werd gecreëerd, zorgen voor gunstige omstandigheden voor het behoud en de ontwikkeling van een hoog niveau van biodiversiteit in een context van verstedelijking, voor zover de oppervlakte van de natuurlijke ruimten voldoende blijft en de diversiteit van de milieus niet verloren gaat.

De diversiteit van de milieus wordt gewaarborgd door de installatie van de openbare groene structuur, die bestaat uit de Taludparken, het centrale Wadipark, het Spoorpark met hoogbiologische waarde en het Biopark.

Ook de woonbuurten dragen bij aan de ontwikkeling van de vochtige milieus via de Wadiparken die er aangelegd zijn.



Afbeelding 31: Evolutie van de natuurlijke ruimten in het ontwerp van RPA Josaphat © ARIES

Op de 33,72 ha van de perimeter van het ontwerp van RPA is de oppervlakte van de natuurlijke ruimten (m.a.w. de groene ruimten in volle aarde) in de huidige situatie 16,01 ha of 47 % van de totale oppervlakte van de site. Dat relatief lage aandeel – dat contrasteert met de meestal verspreide perceptie – is enerzijds toe te schrijven aan de grote ondoordringbare oppervlakken van het huidige gebied voor stedelijke industrie en anderzijds aan de aanwezigheid van synthetische verhardingen van de sportterreinen in het sportgebied.

Voor de natuurlijke ruimten die door het ontwerp van RPA zijn voorzien, heeft men rekening gehouden met de openbare groene structuur, waarvan de locatie en de oppervlakte door de wettelijke bepalingen worden gewaarborgd. Vervolgens heeft men in de verstedelijkte sectoren de oppervlakte geschat van de groene ruimten in volle grond, zoals die blijken uit de bepalingen voor de inrichting van het ontwerp van RPA. De oppervlakken van de wegen en van de bebouwingen zijn daar volledig van uitgesloten, ondanks het potentieel op het vlak van biodiversiteit die die ruimten kunnen bieden bij de operationalisering van de site (groendaken, vergroening van de verticale vlakken, beperking van de bodeminname van de bouwwerken en de plaatselijke wegen ...).

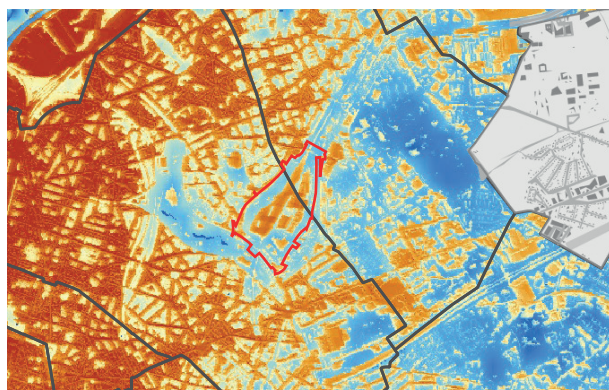
In termen van beperking van de natuurlijke ruimten ten opzichte van de bestaande situatie vertegenwoordigt de verstedelijking die in het ontwerp van RPA is voorzien, slechts een beperking van de natuurlijke ruimten met 16 %. Alleen al de openbare groene structuur neemt 58 % van de oppervlakte van de natuurlijke ruimten van het ontwerp van RPA voor haar rekening.

Als men dit gegeven objectiveert volgens het biodiversiteitspotentieel van de natuurlijke ruimten, is de beperking van het biodiversiteitspotentieel echter groter. Wanneer men voor elke soort oppervlakte van de natuurlijke ruimte een gemiddelde biodiversiteitscoëfficiënt per oppervlakte hanteert overeenkomstig de waarden die worden gehanteerd in de referentiesystemen van Leefmilieu Brussel (Ecopotentieel en CBS+), verkrijgen we gewogen oppervlakken die het biodiversiteitspotentieel van het ontwerp van RPA weergeven in vergelijking met het potentieel in de huidige situatie. De beperking bedraagt hier 40

%. De openbare groene structuur is op zich goed voor 64 % van het biodiversiteitspotentieel.

De schatting van de overige 36 % is een minimumwaarde, die moet worden geoptimaliseerd tijdens de operationaliseringsfasen van de site – zowel in de woonbuurten als in de Wijk voor stedelijke industrie en de Sportcampus. Die optimalisatie zal worden geobjectiveerd met behulp van de referentiesystemen van Leefmilieu Brussel tijdens vergunningsprocedures.

De bestaande situatie van de natuurlijke ruimten van de site draagt weinig bij aan de maatschappelijke rol van de natuur in de stad. De natuurlijke ruimten worden slechts beperkt bezocht door een aantal natuurliefhebbers en omwonenden die de moestuinen bezoeken. De opening van een zomerovergangspark heeft die toestand sinds 2020 enigszins verbeterd. De gezondheids crisis maakte echter duidelijk dat in dit deel van het Brusselse grondgebied een grote behoefte is aan groene ruimten – een behoefte die het Josaphatpark niet meer kan opvangen. Het ontwerp van RPA verbetert de toestand, aangezien het een aaneengesloten openbare ruimte van 5,05 ha ter beschikking stelt – zelfs al kan de toegang voor het publiek in sommige delen worden beperkt met het oog op het behoud van de biodiversiteit, waar bezoekers de bewegwijzerde paden niet mogen verlaten.



stedelijk Gewest, 2018 © Leefmilieu Brussel

Met betrekking tot het klimaat wordt het zwakke punt van de site gevormd door het warmte-eiland dat wordt gevormd door het laaggelegen en vlak deel van het terrein ten opzichte van de toestand in de omliggende wijken, waar de toestand globaal genomen veel beter is dankzij de behoorlijke kwaliteit van de binnenterreinen van de huizenblokken. Die toestand is waarneembaar in het huidige gebied van stedelijke industrie dat in hoge mate is verhard en dat zeer duidelijk werd gepercipieerd tijdens de ingebruikname van het zomerovergangspark 2020 op een deel van het braakland. De kaart toont de rol van de koele zone die wordt gevormd door de beboste rand rond de site, met inbegrip van het gunstige effect van de aangeplante bomen op de Sportcampus. De kaart toont ook de gezamenlijke effecten van de afwezigheid van schaduw door bomen of struiken op het braakliggend terrein en de afwezigheid van water binnen de site, aangezien de poel die onlangs was gegraven, tijdens de zomer volledig droog was komen te staan.

Het ontwerp van RPA brengt de volgende verbeteringen aan op dit vlak: doorlopende gebladerte door bomen langs het Spoorpark (750 hoogstambomen alleen al in het Spoorpark tijdens fase 0 van de viabilisatie van de site), aanwezigheid van 1,63 ha vochtige milieus verspreid in de nabijheid van de woonbuurten en met een permanente aanwezigheid van oppervlaktewater, vorming van een aansluitend netwerk van beplanting tussen de gebouwen van de Wooncampus en op de Sportcampus, systematische beplanting van de wegen en de Beplante stroken en vergroening van de Wijk voor stedelijke industrie.

De openbare verlichting vormt een uitdaging voor het behoud van de nachtelijke biodiversiteit op de site. Het lichtplan dat enerzijds zal moeten worden ingevoerd in het kader van het globale plan van Beliris om de belangrijkste openbare ruimten in te richten en anderzijds in



de operationaliseringsprojecten van de verschillende buurten zal het volgende voorzien:

- > het voorkomen van overbelichting;
- > het voorkomen van naar de hemel gerichte verlichting in het kader van de waardering van het boom- of struikpatrimonium;
- > het gebruik van verlichting waar ze nodig is, waarbij de horizontale verspreiding van het licht wordt voorkomen;
- > voorrang aan de minst schadelijke verlichtingsbronnen voor de fauna;
- > beperking van de verlichtingsperiodes afhankelijk van de toepassingen;
- > de niet-verlichting van groene ruimten in het groengebied met grote biologische waarde, met uitzondering van een bewegwijzering van de paden door middel van lage verlichtingspaaltjes.

De biodiversiteit zal worden geëvalueerd in het kader van een periodieke evaluatie in de vorm van een biodiversiteit, die uit de volgende elementen zal bestaan:

- > de uitvoering van de nodige aanvullende studies met de bedoeling om over een periode van 4 seizoenen de inventaris op te stellen van de bestaande toestand in het kader van het MER;
- > de periodieke evaluatie (minstens om de 2 jaar) van de evolutie van de biodiversiteit binnen de perimeter van het ontwerp van RPA en dit gedurende de volledige operationaliseringsperiode van het ontwerp van RPA;
- > ter gelegenheid van elke periodieke evaluatie de aanbeveling van te ondernemen acties om de geïdentificeerde ongunstige effecten tegen te gaan of om de biodiversiteit te vergroten binnen de openbare groene structuur en de evaluatie van de effecten door de maatregelen die tijdens de vorige periode werden getroffen.

De monitoring van de biodiversiteit zal gezamenlijk met de MSI en met Leefmilieu Brussel worden uitgevoerd en de resultaten ervan zullen worden bekendgemaakt.

## 8.2.7. Watercyclus



> k. 08

De wijk beschikt over een strategie voor waterbeheer, waarin water niet alleen als resource, maar ook als risico wordt beschouwd.

Tijdens de uitwerkingsprocedure kon duidelijkheid worden verschaft over de te volgen strategie om de watercyclus op de site te verzekeren. De wattertoevoer naar de vijvers van het Josaphatpark in de vorm van restregenwater afkomstig uit de nieuw wijk kan interessant zijn vanuit het oogpunt van de toestand van de vijvers, wanneer die afzonderlijk wordt beschouwd. Vanuit het standpunt van de toestand van de nieuwe wijk leidt ze er evenwel toe om een minder performant regenwaterbeheer te beschouwen. Om doeltreffend te zijn zouden op de westelijke kant van de sporen een afzonderlijke collector en specifieke bufferinstallaties moeten worden geïnstalleerd waarmee een laag en constant waterdebiet naar de vijvers zou kunnen worden geleid. De oplossing waarbij het overtollige afvloeiingswater van de westelijke kant alleen tijdens perioden van zware regenval naar de vijvers zou worden afgevoerd, wordt beschouwd als weinig relevant, aangezien in die omstandigheden het afvloeiingswater van het park zelf wellicht zou volstaan. Beide oplossingen vereisen een complexe en dure boorinstallatie onder de laan. Het ontwerp van RPA geeft daarom de voorkeur aan een performante strategie van het beheer van de watercyclus op de site zelf, met de bedoeling om **geen regenwater in de riolering te laten terechtkomen**.

De strategie om dat doel te bereiken, omvat de volgende opties:

### 1. De hoeveelheid regenwater die in doorlaatbare grond moet worden geïnfiltreerd, verminderen:

- > Hergebruik van regenwater dat op het perceel of op het terrein is opgeslagen (met name door te streven naar complementariteit binnen het stedelijk industriegebied).

### 2. Vertraagde afvoer van regenwater van de ondoorlaatbare oppervlakken van het terrein op de niet verharde gronden:

- > Systematisch gebruik van groene daken en lokale buffers:

- > Gebruik van rijwegen met opslag-filtratie capaciteit;
- > Ontwerp van bufferzones in open lucht om het landschapontwerp te verrijken (grachten, regentuinen, wachtbekkens, enz.) .

### 3. Optimalisatie van de doordringbaarheid van de bodem:

- > de openbare groene structuur garandeert een doordringbaarheid van de bodem op 27% van de site;
- > in de woonbuurten zal op dat vlak een streng beleid worden gehanteerd: daar zal de inrichting zo worden gekozen dat een maximale ondoordringbaarheidsgraad van 0,65 wordt bereikt, inclusief de plaatselijke wegen. Dat globale cijfer zal worden gewogen op basis van de potentialiteit van elke vastgoedoperatie, waarvoor een specifieke minimale eis zal worden vastgelegd en waarvan de optimalisatie zal worden aangemoedigd door de gunningsprocedure;
- > tijdens de herinrichting zal bijzondere aandacht gaan naar de Sportcampus. Daar zal het huidige niveau van ondoordringbaarheid in geen geval mogen worden verlaagd;
- > De wijk voor stedelijke industrie zal geleidelijk aan opnieuw doordringbaar worden gemaakt. Dit zal worden geoptimaliseerd tijdens elke herinrichting of bebouwing van de percelen.

### 4. Beperking en vertraging van het regenwater afkomstig van de ondoordringbare vlakken van de site op het doordringbare terrein:

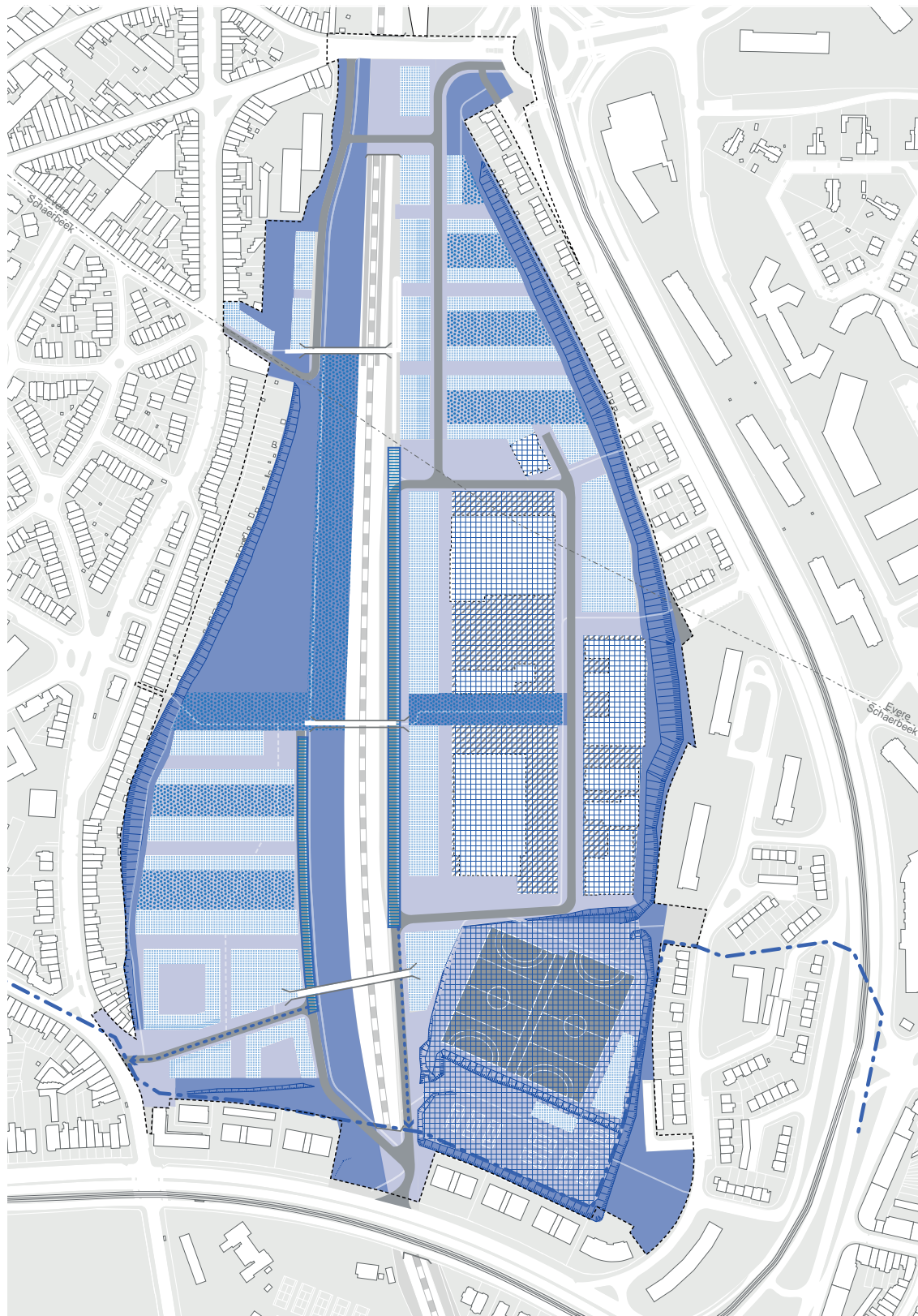
- > Systematisch gebruik van groendaken en plaatselijke buffervoorzieningen;
- > Gebruik van stockerende-infiltrerende wegen; - Hergebruik van het regenwater dat op het perceel of op de site wordt opgeslagen (en dan meer bepaald door de complementariteit binnen de Wijk voor stedelijke industrie op te zoeken);
- > Ontwerp van oppervlaktebufferruimten waarmee het landschappelijke concept kan worden verrijkt (grachten, regentuinen, bekkens ...) Beheer van de infiltratie van het water rekening houdend met de beperkingen van de bodem (verontreiniging, infiltratievermogen, infiltratiesnelheid) en wakend over de kwaliteit van het infiltratiewater;
- > De infiltratie zal op een gediversifieerde manier gebeuren, waarbij de nodige aandacht wordt besteed aan het comfort van de bewoners en van de gebruikers van de openbare ruimten.
- > De infiltratie zal worden toegepast met inachtneming van de complementariteit van de waterinfiltratievoorzieningen va het water dat afkomstig is van de gebouwen en van de openbare ruimten en de infiltreerbare ruimten.

### 5. Integratie van het beheer van het water dat afkomstig is van de bouwwerken en de bestaande activiteiten:

- > Het rioleringsnet voor het grijs en het bruin water van alle bestaande activiteiten zal tijdens fase 0 van de viabilisatie van de site worden ingeplant, zodat zo snel mogelijk een eind kan worden gemaakt aan niet-conforme toestanden waarbij het water wordt afgevoerd via de riolering van de NMBS op de oostelijke kant van de spoorweg;
- > Geleidelijke inrichting van de buffer- en infiltratievoorzieningen die nodig zijn in de Wijk voor stedelijke industrie, in combinatie met het ongedaan maken van de ondoordringbaarheid;
- > Beheer van de watercyclus als prioritaire voorwaarde voor de herinrichting van de Sportcampus.



Die strategie wordt gecoördineerd met een strategie van een globale beperking van afvoer van water naar de riolering, zodat het totale debiet van het water dat uit de wijk wordt afgevoerd, nooit meer dan 5 l/s/ha bedraagt. Dat maximumdebiet zal op het niveau van elke buurt worden beheerd.

Het grijze en bruine water zal over de volledige perimeter van het ontwerp van RPA van het regenwater worden gescheiden. De recyclage van grijs water zal worden geoptimaliseerd in het kader van de projecten en op basis van een kosten/batenanalyse.





Kaart 08: Watercyclus

**Perimeters**

-  Perimeter van het RPA
-  Gemeentegrenzen




**Overige**

-  Bestaande bebouwing stedelijke industrie
-  Te verdichten Stedelijk industriegebied

**Watercyclus**

-  Dak met vertraagde afvoer
-  Infiltratiezone en natte zone
-  Watercyclus te herstellen
-  Wegenis met opvang en infiltratie
-  Overloop naar collector
-  Hoofdcollector

**Doordringbaarheid van de bodem**

-  Openbaar groen raamwerk
-  Geoptimaliseerde infiltratiezone
-  Verharde zone



## 8.2.8. Fysieke omgeving

In de wijk wordt gestreefd naar een zuinig en doeltreffend ruimtegebruik en naar een beperking van de fysieke impact op de levenskwaliteit (bodem, lucht, lawaai, warmte, wind, zicht, geuren ...).

> k. 09 Het zuinig ruimtegebruik vormt het algemene uitgangspunt van het gebruik van de openbare terreinen in het ontwerp van RPA. Dit is vooral gebaseerd op de beperking van de grondinname van de bouwwerken, omkadert door maatregelen op het vlak van het beheer van de dichtheid – en dit zowel in de woonbuurten als in de geleidelijke verdichting van de Wijk voor stedelijke industrie. Met dit zuinig ruimtegebruik zorgt ervoor dat 38 % van de perimeter van het RPA als groene ruimten in volle grond kan worden gewaarborgd.

### a. Impact van het project op de bodemkwaliteit

De ontwikkeling van een nieuwe wijk heeft in het verleden al een aanzienlijke verbetering van de toestand van de bodem op het vlak van de verontreiniging met zich gebracht en zal dat ook in de toekomst doen. Na de aankoop van het terrein door de MSI werd de bodem gesaneerd en werd een risicobeheer opgesteld dat beantwoordde aan de bestemming van de bodem op het moment van de verkoop, d.w.z. een bestemming als industrieel terrein, zonder specifieke uit te voeren werken. Het verkennend bodemonderzoek dat in dat kader werd uitgevoerd, bood de mogelijkheid om enerzijds de zones die een risico vormden voor de gezondheid van de mens te behandelen en anderzijds voor het braakliggende stuk een risico te beheren met betrekking tot de aanwezigheid van vulkanische slakken ten gevolge van de spoorwegbestemming. Deze laatste zones werden weliswaar geïdentificeerd, maar niet nauwkeurig gelokaliseerd. Dit risico werd beheerd door een uniforme laag van schoon zand te spreiden over het volledige terrein dat momenteel braak ligt. Daarnaast werd een maatregel ingevoerd met de bedoeling om de toestand op te volgen door een laag aarde aan te brengen die het zand moest stabiliseren en die vervolgens als grasweide werd ingezaaid. Die toestand is 7 jaar zo gebleven en verklaart ook waar de biodiversiteit vandaan komt die er vandaag wordt vastgesteld.

> afb. 33 In het vooruitzicht van de ontsluiting en de verstedelijking van de site hebben de MSI en Beliris samen een nieuw verkennend bodemonderzoek laten uitvoeren, maar dit keer op basis van de strengere criteria die gelden voor woongebieden. Daarbij werden meerdere sonderingscampagnes gevoerd volgens een veel dichtere raster dan wat de geldende wetgeving vereist. Aan de hand van dat verkennend bodemonderzoek konden de gebieden met vulkanische slakken nauwkeurig worden gelokaliseerd en geïdentificeerd en kon een inschatting worden gemaakt van de beperkingen (waaronder de financiële beperkingen) met beperking tot de behandeling of de afvoer van de verontreinigde bodem in het kader van de verschillende te ontwikkelen projecten op de site voor de delen van het terrein waarvoor graafwerken zouden moeten worden uitgevoerd in de verontreinigde zones. Op basis van deze globale, maar nauwkeurige evaluatie kan men in een vroege fase proberen de kosten te drukken voor de verschillende projectleiders, de lokalisatie van de afgravingszones optimaliseren en de wederaanvullingen op een intelligente manier beheren door nutteloze verplaatsingen van grond zoveel mogelijk te voorkomen. Deze evaluatie biedt ook de mogelijkheid om het risico te beheren in de zones die behouden blijven zonder dat daar grond wordt afgegraven, door zich ervan te verzekeren dat er geen risico bestaat voor de kwaliteit van de grondwaterlaag.

De laatste operatie voor een volledige sanering van een industri-

eel terrein dat aanvankelijk zwaar verontreinigd was, zal worden gerealiseerd in het kader van de operationalisering van elk van de projecten, volgens de specifieke bepalingen die ervoor werden goedgekeurd en in overeenstemming met de geldende wetgeving.



Afbeelding 33: Aanwezigheid van zones met vulkanische slakken in het g.c.h.e.w.s., verkennend bodemonderzoek, ARIES 2021

### b. Impact van het project op de luchtkwaliteit

Het ontwerp van RPA beantwoordt aan de aanbevelingen van het Gewestelijke lucht-klimaatenergieplan – en dit zowel met betrekking tot de impact van de nieuwe wijk op de kwaliteit van de lucht die een invloed heeft op de gezondheid van de mens (as 5) als met betrekking tot de productie van broeikasgassen en de strijd tegen de klimaatverandering (as 7).

### c. Koele zones

> k. 09

Het ontwerp van RPA is bedoeld om de huidige toestand in het braakliggende gedeelte te verbeteren en om op de volledige site de behoorlijke prestaties van de omliggende wijken te benaderen (zie 8.2.6). Naast de maatregelen met betrekking tot de vergroening en de creatie van vochtige milieus wordt ook het systematische gebruik voorzien van verhardingen in een duidelijk zichtbare kleur in alle verharde openbare ruimten.

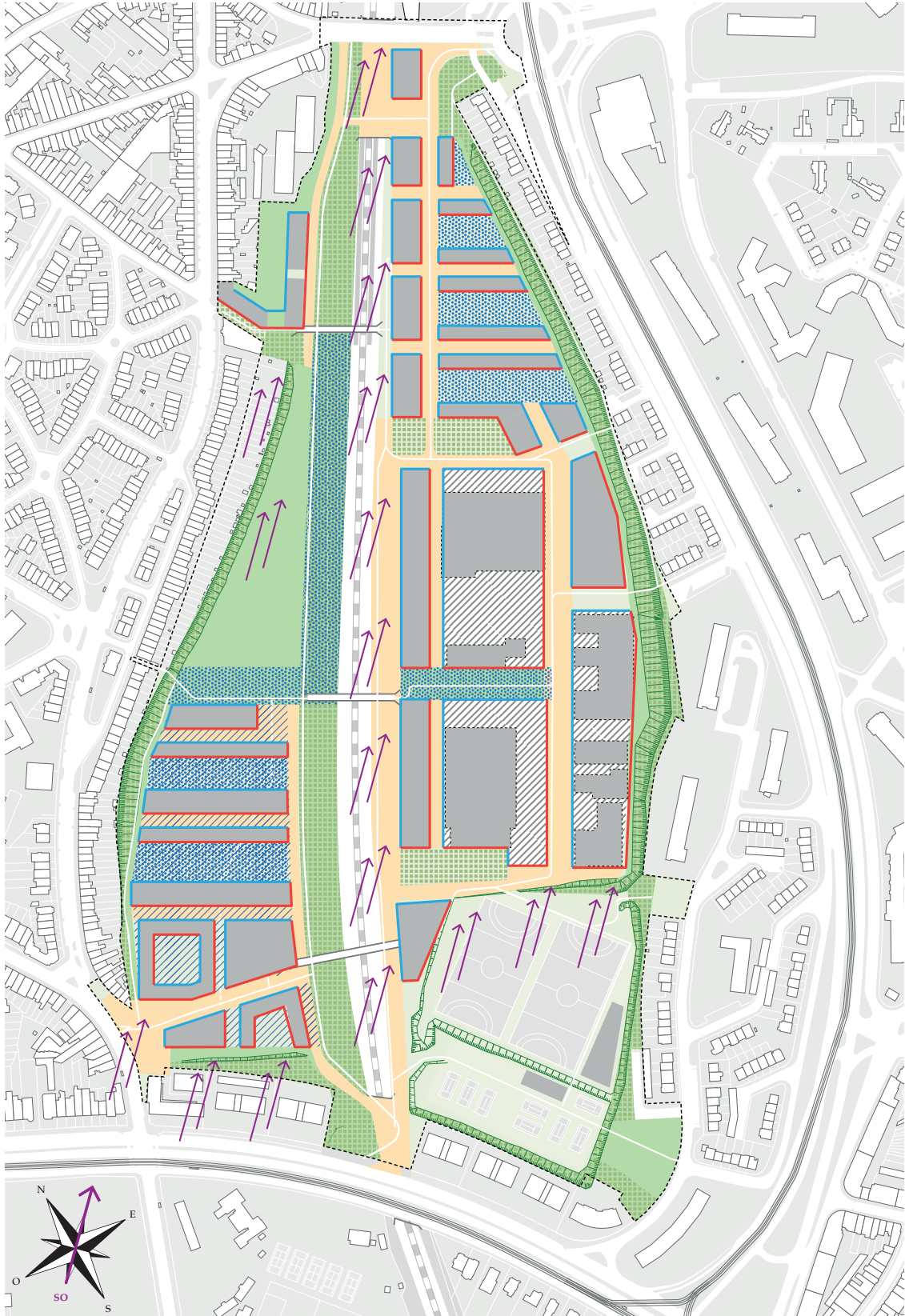
### d. Bezinning

De inplanting van de bouwwerken die wordt bepaald volgens een as die loodrecht op de spoorweg staat, in combinatie met een systematische dubbele oriëntatie van de woningen, staat garant voor een gunstige inval van het zonlicht in de woningen, optimale transversale verluchtingsomstandigheden en de bezinning van de open ruimten. De inplanting zorgt voor een verdeling van schaduw en zon op kleine schaal die gunstig is voor de levenskwaliteit in de woonbuurten.

De gebouwen die volgens een as parallel met de spoorweg worden ingeplant hebben een relatief hoog bouwprofiel en zijn op de oostelijke kant van de sporen ingeplant. Daar veroorzaken ze geen schaduweffecten in de open ruimten van de Stationsbuurt die aan de zonnecant is gelegen.



Die algemene bio-klimatologisch gunstige indeling zal het ontwerp moeten uitmaken van een objectivering bij de operationalisering van de site, zodat bij de uitwerking van elk project de kwaliteiten op het vlak van de bezinning, de schaduwvorming en de








Kaart 09: Biodiversiteit

**Perimeters**

-  Perimeter van het RPA
-  Gemeentegrenzen

**Lucht, Zon, Wind**





-  Boomrijke zone
-  Verharde zones
-  Koude / Warme gevels

 Vochtige gebieden

 Dominante windrichting

 Koelte eilanden

**Overige**

-  Openbare groene raamwerk
-  Schematische inplanting van de gebouwen
-  Bestaande bebouwing stedelijke industrie
-  Te verdichten Stedelijk industriegebied

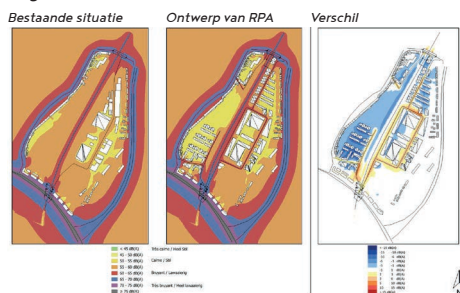
bescherming tegen hittegolven tijdens de zomer van alle woningen en open ruimten worden geoptimaliseerd.

**e. Impact op het vlak van het lawaai**

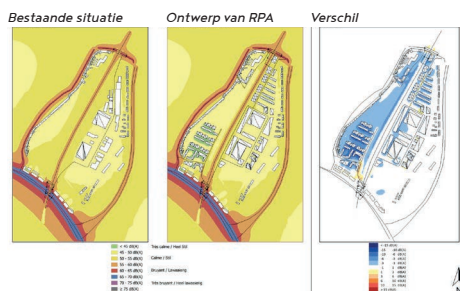
> *afb. 34* Eerdere studies wezen op de gunstige ligging van de site met betrekking tot lawaai – ondanks de aanwezigheid van de spoorweg. De uitwerking van het ontwerp van RPA heeft bijgedragen aan een verbetering van de situatie met betrekking tot de realisatie van een rustige wijk, en wel door middel van de volgende voorzieningen:

- > het Spoorpark wordt over zijn volledige lengte beschermd door de meest performante oplossing: een berm met een keermuur van 3,5 m hoog ten opzichte van de sporen. Deze voorziening, waarvan de doeltreffendheid door het MER werd gevalideerd, biedt ook een doeltreffende bescherming voor de Wooncampus.
- > De configuratie van de (doorlopende of dubbel georiënteerde) woningen garandeert de toepassing van een rustige gevel voor beide types.
- > De gevels moeten zo worden ontworpen dat ze geen weergalm veroorzaken.
- > De gebouwen van de Wooncampus liggen op minstens 50 m afstand van de sporen, waardoor de bouwwerken worden beschermd tegen de trillingen veroorzaakt door de spoorweg, zonder dat daarvoor specifieke maatregelen moeten worden getroffen. Door de configuratie van de wegen, die uitsluitend voor plaatselijk verkeer zijn bestemd, hebben de bewoners van deze wijk ook geen last van het lawaai van doorgaand verkeer.
- > De gebouwen van de Stationsbuurt ten westen van de sporen worden beschermd tegen het lawaai van de spoorweg door het hoogteverschil dat hun inplanting bepaalt. Aan de oostkant van de sporen daarentegen zorgt de sokkel van de gebouwen langs de spoorweg in Sector #6a voor de nodige bescherming van sector #6b tegen het lawaai van de spoorweg. Deze sokkel omvat weinig gevoelige (parkeergarages) of minder gevoelige functies (kantoren) dan de woningen die op de verdiepingen zijn ingericht. Die gebouwen moeten in hun geheel worden ontworpen met de nodige trillingdempende voorzieningen en moeten het voorwerp uitmaken van specifieke maatregelen met betrekking tot de bescherming tegen lawaai.

*Dag*



*Nacht*



Afbeelding 34: impact van het project op het vlak van lawaai, ARIES 2021

**f. Impact van de wind**

> k. 09

De impact van de wind houdt verband met de overheersende windrichtingen, die afwijken van de richting van de sporen, die de bebouwde configuratie van de nieuwe wijk bepaalt. De bestaande bomen op de taluds en de Sportcampus en de aanplanting van hoogstambomen in het Spoorpark, het reliëf van de bomen met de openingen die de rand van de kuip onderbreken en de inplanting van de gebouwen volgens een afwisselende richting parallel met/loodrecht op de spoorweg zorgen voor een goede ventilatie van de site zonder dat daarbij tocht ontstaat.

Een aandachtspunt betreft de toren, waarvan de impact nog gedetailleerd zal moeten worden onderzocht op basis van een concreet project.

**g. Uitzichten**

Het inplantingspatroon van de bebouwing en de dubbele oriëntatie van de woningen zorgen ervoor dat men vanuit elke woning zicht heeft op een groene ruimte.

De definitie van de bouwprofielen die steeds hoger worden naarmate men dichterbij de spoorweg komt, draagt eraan bij dat het zicht vanaf de naburige woningen niet wordt aangetast.

In het ontwerp van RPA wordt rekening gehouden met de dimensie van het uitzicht op de daken dat haar belang te danken heeft aan het bestaande hoogteverschil tussen de nieuwe wijk en de naburige wijken die een zicht hebben op de wijk.



**8.2.9. Materialen en resources**

De wijk biedt de mogelijkheid om een circulaire strategie in te voeren voor het beheer van de resources.

Het ontwerp van RPA past in de gewestelijke be.circular-strategie.

Die heeft betrekking op meerdere maatregelen:

- > Het gecoördineerde beheer van de graafwerken/ aanaarelingen, zodat het vervoer van aarde buiten de site zoveel mogelijk kan worden beperkt;
- > De uitvoering van haalbaarheidsstudies waarbij rekening wordt gehouden met de renovatie van de bestaande bouwwerken in het GSI tijdens de herkwalificatie/ verdichting van de percelen;
- > De integratie van het hergebruik van materialen afkomstig van afbraakwerken en gerecycleerde materialen voor de bouwwerken in de bestekken voor bouwopdrachten;
- > Het aanbod van bedrijfsruimten in de Wijk voor stedelijke industrie voor ondernemingen die actief zijn op de recyclagemarkt, waarbij evenwel rekening wordt gehouden met de beperkingen op het vlak van de mobiliteit wegens het ingesloten karakter van de site;
- > Het aanbod van betaalbare ruimten in de oppervlakken die voorbehouden zijn voor de voorzieningen met het oog op de installatie van lokalen met gemeenschappelijk karakter, zoals kringloopwinkels, repair cafés ...

**8.2.10. Energie**



De wijk beschikt over een geoptimaliseerde bioklimaatstrategie, waarin hernieuwbare energiebronnen zijn geïntegreerd.

Het ontwerp van RPA beantwoordt aan de ambities van het Energie-Klimaatplan 2030, dat in oktober 2019 door het Brussels Gewest werd goedgekeurd.

De maatregelen waarmee het ontwerp van RPA Josaphat bijdraagt aan die ambities, worden hierna uiteengezet.

#### a. Transversale benadering planning/milieu

Het is hierbij in de eerste plaats de bedoeling om te beantwoorden aan de doelstellingen van de buurtstad door alle functies te installeren die in dit verband noodzakelijk zijn op het niveau van de wijk. Vervolgens komt het erop aan om de gekozen opties herhaaldelijk te confronteren met een transversale multicriteriumanalyse waarmee de impact van het project op het milieu kan worden verbeterd. Tijdens de uitwerking van het ontwerp van RPA konden de diagnoses worden verfijnd, konden de strategieën worden aangevuld en kon waar nodig worden bijgestuurd.

Het ontwerp van RPA verduidelijkt ook de aandachtspunten waarop moet worden gelet tijdens de operationaliseringsfase en legt de richtlijnen voor de governance van het project vast op basis van een permanente interactie tussen de MSI en de gewestelijke operatoren op de verschillende interventiedomeinen waarop de energiestrategieën betrekking hebben (en dan voornamelijk Leefmilieu Brussel en Brussel Mobiliteit).

#### b. Naar een koolstofarme en energiezuiniger stad

Zoals het Energie-Klimaatplan 2030 voorziet streeft de wijk naar een 'zero-carbon'-doel, waarbij wordt gepoogd om de rechtstreekse emissies die door de gebouwen en het transport worden veroorzaakt, te verlagen en de onrechtstreekse emissies te beperken via een strategie die de kringlooeconomie en lokale voeding bevordert.

Wat de gebouwen betreft, wordt het kader van de algemene bioklimaatstrategie door het ontwerp van RPA vastgelegd. De operationalisering via de projecten zal gericht zijn op de optimalisatie van al die aspecten, afhankelijk van de specifieke kenmerken van elk project - en dit zowel tijdens de ontwerpfase als tijdens de uitvoeringsfase.

Dit doel zal worden nagestreefd door middel van bestekken voor overheidsopdrachten die zo zijn opgesteld dat ze de verbetering van de reglementaire normen mogelijk maakt en bevordert, door de invoering van minimumeisen die zeker moeten worden gehaald op alle domeinen en door de omschrijving van ambities die de gunningscriteria van de opdrachten bepalen.

In deze context zullen ook de competenties op het vlak van het voorschrijven en het evalueren van de voorstellen worden versterkt in materies die steeds meer gespecialiseerd worden. Daarbij zal meer bepaald een beroep worden gedaan op de facilitators die door Leefmilieu Brussel ter beschikking worden gesteld.

Ten slotte zal ook systematisch gebruik worden gemaakt van tools waarmee de milieuprestaties kunnen worden geobjectiveerd en hulpmiddelen waarmee de gerealiseerde projecten kunnen worden geëvalueerd.

Met milieuprestaties bedoelen we een globale beschouwing waarbij ook rekening wordt gehouden met de energie die door de materialen wordt geproduceerd tijdens hun volledige levensduur.

Ongeacht de procedures die daarbij worden gevolgd, worden dezelfde principes toegepast op de gebouwen die door of voor de overheidsoperatoren worden gebouwd en op de gebouwen die door de private operatoren worden gebouwd.

In de projecten zal rekening worden gehouden met het specifieke karakter van de wijk, die hoofdzakelijk uit collectieve woningen bestaat, en zal worden gestreefd naar de naleving van de minimale eisen en de bijbehorende ambities voor zowel de privatieve als de

gemeenschappelijke delen.

Met betrekking tot het transport legt het ontwerp van RPA het kader van de globale strategie vast dat op de Good move-strategie is gebaseerd.

Die strategie evolueert in de tijd - en dan meer bepaald met betrekking tot de strategie op het vlak van het parkeerbeleid. Ze streeft ernaar om de prestaties van de nieuwe wijk op termijn te verbeteren, afhankelijk van de belangrijke evoluties die de komende jaren zullen plaatsvinden rond de site en die de mogelijkheid zullen bieden om het belang van het gebruik van een afzonderlijke auto zoveel mogelijk te beperken. Het evolutieve karakter heeft zowel betrekking op de prestaties die in de wijk moeten worden gehaald (afbouw van het parkeeraanbod) als op de inachtneming van die evoluties op de wijk zelf (hergebruik van de parkeerplaatsen).

Deze strategie, die meer voluntaristisch is dan de strategie die in de bebouwde stad overheerst, wordt ook beschouwd vanuit het standpunt van de negatieve gevolgen die zou op de omliggende wijken zou kunnen hebben, via de invoering van mobiliteits- en parkeermonitoring.

Het ontwerp van RPA streeft er ook naar dat de nieuwe wijk bijdraagt aan de globale beperking van de onrechtstreekse emissies en richt zich daarbij op twee niveaus. Enerzijds de maatregelen die de transitie naar een kringlooeconomie zouden moeten vergemakkelijken (beheer van de bouwplaatsen, recyclage van de bestaande gebouwen, gebruik van hergebruikte of gerecycleerde materialen, bedrijfsruimten voor ondernemingen die actief zijn op de kringloopmarkt, ruimten voor burgers die recyclage en herstelling op het niveau van de bewoners bevorderen) en anderzijds de voeding.

Het ontwerp van RPA voorziet dat de Wijk voor stedelijke industrie initiatieven op het vlak van stadslandbouw invoret en daarbij optimaal gebruikmaakt van de beschikbare ruimte op de daken van de nieuwe gebouwen en van de verkoopmogelijkheden via de korte keten ten gunste van de bewoners van de wijk en de omwonenden.

Het ontwerp voorziet ook de programmering van voedselproductie door de burgers - en dit zowel in de woonbuurten als in de openbare groene structuur, die vooraf tijdelijk werden gebruikt.

Op het vlak van de hernieuwbare energie omvatten de eerdere studies een technisch-economische haalbaarheidsstudie van een warmtenetwerk op de site (Opportunities- en haalbaarheidsstudie van collectieve warmteproductiewijzen - Strategisch gebied Josaphat, ARIES 2015). De auteurs van deze studie kwamen tot de conclusie dat de invoering van een warmtenetwerk op het niveau van de site niet relevant was (onvoldoende behoefte rekening houdend met de energieprestaties van de gebouwen, grote verliezen ten gevolge van de configuratie van de site, ontbreken van een beschikbare warmterecuperatiebron, afwezigheid van functionele mutualisering warmte/koude, slechte omstandigheden voor de valorisatie van overschotten op het netwerk).

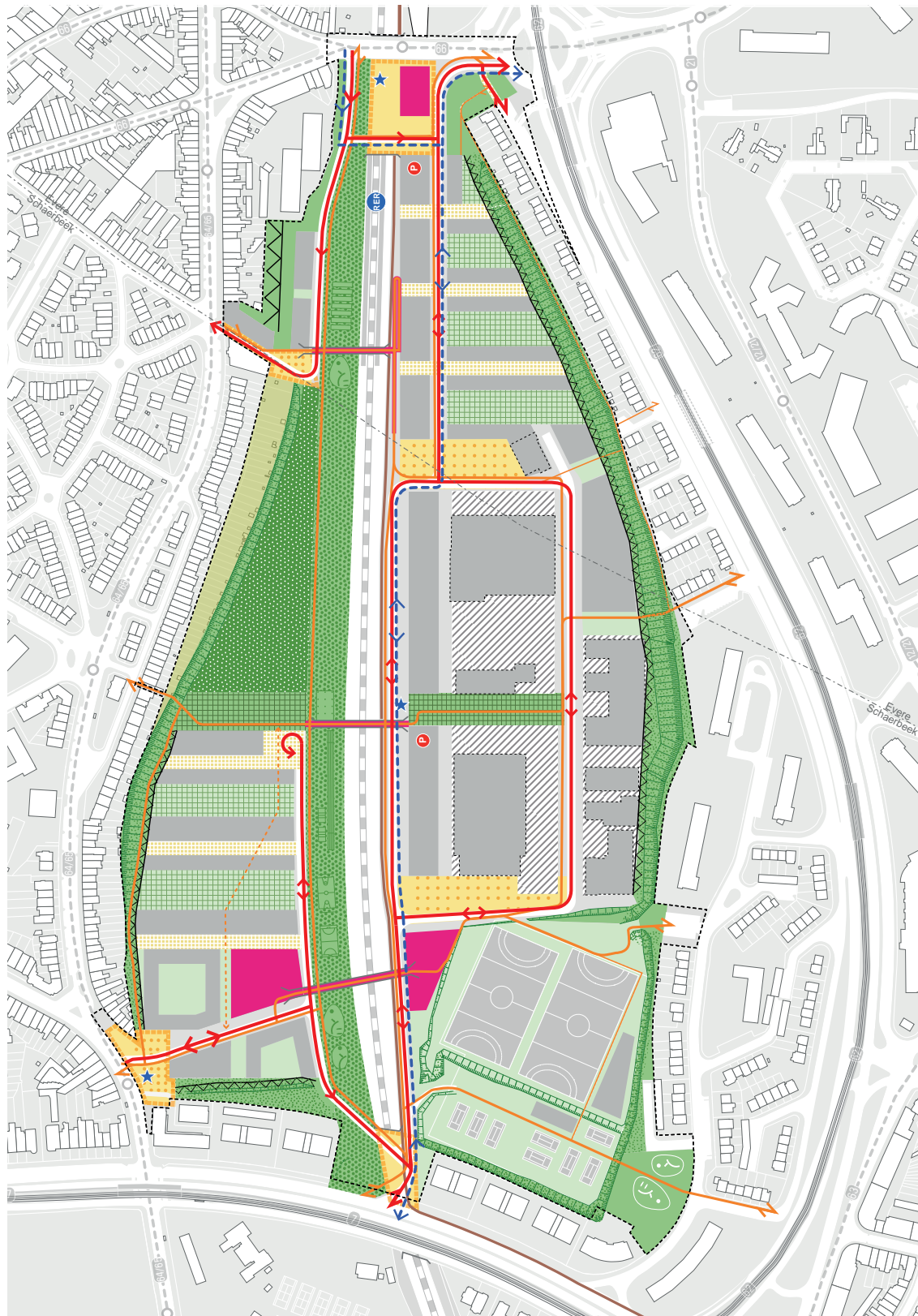
Het tijdschema voor de geleidelijke afschaffing van stookolie vanaf 2025 en van gas vanaf 2030, zoals vastgesteld in het Energie-klimaatplan 2030, zal een grote invloed hebben op de economie van de twee ontwikkelingsfasen van de woonbuurten van de site, die verschillende ontwikkelingshorizonten hebben en verschillende beperkingen en mogelijkheden voor de productie van hernieuwbare energie.

Het ontwerp van RPA geeft daarom de voorkeur aan de optimalisatie van de hernieuwbare energieproductie op het niveau van de ontwikkeling van de woonbuurten en een specifieke aandacht voor de Wijk voor stedelijke industrie en de Sportcampus.

De studies zullen erop toezien dat de strategie voor de hernieuwbare energieproductie de strategie op het vlak van het waterbeheer niet nadelig beïnvloedt (bv. met betrekking tot de groendaken).



## 9. SAMENVATTING



Kaart 10: Samenvattende kaart

**Perimeters**

- Perimeter van het RPA
- Gemeentegrenzen

**Landschap en biodiversiteit**

**Openbare groen raamwerk**

- Spoorpark
- Biopark
- Wadiparks

- Talusparks
- Publieke tuin
- Groengebieden in te richten in uitvoeringsfase**
- Wadiparks
- Koeren, tuinen en hoeven
- Groene zones buiten eigendom van de MSI**
- Private tuinen

**Ingerichte ruimtes**

- Pleintjes
- Beplante stroken
- Woonerven en lokale wegen
- Sport en recreatieterreinen

**Bebouwing**

- Schematische inplanting van de gebouwen
- Bestaande bebouwing stedelijke industrie

- Te verdichten Stedelijk industriegebied
- Referentiegebouwen

**Mobiliteit**

- Toegangsweg naar wijk
- Verbinding voor fiets- en voetgangers
- Fietsnelweg
- Ingang voor autos
- Ingang voor fiets- en voetgangers

- Buslijn
- Bruggen
- Publieke parking
- Spoorweg
- NMBS Station Evere
- Multimodale pool

## 10. LIJST VAN DE AFKORTINGEN

- BWRO:** Brussels Wetboek van Ruimtelijke Ordening
- CLT:** Community Land Trust
- RPA:** Richtplan van aanleg
- PBM:** Persoon met beperkte mobiliteit
- BBP:** Bijzonder Bestemmingsplan
- GBP:** Gewestelijk Bestemmingsplan
- GPDO:** Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling
- GemSV:** Gemeentelijke Stedenbouwkundige Verordening
- GEN:** Gewestelijk Expresnet
- MER:** Milieueffectenrapport
- MVV:** Maatschappij voor de Verwerving van Vastgoed
- MSI:** Maatschappij voor Stedelijke Inrichting
- NMBS:** Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
- OGSO:** Ondernemingsgebied in een stedelijke omgeving
- GGB:** Gebied van Gewestelijk Belang

Alle illustraties in dit document werden geproduceerd door MSA, behalve de illustraties die een specifiek auteursrecht vermelden.





Illustratie 14: zicht vanaf de zuidelijke ingang van de site © perspective.brussels



## II. REGLEMENTAIR LUIK





# REGLEMENTAIRE PLANNEN

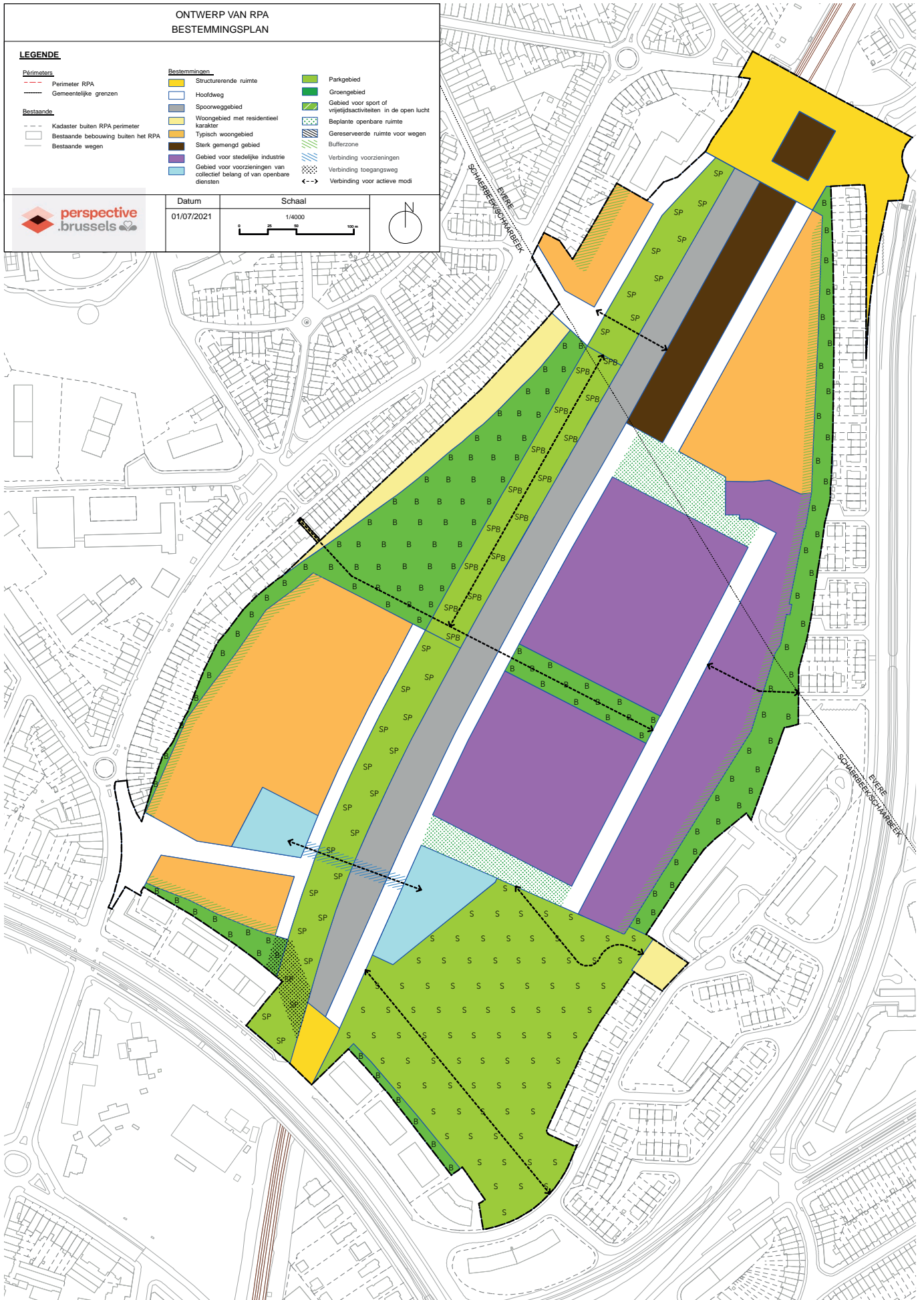
**ONTWERP VAN RPA  
BESTEMMINGSPLAN**

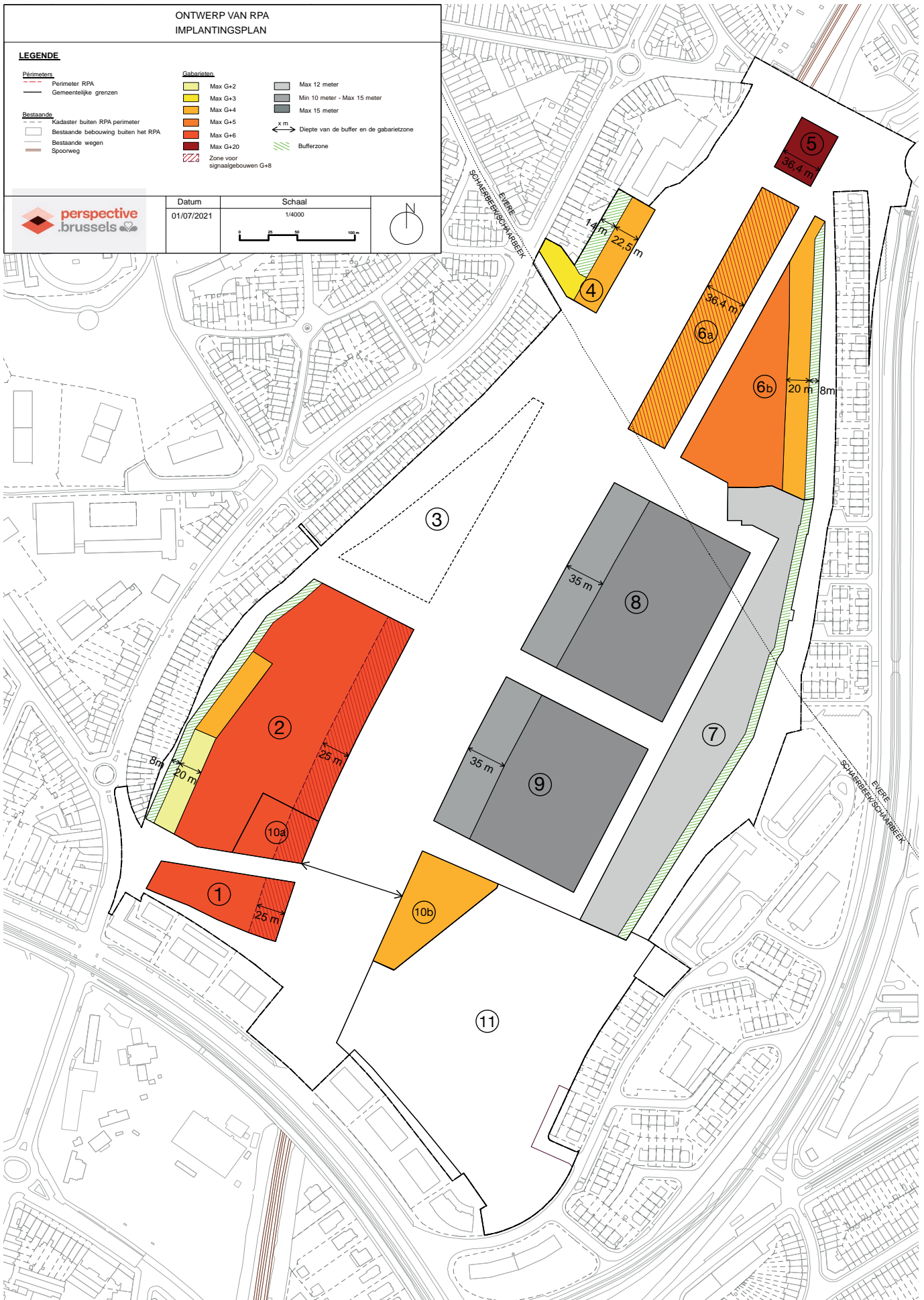
**LEGENDE**

Perimeters	Bestemmingen	
- - - Perimeter RPA	Structurerende ruimte	Parkgebied
— Gemeenschappelijke grenzen	Hoofdweg	Groengebied
	Spoorweggebied	Gebied voor sport of vrijetijdsactiviteiten in de open lucht
	Woongebied met residentieel karakter	Beplante openbare ruimte
<b>Bestaands</b>	Typisch woongebied	Gereserveerde ruimte voor wegen
- - - Kadaster buiten RPA perimeter	Sterk gemengd gebied	Bufferzone
— Bestaande bebouwing buiten het RPA	Gebied voor stedelijke industrie	Verbinding voorzieningen
— Bestaande wegen	Gebied voor voorzieningen van collectief belang van openbare diensten	Verbinding toegangsweg
		← - - - Verbinding voor actieve modi


 Datum: 01/07/2021
 Schaal: 1/4000









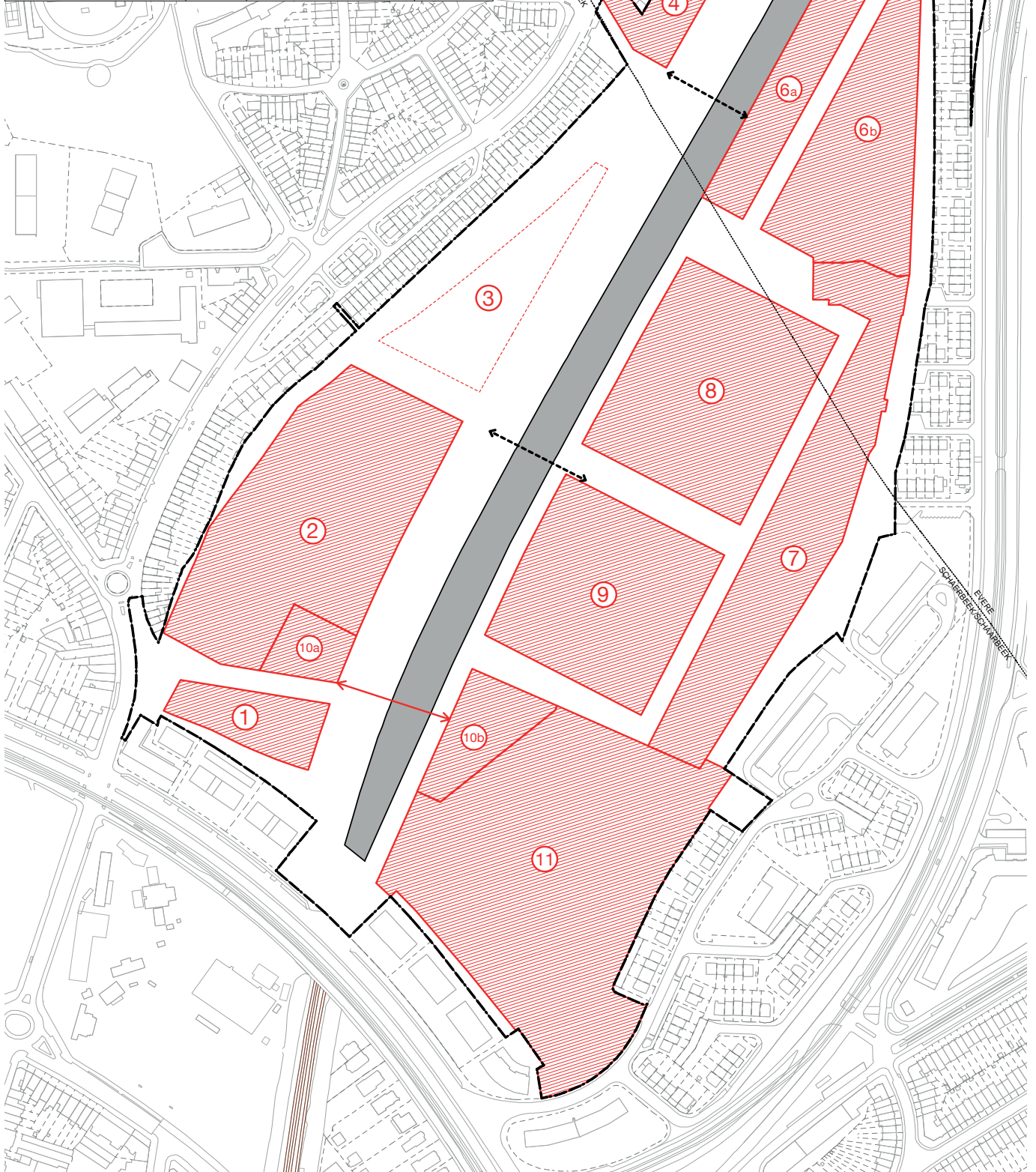
**ONTWERP VAN RPA  
PLAN VAN SECTOREN**

**LEGENDE**

<b>Perimeters</b>		<b>Sectoren</b>	
	Perimeter RPA		Perimeters van de sectoren
	Gemeentelijke grenzen		Sectornummer
<b>Bestaande</b>		<b>Overige</b>	
	Kadaster buiten RPA perimeter		Bruggen
	Bestaande bebouwing buiten het RPA		Spoorweg
	Bestaande wegen		

Datum: 01/07/2021

Schaal: 1/4000



## ALGEMENE VOORSCHRIFTEN

### AV.1

Deze algemene voorschriften zijn van toepassing op al de gebieden van het plan, ongeacht de grenzen en beperkingen bepaald in de bijzondere voorschriften die erop van toepassing zijn. Bij tegenspraak in de interpretatie van de stedenbouwkundige voorschriften hebben de tekstvoorschriften voorrang op de grafische voorschriften.

### AV.2

De aanleg van groene ruimten is zonder beperking toegelaten in alle gebieden, namelijk om bij te dragen tot de verwezenlijking van het groen netwerk.

### AV.3

Voorzieningen van collectief belang of van openbare diensten kunnen in alle gebieden worden toegestaan voor zover ze verenigbaar zijn met de hoofdbestemming van het betrokken gebied en met de kenmerken van het omliggend stedelijk kader. Wanneer die voorzieningen geen deel uitmaken van de door de bijzondere voorschriften toegestane activiteiten of wanneer de vloeroppervlakte, zoals toegestaan door de bijzondere voorschriften van het gebied, wordt overschreden, zijn zij aan de speciale regelen van openbaarmaking onderworpen.

### AV.4

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

- > zij nemen de stedenbouwkundige kenmerken van de sector in acht;
- > ze zijn onderworpen aan bijzondere maatregelen van openbaarmaking.

Voor die gebouwen kan ook een vergunning worden afgegeven voor de verandering van het gebruik of de be-

stemming, zoals die is toegelaten in de vorige vergunning, indien die nieuwe vergunning geen verandering van de bestemming van het gebied van het plan tot gevolg heeft. De toename van de vloeroppervlakte moet verenigbaar zijn met de hoofdbestemming van het gebied.

### AV.5

De definities uit het GBP, de GSV en de GemSV op de dag van de inwerkingtreding van het RPA zijn van toepassing op de interpretatie van deze voorschriften, met uitzondering van de definities die in de woordenlijst van dit RPA zijn opgenomen.

### AV.6

De algemene voorschriften van het GBP O2. 2e lid, 0.6 en 0.9 zijn niet van toepassing op de perimeter van dit plan.

### AV.7

De drempelwaarden voor de vloeroppervlakten waarvan sprake is in deze voorschriften worden als volgt opgevat:

- > exclusief vloeroppervlakten in verband met een gedeeltelijke of volledige reconversie van een ondergrondse parkeergarage;
- > exclusief vloeroppervlakten van de eventuele productieserres voor tuinbouw- of landbouwproductie op de daken.

## A. ALGEMENE VOORSCHRIFTEN VAN INRICHTING

### A.1

Parkeerplaatsen voor auto's en motorfietsen buiten de weg:

- > Het maximale aantal parkeerplaatsen dat in elk geheel van sectoren is inbegrepen, wordt als volgt berekend:
  - 0,4 parkeerplaats per sociale of middelgrote, huur- of koopwoning;
  - 0,6 parkeerplaats per middelgrote woning;
  - 0,6 parkeerplaats per andere woning.
  - Voor de andere bestemmingen, volgens de geldende reglementering.
- > Met geheel van sectoren wordt bedoeld:
  - o het geheel gevormd door de sectoren 1 en 2;
  - o het geheel gevormd door de sectoren 4 tot 6b.
- > Voor de sectoren 4, 5, 6a en 6b kunnen die verhoudingen worden aangepast door de uitreikende overheid middels motivering door een verkeers- en parkeermonitoring.
- > De parkeerplaatsen liggen niet noodzakelijkerwijs in het betreffende gebouw.
- > De parkeerplaatsen van gebouwen in dezelfde sector kunnen gezamenlijk worden ingericht en geëxploiteerd.

In het gebied voor sport of vrijetijdsactiviteiten in openlucht mogen de parkeerplaatsen in de naaste omgeving worden ingeplant.

Het gebied voor stedelijke industrie omvat een openbare parking met maximaal 220 parkeerplaatsen. Die capaciteit kan worden verlaagd of zelfs geschrapt middels een motivering die verwijst naar de evolutie van het mobiliteitsprofiel van de gebruikers van de parkeerplaatsen en de evolutie van het aanbod van openbaar vervoer. In dat geval wordt de parking omgebouwd overeenkomstig de voorschriften van het gebied voor stedelijke industrie.

In het sterk gemengd gebied wordt een openbare parking ingericht. Deze kan zich eventueel uitstrekken onder het aangrenzende openbare domein. De capaciteit bedraagt maximaal 250 parkeerplaatsen. Die capaciteit kan worden verlaagd of zelfs geschrapt middels een motivering door een verkeers- en of parkeermonitoring en/of een studie die verwijst naar de evolutie van het mobiliteitsprofiel van

de gebruikers van de parkeerplaatsen en de evolutie van het aanbod van openbaar vervoer. In dat geval wordt de parking omgebouwd met een bestemming die verenigbaar is met de bestemming van het gebied.

Het aantal parkeerplaatsen bekomen parkeerplaatsen door de toepassing van dit artikel, wordt naar de bovenste eenheid afgerond.

### A.2

In de sectoren 1, 2, 4 tot 6b, 10a en 10b zijn de maximale toegelaten bovengrondse vloeroppervlakten per sector of per koppel sectoren zoals afgebakend in het 'Sectorplan' de volgende:

- > Sectoren 1 + 2: **68.300 m<sup>2</sup>**;
- > Sector 4: **7.550 m<sup>2</sup>**;
- > Sector 5: **13.700 m<sup>2</sup>**;
- > Sector 6a + 6b: **60.180 m<sup>2</sup>**;
- > Sector 10a + 10b (met inbegrip van de eventuele vloeroppervlakten die werden vastgelegd in het kader van de 'Aansluiting uitrusting' waarvan sprake is in voorschrift D3): **16.500 m<sup>2</sup>**.

In de sectoren 7, 8, 9 en 11 zijn de maximale toegelaten bodeminnamepercentages per sector zoals afgebakend in het 'Sectorplan' de volgende:

- > Sector 7: **80 %**;
- > Sector 8: **80 %**;
- > Sector 9: **80 %**;
- > Sector 11: **10 %**

Buiten de sector worden de vloeroppervlakten of de bodeminnamepercentages alleen beperkt door de geldende voorschriften (deze of andere zoals de GSV, GemSV ...).



## B. BIJZONDERE VOORSCHRIFTEN PER GEBIED

### B.1 WOONGEBIED

**B.1.1** Deze gebieden zijn bestemd voor huisvesting

**B.1.2** Deze gebieden kunnen ook worden bestemd voor voorzieningen van collectief belang of van openbare diensten en productieactiviteiten, behalve industriële activiteiten. De vloeroppervlakte die aan productieactiviteiten wordt toegewezen, mag per gebouw niet meer dan 1.000 m<sup>2</sup> bedragen.

Deze gebieden kunnen ook worden bestemd voor kantoren met een vloeroppervlak van maximaal 250 m<sup>2</sup>. De oppervlakten voor kantoren kan onder de volgende voorwaarden tot 500 m<sup>2</sup> per gebouw worden opgetrokken:

- > 1° de toename van de oppervlakten naar behoren wordt gemotiveerd;
- > 2° de plaatselijke omstandigheden die vergroting mogelijk maken zonder de hoofdfunctie van het gebied in het gedrang te brengen;
- > 3° de handelingen en werken aan speciale regelen van openbaarmaking werden onderworpen.

**B.1.3** De benedenverdiepingen van de gebouwen kunnen voor handelszaken worden bestemd. Een handelszaak die op de benedenverdieping is gevestigd, kan zich tot de eerste verdieping uitstrekken wanneer de plaatselijke omstandigheden dat mogelijk maken en nadat de nodige handelingen en werken aan de bijzondere maatregelen van openbaarmaking werden onderworpen. De vloeroppervlakte die voor handelszaken wordt bestemd, mag per project en per gebouw niet meer dan 200 m<sup>2</sup> bedragen. Op de percelen langs het stuk van de weg tussen de sectoren 1 en 2 kan deze oppervlakte per project en per gebouw tot 500 m<sup>2</sup> worden vergroot. Ze kan op 1.000 m<sup>2</sup> per project en per gebouw worden gebracht als aan de volgende voorwaarden is voldaan:

- > 1° de toename van de oppervlakten wordt naar behoren gemotiveerd door sociale of economische redenen;
- > 2° de plaatselijke omstandigheden maken deze toename mogelijk zonder dat de hoofdfunctie van het gebied wordt aangetast;
- > 3° de handelingen en de werkzaamheden werden aan bijzondere maatregelen van openbaarmaking onderworpen.

**B.1.4** Deze gebieden kunnen ook bestemd worden voor hotelinrichtingen met een maximale capaciteit van twin-

ting kamers. Die capaciteit kan tot maximaal vijftig kamers worden verhoogd mits speciale regelen van openbaarmaking worden toegepast.

**B.1.5** De aanleg van toegangswegen is toegelaten.

**B.1.6** Algemene voorwaarden voor alle bestemmingen beoogd in de voorschriften B.1.1. tot B.1.4. :

- > 1° De aard van de activiteiten is verenigbaar met huisvesting;
- > 2° De continuïteit van de huisvesting wordt verzekerd.

### B.2 GEBIEDEN VOOR VOORZIENINGEN VAN COLLECTIEF BELANG OF VAN OPENBARE DIENSTEN

**B.2.1** Deze gebieden zijn bestemd voor voorzieningen van collectief belang of van openbare diensten. Ze mogen voor huisvesting worden bestemd.

**B.2.2** Die gebieden mogen ook worden bestemd voor handelszaken waarvan de meeste een kleine omvang hebben en die de gebruikelijke en ondergeschikte aanvulling vormen van de bestemmingen vermeld in artikel B.2.1.

**B.2.3** De naaste omgevingen van de bouwwerken en van de installaties dragen bij aan het groene netwerk.

### B.3 GEBIED VOOR STEDELIJKE INDUSTRIE

**B.3.1** Dit gebied is bestemd voor:

- > 1° productieactiviteiten;
- > 2° logistieke activiteiten;
- > 3° activiteiten die de verbetering van het milieu beogen, zoals waterzuivering, systemen voor het verwijderen, verwerken, recycleren, inzameling van afval en stadslandbouw.

Bovendien omvat het gebied voor stedelijke industrie een openbare parking waarvan sprake is in artikel A.1.

**B.3.2** Dit gebied kan ook worden bestemd voor uitrustingen van collectief belang of van openbare diensten en aan handelszaken waarvan de vloeroppervlakte per gebouw niet meer bedraagt dan 300 m<sup>2</sup>, behalve wat de openbare parking betreft waarvan sprake is in artikel A.1. De vergroting van de vloeroppervlakten van de handelszaken die hierboven worden beoogd, mag onder de volgende voorwaarden worden toegelaten:

- > 1° de toename wordt naar behoren gemotiveerd door sociale of economische redenen;
- > 2° de plaatselijke omstandigheden maken deze toename mogelijk zonder dat de hoofdfuncties van het gebied worden aangetast;
- > 3° de handelingen en de werkzaamheden worden aan bijzondere maatregelen van openbaarmaking onderworpen.

De vloeroppervlakte van die handelsruimten is evenwel beperkt tot 2.000 m<sup>2</sup> per gebouw.

**B.3.3** Die gebieden kunnen ook worden bestemd voor de bijkomende huisvesting die behoort bij de hoofdfuncties van het gebied, meer bepaald voor de huisvesting van het veiligheidspersoneel.

**B.3.4** Algemene voorwaarden voor alle bestemmingen bedoeld voor de voorschriften B.3.1. tot B.3.3. :

- > 1° de aard van de activiteiten moet verenigbaar zijn met de andere activiteiten of bestemmingen van de betreffende sector en van de naburige sectoren;
- > 2° de stedenbouwkundige kenmerken van de bouwwerken en de landschapsinrichting van hun naaste omgeving bieden de mogelijkheid om hun integratie in de stadsomgeving te verzekeren.

#### **B.4 STERK GEMENGD GEBIED**

**B.4.1** Dit gebied is bestemd voor:

- > woningen;
- > uitrustingen van collectief belang of van openbare diensten;
- > kantoren;
- > handelszaken.

**B.4.2** De kantoren voldoen aan de volgende voorwaarden:

- > de maximale vloeroppervlakte van de kantoren bedraagt 4.500 m<sup>2</sup> per gebouw;
- > de kantoren zijn op de benedenverdieping en de twee verdiepingen erboven ingericht.

De benedenverdiepingen van de gebouwen kunnen voor handelszaken worden bestemd. De gelijkvloerse verdiepingen kunnen ook worden bestemd voor handelszaken wanneer de plaatselijke omstandigheden dat mogelijk maken en nadat de nodige handelingen en werken aan de speciale regelen van openbaarmaking werden onderworpen.

De vloeroppervlakte die voor handelszaken wordt bestemd, mag per project en per gebouw niet meer dan 500 m<sup>2</sup> bedragen. Die oppervlakte kan op 1.500 m<sup>2</sup> per project en per gebouw worden gebracht als aan de volgende voorwaarden is voldaan:

- > 1° de toename wordt naar behoren gemotiveerd
- > 2° de plaatselijke omstandigheden maken deze toename mogelijk zonder dat de hoofdfuncties van het gebied worden aangetast;
- > 3° de handelingen en de werkzaamheden worden aan speciale regelen van openbaarmaking onderworpen.

**B.4.3** Dit gebied kan ook worden bestemd voor hotelinrichtingen. De capaciteit van de hotelinrichtingen gelegen in het gebied bedraagt niet meer dan 250 kamers.

**B.4.4** In geval van (volledige of gedeeltelijke) reconversie van een ondergrondse parkeergarage zijn de productieactiviteiten er toegelaten.

**B.4.5** Algemene voorwaarden voor alle bestemmingen beoogd in de voorschriften B.4.1. tot B.4.4.:

- > de aard van de activiteiten is verenigbaar met huisvesting.

**B.4.6** Reservering voor spoorweg bij dwingende noodzaak om de spoorweginfrastructuur uit te breiden Langs het spoorweggebied, over een breedte van maximaal 3 meter en de nodige en voldoende hoogte voor de uitvoering van spoorwegwerken gelden de voorschriften van het spoorweggebied.

#### **B.5 GEBIED VOOR SPORT OF VRIJETIJDSDACTIVITEITEN IN DE OPEN LUCHT**

Dit gebied is bestemd voor spelen en sportactiviteiten in de open lucht en bevatten een groen kader. Bijkomend kunnen indoorsportactiviteiten worden toegestaan.

Er mogen alleen handelingen en werken worden toegelaten die nodig zijn voor de bestemming van dat gebied of die een aanvulling vormen op de sociale functie. De bouwprojecten waarvan de bodeminnname meer dan 200 m<sup>2</sup> bedraagt, zijn onderworpen aan speciale regelen van openbaarmaking. Dit gebied kan behalve voor sportactiviteiten eveneens worden bestemd voor doorgaans beperkte commerciële activiteiten die de gebruikelijke aanvulling erop vormen en erbij behoren, nadat de handelingen en werken onderworpen zijn aan de speciale regelen van openbaarmaking.

#### **B.6 SPOORPARKGEBIED**

Dit gebied is hoofdzakelijk bestemd voor beplanting, wateroppervlakken en ontspannings-, recreatieve en sportvoorzieningen.

Dit gebied is bestemd om te worden ingericht om haar sociale, recreatieve, pedagogische, landschappelijke of ecologische rol te vervullen. Alleen de werken die strikt genomen noodzakelijk zijn voor de bestemming van dit gebied, zijn toegelaten. Langs het spoorweggebied en op minder dan 6,5 meter van deze gebiedsgrens is dit gebied uitsluitend bestemd voor het behoud en de regeneratie van het natuurlijke milieu en de versterking van de biodiversiteit; op die plaatsen zijn voorzieningen toegelaten om het Spoorparkgebied te beschermen tegen de geluidshinder.

Dit gebied kan eveneens worden bestemd voor doorgaans kleine handelszaken die de gebruikelijke aanvulling erop vormen en erbij behoren, nadat de handelingen en werken onderworpen zijn aan de speciale regelen van openbaarmaking.

## **B.7 GROENGEBIED MET GROTE BIOLOGISCHE WAARDE**

Dit gebied is bestemd voor het behoud, de regeneratie en het herstel van een natuurlijk milieu van hoge kwaliteit en met een grote biologische diversiteit. Daar zijn alleen de handelingen en werken toegelaten die nodig zijn voor:

- > de actieve of passieve bescherming van het natuurlijke milieu of de soorten;
- > de realisatie van het groene netwerk, op voorwaarde dat de handelingen en werken verenigbaar zijn met de bestemming van het gebied;
- > de realisatie van 'verbindingen voor de actieve modi'. Buiten deze verbindingen mag de toegang tot het gebied worden beperkt volgens de noodzakelijkheden die uit de bestemming van het gebied voortvloeien.

## **B.8 SPOORPARKGEBIED MET GROTE BIOLOGISCHE WAARDE**

Dit gebied is bestemd voor het behoud, de regeneratie en het herstel van een natuurlijk milieu van hoge kwaliteit en met een grote biologische diversiteit. Daar zijn alleen de handelingen en werken toegelaten die nodig zijn voor:

- > de actieve of passieve bescherming van het natuurlijke milieu of de soorten;
- > de realisatie van het groene netwerk, op voorwaarde dat de handelingen en werken verenigbaar zijn met de bestemming van het gebied;
- > de realisatie van 'verbindingen voor de actieve modi'.
- > de voorzieningen voor de bescherming van het gebied tegen de geluidsoverlast van de spoorweg.

## **B.9 SPOORWEGGEBIED**

**B.9.1** Dit gebied is bestemd voor de spoorweginstallaties en de bijbehorende ambachtelijke en industriële activiteiten. De handelingen en werken die ten doel hebben om voet- of fietspaden (eventueel met hoogtevverschillen) aan te leggen of te wijzigen, zijn toegelaten.

Dit gebied kan ook worden bestemd voor vrijetijdsactiviteiten met betrekking tot het kweken van groenten en tuinbouw wanneer de kwaliteit van de bodems en de topografie van de locatie dit mogelijk maken en voor het behoud van fauna en flora. Zonder afbreuk te doen aan de functie van het vervoer per spoor en de ontwikkeling ervan dragen de bermen en de naaste omgeving van de spoorlijnen eerst en vooral bij tot de totstandkoming van het groen netwerk.

**B.9.2** Het spoorwegnetwerk moet worden uitgerust of aangepast om het netwerk van het openbaar vervoer in de stad en in de voorstad aan te vullen.

De handelingen en de werken die ten doel hebben om lijnen, kunstwerken, stations of stopplaatsen aan te leggen of te wijzigen, mogen slechts worden toegelaten als ze gepaard gaan met alle nodige inrichtingsmaatregelen betreffende:

- > 1° de toegang tot de stations, de stopplaatsen en de stations;

- > 2° de signalisatie;
- > 3° de aansluitingen met de andere openbare vervoersmiddelen en taxi's; 4° de fietsenstalplaatsen.

**B.9.3** Algemene voorwaarden:

- > 1° de aard van de activiteiten moet verenigbaar zijn met de andere activiteiten of bestemmingen van het gebied en met die van de naburige sectoren;
- > 2° de stedenbouwkundige kenmerken van de bouwwerken en de landschapsinrichting van hun naaste omgeving maken hun integratie in de stad mogelijk.

## **B.10 WOONGEBIEDEN MET RESIDENTIEEL KARAKTER**

**B.10.1** Deze gebieden zijn bestemd voor huisvesting.

**B.10.2** Deze gebieden kunnen ook worden bestemd voor voorzieningen van collectief belang of van openbare diensten en de productieactiviteiten waarvan de vloeroppervlakte van al deze functies samen niet meer dan 250 m<sup>2</sup> per gebouw bedraagt.

Deze gebieden kunnen ook worden bestemd voor kantoren met een vloeroppervlakte van maximaal 250 m<sup>2</sup> per gebouw.

**B.10.3** Buiten de linten voor handelskernen van commerciële kernen kunnen de benedenverdiepingen van de gebouwen voor handelszaken worden bestemd. De eerste verdieping kan ook worden bestemd voor handelszaken wanneer de plaatselijke omstandigheden dat mogelijk maken en nadat de nodige handelingen en werken aan speciale regelen van openbaarmaking werden onderworpen.

De vloeroppervlakte bestemd voor handelszaken mag per project en per gebouw niet meer dan 150 m<sup>2</sup> bedragen.

De aanwezigheid van minstens één woning in het gebouw moet echter worden verzekerd.

**B.10.4** Deze gebieden kunnen ook worden bestemd voor hotelinrichtingen op voorwaarde dat hun capaciteit niet meer dan twintig kamers bedraagt.

**B.10.4** Algemene voorwaarden voor alle bestemmingen beoogd in de voorschriften 1.1 tot 1.4.

- > 1. enkel handelingen en werkzaamheden met betrekking tot huisvesting, voorzieningen van collectief belang of van openbare diensten; en handelszaken in het lint voor handelskernen mogen de binnenterreinen van huizenblokken aantasten;
- > 2. De stedenbouwkundige kenmerken van de bouwwerken en installaties stemmen overeen met die van het omliggende stedelijke kader; hun wijzigingen zijn onderworpen aan speciale regelen van openbaarmaking;
- > 3. De aard van de activiteiten is verenigbaar met huisvesting;
- > 4. De continuïteit van het wonen is verzekerd.



## C. BIJZONDERE VOORSCHRIFTEN MET BETREKKING TOT DE WEGEN

### C.1 RUITEN VOOR HOOFDWEGEN

Zonder afbreuk te doen aan de voorschriften 25 tot 28 van het GBP zijn de ruimten voor de hoofdwegen bestemd voor de openbare ruimte en het verkeer van alle aard, evenals hun natuurlijke en gebruikelijke aanvullingen, waaronder de groene ruimten die verbonden zijn met de wegen. Ze kunnen ook technische voorzieningen (verlichtingstoestellen enz.), stadsmeubilair, hoogstammige bomen en andere aanplantingen ontvangen, evenals ondergrondse of bovengrondse openbare of private infrastructures en voorzieningen.

### C.2 BEPLANTE OPENBARE RUITEN

Deze ruimten omvatten een aangeplante structuur en comfortabele infrastructures voor de verplaatsingen van voetgangers/PBM's en fietsers. Voor het overige is voorschrift C.1. van toepassing.

### C.3 STRUCTURERENDE RUITEN

Zonder afbreuk te doen aan de voorschriften 25 tot 28 van het GBP zijn deze ruimten bestemd voor de openbare ruimte en het verkeer van alle aard, evenals hun natuurlijke en gebruikelijke aanvullingen, waaronder de groene ruimten die verbonden zijn met de wegen. Ze kunnen ook technische voorzieningen (verlichtingstoestellen enz.), stadsmeubilair, hoogstammige bomen en andere aanplantingen ontvangen, evenals ondergrondse of bovengrondse openbare of private infrastructures en voorzieningen. Handelingen en werken die een wijziging tot gevolg hebben van de bestaande feitelijke toestand van die ruimten en van hun naaste omgeving, zichtbaar vanaf de voor het publiek toegankelijke ruimten, behouden en verbeteren de kwaliteit van het stedelijk landschap.

## D. VOORSCHRIFTEN IN OVERDRUK

### D.1 AANSLUITING HOOFDWEG

Dit gebied omvat een overrijdbare hoofdweg in de betekenis van voorschrift C.1. De grondinname ervan wordt zoveel mogelijk beperkt om de breuk met het Spoorpark zo klein mogelijk te houden.

### D.2 AANSLUITINGEN VOOR ACTIEVE MODI

De 'aansluitingen voor actieve modi' geven de plaatsen weer waar paden zijn aangelegd die voor voetgangers, PBM's en fietsers toegankelijk zijn. Het is mogelijk dat de toegang tegenover de taluds aan de randen van het ontwerp van RPA beperkt wordt tot de voetgangers. Hun lokalisatie en hun rechthoekige vorm zijn indicatief en kunnen variëren afhankelijk van technische, esthetische, stedenbouwkundige of landschapseisen. De verbindingen boven de spoorweg kunnen functies hebben die bijdragen aan hun animatie.

### D.3 AANSLUITING VOORZIENINGEN

Het gebied 'aansluiting voorzieningen' in overdruk biedt de mogelijkheid om een bovengrondse oversteek, die eventueel geheel of gedeeltelijk is overdekt, tussen de voorzieningen van de sectoren 10a en 10b te voorzien. De lokalisatie en de vorm van het gebied zijn indicatief en kunnen variëren afhankelijk van technische, esthetische, stedenbouwkundige, landschaps- of programmatische eisen van de voorzieningen.

### D.4 BUFFERGEBIEDEN

De (bovengrondse en ondergrondse) gebouwen mogen niet in het buffergebied worden ingeplant; uitsprongen zijn er niet toegelaten. Het buffergebied wordt zo ingericht dat de continuïteit van het groene netwerk wordt bevorderd.

### D.5 ZONE VOOR SIGNAALGEBOUWEN G+8

In de zone in overdruk, "zone voor signaalgebouwen R+8" aangeduid op het inplantingsplan, mogen de gebouwen punctueel een maximum gabarit van G+8 bereiken.

## E. BIJZONDERE VOORSCHRIFTEN MET BETREKKING TOT DE BOUWERKEN EN DE NAASTE OMGEVINGEN

### E.1 BOUWVOLUME

Het 'inplantingsplan' geeft de maximale toelaatbare bouwvolumes weer, uitgedrukt in aantal verdiepingen (G+X) of in meters.

### E.2 ACTIEVE GEVELS

In de woongebieden en in het sterk gemengd gebied, langs de ruimten voor de hoofdweg:

- > zijn blinde benedenverdiepingen verboden;
- > dragen de benedenverdiepingen die niet bestemd zijn voor woningen, bij aan de animatie van de openbare ruimte;
- > bestaan de commerciële benedenverdiepingen uit commerciële etalages, behalve indien een bijzondere motivering kan worden gegeven in verband met het specifieke karakter van het project; is de dichtmaking van muuropeningen vanaf de binnenkant en/of de buitenkant door elke vorm van ondergrond verboden.

### E.3 DIEPTE VAN DE BOUWERKEN

De maximale diepte van de bouwwerken, met inbegrip van hun bijgebouwen, kan gelijk zijn aan de diepte van het terrein, buiten de achteruitbouwzone.

### E.4 INRICHTING VAN DE NAASTE OMGEVINGEN (WOONGEBIEDEN, STERK GEMENGDE GEBIEDEN ...).

De naaste omgevingen worden ingericht met de bedoeling om de ondoordringbaarheid van de bodem te beperken en de beplante oppervlakken te ontwikkelen. Ze kunnen bouwwerken omvatten met beperkte afmetingen die functioneel nodig zijn voor de bestemming van het gebouw (bv. fietsenstalling), het onderhoud en de instandhouding van de naaste omgevingen of het ecologische beheer van het gebouw. Ze kunnen ook bouwwerken met beperkte afmetingen voor recreatie of decoratie bevatten.

De naaste omgevingen worden niet verplicht afgesloten.

### E.5 INRICHTING NAASTE OMGEVING ALS GEBIED VOOR STEDELIJKE INDUSTRIE

De voorschriften van de GemSV's voor gebieden van stedelijke industrie van het GBP gelden voor de gebieden van stedelijke industrie van dit plan met uitzondering van wat volgt:

- > De naaste omgevingen worden ingericht in overeenstemming met de functionele behoeften van

de activiteiten die in het gebouw worden ontwikkeld, met de bedoeling om de ondoordringbaarheid van de bodem te beperken en de beplante oppervlakken te ontwikkelen;

- > De parkeerplaatsen kunnen in de open lucht worden ingeplant in de naaste omgevingen;
- > Deze kunnen bouwwerken omvatten met beperkte afmetingen die functioneel nodig zijn voor de bestemming van de aansluitende gebouwen, het onderhoud en de instandhouding van de naaste omgevingen of het ecologische beheer van het gebouw;
- > De ondoordringbare oppervlakte bedraagt niet meer dan 80 % van de oppervlakte van de naaste omgevingen;
- > De originele omheiningen mogen worden vervangen;
- > De omheiningen van de gebouwen zijn maximaal 2,5 m hoog;
- > De onroerende goederen mogen niet worden omheind.

### E.6 INRICHTING NAASTE OMGEVINGEN TOT OPEN-LUCHT SPORTGEBIED

De naaste omgevingen worden ingericht met de bedoeling om de ondoordringbaarheid van de bodem te beperken en de beplante oppervlakken te ontwikkelen. Ze kunnen bouwwerken omvatten met beperkte afmetingen die functioneel nodig zijn voor de bestemming van het gebied (bv. fietsenstalling), het onderhoud en de instandhouding van de naaste omgevingen of het ecologische beheer. Ze kunnen ook bouwwerken met beperkte afmetingen voor recreatie of decoratie bevatten. De parkeerplaatsen mogen in de naaste omgevingen worden ingeplant; ze zijn voorzien van een groene omkadering (bv. hagen, bomen ...).

### E.7 AANPLANTINGEN IN DE GEBIEDEN VOOR STEDELIJKE INDUSTRIE

De naaste omgevingen bevatten minstens één hoogstamboom per 200 m<sup>2</sup> terrein.

### E.8 EFFECTEN VAN DE HINDER VAN HET SPOORVERKEER OP DE BUITEN- EN DE BINNENOMGEVING

In de gebouwen op minder dan 50 meter van een spoor worden specifieke maatregelen getroffen die ten doel hebben om de geluids- en de trillingseffecten van het spoorverkeer op de buiten- en de binnenomgeving van de betreffende gebouwen te beperken.



## F. WOORDENLIJST

- > **Vloeroppervlakte:** de som van de overdekte vloeren met een vrije hoogte van minstens 2,20 m in alle lokalen, met uitsluiting van de lokalen gelegen onder het vloerniveau (zelfs als deze gedeeltelijk uit de vloer uitsteken) die voor parkeerplaatsen, kelders, technische voorzieningen en opslagplaatsen bestemd zijn. De vloerafmetingen worden buitenwerks gemeten tussen de onbeklede buitenwanden van de gevelmuren, en de vloeren worden geacht door te lopen, zonder rekening te houden met hun onderbreking ervan door scheidingswanden en binnenmuren, of door kokers, trappenhuizen en liftschachten.
- > **Sectoren:** perimeters die op het 'Sectorplan' worden weergegeven en waarop specifieke bepalingen van toepassing zijn.
- > **Hoogte van de bouwwerken:**
  - o G+X betekent benedenverdieping met daarboven X verdiepingen.
  - o De hoogte in meters wordt gemeten op de rooilijn vanaf het laagste niveau van de openbare ruimte waarlangs het betreffende gebouw gelegen is. Bij de weergave van het aantal verdiepingen en de hoogte in meters wordt geen rekening gehouden met de productieserres voor tuinbouw of landbouw op de platte daken.





perspective.brussels

Naamsestraat

B-1000 Brussel

T. +32 2 435 42 00

E. [josaphat@perspective.brussels](mailto:josaphat@perspective.brussels)