

# **MAXIMILIAAN-VERGOTE**

## **ONTWERP VAN RICHTPLAN VAN AANLEG**

**Informatief luik**

**JUNI 2023**





# MAXIMILIAAN-VERGOTE

ONTWERP VAN RICHTPLAN VAN AANLEG

**Informatief luik**

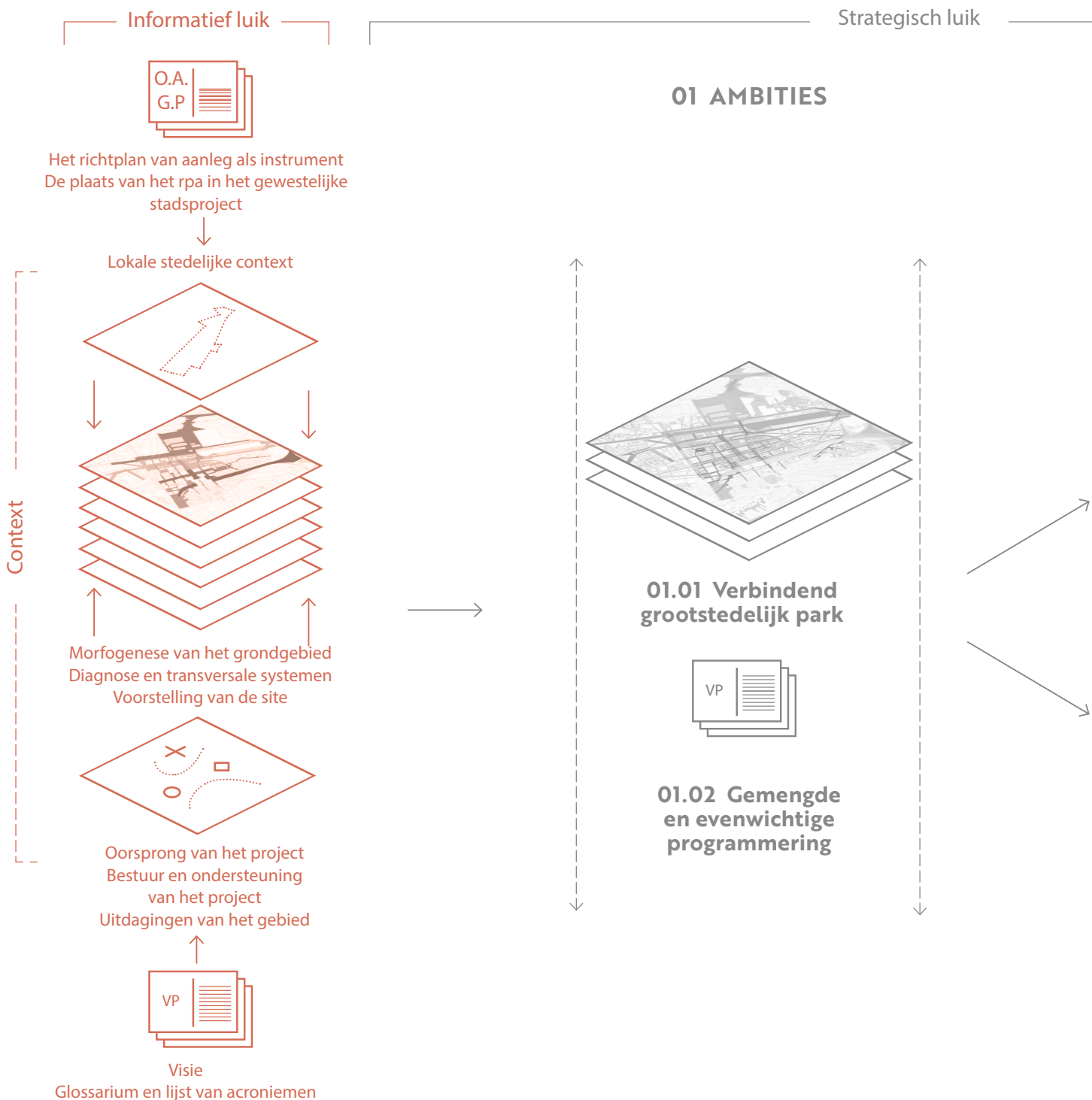
JUNI 2023



# STRUCTUUR VAN HET RPA

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

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



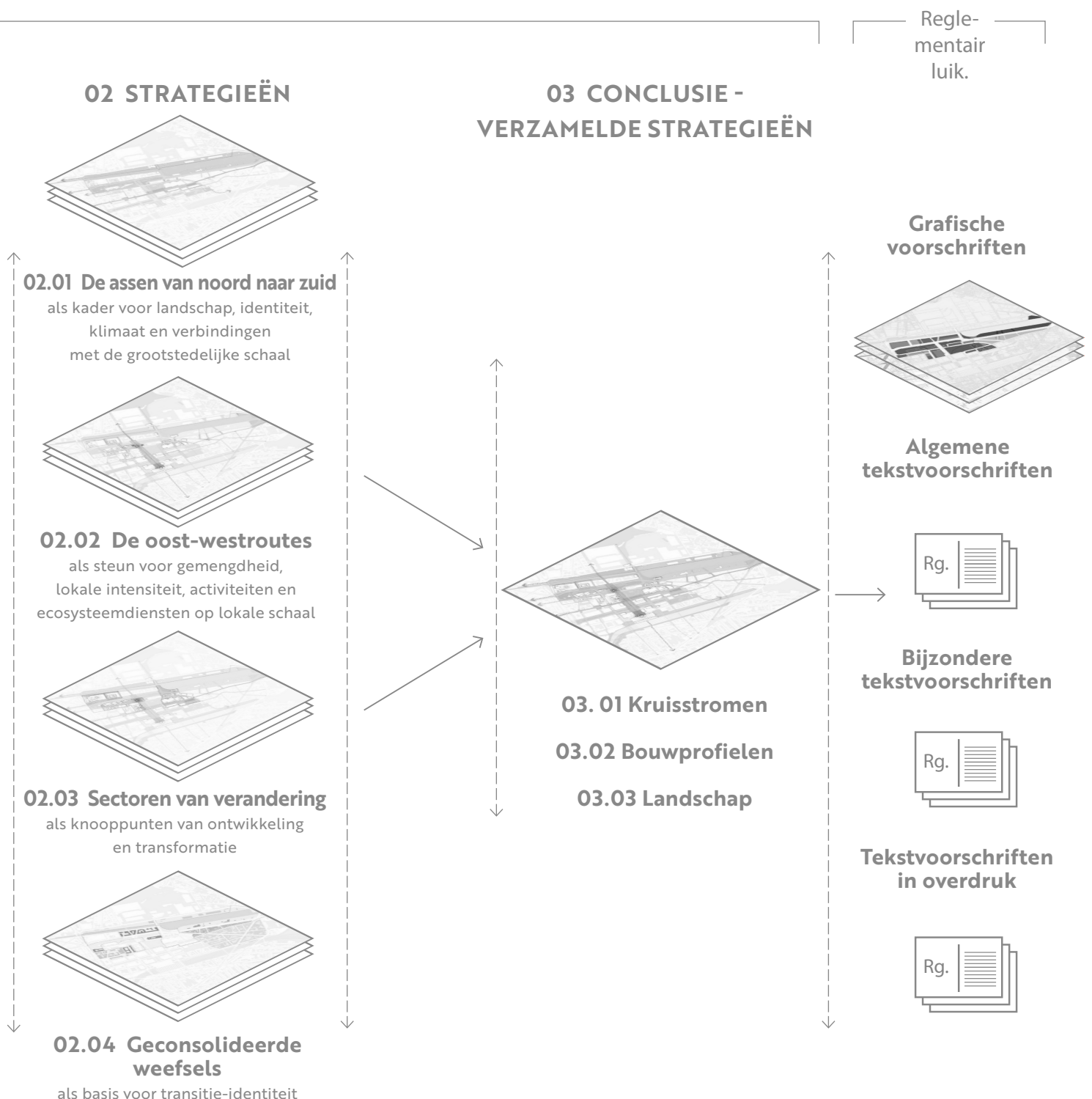


Het reglementaire gedeelte bevat de voorschriften en de grafische documenten die op gepaste schaal de details weergeven van de onveranderlijke elementen waaraan het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een verplicht karakter wil geven om de strategische samenhang van de ontwikkeling te garanderen.

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

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

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



Dit document vormt het informatieve luik van het RPA. Het verduidelijkt de perimeter van het RPA, bevat een historisch overzicht van de planning, de governance en een diagnose van de site, de uitdagingen van het grondgebied, de doelstellingen en de visie van het oRPA. Bij dit luik hoort een bijlage waarin de bestaande rechtstoestand en de bestaande feitelijke toestand worden beschreven.

Dit luik is samengesteld uit teksten, commentaren en illustraties.

Deze elementen hebben geen wettelijke waarde.



# INHOUD

<b>01 HET RICHTPLAN VAN AANLEG ALS INSTRUMENT</b>	<b>8</b>
<b>02 DE PLAATS VAN HET RPA IN HET GEWESTELIJKE STADSPROJECT</b>	<b>9</b>
<b>03 LOKALE STEDELIJKE CONTEXT</b>	<b>10</b>
03.01 Morfogenese van het grondgebied	10
03.02 Studie van het grondgebied	12
<b>04 VOORSTELLING VAN DE SITE</b>	<b>16</b>
<b>05 OORSPRONG VAN HET PROJECT</b>	<b>17</b>
<b>06 BESTUUR EN ONDERSTEUNING VAN HET PROJECT</b>	<b>20</b>
<b>07 UITDAGINGEN VAN HET GEBIED</b>	<b>21</b>
<b>08 VISIE</b>	<b>23</b>
<b>09 GLOSSARIUM EN LIJST VAN ACRONIEMEN</b>	<b>24</b>

## 01

# HET RICHTPLAN VAN AANLEG ALS INSTRUMENT

---

Het Richtplan van Aanleg (RPA) is een gewestelijk planningsinstrument, dat voortvloeit uit de hervorming van het Brussels Wetboek van Ruimtelijke Ordening (BWRO) van 30 november 2017. Het heeft tot doel het kader voor de ontwikkeling van strategische polen of wijken van het Gewest te definiëren door tegelijkertijd een visie en de toepasselijke regels voor de aanleg van de perimeter die het behandelt, te definiëren.

Het RPA kan met name bepalingen bevatten met betrekking tot bestemming van het grondgebied, kenmerken van constructies, openbare ruimten, mobiliteit of erfgoed (art. 30/2 BWRO). De opstellings- en wijzigingsprocedure is grotendeels gebaseerd op de wijzigingsprocedure van het Gewestelijk Bestemmingsplan (GBP).

Het BWRO bepaalt dat het RPA een indicatieve waarde heeft, met uitzondering van de bepalingen waaraan de regering uitdrukkelijk regelgevende waarde toekent.

Het RPA bevat daarom twee soorten regels:

- › de strategische bepalingen die de richtsnoeren vormen die de autoriteiten bij de afgifte van vergunningen moeten leiden en waarvan zij alleen met een uitdrukkelijke motivering mogen afwijken;
- › de regelgevende bepalingen, die de precieze regels vormen waarvan niet mag worden afgeweken.

Om de stedenbouwkundige beginselen te bepalen die van toepassing zijn op een gebied van het plan is het aangewezen de strategische en regelgevende bepalingen die van toepassing zijn op de hele perimeter van het plan en de bepalingen die specifiek zijn voor de betrokken zone, te vergelijken.

Het BWRO bepaalt dat de regelgevende bepalingen van het RPA binnen de perimeter waarin ze van toepassing zijn, de bepalingen van het GBP en de stedenbouwkundige voorschriften die daarmee in strijd zijn, opheffen.

De relatie tussen de regelgevende voorschriften van het RPA en die van de andere plannen moet daarom worden benaderd vanuit het oogpunt van het principe van impliciete opheffing. Bijgevolg blijven het GBP en de stedenbouwkundige regelgevingen van kracht, met uitzondering van de bepalingen van de laatste die in strijd zijn met die van het RPA, ook al voorziet het RPA daar niet expliciet in.

Om ervoor te zorgen dat het RPA en de bestaande plannen en regelgevingen samen leesbaar zijn, hebben twee principes als leidraad gediend bij het opstellen van de voorschriften van het RPA:

- › De bijzondere bestemmingsvoorschriften van het RPA zijn zo opgesteld dat ze een samenhangend geheel vormen, dat specifiek de bestemming van de verschillende gebieden van het plan regelt. De lezer hoeft de bijzondere voorschriften van het GBP dus niet meer te raadplegen.
- › Voor alle andere thema's die door het RPA worden behandeld, zoals bouwprofielen of plaatsingsregels, bevat het RPA alleen die regels die afwijken van de regelgevingen. Voor de andere thema's zal het daarom nodig zijn de GSV en eventuele GemS-V's en andere plannen of regelgevingen te raadplegen om de regels vast te stellen die van toepassing zijn op het gebied.



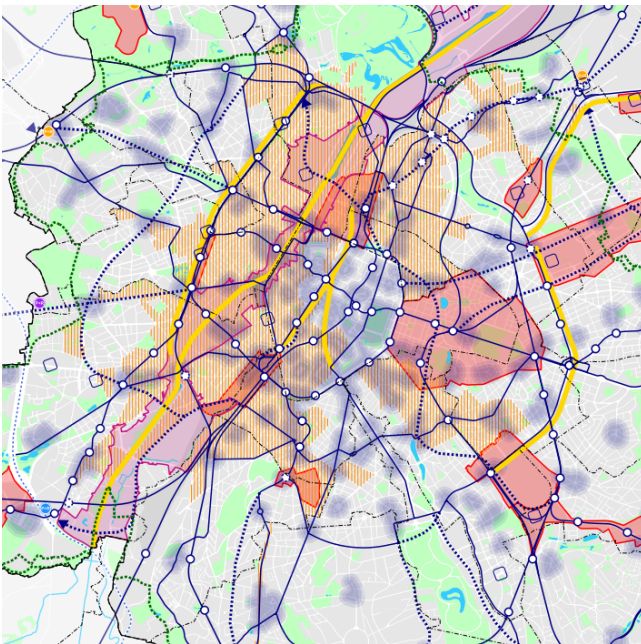
## 02

# DE PLAATS VAN HET RPA IN HET GEWESTELIJKE STADSPROJECT

Het BWRO bepaalt dat de Regering voor een deel van het Gewestelijk grondgebied een richtplan van aanleg kan aannemen dat in overeenstemming is met de richtsnoeren van het gewestelijk ontwikkelingsplan dat van kracht is op de dag dat het wordt goedgekeurd.

Het Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling werd goedgekeurd op 12 juli 2018 en in het Belgisch Staatsblad gepubliceerd op 5 november 2018.

Dit plan belichaamt de visie op de ontwikkeling van het Gewest op middellange/ lange termijn en vormt dus het kader van het Brusselse stadsproject. Het wil een aantal concrete acties, initiatieven, doelstellingen of projecten samenbrengen om het gemeenschappelijke traject te vormen waarop Brussel binnen de grenzen van zijn gewestelijke bevoegdheden kan evolueren naar een buurtstad, een duurzame stad, een moderne en tot slot een inclusieve stad, waarin elke inwoner de kans heeft om zichzelf te ontplooiën.



↑ Het stadsproject, kaart 8 van het GPDO

Het door de Regering goedgekeurde Stadsproject, dat in een bepaalde socio-economische en territoriale context is opgezet, richt zijn prioriteiten op de volgende doelstellingen:

1. antwoord bieden op de bevolkingsgroei in termen van huisvesting, voorzieningen en open ruimten;
2. verhoging van de kwaliteit van de leefomgeving;
3. ontwikkeling van een stedelijke economie;
4. de bouw van een rechtvaardig stedelijk mobiliteitssysteem dat voorrang geeft aan het openbaar vervoer en actieve modi.

Transversaal is het Brusselse Stadsproject gebaseerd op de volgende principes:

- › een polycentrisch en multiscalair grondgebied,
- › een grondgebied dat steunt op natuurlijke en landschapsstructuren,
- › een sociaal evenwichtig grondgebied,
- › georganiseerde multipolaire toegankelijkheid,
- › respect voor de principes van duurzaamheid,
- › een coöperatief bestuur.

Het grondgebied en de strategische centra van Brussel inzetten om het kader van de territoriale ontwikkeling vast te leggen en nieuwe wijken te creëren, is daarom een prioriteit van het gewestelijk beleid voor de komende jaren.

Sommige van deze grondgebieden zijn onderworpen aan strategische en regelgevende planning via de richtplannen van aanleg. Elk richtplan van aanleg maakt deel uit van de algemene strategie van het GPDO en stelt op zijn niveau de doelstellingen ervan vast, in aanvulling op de andere strategieën die door het Gewest ten uitvoer worden gelegd.

De ontwikkeling van nieuwe gemengde wijken is in overeenstemming met de doelstellingen voor duurzame ontwikkeling van het Gewest als metropool. Daarom is het noodzakelijk dat deze instrumenten het resultaat zijn van de samenwerking tussen alle actoren op het grondgebied.

## 03

## LOKALE STEDELIJKE CONTEXT

Voor een volledige diagnose van het grondgebied wordt de lezer verwezen naar de uitgebreide en transversale diagnostische werkzaamheden in de definitiestudie Maximiliaan-Vergote (perspective.brussels, januari 2018) en naar de thematische werkzaamheden inzake dichtheid, productieve economie en huisvesting die in verschillende fasen van het proces zijn uitgevoerd om de definitiestudie te verduidelijken en te actualiseren.

## 03.01 MORFOGENESE VAN HET GRONDGEBIED

## Historiek

De stedelijke morfologie van de wijken ten noorden van de Vijfhoek is, veel meer dan in andere delen van het gewest, onderworpen aan de grote fasen van de evolutie van de Brusselse economie (de-industrialisatie en beginnende herindustrialisatie) en de herverdeling van het investeringskapitaal die al meer dan twee eeuwen aan de gang zijn.

## Landelijke periode

Vóór 1835 wass het moerassige overstromingsgebied ten noorden van de Brusselse stadsomwalling onbezett terrein. De Antwerpsesteenweg naar Laken liep door weilanden aan weerskanten van de Zenne. In 1704 werd de Groendreef aangelegd langs de jaagpaden op de oostelijke oever van het kanaal. Om de dreef mooi aan te kleden, werd deze met bomen omzoomd. Het werd een favoriete plek voor sociale wandelingen en leidde per koets langs tal van plekjes om te ontspannen. De lommerrijke ventwegen voor voetgangers waren een prachtig decor voor de welkomsteremonieën die gehouden werden, wanneer de stad roemrijke bezoekers ontving.

## Industriële periode

In 1925 werd langs het kanaal het station Brussel-Groendreef gebouwd. Door de spoorwegactiviteiten verstedelijkte het noorden van Brussel ten koste van de historische groene ruimten. Industrieën ontwikkelden zich langs het kanaal en trokken vooral een populatie van arbeiders aan.

## Moderne periode

Al in 1930 werd in het noorden van Brussel gedacht aan een modern 'Nieuw Brussel' volgens de voorschriften van de stralende en rationele stad. In 1952 werd het Noordstation verplaatst. In 1954 werd het voormalige station Brussel-Groendreef vervangen door de helihaven van Sabena. Deze werd in 1958 uitgebreid ter gelegenheid van de wereldtentoonstelling en

in 1966 definitief gesloten na een aanzienlijke daling van de activiteit. Dit gebied werd het Maximiliaanpark na de oprichting van het Gewest in 1989. Hele wijken werden vanaf eind jaren zestig gesloopt. In 1967 werd het 'Manhattanplan' goedgekeurd bij koninklijk besluit en kregen de architecten groen licht om 80 torens van 28 verdiepingen te bouwen, onderling verbonden met luchtbruggen en hangende tuinen op 13 m hoogte. De overheid kreeg de opdracht om het gebied te ontruimen voor openbaar nut. De sloopwerken vonden plaats, maar de economische crisis en de eisen van de burgers zetten een rem op de werkzaamheden. De wijk bleef bijna tien jaar een braakland. De woonblokken van de Lakense Haard werden tussen 1974 en 1978 opgetrokken om een aantal van de onteigende gezinnen een nieuwe woning te bieden. Het onvoltooide plan resulteerde in grote ongebruikte groene ruimten.

## Huidige periode

Sinds de oprichting van het Brusselse Gewest in 1989 wordt aan dit gebied nieuwe aandacht besteed om het nieuw leven in te blazen. Deze wens is de laatste jaren nog versterkt om te komen tot een grotere doorkruisbaarheid, gemengdheid en netwerkvorming in de stad.

## Vandaag

Uit deze geschiedenis zijn enkele structurerende stedelijke figuren voortgekomen: het Becodok, het Vergotedok, de site van Thurn & Taxis, alle verharde zones en torens in de wijk (Helihaven, Lakense Haard, Manhattan), het Noordstation en de voormalige Citroën-garage (toekomstig museum Kanal-Pompidou).

Aan deze grote stedelijke figuren werden verschillende wijken toegevoegd. Dit zijn de wijken Noord, Masui, Maritiem en Maria-Christina. Zij vormen restgehelen die het gevolg zijn van de versnippering van het grondgebied door de grote figuren en door de talrijke weg- en spoorweginfrastructuren.





↑ Landelijke periode, Ferraris 1777



↑ Industriële periode, Foto 1930



↑ Moderne periode, Foto 1977



↑ Huidige periode, Foto 2019

Momenteel blijft het verband tussen deze figuren zwak. Dit geldt ook voor de relatie tussen deze figuren en de omliggende wijken.

Binnen de perimeter kunnen **vijf stadsdelen** worden geïdentificeerd:

1. het **gebied voor havenactiviteiten en vervoer (GHAV)** op de rechter-, industriële oever van het Vergotedok (recycling- en bouwbedrijven),
2. een **deel van de wijk Masui**, een stadsdeel uit de 19<sup>e</sup> eeuw dat dag en nacht leeft via de economische activiteiten (garages, werkplaatsen, groothandelszaken<sup>1</sup>, winkels,...) in combinatie met

een woonfunctie. De wijk is tamelijk achtergesteld (hoge werkloosheid, laag opleidingsniveau, leegstand of onderbenutting van de benedenverdiepingen,...),

3. een **deel van de wijk Manhattan**, waar overdag bijna uitsluitend werknemers vertoeven,
4. de **recente residentiële en gemengde gehelen** langs het Becodok en de **modernistische** woontorens (Lakense Haard en Helihaven) die dag en nacht leven,
5. het **grote geheel van openbare ruimten** waarvan het Maximiliaanpark deel uitmaakt, dat nu vrij onsamenhangend is.

<sup>1</sup> Gekoppeld aan de nabijheid van de MABRU-vroegmarkt. Bron.. Artikel «Vers une stratégie de revitalisation économique», samenwerking tussen de bureaus 1010au en grue, p.17.

## 03.02 STUDIE VAN HET GRONDGEBIED

### Samenvattende diagnose

De perimeter 'Maximiliaan-Vergote' heeft strategische troeven voor het Gewest: het is uitstekend bereikbaar en de geplande werken aan het openbaar vervoer zullen de bereikbaarheid nog verbeteren (tramproject 'Belgica - Centraal Station'<sup>2</sup>), het kanaal en de Zenne (momenteel overweld) stromen er als landschappelijk erfgoed, en er zijn mogelijkheden om nieuwe stadslogica te implementeren. Er is veel openbaar grondgebied, er zijn culturele voorzieningen met een hoofdstedelijke uitstraling (het toekomstige Museum Kanal-Pompidou) en er zijn werkzaamheden voorzien in het stadsvernieuwingscontract 'Citroën-Vergote' (SVC 1), waaronder de herinrichting van het Maximiliaanpark, de openlegging van de Zenne en de aanleg van sportvoorzieningen in de zone Vergote. De kinderboerderij in het Maximiliaanpark is eveneens een atypische voorziening die zowel lokaal als gewestelijk zeer wordt gewaardeerd. Bovendien versterkt de strategie voor een Shifting Economy, die momenteel door de regering wordt ontwikkeld, deze overgangsdynamiek.

De perimeter 'Maximiliaan-Vergote' kent momenteel echter ook een aantal zwakke punten: een zeer aanwezige en ontrafende auto-infrastructuur, met name het Rederskruispunt dat als ongevalgevoelige zone (OZ) aangeduid is, en gebouwen met architecturale typo-morfologieën en afmetingen die absoluut niet bij elkaar passen, zonder stedelijke, sociaal-economische (tussen de stadsdelen) of landschappelijke link (met de openbare ruimte). Het Maximiliaanpark is dan weer een zeer versnipperde groene ruimte, met name omdat sommige delen afgesloten zijn of moeilijk bereikbaar zijn door het drukke verkeer op de wegen. Het gebrek aan gezelligheid en biodiversiteit op de openbare ruimtes en het huidige aanbod aan openbare voorzieningen met lokale uitstraling zijn eveneens zwakke punten die we vandaag vaststellen.

Op sociaal-economisch vlak wordt de perimeter 'Maximiliaan-Vergote' en zijn omgeving gekenmerkt door een bevolkingsdichtheid die zeer ongelijk verdeeld is over de subwijken. De gemiddelde dichtheid van het gebied komt dus overeen met het regionale gemiddelde, maar weerspiegelt niet de specifieke kenmerken van het gebied, dat zeer dichte gebieden (Masui, Saint-Roch) en zeer dunbevolkte gebieden omvat. Voorts is het gebied oververtegenwoordigd door 0-17-jarigen en grote huishoudens, en ondervertegenwoordigd door 65-plussers, hoewel de gemiddelde leeftijd van de bevolking toeneemt. Het gebied heeft een oververtegenwoordiging van 0-17-jarigen, grote huishoudens en een ondervertegenwoordiging van 65-plussers, hoewel de gemiddelde leeftijd van de bevolking toeneemt.

De inwoners zijn bij de meest kwetsbare in het Gewest, met een gemiddeld inkomen van ongeveer 16.000 euro/jaar (2016). De werkloosheidsgraad is er bijzonder hoog (31%), wat de sociale problemen in de buurt alleen maar prangender maakt. Er is ook veel dakloosheid door de nabijheid van het Noordstation. Dit wordt nog versterkt door de aanwezigheid van vaak behoeftige transmigranten. Het Maximiliaanpark is een erkende stopplaats in het migratietraject. De betrokken bevolking en haar behoeften kunnen niet worden genegeerd.

Het woningbestand is over het algemeen zeer oud en slecht gerenoveerd (sociale woontorens uit de jaren zeventig). De comfortomstandigheden van de bewoners zijn matig tot zelfs erg slecht, afhankelijk van het gebouw. De vastgoedsituatie is er deels vrij typisch voor de 'arme sikkels' met een hoog aantal kleine en middelgrote woningen, maar zeer weinig grote woningen. De voorbije jaren is er een duidelijkere toename van kleine woningen, vooral in het Kanaalgebied (58 % van de nieuwe woningen zijn studio's of eenkamerappartementen). Door de privésector is er sterk geïnvesteerd in het kanaalgebied: er is een woningaanbod met tweekamerappartementen, studio's en enkele lofts gerealiseerd. De recente particuliere vastgoeddynamiek beantwoordt dus niet aan de behoeften van de plaatselijke bevolking en geeft de eerste signalen van een gentrificatie en sociaal-ruimtelijke breuklijnen tussen de wijken in de perimeter met stijgende huur- en verkoopprijzen en luxewoningen.

Ten slotte is het Territorium Noord als geheel, waar de perimeter 'Maximiliaan-Vergote' gelegen is, al een plaats van innovatie, van individuele en collectieve, particuliere en openbare initiatieven op het gebied van circulaire economie, logistiek, voedsel en energie. Niet alle dynamiek van het gebied wijst noodzakelijkerwijs in deze richting: de industrieterreinen evolueren voortdurend, vaak met een afname van de voor productieactiviteiten bestemde oppervlakte. Hoewel de aanwezigheid van het kanaal en het gebied voor havenactiviteiten en vervoer (GHAV) een belangrijke logistieke troef vormt<sup>3</sup>, wordt deze nog onvoldoende benut.

De COVID-19-crisis maakt het des te belangrijker om aandacht te besteden aan de bevolkingsdichtheid in verband met de nood aan open, groene ruimtes en buurtdiensten, toegang tot kwaliteitsvolle huisvesting en behoud van economische en productieactiviteiten. Zowel in termen van werkgelegenheid en toegang tot consumptiegoederen en -producten als in termen van voorzieningen. De elementen van de voornoemde diagnose en het feit dat de zone 'Maximiliaan-Vergote' in een stadsvernieuwingsgebied (SVG) ligt, wijzen erop dat dit een prioritair aandachtspunt moet zijn.

2 GoodMove.

3 Bron: Artikel «Vers une stratégie de revitalisation économique», samenwerking tussen de bureaus 1010au en grue, p.13.



## Transversale systemen

Tussen de diagnose en de visie ondersteunen de transversale systemen de stedelijke ontwikkelingen en de ambities die het RPA Max vooropstelt. De transversale systemen zijn alleen relevant op de grotere schaal van het Territorium Noord, of zelfs daarbuiten, ook al zullen de te ontwikkelen strategieën soms een zeer lokale realiteit aannemen.

### Stedelijke systemen

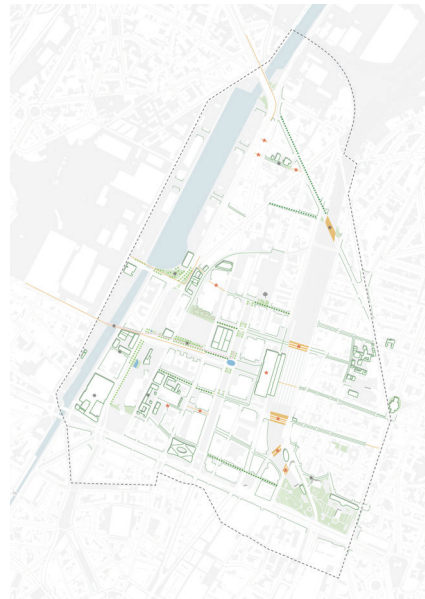
Twee grote stedelijke systemen moeten samen worden bekeken. Een noord-zuidstelsel: deze assen zijn momenteel operationeel, maar sommige zijn gereduceerd tot een mobiliteits- en landschapsfunctie. In de toekomst zouden zij echte landschappelijke kaders en dragers kunnen zijn voor een klimaatstrategie met een unieke en sterke identiteit voor elke as. Een oost-weststelsel: deze routes worden tegenwoordig voortdurend beperkt en belemmerd. In de toekomst zullen zij transversaliteit mogelijk maken, maar ook lokale identiteiten ondersteunen. De snijpunten van deze assen zullen mogelijkheden bieden om een antwoord te bieden op de behoeftes van deze locaties.

### Ecosystemen

De morfogenese van het grondgebied (zie 03.01 *Morfogenese van het grondgebied*) toont aan dat het belangrijk is de lei niet schoon te vegen, maar het «bestaande» te versterken om een strategie van aanpassing aan het klimaat en ecologische veerkracht van de open ruimten van de wijk en zijn omgeving te ontwikkelen. Deze strategie zal niet alleen nodig zijn om de levenskwaliteit op dit deel van het grondgebied te waarborgen, maar ook om de vorming van een efficiënt netwerk op gewestelijke schaal te versterken. Om voor voldoende ecosysteemdiensten te zorgen, moeten deze ruimten als een netwerk functioneren. Het RPA Max kan een rol spelen in dit netwerk door de nadruk te leggen op biodiversiteit, demineralisatie, vergroening, geïntegreerd regenwaterbeheer, diversificatie van biotopen, enz. Het Maximiliaanpark zal een relaiszone vormen voor de wijk, die moet worden opgewaardeerd om de natuur in de stad te brengen en met name voor biodiversiteit, frisheid en rust te zorgen.

### Economisch systeem

De verdeling van de economische activiteiten binnen de perimeter van het RPA Max is zeer verschillend. Zo zijn handel, groothandel, productie en havenactiviteiten sterk vertegenwoordigd in het noorden en vrijwel afwezig in het zuiden. De oevers van het kanaal zorgen voor een soortgelijke afbake-



↑ Studie: Gedeelde visie Territorium Noord  
Perspective.brussels (werk in uitvoering)



↑ Studie: Gedeelde visie Territorium Noord  
Perspective.brussels (werk in uitvoering)



↑ Biologische waarderingskaart 2021. Bron. Leefmilieu Brussel <https://leefmilieu.brussels/themas/groene-ruimten-en-biodiversiteit/het-ecologisch-beheer/de-kaarten-voor-natuuranalyse>

ning, waarbij in het noorden Vergote productief is, terwijl in het zuiden Beco als residentieel, cultureel en commercieel geldt. Er is zeer weinig kantoorruimte in het gebied, hoewel er ten westen (T&T) en ten oosten van de perimeter (Noordwijk) aanzienlijke stukken kantoorruimte te vinden zijn. Nadenken over een gemengde stad vereist dat het netwerk in vraag wordt gesteld, zonder de mogelijkheden van een specifiek weefsel in twijfel te trekken.

Het uitgestrekte grondgebied van het kanaal en zijn aangrenzende wijken zijn de plaats voor de ontwikkeling van een nieuwe economie, een plaats voor de absorptie van de demografische boom, een plaats voor de opwaardering van de openbare ruimten, een plaats van openheid en onthaal.

### Resourcebeheer

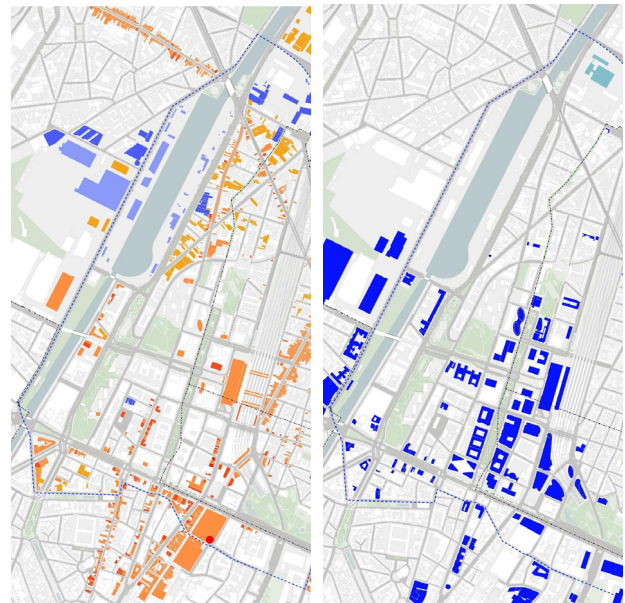
Uit een groot aantal initiatieven kan een systeem ontstaan. Wat de circulaire economie en de logistiek betreft, maken de nabijheid van het kanaal en het Gebied voor Havenactiviteiten en Vervoer (GHV), de Noordwijk en MABRU het tot een belangrijke locatie voor recycling en hergebruik van afval. Het GPCE noemt specifiek: de renovatie van kantoren in de wijk Manhattan, het onthaal van nieuwe stedelijke functies in de wijk Masui of de inzet van het productieve en/of logistieke apparaat voor de circulaire economie in het algemeen. Op het gebied van innovatie moeten twee andere actiereinen in aanmerking worden genomen. Voedsel en stadslandbouw, met name door de aanwezigheid van de boerderij van het Maximiliaanpark.

De werkzaamheden van de Stad Brussel beogen de oprichting van een 'Positive Energy District' (PED) in de Noordwijk (zie 02 De plaats van het RPA in het gewestelijke stadsproject). Het doel van dit werk is het bestuderen van alle stedelijke, architecturale en technologische mogelijkheden om de productie van hernieuwbare energie te verhogen en het energieverbruik (behoeften) te verminderen om te komen tot een wijk die meer energie genereert dan dat ze verbruikt<sup>4</sup>. Ook werd de mogelijkheid geopperd om de warmte die door de verbrandingsoven van Neder-over-Heembeek wordt uitgestoten aan te sluiten op een ondergronds warmtenet in de richting van de Noordwijk, dat ten goede zou kunnen komen aan de eigendommen van de Stad Brussel en het Gewest, de sociale woningen en de groep private kantoorgebouwen aan weerszijden van de Albert II-laan.

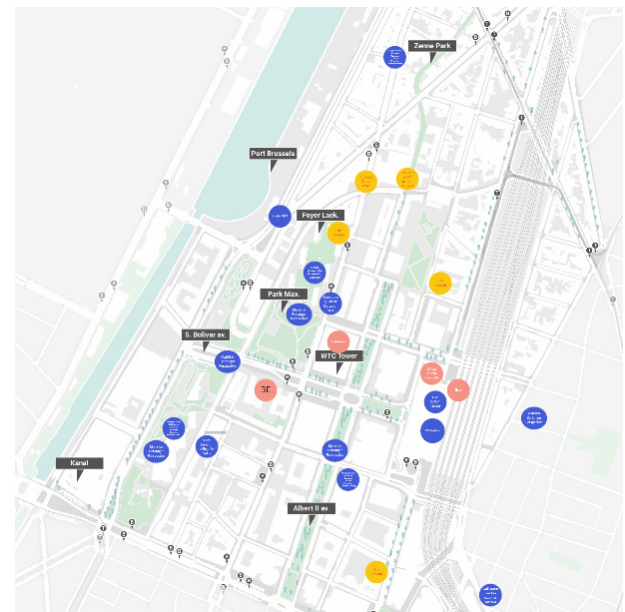
### Mobiliteit

Tussen de bestaande infrastructuur van hoge kwaliteit, de GoodMove-strategie en de nieuwe tram, de uitbreiding van het park, de beschouwingen over de 15- of 10-minutenstad, moet het mobiliteitsnetwerk worden uitgedacht voor alle vervoerswijzen om te voldoen aan de behoeften van de bewoners en gebruikers van de perimeter van het RPA Max: van actieve modi tot vrachtwagens, van recreatieve verplaatsingen tot logistiek, enz. Mobiliteit vereist een aanzienlijk structureel beheer, maar bepaalt in hoge mate de levenskwaliteit.

4 Het concept wordt gedefinieerd als «verbonden, energie-efficiënte en flexibele stedelijke gebieden of clusters van gebouwen die geen netto broeikasgasemissies produceren en actief een jaarlijks overschot aan lokale of gewestelijke hernieuwbare energieproductie beheren». Bron: «Positive Energy District» over de Noordwijk van de stad Brussel.



↑ Studie: Territorium Noord / Fabrieken, winkels en kantoren Perspective.brussels (2020)



↑ Coördinatieplatform Energie Brussel



↑ Studie: Territorium Noord / Nabijheidsdiensten Perspective.brussels (2020)





Up Site en Masuiwijk in «sokkel»



Masuiwijk en Lakense haard -  
Verzadigde mobiliteit en gemengde schalen



Markt van de Antwerpsesteenweg



Slijkhoeve



Bolivarlaan - Overbreedte/barrière



Rederskruispunt - OZ



Vergotedok - Productie- en havenactiviteit



# 04

## VOORSTELLING VAN DE SITE

De perimeter van het ontwerp van RPA Max is die welke is gehecht aan het besluit van de minister-president van de Brusselse Gewestregering van 7 juni 2019 waarbij de opstelling van het plan wordt opgedragen. Hij heeft een oppervlakte van 71 ha. De perimeter van het ontwerp van RPA Max beslaat de huizenblokken tussen de Saintelettesquare, de Boudewijnlaan, de Frontispiesstraat, de Nicolaystraat, de Antwerpsesteenweg, de Willem de Molstraat en de Koning Albert II-laan, de Helihavenlaan, de Antwerpsesteenweg, de Werkhuizenkaai, Vilvoordsesteenweg, de Paleizenstraat over de Bruggen, de Koninginnelaan, de Claessensstraat, de Materialenkaai en het Redersplein alsook de Leopold II-laan.

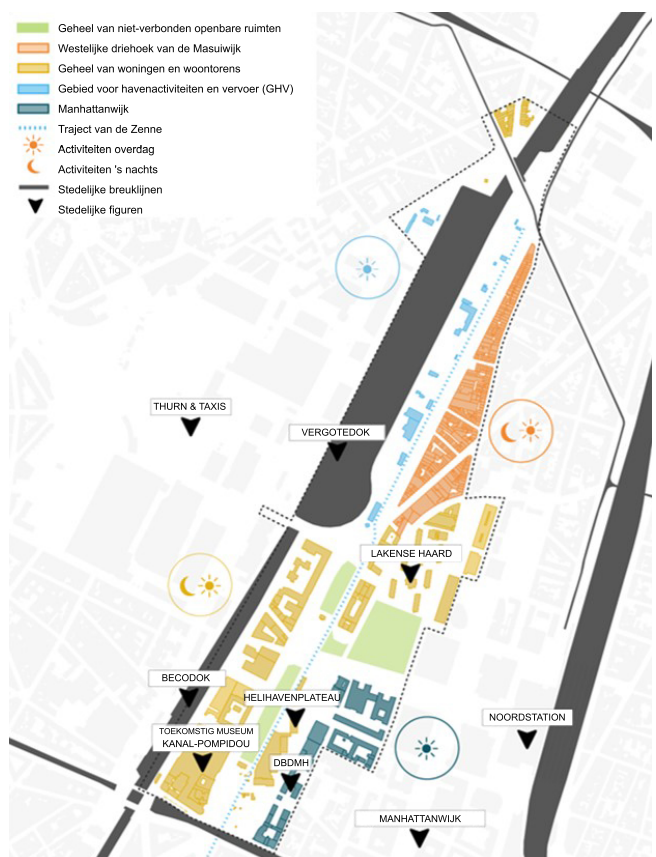
Toelichting bij de perimeter:

- de noordelijke en zuidelijke grenzen van de perimeter situeren zich aan twee mobiliteits- en openbare ruimteontwikkelingsprojecten van het Gewest, die betrekking hebben op de De Troozsquare (vergunning in uitvoering en heraanleg door Brussel Mobiliteit) en de Saintelettesquare (wedstrijd in 2019 en project start in 2020);
- de westelijke grens wordt gevormd door het kanaal en zijn overbruggingen met de Redersbrug en de De Troozbrug en de

nieuwe Suzan Danielbrug die de verbinding met de linkeroever van het kanaal markeren (met name het Materialenkaaipark, de Havenlaan en Thurn & Taxis);

- de grens volgt dezelfde grens als het GGB tussen de kleine ring en de Helihavenlaan en volgt de Antwerpsesteenweg vanaf de Helihavenlaan.

Met name de oostelijke grens moet worden gezien als de grens met de Noordwijk dat het voorwerp uitmaakt van een denkoefening over het Territorium Noord door perspective.brussels (ten tijde van de opstelling van dit RPA Max). Daarom worden hier alleen het kleine gedeelte in het GGB van de wijk Manhattan, het gedeelte van de Bolivarlaan dat langs het Maximiliaanpark loopt en het eerste gedeelte van de huizenblokken langs het kanaal in de wijk Masui die een driehoek vormen tussen de ventweg van de Groendreef, de Antwerpsesteenweg en de Masuistraat, plus een gedeelte van het huizenblok tussen de Masuistraat en de Helihavenlaan in aanmerking genomen. Niet-tegenstaande al deze grenzen is het wel de bedoeling dat het ontwerp van RPA Max in zijn context is ingebed. De verschillende onderdelen van het programma, en met name het strategische luik, zorgen ervoor dat de nodige verbanden worden gelegd.



Bron: perspective.brussels

## 05

## OORSPRONG VAN HET PROJECT

In het ministerieel besluit van 7 juni 2019 gaf de minister-president perspective.brussels formeel de opdracht om over te gaan tot de uitwerking van een Richtplan van Aanleg voor het gebied 'Maximiliaan-Vergote'.

Het gebied 'Maximiliaan-Vergote' ligt in het hart van het Gewest, op de rechteroever (oost) van het kanaalgebied ter hoogte van het Beco- en het Vergotedok, net ten noorden van de Vijfhoek, en volledig op het grondgebied van de Stad Brussel. Dit is een ideale positie voor territoriale ontwikkeling op verschillende niveaus: wijken, gemeente, gewest.

Het ontwerp van RPA 'Maximiliaan-Vergote', bekend onder de naam RPA Max, past in de continuïteit van de planningswerken voor het kanaalgebied, waarvan het de ambities en projecten overneemt:

- › Het Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling (GPDO)<sup>5</sup> bepaalt over het gebied «Maximiliaan-Vergote» en omgeving «dat de herwaardering van het Becodok zal gebeuren vanuit een optiek van stedelijke integratie: aanleg van een gewestelijk park op de Materialenkaai, renovatie van het Maximiliaanpark met openlegging van de Zenne, bouw van een brug voor het openbaar vervoer en zachte weggebruikers van de Simon Bolivarlaan naar de site van Thurn & Taxis en de Picardstraat, realisatie van nieuwe voorzieningen en woningen». Tevens wordt gesteld dat het RPA MAX «bijzondere aandacht zou kunnen besteden aan de samenhang van de verschillende projecten op de rechteroever van het Beco- en het Vergotedok door doelstellingen te bepalen in verband met bereikbaarheid en de kwaliteit van de openbare ruimten, evenals voor de programma's en de dichtheden daarvan»;
- › Het Kanaalplan<sup>6</sup> legt de nadruk op de herverbinding van de haven en het water met de centrale Brusselse wijken door de economische activiteit in de stad te behouden, werk- en woongebieden dichter bij elkaar te brengen en woningen te creëren die beantwoorden aan de behoeften van de groeiende bevolking en de middelen van alle gezinsprofielen, door gezellige en verenigende openbare ruimten te creëren (versterking van de kanaalas, herpenlegging van de Zenne, oversteken van het kanaal), en door de voorwaarden te scheppen voor een open stad (voor verschillende functies, verschillende bevolkingsgroepen,...);

- › Het Beeldkwaliteitsplan (BKP)<sup>7</sup> geeft in zijn basisdocument ontwerpaanbevelingen voor beide oevers van het Beco- en het Vergotedok en verschillende openbare ruimten binnen de perimeter van het RPA. Het stelt met name voor de Akenkaai en de Rederskaai te verlagen in een specifieke studie die in 2021 wordt uitgevoerd;
- › Het Masterplan 2040 van de Haven van Brussel<sup>8</sup> beoogt met name de intensivering van de stedelijke logistiek rond de bouwsector op de linkeroever, de ontwikkeling van een hub voor de stedelijke kringlooeconomie op de rechteroever en de optimalisering van de recreatieve raakvlakken/openingen naar de stad;
- › Het Stadsvernieuwingscontract nr. 1 'Citroën-Vergote' (SVC 1)<sup>9</sup> is hoofdzakelijk van operationele aard en gebaseerd op de grondbeginselen van een stadsvisie die het ontwerp van RPA Max nog steeds beïnvloeden. Het wil het potentieel van het Maximiliaanpark benutten en het verbinden met het kanaal, het stadscentrum en de omliggende wijken en nabije infrastructuur. Verder wil het ook toegang verlenen tot het kanaallandschap zonder de economische activiteit van de oevers en het gebruik van de waterweg uit te sluiten. SVC 1 bevindt zich ten tijde van het ontwerp van RPA Max in de uitvoeringsfase, d.w.z. in de ontwikkelings- en voorbereidingsfase van projecten voordat deze worden uitgevoerd;
- › Het Duurzaam Wijkcontract (DWC) 'Helihaven-Antwerpen'<sup>10</sup> omvat de bouw van woningen van sociale aard, de uitbreiding van de ecologische crèche Helihaven, de herontplooiing van het Buurthuis 'Millennium', de opwaardering van de esplanade van de Lakense Haard, de versterking van het groene netwerk via de heraanleg van de Helihavenlaan (gedeelte tussen het Zennepark en Bolivar) en de beveiliging van het kruispunt Masui/Antwerpen. Het DWC voor Helihaven-Antwerpen is tegelijk met het RPA ontwikkeld en in juni 2022 goedgekeurd. Het bevindt zich nu in de uitvoeringsfase.

Het ontwerp van RPA heeft nog steeds betrekking op:

- › Het Gebied van Gewestelijk Belang (GGB) nr. 1 'Helihaven', gedefinieerd in het Gewestelijk Bestemmingsplan (GBP) dat het gebied hoofdzakelijk bestemt voor woningbouw met een streven naar een gemengde wijk en een centrum tussen de Willebroekkaai en de Antwerpsesteenweg;
- › De perimeters van de Bijzondere Bestemmingsplannen (BBP's) Helihaven<sup>11</sup> en Willebroek<sup>12</sup>.

5 GPDO, goedgekeurd op 12/07/2018.

6 Kanaalplan, algemene beginselen goedgekeurd op 26/11/2013.

7 BKP, goedgekeurd op 26/03/2019.

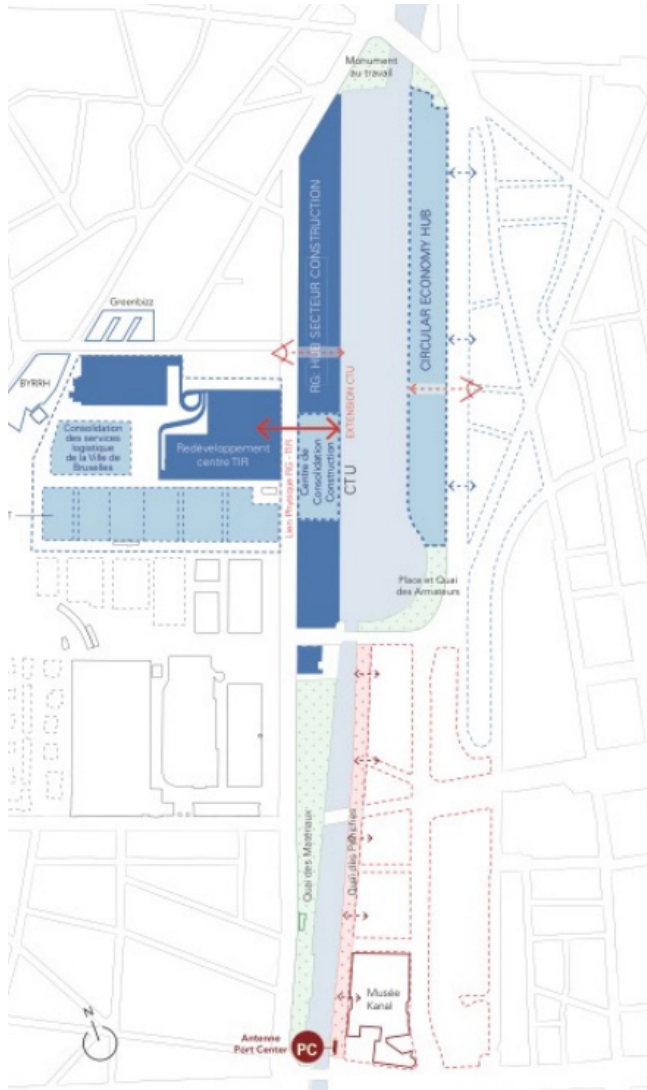
8 Masterplan van de Haven van Brussel

9 SVC 'Citroën-Vergote', goedgekeurd op 16/12/2017.

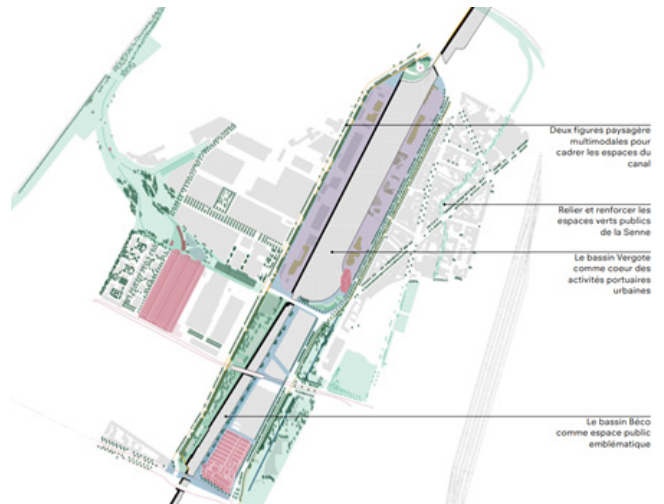
10 DWC 'Helihaven-Antwerpen', goedgekeurd op 23 juni 2022.

11 BBP 'Helihaven', goedgekeurd op 10/11/2005.

12 BBP 'Willebroek', goedgekeurd op 19/03/2009.



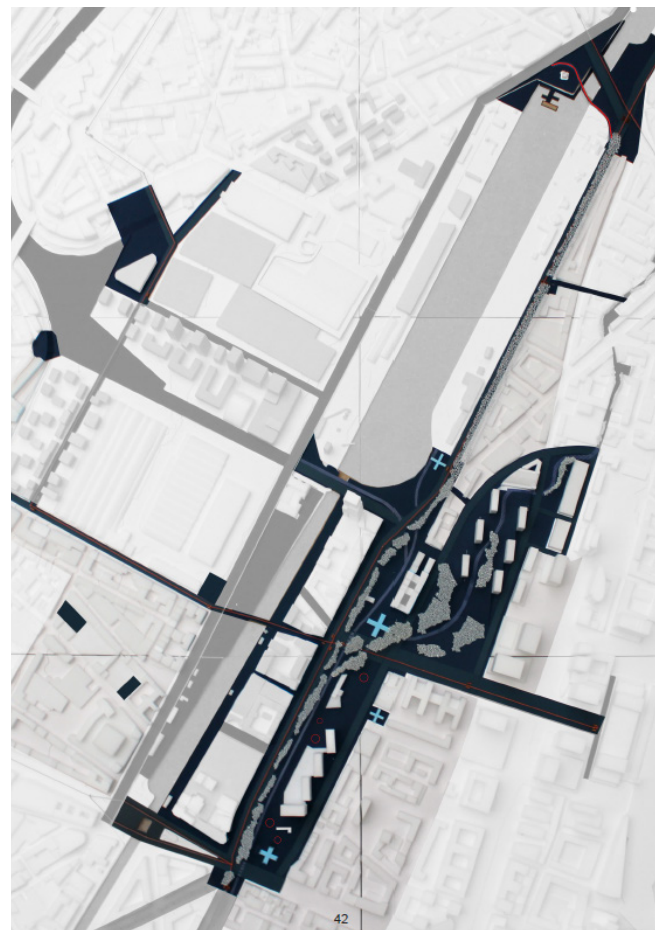
↑ Bron. Masterplan 2040 van de Haven van Brussel, p.236.



↑ Bron. BKP, p.282.



↑ Bron. DWC Helihaven-Antwerpen, p.7.



↑ Bron. SVC 1 CITROËN-VERGOTE, p.42.



Tot slot is het ontwerp van RPA Max gekoppeld aan andere lopende initiatieven of studies:

- › De gemeenschappelijke visie 'Territorium Noord' - perspective. brussels.

Het ontwerp van RPA Max bevindt zich binnen de perimeter van het Territorium Noord waarvoor Perspective in november 2020 van de minister-president de opdracht kreeg een gezamenlijke visie te ontwikkelen. De twee missies worden gecoördineerd en coherent uitgevoerd in een context van wederzijdse voorziening, die moet uitmonden in een globale, geïntegreerde visie voor Territorium Noord. Verschillende werkzaamheden die zijn uitgevoerd om een gedeelde visie voor Territorium Noord te ontwikkelen, zijn nuttig voor de uitwerking van het ontwerp van RPA Max, zoals:

- De diagnose Territorium Noord, online geplaatst in juli 2021;
- De workshops met de betreffende gemeenten in april en juli 2020 en april-mei 2022 over de diagnose, de uitdagingen en de strategie om een gedeelde visie op te stellen;
- Het participatieproces waarbij verenigingen en burgers betrokken zijn, met twee grote momenten van burgerraadpleging eind 2020 en begin 2022.
- › De Think / Innovate / Develop (TID) 'Maximiliaan-Vergote' - hub.brussels / perspective.brussels.  
Deze verkennende aanpak heeft tot doel de productieactiviteiten in de stad te behouden (een doelstelling die ook wordt ondersteund door de Gewestelijke Beleidsverklaring, het Kanaalplan, het Industrieel Plan en het Masterplan 2040 van de Haven van Brussel) door de integratie van de logica van de circulaire economie en een ambitie van economische transitie. Ze moet vooral banen helpen scheppen op lokaal niveau in een «proefproject». Ze berust op een overlegproces met een onderzoeksgroep van actoren en gebruikers van het grondgebied (ondernemingen, verenigingen, besturen en onderzoekers). Deze aanpak heeft eerste resultaten van diagnostische aard opgeleverd die in dit ontwerp van RPA zijn verwerkt. Het vervolg van de werkzaamheden werd nog niet vastgesteld.

- › Onafhankelijke benaderingen en studies:

- De mobiliteitsstudie 'Kanaal Noord' door Brussel Mobiliteit;
- De impactstudie 'tram Belgica - Centraal Station' van de MIVB goedgekeurd door de Regering in juli 2021<sup>13</sup>;
- De studie voor de reconversie van de site Stafkazerne - Brandweerkazerne - Helihaven (in uitvoering sinds begin 2021);
- De werkzaamheden van de Stad Brussel voor de oprichting van een Positive Energy District<sup>14</sup> (PED) in de Noordwijk, die gebaseerd zijn op twee verwante onderzoeksprojecten: Cities4PED (Innoviris) richt zich op bestuurlijke aspecten en RESPONSE (Europa) kijkt naar de technische en economische haalbaarheid van innovatieve oplossingen (zie 03 Lezing van het grondgebied, 03.03 Diagnose en transvendale systemen).
- De publieke/associatieve/private initiatieven.

Op basis van deze overvloed aan plannen, stadsvernieuwingsprogramma's en projecten beoogt het ontwerp van RPA een antwoord te geven op de elementen van de diagnose (zie *Informatief luik, 03 Lokale stedelijke context*) en het kader te scheppen voor een geïntegreerde en coherente ontwikkeling op middellange en lange termijn (zie *Strategisch luik en Reglementair luik*). Het verdedigt het algemeen belang en zorgt voor de transitie van de perimeter in termen van duurzaamheid en veerkracht, zowel intern als als gewestelijke schakel.

13 Impactstudie 'tram Belgica – Centraal Station', goedgekeurd op 16/07/2021.

14 In het kader van de nationale raadplegingen werd het door het programmabeheer van het PED voorgestelde referentiekader besproken en algemeen erkend. Bijgevolg luidt de definitie van het referentiekader voor PED's/PEN's als volgt: «Positieve Energiedistricten zijn energie-efficiënte en energieflexibele stedelijke gebieden of groepen verbonden gebouwen die netto geen broeikasgasemissies produceren en een jaarlijks lokaal of regionaal overschot in de productie van hernieuwbare energie actief beheren. Zij vereisen de integratie van verschillende systemen en infrastructuren en interactie tussen gebouwen, de gebruikers en de gewestelijke energie-, mobiliteits- en ICT-systemen, waarbij de energievoorziening en een goed leven voor iedereen in overeenstemming met sociale, economische en ecologische duurzaamheid worden gewaarborgd. Bron: <https://jpi-urbaneurope.eu/ped/>.



## 06

# BESTUUR EN ONDERSTEUNING VAN HET PROJECT

---

Het ontwerp van RPA Max is het resultaat van een proces van co-constructie, zowel wat betreft een gedetailleerd begrip van het grondgebied en zijn uitdagingen (verrijkt met werk dat op het terrein werd uitgevoerd) als de totstandbrenging van een gedeelde visie op ambities, strategieën en reglementaire elementen.

Met de institutionele actoren nam deze co-constructie de vorm aan van begeleidingscomités bestaande uit gewestelijke en lokale instellingen<sup>15</sup> en gestructureerde bilaterale bijeenkomsten gedurende het gehele uitwerkingsproces.

Het Begeleidingscomité van het ontwerp van RPA en het bijbehorende MER bestaat uit:

- › perspective.brussels;
- › urban.brussels;
- › de Maatschappij voor Stedelijke Inrichting (MSI);
- › de Stad Brussel;
- › Brussel Mobiliteit;
- › Leefmilieu Brussel;
- › de Brusselse Bouwmeester Maître Architecte (BMA);
- › hub.brussels;
- › de MIVB;
- › de Haven van Brussel;
- › een adviseur van de minister belast met Ruimtelijke Ordening en Stedenbouw;
- › een adviseur van de minister belast met Mobiliteit;
- › een adviseur van de minister belast met Leefmilieu.

Met de inwoners werden drie participatiemomenten georganiseerd:

- › workshops tijdens de ‘beziningsweek’ over stadsprojecten van 19 tot 23 februari 2018;
- › een moment voor informatie en participatie over het RPA Max van 2 september tot 17 oktober 2019;
- › twee fasen van burgerraadpleging eind 2020 (over de diagnose) en begin 2022 (over de visie) in het kader van de opdracht ‘Territorium Noord’.

Tot slot gaan, zoals reeds vermeld, SVC1 en het DWC Helihaven-Antwerpen vooraf aan het ontwerp van RPA Max. De momenten van burgerparticipatie in deze twee processen worden ook meegenomen in het ontwerp van RPA, aangezien de drie instrumenten samen evolueren.

---

<sup>15</sup> Samenstelling van het begeleidingscomité: perspective.brussels (voorzitterschap), BMA, urban.brussels, Leefmilieu Brussel, Brussel Mobiliteit, MIVB, Stad Brussel, Haven van Brussel en hub.brussels.

## 07

# UITDAGINGEN VAN HET GEBIED

Als resultaat van de diagnostische werkzaamheden en het inzicht in de perimeter kunnen zeven thematische uitdagingen en één transversaal duurzaamheidsprobleem worden belicht.

## 1. De link tussen stad en landschap garanderen bij de open ruimtes en de bebouwd vormen

- › Gastvrije en functionele openbare ruimten ontwikkelen
- › Ongewenste effecten verzachten en uitgaan van variaties in de schaal van de bebouwing als onderdeel van de kwaliteiten van de perimeter.

## 2. De groene ruimten en het blauwe netwerk herstructureren en verbeteren

- › De groene en open ruimten herverkavelen vanuit het Maximiliaanpark en via de wegstelsels en aanvullende vergroeningszones
- › De aanwezigheid van het kanaal, de Zenne en het waterbeheer van dit grondgebied onderaan de Zennevallei integreren en zichtbaar maken.

## 3. De verschillende soorten mobiliteit organiseren en de hinder ervan beperken ten voordele van actieve verplaatsingswijzen, het gebruik van het Maximiliaanpark en de banden tussen wijken

- › De kruisstromen van de verschillende vervoerswijzen vlotter maken en beveiligen met het oog op een verkeersluwer netwerk
- › De logistiek van de economische en productieactiviteiten en voorzieningen integreren

## 4. De functiemenging versterken in alle delen van de zone om de sociale en economische levenskracht te verbeteren

- › De grond- en verticale mix evenwichtig organiseren en intensiveren
- › De openbare ruimte als aanvulling op de functionele mix van gebouwen programmeren

## 5. Een kwaliteitsvolle, comfortabele en inclusieve residentiële ontwikkeling verzekeren die is aangepast aan de functionele en sociale gemengdheid.

- › Een voorbeeldig particulier en openbaar woningbestand ontwikkelen, inclusief betaalbare woningen, waarbij gebruik wordt gemaakt van de locatie (bijna het stadscentrum), de verbeterde woonomgeving en de aanwezigheid van openbare eigendommen
- › Inspelen op de behoeften van gezinnen en de meest kwetsbaren (daklozen, migranten, noodsituaties, enz.)

## 6. De lokale economische kracht en erfgoed inzetten als katalysator voor de stedelijke herwaardering en de uitstraling van de perimeter naar de rest van het Gewest waarborgen

- › Ruimten voor economische en productieactiviteiten op een geïntegreerde manier beschermen en creëren. De logistiek die deze activiteiten met zich meebrengen (in verband met het kanaal en het wegennet), toestaan
- › De waarde van beschermd of recent bebouwd, onbebouwd en sociaal erfgoed verhogen

## 7. Nieuwe kernen creëren met lokale en regionale uitstraling

- › Nieuwe microcentra ontwikkelen of creëren, in het GPDO «lokale identiteitskernen» genoemd, al naargelang de context en de verwachte ontwikkeling ervan door de versterkte gemengdheid.
- › Over het netwerk van het grondgebied nadenken in termen van toegankelijkheid van diensten

## 8. De duurzaamheid en de milieuprestaties en dynamiek in de wijk verzekeren

- › Het evenwicht tussen stad en natuur; bebouwd en onbebouwd; actief en verkeersluw grondgebied voor de perimeter en als gewestelijke schakel bevorderen
- › Een strategie ontwikkelen voor het beheer van hulpbronnen en de vermindering van de koolstofvoetafdruk en de energiebehoeften
- › Ambitieuze milieucriteria (bodemkwaliteit en aanwezigheid van «levende bodems», waterbeheer, thermisch, wind-, geluids- en lichtcomfort) opnemen.

Grootstad  
Beoordeling van de context



Productieve stad  
Beoordeling van de context




Grootstad  
Evaluatie van de ambities




Productieve stad  
Evaluatie van de ambities




 **MAN** - Projectbeheer & participatie

 **MOB** - Mobiliteit


 **PHY** - Fysieke omgeving


 **HUM** - Menselijke leefomgeving

 **NAT** - Natuurontwikkeling

 **MAT** - Materialen & hulpbronnen

 **SPA** - Ruimtelijke ontwikkeling

 **WAT** - Waterkringloop

 **ENE** - Energie

↑ Beoordeling van de context en de duurzaamheidsambities op basis van het 'Be Sustainable'-kompas voor de twee representatieve stedelijke weefsels binnen de perimeter

## 'Be Sustainable'-begeleiding

De lezing van het grondgebied suggereert dat er inzake duurzaamheid veel ruimte voor verbetering is. Na een analyse door de Facilitator Duurzame Wijken kunnen verschillende elementen in overweging worden genomen.

Om een representatieve basis voor de analyse te hebben, werd de perimeter verdeeld in twee functionele en stedenbouwkundige entiteiten, de «grootstedelijke stad» en de «productieve stad». Deze twee entiteiten weerspiegelen de kenmerken van de bestaande stedelijke structuren binnen de perimeter van het RPA:

- › Grootstedelijke stad: geheel van woningen en woontorens, Manhattanwijk;
- › Productieve stad: Masuiwijk en havengebied.

De evaluatie van de bereikte duurzaamheid in de bestaande context toont betere beoordelingen van de «grootstad» voor de verschillende in aanmerking genomen duurzaamheidsthema's. Dit houdt verband met de configuratie van het stedelijk

weefsel, dat opener en meer gemengd is en ruimte biedt aan meerdere vorderingen op het gebied van duurzaamheid. Binnen de «productieve stad» vormen het zeer dichte stadsweefsel, de versnippering van de (zeer kleine) percelen en de geringe omvang van de openbare ruimte een bijzonder beperkte context, waarin de duurzaamheid die in de bestaande situatie wordt bereikt op vele punten gering blijft.

Zoals blijkt uit de diagrammen die het gewenste ambitieniveau per thema weergeven, zijn de uitdagingen van het ontwerp van RPA Max gericht op een betere benadering van duurzaamheid voor deze twee contexten. De met het plan te bereiken niveaus zijn dus hoger dan die welke uit de analyse van de bestaande context naar voren komen.

De grafieken tonen een nog hoger ambitieniveau voor de «grootstad». Dit houdt verband met de grotere manoeuvreerruimte die het bestaande weefsel biedt. Deze ambities komen vooral tot uiting in de thema's Beheer & Participatie, Materie & Middelen, de Ontwikkeling van de natuur, Ruimtelijke ontwikkeling, Mobiliteit, enz.

# 08

## VISIE

**«De toekomst van de wijk Maximiliaan-Vergote zal gestructureerd zijn rond een verbindend stadspark. Het uitgebreide Maximiliaanpark zal de verschillende delen van de stad binnen de perimeter met elkaar verbinden dankzij een maximale bodembenutting, die zich uitstrekt over de wegen die eraan grenzen, en dankzij een kwaliteit van ontwikkeling en programmering die op elk moment en voor iedereen verschillende soorten activiteiten kan genereren.**

**Alle ontwikkelingen vinden plaats op wat een echt verbonden en gemengd grondgebied zal worden.**

**De dichtheid en de programmering zullen de beginselen van toegankelijkheid en comfort van de openbare ruimten voor alle gebruikers volgen. Beginselen van de 'stedelijke verbondenheid' tussen de verschillende bestaande bouwvormen binnen en rond de perimeter, van sociaal-economische banden tussen de verschillende delen van de stad, met inbegrip van het kanaal, van het opwaarderen van het erfgoed en het herbergen van voorzieningen die uitgeven op de openbare ruimten en tegemoetkomen aan lokale en gewestelijke behoeften... Het samengaan van de functies zal onderworpen zijn aan strikte regels met betrekking tot de goede gezondheid en de persoonlijke ontwikkeling van de gebruikers van het grondgebied en van de Brusselse bedrijven.**

**De mobiliteit van de hele wijk zal worden gewijzigd ten gunste van het park en de verbindingen tussen de wijken voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer tussen de westelijke en de oostelijke oever van het kanaal tot aan het Noordstation, alsmede tussen de vijfhoek en de Masuiwijk. De doorgangsrechten voor voertuigen zullen worden beperkt en verkeersluwer gemaakt ten gunste van andere vormen van mobiliteit en vergroening alsook, meer in het algemeen, demineralisatie.**

**Deze nieuwe duurzame wijk zal de bakermat worden van een innovatieve dynamiek zoals de circulaire economie en zal een centrum aantreffen aan de rand van het Vergotedok gewijd aan deze dienstverlenende functie voor het Gewest. In dezelfde zin zullen kleinschalige stadslogistiek, tijdelijke bewoning en stadslandbouw het voorwerp uitmaken van operationele maatregelen die de visie van het RPA 'Maximiliaan-Vergote' toekomstgericht kunnen begeleiden.»**

Gedeelde visie die gezamenlijk uitgewerkt werd met de publieke actoren (zie O6 Bestuur en ondersteuning van het project).

De hier besproken ideeën en concepten worden in de rest van het document nader gedetailleerd.



# 09

## GLOSSARIUM EN LIJST VAN ACRONIEMEN

---

**BKP:** Beeldkwaliteitsplan

**BWRO:** Brussels Wetboek van Ruimtelijke Ordening

**GPDO:** Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling

**GBP:** Gewestelijk Bestemmingsplan

**RPA:** Richtplan van Aanleg

**RPA Max:** Richtplan van Aanleg Maximiliaan-Vergote

**BBP:** Bijzonder Bestemmingsplan

**MER:** Milieueffectenrapport

**GSV:** Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening

**SVC:** Stadsvernieuwingscontracten

**DWC:** Duurzame Wijkcontracten

**GHAV:** Gebied voor Havenactiviteiten en Vervoer (GBP)

**GGB:** Gebied van Gewestelijk Belang (GBP)

*Het gebruik van het mannelijke geslacht in de teksten moet worden opgevat als generiek en omvat alle geslachten zonder hiërarchie.*







