



Gemeente Anderlecht



## BBP BIESTEBROEK II: MEMORIE VAN TOELICHTING

**BU  
UR**

Part of Sweco

**aried**<sup>®</sup>  
CONSULTANTS

Ontwerpers:

**BUUR Part of Sweco + ARIES Consultants**

In het kader van:

**BIJSTELLINGSOPDRACHT VAN DE GEMEENTE  
ANDERLECHT VOOR DE OPHEFFING VAN HET  
RESTERENDE DEEL VAN HET BBP "BIESTEBROEK"  
BR 07/12/2017 EN VAN ZIJN MER (+ ONTEIGENINGS-  
PLAN) EN VOOR DE UITWERKING VAN EEN NIEUW  
BBP "BIESTEBROEK II" EN VAN ZIJN MER**

Datum : 30 augustus 2024



**BUUR** Part of Sweco

Arenbergstraat 13  
1000 Brussel, BE  
T +32 (0) 16 89 85 50  
F +32 (0) 16 89 85 49  
E [buur@buur.be](mailto:buur@buur.be)  
[www.buur.be](http://www.buur.be)

**Projectleiders** : ir. arch. H  l  ne RILLAERTS,  
Rémi VAN DURME

**Medewerkers** : Caroline CUSTINE,  
Laura KOVACS



**ARIES** Consultants

rue des Combattants 96  
1301 Bierges, BE  
T +32 10 430 113  
F + 32 10 430 111  
E [info@ariesconsultants.be](mailto:info@ariesconsultants.be)  
[www.ariesconsultants.be](http://www.ariesconsultants.be)

**Directeur** : Ir. Gilles LEDENT

**Projectleiders** : Quentin PAUWELS, Alejandro RODR  -  
GUEZ SEBASTIÁN

**Medewerkers** : Dana   STEVENS, Blaise ALTDORFER,  
Andrea AIELLO, Delphine PEETERS, Victor GLOTZ,  
Miguel URDIAIN ARRAIZA, Dimitri CRESPIN,  
Quentin MARISSIAUX, Louis VANDEBROEK



# INHOUDSTAFEL



<b>I. ALGEMENE BEGINSELEN</b>	<b>3</b>
<b>II. OMSCHRIJVING VAN HET PROJECT</b>	<b>5</b>
<b>III. AANBEVELINGEN</b>	<b>21</b>
<b>IV. NIEUWE ONTWIKKELINGEN</b>	<b>24</b>





# I. ALGEMENE BEGINSELEN

Het stedenbouwkundig beleid dat in het kader van het BBP Biestebroek wordt gevoerd, wil gunstige voorwaarden scheppen voor de economische, sociale en culturele ontwikkeling van het gebied, met het oog op het behoud en de versterking van de bestaande materiële omgeving en het gemengde karakter van de activiteiten die hier worden georganiseerd.

Meer in het bijzonder, kunnen de volgende doelstellingen worden vermeld:

- Herdefinitie en opwaardering van de Kanaalzone;
- Heraanleg van de stedelijke verbindingen tussen beide kanaaloevers;
- Versterking van de verbindingen tussen de wijken;
- Oplossing voor de bevolkingstoename door versterking van de residentiële aantrekkelijkheid;
- Bevordering van het gemengde karakter van de functies door een betere integratie van de haven- en productieactiviteiten in de stedelijke omgeving;
- Efficiënte ontwikkeling van de openbare ruimtes en de voorzieningen van algemeen belang, meer in het bijzonder van de schoolvoorzieningen.
- Bevordering van de ontwikkeling van een gezonde en veerkrachtige leefomgeving als reactie op de klimaatverandering.

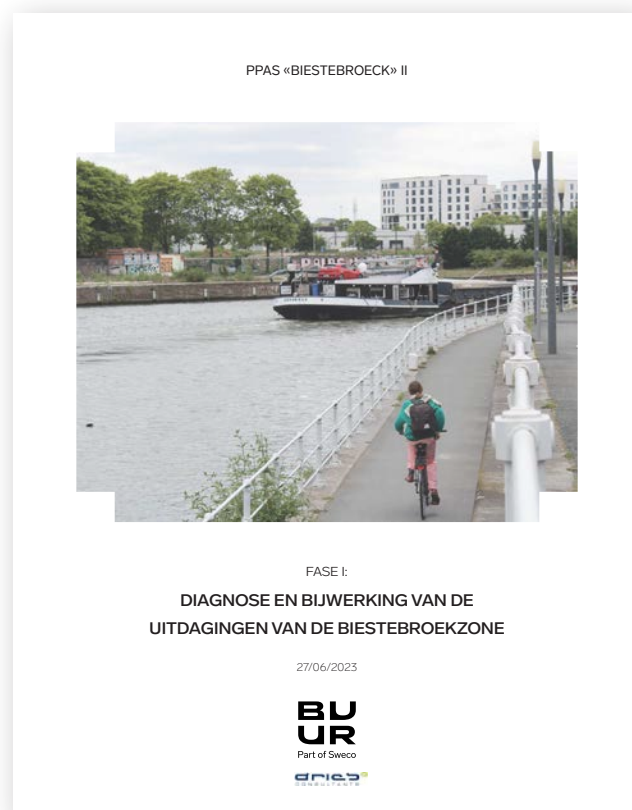
De ambitie bestaat er niet in om een toekomstige en onveranderlijke toestand te ontwerpen, maar de contouren te schetsen van een wenselijke ontwikkeling die ruimte laat voor een aanvaardbaar niveau van onvoorspelbaarheid. Dit houdt het ontwerp in van een dynamisch beleidsinstrument dat gebaseerd is op het bepalen van kaders zonder dewelke het evenwicht van de wijken en hun activiteiten zouden worden bedreigd. Het BBP-project beoogt aldus de realisatie van een plan dat bindend is voor wat betreft de stedenbouwkundige aspecten, meer in het bijzonder voor wat betreft de vorming van het stedelijk weefsel, maar toch nog voldoende flexibiliteit vertoont om binnen dit weefsel hoogwaardige architectuurprojecten te realiseren.

Met het oog op het ontwerpen van een dynamisch instrument bevat het huidige projectplan «Biestebroek II» wijzigingen ten opzichte van het BBP «Biestebroek»

dat in 2017 werd goedgekeurd. De doelstellingen en hoofdlijnen van het plan blijven behouden - en worden hierboven en in de volgende paragraaf uiteengezet - net als alle aanbevelingen die nog steeds relevant zullen zijn wanneer het nieuwe ontwerpplan wordt afgerond.

**De belangrijkste wijzigingen ten opzichte van het BBP uit 2017 worden toegelicht in deel IV. «Nieuwe ontwikkelingen», blz. 24.**

- *Het rapport «Diagnose en bijwerking van de uitdagingen van de Biestebroekzone» omschrijft het uitgevoerde analysewerk van de bestaande situatie en van de dynamiek geïnitieerd sinds het BBP Biestebroek 2017. Het stelt de methodologie voor die is gebruikt om de verbeterpunten van het huidige ontwerpplan te identificeren.*







# II. OMSCHRIJVING VAN HET PROJECT

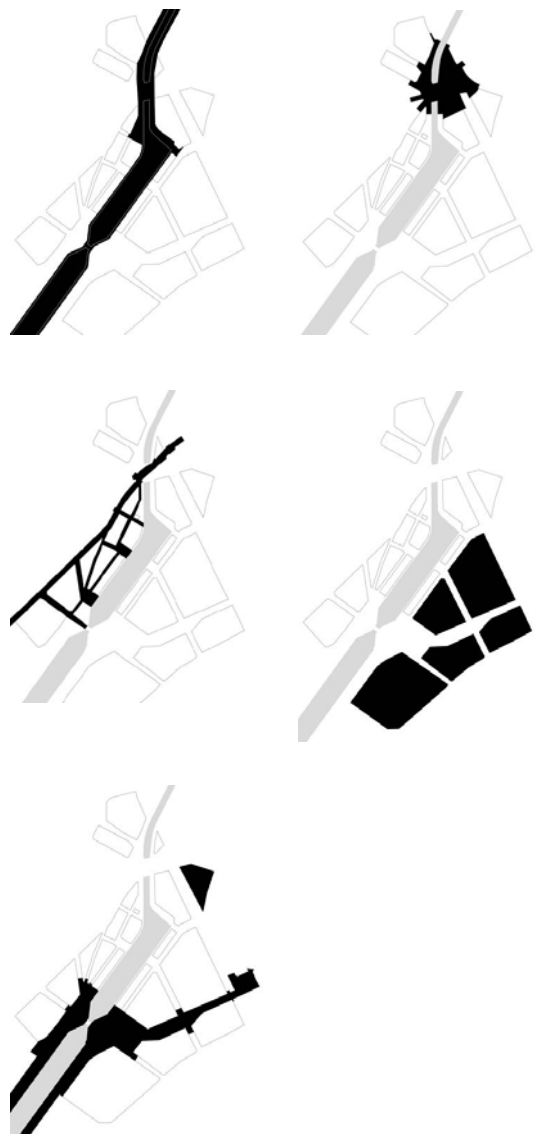
De verdeling van de bestemmingen die per perceel zijn toegelaten, worden benaderd vanuit de openbare ruimte en de voorzieningen van algemeen belang die binnen dit project dienst doen als centrale referentiepunten.

Het stedelijk weefsel is opgebouwd rond een aantal grotere gehelen:

- Het geheel gevormd door de kaaien: het strekt zich uit langs het kanaal, met inbegrip van de Kanaalbrug (of E. Vanderveldesquare). De waarde ervan komt vooral tot uiting aan de Kop van het Biestebroekdok, waar ruimte kan worden gecreëerd voor stedelijk leven en ontspanning;
- Het traditionele stedelijke weefsel op de linkerroever: dit wordt gehandhaafd in zijn huidige functies, maar wordt bewust meer betrokken op het kanaal;
- Het geheel gevormd door de huizenblokken op de rechteroever: deze behouden hun zeer uiteenlopende configuratie, die getuigt van de historische structuur van het gebied. Een fijnere vermazing binnen deze systemen zorgt voor een optimale organisatie van de OGSO-activiteiten;
- Het geheel gevormd door het netwerk van groene ruimten: het scenario laat toe om de bestaande groene structuren onder te brengen in een netwerk en deze te versterken door de aanleg van nieuwe groene ruimten.

Een meer gedetailleerde aanpak, voorgesteld op de volgende pagina's, maakt het mogelijk om het stedelijk karakter van de verschillende gebieden die deel uitmaken van de perimeter in de kijker te stellen.

Het bijgevoegde schema toont de verschillende soorten openbare ruimten binnen het weefsel van de perimeter.



# EEN WIJKCENTRUM AAN DE KANAALBRUG: E. VANDERVELDESQUARE

De heroriëntering van de gebouwen in de richting van het plein (vooral vanaf de linkeroever) en de versterking van het programma in de aangrenzende huizenblokken, verlenen de Kanaalbrug een centrale rol. Het plein ontwikkelt zich tot een:

- belangrijk mobiliteitskruispunt: het Vanderveldesquare is een echt knooppunt van openbaar vervoer waar reizigers kunnen overstappen en aansluiten op bus en tram. Het is een ideale plek om uit te groeien tot een symbolische en druk bezochte plaats voor de actieve vervoersmodi - voetgangers en fietsers - en het openbaar vervoer (in het bijzonder met het oog op de herwaardering van het GEN-station);
- schakel binnen de perimeter: de convergentie van beide kanaaloevers naar deze centrale ruimte wordt uitgedrukt door de morfologie van de huizenblokken, die ook uitgroeien tot blikvangers die gericht zijn op het plein. De aanplantingen langs de oevers benadrukken de aanwezigheid van het kanaal en de verbinding met de kaaien.

De herinrichting van deze openbare ruimte is dan ook zeer ambitieus (zie aanbevelingen) en is nu goed op weg naar voltooiing.



*De pool Vanderveldesquare*



*Voorbeelden van multimodale knooppunten (Lyon - Oeverpoort, Brussel - Flageyplein, Brussel)*



# DE BERGENSESTEENWEG IN RELATIE MET HET KANAAL

De herindeling van het stedelijk weefsel in de buurt van de Bergensesteenweg is bedoeld om doorkijken te creëren naar het kanaal toe. Na het BBP Biestebroek in 2017 heeft deze aanpak al geleid tot de uitbreiding van de Bronsstraat naar de kaaien en de aanleg van een tuin die toegankelijk is voor het publiek tussen de laan die bekend staat als Biestebroekkaai en het kanaal. Deze twee werelden, die tot nu toe van elkaar waren afgesneden, kunnen nu opnieuw met elkaar worden verweven en deelnemen aan een gemeenschappelijke dynamiek.

Dit uitgangspunt versterkt de structurerende rol van het kanaal ten opzichte van de wijk. De wijk wordt hierdoor geïntegreerd in de stedelijke dynamiek die langs de kaaien tot stand wordt gebracht.



Het systeem van de Bergensesteenweg



Voorbeelden van oversteken (Funenpark, Funen - Rive Gauche, Parijs - Woonerf, Leuven)

# DE KAAIEN ALS VERBLIJFSRUIMTE

Het Biestebroekdok is een uitzonderlijke plek in Brussel. In het kader van duurzame ontwikkeling van de stedelijke economie en niet-vervuilende verplaatsingen, moet het dok, dat onlosmakelijk is verbonden met de Biestebroekkaai en de Vaartdijk, beschouwd worden als een plaats van groot regionaal belang. De landschapsstructuur gelinkt aan de aanwezigheid van het kanaal vormt een zeer sterk landschapskenmerk, en heeft de uitwerking van een magneet op de aangrenzende wijken: het leidt tot trajecten vanuit de wijk naar de kaaien en de omliggende omgeving.

Op die manier combineert het kanaal de kenmerken van een havengebied met natuurelementen binnen de stad. Het biedt tal van mogelijkheden om binnen deze unieke plek in Brussel een sterke verbinding tot stand te brengen tussen de stad en het kanaal.

Een inspringende bouwlijn en een nieuw plein aan het uiteinde van het dok, kadert de ruimte van het dok visueel door de plaatsing van een hoger architecturaal element. Sommige kades worden verlaagd tot het waterniveau.

Het BBP beoogt de aanleg van de kaaien als openbare ruimte waar plaats is voor huisvesting, ontspanning en wandelaars en fietsers. Deze ambitie ondersteunt de dynamiek die aan de Kop van het Biestebroekdok werd ingezet. Het BBP voorziet de inrichting van een grote openbare ruimte, die verschillende bestemmingen toelaat

- verkeers- en wandelruimten;
- verblijfs- en ontspanningsruimten;
- vrijetijdsbesteding (spel- en sportinfrastructuur...);
- organisatie van evenementen en seizoensgebonden activiteiten (bars, concerten, stedelijke infrastructuur op het water...).



Voorbeelden van inrichtingen met directe link naar het water. Meditatieplekken (Quai des Invalides, Parijs - Hafencity, Hamburg - MK2, Parijs)





*Voorbeelden waarbij hier en daar speelse elementen en rustelementen in de inrichting werden geïntegreerd (Oevers van de Seine, Parijs - Industripark, Duisburg)*

*Seizoensgebonden gebruik van de kaaien als verblijfsruimte (Oevers van de Seine, Parijs - Oevers van de Rhône, Lyon) - Tijdelijk landschap (FredericiaC, Kopenhagen)*

# HAVENGEBIEDEN IN DE STEDELIJKE OMGEVING

Het BBP behoudt de eerste bestemming van het havengebied. Het is de bedoeling om deze plek aan beide zijden van het dok om te vormen tot een gebied met havenbedrijven met stedelijk karakter, waarbij nog steeds rekening wordt gehouden met de specifieke economische bestemming van het gebied. Deze keuze wordt gerechtvaardigd door de nabijheid van het stadscentrum en de naburige dichtbevolkte wijken. De richtlijnen voor de stedelijke integratie van de bouwwerken en hun naaste omgeving zijn zeer duidelijk. Deze zijn bedoeld om het esthetisch karakter van het gebied te behouden en de havengebieden verenigbaar te maken met de stedelijke omgeving waarin zij zijn ingeplant.

Voor de kortetermijnevolutie van dit gebied, vormt de creatie van tijdelijke infrastructuur een interessante piste om een nieuwe havenwerking uit te testen alsook de ontwikkeling van animatie noodzakelijk voor het toekomstige wijkleven. In ieder geval zal de aandacht die wordt besteed aan de esthetische kenmerken van de (tijdelijke of permanente) bouwwerken, een element zijn waarmee in de toekomst rekening zal moeten worden gehouden.



Voorbeelden van paviljoenen met esthetische ingrepen  
(Ontvangstpaviljoen Haven, Gent - Plantijn Casparie, Utrecht)





*Voorbeeld waarbij de karakteristieke identiteit van de haven in de inrichting wordt benadrukt en de link met het water wordt opgewaardeerd (Tolbiac, Parijs)*



*Voorbeelden van permanente of tijdelijke paviljoenen (kantoren, horeca, huisvesting)*

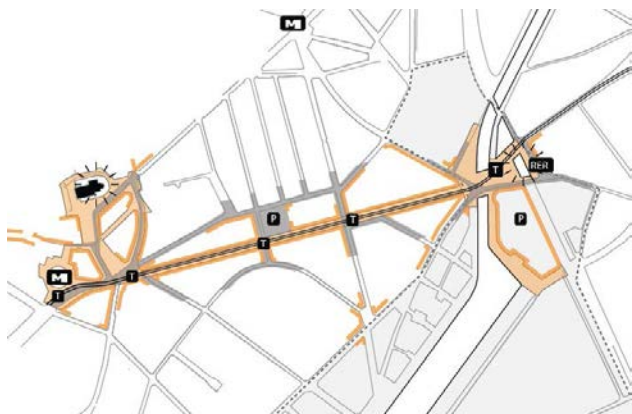
# KOP VAN HET BIESTEBROEKDOK

Deze unieke, atypische ruimte binnen de stedelijke structuur, bevindt zich op de kruising van het E. Vanderveldesquare, de muur langs de spoorweg en de activiteitsgebieden. Het is bestemd om uit te groeien tot het zenuwcentrum van de wijk: het biedt een zicht over het gehele dok; is ideaal georiënteerd; en laat een opwaardering toe van de aanwezigheid van het kanaal en van de verbindingen met het “grote landschap”.

De beslissing om de Kop van het Biestebroekdok verder te ontwikkelen, beoogt een evolutie die in verhouding staat tot de plaats zelf en de gebruiksintensiteit ervan.

Het BBP bevestigt het dok in zijn functie als centraal punt voor het leven in de wijk. Het beoogt een optimaal gebruik van de buitenruimtes door hier verschillende soorten activiteiten te organiseren (recreatieve en verblijfsfuncties, dienstverlenende functies voor buurtbewoners en bedrijven, voorplein voor bedrijven...).

Deze ambitie wordt ondersteund door het programma. Naast huisvesting, voorziet dit ook:



*Uitbreiding van de commerciële dynamiek van de Wayezstraat*

- linten voor handelskernen op de benedenverdiepingen: deze beogen een activering van het plein langsheen de Kop van het Biestebroekdok. Er is ook plaats voor horeca- en handelsfuncties. In commercieel opzicht versterkt dit voorstel de bestaande lineariteit van de Wayezstraat, die momenteel commerciële dynamiek mist. De aanleg van een grootschalige polariteit op supra-lokale schaal wordt ook gerechtvaardigd met het oog op de verkoop van woningen.

- de insprongstrook die door de voorschriften wordt opgelegd: deze maakt de verbreding mogelijk van de openbare ruimte ter hoogte van de kaaien. Op die manier kan een ideale configuratie tot stand worden gebracht waardoor de activiteiten die op de benedenverdiepingen worden georganiseerd, kunnen betrokken worden op de buitenruimten.

- aanleg van een recreatiepool met bijvoorbeeld een bowlingcentrum, een overdekte speeltuin, een zwembad, een concertzaal, een bioscoopcomplex...: de mogelijkheid om in het gebied grote speciaalzaken en voorzieningen van algemeen belang onder te brengen, biedt extra mogelijkheden met betrekking tot de behoeften van de wijk en het profiel van de buurtbewoners;

- een onderbreking van de lineariteit geeft het einde van het handelslint aan: deze plek vormt een uitgelezen plaats voor de inplanting van functies met een relatief sterk polariserend vermogen dat kan leiden tot druk bezochte buitenruimtes, zoals bioscoop, vrijetijd-activiteiten en grote voorzieningen.

- De Zoutstraat die een tegenhanger vormt voor de openbare verblijfsruimte aan de kant van het kanaal, wordt voornamelijk bestemd voor de organisatie van de productieactiviteiten, de toegang tot de diensten, de inritten van parkeergarages... De opening die op 2/3de van het huizenblok wordt gecreëerd door de aanleg van een weg in de richting van de kaaien, laat toe om het 'canyon' effect tussen de bedrijven en de steunmuur van de spoorlijn te breken en zo het karakter van de straat te verbeteren.



Bovendien, beogen de geboden stedenbouwkundige richtlijnen:

- de totstandbrenging van een link met het E. Vanderfeldesquare: een vrijstaand huizenblok, dat zich inpast in de bestaande omgeving rond het plein, wordt gericht naar het plein. Het springt in ten opzichte van de rooilijn, zodat er meer plaats vrijkomt voor de inrichting van de openbare ruimte;
- de opwaardering van de verbinding met de andere oever, en meer in het bijzonder met de openbare ruimte van de Biestebroekkaai;
- een oplossing op niveau van het dok, door het realiseren van een hoger bouwvolume dat kan uitgroeien tot een landmark.

Het architectuurplan moet een aantal belangrijke kwesties behandelen, zoals de integratie van het gebied in de aangrenzende ruimte, de morfologie van de verschillende volumes, het beheer van bijkomende technische beperkingen (winden, schaduwen...). De voorschriften definiëren:

- de stedenbouwkundige richtlijnen die moeten worden nageleefd met betrekking tot de integratie van het project in de gewenste openbare ruimte;
- de toegestane bestemmingen;
- het bouwpotentieel.

Ze bieden echter nog voldoende ruimte op het vlak van de volumetrie zodat een hoogwaardig architecturaal ontwerp mogelijk blijft.



*Voorbeeld van iconische gebouwen die dienst doen als landmarks (Opera, Oslo - Hafencity, Hamburg - Kursaal, San Sebastian)*

# HET STEDELIJK WEEFSEL VAN DE RECHTEROEVER

De stedenbouwkundige herontwikkeling van de rechteroever wordt binnen het bestaande weefsel ingepast. De BBP-voorschriften moeten ervoor zorgen dat de woon- en productiefuncties optimaal worden ingeplant. Er werden verschillende beginselen gehanteerd voor de structurering van dit weefsel:

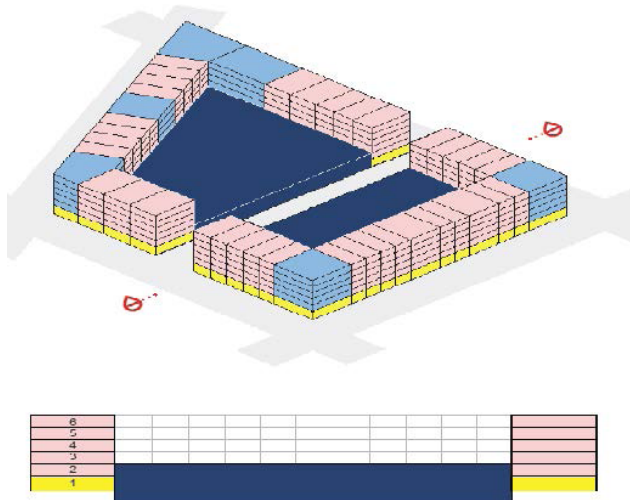
- De buitenste bouwlijnen vormen het stedelijk weefsel op wijkniveau. Ze worden geactiveerd door residentiële activiteiten en door activiteiten die nodig zijn om binnen het stedelijk weefsel een gezonde mix van functies tot stand te brengen (winkels, kleine voorzieningen...). Er is ook plaats voor kleinschalige werkplaatsen die langs de weg worden ingericht. De flexibiliteit van het systeem laat ook toe dat bepaalde handelszaken of andere eenheden van de buitenste bouwlijn zich kunnen uitstrekken tussen de wegen en de binnenterreinen van de huizenblokken.
- Dit weefsel dat voornamelijk bestaat uit residentiële functies biedt de wijk een aangename levenskwaliteit, zelfs zonder dat de productieactiviteiten op korte termijn volledig tot ontwikkeling komen. Omgekeerd zouden de bouwlijnen bestaande uit productieactiviteiten kunnen leiden tot een spookwijk door de gefaseerde ontwikkeling van deze activiteiten.
- Vanuit het perspectief van de projectontwikkeling, kunnen op deze manier voor productieactiviteiten bestemde gebouwen worden gerealiseerd, afhankelijk van de veranderende behoeften op middellange of lange termijn. Het onroerend goed met economische bestemming zal deels worden ontwikkeld door gespecialiseerde ontwikkelaars onder vorm van een KMO-park. Het voorstel als geheel draagt bij tot de diversificatie en de schaalbaarheid van het vastgoedaanbod.



Voorbeelden van stedelijke bouwlijnen aan de buitenkant van het huizenblok, gezamenlijk gebruik van het binnengedeelte (Hoogambacht, Dordrecht - Confluence, Lyon - Huizenblok 11, ZAC Botière)

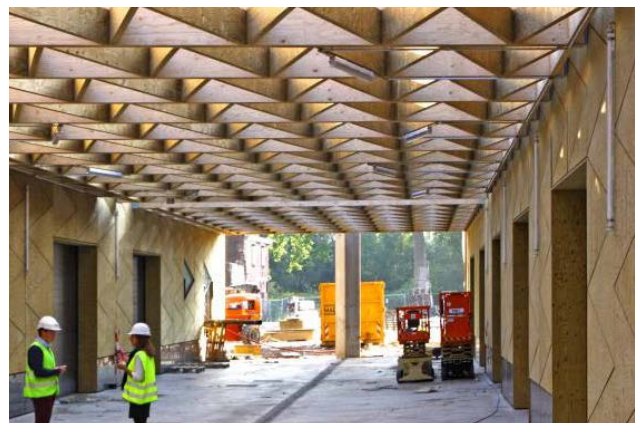
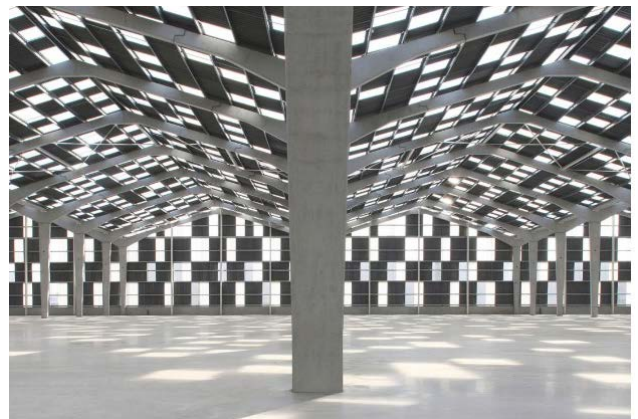


- De residentiële bouwlijnen “omcirkelen” de economische activiteiten. Dit alles kan zeer flexibel worden ingepast zodat deze activiteiten ‘bedekt’ worden opgesteld ten opzichte van het zichtbare gedeelte van de wijk. Deze flexibiliteit maakt een grote diversiteit mogelijk voor de typologie van bedrijven die zich hier komen vestigen. Er kunnen aanzienlijke oppervlakten worden vrijgemaakt voor productieactiviteiten.



*De stedelijk bouwlijn omsluit de productie activiteit*

- Er worden voorwaarden opgelegd om de woonkwaliteit van de buurt te veilig te stellen (bedekte bedrijfsactiviteiten, integratie van technische installaties in het volume van de bouwwerken...).
- De toegangen tot de bedrijfs- en woonactiviteiten worden op een verschillende manier ontworpen. Zo wordt de wijk maximaal gevrijwaard van verkeer dat gelinkt is aan de bedrijfsactiviteiten. Het manoeuvreer van de vrachtwagens op de wijkwegen wordt beperkt. Er moeten trajecten komen voor de zachte weggebruikers, zodat voetgangers en fietsers de wijk gemakkelijker kunnen doorkruisen.



*Voorbeelden van bedekte bedrijfsactiviteiten (Pakhuizen, Puurs - Greenbizz, Brussel)*

- Het BBP voorziet dat de daken van bedrijven beschikbaar worden gesteld voor bewonersfuncties, meer bepaald voor huisvesting. De mogelijkheid bestaat om de ruimten op de daken te herwaarderen voor huisvesting, door in de wijk recreatiemogelijkheden te ontwikkelen, stedelijke moestuinen aan te leggen of voorzieningen in te planten zoals kinderdagverblijven of sportfaciliteiten... Hierdoor kunnen aangename levensruimten worden gecreëerd die ook meerwaarde bieden voor de werking van de bedrijven.

- Het BBP biedt bijzondere mogelijkheden voor de totstandbrenging van synergiën tussen de woonfunctie en de productieactiviteiten. Zo kunnen de verschillende functies samen gebruikmaken van de beschikbare ruimtes.

- De naaste omgeving van de bouwwerken binnen de huizenblokken moet zeer verzorgd worden aangelegd en duidelijk worden omschreven in de ontwikkelingsprojecten. Ze zal dienst doen als ondersteunend element voor de ontwikkeling van een specifieke activiteit bestemd voor de bedrijven of de buurtbewoners. Deze gebieden zijn inderdaad eerst en vooral bestemd voor productieactiviteiten, maar vertonen ook een groot potentieel voor de inrichting van aangename verblijfsruimten, of voor de plaatsing van infrastructuur en voorzieningen die gebruikt kunnen worden door de verschillende soorten bewoners (gedeelde ruimten, dienstverlening, opslag, doorgang, technische installaties...).



Voorbeelden van de opwaardering van de sokkels voor bewonersfuncties (Huisvesting in Vaartkom, Leuven - School, Huizenblok 11 ZAC Botière - Lufa farms, New York)





Voorbeelden van buitenruimtes met gedeeld gebruik (Palo Alto, Barcelona - rue Pajol, Parijs)

Voorbeelden van de inrichting van gemeenschappelijke binnenkoeren (Incubator Barcelona - Londen - Seilerhoefe, Keulen)

Voorbeelden van esthetische ingrepen in de naaste omgeving van gebouwen (PUB parkeergelegenheid, Berlijn - Glasgow - Kaiak markt)



# GROENSYSTEEM VAN DE ZENNEVALLEI

De landschapsdimensie sijpelt door in het stedelijk weefsel, zodat het landschappelijk karakter en de link met het kanaal beter tot zijn recht kan komen.

Zo zal het weefsel worden opengetrokken ter hoogte van de Grondelsstraat, waardoor deze weg het uitzicht krijgt van een lineair park en het groene netwerk in de perimeter wordt verankerd. De begroening van de kanaaloevers, de aanleg van groene ruimten en de aanplanting van bomenrijen dragen direct bij tot de versterking van het groene en blauwe netwerk. Deze ruimtes wordt geoptimaliseerd door landschappelijke inrichtingen die de opvang van hemelwater vergemakkelijken, de creatie van vochtige gebieden en wateromgevingen mogelijk maken, en de historische loop van de Kleine Zenne in de verf zetten.

Er worden voor voetgangers en fietsers specifieke voorzieningen aangelegd, te midden van een groene omgeving. Deze as maakt het ook mogelijk om een zachte continuïteit tot stand te brengen met het Grondelsplein dat zich bevindt aan de andere kant van de spoorlijn, en op die manier dienst kan doen als toegang tot de naastliggende wijk.

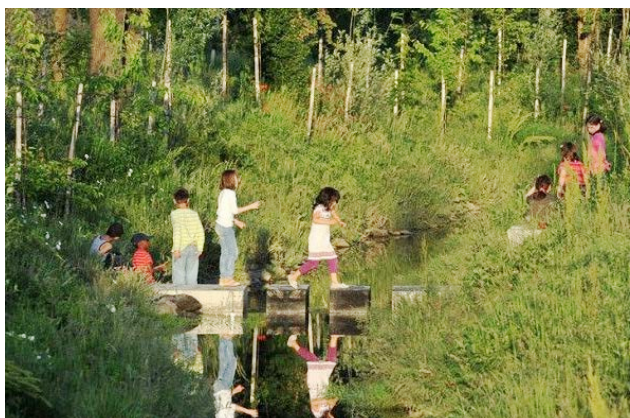
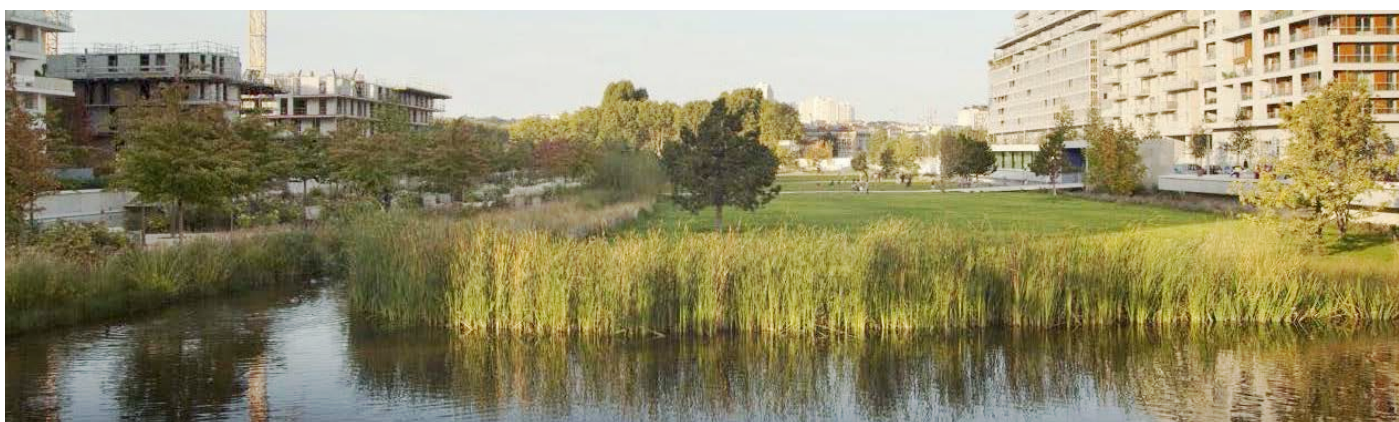
Het groene netwerk dat zo wordt gecreëerd, wordt nog versterkt door de aanleg van groene ruimtes:

- op de aansluiting met de wandelbrug, op de linkerover;
- in de naaste omgeving van de Klein Eilandstraat op de rechterover;
- langs het Batelagedok op de rechterover.



*Inrichting van een park op de voormalige waterloop van de Kleine Zenne (overstromingsgebied, Freiburg - Parc de Boulogne - Billancourt, Parijs)*





*Inrichting van een lineair park, als ondersteuning van het groene en blauwe netwerk van de wijk. (Parc de Boulogne - Billancourt - Morinaiis-wijk, Saint-Jacques-de-la-Lande - watervasthoudend systeem op de weg, Oevers van de Haute-Deûle)*



# OPWAARDERING VAN HET ERFGOED

Sommige gebouwen hebben erfgoedwaarde, omdat ze verwijzen naar het industriële verleden van het gebied. De lijst van de erfgoed elementen binnen de perimeter wordt beschreven in de bijlagen met de letterlijke voorschriften.

Het BBP verplicht niet tot het behoud van deze bouwwerken, maar moedigt wel aan om dit te doen, vermits deze gebouwen historische getuigen zijn van het specifieke verleden van het gebied en voldoende potentieel hebben om in het kader van de toekomstige ontwikkelingen deze identiteit in de verf te zetten. De projecten die in het gebied zullen worden ontwikkeld, opteren eerder voor het behoud van de geschiedkundige sporen en het aanwezige erfgoed dan wel voor de afbraak ervan. De voorschriften van het BBP laten de aanleg toe van nieuwe volumes waarin de bestaande gebouwen kunnen worden geïntegreerd. Op die manier kunnen de architecten de erfgoedwaarde van deze bouwwerken uitspelen in hun ontwerpen.

Bij de inrichting van de openbare ruimte zal erop worden toegezien dat het industriële verleden van het gebied volop wordt benut en dat deze unieke identiteit wordt doorgetrokken.



*Voorbeelden waarbij de kenmerkende havenidentiteit in de inrichting werd geïntegreerd (Kraan bij Biestebroekdok - Royal*



*Voorbeelden waarbij bestaande gebouwen in nieuwe ontwikkelingen werden geïntegreerd (Social Justice Center, Londen - KCAP, Rotterdam)*

# III. AANBEVELINGEN

Deze aanbevelingen zijn gedeeltelijk gebaseerd op de analyse in het milieueffectrapport en zijn opgenomen in dit BBP-ontwerp.

► Dit zijn begeleidende maatregelen die een aanvulling vormen op de BBP-voorschriften. Ze hebben geen regelgevende waarde maar geven richtlijnen aan voor de uitvoering van het plan.

## MOBILITEIT

Mobiliteit vormt een belangrijke uitdaging voor de ontwikkeling van het gebied. Alle hefboomen ten gunste van alternatieven voor de auto moeten worden ingezet: een gestructureerd aanbod zal sterk bijdragen tot een veranderende houding ten opzichte van alternatieven voor de auto (mogelijke toekomstige GEN-halte, bussen, trams, fietsen, autodelen...).

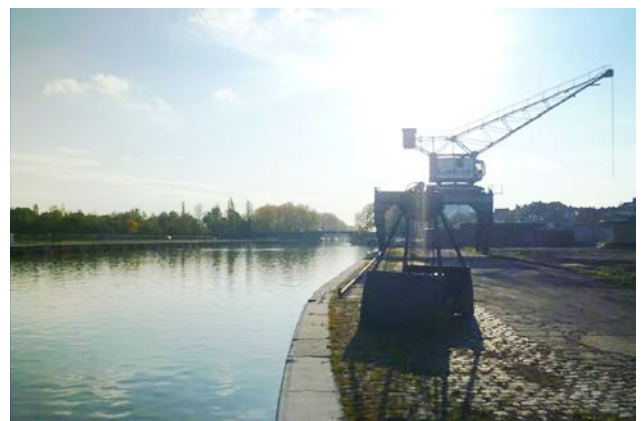
Wat het verkeer betreft, moet er bij de aanleg van het wegennet op worden toegezien dat het transitverkeer wordt beperkt en dat het project vlot bereikbaar is vanuit de structurerende assen in de rand. De volgende richtlijnen worden uitgestippeld:

- Het openbaarvervoeraanbod moet worden aangepast aan de evolutie van de verstedelijking binnen de perimeter; het betreft hier met name de verbinding met de Industrielaan en de Marchantbrug. Deze toename van het aanbod zal moeten gebeuren door een hogere bezettingsgraad van de huidige lijnen (BHDN of tram), maar ook door de aanleg van nieuwe bus- en tramlijnen op de Industrielaan en de Klein eilandstraat
- Parkeerplaatsen moeten worden losgekoppeld van de toegangen tot particuliere gebouwen. In dit opzicht is de realisatie van gedeelde parkeervoorzieningen een interessante piste die verder kan worden ontwikkeld al naargelang het parkeerbehoefte in de wijk;
- inrichting van een comfortabel netwerk voor actieve verplaatsingswijzen om de continuïteit van de fietstrajecten te maximaliseren;
- Er moet binnen de perimeter gedeelde vervoersinfrastructuur (fietsen, autodelen ...) worden ontwikkeld;
- Er moeten maatregelen worden genomen ten gunste van de actieve vervoersmodi: makkelijk parkeren (zowel in de privé-omgeving als in de openbare ruimte), de integratie van GEN en fietsen, minder parkeermogelijkheden voor wagens...

## ERFGOED

Waar mogelijk zullen nieuwe gebouwen in de bestaande gebouwen worden geïntegreerd. Ze zijn historische getuigen van het verleden van het gebied.

- De projecten die binnen het gebied worden ontwikkeld, zullen bij voorkeur gericht zijn op het behoud van deze historische getuigen en het bestaande erfgoed. De sites die een zekere erfgoedwaarde vertonen, worden hieronder nader beschreven.
- Het BBP maakt de creatie van nieuwe volumes binnen de bestaande gebouwen mogelijk. Op die manier kunnen de architecten de erfgoedwaarde van deze gebouwen in hun ontwerp uitspelen.
- De inrichting van de openbare ruimte zal deze lijn volgen en het industriële verleden van het gebied duidelijk in de verf zetten.



Kraan in het Biestebroekdok



## OPEN RUIMTES, LANDSCHAPPELIJKE KWALITEIT

- De mogelijkheden van de verblijfsruimten in de openbare ruimte moeten worden geoptimaliseerd en de activiteiten die hier kunnen plaatsvinden gediversifieerd: verpozing, wandelen, spel- en sportvoorzieningen bestemd voor verschillende leeftijdsgroepen, trefpunten...

- De aanleg van de voor het publiek toegankelijke kaaien moet in de loop van de tijd de gewenste dynamiek tot stand brengen. En dit geldt zowel voor de open ruimten langs de kaaien als voor de invoering van gemengde functies in het gebied.

- Op het E. Vanderveldesquare streeft de inrichting van de openbare ruimte ernaar om:

- een meer stedelijke dimensie tot stand te brengen;
- de leesbaarheid van de trajecten voor de actieve vervoersmodi te vergemakkelijken;
- de continuïteit van de trajecten, vooral voor de actieve vervoersmodi, te optimaliseren ;
- de toegang tot de haltes van openbaar vervoer alsook de zichtbaarheid ervan te verbeteren;
- de trajecten voor het gemotoriseerde verkeer te verduidelijken;
- de aanwezigheid van het kanaal te benadrukken en zichtbaar te maken, de continuïteit van fietspaden langs het kanaal te verbeteren en het lineaire karakter van het kanaal binnen het landschap meer tot uiting te brengen;
- de functies op de benedenverdiepingen langs het plein te integreren zodat ze uitgroeien tot actieve sokkels die deelnemen aan de activering van de openbare ruimte;
- de ruimte zodanig te ontwerpen dat het toekomstige GEN-platform kan worden geoptimaliseerd;
- in de Oudstationstraat, de bouwlijn met 4 tot 6 meter te doen inspringen om de heraanleg van het kruispunt te vergemakkelijken. Er moet opgemerkt dat deze bouwlijn buiten de grens van het BBP ligt.

- De inrichting van het openbaar domein, streeft naar de realisatie van een hoge landschappelijke kwaliteit. Om de lijn van de filosofie achter het BBP door te trekken, zal het ervoor zorgen dat:

- het industriële karakter en de havenidentiteit van het gebied worden benadrukt. Bij de inrichting van de kaaien, moet het 'stoere' karakter ervan, gelinkt aan de industriële activiteiten worden gehandhaafd;
- het stedelijke en speelse karakter in het ontwerp wordt geïntegreerd;
- het groene karakter van de oevers aan beide zijden van de Marchantbrug wordt versterkt;
- de mogelijkheden voor het zacht verkeer langs het kanaal of in de onmiddellijke nabijheid ervan worden geïntegreerd;
- een grote flexibiliteit op het gebied van gebruik doorheen de tijd wordt gegarandeerd;
- de verblijfs- en ontspanningsruimten worden aangelegd door het aanbrengen van aanplantingen, de plaatsing van stadsmeubilair...

- Om het gebied rond het kanaal opnieuw te vermazen, moet volop de kaart worden getrokken van alle handelingen die de link met het kanaal vergemakkelijken en een bijdrage leveren tot de animatie van de wijk. De stedelijke barrière op de linkeroever verhindert dat de aanwezigheid van het kanaal vanuit het centrum van de wijk kan worden waargenomen. Het creëren van openingen verbetert de doorgang en draagt aldus bij tot betere stedelijke animatie langsheen de het dok.

- de vestiging en de realisatie van netwerken en andere noodzakelijke technische elementen coördineren met de voorziene landschappelijke elementen teneinde het landschappelijke potentieel van het kanaal niet in het gedrang te brengen.

## SOCIAALECONOMISCHE ASPECTEN

- De functionele en typologische mix binnen grootschalige projecten moet worden gemaximaliseerd, met name in de OGSO's. Dit is de leidraad geweest bij het opstellen van de voorschriften (met name via het artikel «Mixiteit»), maar het scala aan toegestane gebruiksvormen wordt bepaald door het BBP, waaraan het BBP moet voldoen. Daarom moeten wijzigingen op het niveau van het BBP zelf worden overwogen: in het

bijzonder moet de mogelijkheid worden overwogen om activiteiten op het gebied van duurzame stadslogistiek te integreren, in samenhang met de havendynamiek en de «last mile delivery»-uitdaging. De mogelijkheid om hotelinfrastructuren op te nemen, in verband met de nabijheid van het Kanaal en de internationale terminal Brussel-Zuid, lijkt ook het overwegen waard.

- Er moet op worden toegezien dat de ontwikkeling van de wijk niet leidt tot een overmatig aantal vierkante meter bestemd voor kantoorruimte. Binnen de OGSO's, geeft het BBP heel duidelijk aan hoeveel potentiële ruimte bestemd voor geïntegreerde zakelijke dienstverlening is toegelaten, in aanvulling op het aantal vierkante meter dat is bestemd voor 'echte' productieactiviteiten. Met dit aspect zal zeker rekening moeten worden gehouden bij de aflevering van de stedenbouwkundige vergunning.
- De interwijkenhandel op de rechteroever moet worden beperkt tot plaatselijke winkels om zo te voorkomen dat er een handelslint zou ontstaan dat de bestaande handelskern zou gaan beconcurreren.
- De huisvestingsprogramma's moeten in fasen worden uitgevoerd; hierbij moet rekening worden gehouden met het absorptievermogen van de vastgoedmarkt en met een verder doorgedreven diversificatie van de huisvestingstypologieën, zowel naar vorm als naar prijs, om een zo breed mogelijk publiek aan te spreken en de doelgroep uit te breiden.
- Voor de ontwikkeling van de productieactiviteiten, zou het nuttig (of zelfs noodzakelijk) zijn om ontwikkelaars aan te spreken die gespecialiseerd zijn in dit specifieke marktsegment. Ook zou het in portefeuille nemen van een deel van deze gebouwen door een gespecialiseerde of publieke ontwikkelaar (Citydev) een katalysator zijn voor een minder risicovolle projectontwikkeling. De promotoren zullen zekerder zijn van hun zaak en het zou bovendien tegemoet komen aan de behoeften van heel wat bedrijven die niet willen investeren in de gebouwen die ze gebruiken.
- De ambitieuze combinatie van bedrijven enerzijds en stedelijke omgeving anderzijds levert een aantal beper-

kingen op. Maar het biedt ook een hele reeks unieke kansen. De omvang van het studiegebied en de nabijheid van residentiële functies, bieden een platform voor de ontwikkeling van gemeenschappelijke gebruiksfuncties: de opwaardering van deze mogelijkheden zal dus een meerwaarde vormen voor de levenskwaliteit van het gebied.

- De ontwikkeling van het aanbod aan voorzieningen van gemeenschappelijk belang moet gelijktijdig plaatsvinden met de ontwikkeling van de wijk om zo tegemoet te kunnen komen aan de behoeften van de wijk en de naastliggende wijken. Stedenbouwkundige lasten die via de ontwikkeling van het gebied zullen worden geïnd<sup>1</sup>, kunnen dan voor de verdere ontwikkeling van het gebied worden aangewend.

1: Volgens een theoretische raming bedraagt de impact van het PPAS Biestebroek II 3,39 miljoen euro aan extra stedenbouwkundige lasten (bovenop de lasten die al worden verwacht voor projecten die momenteel in ontwikkeling zijn).

## TECHNISCHE AANBEVELINGEN

- Gebouwen moeten worden ontworpen met het oog op energie-efficiëntie. Waar mogelijk moeten daken zo worden ontworpen dat zonne-energie maximaal wordt opgevangen. Vooral de thermische massa van het kanaal biedt de mogelijkheid om in de zomer koelenergie af te voeren en in de winter warmte aan het kanaal te onttrekken.
- Er zal bijzondere aandacht worden besteed aan de modulatie van de bouwvolumes die boven de andere gebouwen uitsteken om plaatselijke effecten zoals schaduw, of effecten van aerodynamische aard zo veel mogelijk tegen te gaan.
- Het milieuconvenant tussen het BHG en Infrabel (22/04/2024) ziet erop toe dat nieuwe conflictsituaties met betrekking tot geluids- en trillingsoverlast langs de spoorlijn worden voorkomen. Indien er woningen worden opgetrokken binnen een gebied van 50 m aan beide zijden van de spoorlijn, moet de bouwheer de nodige maatregelen nemen om voldoende bescherming te bieden tegen lawaai en trillingen.



# IV. NIEUWE ONTWIKKELINGEN

Dit ontwerpplan beoogt de continuïteit van het stedenbouwkundig beleid dat sinds 2017 door het BBP «Biestebroek» werd opgestart. De doelstellingen en hoofdlijnen van het nieuwe ontwerpplan zijn dan ook grotendeels identiek. Het nieuwe ontwerpplan is echter opgesteld op basis van een andere uitgangssituatie, met name na de voltooiing of goedkeuring van projecten die door het vorige BBP waren geïnitieerd. Deze al dan niet afgeronde projecten vormen leerzame casestudy's over de uitvoering van het vorige plan en de relevantie ervan voor de verwachtingen, beperkingen en prioriteiten - gegevens die zelf tussen 2017 en 2024 zijn geëvolueerd.

Deze feedback wordt vervolgens gebruikt in het licht van een analyse van de huidige ambities en bezorgdheden (die met name worden geïdentificeerd door middel van een diepgaand overleg met de betrokken actoren, evenals een analyse van de milieuablembities aan de hand van het referentiekader Duurzame Wijken Be Sustainable, zie het verslag «Diagnose en bijwerking van de uitdagingen van de Biestebroekzone»), met het oog op de actualisering van de tool in het licht van de veranderingen in de betreffende context.

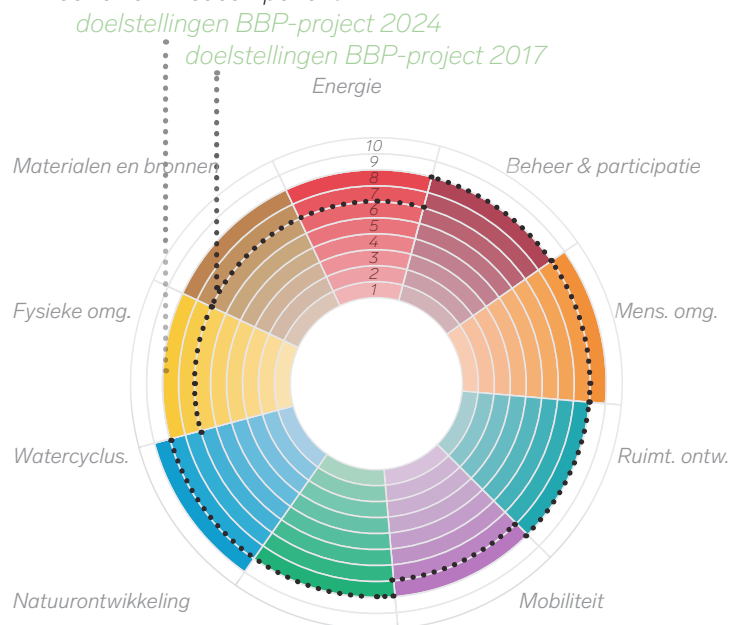
De doelstellingen werden daarom geconsolideerd en gewijzigd als onderdeel van het nieuwe ontwerpplan (zie hiernaast), en zowel de schriftelijke als de grafische bepalingen werden onderworpen aan talrijke gerichte aanpassingen. Deze verfijning werd ingegeven door de identificatie van wenselijke verbeterpunten aan de hand van het referentiekader Be Sustainable, dat hielp bij het structureren van de dialoog over het co-design van de tool.

De vertaling van deze wenselijke aanpassingen in concrete maatregelen werd getest aan de hand van drie ontwerpplanalternatieven, die op hun beurt werden onderworpen aan een uitgebreide milieueffectanalyse (zie deel IIIa van het MER). De impactanalyse werd gebruikt om het voorkeursscenario vorm te geven, dat op zijn beurt werd onderworpen aan een impactanalyse (zie deel IIIb van het MER) en vertaald in definitieve grafische en schriftelijke voorschriften.

► De consolidatie van de doelstellingen van het ontwerpplan omvat de wijzigingen die in de onderstaande lijst onderstreept zijn weergegeven:

- Herdefinitie en opwaardering van de Kanaalzone;
- Heraanleg van de stedelijke verbindingen tussen beide kanaaloevers en versterking van de verbindingen tussen de wijken;
- Oplossing voor de bevolkingstoename door versterking van de residentiële aantrekkelijkheid en het inclusieve karakter van vastgoedontwikkelingen.
- Bevordering van het gemengde karakter van de functies door een betere integratie van de haven- en productieactiviteiten in de stedelijke omgeving.
- Efficiënte ontwikkeling van openbare ruimtes en de voorzieningen van algemeen belang, meer in het bijzonder van de schoolvoorzieningen.
- Bevordering van de ontwikkeling van een gezonde en veerkrachtige leefomgeving als reactie op de klimaatverandering.

► Samenvattend diagram met de Be Sustainable-scores voor elke milieucategorie:



De belangrijkste aanpassingen in het nieuwe ontwerpplan, met name wat betreft het verfijnen van de voorschriften, zijn als volgt:

- Geen onteigeningsplan: de geplande openbare ruimten kunnen worden teruggegeven door eigenaars die het bouwpotentieel dat gepaard gaat met de aanleg van openbare ruimten, willen realiseren;
- **Stedelijk landschap: nieuwe 'overschrijdingen' beperken tot het kanaalfront (rechteroever) en de algemene volumetrische samenhang waarborgen (open, gestructureerd kanaalfront);**
- Beheer van de daken: verduidelijking van de mogelijkheden en vereisten op het vlak van toegankelijke daken, vegetatie, voorkomen van oververhitting, fotovoltaische panelen, enz;
- Geïntegreerd regenwaterbeheer: nullozing, hergebruik, infiltratie en evapotranspiratie;
- Woonkwaliteit: meer aandacht voor akoestisch comfort voor gevoelige functies;
- Groen netwerk: vergroening van publieke en private ruimten, behoud van bestaande vegetatie;
- Circulariteit: behoud en hergebruik van bestaande gebouwen stimuleren, consolidatie van materiaal- en uitgegraven grondstromen via de waterwegen;
- Energie: opvang van hernieuwbare, lokale en niet-vervuilende energiebronnen;
- Economische haalbaarheid: overleg met belanghebbenden en implementatie van duurzame financiële modellen (economische, sociale en milieukosten/baten, zie de richtlijnen van Be Sustainable).
- Sociale en typologische diversiteit: een groter aandeel grote woningen die zijn aangepast aan de behoeften van gezinnen;
- Schoolvoorzieningen: het garanderen van voldoende stedenbouwkundige lasten om de bouw van de scholen die in de wijk moeten komen, mogelijk te maken;
- Duurzame mobiliteit: alternatieven voor de privé-auto versterken (openbaar vervoer, gedeelde mobiliteit, netwerk van fietsverbindingen, enz;)
- Plaats van de auto: gedeelde parkeerplaatsen (openbare parkeerplaatsen, gecombineerde projecten);
- Milieu-impact van de projecten: vermindering van ondergrondse parkeervolumes.

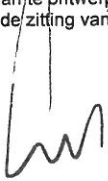



*Een nieuwe bepaling stelt de bouw van woningen in OGSO afhankelijk van de inrichting en beschikbaarstelling van openbare ruimtes (minimaal 18 m<sup>2</sup> per gecreëerde woning).*

- ▶ *Dit garandeert zowel de passendheid van de openbare ruimtes bij de nieuwe dichtheid als de gelijkheid tussen projecten, of ze nu al dan niet een parkgebied op hun perceel hebben.*
- ▶ *Een verfijning van het morfologische werk aan de rechteroever is dus gemaakt op basis van enerzijds lopende projecten (die een nauwkeuriger beeld geven van de volumes waarmee rekening moet worden gehouden op bepaalde percelen); en anderzijds nog te starten operaties, op percelen gekenmerkt door een nog steeds actieve economische structuur - met specifieke realiteiten en complexiteiten die moeten worden overwogen, zowel vanuit het oogpunt van operationale haalbaarheid als dat van de versterking van het «reeds aanwezig».*

*Dit werk heeft geleid tot de creatie van een extra perimeter met specifieke voorschriften, rond de beschutte werkplaats die uitkijkt op het kanaal. Het behoud van deze activiteit wordt bevorderd dankzij stedenbouwkundige voorwaarden die gunstig zijn voor een kwalitatieve herontwikkeling van de site, met inbegrip van voldoende bouwpotentieel (zowel het programma van productieve activiteiten als voor het residentiële programma dat de levensvatbaarheid van het project en de financiering van scholen mogelijk maakt), terwijl ook het behoud van de groene ruimtes die dit gebied kenmerken wordt aangemoedigd.*

*Dit resulteert in de verplaatsing naar dit perceel van de overschrijding gepland het BBP uit 2017 binnen een ander gebied met specifieke voorschriften (voormalige Shell-site), waar de realisatie van een opvallend element in het stadslandschap niet langer gewenst is. Deze aanpassing maakt het mogelijk om zowel op het niveau van de hele wijk het gewenste stadslandschap te verduidelijken, als op het lokale niveau van het perceel de footprint te minimaliseren die nodig is voor de verwachte programmering binnen het nieuwe toepassingsgebied met specifieke voorschriften.*



<p>BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST  GEMEENTE ANDERLECHT  PROJECT VAN TOTALE OPHEFFING VAN HET RESTERENDE  DEEL VAN HET BBP "BIESTEBROEK" BR 07/12/2017 (MER +  ONTEIGENINGSPLAN) EN OPRICHTING VAN HET BBP  "BIESTEBROEK II" MET EEN MER  Gemeentelijk nummer: PPAS_E2  Gewestelijk nummer: AND_0059_002</p>	<p>REGION DE BRUXELLES-CAPITALE  COMMUNE D'ANDERLECHT  PROJET D'ABROGATION TOTALE DE LA PARTIE SUBSISTANTE DU  PPAS "BIESTEBROECK" AG 07/12/2017 (RIE + PLAN D'EXPROPRIATION)  ET ÉLABORATION DU PPAS "BIESTEBROECK II" AVEC UN RIE  Numéro communal : PPAS_E2  Numéro régional : AND_0059_002</p>
<p>PLAN  Opgemaakt door de Projectauteur</p> <p style="text-align: center;"><b>BUUR</b></p> <p>BUUR part of Sweco -rue d'Arenberg - Arenbergstraat, 13 / 1000  Bruxelles – Brussel / T 02.383.06.40 www.buur.be</p>	<p style="text-align: right;">PLAN  Dressé par l'auteur de projet</p> <p style="text-align: center;"><b>aries</b>  CONSULTANTS</p> <p>Aries Consultants Rue des Combattants 96B / 1301 Bierges  T 010.43.01.10 www.ariesconsultants.be</p>
<p>Gezien en voorlopig goedgekeurd door de Gemeenteraad: de  Gemeenteraad geeft het College van Burgemeester en Schepenen  opdracht het ontwerpplan te ontwerpen aan een openbaar onderzoek  op de zitting van 26.01.2024</p>  <p>In opdracht,  Le Bourgmestre,  De Burgemeester,  Fabrice CUMPS</p>	<p>Vu et adopté provisoirement par le Conseil communal : le Conseil communal  charge le Collège des Bourgmestre et Échevins de soumettre le projet de plan à  enquête publique en séance de 28.01.2024</p>  <p>Par Ordonnance :  La Secrétaire communale ff.,  De wdn Gemeentesecretaris,  Nathalie COPPENS</p>
<p>Het College van Burgemeester en Schepenen bevestigt dat  onderhavig ontwerpplan ter inzage van het publiek op het  gemeentehuis werd neergelegd  van 21.01.2024  tot 22.01.2024</p>  <p>In opdracht,  L'Échevine du Développement Urbain et de la Mobilité,  De Schepenen van de Stedelijke Ontwikkeling en van de Mobiliteit,  Susanne MÜLLER-HÜBSCH</p>	<p>Le Collège des Bourgmestre et Echevins certifie que le présent projet de plan a  été déposé à l'examen du public à la maison communale  du 21.01.2024  au 22.01.2024</p>  <p>Par Ordonnance :  La Secrétaire communale ff.,  De wdn Gemeentesecretaris,  Nathalie COPPENS</p>
<p>Gezien en definitief goedgekeurd door de Gemeenteraad op de zitting  van .....</p>	<p>Vu et adopté définitivement par le Conseil communal en séance du .....</p>
<p>Gezien om te worden gevoegd bij het besluit van de Brusselse  Hoofdstedelijke Regering van .....</p> <p style="text-align: center;">De Minister-President</p>	<p>Vu pour être annexé à l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-  Capitale du .....</p> <p style="text-align: center;">Le Ministre-Président</p>