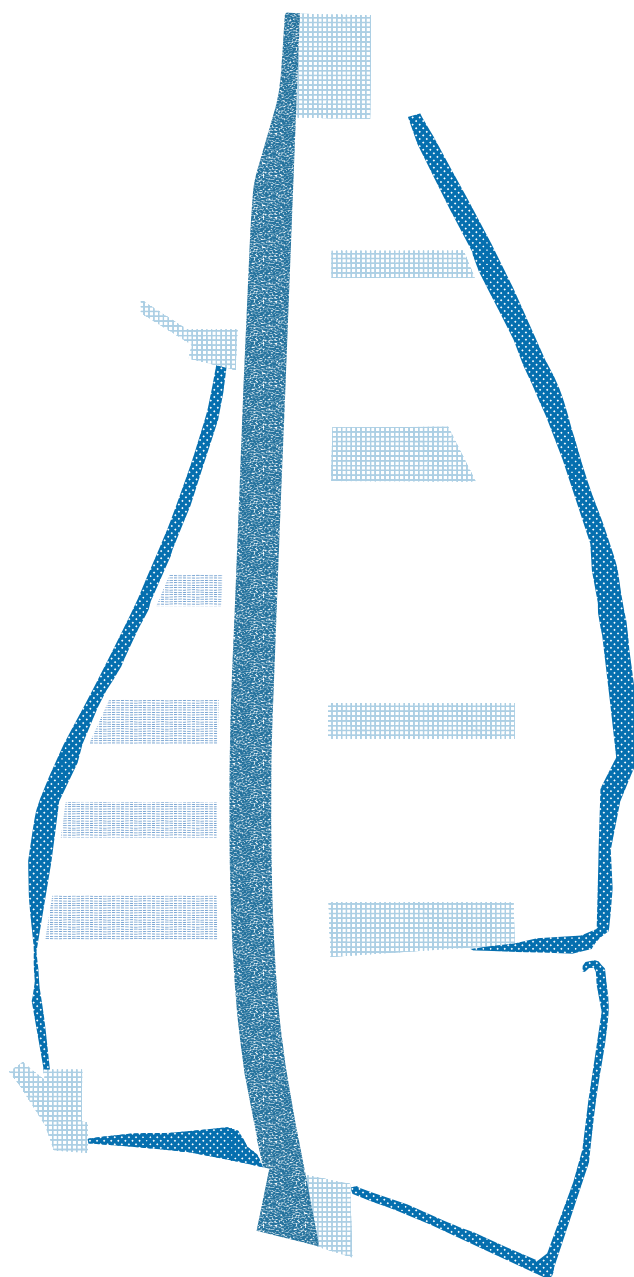
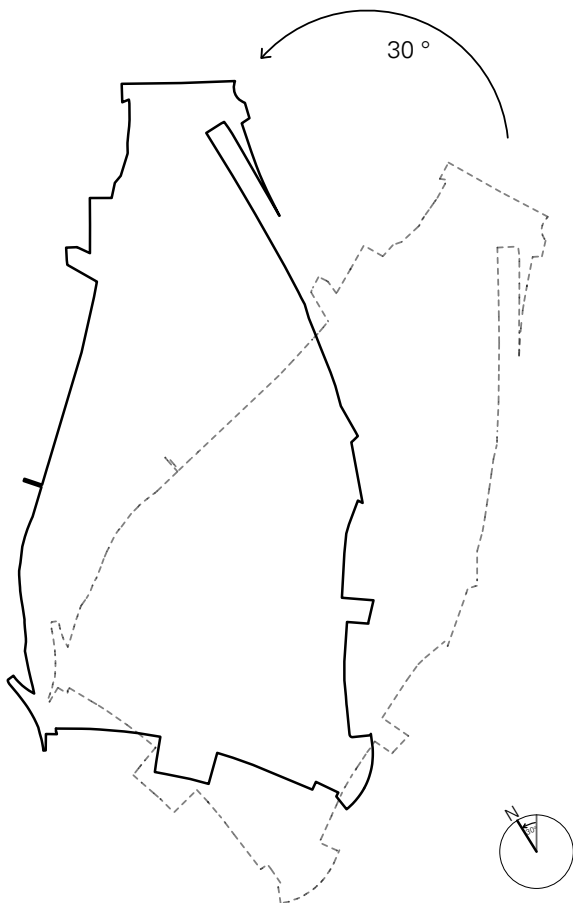


RPA

ONTWERP VAN RICHTPLAN
VAN AANLEG JOSAPHAT





Oriëntatie van de kaarten

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

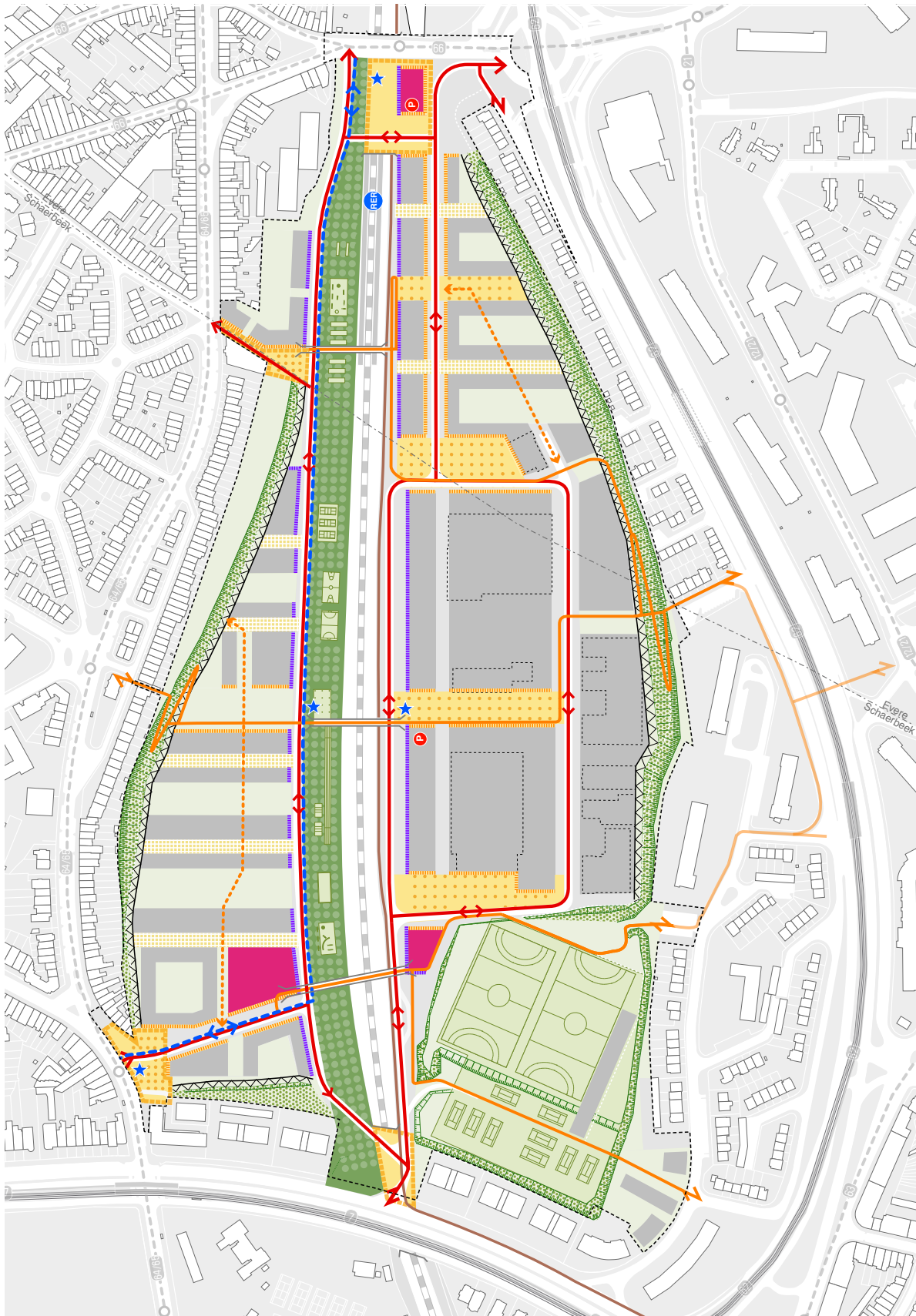
INHOUD

Strategisch luik

1. DE PERIMETER VAN HET ONTWERP VAN RPA	P.07
2. VISIE: EEN VERBONDEN DUURZAME WIJK MET VIER SPECIFIEKE BUURTEN	P.09
— 2.1 DE TOPOGRAFISCHE LIGGING VAN DE SITE VALORISEREN EN DE NIEUWE WIJK ZICHTBAAR MAKEN VAN BUITENAF	P.09
— 2.2 DE TREIN ALS KANS OM EEN DUURZAME WIJK TE BOUWEN EN DE SPOORWEG ALS BEPALENDE FACTOR VOOR HET LANDSCHAP	P.11
— 2.3 EEN SOCIAAL GEMENGDE WIJK DIE TEGEMOETKOMT AAN DE GEWESTELIJKE BEHOEFTE INZAKE BETAALBARE WONINGEN	P.13
— 2.4 EEN WIJK DIE VAN DUURZAAMHEID EEN TROEF MAAKT VOOR DE LEVENSKWALITEIT	P.13
— 2.5 DE NIEUWE WIJK DIE VERBONDEN IS MET DE AANGRENZENDE WIJKEN	P.13
— 2.6 TE OPTIMALISEREN FUNCTIONELE MIX VOOR ELK VAN DE FUNCTIES DIE OP DE SITE GEVESTIGD ZULLEN WORDEN	P.15
2.6.1 Stedelijke industrie en Sportcampus	
2.6.2 Integratie van activiteiten die voor werkgelegenheid zorgen in de woningen	
2.6.3 Voorzieningen	
— 2.7 JOSAPHAT, EEN LINEAIR PARK EN 4 APARTE BUURTEN MET SPECIFIEKE STEDELIJKE KENMERKEN	P.17

3. EEN GESTRUCTUREERD LANDSCHAP AAN WEERSZIJDEN VAN DE SPOORLIJN	P.21
— 3.1 ONBEBOUWD LANDSCHAP	P.21
3.1.1 Het Spoorpark	P.21
3.1.2 De Taludparken	P.25
3.1.3 De Wadiparken	P.27
3.1.4 De Pleintjes	P.28
3.1.5 De Beplante stroken	P.28
3.1.6 De Woonerven	P.29
— 3.2 BEBOUWD LANDSCHAP	P.31
3.2.1 Het landschap versterken	P.31
3.2.1.1 De Taludparken in de kijker zetten	P.31
3.2.1.2 Wonen in de Wadiparken	P.31
3.2.1.3 Het structurerende karakter van het Spoorpark benadrukken	P.33
3.2.1.4 Het Pleintje ten noorden van de site uitwerken	P.33
3.2.1.5 De Beplante stroken en de voornaamste openbare ruimtes in de kijker zetten	P.33
3.2.2 De specificiteit van elke buurt opbouwen door de dichtheid en de typologie van de gebouwen	P.35
3.2.3 Architecturale kenmerken	P.37
3.2.3.1 Samenhang en diversiteit van de architectuur	P.37
3.2.3.2 Referentiegebouwen	P.37
3.2.3.3 Hoge benedenverdieping	P.37
3.2.3.4 De mogelijkheden van de daken	P.37
3.2.3.5 Bouwen aan een rustige wijk	P.37
4. EEN GEMENGD, KWALITATIEF EN INNOVATIEF WONINGAANBOD	P.39
— 4.1 MIX EN DIVERSITEIT VAN HET WONINGAANBOD	P.39
— 4.2 KWALITEIT VAN DE WONINGEN	
4.2.1 Woningen met dubbele oriëntatie en een private buitenruimte voor elke woning	P.41
4.2.2 Wonen in een park	P.41
4.2.3 Inclusieve woningen voor personen met een handicap	P.41
4.2.4 Innovatieve en duurzame woningen	P.41
5. EEN GEMENGDE EN GOED UITGERUSTE WIJK	P.43
— 5.1 VARIABELE FUNCTIONELE MIX	P.43
— 5.2 VOORZIENINGEN EN SOCIAAL LEVEN	P.45
— 5.3 EEN GEHERKWALIFICEERDE PRODUCTIEVE WIJK	P.47
5.3.1 Profiteren van een gunstige ligging en de aanwezige bedrijven op de site	P.47
5.3.2 De openbare ruimte herstructureren en herkwalficeren	P.47
5.3.3 De bezetting verdichten en de bebouwing herkwalficeren	P.47

6. EEN WIJK DIE VERBONDEN IS MET HET OPENBAAR VERVOER EN DOORKRUISBAAR IS	P.49
— 6.1 VALORISATIE VAN HET GEN-STATION	P.49
— 6.2 TOEGANKELIJKHEID EN VERBETERING VAN HET PERIFERE OPENBAAR VERVOER	P.49
— 6.3 EEN BUS OP DE SITE	P.51
— 6.4 EEN TOEGANKELIJKE EN DOORKRUISBARE WIJK	P.51
— 6.5 EEN WIJK DIE GESCHIKT IS VOOR DAGELIJKS GEBRUIK VAN DE FIETS	P.51
7. INTELLIGENTE GEMOTORISEERDE MOBILITEIT	P.53
— 7.1 DE WIJK GOED IN HET BESTAANDE WEGENNET INTEGREREN	P.53
— 7.2 INTELLIGENT PARKEREN	P.53
7.2.1 Parkeren op de weg	P.54
7.2.1.1 Wooncampus	
7.2.1.2 Wijk voor stedelijke industrie en Sportcampus	
7.2.1.3 Stationsbuurt	
7.2.2 Parkeren buiten de weg	P.54
7.2.2.1 Woongebouwen en gebouwen voor gemengd gebruik	
7.2.2.2 Wijk voor stedelijke industrie	
7.2.2.3 Sportcampus	
— 7.3 MULTIMODALITEIT OM HET AUTOGEBRUIK TE BEPERKEN	P.55
— 7.4 MONITORING VAN HET VERKEER EN DE PARKEERPLAATSEN	P.55
8. DUURZAAM WATERBEHEER	P.57
— 8.1 EEN APART AFWATERINGSSYSTEEM OVER DE VOLLEDIGE SITE	P.57
— 8.2 VERMINDERING VAN DE HOEVEELHEID WATER DIE VAN DE SITE MOET WORDEN AFGEVOERD	P.59
9. BEHOUD EN EVOLUTIE VAN DE BIODIVERSITEIT	P.61
— 9.1 BESCHERMING VAN DE ECOLOGISCHE CORRIDOR	P.61
— 9.2 BEVORDERING VAN DE BIODIVERSITEIT IN DE OPEN RUIMTES EN OP DE PERCELEN VOOR DE VASTGOEDONTWIKKELING	P.61
10. VERKLARING VAN DE AFKORTINGEN	P.63



Kaart 01: Overzichtskaart

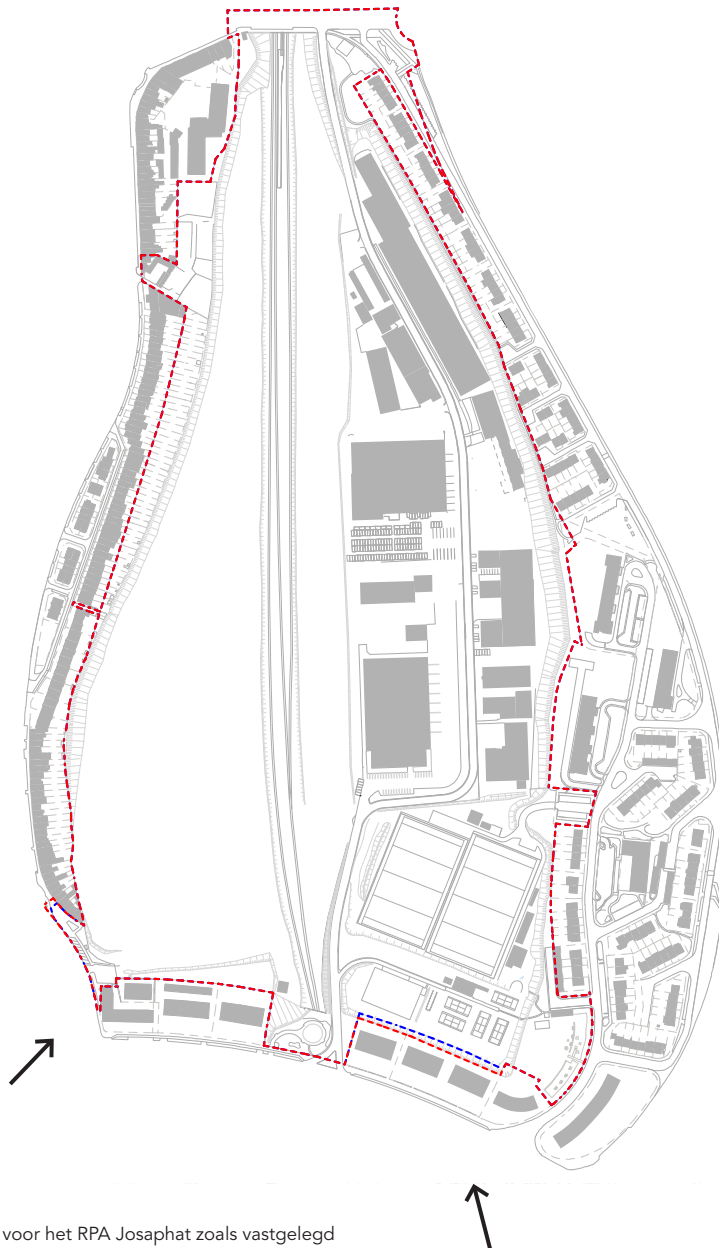
<p>Perimeters</p> <ul style="list-style-type: none"> Perimeter RPA Gemeentelijke grenzen <p>Landschap</p> <p>Groene ruimten</p> <ul style="list-style-type: none"> Spoorpark Andere groene ruimten Taludpark 	<p>Ingerichte ruimten</p> <ul style="list-style-type: none"> Pleintjes Beplante stroken Woonerf Sports en recreatie <p>Andere</p> <ul style="list-style-type: none"> Onbebouwbare strook aan voet van het talud 	<p>Bebouwing</p> <ul style="list-style-type: none"> Bestaande gebouwen stedelijke industriële gebied Bebouwing Baken gebouw Nieuw gebouw aansluitend op de bestaande bouwlijn <p>Hoofdgevel</p> <ul style="list-style-type: none"> Hoofdgevel gericht op de spoorweg Gevel gericht naar dwarsverbindingen 	<p>Mobiliteit</p> <ul style="list-style-type: none"> Hoofdweg Zwakke weggebruikers Doorgang Fiets-GEN Ingang gemotoriseerd verkeer Ingang voetgangers / fietsers / PBM Oversteek / brug Publieke parking 	<p>Openbaar vervoer</p> <ul style="list-style-type: none"> Bestaande buslijn Bestaande tramlijn Tramhalte – project (exacte locatie te bepalen) Spoorweg Bus – project Station NMBS Evere Multimodaliteit
---	---	---	---	--

1. DE PERIMETER VAN HET ONTWERP VAN RPA

> fig 01 De perimeter die in het ministerieel besluit van 8 mei 2018 wordt voorgesteld, omvat de terreinen van de MSI, het spoorwegterrein, de terreinen van de gemeenten Schaarbeek en Evere met inbegrip van de taluds rondom de site en de omgeving van de site, het openbare domein rond de aansluitingspunten van de toegangswegen tot de site, en de privéterreinen die nodig zijn voor de ontwikkeling van de toegangswegen, fietspaden en voetpaden, zoals blijkt uit vorige studies.

De perimeter die na de studie werd vastgelegd omvat de voorgestelde perimeter samen met twee uitbreidingen die gearceerd op het plan zijn weergegeven:

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



Figuur 01
In het blauw: voorziene perimeter voor het RPA Josaphat zoals vastgelegd in de bijlage bij het Ministerieel Besluit van 8 mei 2018 houdende instructie om over te gaan tot de uitwerking van het Richtplan van Aanleg voor de zone 'Josaphat'.
In het rood: perimeter van het ontwerp-RPA Josaphat



De beboste taluds die de site omringen waardoor het een rustige omgeving is © Reporters – SAU-MSI

2. VISIE: EEN VERBONDEN DUURZAME WIJK MET VIER SPECIFIEKE BUURTEN

2.1 DE TOPOGRAFISCHE LIGGING VAN DE SITE VALORISEREN EN DE NIEUWE WIJK ZICHTBAAR MAKEN VAN BUITENAF

> fig 02 De huidige landschapskwaliteit van de site en het concept van een oase van rust in de stad moeten bij de ontwikkeling van de nieuwe wijk behouden blijven en een teken worden van zijn identiteit.

Deze kwaliteiten zijn met name te danken aan het hoogteverschil tussen de site en de periferie en aan de relatieve afzondering ten opzichte van het stadsweefsel. Deze relatieve afzondering van de site heeft te maken met de aanwezigheid van beboste taluds. Hun onderhoud moet worden gewaarborgd en hun bescherming en beheer moeten worden aangegrepen om corridors voor biodiversiteit te ontwikkelen.

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

In het zuidwesten van de site bevindt zich de enige verbinding op gelijke hoogte tussen de site en de omliggende wijken. Bedoeling is hiervan gebruik te maken om een opening te creëren die de nieuwe wijk ook zichtbaar maakt vanaf de periferie.

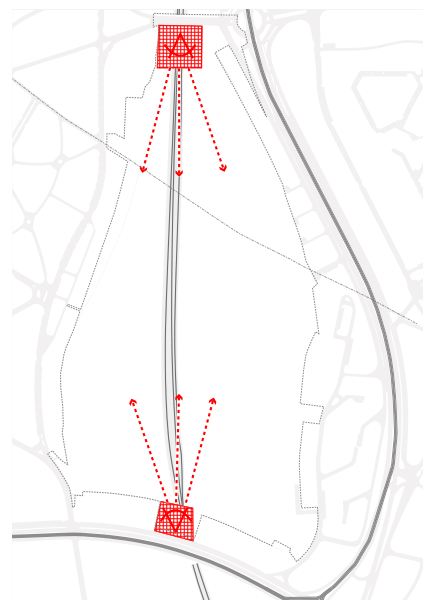
Het hoogteverschil en het beboste karakter van de taluds fungeren als bufferzone tussen de privétuinen van de woningen die aan de site grenzen en de nieuwe wijk. In het noordwesten zal een aanpassing van het bodemreliëf moeten worden uitgevoerd om een toegang voor auto's/bussen mogelijk te maken op gelijke hoogte met de brug van de August De Boeckstraat, waardoor het niveauverschil tussen de tuinen van de woningen aan de Hendrik Consciencelaan en de nieuwe wijk zal verdwijnen. Er moet een beboste zone worden gecreëerd, die als bufferzone zal fungeren en de groene gordel van de taluds zal verlengen.

> fig 03 De site is ook topografisch gezien relatief sterk ingebed.

Om de site te integreren in het stedelijke weefsel is het dus belangrijk om de zichtbaarheid van buitenaf te vergroten, vooral aan de uiteinden van de site, vanaf de Generaal Wahislaan en vanaf de De Boeckbrug. Op deze twee locaties zullen de openbare ruimtes zo ontworpen worden dat ze uitzicht bieden op de binnenkant van de site.



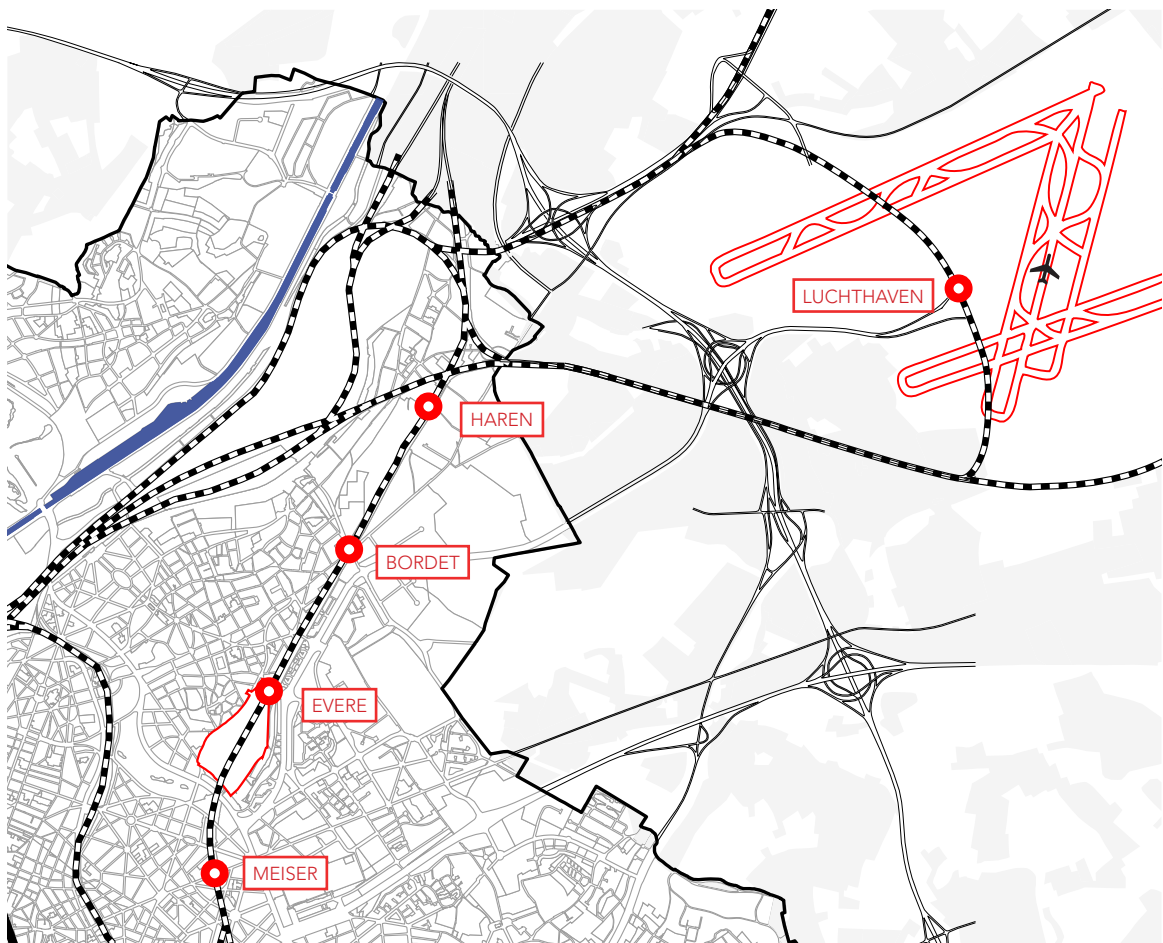
Figuur 02: De beboste taluds die behouden moeten blijven als bufferzone en de beboste rand die in het noordwesten van de site moet worden ingericht



Figuur 03: De nieuwe wijk zichtbaar maken vanaf de rand



De NMBS-halte Evere © Reporters – SAU-MSI



Figuur 04: De NMBS-halte Evere, tussen Bordet en Meiser

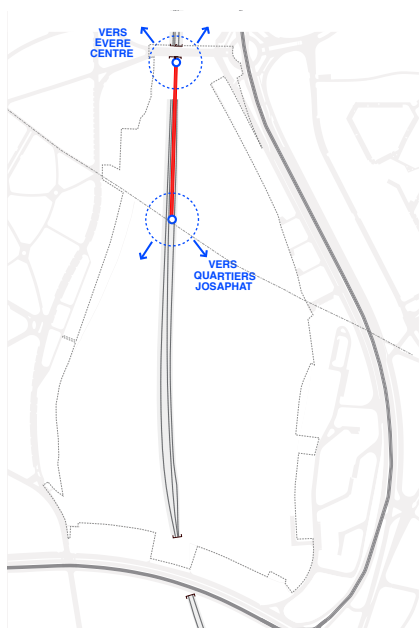
2.2 DE TREIN ALS KANS OM EEN DUURZAME WIJK TE BOUWEN EN DE SPOORWEG ALS BEPALENDE FACTOR VOOR HET LANDSCHAP

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

De huidige NMBS-halte Evere, gelegen aan weerszijden van de De Boeckbrug, biedt reeds vijf verbindingen per uur in elke richting, via de lijnen S5, S7 en S9. Hierdoor is het vandaag mogelijk om snel de Europese wijk, de luchthaven en verschillende werkgelegenheids- en opleidingscentra in het Gewest en de rand te bereiken. De halte is echter slecht ingericht, weinig toegankelijk, slecht bewegwijzerd en oncomfortabel. Ze zal deel uitmaken van het GEN en zal dus in alle aspecten van haar werking moeten worden verbeterd.

> fig 04 In eerdere studies (BBP) werd voorgesteld om een nieuw GEN-station toe te voegen, gelegen in het centrum of het zuiden van de nieuwe Josaphatwijk, met als doel de intermodaliteit in het zuiden van de site te verbeteren. Dit voorstel werd opgegeven ten gunste van een herpositionering van de huidige halte en haar opwaardering. De huidige positie van de haltes van Bordet, Evere en Meiser is namelijk relatief evenwichtig en goed gepositioneerd in termen van afstanden: Bordet-Evere = 1.200 m, Evere-Meiser = 1.250 m. Er is dus geen enkele reden om een extra halte toe te voegen.

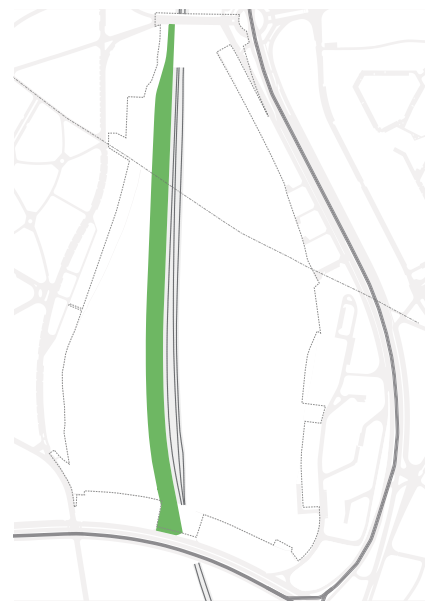
> fig 05 Het te herconfigureren station wordt dus iets naar het zuiden verplaatst, zodat het volledig op de site komt te liggen. Het zal op twee manieren toegankelijk zijn, zowel vanuit de nieuwe wijk (lager niveau) als vanuit de omliggende wijken (hoger niveau), en tegelijk wordt in het noorden van de site een intermodaal platform ontwikkeld (trein, tram, bus, deelfietsen).



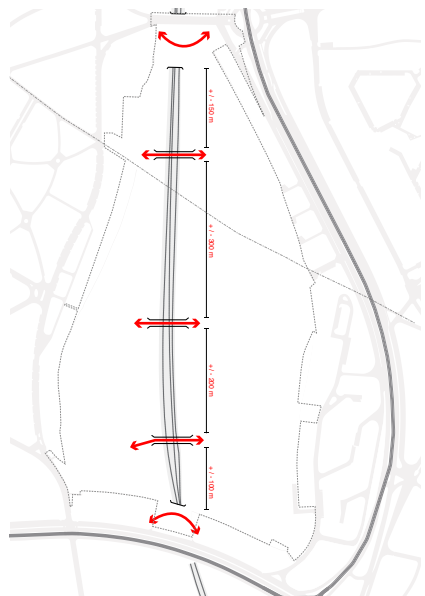
Figuur 05: Het station Evere-Josaphat

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

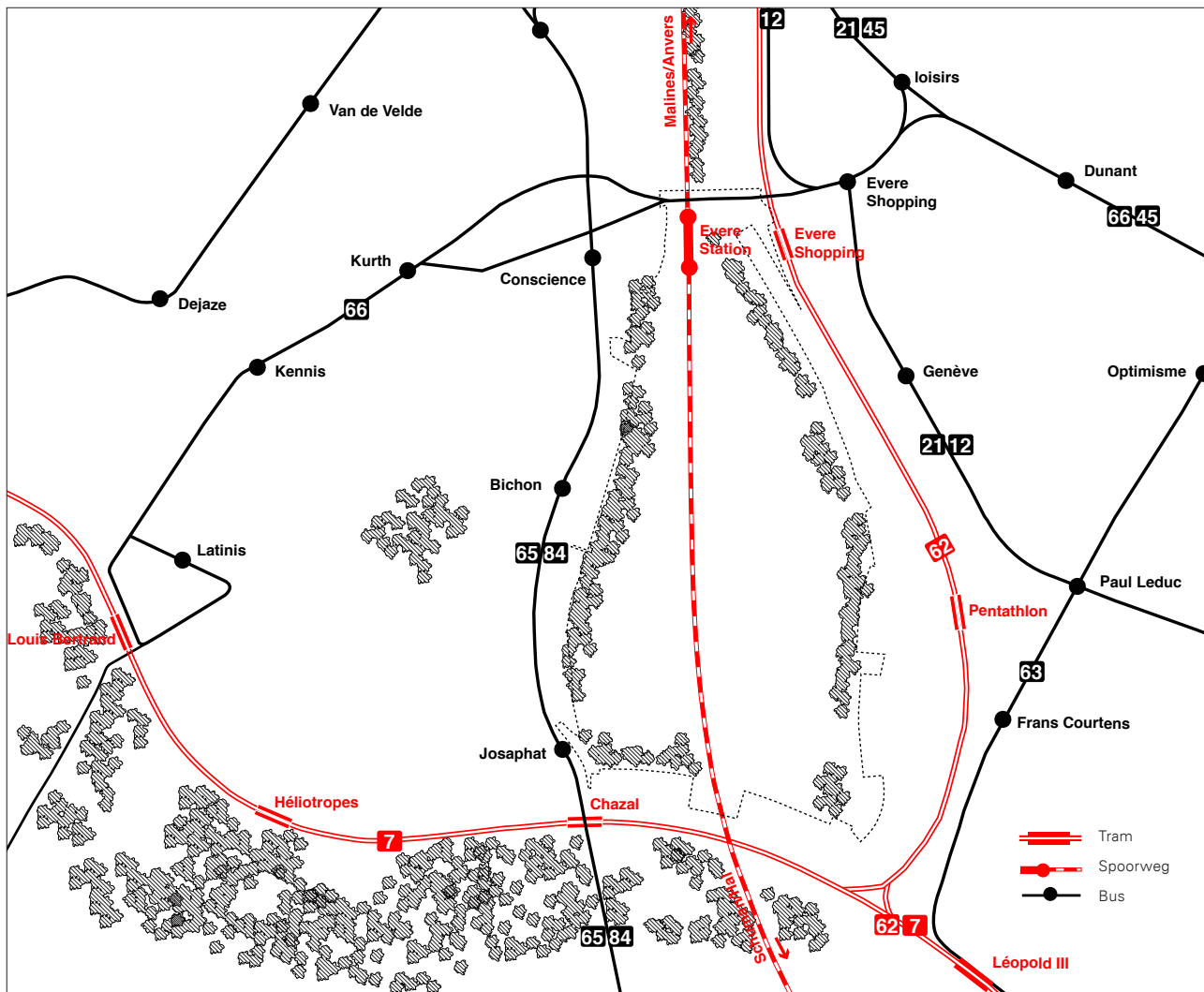
Ten slotte zal de zichtbare infrastructuurdimensie van de spoorlijn behouden blijven, maar tegelijkertijd moet ervoor worden gezorgd dat ze geen onoverkomelijke barrière vormt. Er zullen vijf verhoogde oversteekplaatsen worden gebouwd, zodat voetgangers en fietsers ongeveer om de 200 meter de sporen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



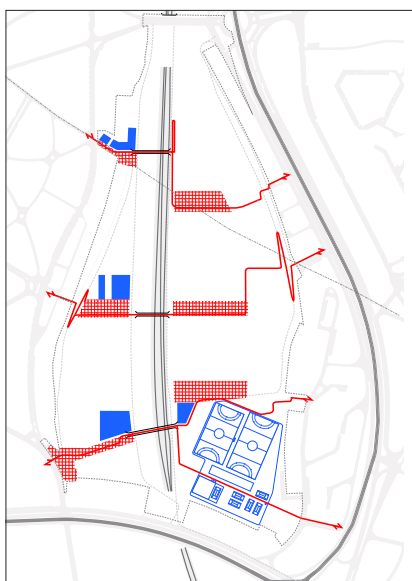
Figuur 06: Een lineair park dat de geometrie als gevolg van de spoorlijn onderstreept



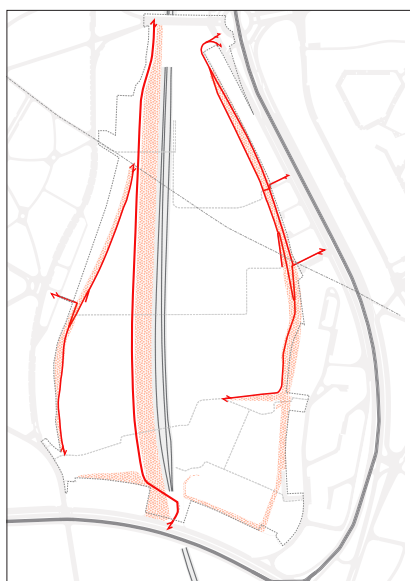
Figuur 07: Verwijdering van het barrière-effect door de inrichting van vijf oversteekplaatsen



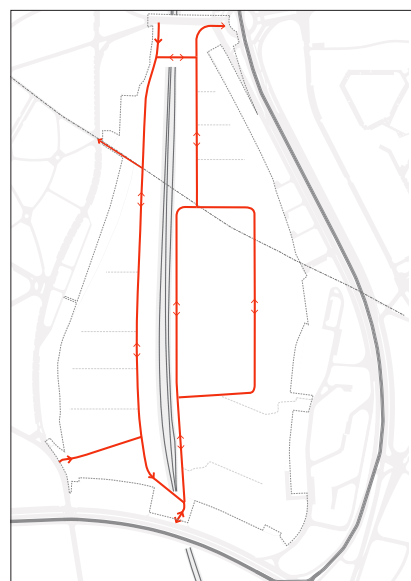
Figuur 08: Openbaar vervoer rond de site



Figuur 09: Netwerk voor voetgangers en fietsers dat de site doorkruist



Figuur 10: Longitudinaal netwerk voor voetgangers en fietsers



Figuur 11: Rationalisatie van de gemotoriseerde toegang tot de site

2.3 EEN SOCIAAL GEMENGDE WIJK DIE TEGEMOETKOMT AAN DE GEWESTELIJKE BEHOEFTE INZAKE BETAALBARE WONINGEN

De Josaphatsite is een van de grootste grondreserves van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. De site biedt dus een kans voor de bouw van woningen die financieel toegankelijk zijn voor de Brusselaars en aangepast zijn aan hun behoeften. In het GPDO is het aantal te bouwen woningen op de site vastgesteld op ongeveer 1.600 eenheden, met een aandeel van 55% privéwoningen en 45% publieke woningen. Via eerdere studies (MER 2015-2016, Mobiliteitsnota) kon worden vastgesteld dat een maximale bruto bovengrondse oppervlakte van 156.000m² (excl. GSI), voor de nieuwe ontwikkeling van de Josaphat site de leefbaarheid binnen de te ontwikkelen en de bestaande wijken niet in het gedrang brengt. Het ontwerp-RPA werd dus uitgewerkt op basis van een optimale verdeling van deze oppervlakte.

De gekozen aanpak voor de vestiging van woningen op deze openbare grond is gebaseerd op de volgende principes:

- > Vestiging van de woningen rekening houdend met een zuinig beheer van de grond;
- > Sociale mix die wordt verkregen door een diverse programmering van het woonaanbod en de doelgroepen: sociale diversiteit heeft betrekking op de samenstelling en het inkomensniveau van de huishoudens, de aandacht die wordt besteed aan een generatiemix of nog de sociale en culturele diversiteit van de nieuwe bewoners;
- > Diversiteit van de bewoners die op kleine schaal op de site bereikt wordt, op zijn minst op de schaal van het bouwblok, met als doel getto's te vermijden;
- > De woonkwaliteit van de buurt, te bereiken door de dichtheid en stedelijke kwaliteit van de gebouwen in relatie tot deze dichtheid te controleren:
 - de eis van architectonische kwaliteit, toegepast op alle woningen op dezelfde manier;
 - de kwaliteit van het ontwerp van de open ruimtes;
 - en de toegankelijkheid van de wijk en de woningen voor alle bevolkingsgroepen, waaronder personen met een handicap.

2.4 EEN WIJK DIE VAN DUURZAAMHEID EEN TROEF MAAKT VOOR DE LEVENSKWALITEIT

De duurzaamheid van de wijk zal worden opgebouwd op basis van een aanpak met meerdere criteria, zoals aanbevolen door het referentieproject 'duurzame wijken' van Leefmilieu Brussel, waarbij de nadruk zal liggen op vier pijlers voor de overheidsinvesteringen: behoud van de biodiversiteit, duurzaam waterbeheer, de uitbouw van een lokaal alternatief voor mobiliteit gebaseerd op privéwagens, en energieneutraliteit.

De reflectie zal verlopen van een globaal naar een individueel niveau, zodat de inspanningen op milieugebied deel uitmaken van de uitbouw van een aantrekkelijk stedelijk woonalternatief.

Bij de uitwerking van alternatieven voor de auto moet rekening worden gehouden met gedragsveranderingen de komende jaren, met name met de verbetering van het aanbod

van het openbaar vervoer dankzij de noordelijke metrolijn, en met een innovatief en evoluerend parkeerbeleid.

De gekozen aanpak bestaat uit:

- 1) het voorstel van een oplossing die de toekomstige bewoners in staat stelt het gebruik van hun auto te verminderen,
- 2) het bieden van parkeergelegenheid buiten de weg in overeenstemming met het huidige tempo van motorisering van de buurtbewoners rondom de site,
- 3) voorzien in de mogelijkheid om het parkeeraanbod in de toekomst te verminderen.

Deze aanpak zal worden bereikt door de gezamenlijke uitvoering van de volgende maatregelen:

- Vermindering van het aanbod van parkeerplaatsen op straat en beperking tot kort parkeren in de buurt van winkels en voorzieningen;
- Vermindering van het parkeeraanbod dat rechtstreeks gekoppeld is aan de woningen tot een maximale coëfficiënt van 0,7 parkeerplaatsen per wooneenheid;
- Extra parkeergelegenheid buiten de weg door openbare parkings, waarbij een deel van de capaciteit moet kunnen worden omgezet in economische activiteiten.

2.5 DE NIEUWE WIJK DIE VERBONDEN IS MET DE AANGRENZENDE WIJKEN

Het gebied rondom de wijk is goed bereikbaar met het openbaar vervoer, met twee tramlijnen en diverse buslijnen. > fig 08

De barrièrewerking van de spoorweg over de gehele lengte van de site, heeft geleid tot een functionele tweedeling van de site, met elk hun specifiek mobiliteitsaanbod. Er zijn daarenboven uitsluitend aantakingsmogelijkheden ten noorden en ten zuiden van de site. Dit zijn bevoorrechte knooppunten voor de implementatie van de toekomstige intermodaliteit.

Het bestaande aanbod aantrekkelijker maken betekent het creëren van de juiste voetgangers- en fietsverbindingen om de afstanden tot de haltes te beperken, door de obstakels van de taluds en de spoorlijn te overwinnen. Deze verbetering van het netwerk voor het voetgangers- en fietsverkeer door de wijk komt zowel de bewoners van de nieuwe wijk als die van de bestaande wijken ten goede. > fig 09

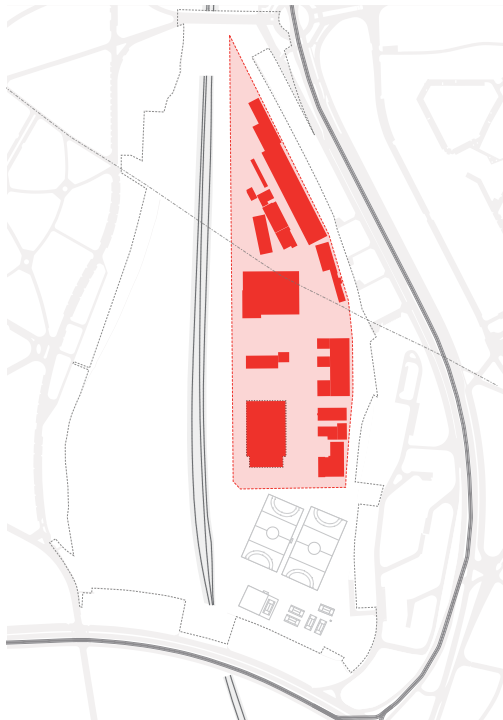
Het transversale en longitudinale netwerk is fundamenteel; de verbindingen langs de taluds bieden het voordeel van aangename paden, ver van het autoverkeer.

Wat de gemotoriseerde mobiliteit betreft, moet er een evenwicht worden gevonden tussen enerzijds de rust in een nieuwe duurzame wijk die minder onderhevig is aan de druk van het autoverkeer en het doorgaand verkeer, en anderzijds de levenskwaliteit van de omliggende wijken, die niet mag worden aangetast door het ongewenste effect van een al te voluntaristisch beleid in de nieuwe wijk (verplaatsing van geparkeerde voertuigen naar de bestaande wijken). > fig 10

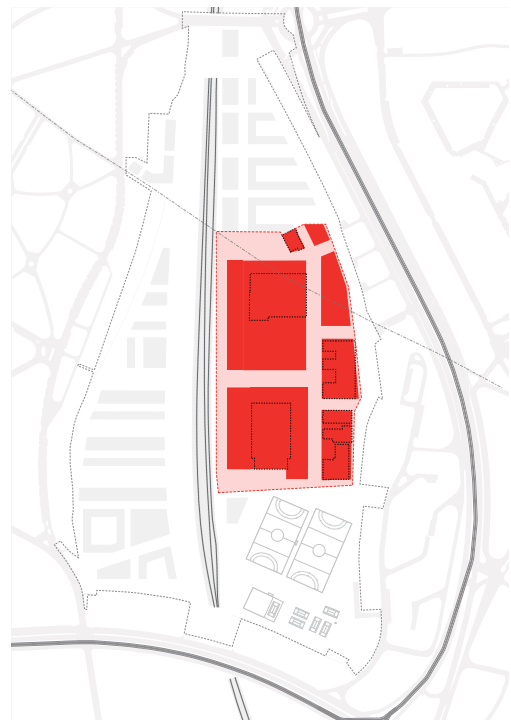
De twee factoren die in detail moeten worden uitgewerkt zijn de gespecialiseerde toegangen tot de site voor gemotoriseerd verkeer (tweerichtingsverkeer, inkomende en uitgaande weg) en de beheersing van het aanbod en beheer van de parkeerplaatsen op en buiten de weg. > fig 11



Het Gebied voor stedelijke industrie (GSI) – 2013



Figuur 12: Het huidige GSI



Figuur 13: Het verdichte en geherkwalificeerde GSI

2.6 TE OPTIMALISEREN FUNCTIONELE MIX VOOR ELK VAN DE FUNCTIES DIE OP DE SITE GEVESTIGD ZULLEN WORDEN

Het terrein ten oosten van de sporen wordt ingenomen door het Gebied voor Stedelijke Industrie en het Gebied voor sport- of vrijetijdsactiviteiten in de open lucht, die beiden geactiveerd zijn. De activiteiten die zich daar ontwikkeld hebben, zijn optimaal gelegen, in die zin dat ze voldoende geïsoleerd zijn van de woonzones en geen overlast veroorzaken.

Deze microzonering wordt als uitgangspunt behouden als basis voor de functionele mix binnen de site. In buurten die hoofdzakelijk bestemd zijn voor residentieel gebruik, wordt een complementaire mix geïntroduceerd door ruimte binnen de gebouwen te behouden voor kleinschaligere activiteiten die volledig compatibel zijn met de woonfunctie.

Bovendien moeten de bestaande gebieden worden heringericht zodat de Wijk voor stedelijke industrie en de Sportcampus functioneel en ruimtelijk geïntegreerd wordt in de nieuwe wijk. Hun werking moet worden verbeterd ten voordele van de activiteiten die zich daar ontwikkelen. Tegelijkertijd krijgen ze een meer stedelijk karakter zodat hun integratie wordt bereikt door te zoeken naar compatibiliteit tussen de activiteiten die zich daar ontwikkelen en de bewoners van de nieuwe wijk. Dit zal het gebruik van de loopbruggen over de spoorlijn ten goede komen.

2.6.1 Stedelijke industrie en Sportcampus

> fig 12 De grond in het GSI is volledig openbaar, bedrijven bezitten alleen hun gebouwen. Deze grondstructuur is gunstig voor een geleidelijke herindeling van het GSI. Het huidige GSI is het resultaat van de vestiging van economische activiteiten in het kader van een systeem van tijdelijke huurcontracten tussen de ondernemingen en de NMBS, zonder enige reële planning of voorzieningen voor het gebied, en zonder enige relatie met de marktwaarde van de grond, wat leidt tot een zeer inefficiënte inrichting van de ruimte.

Het noordelijke deel huisvest de bedrijven waarvan de huurcontracten binnenkort aflopen, gevestigd in een verouderd gebouw. De huurovereenkomsten in het zuidelijk deel zijn op langere termijn, waardoor ondernemingen meer substantiële investeringen hebben kunnen doen. De gebouwen zijn er in betere staat, alhoewel verschillende percelen moeten worden gesloopt/heropgebouwd of een renovatie en herinrichting van de gebouwen vereisen.

De ontwikkeling van het huidige gebied voor sport in open lucht vereist de creatie van een echte sportcampus en de heropbouw van de nodige lokalen voor de werking van de sportclubs, in een gezamenlijke visie. Het gemeentelijk terrein met de onderbenutte speelplaats aan de Bloemtuinenlaan vormt een toegangspoort tot de te herkwalificeren sportterreinen en biedt een geschikte locatie voor de vestiging van een gemeentelijke middelbare school die uitgaat op de sportcampus.

De slecht uitgeruste toegangsweg tot het terrein, zonder ruimte voor het voetgangers- en fietsverkeer, bedient momenteel het GSI en biedt toegang tot de tennisclub, gelegen op een terrein van de MSI. De rugbyclub, gelegen op een terrein van de gemeente Schaarbeek, is bereikbaar via de tuinwijk, wat bij wedstrijden voor een grote hoeveelheid verkeer zorgt die niet compatibel is met deze woonwijk. Het creëren van een netwerk van stedelijke openbare ruimtes die aangenaam en veilig zijn voor alle gebruikers is één van de doelstellingen voor de herinrichting van het GSI en de ruimte voor sport in open lucht.

Een braakliggende strook van 45 m breed scheidt het GSI en de sportzone van het spoorwegterrein en maakt deel uit van het GGB nr. 13 van het GBP. Dit terrein is weinig ge-

schikt voor woningbouw maar maakt het mogelijk om de dichtheid van het GSI te verhogen en nieuwe activiteiten te introduceren en de buitensportzone te vervolledigen met in- > fig 13
oor voorzieningen. Deze voorzieningen zijn via een openbare loopbrug verbonden met de basisschool aan de andere kant van de spoorlijn. Deze voetgangersbrug biedt verkeersvrije toegang tot de sportcampus voor de bewoners van de nieuwe wijk en de leerlingen van de school.

2.6.2 Integratie van activiteiten die voor werkgelegenheid zorgen in de woningen

Uit voorstudies (Studie over de functionele programmering en definitie van een duurzaam stadsproject voor de Josaphatwijk) bleek dat door de gunstige ligging van de site, met een directe verbinding met zowel de luchthaven als de Europese wijk, er naast productieve activiteiten die werkgelegenheid creëren middelgrote kantoorruimtes en hotelactiviteiten kunnen gevestigd worden. Deze activiteiten bieden het voordeel dat ze goed verenigbaar zijn met de woonfunctie en dat ze in de buurt van het station gelegen moeten zijn. Deze kantoorruimtes zullen bijdragen tot de realisatie van de internationale tertiaire as vermeld in het GPDO. Ze vormen een aanvulling op de woningen in een echt gemengde stadswijk, waarvan de functionele mix op de schaal van de gebouwen kan worden gepland.

In de nieuwe wijk zullen ook voor kleine bedrijfsruimtes voor zelfstandigen en vrije beroepen worden voorzien. Het is des te belangrijker om in deze behoefte te voorzien aangezien de wijk voor een groot deel sociale woningen zal omvatten die doorgaans niet voorzien zijn van dit type ruimtes, die vaak geïntegreerd zijn in eengezinswoningen of appartementen in het traditionele stedelijke weefsel.

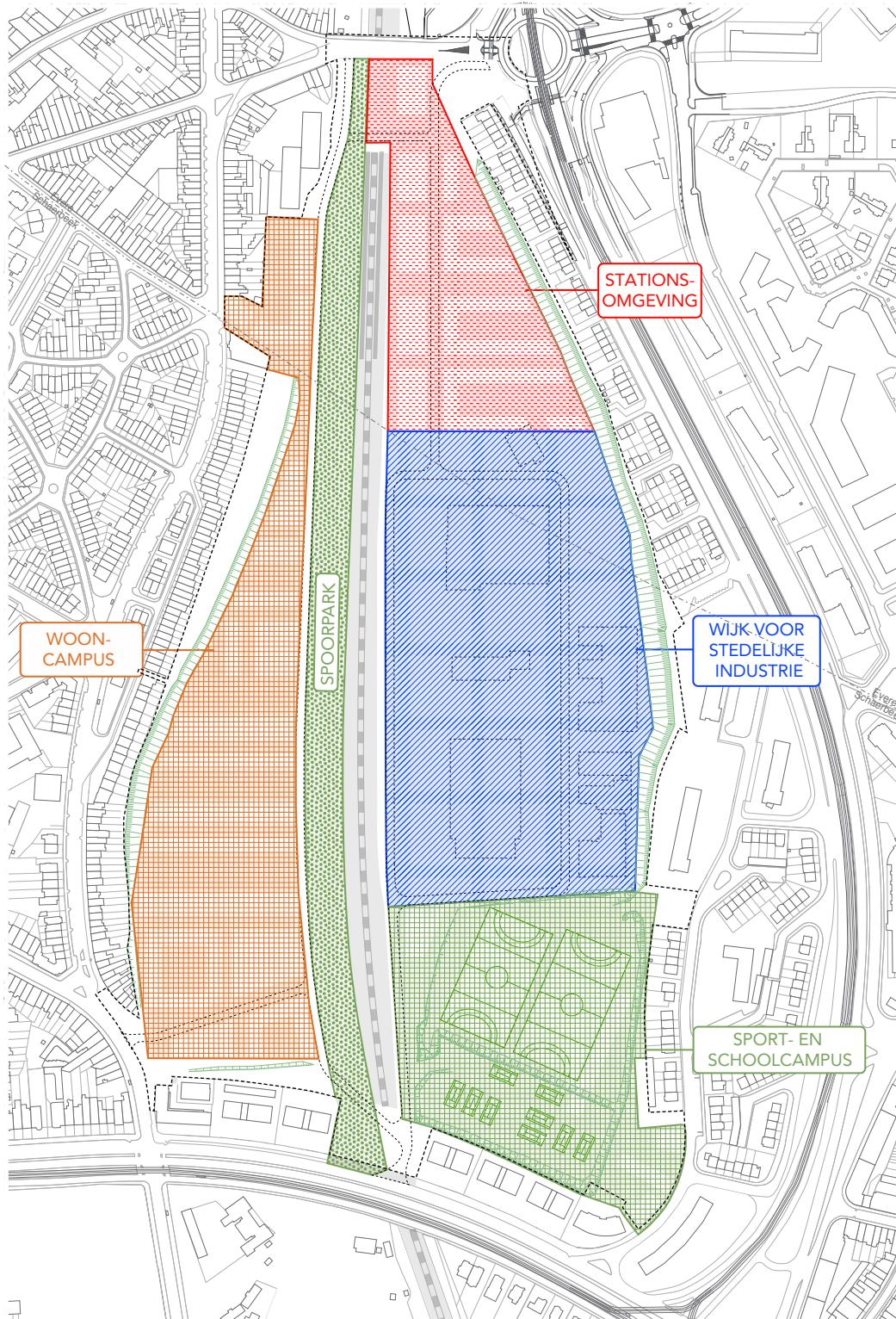
Wat de handelszaken betreft profiteert de wijk van het bestaande commerciële aanbod in Evere Shopping. Het bestaande aanbod moet worden aangevuld met een gediversifieerd aanbod van buurtwinkels en horecazaken. Deze worden geconcentreerd rond de openbare ruimten aan de rand van de site, zodat de winkels kunnen profiteren van een ruimer klantenbereik en ze zo de openbare ruimten activeren. De creatie van de in het GPDO voorziene lokale identiteitskern zal bij voorkeur in het zuiden van de site worden gesitueerd en zal bijdragen tot de versterking van de band met de omliggende wijken.

2.6.3 Voorzieningen

In eerdere studies (Studie over de functionele programmering en definitie van een duurzaam stadsproject voor de Josaphatwijk) zijn de behoeften aan voorzieningen bestudeerd en zo gedefinieerd dat ze beantwoorden aan de reeds aanwezige tekorten in de omliggende wijken en voldoen aan de behoeften die voortvloeien uit de nieuwe wijk. Deze voorzieningen, met een totale bruto-oppervlakte van ongeveer 24.500 m², zijn gesitueerd rond de pleintjes aan de ingangen van de site conform de logica van de concentratie van de activiteiten met het oog op een gedeeld gebruik.

De voorzieningen die prioritair op de site moeten worden gevestigd, zijn:

- twee kinderdagverblijven,
- een Franstalige basisschool,
- een Franstalige algemene middelbare school,
- een lokale sporthal,
- een gezondheidsvoorziening,
- een culturele voorziening,
- een woningaanbod voor ouderen.



Figuur 14: Een lineair park en 4 buurten

> fig 14 2.7 JOSAPHAT, EEN LINEAIR PARK EN 4 APARTE BUURTEN MET SPECIFIEKE STEDELIJKE KENMERKEN

De ruggengraat van de nieuwe wijk is het **Spoorpark**, een lineaire ruimte van meer dan 2,6 hectare, ontworpen als een landschappelijk systeem dat de spoorlijn omvat en de twee kanten met elkaar verbindt, en waaraan vier buurten gekoppeld zijn.

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

De **Sportcampus** is een grotendeels groen gebied, beschermt tegen het autoverkeer en volledig doorkruisbaar voor voetgangers, dat zowel binnen- en buitensportvoorzieningen als de middelbare school omvat.

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

De **Wooncampus** is een open wijk, waarin de perceelgrenzen worden uitgewist ten voordele van een algemene ruimtebeleving. De doorwaadbaarheid wordt gemaximaliseerd door de inrichting van voetpaden en wandelwegen. De openbare of gemeenschappelijke groene ruimtes bieden het kader voor de ontwikkeling van een kwalitatieve hoogstaande leefomgeving voor de bewoners. De functionele mix is relatief beperkt, wat de rust in de buurt ten goede komt. De bouwvolumes staan in verhouding tot de beschikbare vrije ruimte tussen de groene ruimtes waar de gebouwen worden opgericht; ze worden ook bepaald door de nabijheid van de bestaande gebouwen in de omgeving, rekening houdend met de topografie. Het karakter van de gevels, identiek aan alle zijden van een gebouw (zonder onderscheid tussen een 'voor'- en een 'achter'-gevel), en de algemene invoering van een dubbele oriëntatie in de woningen zorgen voor een onbelemmerd zicht op de groene ruimtes vanuit alle woningen.

De **Stationsbuurt** wordt gekenmerkt door een hogere dichtheid en een meer doorgedreven stedelijkheid. Hij omvat de functies die verband houden met het gebruik van de spoorweg (kantoren en hotels) en is daarom zeer gemengd. De woonkwaliteit blijft behouden, dankzij de op de taluds georiënteerde groene ruimtes. Het stationsplein en de daar gelegen woontoren vormen een stedelijke centripool die zorgt voor een verbinding met de open woonwijken aan de noordzijde van de site.



Afbeelding 01: Het Spoorpark



Afbeelding 02: Wijk voor stedelijke industrie



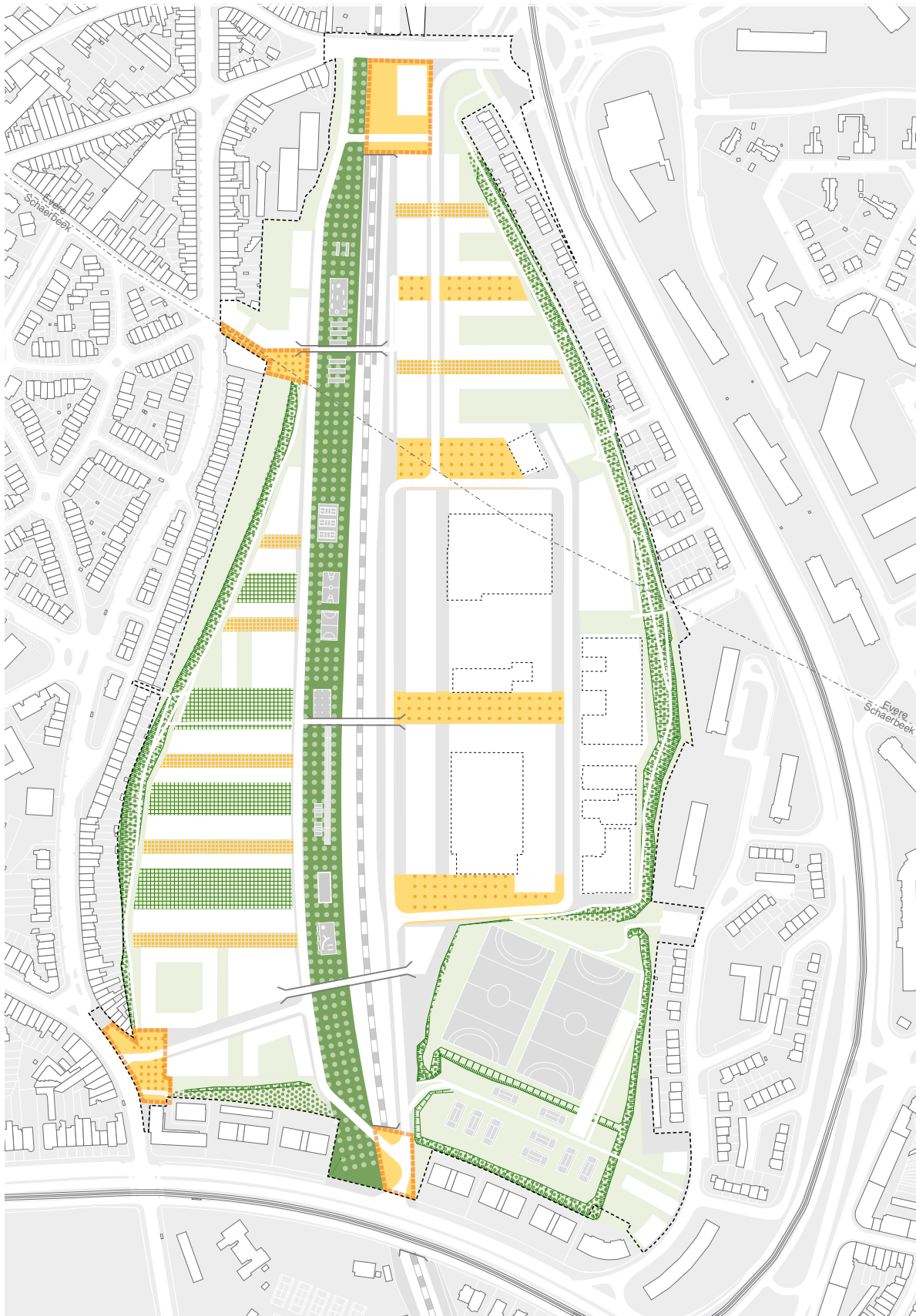
Afbeelding 03: De Wooncampus



Afbeelding 04: De Stationsbuurt





Afbeelding 05: De Sportcampus




Kaart 02: Kaart van het onbebouwd landschap

Perimeters

-  Perimeter RPA
-  Gemeentegrenzen

Groene ruimten

-  Spoorpark
-  Wadiparks
-  Talusparks

 Andere groene ruimten

Ingerichte ruimten

-  Pleintjes
-  Beplante stroken
-  Woonerven
-  Sport en recreatie

> kaart 02

3. EEN GESTRUCTUREERD LANDSCHAP AAN WEERSZIJDEN VAN DE SPOORLIJN

3.1 ONBEBOUWD LANDSCHAP

De te creëren landschappelijke structuur op de site is gebaseerd op een aanpak die een sterke aanwezigheid van de natuur in de stad bevordert en de verbindingen met de directe omgeving structureert.

Het speelt in op de dubbele wens om de site een globale identiteit te geven en er een interessante bestemming van te maken voor de inwoners van Schaarbeek en Evere.

> fig 15

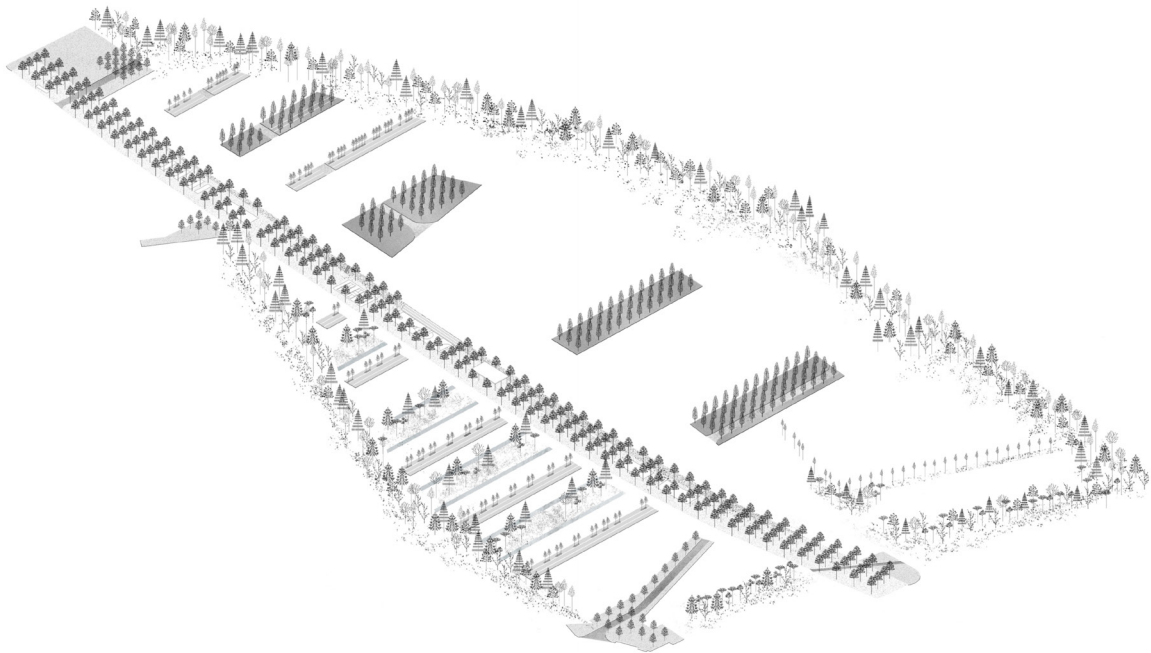
Het landschap is georganiseerd rond zes landschapsfiguren, gedefinieerd in het onderzoek van het Bureau Bas Smets (Definitie van de openbare ruimtes en landschapskwalificatie van de site – 2016) en gekenmerkt door de wijze waarop het landschap wordt ontwikkeld en beheerd.

3.1.1 Het Spoorpark: een nieuwe groene ruimte van 2,6 hectare

De spoorlijn die het gebied van noord naar zuid doorkruist vormt een fundamenteel morfologisch kenmerk, door de fysieke scheiding die het veroorzaakt.

Het Spoorpark is een actief lineair park gelegen ten westen van de sporen. Het volgt de spoorlijn over het gehele traject. De landschapsstructuur heeft betrekking op beide zijden van het spoor en omvat op functionele en visuele wijze de kruisende wegen, de voorzieningen voor de geluidsisolatie en de spoorwegovergangen.

Het is de ruggengraat van het stadsproject waar de andere landschappelijke kenmerken naar convergeren.



Figuur 15: De 6 landschapsfiguren, © Bureau Bas Smets



Afbeelding 06: Verwilderd talud en actief lineair park © Bureau Bas Smets



Afbeelding 07: Verwilderd talud en actief lineair park © Bureau Bas Smets

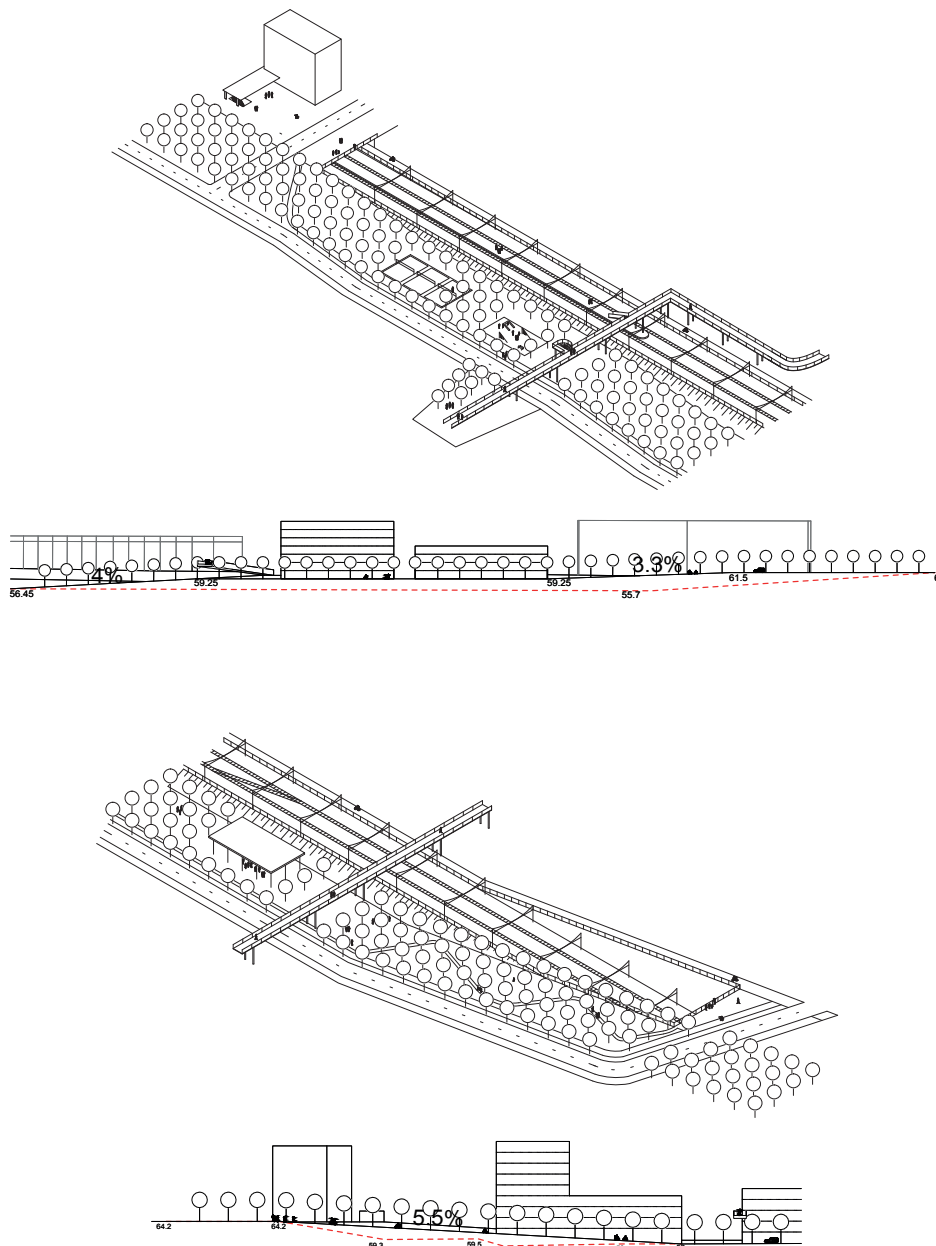
Het park is opgebouwd met een regelmatig boomraster die een doorlopende groene en openbare ruimte tussen de De Boeckbrug en de Generaal Wahislaan vormt. Het biedt een algemeen zicht op de wijk vanaf deze twee hoger gelegen punten.

> fig 16 Het huidige uniforme horizontale reliëf van de westelijke zijde van de sporen is aan de uiteinden verhoogd om elk van de bruggen te bereiken. Terwijl het centrale deel van de site horizontaal blijft, worden er aan het noordelijke en zuidelijke uiteinde twee hellende gebieden ontwikkeld. De hellingen zorgen voor een berijdbare doorgang voor bussen en maken het voor PBM's mogelijk om zich comfortabel te verplaatsen. De verhoogde uiteinden van het huidige terrein, begrensd door een steunmuur, bieden akoestische bescherming tegen het lawaai van de treinen. Op het vlakke centrale deel van het Spoorpark wordt deze akoestische bescherming verzekerd door de installatie van een talud dat wordt ondersteund door een verticale wand die aan het spoordomein grenst.

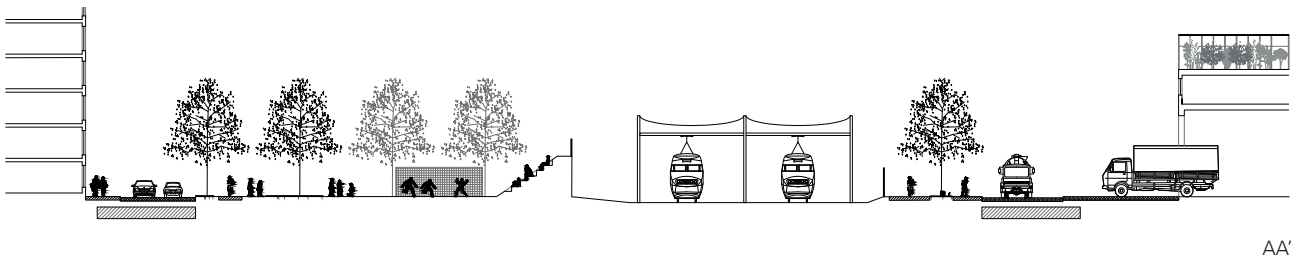
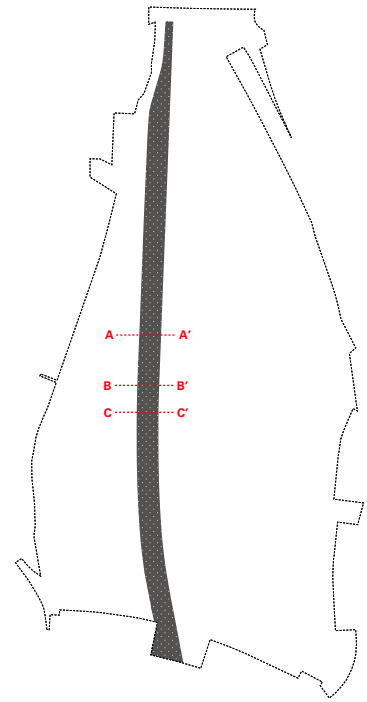
Het park is ingericht op basis van de stroken met bomen, onderbroken door open plekken waar recreatieve acti-

viteiten kunnen worden georganiseerd voor de toekomstige bewoners van de site en de omliggende wijken. Deze activiteiten zullen geleidelijk aan worden geselecteerd en gelokaliseerd, na een participatief proces om ervoor te zorgen dat de activiteiten voldoen aan de wensen van de toekomstige gebruikers. Ze zullen zich tot alle generaties moeten richten en moeten deelnemen aan de verschillende netwerken van activiteiten in parken die door het Gewest worden opgezet.

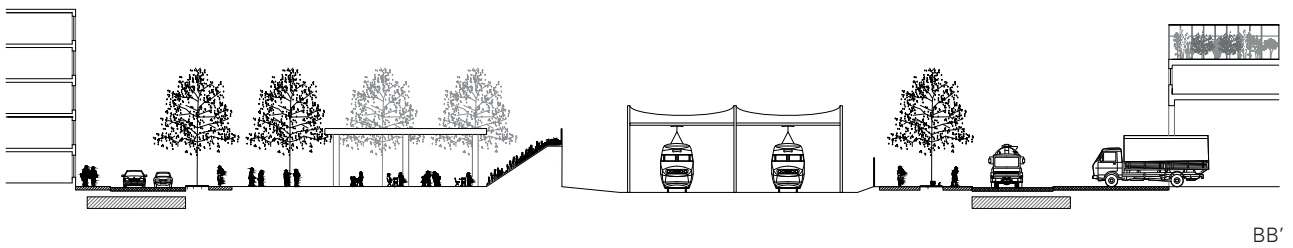
Het longitudinale talud dat het park beschermt tegen treinlawaai zal in het kader van het verhogen van de biodiversiteit kunnen verwilderen. Het talud zal op gedifferentieerde wijze worden beheerd, zodat het park de rol van een ecologische corridor kan spelen, als uitbreiding van de spoortaluds ten noorden en ten zuiden van het terrein. Af en toe wordt de mogelijkheid voorzien om de inrichting van de taluds in verband met de activiteiten in het Spoorpark (uitkijkpunt, tribunes,...) te onderbreken.



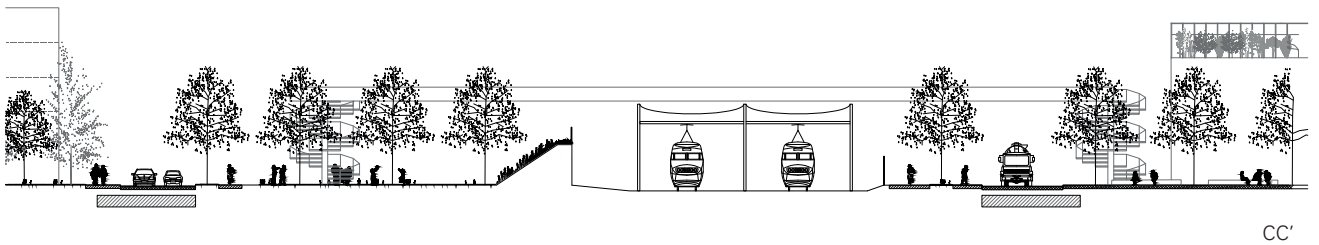
Figuur 16: Het Spoorpark, indicatieve langsdoorsnede © Bureau Bas Smets



AA'



BB'



CC'

Figuur 17: Het Spoorpark, indicatieve dwarsdoorsnedes © Bureau Bas Smets ©

3.1.2 De Taludparken

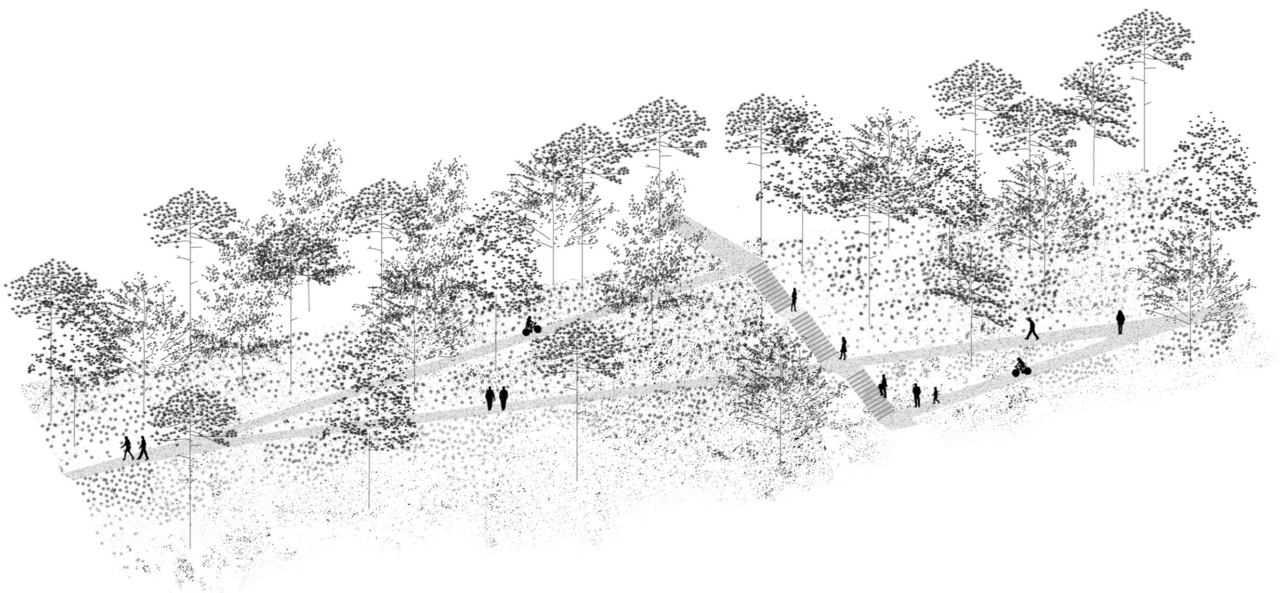
De site wordt momenteel begrensd door steile beboste taluds die een rijke biodiversiteit huisvesten. Ze vormen een ontoegankelijke bufferzone, door de steile hellingsgraad en door hun dichte vegetatie. Het zijn deze taluds die de site zijn fysieke identiteit verlenen; ze garanderen ook de privacy van de aanliggende tuinen. Het ontwerp-RPA heeft tot doel deze specificiteit te behouden en de wettelijke bescherming van deze beboste gebieden te waarborgen.

Daarnaast is de doorwaadbaarheid van deze taluds door voetgangers (inclusief PBM's) en fietsers een fundamentele kwestie voor de aansluiting van de nieuwe wijk met de bestaande omgeving en de openbaar vervoer haltes. Deze twee doelstellingen moeten daarom met elkaar verzoend worden door een beperkt aantal voor het publiek toegankelijke paden te organiseren.

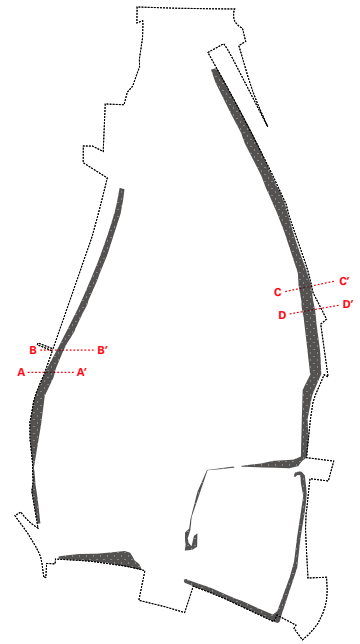
> fig 18 Er wordt voorgesteld om de oversteek midden op de taluds ten westen en oosten van het terrein te situeren. De taluds ten zuiden van de site die geen verbindingfunctie hebben, zullen niet toegankelijk zijn voor het publiek.

Om de biodiversiteit maar ook de privacy van de buurtbewoners te beschermen, wordt aan de oostkant een longitudinaal pad (bestaande weg) bewaard langs de taluds op een hoger niveau. Langs de westelijke zijde wordt een pad ingericht op een derde van de hoogte van het talud, door gebruik te maken van afgegraven materiaal dat tegen het bestaande talud wordt geplaatst.

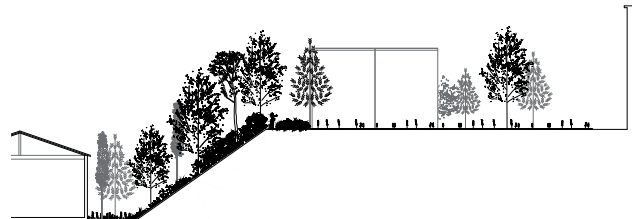
De nieuw ontwikkelde delen van de Taludparken worden uitsluitend met inheemse bomen, struiken en planten beplant. De paden worden in water doorlatend materiaal ingericht. De bestaande vegetatie wordt extensief beheerd, terwijl de veiligheid van de wandelaars wordt gewaarborgd door het kappen van onstabiele bomen. Op lange termijn is een geleidelijke vervanging van de vegetatie gepland. Het occasioneel kappen van bepaalde bomen zal gevolgd worden door nieuwe aanplantingen, zodat na een periode van 15 tot 20 jaar een volledig gezond bomenbestand ontwikkeld wordt. > fig 19



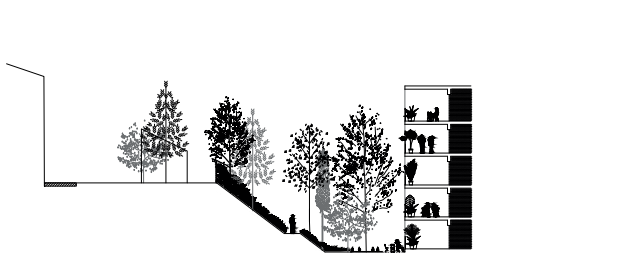
Figuur 18: Oversteekplaatsen van de Taludparken, voor voetgangers, fietsers en PBM's © Bureau Bas Smets



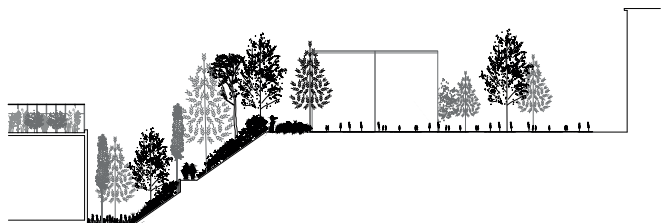
Huidige situatie



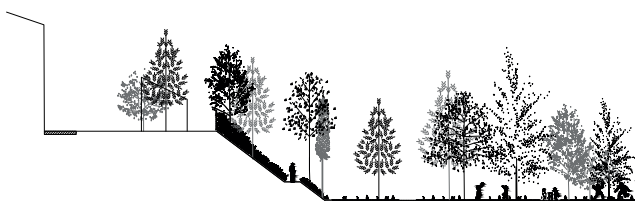
Huidige situatie



Ontwerpsituatie (doorsnede AA') ter hoogte van de gebouwen



Ontwerpsituatie (doorsnede CC') ter hoogte van de gebouwen



Situation projet (coupe BB') niveau parcs wadi



Ontwerpsituatie (doorsnede DD') ter hoogte van de toegang tot het GSI

Figuur 19: Taludparken, indicatieve dwarsdoorsneden © Bureau Bas Smets

3.1.3 De Wadiparken

De Wadiparken zijn groene ruimtes die bijdragen aan de creatie van vochtige biotopen op het terrein. Deze intieme, ontspannende ruimtes vormen een aanvulling op het Spoorpark. Ze zijn gelegen tussen de woongebouwen en zorgen voor biodiversiteit in de open ruimtes van de “wooncampus” langs de westkant van de spoorlijn.

Ze zorgen tevens voor de visuele continuïteit tussen het Spoorpark en het Taludpark. In tegenstelling tot het Spoorpark kennen de Wadiparken geen activeringsprogramma's die de rust van de bewoners of het behoud van de vochtige biotoop zouden kunnen schaden.

> fig 20 De Wadiparken dragen bij aan een duurzaam waterbeheer op de site. Twee lineaire geulen, loodrecht op het Spoorpark, vangen het hemelwater op. Het overtollig water wordt via overlopen in infiltratiebekkens op geringe of gemiddelde diepte opgevangen. Deze geulen, met een minimale breedte van 4 meter, zorgen voor de continue aanwezigheid van water aan de oppervlakte en de ontwikkeling van een vochtige biotoop, dat als een interessante generator van biodiversiteit fungeert. De vegetatie van de geulen dient ook om het geïnfiltreerde water te beschermen tegen accidentele vervuiling en als visuele barrière tussen de openbare of semi-openbare ruimtes en de privéruimtes van de woningen. Ze kunnen worden overgestoken door loopbruggen waardoor het park direct toegankelijk is vanuit de woningen.

De exacte locatie en grootte van de Wadiparken zijn vrijblijvend, om een betere aansluiting tussen open ruimtes en woningen mogelijk te maken. De nuttige breedte van de groene ruimte buiten de geulen bedraagt ongeveer 20 m.

Het Wadipark dat de voetgangersverbinding vormt in het midden van de site tussen de centrale voetgangersbrug en de oversteek van het westelijke talud, is een openbaar park met een totale breedte van 32 meter.

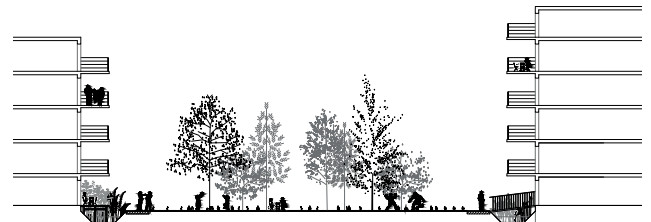
De status van de andere Wadiparken kan publiek zijn of privaat voor collectief gebruik, voorbehouden aan de bewoners van de omliggende gebouwen.



Privéruimte - Openbare ruimte



Inrichting van het park



Inrichting van het park

Figuur 20: Wadipark, indicatieve dwarsdoorsneden © Bureau Bas Smets



Afbeelding 08: Wadipark © Bureau Bas Smets

3.1.4 De Pleintjes

Vier beplante pleintjes verbinden de site met de omliggende wijken. Ze hebben met elkaar gemeen dat ze met groen beplant zijn en de verblijfsfuncties eigen aan een openbaar plein voorzien.

Het pleintje aan de Generaal Wahislaan is opgezet als een uitkijkpunt met uitzicht op de nieuwe wijk eronder.

Het pleintje ten noorden van de site is de plaats waar alle uitwisselingen met het NMBS-station plaatsvinden.

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

Het pleintje aan het einde van de Kleine Lindestraat vormt het startpunt van de voetgangers- en fietsersbrug die toegang geeft tot het perron van het station en beide kanten van de spoorlijn zichtbaar met elkaar verbindt.

3.1.5 De Beplante stroken

Ze staan loodrecht op de spoorlijn en structureren het landschap aan de oostzijde van de sporen. > fig 21

Het gaat om open verharde ruimtes, beplant met bomen volgens een regulier raster, met een flexibel gebruik, aangepast aan de behoeften van de Wijk voor stedelijke industrie.

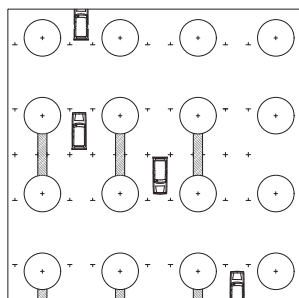
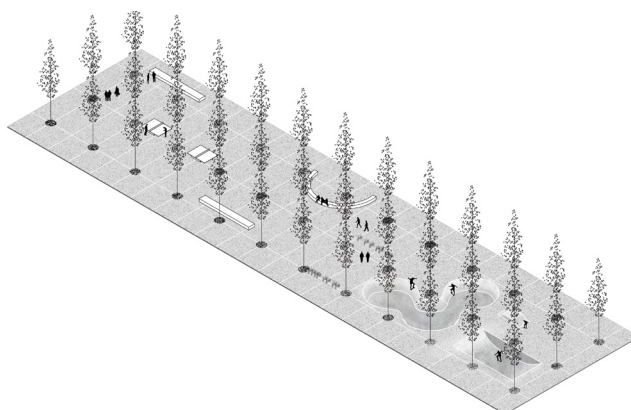
In het hart van de Wijk voor stedelijke industrie bieden de beplante stroken een groene en uitgeruste openbare ruimte die dient als werblijszone voor de werknemers.

Aan de rand van de wijk vormen ze een bufferruimte die kunnen evolueren tot een pocketpark, een skatepark of een parking voor vrachtwagens.

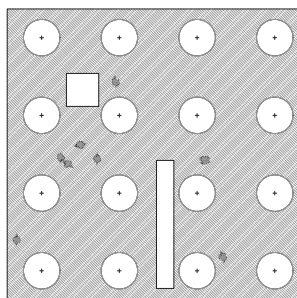
Het is ook een overgangstypologie voor het vergroenen van de bestaande verharde zones op de industriële percelen.



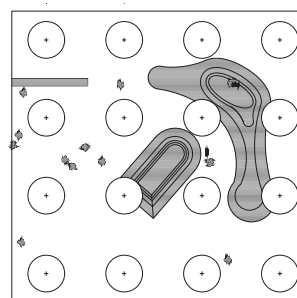
Afbeelding 09: Pleintje bij de ingang van de site aan de Latinislaan



Minerale ruimte: 'pocketparking'



Groene ruimte: 'pocketpark'



Openbare ruimte: 'skatepark'

Figuur 21: Beplante strook, recreatieve en functionele toepassingen in de Wijk voor stedelijke industrie © Bureau Bas Smets

3.1.6 De Woonerven

> fig 22 De Woonerven zijn strikt lokale wegen die leiden tot de ondergrondse parkeergarages en toegang bieden aan hulpdiensten, onderhoudsdiensten en verhuiswagens, en rechtstreeks toegang bieden aan de woningen. Men moet voorkomen dat deze wegen louter dienstwegen worden met een lage verblijfskwaliteit. De woonerven worden slechts aangelegd als hier behoefte aan is en dragen niet bij aan het autoverkeer in de buurt. Hun exacte situering is niet vastgelegd en hun aanwezigheid is ook niet verplicht. Hun inplanting zal afhangen van de behoeften van de vastgoedprojecten, met als doel om zo goed mogelijk tegemoet te komen aan de ambities om de ondoorlaatbaarheid van de bodem te minimaliseren en een groen landschap te creëren.

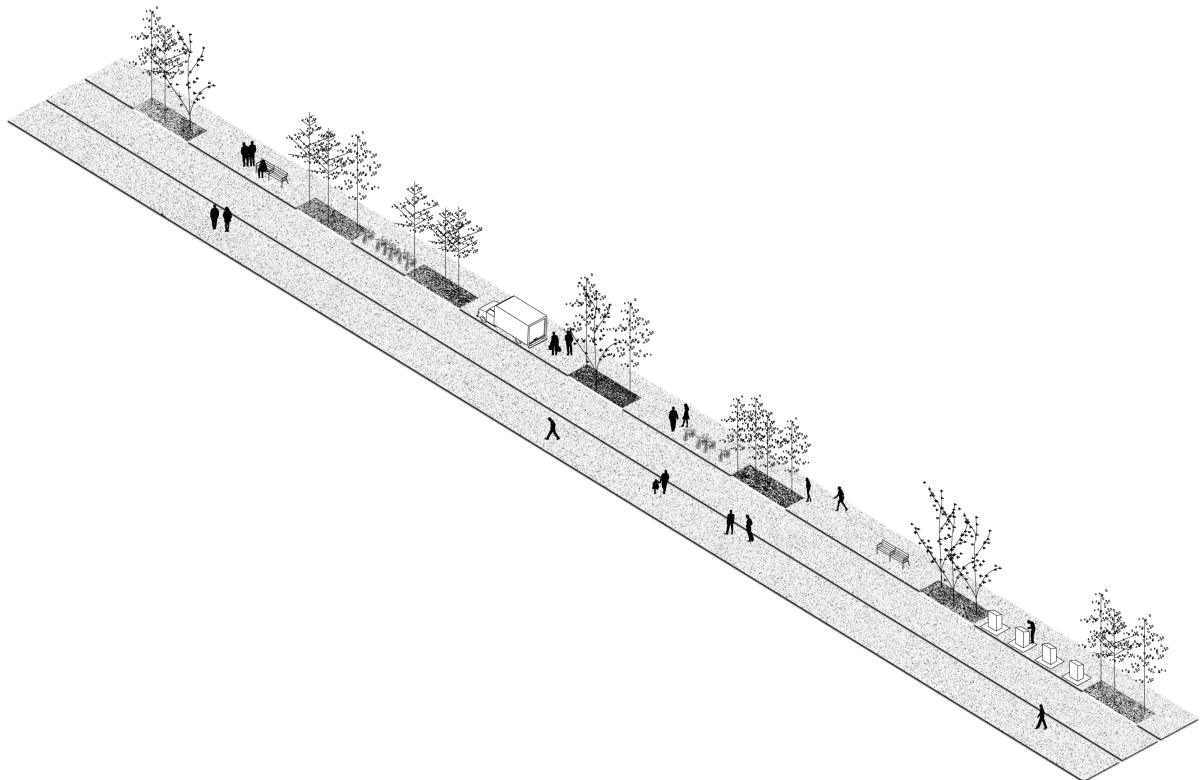
De landschapsstudie voorziet drie parallelle zones van 12 m om woonerven in te richten die kunnen worden gebruikt als een ontmoetingsplaats. In de buurt van de ingangen van de gebouwen zijn telkens twee stroken van 4 m bestemd voor voetgangers en is een centrale strook bestemd voor gemeenschappelijk gebruik door voetgangers/voertuigen. Een van de stroken langs de gebouwen concentreert al de voorzieningen (fietsenstallingen, straatmeubilair, ondergrondse containers voor het selectief sorteren van afval enz.) en beplantingen.



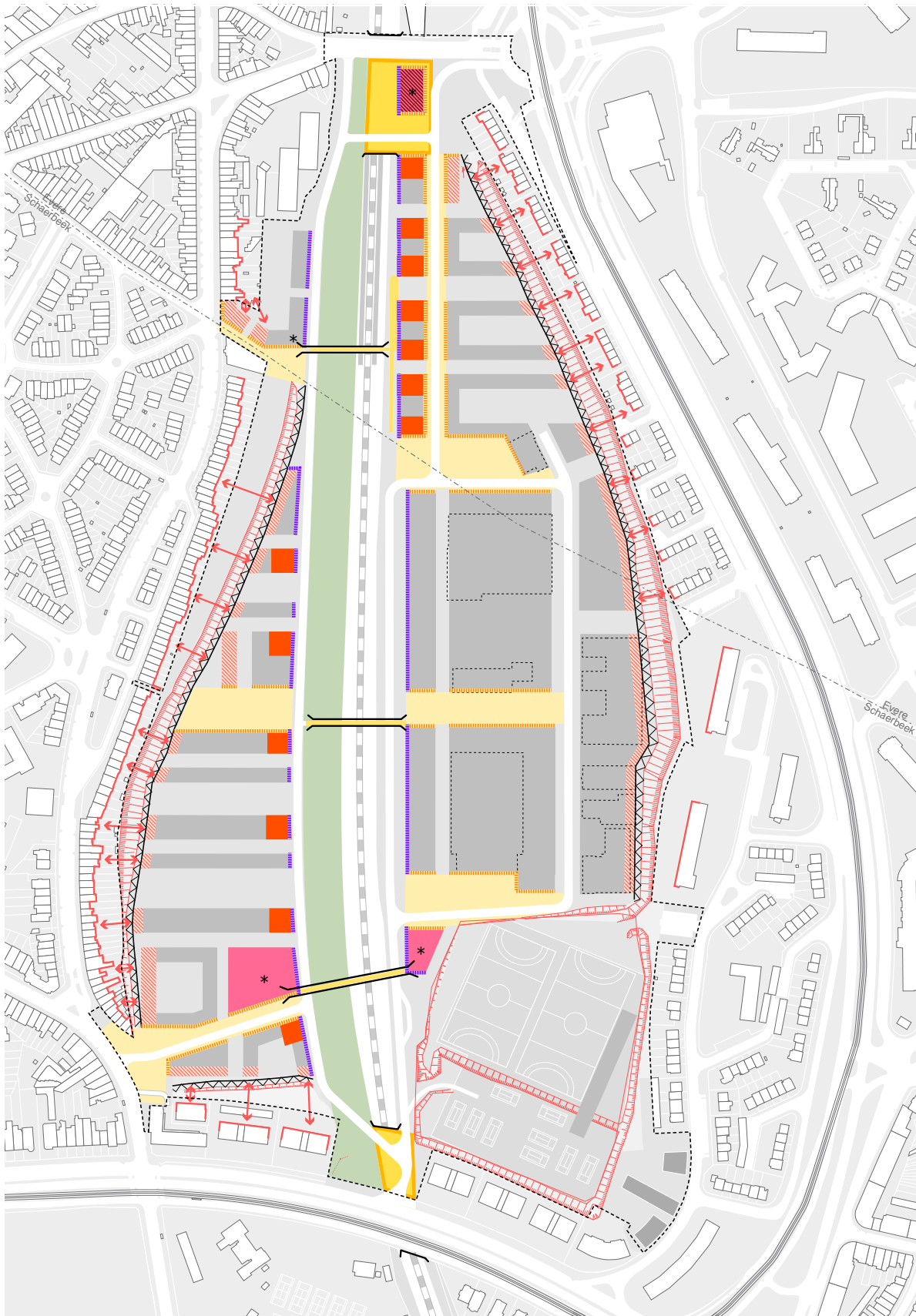
Nieuw Zuid – Antwerpen © Bureau Bas Smets



Het Eilandje – Antwerpen © Bureau Bas Smets



Figuur 22: Indelingsschema en voorbeelden van woonerven © Bureau Bas Smets



Kaart 03: Kaart van het bebouwde landschap

Perimeters

- Perimeter RPA
- Gemeentegrenzen

Bebouwing

- Toren (maximum gelijkvloers+20)
- Hoogte-accnt (maximum gelijkvloers+8)
- Bebouwing (tussen gelijkvloers+2 en gelijkvloers+6)
- Bestaande bebouwing stedelijke industrie

Markant gebouw

Hoge gelijkvloers

Bebouwing uit te werken in relatie tot de gelijkvloerse verdiepingen

Bouwlijnen

- Belangrijkste gevel gericht op de spoorweg
- Belangrijkste gevel gericht op de voornaamste publieke ruimte

Open ruimtes

- Spoorpark
- Zichtpunt over de site
- Voornaamste publieke ruimte
- Niet-bebouwbare basis van het talud

Andere

- Talud
- Fiets- en voetgangersbrug

> kaart 03 **3.2 BEBOUWD LANDSCHAP**

De inplanting van de gebouwen beantwoordt aan de logica van het ontworpen groene landschap en versterkt het.

Ze stemt ook overeen met de logica van de buurten waarvan ze de morfologische kenmerken bepaalt.

3.2.1 Het landschap versterken

3.2.1.1 De Taludparken in de kijker zetten

Enerzijds gaat het erom de Taludparken vanuit de nieuwe wijk zichtbaar te maken, door de basis van de taluds vrij te houden en over een breedte van minstens 8 meter niet te bebouwen.

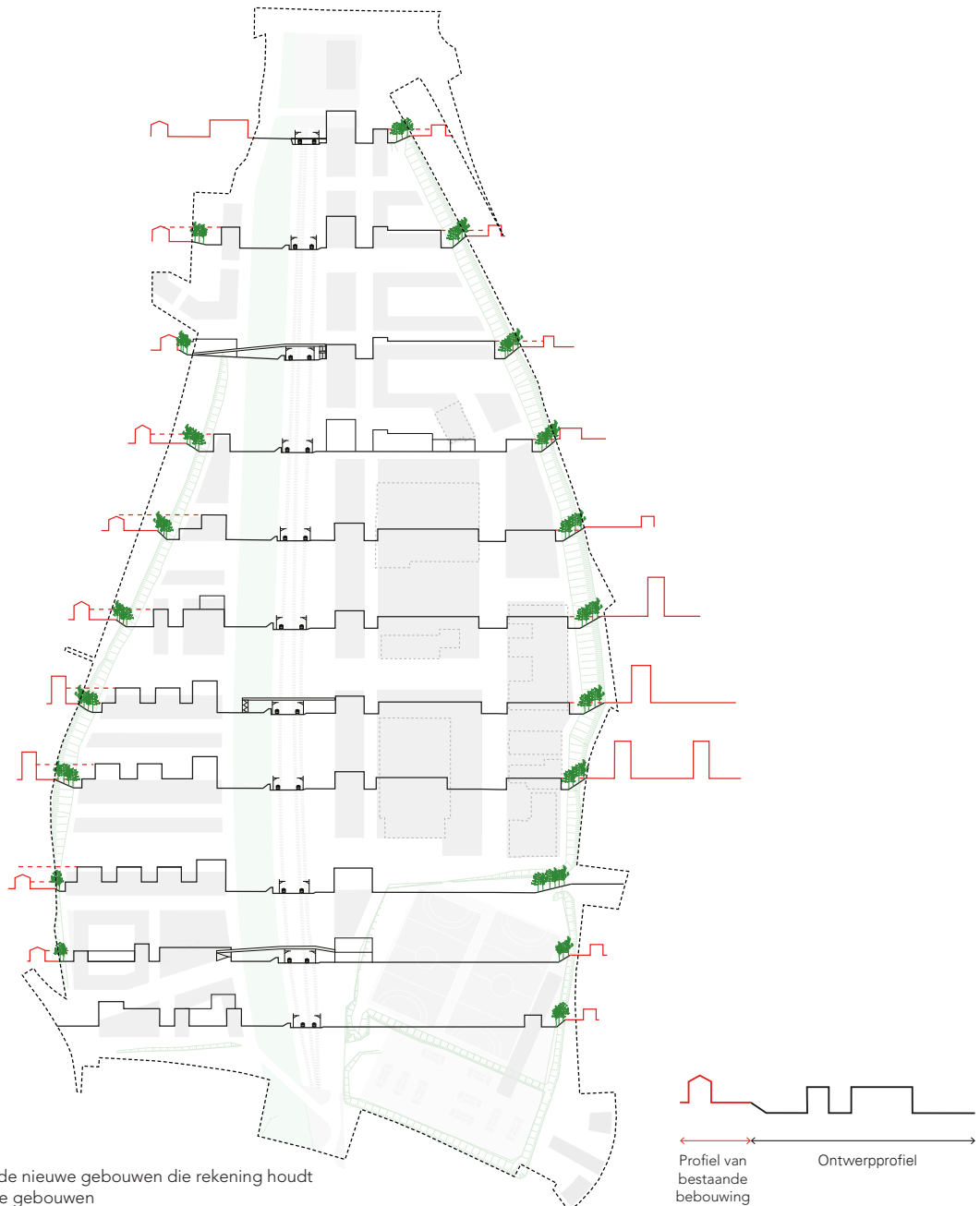
> fig 23 Anderzijds moet men de gebouwen in de buurt van de taluds afstemmen op de gebouwen in de omliggende wijken, wat de gabarieten betreft. Het uitgangspunt is dat de nieuwe gebouwen aan de voet van de taluds niet hoger mogen zijn dan de gebouwen in de omliggende wijken boven op de taluds.

3.2.1.2 Wonen in de Wadiparken

De gebouwen worden loodrecht op het spoor ingeplant, in een "kamstructuur", met openingen naar het Spoorpark en de Taludparken. Binnen dit inplantingsprincipe worden de woontypologieën niet vastgelegd. De typologieën en locatie van de gebouwen zullen in een latere studiefase worden onderzocht en bepaald zodat de woonkwaliteit optimaal is. Ze moeten allemaal een dubbele oriëntatie hebben, of het nu gaat om doorlopende of hoekwoningen, waardoor elke woning rechtstreeks uitzicht heeft op een groene ruimte.

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

De aanwezigheid van een grachtenstelsel en de vochtige vegetatie zal worden gebruikt om de privacy van de woningen op het gelijkvloerse verdiep te waarborgen.



Figuur 23: Een inplanting van de nieuwe gebouwen die rekening houdt met de bestaande omliggende gebouwen



Afbeelding 10: Voorbeeld van gebouwtypologieën die loodrecht in een grote openbare ruimte staan met plaats voor een beplante ruimte; Am Katzenbach Zürich, Zita Cotti Architecten



Afbeelding 11: Voorbeelden van hoogteprofielen en variërende volumes
Links: Marseille, atelier Fernandez & Serres architectes
Rechts: Arceuil, Trevelo & Viger-Kohler architectes

3.2.1.3 Het structurerende karakter van het Spoorpark benadrukken

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

- Het tot stand brengen van een gematerialiseerde as die het karakter van het Spoorpark onderstreept. Deze as krijgt een andere intensiteit naargelang de bebouwde omgeving. Ter hoogte van de wooncampus wordt het bebouwd front regelmatig onderbroken door de openingen van de Wadiparken en Woonerven. Aan het Gebied voor stedelijke industrie en de Stationsbuurten wordt een meer doorlopend front voorzien.
- Het hoger profiel langs de as naast de spoorlijn, verleent een verticale dimensie aan deze lineaire ruimte. De gebouwen, ontworpen als plaatselijk gebouwde accenten met een maximum van G+8. Dit in vergelijking met de algemene volumes van de gebouwen in de nieuwe wijk, die een hoogte hebben tussen G+2 en G+6. Dez accenten maken het mogelijk om de dichtheid te lokaliseren langs de open ruimte van het Spoorpark (90 m breed), met een gunstige oriëntatie. De maximale bouwhoogtes worden uitgedrukt in aantal bouwlagen, om rekening te kunnen houden met ruime plafonddoogtes in de gebouwen.
- De herhaalde aanwezigheid van voetgangersbruggen die de overbrugging van de sporen markeren: zijn infrastructuren die de twee kanten van de nieuwe ontwikkeling letterlijk en figuurlijk met elkaar verbinden. Ze genieten de grootste zichtbaarheid en moeten bijdragen aan de identiteit van de nieuwe wijk. Hun architecturale behandeling moet zowel gericht zijn op het ontwerp van elke brug als afzonderlijk object als op de landschappelijke samenhang die ze tot stand brengen. De procedures zullen rekening moeten houden met de architecturale kwaliteitsdoelstellingen die aan deze essentiële elementen van het landschap worden toegekend.

3.2.1.4 Het Pleintje ten noorden van de site uitwerken

Het Pleintje ten noorden van het terrein ligt in een specifieke en ruimtelijk ongestructureerde context. Aan de kant van de Leopold III-laan is er een zeer grote open ruimte met wegeninfrastructuur en woonblokken in een open schikking (G+12). Langs de Pentathlonlaan en de Vrijtijdsiaan staan eengezinswoningen (G+2). Langs het Oasebinnenhof; aan de kant van

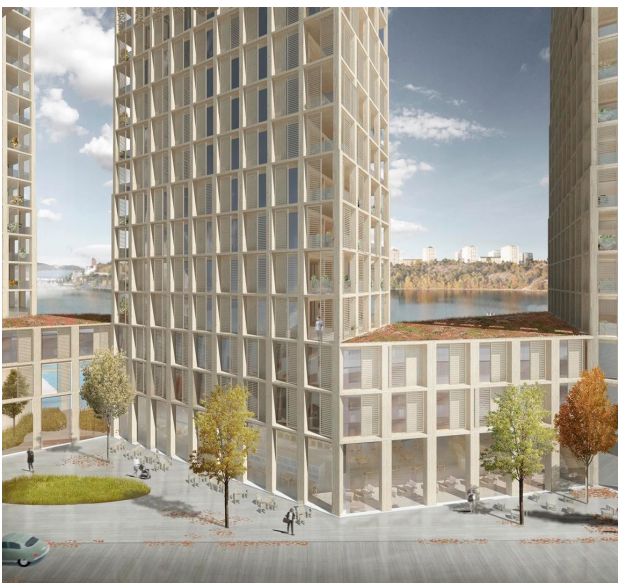
het centrum van Evere bevindt zich het G+4-complex van het rusthuis. Het plein op het einde van de Godfroid Kurthstraat, is omzoomd door kleine woongebouwen (G+2+T).

Het doel is dus een stedelijke ruimte te bouwen die het geheel verbindt, de ingang van de site markeert en de identiteit van de site helpt definiëren. Als onderdeel van de landschappelijke vormgeving voorziet het project in een toren, met gemengd gebruik, waarvan de begane grond vooral wordt gebruikt voor de handel en de animatie die deze waarschijnlijk op het plein zal aantrekken. De kantoren zullen zich op de onderste verdiepingen van de toren bevinden, terwijl het bovenste deel bestemd zal zijn voor woningen. De toren zal het voorwerp moeten uitmaken van specifieke studies en het ontwerp ervan zal moeten worden bestudeerd met het oog op de beperking van de overlast in de omgeving (wind, zon, lawaai...). Het bouwvolume zal moeten uitsteken over de omliggende woonblokken, met een maximale limiet van G+20. Het voorgestelde volume moet het resultaat zijn van de zoektocht naar een goed evenwicht tussen het ontwerp, de definitie van de skyline en de rendabiliteit van de voorzieningen die nodig zijn voor de uitvoering van een hoog gebouw. De procedures zullen rekening moeten houden met de architecturale kwaliteitsdoelstellingen die aan dit fundamentele referentiegebouw worden toegekend.

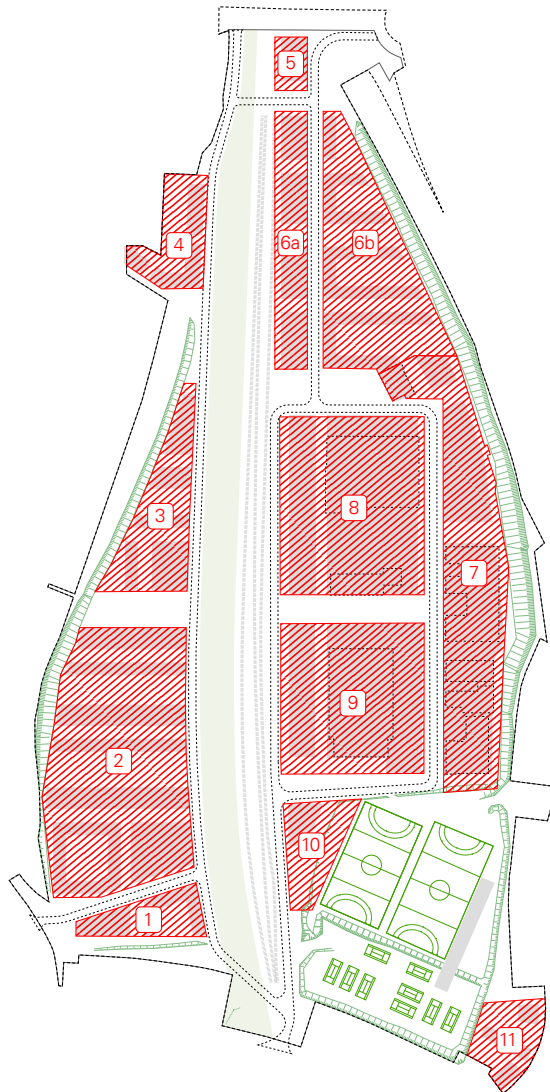
3.2.1.5 De Beplante stroken en de voornaamste openbare ruimtes in de kijker zetten

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

In de wijken met een overwegend residentiële functie zal het ook langs deze lijnen zijn dat de functionele mix zijn plaats krijgt en bijdraagt aan de animatie van de openbare ruimte door middel van activiteiten op de benedenverdiepingen.



Afbeelding 12: Voorbeelden van woontorens
Links: Toren in hout – Stockholm – Tham & Videgard Architecte
Rechts: Milaan, project "Verticaal Bos", architect Stefano Boeri



Figuur 24: Afbakening en identificatie van de sectoren van vastgoedontwikkeling



Afbeelding 13: Voorbeeld van productietypologieën met stedelijk karakter, Brussel, Greenbizz Tivoli, architectesassoc., Citydev.Brussels

3.2.2 De specificiteit van elke buurt opbouwen door de dichtheid en de typologie van de gebouwen

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

> fig 24 De grote openbare ruimtes bepalen de Sectors voor de organisatie van de opgerichte gebouwen, waarbinnen het ontwikkelingspotentieel wordt verdeeld op basis van de optimale dichtheid om ervoor te zorgen dat de doelstellingen voor het bebouwde landschap worden bereikt. Elke sector krijgt een maximale te bebouwen bruto bovengrondse oppervlakte (BBO) toegewezen, voor alle bestemmingen samen. Afhankelijk van de stedenbouwkundige kenmerken van elke sector wordt deze BBO vervolgens onderverdeeld volgens de optimale bouwvolumes om ervoor te zorgen dat dezelfde doelstellingen voor het bebouwde landschap gegarandeerd worden.

De verstedelijking van elke sector is gericht op een coherente verdeling van de beschikbare bruto bovengrondse oppervlakten, in overeenstemming met de beginselen die worden uiteengezet in punt 3.2.1.

De toekomstige planners krijgen een zekere flexibiliteit, enerzijds door de in punt 3.2.1 uiteengezette beginselen en anderzijds door de beperkingen inzake dichtheid en volume, waarvan er sommige ook een regulerend karakter hebben (zie de voorschriften in het Reglementaire luik).

In de Wooncampus, die de Sectors #1, 2, 3 en 4 > fig 25 omvat, wordt de dichtheid uitgedrukt als een maximale vloerterreinverhouding (V/T) tussen 2,07 en 2,82.

In de Stationsbuurt, die de Sectors #6 a en b omvat, wordt de dichtheid voor het geheel ingesteld, met een maximale V/T-index van 2,79 voor beide Sectors. De wens om op het niveau van de twee Sectors te werken, vloeit voort uit het feit dat de verdeling van de dichtheid tussen de twee Sectors sterk afhangt van de gekozen typologie voor de gebouwen langs de spoorlijn, waarvan de grondinname geen grote variaties toelaat.

Voor de Wijk voor stedelijke industrie, die de Sectors #7, 8 en 9 omvat, is de geleidelijke en kwalitatieve verdichting van het bestaande GSI het doel.

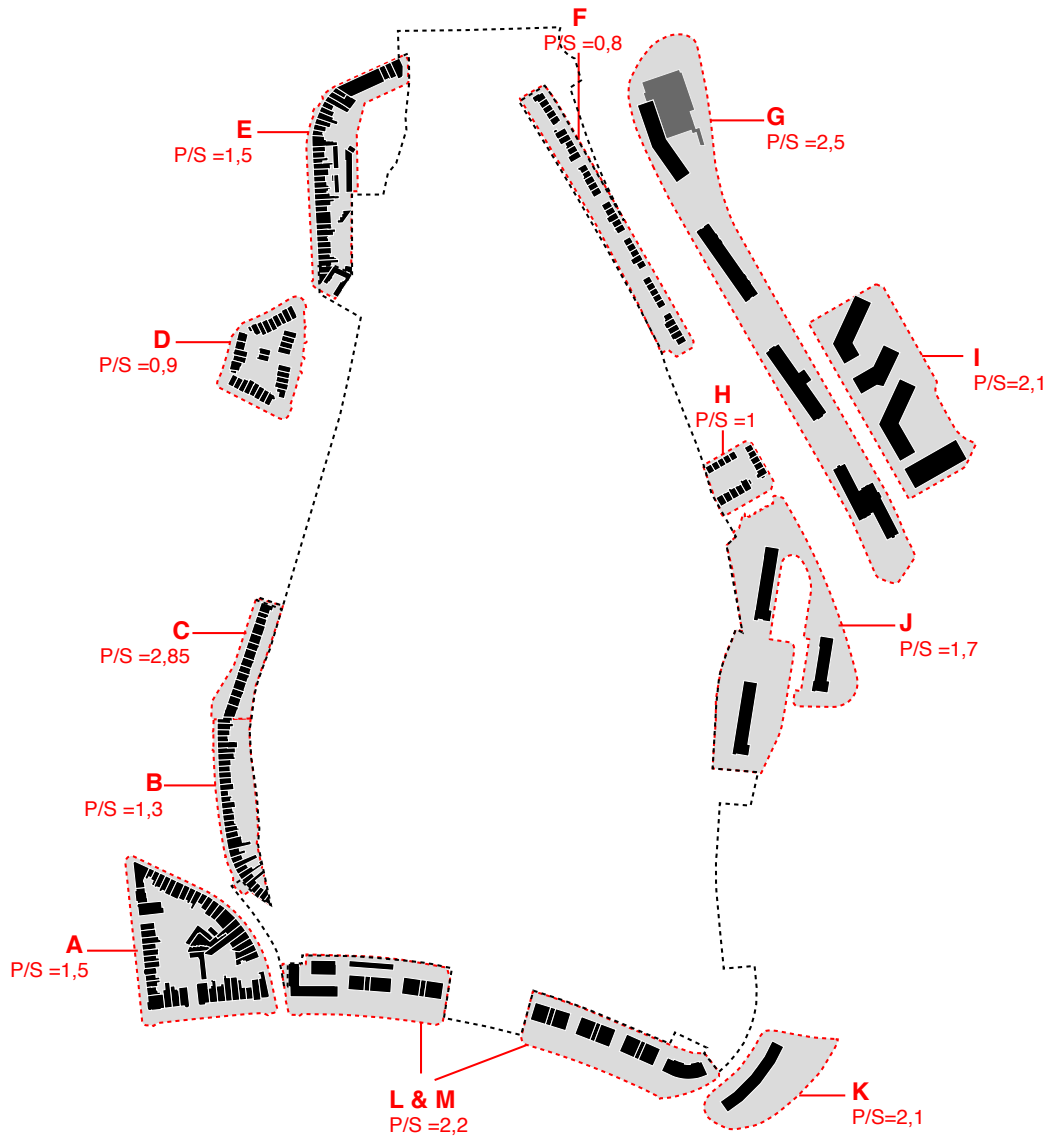
Het doel is om dit deel te verstedelijken, door gebruik te maken van de nieuwe gebouwen die met onder meer langs het spoor gebouwd zullen worden. Daarbij zullen de typologieën van het type "hangar" worden vervangen door typologieën die het mogelijk maken om economische activiteiten op verschillende niveaus te ontplooiën. De cursief gedrukte BBO's in de tabel zijn louter indicatief voor een ontwikkeling op lange termijn. Voor Sector #10 (sporthal) en Sector #11 (middelbare school) zal de BBO zodanig worden verdeeld dat de aanwezigheid van voldoende groene open ruimtes wordt gegarandeerd om de kenmerken van een Sportcampus te waarborgen.

Sector	Terreinoppervlakte van de Sector	SBHS woningen	BBO andere functies	Totale BBO
#1	4.966 m ²	13.000 m ²	1000 m ²	14.000 m ²
#2	31.762 m ²	61.700 m ²	7.200 m ²	68.900 m ²
#3	9.164 m ²	14.000 m ²	5.000 m ²	19.000 m ²
#4	4.612 m ²	9.100 m ²	1.500 m ²	10.600 m ²
Residentiële campus	Totale oppervlakte van het terrein* 58.230 m²	97.800 m² 993 woningen**	14.700 m²	112.500 m²
#5	1.798 m ²	10.600 m ²	3.100 m ²	13.700 m ²
#6 a en b	22.284 m ²	47.600 m ²	14.400 m ²	62.000 m ²
Stationsbuurt	Totale oppervlakte van het terrein* 35.265 m²	58.200 m² 591 woningen**	17.500 m²	75.700 m²
#7	21.303 m ²	-	19.000 m ²	19.000 m ²
#8	23.010 m ²	-	21.000 m ²	21.000 m ²
#9	19.725 m ²	-	18.000 m ²	18.000 m ²
Gebied voor stedelijke industrie	Totale oppervlakte van het terrein* 83.400 m²	- m²	58.000 m²	58.000 m²
#10	3.049 m ²	-	6.000 m ²	6.000 m ²
#11	4.460 m ²	-	6.200 m ²	6.200 m ²
Sport- en schoolcampus	Totale oppervlakte van het terrein* 51.055 m²	- m²	12.200 m²	12.200 m²
TOTAAL	Oppervlakte RPA 337.283 m²	156.000 m² 1.584 woningen	102.400 m²	258.400 m²

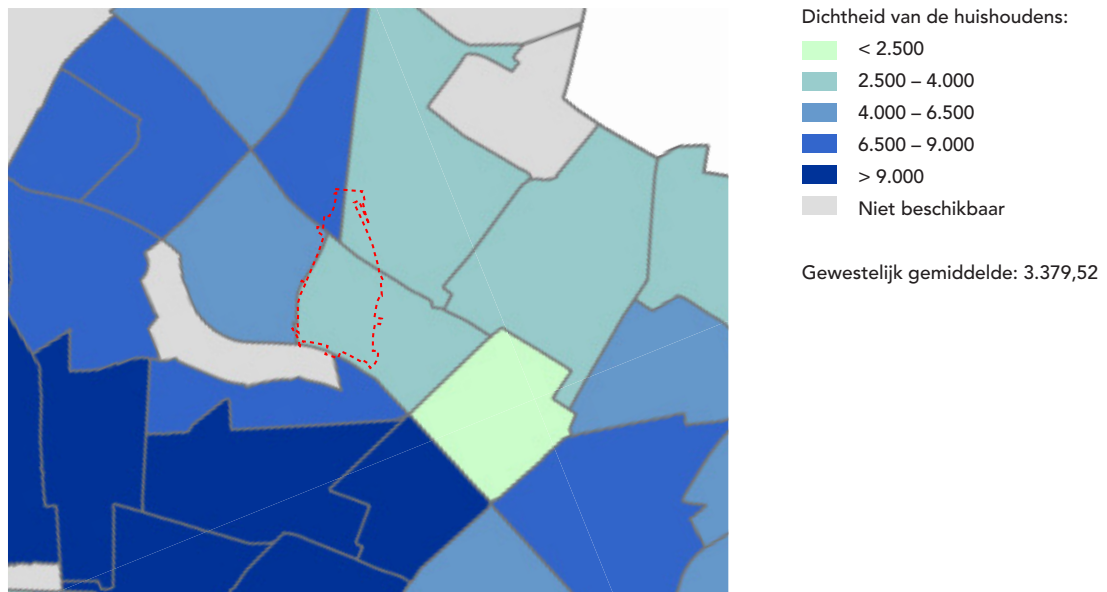
Figuur 25: Tabel van de BBO per Sector

* Gebied met inbegrip van sectoren, wegen en groenvoorzieningen in de betrokken buurten.

** Aantal woningen geschat op basis van een BBO/woning van 98,5 m², wat een minimale oppervlakte is.



Figuur 26: Voorbeelden van V/T uitgezonderd wegen van de verschillende woontypologieën rondom de site



Figuur 27: Dichtheid van particuliere huishoudens per wijk, Wijkmonitoring, bevolking 2016, BISA - MSA.

> fig 26 De bebouwde dichtheid van de site en van elke gebouwen-sector is vergelijkbaar met de hogere dichtheid van de bouwtypologieën rondom de site.

> fig 27 De bevolkingsdichtheid van de site wordt uitgedrukt als het maximum aantal woningen per km² en wordt berekend op de schaal van het RPA, zodat deze kan worden vergeleken met de gegevens over de bevolkingsdichtheid van de huishoudens die door de Wijkmonitoring van het BISA worden verstrekt, ervan uitgaande dat één huishouden gelijk is aan één woning. Het ontwerp van RPA heeft een bevolkingsdichtheid van 4.700 huishoudens/km² (1.584 huishoudens op 0,337 km²).

Ter vergelijking: de statistische bevolkingsdichtheid van de omliggende wijken bedraagt: Station Josaphat: 3.929, Terdelt: 5.838, Conscience: 7.302 en Leopold III: 3.141 huishoudens/km² (Wijkmonitoring BISA, cijfers van 2016).

In termen van inwoners leidt dit tot een dichtheid van 11.045 inwoners/km² in de perimeter van het ontwerp-RPA.

3.2.3 Architecturale kenmerken

3.2.3.1 Samenhang en diversiteit van de architectuur

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

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

De bepalingen van het RPA bevatten de regels die de consistentie op stedelijke schaal van de site in zijn geheel moeten waarborgen. De operationalisering omvat grote projecten (Fase 0 voor het leefbaar maken van de site en de ontwikkeling van de belangrijkste openbare ruimtes, de concurrentiegerichte dialoog over Fase 1A...), kleinere projecten, of zelfs projecten waarbij slechts één gebouw betrokken is. Afhankelijk van de omvang van de projecten zullen aparte projectauteurs worden aangesteld om de diversiteit van de architectuur te waarborgen en om, zodra de site operationeel is, de identificatie van elke operationele fase minder opvallend te maken, ten voordele van de identiteit van elke buurt.

Enerzijds is het de bedoeling eenvoudige cosmetische variaties te vermijden van een model dat gebaseerd is op de herhaling van soortgelijke objecten. Anderzijds is het noodzakelijk te voorkomen dat er steeds meer spectaculaire objecten worden gebruikt zonder enige onderlinge samenhang.

3.2.3.2 Referentiegebouwen

De referentiegebouwen, die zeer zichtbaar zijn en publieke functies huisvesten, moeten worden onderworpen aan een architectonische behandeling die hun een specifieke identiteit verleent, ook voor het nachtelijke uitzicht van de site. De procedures zullen rekening moeten houden met de architectonische kwaliteitsdoelstellingen die aan de referentiegebouwen zijn toegewezen.

3.2.3.3 Hoge benedenverdieping

Gebouwen die een functie huisvesten in verband met de ontvangst van het publiek of andere activiteiten dan de woonfunctie, hebben een grotere hoogte onder het plafond op de begane grond dan de minimumhoogte die in de GSV is voorzien, of een systeem met verdubbelde hoogte en een tussenverdieping, waardoor de begane grond aan belang wint in de gevelconstructie.

Deze inrichting met een hoge benedenverdieping betreft de referentiegebouwen en gevels die uitkijken op een grote openbare ruimte.

3.2.3.4 De mogelijkheden van de daken

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

3.2.3.5 Bouwen aan een rustige wijk

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

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

De bouw van een berm, geoptimaliseerd door een akoestische steunmuur langs de sporen, vermindert de geluidshinder door het treinlawaai in het Spoorpark en de Wadi-parken en aan de westzijde van de spoorlijn in het algemeen. Aan de oostzijde van de sporen wordt de Stationsbuurt beschermd door de aanleg van een bebouwd front langs de spoorlijn. De gebouwen waaruit dit front bestaat, vereisen specifieke bouwmaatregelen om de woningen te beschermen tegen lawaai en trillingen.

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



4. EEN GEMENGD, KWALITATIEF EN INNOVATIEF WONINGAANBOD

4.1 MIX EN DIVERSITEIT VAN HET WONINGAANBOD

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

De types privéwoningen die door de conventionele vastgoedontwikkeling worden geproduceerd, zijn gekoppeld aan de marktomstandigheden en zullen tijdens de ontwikkeling van het project waarschijnlijk het meeste variëren. Op basis van eerdere studies (Opdracht voor een functionele programmering en definitie van een duurzaam stadsproject voor de Josaphatwijk, Idea Consult – MSA, 2013) schat men dat zonder specifieke eisen voor ontwikkelaars, de ontwikkeling van het Josaphat-project voornamelijk zou bestaan uit woningen met een of twee slaapkamers, met een aandeel van 70% instapwoningen en 30% woningen die voldoen aan een hogere norm. De gemiddelde BBO die overeenstemt met deze verhouding leidt tot een gemiddeld woonoppervlak (BBO) van 97 m².

> fig 28 Het RPA wil de diversiteit van de geproduceerde privéwoningen en kwalitatieve en innovatieve programma's zoals kangoeroewoningen, appartementen voor gezamenlijk huren, groepswonen, toegankelijke of aanpasbare woningen voor mensen met een handicap enz. aanmoedigen.

Wat de publieke woningen betreft, zijn de ambities voor de programmering als volgt vastgesteld (uitgedrukt als percentage van de totale BBO die op de site zal worden bebouwd):

- Middelgrote koopwoningen: 18%
- Sociale huurwoningen: 5%
- Sociale koopwoningen: 22%.

Deze ambities vormen een grootteorde. Ze komen overeen met de investeringen in publieke woningen die momenteel door de Alliantie Wonen voorzien zijn. In combinatie met de wens om woningtypes te mengen op de schaal van het stadsblok, maken ze het mogelijk om getto-effecten te vermijden en de sociale mix van de wijk te waarborgen.

Wat de oppervlakte betreft, bieden de publieke woningen systematisch een hogere gemiddelde oppervlakte per woning dan de privéwoningen. Enerzijds is het aandeel van de grote woningen veel groter dan in de privésector; anderzijds wordt er bij de publieke woningen systematisch rekening gehouden met voorzieningen die de integratie van personen met een handicap bevorderen.

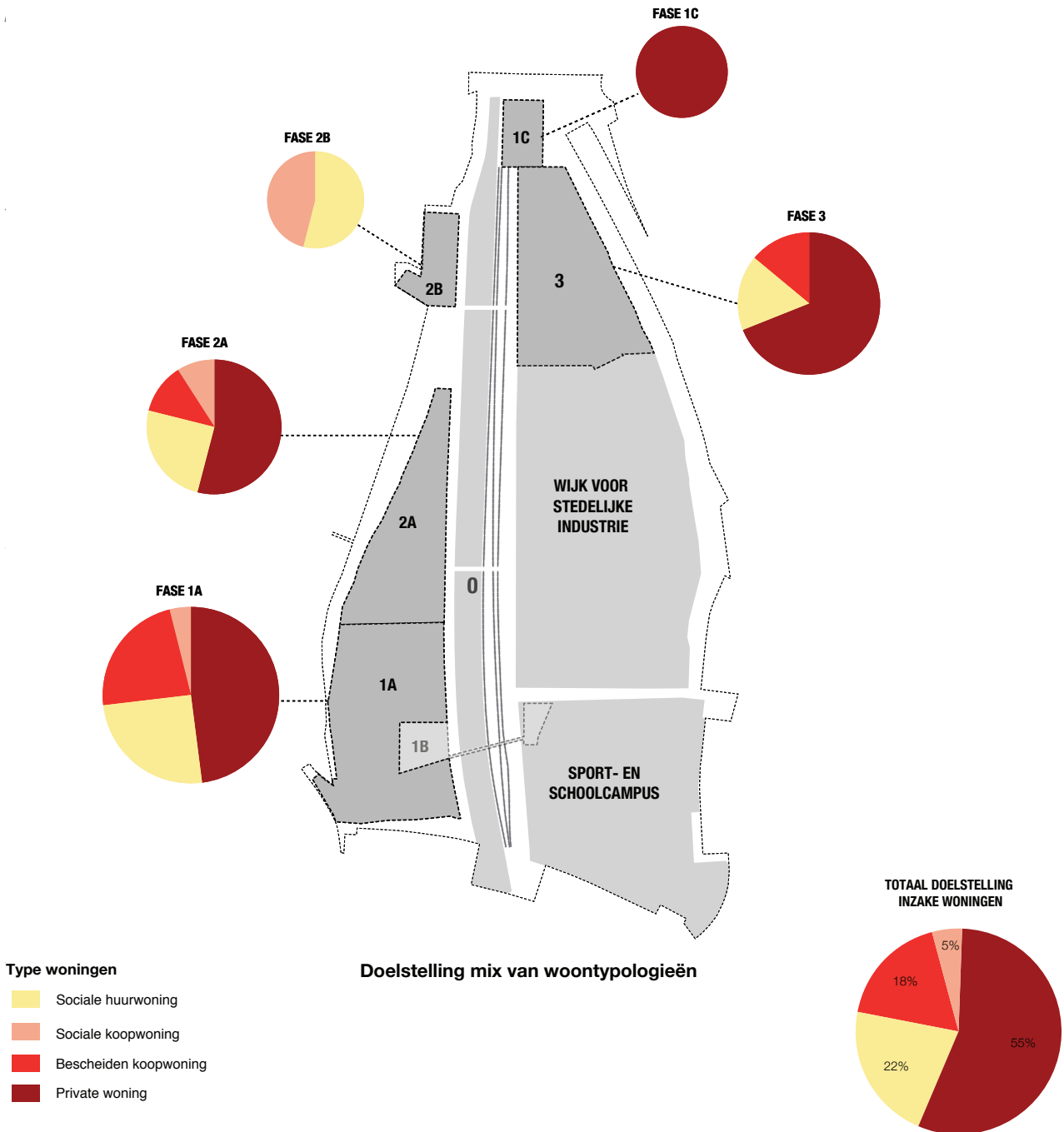
Met het oog op de huidige programmering van de woningen door de betrokken openbare operatoren moeten de volgende gemiddelde oppervlakten per wooneenheid worden gebruikt:

- Gemiddelde BBO van de middelgrote koopwoningen: 130 m²/woning
- Gemiddelde BBO van de sociale koopwoningen: 111 m²
- Gemiddelde BBO van de sociale huurwoningen: 104 m².

Om een schatting te maken van het aantal op de locatie te installeren wooneenheden werden drie strategieën vastgelegd:

- Mix van woningtypes op de schaal van het stadsblok;
- Locatie van innovatieve en "op maat ontwikkelde" woningbouwactiviteiten (CLT, kangoeroewoningen, co-housing, groepswoningen) in kleine vastgoedontwikkelingszones waar ze zich op hun eigen tempo kunnen ontwikkelen, zonder de planning van meer traditionele en grootschaligere operaties die sneller worden gebouwd te verstoren;
- Overeenstemming tussen woningtype en typologie van de gebouwen die lokaal ontwikkeld kunnen worden.

Rekening houdend met deze drie strategieën wordt in een projectie het aantal woningen dat volgens het RPA op de site kan worden gebouwd, geschat op maximaal 1.380 eenheden.



Figuur 28: Indicatieve simulatie van de verdeling van de woningtypes op de site

4.2 KWALITEIT VAN DE WONINGEN

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

De wens om een nieuwe wijk te creëren waarin de natuur een essentiële rol speelt, kan niet worden opgevat zonder gebouwen, en vooral woningen, die er plezier aan beleven.

Daarom moeten alle woningen:

- een dubbele oriëntatie hebben (doorlopende of hoekwoningen);
- beschikken over een eigen buitenruimte die met de woonkamer verbonden is en die groot genoeg is om plaats te bieden aan de gezinsleden die in de woning in kwestie wonen.

4.2.2 Wonen in een park

De Josaphatsite wordt ontwikkeld met als doel een nauwe band te scheppen tussen de woningen en de natuur, wat minder gebruikelijk is in de traditionele gesloten stadsblokken, waar de binnenruimtes over het algemeen geprivatiseerd zijn. Dit impliceert een specifiek landschapsontwerp voor de definitie en inrichting van de gemeenschappelijke buitenruimtes, waarbij een evenwicht moet worden gevonden tussen de bescherming van de privacy van de woningen en de sociale controle van alle mensen in de gemeenschappelijke ruimtes. Dit impliceert ook een architecturaal ontwerp van de woningen dat de verbinding tussen buiten en binnen bevordert, met name op het niveau van de gemeenschappelijke ruimtes (doorlopende hallen die toegang geven tot de gemeenschappelijke tuin, gemeenschappelijke ruimtes die de bewoners op de verdiepingen de mogelijkheid bieden van de tuinen te genieten, gemeenschappelijke groene ruimte op het dak...).

4.2.3 Inclusieve woningen voor personen met een handicap

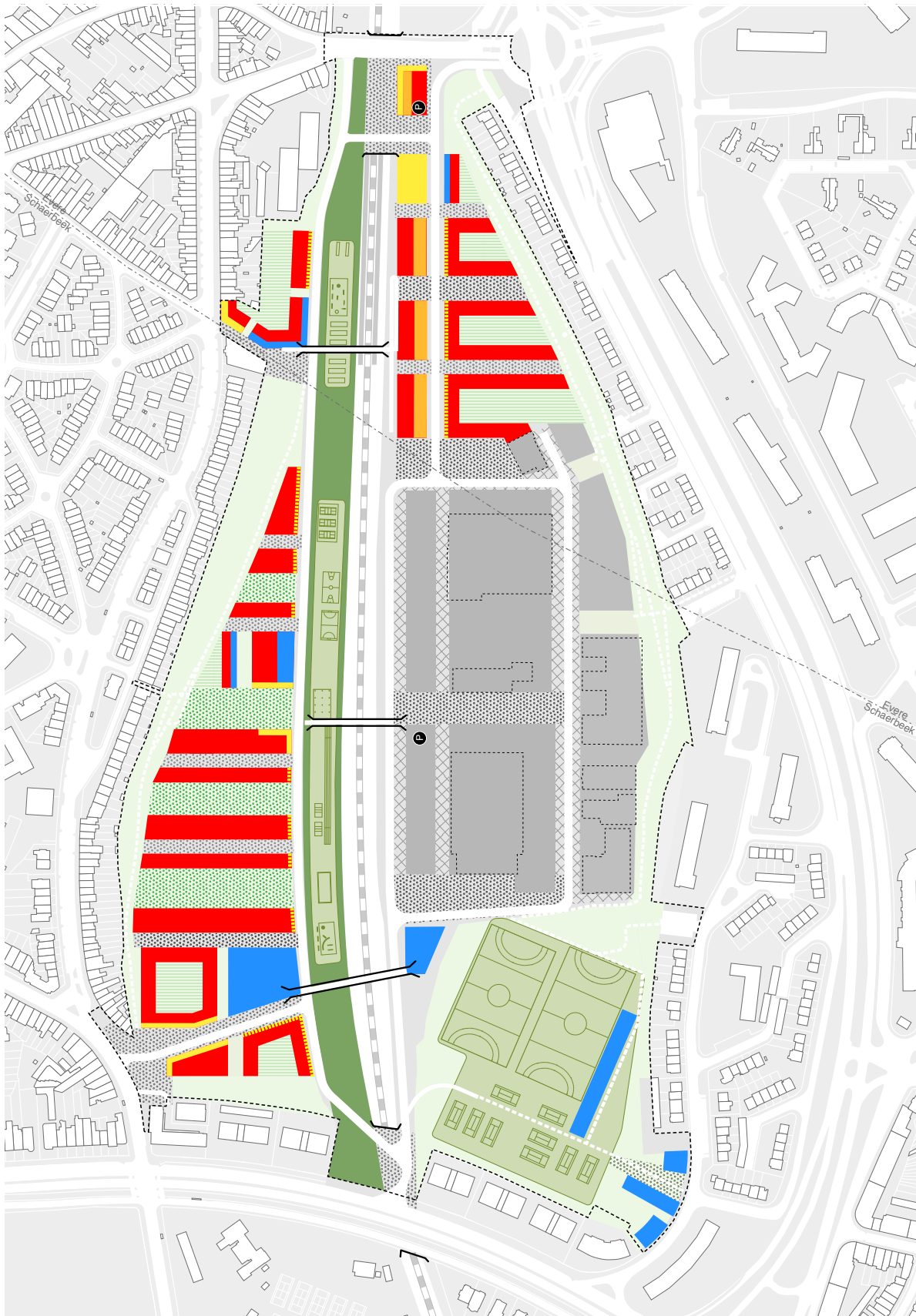
De Josaphatsite biedt een belangrijke kwalitatieve sprong voorwaarts ten gunste van een betere integratie van mensen met een handicap in de huisvesting, door het aanbod van aangepaste woningen kwantitatief te verbeteren. Alle woningen op de site zullen toegankelijk zijn voor mensen met een handicap,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

4.2.4 Innovatieve en duurzame woningen

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



Innovatie moet de kwaliteit van het publieke en private woningaanbod verbeteren in de volgende gebieden:

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






Kaart 04: Kaart van de stedelijke programmering

Perimeters

-  Perimeter RPA
-  Gemeentegrenzen




Open ruimtes

-  Spoorpark
-  Wadipark
-  Tuinen


-  Sportieve en recreatieve zone
-  Publieke ruimte
-  Gebied voor stedelijke industrie

Invulling

-  Woningen
-  Voorzieningen
-  Winkels/horeca

-  Kantoren
-  Economische activiteit
-  Actieve gelijkvloers (co-working, vrije beroepen, kleine kantoren)

Andere

-  Bestaand gebouw GSI
-  Publieke parking

5. EEN GEMENGDE EN GOED UITGERUSTE WIJK

> kaart 04 5.1 VARIABELE FUNCTIONELE MIX

> fig 29 De vermenging wordt georganiseerd via de oppervlakken die voor elk van de functies in de nieuwe wijk zijn voorbehouden, samen met een voorkeurslocatie.

Het doel van de functionele programmering is om de nieuwe wijk, gebouwd op grond van het Gewest, te laten bijdragen aan de doelstellingen van het GPDO, volgens vier prioritaire pijlers:

- De bouw van een gediversifieerd woningaanbod dat betaalbaar is voor de inkomens van de Brusselaars (zie hoofdstuk 4);
- De ontwikkeling van de werkgelegenheid in productieactiviteiten die moeilijk hun plaats vinden in het stedelijke weefsel van de gebouwde stad;
- De ontwikkeling van de werkgelegenheid in activiteiten die bijdragen tot de ontwikkeling van de internationale tertiaire as van de Leopold III-laan;
- De ontwikkeling van het aanbod van lokale voorzieningen, waarbij voorrang wordt verleend aan de bestaande behoeften in de omgeving van de site (zie hoofdstuk 6).
- De oppervlakten van sommige voorzieningen worden geraamd op basis van een specifiek uit te voeren project.

Het gaat om:

- een kinderdagverblijf voor 50 kinderen in Sector #3 en een kinderdagverblijf voor 50 kinderen in sector #6a of 6b;
- een basisschool met 660 leerlingen (30 klassen) in Sector #2;
- een gedeelde sporthal voor de twee scholen en de bewoners van de wijk in Sector #10;
- een Franstalige algemene middelbare school, met 630 leerlingen (25 klassen), gevestigd in Sector #11.

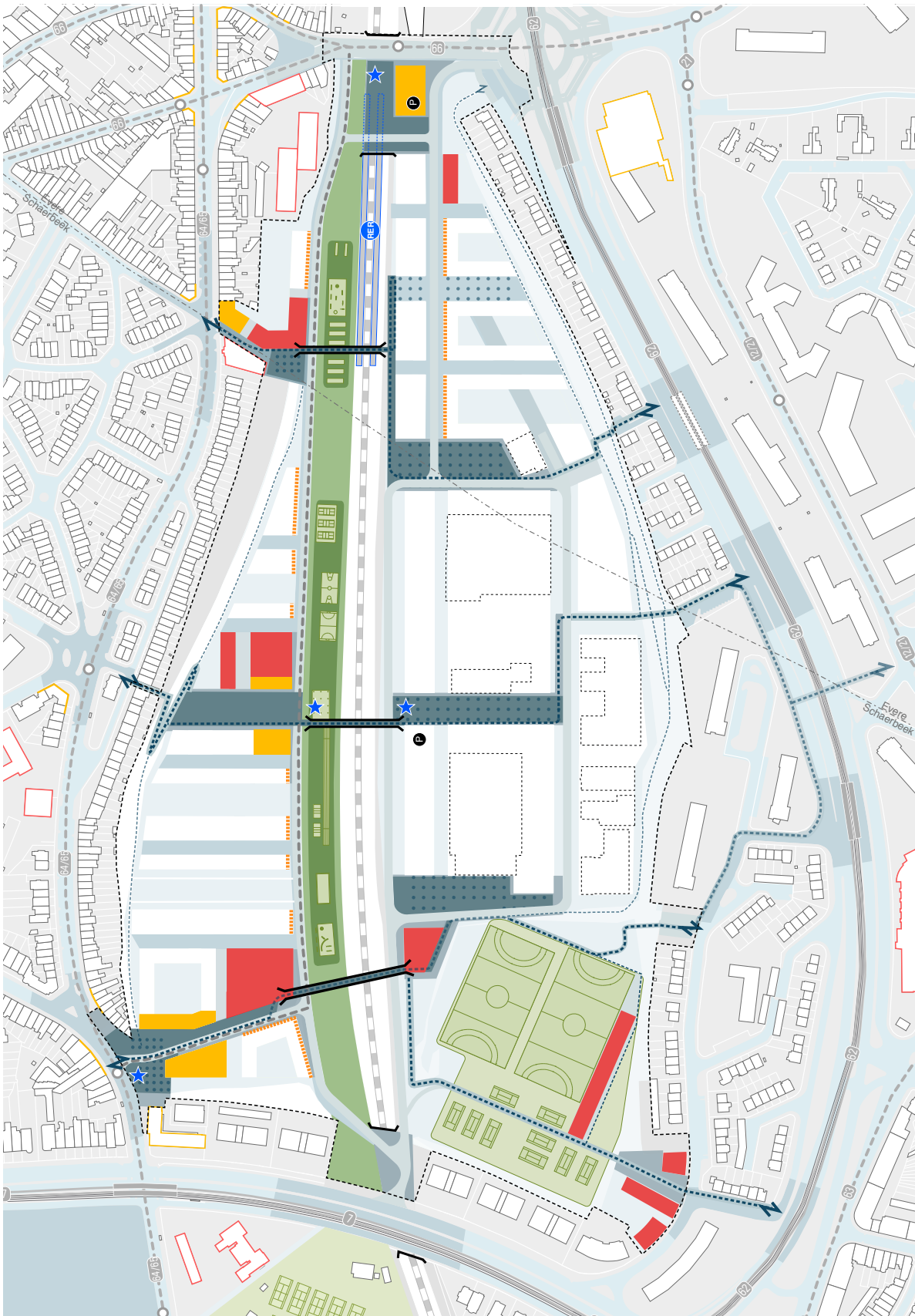
De oppervlakten zijn indicatief en kunnen worden aangepast na haalbaarheidsstudies waarin de programmering van deze voorzieningen is vastgelegd en op basis van een poging tot het delen van de ruimtes.

Er wordt extra oppervlakte voorbehouden in de Sectors #3 en #4 voor nog niet gedefinieerde voorzieningen. Het algemene doel is ervoor te zorgen dat de wijk goed is uitgerust, met een flexibele toewijzing van het programma in de loop van de ontwikkeling van het project.

Eerdere studies (MER 2015-2016) hebben aangetoond dat er in de omliggende wijken in de eerste plaats behoefte was aan een voorziening voor medische zorg, van het type medisch centrum.

Secyoren	BBO overige functies	Voorzieningen	Winkels – Horeca – Bedrijfsgebouwen	Kantoren	Productieactiviteiten
#1	1000 m ²		1000 m ²	-	-
#2	7.200 m ²	6.200 m ²	1000 m ²	-	-
#3	5.000 m ²	4.500 m ²	500 m ²	-	-
#4	1.500 m ²	1.300 m ²	200 m ²	-	-
Residentiële campus	14.700 m²	12.000 m²	2.700 m²	- m²	- m²
#5	3.100 m ²	-	1.000 m ²	2.100 m ²	-
#6 a et b	14.400 m ²	500 m ²	6.400 m ²	7.500 m ²	-
Stationsbuurt	17.500 m²	500 m²	7.400 m²	9.600 m²	- m²
#7	19.000 m ²	-		-	19.000 m ²
#8	21.000 m ²	-	200 m ²	-	21.000 m ²
#9	18.000 m ²	-	200 m ²	-	18.000 m ²
Gebied voor stedelijke industrie	58.000 m²	- m²	400 m²	- m²	58.000 m²
#10	6.000 m ²	5.800 m ²	200 m ²	-	-
#11	6.200 m ²	6.200 m ²	-	-	-
Sportcampus	12.200 m²	12.000 m²	200 m²	- m²	- m²
TOTAAL	102.400 m²	24.500 m²	10.700 m²	9.600 m²	58.000 m²

Figuur 29: De functionele mix in termen van oppervlakten



Kaart 05: Kaart van het sociale leven

Perimeters

- Perimeter RPA
- Gemeentegrenzen

Leefomgeving

- Intensiteit van de publieke ruimte
- Bestaande voorziening
- Bestaande winkel

- Spoorpark
- Sport en ontspanning
- Versterking van de sport en ontspanningszone
- Voorziening
- Winkel
- Actieve gelijkvloers

Trage verbindingen

- Hoofdverbindingen voetgangers/fietsers/PBM
- Secundaire paden voor voetgangers-fietsers
- Ontsluiting van de site
- Fiets-GEN

Openbaar vervoer

- Bus
- Bestaande tramlijn

- Bijkomende tramhalte (locatie nog te bepalen)

- Station Evere-Josaphat

- Multimodaliteit

Andere

- Publieke parking
- Bestaand gebouw voor economische activiteiten

Ze lieten ook zien dat aan de vraag naar een rusthuis met 60 bedden kon worden voldaan op de site. Gezien de aanwezigheid van een RVT met 136 bedden in de onmiddellijke nabijheid van de site, wordt voorgesteld om een woonproject op te zetten voor zelfstandig wonen van kwetsbare ouderen, in de vorm van een innovatief intergeneratieel woonproject, in combinatie met de diensten die nodig zijn om hen in staat te stellen thuis te blijven wonen in de wijken rond deze voorziening (bijvoorbeeld een dagcentrum). De oppervlakten voor deze accommodatie worden inbegrepen in de op de site te bouwen woningen. De bijkomende voorzieningen moeten worden overwogen in de voorbehouden oppervlakten voor voorzieningen.

Eerdere studies (MER 2015-2016) over de behoeften aan culturele infrastructuur tonen aan dat er behoefte is aan infrastructuur voor jongeren (repetitieruimtes, opnamestudio, creatieve ateliers...).

De handelsruimtes bestaan uit kleine eenheden (tussen 200 en 500 m²) die uitsluitend bestemd zijn voor buurtwinkels, inclusief horeca, bestemd voor de nieuwe wijk en de omliggende wijken.

De doelstellingen zijn de vestiging van handelszaken in een polarisatielocatie met een commerciële mix die gunstig is voor de ontwikkeling van de wijk, en het garanderen van de continuïteit van de bezetting van de handelszaken en bedrijfsgebouwen, met name tussen de eerste fase van de ontwikkeling en de voltooiing van de nieuwe wijk.

Om deze doelstellingen te bereiken tegen gunstigere voorwaarden dan die welke op lange termijn op de privémarkt worden aangeboden, zal in samenwerking met Atrium.brussels en Citydev.brussels worden gezocht naar een oplossing voor het openbaar beheer van alle of een deel van de winkels en bedrijfsgebouwen.

Na eerdere studies (Opdracht van functionele programmering en definitie van een duurzaam stadsproject voor de Josaphatwijk, Idea Consult - MSA 2013), omvat Sector #6a een oppervlakte van maximaal 5.400 m² voor de oprichting van een hotel dat voornamelijk bestemd is voor bezoekers die verbonden zijn met internationale instellingen (EU, NAVO) en de kantoren van de internationale administratieve as.

Er is kantoorruimte gepland in de Sectoren #5 en 6a, voor een totale oppervlakte van 9.600 m². Dit zijn eenheden van 500 m² tot maximaal 3.500 m² waarvoor de site een interessante locatie biedt (internationale administratieve as), verbonden met het station en in een aangename stedelijke omgeving met nuttige bijkomende activiteiten op de site (hotel, horeca, sporthal...).

Bijzondere aandacht wordt besteed aan de bedrijfsruimtes voor vrije beroepen en ZKO's gezien het grote aantal publieke woningen die geen beroepsruimtes in de woningen kunnen bevatten. De maatschappelijke evolutie die leidt tot een toename van het aantal zelfstandigen, zowel in bijberoep als in hoofdberoep, moet worden opgevangen in de specifieke stedelijke context van een wijk die in totaal 45% sociale woningen telt. Gedeelde bedrijfsruimtes (co-working) zullen deel uitmaken van het aanbod.

5.2 VOORZIENINGEN EN SOCIAAL LEVEN

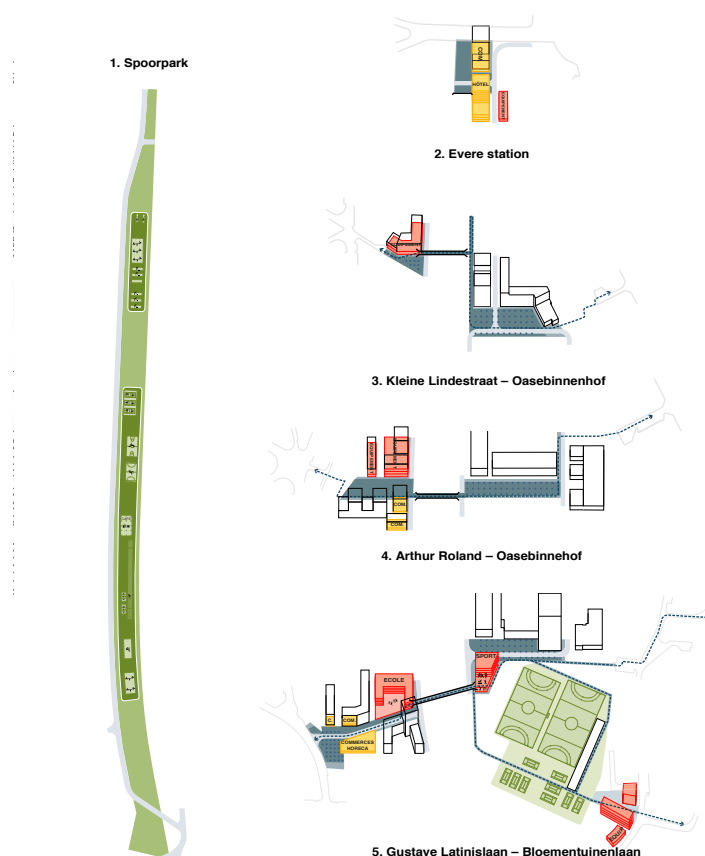
> kaart 05

De logica van de locatie van de winkels, voorzieningen, sport- en vrijetijdsactiviteiten bevordert het sociale leven in de nieuwe wijk en een intensiever gebruik van de openbare ruimte.

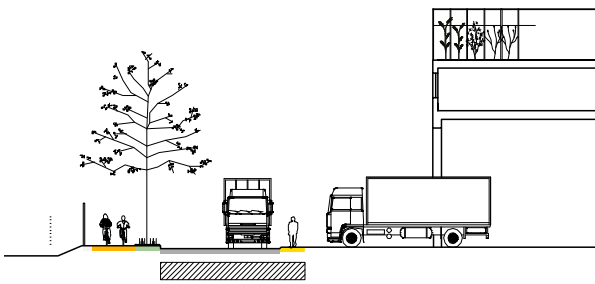
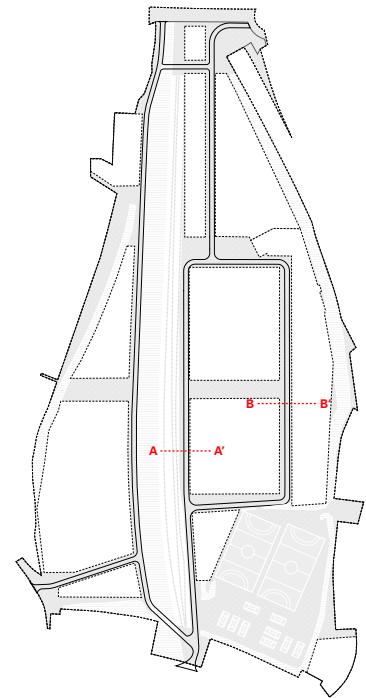
> fig 30

Het bevordert ook de rust in de woongedeelten.

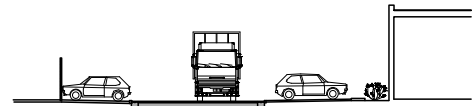
De routes bevorderen de verbindingen tussen de nieuwe wijk en de omliggende wijken.



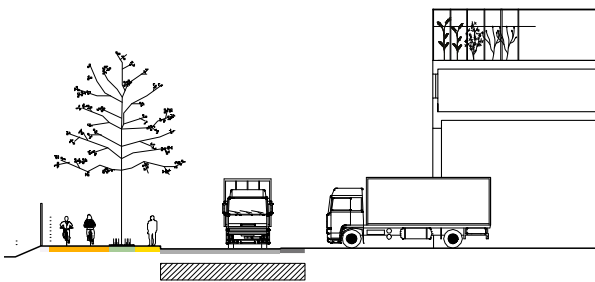
Figuur 30: Winkels en voorzieningen, een logica van polarisatie en parcours die het gebruik van de openbare ruimte stimuleren.



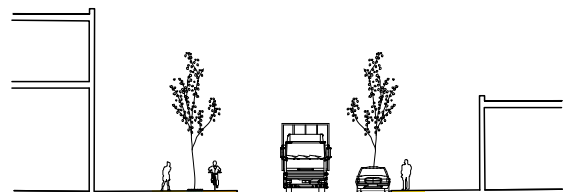
Ontwerpsituatie optie 1 (doorsnede AA')



Huidige situatie (doorsnede BB')



Ontwerpsituatie optie 2 (doorsnede AA') met overlapping op terrein Infrabel



Ontwerpsituatie (doorsnede BB')

Figuur 31: Herinrichting van de wegen in de Wijk voor stedelijke industrie

5.3 EEN GEHERKWALIFICEERDE PRODUCTIEVE WIJK

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

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

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

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

De aanwezige bedrijven op de site getuigen van deze tweeledige trend. De bedrijven die in het noorden van het huidige GSI in een verouderd gebouw zijn gevestigd, zullen bij voorrang worden uitgenodigd om zich in de Wijk voor stedelijke industrie te vestigen en deel te nemen aan de verdichting ervan.

Het doel is dan ook om een stedelijk antwoord te bieden op de locatie van deze stadsgerelateerde bedrijven, d.w.z. om geleidelijk aan een efficiënte, duurzame en aangename

omgeving te creëren die geïntegreerd is in de nieuwe wijk.

De specialisatie van activiteiten en de gunstige clustereffecten die daarmee samenhangen, worden meer gezien als een 'stimulus voor het reeds bestaande' dan als een doel op zich. Er zal echter aandacht worden besteed aan de bevordering van activiteiten die interconnecties met de andere buurten van de site genereren.

5.3.2 De openbare ruimte herstructureren en herkwalficeren

> fig 31

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

1. de aanleg van uitgeruste en beplante wegen die zowel het verkeer en het manoeuvreren van bedrijfsvoertuigen als het veilig verkeer van voetgangers en fietsers mogelijk maken;
2. de ontwikkeling van een autovrije openbare ruimte gewijd aan ontspanning, gelegen in het hart van de wijk (Beplante stroken, zie 3.1.5)
3. de inrichting van twee beplante openbare ruimtes die de overgang tussen de Sportcampus en de Stationsbuurt mogelijk maken.

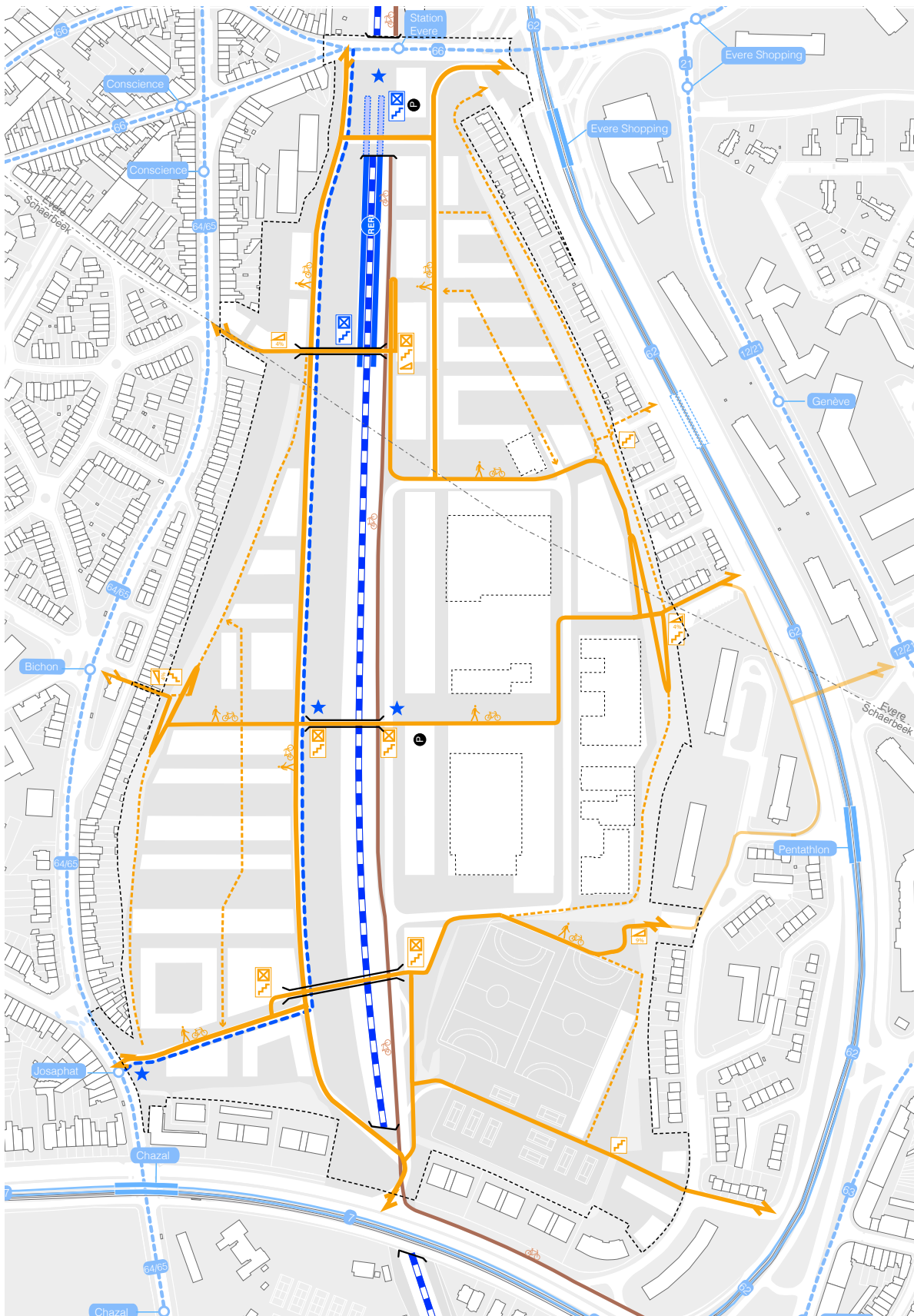
5.3.3 De bezetting verdichten en de bebouwing herkwalficeren

De nieuwe op te richten gebouwen zullen een dichtere typologie hebben (bezetting van vloeren en daken, geen parkeerplaatsen in open lucht, behalve voor functionele voertuigen en losplaatsen).

De reeds bebouwde cellen zullen verdicht worden tijdens de verandering van gebruik.



Zicht op de wegen in het GSI - 2019



Kaart 06: Kaart van actieve vervoerswijzen en openbaar vervoer

Perimeters

- Perimeter RPA
- Gemeentegrenzen

Openbaar vervoer

- Bestaande buslijn
- Bestaande tramlijn
- Bijkomende tramhalte (locatie nog te bepalen)

Station Evere-Josaphat

- Bustraject
- Multimodaliteit

Trage verbindingen

- Hoofdverbinding voetgangers/fietsers/PBM
- Secundaire paden voor voetgangers-fietsers
- Ontsluiting van de site
- Fiets-GEN

Fiets- en voetgangersbrug /brug

- Lift
- Trappen
- Helling

Andere

- Publieke parking

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

> kaart 06 Het ontwerp van de wijk is erop gericht om wandelen, fietsen en het gebruik van het openbaar vervoer comfortabeler en veiliger te maken. Deze doelstelling moet op een inclusieve manier worden geïmplementeerd voor alle gebruikers, in het daglicht of wanneer het donker is, op werkdagen of in het weekend.

6.1 VALORISATIE VAN HET GEN-STATION

Het bestaande NMBS-station wordt naar het zuiden verplaatst. Het is ontworpen met één enkel perron dat gedeeltelijk overdekt is door het Pleintje en voldoet aan de GEN-normen; het perron is toegankelijk via trappen en liften, vanaf het Pleintje en vanaf de noordelijke loopbrug, waardoor het zowel vanuit de nieuwe wijk als vanuit de omliggende wijken toegankelijk is.

Het station ligt in het centrum van een multimodaal knooppunt met een grote, overdekte en beveiligde fietsenstalling, met een goede bereikbaarheid voor fietsers uit de nieuwe wijk, de omliggende wijken en de rand die via het fiets-GEN het station bereiken.

Op het Pleintje is ook een Villo-station aanwezig.

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

Er wordt een uniek en gecoördineerd bewegwijzerings-systeem geïnstalleerd, waardoor het gehele transportaanbod leesbaar is.

De winkels onder de toren dragen bij tot de valorisatie van het station en zorgen voor leven op het Pleintje (fietspunt, horeca,...).

6.2 TOEGANKELIJKHEID EN VERBETERING VAN HET PERIFERE OPENBAAR VERVOER

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

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

De haltes van het stadsvervoer aan de rand van de site zijn toegankelijk voor de bewoners van de nieuwe wijk dankzij de ontwikkeling van de belangrijkste voetgangers-/fiets-/PBM-routes die aan elk van hun uiteinden toegang bieden tot de site vanuit de omliggende wijken. Ze worden gesitueerd op basis van de nabijheid van de haltes van het openbaar vervoer: drie ervan zijn transversaal en maken gebruik van de voetgangersbruggen die de spoorlijn kruisen, terwijl één traject longitudinaal is en langs het Spoorpark loopt, waardoor de bewoners het station buiten het verkeer om kunnen bereiken.

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

- De belangrijkste voetgangers/fiets-/PBM-routes overbruggen de taluds via aangepaste paden, waaronder een trap met een fietsgoot;
- De hoofdroute aan de noordzijde van de site kan door voetgangers (waaronder PBM's) en fietsers worden gebruikt om de spoorweg over te steken zonder gebruik te maken van mechanische middelen (hellend vlak vanaf de Kleine Lindestraat en hellend vlak naar de Stationsbuurt en de Wijk voor stedelijke industrie). Ze omvat ook een lift;
- De centrale en zuidelijke voetgangersbruggen kruisen de sporen met behulp van liften.

Het zicht in het donker maakt het gebruik van deze routes comfortabel en veilig. De verlichting wordt gemoduleerd om het comfort en de veiligheid te garanderen, met een vermindering van de lichtintensiteit buiten de gebruiksperiodes van het openbaar vervoer.



Het station van Evere – 2019



Beboste taluds – oostelijke helling van de site – 2019

6.3 EEN BUS OP DE SITE

Eerdere studies hebben aangetoond dat de aanzienlijke helingsgraad tussen de site en de omliggende wijken leidt tot reistijden van verschillende punten op de site naar haltes van het openbaar vervoer die ontmoedigend kunnen werken voor gebruikers met een beperkte mobiliteit, en dat de aanwezigheid van een buslijn met haltes in de nieuwe wijk deze moeilijkheid zou helpen overwinnen.

Bovendien worden de busroutes op de Gillisquet- en Latinislanen bemoeilijkt door de aanwezigheid van opstoppingen met auto's bij de verbindingen met de Wahislaan en De Boeckbrug. De aanleg van een buslijn in beide richtingen op de hoofdweg langs het Spoorpark ontlast de bestaande routes. De voorwaarden (nieuwe lijn, herconfiguratie van de bestaande lijnen, ligging van de haltes,...) zullen worden bevestigd door de MIVB, na het uitvoeren van een specifieke studie.

De afstanden die ter plaatse moeten worden afgelegd wijzen echter op de vestiging van een halte in de buurt van het station, een halte bij de centrale voetgangersbrug en een halte aan de Latinis-zijde.

6.4 EEN TOEGANKELIJKE EN DOORKRUISBARE BUURT

De bereikbaarheid van de wijk per fiets is essentieel: de nieuwe wijk wordt bediend door lokale fietsroutes (zie 4.2) en door een noord-zuidroute van het fiets-GEN, volledig gescheiden van het autoverkeer en gelegen op het niveau van de spoorlijn aan de oostzijde van de sporen. Het zal de nieuwe wijk verbinden met de middenring, de toekomstige noordelijke metro in het station Bordet en vandaar met de Brusselse rand.

De doorkruisbaarheid van de wijk wordt ook op twee niveaus georganiseerd: de belangrijkste voetgangers-/fiets-/PBM-routes (zie 4.2), aangevuld met secundaire voet- en fietspaden die het interstitieel verkeer door elk van de buurten organiseren.

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

De indicatieve snedes op blz. 24 en 46 zullen worden gerealiseerd en dit systematisch met vrijliggende fietspaden, gescheiden van de hoofdwegen. De ontwikkeling van wegen omvat eveneens de systematische inrichting van fietsstallingen, met name in de nabijheid van de voorzieningen en winkels.

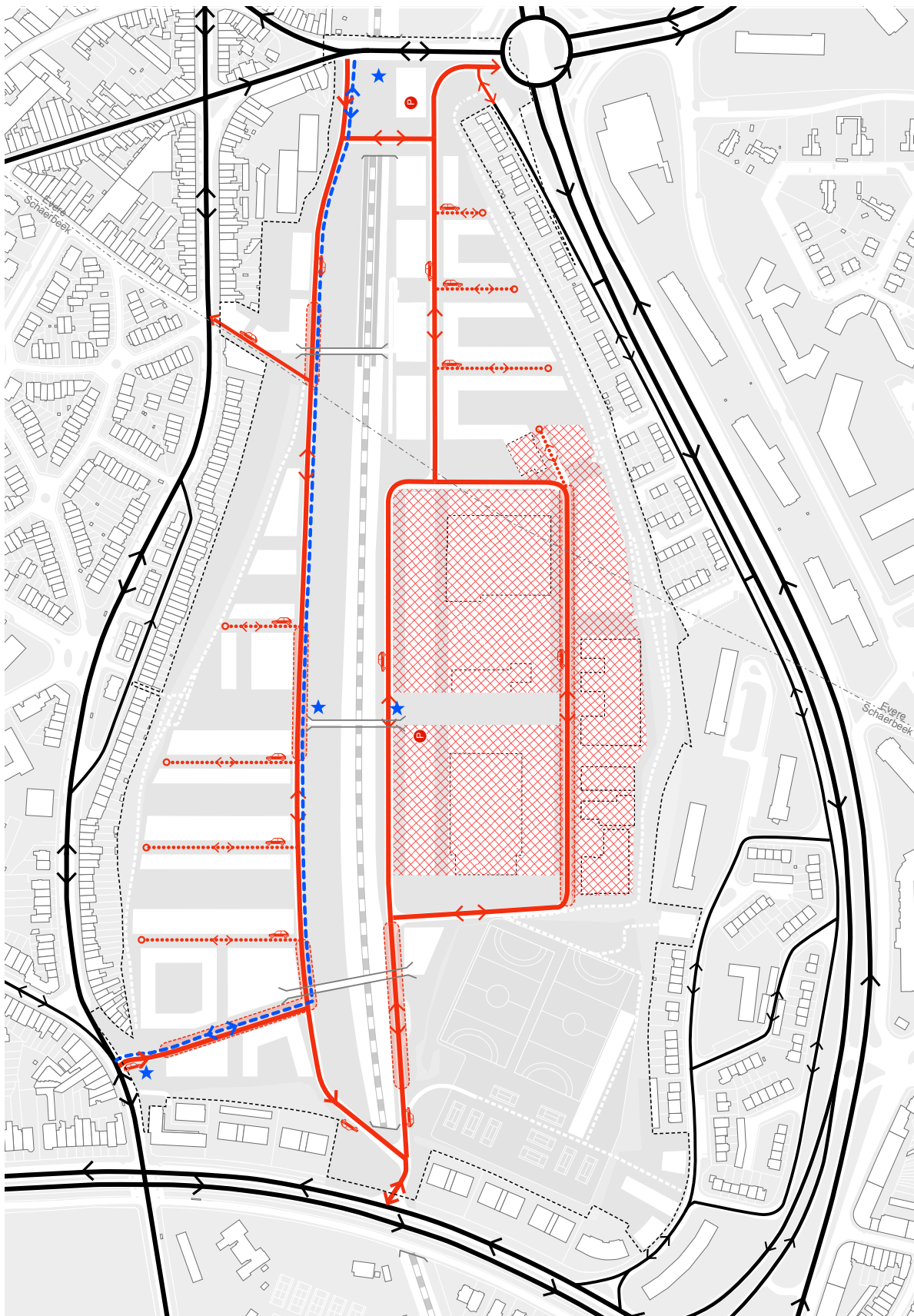
In de buurt van het station bevindt zich een grote beveiligde fietsstalling.

De residentiële gebouwen omvatten één fietsparkeerplaats per kamer, gelegen in overdekte en weerbestendige lokalen of fietsstallingen, die goede veiligheidsvoorwaarden bieden, toegankelijk zijn voor alle bewoners van het gebouw en gemakkelijk bereikbaar zijn vanaf de weg. 5% van de plaatsen zijn gereserveerd voor grote fietsen (bakfietsen, fietsen met aanhangwagens...).

De kantoren omvatten een overdekte en beveiligde fietsparkeerplaats per 100 m² BBO.



Bedrijven, winkels en voorzieningen moeten hun personeel en gebruikers voldoende overdekte en veilige stallingen bieden, met een minimum van één stalling per 200 m² BBO.

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







Kaart 07: Kaart van het gemotoriseerde vervoer

Perimeters



-  Perimeter RPA
-  Gemeentegrenzen

Gemotoriseerd verkeer

-  Bestaande wegen
-  Hoofdwegen
-  Lokale wegen, woonerf

-  Bustraject
-  Multimodaliteit
-  Parking langs de weg
-  Publieke parking

Andere

-  Gebied voor stedelijke industrie
-  Bestaand gebouw voor economische activiteiten

7. INTELLIGENTE GEMOTORISEERDE MOBILITEIT

> kaart 07 **7.1 DE WIJK GOED IN HET BESTAANDE WEGENET INTEGREREN**

Rekening houdend met de distributiebehoeften van het gemotoriseerde verkeer binnen de site, hebben eerdere studies (MER 2015-2016, Mobiliteitsstudie kruispunt Wahislaan 2015 en Mobiliteitsnota ARIES 2016) geleidelijk aan de optimale configuratie van de toegang tot de site bepaald. Er was een driedubbel doel:

- het verkeer uit de nieuwe wijk zodanig integreren dat het zo weinig mogelijk impact heeft op de verkeerssituatie van de bestaande wegen, afhankelijk van de huidige verkeerssituatie, die op bepaalde momenten problematisch is ten noorden en ten zuiden van de site;
- afschrikken van het doorgaand verkeer in de nieuwe wijk;
- de beste verkeersomstandigheden creëren voor het openbaar vervoer op de aansluitingspunten van de wegen van de nieuwe wijk, zowel op de bestaande wegen als op de wegen van de nieuwe wijk.

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

Het laatste scenario behoudt vijf toegangen tot de site:

- een toegang met tweerichtingsverkeer vanaf de Wahislaan, met een beperking van de verkeersrichting (richting uitgang van de site) voor de weg die vanaf de westkant van de spoorlijn komt;
- een toegang in de richting van de ingang van de site en tweerichtingsverkeer voor de bussen vanaf de Latinislaan en de Gillisquetlaan;
- een secundaire weg voor het verlaten van de site, via de Kleine Lindestraat;
- een toegang in de richting van de ingang van de site en tweerichtingsverkeer voor bussen vanaf de Godfroid Kurthstraat;
- een toegang in de richting van de uitgang van de site, die rechtstreeks naar de rotonde op de Leopold III-laan leidt.

> fig 32

De hoofdwegen zijn gedimensioneerd met een veralgemeend tweerichtingsverkeer, met uitzondering van de secties die betrekking hebben op het toegangsbeheer, zoals hierboven beschreven. De indicatieve snedes op pagina's 24 en 46 zullen worden gerealiseerd. De rijrichting zal eventueel aangepast worden zodanig de wijk te vrijwaren van transitverkeer. Er werd rekening gehouden met de draaicirkels van de vrachtwagens die de Wijk voor stedelijke industrie moeten bereiken. De hoofdwegen zullen de status van zone 30 hebben.

De lokale wegen zijn aangelegd in Woonerven, met een rijbaan van maximaal 4 meter breed, geschikt voor tweerichtingsverkeer in gedeeld gebruik.



Figuur 32: Schema van de toegang tot de rotonde op de Leopold III-laan

Om conflicten te vermijden, wordt de toegang naar de Oasebinnenhof die het verkeer vanaf de rotonde kruist, verwijderd, terwijl toegang mogelijk blijft vanaf de oostzijde van de site en vanaf de Godfroid Kurthstraat. De uitgang van de Oasebinnenhof die naar de rotonde leidt, wordt gehandhaafd.

7.2 INTELLIGENT PARKEREN

De parkeerstrategie is essentieel om het aandeel van het autoverkeer naar de site en op de site zelf te verminderen. Ze is gebaseerd op vier pijlers:

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

7.2.1 Parkeren op de weg

7.2.1.1 Wooncampus

- afzetstrook aan de school en indien nodig, in de buurt van de andere voorzieningen;
- niet-gereserveerde parkeerplaatsen op straat, beperkt tot in totaal 65 plaatsen in de buurt van de winkels en op de bewoonde zijden van de hoofdweg (zie parkeerplaatsen op straat op de kaart);
- 10 plaatsen gereserveerd voor mensen met een handicap, verdeeld over de woonerven en de bewoonde zijden van de hoofdweg;
- 9 plaatsen gereserveerd voor gedeelde auto's, verdeeld over de 3 multimodale hubs (Pleintje Latinis, centrale voetgangersbrug, in de buurt van het station).

7.2.1.2 Wijk voor stedelijke industrie en Sportcampus

- afzetstrook voor de sportcampus, in de buurt van de sporthal;
- niet-gereserveerde parkeerplaatsen op straat, beperkt tot een totaal van 50 plaatsen langs de hoofdweg;
- 5 plaatsen gereserveerd voor personen met een handicap.

Gezien het geïsoleerde karakter van de site werd de inrichting van een parkeerplaats voor vrachtwagens op de weg niet weerhouden.

7.2.1.3 Stationsbuurt

- afzetstrook in de buurt van het kinderdagverblijf;
- 2 taxistandplaatsen in de buurt van het hotel.

7.2.2 Parkeren buiten de weg

7.2.2.1 Woongebouwen en gebouwen voor gemengd gebruik

De woningen op de site zullen, ongeacht hun typologie, worden geassocieerd met een globaal parkeeraanbod buiten de weg van maximaal 0,7 plaatsen per woning.

Voor de parkeerplaatsen voor winkels en bedrijfsruimtes voor zelfstandigen en vrije beroepen geldt een ratio van één plaats per maximaal 100 m² BBO.

De parkeerplaatsen zullen zich onder de gebouwen bevinden of in het gebouw worden geïntegreerd, in dat geval zonder de bovengrondse bebouwingsdichtheid die aan elke sector is toegekend te overschrijden. Zij mogen niet tot gevolg hebben dat het aanbod van publieke woningen op het terrein afneemt of het groene karakter van het terrein in gevaar wordt gebracht door de verkleining van de oppervlakte volle grond.

De parkeerplaatsen voor woningen, winkels en ruimtes voor zelfstandigen en vrije beroepen zijn collectieve parkeerplaatsen (geen individuele boxen), ontworpen op de schaal van het gebouw of een groep gebouwen. Het ontwerp en de eigenaardigheid ervan maken een intelligent parkeerbeleid mogelijk dat tegemoetkomt aan de algemene behoeften van de bewoners van de nieuwe wijk of zelfs van de omliggende wijken.

Het geplande parkeeraanbod buiten de weg voor de woningen in het Schaarbeekse deel van de Wooncampus wordt aangevuld met een openbare parking met een maximale ca-

paciteit van 0,3 plaatsen per wooneenheid, aan te leggen in de Wijk voor stedelijke industrie en toegankelijk via de centrale loopbrug.

Deze parking, een gewestelijk initiatief, zal worden gevestigd in een gemengd gebouw met economische activiteiten op de begane grond. Het zal mogelijk moeten zijn om het om te vormen tot een gebouw waarin economische activiteiten worden ondergebracht indien de vraag naar parkeergelegenheid de komende jaren zou afnemen.

Het beheer van deze parkeergarage moet een gedeeld gebruik bevorderen tussen de inwoners van de wijk, de bewoners van de omliggende wijken en de bezoekers van de bedrijven in de Wijk voor stedelijke industrie en de Sportcampus.

Het geplande parkeeraanbod voor de woningen in het Everse deel van de Wooncampus en voor de woningen in de Stationsbuurt wordt aangevuld met een openbare parking met een maximale capaciteit van 0,3 parkeerplaatsen per woning, te bouwen in Sector #6a en desgevallend in Sector #5.

Het beheer van deze parkeergarage, een initiatief van het Gewest, moet een gedeeld gebruik bevorderen tussen de inwoners van de wijk, de bewoners van de omliggende buurten en voor de behoeften van de kantoren, winkels en voorzieningen van de buurt die niet over parkeerplaatsen op straat beschikken.

De parkeerplaatsen voor de behoeften van de kantoren moeten worden opgenomen in de capaciteit van de openbare parking en mogen geen invloed hebben op het aanbod van parkeerplaatsen voor de woningen.

7.2.2.2 Wijk voor stedelijke industrie

Momenteel gebruiken de aanwezige bedrijven in het GSI zonder onderscheid de privépercelen en de openbare ruimte voor het parkeren van hun bedrijfsvoertuigen, waaronder vrachtwagens, en de voertuigen van hun personeel en bezoekers, zonder rekening te houden met de verkregen milieuvergunningen. Bedrijven buiten het gebied gebruiken het GSI om hun voertuigen te parkeren en er worden veel wrakken achtergelaten.

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

Voor de toepassing van de GSV wordt de Wijk voor stedelijke industrie geacht zich in een zone B te bevinden.

Binnen de grenzen van de verkregen vergunningen krijgen de bedrijfsvoertuigen van de ondernemingen, met inbegrip van vrachtwagens, alsook de voertuigen van het personeel en de bezoekers voorrang op het perceel. Ze kunnen buiten geparkeerd worden, met aandacht voor de kwaliteit van de inrichting van de parkings en een beperking van de ondoorlaatbaarheid van de bodems. Bij de renovatie van industriële gebouwen of de oprichting van gebouwen op onbebouwde percelen mag deze bepaling niet tot gevolg hebben dat de verdichting van de bouwpercelen wordt verhinderd.

7.2.2.3 Sportcampus

Momenteel wordt de parking van de leden van de sportclubs georganiseerd volgens de maximale fysieke capaciteiten van de beschikbare terreinen. De reorganisatie van de Sportcampus zal ervoor zorgen dat de terreinen worden gebruikt in overeenstemming met hun doel en dat er veel minder auto's op het perceel geparkeerd zullen worden, in overeenstemming met de bepalingen van de GSV. Gebruikers en bezoekers worden aangemoedigd om gebruik te maken van de openbare parking die in de buurt gebouwd zal worden.

7.3 MULTIMODALITEIT OM HET AUTOGEBRUIK TE BEPERKEN

De site telt vier multimodale hubs. Naast de verbindingen tussen de openbaarvervoersnetwerken zullen de multimodale knooppunten een evenwichtige verdeling hebben met 3 stations voor gedeelde auto's, een oplaadstation voor elektrische voertuigen en 3 Villo-stations.

Het doel is om de bewoners van de nieuwe wijk comfortabel te laten wonen zonder dat ze een auto nodig hebben.

7.4 MONITORING VAN HET VERKEER EN DE PARKEERPLAATSEN

De opeenvolgende mobiliteitsstudies spitsten zich toe op een gedetailleerde vergelijking tussen de huidige verkeerssituatie en het voorspelde verkeer in en rond de wijk, tijdens de verschillende fasen van de verstedelijking, al naargelang van de dichtheid en het geplande gebruik.

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

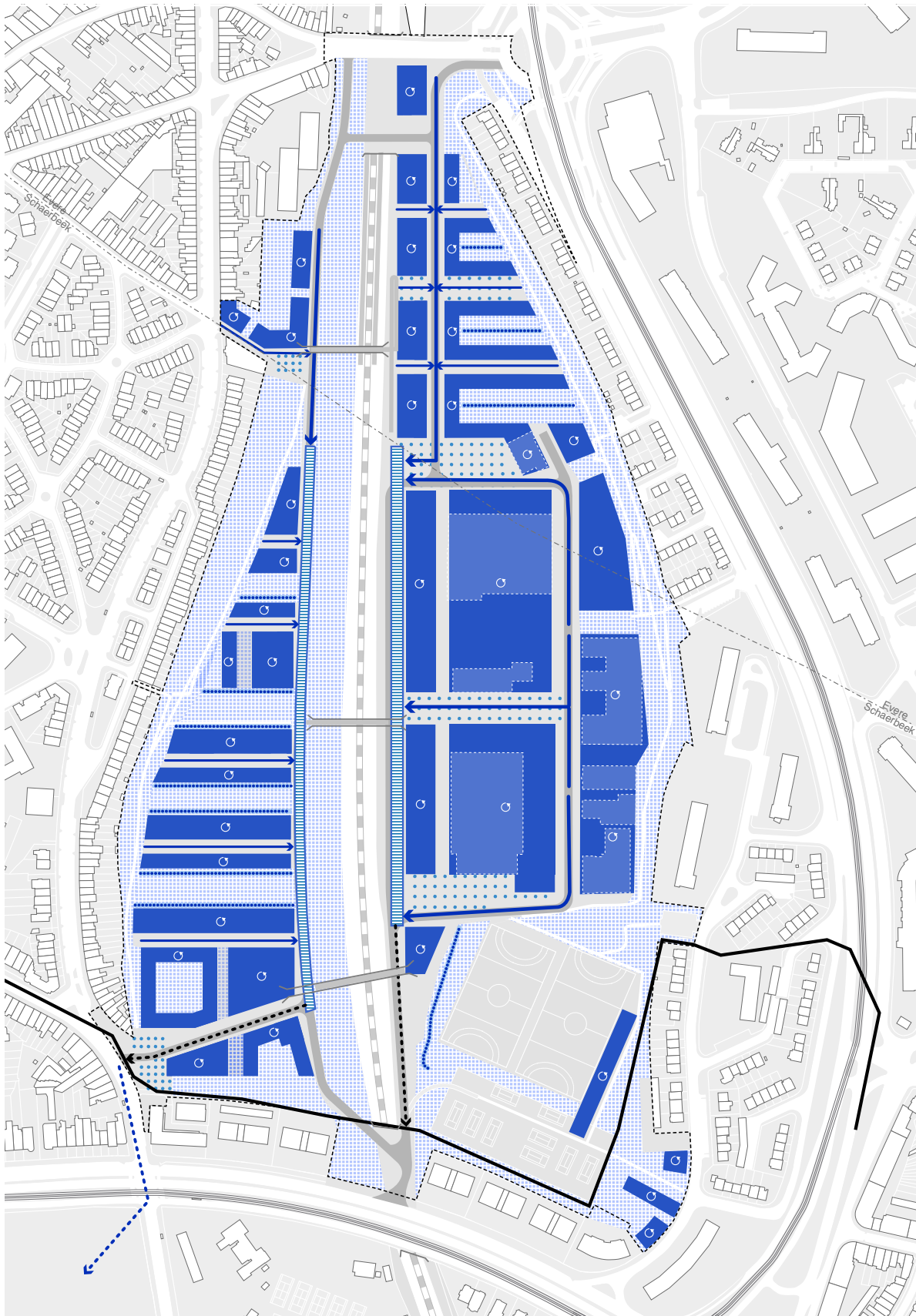
De mobiliteitsomstandigheden in het noordoostelijke kwadrant van het Gewest zullen de komende jaren aanzienlijk veranderen: veranderingen in het verkeer op de Reyerslaan en het Meiserplein, de ingebruikname van de noordelijke metro, verstedelijking van de Reyerssite... Hoewel er heel wat studies werden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

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

Brussel Mobiliteit zal verantwoordelijk zijn voor de ontwikkeling van de methodologie voor deze monitoring (indicatoren, controlefrequentie, toezichtsgebied enz.), het opstellen van een nulsituatie, zo dicht mogelijk bij het begin van de verstedelijking van de wijk, het treffen van de periodieke maatregelen die in de methodologie worden aanbevolen, en zal aan de betrokken overheden corrigerende maatregelen of verbeteringen van de genomen maatregelen voorstellen, die waar nodig moeten worden uitgevoerd. Deze corrigerende maatregelen en verbeteringen kunnen zowel betrekking hebben op de maatregelen die moeten worden genomen op het gebied van mobiliteit (parkeren, openbaar vervoer enz.) als op de tijdelijke of permanente inrichting van wegen in de nieuwe wijk en op de bestaande wegen in de aangrenzende wijken die onder de monitoring vallen.



Zicht op de Leopold III-rotonde vanaf de Auguste De Boeckbrug - 2019



Kaart 08: Kaart van het waterbeheer

Perimeters

- Perimeter RPA
- Gemeentegrenzen

Oppervlaktes

- Doordringbare zone
- Boomvakken
- Andere oppervlaktes
- Weg

Beheer van het regenwater

- Recuperatie van regenwater
- Groene of actieve daken
- Opvangbekken + infiltratie
- Gescheiden rioleringsstelsel
- Buffering + infiltratie

- Afwatering naar de collector
- Verbinding mogelijk met de vijvers van het Josphatpark
- Voornaamste collector

8. DUURZAAM WATERBEHEER

- > kaart 08 Het waterbeheer en in het bijzonder het regenwaterbeheer op de site zijn van essentieel belang om de bewoonbaarheid onder gunstige milieuomstandigheden te garanderen. Eerdere studies hebben de beperkingen en mogelijkheden van het bestaande rioleringsnet in kaart gebracht:
- Ten zuiden van de site loopt een hoofdcollector van Vivacqua met voldoende capaciteit om de capaciteit te absorberen die nodig is voor de nieuwe wijk;
 - Infrabel heeft onder de bestaande rijweg een collector geplaatst die het afvloeiingswater verzamelt dat gedeeltelijk wordt opgevangen door zinkputten in het noorden van de site en vervolgens wordt geloosd in een sloot langs de sporen in het noordelijke deel van de site;
- > fig 33 — Er is een mogelijkheid om de vijvers van het Josaphatpark te voorzien van een deel van het regenwater van de site, via een leiding onder de Wahislaan, met het oog op de implementatie van het Blauwe netwerk zoals beoogd in het GPDO.

8.1 EEN APART AFWATERINGSSYSTEEM OVER DE VOLLEDIGE SITE

Zodra de verstedelijking van de site begint, zullen alle buurten geleidelijk aan worden uitgerust met een apart afwateringsnetwerk dat aansluit op de hoofdriolering ten zuiden van de site.

Het primaire doel is om de hoeveelheid regenwater die de collector bereikt drastisch te verminderen (zie 8.2).

Het ontwerp van het net zal het mogelijk maken de vijvers van het Josaphatpark te voorzien van het afvloeiingswater dat wordt opgevangen aan de westelijke zijde van de spoorlijnen, via een pijp vanaf het Pleintje aan de Latinislaan, onder de Wahislaan. Deze oplossing wordt beschouwd als een optie die op termijn moet kunnen worden uitgevoerd.

De Stationsbuurt, de Wijk voor stedelijke industrie en de Sportcampus zullen worden aangesloten op de collector aan de andere kant van de spoorlijn.

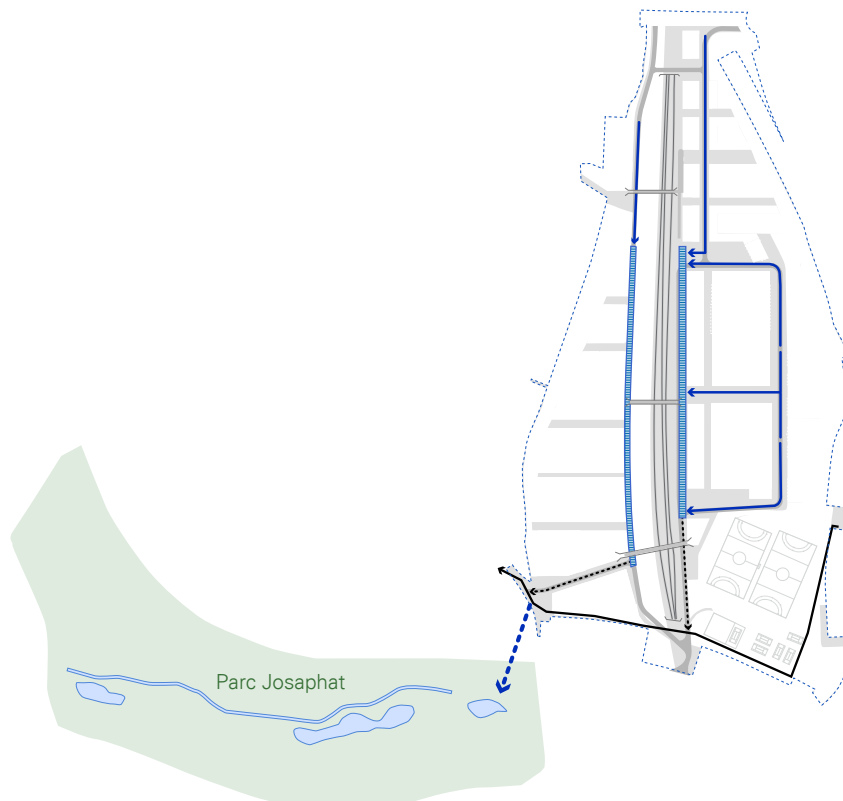
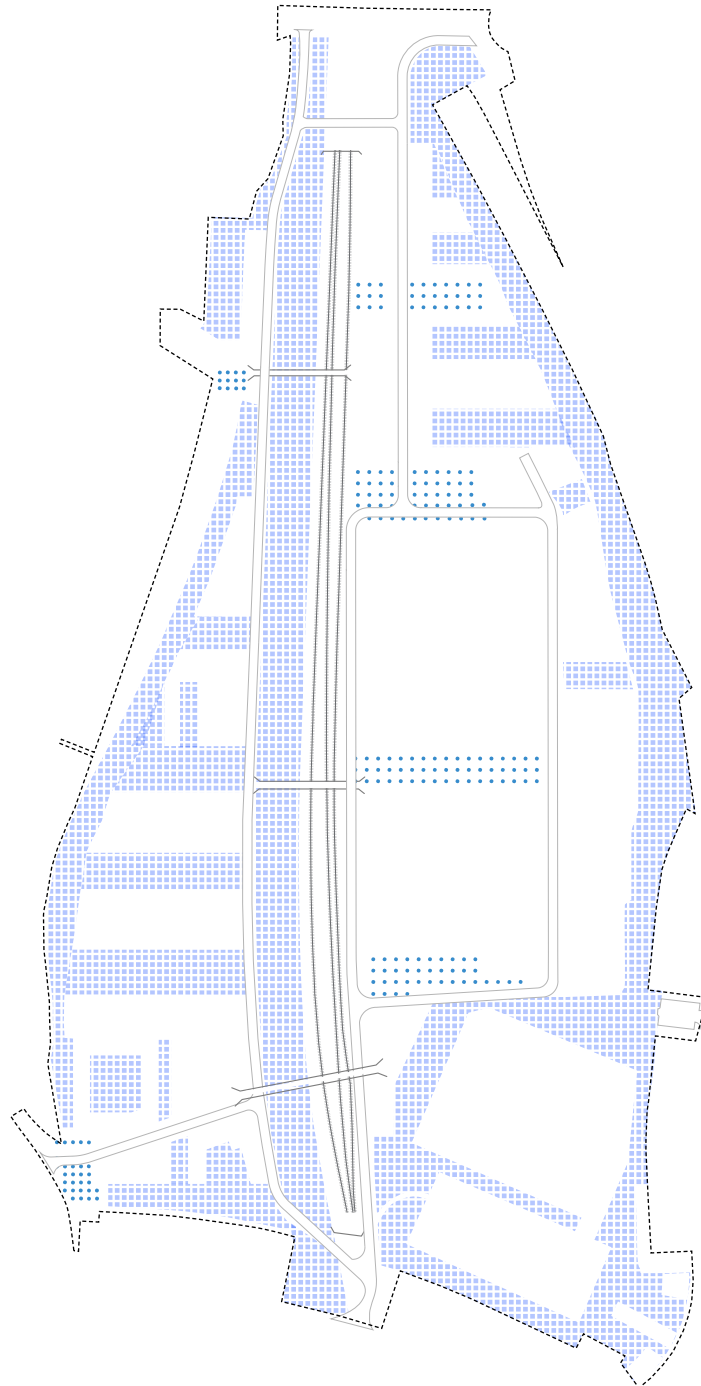


Figure 33: collecteur Vivacqua, collecteur Infrabel et alimentation des étangs du parc Josaphat



Figuur 34: Doorlatende gebieden op basis van de strategische bepalingen van het RPA

8.2 VERMINDERING VAN DE HOEVEELHEID WATER DIE VAN DE SITE MOET WORDEN AFGEVOERD

Het doel is om de totale hoeveelheid water (regen-, grijs en zwart water) die via het aparte net naar de riolering wordt geleid zo veel mogelijk te beperken en in ieder geval het totale debiet te beperken tot 5 l/s/ha.

> fig 34 De volgende strategieën zullen worden toegepast:

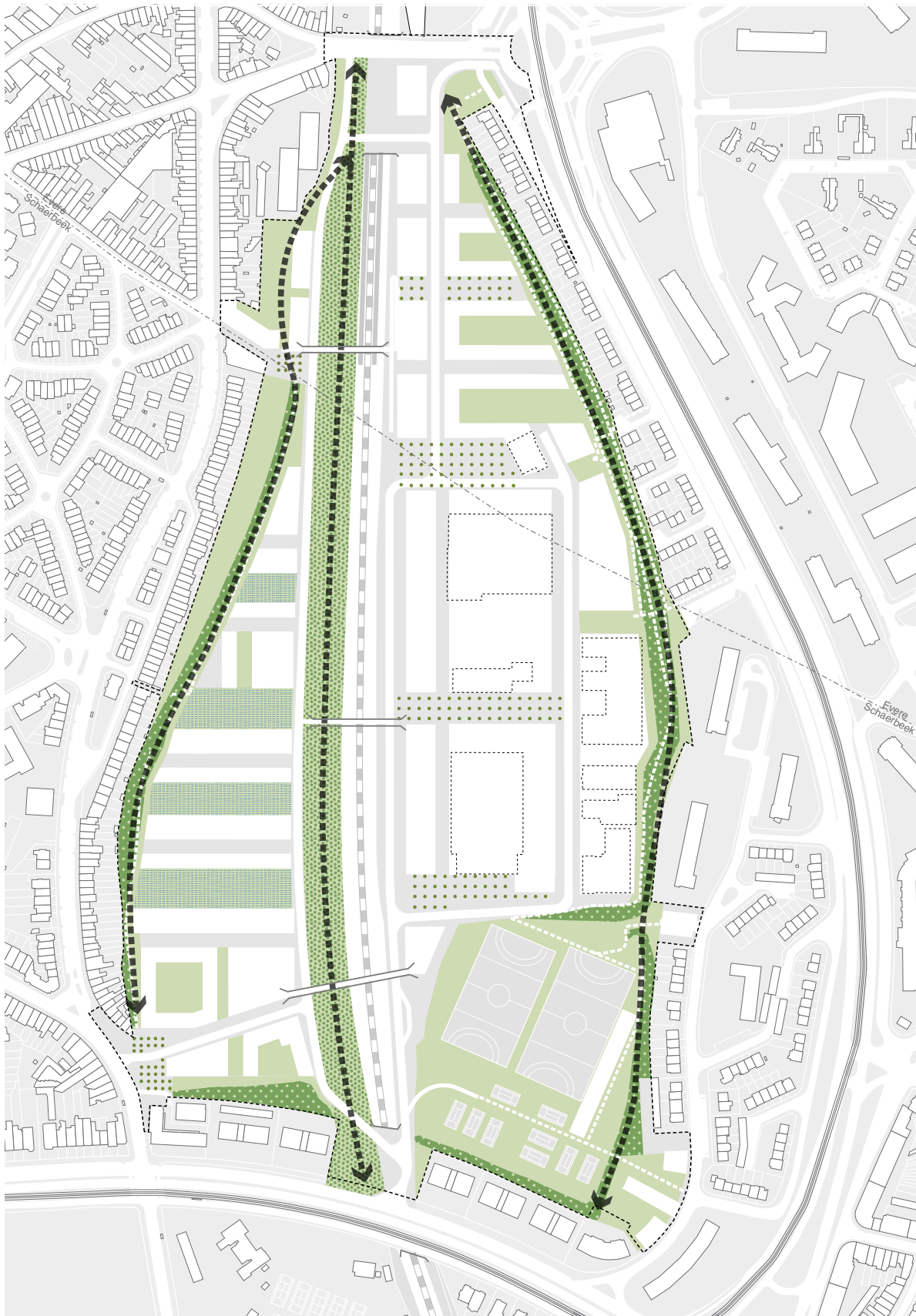
- Maximalisatie van de doorlaatbare buitenoppervlakken: de strategische bepalingen van het RPA zorgen nu al voor belangrijke waterdoorlatende gebieden die binnen het gebouwenplan moeten worden geoptimaliseerd, door de voetafdruk van de gebouwen te verkleinen en de inrichting van de bodem aan te passen aan deze doelstelling. De door Leefmilieu Brussel ontwikkelde instrumenten (Ecopotentieel en BAF+) zullen hiervoor worden gebruikt.
- Figuur 37
- Opvang van het dakwater en vertraging van de afvoer: de eerste strategie zal gericht zijn op de veralgemening van groene daken (voor gebouwen zonder actieve daken) en de tweede strategie zal

bestaan in het prioritaire hergebruik van regenwater in gebouwen met recuperatietanks, of zelfs op de site. Op de tweede plaats zal het hergebruik van grijs water worden overwogen, gezien de ongunstige kosten-batenverhouding.

- Infiltratie op geringe en gemiddelde diepte van water afkomstig van ondoorlatende buitenoppervlakken en regenwater dat van de gebouwen afstroomt: de infiltratiesystemen zullen worden gediversifieerd om de infiltratiecapaciteit te verhogen op basis van aanvaardbare debieten. Het gaat om de geulen die zullen worden ingericht, met name in de Wadiparken, en de infiltratiesystemen die onder het buffervolume van de intelligente wegen kunnen worden gebruikt;
- Voldoende buffercapaciteit onder de wegen (rijbanen, trottoirs en fietspaden met opslagcapaciteit) ontwikkeld in fase 0;
- Gebruik van overstroombare voorzieningen in bepaalde bijbehorende groene ruimten;
- Voeding van de vijvers in het Josaphatpark. Dit technisch complexe systeem moet het voorwerp uitmaken van een gedetailleerde haalbaarheidsstudie door Leefmilieu Brussel.





Algemeen overzicht van de site - 2013









Kaart 09: Kaart van de biodiversiteit

Perimeters



-  Perimeter RPA
-  Gemeentelijke grenzen

Biodiversiteit

-  Taludpark – omschakelingsbeheer + extensief beheer
-  Spoorpark – gedifferentieerd beheer
-  Wadipark – vochtige biotoop
-  Andere groene natte ruimten

-  Bomen in ondergrondse plantbak
-  Ecologische corridor

Andere

-  Sport en recreatie
-  Bestaande gebouwen stedelijke industriegebied

9. BEHOUD EN EVOLUTIE VAN DE BIODIVERSITEIT

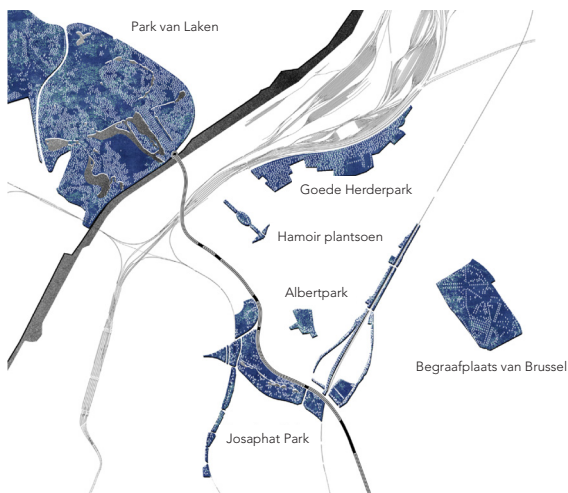
> kaart 09 De biodiversiteit van de site is belangrijk en erkend. De verstedelijking ervan zal onvermijdelijk leiden tot een evolutie van de aanwezige planten- en diersoorten op de site. Het behoud van de biodiversiteit door de uitvoering van onderling aanvullende strategieën is een grote uitdaging bij de transformatie van braakliggende gebieden.

9.1 BESCHERMING VAN DE ECOLOGISCHE CORRIDORS

> fig 35 Het doel van het project is het behoud, de bescherming en de versterking van de bestaande ecologische corridor tussen het station Bordet en het Josaphatpark. Deze corridor ligt momenteel langs de spoorlijn, met name op de taluds langs de sporen tussen de stations Bordet en Evere en op de site, op de beboste perifere taluds en op het braakliggende terrein zelf.

Deze corridors kunnen op de volgende manier beschermd worden:

- Bescherming van de taluds door hun opname in een groene zone. Momenteel is alleen het oostelijke talud beschermd;
- Richting Noorden verlengen van de eco-corridor bestaande uit het Taluspark West, via de tuinen aan de binnenkant van de bouwblokken, sector 4;
- Biodiversiteitsvriendelijk beheer en toegangsbeperkingen in de Taludparken (zie 3.1.3);
- > fig 36 — Aanwezigheid van het Spoorpark langs de gehele lengte van de sporen op de site (zie 3.1.1) met de aanleg van een nieuw talud van ongeveer 500 m lang, verlengd met vergroende steunmuren voor de opgehoogde gebieden aan de noord- en zuidzijde van de site.



Figuur 35: Te beschermen ecologische corridors © Bureau Bas Smets

9.2 BEVORDERING VAN DE BIODIVERSITEIT IN DE OPEN RUIMTES EN OP DE PERCELEN VOOR DE VASTGOEDONTWIKKELING

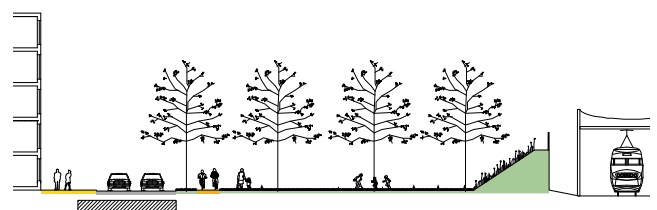
De geulen die kenmerkend zijn voor de Wadiparken en die ook zullen worden aangelegd in de tuinen van de Stationsbuurt vertegenwoordigen een totale lengte van meer dan 900m van continue inrichtingen van vochtige biotopen.

De open ruimtes van de Wijk voor stedelijke industrie (beplante stroken, wegen, doorgangen) worden regelmatig beplant met bomen.

De openbare ruimtes zullen worden ingericht met een systematische monitoring van de biodiversiteit met behulp van de Ecopotentieel-tool van Leefmilieu Brussel, zodat de biodiversiteit kan worden geoptimaliseerd door de strategieën aan te passen aan de specifieke kenmerken van de inrichtingen.

De vastgoedontwikkelingen moeten ervoor zorgen dat de biodiversiteit wordt geoptimaliseerd op de schaal van de percelen waarop ze zich bevinden, door systematisch gebruik te maken van de BAF-coëfficiënt (Biotoop-oppervlaktefactor). De normatieve opdrachtdocumenten zullen ervoor zorgen dat de te bereiken resultaten op het gebied van de BAF worden vastgelegd in overeenstemming met de omvang van de interventie en de specifieke kenmerken van het programma.

De recent, aan MSI, verworven tuinen, door de eigenaars van de naburige huizen van de Gilisquet-laan en de Arthur Rolandstraat, zullen het behoud van de biodiversiteit langs het Taluspark Noord bevorderen.



Figuur 36: Akoestische berm in het Spoorpark

10. VERKLARING VAN DE AFKORTINGEN

BWRO	Brussels Wetboek van Ruimtelijke Ordening
RPA	Richtplan van Aanleg
PMB	Persoon met beperkte mobiliteit
BBP	Bijzonder Bestemmingsplan
GBP	Gewestelijk Bestemmingsplan
GPDO	Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling
GSV	Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening
GEN	Gewestelijk Expresnet
MER	Milieueffectenrapport
MVV	Maatschappij voor de Verwerving van Vastgoed
MSI	Maatschappij voor Stedelijke Inrichting
BBO	Bruto Bovengrondse Oppervlakte
NMBS	Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
OGSO	Ondernemingsgebied in een stedelijke omgeving
GGB	Gebied van Gewestelijk Belang



Perspective.brussels

Naamsestraat

B-1000 Brussel

T +32 2 435 42 00

E info@perspective.brussels