

MDP
MICHEL DESVIGNE PAYSAGISTE

Opdracht voor stedenbouwkundige en landschapsstudies:
Ontwikkeling van de sites voor openbare ruimten in de TOUR & TAXIS zone

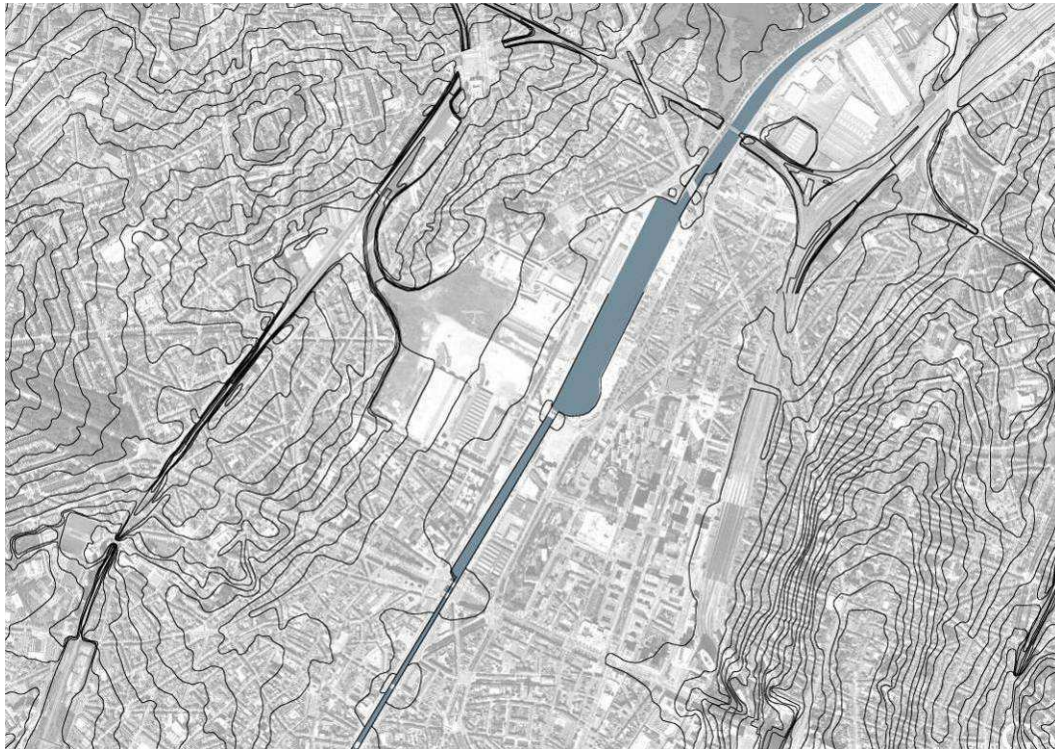
SAMENVATTENDE NOTA

1. ALGEMENE PRINCIPES

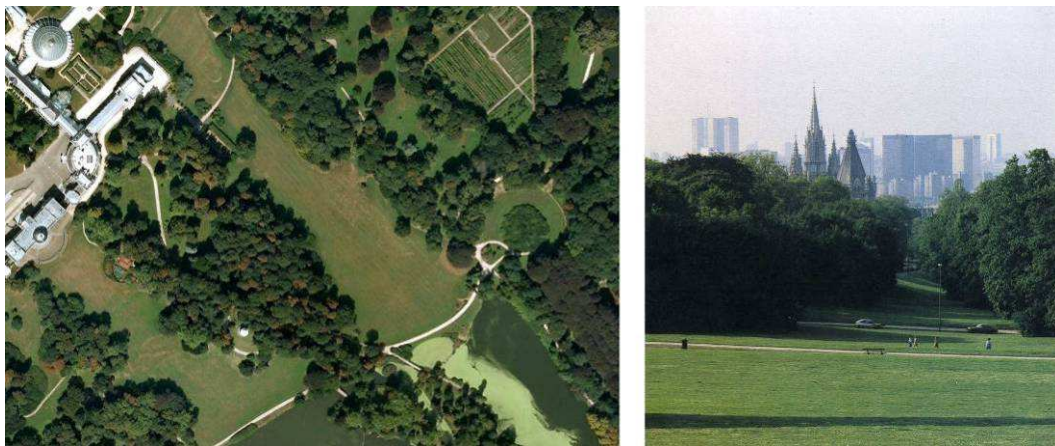
Globale visie

De aaneenschakeling van groene ruimten voor de Tour & Taxis site is opgebouwd rond een visuele corridor, een *vallei*, die men kan voorstellen als een *zijtak* van de Zenne (afbeelding 01). Het voorkomen van de vallei, een min of meer ingebed, met bomen omzoomd grasveld dat in het water uitmondt en uitziet op weidse panorama's, is een bijzonderheid van de Brusselse parken (afbeelding 02). Dit herkenningselement wordt hier opnieuw geïnterpreteerd vanuit een eigentijdse invalshoek. Door de topografische kenmerken van de site kunnen de bestaande taluds gebruikt worden in het diepliggende gedeelte. Op het bestaande spoorwegplateau worden licht glooiende heuvels aangelegd met hellende vlakken (afbeelding 03). Een grote verscheidenheid aan facetten maakt het mogelijk de gebruiksdoeleinden van de grasvelden en de verbindingen met de spoorwegperrons te

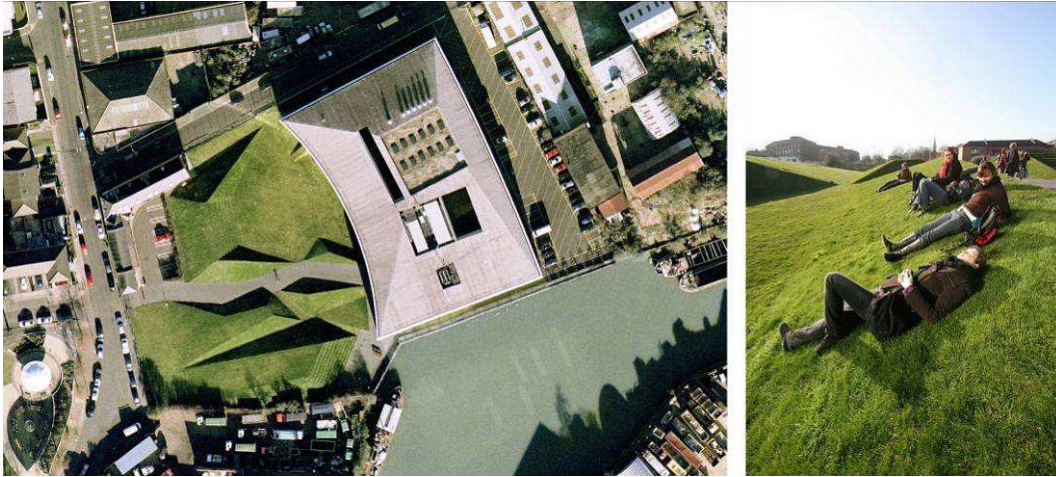
beheren. Het water is aanwezig in diverse vormen: drasland, greppels maar ook waterlichamen met planten.



Afbeelding 1



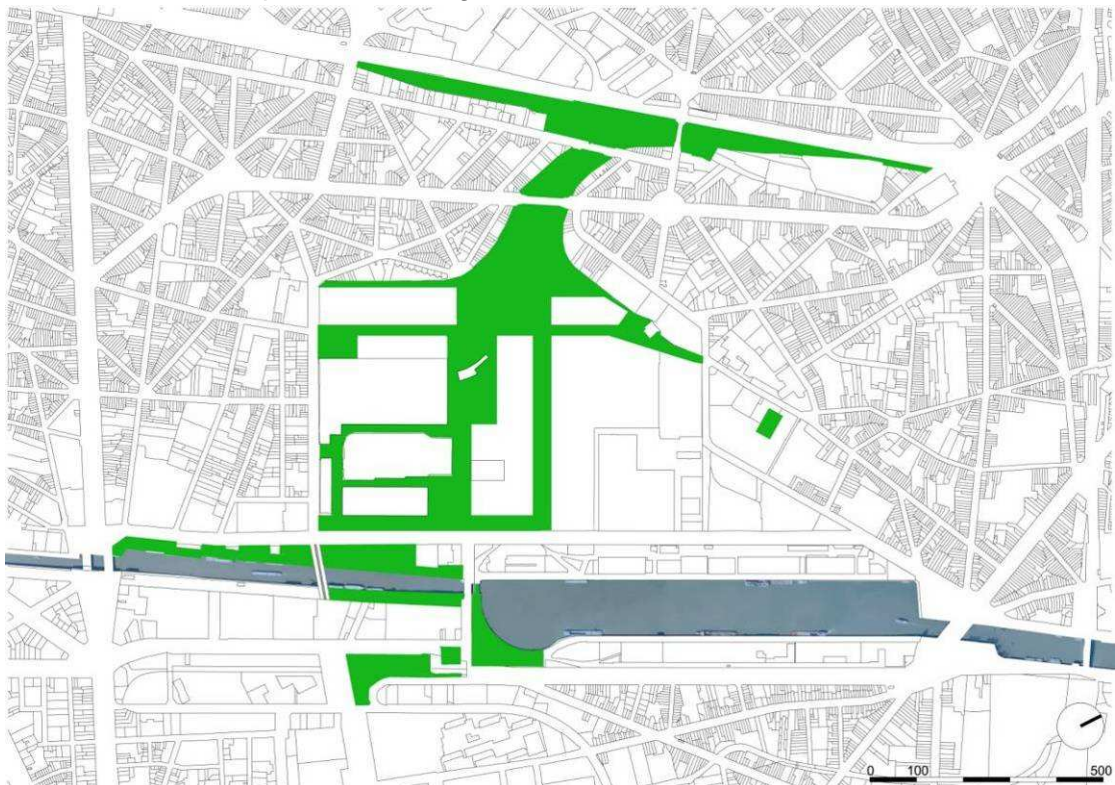
Afbeelding 2



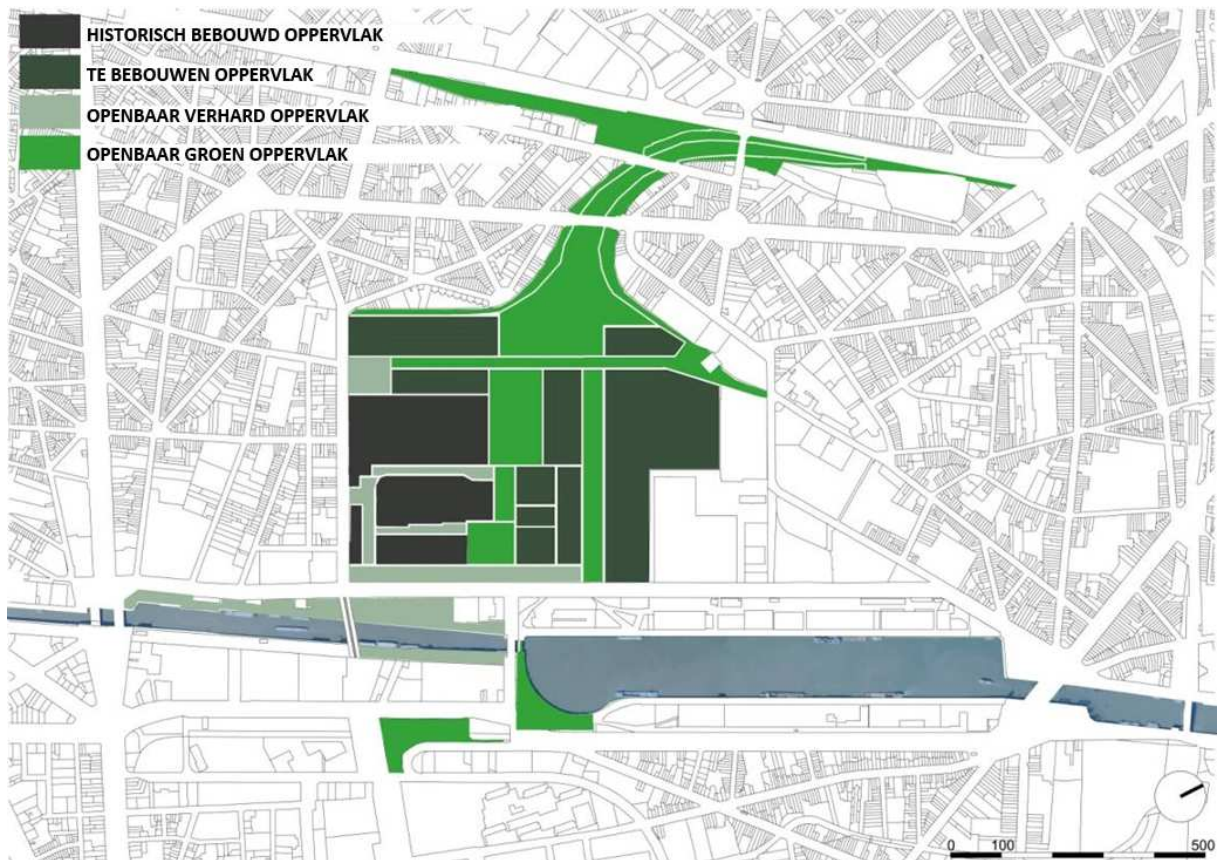
Afbeelding 3
Grondbeginselen

Diverse inrichtingsprincipes van deze openbare ruimte leggen een basis die op zijn beurt de ontwikkeling van de bebouwing, het verkeer en de verbindingen, intern en met de omgevende wijken, bepaalt.

- Een parkenketen, geïntegreerd in de topografische kenmerken van de site
Het gaat niet om een optelsom van projecten, maar om een aaneenschakeling van parken. Die vormen een doorlopend geheel, opgebouwd rond een visuele corridor die nauw verbonden is met de wateropvang en die past in het algemeen beeld. Dit netwerk van openbare ruimten (met vegetatieve en minerale zones) strekt zich uit van het Emile Bockstaelplein en de Belgicalaan tot de Tour & Taxis site en het kanaal.



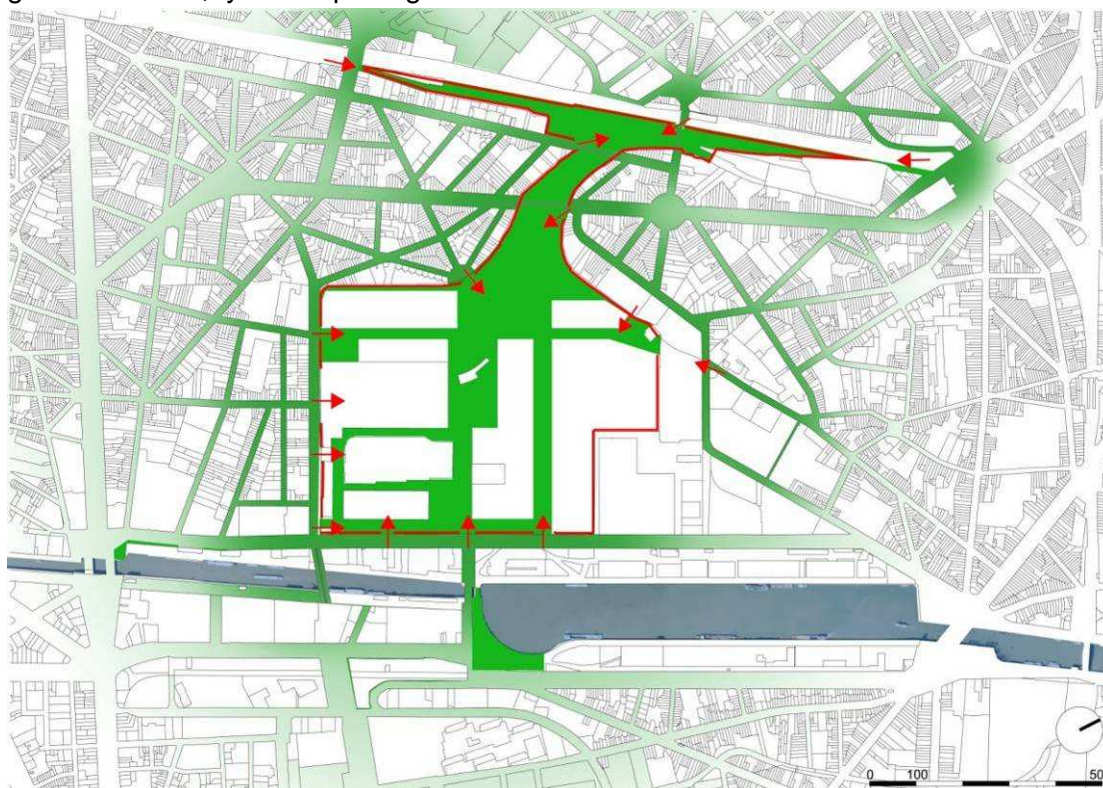
- Aaneenschakeling van parken opgebouwd volgens een *platenlogica*
Evenwijdig met het doorlopende parcours dat verbonden is met het water, wordt een netwerk van openbare ruimten ontwikkeld in een opeenvolging van "platen". Deze indeling in *platen* gebeurt niet willekeurig. Zij beantwoordt aan een globale logica van de site door ruimtelijke entiteiten te vormen die elk een duidelijk omlijnd karakter hebben, telkens verbonden met innemingen van verschillende aard:
 - inneming door historische gebouwen;
 - bebouwbare zones;
 - openbare zones, overwegend mineraal;
 - openbare zones, overwegend beplant.



- Een park dat evolueert
Het opvangen van het water is het centrale element, de rode draad waarrond de parkenketen is opgebouwd op de site. Het geheel zal in fasen worden gevormd en versterkt. Het gaat om een evoluerend park dat de evolutie van de omliggende wijk zal beïnvloeden en volgen.

- Toegang en verbindingen: Openstelling van de oude spoorwegsite voor de omliggende wijken.

Door de inrichting van toegangen op de begane grond en vanaf de taluds, en van grote zichtbare, fysieke openingen.



- Beheer van het braakland

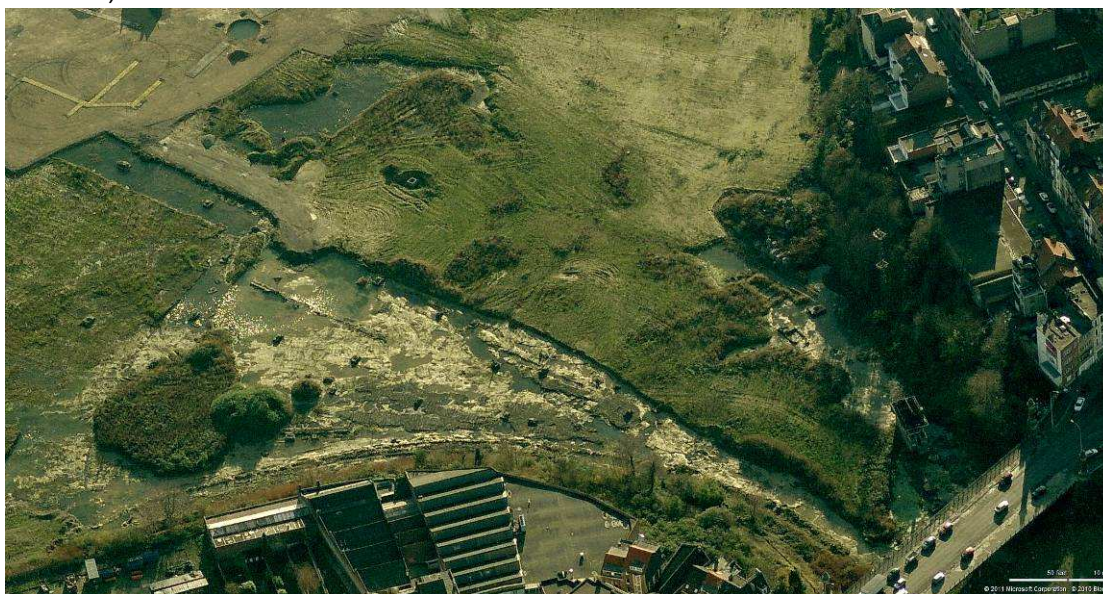
Gedifferentieerd beheer van het braakland en begeleiding van de herinrichting van de site, door Leefmilieu Brussel gecoördineerd over de volledige uitvoeringsduur van de inrichtingswerken.

2. EXPLOITATIE VAN DE BESTAANDE COMPONENTEN

Bij de herinrichting van de Tour & Taxis site zal rekening worden gehouden met de natuurlijke en kunstmatige componenten van het bestaande landschap.

Milieu

- Regenwaterbeheer door de ontwikkeling van een netwerk van greppels en sloten voor de afwatering van de oude spoorwegsite als basis voor de inrichtingen (blauw netwerk).



- Respect voor de topografie, de fauna en de flora van de spoorwegtaluds om hun functie als ecologische corridor te handhaven (groen netwerk).



- Behoud van de platanen langs de Havenlaan. Er werd een stedenbouwkundige vergunning afgeleverd voor de herinrichting van de Laan, het voorstel voorziet in het vellen van de platanen. De omstandigheden waarin het voorstel werd uitgewerkt, zijn ondertussen veranderd. Deze dubbele bomenrij van ongeveer 300 platanen over een afstand van 1,5 km is een landschapsstructuur voor de kanaalzone en de stad. Het zou ongeveer veertig jaar duren om een dergelijke flora opnieuw op te bouwen. De bescherming van deze bestaande bomen is essentieel voor de kwaliteit van de toekomstige inrichtingen.



Perspectieven/vergezichten

- Te behouden/creëren vergezicht vanaf het grote centrale park naar het kanaal en de wijk *little Manhattan*.



- Te behouden/creëren vergezicht naar de Noord-Zuidverbindingsas. Vanaf de Vandenbogaerdestraat naar de watertoren en Onze-Lieve-Vrouw van Laken, en omgekeerd.



- Te behouden/creëren vergezichten vanaf de Lakenveldsquare naar het park en omgekeerd.



Industrieel erfgoed

- Behoud en hergebruik van de spoorweggebouwen (hallen, cabines en werkplaatsen) in de programma's met betrekking tot het park.



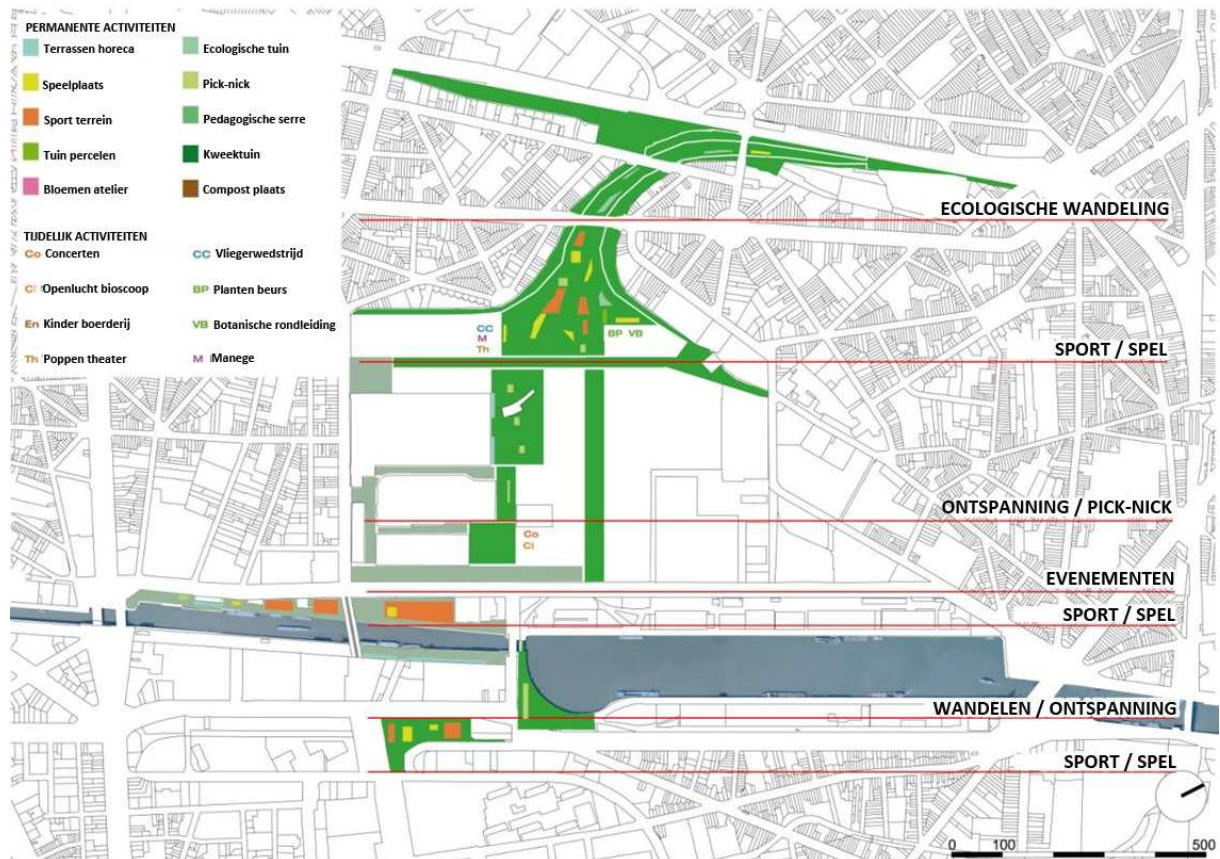
- Exploitatie van de Jubelfeestbrug, de Clessebrug en de Demeerbrug (de Jubelfeestbrug is sinds 2006 beschermd. Er is een dossier geopend bij de Directie Monumenten en Landschappen).

Havenerfgoed

- Het haven- en verhard karakter van de Materialenkaai en de Akenkaai moet behouden blijven (de Rederskaai zal op een bijzondere wijze worden ingericht om de rechtstreekse band met het water te herstellen).
- Behoud en hergebruik van de havengebouwen, ontwikkeling van activiteiten op aken, behoud van de mogelijkheid om schepen te laten aanmeren.

3. PARKENKETEN: AANEENSCHAKELING VAN OPENBARE RUIMTEN

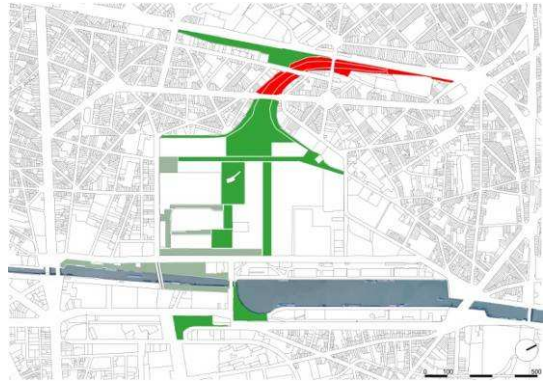
Programma van de openbare ruimten: De ruimten van het park zijn niet beperkt tot één functie, en worden zo ingericht dat de gebruikers zelf hun bestemming kunnen bepalen. Die opsplitsing in ruimtelijke entiteiten laat echter een programmatische opeenvolging toe die verankerd is in de bestaande en toekomstige typologie en topografie van elke ruimte. De voorgestelde programma's zijn van tweeërlei aard: permanente activiteiten enerzijds en evenementen anderzijds.



Indicatieve zonering

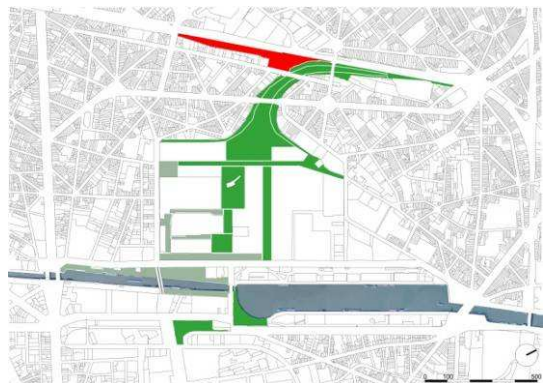
Park L28A

De lus van de buiten dienst gestelde spoorwegafgftakking die verbonden is met het Bockstaelplein, moet worden ingericht als een ecologische wandeling die vanaf het plein toegankelijk zal zijn door de inrichting van een oversteekplaats over de sporen, maar ook via toegangen in de wijken waar ze doorheen loopt. Een grasveld met pedagogische tuinen, omzoomd met drasland waar planten groeien, is het hart van de wandeling. Om het ecologisch karakter van de taluds te vrijwaren, zijn die niet toegankelijk voor de gebruikers. Eventueel worden boven op de taluds volkstuinen aangelegd, in harmonie met hun ecologische functie.



Park L28

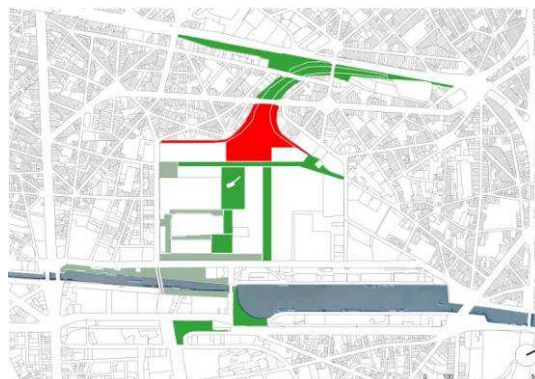
Dit park bevindt zich nu in de studiefase (project uitgewerkt door Beliris). Het project past in het kader van het gewestelijk project voor een "groene" weg op lijn 28. Er is een wandeling van de Belgicalaan tot de Demeerbrug. De taluds van de spoorweggeul blijven behouden en zullen gebruikt worden als ecologische corridor die niet toegankelijk is voor het publiek. Er worden speelpleinen ingericht. Het park L28 springt uit boven het park L28A, tegenover de Clessebrug en de Demeerbrug. Structuren zorgen voor de verticale verbinding tussen de stad en de twee parken.



Voor een gemeentelijk perceel tussen de spoorlijn en de Jean Dubrucqiaan ter hoogte van de Clessebrug werd een project voor een groene ruimte ontwikkeld in het kader van het wijkcontract Schelde-Maas. Dit project werd uitgevoerd door de gemeenste Sint-Jans-Molenbeek.

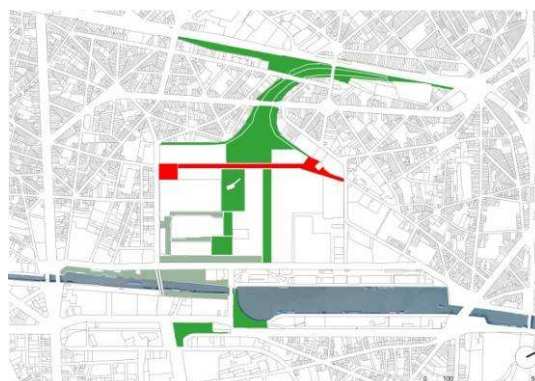
Groot park

De wandeling wordt voorbij de Jubelfeestbrug breder, mondt uit in het oude spoorwegplateau en wordt daar het Groot park. De behandeling van deze ruimte zorgt voor vergezichten op het kanaal en de Noordwijk. Hier vindt men de klassieke activiteiten van een groot park: recreatie, sport en informele spellen. Uitgestrekte, met greppels omzoomde grasvelden worden op sommige plaatsen waterlichamen met planten, met op de achtergrond het sterke karakter van de ecologische taluds. Buiten de visuele corridor van de vallei zijn bomen aangeplant zonder de bovengenoemde vergezichten te verstoren. De volkstuin blijft behouden, en eventueel zullen er nieuwe worden aangelegd op de taluds, in harmonie met hun ecologische functie.



Noord-Zuidverbinding

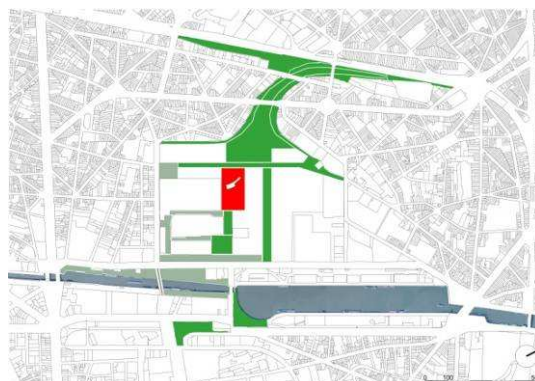
Een permanente verbinding voor voetgangers en fietsers doorkruist de site op de Noord-Zuidas. Ze verbindt de Vandenboogaerdestraat en de Molenbeeksestraat. De watertoren en de krachtcentrale, benadrukt door een verhard voorplein, zijn de belangrijkste bouwwerken van de Noord-Zuidverbinding.



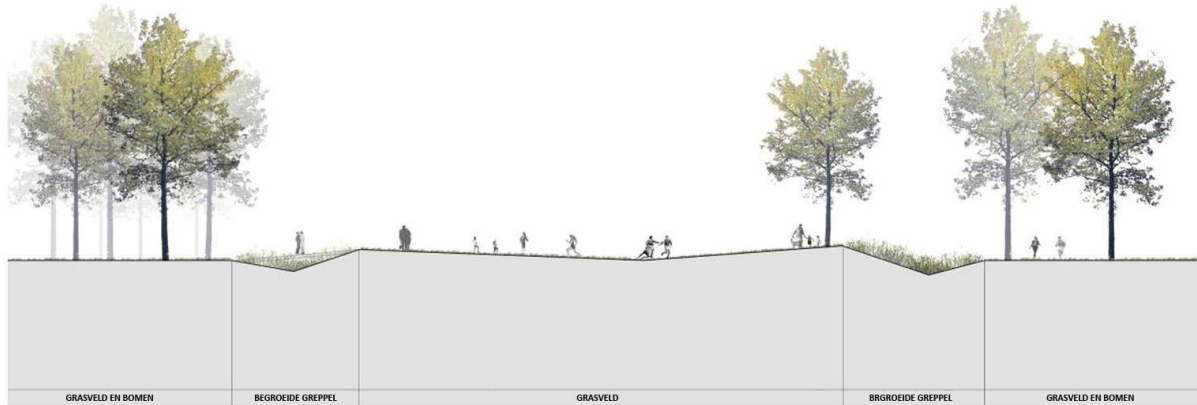
Strook ter hoogte van het havenstation

Dit deel van het park, het meest gestructureerde door de architectuur van de te behouden en de toekomstige gebouwen, heeft een ontspanningsfunctie. In de zuidelijke richting strekt de openbare ruimte zich uit tot het interieur van het heringerichte havenstation, noordwaarts moet de opstelling van de toekomstige gebouwen een poreusheid bieden waardoor de groene ruimten zich naar de begroende achteruitbouwstrook kunnen uitstrekken.

Het behoud van de olie- en vishal verwijst naar de spoorweggeschiedenis van de site en biedt beschutting tegen regen en zon. Grasvelden, omzoomd met sloten, worden doorkruist door diverse verharde paden die het mogelijk maken een kortere weg te nemen. Specifiek meubilair (banken, stoelen, picknicktafels) wordt



ter beschikking van de gebruikers gesteld. Buiten de visuele corridor van de vallei zijn bomen aangeplant zonder de bovengenoemde vergezichten te verstoren. Een hellend vlak in gazon verbindt het niveau van het park met dat van de kade met de olie- en vishal. Zo ontstaat een uitzicht op het dienstestation. Het park is omzoomd met verharde stroken zodat de hulpdiensten het kunnen bereiken.

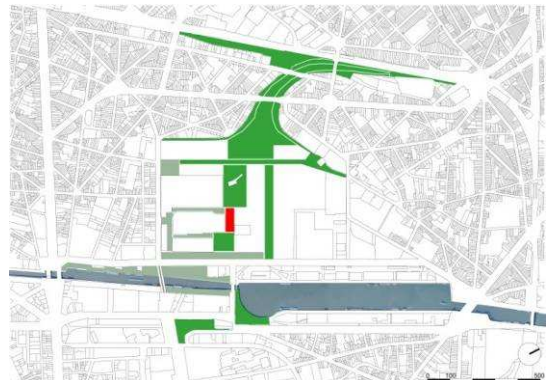


Strook ter hoogte van de sheds

De strook tussen het gebouw van de Sheds en de toekomstige zetel van Leefmilieu Brussel is de smalste van het park. Deze ruimte heeft een ontspanningsfunctie.

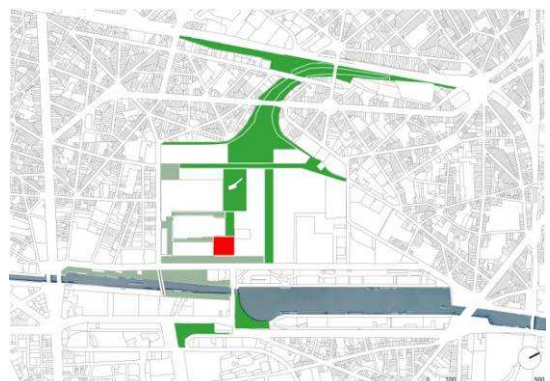
Noordwaarts wordt het park met de gebouwen verbonden door de aanleg van een verharde sokkel. Een hellend vlak in gazon, waar diverse verharde paden doorheen lopen, verbindt het niveau van het park met dat van het spoorwegperron van het sheds-gebouw.

Specifiek meubilair (banken, stoelen, picknicktafels) wordt ter beschikking van de gebruikers gesteld. Buiten de visuele corridor van de vallei zijn bomen aangeplant zonder de bovengenoemde vergezichten te verstoren. Naar het noorden moet de opstelling van de toekomstige gebouwen een poreusheid bieden waardoor de groene ruimten zich kunnen uitstrekken naar de begroende achteruitbouwstrook. De openbare ruimte strekt zich uit tot het interieur van de toekomstige zetel van Leefmilieu Brussel, met voor het publiek toegankelijke plaatsen die ingericht zijn rond een atrium.



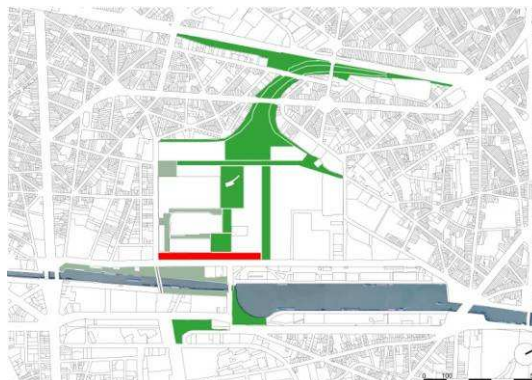
Esplanade van het Koninklijk Pakhuis

In het Koninklijk Pakhuis en de omliggende ruimten heerst een drukke bedrijvigheid. Een grote esplanade in gazon, omzoomd en doorkruist met verharde paden en grenzend aan een verhard voorplein, is bestemd voor evenementen.



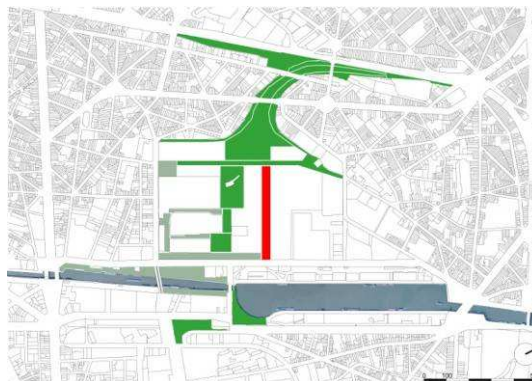
Voorplein langs de Havenlaan.

Het verharde voorplein dat zich langs de volledige Havenlaan uitstrekt, vormt tegelijk de sokkel voor het Koninklijk Pakhuis en de nieuwe gebouwen ten noorden van het park, en de spil van het zachte verkeer in de richting van het stadscentrum (naar de toekomstige Picard-loopbrug en de Redersbrug). Het is ook de centrale plaats vanwaar men zich toegang kan verschaffen tot de directe omgeving van het kanaal met haar gevarieerde nieuwe functies (Havenlaan in verbinding met de hoofdingang van het Koninklijk Pakhuis). Het verharde voorplein leent zich ook voor evenementen.



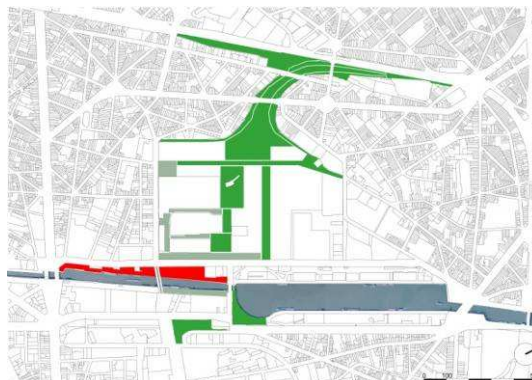
Begroende achteruitbouwstrook tussen T&T en de haven van Brussel

Hoewel op deze ruimte voertuigen rijden, vormt ze een tweede arm van de vallei. Ze is als een park ingericht en vormt een tweede visuele corridor naar het kanaal. Ze moet tot 60 meter verbreed kunnen worden om een landschapscontinuïteit te verkrijgen met de rest van het park. De bediening van de wijk is geïntegreerd in een landschapsinrichting die voldoende poreusheid moet bieden om de groene ruimten van de begroende achteruitbouwstrook te kunnen uitbreiden naar het centrale park. Deze groene openbare ruimte verleent de toekomstige ontwikkeling op het terrein van de haven van Brussel de typische gebruiksmogelijkheden van een park. Het dienststation wordt gekenmerkt door een bijzondere inrichting.



Materialenkaai

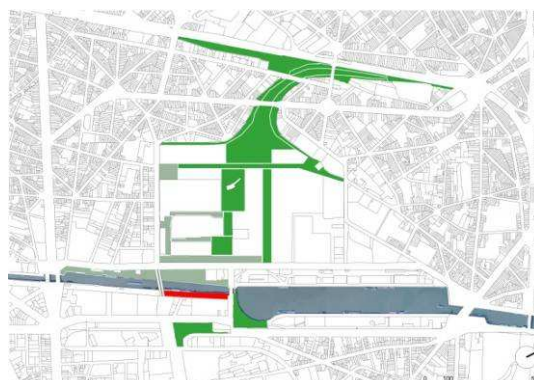
De materialenkaai is een zeer druk bezocht en zeer stedelijk sportterrein en speelplein (gewestelijk recreatiecentrum voor alle leeftijden) met specifieke sportinfrastructuur, uitrustingen en meubilair. Zijn karakter als overwegend verharde havenkade blijft behouden, de plantengroei is aanwezig in de vorm van blokbeplanting, dus niet van afzonderlijke bomen en grasperken. Bestaande gebouwen blijven behouden en krijgen nieuwe bestemmingen die verband houden met het park.



Langs het volledige Béco-dok wordt de verbinding tussen het Sainteletteplein en de Redersbrug gewaarborgd voor voetgangers. Het landhoofd van de toekomstige Picard-loopbrug mag het verkeer langs de kaai niet hinderen.

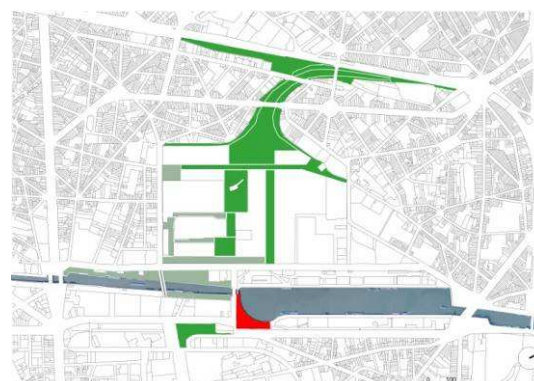
Akenkaai

De Akenkaai moet zijn havenkaai en zijn functie als aanmeerplaats voor de aken behouden. Hier moet het accent op wandelen en ontspanning liggen, rekening houdend met de activiteiten op de aken en de terrassen en bars op de gelijkvloerse verdieping van de toekomstige gebouwen.



Rederskaai/ draaiplaats van het Vergotedok

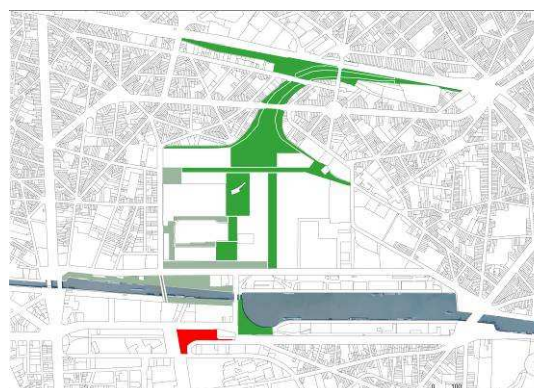
De grote troef van de Rederskaai is het uitzicht op het enorme waterlichaam van het Vergotedok. Hij wordt echter omgeven door grote verkeerswegen. Gezien het grote hoogteverschil tussen de kade en het water moet het niveau van de kade met enkele meters worden verlaagd. Die nieuwe configuratie met een lagergelegen plateau dat voldoende groot is om een kritieke massa te vormen, maakt het mogelijk om een rechtstreekse band met het water te combineren met een fysieke bescherming tegen de verkeersoverlast meteen erachter. Brede trappen en hellende vlakken verbinden het hoger- en het lagergelegen niveau. Op het laatstgenoemde niveau groeien veel planten: eenmaal voorbij het stadsniveau heeft de zone een natuurlijk karakter en is er een relatie met het water van het kanaal die atypisch is voor Brussel.



Om dit project te laten slagen in het kader van de herinrichting van deze verkeersassen, voorzien door de BBP's Willebroek en Helihaven, is een comfortabele en beveiligde toegang vereist.

Groendreef

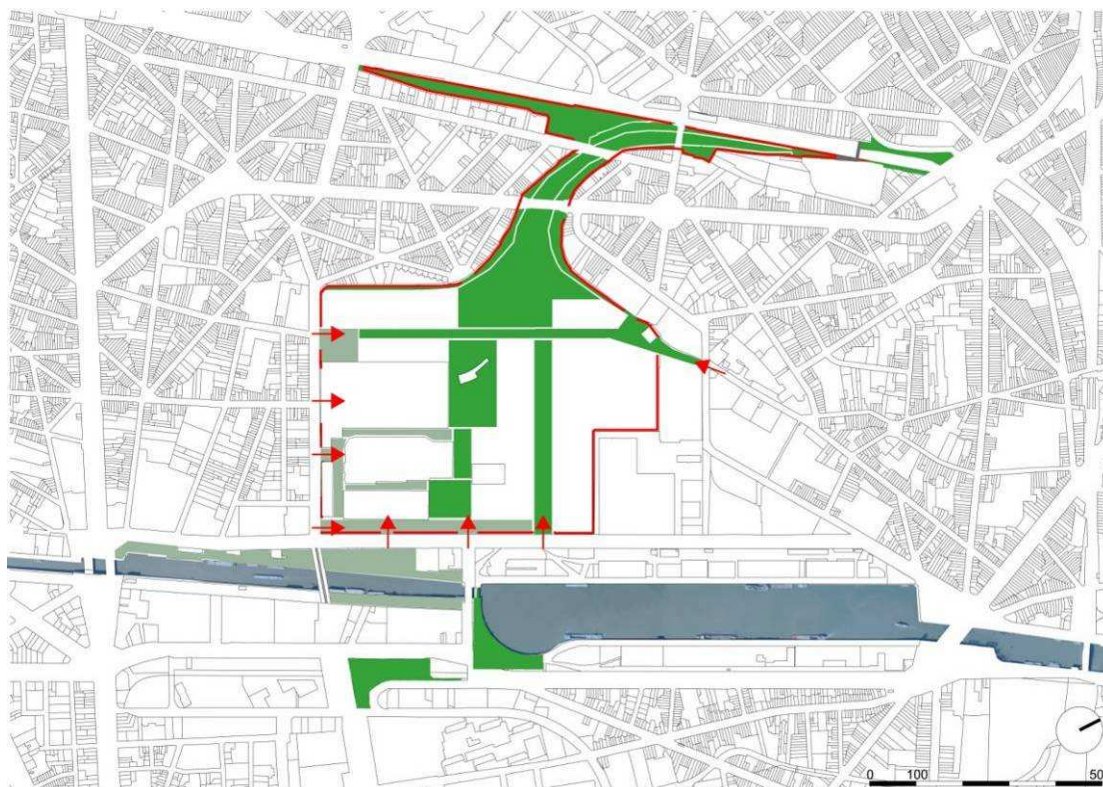
Dit project is verbonden met de wijziging van de wegen op de Willebroekkaai. De Groendreef is een ruimte voor sport- en spelactiviteiten die in continuïteit met het Maximiliaanpark moet worden behandeld. Om dit project te laten slagen in het kader van de herinrichting van deze verkeersassen, voorzien door de BBP's Willebroek en Helihaven, is een comfortabele en beveiligde toegang vereist.



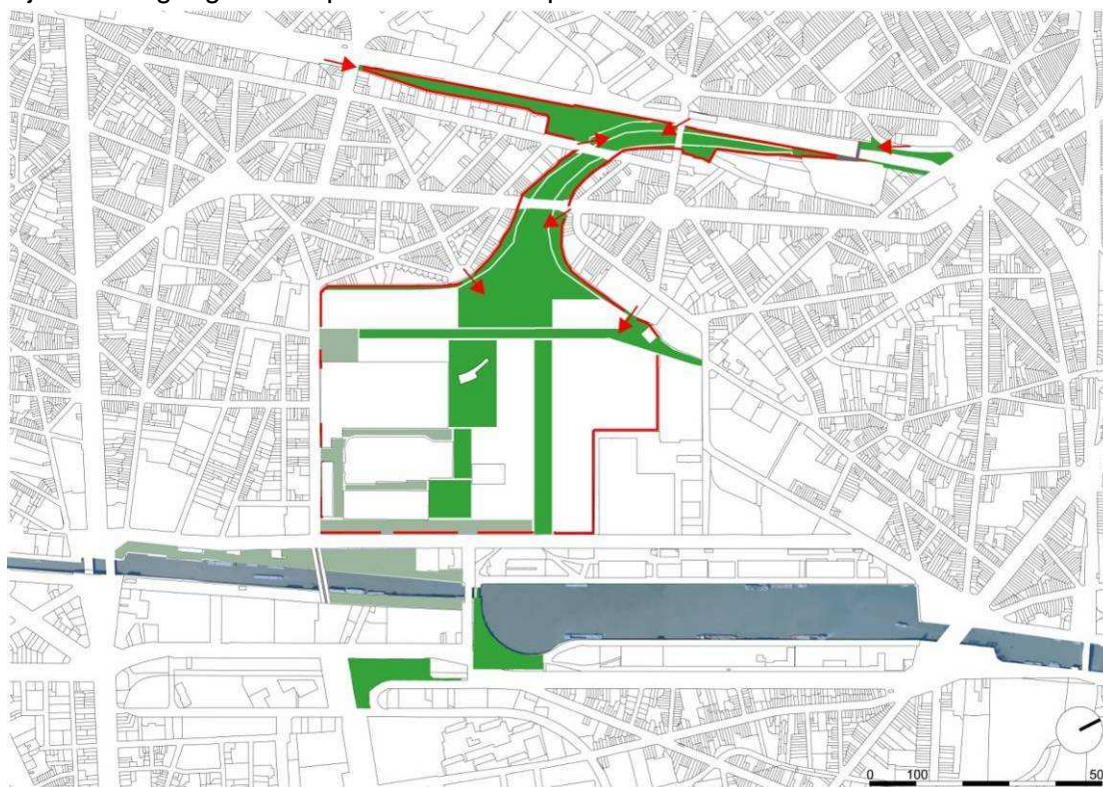
4. TOEGANG EN VERBINDINGEN

Langs de perimeter van de Tour & Taxis site zijn diverse toegangen ingericht: het park is met de omliggende wijken verbonden voor de talrijke eigen gebruiksdoeleinden, maar ook voor zacht verkeer van één punt in de stad naar een ander.

- Geen enkel privévoertuig mag het terrein van de parkenketen op de Tour & Taxis site oversteken. Meer bepaald de strook van de Noord-Zuidverbinding (verbinding Vandenboogaerdestraat en Molenbeeksestraat) die dwars door het park loopt, is uitsluitend bestemd voor voetgangers en fietsers.
- Een lopende studie analyseert de diverse tracés van de tram die de zone zal aandoen. Onder bepaalde voorwaarden is de doortocht van de tram verenigbaar met het park. De oversteek moet zo kort mogelijk zijn, dus de noord-zuidrichting volgen en niet de oost-westrichting in de diepte van het park. De exploitatie van de tramlijn moet aan de context van het park worden aangepast door tegen verminderde snelheid op een gemeenschappelijk plateau te rijden zonder dat dit een onoverkomelijke hindernis mag zijn. Het scenario waarbij de tram een helling neemt die naar de Jubelfeestbrug rijdt, is niet verenigbaar met het landschapsproject.
- De toegangen op de begane grond worden ingericht op diverse punten langs het historische traliewerk dat bewaard wordt, maar nu van openingen voorzien is.



- Het verharde voorplein langs de Havenlaan is de spil van het zachte verkeer in de richting van het stadscentrum (naar de toekomstige Picard-loopbrug en de Redersbrug). Het is ook de centrale plaats vanwaar men zich toegang kan verschaffen tot de directe omgeving van het kanaal met haar gevarieerde nieuwe functies (Havenlaan in verbinding met de hoofdingang van het Koninklijk Pakhuis).
- De toegangen met een hoogteverschil in de spoorwegvallei worden ingericht met lichte structuren, die met de bruggenhoofden verbonden zijn zonder de taluds en hun plantengroei te verstoren. Deze toegangen zijn kleine kunst- en bouwwerken met diverse functies (hoofdzakelijk trappen maar ook belvédères en servicelokalen). Er zijn ook toegangen voor personen met beperkte mobiliteit.



- Een kunstwerk steekt de L28 spoorweg over en verbindt het park met het Emile Bockstaelplein (via de voetgangersdreef van de Laneastraat die heringericht moet worden). Het hellend vlak wordt aangelegd tussen de spoorweg en het bestaande gebouw.



- De verbinding met het L28 park wordt tot stand gebracht met toegangsstructuren op de bruggenhoofden van de Clesse- en de Demeerbrug.
- Op korte termijn moet een toegang van het TIR-centrum en het Byrrh-centrum naar de Dieudonné Lefèvrestraat en de Tivoli-site gewaarborgd worden. Op lange termijn moet een grotere opening worden bestudeerd in het kader van de herinrichting van het TIR-centrum.



- Langs het volledige Béco-dok wordt de continuïteit voor voetgangers gewaarborgd tussen het Sainteletteplein en de Redersbrug.

5. EEN PARK DAT EVOLUEERT

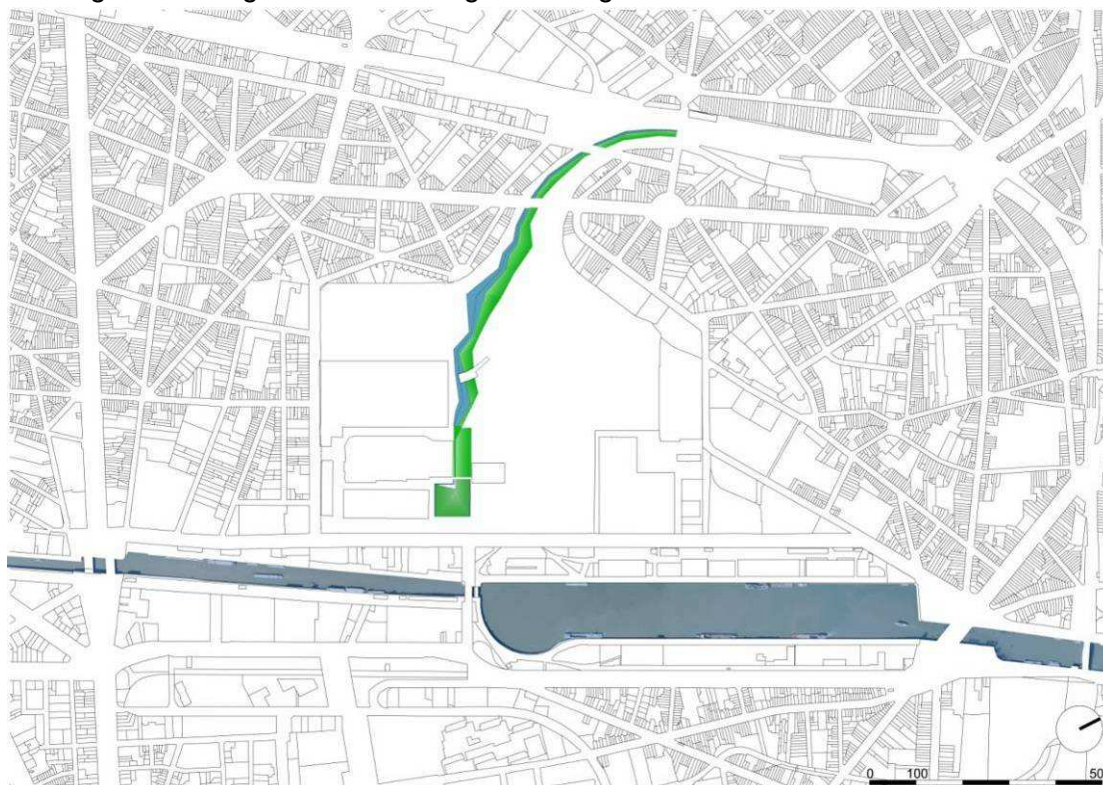
De parkenketen is de basis waarrond het netwerk van openbare ruimten van de Tour & Taxis site zal worden opgebouwd.

Ze is de rode draad van de inrichtingen. De onmiddellijke inplanting van een voldoende groot parcours om de zones te gebruiken voor geanimeerde en begeleide activiteiten, niet in een doodlopende straat maar in een ruimte die een daadwerkelijke verbinding vormt met de omliggende wijken, zal geleidelijk gebruikers aantrekken en een voorproef vormen van de toekomstige inrichtingen.

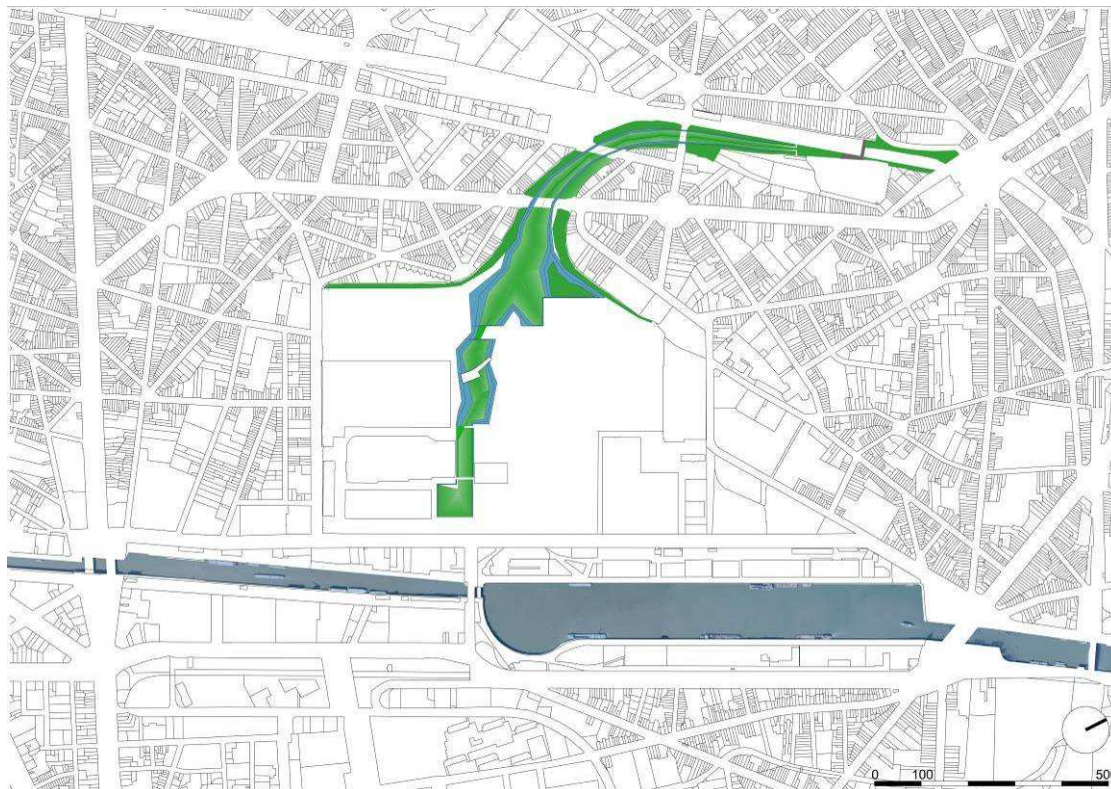
De geleidelijke ontwikkeling van de parkenketen en haar entiteiten zal de evolutie van de wijk volgen. De diverse "platen" zullen mettertijd worden samengevoegd, rekening houdend met de openingen naar de omliggende wijken, de verbouwing van de bestaande en de bouw van nieuwe constructies.

De belangrijkste fasen

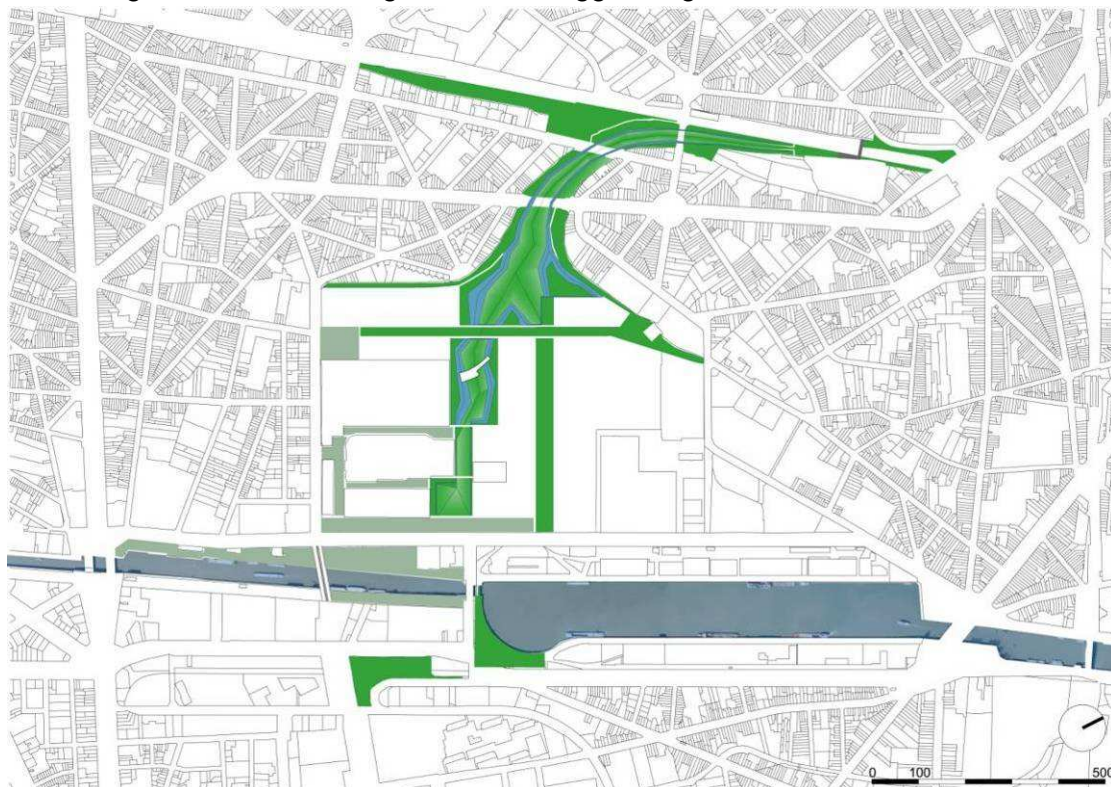
- De aanleiding voor de inrichtingen is het graven van een afwateringssloot. Een grasveld met variabele breedte in de gesaneerde zone langs de sloot is de voorbode van het toekomstige park met zijn eigen gebruiksdoeleinden en als verbindingselement tussen de wijken. Het is de bedoeling een doorsteekverbinding tot stand te brengen, en geen doodlopende wandelroute. Het braakland op de terreinen van de toekomstige parkenketen wordt op gedifferentieerde wijze beheerd als voorbereiding op en ter begeleiding van de herinrichting van de site, tijdens de volledige uitvoering van de inrichtingswerken gecoördineerd door Leefmilieu Brussel.



- Er wordt een tweede sloot gegraven. De vallei krijgt vorm en de ruimte tussen deze twee elementen wordt ingenomen door een breed grasveld. De toegangen vanaf de wijken worden geleidelijk geopend.



- Stap na stap ontwikkelt de buurt zich. Naast het doorlopende parcours van de vallei komt een opeenvolging van platen die de inrichting geleidelijk uitbreiden tot haar definitieve grenzen. Elke plaat past in de globale logica van de site, vormt een ruimtelijke entiteit met een duidelijk omschreven karakter, en maakt het mogelijk de verbindingen met de inrichtingen en de omliggende gebouwen te beheren.



Tijdelijk beheer van de bebouwbare terreinen

De bebouwbare terreinen nemen zeer grote oppervlakten op de site voor hun rekening. Ingerichte zones zullen naast nog in te richten zones bestaan. In afwachting kunnen de wachtende zones tijdelijk als bloemenweiden gebruikt, omgeploegd of bewerkt worden. Deze ruimten kunnen worden aangewend voor evenementen en tijdelijke activiteiten.

MDP

MICHEL DESVIGNE LANDSCHAPSDESKUNDIGE

Stedenbouwkundige en landschappelijke studieopdracht
Ontwikkeling van de openbare ruimten op de site van TOUR & TAXIS

SYNTHESENOTA

COLOFON

Deze synthesesnota heeft betrekking op de studie die voor rekening van Leefmilieu Brussel / afdeling Groene ruimten werd uitgevoerd door MDP (Michel Desvigne) na een onderhandelingsprocedure en op basis van de aanbevelingen van een adviescomité van 12 personen onder leiding van meester-architect Olivier Bastin.

De studie had als doel, in een synthesedocument, een programma en een langetermijnambitie te formuleren voor de « achtereenvolgende » groene ruimten vanaf het kanaal tot Bockstael en dat volgens een coherente, overlegde totaalvisie waarin de componenten en specifieke kenmerken van elke site worden geïdentificeerd. De nota vormt een tool ter ondersteuning van de processen voor het omschrijven van de studieopdrachten voor de toekomstige projecten. In dat verband vormen de uitgewerkte kaarten een soort van richtsnoeren waarbij met name de oppervlakten van richtinggevend aard zijn.

Deze studie, die van oktober 2010 tot mei 2011 liep, werd begeleid door het ATO in het raam van het Begeleidingscomité Groene ruimten Tour & Taxis.

Het Begeleidingscomité was samengesteld uit:

ADT-ATO, Agora (Bureau belast met het BBP Tour & Taxis), BELIRIS, Bouwmeester van het Brussels Gewest, BRAL, BROH – Directie Monumenten en Landschappen, BROH – Directie Planning, BROH Directie Stendebouw, Brussel Mobiliteit, Gemeente Molenbeek – Gesubsidieerde projecten, GOMB, de Havenarchitect (ARTER), Haven van Brussel, Kabinet van Minister B. Cerexhe, Kabinet van Schepen Ch. Ceux (Stad Brussel), Kabinet van Staatssecretaris Ch. Doulkeridis, Kabinet van Minister B. Grouwels, Kabinet van Minister E. Huytebroeck, Kabinet van Minister-President Ch. Picqué, Kabinet van Minister J-L. Van Raes, Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen, Leefmilieu Brussel, Michel DESVIGNE (MDP), OCMW van Brussel, Project T&T nv, Stad Brussel – Administratie Stedenbouw, STIB-MIVB.