

Mission complémentaire d'étude pour l'aménagement d'itinéraires de promenades cyclo-piétonnes sur les talus des voies de chemin de fer (L28, L50, L60) du périmètre du Contrat de Quartier Durable Bockstael et l'établissement d'un Plan Directeur / octobre 2013

Opdracht voor een aanvullende studie voor de inrichting van wandel- en fietsroutes in het spoorwegtalud (L28, L50, L60) binnen de perimeter van het Duurzaam Wijkcontract Bockstael en opmaak van een Masterplan / oktober 2013



Etude réalisée par
Studie gerealiseerd door

ARTGINEERING



Mission complémentaire d'étude "L50"
Aanvullende studieopdracht "L50"

Ville de Bruxelles / Stad Brussel
Cellule de Coordination des Actions de Revitalisation / Cel Coördinatie van de Herwaarderingsacties
Boulevard Anspach 6 Anspachlaan / Bruxelles 1000 Brussel
Chef de projet / Projectleider: Sébastien Sainsard
Tel: 0032 (0) 2 279 25 25
Email: sebastien.sainsard@brucity.be
Coordinateur général / Algemene coördinator: Nicole Vanderhaeghe

· beliris ·
POUR BRUXELLES
VOOR BRUSSEL



Etude réalisée par AM: Artgineering / Urban Platform scri
Studie gerealiseerd door TV: Artgineering / Urban Platform cvba

1e Middellandstraat 103 - 3021 BD Rotterdam - The Netherlands
Tel : 0031 (0) 10 2409155 - Fax: 0031 (0) 10 2409154
Email: info@artgineering.nl - www.artgineering.nl
Project team: Stefan Bendiks, Laurens Boodt, Frank van Wijngaarden
Quai des charbonnages 30-34 - 1080 Brussels - Belgium
Tel : 0032 (0) 2 502 73 28 - Fax: 0032 (0) 2 502 29 85
Email: mail@urbanplatform.com - www.urbanplatform.com
Project Team: Eveline Vyncke, Olivier Roegiest

ARTGINEERING



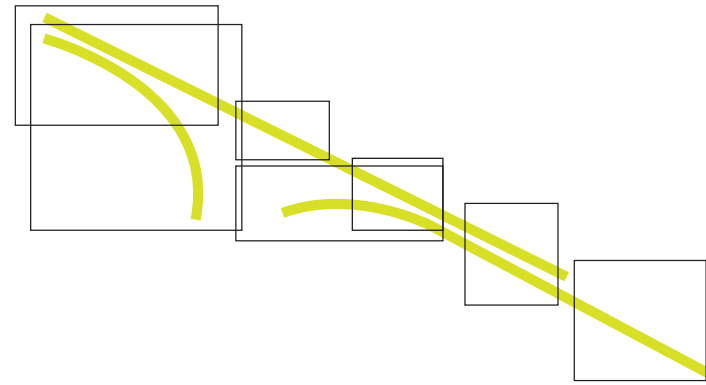


Table des matières

0. Introduction
1. Analyse
2. Itinéraire
3. Propositions d'opérations

Annexes
A. Estimation
B. Noeuds
C. Détails

Inhoudsopgave

0. Inleiding
1. Analyse
2. Route
3. Ontwerpvoorstellen

Bijlagen
A. Kosten
B. Knoopunten
C. Details

Introduction

Mission et opportunités

Cette mission complémentaire est effectuée dans le cadre de l’élaboration du dossier de base du Contrat de Quartier Durable Bockstael. Les différentes lignes de chemin de fer (L28, L50, L60) traversant le périmètre se présentent comme une caractéristique importante de la zone d’étude de ce contrat de quartier. Les talus des voies ferrées constituent de vastes espaces offrant le potentiel d’une transformation en zones vertes qui aujourd’hui restent inutilisées principalement à cause de leur inaccessibilité. En outre, les talus offrent la possibilité de créer de nouvelles connexions indispensables dans le tissu urbain actuellement fragmenté.

Le but de cette mission est d’étudier les différentes possibilités pour la création de nouvelles connexions pour cyclistes et piétons à l’emplacement des talus de la voie ferrée. La situation existante a été examinée et plusieurs recommandations ont été faites pour 7 différents tronçons en vue d’un développement à court et à long terme¹. Le résultat final de cette étude présente quatre propositions de conceptions qui ont été incluses dans le dossier de base du Contrat de Quartier Durable Bockstael.

L’étude a permis de mettre en image les possibilités pour l’aménagement des talus ferroviaires. L’étude a été présentée au “Fietsmanager” de la Région de Bruxelles-Capitale le 19 août, et aux états régionaux le 21 août (direction du développement urbain et le cabinet de la Ministre E. Huytebroeck). Lors de la présentation du dossier de base le 5 septembre au Collège de la Ville de Bruxelles, la proposition de projet L50 a également été présentée.

Méthodologie

L’étude a été effectuée en trois phases:

- dans une première phase, une analyse de la situation existante a été faite sur les différentes échelles politiques.
- dans une deuxième phase, les 7 tracés ont été dessinés en plan ainsi qu’une proposition d’implantation a été faite.
- dans une troisième et dernière phase, quelques propositions de dessins ont été approfondies qui sont incluses dans le dossier de base.

¹ Les projets inclus dans le dossier de base du Contrat de Quartier Durable doivent être effectués dans les 4 ans après la réception de ce dossier. Entre les projets à court et à long terme, il convient de distinguer ceux qui peuvent être réalisés dans les 4 ans et ceux pour lesquels une réalisaton dans les 4 ans n’est pas favorable ou estimable.

Introdactie

Opgave en kansen

Deze aanvullende studieopdracht werd uitgevoerd in het kader van het Duurzaam Wijkcontract Bockstael. Kenmerkend voor de studiezone van dit wijkcontract is dat de perimeter wordt doorkruist door meerdere spoorlijnen (L28, L50, L60). De taluds van deze spoorwegbedding bieden een enorm potentieel aan groenvoorzieningen die vandaag niet toegankelijk zijn en daardoor onbenut blijven. Daarnaast biedt het spoorwegtalud de mogelijkheid om nieuwe verbindingen te leggen die een oplossing bieden voor het gefragmenteerde stedelijke weefsel.

De bedoeling van de studie is om de mogelijkheden te onderzoeken voor het aanleggen van nieuwe fiets- en voetgangersverbindingen in het talud van de spoorwegbedding. Voor de 7 verschillende trajecten is de bestaande situatie onderzocht en zijn aanbevelingen gedaan voor de ontwikkeling van het tracé op korte en lange termijn¹. Het onderzoek heeft uiteindelijk geleid tot een viertal ontwerpvoorstellen die zijn opgenomen in het basisdossier van het Duurzaam Wijkcontract Bockstael.

De studie heeft geholpen om de mogelijkheden voor de inrichting van het spoorwegtalud in beeld te brengen. De studie werd op 19 augustus voorgesteld aan de fietsmanager van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en op 21 augustus aan de gewestelijke overheden (Directie Stadsvernieuwing en het kabinet van minister E. Huytebroeck). Het projectvoorstel werd op 5 september, samen met het basisdossier, voorgesteld aan het college van de Stad Brussel.

Methodologie

De studie werd uitgevoerd in 3 fasen:

- In een eerste fase is een analyse gemaakt van de bestaande situatie op de verschillende schaalniveaus (Gewest, Gemeente, Wijk).
- In een tweede fase zijn de 7 tracés in kaart gebracht en is een inplantingsvoorstel getekend. Voor elk tracé is een globale kostenraming gemaakt.
- In de derde en laatste fase zijn een aantal concrete ontwerpvoorstellen uitgewerkt die zijn opgenomen in het basisdossier.

¹ Projecten die worden opgenomen in het basisdossier van het Duurzaam Wijkcontract dienen te worden uitgevoerd binnen 4 jaar na oplevering van het basisdossier. Bij projecten voor korte termijn en lange termijn wordt hier dus onderscheid gemaakt tussen projecten die uitgevoerd kunnen worden binnen het wijkcontract en projecten waarvan het niet aannemelijk of wenselijk is dat zij binnen 4 jaar gerealiseerd zullen worden.

Analyse

Analyse de la situation existante

L’objectif de cette mission est d’étudier les possibilités de réaliser exclusivement dans l’emprise des talus ferroviaires une connexion cyclo-piétonne directe et ininterrompue. Le tracé et la situation des voies ferrées dans le périmètre du Contrat de Quartier Durable Bockstael deviennent dès lors stratégiques de part les intérêts qu’ils offrent à plusieurs échelles:

- A l’échelle supra-locale (Région Bruxelles-Capitale) ce tracé fait partie de l’itinéraire principal « OMA B / Moyenne Ceinture » du RER-vélo, souhaitant la création de connexions cyclables rapides entre la Ceinture flamande et le centre de Bruxelles. L’étude RER-vélo décrit le trajet entre la Place Bockstael et le canal comme « difficile mais indispensable ».² Les têtes de ponts prévues sur le côté du canal offrent la possibilité d’y poser un pont cycliste.³ (CARTE 1)
- A l’échelle locale (Ville / Commune), le tracé entre la Place Bockstael et le canal forme un chaînon manquant entre le parc L28A et le Parc de la Senne et plus loin entre le site de Tour & Taxis et le Parc Gaucheret. La réalisation d’une connexion entre Bockstael et le canal permet de renforcer le Maillage Vert et rendre ces zones vertes plus accessibles pour les habitants du quartier autour de la Place Bockstael. (CARTE 2)
- Finalement, à l’échelle infra-locale (quartier), la réalisation d’une connexion directe cyclo-piétonne dans le talus de la voie ferrée offre une plus-value importante pour la cohésion dans le quartier même. La piste cyclo-piétonne crée des connexions entre pulsieurs sites intéressants dans le quartier, dont l’ancienne gare de Laeken, le passage Chambon et la Halte Royale – les trois classés au patrimoine historique – et relie également les différents “pocket parks” inclus dans le programme du dossier de base du Contrat de Quartier Bockstael. (CARTE 3)

2 Eindrapport Fiets-GEN studie, kaart 8 p.29, 20 november 2012, Timenco & ProVélo
3 Concernant la voie cyclable longeant la L50, un tracé au nord longeant la rue du Champ de la Couronne semble indiqué. Il faut voir dans quelle mesure une voie cyclable peut être aménagée dans le talus ferroviaire nord, parallèlement à la rue Léopold 1er qui passe sous la rue du Champ de l'Eglise (parallèle à la voie), croise l’avenue de la Reine via une passerelle cyclable pour franchir ensuite le Canal via le tunnel cyclable et rejoindre une voie cyclable sud parallèle à la voie. Pour Infrabel, ce trajet n’est toutefois pas réalisable, sauf pour le tronçon compris entre « Chambon » et le Canal.

Analyse

Analyse van de bestaande situatie

Het doel van de studie is om de mogelijkheden voor de aanleg van een directe verbinding voor fietsers en voetgangers in het talud van de spoorwegbedding te onderzoeken. Het tracé van de spoorweg binnen de perimeter van het Duurzaam Wijkcontract Bockstael is zeer strategisch vanwege zijn betekenis op meerdere schaalniveaus:

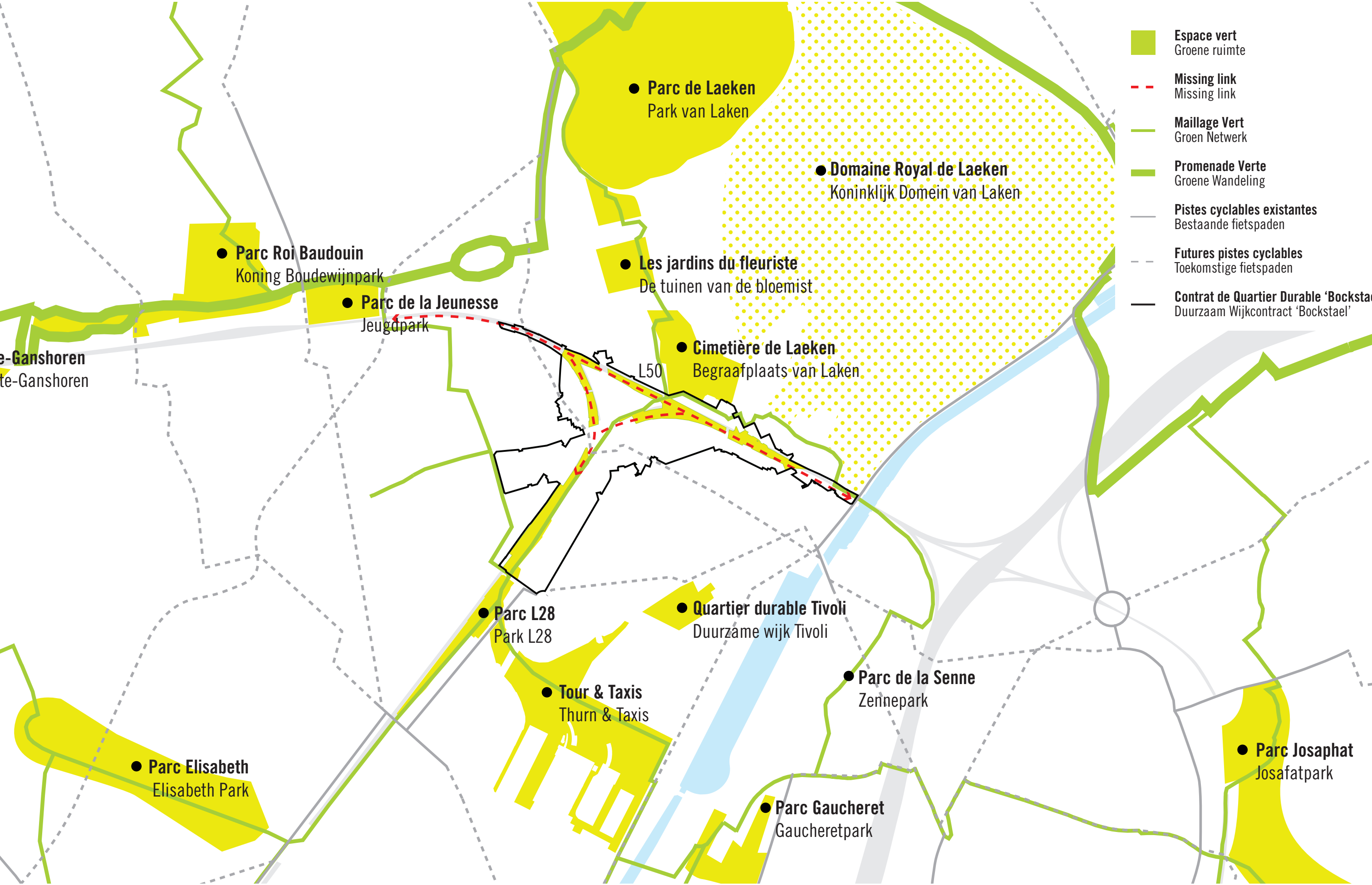
- Op de supra-lokaal schaalniveau (Brussels Hoofdstedelijk Gewest) is dit tracé onderdeel van de hoofdroute “OMA B / Middenring” van het Fiets-GEN dat snelle fietsverbindingen wenst te realiseren tussen de Vlaamse Rand en het centrum van Brussel. Het traject tussen het Bockstaelplein en het kanaal wordt in de Fiets-GEN studie omschreven als “moeilijk maar noodzakelijk”.² De voorziene brughoofden aan het kanaal bieden wel potentieel om hier een fietsbrug over te leggen.³ (KAART 1)
- Op de lokale schaal (Stad / gemeente) vormt het tracé tussen het Bockstaelplein en het kanaal een ontbrekende schakel tussen het park van de L28A en het Zennepark en verder tussen de site Thurn & Taxis en het Gaucheretpark. Het realiseren van een verbinding tussen Bockstael en kanaal kan het groene netwerk versterken en deze waardevolle groenvoorzieningen beter bereikbaar maken voor de bewoners van de wijk rondom het Bockstaelplein. (KAART 2)
- Tot slot, op inter-lokale schaal (wijk), biedt de aanleg van een directe verbinding voor fietsers en voetgangers in het talud van de spoorwegbedding ook een belangrijke meerwaarde voor de verbinding binnen de wijk. De aanleg van een fiets- en wandelroute in het talud legt verbindingen tussen een aantal interessante plekken in de wijk waaronder het oude station van Laken, de Chambon doorgang en het Koninklijk station (alledrie geklasseerd als monument). Ook de verschillende “pocket parks” die zijn opgenomen in het basisdossier van het Duurzaam Wijkcontract Bockstael, worden op deze manier met elkaar in verband gebracht. (KAART 3)

2 Eindrapport Fiets-GEN studie, kaart 8 p.29, 20 november 2012, Timenco & ProVélo
3 Voor het fietstracé langs L50 lijkt een noordelijk tracé langs de Kroonveldstraat aangewezen. Er moet onderzocht worden in hoeverre er in het noordelijk spoorwegtalud een fietsroute kan komen, parallel aan de Leopold 1 straat die onder de Kerkeveldstraat gaat (parallel aan spoor), via een fiets-brug de Koninginnelaan kruist om dan via de fietsonderdoorgang naar een zuidelijke fietsroute parallel aan het spoor over het kanaal gaat. Voor Infrabel is dit traject wel niet haalbaar, behalve voor het gedeelte tussen “Chambon” en kanaal.

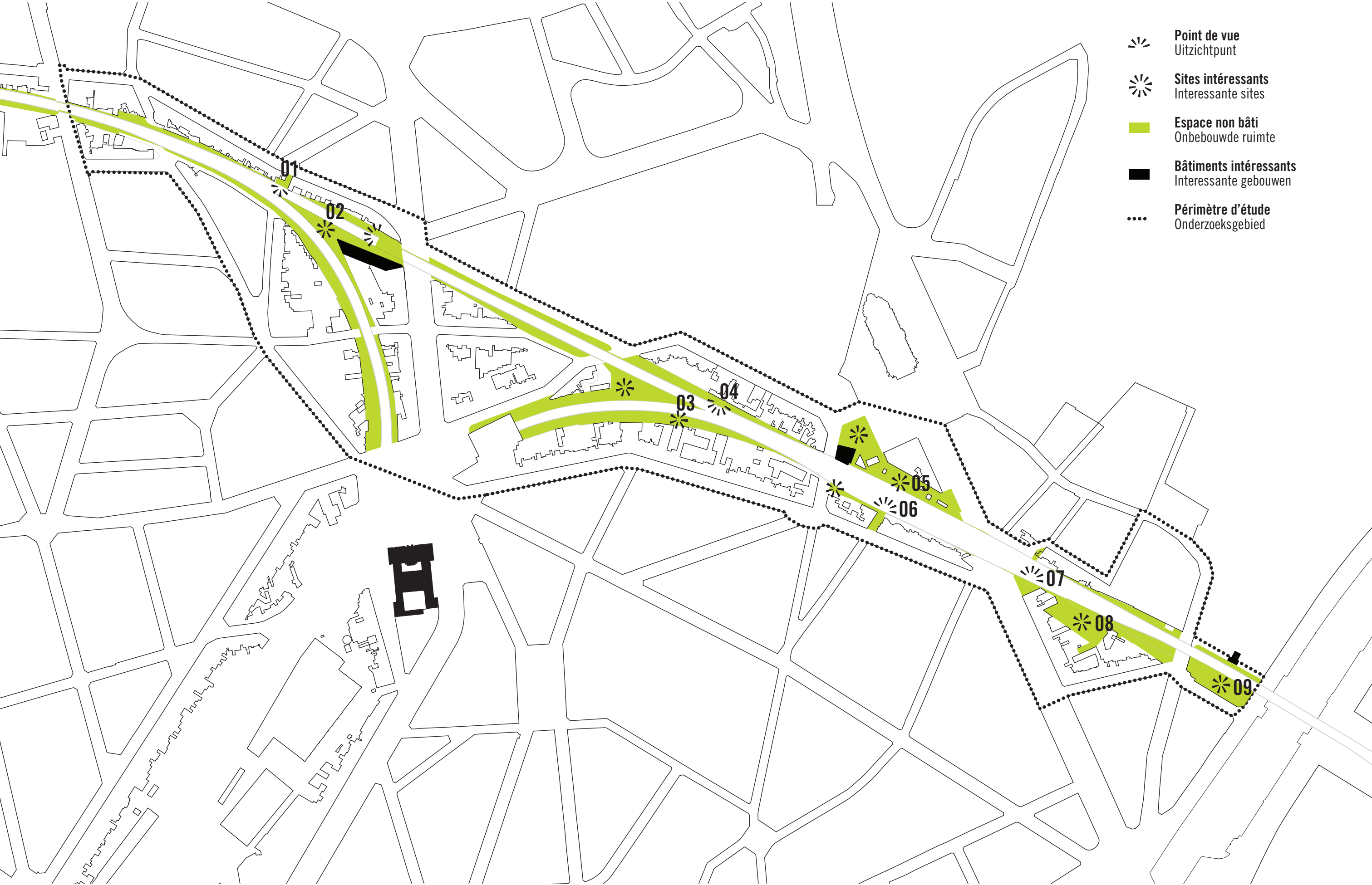
Carte Kaart 01: RER vélo (échelle supra-locale) Fiets GEN (supra-lokale schaal)



Carte Kaart 02: **Maillage Vert** (échelle locale) Groen netwerk (lokale schaal)



Carte Kaart 03: Sites intéressants (échelle infra-locale) Interessante plekken (inter-lokale schaal)



Sites intéressants Interessante plekken



01. Point de vue rue du Champ de la Couronne Uitzijk bij de Kroonveldstraat



02. 'Pocket park' gare Bockstael 'Pocket park' Bockstaelstation



03. 'Pocket park' rue Léopold I 'Pocket park' Leopold I straat



04. Site rue Léopold I nr. 38 - 40 Site Leopold I straat nr. 38 - 40



05. Jardins collectifs rue Tacquet Volkstuinen aan de Tacquetstraat



06. Point de vue rue Pr. Clémentine Uitzichtpunt Pr. Clementinestraat



07. Passage Chambon Chambon doorgang



08. "Albert Street" – jardin pédagogique "Albert Street" – Pedagogische tuin



09. Ancienne Halte Royale Voormalig Koninklijk station

Réseaux (CARTE 4)

La place Bockstael est un noeud intermodal important. Plusieurs arrêts de tram, de métro et de bus se croisent sur cette place. La proximité de la gare Bockstael renforce encore cette intermodalité. Néanmoins, faute de lisibilité et compte tenu de la présence dominante de la voiture, l’accessibilité et le franchissement de ce noeud par les piétons et les cyclistes est actuellement problématique. Une piste cyclable Régionale traverse le quartier (ICR PP). Le gabarit des axes commerciaux Marie-Christine et notamment de la rue Fransman est très étroit au regard de sa fréquentation. Une piste cyclo-piétonne se présenterait comme une alternative positive pour ces utilisateurs et augmenterait l’accessibilité de la place Bockstael.

Topographie (CARTE 5)

Alors que le niveau des voies ferrées reste horizontal sur le périmètre d’étude, offrant ainsi aux cyclistes un haut degré de confort potentiel, celles-ci se trouvent en grande partie en contrebas du quartier (de la rue Delva à la Place Bockstael et jusqu’à la rue du Champ de l’Eglise). A hauteur de la rue Tacquet et de l’Avenue de la Reine, les voies se trouvent par contre au même niveau pour progressivement se retrouver en surplomb du quartier Outre-Ponts pour franchir la Chaussée de Vilvoorde et le canal.

Zones bâties (CARTE 6)

La densité de la zone bâtie autour de la place Bockstael est très élevée. Dans cette zone très dense, la voie ferrée est un espace ouvert important. Actuellement, le talus touche souvent les arrières des parcelles privées, de sorte que les talus sont mal entretenus et que l’on y retrouve parfois une grande quantité d’ordures déversées clandestinement. A certains endroits, des jardins collectifs ont été aménagés tout au long des voies: le long de la rue Tacquet, sur le terrain enclavé à côté de la rue Albert et sur le talus entre la Place Bockstael et la rue du Champ de l’Eglise.

Propriétés publiques (CARTE 7)

La carte des propriétés publiques montre qu’Infrabel est propriétaire des voies ferroviaires et des talus, alors que la SNCB-Holding est propriétaire et gestionnaire des terrains (et parfois des bâtiments, constructions, biens immobiliers, ...) qui ne sont pas directement liés à l’exploitation des voies, souvent avec une affectation non-définie. Finalement on trouve quelques propriétés publiques intéressantes aux abords de la voie ferrée qui pourraient donner accès à une piste cyclo-piétonne.

Espace disponible (CARTE 8)

Cette carte montre l’espace disponible dans les talus pour l’aménagement d’une piste cyclo-piétonne et les sites potentiels pour l’aménagement des accès (semi-)publics aux talus. La zone d’intervention exacte a été déterminée sur base de la totalité des propriétés publiques à l’exception de l’espace entre les voies, tout en tenant compte d’une distance minimale par rapport aux voies de 3m (1,5m pour assurer la sécurité + 1,5m nécessaire pour l’entretien).⁴

4 Conformément à la réunion avec Mr. Rubens d’Infrabel du 1er août 2013

Netwerken (KAART 4)

Het Bockstaelplein vormt een belangrijk intermodaal knooppunt. Verschillende haltes voor tram, metro en bus komen hier samen. De nabijheid van het station Bockstael versterkt deze intermodaliteit. De bereikbaarheid van dit knooppunt voor voetgangers en fietsers is momenteel problematisch door een gebrek aan leesbaarheid en de dominante aanwezigheid van de auto. De wijk wordt doorkruist door een Gewestelijke FietsRoute (GFR PP). Het profiel van de handelsassen Maria-Christina en vooral Fransman zijn erg smal voor de grote hoeveelheid gebruikers. Een fiets- en wandelroute in het talud zou een rustig alternatief bieden voor deze gebruikers en de bereikbaarheid van het Bockstaelplein verhogen.

Topografie (KAART 5)

De spoorwegbedding loopt nagenoeg horizontaal en biedt daarmee een hoge mate van comfort voor met name voor de fietsers. Het spoor bevindt zich grotendeels op een lager niveau dan de rest van de wijk (van de Delvastraat tot aan het Bockstaelplein en de Kerkeveldstraat). Ter hoogte van de Tacquetstraat en de Koninginnelaan ligt de spoorwegbedding op straatniveau om bij de wijk Over-de-Bruggen boven het straatniveau uit te stijgen om de Vilvoordsesteenweg en het kanaal over te steken.

Bebouwing (KAART 6)

De bebouwingsdichtheid van de wijk rondom het Bockstaelplein is erg hoog. Het spoorwegtracé vormt een belangrijke onbebouwde ruimte in een dichtbebouwd gebied. Momenteel grenst het talud op de meeste plaatsen aan de achterkanten van het privédomein. Het talud wordt daardoor slecht onderhouden en op sommige plaatsen treft men grote hoeveelheden sluikestort. Op een aantal plekken zijn collectieve stadstuinen ingericht langs het spoor: langs de Tacquetstraat, op het binnenterrein langs de Albertstraat en op het talud tussen het Bockstaelplein en de Kerkeveldstraat.

Openbare eigendommen (KAART 7)

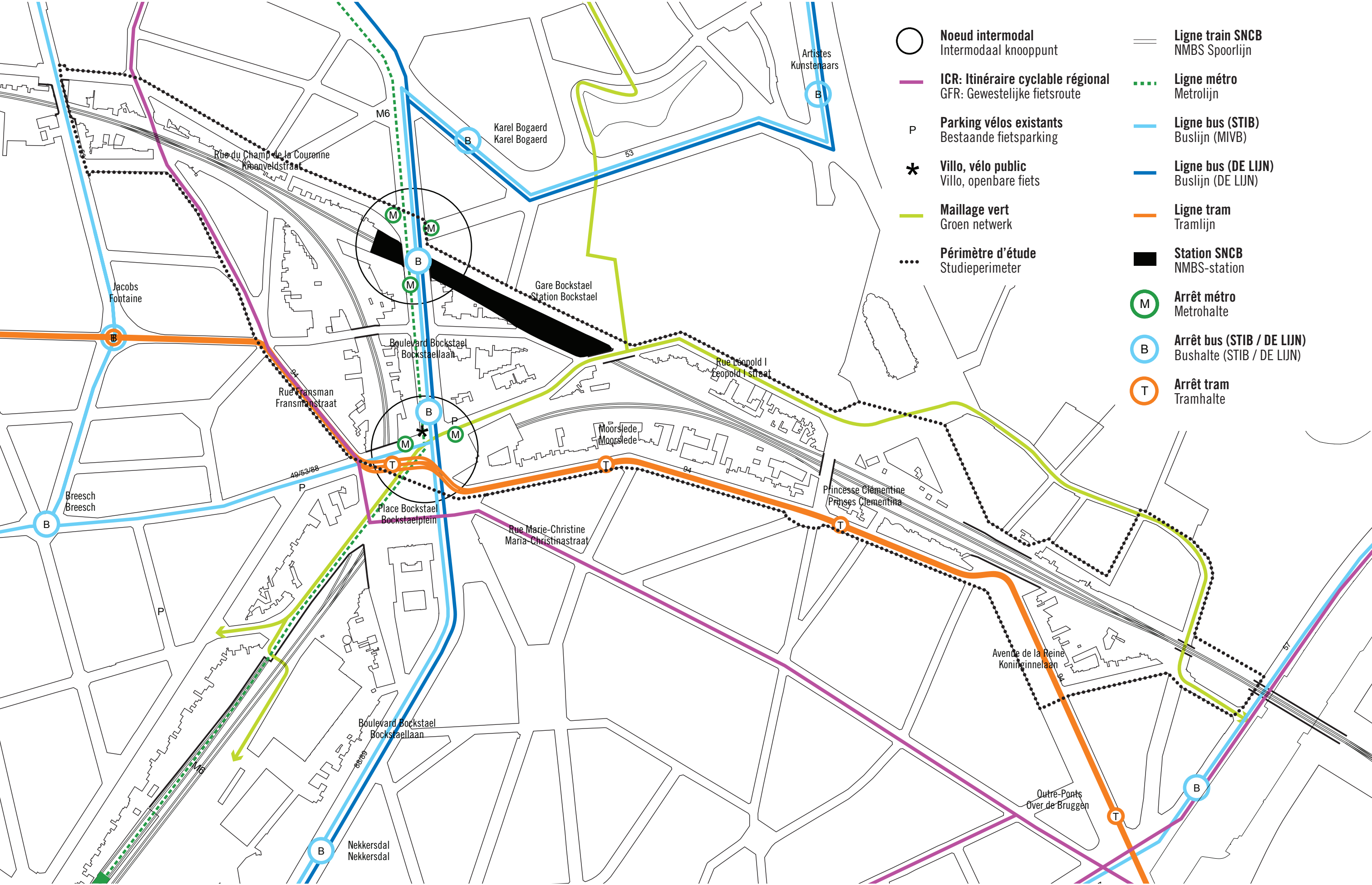
De kaart van de openbare eigendommen toont dat Infrabel eigenaar is van de spoorlijnen, de spoorwegbedding en het spoorwegtalud. De NMBS-Holding is eigenaar van de terreinen (en soms gebouwen, constructies, vastgoed, ...) die niet rechtstreeks met de exploitatie van de sporen te maken hebben. Veelal gaat het om terreinen met een restbestemming. Langs het spoorwegtracé liggen verder een aantal interessante openbare eigendommen die mogelijke toegangen zijn naar een wandel- en fietsroute.

Beschikbare ruimte (KAART 8)

Deze kaart toont de beschikbare ruimte in het talud voor de aanleg van een fiets- en voetgangersverbinding en de potentiële sites voor de aanleg van (semi-)publieke toegangen naar het talud. Het exacte interventiegebied is bepaald op basis van het geheel van publieke eigendommen met uitzondering van de ruimte tussen de sporen. Hierbij is rekening gehouden met een minimale afstand tot de sporen van 3 meter (1,5 meter voor veiligheid + 1,5 meter voor onderhoud).⁴

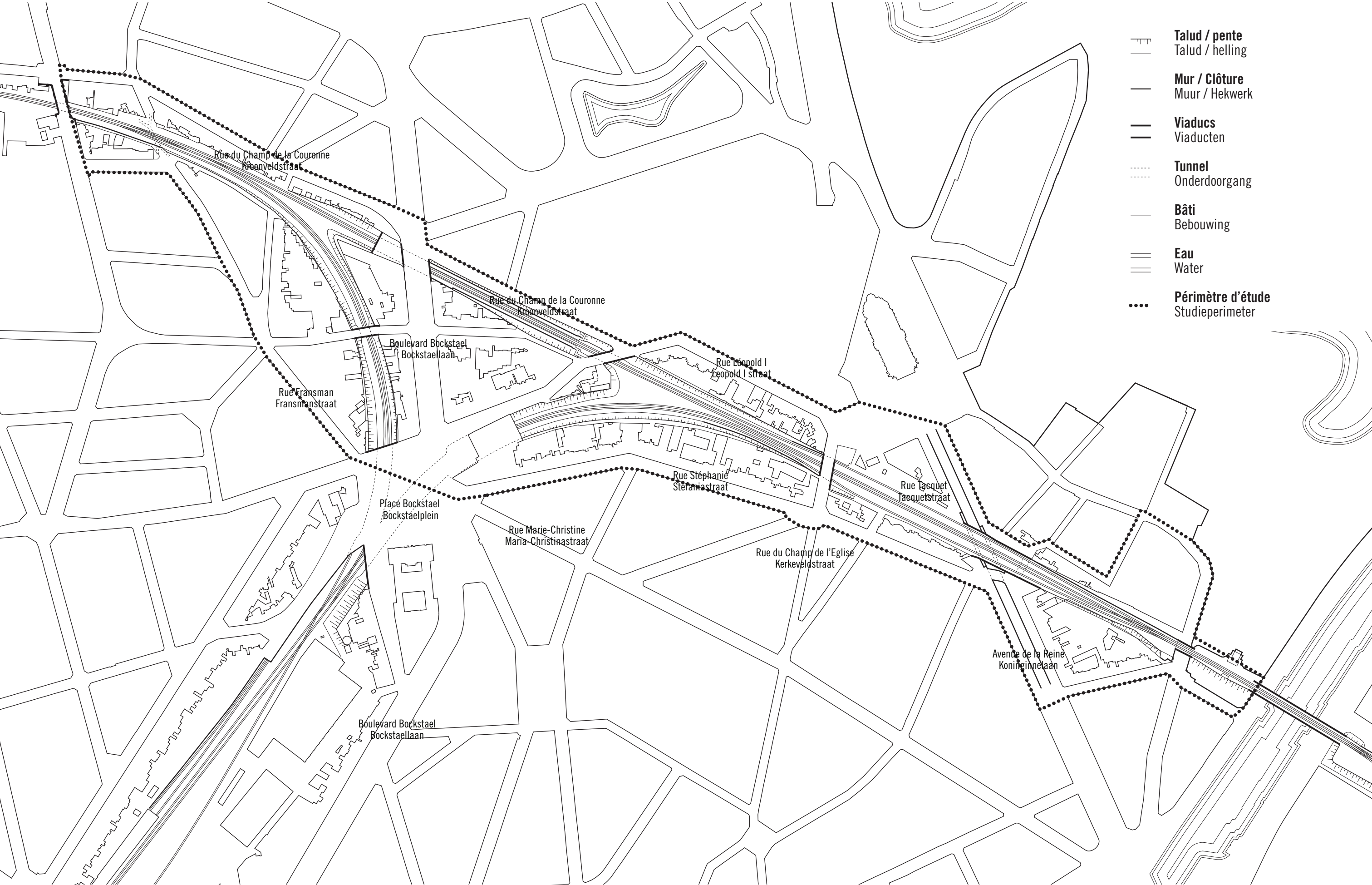
4 Conform de bijeenkomst met dhr. Rubens van Infrabel op 1 augustus 2013

Carte Kaart 04: Réseaux Networken



- Noeud intermodal**
Intermodaal knooppunt
- ICR: Itinéraire cyclable régional**
GFR: Gewestelijke fietsroute
- Parking vélos existants**
Bestaande fietsparking
- Villo, vélo public**
Villo, openbare fiets
- Maillage vert**
Groen netwerk
- Périmètre d'étude**
Studieperimeter
- Ligne train SNCB**
NMBS Spoorlijn
- Ligne métro**
Metrolijn
- Ligne bus (STIB)**
Buslijn (MIVB)
- Ligne bus (DE LIJN)**
Buslijn (DE LIJN)
- Ligne tram**
Tramlijn
- Station SNCB**
NMBS-station
- Arrêt métro**
Metrohalte
- Arrêt bus (STIB / DE LIJN)**
Bushalte (STIB / DE LIJN)
- Arrêt tram**
Tramhalte

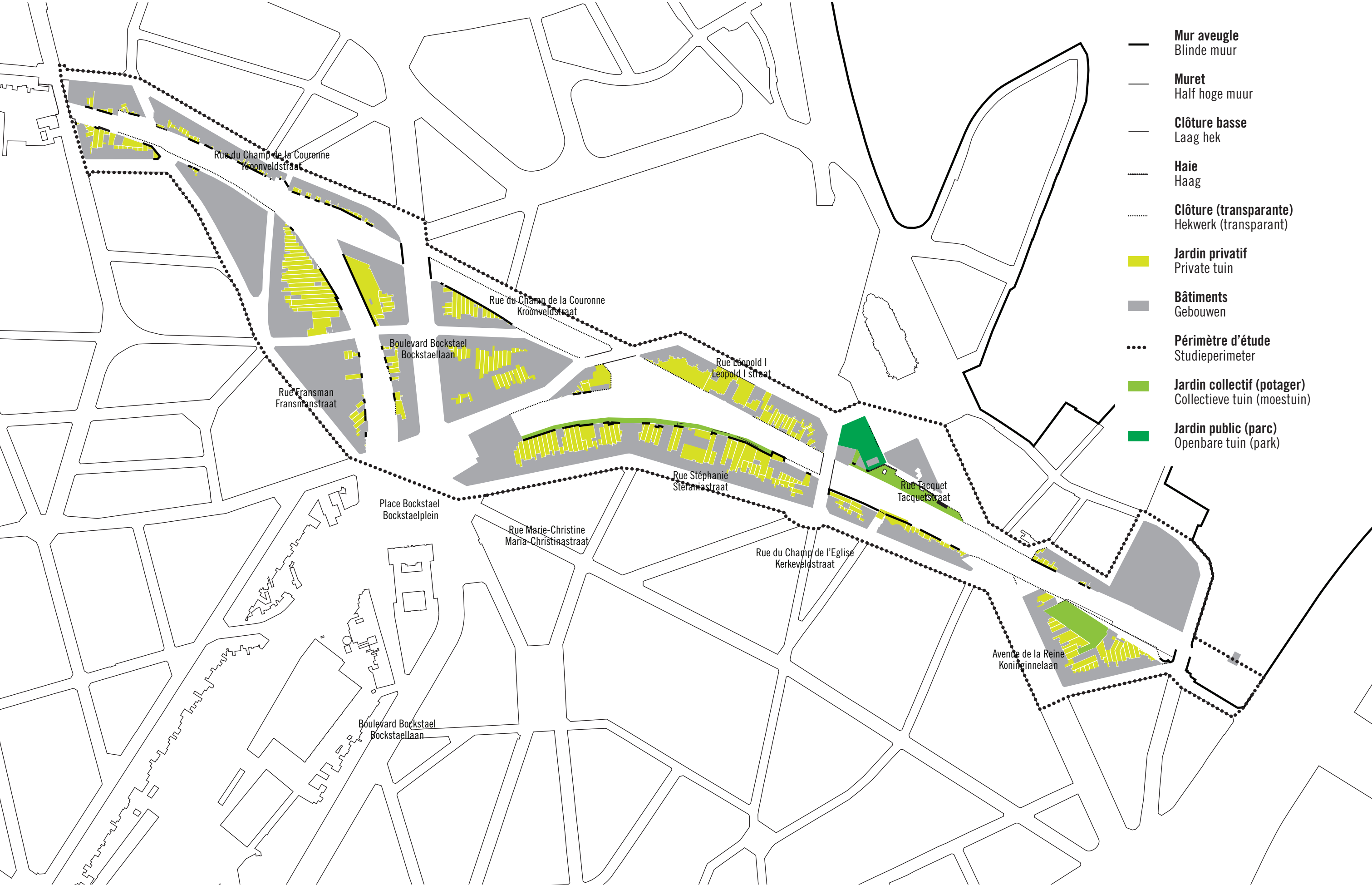
Carte Kaart 05: Topographie Topografie



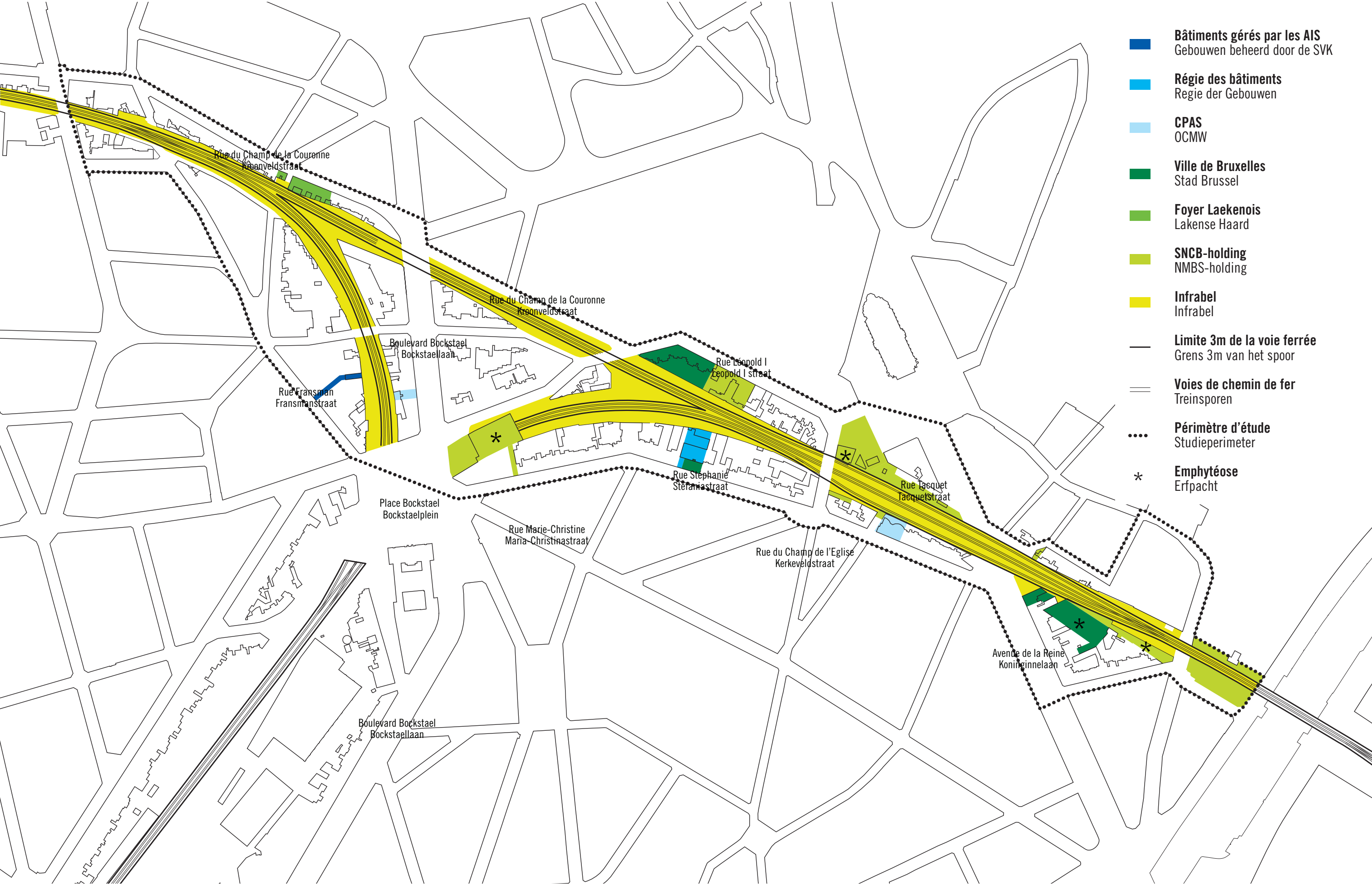
- Talud / pente**
Talud / helling
- Mur / Clôture**
Muur / Hekwerk
- Viaducs**
Viaducten
- Tunnel**
Onderdoorgang
- Bâti**
Bebouwing
- Eau**
Water
- Périmètre d'étude**
Studieperimeter

0 50 100 150 200 250 m

Carte Kaart 06: Jardins et bâti Tuinen en bebouwing

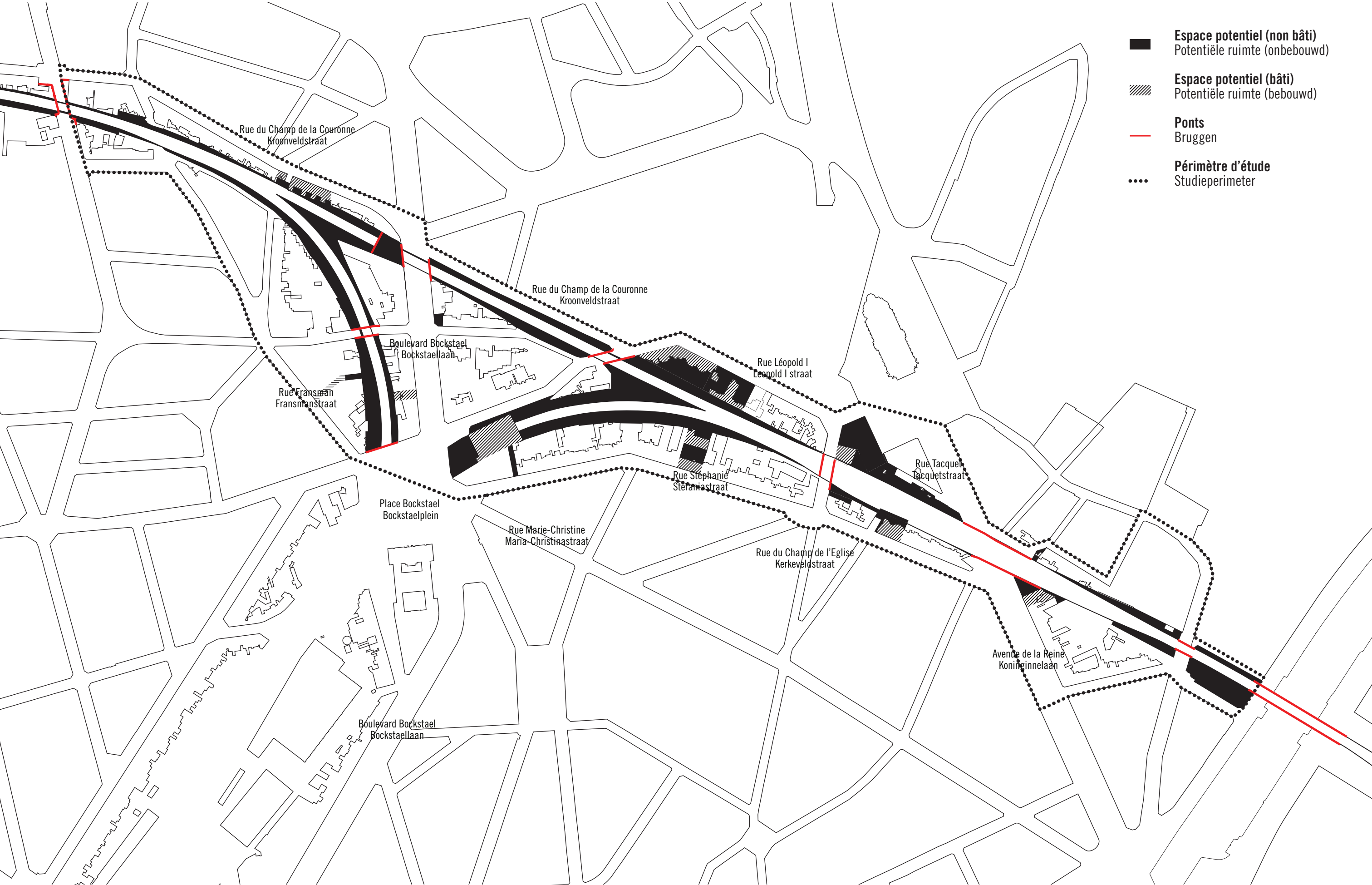


Carte Kaart 07: Propriétés publiques Openbare eigendommen



- Bâtiments gérés par les AIS**
Gebouwen beheerd door de SVK
- Régie des bâtiments**
Regie der Gebouwen
- CPAS**
OCMW
- Ville de Bruxelles**
Stad Brussel
- Foyer Laekenois**
Lakense Haard
- SNCB-holding**
NMBS-holding
- Infrabel**
Infrabel
- Limite 3m de la voie ferrée**
Grens 3m van het spoor
- Voies de chemin de fer**
Treinsporen
- Périmètre d'étude**
Studieperimeter
- Emphytéose**
Erfpacht

Carte Kaart 08: Bâtiments et sites potentiels Potentiële gebouwen en sites



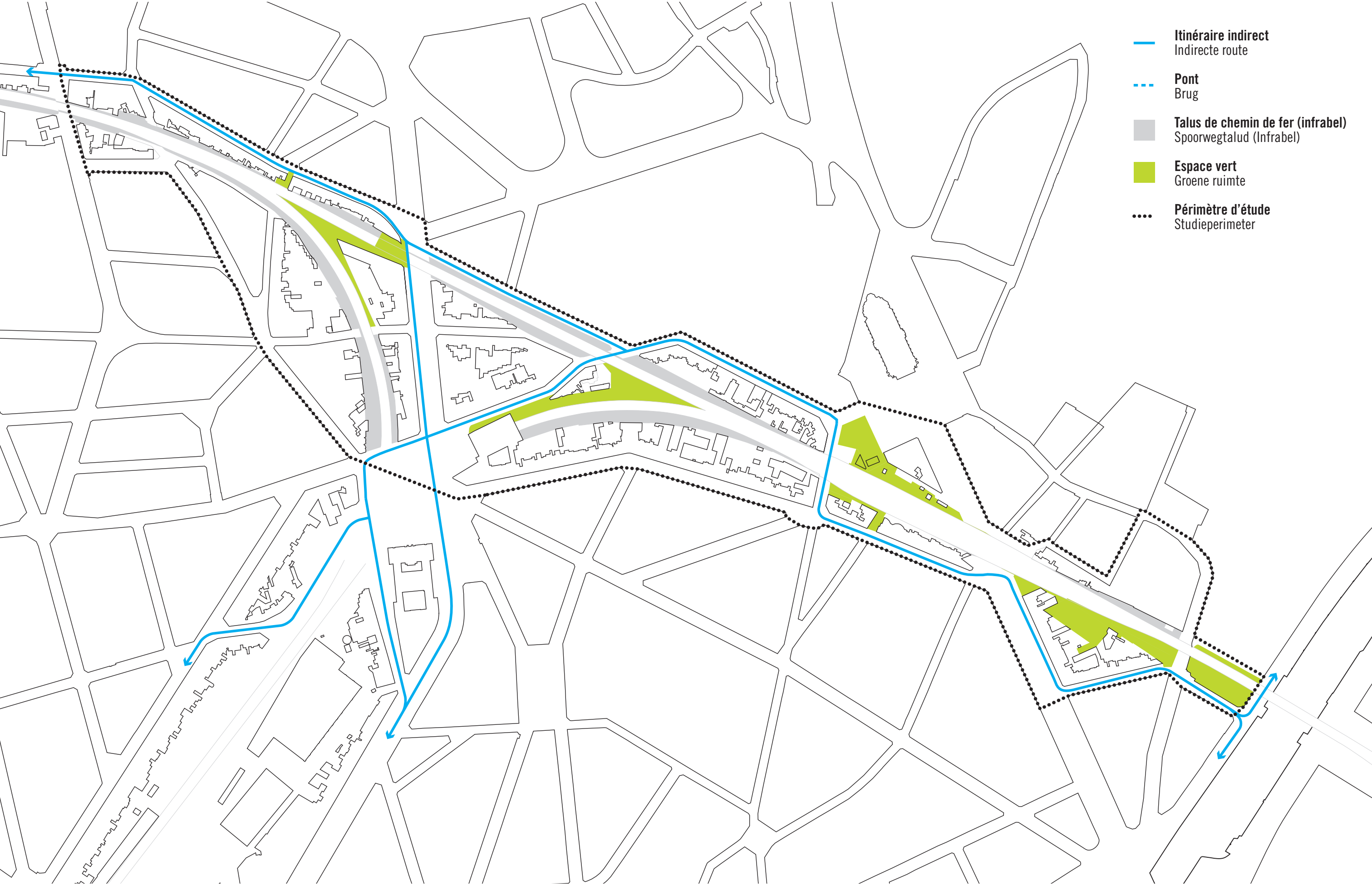
I'tinéraire

L'aménagement d'une piste cyclo-piétonne directe dans le talus existant nécessite un investissement important, justifiant alors une approche fasée pour sa mise en oeuvre. Le trajet entre la Rue Emile Delva, la place Bockstael et le canal peut être parcouru aujourd'hui au travers des rues existantes, c'est "l'itinéraire indirect". A la hauteur des différents tunnels et ponts, les itinéraires directs et indirects se croisent pour former les "noeuds de connexion". Les différents tracés entre ces noeuds peuvent être effectués indépendamment et graduellement. La présente étude examine le tracé et la faisabilité de 7 tronçons différents à court, moyen et long terme.

De route

De aanleg van een directe fiets- en voetgangersverbinding in het talud vraagt grote investeringen. Bij de aanleg van een directe route zal daarom nagedacht moeten worden over een gefaseerde aanpak. De route tussen de Emiel Delvastraat, het Bockstaelplein en het kanaal kan ook vandaag worden afgelegd door gebruik te maken van het bestaande stratenpatroon. Dit noemen wij de indirecte route. Bij de verschillende tunnels en bruggen kruisen de directe en indirecte route elkaar. Deze plekken vormen de zogenaamde knooppunten. De verschillende tracés tussen deze knooppunten kunnen onafhankelijk van elkaar en op verschillende momenten worden aangelegd. In het voorliggende onderzoek hebben wij 7 tracés onderzocht en beoordeeld op hun haalbaarheid op korte en lange termijn.

Carte Kaart 09: Itinéraire indirect (existant) Indirecte route (bestaand)



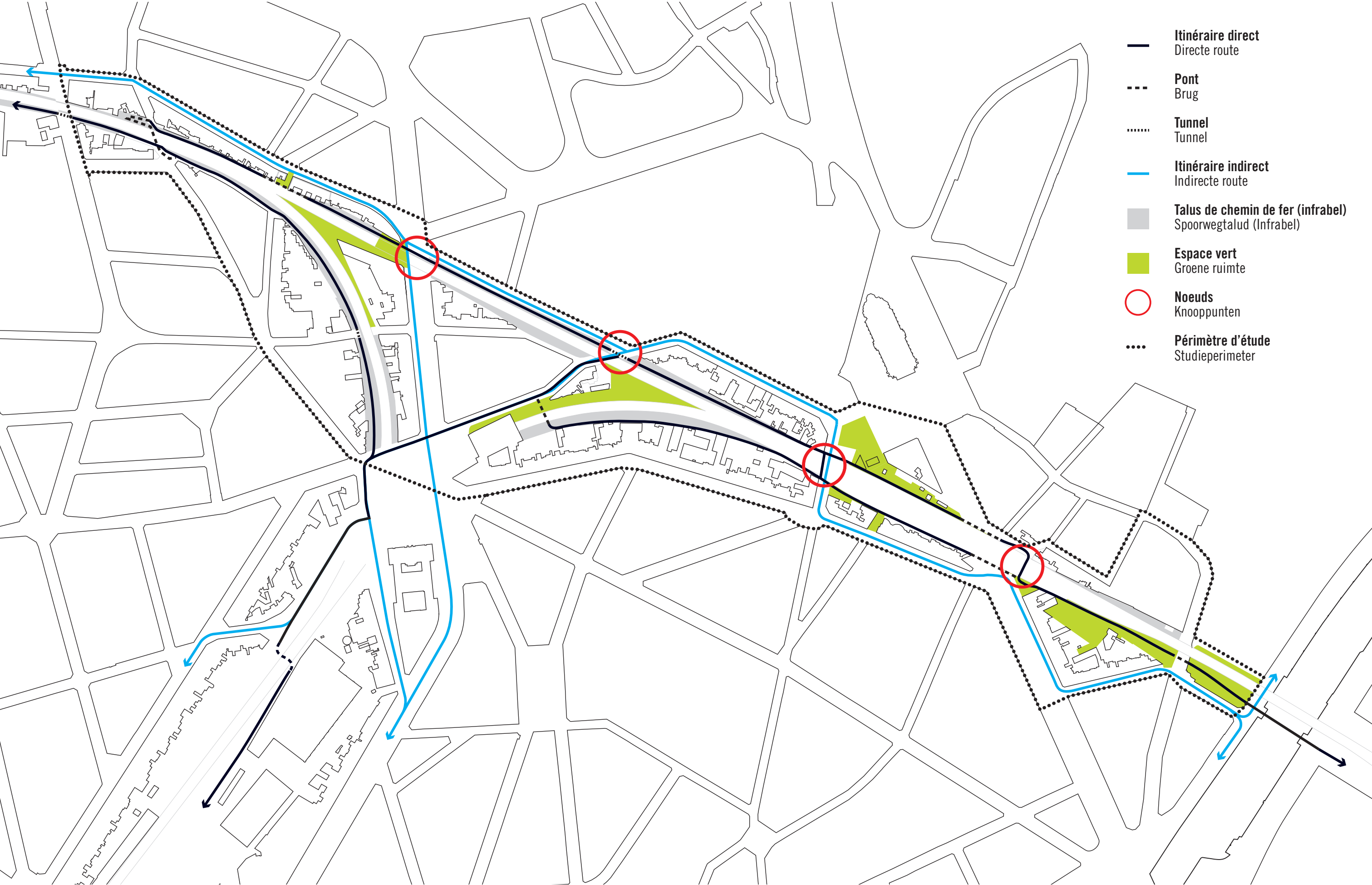
- Itinéraire indirect**
Indirecte route
- Pont**
Brug
- Talus de chemin de fer (infrabel)**
Spoorwegtalud (Infrabel)
- Espace vert**
Groene ruimte
- Périmètre d'étude**
Studieperimeter

Carte Kaart 10: Itinéraire direct (projeté) Directe route (geprojecteerd)

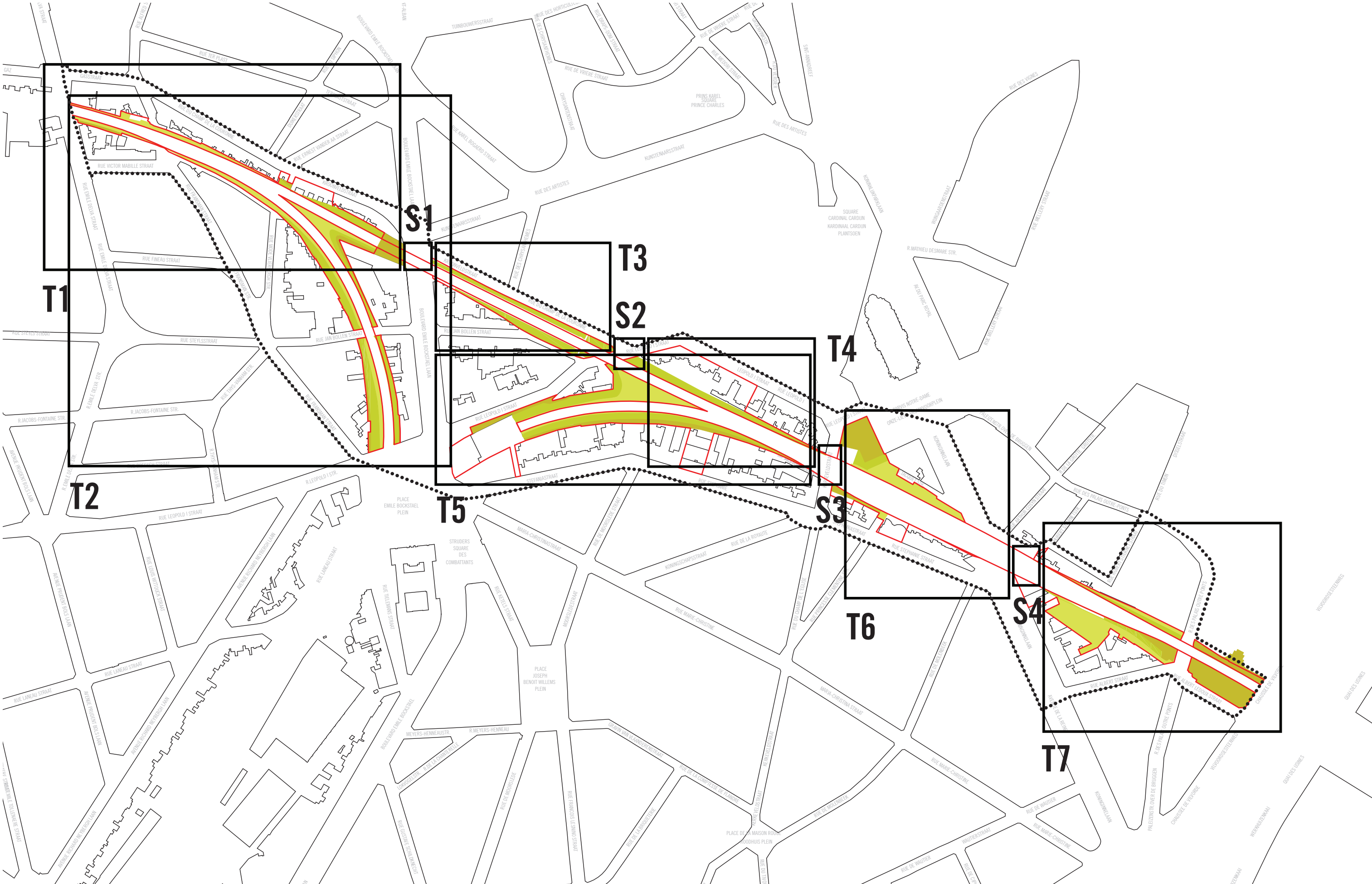


0 50 100 150 200 250 m

Carte Kaart 11: Superposition des itinéraires Superposities van de routes



Carte Kaart 12: Tronçons (T) et noeuds (S) Trajecten (T) en knooppunten (S)



Tronçon 1: rue Emile Delva – boulevard Emile Bockstael

Le tronçon entre la rue Emile Delva et le boulevard Emile Bockstael se situe dans le talus nord. Le tracé passe en dessous de la nouvelle passerelle piétonne et y est connecté à l’Itinéraire Cyclable Régional (ICR). Au milieu de la passerelle, un accès peut être créé depuis la rue du Champ de la Couronne. A cet endroit l’espace disponible pour le tracé est inférieur à 3m, de sorte qu’une adaptation du gabarit bâti est nécessaire. La deuxième partie du tracé se trouve à l’emplacement du talus et demande des investissements plus conséquents. Une connexion vers le boulevard Bockstael est possible par la dalle en béton existante au-dessus des voies. Le dossier de base prévoit à cet endroit un point vélo (voir détail 01).

Recommandation: à court terme la rue du Champ de la Couronne se présente comme une excellente alternative pour ce tronçon. A une échelle locale cette connexion n’offre aucun intérêt aux cyclistes et aux piétons. A plus long terme, ce tronçon peut être intégré dans la construction du RER-vélo. La connexion au boulevard Bockstael doit tenir compte du point vélo prévu dans le dossier de base du Contrat de Quartier Durable.

Tronçon 1 n’est pas prioritaire, mais peut être intégré simultanément avec le tronçon 3 et le tronçon 4 dans un projet Régional pour l’aménagement du RER-vélo.

Tronçon 2: passerelle piétonne rue Fransman – place Bockstael

Ce tronçon-ci relie la place Bockstael au nouveau pont Fransman. Il offre une alternative pour l’Itinéraire Cyclable Régional qui passe par la rue Fransman. Le croisement avec la rue Jan Bollen est un point problématique important: l’adaptation de la tête de pont demande des investissements lourds. La zone entre la rue Jan Bollen et la place Bockstael est un des endroits potentiels pour l’implantation du terminus de la nouvelle ligne de tram provenant de Tour & Taxis.

Recommandation: les coûts pour la construction de ce tronçon sont relativement élevés. En plus, il existe encore beaucoup d’incertitude sur la concrétisation du terminus de la nouvelle ligne de tram. La rue Fransman sera reaménagée dans le cadre du Contrat de Quartier Durable. L’itinéraire Cyclable Régional qui passe par la rue Fransman au pont Fransman est une bonne alternative pour ce tronçon.

Le Tracé 2 n’est pas prioritaire.

Tronçon 3: la gare de Bockstael (rue du Champ de la Couronne)

Le troisième tronçon suit parallèlement les quais de l’actuelle gare Bockstael. Cette gare sera réaménagée dans le futur comme gare RER (le Réseau Express Régional, à ne pas confondre avec le RER-vélo). Il y a 3 options possibles pour le tronçon: une piste cyclable séparée au même niveau de la rue, une piste cyclable séparée à l’emplacement du talus, ou bien une transformation de la rue du Champ de la Couronne en ‘rue-vélo’.

Recommandation: la gare de Bockstael est un endroit stratégiquement situé en relation avec le noeud de transport intermodal Bockstael, mais fort dégradée, elle reste à ce jour très mal perçue par les utilisateurs et habitants du quartier. Lors d’une rénovation totale de la gare, il apparaît opportun d’intégrer un tronçon vélo rapide à l’emplacement du talus. L’aménagement d’une “rue-vélo” peut s’effectuer plus tôt, mais n’a pas de priorité à court terme.

Tronçon 3 n’est pas prioritaire, mais peut être intégré simultanément avec le tronçon 1 et le tronçon 4 dans un projet Régional pour la création d’un RER-vélo.

Traject 1: Emiel Delva – Bockstaellaan

Het traject tussen de Emiel Delvalaan en de Emiel Bockstaellaan ligt in het noordelijke talud. Het traject loopt onder de nieuwe voetgangersbrug door en sluit hier aan op de Gewestelijke Fietsroute (GFR). Halverwege kan een toegang gecreëerd worden vanaf de Kroonveldstraat. Op dit punt is de beschikbare ruimte voor het traject minder dan 3 meter. Een aanpassing in de bebouwing is daarom noodzakelijk. Het tweede deel van het traject ligt in het talud en vergt grote investeringen. De aantakking op de Bockstaellaan gebeurt via de bestaande betonplaat. Op deze plek voorziet het basisdossier een Fietspunt (zie detail 01).

Aanbeveling: Op korte termijn vormt de Kroonveldstraat een prima alternatief voor dit traject. Op lokaal niveau biedt deze verbinding momenteel geen meerwaarde voor fietsers en voetgangers. Op langere termijn kan dit traject geïntegreerd worden in de aanleg van het Fiets-GEN. Bij de aantakking op de Bockstaellaan dient rekening te worden gehouden met het Fietspunt dat is voorzien in het basisdossier van het Duurzaam Wijkcontract.

Traject 1 is niet prioritair, maar kan samen met traject 3 en traject 4 opgenomen worden in een Gewestelijk project voor de aanleg van het fiets-GEN

Traject 2: voetgangersbrug Fransman – Bockstaelplein

Dit traject verbindt het Bockstaelplein met de nieuwe Fransmanbrug. Het biedt een alternatief voor de Gewestelijke Fietsroute doorheen de Fransmanstraat. De kruising met de Jan Bollenstraat vormt een belangrijk knelpunt. De aanpassing aan het landhoofd vergt grote investeringen. Het stuk tussen de Jan Bollenstraat en het Bockstaelplein is één van de mogelijke locaties voor de terminus van de nieuwe tramlijn van Thurn & Taxis.

Aanbeveling: De kosten voor de aanleg van dit traject zijn relatief hoog. Bovendien bestaat er nog veel onzekerheid rondom de komst van een terminus voor de nieuwe tramlijn. De Fransmanstraat zal heraangelegd worden in het kader van het Duurzaam Wijkcontract. De Gewestelijke Fietsroute die via de Fransmanstraat naar de Fransmanbrug loopt vormt een goed alternatief voor dit traject.

Traject 2 is niet prioritair

Traject 3: Bockstaestation (Krooneveldstraat)

Het derde traject loopt parallel aan het perron van het huidige Bockstaestation. Dit station zal in de toekomst worden heringericht tot een GEN-halte (het Gewestelijk Expressnet, niet te verwarren met het fiets-GEN). Voor het traject zijn drie opties: een vrijliggend fietspad op straatniveau, een vrijliggend fietspad in het talud of de transformatie van de Kroonveldstraat tot fietsstraat.

Aanbeveling: het station van Bockstael vormt een strategische plek voor het intermodaal knooppunt Bockstael. Het station bevindt zich momenteel in slechte staat en de beleving van de gebruikers is zeer negatief. Het ligt voor de hand om de integratie van een snelfietsroute in het talud te integreren in de renovatie van het gehele station. De aanleg van een fietsstraat kan eerder gebeuren, maar is op korte termijn niet prioritair.

Traject 3 is niet prioritair, maar kan samen met traject 1 en traject 4 opgenomen worden in een Gewestelijk project voor de aanleg van het fiets-GEN

Tronçon 4: rue Léopold Ier – rue du Champ de l’Eglise (Nord)

Ce tronçon se relie au Maillage Vert au niveau de la rue Léopold Ier. A mi-chemin il y a un terrain non bâti appartenant à la SNCB Holding. Actuellement, ce site est utilisé par une entreprise qui fabrique des pierres tombales. L’espace disponible pour le passage en dessous de la rue du Champ de l’Eglise est limité. De l’autre côté de la rue du Champ de l’Eglise un lien peut être fait avec l’ancienne gare de Laeken.

Recommandation: À court terme, la rue Léopold Ier est une excellente alternative à ce tronçon. La rue a besoin d’une solution pour contrer la pression automobile élevée pendant les heures de pointe (la rue Léopold est fréquemment utilisée comme un raccourci au grand dam des habitants). À plus long terme la création d’un parcours cyclo-piéton peut être liée au développement du site le long de la rue Léopold I (détail 2). La liaison avec l’ancienne station de Laeken de l’autre côté de la rue du Champ de l’Eglise offre également une plus-value importante.

Tronçon 4 n’est pas prioritaire, mais peut être intégré simultanément avec le tronçon 1 et le tronçon 3 dans un projet Régional pour la création d’un RER-vélo.

Tronçon 5: rue Léopold I – rue du Champ de l’Eglise (sud)

Ce tronçon traverse la voie ferrée à l’arrière du magasin Brico pour rejoindre la rue du Champ de l’Eglise à travers « l’impasse des Usines » (voir détails 3 et 4). L’espace disponible sur le talus est important et est actuellement utilisé en partie par des jardins potagers. Le propriétaire du bien de la rue Stéphanie 61 a acheté une partie du terrain d’Infrabel pour l’extension de son domaine privé. Infrabel conserve un droit de passage. L’impasse des Usines connaît beaucoup de stationnement illégal au grand dam des habitants. L’ancien poste de police de la rue Stéphanie 61 est une propriété de la Régie des Bâtiments. Ce lieu pourrait amener un accès contrôlé vers cet espace vert inexploité.

Recommandation: La création d’une liaison cyclo-piétonne sur ce tronçon est relativement facile grâce à l’espace disponible sur le talus. Cependant, les accès sont plus compliqués. Une nouvelle passerelle devrait être construite à l’arrière du Brico. Celle-ci peut mieux être combinée avec les futurs travaux sur la dalle du Brico (détail 3). L’accès depuis la rue du Champ de l’Eglise devra être négocié avec le propriétaire de la rue Stéphanie 61. Dans ce laps de temps, un ou plusieurs accès temporaires pourraient être réalisés permettant l’utilisation de cet espace vert par les habitants du quartier.

Tronçon 5 n’est pas prioritaire, mais les possibilités pour un usage temporaire de cet espace et l’amélioration de l’accessibilité pourraient être étudiés.

Tronçon 6: Ancienne gare de Laeken – passage Chambon

Ce tronçon relie deux monuments importants du quartier: l’ancienne gare de Laeken et le passage Chambon. Ces deux lieux importants sont maintenant séparés par l’avenue de la Reine, une voirie régionale. Cette rupture physique fait également que le quartier “Outre-Ponts” est isolé du reste du quartier. La lisibilité de l’espace public est insuffisante. L’emprise des voies ferrées est plus large que dans d’autres sections de la ligne en raison de l’espace résiduel entre les lignes initialement affectés aux quais de l’ancienne gare (voir détail 5). Ceux-ci ont maintenant été supprimées.

Traject 4: Leopold I straat – Kerkeveldstraat (Noord)

Dit traject sluit aan op het groene netwerk ter hoogte van de Leopold I straat. Halverwege bevindt zich een onbebouwd terrein dat eigendom is van de NMBS-Holding. Momenteel wordt dit terrein gebruikt door een onderneming dat grafzerken fabriceert. De beschikbare ruimte voor het traject ter hoogte van de Kerkeveldstraat is beperkt. Aan de andere kant van de Kerkeveldstraat kan een koppeling gemaakt worden met het oude station van Laken.

Aanbeveling: Op korte termijn vormt de Leopold I straat een prima alternatief voor dit traject. Er dient dan wel een oplossing gevonden te worden voor de hoge verkeersdruk in deze straat rondom het spitsuur (de Leopold I straat wordt veelvuldig gebruikt als shortcut tot grote ergernis van de bewoners). Op langere termijn kan een fietsroute gekoppeld worden aan de ontwikkeling van de site langs de Leopold I straat (zie detail 2). De aansluiting met het oude station van Laken aan de andere kant van de Kerkeveldstraat vormt eveneens een belangrijke meerwaarde.

Traject 4 is niet prioritair, maar kan samen met traject 1 en traject 3 opgenomen worden in een Gewestelijk project voor de aanleg van het fiets-GEN

Traject 5: Leopold I straat – Kerkeveldstraat (zuid)

Dit traject loopt via de achterkant van de huidige Brico winkel tot aan de Kerkeveldstraat via de “impasse des Usines” (zie detail 3 en 4). De beschikbare ruimte op het talud is aanzienlijk en wordt momenteel gedeeltelijk gebruik voor moestuinen. De eigenaar van de Stefaniastraat 61 heeft de grond van Infrabel aangekocht voor de uitbreiding van zijn privé-domein. Infrabel behoud een recht op overpad. In de “impasse des Usines” wordt veelvuldig illegaal geparkeerd tot ergernis van de bewoners. Het oude politicommissariaat aan de Stefaniastraat 61 is eigendom van de Regie der Gebouwen. Vanaf hier zou een gecontroleerde toegang gecreëerd kunnen worden naar deze onbenutte groenstrook.

Aanbeveling: De inrichting van een fiets- en voetgangersverbinding op dit traject is relatief eenvoudig vanwege de beschikbare ruimte op het talud. De toegangen zijn echter iets ingewikkelder. Aan de achterkant van de Brico zou een passerelle moeten gebouwd worden. Deze kan best gecombineerd worden met een eventuele toekomstige ingreep op de Brico (zie detail 03). Vanaf de Kerkeveldstraat zal onderhandeld moeten worden met de eigenaar van de Stefaniastraat 61 voor een toegang naar het talud. In de tussentijd kan onderzocht worden of er één of meerdere tijdelijke toegangen gecreëerd kunnen worden die het gebruik van deze groenruimte door de bewoners van de wijk mogelijk maken.

Traject 5 is niet prioritair, maar de mogelijkheden voor een tijdelijk gebruik van deze ruimte en het verbeteren van de toegankelijkheid zouden verder onderzocht moeten worden.

Traject 6: Oud station van Laken – Chambon doorgang

Dit traject verbindt twee belangrijke monumenten in de wijk: het oud station van Laken en de Chambon doorgang. Deze twee belangrijke plekken worden momenteel van elkaar gescheiden door de Koninginnelaan, een belangrijke Gewestelijk hoofdroute. Dit zorgt er bovendien voor dat de wijk “Over-de-Bruggen” geïsoleerd ligt ten opzichte van de rest van de wijk. De leesbaarheid van de openbare ruimte laat te wensen over. Het profiel van de spoorwegbedding is hier breder dan op andere plekken vanwege de restruimte tussen de spoorlijnen die bestemd was voor de perrons van het oud station (zie detail 5). Deze zijn inmiddels verwijderd.

Recommandation: La création d’une liaison cyclo-piétonne entre l’ancienne gare et le passage Chambon est très stratégique. Elle ne constitue pas seulement un maillon important dans un réseau régional, mais aussi une liaison infra-locale importante entre deux lieux caractéristiques: l’ancienne gare de Laeken et le passage Chambon. L’aménagement des abords de ces monuments est déjà prévu dans le dossier de base. La création d’une liaison cyclo-piétonne devrait être intégrée. A moyen terme, les voies peuvent être déplacées pour la réalisation du tronçon sud.

Tronçon 6 (NORD) est prioritaire et devrait être intégré au dossier de base du contrat de quartier durable Bockstael.

Tronçon 7: passage Chambon – Halte Royale

Le dernier tronçon relie également deux lieux importants pour le quartier: le passage Chambon et la Halte Royale. Le tronçon longe le parc “Albert Street”, un jardin pédagogique qui a été construit dans le cadre du contrat de quartier Palais-oltre-Ponts. L’intérieur d’îlot est actuellement très difficile d’accès. Face à la Halte Royale se trouve un espace vert inutilisé avec une vue sur Notre-Dame de Laeken. Le projet du parc de la Senne prévoit la création d’une passerelle entre le Parc de la Senne et la rue des Palais-oltre-Ponts à travers le franchissement du canal.

Recommandation: Un accès depuis le passage Chambon vers l’intérieur d’îlot devrait être réalisé (voir détail 6), comme cela a été prévu dans le cadre du Contrat de quartier Palais-oltre-Ponts. Une attention particulière sera donnée au contrôle de l’accès au parc “Albert Street”. Cela peut être lié à une transformation du rez-de-chaussée de l’immeuble situé Avenue de la Reine 323-325 (en collaboration avec la Régie des Bâtiments et les gestionnaires du parc « Albert Street »).

Tronçon 7 est prioritaire pour la liaison entre le passage Chambon et le parc “Albert Street”. Le reste du tronçon (franchissement de la rue Palais-oltre-ponts) peut être couplé à la construction de la nouvelle passerelle vers le futur parc de la Senne.

Recommandation générale

Le contrôle social et donc le sentiment de sécurité sont une préoccupation majeure dans l’élaboration d’une liaison cyclo-piétonne dans les talus du chemin de fer. L’espace en talus se trouve actuellement à l’arrière du bâti. Le développement de cette zone offre des possibilités pour la rénovation des façades arrières. La création de plusieurs accès vers cette nouvelle infrastructure permet d’augmenter le contrôle social et le sentiment de sécurité.

Aanbeveling: De aanleg van een fiets- en voetgangersverbinding tussen het oud station en de Chambon doorgang is zeer strategisch. Het vormt niet alleen een belangrijke schakel in een regionaal netwerk, maar verbindt ook op lokaal niveau twee belangrijke plekken: het oude station van Laken en de Chambon doorgang. De omgevingsaanleg van deze monumenten is reeds voorzien in het basisdossier. De aanleg van een fiets- en voetgangersverbinding dient hieraan gekoppeld te worden. Op middellange termijn kunnen de sporen verplaatst worden waardoor ook de zuidelijke route gerealiseerd kan worden.

Traject 6 (noordelijke route) is prioritair en dient opgenomen te worden in het basisdossier van het duurzaam Wijkcontract Bockstael.

Traject 7: Chambon doorgang – Koninklijk station

Het laatste traject verbindt eveneens twee belangrijke plekken voor de wijk: de Chambon doorgang en het Koninklijk station. Het traject loopt langs het park “Albert Street”, een pedagogische tuin die werd aangelegd in het kader van het Wijkcontract Paleizen-over-de-Bruggen. Het binnenterrein is momenteel zeer slecht toegankelijk. Tegenover het Koninklijk station bevindt zich een onbenutte groene ruimte die uitzicht biedt op de Onze-Lieve-Vrouw van Laken. In het kader van de aanleg van het Zennepark is een voetgangersbrug voorzien die verbinding maakt met de overzijde van het kanaal.

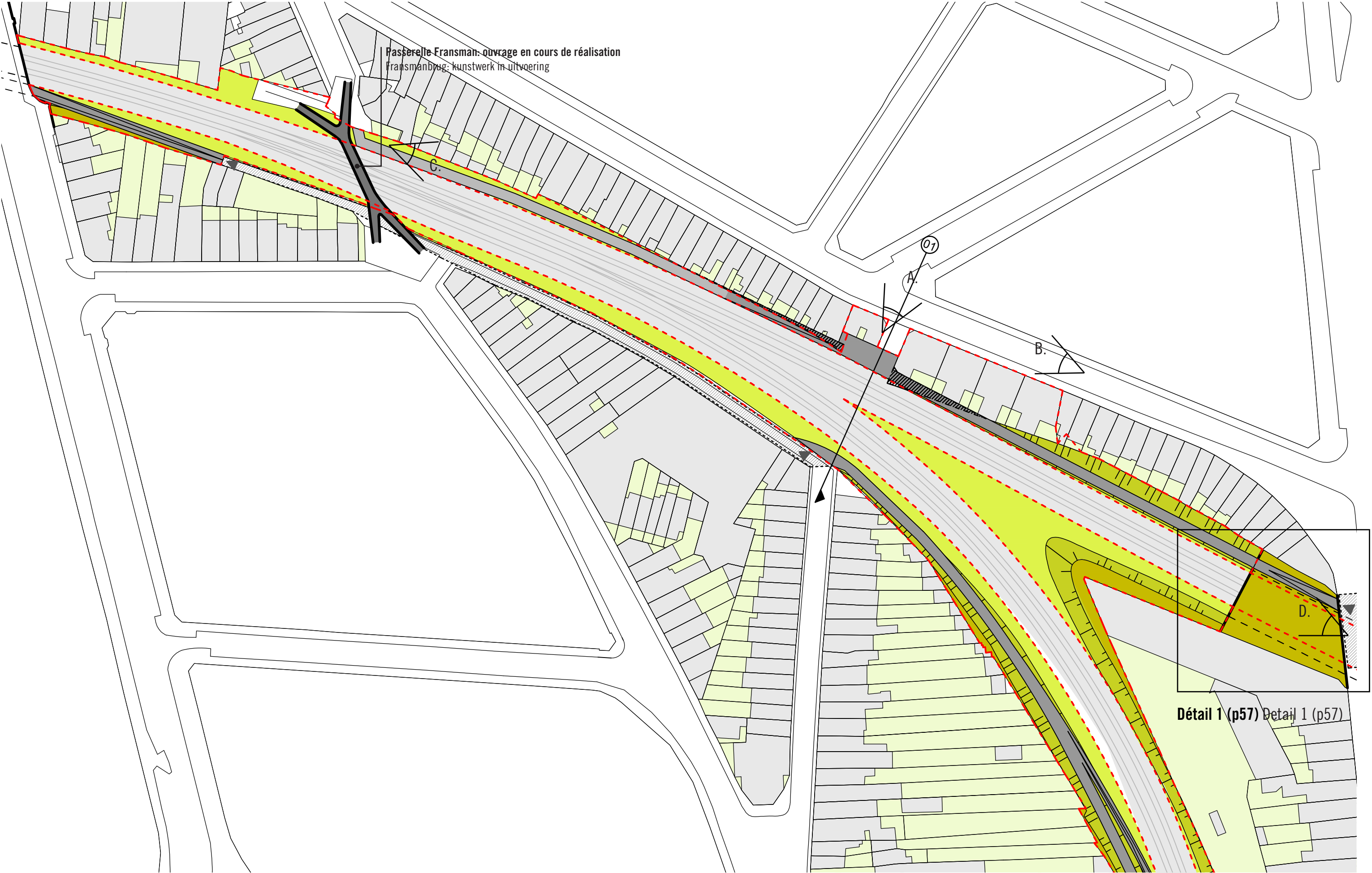
Aanbeveling: Er dient een verbinding gerealiseerd te worden tussen de Chambon doorgang en het binnenterrein aan de Albertstraat (zie detail 6), zoals voorzien was in het kader van het Wijkcontract Paleizen-over-de-Bruggen. Bijzondere aandacht verdient de controle van de toegang naar het park “Albert Street”. Dit kan gekoppeld worden aan een transformatie van het gelijkvloers van het gebouw aan de Koninginnelaan 323-325 (in overleg met de Regie der Gebouwen en de beheerders van het park “Albert Street”).

Traject 7 is prioritair voor de verbinding tussen de Chambon doorgang en het park “Albert Street”. De rest van het traject (oversteek Paleizen-over-de-Bruggenstraat) kan best gekoppeld worden aan de aanleg van de voetgangersbrug over het kanaal.

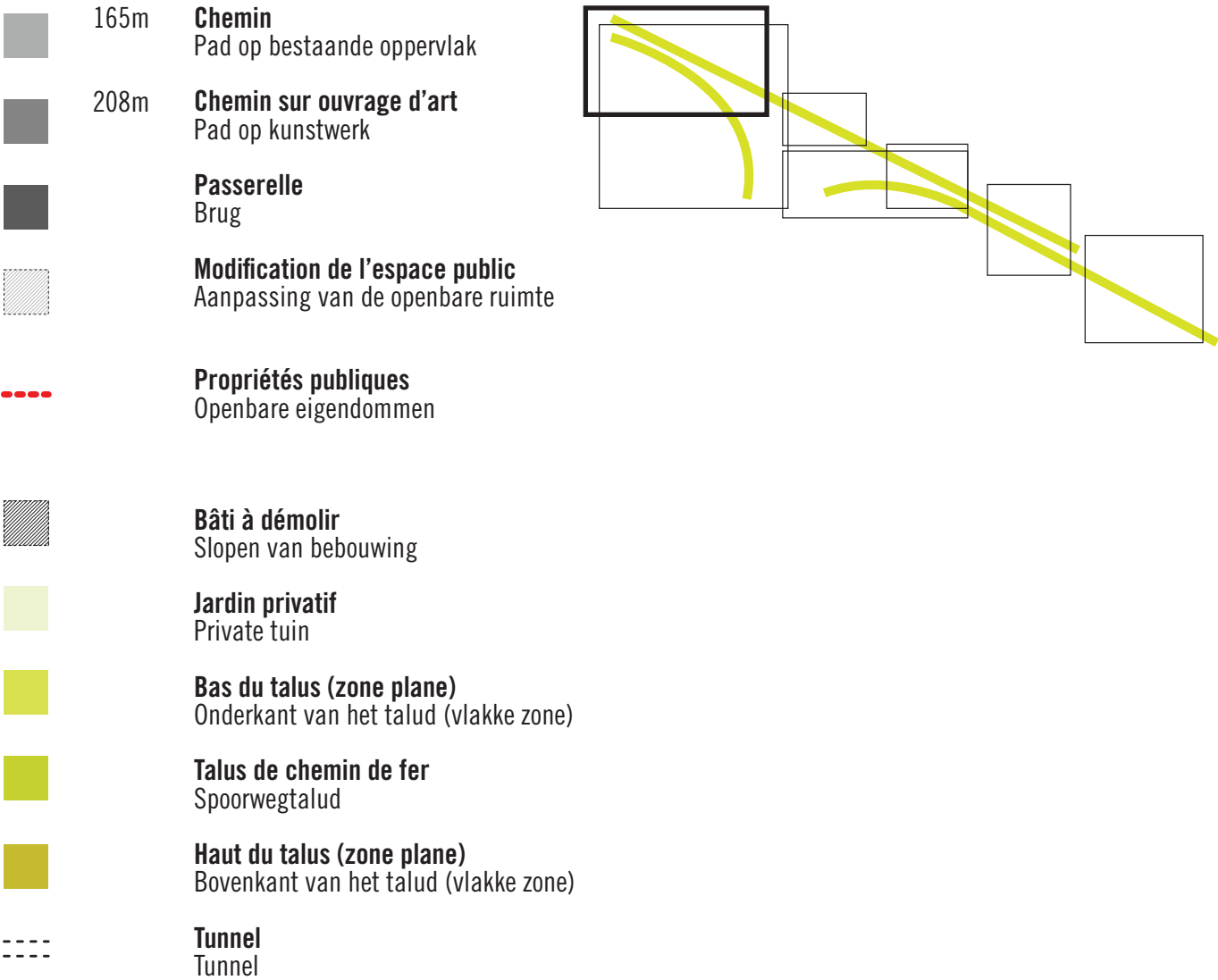
Algemene aanbeveling

De sociale controle en daarmee het gevoel van veiligheid zijn een belangrijk aandachtspunt bij het ontwikkelen van een fiets- en voetgangersverbinding in het talud. De ruimte in het talud grenst momenteel aan de achterkant van de bebouwing. Tegelijk met de ontwikkeling van deze ruimte zal getracht moeten worden om van deze achterkanten nieuwe voorkanten te maken. Het creëren van meer toegangen naar deze nieuwe infrastructuur zal de sociale controle en daarmee het veiligheidsgevoel verhogen.

Tronçon 1: Emile Delva – Boulevard Bockstael Traject 1: Emile Delva - Bockstaellaan



Tronçon 1: Emile Delva – Boulevard Bockstael Traject 1: Emile Delva - Bockstaellaan



A.



B.

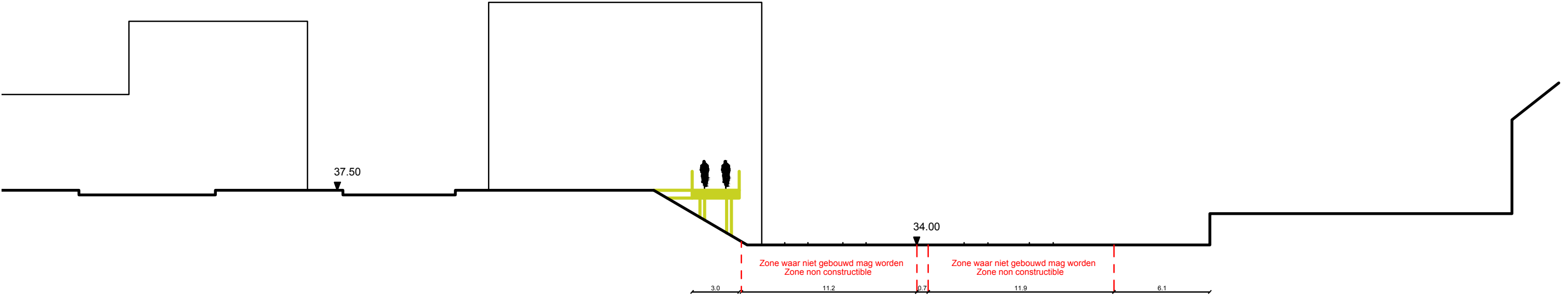


C.



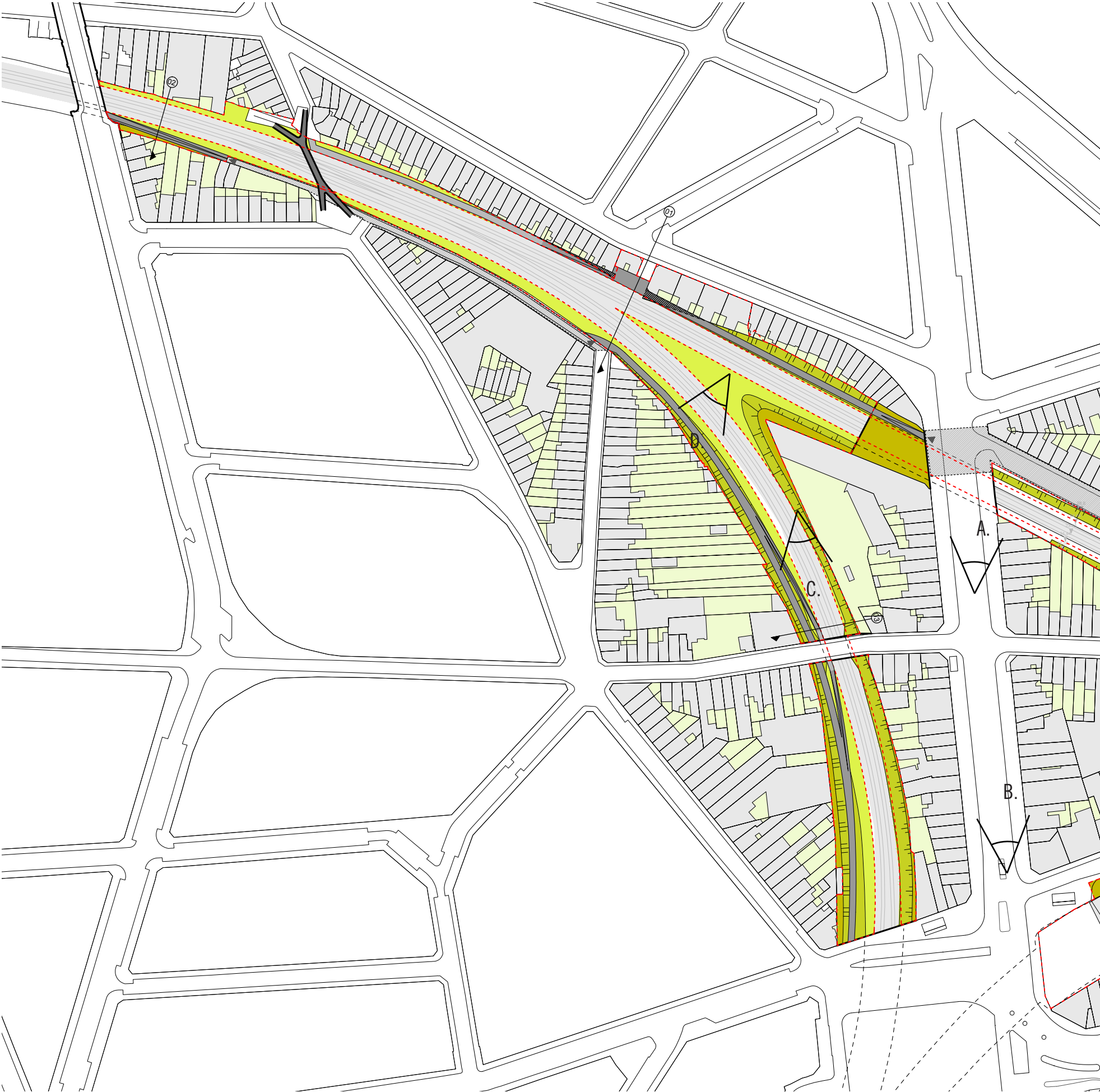
D.

Budget indicatif tronçon 1 Indicatief budget traject 1
€2,129,500.00

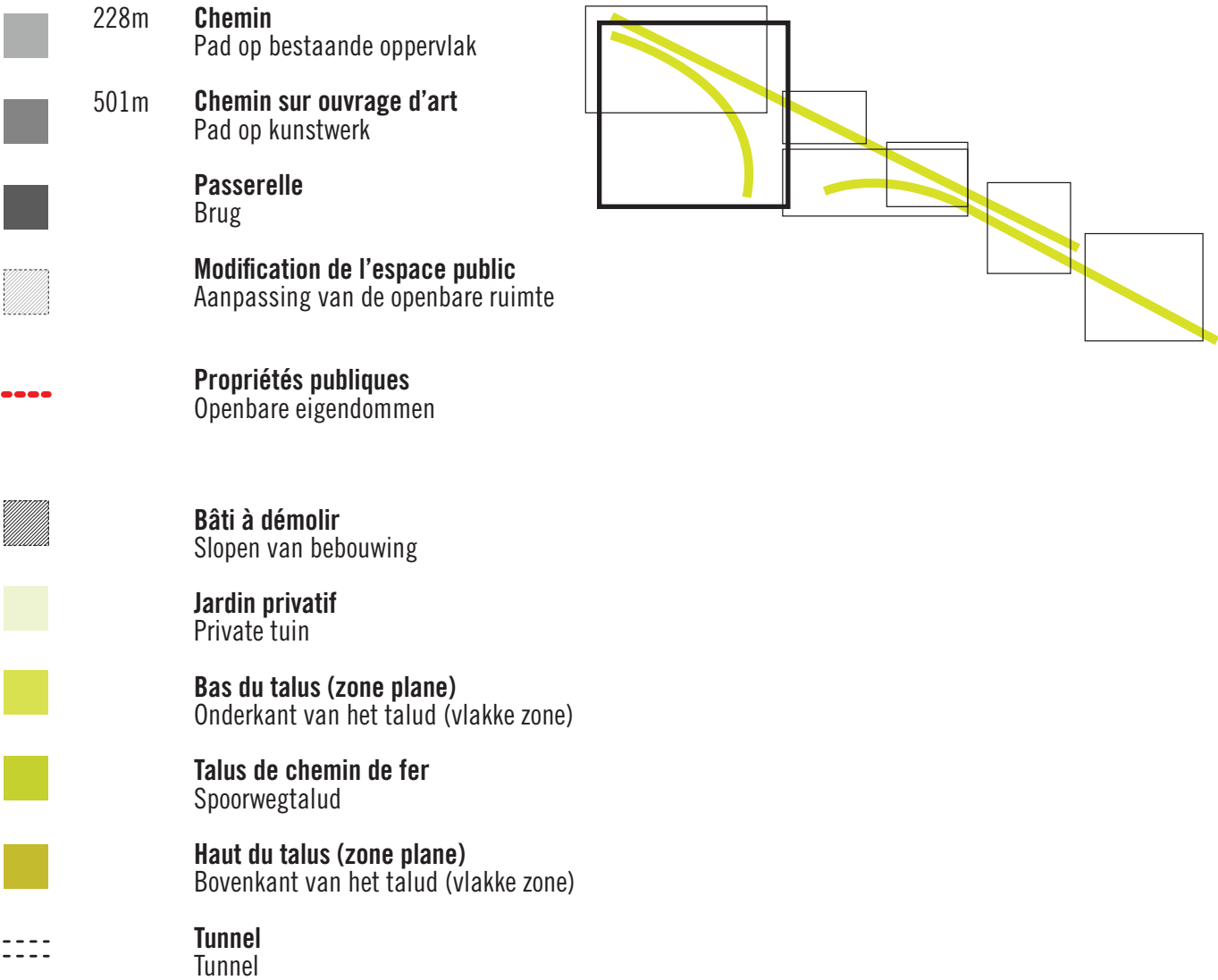


Tronçon 1 - Coupe 1
Traject 1 - Doorsnede 1

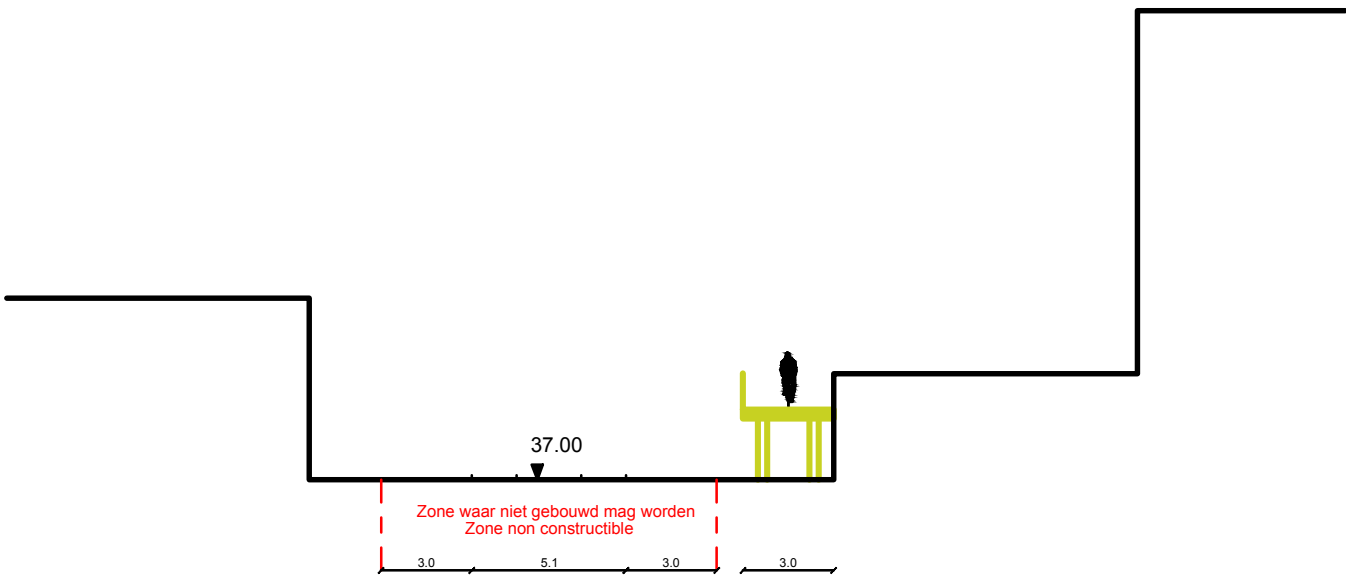
Tronçon 2: Passerelle Fransman – Place Bockstael Traject 2: Fransmanbrug - Bockstaelplein



Tronçon 2: Passerelle Fransman – Place Bockstael Traject 2: Fransmanbrug - Bockstaelplein



Budget indicatif tronçon 2 Indicatief budget traject 2
€958,800.00



Tronçon 2 - Coupe 2
Traject 2 - Doorsnede 2



A.



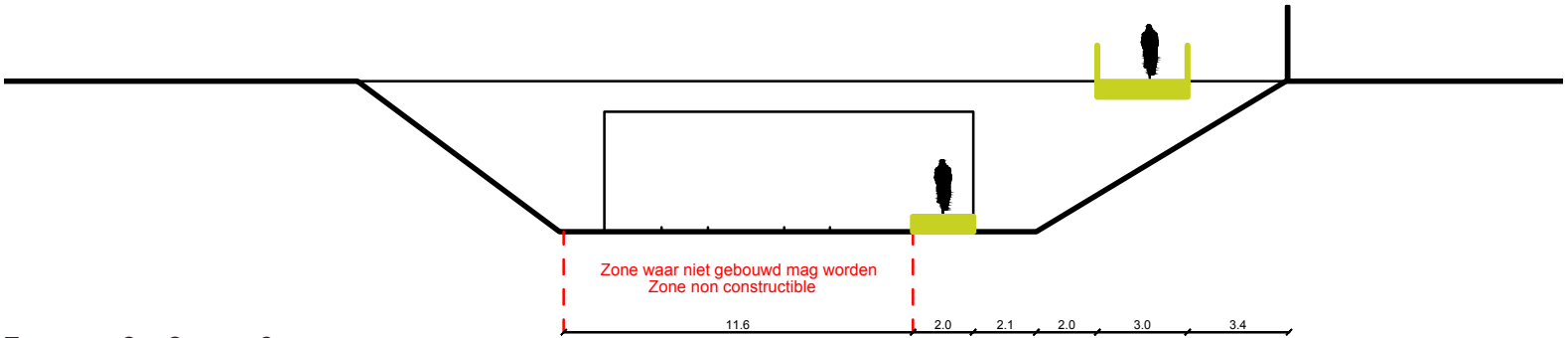
C.



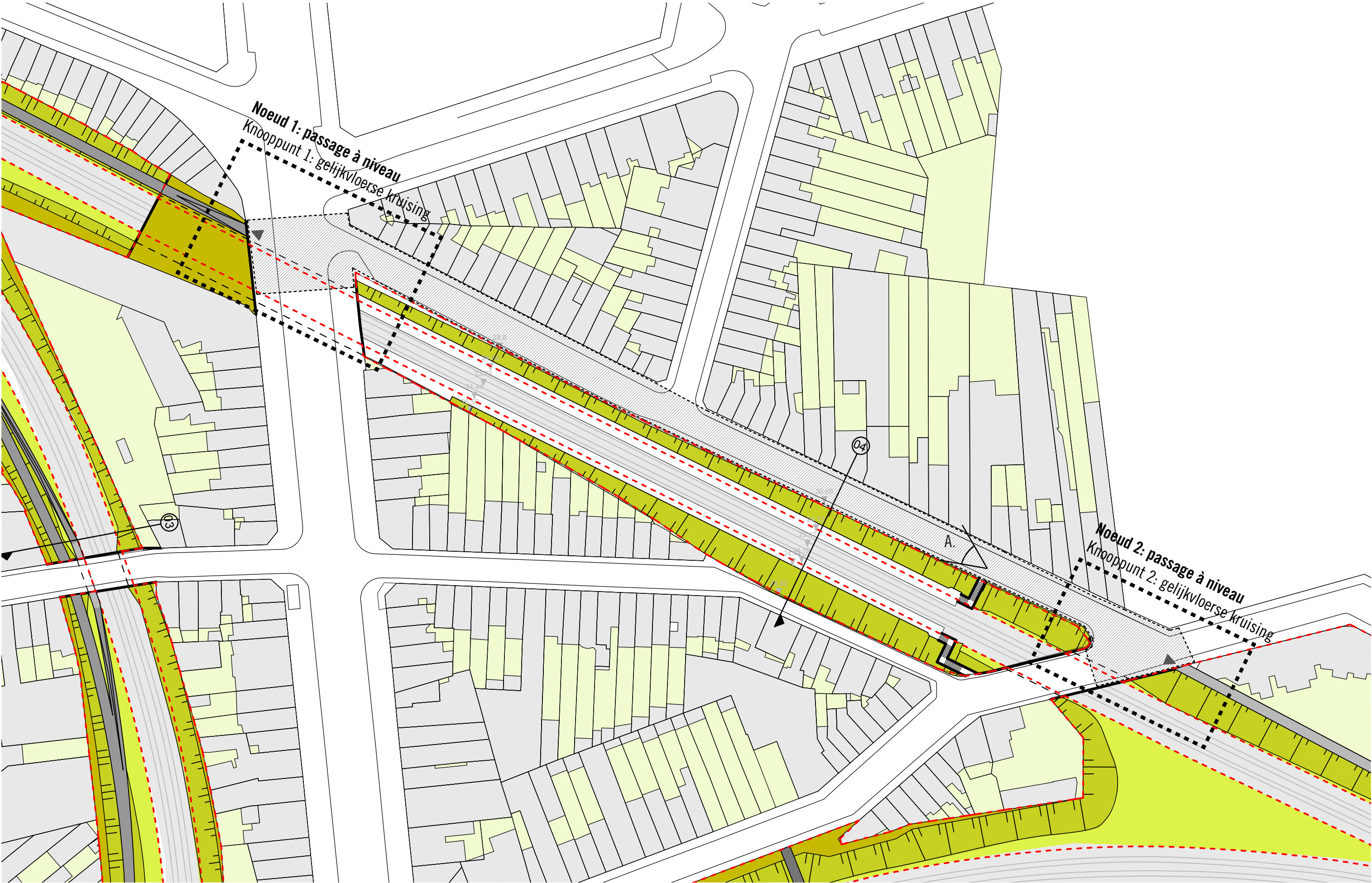
B.



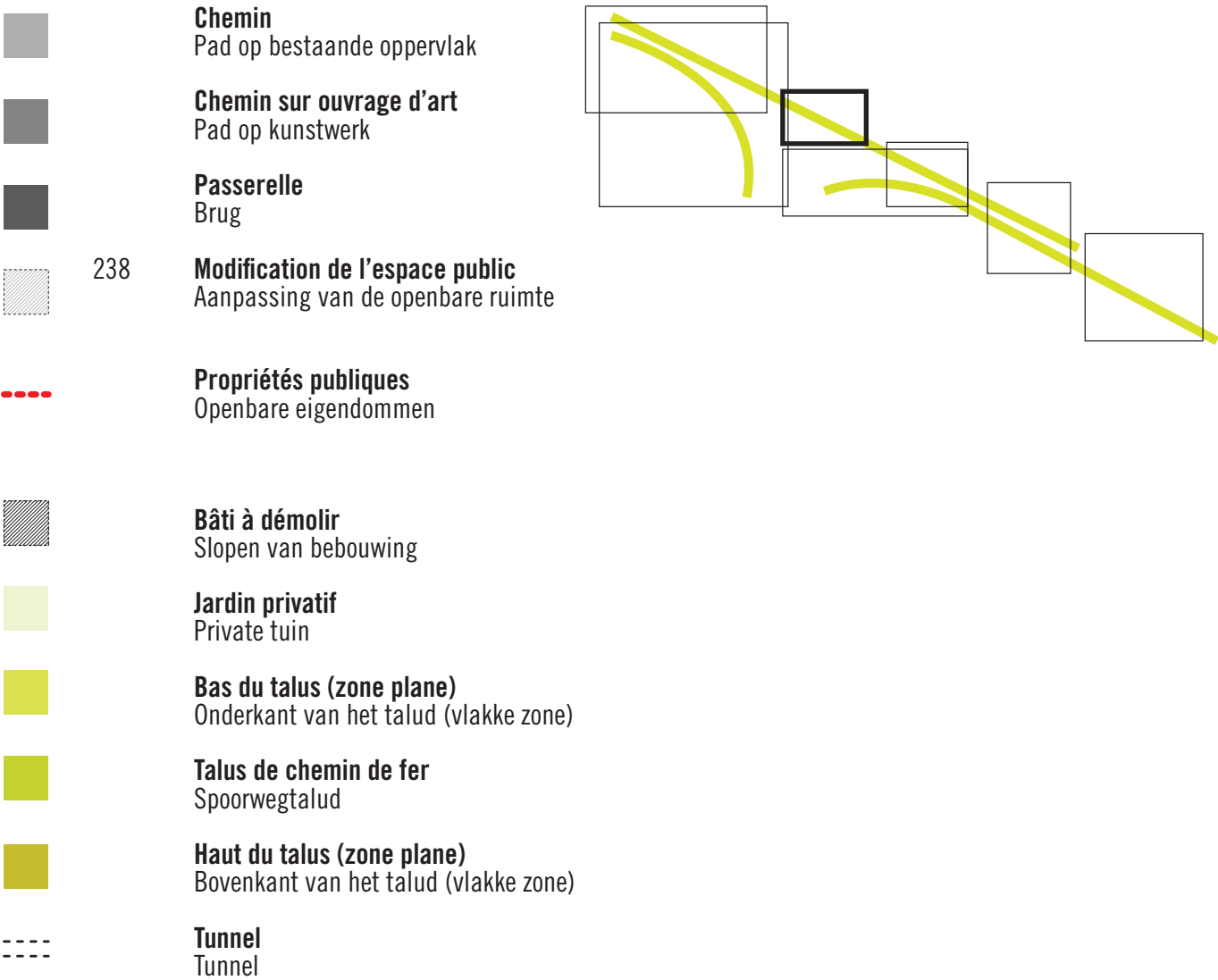
D.



Tronçon 2 - Coupe 3
Traject 2 - Doorsnede 3



Tronçon 3: Gare Bockstael (rue du Champ de la Couronne) Traject 3: Station Bockstael (Kroonveldstraat)



A.

Option 1: Piste cyclable dans la rue, sans parking

Optie 1: Vrijliggend fietspad op straat niveau, zonder parkeren

Budget indicatif tronçon 3 - option 1

Indicatief budget traject 3 - optie 1

€71,400.00

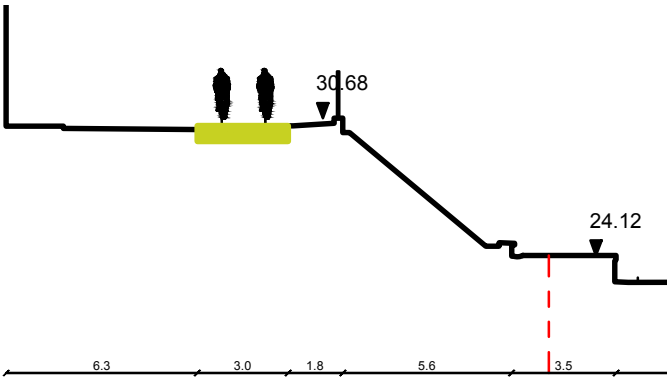
Option 2: “Fietsstraat” avec parking

Optie 2: Fietsstraat met parkeren

Budget indicatif tronçon 3 - option 2

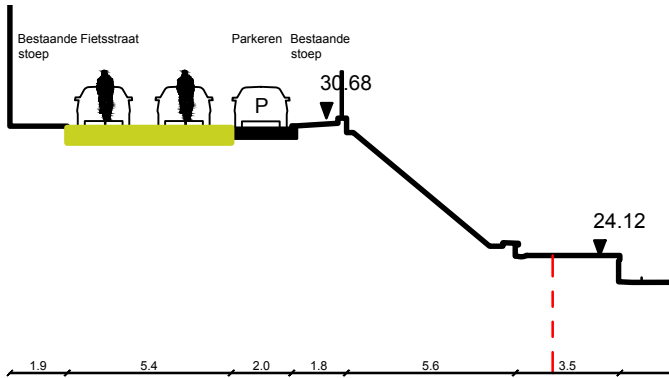
Indicatief budget traject 3 - optie 2

€355,500.00



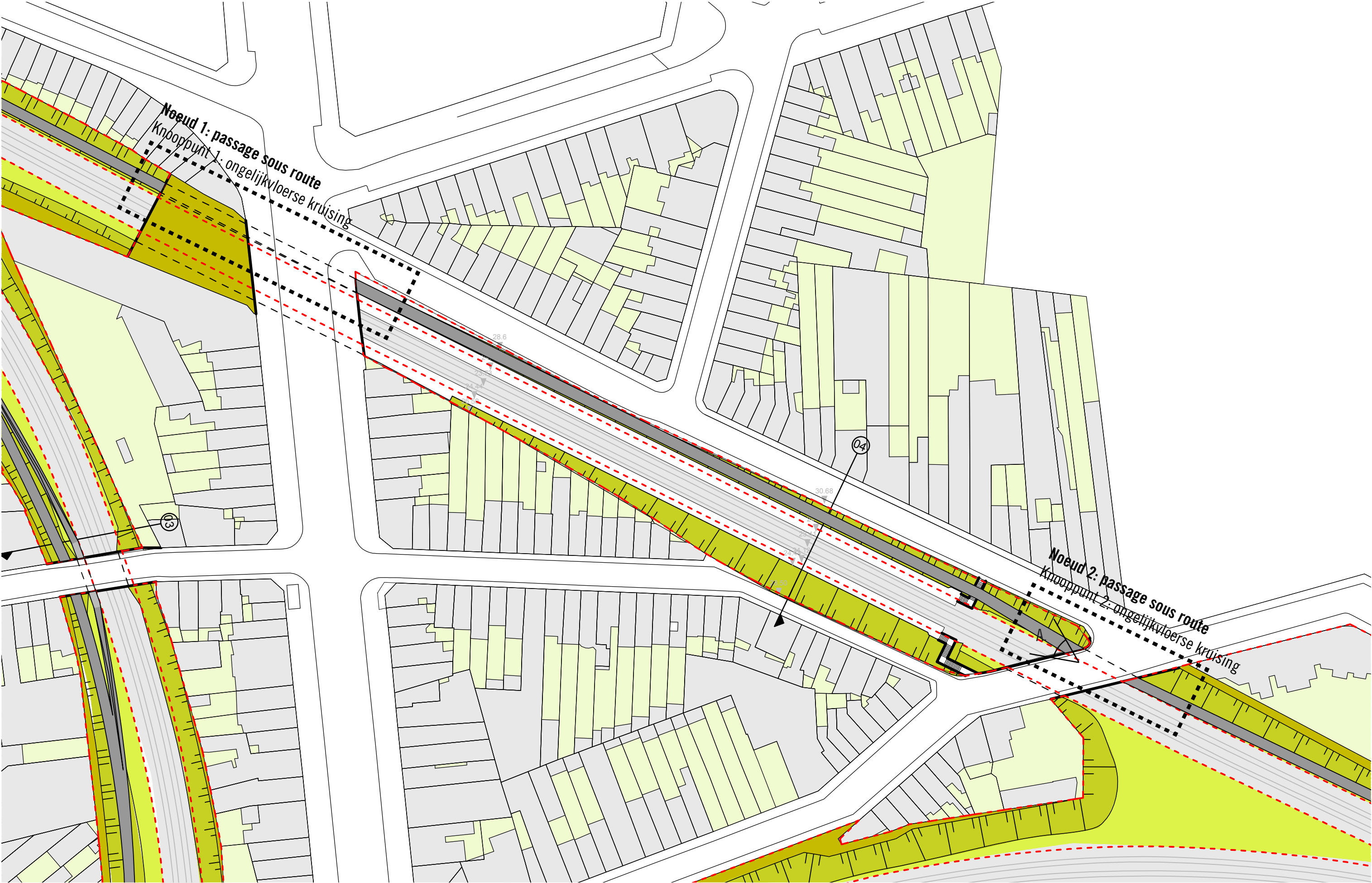
Tronçon 3 - Coupe 4 - Option 1

Traject 3 - Doorsnede 4 - Optie 1

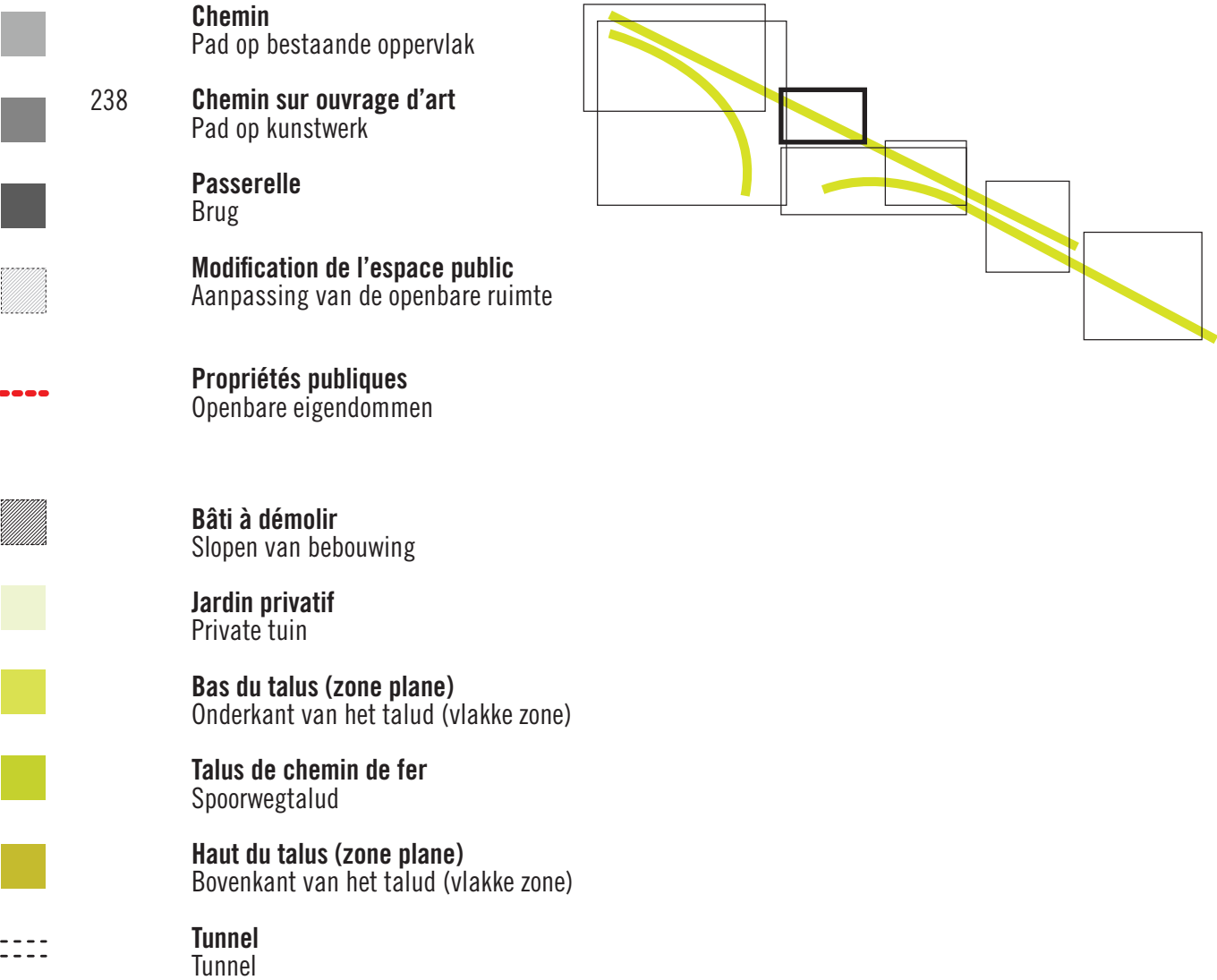


Tronçon 3 - Coupe 4 - Option 2

Traject 3 - Doorsnede 4 - Optie 2



Tronçon 3: Gare Bockstael (talus de chemin de fer) Traject 3: Station Bockstael (spoorwegtalud)



A.

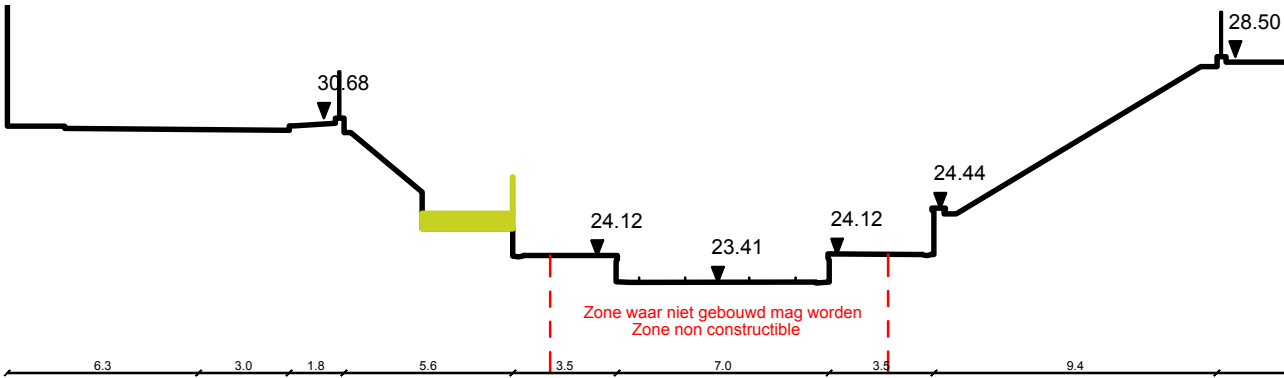
Option 3: Piste cyclable dans le talus

Optie 3: Vrijliggend fietspad in talud

Budget indicatif tronçon 3 - option 3

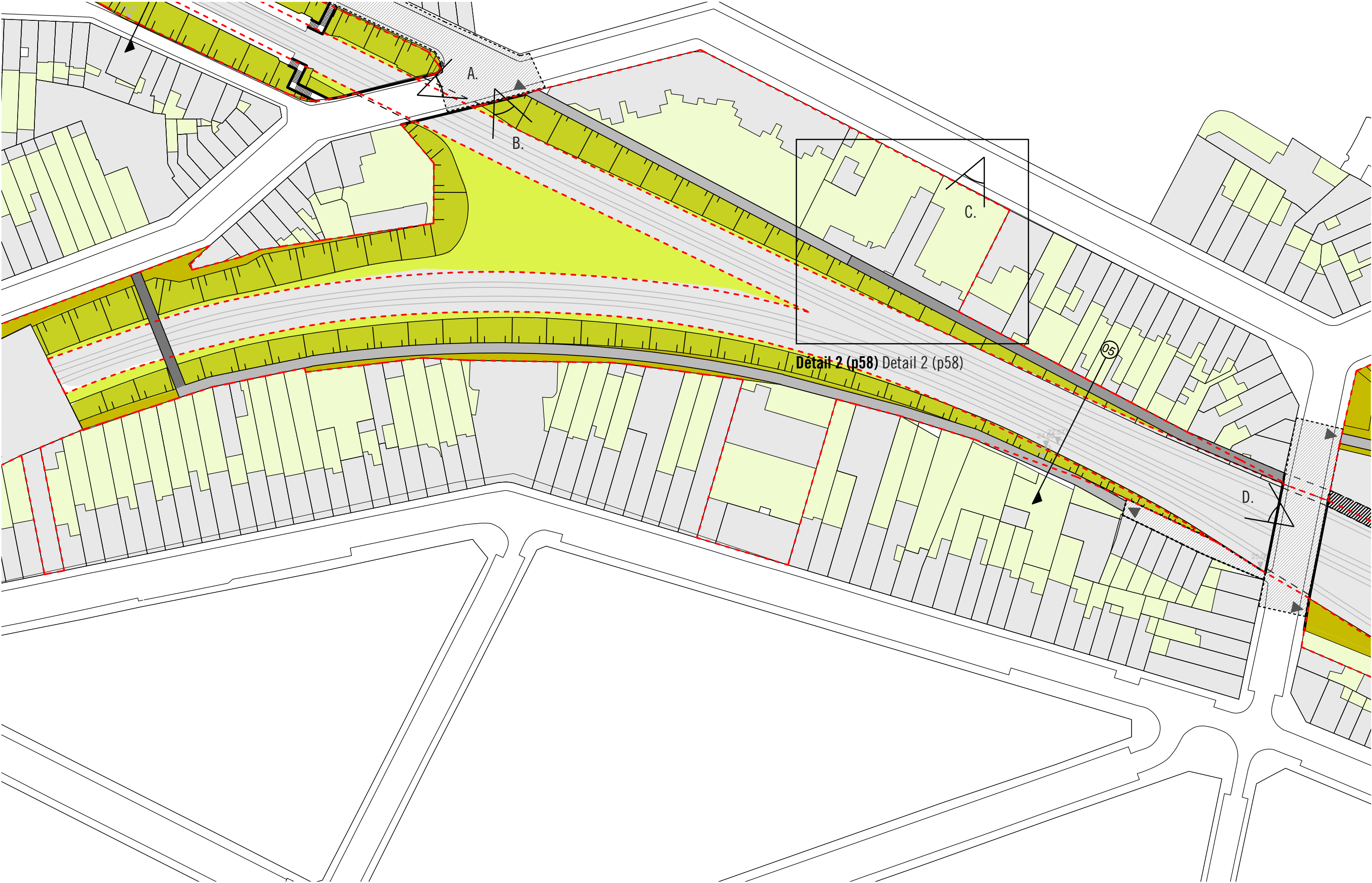
Indicatief budget traject 3 - optie 3

€2,370,000.00

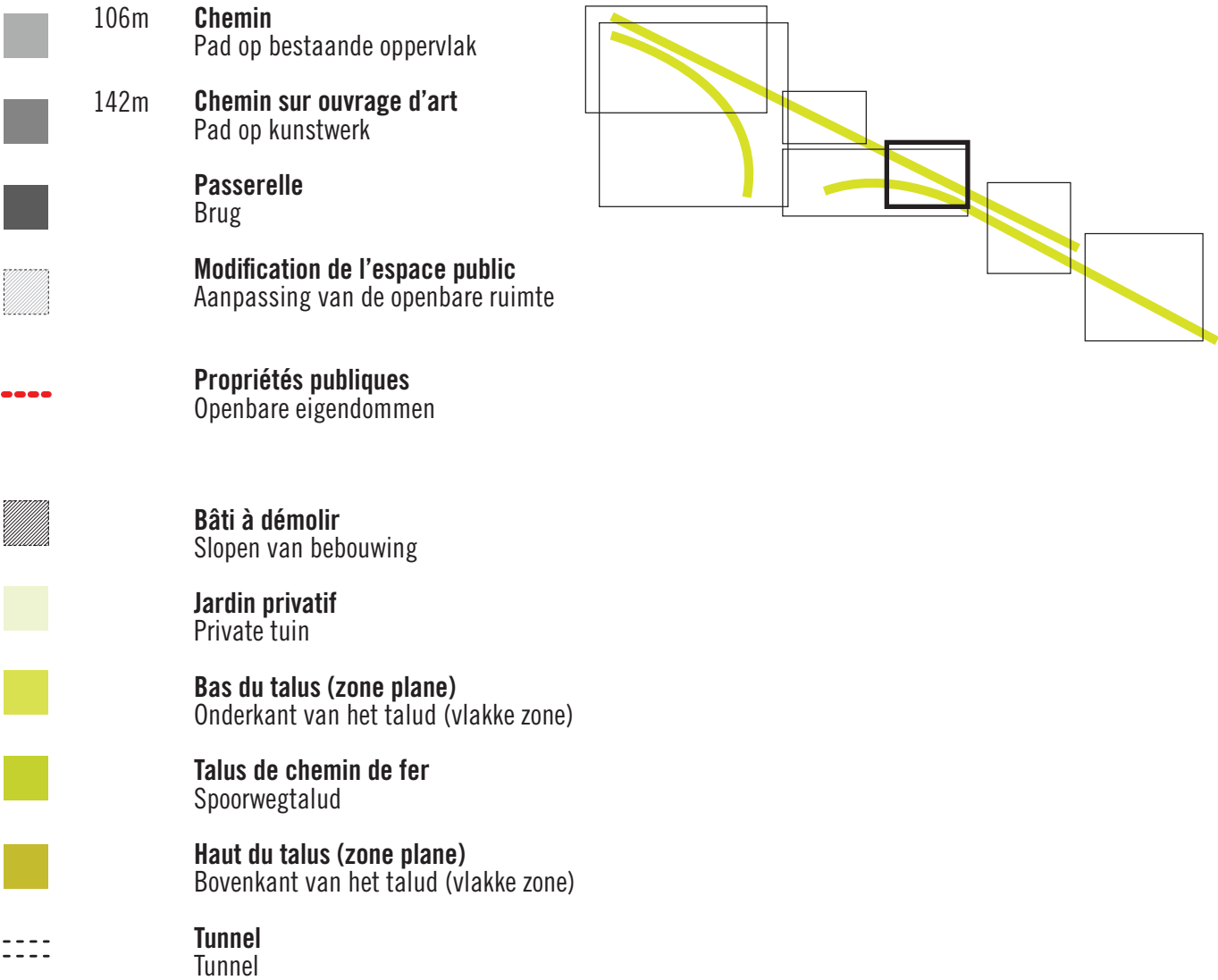


Tronçon 3 - Coupe 4 - Option 3

Traject 3 - Doorsnede 4 - Optie 3



Tronçon 4: rue Léopold Ier – rue du Champ de l’Église (NORD) Traject 4: Leopold I straat – Kerkeveldstraat (NOORD)



A.



B.

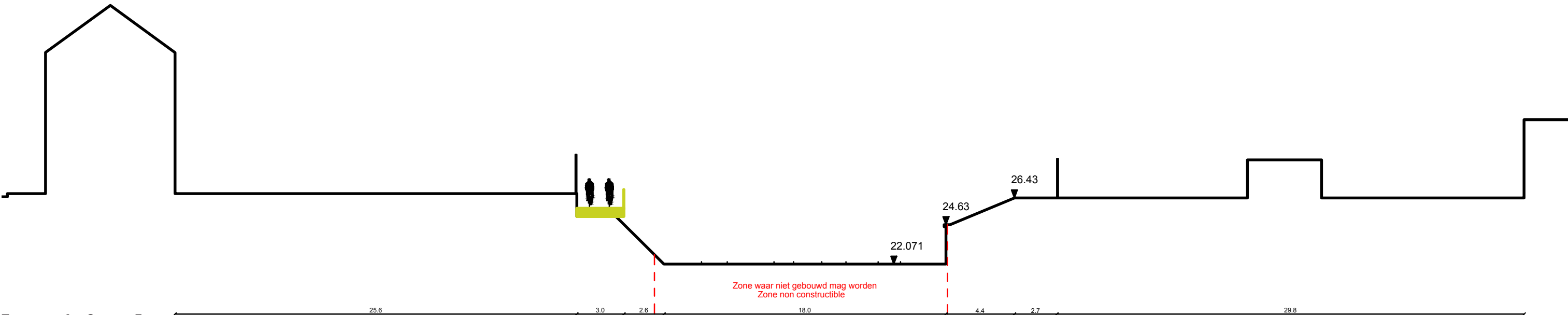


C.



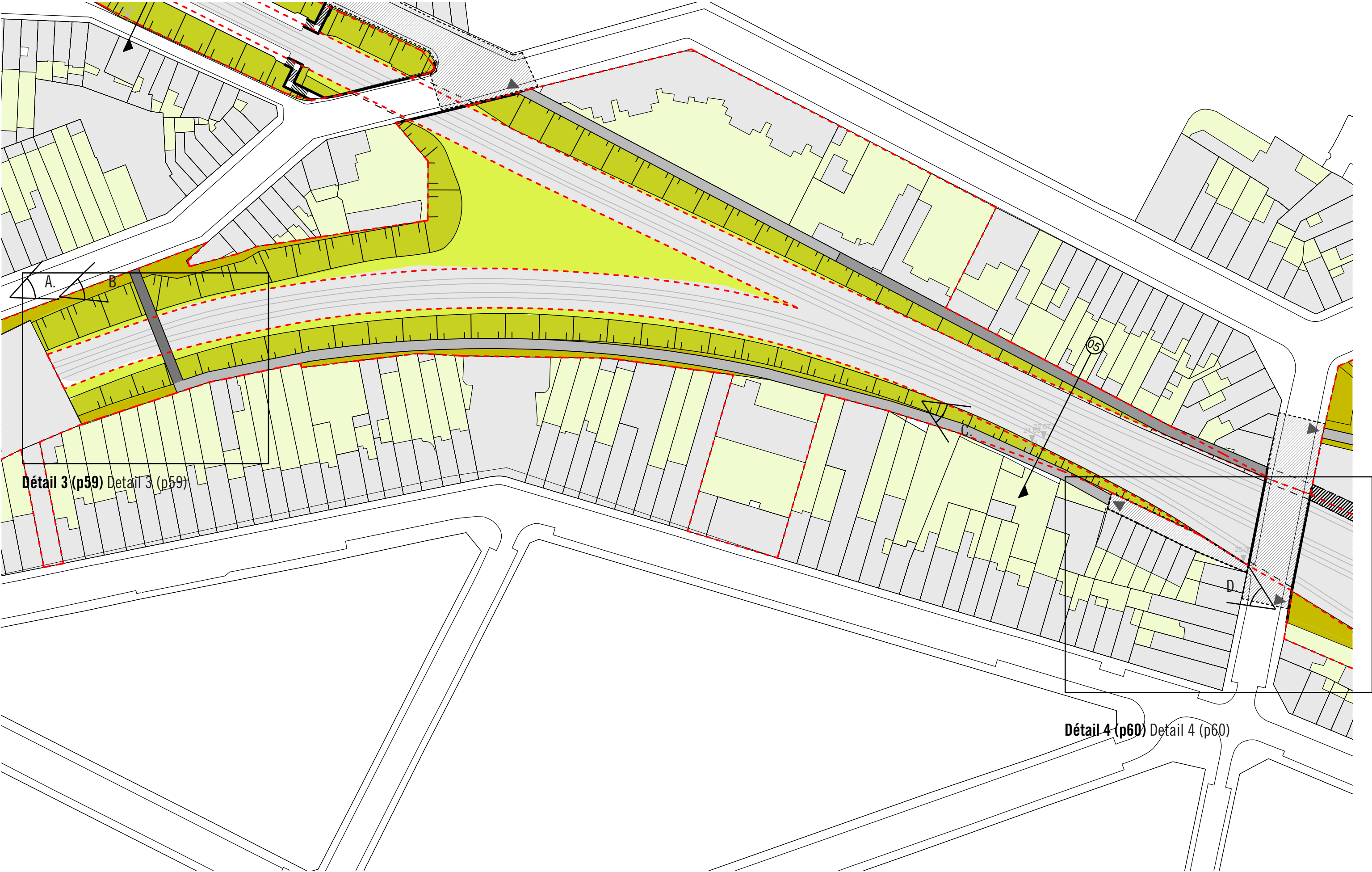
D.

Budget indicatif tronçon 4 Indicatief budget traject 4
€1,451,800.00

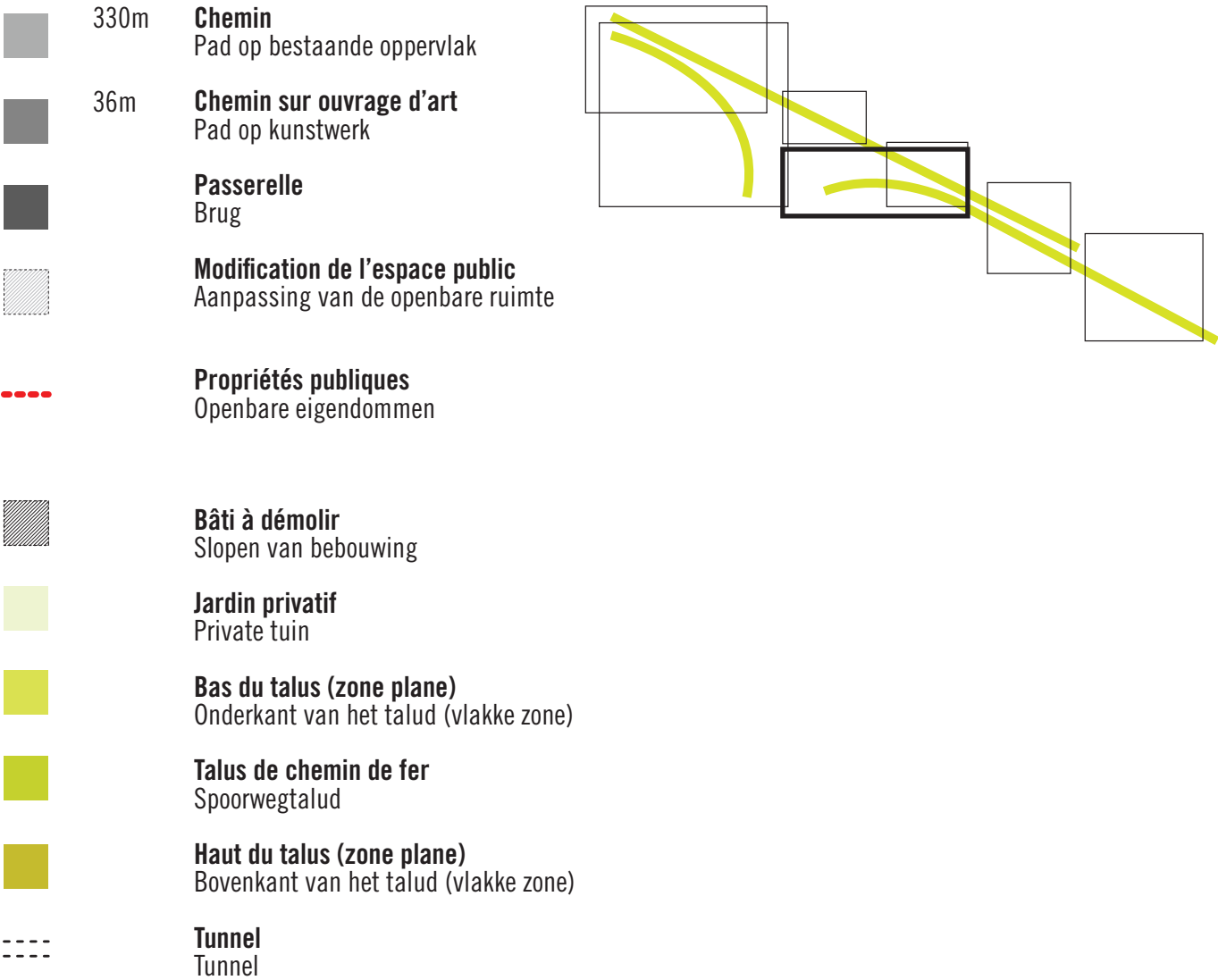


Tronçon 4 - Coupe 5
Traject 4 - Doorsnede 5

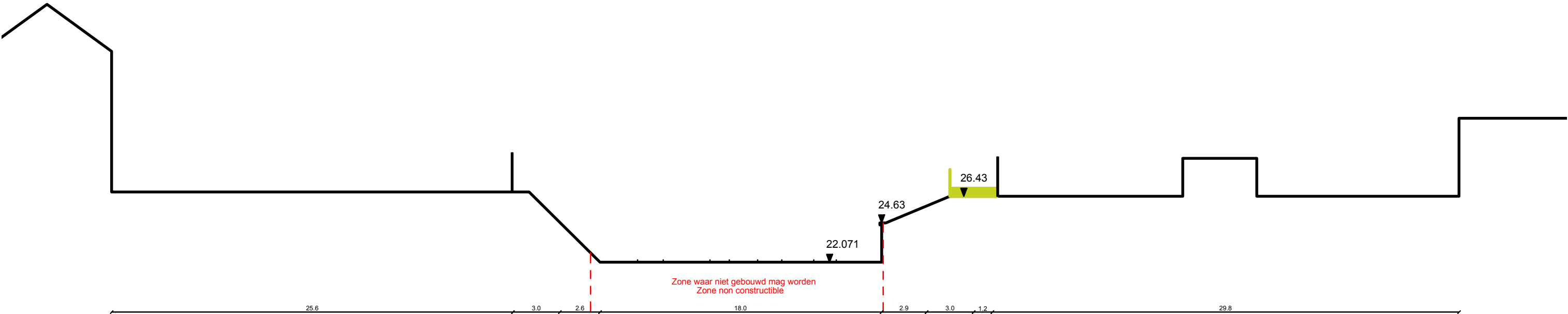
Tronçon 5: rue Léopold Ier – rue Champ de l’Église (SUD) Traject 5: Leopold I straat – Kerkeveldstraat (ZUID)



Tronçon 5: rue Léopold Ier – rue Champ de l’Église (SUD) Traject 5: Leopold I straat – Kerkeveldstraat (ZUID)



Budget indicatif Indicatief budget
€819,000.00



Tronçon 5 - Coupe 5
Traject 5 - Doorsnede 5



A.



B.



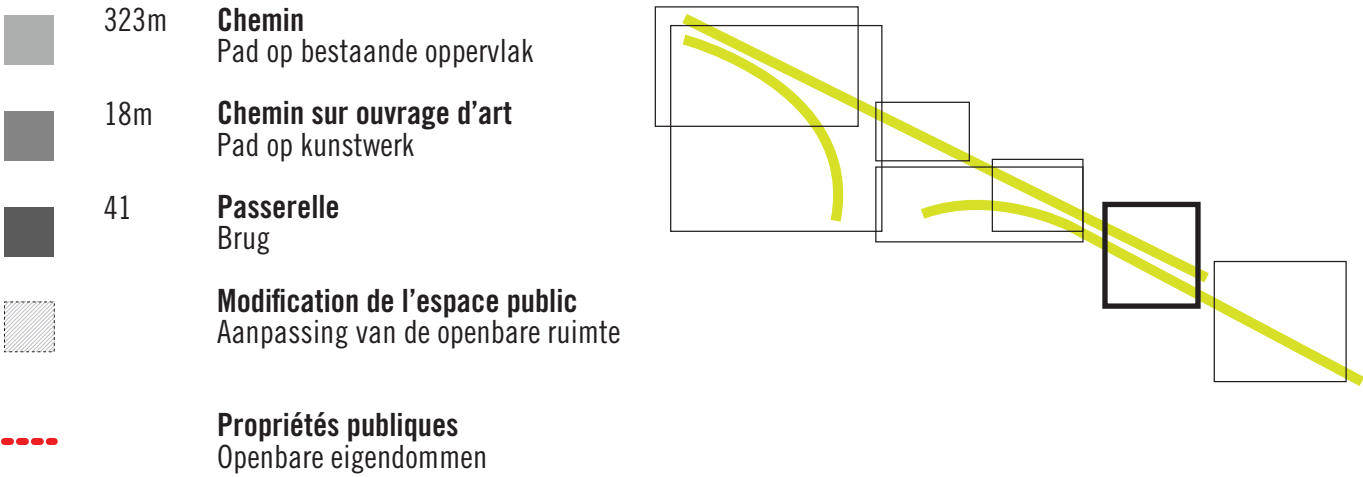
C.



D.



Tronçon 6: Ancienne gare de Laeken - passage Chambon (NORD) Traject 6: Oud station van Laken - Chambon doorgang (NOORD)



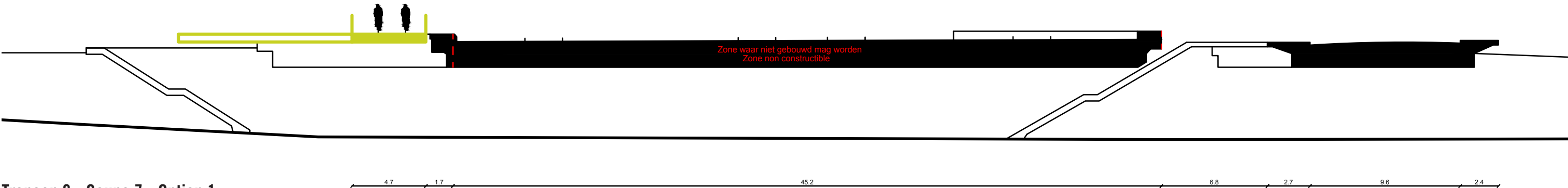
Budget indicatif Indicatief budget
€ 891,900.00



A.



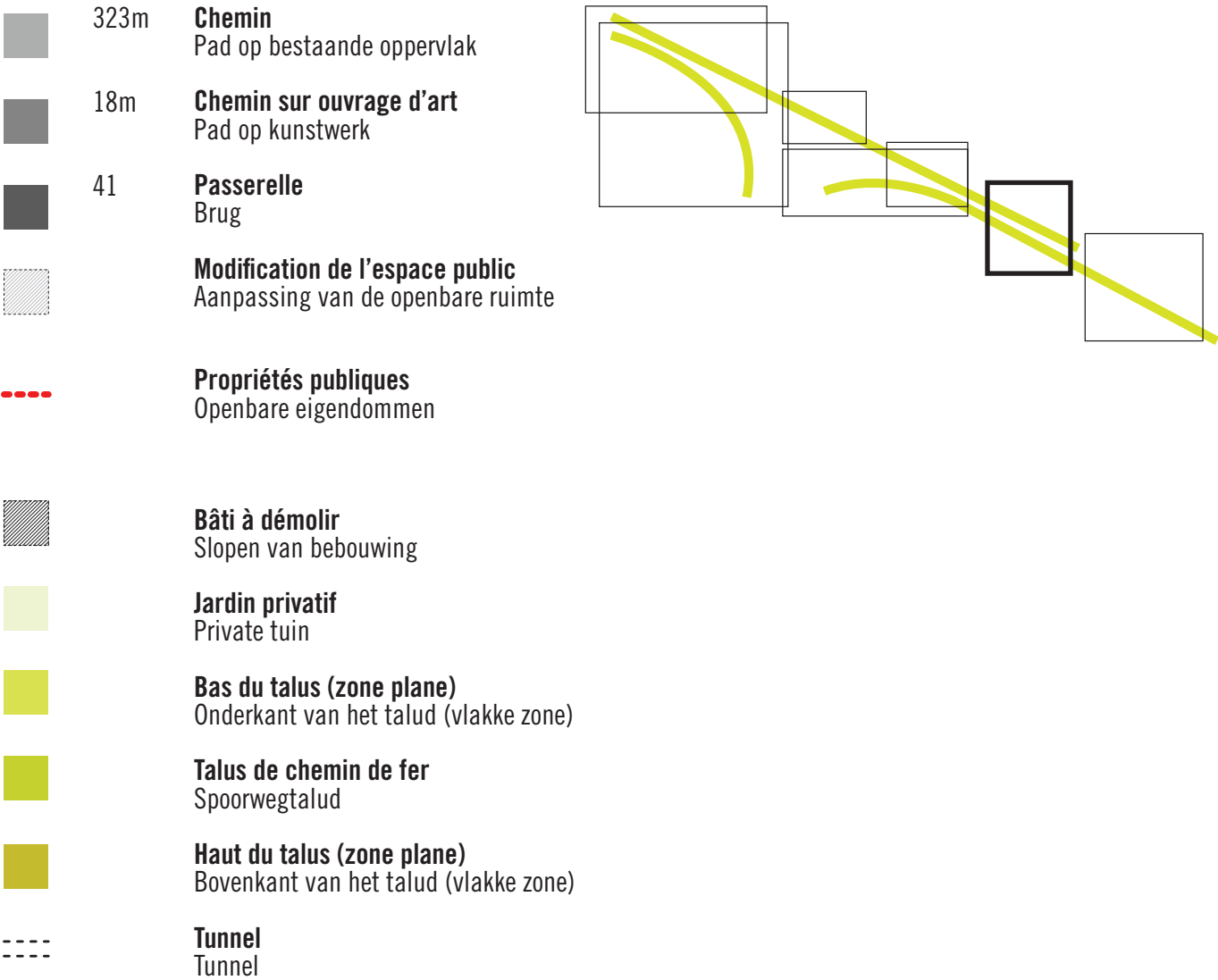
B.



Tronçon 6 - Coupe 7 - Option 1
Traject 6 - Doorsnede 7 - Optie 1



Tronçon 6: Ancienne gare de Laeken - passage Chambon (SUD) Traject 6: Oud station van Laken - Chambon doorgang (ZUID)



A.



B.

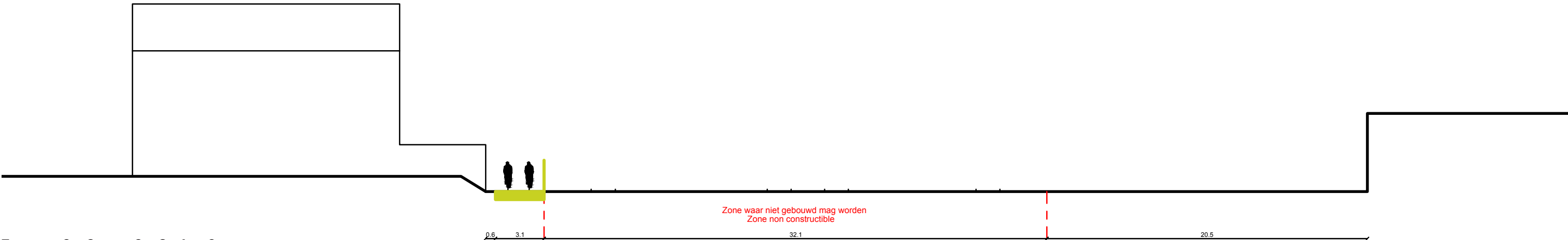


C.

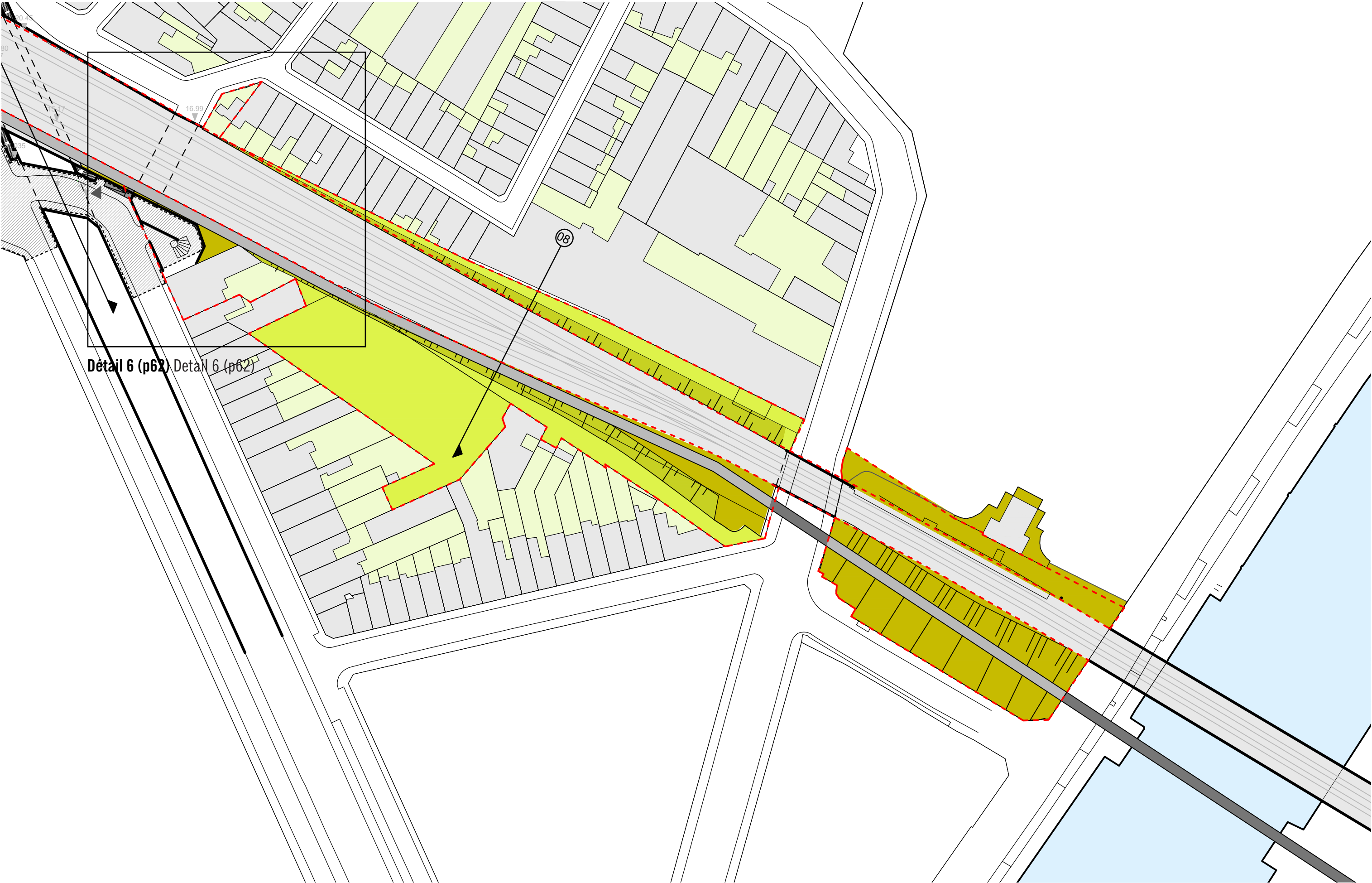


D.

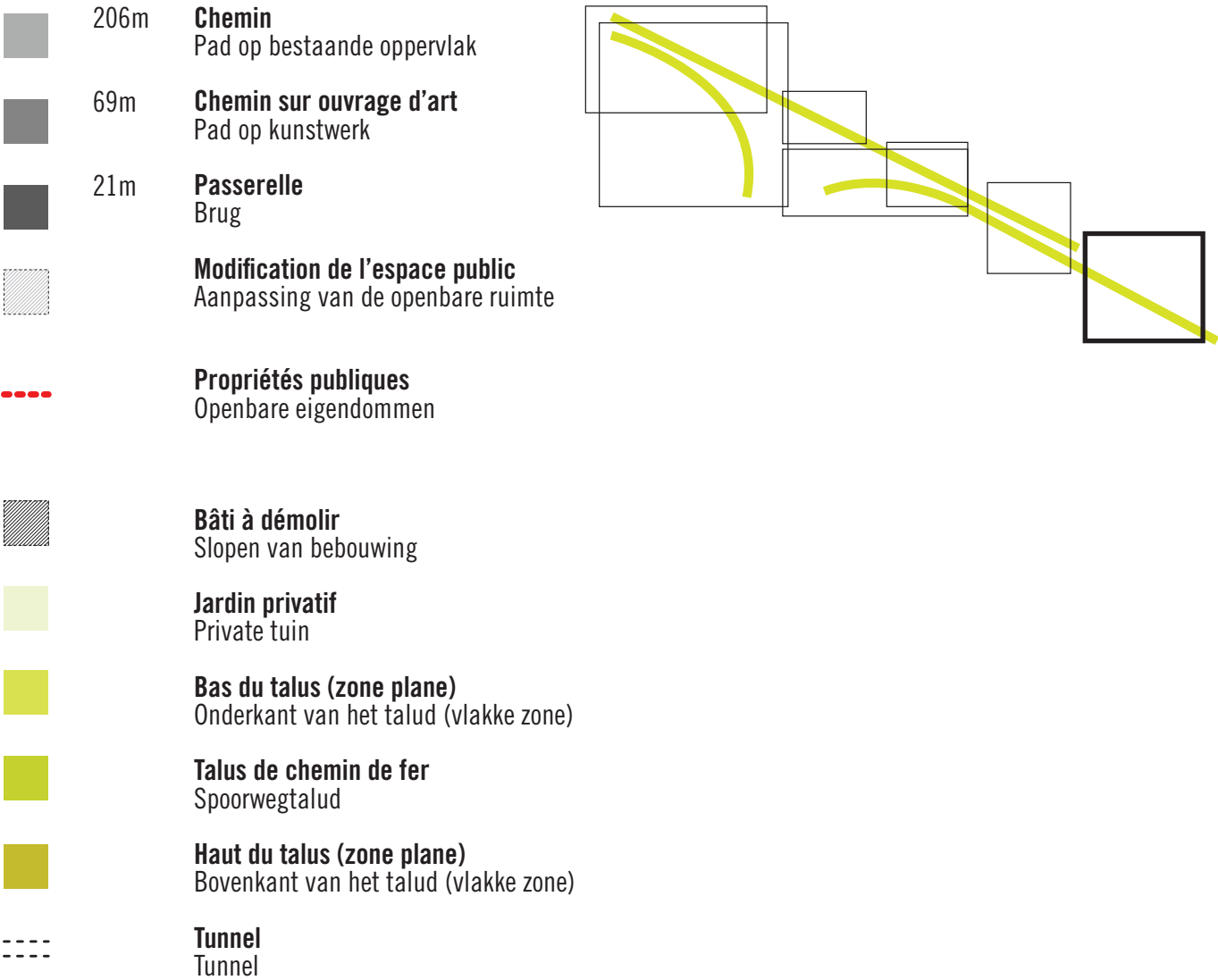
Budget indicatif Indicatief budget
€868,700.00
(170m. de déplacements des voies compris incl. verschuiven van 170m spoor)



Tronçon 6 - Coupe 6 - Option 2
Traject 6 - Doorsnede 6 - Optie 2



Tronçon 7: Passage Chambon – Halte Royale Traject 7: Chambon doorgang – Koninklijk station

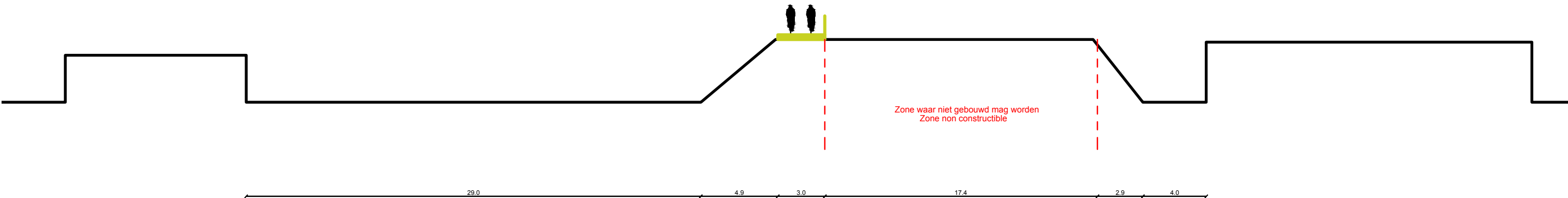


A.



B.

Budget indicatif Indicatief budget
€1,020,200.00
(250m. de déplacements des voies compris incl. verschuiven van 250m spoor)



Tronçon 7 - Coupe 6
Traject 7 - Doorsnede 6

Propositions d’opérations

L’Ancienne gare de Laeken et ses abords

La restauration de l’ancien bâtiment de la gare et ses abords intègre la création d’une liaison cyclo-piétonne le long des voies de chemin de fer. Les jardins potagers existants le long de la rue Tacquet sont maintenus et étendus (si possible) en combinaison avec la création d’un nouveau magasin bio dans le bâtiment de l’ancienne gare. Les bâtiments annexes de l’ancienne gare seront démolis pour offrir un accès confortable au nouveau tracé.

Voir opération EP7 / Dossier de base Contrat de Quartier Durable Bockstael

Budget indicatif: 560.000 euros

Passerelle avenue de la Reine

Le passage de la ligne de chemin de fer existante sera élargie pour la création d’un nouveau passage cyclo-piéton à travers le franchissement de l’avenue de la Reine. Cette intervention non seulement relie l’ancienne gare au passage Chambon, mais contribue également au désenclavement du quartier « Outre-Ponts ». La nouvelle passerelle utilise la structure existante (comme c’est le cas pour le projet « Snelbinder » entre Arnhem et Nijmegen au Pays-Bas).

Voir opération EP6b / Dossier de base Contrat de Quartier Durable Bockstael

Budget indicatif: 900.000 euros

Le passage Chambon et ses abords

La restauration du passage Chambon et le réaménagement de ses abords intègre la création d’une liaison cyclo-piétonne. Le projet prévoit également l’amélioration de l’éclairage existant autour du passage Chambon. La mise en place de nouveaux projets (autres que le logement) autour des entrées du passage pourrait renforcer le contrôle social.

Voir opération EP8 / Dossier de base Contrat de Quartier Durable Bockstael

Budget indicatif: 465.000 euros

L’accès au parc “Albert Street”

Création d’un accès vers l’intérieur d’îlot par la mise en place d’une connexion entre l’avenue de la Reine et le domaine ferroviaire. Dans une première phase, il s’agit d’un passage étroit (espace disponible + / - 2 m). Si les voies peuvent être déplacées dans le moyen terme, ce tronçon sera élargi et prolongé. Le Contrat de Quartier Durable peut être utilisé comme un levier pour le déplacement des voies par Infrabel.

Voir opération EP6c / Dossier de base Contrat de Quartier Durable Bockstael

Budget indicatif: 1.200.000 euros

Total des opérations: 3.125.000 euros

Ontwerpvoorstellen

Het oud station van Laken en zijn omgeving

De restauratie van het oude stationsgebouw en zijn omgeving integreert de aanleg van een fiets- en voetgangersverbinding langs het spoor. De bestaande stadstuinen langs de Tacquetstraat worden behouden en indien mogelijk uitgebreid waarbij een koppeling gemaakt kan worden met bijvoorbeeld een nieuw op te richten bio-winkel in het oude stationsgebouw. De bijgebouwen van het oude station worden afgebroken en maken plaats voor een comfortabele toegang naar het nieuwe traject.

Zie operatie EP7 / basisdossier Duurzaam Wijkcontract Bockstael

Indicatief budget: 560.000 euro

Fiets- en voetgangersbrug Koninginnelaan

De bestaande spoorwegbedding wordt verbreed om plaats te maken voor een nieuwe fiets- en voetgangersverbinding over de Koninginnelaan. Deze ingreep verbindt niet alleen het oude station met de Chambon doorgang, maar zorgt er tevens voor dat de wijk “Over-de-Bruggen” beter verbonden wordt met de omliggende wijken. De nieuwe voetgangersbrug maakt gebruik van de bestaande constructie (zoals ook het geval is bij de “snelbinder” tussen Arnhem en Nijmegen).

Zie operatie EP6b / basisdossier Duurzaam Wijkcontract Bockstael

Indicatief budget: 900.000 euro

De Chambon doorgang en zijn omgeving

De aanleg van een fiets- en voetgangersverbinding wordt integraal opgenomen in de restauratie van de Chambon doorgang en de heraanleg van zijn omgeving. Daarnaast wordt ook de verlichting in en rondom de voetgangerstunnel verbeterd. Het toevoegen van programma (anders dan wonen) rondom de uitgangen kan de sociale controle versterken.

Zie operatie EP8 / basisdossier Duurzaam Wijkcontract Bockstael

Indicatief budget: 465.000 euro

Toegang naar het park “Albert Street”

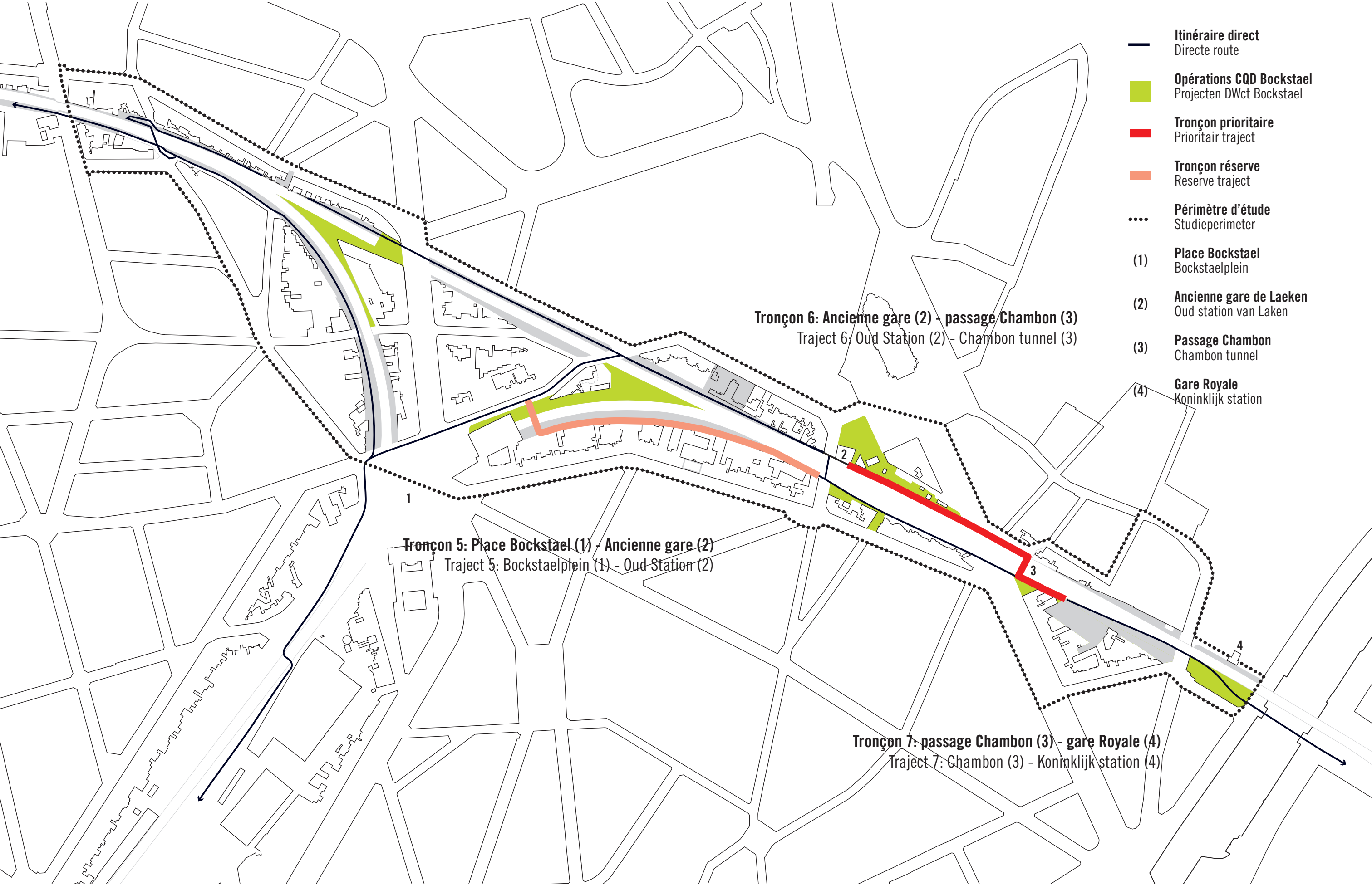
Creëren van een toegang naar het binnenterrein door middel van een verbinding tussen de Koninginnelaan en het spoorwegterrein. In een eerste fase betreft dit een smalle doorgang (beschikbare ruimte +/- 2 meter). Indien de sporen op middellange termijn verplaatst kunnen worden kan dit traject worden verbreed en doorgetrokken. Het Duurzaam Wijkcontract kan gebruikt worden als hefboom voor het verplaatsen van de sporen door Infrabel.

Zie operatie EP6c / basisdossier Duurzaam Wijkcontract Bockstael

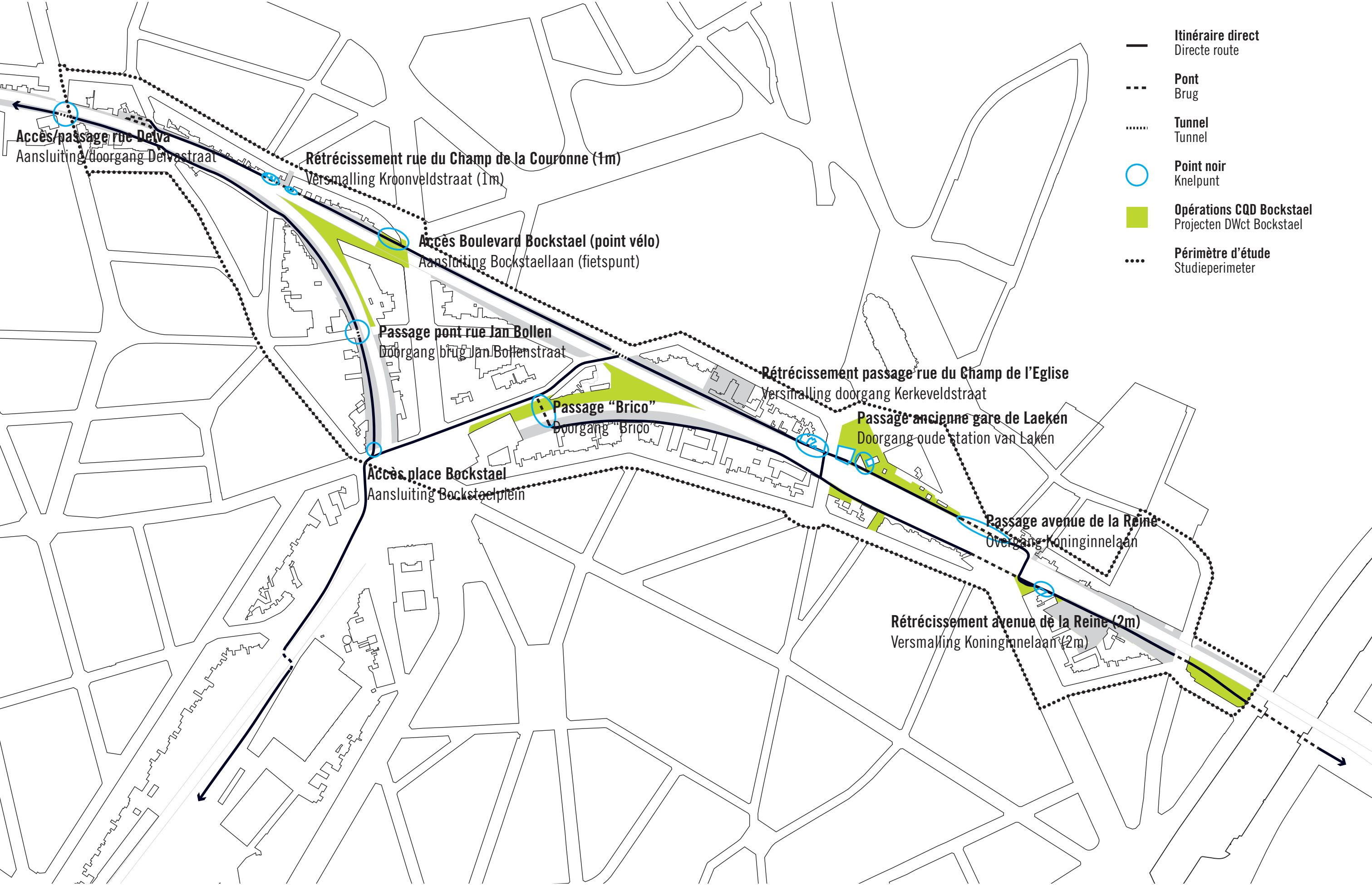
Indicatief budget: 1.200.000 euro

Totaal alle operaties: 3.125.000 euro

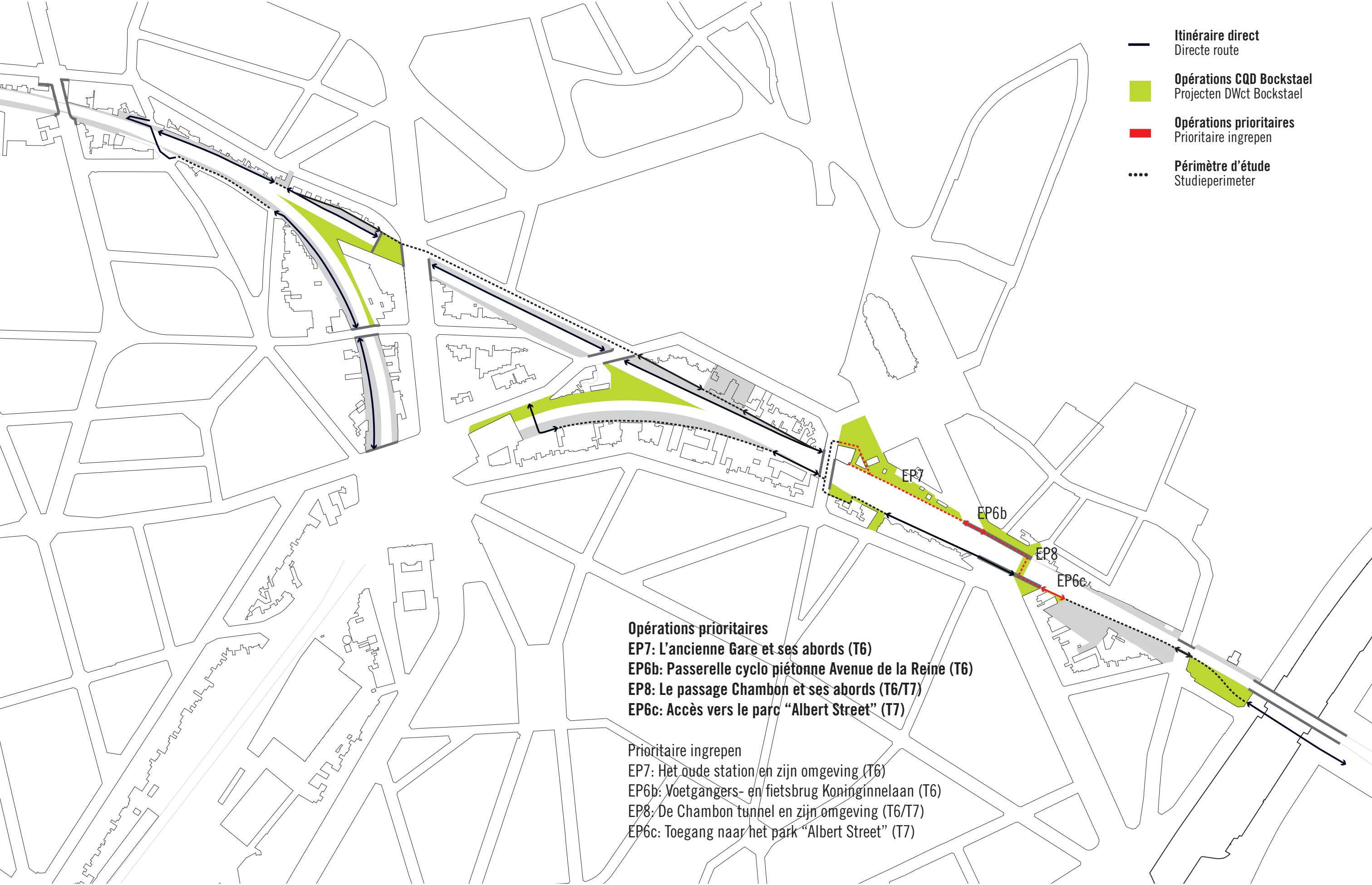
Carte Kaart 13: Tronçons prioritaires et réserves Prioritaire en reserve trajecten



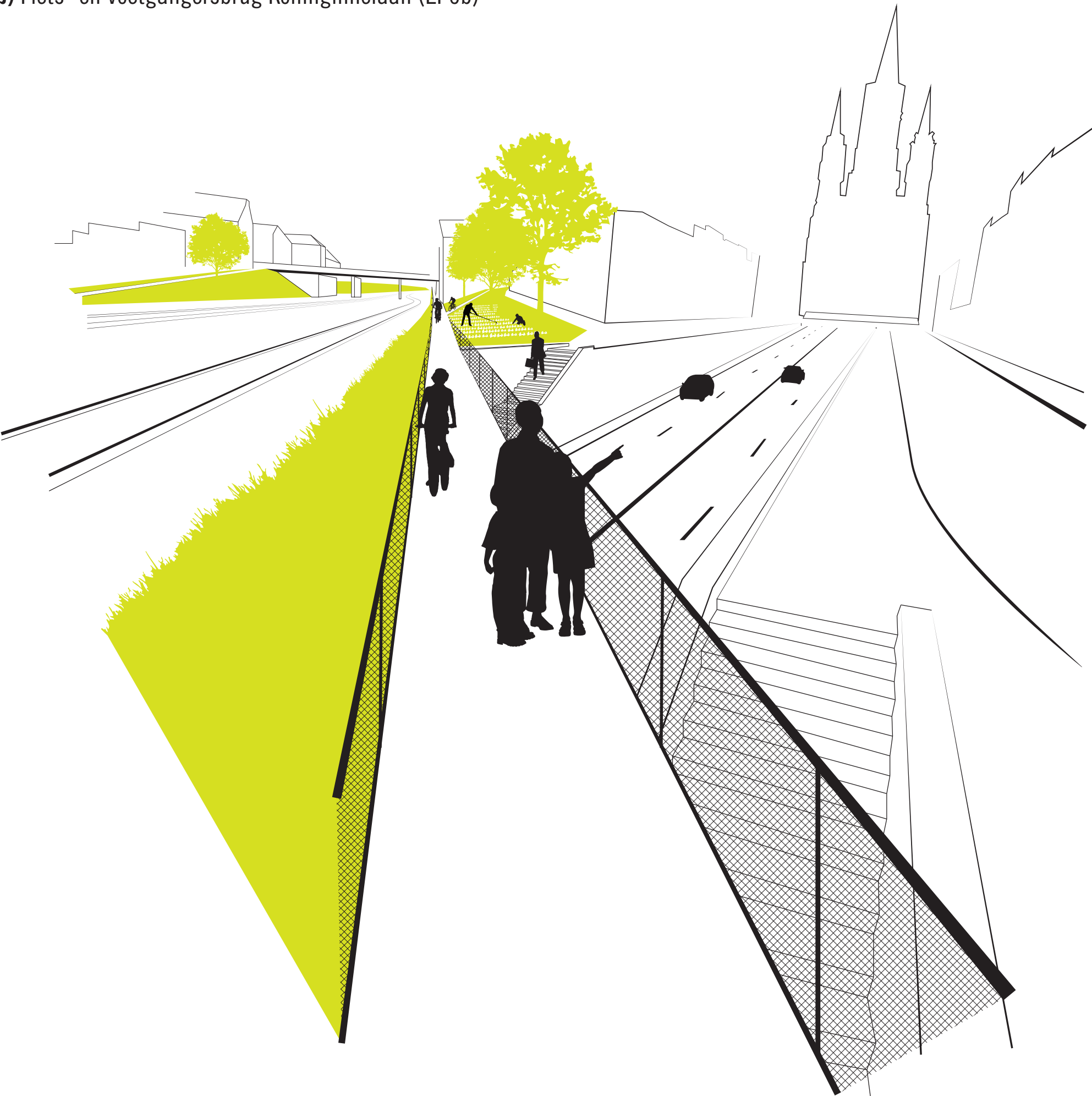
Carte Kaart 14: Points noirs Knelpunten



Carte Kaart 15: Opérations prioritaires Prioritaire ingrepen



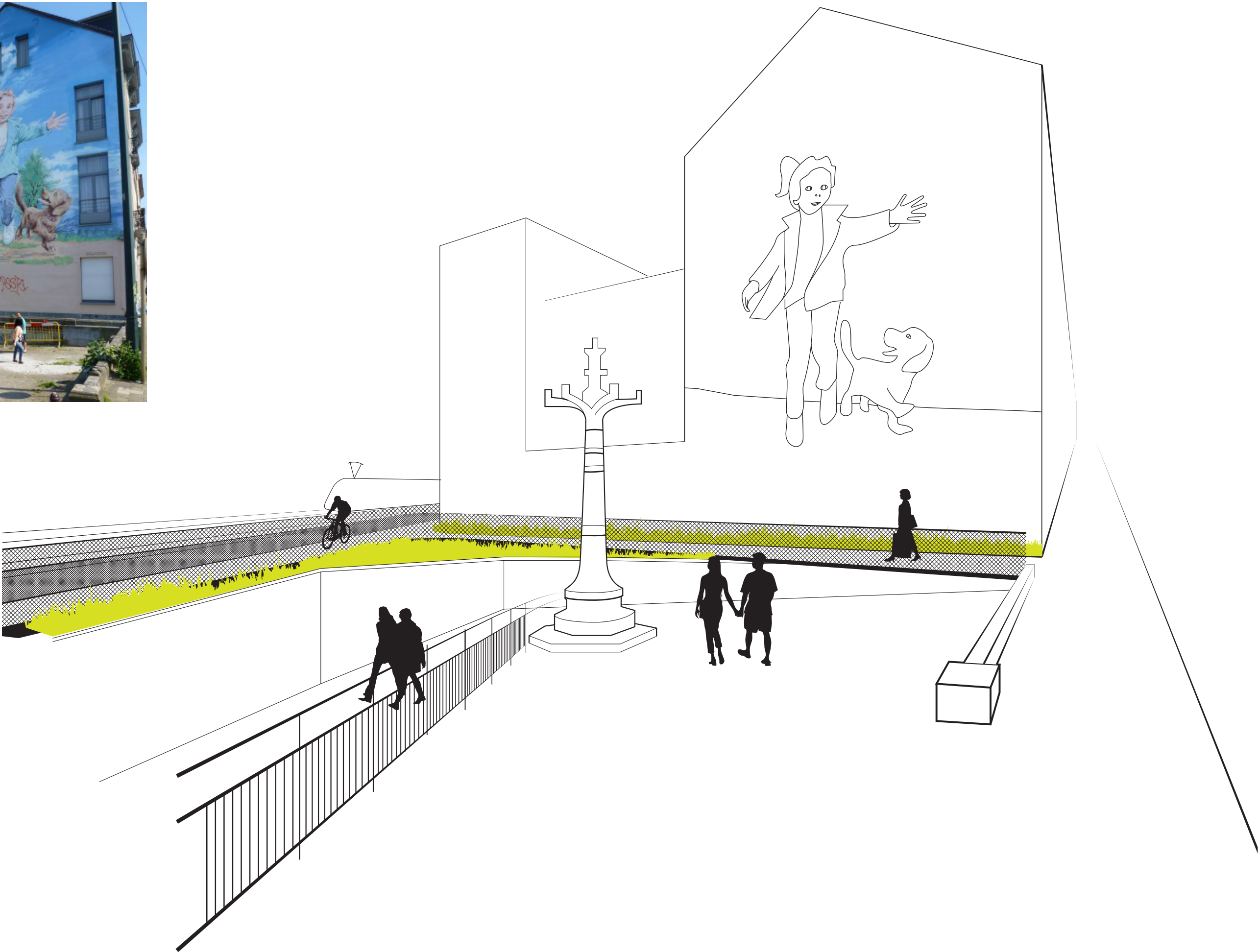
Passerelle cyclo-piétonne avenue de la Reine (EP6b) Fiets- en voetgangersbrug Koninginnelaan (EP6b)



L'ancienne gare de Laeken et ses abords (EP7) Het oud station van Laken en zijn omgeving (EP7)



Le passage Chambon et ses abords (EP8) De Chambon doorgang en zijn omgeving (EP8)



Accès vers le parc “Albert Street” (EP6c) Toegang naar het park “Albert Street” (EP6c)



Annexe A: Estimation

Bijlage A: Begroting

Budget indicatif Indicatief budget

Pont

Brug

20.000 euro/m

Tunnel

Tunnel

20.000 euro/m

Chemin sur ouvrage d’art (1)

Pad op kunstwerk (1)

10.000 euro/m

Chemin sur ouvrage d’art (2)

Pad op kunstwerk (2)

10.000 euro/m

“Fietsstraat”

Fietsstraat

1.500 euro/m

Chemin sur le talus

Pad op het talud

300 euro/m

Itinéraire informel sur talus

Informeel pad op het talud

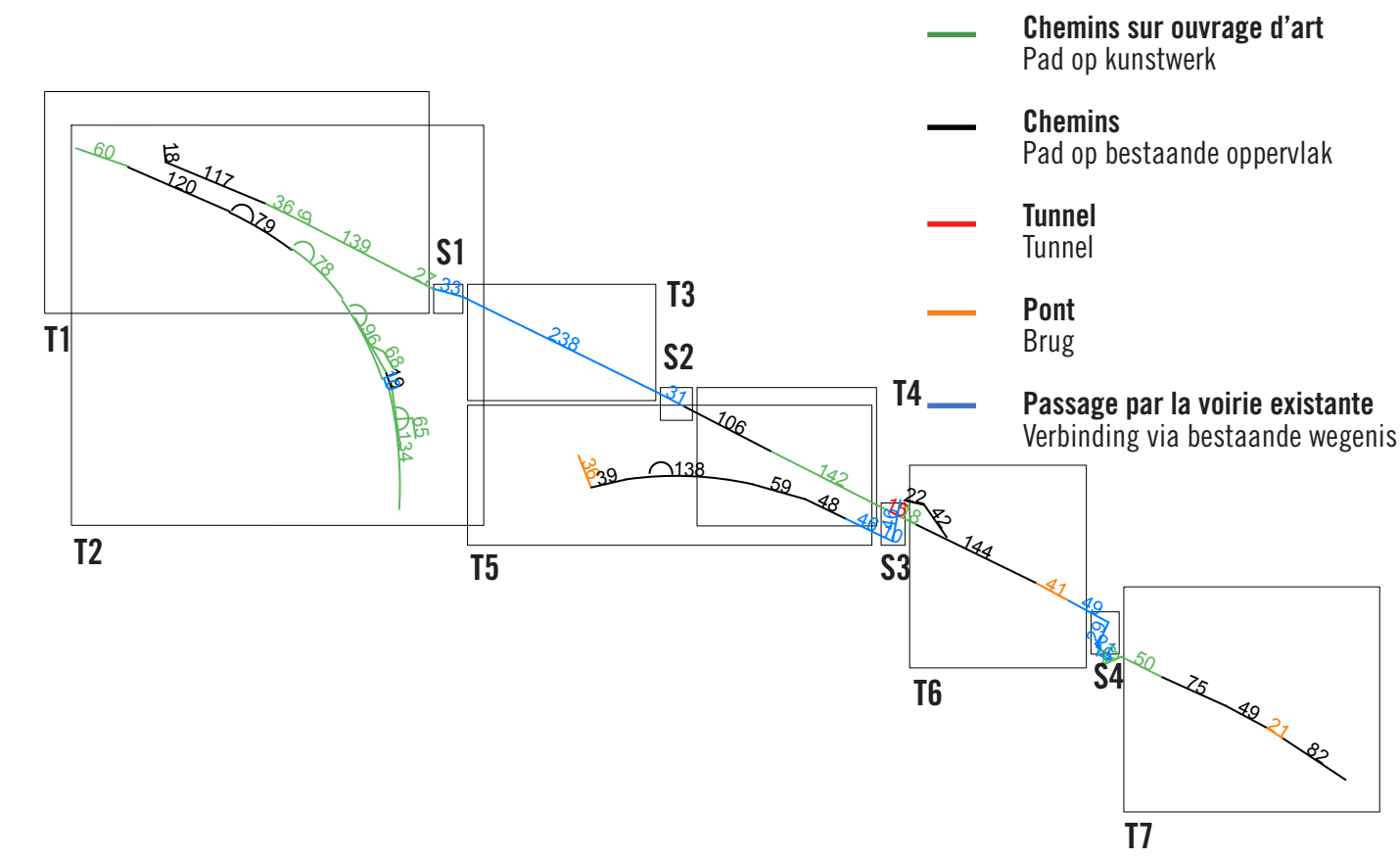
100 euro/m

Passage par la voirie existante / ‘indirect’

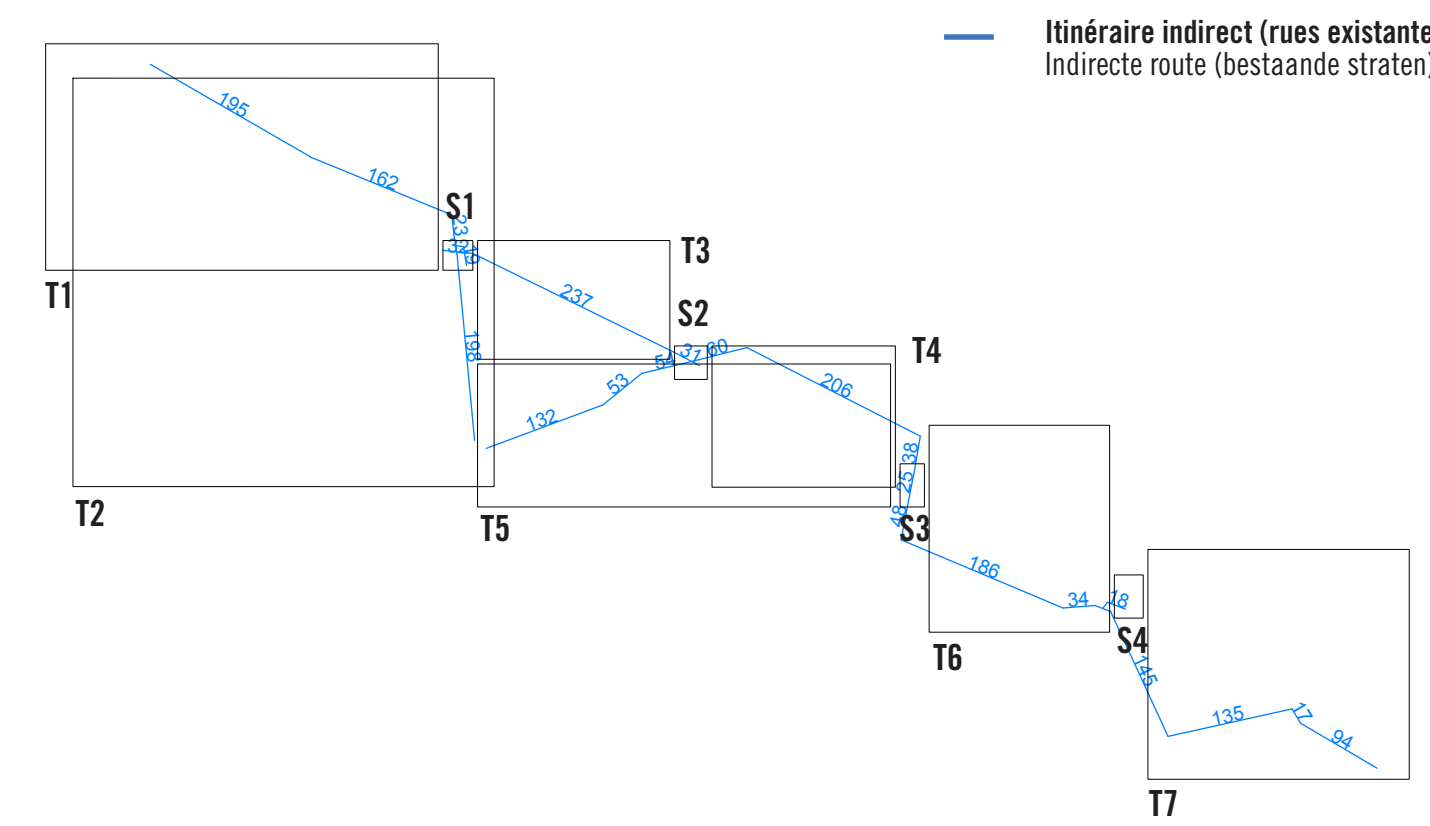
Verbinding via bestaande wegenis / ‘indirect’

20 euro/m

Itinéraire direct Directe route



Itinéraire indirect Indirecte route



Estimation par tronçon Begroting per traject

	lengte (m)	stuk	eenheidsprijs (euro/m)	totaalprijs (euro)
traject 01				
<i>traiect 01 - directe route</i>				
pad op bestaande oppervlak	165		€300.00	€49,500.00
pad met onderconstructie	208		€10,000.00	€2,080,000.00
totaal	373			€2,129,500.00
<i>traiect 01 - indirecte route</i>				
Markering voor fietsers op de Rue du Champ de la Couronne en Gasstraat	380		€20.00	€7,600.00
totaal	380			€7,600.00
<i>traiect 01 - informeel</i>				
informeel pad van 1-1,5 m breed (met houten trappen)	179		€150.00	€26,850.00
totaal	179			€26,850.00
traject 02				
<i>traiect 02 - directe route</i>				
pad op bestaande oppervlak	228		€300.00	€58,800.00
pad met onderconstructie	501		€10,000.00	€700,000.00
totaal	729			€758,800.00
<i>traiect 02 - indirecte route</i>				
fietspaden Boulevard Emile Bockstael	198		€20.00	€3,960.00
totaal	198			€3,960.00
<i>traiect 02 - informeel</i>				
informeel pad van 1-1,5 m breed (met houten trappen)	578		€150.00	€86,700.00
totaal	578			€86,700.00
schakelpunt 01				
<i>schakelpunt 01 - directe route</i>				
oversteek van de stoep en straat	32		€300.00	€9,600.00
totaal	32			€9,600.00
<i>schakelpunt 01 - indirecte route</i>				
markering op kruispunt Boulevard Emile Bockstael - Rue du Champ de la Couronne	51		€20.00	€1,020.00
totaal	51			€1,020.00
<i>schakelpunt 01 - informeel</i>				
markering op kruispunt Boulevard Emile Bockstael - Rue du Champ de la Couronne	51		€20.00	€1,020.00
totaal	51			€1,020.00
traject 03				
<i>traiect 03 - optie 01 - directe route</i>				
fietspad op parkeerplaatsen	238		€300.00	€71,400.00
totaal	238			€71,400.00
<i>traiect 03 - optie 02 - directe route</i>				
fietsstraat	237		€1,500.00	€355,500.00
totaal	237			€355,500.00
<i>traiect 03 - optie 03 - directe route</i>				
pad met onderconstructie	237		€10,000.00	€2,370,000.00
totaal	237			€2,370,000.00

<i>traiect 03 - indirecte route</i>			
herinrichting Rue du Champ de la Couronne	237	€300.00	€72,900.00
totaal	237		€72,900.00

<i>traiect 03 - informeel</i>			
bestaande stoep gebruiken	237	€150.00	€35,550.00
totaal	237		€35,550.00

schakelpunt 02

<i>schakelpunt 02 - directe route</i>			
oversteek aanpassen	31	€200.00	€6,200.00
totaal	31		€6,200.00

<i>schakelpunt 02 - indirecte route</i>			
markering op kruispunt Rue du Champ de la Couronne - Rue Léopold I	31	€20.00	€620.00
totaal	31		€620.00

<i>schakelpunt 02 - informeel</i>			
markering op kruispunt Rue du Champ de la Couronne - Rue Léopold I	31	€20.00	€620.00
totaal	31		€620.00

traject 04

<i>traiect 04 - directe route</i>			
pad op bestaande oppervlak	106	€300.00	€31,800.00
pad op onderconstructie	142	€10,000.00	€1,420,000.00
totaal	248		€1,451,800.00

<i>traiect 04 - indirecte route</i>			
herinrichting / markering Rue Léopold I	304	€20.00	€6,080.00
totaal	304		€6,080.00

<i>traiect 04 - informeel</i>			
informeel pad van 1-1,5 m breed (met houten trappen)	248	€150.00	€37,200.00
totaal	248		€37,200.00

traject 05

<i>traiect 05 - directe route</i>			
pad op bestaande oppervlak	330	€300.00	€99,000.00
brug	36	€20,000.00	€720,000.00
totaal	366		€819,000.00

<i>traiect 05 - indirecte route</i>			
herinrichting / markering Rue Léopold I	239	€20.00	€4,780.00
totaal	239		€4,780.00

<i>traiect 05 - informeel</i>			
informeel pad van 1-1,5 m breed (met houten trappen)	330	€150.00	€49,500.00
brug (alleen voor voetgangers)	36	€10,000.00	€360,000.00
totaal	366		€409,500.00

Estimation par tronçon Begroting per traject

schakelpunt 03

schakelpunt 03 - optie 01 (spoor blijft op de plek) - directe route			
tunnel	15	€20,000.00	€300,000.00
markering kruispunt	14	€20.00	€280.00
totaal	29		€300,280.00

schakelpunt 03 - optie 02 (vershoven spoor) - directe route			
markering kruispunt	50	€20.00	€280.00
totaal	29		€280.00

schakelpunt 03 - indirecte route			
markering op kruispunt Rue du Champ de l'Eglise	25	€20.00	€500.00
totaal	25		€500.00

schakelpunt 03 - informeel			
markering op kruispunt Rue du Champ de l'Eglise	25	€20.00	€500.00
totaal	25		€500.00

traject 06

traject 06 - optie 01 (spoor blijft op de plek) - directe route			
pad op bestaande oppervlak	323	€300.00	€96,900.00
pad op onderconstructie	18	€10,000.00	€180,000.00
brug aan bestaande viaduct (snelbinder)	41	€15,000.00	€615,000.00
totaal	382		€891,900.00

traject 06 - optie 02 (vershoven spoor) - directe route			
pad op bestaande oppervlak	179	€300.00	€53,700.00
pad op onderconstructie	64	€10,000.00	€640,000.00
verschuiven van de rails	170	€500.00	€85,000.00
verschuiven van electricitetispalen	3	€30,000.00	€90,000.00
totaal	243		€868,700.00

traject 06 - indirecte route			
herinrichting / markering Rue du Champ de l'Eglise t/m Rue Albert	677	€20.00	€13,540.00
totaal	677		€13,540.00

traject 06 - informeel			
informeel pad van 1-1,5 m breed (met houten trappen)	162	€150.00	€24,300.00
fietsbrug aan bestaande viaduct (snelbinder)	41	€10,000.00	€410,000.00
totaal	203		€434,300.00

schakelpunt 04

schakelpunt 04 - directe route			
pad op bestaande ondergrond	5	€300.00	€1,500.00
totaal	5		€1,500.00

schakelpunt 04 - optie 02 (vershoven spoor) - directe route			
fietspad op bestaande ondergrond	5	€300.00	€1,500.00
totaal	5		€1,500.00

schakelpunt 04 - indirecte route			
heraanleg van de kruispunt	18	€150.00	€2,700.00
totaal	18		€2,700.00

schakelpunt 04 - informeel			
bestaande bestrating	18	€20.00	€360.00
totaal	18		€360.00

traject 07

traject 07 - optie 01 (spoor blijft op de plek) - directe route			
pad op bestaande ondergrond	206	€300.00	€61,800.00
pad op onderconstructie	69	€10,000.00	€690,000.00
brug	21	€20,000.00	€420,000.00
totaal	296		€1,171,800.00

traject 07 - optie 02 (vershoven spoor) - directe route			
pad op bestaande ondergrond	284	€300.00	€85,200.00
pad op onderconstructie	24	€10,000.00	€240,000.00
sbrug	21	€20,000.00	€420,000.00
verschuiven van de rails	250	€500.00	€125,000.00
verschuiven van electricitetispalen	5	€30,000.00	€150,000.00
totaal	329		€1,020,200.00

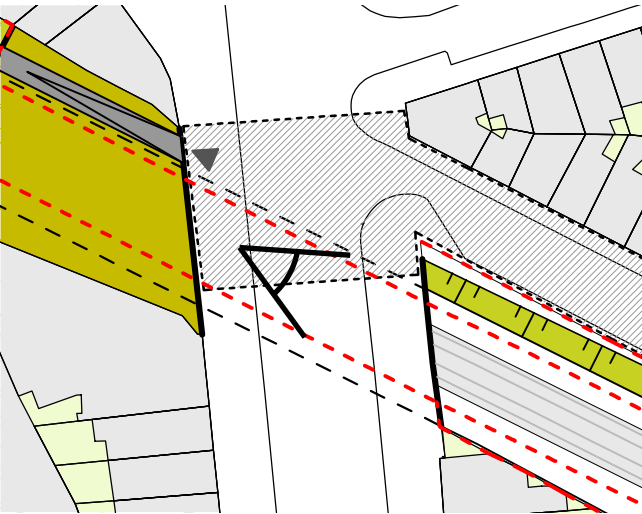
traject 07 - indirecte route			
herinrichting / markering Rue du Champ de l'Eglise t/m Rue Albert	391	€20.00	€7,820.00
totaal	391		€7,820.00

traject 07 - informeel			
informeel pad van 1-1,5 m breed (met houten trappen)	391	€150.00	€58,650.00
totaal	391		€58,650.00

Annexe B: Noeuds

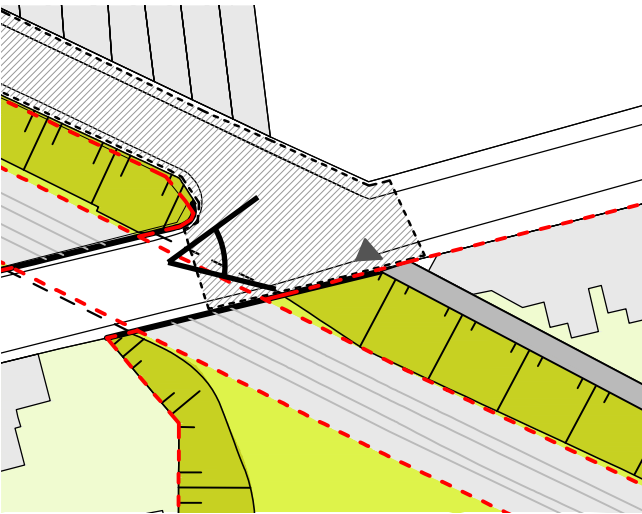
Bijlage B: Knooppunten

Noeud Knooppunt 01



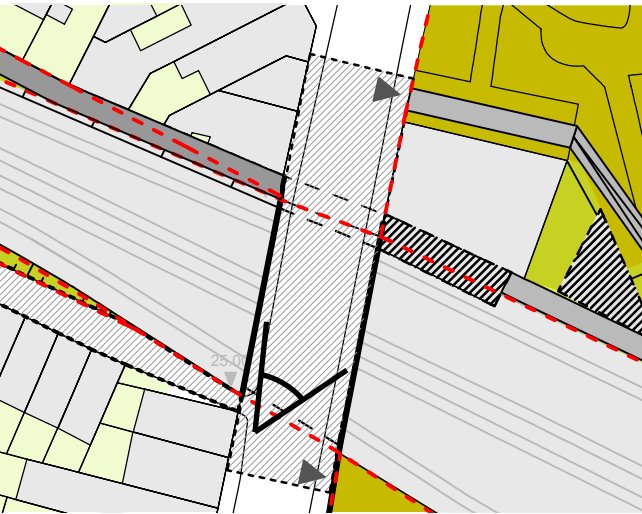
32m **Chemins**
Pad op bestaande oppervlak
Budget indicatif Indicatief budget
€1,020,200.00

Noeud Knooppunt 02



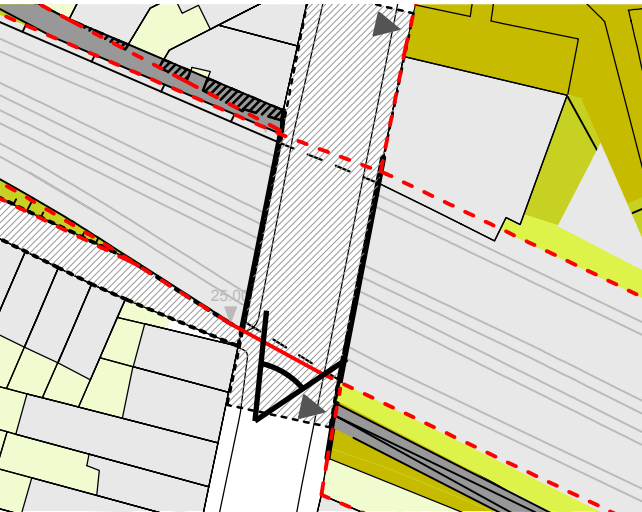
31m **Chemins**
Pad op bestaande oppervlak
Budget indicatif Indicatief budget
€1,020,200.00

Noeud Knooppunt 03

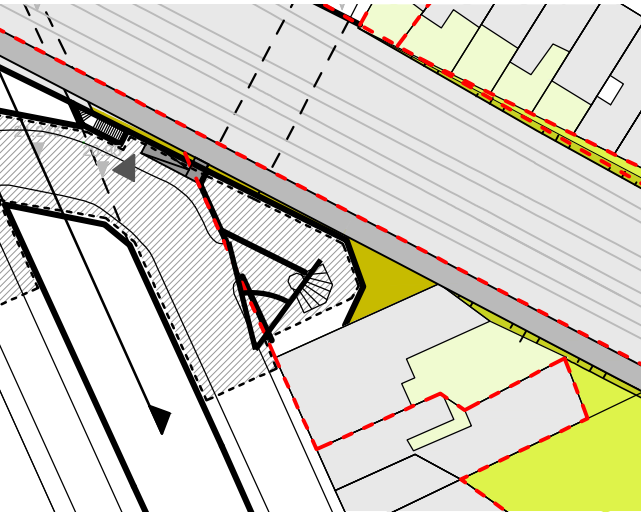


15m **Tunnel**
Tunnel
Budget indicatif Indicatief budget
€1,020,200.00

Noeud Knooppunt 04



50m **Marquage sur la rue**
Markering op de straat
Budget indicatif Indicatief budget
€280.00



Annexe C: Détails

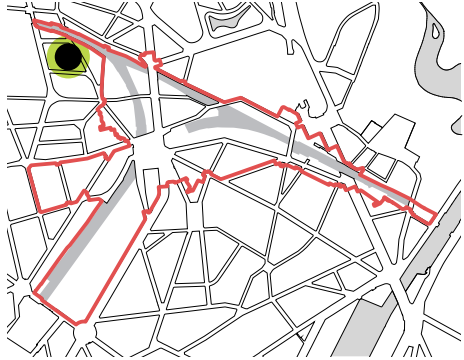
Bijlage C: Details



Détail 1 Detail 1

Zoom nœud de connexion 01 entre trajet 01 et trajet 03

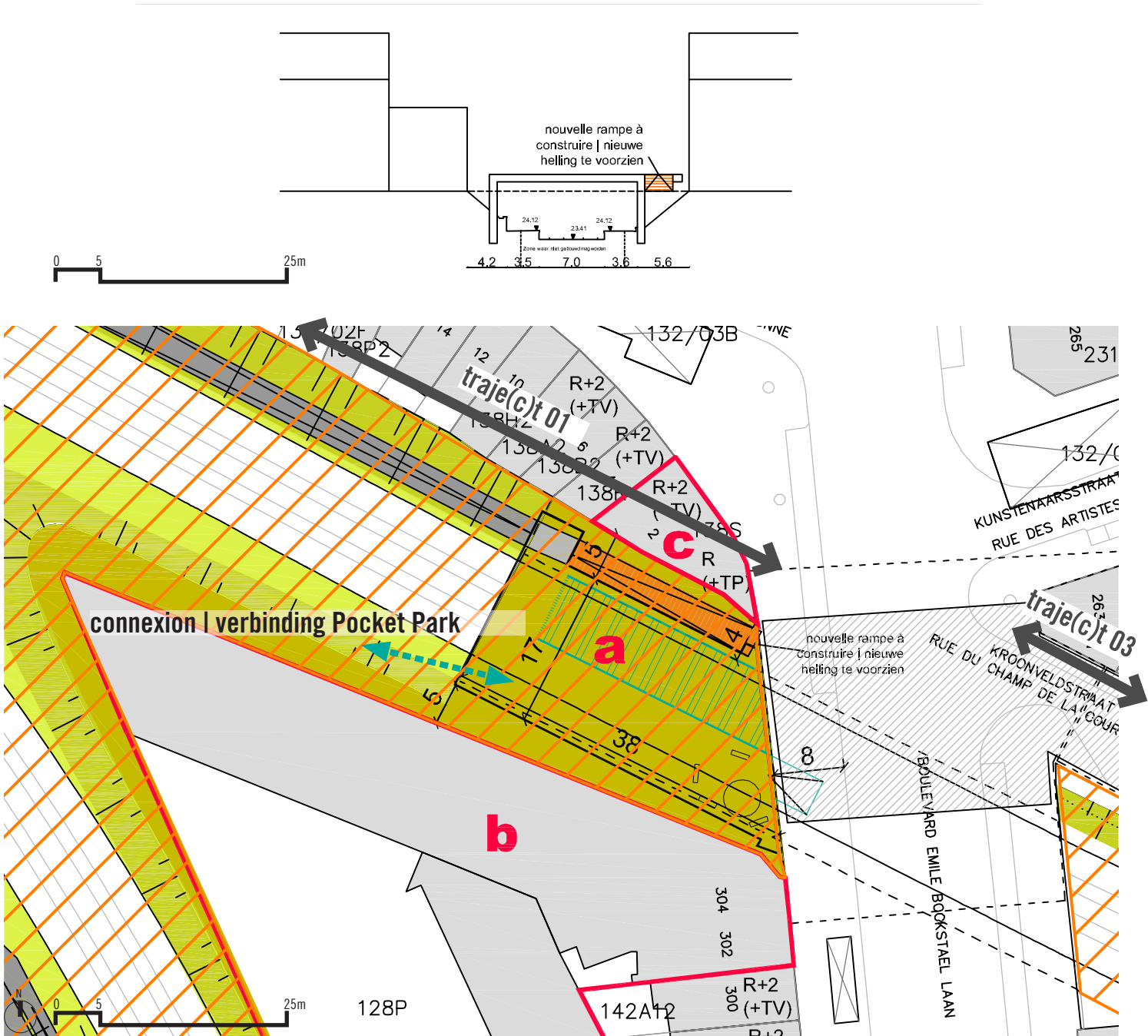
Zoom verbindingsknoop 01 tussen traject 01 en 03



Gare de Bockstael | Station Bockstael

situation existante	bestaande situatie
législation	wettelijke situatie

	n°		surface oppervlak	propriétaire eigenaar
	rue straat	cadastre kadaster	parcelle perceel	
boulevard Emile Bockstael Emile Bockstaellaan				
a	-	-		DOMAINE DE INFRAEL DOMEIN VAN INFRAEL
b	302-304 (entrepot)	128P	2925m²	SOCIETE LES FILS VANDERGOTEN MAATSCHAPPIJ ZONEN VANDERGOTEN
rue du Champ de la Couronne Kroonveldstraat				
c	2	138S	120m²	Corbeels, Georgette Philomene
		-		DOMAINE DE INFRAEL DOMEIN VAN INFRAEL



projet
contraintes

– intégration d'une rampe d'accès entre l'ouvrage d'art sur les talus (trajet 01) et le niveau du boulevard Bockstael (trajet 03) dans l'espace vide existant (verdorisé) entre la dalle au-dessus de quais de la gare et l'arrière des bâtiments rue du Champ de la Couronne

project
randvoorwaarden

– intégratie van een toegangshelling in de lege (beplante) ruimte tussen de plaat boven de perrons en de achterzijde van de gebouwen langs de Kroonveldstraat, die de verbinding maakt tussen het fietspad met onderconstructie op de taluds (traject 01) en het straatniveau van de E. Bockstaellaan (traject 03)

recommandations

– intégration de la réflexion sur les pistes cyclables dans la concrétisation des projets prévus dans le cadre du contrat de quartier durable et vice versa:

- la rampe d'accès permettra également de desservir le niveau de la dalle qui accueillera un point vélo (opération IM 4)
- la connexion vers un nouveau "Pocket Park" aux pieds des talus (opération EP.2.02) se fera également via la dalle

aanbevelingen

– bij de concrete realisatie van de in het wijkcontract voorziene projecten rekening houden met de integratie van de fietspaden en vice versa:

- de toegangshelling zal ook het niveau onsluiten waarop het fietspunt voorzien is (operatie IM 4)
- de verbinding naar een niveau "Pocket Park" aan de voet van de taluds (operatie EP 2.02) verloopt eveneens via deze plaat

superficie indicative	richtoppervlakte
-----------------------	------------------

210 m² (rampe | hellingsbaan)

budget indicatif	richtbudget
------------------	-------------

58.000 €(rampe | hellingsbaan)

intervenants	actoren
--------------	---------

Infraabel

Légende interventions budgettées | Legende gebudgetteerde ingrepen

intervention sous forme de chemin sur ouvrage d'art	intervention sous forme de passerelle
ingreep in de vorm van een pad met onderconstructie	ingreep in de vorm van een brug
intervention sur une surface existante	intervention sur la route existante
ingreep op een bestaand oppervlak	ingreep in de vorm van een bestaande weg
intervention sous forme de tunnel	acquisition ou droit de passage
ingreep in de vorm van een tunnel	verwerving of recht van doorgang



Détail 2 Detail 2

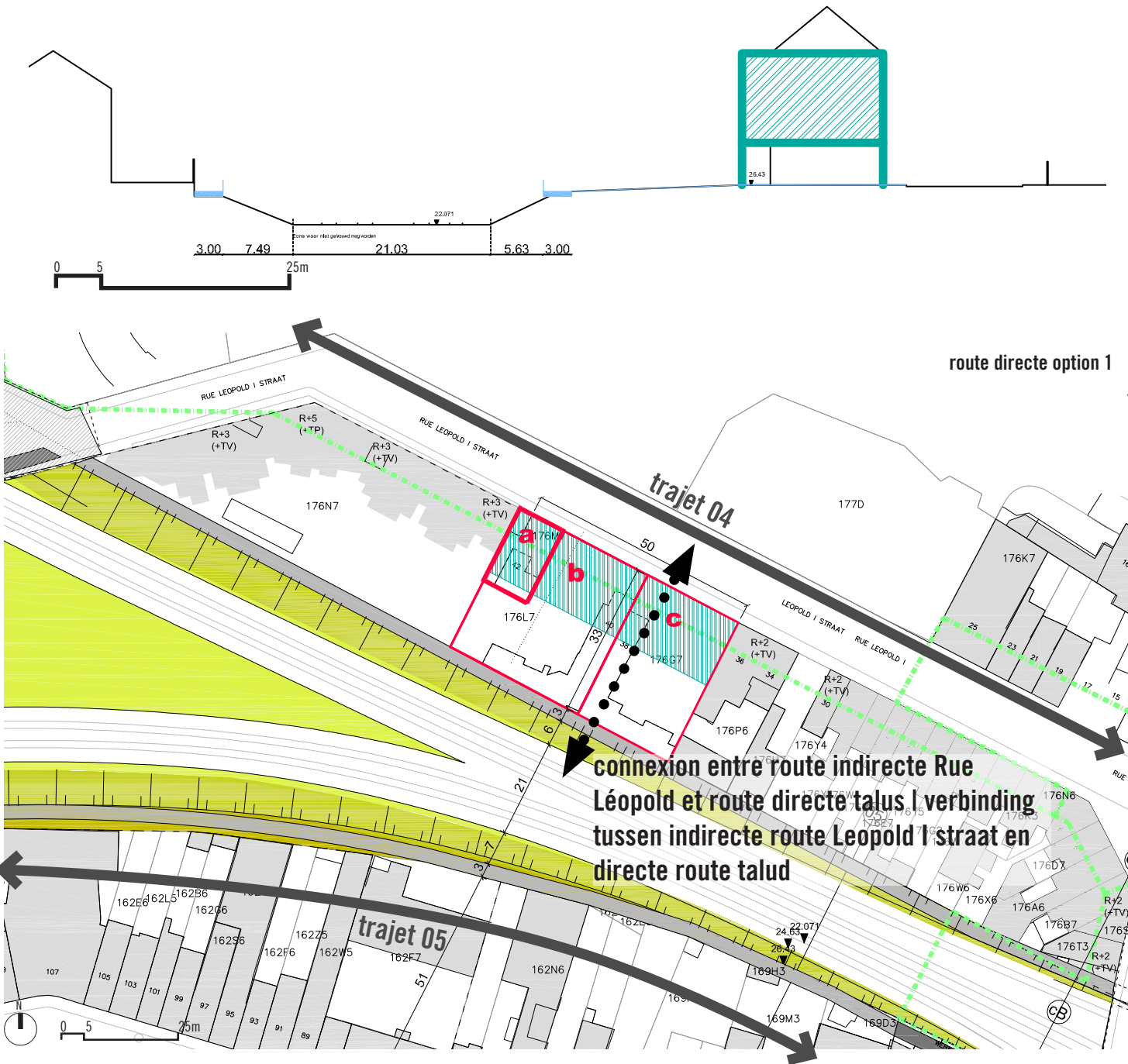
Zoom traje(c)t 04 - route directe

I directe route



Talus à l'arrière de la rue Léopold I 38-42
Talud aan de achterzijde van de Leopold I straat 38-42

situation existante		bestaande situatie		
législation		wettelijke situatie		
	n°		surface oppervlak	propriétaire eigenaar
	rue straat	cadastre kadaster	parcelle perceel	
rue Léopold I Leopold I straat				
a	42 (garage)	176M7	175m²	DOMAINE DE LA SNCB HOLDING
b	40 (atelier)	176L7	838m²	SOCIETE FUNERAILLES VAN EES RENE
c	38 (sup.bat.I)	176G7	700m²	DOMAINE DE LA SNCB HOLDING / VENNOOTSCHAP OUD HUIS
		--		DOMAINE DE INFRABEL DOMEIN VAN INFRABEL
				ZONE DE PROTECTION (patrimoine) BESCHERMDE ZONE (patrimonium)



projet	project
contraintes	randvoorwaarden
— activité économique sur les parcelles concernées qui empêche l'opportunité d'intégrer une zone de repos ou un espace vert élargi le long des talus	— economische activiteit op de betreffende percelen verhindert de mogelijkheid om een rustzone of een verbrede groene ruimte te creëren langs de taluds

recommandations	aanbevelingen	superficie indicative	richtoppervlakte
Intégration de la réflexion sur les pistes cyclables dans la concrétisation des projets prévus dans le cadre du contrat de quartier durable et vice versa: étudier la possibilité d'intégrer un passage public au rez-de-chaussée entre les talus et la rue Léopold I (opération de réserve IM.11)	Bij de concrete realisatie van de in het wijkcontract voorziene projecten rekening houden met de integratie van de fietspaden en vice versa: de mogelijkheid bestuderen om een publieke doorgang te integreren op het maaiveld tussen de taluds en de Leopold I straat (reserve operatie IM 11)	132 m² (passage)	
		budget indicatif	richtbudget
		36.000 €	
		intervenants	actoren
		Infrabel	

Légende interventions budgettées I Legende gebudgetteerde ingrepen

intervention sous forme de chemin sur ouvrage d'art

ingreep in de vorm van een pad met onderconstructie

intervention sur une surface existante

ingreep op een bestaand oppervlak

intervention sous forme de tunnel

ingreep in de vorm van een tunnel

intervention sous forme de passerelle

ingreep in de vorm van een brug

intervention sur la route existante

ingreep in de vorm van een bestaande weg

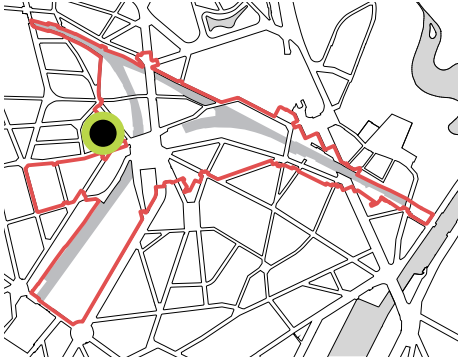
acquisition ou droit de passage

verwerving of recht van doorgang



Détail 3 Detail 3

Zoom traje(c)t 05 - route directe l directe route



Passage à l'arrière du magasin Brico | Doorgang aan de achterzijde van de Brico

situation existante		bestaande situatie	
législation		wettelijke situatie	
	n°	surface oppervlak	propriétaire eigenaar
	rue straat	cadastre kadaster	parcelle perceel
place Emile Bockstael			
a	209A (supermarché)	70/04B	3000m ² DOMAINE DE LA SNCB HOLDING DOMEIN NMBS HOLDING
		--	DOMAINE DE INFRABEL DOMEIN VAN INFRABEL
			ZONE DE PROTECTION (patrimoine) BESCHERMDE ZONE (patrimonium)

proje(c)t

contraintes

- le hangar du magasin Brico empêche la connexion entre le trajet 05 et la place Bockstael: la route directe propose une passerelle entre le trajet 05 (en haut du talus sur un chemin existant) et la rue Léopold I
- passage étroit entre le volume du magasin Brico et la sortie du Métro empêche une liaison aisée et verdurisée pour piétons et cyclistes entre la place Bockstael et le maillage vert côté cimetière, de sorte qu'en court terme la piste cyclable doit faire partie de la route existante

randvoorwaarden

- de Bricohangar verhindert de verbinding tussen trajet 05 en het Bockstaelplein: de directe route voorziet een brug tussen trajet 05 (bovenzijde talud op een bestaand pad) en de Leopold I straat
- de smalle doorgang tussen het volume van de Brico en de toegang tot de Metro verhindert een comfortabele en groene verbinding voor voetgangers en fietsers tussen het Bockstaelplein en het groene netwerk aan de begraafplaats. Daardoor moet op korte termijn het fietspad deel uitmaken van de bestaande straat

recommandations

Intégration de la réflexion sur les pistes cyclables dans la concrétisation des projets prévus dans le cadre du contrat de quartier durable et vice versa:

- étudier la possibilité d'intégrer une nouvelle dalle derrière le magasin Brico. Le déplacement du parking vers l'arrière du magasin offrirait plus de possibilités de reconstitution d'un front bâti qualitatif côté place (opération de réserve IM.6). A plus long terme, un nouveau volume plus en retrait avec un dégagement plus important côté rue Léopold I permettrait une entrée plus verdurisée à la place Bockstael, laissant la place aux piétons et cyclistes.
- étudier l'intégration de l'accès au "Pocket Park" dans l'étude de la passerelle (opération EP 5.01)

aanbevelingen

Bij de concrete realisatie van de in het wijkcontract voorziene projecten rekening houden met de integratie van de fietspaden en vice versa:

- de mogelijkheid bestuderen om een nieuwe plaat te bouwen achter de Brico (reserve-operatie IM 6). Op langere termijn kan een nieuw, teruggesprongen volume de ruimte laten om een groenere toegang te voorzien vanuit de Leopoldstraat naar het Bockstaelplein, die meer plaats biedt aan voetgangers en fietsers
- de integratie bestuderen van de toegang naar het "Pocket Park" in de brug aan de achterzijde van de Brico (operatie EP 5.01)

superficie indicative

1300 m² (dalle "parking" à l'arrière du magasin | plaat parking achteraan de winkel)

budget indicatif

2.600.000 €

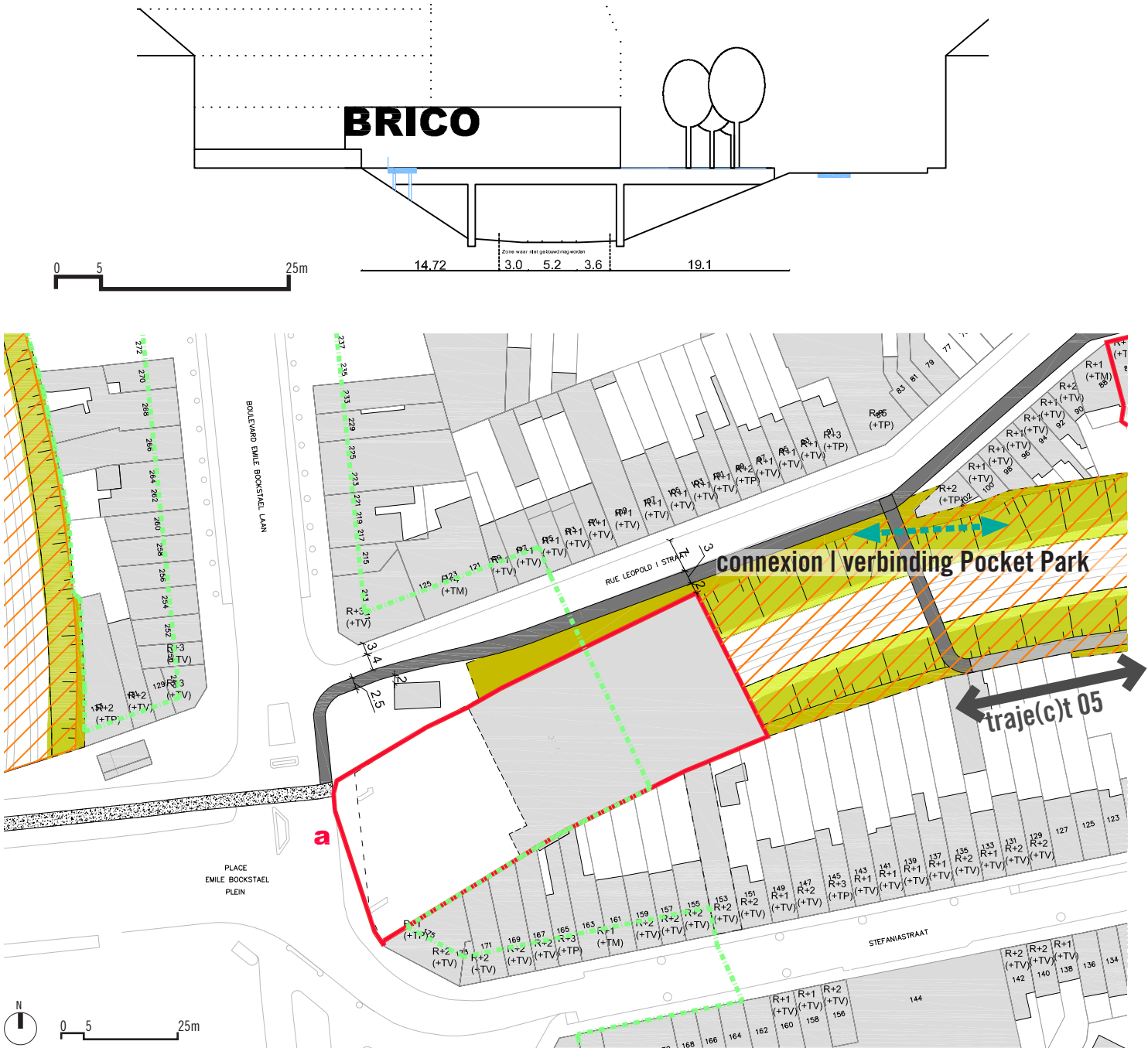
intervenants

NMBS-Holding

richtoppervlakte

richtbudget

actoren



Légende interventions budgettées | Legende gebudgetteerde ingrepen

- intervention sous forme de chemin sur ouvrage d'art
- ingreep in de vorm van een pad met onderconstructie
- intervention sur une surface existante
- ingreep op een bestaand oppervlak
- intervention sous forme de tunnel
- ingreep in de vorm van een tunnel
- intervention sous forme de passerelle
- ingreep in de vorm van een brug
- intervention sur la route existante
- ingreep in de vorm van een bestaande weg
- acquisition ou droit de passage
- verwerving of recht van doorgang



Détail 4 Detail 4
Zoom noeud de connexion 03
entre trajet 05 et trajet 06 (option
2) | Zoom verbindingsknoop
tussen traject 05 en 06 (optie 2)



Impasse des Usines | Werkhuizengang

situation existante	bestaande situatie
législation	wettelijke situatie

	n°		surface oppervlak	propriétaire eigenaar
	rue straat	cadastre kadaster	parcelle perceel	
rue Princesse Clémentine Prinses Clementina straat				
a	1 (garage)	182S2	178 m²	Rompas, Constantinos
rue du Champ de l'Eglise Kerkeveldstraat				
b		182K3	198 m²	DOMAINE DE LA SNCB HOLDING DOMEIN VAN DE NMBS HOLDING
Impasse des Usines Werkhuizengang				
c	1 (maison)	170W	70m²	Jaoui, Ahmed & Laaroussi, Zohra
d	2-3-4-5-6-7 (maison woning)	170 Z-A2-B2-C2-D2-E2	tot.: 660m²	plusieurs propriétaires privés verschillende particuliere eigenaars
Rue Stéphanie Stefaniastraat				
e	- (terrain grond)	169R3	115m²	Leman, Johan Achiel
f	- (park)	169M3	330m²	Stappers, Philippe Hubert & Nys, Veerle Armand
g	+63 (hangar)	169H3	19m²	Stappers, Philippe Hubert & Nys, Veerle Armand
h	73 (maison woning)	169P3	450m²	Haddouch, Radi
		--		DOMAINE DE INFRADEL DOMEIN VAN INFRADEL
				ZONE DE PROTECTION (patrimoine) BESCHERMDE ZONE (patrimonium)

projet

contraintes

- ③ la largeur limitée (de 4m) entre les voies et les parcelles longeant l'impasse des Usines donne un conflit au niveau des parcelles e, f, g, h: des terrains privés (non bâtis à part la parcelle g) bloquent la connexion entre l'impasse des Usines et la suite du trajet 05

recommandations

- ③ négociation avec les propriétaires pour céder quelques mètres

aanbevelingen

- ③ onderhandelingen met de eigenaars om enkele meters af te staan

project

randvoorwaarden

- ③ de beperkte breedte (van 4m) tussen de sporen en de percelen langs de Werkhuizengang genereert een conflict ter hoogte van de percelen e, f, g en h: privéterreinen (niet bebouwd met uitzondering van perceel g) blokkeren de verbinding tussen de Werkhuizengang en het vervolg van traject 05

superficie indicative

richtoppervlakte

86 m² (acquisition ou droit de passage | verwerving of recht van doorgang)

budget indicatif

richtbudget

25 000 €

intervenants

actoren

Privés | Particulieren

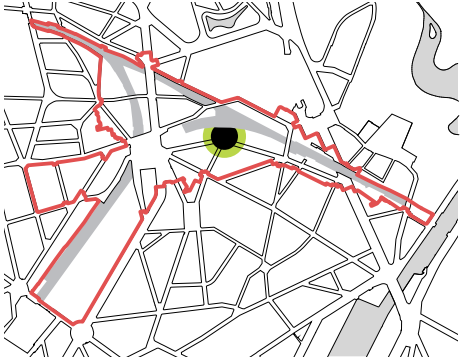
Légende interventions budgettées | Legende gebudgetteerde ingrepen

- intervention sous forme de chemin sur ouvrage d'art
- ingreep in de vorm van een pad met onderconstructie
- intervention sur une surface existante
- ingreep op een bestaand oppervlak
- intervention sous forme de tunnel
- ingreep in de vorm van een tunnel
- intervention sous forme de passerelle
- ingreep in de vorm van een brug
- intervention sur la route existante
- ingreep in de vorm van een bestaande weg
- acquisition ou droit de passage
- verwerving of recht van doorgang



Détail 5 Detail 5

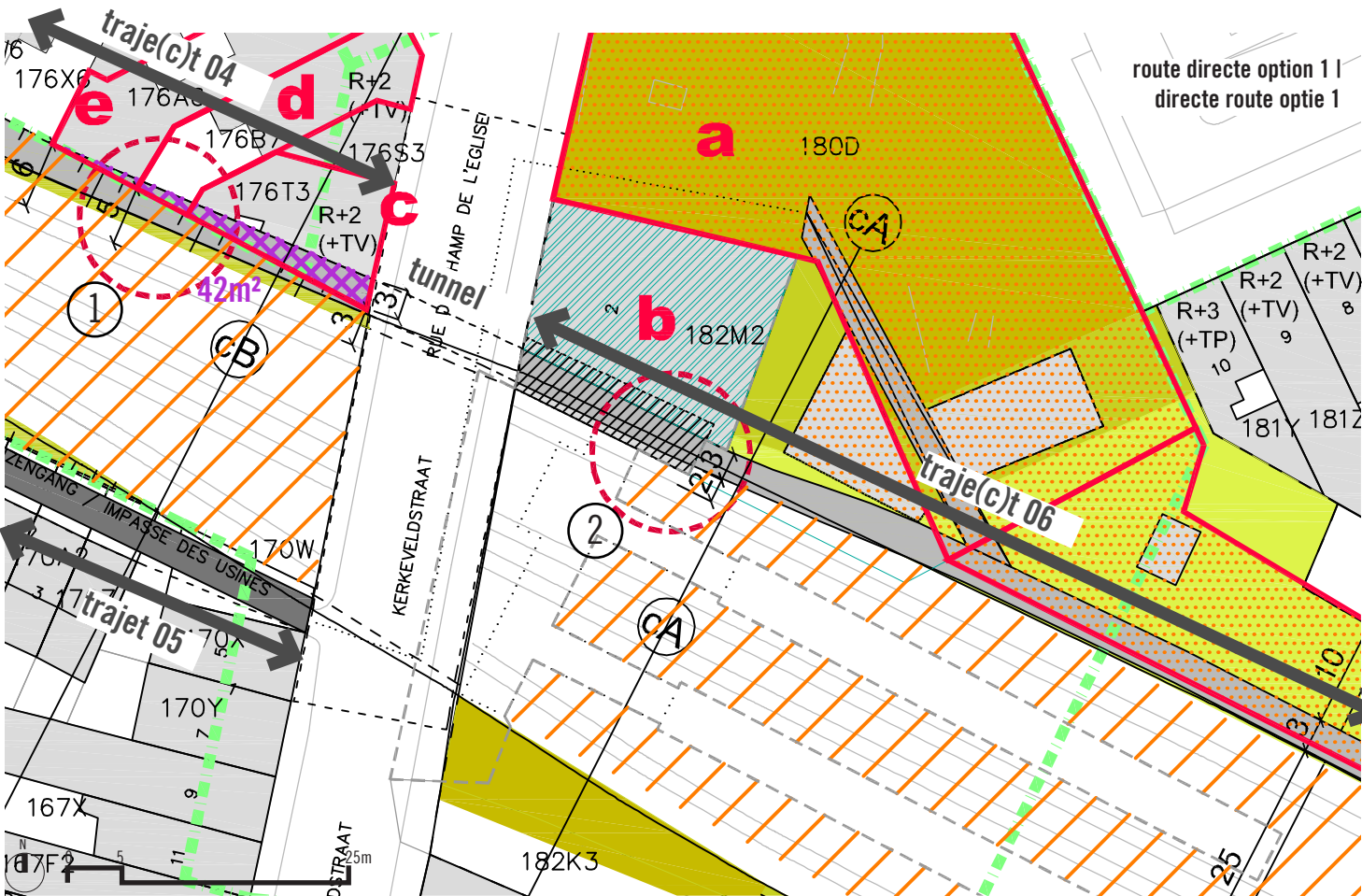
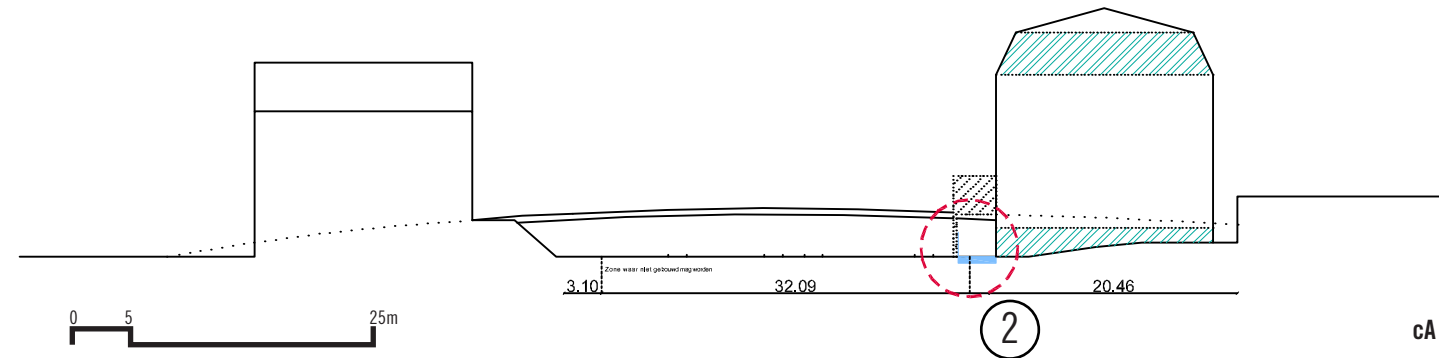
Zoom noeud de connexion 03 entre trajet 04 et trajet 06 (option 1)



Ancienne gare de Laeken | Oud station van Laken

situation existante bestehende situatie
législation wettelijke situatie

	n°		surface oppervlak	propriétaire eigenaar
	rue straat	cadastre kadaster	parcelle perceel	
parvis Notre Dame				
a	à compléter	180D		DOMAINE DE LA SNCB HOLDING DOMEIN VAN DE NMBS HOLDING
rue Léopold I Leopold I straat				
d	2 (commerce)	176B7	170m²	Miltsakakis, Michail & Baltzi, Theodosia
e	4 (commerce)	176A6	200m²	Erkuru, Musa
rue du Champ de l'Eglise Kerkeveldstraat				
b	2 (Kult. centr.)	182M2	350 m²	DOMAINE DE LA VILLE DE BRUXELLES / DOMAINE DE LA SNCB HOLDING
c	3 (commerce)	176T3	144m²	Guclu, Hamit & Aksoy, Emine 05 1264
		--		DOMAINE DE LA SNCB HOLDING DOMEIN VAN DE NMBS HOLDING
		--		DOMAINE DE INFRADEL DOMEIN VAN INFRADEL
				ZONE DE PROTECTION (patrimoine) BESCHERMDE ZONE (patrimonium)



projet
contraintes

- ① (voir aussi la coupe cB à la page suivante) La largeur limitée (de 3m) entre les voies et les parcelles côté rue Léopold I donne un conflit au niveau des parcelles c, d, e: des terrains privés (bâti et non bâti) bloquent la connexion entre le trajet 04 et 06 avant le passage en tunnel en dessous de la rue du Champ de l'Eglise

project
randvoorwaarden

- ① (zie ook snede cB op de volgende pagina) De beperkte breedte (van 3m) tussen de sporen en de percelen aan de kant van de Leopold I straat genereert een conflict ter hoogte van de percelen c, d en e: privéterreinen (bebouwd en onbebouwd) blokkeren de verbinding tussen traject 04 en 06 voor de tunneldoorgang onder de Kerkeveldstraat

recommandations

- ① Négociation avec les propriétaires pour céder quelques mètres
- ② Intégration de la réflexion sur les pistes cyclables dans la concrétisation des projets prévus dans le cadre du contrat de quartier durable et vice versa:
- l'opération EP 7 prévoit l'aménagement des abords de la gare de Laeken et la démolition des annexes en vue d'une connexion directe entre le niveau des voies et de la piste cyclable et le niveau des caves du bâtiment
 - l'opération IM 8 prévoit le réaménagement intérieur des caves et une rénovation des façades

aanbevelingen

- ① Onderhandelingen met de eigenaars om enkele meters af te staan
- ② Bij de concrete realisatie van de in het wijkcontract voorziene projecten rekening houden met de integratie van de fietspaden en vice versa:
- operatie EP 7 voorziet in omgevingswerken station Bockstael en de afbraak van de aanbouw ter verbinding van het sporeniveau en de kelders van het gebouw
 - operatie IM 8 voorziet in de interieurherinrichting van de kelders en een renovatie van de gevels

superficie indicative richtoppervlakte

- ① 42 m² (acquisition ou droit de passage | verwerving of recht van doorgang)
- ② 85 m² (démolition de l'annexe | afbraak van de aanbouw)

budget indicatif richtbudget

- ① 12.000 € (acquisition ou droit de passage | verwerving of recht van doorgang)
- ② 150.000 € (démolition annexe, déjà compris dans contrat de quartier | afbraak aanbouw, reeds begrepen in wijkcontract)

intervenants actoren

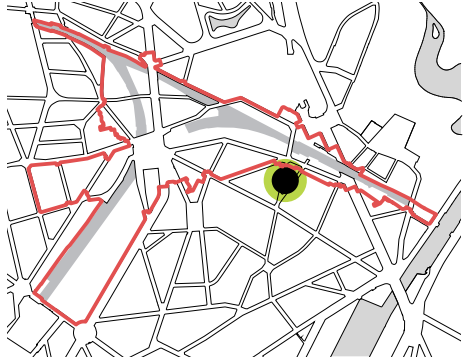
Privés, Ville de Bruxelles, SNCB-Holding | Particulieren, Stad Brussel, NMBS-Holding

Légende interventions budgettées | Legende gebudgetteerde ingrepen

- intervention sous forme de chemin sur ouvrage d'art
- ingreep in de vorm van een pad met onderconstructie
- intervention sur une surface existante
- ingreep op een bestaand oppervlak
- intervention sous forme de tunnel
- ingreep in de vorm van een tunnel
- intervention sous forme de passerelle
- ingreep in de vorm van een brug
- intervention sur la route existante
- ingreep in de vorm van een bestaande weg
- acquisition ou droit de passage
- verwerving of recht van doorgang



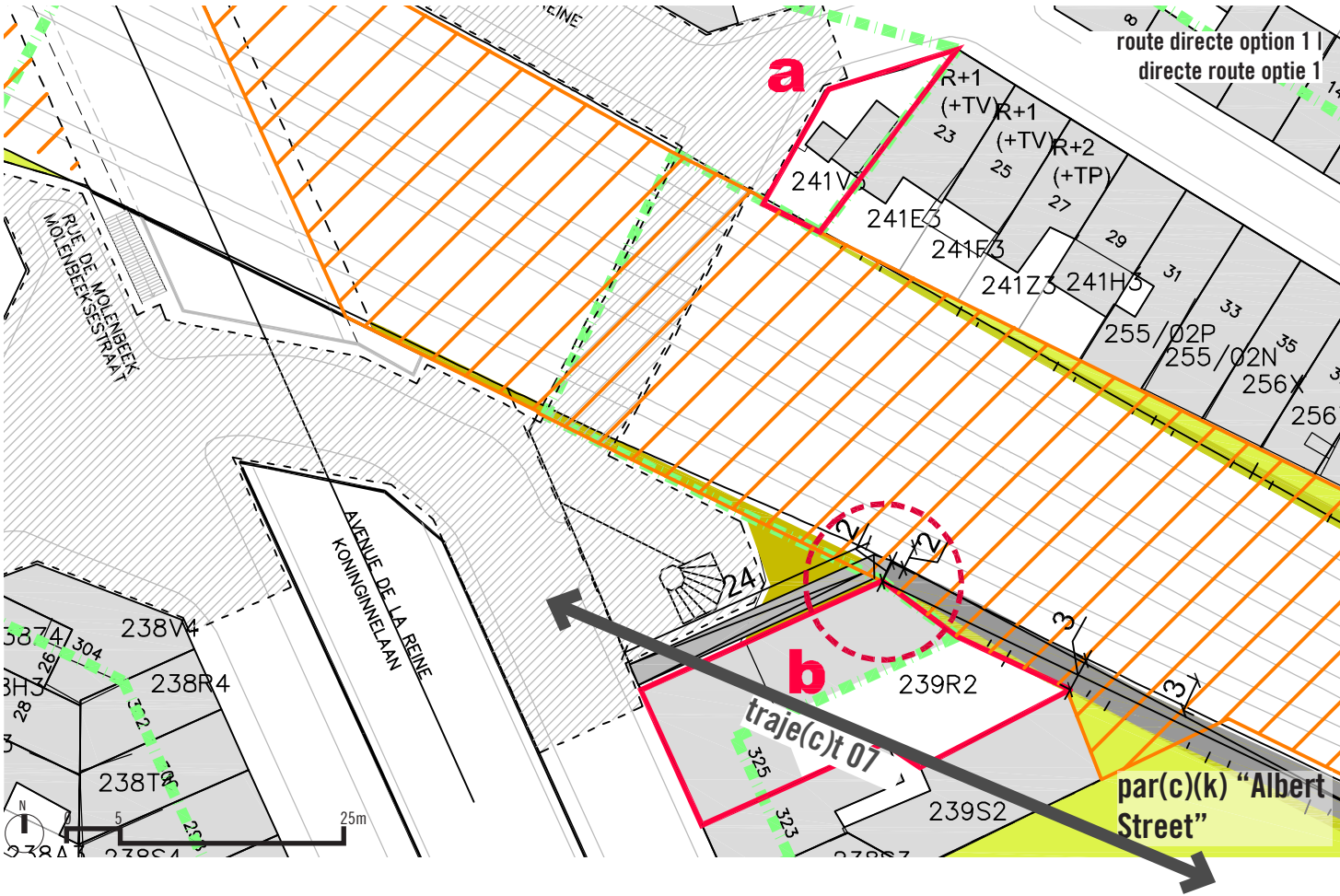
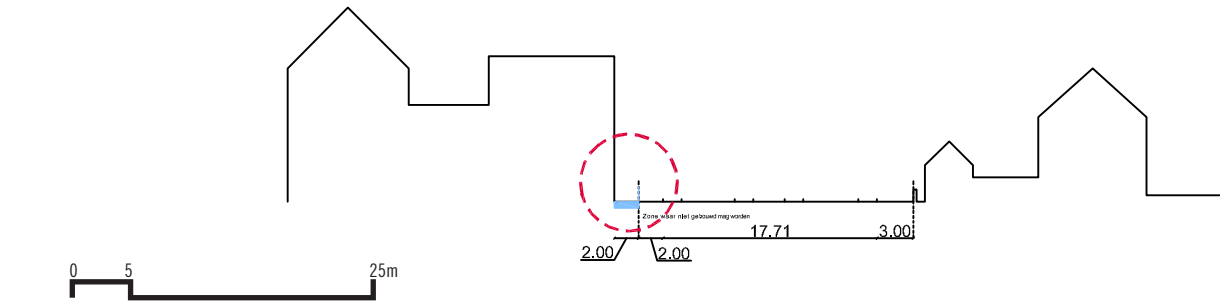
Détail 6 Detail 6
Zoom nœud de connexion 04
entre trajet 06 et trajet 07
Zoom verbindingsknoop tussen
traject 06 en 07



Passage Chambon | Onderdoorgang Chambon

situation existante	bestaande situatie
législation	wettelijke situatie

	n°		surface oppervlak	propriétaire eigenaar
	rue straat	cadastre kadaster	parcelle perceel	
Hubert Stienetstraat				
a	+23 (garage)	241V3	106m²	DOMAINE DE LA SNCB HOLDING DOMEIN VAN DE NMBS HOLDING
Avenue de la Reine Koninginnelaan				
b	325/327	239R2	416m²	DOMAINE DE LA VILLE DE BRUXELLES DOMEIN VAN DE STAD BRUSSEL
		--		DOMAINE DE INFRADEL DOMEIN VAN INFRADEL
				ZONE DE PROTECTION (patrimoine) BESCHERMDE ZONE (patrimonium)



projet
contraintes

- la largeur limitée (de 4m) entre les voies et l'angle arrière du bâtiment bloque la connexion entre le passage Chambon et la suite du trajet 07
- comme prévu dans le Contrat de Quartier Outre Pont (COOPARCH-R.U.scr1, 2002), la piste cyclable devra également donner accès au parc pédagogique enclavé derrière le bâtiment av. de la Reine 325-327, inclus dans le projet L50 comme le parc "Albert Street" (EP 6)
- le classement du passage Chambon au patrimoine historique rend une connexion directe avec la nouvelle piste cyclable impossible

recommandations

- à court terme: un rétrécissement local de la piste cyclable (3m -> 2m) et de la zone non-batissable (3m -> 2m) à l'hauteur du bâtiment av. de la Reine 325-327
- étudier l'intégration de la rampe le long de la façade latérale en fonction des baies vitrées existantes
- à long terme: transformer le bâtiment av. de la Reine 325-327 et/ou déplacer les voies afin de créer la route directe option 2 (coordonnée et portée par Bruxelles Mobilité)

aanbevelingen

- op korte termijn: een lokale vernauwing van het fietspad (3m -> 2m) en van de niet-bebouwbare zone (3m -> 2m) ter hoogte van het gebouw Koninginnelaan 325-327
- de integratie bestuderen van de hellingsbaan langs de zijgevel ifv de bestaande raamopeningen
- op lange termijn: het gebouw Koninginnelaan 325-327 transformeren en/ of de sporen verleggen zodat de directe route optie 2 gerealiseerd kan worden (gecoördineerd en gedragen door Brussel Mobiliteit)

project
randvoorwaarden

- de beperkte breedte (van 4m) tussen de sporen en de achterkant van het gebouw blokkeert de verbinding tussen de Chambon onderdoorgang en het vervolg van traject 07
- zoals voorzien in het Wijkcontract Paleizen Over de Bruggen (COOPARCH-R.U.scr1, 2002) zal het fietspad ook toegang verlenen tot het ingesloten pedagogisch park achter het gebouw Koninginnelaan 325-327, in het wijkcontract Bockstael onder het project L50 opgenomen als park "Albert Street" (EP 6)
- gezien de onderdoorgang Chambon opgenomen is op de erfgoedlijst, is een directe aansluiting met het nieuwe fietspad niet mogelijk

superficie indicative | richtoppervlakte

50m² (rampe à côté de la façade latérale | toegangshelling langs de zijgevel)

budget indicatif | richtbudget

500 000€(surcoût de la rampe à côté de la façade latérale | meerkost toegangshelling langs de zijgevel)

intervenants | actoren

Infrabel

Légende interventions budgettées | Legende gebudgetteerde ingrepen

- | | | | |
|--|---|--|--|
| | intervention sous forme de chemin sur ouvrage d'art | | intervention sous forme de passerelle |
| | ingreep in de vorm van een pad met onderconstructie | | ingreep in de vorm van een brug |
| | intervention sur une surface existante | | intervention sur la route existante |
| | ingreep op een bestaand oppervlak | | ingreep in de vorm van een bestaande weg |
| | intervention sous forme de tunnel | | acquisition ou droit de passage |
| | ingreep in de vorm van een tunnel | | verwerving of recht van doorgang |

Mission complémentaire d'étude "L50"
Aanvullende studieopdracht "L50"

Ville de Bruxelles / Stad Brussel
Cellule de Coordination des Actions de Revitalisation / Cel Coördinatie van de Herwaarderingsacties
Boulevard Anspach 6 Anspachlaan / Bruxelles 1000 Brussel
Chef de projet / Projectleider: Sébastien Sainsard
Tel: 0032 (0) 2 279 25 25
Email: sebastien.sainsard@brucity.be
Coordinateur général / Algemene coördinator: Nicole Vanderhaeghe

· beliris ·
POUR BRUXELLES
VOOR BRUSSEL



Etude réalisée par AM: Artgineering / Urban Platform scri
Studie gerealiseerd door TV: Artgineering / Urban Platform cvba

1e Middellandstraat 103 - 3021 BD Rotterdam - The Netherlands
Tel : 0031 (0) 10 2409155 - Fax: 0031 (0) 10 2409154
Email: info@artgineering.nl - www.artgineering.nl
Project team: Stefan Bendiks, Laurens Boodt, Frank van Wijngaarden
Quai des charbonnages 30-34 - 1080 Brussels - Belgium
Tel : 0032 (0) 2 502 73 28 - Fax: 0032 (0) 2 502 29 85
Email: mail@urbanplatform.com - www.urbanplatform.com
Project Team: Eveline Vyncke, Olivier Roegiest

ARTGINEERING

