



BRUXELLES DÉVELOPPEMENT URBAIN
SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES

CRU - SVC 1 “Citraën – Vergote”

Bruxelles / Molenbeek – Brussel / Molenbeek

Annexes à l'Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale approuvant le programme du « Contrat de Rénovation urbaine – Citraën - Vergote »

Bijlagen bij het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering tot goedkeuring van het programma voor het “Stadsvernieuwingscontract – Citraën - Vergote”





BRUXELLES DÉVELOPPEMENT URBAIN

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES

Annexe 1 / Bijlage 1 :

Remarques formulées lors de l'enquête publique

**Opmerkingen die tijdens het openbaar onderzoek
geformuleerd zijn**



Stratégie Territoriale

SYNTHESE DES RECLAMATIONS EMISES LORS DE L'ENQUETE PUBLIQUE RELATIVE AU CONTRAT DE RENOVATION 01 « CITROEN-VERGOTE »

Les recommandations et précisions apportées par le Bureau Bruxellois de la Planification (« Perspective ») en réponse aux remarques émises lors de l'enquête publique sont inscrites en italique.

Vu le courrier de Monsieur V. Delfosse du 16 juin 2017, habitant de l'immeuble sis Avenue de l'Héliport 1 à 1000 Bruxelles ;

Vu le courrier de Monsieur S. Zwijnsen du 21 juin 2017, gérant de la copropriété de l'immeuble sis Square Saintelette 5 à 1000 Bruxelles ;

Vu le courrier de Monsieur E. Vandezande du 23 juin 2017, représentant des copropriétaires de l'immeuble sis Square Saintelette 5 à 1000 Bruxelles ;

Vu le courrier de Monsieur E. Caroes du 25 juin 2017, habitant de l'immeuble sis Avenue de l'Héliport 3 à 1000 Bruxelles ;

Vu le courrier de Monsieur L. Ledeghen du 26 juin 2017, représentant du SIAMU sis Avenue de l'Héliport 11-15 à 1000 Bruxelles ;

Vu le courrier de Monsieur T. Mercken du 26 juin 2017, représentant du SIAMU sis Avenue de l'Héliport 11-15 à 1000 Bruxelles ;

Vu le courrier de Madame Z. Muskat Gorska du 28 juin 2017, habitante de l'immeuble sis Avenue de l'Héliport 1 à 1000 Bruxelles ;

Vu le courrier de Madame V. Tanghe du 28 juin 2017, représentante du Port de Bruxelles sis Place des Armateurs 6 à 1000 Bruxelles ;

Vu le courrier de Monsieur F. Boot du 29 juin 2017, habitant de l'immeuble sis Boulevard de Dixmude 40 à 1000 Bruxelles ;

Vu le courrier de Monsieur M. De Bièvre du 30 juin 2017, représentant de la Communauté Portuaire de Bruxelles sis Avenue de l'Avant-Port 2 à 1000 Bruxelles ;

Vu le courrier de Monsieur J. De Vriese du 30 juin 2017, représentant de l'association Pool Is Cool sis Avenue Scailquain 35 à 1210 Saint-Josse-ten-Noode ;

Vu le courrier de Monsieur D. Kuborn du 30 juin 2017, représentant de Brussels By Water sis Quai des Péniches 2 Bis à 1000 Bruxelles ;

Vu le courrier de Monsieur L. Lampaert du 30 juin 2017, représentant des copropriétaires de l'immeuble sis Boulevard de Dixmude 40 à 1000 Bruxelles ;

Vu le courrier de Monsieur E. Resne du 30 juin 2017, représentant de l'association Convivence sis Rue des Six jetons 56 à 1000 Bruxelles ;

Vu le courrier de Monsieur T. Counet du 30 juin 2017, représentant des habitants des immeubles sis Avenue de l'Héliport 1, 2 et 3 à 1000 Bruxelles ;

Vu la décision du Collège des Bourgmestre et Echevins de la commune de Molenbeek-Saint-Jean du 26 juin 2017 ;

Vu la décision du Collège des Bourgmestre et Echevins de la Ville de Bruxelles du 29 juin 2017 ;

A propos des droits réels :

- Considérant que la Ville de Bruxelles est pilote de l'opération « bâtiment Yser » bien qu'elle ne soit pas le propriétaire du terrain ;
- Considérant que le Port de Bruxelles signale que la question des droits réels (via vente, emphytéose...) sur les sites de projets (notamment le centre TIR, la courbe de giration du bassin Vergote) devaient être clarifiés ;

A propos des affectations, les densités et des gabarits des opérations immobilières :

- Considérant que le CRU prévoit la construction de nouveaux immeubles, notamment sur l'angle du boulevard Baudouin et de l'avenue de l'Héliport, sur l'angle de la rue Simons et de l'Avenue de l'Héliport, et sur l'angle du boulevard Simon Bolivar et de l'Avenue de l'Héliport ;
- Considérant que ces immeubles auront une hauteur importante, qui d'après certains requérants, occasionnerait une perte de vue, une perte d'intimité, et une perte de valeur immobilière et donc poserait un grave préjudice ;
- Considérant que pour certains habitants ces projets constituent néanmoins un atout pour le quartier (offrant des commerces, des équipements et logements), et représentent une excellente initiative, mais que les emplacements, les densités et les gabarits prévus doivent être revus ;

A propos des projets de logement :

- Considérant la nature du principal acteur porteur de projets de logement dans le CRU (la Régie de la Ville de Bruxelles, spécialisée en logement moyen), et considérant qu'il réalisera ses projets sur fonds propres et ne sera donc pas tenu, selon l'asbl Convivence, de réaliser du logement social ou encadré ;
- Considérant que la part de logements sociaux a diminué dans le Quartier Nord de 2 % entre 2008 et 2016 ;
- Considérant le taux élevé de logements mis en location par des propriétaires privés (cf. Monitoring des quartiers) et le risque de pression sur les loyers au détriment des ménages précaires est donc fort ;
- Considérant que, selon l'asbl Convivence (membre du Réseau Habitat), il est essentiel de développer du logement social ou assimilé ou encadré et de confier le pilotage de certaines opérations à la SLRB et d'autres acteurs régionaux ;
- Considérant que selon l'asbl Convivence, les opérations immobilières sur le terrain Ziegler, sur Ribaucourt et sur Ulens restent floues, que les pilotes ne sont pas clairement identifiés, que les opérateurs régionaux de logement ne sont pas définis et que par conséquent, il est impossible de déterminer le type de logement qui sera créé (social ? conventionné ? locatif ou acquisitif ?) ;
- Considérant que l'intervention budgétaire du CRU et le choix des porteurs de projet étant des facteurs susceptibles de conditionner le type de logement créé et les conditions d'accès, et que l'asbl Convivence regrette que ces informations ne soient pas disponibles au stade de l'enquête publique ;
- Considérant que selon Convivence asbl, le taux de logements avec confort de base dans le quartier et aux alentours est l'un des plus bas de la Région d'après le Monitoring des quartiers et que, dès lors, cette association regrette que les priorités énumérées en fin de dossier quant au futur appel à projets socioéconomiques fassent l'impasse sur la rénovation du parc privé de logements et la lutte contre la précarité énergétique des ménages ;
- Considérant que selon l'asbl Convivence, la majoration des primes à la rénovation sur le périmètre des CRU (à l'instar de ce qui se pratique dans le cadre des Contrats de quartier) est à clarifier ;

A propos de la participation citoyenne :

- Considérant que l'asbl Convivence déplore que les dispositifs participatifs des contrats de quartier ne se retrouvent pas dans les CRU, d'autant que c'est sur les projets liés à l'aménagement de l'espace public qu'ils sont les plus efficaces. Considérant que les assemblées générales sont plus espacées, que l'équivalent d'une commission de quartier n'existe pas et qu'aucune coordination des dispositifs d'information et des processus participatifs n'est organisée, ni par un opérateur déterminé, ni par les pouvoirs publics ;
- Considérant que, selon l'asbl Convivence, le budget alloué à la participation citoyenne est insuffisant, qu'il devrait atteindre réellement 10 % des budget des projets, sans compter les frais de coordination (personnel,

fonctionnement et fourniture), et qu'il devrait être prévu pour tous les projets (et pas uniquement les plus importants) ;

A propos du calendrier :

- Considérant que la Ville de Bruxelles estime insuffisant le délai d'exécution et de mise en œuvre de 60 + 30 mois pour la réalisation des opérations immobilières dont elle est pilote, à savoir le bâtiment « Simons », le bâtiment « Yser », et la reconversion de la ferme des Boues ;

A propos de la mobilité :

- Considérant que, selon le Port et la Communauté Portuaire notamment, le maintien de la capacité des voiries autour du bassin Vergote ainsi que sur le Quai de Willebroeck et le boulevard Simon Bolivar est impératif pour le bon fonctionnement des activités portuaires, et que les projets CRU pourraient avoir un impact sur la mobilité déjà fortement sous pression ;
- Considérant que le Port demande par ailleurs que l'impact sur la mobilité des aménagements autour du bassin Vergote soit étudié dans la perspective du réaménagement de l'avenue du Port, notamment de la capacité des carrefours Allée verte/Armateurs et Armateurs/Port, et ce dans l'optique du maintien de la capacité actuelle pour l'accès des différents concessionnaires de l'ensemble du bassin Vergote (cf. étude BM fiche 1.1a).
- Considérant la demande du SIAMU de bien veiller à travers les projets d'aménagement de voiries de garantir l'accessibilité aux véhicules de secours, notamment en rendant les futurs éventuels sites propres de tramway (notamment boulevard Simon Bolivar, quai de Willebroeck, Allée verte) ainsi que la future passerelle Picard, carrossables et suffisamment larges ;
- Considérant la demande du SIAMU de rendre accessible aux véhicules d'urgence le quai des Péniches qui sera en partie piétonnisé et à la petite Allée verte qui deviendra un espace partagé, de consulter le SIAMU pour l'aménagement de l'avenue du Port et de garantir l'accès aux véhicules d'urgence pendant le chantier d'aménagement du square Saintelette ;
- Considérant que le Canal présente une opportunité pour renforcer le transport en commun par la voie d'eau ;
- Considérant que Brussels By Water vise à renforcer l'offre du "Waterbus" (ligne urbaine de transport de passagers par bateau) notamment en vue des développements de logements, bureaux et du musée d'art contemporain le long du Canal, et que à cette fin un quai d'embarquement supplémentaire est à envisager sur la rive droite du Bassin Béco, à hauteur du futur Pont Picard ;
- *Considérant que le Rapport sur les Incidences Environnementales ne met pas en évidence des impacts considérables sur la mobilité induite par les projets du CRU ;*

A propos du square Saintelette :

- Considérant la crainte exprimée par des riverains du square Saintelette et du boulevard de Dixmude d'un déplacement de la voirie vers le côté sud du square (vers leur habitation) au profit de la création d'un « parc » côté nord (du côté du bâtiment Citroën) ;
- Considérant que ces requérants considèrent le rapprochement de la route de leur logement comme une nuisance et qu'ils suggèrent de faire l'inverse, soit agrandir l'espace public du côté des habitations et rapprocher la route du futur musée et du Kaaitheater ;

A propos des projets 1.1a et 1.1b portant sur la reconfiguration du Parc Maximilien :

- Considérant que des riverains considèrent que l'ouverture du parc sur le quartier par la suppression des grilles est très positive, que le constat posé est pertinent, que la ferme constitue effectivement actuellement une barrière ;
- Considérant néanmoins, la demande de riverains que lors de la réouverture de la ferme vers le quartier, les abords immédiats des bâtiments, notamment les entrées, conservent un caractère urbain ;
- Considérant que, la copropriété Héliport 1 avait, en 2015, présenté un projet d'aménagement pour le parvis au bas de la tour aux services de l'Urbanisme de la Ville de Bruxelles, que ce type d'aménagement continue de rencontrer les attentes des copropriétaires et qu'ils ont exprimé le souhait de pouvoir en discuter avec le pilote de ce projet (Bruxelles Environnement) ;

- Considérant que le Port de Bruxelles, propriétaire du site dit « courbe de giration de Vergote », constate que les fiches projets 1.1a et 1.1b ne détaillent pas le volet que le transfert de droits réels sur la parcelle n'est pas non plus évoqué et qu'aucune garantie n'est donnée quant à l'attribution d'un budget CRU ;

A propos en particulier de la mise à ciel ouvert de la Senne dans le Parc Maximilien :

- Considérant que le CRU prévoit de réunifier autant que possible l'ensemble du parc, en le libérant des barrières physiques existantes, et que des riverains considèrent comme « très intéressant » ;
- Considérant, par contre, que certains habitants des tours « Hélicopter » sont inquiets de la réouverture de la Senne dans la mesure où, selon eux, le tracé de la Senne passerait sous les copropriétés Hélicopter 1-2-3 (immeubles tours adressés quai du Batelage), que la fonction actuelle d'égout de la rivière n'aspire pas à l'imaginer remise à jour, que le niveau de l'eau, situé plusieurs mètres sous le niveau du terrain, entraînerait de facto une rupture topographique importante dans le futur parc en cas de réouverture, ce qui irait à l'encontre de l'objectif premier du projet de réunification ;
- Considérant que les certains habitants des tours « Hélicopter » préféreraient un projet prévoyant une mise en évidence du tracé, par exemple en recréant une séquence de plans d'eau sur les égouts existants, ce qui permettrait de réintégrer l'eau dans le parc, en contrôlant la qualité de l'eau présente et en étant plus libre quant à l'aménagement des berges, et en gérant les niveaux de manière optimale ;

A propos du projet 1.3 « Dalle Hélicopter » :

- Considérant que la copropriété Hélicopter 1, 2 et 3, et garages, est demandeuse d'une intervention de la Ville de Bruxelles, propriétaire de la dalle, pour en refaire l'étanchéité vieillissante, que, d'après elle, de nombreux problèmes d'infiltration sont connus et qu'elle considère par conséquent le projet imaginé dans le cadre du CRU comme « plus que bienvenu » ;
- Considérant, néanmoins, que la copropriété est perplexe quant aux montants pour ces travaux annoncés (sans préciser si elle considère les travaux comme sous ou sur évalués) ;
- Considérant le projet d'aménagement de potagers sur la dalle en question ;
- Considérant que le projet devra être bien étudié pour tenir compte de l'ensoleillement limité et du vent très présent, facteurs intrinsèques à la situation même de la dalle, au pied de tours de grandes hauteurs ;
- Considérant que la gestion ultérieure de cet espace ainsi que sa sécurisation devront être pensées dès le début du projet dans la mesure où différents logements donnent directement sur la dalle et que leur sécurité devra être une priorité, sans toutefois les « enfermer » ;
- Considérant que les copropriétaires des immeubles concernés trouvent intéressante l'idée de développer un partenariat avec un opérateur pédagogique, mais qu'ils demandent que le choix de celui-ci soit concerté ;

A propos du projet 1.4 « Equipement sportif Vergote » :

- Considérant que le Port s'inscrit dans le projet de tour sportive sur la courbe de giration du bassin Vergote et qu'il se tient à disposition de la Région pour négocier un bail emphytéotique permettant la concrétisation des aménagements prévus sur ce terrain ;
- Considérant les activités portuaires qui jouxtent le terrain concerné, et les impacts négatifs que ces activités peuvent entraîner sur le fonctionnement et la gestion de l'équipement sportif ;
- Considérant, qu'en ce qui concerne la promenade piétonne vers Tour & Taxis, le Port rappelle que cet aménagement ne doit pas gêner l'exploitation de ces concessions ni le projet d'Inter-Béton de création d'un nouveau bâtiment à usage public dont l'accès se fera à cet endroit ;
- Considérant que, selon le Port, la possibilité pour les promeneurs de passer sur ou à côté du pont-rail doit faire l'objet d'une analyse plus globale, non encore programmée par le Port à ce stade ;
- Considérant que la Ville de Bruxelles estime que le site est situé trop près du centre sportif « Pôle Nord », bien qu'elle soutienne l'effort de création d'équipements sportifs dans le quartier ;
- Considérant que la Ville de Bruxelles estime plus pertinent de prévoir cet équipement au sud du boulevard Simon Bolivar, vu l'absence d'équipements sportifs dans cette zone ;

A propos du projet 1.5 « passage entre équipement et Av. Hélicopt » :

- Considérant que l'opération n'est pas prioritaire pour la Ville de Bruxelles, et que celle-ci demande d'allouer le budget à une opération associée qui doit être réalisée par la Ville ;

A propos du projet 1.6 « immeuble Bolivar » :

- Considérant que, selon l'asbl Convivence, l'intervention budgétaire du CRU pour l'opération immobilière Hélicopt/Bolivar n'est pas précisée ;

A propos du projet 1.7 « immeuble Hélicopt / Simons » :

- Considérant la proposition du SIAMU portant sur le projet « immeuble Hélicopt / Simons » d'occuper une partie du rez-de-chaussée pour y implanter soit la permanence de la Prévention soit le Musée des pompiers ;

A propos du projet 1.8 « immeuble Yser » :

- Considérant que le CRU prévoit la construction d'un nouvel immeuble, notamment sur l'angle du boulevard Baudouin et de l'avenue de l'Hélicopt et considérant que d'après certains habitants de l'Avenue de l'Hélicopt cet édifice occasionnerait une perte de vue, une perte d'intimité, et une perte de valeur immobilière et donc poserait un grave préjudice ;
- Considérant la remarque du SIAMU portant sur le projet "immeuble Yser" prévu à l'angle du boulevard Baudouin et de l'avenue de l'Hélicopt, constatant l'environnement peu qualitatif pour implanter un immeuble résidentiel au-dessus de la sortie du métro Yser et sa proposition d'étudier la possibilité d'y implanter plutôt un bâtiment administratif emblématique pour le SIAMU, et qu'en échange, un immeuble résidentiel pourrait être réalisé à l'emplacement des locaux administratifs actuel de la caserne Hélicopt ;

A propos du projet 1.9 « Ferme des Boues » :

- Considérant que le Port de Bruxelles soutient et contribue à ce projet via la concession à long terme d'une parcelle du terrain TACT pour accueillir les services techniques de la Ville de Bruxelles installés actuellement dans la Ferme des Boues, dans un entrepôt logistique à construire par la Ville ;
- Considérant que la revalorisation du patrimoine que constitue la Ferme des Boues est perçue par des riverains comme très positive pour le quartier ;
- Considérant néanmoins que les riverains ne souhaitent pas d'un nouvel immeuble haut et les développements immobiliers trop imposants en bordure de canal (en plus des projets « UpSite » et « Canal Wharf ») ;
- Considérant qu'ils considèrent qu'un développement immobilier trop important au bord du canal contribuerait à séparer celui-ci du quartier, ce qui irait à l'encontre de l'objectif recherché par le CRU, que le nouveau développement n'entretiendrait aucun dialogue avec son contexte ;
- Considérant que des riverains souhaitent une intervention sobre et respectueuse du bâtiment existant de la ferme ;

A propos du projet 1.10 « Monument au Travail et parc sur l'eau » :

- Considérant que le terrain situé entre la concession CCB Cementir (Holding) et le Monument au Travail présente une opportunité pour le transbordement de terres sur des bateaux, et des grands chantiers prévus en RBC dans les prochaines années ;
- Considérant les expériences positives du projet de piscine à ciel ouvert temporaire porté par Pool Is Cool en 2016, et l'opportunité que présente le CRU pour pérenniser cette initiative sur le site concerné ;
- Considérant que le Port a signalé n'avoir jamais marqué son accord sur la cession de la parcelle « DC Industrial » pour l'extension du square « Monument au travail », celle-ci lui étant indispensable pour des opérations de transbordement, tant pour ses travaux de dragage que pour l'évacuation des terres de chantiers proches du bassin Vergote. Considérant que selon ses informations, les volumes en jeu mobilisent entièrement cette parcelle, voire en nécessite d'autres (chantiers Tour & Taxis. Métro Nord) ;

- Considérant que, pour cette raison, le Port propose une utilisation partagée de cette parcelle inverse de celle proposée dans le programme du CRU1 : en l'occurrence une affectation portuaire principale laissant la place à des fonctions d'espace public lorsque non occupée par des transbordements ;
- Considérant, en outre, que le Port demande de garder la maîtrise foncière de ce terrain sis en ZAPT afin de diminuer la pression routière dans cette zone ;
- Considérant que le RIE identifie une incidence positive du projet en matière de mobilité ;
- Considérant cependant que le Port s'étonne que ce projet soit considéré comme positif pour la mobilité, alors qu'il suppose une utilisation réduite du terrain « DC Industrial », fondamental pour l'évacuation des terres d'excavation des chantiers proches du bassin Vergote au cours des prochaines années (Chantiers Tour & Taxis, Métro nord...) ;
- Considérant l'infrastructure à créer au-dessus de l'eau, le Port demande que ses recommandations de maintenir l'activité portuaire à cet endroit tout en développant le projet régional, soient respectées ;
- Considérant le projet d'une deuxième passerelle de franchissement du pont De Trooz, le Port se réserve le droit de donner ses contraintes techniques et de navigation et s'interroge quant à sa réelle plus-value ;

A propos du projet 1.11 « Allée verte » :

- Considérant que le Port signale la difficulté d'augmenter les plantations à cet endroit, étant donné la présence des accès aux différentes concessions, la présence du pertuis de la Senne qui empêche les constructions mais aussi la plantation d'espèces de haute tige notamment, les réflexions actuellement en cours avec certains concessionnaires pour le réaménagement futur de leurs parcelles dans la cadre du plan Canal ;

A propos du projet 1.12 « Connexion entre Senne et canal » :

- Considérant que le Port demande des éclaircissements sur son rôle éventuel dans cette fiche projet, tout en demandant que les zones en ZAPT continuent à être utilisées suivant cette affectation ;

A propos du projet 1.15 « boulevard Simon Bolivar » :

- Considérant que le projet prévoit un rétrécissement et le réaménagement du boulevard au profit des opérations immobilières et du réaménagement du Parc Maximilien ;
- Considérant qu'il concerne une opération à initier qui n'est donc pas tenue aux délais d'exécution de 60 mois et un délai supplémentaire de 30 mois ;
- Considérant que la Ville de Bruxelles estime primordial de réaliser ce projet de manière prioritaire au profit de la qualité et la faisabilité des opérations immobilières et du réaménagement du Parc Maximilien, et que la Ville de Bruxelles demande dès lors de soit affecter un budget CRU à cette opération, soit de l'inscrire en tant qu'opération associée ;

A propos du projet 2.2 « Terrain Ziegler » :

- Considérant que le Port attire l'attention sur le fait que, en l'absence de précision contraire dans la fiche, cette voirie pourrait constituer une solution « de transit » motorisé vers l'avenue du Port dans un environnement urbain qui ne s'y prête pas (parc et projets d'écoles à proximité ;
- Considérant qu'il convient de signaler que le Port est propriétaire de la parcelle sur laquelle serait construite la voirie Nord-Sud tel que prévu dans la fiche de projet « terrain Ziegler » ;

A propos du projet 2.3 « Démolition de la rampe du TIR » :

- Considérant que le Port s'interroge sur le statut du bout de voirie Nord-Sud entre sa connexion avec celle venant de la parcelle Ziegler et son aboutissement rue Dieudonné Lefèvre, qui justifie la démolition de la rampe : sera-t-elle limitée aux usages actifs ? Permettra-t-elle le transit local ? ;
- Considérant que si le Port dit se conformer à la volonté de la Région de démolir la rampe d'accès au bâtiment C du centre TIR en vue de la création de la voirie Nord-Sud, il demande que la volonté de ne pas autoriser le trafic de transit soit étendue à l'ensemble de la voirie Nord-Sud, étant donné son caractère urbain et la présence d'un parc et de projets d'écoles à proximité ;

- Considérant que le Port demande de remplacer, dans la partie « constats » : « Suite à une réorganisation interne des circulations cette rampe n'est plus utile à l'exploitation du Centre » par « Cette rampe sert de rampe de sortie pour le bâtiment C du TIR. Sa démolition nécessitera une réorganisation interne des circulations du TIR et des aménagements ad-hoc » ;
- Considérant que le Port demande que cette démolition soit prise en charge par le programme du CRU1 et qu'il négociera la cession de l'assiette de la voirie Nord-Sud (soit 7.377 m2) contre l'octroi d'un autre terrain sis en ZAPT au PRAS ;
- Considérant que le Port s'étonne que l'aspect « transfert de propriété de la future voirie » ne soit pas évoqué dans la fiche projet « Démolition de la rampe du TIR » ;
- Considérant que le RIE identifie une incidence positive du projet en matière de mobilité ; Considérant cependant que, selon le Port, si la démolition de la rampe du centre TIR aura peut-être un impact positif pour la circulation des usagers de la future voirie Nord-Sud, elle aura une incidence négative certaine pour les usagers du TIR (nécessité de demi- tours, double sens de circulation sur l'autre rampe à régler par des feux de signalisation, ...) ;
- Considérant que le Port s'étonne qu'aucun dédommagement n'est prévu dans le tableau budgétaire pour la conversion d'une parcelle lui appartenant en propre en voirie publique, alors qu'il doit par ailleurs financer les impacts de cette création (démolition de la rampe du bâtiment C et réorganisation du centre TIR) ; lesquels n'ont d'ailleurs pas encore fait l'objet d'une budgétisation de sa part ;

A propos du projet 2.7 « Equipement derrière le siège social du Port » :

- Considérant que le Port dit se réjouir de voir ce projet repris dans la cadre du CRU1 ;
- Considérant cependant qu'il s'étonne du montant prévu à sa charge, lequel n'a pas fait l'objet ni d'une étude, ni été budgété au Plan Pluriannuel des Investissements du Port ;
- Considérant que la proposition de calendrier du projet et le montant de l'opération n'ont pas été validés par le Port ;
- Considérant que le RIE identifie une incidence négative en matière de nuisances sonores ;
- Considérant que le Port s'interroge sur la relocalisation de la salle de concert existante sur le bassin Béco et qui devrait être rasée dans le cadre du projet de parc Béco ;
- Considérant que le Port s'interroge sur le financement de l'équipement (la salle de concert ou un autre) qui sera installé au-dessus de son entrepôt (non budgétisé) et se réserve le droit de remettre en cause le montant de 1,8 millions d'euros prévu pour l'entrepôt sur base entre autre d'une étude plus fine à réaliser.



COMMISSION DE CONCERTATION / OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 05/07/2017 - Point / Punt : 7

Demande de / Aanvraag tot: Contrat de rénovation urbaine

Réf. / Ref.: V637/2017

Adresse / Adres: Avenue du Port
Allée Verte
Chaussée d'Anvers
Avenue de l'Héliport
Rue Masui
Quai des Péniches

Demandeur / Aanvrager: SPRB Bureau bruxellois de la planification - Perspective.brussels

Objet / Betreft: approuver le projet de programme du Contrat de rénovation urbaine "Citroën - Vergote" et le rapport sur les incidences environnementales

Enquête publique / Openbaar onderzoek: 30/05/2017 30/06/2017

Réactions / Reacties: 14

Commission de concertation précédente / Voorafgaande Overlegcommissie: /

Présences / Aanwezigheid:

Membres avec droit de vote / Stemgerechtigde leden:

- Voir signataires ci-dessous – Zie ondertekenaars onderaan

Autres participants (Ville de Bruxelles) / Andere aanwezigen (Stad Brussel):

- Agent – Expert:
Camille BAAR – Hervé DELHOVE
- Secrétariat – Secretariaat:
Thomas VAN RO – Sarah DURAY
- Autre – Andere:
Floriane BONNIER (cabinet Echevine – kabinet Schepen Els AMPE)
Justine PHILIPPART (cabinet Echevin – kabinet Schepen Geoffroy COOMANS de BRACHENE)



VILLE DE BRUXELLES • STAD BRUSSEL

Département Urbanisme • Departement Stedenbouw

Secrétariat de la Commission de concertation • Secretariaat van de Overlegcommissie

Boulevard Anspach 6, 1000 Bruxelles • Anspachlaan 6, 1000 Brussel

T. 02 279 29 30

commissionconcertation.urbanisme@brucity.be • overlegcommissie.stedenbouw@brucity.be

www.bruxelles.be • www.brussel.be

Invités – Convoqués / Genodigden:

- Auteur de projet / Ontwerper van het project:
Nicolas Hemeleers
Alessia Calo
- Demandeur - Conseil / Aanvrager - Raadgever:
Yves Rouyet
Caroline Mulkers
Philippe Piereuse
Lionel Destrument
Joëlle Beckers
- Riverain(s) – Autre(s) / Buurtbewoner(s) - Andere:
Thierry Mercken (SIAMU de la Région de Bruxelles-Capitale)
Véronique Boone
Guido Mairiaux
Frank Boot
Jean-Paul Labruyère
Eric Vande Zande
Fabrice Thiels (Communauté Portuaire Bruxelloise ASBL)
Thomas Counet (Conseil de propriété Héliport I, II, III, Garages)
Philippe Matthis (Port de Bruxelles)

Avis de la Commission de concertation / Advies van de Overlegcommissie

Ville de Bruxelles :

Voir avis du Collège des Bourgmestre et Echevins du 29/06/2017 joint en annexe.

En outre, la Ville n'est pas favorable à la réduction des voiries principales.

Commune de Molenbeek-St.-Jean :

Voir avis du Collège des Bourgmestre et Echevins du 26/06/2017 joint en annexe.

Direction régionale de l'Urbanisme – Citydev :

- *Considérant que la Direction de l'Urbanisme et Citydev félicitent le travail réalisé par les bureaux d'études City Tools et Studio 017 Paola Vigano sur le Contrat de Rénovation Urbaine qui a pour objectif de revitaliser cette partie de la ville en retissant le maillage urbain et en requalifiant les espaces publics ;*
- *Considérant que de manière générale, la localisation et la conformité de certains projets par rapport aux PPAS et au PRAS ne sont pas suffisamment précises ; que l'imprécision des documents transmis ne permet pas de vérifier leur conformité ou les dérogations éventuelles à solliciter dans le cadre de la gestion des futures demandes de permis d'urbanisme ou permis uniques ;*
- *Considérant qu'en terme d'intégration, les gabarits projetés ne sont pas suffisamment explicites par rapport au contexte urbanistique environnant ;*
- *Considérant que la Direction de l'Urbanisme émet des réserves quant aux gabarits projetés (dérogation au Titre I du Règlement Régional d'Urbanisme ou par rapport aux autres règlements communaux en vigueur: PPAS, ...) ;*
- *Considérant que vu l'absence de vérification de la conformité à la réglementation en vigueur, il se pourrait qu'une procédure d'abrogation ou de modification « partielle » de certains PPAS devrait être entamée pour permettre la réalisation de certains projets et qu'un nouveau outil réglementaire devra être mis en place ;*
- *Considérant qu'un Plan d'Aménagement Directeur Maximilien a été lancé le 09/06/2017 qui recouvre une partie du périmètre du CRU 1, côté rive droite (PPAS Héliport, PPAS Willebroeck 70-20 et la zone entre le Bassin Vergote, la Chaussée d'Anvers et une petite partie au-delà du pont de Trooz) et qui a pour objectif de déterminer des nouvelles configurations (affectations, implantations, gabarits) ;*
- *Considérant que certaines opérations nécessitent soit une désaffectation partielle de la voirie soit une modification de l'alignement, faisant partie d'une procédure administrative indépendante de la procédure de permis d'urbanisme ou de permis unique ;*
- *Considérant qu'il y aurait lieu de tenir compte des avis des propriétaires des terrains et immeubles concernés, tels que la Ville de Bruxelles, la société du Port de Bruxelles et autres ;*
- *Considérant que pour toute intervention, il y a lieu de consulter la Direction de l'Urbanisme, préalablement à l'introduction de la demande de permis d'urbanisme ;*

ABSTENTION.

Direction régionale des Monuments et Sites :

Avis FAVORABLE de principe.

- *Considérant que pour toute intervention sur ou à proximité d'un patrimoine remarquable, classé ou à l'inventaire, il y a lieu de consulter la Direction Patrimoine et la Direction Urbanisme, cellule Espaces publics, préalablement à l'introduction de la demande de permis d'urbanisme. Pour le périmètre du CRU1 cela concerne tout particulièrement :*
- *(1.4) réaménagement de la place des Armateurs avec intégration de l'ancienne locomotive, à proximité de la Maison du Port, bâtiment inscrit à l'inventaire ;*
- *(1.9) la densification de l'îlot Ferme des Boues classée ;*
- *(1.10) le réaménagement des abords du Monument au Travail, classé ;*

- (2.1) l'aménagement d'une nouvelle entrée au parc de Tour et Taxis depuis le square du Laekenveld. Une ouverture donnant accès au futur parc est envisageable à condition de limiter l'intervention sur les grilles Art nouveau existantes, en parfait état de conservation ;
- (2.4) interface T&T - av. du Port - suppression de grilles, à réaliser avec le réaménagement de la rue Picard et l'avenue du Port. L'éventuel démontage des grilles Art nouveau à l'angle de l'avenue du Port semble se justifier d'autant moins qu'une large entrée existe déjà entre les deux pavillons d'entrée. Il y a lieu de conserver la situation existante ;
- (2-7) extension de la Maison du Port, immeuble Art déco inscrit à l'inventaire.

Il y a lieu en outre de maintenir au maximum les garde-corps marquant le domaine portuaire ; en cas de réaménagement, prévoir la réutilisation des éléments démontés pour combler certaines lacunes (p.e. avenue du Port).

Bruxelles-Environnement :

Considérant que :

- la nouvelle séquence d'espaces publics devant améliorer la perméabilité locale et la mobilité active, en rive droite devra tenir compte l'axe rue du Progrès (place Solvay), au sud du Foyer Laekenois, jusqu'au Pont des Armateurs qui est le cheminement le plus court à vol d'oiseaux entre le CCN (centre multimodal) et la zone de bureaux se développant sur le site Tour et Taxi. Son confort et sa sécurité devraient être renforcés (p 16)
- la réouverture de la Senne devra être envisagée en conciliant les différentes fonctionnalités du parc tant en termes récréatifs que pédagogiques et paysagers. Plusieurs alternatives techniques et paysagères devront donc être étudiées et comparées afin de préserver au mieux les différentes fonctions. L'étude préalable (dite « étude technique ») devra donc prendre en compte les volets paysagers et fonctionnels du parc.
- nous craignons que la construction d'un nouvel immeuble mixte au coin Bolivar-Héliport ne participe pas à la continuité paysagère entre les différentes parties du parc (résultat attendu du projet 1.15) thématique centrale dans ce CRU et fragmente l'espace vert et bleu. Ceci devra être étudié dans le cadre de l'étude du PAD qui validera ou précisera les implantations et les gabarits
- si la verdurisation de la dalle Héliport ne peut être que bénéfique pour la biodiversité et le cadre de vie des habitants, il conviendra pour le développement du projet de prendre en considération l'exposition (ombre portée des immeubles) ainsi que la sécurisation des terrasses des appartements du rez-de-chaussée.
- le réaménagement même léger de l'Allée verte doit absolument se faire en considérant le traitement des eaux de ruissellement de la voirie via une bande plantée avant rejet vers la Senne (situation actuelle), afin de diminuer son impact environnemental. La question de la mise en lumière de la Senne devra également se poser ;

Avis FAVORABLE de principe.

Signataires / Ondertekenaars:

VILLE DE BRUXELLES / STAD BRUSSEL

Geoffroy Coomans de Brachène

Michaël Goetynck

COMMUNE DE MOLENBEEK-ST.-JEAN / GEMEENTE ST.-JANS-MOLENBEEK

Sylvie Olivier

DIRECTION REGIONALE DE L'URBANISME / GEWESTELIJKE DIRECTIE STEDENBOUW

Sarah Lagrillière

BRUXELLES ENVIRONNEMENT / LEEFMILIEU BRUSSEL

Véronique Franchioly

CITYDEV.BRUSSELS (SDRB / GOMB)

Charlotte Wauters

DIRECTION REGIONALE DES MONUMENTS ET SITES / GEWESTELIJKE DIRECTIE
MONUMENTEN EN LANDSCHAPPEN

Sybille Valcke



Extrait du Registre des Procès-verbaux des délibérations du Collège des Bourgmestre et Echevins de la Ville de Bruxelles - Séance du jeudi 29 juin 2017

Uittreksel uit het Notulenboek van de beraadslagingen van het College van Burgemeester en Schepenen van de Stad Brussel - Zitting van donderdag 29 juni 2017

Présents - Zijn aanwezig :

Mme mevr. HARICHE, Bourgmestre délégué-Président; gedelegeerde Burgemeester-Voorzitter; M. dhr. COURTOIS (excepté pour le point 2 - uitgezonderd voor punt 2), Mme mevr. LEMESRE, Mme mevr. LALIEUX, M. dhr. CLOSE (excepté pour le point 2 - uitgezonderd voor punt 2), M. dhr. OURIAGHLI, Mme mevr. AMPE (excepté pour le point 2 - uitgezonderd voor punt 2), M. dhr. COOMANS de BRACHENE, M. dhr. ZIAN, Echevins; Schepenen; M. dhr. SYMOENS, Secrétaire de la Ville; Stadssecretaris (excepté pour le point 2 - uitgezonderd voor punt 2); Mme mevr. DE WITTE, Secrétaire faisant fonction; waarnemend Secretaris (uniquement pour le point 2 - enkel voor punt 2).

Le Collège prend la résolution suivante :
Het College neemt de volgende beslissing :

363 Urbanisme - Plan et autorisations - Plan/Bureau de dessin - (2096360)

Contrat de Rénovation Urbaine (CRU) n° 1 Maximilien-Vergote.- Enquête publique.- Avis de la Ville.

1. Approuver l'avis suivant sur le programme du CRU à envoyer à la Région avant le 30/06/2017 :

Favorable sous réserve :

- de faire passer les opérations 1.7 (Nouveau bâtiment «Héliport/Simons»), 1.8 (Nouveau bâtiment «Yser») et 1.9 (Ferme des boues : programme mixte) d'opérations «associées» à opérations «à initier»;
- de faire passer l'opération 1.15 (boulevard Bolivar) d'opération «à initier» à opération «associée» ou de l'intégrer aux opérations 1.1a et 1.1b (Parc Maximilien);
- de réserver au Plan d'Aménagement Directeur Maximilien la tâche de définir les configurations (implantations/gabarits) des nouveaux immeubles prévus dans les opérations 1.6 (Nouveau bâtiment «Bolivar»), 1.7 (Nouveau bâtiment «Héliport/Simons») et 1.8 (Nouveau bâtiment «Yser»), de manière étayée et en fonction d'une étude des incidences détaillée;
- de corriger les données relatives aux propriétaires des parcelles visés par l'opération 1.8 (Nouveau bâtiment «Yser»);
- de faire passer l'opération 1.5 (Nouveau passage entre équipement et av. Héliport) d'opération CRU à opération à initier et de consacrer le budget prévu pour cette opération aux opérations 1.7, 1.8 ou 1.9.

1. Approuvé, moyennant d'inclure les observations émises en séance.

Ainsi délibéré en séance du jeudi 29 juin 2017
Aldus beraadslaagd in zitting van donderdag 29 juni 2017

Le Secrétaire de la Ville,
De Stadssecretaris,
Luc Symoens (s)

Le Bourgmestre délégué-Président,
De gedelegeerde Burgemeester-Voorzitter,
Faouzia Hariche (s)

Pour le point 2 - voor punt 2 :
Le Secrétaire faisant fonction,
De waarnemende Secretaris,
Astrid De Witte (s)

Pour copie conforme, Bruxelles, le 03/07/2017 :
Voor eensluidend afschrift, Brussel, 03/07/2017 :

Par le Collège / Vanwege het College :
Le Secrétaire de la Ville / De Stadssecretaris,

Le Collège / Het College,

Luc SYMOENS

Geoffroy COOMANS DE BRACHENE



ID Dossier: 2053709

ID Farde e-Assemblées: 2096360

ID Rapport: 2865309

Rapport - Collège du 29/06/2017

Objet: Contrat de Rénovation Urbaine (CRU) n° 1 Maximilien-Vergote.- Enquête publique.- Avis de la Ville.

L'ordonnance organique de la revitalisation urbaine approuvée le 6 octobre 2016 par le Gouvernement crée un nouvel outil, le contrat de rénovation urbaine (CRU). Il s'agit d'un type de contrat de quartier, piloté uniquement par la Région, qui s'étend généralement sur plusieurs communes et traite principalement des espaces publics.

L'étude de 5 CRU a été lancée par la Région, dont trois concernent le territoire de la Ville. Le CRU1 porte sur une grande partie du Quartier Nord et de Tour & Taxis ainsi que sur le quartier Maritime à Molenbeek.

L'élaboration du CRU est réalisée en plusieurs phases par un bureau d'études. A chaque phase, un comité de pilotage élargi (CPE) est réuni pour examiner l'avancement de l'étude. La Ville est représentée lors de ces CPE et est amenée à émettre un avis. Dans ce cadre, le Collège s'est prononcé sur la liste provisoire de projets en date du 9 février 2017.

Entre-temps, le programme du CRU 1 a évolué, il a été soumis à un rapport sur les incidences environnementales, approuvé provisoirement par le Gouvernement et il est actuellement soumis à enquête publique (enquête du 31 mai au 30 juin). Une commission de concertation est prévue le 5 juillet. Le programme du CRU devrait ensuite être approuvé définitivement par le Gouvernement avant d'être mis en œuvre.

Le programme du CRU comprend différents types d'opérations :

- des opérations financées entièrement par le CRU ;
- des opérations « mixtes » financées par le CRU et un partenaire régional ;
- des opérations « associées » pour lesquelles aucun financement régional n'est prévu mais qui doivent être réalisées dans le délai du CRU ;
- des opérations « à initier » pour lesquelles aucun financement régional n'est prévu et qui contribue à la réalisation du CRU mais qui ne doivent pas être réalisées dans le délai du CRU.

La Ville est particulièrement concernée par les opérations « associées ». En effet, le CRU1 comporte plusieurs opérations de construction d'immeuble dont le pilote pressenti est la Ville de Bruxelles :

- Nouveau bâtiment Hélicoptère/Simons : construction mixte logement/équipement à l'emplacement de l'actuelle crèche en containers, comportant 13 niveaux et +/- 7000 m2.
- Nouveau bâtiment Yser : construction mixte logement/équipement/commerce au-dessus de la station de métro Yser. A noter que cette construction ne se situe pas sur des propriétés communales. La parcelle de la sortie de métro appartient à la Région et le terrain qui longe le boulevard Baudouin appartient au domaine de l'Etat. 48 logements, une supérette, l'ensemble sur +/- 5000 m2.
- Reconversion du site de la Ferme des Boues conformément au PPAS Willebroeck : logements : 10.000 m2, commerces : 2.500 m2, activités productives : 4.000 m2.

Le délai d'exécution d'un CRU est de 60 mois et le délai de mise en œuvre supplémentaire de 30 mois. Il y a donc lieu de s'interroger si la Ville de Bruxelles est capable de mener à bien ces opérations dans le délai imparti (voir estimation du budget pour ces opérations en annexe). Dans le cas du bâtiment Yser, il faut en outre prévoir le délai d'acquisition des terrains et dans le cas de la Ferme des Boues, le déménagement des services.

L'opération principale du CRU vise à créer un maillage vert continu entre le centre-ville (square des Blindés/quai du Commerce) et les parcs de Tour et Taxis/Béco d'un côté et le parc Gaucheret/Parc de la Senne de l'autre. Cela passe par un réaménagement complet du parc Maximilien mais aussi des principaux éléments qui font rupture entre les sections du maillage vert à savoir :

- Petite ceinture à hauteur de Saintelette/Yser,
- Boulevard Bolivar,
- Avenue de l'Héliport,
- Place des Armateurs au carrefour de l'allée verte et du pont des Armateurs,
- Chaussée d'Anvers.

Le boulevard Bolivar est actuellement large de 60 m à certains endroits et son rétrécissement à 30 m est prévu par le PPAS Hélicoptère. La construction d'ensembles de logements est ainsi rendue possible de part et d'autre du boulevard.

Dans les versions provisoires du CRU1, le réaménagement du boulevard faisait partie de l'opération principale et il était à réaliser concomitamment au projet de parc. Le parc pouvait donc s'étendre davantage et un ensemble de logements pouvait être construit côté nord.

Dans la version définitive du CRU1, l'opération de réaménagement du boulevard Bolivar est devenue une opération « à initier », qui n'est donc pas nécessairement à réaliser dans le délai du CRU. Il est cependant primordial de réaliser cette opération de manière prioritaire si l'on veut aménager le parc de manière cohérente et si l'on veut se donner les moyens de créer un ensemble de logements qui participe à la continuité de l'espace urbain. Bien sûr, la manière dont le CRU positionne la construction et la configure permet de ne pas dépendre du rétrécissement du boulevard, mais si l'on veut avoir une réflexion globale sur l'aménagement de la tour et de ses abords, il faut d'abord savoir ce que devient le boulevard. Il avait d'ailleurs été annoncé que la configuration exacte de cette tour serait définie par le PAD, plan d'aménagement directeur dont l'élaboration vient d'être initiée.

Il est donc important que l'action « bd Bolivar » soit ou bien une action financée par le CRU ou bien une action associée.

Enfin, la création du passage nécessitant une expropriation d'activités économiques a reçu un budget CRU alors que la Ville avait bien signifié que ce n'était pas une action prioritaire pour elle. Ce budget pourrait plus utilement être alloué à une opération associée qui doit être réalisée par la Ville.

Il est maintenant proposé au Collège d'exprimer l'avis suivant sur le programme du CRU à envoyer à la Région avant le 30 juin 2017 :

Favorable sous réserve

- de faire passer les opérations 1.7 (Nouveau bâtiment «Héliport/Simons»), 1.8 (Nouveau bâtiment «Yser») et 1.9 (Ferme des boues : programme mixte) et 1.14 (alentours école Clavertje Vier) d'opérations « associées » à opérations « à initier » ;
- de faire passer l'opération 1.15 (Boulevard Bolivar) d'opération « à initier » à opération « associée » ou de l'intégrer aux opérations 1.1a et 1.1b (Parc Maximilien);
- de réserver au Plan d'Aménagement Directeur Maximilien la tâche de définir les configurations (implantations/gabarits) des nouveaux immeubles prévus dans les opérations 1.6 (Nouveau bâtiment « Bolivar »), 1.7 (Nouveau bâtiment «Héliport/Simons») et 1.8 (Nouveau bâtiment «Yser»), de manière étayée et en fonction d'une étude des incidences détaillée ;
- de corriger les données relatives aux propriétaires des parcelles visés par l'opération 1.8 (Nouveau bâtiment «Yser») ;
- de faire passer l'opération 1.5 (Nouveau passage entre équipement et av. Héliport) d'opération CRU à opération à initier et de consacrer le budget prévu pour cette opération aux opérations 1.7, 1.8 ou 1.9 ou 1.14 ;
- de prendre en compte l'avis de la Ville émis par le Collège en date du 09 février (joint en annexe), notamment en ce qui concerne la demande, pour chaque projet d'aménagement de voirie et de construction de logement, de prévoir une étude de faisabilité technique en termes de mobilité et de tenir compte de l'avis de la Ville et, pour le centre sportif supra-local, de ne pas le localiser près du centre Pôle Nord mais, plutôt de l'autre côté du bd Bolivar, à un endroit moins bien desservi en équipements sportifs.

Annexes:

Liste de projets

Estimation du budget pour les opérations 1.7., 1.8. et 1.9.

Budget CRU1

Avis ville CPE 3 17-02-09



**RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE
COMMUNE DE MOLENBEEK-SAINT-JEAN**

Extrait du registre aux délibérations du Collège des Bourgmestre et Échevins

Présents

Françoise Schepmans, *Bourgmestre-Présidente* ;
Ahmed El Khannouss, Sarah Turine, Patricia Vande Maele, Karim Majoros, Jan Gypers, Ann Gilles-Goris, Olivier Mahy, Annalisa Gadaleta, *Échevin(e)s* ;
Jacques De Winne, *Secrétaire communal*.

Excusés

Abdelkarim Haouari, *Échevin(e)* ;
Roland Vandenhove, *Président du CPAS, siégeant avec voix consultative*.

Séance du 26.06.17

#Objet : Urbanisme - dossier CRU « Citroën – Vergote » – pl/rb/cdc – Demande relative au projet de programme du Contrat de rénovation Urbaine « CITROËN - VERGOTE » introduite par Perspective.Brussels pour le projet de programme du Contrat de rénovation Urbaine « CITROËN - VERGOTE » situé en partie à Molenbeek-Saint-Jean dans le périmètre compris entre les limites communales, le boulevard du Jubilé, les rues de la Sambre, du Laekenveld, de l'Escaut, Picard, Vanderstichelen, Vandenboogaerde, Le Lorrain, de Ribaucourt, boulevard Léopold-II, place Saintelette et avenue du Port – AVIS PREALABLE – F#

Aménagement du territoire

LE COLLEGE,

Vu le Code bruxellois de l'aménagement du territoire (COBAT) notamment les articles 98 et suivants;
Vu l'ordonnance du 29 août 1991 organique de la planification et de l'urbanisme;
Vu l'article 123, 7° de la nouvelle loi communale;
Vu l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 4 juillet 1996 relatif à la transmission de documents en vue de l'instruction des demandes de permis d'urbanisme et de lotir, des demandes de certificat d'urbanisme et de certificat d'urbanisme en vue de lotir;
Vu l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 23 novembre 1993 relatif aux enquêtes publiques et aux mesures particulières de publicité en matière d'urbanisme et d'environnement modifié par l'arrêté du Gouvernement du 10 juillet 1997;
Vu l'arrêté de l'Exécutif de la Région de Bruxelles-Capitale du 29 juin 1992 relatif aux commissions de concertation ;
Vu le règlement régional d'urbanisme;
Vu la demande de permis d'urbanisme introduite par Perspective.Brussels pour le projet de programme du Contrat de rénovation Urbaine « CITROËN - VERGOTE » situé en partie à Molenbeek-Saint-Jean dans le périmètre compris entre les limites communales, le boulevard du Jubilé, les rues de la Sambre, du Laekenveld, de l'Escaut, Picard, Vanderstichelen, Vandenboogaerde, Le Lorrain, de Ribaucourt, boulevard Léopold-II, place Saintelette et avenue du Port;
Considérant que la demande est soumise aux mesures particulières de publicité du 30 mai 2017 au 30 juin 2017 pour le motif suivant :

- Rapport sur les incidences environnementales du programme du Contrat de rénovation Urbaine;

Considérant qu'à ce jour aucune réclamation n'a été introduite; que l'enquête publique se termine cependant le
30 juin 2017;

Vu que la majeure partie de ce CRU est située sur le territoire de Bruxelles-Ville; que dès lors, la commission de concertation est organisée, le 05 juillet 2017, au Centre administratif de la Ville de Bruxelles;

Considérant qu'un Contrat de Rénovation Urbaine est un plan d'action limité dans le temps qui s'étend sur le territoire de plusieurs communes et qui consiste en une combinaison d'opérations de revitalisation urbaine tant immobilières, socio-économiques, d'espaces publics qu'environnementales; que ces actions seront menées par plusieurs opérateurs régionaux et communaux sous le pilotage de la Région; que la Commune de Molenbeek-Saint-Jean est concernée par une partie de CRU Vergote;

Considérant que deux opérations immobilières sont programmées sur notre territoire (2.5. & 2.6.) ainsi que deux interventions sur l'espace public (2.1 & 2.8); que celles-ci sont détaillées ci-dessous :

- Opération 2.5 (rue de Ribaucourt 155 – 40 à 50 logements);

Considérant qu'il s'agit de la revalorisation d'un hall industriel existant et d'un intérieur d'ilot utilisé en stockage à ciel ouvert; que ce terrain constitue depuis de nombreuses années un chancre urbain; qu'il est dès lors justifié d'intervenir sur ce bien;

Considérant que ce site se situe dans les limites du PPAS LEOPOLD II C* Ulens-Picard approuvé le 11/02/93; qu'il y a lieu de tenir compte des prescriptions de celui-ci lors de l'élaboration du projet ainsi que du règlement régional d'urbanisme, Titre I pour l'implantation des constructions et Titre II pour les normes minimales d'habitabilité des logements;

- Opération 2.6 (rue Ulens, 25 – 30 à 40 logements)

Considérant qu'il s'agit d'un terrain à l'abandon et d'un entrepôt vétuste; que celui-ci constitue depuis de nombreuses années un chancre urbain; qu'il est dès lors justifié d'intervenir sur ce bien;

Considérant que ce site se situe dans les limites du PPAS LEOPOLD II C* Ulens-Picard approuvé le 11/02/93, qu'il y a lieu de tenir compte des prescriptions de celui-ci lors de l'élaboration du projet ainsi que du règlement régional d'urbanisme, Titre I pour l'implantation des constructions et Titre II pour les normes minimales d'habitabilité des logements;

Considérant que la Commune de Molenbeek-Saint-Jean encourage les projets de logement mais souhaite que le nombre de logements 3-chambres et plus représente au moins 20% du programme;

- Opération 2.1 (square du Laekenveld – espace public)

Considérant qu'il s'agit de créer un nouvel accès au parc de Tour et Taxis par la création d'une entrée douce entre le haut du quartier Maritime et l'avenue du Port;

Considérant que cet aménagement est déjà repris dans le PPAS Tour et Taxis; qu'il y a lieu de respecter les normes en ce qui concerne l'accessibilité des personnes à mobilité réduite; que de plus, le réaménagement de cet espace doit améliorer la qualité de vie des habitants (espace de jeu, verdurisation,...);

- Opération 2.8 (rue Picard - espace public)

Considérant que le projet consiste au réaménagement de la voirie (actuellement 'aménagements provisoires') tout en créant des liens entre le quartier Maritime et le site de Tour et Taxis et en installant un site propre de bus de la STIB (éventuellement d'un tram) dans le prolongement de la passerelle Picard surplombant le canal;

Considérant que ces aménagements doivent améliorer la sécurité routière du quartier et le cadre de vie des habitants;

Considérant que ces opérations devraient améliorer le cadre de vie des habitants du quartier;

Considérant que pour les raisons énoncées ci-dessus, le projet répond au bon aménagement des lieux;

DECIDE :

Article 1

Sans préjudice des avis à intervenir auprès des autres autorités compétentes en la matière, d'émettre un AVIS FAVORABLE sur le projet.

Article 2

De transmettre le présent avis à la commission de concertation organisée le 5 juillet 2017 par la Ville de Bruxelles.

AINSI FAIT ET DÉLIBÉRÉ EN SÉANCE.

Le Secrétaire Communal,
(s) Jacques De Winne

La Bourgmestre-Présidente,
(s) Françoise Schepmans

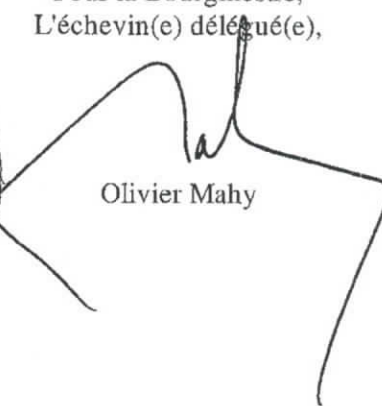
POUR EXTRAIT CONFORME
MOLENBEEK-SAINT-JEAN, le 27 juin 2017

Pour le Secrétaire communal,
Le Fonctionnaire délégué,


Gilbert Hildgen



Pour la Bourgmestre,
L'échevin(e) délégué(e),


Olivier Mahy

VERTALING :

Perspective.Brussels

Territoriale strategie

SYNTHESE VAN DE OPMERKINGEN GEFORMULEERD GEDURENDE HET OPENBAAR ONDERZOEK RELATIEF OVER DE SVC “CITROEN – VERGOTE”

De aanbevelingen en verduidelijkingen aangedragen door het Brussels Planningsbureau (“Perspective”) in antwoord op de opmerkingen geformuleerd gedurende de openbaar onderzoek worden cursief gedrukt.

Gelet op de brief d.d. 16 juni 2017 van mijnheer V. Delfosse, bewoner van het pand in de Helihavenlaan 1 te 1000 Brussel;

Gelet op de brief d.d. 21 juni 2017 van mijnheer S. Zwijnsen, beheerder van de mede-eigendom van het pand op het Saintelettesquare 5 te 1000 Brussel;

Gelet op de brief d.d. 23 juni 2017 van mijnheer E. Vandezande, vertegenwoordiger van de mede-eigenaars van het pand op het Saintelettesquare 5 te 1000 Brussel;

Gelet op de brief d.d. 25 juni 2017 van mijnheer E. Caroes, bewoner van het pand in de Helihavenlaan 3 te 1000 Brussel;

Gelet op de brief d.d. 26 juni 2017 van mijnheer L. Ledeghen, vertegenwoordiger van de DBDMH in de Helihavenlaan 11-15 te 1000 Brussel;

Gelet op de brief d.d. 26 juni 2017 van mijnheer T. Mercken, vertegenwoordiger van de DBDMH in de Helihavenlaan 11-15 te 1000 Brussel;

Gelet op de brief d.d. 28 juni 2017 van mevrouw Z. Muskat Gorska, bewoner van het pand in de Helihavenlaan 1 te 1000 Brussel;

Gelet op de brief van mevrouw V. Tanghe van 28 juni 2017, vertegenwoordigster van de Haven van Brussel op het Redersplein 6 te 1000 Brussel;

Gelet op de brief d.d. 29 juni 2017 van mijnheer F. Boot, bewoner van het pand in de Diksmuidelaan 40 te 1000 Brussel;

Gelet op de brief d.d. 30 juni 2017 van mijnheer M. De Bièvre, vertegenwoordiger van de Brusselse Havengemeenschap in de Voorhavenlaan 2 te 1000 Brussel;

Gelet op de brief d.d. 30 juni 2017 van mijnheer J. De Vriese, vertegenwoordiger van de vereniging Pool Is Cool in de Scailquinlaan 35 te 1210 Sint-Joost-ten-Node;

Gelet op de brief d.d. 30 juni 2017 van mijnheer D. Kuborn, vertegenwoordiger van Brussels By Water op de Akenkaai 2bis te 1000 Brussel;

Gelet op de brief d.d. 30 juni 2017 van mijnheer L. Lampaert, vertegenwoordiger van de mede-eigenaars van het pand in de Diksmuidelaan 40 te 1000 Brussel;

Gelet op de brief d.d. 30 juni 2017 van mijnheer E. Resne, vertegenwoordiger van de vereniging Convivence in de Zespenningenstraat 56 te 1000 Brussel;

Gelet op de brief d.d. 30 juni 2017 van mijnheer T. Counet, vertegenwoordiger van de bewoners van de panden in de Helihavenlaan 1, 2 en 3 te 1000 Brussel;

Gelet op de beslissing van de College van Burgemeester en Schepenen van de gemeente Sint-Jans-Molenbeek van 26 juni 2017 ;

Gelet op de beslissing van de College van Burgemeester en Schepenen van de Stad Brussel van 29 juni 2017 ;

In verband met de zakelijke rechten:

- Overwegende dat Stad Brussel het project "IJzergebouw" aanstuurt, hoewel ze niet de eigenaar is van het terrein;
- Overwegende dat de Haven van Brussel signaleert dat de kwestie van de zakelijke rechten (via verkoop, pacht, ...) op de projectsites (onder andere het TIR-centrum en de draaiculture van het Vergotebekken) moest worden opgehelderd;

In verband met de bestemmingen, dichtheden en bouwprofielen van de vastgoedverrichtingen:

- Overwegende dat het SVC de bouw van nieuwe panden bevat, onder meer op de hoek van de Boudewijnlaan en de Helihavenlaan, op die van de Simonsstraat en de Helihavenlaan, en op die van de Simon Bolivarlaan en de Helihavenlaan;
- Overwegende dat deze gebouwen werkelijk hoog zullen zijn, wat volgens bepaalde eisers een verlies aan uitzicht, intimiteit en vastgoedwaarde zou veroorzaken en dus ernstige schade zou toebrengen;
Overwegende dat deze projecten (die winkels, voorzieningen en woongelegenheden bieden) voor bepaalde bewoners echter een troef voor de wijk en een uitstekend initiatief vormen, maar dat de geplande inplantingen, dichtheden en bouwprofielen moeten worden herzien;

In verband met de huisvestingsprojecten:

- Gelet op de aard van de voornaamste leider van huisvestingsprojecten in het SVC (de Regie van de Stad Brussel, gespecialiseerd in woningen voor middeninkomens), en overwegende dat die zijn projecten met eigen fondsen zal realiseren en dus niet, volgens de vzw Convivence, verplicht zal zijn om sociale woningen of mogelijkheden inzake begeleid wonen te creëren;
- Overwegende dat het aandeel van de sociale woningen tussen 2008 en 2016 met 2% is gedaald in de Noordwijk;
- Gelet op het ruime aandeel van woningen verhuurd door privé-eigenaars (cf. Wijkmonitoring), en overwegende dat het risico van druk op de huurprijzen dus groot is, in het nadeel van de huishoudens die in een precaire toestand verkeren;
- Overwegende dat het, volgens de vzw Convivence (lid van het Netwerk Wonen), essentieel is om sociale woningen, daarmee gelijkgestelde woningen, of mogelijkheden tot begeleid wonen te ontwikkelen en de leiding van dergelijke projecten toe te vertrouwen aan de BGHM en andere gewestelijke actoren;
- Overwegende dat de vzw Convivence van oordeel is dat de vastgoedverrichtingen op het Ziegler-terrein, in de Ribaucourtijk en in het kader van het Ulens-project vaag blijven, de projectleiders niet duidelijk zijn geïdentificeerd, de gewestelijke huisvestingsactoren niet zijn gedefinieerd en het bijgevolg onmogelijk is het type te bepalen van de woongelegenheden die zal worden gecreëerd (sociaal, met specifieke bestemming, voor verhuur of voor verkoop);
- Overwegende dat de budgettaire tussenkomst van het SVC en de keuze van de projectleiders factoren zijn die het type van de gecreëerde huisvesting en de

toegangscondities kunnen bepalen, en dat de vzw Convivence betreurt dat deze informatie niet beschikbaar is in het stadium van het openbare onderzoek;

- Overwegende dat het percentage aan woningen met basiscomfort in de wijk en de omgeving ervan volgens de vzw Convivence een van de laagste is in het gewest (cf. Wijkmonitoring) en dat deze vereniging het dan ook jammer vindt dat in de op het einde van het dossier opgenoemde prioriteiten met betrekking tot toekomstige sociaaleconomische projectoproepen, de renovatie van het private woningpark en de strijd tegen de energiearmoede van de huishoudens worden veronachtzaamd;
- Overwegende dat de verhoging van de renovatiepremies binnen de perimeter van de SVC's (naar het voorbeeld van wat van toepassing is in het kader van de wijkcontracten) volgens de vzw Convivence moet worden verduidelijkt;

In verband met de burgerparticipatie:

- Overwegende dat de vzw Convivence betreurt dat de participatiemaatregelen van de wijkcontracten niet voorkomen in de SVC's, des te meer omdat het precies op het vlak van projecten aangaande de inrichting van de openbare ruimte is dat ze het doeltreffendst zijn. Overwegende dat de algemene vergaderingen meer gespreid zijn, het equivalent van een wijkcomité niet bestaat en er geen enkele coördinatie van de informatiemaatregelen en participatieprocessen wordt georganiseerd, noch door een bepaalde actor, noch door de overheid;
- Overwegende dat de vzw Convivence van mening is dat het voor burgerparticipatie bestemde budget niet volstaat, dat het eigenlijk 10% van de projectbudgetten zou moeten bedragen, zonder rekening te houden met de coördinatiekosten (personeel, werking en leveringen), en dat het zou moeten worden toegekend aan alle projecten (niet alleen aan de grootste);

In verband met de timing:

- Overwegende dat Stad Brussel de termijn van 60 + 30 maanden voor de realisatie van de vastgoedverrichtingen waarvoor zij projectleider is, namelijk het "Simonsgebouw", het "IJzergebouw" en de reconversie van de Slijkhoeve, te kort acht;

In verband met mobiliteit:

- Overwegende dat, onder meer volgens de Haven en de Havengemeenschap, de instandhouding van de capaciteit van de wegen rond het Vergotebekken, alsook op de Willebroekkaai en de Simon Bolivarlaan noodzakelijk is voor het goede verloop van de havenactiviteiten, en dat de SVC-projecten een impact zouden kunnen hebben op de mobiliteit, die reeds sterk onder druk staat;
- Overwegende dat de Haven overigens vraagt dat de impact van de inrichtingen rond het Vergotebekken op de mobiliteit zou worden onderzocht in het vooruitzicht van de herinrichting van de Havenlaan, onder meer van de capaciteit van de kruispunten Groendreef/Redersplein en Redersplein/Haven, en dat vanuit de optiek van de instandhouding van de huidige capaciteit voor de toegang van de verschillende concessiehouders van het volledige Vergotebekken (cf. studie BM, fiche 1.1a).
- Gelet op het verzoek van de DBDMH om bij de weginrichtingsprojecten de toegankelijkheid voor de voertuigen van de hulpdiensten te garanderen, onder meer door de eventuele toekomstige eigen trambeddingen (bijvoorbeeld in de Simon Bolivarlaan, op de Willebroekkaai, in de Groendreef), alsook de toekomstige Picardbrug berijdbaar en voldoende breed te maken;
- Gelet op de vraag van de DBDMH om toegankelijkheid voor de wagens van de hulpdiensten te garanderen op de Akenkaai, die gedeeltelijk autovrij zal worden gemaakt, en in de kleine Groendreef, die een gedeelte ruimte wordt, om hem te raadplegen aangaande de inrichting van de Havenlaan, en om de toegang voor de wagens van de

hulpdiensten te waarborgen tijdens de inrichtingswerkzaamheden aan het Saintelettesquare;

- Overwegende dat het Kanaal een kans biedt om het openbaar vervoer over het water te intensifiëren;
- Overwegende dat Brussels By Water gericht is op het versterken van het aanbod van de "Waterbus" (stadslijn voor personenvervoer per boot), onder meer met het oog op de ontwikkeling van woningen en kantoren, alsook van het museum voor hedendaagse kunst langsheen het Kanaal, en dat daartoe een bijkomende opstapkade op de rechteroever van het Becobekken, ter hoogte van de toekomstige Picardbrug, moet worden gepland;
- Overwegende dat het Milieueffectenrapport de aanzienlijke gevolgen voor de mobiliteit niet neerlegt die door de SVC-projecten worden veroorzaakt;

In verband met het Saintelettesquare:

- Gelet op de door omwonenden van het Saintelettesquare en de Diksmuidelaan uitgedrukte vrees omtrent een verplaatsing van de weg naar de zuidkant van het square (in de richting van hun woning) ten behoeve van de aanleg van een "park" aan de noordzijde (aan de kant van het Citroën-gebouw);
- Overwegende dat deze eisers het feit dat de weg dicht bij hun woning zou komen te liggen, beschouwen als hinder en dat ze suggereren om het omgekeerde te doen, namelijk de openbare ruimte aan de kant van de woningen te vergroten en de weg dicht bij het toekomstige museum en het Kaaitheater te leggen;

In verband met de projecten 1.1a en 1.1b betreffende de herstructurering van het Maximiliaanpark:

- Overwegende dat buurtbewoners van oordeel zijn dat de openstelling van het park naar de wijk toe door het afschaffen van de hekkens heel positief is, dat de geponeerde vaststelling relevant is, dat de hoeve momenteel inderdaad een barrière vormt;
- Gelet echter op het verzoek van buurtbewoners om bij de hernieuwde openstelling van de hoeve naar de wijk toe, de onmiddellijke omgeving van de gebouwen, onder meer de ingangen, een stedelijk karakter te laten behouden;
- Overwegende dat de mede-eigendom Helihaven 1 in 2015 een inrichtingsontwerp voor het plein aan de voet van de toren heeft voorgesteld aan de stedenbouwkundige diensten van Stad Brussel, dat dit type van inrichting blijft beantwoorden aan de verwachtingen van de mede-eigenaars en dat zij de wens hebben geuit om het ontwerp te bespreken met de projectleider;
- Overwegende dat de Haven van Brussel, eigenaar van de site genaamd "draaicurve Vergote", constateert dat de projectfiches 1.1a en 1.1b het luik niet detailleren, dat de overdracht van de zakelijke rechten op het perceel evenmin wordt aangehaald, en dat er geen enkele garantie wordt gegeven met betrekking tot de toekenning van een SVC-budget;

In het bijzonder in verband met het openleggen van de Zenne in het Maximiliaanpark:

- Overwegende dat het SVC gericht is op een zo sterk mogelijke hereniging van het parkgeheel door het te bevrijden van de bestaande fysische barrières, en dat de buurtbewoners dat "heel interessant" vinden;
- Overwegende anderzijds dat bepaalde bewoners van de "Helihaventorens" zich zorgen maken over de hernieuwde openlegging van de Zenne in de mate waarin, volgens hen, haar traject onder de mede-eigendommen Helihaven 1-2-3 (torenpannen met adres op de Schipperijkaai) door zou lopen, dat de huidige rioolfunctie van de rivier de idee dat ze opnieuw in de openlucht zou komen te liggen, niet aantrekkelijk maakt, dat het waterpeil,

dat zich een aantal meter onder het niveau van het terrein bevindt, in geval van hernieuwde openlegging de facto een grote topografische breuk in het toekomstige park met zich zou meebrengen, wat zou indruisen tegen de hoofddoelstelling van het herenigingsproject;

- Overwegende dat die bewuste bewoners van de "Helihaventorens" de voorkeur zouden geven aan een project waarbij het traject sterker zou worden benadrukt, bijvoorbeeld door opeenvolgende waterpartijen aan te leggen op de bestaande afvoeren, wat het mogelijk zou maken het water opnieuw te integreren in het park, door de kwaliteit van het aanwezige water te controleren, meer vrijheid te hebben inzake de inrichting van de oevers, en de niveaus op een optimale manier te beheren;

In verband met project 1.3 "Bodemplaat Helihaven":

- Overwegende dat de mede-eigendom Helihaven 1, 2 en 3, met garages, vragende partij is voor een interventie van Stad Brussel, eigenaar van de bodemplaat, om te remediëren aan de verouderende dichtheid ervan, dat er - volgens de mede-eigendom - tal van doorsijpelingsproblemen gekend zijn, en dat hij het in het kader van het SVC geplande project dan ook "meer dan welkom" acht;
- Overwegende echter dat de mede-eigendom perplex staat wat betreft de bedragen voor deze aangekondigde werken (zonder dat hij preciseert of hij de werken onder- of overgewaardeerd vindt);
- Gelet op het inrichtingsontwerp voor moestuinen op de betreffende bodemplaat;
- Overwegende dat het project goed zal moeten worden bestudeerd om rekening te houden met de beperkte bezonning en de krachtige wind, factoren intrinsiek aan de ligging van de bodemplaat, aan de voet van hoge torens;
- Overwegende dat het latere beheer van deze ruimte, alsook de beveiliging ervan zullen moeten worden overdacht vanaf de start van het project in de mate waarin verschillende woningen rechtstreeks uitkomen op de bodemplaat en hun beveiliging een prioriteit moet zijn, waarbij ze echter niet mogen worden "ingesloten";
- Overwegende dat de mede-eigenaars van de betrokken panden het een interessante idee vinden om een partnerschap te ontwikkelen met een pedagogische actor, maar dat ze vragen dat er overleg zou worden gepleegd omtrent diens selectie;

In verband met project 1.4 "Sportuitrusting Vergote":

- Overwegende dat de Haven kadert in het ontwerp van een sporttoren op de draaicurve van het Vergotebekken en dat ze zich ter beschikking houdt van het gewest voor het onderhandelen omtrent een erfpachtovereenkomst die de concretisering van de op dit terrein geplande inrichtingen mogelijk maakt;
- Gelet op de havenactiviteiten die plaatsvinden naast het betrokken terrein, en de negatieve effecten die ze kunnen veroorzaken op de werking en het beheer van de sportuitrusting;
- Overwegende dat de Haven, wat betreft de voetgangerspromenade naar Thurn & Taxis, eraan herinnert dat deze inrichting de uitbating van deze concessies, noch het project van Inter-Beton betreffende de constructie van een nieuw gebouw voor publiek gebruik, waarvan de toegang zich op deze plaats zou bevinden, niet mag hinderen;
- Overwegende dat de mogelijkheid voor de wandelaars om over of naast de spoorbrug te passeren, volgens de Haven het voorwerp moet vormen van een meer algemene analyse, die in dit stadium nog niet door haar is gepland;
- Overwegende dat Stad Brussel van mening is dat de site zich te dicht bij sportcentrum "Noordpool" bevindt, hoewel ze de inspanning om sportvoorzieningen in de wijk te creëren, ondersteunt;

- Overwegende dat Stad Brussel het relevanter acht om deze uitrusting aan te brengen ten zuiden van de Simon Bolivarlaan, gezien de afwezigheid van sportvoorzieningen in die zone;

In verband met project 1.5 "doorgang tussen uitrusting en Helihavenlaan":

- Overwegende dat deze verrichting niet prioritair is voor Stad Brussel, en dat ze vraagt om het budget toe te wijzen aan een bijhorende verrichting die ze moet realiseren;

In verband met project 1.6 "Bolivargebouw":

- Overwegende dat, volgens de vzw Convivence, de budgettaire interventie van het SVC voor de vastgoedverrichting Helihaven/Bolivar niet wordt gepreciseerd;

In verband met project 1.7 "Helihaven/Simons-gebouw":

- Gelet op het voorstel van de DBDMH met betrekking tot het project "Helihaven/Simons-gebouw" om een deel van de gelijkvloerse verdieping te gebruiken om er de Preventiepermanentie of het Brandweermuseum te vestigen;

In verband met project 1.8 "IJzergebouw":

- Overwegende dat in het kader van het SVC de bouw van een nieuw pand wordt gepland, meer bepaald op de hoek van de Boudewijn- en de Helihavenlaan, en dat dit gebouw volgens bepaalde bewoners van de laatstgenoemde laan een verlies aan uitzicht, intimiteit en vastgoedwaarde zou veroorzaken en dus ernstige schade zou toebrengen;
- Gelet op de opmerking van de DBDMH inzake het project "IJzergebouw", gepland op de hoek van de Boudewijn- en de Helihavenlaan, waarbij wordt geconstateerd dat de omgeving weinig kwalitatief is voor het inplanten van een residentieel pand boven de uitgang van metrostation IJzer, en op zijn voorstel om te bestuderen of het mogelijk is er eerder een administratief gebouw te construeren dat symbolisch zou zijn voor de DBDMH, en overwegende dat er - in ruil - een residentieel gebouw zou kunnen worden gecreëerd op de huidige plaats van de administratieve lokalen van de Helihavenkazerne;

In verband met project 1.9 "Slijkhoeve":

- Overwegende dat de Haven van Brussel dit project steunt en eraan bijdraagt via de langetermijnconcessie van een perceel van het TACT-terrein om de technische diensten van Stad Brussel, die momenteel in de Slijkhoeve zijn geïnstalleerd, onder te brengen in een door de Stad te bouwen logistieke opslagplaats;
- Overwegende dat de herwaardering van het door de Slijkhoeve gevormde patrimonium door de buurtbewoners wordt ervaren als heel positief voor de wijk;
- Overwegende echter dat de buurtbewoners geen nieuw hoog gebouw wensen, noch al te grote vastgoedontwikkelingen aan de rand van het kanaal (naast de projecten "UpSite" en "Canal Wharf");
- Overwegende dat ze van mening zijn dat een te grote vastgoedontwikkeling aan de rand van het kanaal ertoe zou bijdragen dat het kanaal van de wijk wordt afgezonderd, wat zou indruisen tegen de doelstelling verbonden aan het SVC, dat er geen enkele dialoog zou bestaan tussen de nieuwe ontwikkeling en haar context;
- Overwegende dat buurtbewoners een sobere interventie wensen, met respect voor het bestaande gebouw van de hoeve;
-

In verband met project 1.10 "Monument aan de Arbeid en park op water":

- Overwegende dat het terrein gelegen tussen de concessie CCB Cementir (Holding) en het Monument aan de Arbeid een mogelijkheid biedt voor de overslag van aarde op boten, en gelet op de grote werven die voor de volgende jaren in het BHG zijn gepland;
- Gelet op de positieve ervaringen in het kader van het door Pool is Cool in 2016 geleide project betreffende een tijdelijk openluchtwembad, en de kans die het SVC biedt om dit initiatief op de betrokken site te bestendigen;
- Overwegende dat de Haven heeft gesignaleerd dat ze nooit haar akkoord heeft gegeven omtrent de cessie van het perceel "DC Industrial" voor de uitbreiding van het "Monument aan de Arbeid"-square, vermits dat voor haar onmisbaar is voor overslagverrichtingen, zowel in het kader van haar baggerwerken als in dat van de evacuatie van aarde van toekomstige werven met betrekking tot het Vergotebekken. Overwegende dat de betreffende volumes volgens haar informatie dit perceel volledig in beslag nemen, en er zelfs nog andere vereisen (werven Thurn & Taxis, Metro Noord);
- Overwegende dat de Haven om deze reden een gedeeld gebruik van dit perceel voorstelt in omgekeerde zin ten opzichte van wat wordt voorgesteld in het programma van SVC1: in casu een hoofdbestemming voor de havenactiviteit, met ruimte voor de functies van een openbare ruimte wanneer niet in beslag genomen door overslagverrichtingen;
- Overwegende bovendien dat de Haven vraagt om het grondbeheer van dit terrein gelegen in een GVH te bewaren om de verkeersdruk in deze zone te verlagen;
- Overwegende dat in het MER een positief effect van het project op het vlak van mobiliteit wordt geïdentificeerd;
- Overwegende echter dat de Haven verbaasd is dat dit project positief zou worden geacht voor de mobiliteit, terwijl het een gereduceerd gebruik veronderstelt van het "DC Industrial"-terrein, dat in de loop van de volgende jaren fundamenteel zal zijn voor de evacuatie van de uitgegraven aarde van de werven in de buurt van het Vergotebekken (werven Thurn & Taxis, Metro Noord, ...);
- Gelet op de infrastructuur die los van het water moet worden gecreëerd, vraagt de Haven dat haar aanbevelingen om de havenactiviteit tijdens de ontwikkeling van het gewestelijke project op die plaats te houden, zouden worden gerespecteerd;
- Gelet op het project voor een tweede loopbrug bij de De Troozbrug, behoudt de Haven zich het recht voor om technische en navigatiebeperkingen op te leggen en stelt ze zich vragen omtrent de reële meerwaarde van deze loopbrug;

In verband met project 1.11 "Groendreef":

- Overwegende dat de Haven signaleert dat het moeilijk is om meer aanplantingen op die plaats aan te brengen, gezien de aanwezigheid van de toegangen tot de verschillende concessies en van de spui van de Zenne, die niet alleen constructies, maar ook de aanplanting van onder meer hoogstamsoorten verhindert, en de reflecties die momenteel met bepaalde concessionarissen aan de gang zijn voor de toekomstige herinrichting van hun percelen in het kader van het Kanaalplan;

In verband met project 1.12 "Verbinding tussen Zenne en kanaal":

- Overwegende dat de Haven verduidelijking vraagt omtrent haar eventuele rol in deze projectfiche, waarbij ze erom verzoekt dat het gebruik van de zones in een GVH volgens deze bestemming behouden blijft;

In verband met project 1.15 "Simon Bolivarlaan":

- Overwegende dat het project een versmalling en herinrichting van de laan bevat ten gunste van de vastgoedverrichtingen en de herinrichting van het Maximiliaanpark;

- Overwegende dat het gaat om een verrichting op eigen initiatief, die niet onderworpen is aan de basisuitvoeringstermijn van 60 maanden en de bijkomende termijn van 30 maanden;
- Overwegende dat Stad Brussel het essentieel vindt dit project op prioritaire wijze te realiseren ten gunste van de kwaliteit en de haalbaarheid van de vastgoedverrichtingen en de herinrichting van het Maximiliaanpark, en dan ook vraagt om aan dit project een SVC-budget toe te kennen of het in te delen als een bijhorende verrichting;

In verband met project 2.2 "Ziegler-terrein":

- Overwegende dat de Haven de aandacht vestigt op het feit dat deze weg, bij afwezigheid van tegengestelde precisering op de fiche, een oplossing zou kunnen vormen op het vlak van gemotoriseerde "transit" naar de Havenlaan in een stadsomgeving die zich daar niet toe leent (park en schoolprojecten in de buurt);
- Overwegende dat de Haven eigenaar is van het perceel waarop de noord-zuidweg zoals gepland volgens de projectfiche "Ziegler-terrein", zou worden aangelegd;

In verband met project 2.3 "Afbraak helling TIR":

- Overwegende dat de Haven zich vragen stelt omtrent het statuut van het stuk noord-zuidweg tussen zijn verbinding met de weg vanuit het Ziegler-perceel en zijn einde aan de Dieudonné Lefèvrestraat, dat de afbraak van de helling rechtvaardigt: zal dat stuk worden voorbehouden aan het actieve gebruik? Zal het plaatselijke doorgaande verkeer er toegelaten zijn?;
- Overwegende dat de Haven, als ze zegt dat ze zich schikt naar de wens van het gewest om de toegangshelling tot gebouw C van het TIR-centrum te slopen met het oog op de aanleg van de noord-zuidweg, vraagt dat de bereidheid om geen doorgaand verkeer toe te laten zou worden uitgebreid tot de volledige noord-zuidweg, gezien zijn stedelijke karakter en de aanwezigheid van een park en van schoolprojecten in de buurt;
- Overwegende dat de Haven vraagt om in het deel "vaststellingen", de zin 'Als gevolg van een interne reorganisatie van de circulatiestromen is deze helling niet langer nuttig voor de uitbating van het Centrum' te vervangen door 'Deze helling dient als uitrit voor gebouw C van het TIR-centrum. De afbraak ervan zal een interne reorganisatie van de aan het TIR-centrum verbonden circulatiestromen, alsook een aantal ad hoc inrichtingen vergen';
- Overwegende dat de Haven vraagt dat deze afbraak ten laste zou worden gelegd van het SVC1-programma en ze zal onderhandelen omtrent de cessie van het tracé van de noord-zuidweg (7.377 m²) in ruil voor de toekenning van een ander terrein dat op het GBP in een GVH is gelegen;
- Overwegende dat de Haven verwonderd is over het feit dat het aspect "eigendomsoverdracht van de toekomstige weg" niet wordt aangehaald op de projectfiche "Afbraak TIR-helling";
- Overwegende dat in het MER een positief effect van het project op het vlak van mobiliteit wordt geïdentificeerd; Overwegende echter dat de Haven van mening is dat als de afbraak van de helling van het TIR-centrum misschien een positieve impact zal hebben voor de circulatie van de gebruikers van de toekomstige noord-zuidweg, hij zeker een negatief effect zal hebben voor wie naar het TIR-centrum komt (noodzaak tot rechtsomkeer maken, op de andere helling dubbele rijrichting die met behulp van verkeerslichten moet worden geregeld, ...);
- Overwegende dat de Haven verwonderd is over het feit dat de begrotingstabel geen enkele schadevergoeding bevat voor de conversie van een perceel dat ze in eigendom had, in openbare weg, terwijl ze de effecten van deze creatie (afbraak van de helling van gebouw C en reorganisatie van het TIR-centrum), die van hun kant overigens nog niet het voorwerp hebben gevormd van een begroting, toch moet financieren;

In verband met project 2.7 "Voorziening achter de maatschappelijke zetel van de Haven":

- Overwegende dat de Haven zegt verheugd te zijn dat dit project is opgenomen in het kader van SVC1;
- Overwegende echter dat ze verbaasd is over het geplande bedrag te haren laste, waaromtrent geen studie werd uitgevoerd en dat ook niet is begroot in het meerjarenplan voor de haveninvesteringen;
- Overwegende dat het voorstel qua projecttiming en het projectbedrag niet zijn goedgekeurd door de Haven;
- Overwegende dat in het MER een negatief effect op het vlak van geluidshinder wordt geïdentificeerd;
- Overwegende dat de Haven zich vragen stelt omtrent de nieuwe lokalisering van de bestaande concertzaal in het Becobekken, die in het kader van het Becoparkproject helemaal zou moeten worden afgebroken;
- Overwegende dat de Haven zich vragen stelt over de financiering van de uitrusting (de concertzaal of een andere) die boven op haar opslagplaats zal worden geïnstalleerd (niet opgenomen in het budget), en zich het recht voorbehoudt om het geplande bedrag van 1,8 miljoen euro voor de opslagplaats opnieuw ter discussie te stellen, onder meer op basis van een nog te realiseren meer gedetailleerde studie.

VERTALING

COMMISSION DE CONCERTATION / OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 05/07/2017 - Point / Punt : 7

Demande de / Aanvraag tot: Contrat de rénovation urbaine / Stadsvernieuwingscontract

Réf. / Ref.: **V637/2017**

Adresse / Adres: **Avenue du Port / Havenlaan
Allée Verte / Groendreef
Chaussée d'Anvers / Antwerpensesteenweg
Avenue de l'Héliport / Helihavenlaan
Rue Masui / Masuistraat
Quai des Péniches / Akenkaai**

Demandeur / Aanvrager:

**SPRB Bureau bruxellois de la planification - Perspective.brussels / GOB Brussels
Planningsbureau – Perspective.brussels**

Objet / Betreft: **approuver le projet de programme du Contrat de rénovation urbaine
"Citroën - Vergote" et le rapport sur les incidences environnementales**

**Goedkeuren het project van de programma van de
Stadsvernieuwingscontract "Citroën – Vergote" en het
milieueffectenrapport**

Enquête publique / Openbaar onderzoek: **30/05/2017 30/06/2017**

Réactions / Reacties: **14**

Commission de concertation précédente / Voorafgaande Overlegcommissie: /

Présences / Aanwezigheid:

Membres avec droit de vote / Stemgerechtigde leden:

- Voir signataires ci-dessous – Zie ondertekenaars onderaan

Autres participants (Ville de Bruxelles) / Andere aanwezigen (Stad Brussel):

- Agent – Expert:
Camille BAAR – Hervé DELHOVE
- Secrétariat – Secretariaat:
Thomas VAN RO – Sarah DURAY
- Autre – Andere:
Floriane BONNIER (cabinet Echevine – kabinet Schepen Els AMPE)
Justine PHILIPPART (cabinet Echevin – kabinet Schepen Geoffroy COOMANS de BRACHENE)

Invités – Convoqués / Genodigden:

- Auteur de projet / Ontwerper van het project:
Nicolas Hemeleers
Alessia Calo
- Demandeur - Conseil / Aanvrager - Raadgever:
Yves Rouyet
Caroline Mulkers
Philippe Piereuse
Lionel Destruement
Joëlle Beckers
- Riverain(s) – Autre(s) / Buurtbewoner(s) - Andere:
Thierry Mercken (DBDMH van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest)
Véronique Boone
Guido Mairiaux
Frank Boot
Jean-Paul Labruyère
Eric Vande Zande
Fabrice Thiels (De Brusselse Havengemeenschap vzw)
Thomas Counet (raad van mede-eigendom Hélicopter I, II, III, Garages)
Philippe Matthis (De haven van Brussel)

Avis de la Commission de concertation / Advies van de Overlegcommissie

Stad Brussel:

Overwegende dat Stad Brussel, in het advies van het college van burgemeester en schepenen van 29 juni 2017, toegevoegd als [CM2] bijlage, verzoekt om de volgende wijzigingen:

- de projecten 1.7 (nieuw "Helihaven/Simons-gebouw"), 1.8 (nieuw "IJzergebouw") en 1.9 (Slijkhoeve: gemengd programma) indelen bij projecten "op eigen initiatief" in plaats van bij "bijhorende" projecten;
- project 1.15 (Bolivarlaan) indelen bij "bijhorende" projecten in plaats van bij projecten "op eigen initiatief", of het integreren in de projecten 1.1a en 1.1b (Maximiliaanpark);
- aan het Richtplan van Aanleg Maximiliaan de taak voorbehouden om de configuraties (inplantingen/bouwprofielen) te definiëren van de nieuwe panden gepland in de projecten 1.6 (nieuw "Bolivargebouw"), 1.7 (nieuw "Helihaven/Simons-gebouw") en 1.8 (nieuw "IJzergebouw"), op onderbouwde wijze en op basis van een gedetailleerde effectenstudie;
- de gegevens met betrekking tot de eigenaars van de percelen waarop project 1.8 (nieuw "IJzergebouw") betrekking heeft, corrigeren;
- project 1.5 (nieuwe doorgang tussen uitrusting en Helihavenlaan) niet indelen bij de SVC-projecten, maar bij de projecten "op eigen initiatief"
- en het voor dit project bestemde budget besteden aan de projecten 1.7, 1.8 of 1.9;

Bovendien staat de Stad niet positief tegenover de reductie van de hoofdwegen.

GUNSTIG advies onder voorbehoud van het opnemen van de hierboven vermelde aanpassingen.

Gemeente Sint-Jans-Molenbeek:

Gelet op de opmerkingen in het advies van het college van burgemeester en schepenen van 26/06/2017, toegevoegd als bijlage [CM3]

GUNSTIG advies.

Gewestelijke Directie Stedenbouw - Citydev:

- Overwegende dat de Directie Stedenbouw en Citydev de studiebureaus City Tools en Studio 017 Paola Vigano feliciteren met het verrichte werk inzake het stadsvernieuwingscontract gericht op de herwaardering van dit stadsdeel via herstelling van het stadsweefsel en herkwalificering van de openbare ruimten;
- Overwegende dat de lokalisering en de conformiteit van bepaalde projecten ten opzichte van de BPA's en het GBP in het algemeen niet voldoende worden gepreciseerd; dat de onnauwkeurigheid van de overgemaakte documenten geen verificatie mogelijk maakt van hun conformiteit of van de eventuele afwijkingen waarom moet worden verzocht in het kader van het beheer van de toekomstige aanvragen van stedenbouwkundige of unieke vergunningen;
- Overwegende dat de geplande bouwprofielen in termen van integratie niet voldoende expliciet zijn in vergelijking met de omliggende stadscontext;
- Overwegende dat de Directie Stedenbouw een aantal elementen van voorbehoud uit met betrekking tot de geplande bouwprofielen (afwijking van Titel I van de

Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening en van de andere geldende gemeentereglementen, onder andere het BPA);

- Overwegende dat de overeenstemming met de geldende reglementering niet kan worden gecontroleerd en dat er dus kans bestaat dat er een herroepingsprocedure of een procedure tot "gedeeltelijke" wijziging van bepaalde BPA's moet worden opgestart om de realisatie van bepaalde projecten mogelijk te maken, en dat er een nieuw regelgevend instrument moet worden ontwikkeld;
- Overwegende dat op 9/6/2017 het Richtplan van Aanleg Maximiliaan werd gelanceerd, dat een deel van de perimeter van SVC 1 dekt, op de rechteroever (BPA Helihaven, BPA Willebroek 70-20 en de zone tussen het Vergotebekken, de Antwerpsesteenweg en een klein gedeelte voorbij de De Troozbrug) en gericht is op het bepalen van de nieuwe configuraties (bestemmingen, inplantingen, bouwprofielen);
- Overwegende dat bepaalde verrichtingen een gedeeltelijke buitengebruikstelling van de weg of een wijziging van de uitlijning vergen, wat het voorwerp vormt van een administratieve procedure die losstaat van de procedure van stedenbouwkundige of unieke vergunning;
- Overwegende dat er rekening zou moeten worden gehouden met de adviezen van de eigenaars van de betrokken terreinen en gebouwen, namelijk Stad Brussel, de vennootschap van de Haven van Brussel, en andere;
- Overwegende dat voor elke interventie de Directie Stedenbouw moet worden geraadpleegd voordat de aanvraag van de stedenbouwkundige vergunning wordt ingediend;

ONTHOUDING.

Gewestelijke Directie Monumenten en Landschappen:

- Overwegende dat voor elke interventie op of in de buurt van een geklasseerd of geïnventariseerd opmerkelijk erfgoed, de Directie Erfgoed en de Directie Stedenbouw, cel Openbare ruimten, moeten worden geraadpleegd voordat de aanvraag van de stedenbouwkundige vergunning wordt ingediend. Voor de perimeter van SVC1 gaat dat in het bijzonder om:
 - (1.4) herinrichting van het Redersplein met integratie van de oude locomotief, in de buurt van het Havenhuis, opgenomen in de inventaris;
 - (1.9) verdichting van het huizenblok van de geklasseerde Slijkhoeve;
 - (1.10) herinrichting van de omgeving van het geklasseerde Monument aan de Arbeid;
 - (2.1) inrichting van een nieuwe toegang tot het park van Thurn & Taxis vanop het Lakenveldplein. Een openstelling die toegang biedt tot het toekomstige park, mag worden overwogen op voorwaarde dat de interventie op de bestaande art-nouveauhekkens, die perfect zijn bewaard, wordt beperkt;
 - (2.4) interface T&T - Havenlaan - afschaffing van hekkens, uit te voeren in combinatie met de herinrichting van de Picardstraat en de Havenlaan. De eventuele demontage van de art-nouveauhekkens op de hoek van de Havenlaan lijkt des te minder gerechtvaardigd doordat er reeds een brede ingang bestaat tussen de twee inkomaviljoenen. De bestaande toestand moet worden behouden;
 - (2-7) uitbreiding van het Havenhuis, een art-decopand opgenomen in de inventaris.
- Bovendien moeten de borstweringen die het havendomein markeren, zoveel mogelijk worden behouden; in geval van herinrichting, de gedemonteerde elementen hergebruiken om bepaalde lacunes op te vullen (bijv. in de Havenlaan).

GUNSTIG principeadvies.

Leefmilieu Brussel:

Overwegende dat:

- in het kader van de nieuwe opeenvolgende openbare ruimten gericht op het verbeteren van de plaatselijke doordringbaarheid en het stimuleren van de actieve mobiliteit, op de rechteroever rekening moet worden gehouden met de as Vooruitgangstraat (Solvayplein), ten zuiden van de Lakense Haard, tot aan de Redersbrug, die in vogelvlucht de kortste weg is tussen het CCN (multimodaal centrum) en de kantorenzone in ontwikkeling op de Thurn en Taxis-site. Het comfort en de veiligheid ervan zouden moeten worden verhoogd (blz. 16).
- bij het plannen van de hernieuwde openlegging van de Zenne, de verschillende recreatieve, pedagogische en landschappelijke functies van het park zullen moeten worden verzoend. Er zullen dus meerdere technische en landschappelijke alternatieven moeten worden bestudeerd en vergeleken om de verschillende functies zo goed mogelijk te bewaren. Bij het vooronderzoek (het zogeheten "technisch onderzoek") zal dus rekening moeten worden gehouden met de landschappelijke en functionele aspecten van het park.
- we vrezen dat de constructie van een nieuw gemengd gebouw op de hoek van de Bolivar- en de Helihavenlaan niet bijdraagt tot de landschappelijke continuïteit van de verschillende parkdelen (verwacht resultaat van project 1.15), de centrale thematiek van dit SVC, en de groenblauwe ruimte fragmenteert. Dat zal moeten worden onderzocht in het kader van de studie van het RPA dat de inplantingen en bouwprofielen zal valideren of preciseren.
- als de begroening van de Helihaven-plaat enkel gunstig kan zijn voor de biodiversiteit en voor de leefomgeving van de bewoners, bij de projectontwikkeling rekening moet worden gehouden met de blootstelling (slagschaduw van de gebouwen) en de beveiliging van de terrassen van de appartementen op de gelijkvloerse verdieping.
- er bij de, zelfs beperkte, inrichting van de Groendreef absoluut voor moet worden gezorgd dat het water dat afvloeit van de weg, via een beplante strook wordt behandeld alvorens het in de Zenne terechtkomt (huidige situatie), om de milieu-impact ervan te verkleinen. De vraag omtrent de verlichting van de Zenne moet ook worden gesteld;

GUNSTIG principeadvies.

Ondertekenaars : zie de Franstalige originele versie



Annexe 2 / Bijlage 2

Avis de l'IBGE demandé conformément aux dispositions de l'article 41§4 de l'ordonnance du 6 octobre 2006 et obtenu le 12 juillet 2017

Advies van het BIM dat gevraagd is overeenkomstig de bepalingen van artikel 41§4 van de ordonnantie van 6 oktober 2006 en verkregen werd op 12 juli 2017





Bruxelles Urbanisme et Patrimoine

Madame Bety WAKNINE,
Directrice générale
Contact : Caroline MULKERS
Direction Rénovation Urbaine
Rue du Progrès, 80/1
1035 Bruxelles

Bruxelles,

Division : Autorisations et partenariats

Personne de contact : Gaëtan Cuartero Diaz

Département : EAU

gcuartero@environnement.brussels / T/GSM : 0492/91.62.38

N/Réf. : AUTO/GCU/cru1

Concerne : Contrat de Rénovation urbaine (CRU 1) « Citroën-Vergote »
Demande d'avis conformément à l'article 41 §4. de l'Ordonnance organique de la rénovation urbaine.

Madame la Directrice générale,

Suite à votre demande d'avis sur le Contrat de Rénovation urbaine (CRU 1) « Citroën-Vergote », Bruxelles Environnement porte à la connaissance de Bruxelles Urbanisme et Patrimoine l'avis suivant.

Bruxelles-environnement souhaite remercier les différents partenaires pour la bonne collaboration et les échanges constructifs entre nos services dans ce dossier.

Bruxelles Environnement attire l'attention sur le fait que la demande d'avis réceptionnée contenait les documents suivants (dans les deux langues) :

- **Diagnostic**
- **Liste provisoire des projets** Mai 2017
- **Rapport sur les incidences environnementales** Document destiné à l'enquête publique Avril 2017

A la lecture du Rapport d'Incidences Environnementales, il est fait explicitement mention de sections et documents annexes essentiels à la bonne compréhension du dossier, à savoir :

- Annexe manquante : **Fiches d'évaluation** par intervention ou projet constituant le programme du CRU
- Section absente de la version du document soumise à enquête publique : **4.8 « Synthèse des recommandations »**.

Ces documents étant absents lors de la demande d'avis, d'une part l'avis que remet BE ne peut être que partiel et d'autre part, nous souhaitons attirer votre attention sur le risque de recours à ce niveau..



Bruxelles Environnement rappelle que les installations classées, au sens de l'ordonnance relative aux permis d'environnement du 5 juin 1997, font automatiquement l'objet d'un rapport d'incidences (pour les installations de classe 1B) ou d'une étude d'incidences « allégée » (pour les installations de classe 1A) qu'elles soient ou non comprises dans le périmètre d'un plan particulier d'aménagement du sol ayant fait l'objet d'un RIE.

Bruxelles Environnement, se réserve le droit de compléter son avis, suite aux remarques émises lors de la commission de concertation.

Concernant le projet de contrat de rénovation urbaine « Citroën – Vergote » et le rapport sur les incidences environnementales établi sur la base de ce contrat, objet de la présente demande, Bruxelles Environnement émet les commentaires suivants :

Observations et remarques générales concernant le projet de programme :

- *La nouvelle séquence d'espaces publics devant améliorer la perméabilité locale et la mobilité active, en rive droite devra tenir compte l'axe rue du Progrès (place Solvay), au sud du Foyer Laekenois, jusqu'au Pont des Armateurs qui est le cheminement le plus court à vol d'oiseau entre le CCN (centre multimodal) et la zone de bureaux se développant sur le site Tour et Taxi. Son confort et sa sécurité devraient être renforcés (p 16)*
- *La réouverture de la Senne devra être envisagée en conciliant les différentes fonctionnalités du parc tant en termes récréatif que pédagogique et paysager. Plusieurs alternatives techniques et paysagères devront donc être étudiées et comparées afin de préserver au mieux les différentes fonctions. L'étude préalable (dite « étude technique ») devra donc prendre en compte les volets paysagers et fonctionnels du parc.*
- *Nous craignons que la construction d'un nouvel immeuble mixte au coin Bolivar-Héliport nuise à la continuité paysagère entre les différentes parties du parc (résultat attendu du projet 1.15), thématique centrale dans ce CRU et fragmente l'espace vert et bleu. Ceci devra être étudié dans le cadre de l'étude du futur Plan d'aménagement directeur qui validera ou précisera les implantations et les gabarits*
- *Si la verdurisation de la dalle Héliport ne peut être que bénéfique pour la biodiversité et le cadre de vie des habitants, il conviendra pour le développement du projet de prendre en considération l'exposition (ombre portée des immeubles) ainsi que la sécurisation des terrasses des appartements du rez-de-chaussée.*
- *Le projet 1.9. identifie comme critique le déménagement des activités techniques de la Ville de Bruxelles depuis la Ferme des boues vers un nouveau bâtiment du TACT. Le CRU doit également identifier diverses activités de la ville ayant actuellement cours dans le périmètre du Parc et nuisant aux fonctions de l'espace vert.*
 - *les écuries provisoires des calèches (qui occupent de l'espace au détriment des activités récréatives du Parc),*
 - *zone de stockage le long du Boulevard Bolivar*
 - *le bâtiment technique abrite plus de matériel et de personnel que ce qui est strictement nécessaire à l'entretien du parc. Une localisation mieux intégrée et dans une zone égouttée serait également à envisager.*
- *Le réaménagement même léger de l'Allée verte doit absolument se faire en considérant le traitement des eaux de ruissellement de la voirie via une bande plantée avant rejet vers la Senne (situation actuelle), afin de diminuer son impact environnemental. La question de la mise en lumière de la Senne devra également se poser*

Bruxelles-environnement a également pris connaissance des projets pour lesquels nous sommes partenaires et reste à disposition des différents pilotes.

Observations et remarques générales concernant le RIE :

En préambule, comme énoncé plus haut, BE ne peut rendre un avis complet sur le RIE avec les documents fournis. En effet, sans consulter les « fiches d'évaluation par intervention ou projet » (non reprises dans le document soumis à enquête publique), ou le tableau de synthèse de la section 4.8 « *Synthèse des recommandations* » du RIE (également non reprise dans le document soumis à enquête publique), il est difficile de juger de la qualité du rapport, du moins pour la partie concernant les projets individuels, le tableau de synthèse ne donnant aucune justification ou explication concernant les notes (-, 0 ou +) données à chaque thématique pour chacun des projets du programme

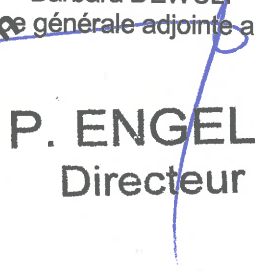
De même, Bruxelles-environnement regrette qu'aucune étude de mobilité n'ait été réalisée sur l'ensemble de l'ensemble du périmètre concernée et au-delà. En effet, certains projets peuvent potentiellement impacter la circulation, inversement celle-ci peut avoir un impact sur les destinations de certaines zones.

Nous vous prions d'agréer, Madame la Directrice, l'expression de notre considération distinguée.


Barbara DEWULF
Directrice générale adjointe ad interim


Frédéric FONTAINE
Directeur général

Sur délégation


P. ENGELS
Directeur

VERTALING

Brussel Leefmilieu

Brussel Stedebouw en Erfgoed

Mevrouw Bety WAKNINE,
Directeur-generaal
Contact : Caroline MULKERS
Directie Stadsvernieuwing
Vooruitgangstraat 80/1
1035 Brussel

Brussel, 12 juli 2017

Afdeling : Vergunningen en partnerschappen

Contactpersoon : Gaëtan Cuartero Diaz

Departement : WATER

gcuartero@environnement.brussels / T/GSM : 0492/91.62.38

N/Réf. : AUTO/GCU/cru1

**Betreft : Stadsvernieuwingscontract (SVC 1) « Citroën-Vergote »
 Vraag om advies in overeenstemming met artikel 41, §4. van de ordonnantie
 stadsvernieuwing werden**

Mevrouw de Directeur-Generaal

Naar aanleiding van uw aanvraag om een advies over het Stadsvernieuwingscontract (SVC 1) "Citroën-Vergote", informeert Brussel LeefMilieu Brussel Stedenbouw en Erfgoed van het volgende advies :

Leefmilieu Brussel wenst alle partners te bedanken voor de goede samenwerking en de constructieve uitwisselingen tussen onze diensten in dit dossier.

Leefmilieu Brussel vestigt de aandacht op het feit dat de ontvangen adviesaanvraag de volgende documenten bevatte (in de twee talen):

- Diagnose
- Voorlopige lijst van de projecten Mei 2017
- Milieueffectenrapport (document bestemd voor het openbare onderzoek April 2017)

In de tekst van het milieueffectenrapport wordt expliciet melding gemaakt van delen en documenten die als bijlage zijn toegevoegd en essentieel zijn voor een goed begrip van het dossier, namelijk:

- Ontbrekende bijlage: Evaluatiefiche per interventie die, of project dat deel uitmaakt van het SVC-programma
- Ontbrekend deel van de versie van het document voorgelegd in het kader van het openbaar onderzoek: 4.8 "Samenvatting van de aanbevelingen".

Vermits deze documenten ontbraken bij de adviesaanvraag, kan LB enerzijds enkel een gedeeltelijk advies uitbrengen, en wensen we anderzijds uw aandacht te vestigen op het risico dat er in dit verband beroep wordt aangetekend.

Leefmilieu Brussel herinnert eraan dat geklasseerde installaties, in de zin van de ordonnantie betreffende de milieuvergunningen van 5 juni 1997, automatisch het voorwerp vormen van een

effectenrapport (voor installaties van klasse 1B) of een "verkorte" effectenstudie (voor installaties van klasse 1A), ongeacht of ze al dan niet zijn vervat in de perimeter van een bijzonder plan van aanleg waarvoor een MER is opgesteld.

Leefmilieu Brussel behoudt zich het recht voor om zijn advies te vervolledigen naar aanleiding van de opmerkingen in de vergadering van de Overlegcommissie.

Aangaande het ontwerp van stadsvernieuwingscontract "Citroën – Vergote" en het milieueffectenrapport opgesteld op basis van dit contract, voorwerp van deze aanvraag, geeft Leefmilieu Brussel de volgende commentaar:

Algemene observaties en bemerkingen met betrekking tot het programmaontwerp:

- In het kader van de nieuwe opeenvolgende openbare ruimten gericht op het verbeteren van de plaatselijke doordringbaarheid en het stimuleren van de actieve mobiliteit, moet op de rechteroever rekening worden gehouden met de as Vooruitgangstraat (Solvayplein), ten zuiden van de Lakense Haard, tot aan de Redersbrug, die in vogelvucht de kortste weg is tussen het CCN (multimodaal centrum) en de kantorenzone in ontwikkeling op de Thurn en Taxis-site. Het comfort en de veiligheid ervan zouden moeten worden verhoogd (blz. 16).
- Bij het plannen van de hernieuwde openlegging van de Zenne, zullen de verschillende recreatieve, pedagogische en landschappelijke functies van het park moeten worden verzoend. Er zullen dus meerdere technische en landschappelijke alternatieven moeten worden bestudeerd en vergeleken om de verschillende functies zo goed mogelijk te bewaren. Bij het vooronderzoek (het zogeheten "technisch onderzoek") zal dus rekening moeten worden gehouden met de landschappelijke en functionele aspecten van het park.
- We vrezen dat de constructie van een nieuw gemengd gebouw op de hoek van de Bolivar- en de Helihavenlaan de landschappelijke continuïteit van de verschillende parkdelen (verwacht resultaat van project 1.15), de centrale thematiek van dit SVC, schaadt en de groenblauwe ruimte fragmenteert. Dat zal moeten worden onderzocht in het kader van de studie van het toekomstige richtplan van aanleg dat de inplantingen en bouwprofielen zal valideren of preciseren.
- Als de begroening van de Helihaven-plaat enkel gunstig kan zijn voor de biodiversiteit en voor de leefomgeving van de bewoners, moet bij de projectontwikkeling rekening worden gehouden met de blootstelling (slagschaduw van de gebouwen) en de beveiliging van de terrassen van de appartementen op de gelijkvloerse verdieping.
- In project 1.9. wordt de verhuizing van de technische activiteiten van Stad Brussel van de Slijkhoeve naar een nieuw TACT-gebouw als kritiek geïdentificeerd. In het SVC moeten ook diverse activiteiten van de stad worden geïdentificeerd die momenteel aan de gang zijn binnen de perimeter van het Park en de functies van de groene ruimte schaden.
 - de voorlopige stallen van de koetsen (die ruimte in beslag nemen ten nadele van de recreatieactiviteiten in het Park),
 - opslagruimte langs de Bolivarlaan
 - het technische gebouw herbergt meer materieel en personeel dan strikt nodig is voor het onderhoud van het park. Ook een beter geïntegreerde lokalisering, in een afgewaterde zone, zou kunnen worden overwogen.
- Bij de, zelfs beperkte, inrichting van de Groendreef moet er absoluut voor worden gezorgd dat het water dat afvloeit van de weg, via een beplante strook wordt behandeld alvorens het in de Zenne terechtkomt (huidige situatie), om de milieu-impact ervan te verkleinen. Ook de vraag omtrent de verlichting van de Zenne moet worden gesteld

Leefmilieu Brussel heeft ook kennis genomen van de projecten waarvoor wij partner zijn, en blijft ter beschikking van de verschillende projectleiders.

Algemene observaties en bemerkingen met betrekking tot het MER:

Vooraf herhalen we de hierboven aangehaalde opmerking dat LB op basis van de aangeleverde documenten geen compleet advies omtrent het MER kan uitbrengen. Immers, zonder raadpleging van de "evaluatiefiches per interventie of project" (niet opgenomen in het document onderworpen aan openbaar onderzoek) of de samenvattende tabel van sectie 4.8 "*Synthese van de aanbevelingen*" van het MER (evenmin opgenomen in het document onderworpen aan openbaar onderzoek) is het moeilijk om te oordelen over de kwaliteit van het rapport, althans voor het gedeelte met betrekking tot de individuele projecten, vermits de samenvattende tabel geen enkele verantwoording of toelichting bevat inzake de quoteringen (-, 0 of +) die aan elk van de projecten van het programma voor elke thematiek zijn gegeven

Analoog betreurt Leefmilieu Brussel dat er geen enkele mobiliteitsstudie werd uitgevoerd met betrekking tot de volledige betrokken perimeter en daarbuiten. Bepaalde projecten kunnen immers een impact hebben op de circulatie, die omgekeerd ook een impact kan hebben op de bestemmingen van bepaalde zones.

Hoogachtend,

Barbara DEWULF
Adjunct Directeur-Generaal ad interim

Frédéric FONTAINE
Directeur-Generaal



BRUXELLES DÉVELOPPEMENT URBAIN

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES

Annexe 3 / Bijlage 3

**Remarques formulées le 8 septembre 2017 par CRDT-CRU
conformément aux dispositions de l'article 41§5**

**Opmerkingen die op 8 september 2017 geformuleerd zijn door
het GCTO-SVC overeenkomstig de bepalingen van artikel 41§5**





SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES

CRDT - CRU

AVIS portant sur le Contrat de Rénovation Urbaine n°1 : Citroën - Vergote

- 8 septembre 2017-

Demandeur	SPRB - DRU
Demande reçue le	18/08/2017
Avis rendu le	08/09/2017



SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES

Vu l'Ordonnance du 29 juillet 2015 portant création du Bureau bruxellois de la planification ;

Vu l'Ordonnance organique du 6 octobre 2016 de la revitalisation urbaine ;

Vu l'Arrêté du Gouvernement du 2 février 2017 de la Région de Bruxelles-Capitale relatif au Comité régional de développement Territorial ;

Vu l'Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale relatif aux Contrats de Rénovation Urbaine ;

Vu le programme provisoire soumis en enquête publique du 30 mai au 30 juin 2017;

Vu les remarques émises lors de l'enquête publique et la commission de concertation ;

Vu la réunion du CRDT-CRU du 8 du septembre 2017 ;

Le 8 septembre 2017, le Comité régional de développement territorial émet l'avis suivant :

1. Préambule

L'ordonnance du 29 juillet 2015 portant création du Bureau bruxellois de la planification prévoit la mise en place du CRDT. L'Arrêté du Gouvernement du 2 février 2017 de la Région de Bruxelles-Capitale relatif au CRDT qui détermine les modalités de consultation du CRDT est entré en vigueur le 11 août 2017.

Un CRDT-CRU, spécialement composé conformément à l'article 44 §1 et §2 de l'ordonnance organique de la revitalisation urbaine du 6 octobre 2016, est convoqué lors de chaque CRU pour donner un avis consultatif sur le projet de programme de chaque CRU

L'article 44 §1 de l'ordonnance organique du 6 octobre 2016 de la revitalisation urbaine inclut, outre les membres déterminés en application de l'art 7 de l'ordonnance du 29 juillet portant sur la création du BBP, les membres supplémentaires suivants :

- 1° le ministre en charge de la rénovation urbaine, ou son représentant, qui préside ;
- 2° un représentant de la Société d'aménagement urbain
- 3° le directeur en charge de la rénovation urbaine au sein du Service public régional de Bruxelles;
- 4° deux représentants de chaque commune, dont le territoire est situé en tout ou partie dans le périmètre d'ensemble du contrat de rénovation urbaine concerné.

Comme le permet l'article 21 de l'arrête du 23 mars relatif aux CRU, le CRDT a invité CityDev en qualité d'expert avec voix consultative.

Les remarques émises dans le présent avis peuvent se traduire par des adaptations ponctuelles ou lors de la mise en œuvre concrète de certains objectifs opérationnels. Il en va notamment de la nécessité d'impliquer une ou plusieurs administrations au travers de comités de pilotage au moment de la mise en œuvre des projets.



SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES

2. Avis du CRDT-CRU sur le programme du CRU 1

Remarques générales

a. Aménagements des espaces publics et mobilité

Les projets retenus devront être en adéquation avec le plan régional de mobilité. La mission principale de BM est de s'occuper des voiries et des espaces publics régionaux. Les contraintes techniques et opérationnelles devront être prises en compte lors de la mise en œuvre des projets retenus dans le CRU. Les ressources (humaines) de BM étant limitées, les budgets prévus pour la coordination de chaque projet devront être utilisés au mieux.

La coordination prévue par l'ordonnance du 3 juillet 2008 relative aux chantiers en voirie des différents chantiers dans la zone dans et autour du périmètre CRU1 est à prendre en compte lors de la planification des différentes interventions en voirie ou interventions avec une influence sur la mobilité lors de leurs réalisations.

Avant tout engagement, des concertations avec l'auteur de projet doivent impliquer BM pour intégrer au CRU, les enjeux stratégiques de mobilité régionale, les contraintes opérationnelles et techniques de chaque projet ainsi que les ressources budgétaires et humaines disponibles à BM.

Une étude de mobilité sur l'ensemble de la zone du canal et plus particulièrement sur le périmètre du CRU devrait être réalisée vu les nombreux projets d'aménagement de l'espaces publics et de développement immobilier.

La connexion entre Molenbeek et Schaerbeek par la rue Masui est importante : il ne faudrait pas la supprimer. Le Plan Directeur Bus est passé en 1^{ère} lecture. Dans ce plan, une liaison de bus directe est prévue entre Tour & Taxis, Armateurs, Masui et le centre-ville.

b. Logements

L'ordonnance organique indique que les CRU comprennent prioritairement les opérations de créations ou de réhabilitation de l'espace public ou d'infrastructure de maillage urbain. Cela ne doit cependant empêcher la création de logement ou l'amélioration de la qualité du bâti via un financement des CRU.

Le potentiel d'amélioration des performances énergétiques des différents projets immobiliers pourrait être mis plus en avant.



SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES

Commentaires projet par projet :

1.1.a Parc Maximilien - études

Il est demandé à ce que les études concernant le boulevard Bolivar (fiche projet 1.15) soient bien intégrées au projet du Parc Maximilien (fiche projet 1.1.a) afin de garantir une cohérence dans l'ensemble du projet. Le boulevard Bolivar doit avoir une largeur de 38 à 40m pour avoir un boulevard avec un aménagement régulier avec bandes réservées aux transports publics, PC, circulation automobile etc. L'étude parc Maximilien prévoit la suppression de l'allée verte entre Héliport et Armateurs. Il faut là tenir compte des routes d'attaque des pompiers du poste de l'Héliport. La partie travaux sera prévue dans la fiche projet 1.15.

Un enjeu très important du réaménagement du parc consiste en l'articulation entre la place Saintelette, le parc Maximilien et le futur parvis du futur musée Citroën.

1.1.b Parc Maximilien - travaux

Pas de remarque ou demande de modification.

1.2. Ferme du parc Maximilien

Il est demandé que l'étude concernant le réaménagement de la ferme devra bien se faire en même temps que les études du réaménagement complet du parc Maximilien et de ses abords (fiche projet 1.1.a) afin de garantir une cohérence des projets.

1.3. Dalle Héliport

Il est demandé que l'étude concernant le projet pour la Dalle Héliport devra bien se faire en même temps que les études du réaménagement complet du parc Maximilien et de ses abords (fiche projet 1.1.a).

Il est également précisé que le CRU n'intervient pas dans les travaux d'étanchéité de la dalle.

1.4. Equipement sportif Vergote

La SAU, pilote du projet, est en discussion avec la Ville de Bruxelles, notamment le Service des Sports, afin de détailler la programmation.

La commune de Molenbeek devra être consultée lors du montage du programme afin de travailler en complémentarité avec l'équipement sportif du CQD Autour de Léopold II en cours de construction actuellement au quai des Charbonnages, 86.



SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES

1.5. Passage entre Héliport et équipement

Il s'agit du rachat d'un entrepôt dans le but de créer un passage entre la courbe de giration du bassin Vergote (emplacement de la futur tour sportive, opération 1.5) et la rue de l'Héliport.

Les membres ne considèrent pas ce projet comme prioritaire et préféreraient que le budget de cette opération soit mis sur un autre projet et que l'opération peut être mise « à initier »

1.6. Nouveau bâtiment Bolivar

C'est une opération à initier.

Le PAD déterminera les nouveaux alignements et les gabarits des futurs projets. L'alignement du bâtiment doit être compatible avec l'espace nécessaire pour toutes les fonctions du boulevard Bolivar.

Il n'y a pas de modification du projet.

1.7. Nouveau bâtiment Héliport / Simons

Vu le plan pluriannuel d'investissement de la Régie foncière de la Ville de Bruxelles, le projet ne pourra probablement pas se faire dans la même temporalité que celle du CRU. Il est donc demandé de mettre la fiche à initier.

Le gabarit prévu dans le dossier de base est plus élevé que ce qui est prévu dans le PPAS donc il faudra attendre le PAD, ou abroger le PPAS, ce qui pourrait allonger les délais du projet.

L'opération est à mettre « à initier ».

1.8. Nouveau bâtiment Yser

Le projet est plus complexe que le projet 1.7. : il est demandé à être mis « à initier ».

La STIB n'est que l'exploitante des infrastructures du métro, c'est Bruxelles Mobilité, la Direction de l'Infrastructures des Travaux Publics, qui gère ces infrastructures. Bruxelles Mobilité – DITP doit donc également être partenaire du projet.

1.9. Ferme des Boues

Le projet peut être mis « à initier » car la Ville de Bruxelles n'a pas encore une vue claire sur la temporalité du projet.



SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES

1.10. Monument au Travail

Un budget de 1.450.000 € est prévu dans le budget CRU pour la passerelle. Considérant la proximité immédiate d'un pont, il est proposé de mettre la création de la passerelle « à initier » et de mettre le budget de la passerelle sur le projet 2.7. Equipement / siège du Port de Bruxelles) (cf. point 2.).

La réalisation de cette passerelle bien que moins prioritaire reste pertinente afin de lier les futurs espaces verts autour du Monument en Travail et d'améliorer la connexion vers le centre-ville, les quartiers Nord, Masui, Tour & Taxis, jusqu'au quartier Marie-Christine.

Il est demandé de vérifier s'il serait possible de modifier le projet Feder et de reconnecter la passerelle en cours de projet (Feder) vers le Monument au Travail. Le Feder pourrait être cité dans la fiche comme piste de financement, la passerelle ferait alors l'objet d'une autre enveloppe budgétaire.

1.11. Allée Verte

Un équilibre devra être trouvé entre l'amélioration la qualité de vie des habitants par un élargissement du trottoir et la plantation d'arbres de qualité et le fait que ce soit un axe structurant au PRAS et une voirie métropolitaine dans le plan Iris 2 (plan régional de mobilité).

L'élargissement du trottoir : les trottoirs côté bâti furent récemment rénovés dans le cadre d'un contrat de quartier. Ces trottoirs sont encore en bon état. Refaire les trottoirs ne devrait donc pas être une priorité. Quant à la plantation des arbres, il faudra vérifier le sous-sol s'il n'y a pas des impétrants qui l'empêcheraient.

1.12. Connexion entre Senne et Canal.

Le projet est à initier, actuellement piloté par la SAU. CityDev pourrait être intéressé mais pas dans l'immédiat.

1.13. Nouveau bâtiment 237 avenue de la Reine

L'ordonnance ne prévoyant pas de projet de réserve, l'opération est « à initier ».

Il s'agit de désaffecter une voirie régionale et de créer une parcelle cadastrale afin de construire 4 à 5 logements sur cet angle. C'est donc assez compliqué et aucun porteur de logement régional ne sera intéressé (trop peu de logements). La Ville de Bruxelles est laissée comme pilote mais l'opération est à mettre « à initier ».

1.14. Alentours « Klavertje Vier »

Pas de remarque ou de demande modification de la fiche.



SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES

1.15. Boulevard Bolivar

Les études seront intégrées dans la fiche projet 1.1.a.

L'estimation des travaux doit être prévue dans cette fiche (à retrancher de la fiche 1.1.b).

2.1. Square du Lakenveld

La Ville de Bruxelles souhaiterait être partenaire du projet.

2.2. Terrain Ziegler

La STIB doit être partenaire car la nouvelle voirie sera peut-être réservée aux bus.

Les discussions avec Ziegler risquent de rendre le projet hors délais du CRU : le projet devrait être mis « à initier ».

Petite précision à ajouter dans la fiche : il faudrait mentionner également le PPAS dans la situation de droit.

2.3. Démolition de la Rampe du Tir

Petite précision à ajouter dans la fiche : il faudrait mentionner également le PPAS dans la situation de droit.

Il faudrait renommer l'opération « Rampe du Tir » car « Démolition de la rampe du Tir » est un peu restrictif vu qu'il y a aussi l'aménagement d'une nouvelle voirie.

2.4. Interface Tour & Taxis / avenue du Port

La commune de Molenbeek doit être mise comme partenaire vu sa proximité géographique avec le projet.

2.5. Nouveaux logements rue de Ribaucourt

Le pilote prévu est le Fonds du Logement.

2.6. Nouveaux logements rue Ulens

Le pilote prévu est le Fonds du Logement.



SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES

2.7. Equipement / siège du Port

Un équipement culturel d'ampleur régional pourrait être créé à cet endroit en partenariat avec le port et la Ville de Bruxelles. Si l'ensemble des acteurs sont d'accord, ce projet deviendrait alors prioritaire et bénéficierait d'un budget du CRU.

2.8. Réaménagement de la rue Picard

Ce serait un projet financé par Beliris. La commune de Molenbeek et la STIB souhaitent appuyer le projet.

Il faudrait prévoir un réaménagement complémentaire jusqu'au boulevard du Jubilé, puisqu'on est limité ici au périmètre du CRU.

3.1. Actions de cohésion sociale : appel à projets

Le CRDT n'a pas de remarque ou de demande de modification sur ce projet.

Conclusion :

Le CRDT-CRU donne un avis favorable au projet de CRU moyennant les remarques ci-dessus.



SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES

GCTO - SVC

Advies over het Stadsvernieuwingscontract n°1 : Citroën - Vergote

- 8 september 2017 -

Aanvrager	GOB - DSV
Aanvraag ontvangen op	18/08/2017
Advies uitgebracht op	08/09/2017



SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES

Gelet op de ordonnantie van 29 juli 2015 houdende de oprichting van het Brussels Planningsbureau;

Gelet op de ordonnantie houdende organisatie van de stedelijke herwaardering van 6 oktober 2016;

Gelet op het besluit van 2 februari 2017 van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering met betrekking tot het Gewestelijk Comité voor Territoriale Ontwikkeling;

Gelet op het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering betreffende de Stadsvernieuwingscontracten;

Gelet op het voorlopige programma onderworpen aan openbaar onderzoek van 30 mei tot 30 juni 2017;

Gelet op de opmerkingen geformuleerd tijdens het openbare onderzoek en in de vergadering van de Overlegcommissie;

Gelet op de vergadering van het GCTO-SVC van 8 september 2017;

Op 8 september 2017 brengt het Gewestelijk Comité voor Territoriale Ontwikkeling het volgende advies uit:

1. Aanhef

In de ordonnantie van 29 juli 2015 houdende de oprichting van het Brussels Planningsbureau wordt de installatie van het GCTO geregeld. Het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 2 februari 2017 met betrekking tot het GCTO, waarin de modaliteiten voor het raadplegen van dit Comité worden bepaald, trad in werking op 11 augustus 2017.

Een GCTO-SVC, speciaal samengesteld in overeenstemming met artikel 44, §1 en §2 van de ordonnantie houdende organisatie van de stedelijke herwaardering van 6 oktober 2016, wordt bij elk SVC bijeengeroepen om raadgevend advies uit te brengen omtrent het programmaontwerp van het betreffende SVC

Volgens artikel 44, §1 van de ordonnantie houdende organisatie van de stedelijke herwaardering van 6 oktober 2016 worden, behalve de leden bepaald in toepassing van art. 7 van de ordonnantie van 29 juli 2015 houdende de oprichting van het BPB, de volgende bijkomende leden opgenomen:

- 1° de minister belast met stadsvernieuwing, of zijn vertegenwoordiger, die het comité voorziet;
- 2° een vertegenwoordiger van de Maatschappij voor Stedelijke Inrichting
- 3° de directeur belast met stadsvernieuwing binnen de Gewestelijke Overheidsdienst Brussel;
- 4° twee vertegenwoordigers van elke gemeente waarvan het grondgebied zich volledig of gedeeltelijk in de gehele perimeter van het betrokken stadsvernieuwingscontract bevindt.

Zoals toegestaan op basis van artikel 21 van het besluit van 23 maart betreffende de SVC's, heeft het GCTO CityDev uitgenodigd in de hoedanigheid van deskundige met raadgevende stem.



SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES

De in dit advies geuite opmerkingen kunnen worden vertaald in ad hoc aanpassingen of bij de concrete implementatie van bepaalde operationele doelstellingen. Het gaat onder meer om de noodzaak tot het betrekken van een of meer administraties bij de vergaderingen van de stuurcomités in het kader van de uitvoering van de projecten.

2. Advies van het GCTO-SVC betreffende het programma van SVC 1

Algemene opmerkingen

a. Inrichtingen van de openbare ruimten en mobiliteit

De weerhouden projecten zullen moeten stroken met het Gewestelijk Mobiliteitsplan. De hoofdopdracht van BM bestaat erin zich te ontfemen over de gewestelijke wegen en openbare ruimten. Met de technische en operationele beperkingen zal rekening moeten worden gehouden bij de uitvoering van de in het SVC weerhouden projecten. Aangezien de (menselijke) middelen van BM beperkt zijn, zullen de budgetten voor de coördinatie van de projecten zo goed mogelijk moeten worden aangewend.

Met de coördinatie bedoeld in de ordonnantie van 3 juli 2008 betreffende de bouwplaatsen op de openbare weg, van de verschillende werven in de zone binnen en rond de perimeter van SVC1 dient rekening te worden gehouden bij de planning van de verschillende interventies op de openbare weg en bij interventies die tijdens hun uitvoering de mobiliteit beïnvloeden.

Voorafgaand aan elke verbintenis moet BM bij overleg met de projectleider worden betrokken om de strategische uitdagingen inzake gewestelijke mobiliteit, de operationele en technische beperkingen van elk project, alsook de budgettaire en menselijke middelen die beschikbaar zijn voor BM, in het SVC te integreren.

Gezien de talrijke projecten op het vlak van inrichting van openbare ruimten en vastgoedontwikkeling, zou er een mobiliteitsstudie moeten worden uitgevoerd aangaande de volledige kanaalzone, en meer in het bijzonder aangaande de perimeter van het SVC.

De verbinding tussen Molenbeek en Schaarbeek via de Masuistraat is belangrijk - ze mag niet worden geëlimineerd. Wat betreft het Richtplan Bus, werd overgegaan tot de 1ste lezing. Dit plan bevat een rechtstreekse busverbinding tussen Thurn en Taxis, Reders, Masui en het stadscentrum.

b. Huisvesting

In de ordonnantie is aangeduid dat in het kader van de SVC's voorrang wordt gegeven aan projecten inzake aanleg of herinrichting van openbare ruimte of stadswaefselinfrastructuur. Dat mag echter de creatie van huisvesting of de verbetering van de kwaliteit van gebouwen via SVC-financiering niet in de weg staan.

Er zou meer nadruk kunnen worden gelegd op het potentieel tot versterking van de energieprestaties van de verschillende vastgoedprojecten.



SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES

Commentaar per project:

1.1.a Maximiliaanpark - studies

Er wordt gevraagd om de studies met betrekking tot de Bolivarlaan (projectfiche 1.15) te integreren in het project Maximiliaanpark (projectfiche 1.1.a) om de samenhang van het geheel van het project te garanderen. De Bolivarlaan moet 38 tot 40 m breed zijn opdat ze regulier zou kunnen worden ingericht met stroken voorbehouden aan openbaar vervoer, fietsers, auto's, enz. De studie met betrekking tot het Maximiliaanpark bevat eliminatie van de Groene Dreef tussen Helihaven en Reders. Daar dient rekening te worden gehouden met de uitvalswegen voor de brandweer van de Helihavenpost. Het gedeelte werken moet worden opgenomen op projectfiche 1.15.

Een heel belangrijke uitdaging bij de herinrichting van het park bestaat in de geleding tussen het Sainteletteplein, het Maximiliaanpark en het toekomstige voorplein van het toekomstige Citroënmuseum.

1.1.b Maximiliaanpark - werken

Geen opmerkingen of wijzigingsverzoeken.

1.2. Hoeve van het Maximiliaanpark

Er wordt gevraagd dat de studie met betrekking tot de herinrichting van de hoeve op hetzelfde moment zou plaatsvinden als de studies aangaande de volledige herinrichting van het Maximiliaanpark en zijn omgeving (projectfiche 1.1.a) om de coherentie van de projecten te waarborgen.

1.3. Bodemplaat Helihaven

Er wordt gevraagd dat de studie met betrekking tot het project voor de bodemplaat van de Helihaven op hetzelfde moment zou plaatsvinden als de studies aangaande de volledige herinrichting van het Maximiliaanpark en zijn omgeving (projectfiche 1.1.a).

Er wordt ook gepreciseerd dat het SVC niet tussenkomt in de dichtingswerken aan de bodemplaat.

1.4. Sportvoorziening Vergote

De MSI, projectleider, voert besprekingen met Stad Brussel, onder meer met de Sportdienst, om de programmatie te detailleren.

Bij de opstelling van het programma zal de gemeente Molenbeek moeten worden geraadpleegd om complementair te werken ten opzichte van het sportcentrum van DWC Rond Leopold II, dat momenteel in opbouw is op de Koolmijnenkaai 86.

1.5. Doorgang tussen Helihaven en voorziening

Het betreft de overname van een opslagplaats met als doelstelling de creatie van een doorgang tussen de draaicurve van het Vergotebekken (plaats van de toekomstige sporttoren, project 1.5) en de Helihavenstraat.

De leden achten dit project niet prioritair. Ze verkiezen dat het budget ervan aan een ander project wordt toegewezen en dat dit project als een op eigen initiatief wordt ingedeeld.



SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES

1.6. Nieuw Bolivargebouw

Dit is een op te starten project.

In het RPA moeten de nieuwe uitlijningen en de bouwprofielen van de toekomstige projecten worden bepaald. De uitlijning van het gebouw moet compatibel zijn met de ruimte die nodig is voor alle functies van de Bolivarlaan.

Het project wordt niet gewijzigd.

1.7. Nieuw Helihaven-/Simonsgebouw

Gezien het meerjarenplan investeringen van de Grondregie van Stad Brussel, zal het project waarschijnlijk niet kunnen worden uitgevoerd in dezelfde tijdspanne als het SVC. Er wordt dus gevraagd om de fiche in te delen bij de projecten op eigen initiatief.

Het in het basisdossier geplande bouwprofiel is hoger dan wat wordt beoogd in het BPA, dus moet het RPA worden afgewacht of moet het BPA worden opgeheven, wat de projecttermijnen zou kunnen verlengen.

Het project moet dus bij de projecten "op eigen initiatief" worden ingedeeld.

1.8. Nieuw IJzergebouw

Het project is complexer dan project 1.7. - er wordt gevraagd om het in te delen als project "op eigen initiatief".

De MIVB is slechts de exploitant van de metro-infrastructuren. Het is Brussel Mobiliteit, Directie van de Infrastructuur van Openbare Werken, dat deze infrastructuren beheert. Brussel Mobiliteit – DITP dient dus ook projectpartner te zijn.

1.9. Slijkhoeve

Het project kan als een "op eigen initiatief" worden ingedeeld, vermits Stad Brussel nog geen duidelijk zicht heeft op de timing van het project.

1.10. Monument aan de Arbeid

Er is een budget van 1.450.000 € gepland in het SVC-budget voor de loopbrug. Gezien de onmiddellijke nabijheid van een brug, wordt er voorgesteld om de creatie van de passerelle als "op eigen initiatief" in te delen en het budget ervan toe te kennen aan project 2.7. Uitrusting / zetel van de Haven van Brussel (cf. punt 2.).

Hoewel minder prioritair, blijft de realisatie van deze passerelle relevant met het oog op de connectie van de toekomstige groene ruimten rond het Monument aan de Travail en een verbeterde verbinding met het stadscentrum, de wijken Noord, Masui, Thurn en Taxis, tot aan de Marie-Christinewijk.

Er wordt gevraagd om te verifiëren of het mogelijk zou zijn het EFRO-project aan te passen en de passerelle in de loop van dat project te verbinden met het Monument aan de Arbeid. Het EFRO zou op de fiche kunnen worden aangehaald als financieringspiste, waarbij de passerelle dan het voorwerp zou vormen van een andere budgettaire enveloppe.

1.11. Groendreef

Er zal een evenwicht moeten worden gevonden tussen de verbetering van de levenskwaliteit van de bewoners via verbreding van het voetpad en aanplanting van kwaliteitsvolle bomen enerzijds, en het feit dat het gaat om een structurerende as op het GBP en een grootstedelijke weg volgens Irisplan 2 (gewestelijk mobiliteitsplan) anderzijds.



SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES

Verbreding voetpad: de voetpaden aan de kant van de bebouwing werden recent gerenoveerd in het kader van een wijkcontract. Deze voetpaden zijn nog in goede staat. De voetpaden opnieuw aanleggen zou dus geen prioriteit mogen zijn. Wat betreft de aanplanting van bomen, moet worden nagekeken of er onder de grond geen nutsleidingen liggen die dat verhinderen.

1.12. Verbinding tussen Zenne en Kanaal.

Het gaat om een project op eigen initiatief, dat momenteel wordt geleid door de MSI. CityDev zou interesse kunnen hebben, zij het niet onmiddellijk.

1.13. Nieuw gebouw in Koninginnelaan 237

Aangezien in de ordonnantie geen reserveproject is gepland, gaat het om een project "op eigen initiatief".

Het betreft de buitengebruikstelling van een gewestweg en de creatie van een kadastraal perceel om op die hoek 4 tot 5 woningen te bouwen. Het is dus tamelijk ingewikkeld, en geen enkele gewestelijke ontwikkelaar van huisvestingsprojecten zal geïnteresseerd zijn (te weinig wooneenheden). Stad Brussel blijft als projectleider over, maar het project moet worden ingedeeld bij de projecten "op eigen initiatief".

1.14. Omgeving "Klavertje Vier"

Geen opmerkingen of verzoeken tot wijziging van de fiche.

1.15. Bolivarlaan

De studies moeten worden geïntegreerd in projectfiche 1.1.a.

De raming van de werken moet worden opgenomen op deze fiche (te verwijderen uit fiche 1.1.b).

2.1. Lakenveldsquare

Stad Brussel zou graag projectpartner zijn.

2.2. Ziegler-terrein

De MIVB moet partner zijn, vermits de nieuwe weg misschien zal worden voorbehouden aan de bussen.

De kans bestaat dat de besprekingen met Ziegler het project buiten de termijnen van het SVC doen vallen - het project zou dus moeten worden ingedeeld bij de projecten "op eigen initiatief".

Kleine precisering die aan de fiche moet worden toegevoegd: ook het BPA zou moeten worden vermeld bij de rechtstoestand.

2.3. Afbraak helling TIR-centrum

Kleine precisering die aan de fiche moet worden toegevoegd: ook het BPA zou moeten worden vermeld bij de rechtstoestand.

Het project "Helling TIR" zou een andere naam moeten krijgen, aangezien "Afbraak helling TIR-centrum" een beetje restrictief is aangezien het ook gaat om de inrichting van een nieuwe weg.



SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES

2.4. Interface Thurn en Taxis / Havenlaan

De gemeente Molenbeek dient partner te zijn, gezien haar geografische nabijheid ten opzichte van het project.

2.5. Nieuwe woningen de Ribaucourtstraat

De beoogde projectleider is het Woningfonds.

2.6. Nieuwe woningen Ulensstraat

De beoogde projectleider is het Woningfonds.

2.7. Uitrusting / zetel van de Haven

In samenwerking met de haven en Stad Brussel zou op deze plaats een culturele voorziening van gewestelijke omvang kunnen worden gecreëerd. Als alle actoren het eens zijn, zou dit project prioritair worden en een SVC-budget genieten.

2.8. Herinrichting Picardstraat

Dit project zou worden gefinancierd door Beliris. De gemeente Molenbeek en de MIVB wensen het project te steunen.

Er zou een aanvullende herinrichting tot aan de Jubelfeestlaan moeten worden gepland, vermits men zich hier dient te beperken tot de perimeter van het SVC.

3.1. Acties maatschappelijke cohesie: projectoproep

Het GCTO heeft geen opmerkingen of wijzigingsverzoeken met betrekking tot dit project.

Conclusie:

Het GCTO-SVC verleent een gunstig advies aangaande het ontwerp van SVC, onder voorbehoud van inachtneming van de hierboven vermelde opmerkingen.



BRUXELLES DÉVELOPPEMENT URBAIN

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES

Annexe 4 / Bijlage 4

**Remarques formulées dans le rapport d'incidence
environnementale**

**Opmerkingen die geformuleerd zijn in het
milieueffectenrapport**





SYNTHÈSE DES RECOMMANDATIONS

L'ensemble des recommandations relatives au programme du CRU sont reprises ci-dessous, classées par fiche.

Trois ordres de priorité sont définis :

- **1** : Priorité élevée – recommandation indispensable ;
- **2** : Priorité moyenne – recommandation vivement conseillée ;
- **3** : Priorité faible – recommandation conseillée.

Tableau 10: Tableau de synthèse des recommandations

N° FICHE	THÉMATIQUE	RECOMMANDATIONS ISSUES DU RIE	PRIORITÉ	REMARQUE/OBJECTIF VISÉ
RECOMMANDATIONS GÉNÉRALES				
		Aucune recommandation		/
1. RECOMMANDATIONS RELATIVES AUX PROJETS EN RIVE DROITE				
1.1a et 1.1b	R.1	Intégrer la réflexion de percées visuelles rendues au quartier au droit de l'Allée Verte dans le cadre du PAD.	1	Améliorer le paysage urbain et le cadre de vie du quartier.
1.1a et 1.1b	R.2	Dans le cadre de la réouverture de la Senne au droit du Parc Maximilien, envisager, selon l'espace disponible, la réfection des talus, allant de pair avec, par exemple, des terrassements à différents niveaux pour que la Senne puisse déborder de son lit au besoin.	2	Développer la biodiversité et améliorer la qualité environnementale du site.
1.1a et 1.1b	R.3	Etudier (via l'élaboration du PAD et/ou de l'étude du réaménagement du parc possiblement chapeauté par BE) les possibilités de traverser les grandes voiries (comme le boulevard Simon Bolivar). Des passerelles vertes urbaines (passages au-dessus des voies de circulation pour la faune et la flore et la circulation piétonne) peuvent être envisagées.	1	Améliorer le franchissement des voiries et renforcer le maillage vert.
1.1a et 1.1b	R.4	Envisager la réouverture de la Senne au droit de l'Allée Verte. Même une « simple » remise en lumière de la Senne pourrait déjà renforcer son caractère naturel et participer à la lutte contre l'effet d'îlot de chaleur urbain	2	Remettre la Senne à ciel ouvert.
1.1a et 1.1b	R.5	Veiller à localiser les projets ainsi que les aménagement et équipements prévus de manière optimale : ils ne doivent pas constituer un obstacle pour les espèces et ne pas contribuer à la fragmentation de leurs habitats, ou encore	1	Limiter les effets négatifs sur la faune et la flore (perte d'habitat, fragmentation du maillage vert).

		représenter une coupure dans le maillage écologique.		
1.1a et 1.1b	R.6	Veiller à limiter la destruction des espèces et leurs habitats lors des travaux de réaménagement.	1	Limiter les effets négatifs sur la faune et la flore (perte d'habitat, fragmentation du maillage vert).
1.1a et 1.1b	R.7	Intégrer un volet bruit aux études.	2	Considérer des mesures visant à limiter au sein du Parc Maximilien le bruit routier à l'origine de la voirie métropolitaine (Quai de Willebroeck, Allée verte).
1.1a et 1.1b	R.8	Intégrer des mesures pour protéger la nouvelle continuité verte au sein du Parc Maximilien du bruit routier à l'origine de la voirie métropolitaine (Quai de Willebroeck, Allée verte)	1	Limiter les nuisances sonores au sein de l'espace vert.
1.1a et 1.1b	R.9	Favoriser, par le biais du cahier des charges, une utilisation rationnelle de l'énergie.	2	Favoriser la transition vers une économie à faibles émissions de CO ₂ et l'utilisation rationnelle des ressources lors des travaux.
1.1a et 1.1b	R.10	Recycler au maximum les eaux pluviales via notamment la mise en place d'équipements techniques adaptés (noues, wadis, dépressions...).	2	Améliorer la gestion des eaux pluviales.
1.1a et 1.1b	R.11	Insérer la réflexion de la filtration des eaux polluées et de la gestion quantitative des volumes d'eaux de ruissellement dans les préconisations du cahier des charges relatif à l'élaboration du PAD.	1	Améliorer la gestion des eaux polluées et des eaux de ruissellement.
1.1a et 1.1b	R.12	Exiger l'assainissement des sites pollués dans le cadre de l'aménagement de nouvelle zone d'activité économique	1	Traiter la pollution des sols.
1.1a et 1.1b	R.13	Préserver au maximum les espaces non-bâties	3	Limiter l'imperméabilisation du sol.
1.1a et 1.1b	R.14	Penser à des mesures techniques pour limiter l'imperméabilisation des sols (sols semi-perméables lors de la création de parkings par exemple)	3	Limiter l'imperméabilisation du sol.
1.1a et 1.1b	R.15	Veiller à localiser les zones d'activités économiques à proximité des réseaux de transport existants, dont particulièrement les transports en commun	3	Favoriser l'usage des réseaux de transport en commun.
1.1a et 1.1b	R.16	Intégrer la mobilité dans les études.	1	Intégrer la problématique Mobilité dans les études.
1.1a et 1.1b	R.17	Assurer le bon partage de l'espace public entre les modes piétons et cyclables, afin que la continuité créée ne devienne pas une autoroute	2	Assurer la cohabitation des différents modes actifs.

		à cyclistes au détriment des piétons et inversement.		
1.1a et 1.1b	R.18	Utiliser la signalisation pour rendre accessible les nouveaux espaces depuis les stations de métro, la gare du Nord et les autres grands ensembles.	3	Augmenter la visibilité et l'accessibilité de l'espace.
1.1a et 1.1b	R.19	Réfléchir au nombre et à la localisation des stations de vélos partagés.	3	Renforcer l'usage des modes actifs.
1.1a et 1.1b	R.20	Garantir l'accès aux arrêts STIB et ne pas modifier les parcours bus prévus dans le cadre du plan 2018.	1	Garantir l'accès aux arrêts STIB.
1.1a et 1.1b	R.21	Renforcer la politique de communication/sensibilisation de la commune en matière de salubrité et de gestion des déchets ; cela constitue une piste prioritaire à soumettre à la commune dans le cadre des budgets prévus à cet effet dans le cadre du programme CRU 01.	1	Gérer la problématique des dépôts de déchets clandestins.
1.2	R.1	Intégrer la réflexion de percées visuelles rendues au quartier au droit de l'Allée Verte dans le cadre du PAD.	2	Améliorer le paysage urbain et le cadre de vie de ce quartier.
1.2	R.2	Dans le cadre de la réouverture de la Senne au droit du Parc Maximilien, envisager, selon l'espace disponible, la réfection des talus, allant de pair avec, par exemple, des terrassements à différents niveaux pour que la Senne puisse déborder de son lit au besoin.	2	Développer la biodiversité et améliorer la qualité environnementale du site.
1.2	R.3	Etudier (via l'élaboration du PAD et/ou de l'étude du réaménagement du parc possiblement chapeauté par BE) les possibilités de traverser les grandes voiries (comme le boulevard Simon Bolivar). Des passerelles vertes urbaines (passages au-dessus des voies de circulation pour la faune et la flore et la circulation piétonne) peuvent être envisagées.	1	Améliorer le franchissement des voiries et renforcer le maillage vert.
1.2	R.4	Envisager la réouverture de la Senne au droit de l'Allée Verte. Même une « simple » remise en lumière de la Senne pourrait déjà renforcer son caractère naturel et participer à la lutte contre l'effet d'îlot de chaleur urbain	2	Remettre la Senne à ciel ouvert.
1.2	R.5	Veiller à localiser les projets ainsi que les aménagements et équipements prévus de manière optimale : ils ne doivent pas constituer un obstacle pour les espèces et ne pas contribuer à la fragmentation de leurs habitats, ou encore représenter une coupure dans le maillage écologique.	1	Limiter les effets négatifs sur la faune et la flore (perte d'habitat, fragmentation du maillage vert).
1.2	R.6	Veiller à limiter la destruction des espèces et leurs habitats lors des travaux de réaménagement.	1	Limiter les effets négatifs sur la faune et la flore (perte

				d'habitat, fragmentation du maillage vert).
1.2	R.7	Intégrer des mesures pour protéger, l'espace de la Ferme nouvellement créé au sein du Parc Maximilien, du bruit routier à l'origine de la voirie métropolitaine (Quai de Willebroeck, Allée verte).	1	Limiter les nuisances sonores au niveau de la ferme.
1.2	R.8	Favoriser, par le biais du cahier des charges destiné à la mise en œuvre du projet de construction du nouveau bâtiment, une utilisation rationnelle de l'énergie et l'installation de dispositifs produisant de l'énergie renouvelable.	2	Construire des bâtiments durables, et indirectement réduire les consommations énergétiques et augmenter la production d'énergie renouvelable.
1.2	R.9	Favoriser des mesures permettant de limiter/réduire les émissions de GES.	2	Réduire les émissions de GES.
1.2	R.10	Recycler au maximum les eaux pluviales via notamment la mise en place d'équipements techniques adaptés (noues, wadis, dépressions, ...).	2	Améliorer la gestion des eaux pluviales.
1.2	R.11	Insérer la réflexion de la filtration des eaux polluées et de la gestion quantitative des volumes d'eaux de ruissellement dans les préconisations du cahier des charges relatif à l'élaboration du PAD.	1	Améliorer la gestion des eaux polluées et des eaux de ruissellement.
1.2	R.12	Exiger l'assainissement des sites pollués dans le cadre de l'aménagement de nouvelle zone d'activité économique	1	Traiter la pollution des sols.
1.2	R.13	Préserver au maximum les espaces non-bâties	3	Limiter l'imperméabilisation du sol.
1.2	R.14	Penser à des mesures techniques pour limiter l'imperméabilisation des sols (sols semi-perméables lors de la création de parkings par exemple)	3	Limiter l'imperméabilisation du sol.
1.2	R.15	Veiller à localiser les zones d'activités économiques à proximité des réseaux de transport existants, dont particulièrement les transports en commun	3	Favoriser l'usage des réseaux de transport en commun.
1.2	R.16	Favoriser la mobilité active.	2	Permettre un report modal de la voiture vers la mobilité active.
1.2	R.17	Assurer le bon partage de l'espace public entre les modes piétons et cyclables.	2	Assurer la cohabitation des différents modes actifs.
1.2	R.18	Veiller à faciliter l'accessibilité à la station de métro Yser.	3	Renforcer l'attractivité des modes alternatifs.
1.2	R.19	Renforcer la politique de communication et sensibilisation de la commune en matière de salubrité et de gestion des déchets ; cela constitue une piste prioritaire à soumettre à la	1	Gérer la problématique des dépôts de déchets clandestins.

		commune dans le cadre des budgets prévus à cet effet dans le cadre du programme CRU 01.		
1.3	R.1	Mettre en place une structure associative dédiée (supportée par la Commune / BE).	2	Garantir un contrôle social et soutenir l'activité maraîchère pédagogique.
1.3	R.2	Assurer une gestion / régulation de l'accès à la dalle Hélicopter.	2	Assurer la quiétude des habitants en soirée et la nuit.
1.3	R.3	Vérifier les conditions d'ensoleillement et l'effet d'ombrage des immeubles au droit de la dalle pour la réussite de l'activité maraîchère.	1	Assurer la réussite de l'activité maraîchère.
1.3	R.4	Recycler au maximum les eaux pluviales via notamment la mise en place d'équipements techniques adaptés pour satisfaire les besoins de consommation en eau du potager.	2	Améliorer la gestion des eaux pluviales.
1.3	R.5	Vérifier la stabilité de la dalle.	1	Vise à s'assurer de la capacité structurelle de la dalle à supporter un potager.
1.3	R.6	Assurer des accès sécurisés depuis le Parc et l'avenue de l'Hélicopter.	1	Assurer la sécurité des riverains.
1.3	R.7	Faciliter l'accès à la dalle Hélicopter (et aux jardins potagers) pour les personnes à mobilité réduite.	1	Assurer l'accès aux PMR.
1.3	R.8	Réserver l'accès aux piétons et non aux cyclistes.	3	Assurer la sécurité des piétons
1.3	R.9	Mettre en place un système de gestion (compost) ou de collecte des déchets verts produits par l'activité maraîchère.	3	Réduire le volume des déchets.
1.3	R.10	Favoriser l'usage de matériaux durables et/ou recyclés pour l'aménagement du potager.	3	Limiter l'empreinte écologique liée aux matériaux utilisés.
1.4	R.1	Nécessité de pacifier les voiries et traversées adjacentes au nouvel équipement afin de garantir la fréquentation du lieu, aujourd'hui isolé/fragmenté du reste du (des) quartier(s)	1	Sécuriser et améliorer l'accessibilité du site afin d'assurer sa fréquentation.
1.4	R.2	Etant donné que le projet est d'une certaine manière conditionné à la réalisation des travaux de voiries par Bruxelles Mobilité, il est recommandé de pouvoir accorder les plannings des deux réalisations de façon à ce que l'un ne se fasse pas sans l'autre.	1	Assurer la réalisation des travaux de voiries avant de financer le projet
1.4	R.3	Tenir compte des nuisances sonores liées au bruit routier lors de la réalisation du projet.	3	Assurer le confort acoustique de l'équipement.
1.4	R.4	Favoriser, par le biais du cahier des charges destiné à la mise en œuvre du projet de construction du nouveau centre sportif, une utilisation rationnelle de l'énergie et l'installation de dispositifs produisant de l'énergie renouvelable.	3	Construire un bâtiment durable et répondre au défi énergétique de la Région

1.4	R.5	Analyser les dispositifs prévus par les projets pour réduire l'empreinte écologique du nouveau centre sportif.	3	Inciter à la construction d'un bâtiment durable.
1.4	R.6	Recycler au maximum les eaux pluviales via notamment la mise en place d'équipements techniques adaptés.	2	Améliorer la gestion des eaux pluviales..
1.4	R.7	Favoriser, plus largement, la gestion décentralisée des eaux pluviales au droit de la parcelle (infiltration, réutilisation).	2	Améliorer la gestion des eaux pluviales.
1.4	R.8	Garantir la sécurité des accès modes actifs vers le site.	1	Vise à réduire l'usage de la voiture individuelle.
1.4	R.9	Assurer des cheminements piétons et cyclistes de qualité tant depuis le Parc Maximilien que depuis la Rive Gauche du Canal	2	Favoriser l'usage des modes actifs.
1.4	R.10	Prévoir des équipements de parcage des vélos voire une station de vélos partagés.	3	Favoriser l'usage des modes actifs.
1.4	R.11	Faciliter l'accès aux transports en communs et aux arrêts Armateurs.	3	Favoriser l'usage des réseaux de transport en commun.
1.4	R.12	Mettre en place les mesures adéquates pour ne pas impacter le trafic au droit de la voirie métropolitaine et du carrefour Armateurs, suivant la portée finale de l'équipement (locale ou régionale), par accès automobiles et du stationnement pourra se poser.	2	Ne pas impacter le trafic pour l'accès et le stationnement du site.
1.4	R.13	Favoriser, par le biais du cahier des charges destiné à la mise en œuvre du projet de construction du centre sportif, l'usage de matériaux durables (conformément aux prescriptions du Plan Air Climat Energie en vigueur).	2	Favoriser l'utilisation de matériaux durables.
1.5	R.1	Aménager la connexion de façon végétalisée	2	Remailler transversalement les espaces verts entre eux.
1.5	R.2	Assurer un aménagement de qualité et sûr pour les modes actifs.	1	Assurer l'accès aux PMR.
1.5	R.3	Assurer l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite.	1	Assurer l'accès aux PMR.
1.5	R.4	Coordonner ce projet avec les autres projets en cours.	1	Assurer une cohérence entre les différents projets
1.6	R.1	Assurer une transition urbanistique entre le quartier Nord et le quartier Maritime	2	Assurer une transition urbanistique.
1.6	R.2	Encourager le libre accès au public des jardins (latéraux ou en intérieur d'îlot) du bâtiment mixte à construire.	3	Améliorer l'accessibilité des espaces verts au public.
1.6	R.3	Conserver les arbres autant que possible.	2	Limiter/éviter la dégradation de la flore en présence.
1.6	R.4	Compenser la perte de la zone sous couvert de végétation en développant d'autres aménagements verts dans le cadre du projet ou	2	Limiter/compenser les effets négatifs prévisibles sur la biodiversité.

		en permettant d'augmenter la valeur biologique intrinsèque des autres espaces verts adjacents.		
1.6	R.5	Etudier (via l'élaboration du PAD et/ou de l'étude du réaménagement du parc possiblement chapeauté par BE) les possibilités de traverser les grandes voiries (comme le boulevard Simon Bolivar). Des passerelles vertes urbaines (passages au-dessus des voies de circulation pour la faune et la flore et la circulation piétonne) peuvent être envisagées.	1	Améliorer le franchissement des voiries et renforcer le maillage vert.
1.6	R.6	Veiller à localiser les projets ainsi que les aménagement et équipements prévus de manière optimale : ils ne doivent pas constituer un obstacle pour la faune et la flore.	1	Limiter les effets négatifs sur la faune et la flore (perte d'habitat, fragmentation du maillage vert).
1.6	R.7	Veiller à limiter la destruction des espèces et leurs habitats lors des travaux de réaménagement.	1	Limiter les effets négatifs sur la faune et la flore (perte d'habitat, fragmentation du maillage vert).
1.6	R.8	Intégrer dans le projet des mesures pour protéger le futur bâtiment des nuisances liées au bruit routier	1	Limiter les nuisances sonores au sein du nouveau bâtiment
1.6	R.9	Prévoir des mesures de façon à limiter les nuisances sonores lors du chantier	3	Limiter les nuisances sonores lors du chantier.
1.6	R.10	Favoriser, par le biais du cahier des charges destiné à la mise en œuvre du projet de construction du nouveau bâtiment, une utilisation rationnelle de l'énergie et l'installation de dispositifs produisant de l'énergie renouvelable.	2	Construire un bâtiment durable et répondre au défi énergétique de la Région
1.6	R.11	Favoriser des mesures permettant de limiter/réduire les émissions de GES.	2	Réduire les émissions de GES.
1.6	R.12	L'implantation et le gabarit du nouvel immeuble devront être pensés de façon à (1) limiter l'effet de turbulence sur le Parc Maximilien et le Boulevard Bolivar (réalisation d'une étude aérodynamique) et (2) limiter l'effet d'ombrage sur le quartier.	1	Limiter les effets sur le microclimat
1.6	R.13	Recycler au maximum les eaux pluviales via notamment la mise en place d'équipements techniques adaptés.	2	Améliorer la gestion des eaux pluviales.
1.6	R.14	Exiger l'assainissement des sites pollués dans le cadre de l'aménagement de nouvelle zone d'habitations	1	Traiter la pollution des sols
1.6	R.15	Préserver au maximum les espaces non-bâties	2	Limiter l'imperméabilisation du sol.
1.6	R.16	Intégrer des mesures techniques pour conserver des sols semi-perméables, notamment les parkings.	2	Limiter l'imperméabilisation du sol.

1.6	R.17	Rendre perméable les cheminements depuis et autour du nouveau bâtiment et ce à l'intérieur du nouvel ensemble de parcs.	2	Favoriser la mobilité active.
1.6	R.18	Encourager la mobilité active au départ et à destination de la nouvelle construction.	2	Favoriser la mobilité active.
1.6	R.19	Prévoir des parkings vélos qualitatifs, sécurisés et accessibles.	3	Favoriser la mobilité active.
1.6	R.20	Réfléchir à la demande en stationnement qui sera liée au projet : emplacements dépose-minute, opportunités de mutualisation, etc.	2	Proposer suffisamment de places de stationnement hors-voiries sans les surdimensionner et à ne pas impacter la circulation locale.
1.6	R.21	Rendre cohérent les accès au site avec la circulation attendue sur le boulevard Bolivar et l'avenue de l'Héliport.	3	Limiter les impacts sur le trafic.
1.6	R.22	Envisager la création d'un nouvel arrêt de bus au droit du nouveau bâtiment.	2	Renforcer l'offre en transports en commun.
1.6	R.23	Favoriser l'utilisation de matériaux durables via le cahier des charges (conformément aux prescriptions du Plan Air Climat Energie en vigueur).	2	Favoriser l'utilisation des matériaux durables.
1.7	R.1	Si le nouvel équipement communal n'est pas une crèche, il sera nécessaire de compenser la perte induite par le projet en termes d'emplois mais aussi en termes de capacité d'accueil.	1	Compenser les éventuelles pertes d'emplois et la capacité d'accueil d'enfants.
1.7	R.2	Encourager le libre accès au public des jardins (latéraux ou en intérieur d'îlot) du bâtiment mixte à construire.	3	Améliorer l'accessibilité des espaces verts au public.
1.7	R.3	Veiller à limiter la destruction des espèces et leurs habitats lors des travaux de réaménagement.	1	Limiter les effets négatifs sur la faune et la flore (perte d'habitat, fragmentation du maillage vert).
1.7	R.4	Veiller à localiser les projets ainsi que les aménagements et équipements prévus de manière optimale : ils ne doivent pas constituer un obstacle pour les espèces et ne pas contribuer à la fragmentation de leurs habitats, ou encore représenter une coupure dans le maillage écologique	1	Limiter les effets négatifs sur la faune et la flore (perte d'habitat, fragmentation du maillage vert).
1.7	R.5	Intégrer dans le projet des mesures pour protéger le futur bâtiment des nuisances liées au bruit routier de jour comme de nuit (boulevard Bolivar et avenue de l'Héliport pavée à proximité), d'autant du fait de l'occupation du site par des enfants.	1	Limiter les nuisances sonores au sein du nouveau bâtiment
1.7	R.6	Prévoir des mesures de façon à limiter les nuisances sonores lors du chantier	3	Limiter les nuisances sonores lors du chantier.

1.7	R.7	Favoriser, par le biais du cahier des charges destiné à la mise en œuvre du projet de construction du nouveau bâtiment, une utilisation rationnelle de l'énergie et l'installation de dispositifs produisant de l'énergie renouvelable.	2	Construire un bâtiment durable et répondre au défi énergétique de la Région
1.7	R.8	L'implantation et le gabarit du nouvel immeuble devront être pensés de façon à limiter l'effet d'ombrage sur les jardins des logements situés le long de la Rue Simons.	1	Limiter les effets sur le microclimat
1.7	R.9	Recycler au maximum les eaux pluviales via notamment la mise en place d'équipements techniques adaptés.	2	Améliorer la gestion des eaux pluviales.
1.7	R.10	Exiger l'assainissement des sites pollués dans le cadre de l'aménagement de nouvelle zone d'habitations	1	Traiter la pollution des sols
1.7	R.11	Préserver au maximum les espaces non-bâties	2	Limiter l'imperméabilisation du sol.
1.7	R.12	Intégrer des mesures techniques pour conserver des sols semi-perméables, notamment les parkings.	2	Limiter l'imperméabilisation du sol.
1.7	R.13	Encourager la mobilité active au départ et à destination du nouvel immeuble.	2	Favoriser la mobilité active.
1.7	R.14	Prévoir des parkings vélos qualitatifs, sécurisés et accessibles.	2	Favoriser la mobilité active.
1.7	R.15	Réfléchir à la demande en stationnement qui sera liée au projet : - Emplacements pour la dépose minute et mesures pour ne pas impacter la circulation locale ; - Nombre de places à estimer en corrélation avec la typologie des habitants et des évolutions sociétales ; - Opportunités de mutualisation de parkings avec d'autres grands ensembles (y compris ensembles de bureaux) directement accessibles ;	1	Proposer suffisamment de places de stationnement hors-voiries sans les surdimensionner (cf. RRU)
1.7	R.16	Rendre cohérent les accès au site avec la circulation attendu sur le boulevard Bolivar et l'avenue de l'Héliport.	2	Limiter les impacts sur le trafic.
1.7	R.17	Favoriser, par le biais du cahier des charges, l'usage de matériaux durables (conformément aux prescriptions du Plan Air Climat Energie en vigueur).	2	Favoriser l'utilisation des matériaux durables.
1.8	R.1	Veiller à limiter la destruction des espèces et leurs habitats lors des travaux de réaménagement.	1	Limiter les effets négatifs sur la faune et la flore (perte d'habitat, fragmentation du maillage vert).

1.8	R.2	Veiller à localiser les projets ainsi que les aménagements et équipements prévus de manière optimale : ils ne doivent pas constituer un obstacle pour les espèces et ne pas contribuer à la fragmentation de leurs habitats, ou encore représenter une coupure dans le maillage écologique	1	Limiter les effets négatifs sur la faune et la flore (perte d'habitat, fragmentation du maillage vert).
1.8	R.3	Intégrer dans le projet des mesures pour protéger le futur bâtiment des nuisances liées au bruit routier de jour comme de nuit	1	Limiter les nuisances sonores au sein du nouveau bâtiment
1.8	R.4	Prévoir des mesures de façon à limiter les nuisances sonores lors du chantier	3	Limiter les nuisances sonores lors du chantier.
1.8	R.5	Favoriser, par le biais du cahier des charges destiné à la mise en œuvre du projet de construction du nouveau bâtiment, une utilisation rationnelle de l'énergie et l'installation de dispositifs produisant de l'énergie renouvelable.	2	Construire un bâtiment durable et répondre au défi énergétique de la Région
1.8	R.6	L'implantation et le gabarit du nouvel immeuble devront être pensés de façon à limiter l'effet d'ombrage sur le parc Maximilien.	1	Limiter les effets sur le microclimat
1.8	R.7	Recycler au maximum les eaux pluviales via notamment la mise en place d'équipements techniques adaptés.	2	Améliorer la gestion des eaux pluviales.
1.8	R.8	Exiger l'assainissement des sites pollués dans le cadre de l'aménagement de nouvelle zone d'habitations	1	Traiter la pollution des sols
1.8	R.9	Préserver au maximum les espaces non-bâties	2	Limiter l'imperméabilisation du sol.
1.8	R.10	Intégrer des mesures techniques pour conserver des sols semi-perméables, notamment les parkings.	2	Limiter l'imperméabilisation du sol.
1.8	R.11	Intégrer l'ultra accessibilité des transports en commun dans le dimensionnement des parkings.	2	Adapter l'offre en parkings en fonction de l'accessibilité aux transports en commun.
1.8	R.12	Étudier les opportunités de mutualisation des parkings avec les grands ensembles (y compris bureaux).	1	Mutualiser l'offre de parking afin de limiter le stationnement en voirie.
1.8	R.13	Rendre cohérents les accès au site avec la circulation attendue sur l'avenue de l'Héliport.	2	Limiter les impacts sur le trafic.
1.8	R.14	Encourager la mobilité active au départ et à destination du nouvel immeuble.	2	Favoriser la mobilité active.
1.8	R.15	Prévoir des parkings vélos qualitatifs, sécurisés et accessibles.	2	Favoriser la mobilité active.
1.8	R.16	Favoriser, par le biais du cahier des charges, l'usage de matériaux durables (conformément aux prescriptions du Plan Air Climat Energie en vigueur).	2	Favoriser l'utilisation des matériaux durables.

1.9	R.1	Encourager le libre accès au public des jardins (latéraux ou en intérieur d'îlot) du bâtiment mixte à construire.	3	Améliorer l'accessibilité des espaces verts au public.
1.9	R.2	Veiller à localiser les projets ainsi que les aménagements et équipements prévus de manière optimale : ils ne doivent pas constituer un obstacle pour les espèces et ne pas contribuer à la fragmentation de leurs habitats, ou encore représenter une coupure dans le maillage écologique	1	Limitier les effets négatifs sur la faune et la flore (perte d'habitat, fragmentation du maillage vert).
1.9	R.3	Veiller à limiter la destruction des espèces et leurs habitats lors des travaux de réaménagement.	1	Limitier les effets négatifs sur la faune et la flore (perte d'habitat, fragmentation du maillage vert).
1.9	R.4	Intégrer dans le projet des mesures pour protéger le futur bâtiment des nuisances liées au bruit routier de jour comme de nuit et développer des façades calmes côté canal.	1	Limitier les nuisances sonores au sein du nouveau bâtiment
1.9	R.5	Prévoir des mesures de façon à limiter les nuisances sonores lors du chantier	3	Limitier les nuisances sonores lors du chantier.
1.9	R.6	Favoriser, par le biais du cahier des charges destiné à la mise en œuvre du projet de construction du nouveau bâtiment, une utilisation rationnelle de l'énergie et l'installation de dispositifs produisant de l'énergie renouvelable.	2	Construire un bâtiment durable et répondre au défi énergétique de la Région
1.9	R.7	Recycler au maximum les eaux pluviales via notamment la mise en place d'équipements techniques adaptés.	2	Améliorer la gestion des eaux pluviales.
1.9	R.8	Exiger l'assainissement des sites pollués dans le cadre de l'aménagement de nouvelle zone d'habitations	1	Traiter la pollution des sols
1.9	R.9	Préserver au maximum les espaces non-bâties	2	Limitier l'imperméabilisation du sol.
1.9	R.10	Intégrer des mesures techniques pour conserver des sols semi-perméables, notamment les parkings.	2	Limitier l'imperméabilisation du sol.
1.9	R.11	Encourager la mobilité active au départ et à destination du nouvel immeuble en créant des accès directs côté Canal.	2	Favoriser la mobilité active.
1.9	R.12	Prévoir des parkings vélos qualitatifs, sécurisés et accessibles	2	Favoriser la mobilité active.
1.9	R.13	Réfléchir à la demande en stationnement qui sera liée au projet.	2	Proposer suffisamment de places de stationnement hors-voiries sans les surdimensionner.
1.9	R.14	Rendre cohérents les accès au site avec la circulation attendue sur le quai de Willebroeck.	2	Limitier les impacts sur le trafic.

1.9	R.15	Favoriser, par le biais du cahier des charges, l'usage de matériaux durables (conformément aux prescriptions du Plan Air Climat Energie en vigueur).	2	Favoriser l'utilisation des matériaux durables.
1.10	R.1	Intégrer au projet la végétalisation du nouveau franchissement du canal	2	Remailler transversalement les espaces verts entre eux.
1.10	R.2	Prendre en compte le réseau écologique bruxellois dans les aménagements urbains : les zones écologiques, leurs caractéristiques, leur fonctionnalité, les besoins de connexions régionales et interrégionales, les espèces et typologies d'habitat.	1	Renforcer la présence de la nature en ville
1.10	R.3	Renforcer la présence de la nature en ville de manière générale en tirant parti des espaces publics et des infrastructures, tout en privilégiant les espèces indigènes résistantes aux conditions du milieu urbain.	1	Renforcer la présence de la nature en ville
1.10	R.4	Veiller à localiser les projets ainsi que les aménagement et équipements prévus de manière optimale : ils ne doivent pas constituer un obstacle pour les espèces et ne pas contribuer à la fragmentation de leurs habitats, ou encore représenter une coupure dans le maillage écologique.	1	Limiter les effets négatifs sur la faune et la flore (perte d'habitat, fragmentation du maillage vert).
1.10	R.5	Veiller à limiter la destruction des espèces et leurs habitats lors des travaux de réaménagement	1	Limiter les effets négatifs sur la faune et la flore (perte d'habitat, fragmentation du maillage vert).
1.10	R.6	Prévoir autant que possible dans le cadre de l'aménagement de cet espace ouvert des dispositifs de collecte, de rétention et/ou d'infiltration des eaux de pluie et de ruissellement	2	Améliorer la gestion des eaux pluviales.
1.10	R.7	Privilégier l'assainissement des sites pollués dans le cadre de l'aménagement zones accessibles au public	2	Traiter la pollution des sols
1.10	R.8	Garantir des aménagements piétons adaptés aux PMR.	1	Assurer l'accès aux PMR.
1.10	R.9	Sécuriser le partage de l'espace entre les piétons et les cyclistes.	2	Assurer la cohabitation des différents modes actifs.
1.10	R.10	Réaliser des franchissements de voiries et des cheminements sécurisés.	1	Améliorer le franchissement des voiries
1.10	R.11	Faciliter l'accès aux transports en commun.	3	Favoriser l'usage des réseaux de transport en commun.
1.11	R.1	Considérer l'enjeu relatif aux percées visuelles à rétablir depuis les quartiers habités vers le canal dans le cadre du PAD Parc Maximilien pour œuvrer au désenclavement de ces quartiers habités.	2	Améliorer le paysage urbain et le cadre de vie de ce quartier

1.11	R.2	Procéder à un inventaire biologique des arbres en présence pour pouvoir déterminer les espèces, leur état de santé et la plus-value de les remplacer et de les délocaliser, préalablement à toute intervention.	1	Limiter/éviter la destruction d'arbres de qualité.
1.11	R.3	Conserver les arbres actuels en bonne santé autant que possible.	1	Limiter/éviter la destruction d'arbres de qualité.
1.11	R.4	En cas de remplacement souhaité (si la plus-value est démontrée), relocaliser les sujets visés de façon adaptée.	1	Limiter/éviter la destruction d'arbres de qualité.
1.11	R.5	Faire le choix d'espèces indigènes résistantes aux conditions du milieu urbain, non invasives, et pourquoi pas filtrantes si les avaloirs de la voirie se déversent dans les fosses d'arbre.	2	Privilégier des espèces indigènes résistantes aux conditions du milieu urbain.
1.11	R.6	Veiller à une localisation adaptée des nouveaux sujets à hautes tiges afin d'éviter la concurrence de lumière avec les sujets présents ; envisager la plus-value éventuelle de les placer en quinconce.	2	Eviter la concurrence de lumière.
1.11	R.7	Prendre en compte le réseau écologique bruxellois dans les aménagements urbains : les zones écologiques, leurs caractéristiques, leur fonctionnalité, les besoins de connexions régionales et interrégionales, les espèces et typologies d'habitat.	1	Renforcer la présence de la nature en ville.
1.11	R.8	Veiller à limiter la destruction des espèces et leurs habitats lors des travaux de réaménagement.	1	Limiter les effets négatifs sur la faune et la flore (perte d'habitat, fragmentation du maillage vert).
1.11	R.9	Prévoir autant que possible dans le cadre de l'aménagement du nouveau trottoir des dispositifs de collecte, de rétention et/ou d'infiltration des eaux de pluie et de ruissellement	2	Améliorer la gestion des eaux pluviales.
1.11	R.10	Intégrer des mesures techniques pour conserver des sols semi-perméables.	2	Limiter l'imperméabilisation du sol.
1.11	R.11	Favoriser autant que possible l'aménagement de dispositifs de filtration des eaux en bordure de voirie	2	Améliorer la gestion des eaux pluviales.
1.11	R.12	Exiger l'assainissement des sites pollués dans le cadre de l'aménagement de nouvelle zone d'habitations	1	Traiter la pollution des sols
1.11	R.13	Privilégier des revêtements (semi-)perméables pour les trottoirs lors du réaménagement de ceux-ci.	2	Limiter l'imperméabilisation du sol.
1.11	R.14	Maximiser la surface des fosses d'arbres pour maximiser les surfaces perméables.	2	Limiter l'imperméabilisation du sol.
1.11	R.15	Garantir des aménagements piétons adaptés aux PMR.	1	Assurer l'accès aux PMR.

1.11	R.16	Assurer le bon partage de l'espace public entre les modes piétons et cyclables.	2	Assurer la cohabitation des différents modes actifs.
1.11	R.17	Concilier les besoins des activités économiques en termes de stationnement et livraisons avec l'offre en stationnement. Penser aux solutions organisationnelles pour concilier les usages	1	Intégrer les besoins en stationnement des activités, et envisager la mutualisation des emplacements.
1.11	R.18	Prévenir la pression sur le stationnement et le risque de stationnement « sauvage » sur les espaces consacrés aux piétons et cyclistes.	2	Préserver les espaces piétons et cyclistes.
1.12	R.1	Considérer l'enjeu relatif aux percées visuelles à rétablir depuis les quartiers habités vers le canal dans le cadre du PAD Parc Maximilien pour œuvrer au désenclavement de ces quartiers habités.	2	Améliorer le paysage urbain et le cadre de vie de ce quartier
1.12	R.2	Intégrer au projet la végétalisation de la continuité douce prévue entre le parc de la Senne et l'Allée verte	2	Remailler les espaces verts entre eux.
1.12	R.3	Prendre en compte le réseau écologique bruxellois dans les aménagements urbains : les zones écologiques, leurs caractéristiques, leur fonctionnalité, les besoins de connexions régionales et interrégionales, les espèces et typologies d'habitat.	1	Renforcer la présence de la nature en ville.
1.12	R.4	Renforcer la présence de la nature en ville de manière générale en tirant parti des intérieurs d'îlot, des toitures, des façades, des espaces publics et des infrastructures, tout en privilégiant les espèces indigènes résistantes aux conditions du milieu urbain.	1	Renforcer la présence de la nature en ville.
1.12	R.5	Encourager de rendre accessible au public les jardins en intérieur d'îlot du « projet mixte » à construire à proximité du parc de la Senne.	3	Améliorer l'accessibilité des espaces verts au public.
1.12	R.6	Conserver les arbres autant que possible.	1	Limiter/éviter la destruction d'arbres de qualité.
1.12	R.7	Veiller à localiser les projets ainsi que les aménagement et équipements prévus de manière optimale : ils ne doivent pas constituer un obstacle pour les espèces et ne pas contribuer à la fragmentation de leurs habitats, ou encore représenter une coupure dans le maillage écologique.	1	Limiter les effets négatifs sur la faune et la flore (perte d'habitat, fragmentation du maillage vert).
1.12	R.8	Veiller à limiter la destruction des espèces et leurs habitats lors des travaux de réaménagement.	1	Limiter les effets négatifs sur la faune et la flore (perte d'habitat, fragmentation du maillage vert).
1.12	R.9	Favoriser, par le biais du cahier des charges destiné à la mise en œuvre du projet de construction du nouveau bâtiment, une utilisation rationnelle de l'énergie et l'installation de dispositifs produisant de l'énergie renouvelable.	2	Construire un bâtiment durable et répondre au défi énergétique de la Région

1.12	R.10	L'implantation et le gabarit du nouvel immeuble devront être pensés de façon à limiter l'effet d'ombrage sur le parc Maximilien.	1	Limiter les effets sur le microclimat
1.12	R.11	Prévoir autant que possible dans le cadre de l'aménagement de cette nouvelle continuité douce des dispositifs de collecte, de rétention et/ou d'infiltration des eaux de pluie et de ruissellement	2	Améliorer la gestion des eaux pluviales.
1.12	R.12	Intégrer des mesures techniques pour conserver des sols semi-perméables.	2	Limiter l'imperméabilisation des sols.
1.12	R.13	Favoriser autant que possible l'aménagement de dispositifs de filtration des eaux en bordure de voirie	2	Améliorer la gestion des eaux pluviales.
1.12	R.14	Exiger l'assainissement des sites pollués dans le cadre de l'aménagement de nouvelle zone d'habitations	1	Traiter la pollution des sols
1.12	R.15	Garantir des aménagements piétons adaptés aux PMR.	1	Assurer l'accès aux PMR.
1.12	R.16	Assurer le bon partage de l'espace public entre les modes piétons et cyclables.	2	Assurer la cohabitation des différents modes actifs.
1.12	R.17	Concilier les besoins des activités économiques en termes de stationnement et livraisons avec l'offre en stationnement. Penser aux solutions organisationnelles pour concilier les usages	1	Intégrer les besoins en stationnement des activités, et envisager la mutualisation des emplacements.
1.12	R.18	Prévenir la pression sur le stationnement et le risque de stationnement « sauvage » sur les espaces consacrés aux piétons et cyclistes.	2	Préserver les espaces piétons et cyclistes.
1.12	R.19	Favoriser, par le biais du cahier des charges, l'usage de matériaux durables (conformément aux prescriptions du Plan Air Climat Energie en vigueur).	2	Favoriser l'utilisation des matériaux durables.
1.13	R.1	Favoriser, par le biais du cahier des charges destiné à la mise en œuvre du projet de construction du nouveau bâtiment, une utilisation rationnelle de l'énergie et l'installation de dispositifs produisant de l'énergie renouvelable.	2	Construire un bâtiment durable et répondre au défi énergétique de la Région
1.13	R.2	Exiger l'assainissement des sites pollués dans le cadre de l'aménagement de zones accessibles au public.	1	Traiter la pollution des sols
1.13	R.3	Garantir des aménagements piétons adaptés aux PMR.	1	Assurer l'accès aux PMR.
1.13	R.4	Assurer le bon partage de l'espace public entre les modes piétons et cyclables.	2	Assurer la cohabitation des différents modes actifs.
1.13	R.5	Réaliser des franchissements de voiries et des cheminements sécurisés.	1	Améliorer le franchissement des voiries
1.13	R.6	Faciliter l'accès aux transports en communs.	3	Favoriser l'usage des réseaux de transport en commun.

1.13	R.7	Favoriser, par le biais du cahier des charges, l'usage de matériaux durables (conformément aux prescriptions du Plan Air Climat Energie en vigueur).	2	Favoriser l'utilisation des matériaux durables.
1.14	R.1	Étudier l'amélioration de l'interface entre le site scolaire et les espaces publics avoisinants en tirant parti de la coordination des différents projets.	2	Désenclaver, amener plus de lisibilité, améliorer la signalétique urbain, améliorer les aménagements verts.
1.14	R.2	Vérifier la compatibilité du nouveau projet de logements à construire à la limite sud du site scolaire sur notamment les aspects suivants : - Gabarit du bâtiment et insertion dans le cadre bâti et le paysage urbain avoisinant ; - Conserver des percées visuelles depuis le site scolaire ; - Ne pas entraver la lisibilité des espaces bâtis et ouverts redonnée par les autres projets connexes.	2	Conserver une cohérence des différents projets vis-à-vis de la lisibilité du paysage.
1.14	R.3	Intégrer les mesures permettant d'augmenter le coefficient de biotope par surface du site scolaire et des cheminements connexes.	2	Renforcer la couverture végétale et le maillage vert.
1.14	R.4	Privilégier les espèces indigènes.	3	Privilégier les espèces indigènes.
1.14	R.5	Intégrer les mesures pour protéger acoustiquement l'école du bruit généré par le trafic routier.	1	Améliorer le confort acoustique à l'intérieur de l'école.
1.14	R.6	Apporter une attention particulière aux salles de classes et espaces les plus proches de la voirie.	2	Améliorer le confort acoustique à l'intérieur de l'école.
1.14	R.7	Réfléchir à des protections acoustiques des espaces extérieurs de l'école.	3	Améliorer le confort acoustique à l'extérieur de l'école.
1.14	R.8	Vérifier la compatibilité du nouveau projet de logements à construire à la limite sud du site scolaire, notamment sur les aspects suivants : - Gabarit du bâtiment et insertion dans le cadre bâti et la paysage urbain avoisinant : protéger l'école d'un ombrage ou d'un degré d'humidité excessif apportés par le nouveau développement.	2	Conserver un microclimat favorable à une école.
1.14	R.9	Intégrer les mesures permettant de limiter l'imperméabilisation du site scolaire et de ses alentours directs (aménagements de surfaces perméables ou semi-perméables que ce soit pour les aires de jeux ou les cheminements connexes).	2	Réduire l'imperméabilisation des sols.

1.14	R.10	Vérifier la compatibilité de l'état de contamination éventuel du sol caractérisant le site scolaire.	1	Éviter tout risque envers la santé humaine si de nouvelles opérations de terrassement ou d'aménagement de zones en pleine terre devaient être envisagées.
1.14	R.11	Coordonner les projets d'aménagements et les besoins spécifiques à l'école doivent être vus comme une opportunité.	1	Assurer un aménagement de qualité et sûr pour les modes actifs ; Assurer des cheminement et parcours continus depuis le quartier ; Assurer l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite ; Assurer le partage de l'espace public entre les modes piétons et cyclistes et les voitures (y compris pour le stationnement et la dépose) ; Adapter la circulation automobile aux alentours de l'école (allée Verte principalement) ; Créer une meilleure intégration de l'école dans son environnement.
1.14	R.12	Garantir la cohérence des différents projets aux alentours de l'école.	1	Ne pas créer de brides d'aménagement non connectés qui risqueraient de créer de nouvelles discontinuités.
2. RECOMMANDATIONS RELATIVES AUX PROJETS EN RIVE GAUCHE				
2.1	R.1	Préférer l'installation d'une rampe	1	Sécuriser l'accès entre le square de Laekenfeld et le Parc de Tour et Taxis, en particulier vis-à-vis des enfants fréquentant le square et intégrer l'accessibilité des personnes à mobilité réduites dans l'aménagement
2.1	R.2	Réaliser un inventaire de la valeur écologique du talus	3	Acquérir la connaissance des éléments naturels susceptibles d'être affectés par le projet.
2.1	R.3	Limiter au maximum l'emprise du chantier d'aménagement sur le talus.	3	Préserver la végétation du talus.
2.1	R.4	Réaménager le square du Laekenfeld de façon végétalisée.	2	Améliorer la qualité de l'espace public et le cadre de vie.
2.1	R.5	Éviter tout abattage d'arbre dans le cadre du réaménagement.	3	Conserver les arbres existants.

2.1	R.6	Assurer un aménagement de qualité et sûr pour les modes actifs.	2	Renforcer l'attractivité des modes alternatifs.
2.1	R.7	Assurer l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite.	1	Faciliter les déplacements de toute la population.
2.1	R.8	Coordonner ce projet avec les autres projets en cours.	2	Intégrer le parc de Tour et Taxis dans des dynamiques de mobilité plus larges.
2.1	R.9	Favoriser l'utilisation de matériaux durables via le cahier des charges. La structure devra préférentiellement être construite en bois et/ou avec des matériaux durables.	2	Favoriser l'utilisation des matériaux durables.
2.2	R.1	Réaliser un parc/jardin accessible au public sur le site Ziegler.	1	Offrir un espace public végétalisé, conformément aux prescriptions du PPAS Tour et Taxis.
2.2	R.2	Prendre en compte le réseau écologique bruxellois dans les aménagements urbains ou infrastructurels : prendre en compte la présence et la localisation des zones constitutives du réseau écologique, leurs caractéristiques, leur fonctionnalité, les besoins de connexion régionale et interrégionales ; prendre en compte les espèces et typologies d'habitats adéquates pour toute nouvelle urbanisation ; l'urbanisation de la zone d'équipement d'intérêt collectif ou de service public du projet devra veiller à conserver un maximum de surface végétalisée ; veiller à limiter la destruction des espèces et leurs habitats lors des travaux de réaménagement.	1	Préserver et développer le réseau écologique bruxellois.
2.2	R.3	Procéder à un inventaire biologique préalablement à toute intervention.	2	Envisager l'étendue de la perte écologique de la « zone de développement » et les possibilités de compensation éventuelle.
2.2	R.4	Conserver les arbres actuels en bonne santé autant que possible.	3	Conserver la végétation existante.
2.2	R.5	Favoriser des espèces indigènes pour l'aménagement des zones de cours et jardins.	2	Favoriser les espèces indigènes.
2.2	R.6	Encourager de rendre accessible au public les jardins en intérieur d'îlot du « projet mixte » à développer.	2	Augmenter le nombre d'espaces verts accessibles au public en zone de carence.
2.2	R.7	Veiller à localiser les projets ainsi que les aménagements et équipements prévus de manière optimale : ils ne doivent pas constituer un obstacle pour les espèces et ne pas contribuer à la fragmentation de leurs habitats, ou encore représenter une coupure dans le maillage écologique.	1	Ne pas fragmenter les habitats présents.
2.2	R.8	Intégrer à la construction des bâtiments des mesures pour atténuer les nuisances liées au	1	Vise à améliorer le confort acoustique à l'intérieur des nouvelles constructions.

		bruit des activités encore existante à proximité de Tour et Taxis et celles liées au bruit routier.		
2.2	R.9	Ne pas apporter de trop fortes nuisances sonores lors du chantier.	2	Limiter l'impact du chantier sur les autres fonctions environnantes.
2.2	R.10	Favoriser, par le biais du cahier des charges destiné à la mise en œuvre du projet de construction du nouveau bâtiment, une utilisation rationnelle de l'énergie et l'installation de dispositifs produisant de l'énergie renouvelable.	3	Construire des bâtiments durables, et donc à en réduire les consommations énergétiques et à y intégrer des dispositifs de production.
2.2	R.11	Intégrer au cahier des charges des prescriptions visant une empreinte environnementale faible, à la fois durant la construction et l'utilisation.	3	Réduire l'empreinte écologique des nouveaux bâtiments.
2.2	R.12	Adapter le gabarit et l'implantation des nouvelles constructions.	2	Réduire l'effet d'ombrage sur le quartier résidentiel au nord.
2.2	R.13	Construire des bâtiments avec des toitures plates végétalisées.	2	Améliorer l'absorption des eaux de ruissellement.
2.2	R.14	Privilégier l'assainissement des sites pollués dans le cadre de l'aménagement de zones accessibles au public.	2	Intégrer des coûts de pollution en amont du projet.
2.2	R.15	Assurer un aménagement de qualité et sûr pour les modes actifs.	2	Renforcer l'attractivité des modes alternatifs.
2.2	R.16	Assurer l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite.	1	Faciliter les déplacements de toute la population.
2.2	R.17	Coordonner ce projet avec les autres projets en cours	2	Intégrer le parc de Tour et Taxis dans des dynamiques de mobilité plus larges.
2.2	R.18	Encourager la mobilité active au départ et à destination des développements qui seront réalisés	2	Renforcer l'attractivité des modes alternatifs.
2.2	R.19	Prévoir des parkings vélos qualitatifs, sécurisés et accessibles	2	Renforcer l'attractivité du vélo.
2.2	R.20	Réfléchir à la demande en stationnement qui sera liée au projet : - Nombre de places à estimer en corrélation avec la typologie des habitants et des évolutions sociétales ; - Tenir compte de la proximité des transports en commun.	2	Proposer suffisamment de places de stationnement hors-voiries sans les surdimensionner.
2.2	R.21	Favoriser, par le biais du cahier des charges, l'usage de matériaux durables (conformément aux prescriptions du Plan Air Climat Energie en vigueur).	2	Favoriser l'utilisation des matériaux durables.
2.3	R.1	Assurer un aménagement de qualité et sûr pour les modes actifs.	2	Renforcer l'attractivité des modes alternatifs.

2.3	R.2	Assurer l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite.	1	Faciliter les déplacements de toute la population.
2.3	R.3	Coordonner ce projet avec les autres projets en cours	2	Intégrer le parc de Tour et Taxis dans des dynamiques de mobilité plus larges.
2.3	R.4	Evacuer de façon pertinente les déchets générés par la démolition de la rampe et maîtriser les poussières émises.	2	Exécuter la démolition de façon à gérer les déchets et poussières.
2.4	R.1	Interdire le stationnement sur la place publique.	3	Libérer l'espace pour d'autres usages et pour prioriser les mobilités douces.
2.4	R.2	Assurer l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite.	1	Faciliter les déplacements de toute la population.
2.4	R.3	Coordonner ce projet avec les autres projets en cours	2	Intégrer le parc de Tour et Taxis dans des dynamiques de mobilité plus larges.
2.5	R.1	Intégrer à la construction des bâtiments des mesures pour atténuer les nuisances liées au bruit routier.	1	Améliorer le confort acoustique à l'intérieur des nouvelles constructions.
2.5	R.2	Ne pas apporter de trop fortes nuisances sonores lors du chantier.	2	Limiter l'impact du chantier sur les autres fonctions environnantes.
2.5	R.3	Favoriser, par le biais du cahier des charges destiné à la mise en œuvre du projet de construction du nouveau bâtiment, une utilisation rationnelle de l'énergie et l'installation de dispositifs produisant de l'énergie renouvelable.	3	Construire des bâtiments durables, et donc à en réduire les consommations énergétiques et à y intégrer des dispositifs de production.
2.5	R.4	Intégrer au cahier des charges des prescriptions visant une empreinte environnementale faible, à la fois durant la construction et l'utilisation.	3	Réduire l'empreinte écologique des nouveaux bâtiments.
2.5	R.5	Vérifier l'état de la pollution du sol.	1	Connaître l'état du sol et la nécessité d'une dépollution
2.5	R.6	Intégrer un coût de dépollution au budget du projet, si nécessaire.	2	Prévoir un coût supplémentaire éventuel.
2.5	R.7	Encourager la mobilité active au départ et à destination du nouvel immeuble.	2	Renforcer l'attractivité des modes alternatifs.
2.5	R.8	Prévoir des parkings vélos qualitatifs, sécurisés et accessibles	2	Renforcer l'attractivité du vélo.
2.5	R.9	Réfléchir à la demande en stationnement qui sera liée au projet.	2	Proposer suffisamment de places de stationnement hors-voiries sans les surdimensionner.
2.6	R.1	Analyser les niveaux de bruit routier et, si besoin, intégrer à la construction des bâtiments des mesures pour atténuer les nuisances liées au bruit routier.	1	Améliorer le confort acoustique à l'intérieur des nouvelles constructions.

2.6	R.2	Ne pas apporter de trop fortes nuisances sonores lors du chantier.	2	Limiter l'impact du chantier sur les autres fonctions environnantes.
2.6	R.3	Favoriser, par le biais du cahier des charges destiné à la mise en œuvre du projet de construction du nouveau bâtiment, une utilisation rationnelle de l'énergie et l'installation de dispositifs produisant de l'énergie renouvelable.	3	Construire des bâtiments durables, et donc à en réduire les consommations énergétiques et à y intégrer des dispositifs de production.
2.6	R.4	Analyser les effets du projet sur le microclimat pour en limiter les effets négatifs et éventuellement renforcer les effets positifs.	3	Participer à la lutte contre le réchauffement climatique et l'effet d'îlot de chaleur urbain, enjeu de la Région.
2.6	R.5	Intégrer des dispositifs de gestion décentralisée des eaux de pluie au projet (ex : citerne de récupération).	2	Adapter la construction à une zone d'aléa d'inondation moyen.
2.6	R.6	Conserver un maximum de surfaces de pleine terre et végétalisées (toiture, façades).	2	Adapter la construction à une zone d'aléa d'inondation moyen.
2.6	R.7	Vérifier l'état de la pollution du sol.	1	Connaître l'état du sol et la nécessité d'une dépollution
2.6	R.8	Intégrer un coût de dépollution au budget du projet, si nécessaire.	2	Prévoir un coût supplémentaire éventuel.
2.6	R.9	Encourager la mobilité active au départ et à destination du nouvel immeuble.	2	Renforcer l'attractivité des modes alternatifs.
2.6	R.10	Prévoir des parkings vélos qualitatifs, sécurisés et accessibles	2	Renforcer l'attractivité du vélo.
2.6	R.11	Réflexions à porter sur la demande en stationnement qui sera liée au projet.	2	Proposer suffisamment de places de stationnement hors-voiries sans les surdimensionner.
2.7	R.1	Construire des un parking et un entrepôt qualitatifs, car il constitueront la façade nord de la rive droite à transformer.	3	Intégrer les nouveaux éléments à l'espace ouvert.
2.7	R.2	Concevoir le projet du Port de Bruxelles (additionné de l'équipement) en lien avec l'espace vert prévu en rive droite (parc Béco).	2	Mettre en cohérence les projets.
2.7	R.3	Doter le site d'une isolation acoustique adaptée pour les activités de concert.	1	Limiter les nuisances sonores autour de la salle de concert.
2.7	R.4	Favoriser, par le biais du cahier des charges destiné à la mise en œuvre du projet de construction de la salle de concert, une utilisation rationnelle de l'énergie et l'installation de dispositifs produisant de l'énergie renouvelable.	2	Construire des bâtiments durables, et donc à en réduire les consommations énergétiques et à y intégrer des dispositifs de production.
2.7	R.5	Intégrer au cahier des charges des prescriptions visant une empreinte environnementale faible, à la fois durant la construction et l'utilisation.	3	Réduire l'empreinte écologique des nouveaux bâtiments.

2.7	R.6	Privilégier l'assainissement des sites pollués dans le cadre de l'aménagement de zones accessibles au public.	2	Améliorer la qualité des sols dans les espaces accessibles au public.
2.7	R.7	Faciliter les accès au site et parkings depuis l'avenue du Port.	2	Ne pas impacter la circulation routière de l'avenue du Port.
2.7	R.8	Prévoir des emplacements de parage vélos à destination des futurs spectateurs.	2	Renforcer l'attractivité du vélo.
2.7	R.9	Etre attentif à la cohabitation des cheminements piétons entre les arrêts de transports en commun et le site.	3	Renforcer l'attractivité de la marche.
2.8	R.1	Privilégier la végétalisation de la rue Picard (plantations, revêtements semi-perméables laissant pousser l'herbe, façades végétalisées).	1	Renforcer le maillage vert et à envisager une continuité verte entre le parc de la L28 et le parc Maximilien via la passerelle Picard.
2.8	R.2	Privilégier les espèces indigènes dans le cadre des aménagements végétalisés.	3	Privilégier les espèces indigènes.
2.8	R.3	Privilégier la végétalisation de la rue Picard (plantations, revêtements semi-perméables laissant pousser l'herbe, façades végétalisées).	1	Réguler la température, réduire l'effet d'îlot de chaleur urbain.
2.8	R.4	Recycler au maximum les eaux pluviales via notamment la mise en place d'équipements techniques adaptés (noues, wadis, dépressions...)	1	Améliorer la gestion des eaux de surface.
2.8	R.5	Insérer la réflexion de la filtration des eaux polluées et de la gestion quantitative des volumes d'eaux de ruissellement dans les préconisations du cahier des charges relatif au réaménagement de la rue Picard.	2	Améliorer la qualité des eaux.
2.8	R.6	Assurer un aménagement de qualité et sûr pour les modes actifs.	2	Renforcer l'attractivité des modes alternatifs.
2.8	R.7	Assurer l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite.	1	Faciliter les déplacements de toute la population.
2.8	R.8	Favoriser, par le biais du cahier des charges, l'usage de matériaux durables (conformément aux prescriptions du Plan Air Climat Energie en vigueur).	2	Favoriser l'utilisation des matériaux durables.
3. RECOMMANDATIONS RELATIVES AUX ACTIONS DE COHÉSION SOCIÉTALE ET DE VIE COLLECTIVE				
3.1	R.1	Intégrer aux appels à projets une dimension de récupération, réutilisation et recyclage des déchets.	3	Sensibiliser la population à la question de la gestion des déchets et à y participer.
3.1	R.2	Privilégier, dans le cadre de l'appel à projet, les propositions permettant l'usage de plusieurs langues de communication (pas uniquement le français et le néerlandais, mais bien également l'arabe, le turc et autre).	2	Véhiculer les messages de sensibilisation et/ou de communication d'actions communales en matière de gestion des déchets de façon la plus large et compréhensible qui soit
3.1	R.2	Favoriser, par le biais du cahier des charges, l'usage de matériaux durables (conformément	2	Favoriser l'utilisation des matériaux durables.

		aux prescriptions du Plan Air Climat Energie en vigueur).		
--	--	---	--	--

1.1 SAMENVATTING VAN DE AANBEVELINGEN

Het geheel van de aanbevelingen met betrekking tot het SVC-programma staat hieronder, gerangschikt per fiche.

Drie graden van prioriteit worden hierbij gehanteerd:

- **1:** Hoge prioriteit – noodzakelijke aanbeveling;
- **2:** Middelhoge prioriteit – sterk aanbevolen;
- **3:** Geringe prioriteit – aanbevolen.

Tabel 1: Samenvattende tabel van de aanbevelingen

NR. FICHE	THEMA	AANBEVELINGEN UIT HET MER	PRIORITEIT	OPMERKING/BEOOGDE DOELSTELLING
ALGEMENE AANBEVELINGEN				
		Geen aanbeveling		/
1. AANBEVELINGEN MET BETREKKING TOT DE PROJECTEN OP DE RECHTEROEVER				
1.1a en 1.1b	R.1	Denkoefening integreren over doorkijk naar de buurt in het verlengde van de Groendreef, in het kader van het RPA.	1	Het stedelijk landschap en het leefklimaat van de buurt verbeteren.
1.1a en 1.1b	R.2	In het raam van het opnieuw openmaken van de Zenne in het verlengde van het Maximiliaanpark en afhankelijk van de beschikbare ruimte overwegen de taluds te hermaken, gepaard gaande met, bijvoorbeeld, verschillende oeverniveaus zodat de Zenne indien nodig buiten zijn bedding kan treden.	2	De biodiversiteit ontwikkelen en de milieukwaliteit van de site verbeteren.
1.1a en 1.1b	R.3	Mogelijkheden onderzoeken om de grote verkeerswegen (zoals de Simon Bolivarlaan) over te steken (via de uitwerking van het RPA en/of de herinrichtingsstudie voor het park, mogelijk onder leiding van LB). Loopbruggen gecombineerd met ecoducten (bruggen boven verkeerswegen waarlangs fauna en flora maar ook voetgangers kunnen oversteken) kunnen worden overwogen.	1	Oversteekmogelijkheden van verkeerswegen verbeteren en de groene netstructuur versterken.
1.1a en 1.1b	R.4	Het opnieuw openmaken van de Zenne in het verlengde van de Groendreef overwegen. Zelfs een "eenvoudig" weer zichtbaar maken van de Zenne zou het natuurlijk karakter ervan reeds kunnen versterken en een bijdrage kunnen leveren aan de bestrijding van het stedelijk	2	De Zenne opnieuw zichtbaar maken.

		hitte-eilandeffect		
1.1a en 1.1b	R.5	Erop toezien dat de projecten evenals de voorziene inrichting en uitrusting optimaal gelokaliseerd worden: ze mogen geen obstakel vormen voor dier- en plantensoorten, hun habitats niet versnipperen en geen breuk vormen in het ecologisch netwerk.	1	De negatieve effecten op fauna en flora (biotoopverlies, versnippering van het groene netwerk) beperken.
1.1a en 1.1b	R.6	Erop toezien dat het vernietigen van soorten en hun biotopen tijdens de herinrichtingswerkzaamheden beperkt blijft.	1	De negatieve effecten op fauna en flora (biotoopverlies, versnippering van het groene netwerk) beperken.
1.1a en 1.1b	R.7	Een luik lawaai opnemen in de onderzoeken.	2	Maatregelen overwegen om in het Maximiliaanpark het verkeerslawaaï afkomstig van de grootstedelijke wegen (Willebroekkaai, Groendreef) te beperken.
1.1a en 1.1b	R.8	Maatregelen inbouwen om het nieuwe groene snoer in het Maximiliaanpark te beschermen tegen het verkeerslawaaï afkomstig van de grootstedelijke wegen (Willebroekkaai, Groendreef) te beperken.	1	Lawaaihinder binnen de groene ruimte beperken.
1.1a en 1.1b	R.9	Via het lastenboek rationeel gebruik van energie bevorderen.	2	De transitie naar een economie met een geringe uitstoot van CO ₂ en rationeel gebruik van hulpbronnen bevorderen tijdens de werkzaamheden.
1.1a en 1.1b	R.10	Het regenwater zoveel mogelijk recyclen, met name via het plaatsen van daarop afgestemde technische voorzieningen (drasland, wadi's, lagergelegen zones ...).	2	Beheer van regenwater verbeteren.
1.1a en 1.1b	R.11	De denkoefening over het filteren van vervuild water en over het kwantitatief beheer van de volumes afvloeiend water opnemen in de voorschriften van het lastenboek met betrekking tot de uitwerking van het RPA.	1	Het beheer van verontreinigd water en afvloeiend water verbeteren.
1.1a en 1.1b	R.12	Sanering van de verontreinigde sites eisen in het kader van de inrichting van de nieuwe zone voor economische activiteit.	1	Bodemverontreiniging behandelen.
1.1a en 1.1b	R.13	De onbebouwde ruimte maximaal behouden.	3	Ondoordringbaarheid van de bodem beperken.
1.1a en 1.1b	R.14	Denken aan technische maatregelen om de ondoordringbaarheid van bodems te beperken (bijvoorbeeld halfdoorlatende verhardingen bij het aanleggen van parkeerterreinen)	3	Ondoordringbaarheid van de bodem beperken.
1.1a en 1.1b	R.15	Erop toezien dat de zones met economische activiteit in de nabijheid komen van bestaande vervoersnetten, in het bijzonder het openbaar	3	Het gebruik van openbare vervoersnetten bevorderen.

		vervoer.		
1.1a en 1.1b	R.16	Mobiliteit opnemen in de onderzoeken.	1	De mobiliteitsproblematiek opnemen in de onderzoeken.
1.1a en 1.1b	R.17	Ervoor zorgen dat de openbare ruimte mooi verdeeld wordt over mogelijkheden voor fietsers en voetgangers, zodat het nieuwe snoer geen fietssnelweg wordt ten nadele van voetgangers en vice versa.	2	Garanderen dat de verschillende actieve vervoerswijzen naast elkaar kunnen bestaan.
1.1a en 1.1b	R.18	Signalisatie gebruiken om de nieuwe ruimten bereikbaar te maken vanaf de metrostations, het Noordstation en de andere grote complexen.	3	De zichtbaarheid en toegankelijkheid van de ruimte vergroten.
1.1a en 1.1b	R.19	Nadenken over het aantal deelfietspunten en de plaats ervan.	3	Het gebruik van actieve vervoerswijzen versterken.
1.1a en 1.1b	R.20	De bereikbaarheid van de MIVB-haltes verzekeren en de busparcours die in het plan 2018 voorzien zijn niet wijzigen.	1	De bereikbaarheid van de MIVB-haltes verzekeren.
1.1a en 1.1b	R.21	Het gemeentelijk communicatie/bewustmakingsbeleid met betrekking tot hygiëne en afvalbeheer versterken; dat is een prioritaire piste die aan de gemeente moet worden voorgelegd in het raam van de daartoe voorziene budgetten binnen het programma SVC 01.	1	De sluikstortproblematiek beheren.
1.2	R.1	Denkoefening integreren over doorkijk naar de buurt in het verlengde van de Groendreef, in het kader van het RPA.	2	Het stedelijk landschap en het leefklimaat van deze buurt verbeteren.
1.2	R.2	In het raam van het opnieuw openmaken van de Zenne in het verlengde van het Maximiliaanpark en afhankelijk van de beschikbare ruimte overwegen de taluds te hermaken, gepaard gaande met, bijvoorbeeld, verschillende oeverniveaus zodat de Zenne indien nodig buiten zijn bedding kan treden.	2	De biodiversiteit ontwikkelen en de milieukwaliteit van de site verbeteren.
1.2	R.3	Mogelijkheden onderzoeken om de grote verkeerswegen (zoals de Simon Bolivarlaan) over te steken (via de uitwerking van het RPA en/of de herinrichtingsstudie voor het park, mogelijk onder leiding van LB). Loopbruggen gecombineerd met ecoducten (bruggen boven verkeerswegen waarlangs fauna en flora maar ook voetgangers kunnen oversteken) kunnen worden overwogen.	1	Oversteekmogelijkheden van verkeerswegen verbeteren en de groene netstructuur versterken.
1.2	R.4	Het opnieuw openmaken van de Zenne in het verlengde van de Groendreef overwegen. Zelfs een "eenvoudig" weer zichtbaar maken van de Zenne zou het natuurlijk karakter ervan reeds kunnen versterken en een bijdrage kunnen leveren aan de bestrijding van het stedelijk	2	De Zenne opnieuw zichtbaar maken.

		hitte-eilandeffect		
1.2	R.5	Erop toezien dat de projecten evenals de voorziene inrichting en uitrusting optimaal gelokaliseerd worden: ze mogen geen obstakel vormen voor dier- en plantensoorten, hun habitats niet versnipperen en geen breuk vormen in het ecologisch netwerk.	1	De negatieve effecten op fauna en flora (biotoopverlies, versnippering van het groene netwerk) beperken.
1.2	R.6	Erop toezien dat het vernietigen van soorten en hun biotopen tijdens de herinrichtingswerkzaamheden beperkt blijft.	1	De negatieve effecten op fauna en flora (biotoopverlies, versnippering van het groene netwerk) beperken.
1.2	R.7	Maatregelen inbouwen om de nieuw aangelegde Boerderij in het Maximiliaanpark te beschermen tegen het verkeerslawaai afkomstig van de grootstedelijke wegen (Willebroekkaai, Groendreef) te beperken.	1	De lawaaihinder in en om de boerderij beperken.
1.2	R.8	Rationeel energiegebruik en de installatie van voorzieningen die hernieuwbare energie produceren bevorderen via het lastenboek bestemd voor de uitvoering van het bouwproject van de nieuwe gebouwen.	2	Duurzame gebouwen optrekken en onrechtstreeks het energieverbruik verminderen en de productie van hernieuwbare energie verhogen.
1.2	R.9	Maatregelen bevorderen die de uitstoot van broeikasgassen kunnen beperken/verminderen.	2	Uitstoot van broeikasgassen verminderen.
1.2	R.10	Het regenwater zoveel mogelijk recyclen, met name via het plaatsen van daarop afgestemde technische voorzieningen (drasland, wadi's, lagergelegen zones ...).	2	Beheer van regenwater verbeteren.
1.2	R.11	De denkoefening over het filteren van vervuild water en over het kwantitatief beheer van de volumes afvloeiend water opnemen in de voorschriften van het lastenboek met betrekking tot de uitwerking van het RPA.	1	Het beheer van verontreinigd water en afvloeiend water verbeteren.
1.2	R.12	Sanering van de verontreinigde sites eisen in het kader van de inrichting van de nieuwe zone voor economische activiteit.	1	Bodemverontreiniging behandelen.
1.2	R.13	De onbebouwde ruimte maximaal behouden.	3	Ondoordringbaarheid van de bodem beperken.
1.2	R.14	Denken aan technische maatregelen om de ondoordringbaarheid van bodems te beperken (bijvoorbeeld halfdoorlatende verhardingen bij het aanleggen van parkeerterreinen)	3	Ondoordringbaarheid van de bodem beperken.
1.2	R.15	Erop toezien dat de zones met economische activiteit in de nabijheid komen van bestaande vervoersnetten, in het bijzonder het openbaar vervoer	3	Het gebruik van openbare vervoersnetten bevorderen.
1.2	R.16	Actieve mobiliteit bevorderen.	2	De overgang van auto naar actieve mobiliteit mogelijk

				maken.
1.2	R.17	Een goede verdeling van de openbare ruimte tussen mogelijkheden voor voetgangers en voor fietsers waarborgen.	2	Garanderen dat de verschillende actieve vervoerswijzen naast elkaar kunnen bestaan.
1.2	R.18	Erop toezien dat het metrostation IJzer vlotter bereikbaar wordt.	3	Alternatieve vervoerswijzen aantrekkelijker maken.
1.2	R.19	Het gemeentelijk communicatie- en bewustmakingsbeleid met betrekking tot hygiëne en afvalbeheer versterken; dat is een prioritaire piste die aan de gemeente moet worden voorgelegd in het raam van de daartoe voorziene budgetten binnen het programma SVC 01.	1	De sluikstortproblematiek beheren.
1.3	R.1	Een geëngageerde verenigingsstructuur uitbouwen (ondersteund door de gemeente/LB).	2	Sociale controle garanderen en educatieve groenteteelt ondersteunen.
1.3	R.2	Zorgen voor beheer/regeling van de toegang tot het flatgebouw aan de Helihavenlaan.	2	Dag en nacht de rust van de bewoners verzekeren.
1.3	R.3	Nagaan hoeveel zon er komt en of het effect van de slagschaduw van de gebouwen in het verlengde van het flatgebouw niet te groot is om de groenteteelt te laten slagen.	1	Het welslagen van de groenteteelt verzekeren.
1.3	R.4	Het regenwater zoveel mogelijk recyclen, met name via het plaatsen van daarop afgestemde technische voorzieningen, om te voldoen aan de waterbehoeften van de moestuin.	2	Beheer van regenwater verbeteren.
1.3	R.5	De stabiliteit van het flatgebouw nagaan.	1	Zich ervan vergewissen dat het flatgebouw structureel in staat is een moestuin te dragen.
1.3	R.6	Zorgen voor veilige toegang vanaf het Park en de Helihavenlaan.	1	De veiligheid van de buurtbewoners garanderen.
1.3	R.7	De toegang tot het flatgebouw aan de Helihavenlaan (en tot de moestuinen) vergemakkelijken voor personen met een beperkte mobiliteit.	1	De toegang verzekeren voor PBM.
1.3	R.8	De toegang voorbehouden voor voetgangers en niet voor fietsers.	3	De veiligheid van voetgangers garanderen.
1.3	R.9	Een systeem uitbouwen om het groenafval afkomstig van de groenteteelt te verwerken (compost) of in te zamelen.	3	De afvalberg verkleinen.
1.3	R.10	Het gebruik van duurzame en/of gerecycleerde materialen bevorderen voor de aanleg van de moestuin.	3	De ecologische voetafdruk van de gebruikte materialen verkleinen.
1.4	R.1	Het is noodzakelijk rust te brengen op de wegen en oversteekplaatsen vlak bij de nieuwe voorziening, zodat er mensen kunnen komen op	1	De bereikbaarheid van de site veiliger maken en verbeteren zodat er meer mensen kunnen

		deze plek, die nu min of meer afgesneden is van de rest van de buurt		komen.
1.4	R.2	Aangezien het project in zekere zin te maken heeft met de uitvoering van wegwerkzaamheden door Brussel Mobiliteit, is het aanbevolen de planningen van beide realisaties op elkaar te kunnen afstemmen zodat de ene niet zonder de andere gebeurt.	1	De uitvoering van de wegwerkzaamheden verzekeren alvorens het project te financieren.
1.4	R.3	Rekening houden met de hinder afkomstig van het lawaai van het wegverkeer tijdens de uitvoering van het project.	3	Het geluidsccomfort van de voorziening verzekeren.
1.4	R.4	Rationeel energiegebruik en de installatie van voorzieningen die hernieuwbare energie produceren bevorderen via het lastenboek bestemd voor de uitvoering van het bouwproject van het nieuwe sportcentrum.	3	Een duurzaam gebouw optrekken en voldoen aan de eisen van het Gewest inzake energie.
1.4	R.5	De uitrusting die de projecten voorzien analyseren om de ecologische voetafdruk van het nieuwe sportcentrum te verkleinen.	3	Aansporen tot de bouw van een duurzaam gebouw.
1.4	R.6	Het regenwater zoveel mogelijk recyclen, met name via het plaatsen van daarop afgestemde technische voorzieningen.	2	Beheer van regenwater verbeteren.
1.4	R.7	In ruimere zin het gedecentraliseerd beheer van regenwater in het verlengde van het perceel (infiltratie, hergebruik) bevorderen.	2	Beheer van regenwater verbeteren.
1.4	R.8	De veiligheid van de toegangen naar de site voor actieve vervoerswijzen garanderen.	1	Mikken op vermindering van het gebruik van individuele auto's.
1.4	R.9	Zorgen voor degelijke fiets- en voetpaden, zowel vanaf het Maximiliaanpark als vanaf de linkeroever van het kanaal.	2	Het gebruik van actieve vervoerswijzen bevorderen.
1.4	R.10	Uitrusting voor het stallen van fietsen voorzien en zelfs een deelfietspunt.	3	Het gebruik van actieve vervoerswijzen bevorderen.
1.4	R.11	De toegang tot het openbaar vervoer en tot de halten op het Redersplein vergemakkelijken.	3	Het gebruik van openbare vervoersnetten bevorderen.
1.4	R.12	De aangewezen maatregelen nemen om het verkeer in het verlengde van de grootstedelijke wegen en van het Rederskruispunt niet te treffen, naargelang de uiteindelijke draagwijdte van de voorzieningen (plaatselijk of gewestelijk), door de toegang voor auto's en de mogelijkheid te voorzien in parkeergelegenheid.	2	Het verkeer niet treffen ten behoeve van de toegankelijkheid en de parkeergelegenheid van de site.
1.4	R.13	Via het lastenboek bestemd voor de realisatie van het bouwproject voor het sportcentrum het gebruik van duurzame materialen bevorderen (overeenkomstig de voorschriften van het geldend Lucht-Klimaat-Energieplan).	2	Het gebruik van duurzame materialen bevorderen.
1.5	R.1	De verbinding op een groene manier inrichten.	2	Zorgen voor

				dwarsverbindingen tussen de groene ruimten.
1.5	R.2	Zorgen voor een degelijke en veilige inrichting voor actieve vervoerswijzen.	1	De toegang verzekeren voor PBM.
1.5	R.3	De toegankelijkheid voor personen met een beperkte mobiliteit garanderen.	1	De toegang verzekeren voor PBM.
1.5	R.4	Dit project coördineren met de andere lopende projecten.	1	Coherentie tussen de verschillende projecten verzekeren
1.6	R.1	Zorgen voor een stedenbouwkundige overgang tussen de Noordwijk en de havenbuurt.	2	Zorgen voor een stedenbouwkundige overgang.
1.6	R.2	Het publiek aanmoedigen om de tuinen (opzij of op het binnenterrein) van het op te trekken gemengde gebouw vrij te betreden.	3	De toegankelijkheid van de groene ruimten voor het publiek verbeteren.
1.6	R.3	De bomen in de mate van het mogelijke behouden.	2	De achteruitgang van de aanwezige flora beperken/vermijden.
1.6	R.4	Het verlies van begroeide oppervlakte compenseren door andere groenvoorzieningen aan te leggen in het kader van het project of door verhoging van de intrinsieke biologische waarde van de andere aanpalende groenruimten mogelijk te maken.	2	De voorspelbare negatieve effecten op de biodiversiteit beperken/compenseren.
1.6	R.5	Mogelijkheden onderzoeken om de grote verkeerswegen (zoals de Simon Bolivarlaan) over te steken (via de uitwerking van het RPA en/of de herinrichtingsstudie voor het park, mogelijk onder leiding van LB). Loopbruggen gecombineerd met ecoducten (bruggen boven verkeerswegen waarlangs fauna en flora maar ook voetgangers kunnen oversteken) kunnen worden overwogen.	1	Oversteekmogelijkheden van verkeerswegen verbeteren en de groene netstructuur versterken.
1.6	R.6	Erop toezien dat de plaats voor de projecten evenals de voorziene inrichting en uitrusting optimaal gekozen worden: ze mogen geen hindernis vormen voor de fauna en flora.	1	De negatieve effecten op fauna en flora (biotoopverlies, versnippering van het groene netwerk) beperken.
1.6	R.7	Erop toezien dat het vernietigen van soorten en hun biotopen tijdens de herinrichtingswerkzaamheden beperkt blijft.	1	De negatieve effecten op fauna en flora (biotoopverlies, versnippering van het groene netwerk) beperken.
1.6	R.8	In het project maatregelen opnemen om de toekomstige gebouwen te beschermen tegen lawaaihinder afkomstig van het wegverkeer	1	Geluidshinder binnen de nieuwe bebouwing beperken.
1.6	R.9	Maatregelen voorzien om de geluidshinder tijdens de werkzaamheden te beperken.	3	De geluidshinder tijdens de werkzaamheden beperken.
1.6	R.10	Rationeel energiegebruik en de installatie van voorzieningen die hernieuwbare energie produceren bevorderen via het lastenboek bestemd voor de uitvoering van het	2	Een duurzaam gebouw optrekken en voldoen aan de eisen van het Gewest inzake energie.

		bouwproject van de nieuwe gebouwen.		
1.6	R.11	Maatregelen bevorderen die de uitstoot van broeikasgassen kunnen beperken/verminderen.	2	Uitstoot van broeikasgassen verminderen.
1.6	R.12	De plaats en het volume van het nieuwe gebouw zullen zo moeten worden uitgedacht dat (1) het turbulentie-effect op het Maximiliaanpark en de Bolivarlaan wordt beperkt (uitvoering van een aerodynamische studie) en (2) het slagschaduweffect op de buurt wordt beperkt.	1	De effecten op het microklimaat beperken.
1.6	R.13	Het regenwater zoveel mogelijk recyclen, met name via het plaatsen van daarop afgestemde technische voorzieningen.	2	Beheer van regenwater verbeteren.
1.6	R.14	Sanering van de verontreinigde sites eisen in het kader van de inrichting van de nieuwe woonzone	1	Bodemverontreiniging behandelen.
1.6	R.15	De onbebouwde ruimte maximaal behouden.	2	Ondoordringbaarheid van de bodem beperken.
1.6	R.16	Technische maatregelen integreren om halfdoorlatende bodems te behouden, met name op parkeerterreinen.	2	Ondoordringbaarheid van de bodem beperken.
1.6	R.17	De wegen vanaf en rond de nieuwe bebouwing doorlaatbaar maken en dit binnen het nieuwe parkencomplex.	2	Actieve mobiliteit bevorderen.
1.6	R.18	Actieve mobiliteit van en naar het nieuwe bouwwerk aanmoedigen.	2	Actieve mobiliteit bevorderen.
1.6	R.19	Degelijke, veilige en vlot toegankelijke fietsparkeerplaatsen voorzien.	3	Actieve mobiliteit bevorderen.
1.6	R.20	Nadenken over de vraag naar parkeergelegenheid die het project met zich mee zal brengen: kortparkeren (Kiss & Ride), mogelijkheden voor gedeeld parkeren enz.	2	Voldoende parkeerplaatsen buiten de openbare weg voorzien, maar ze niet te groot maken en het plaatselijk verkeer niet treffen.
1.6	R.21	De toegangen tot de site coherent maken met het verwachte verkeer op de Bolivarlaan en de Helihavenlaan.	3	De impact op het verkeer beperken.
1.6	R.22	Een nieuwe bushalte overwegen ter hoogte van de nieuwe bebouwing.	2	Het aanbod van het openbaar vervoer versterken.
1.6	R.23	Via het lastenboek het gebruik van duurzame materialen bevorderen (overeenkomstig de voorschriften van het geldende Lucht-Klimaat-Energieplan).	2	Het gebruik van duurzame materialen bevorderen.
1.7	R.1	Indien de nieuwe gemeentelijke voorziening geen kinderdagverblijf is, zal het noodzakelijk zijn het verlies dat het project met zich meebrengt inzake tewerkstelling maar ook inzake opvangcapaciteit te compenseren.	1	Eventueel verlies van jobs en opvangcapaciteit voor kinderen compenseren.
1.7	R.2	Het publiek aanmoedigen om de tuinen (opzij of op het binnenterrein) van het op te trekken	3	De toegankelijkheid van de groene ruimten voor het

		gemengde gebouw vrij te betreden.		publiek verbeteren.
1.7	R.3	Erop toezien dat het vernietigen van soorten en hun biotopen tijdens de herinrichtingswerkzaamheden beperkt blijft.	1	De negatieve effecten op fauna en flora (biotoopverlies, versnippering van het groene netwerk) beperken.
1.7	R.4	Erop toezien dat de projecten evenals de voorziene inrichting en uitrusting optimaal gelokaliseerd worden: ze mogen geen obstakel vormen voor dier- en plantensoorten, hun habitats niet versnipperen en geen breuk vormen in het ecologisch netwerk.	1	De negatieve effecten op fauna en flora (biotoopverlies, versnippering van het groene netwerk) beperken.
1.7	R.5	In het project maatregelen opnemen om de toekomstige bebouwing te beschermen tegen lawaaihinder afkomstig van het wegverkeer, zowel 's nachts als overdag (Bolivarlaan en Helihavenlaan kasseien in de buurt), te meer daar er kinderen op de site zullen verblijven.	1	Geluidshinder binnen de nieuwe bebouwing beperken.
1.7	R.6	Maatregelen voorzien om de geluidshinder tijdens de werkzaamheden te beperken.	3	De geluidshinder tijdens de werkzaamheden beperken.
1.7	R.7	Rationeel energiegebruik en de installatie van voorzieningen die hernieuwbare energie produceren bevorderen via het lastenboek bestemd voor de uitvoering van het bouwproject van de nieuwe gebouwen.	2	Een duurzaam gebouw optrekken en voldoen aan de eisen van het Gewest inzake energie.
1.7	R.8	De plaats en het volume van het nieuwe gebouw zullen zo moeten worden uitgedacht dat het slagschaduweffect op de tuinen van de woningen langsheen de Simonsstraat beperkt wordt.	1	De effecten op het microklimaat beperken.
1.7	R.9	Het regenwater zoveel mogelijk recyclen, met name via het plaatsen van daarop afgestemde technische voorzieningen.	2	Beheer van regenwater verbeteren.
1.7	R.10	Sanering van de verontreinigde sites eisen in het kader van de inrichting van de nieuwe woonzone	1	Bodemverontreiniging behandelen.
1.7	R.11	De onbebouwde ruimte maximaal behouden.	2	Ondoordringbaarheid van de bodem beperken.
1.7	R.12	Technische maatregelen integreren om halfdoorlatende bodems te behouden, met name op parkeerterreinen.	2	Ondoordringbaarheid van de bodem beperken.
1.7	R.13	Actieve mobiliteit van en naar het nieuwe gebouw aanmoedigen.	2	Actieve mobiliteit bevorderen.
1.7	R.14	Degelijke, veilige en vlot toegankelijke fietsparkeerplaatsen voorzien.	2	Actieve mobiliteit bevorderen.
1.7	R.15	Nadenken over de vraag naar parkeergelegenheid die het project met zich zal meebrengen: - Plaatsen voor kortparkeren (Kiss & Ride) en maatregelen om het plaatselijk verkeer niet	1	Voldoende parkeerplaatsen buiten de openbare weg aanbieden maar ze ook niet te groot maken (cf. GSV).

		te treffen; - Aantal plaatsen te ramen in correlatie met de typologie van de bewoners en met de maatschappelijke evoluties; - Mogelijkheden om parkeerterreinen te delen met andere rechtstreeks toegankelijke complexen (met inbegrip van kantoorcomplexen).		
1.7	R.16	De toegangen tot de site coherent maken met het verwachte verkeer op de Bolivarlaan en de Helihavenlaan.	2	De impact op het verkeer beperken.
1.7	R.17	Via het lastenboek het gebruik van duurzame materialen bevorderen (overeenkomstig de voorschriften van het geldende Lucht-Klimaat-Energieplan).	2	Het gebruik van duurzame materialen bevorderen.
1.8	R.1	Erop toezien dat het vernietigen van soorten en hun biotopen tijdens de herinrichtingswerkzaamheden beperkt blijft.	1	De negatieve effecten op fauna en flora (biotoopverlies, versnippering van het groene netwerk) beperken.
1.8	R.2	Erop toezien dat de projecten evenals de voorziene inrichting en uitrusting optimaal gelokaliseerd worden: ze mogen geen obstakel vormen voor dier- en plantensoorten, hun habitats niet versnipperen en geen breuk vormen in het ecologisch netwerk.	1	De negatieve effecten op fauna en flora (biotoopverlies, versnippering van het groene netwerk) beperken.
1.8	R.3	In het project maatregelen opnemen om de toekomstige gebouwen te beschermen tegen lawaaihinder afkomstig van het wegverkeer, zowel overdag als 's nachts	1	Geluidshinder binnen de nieuwe bebouwing beperken.
1.8	R.4	Maatregelen voorzien om de geluidshinder tijdens de werkzaamheden te beperken.	3	De geluidshinder tijdens de werkzaamheden beperken.
1.8	R.5	Rationeel energiegebruik en de installatie van voorzieningen die hernieuwbare energie produceren bevorderen via het lastenboek bestemd voor de uitvoering van het bouwproject van de nieuwe gebouwen.	2	Een duurzaam gebouw optrekken en voldoen aan de eisen van het Gewest inzake energie.
1.8	R.6	De plaats en het volume van het nieuwe gebouw zullen zo moeten worden uitgedacht dat het slagschaduw effect op het Maximiliaanpark beperkt wordt.	1	De effecten op het microklimaat beperken.
1.8	R.7	Het regenwater zoveel mogelijk recyclen, met name via het plaatsen van daarop afgestemde technische voorzieningen.	2	Beheer van regenwater verbeteren.
1.8	R.8	Sanering van de verontreinigde sites eisen in het kader van de inrichting van de nieuwe woonzone	1	Bodemverontreiniging behandelen.
1.8	R.9	De onbebouwde ruimte maximaal behouden.	2	Ondoordringbaarheid van de bodem beperken.
1.8	R.10	Technische maatregelen integreren om	2	Ondoordringbaarheid van de

		halfdoorlatende bodems te behouden, met name op parkeerterreinen.		bodem beperken.
1.8	R.11	De ultratoegankelijkheid van het openbaar vervoer integreren in het vastleggen van de afmetingen van de parkeerterreinen.	2	Het aanbod van parkeerterreinen afstemmen op de toegang tot het openbaar vervoer.
1.8	R.12	De mogelijkheden voor het delen van parkeerterreinen met andere complexen (met inbegrip van kantoren) onderzoeken.	1	Het parkeeraanbod delen om parkeren langsheen de openbare weg te beperken.
1.8	R.13	De toegangen tot de site coherent maken met het verwachte verkeer op de Helihavenlaan.	2	De impact op het verkeer beperken.
1.8	R.14	Actieve mobiliteit van en naar het nieuwe gebouw aanmoedigen.	2	Actieve mobiliteit bevorderen.
1.8	R.15	Degelijke, veilige en vlot toegankelijke fietsparkeerplaatsen voorzien.	2	Actieve mobiliteit bevorderen.
1.8	R.16	Via het lastenboek het gebruik van duurzame materialen bevorderen (overeenkomstig de voorschriften van het geldende Lucht-Klimaat-Energieplan).	2	Het gebruik van duurzame materialen bevorderen.
1.9	R.1	Het publiek aanmoedigen om de tuinen (opzij of op het binnenterrein) van het op te trekken gemengde gebouw vrij te betreden.	3	De toegankelijkheid van de groene ruimten voor het publiek verbeteren.
1.9	R.2	Erop toezien dat de projecten evenals de voorziene inrichting en uitrusting optimaal gelokaliseerd worden: ze mogen geen obstakel vormen voor dier- en plantensoorten, hun habitats niet versnipperen en geen breuk vormen in het ecologisch netwerk.	1	De negatieve effecten op fauna en flora (biotoopverlies, versnippering van het groene netwerk) beperken.
1.9	R.3	Erop toezien dat het vernietigen van soorten en hun biotopen tijdens de herinrichtingswerkzaamheden beperkt blijft.	1	De negatieve effecten op fauna en flora (biotoopverlies, versnippering van het groene netwerk) beperken.
1.9	R.4	In het project maatregelen opnemen om de toekomstige gebouwen te beschermen tegen lawaaihinder afkomstig van het wegverkeer, zowel overdag als 's nachts, een aan de kanaalzijde geluidswerende gevels ontwikkelen.	1	Geluidshinder binnen de nieuwe bebouwing beperken.
1.9	R.5	Maatregelen voorzien om de geluidshinder tijdens de werkzaamheden te beperken.	3	De geluidshinder tijdens de werkzaamheden beperken.
1.9	R.6	Rationeel energiegebruik en de installatie van voorzieningen die hernieuwbare energie produceren bevorderen via het lastenboek bestemd voor de uitvoering van het bouwproject van de nieuwe gebouwen.	2	Een duurzaam gebouw optrekken en voldoen aan de eisen van het Gewest inzake energie.
1.9	R.7	Het regenwater zoveel mogelijk recyclen, met name via het plaatsen van daarop afgestemde technische voorzieningen.	2	Beheer van regenwater verbeteren.
1.9	R.8	Sanering van de verontreinigde sites eisen in het kader van de inrichting van de nieuwe	1	Bodemverontreiniging behandelen.

		woonzone		
1.9	R.9	De onbebouwde ruimte maximaal behouden.	2	Ondoordringbaarheid van de bodem beperken.
1.9	R.10	Technische maatregelen integreren om halfdoorlatende bodems te behouden, met name op parkeerterreinen.	2	Ondoordringbaarheid van de bodem beperken.
1.9	R.11	Actieve mobiliteit van en naar het nieuwe gebouw aanmoedigen door rechtstreekse toegangen aan de kanaalzijde te voorzien.	2	Actieve mobiliteit bevorderen.
1.9	R.12	Degelijke, veilige en vlot toegankelijke fietsparkeerplaatsen voorzien	2	Actieve mobiliteit bevorderen.
1.9	R.13	Nadenken over de vraag naar parkeergelegenheid die het project met zich zal meebrengen.	2	Voldoende parkeerplaatsen buiten de openbare weg aanbieden maar ze ook niet te groot maken.
1.9	R.14	De toegangen tot de site coherent maken met het verwachte verkeer op de Willebroekkaai.	2	De impact op het verkeer beperken.
1.9	R.15	Via het lastenboek het gebruik van duurzame materialen bevorderen (overeenkomstig de voorschriften van het geldende Lucht-Klimaat-Energieplan).	2	Het gebruik van duurzame materialen bevorderen.
1.10	R.1	Begroening van de nieuwe kanaaloverbrugging in het project opnemen	2	Zorgen voor dwarsverbindingen tussen de groene ruimten.
1.10	R.2	Het Brussels ecologisch netwerk meenemen in de stadsinrichting: ecologische zones, hun kenmerken, hun functionaliteit, de nood aan gewestelijke en intergewestelijke verbindingen, dier- en plantensoorten en habitattypologieën.	1	De aanwezigheid van groen in de stad versterken.
1.10	R.3	De aanwezigheid van groen in de stad in het algemeen versterken door gebruik te maken van openbare ruimten en infrastructuren, waarbij de voorkeur wordt gegeven aan inheemse soorten die bestand zijn tegen de omstandigheden van een stadsmilieu.	1	De aanwezigheid van groen in de stad versterken.
1.10	R.4	Erop toezien dat de projecten evenals de voorziene inrichting en uitrusting optimaal gelokaliseerd worden: ze mogen geen obstakel vormen voor dier- en plantensoorten, hun habitats niet versnipperen en geen breuk vormen in het ecologisch netwerk.	1	De negatieve effecten op fauna en flora (biotoopverlies, versnippering van het groene netwerk) beperken.
1.10	R.5	Erop toezien dat het vernietigen van soorten en hun biotopen tijdens de herinrichtingswerkzaamheden beperkt blijft.	1	De negatieve effecten op fauna en flora (biotoopverlies, versnippering van het groene netwerk) beperken.
1.10	R.6	In het kader van de herinrichting van deze open ruimte in de mate van het mogelijke denken aan voorzieningen om regenwater en afvloeiend water op te vangen, op te houden en/of in de	2	Beheer van regenwater verbeteren.

		bodem te laten dringen.		
1.10	R.7	Vorrang geven aan de sanering van de verontreinigde sites in het kader van de inrichting van voor het publiek toegankelijke zones.	2	Bodemverontreiniging behandelen.
1.10	R.8	Ervoor zorgen dat inrichtingen voor voetgangers geschikt zijn voor PBM.	1	De toegang verzekeren voor PBM.
1.10	R.9	De verdeling van de ruimte tussen voetgangers en voor fietsers beveiligen.	2	Garanderen dat de verschillende actieve vervoerswijzen naast elkaar kunnen bestaan.
1.10	R.10	Veilige oversteekplaatsen op wegen en paden aanleggen.	1	Oversteekmogelijkheden op wegen verbeteren.
1.10	R.11	De toegang tot het openbaar vervoer vergemakkelijken.	3	Het gebruik van openbare vervoersnetten bevorderen.
1.11	R.1	In het kader van het RPA Maximiliaanpark denken aan het aandachtspunt met betrekking tot de te herstellen doorkijk vanuit de bewoonde buurten naar het kanaal om iets te doen aan de afzondering van deze bewoonde buurten.	2	Het stedelijk landschap en het leefklimaat van deze buurt verbeteren
1.11	R.2	Een biologische inventaris van de aanwezige bomen opstellen om de soorten te bepalen, alsmede hun gezondheidstoestand en de meerwaarde van vervanging en verhuizing ervan, voorafgaand aan alle ingrepen.	1	Het vernielen van degelijke bomen beperken/vermijden.
1.11	R.3	De huidige bomen in de mate van het mogelijke gezond houden.	1	Het vernielen van degelijke bomen beperken/vermijden.
1.11	R.4	Indien vervanging gewenst is (en de meerwaarde bijgevolg is aangetoond): de betreffende exemplaren op een geschikte manier verplaatsen.	1	Het vernielen van degelijke bomen beperken/vermijden.
1.11	R.5	Kiezen voor inheemse maar niet woekerende soorten die bestand zijn tegen stedelijke omstandigheden en eventueel een filterende werking hebben indien de rioolkolken van de straat overlopen in de boomkuilen.	2	Vorrang geven aan inheemse soorten die bestand zijn tegen stedelijke omstandigheden.
1.11	R.6	Erop toezien dat nieuwe hoogstammige exemplaren zo worden geplaatst dat lichtconcurrentie met reeds aanwezige exemplaren wordt vermeden; de eventuele meerwaarde van aanplanting in groepjes van vijf overwegen.	2	Lichtconcurrentie vermijden.
1.11	R.7	Het Brussels ecologisch netwerk meenemen in de stadsinrichting: ecologische zones, hun kenmerken, hun functionaliteit, de nood aan gewestelijke en intergewestelijke verbindingen, dier- en plantensoorten en habitattypologieën.	1	De aanwezigheid van groen in de stad versterken.
1.11	R.8	Erop toezien dat het vernietigen van soorten en	1	De negatieve effecten op

		hun biotopen tijdens de herinrichtingswerkzaamheden beperkt blijft.		fauna en flora (biotoopverlies, versnippering van het groene netwerk) beperken.
1.11	R.9	In het kader van de inrichting van het nieuwe trottoir in de mate van het mogelijke denken aan voorzieningen om regenwater en afvloeiend water op te vangen, op te houden en/of in de bodem te laten dringen.	2	Beheer van regenwater verbeteren.
1.11	R.10	Technische maatregelen integreren om halfdoorlatende bodems te behouden.	2	Ondoordringbaarheid van de bodem beperken.
1.11	R.11	In de mate van het mogelijke de aanleg van filtervoorzieningen voor water bevorderen langsheen de wegen	2	Beheer van regenwater verbeteren.
1.11	R.12	Sanering van de verontreinigde sites eisen in het kader van de inrichting van de nieuwe woonzone	1	Bodemverontreiniging behandelen.
1.11	R.13	Bij de heraanleg van trottoirs de voorkeur geven aan (half)doorlatende verhardingen.	2	Ondoordringbaarheid van de bodem beperken.
1.11	R.14	De oppervlakte van boomkuilen zo groot mogelijk maken om een zo groot mogelijke doorlaatbare oppervlakte te krijgen.	2	Ondoordringbaarheid van de bodem beperken.
1.11	R.15	Ervoor zorgen dat inrichtingen voor voetgangers geschikt zijn voor PBM.	1	De toegang verzekeren voor PBM.
1.11	R.16	Een goede verdeling van de openbare ruimte tussen mogelijkheden voor voetgangers en voor fietsers waarborgen.	2	Garanderen dat de verschillende actieve vervoerswijzen naast elkaar kunnen bestaan.
1.11	R.17	De noden van economische activiteiten aan parkeer- en levermogelijkheden in overeenstemming brengen met het parkeeraanbod. Denken aan organisatorische oplossingen om de gebruiksvragen met elkaar in overeenstemming te brengen.	1	De parkeerbehoeften van de activiteiten integreren en het delen van parkeerplaatsen overwegen.
1.11	R.18	Druk op het parkeeraanbod en het gevaar voor "wildparkeren" op ruimte die voor voetgangers en fietsers bestemd is voorkomen.	2	De ruimte voor voetgangers en fietsers vrijwaren.
1.12	R.1	In het kader van het RPA Maximiliaanpark denken aan het aandachtspunt met betrekking tot de te herstellen doorkijk vanuit de bewoonde buurten naar het kanaal om iets te doen aan de afzondering van deze bewoonde buurten.	2	Het stedelijk landschap en het leefklimaat van deze buurt verbeteren
1.12	R.2	Begroening van de wegen voor zachte weggebruikers die voorzien zijn tussen het Zennepark en de Groendreef, in het project integreren.	2	Zorgen voor nieuwe verbindingen tussen de groene ruimten.
1.12	R.3	Het Brussels ecologisch netwerk meenemen in de stadsinrichting: ecologische zones, hun kenmerken, hun functionaliteit, de nood aan	1	De aanwezigheid van groen in de stad versterken.

		gewestelijke en intergewestelijke verbindingen, dier- en plantensoorten en habitattypologieën.		
1.12	R.4	De aanwezigheid van groen in de stad in het algemeen versterken door gebruik te maken van binnenterreinen, daken, gevels, openbare ruimten en infrastructuur, waarbij de voorkeur wordt gegeven aan inheemse soorten die bestand zijn tegen de omstandigheden van een stadsmilieu.	1	De aanwezigheid van groen in de stad versterken.
1.12	R.5	Trachten het nodige te doen om de tuinen in binnenterreinen van het te bouwen "gemengd project" vlak bij het Zennepark voor het publiek toegankelijk te maken.	3	De toegankelijkheid van de groene ruimten voor het publiek verbeteren.
1.12	R.6	De bomen in de mate van het mogelijke behouden.	1	Het vernielen van degelijke bomen beperken/vermijden.
1.12	R.7	Erop toezien dat de projecten evenals de voorziene inrichting en uitrusting optimaal gelokaliseerd worden: ze mogen geen obstakel vormen voor dier- en plantensoorten, hun habitats niet versnipperen en geen breuk vormen in het ecologisch netwerk.	1	De negatieve effecten op fauna en flora (biotoopverlies, versnippering van het groene netwerk) beperken.
1.12	R.8	Erop toezien dat het vernietigen van soorten en hun biotopen tijdens de herinrichtingswerkzaamheden beperkt blijft.	1	De negatieve effecten op fauna en flora (biotoopverlies, versnippering van het groene netwerk) beperken.
1.12	R.9	Rationeel energiegebruik en de installatie van voorzieningen die hernieuwbare energie produceren bevorderen via het lastenboek bestemd voor de uitvoering van het bouwproject van de nieuwe gebouwen.	2	Een duurzaam gebouw optrekken en voldoen aan de eisen van het Gewest inzake energie.
1.12	R.10	De plaats en het volume van het nieuwe gebouw zullen zo moeten worden uitgedacht dat het slagschaduw effect op het Maximiliaanpark beperkt wordt.	1	De effecten op het microklimaat beperken.
1.12	R.11	In het kader van de aanleg van die nieuwe zachte mobiliteitsinfrastructuur in de mate van het mogelijke denken aan voorzieningen om regen- en oppervlaktewater op te vangen, op te houden en/of in de bodem te laten dringen	2	Beheer van regenwater verbeteren.
1.12	R.12	Technische maatregelen integreren om halfdoorlatende bodems te behouden.	2	Ondoordringbaarheid van de bodem beperken.
1.12	R.13	In de mate van het mogelijke de aanleg van filtervoorzieningen voor water bevorderen langsheen de wegen	2	Beheer van regenwater verbeteren.
1.12	R.14	Sanering van de verontreinigde sites eisen in het kader van de inrichting van de nieuwe woonzone.	1	Bodemverontreiniging behandelen.
1.12	R.15	Ervoor zorgen dat inrichtingen voor voetgangers geschikt zijn voor PBM.	1	De toegang verzekeren voor PBM.
1.12	R.16	Een goede verdeling van de openbare ruimte tussen mogelijkheden voor voetgangers en voor	2	Garanderen dat de verschillende actieve

		fietzers waarborgen.		vervoerswijken naast elkaar kunnen bestaan.
1.12	R.17	De noden van economische activiteiten aan parkeer- en levermogelijkheden in overeenstemming brengen met het parkeeraanbod. Denken aan organisatorische oplossingen om de gebruiksvragen met elkaar in overeenstemming te brengen.	1	De parkeerbehoeften van de activiteiten integreren en het delen van parkeerplaatsen overwegen.
1.12	R.18	Druk op het parkeeraanbod en het gevaar voor "wildparkeren" op ruimte die voor voetgangers en fietsers bestemd is voorkomen.	2	De ruimte voor voetgangers en fietsers vrijwaren.
1.12	R.19	Via het lastenboek het gebruik van duurzame materialen bevorderen (overeenkomstig de voorschriften van het geldende Lucht-Klimaat-Energieplan).	2	Het gebruik van duurzame materialen bevorderen.
1.13	R.1	Rationeel energiegebruik en de installatie van voorzieningen die hernieuwbare energie produceren bevorderen via het lastenboek bestemd voor de uitvoering van het bouwproject van de nieuwe gebouwen.	2	Een duurzaam gebouw optrekken en voldoen aan de eisen van het Gewest inzake energie.
1.13	R.2	Sanering van de verontreinigde sites eisen in het kader van de inrichting van voor het publiek toegankelijke zones.	1	Bodemverontreiniging behandelen.
1.13	R.3	Ervoor zorgen dat inrichtingen voor voetgangers geschikt zijn voor PBM.	1	De toegang verzekeren voor PBM.
1.13	R.4	Een goede verdeling van de openbare ruimte tussen mogelijkheden voor voetgangers en voor fietsers waarborgen.	2	Garanderen dat de verschillende actieve vervoerswijken naast elkaar kunnen bestaan.
1.13	R.5	Veilige oversteekplaatsen op wegen en paden aanleggen.	1	Oversteekmogelijkheden op wegen verbeteren.
1.13	R.6	De toegang tot het openbaar vervoer vergemakkelijken.	3	Het gebruik van openbare vervoersnetten bevorderen.
1.13	R.7	Via het lastenboek het gebruik van duurzame materialen bevorderen (overeenkomstig de voorschriften van het geldende Lucht-Klimaat-Energieplan).	2	Het gebruik van duurzame materialen bevorderen.
1.14	R.1	De verbetering van het raakvlak tussen de schoolsite en de aanpalende openbare ruimten onderzoeken door gebruik te maken van de coördinatie tussen de verschillende projecten.	2	Ontsluiten, zorgen voor meer zichtbaarheid, de stedelijke bewegwijzering verbeteren, de groenaanleg verbeteren.
1.14	R.2	Nagaan of het nieuwe project met te bouwen woningen op de zuidgrens van de schoolsite verenigbaar is met betrekking tot de volgende aspecten: - Volume van het gebouw en integratie ervan in de bebouwde omgeving en het naburige	2	Een samenhang van de verschillende projecten behouden met betrekking tot de leesbaarheid van het landschap.

		stadslandschap; - De doorkijk vanaf de schoolsite behouden; - De zichtbaarheid die bebouwde en open ruimten hebben teruggekregen dankzij andere, verwante projecten niet dwarsbomen.		
1.14	R.3	Maatregelen inbouwen waarmee de biotoopcoëfficiënt per oppervlak kan worden vergroot op de schoolsite en de aansluitende paden.	2	Het plantendek en de groene netstructuur versterken.
1.14	R.4	Voorrang geven aan inheemse soorten.	3	Voorrang geven aan inheemse soorten.
1.14	R.5	Maatregelen inbouwen om de school akoestisch af te schermen voor het lawaai van het wegverkeer.	1	Het geluidscomfort binnen de school verbeteren.
1.14	R.6	Bijzondere aandacht schenken aan de klaslokalen en andere ruimten die zich het dichtst bij de straten bevinden.	2	Het geluidscomfort binnen de school verbeteren.
1.14	R.7	Denken aan akoestische bescherming van de buitenterreinen van de school.	3	Het geluidscomfort buiten de school verbeteren.
1.14	R.8	Nagaan of het nieuwe project met te bouwen woningen op de zuidgrens van de schoolsite verenigbaar is met betrekking tot de volgende aspecten: - Volume van het gebouw en integratie binnen de bebouwing en het naburige stadslandschap: de school beschermen tegen slagschaduw of een te hoge vochtigheidsgraad als gevolg van de nieuwe ontwikkeling.	2	Een microklimaat bewaren dat gunstig is voor een school.
1.14	R.9	Maatregelen opnemen waarmee de ondoordringbaarheid van de schoolsite en de onmiddellijke omgeving ervan beperkt kan worden (speelpleinen of aansluitende wegen aanleggen met doorlaatbare of half-doorlaatbare verharding).	2	De ondoordringbaarheid van de bodem verminderen.
1.14	R.10	Nagaan of de eventuele verontreinigingsgraad van de bodem van de schoolsite geen problemen oplevert.	1	Gezondheidsrisico's voor de mens vermijden indien nieuw grondverzet of inrichting van vollegrondzones overwogen moeten worden.
1.14	R.11	De inrichtingsprojecten coördineren. De noden die specifiek zijn voor de school moeten gezien worden als een kans.	1	Zorgen voor een degelijke en veilige inrichting voor actieve vervoerswijzen; Zorgen voor doorlopende paden en parcours vanuit de

				wijk; De toegankelijkheid voor personen met een beperkte mobiliteit garanderen; Ervoor zorgen dat de openbare ruimte wordt verdeeld over mogelijkheden voor voetgangers, fietsers en wagens (ook voor parkeren en het uitlaten van passagiers); Het autoverkeer in de omgeving van de school aanpassen (hoofdzakelijk Groendreef); De school beter integreren in haar omgeving.
1.14	R.12	De coherentie van de verschillende projecten in de omgeving van de school waarborgen.	1	Geen ingerichte stroken zonder aansluiting in het leven roepen want die kunnen nieuwe breuken vormen.

2. AANBEVELINGEN MET BETREKKING TOT DE PROJECTEN OP DE LINKEROEVER

2.1	R.1	De voorkeur geven aan het aanleggen van een hellend vlak	1	De toegang tussen de Lakenveldsquare en het Park van Thurn & Taxis beveiligen, in het bijzonder voor kinderen die het plein bezoeken, en de toegankelijkheid voor personen met een beperkte mobiliteit integreren in de inrichting
2.1	R.2	Een inventaris opstellen van de ecologische waarde van het talud	3	Kennis verwerven van de natuurlijke elementen die door het project getroffen zouden kunnen worden.
2.1	R.3	Het terreinbeslag van de inrichtingswerf op het talud tot een minimum beperken.	3	De plantengroei op het talud vrijwaren.
2.1	R.4	De Lakenveldsquare begroenen bij de herinrichting.	2	De kwaliteit van de openbare ruimte en de leefomgeving verbeteren.
2.1	R.5	Vermijden dat bij de herinrichting bomen worden gerooid.	3	De bestaande bomen te behouden.
2.1	R.6	Zorgen voor een degelijke en veilige inrichting voor actieve vervoerswijzen.	2	Alternatieve vervoerswijzen aantrekkelijker maken.
2.1	R.7	De toegankelijkheid voor personen met een beperkte mobiliteit garanderen.	1	De verplaatsingsmogelijkheden voor de hele bevolking bevorderen.
2.1	R.8	Dit project coördineren met de andere lopende projecten.	2	Het park van Thurn & Taxis integreren in ruimere mobiliteitsdynamieken.

2.1	R.9	Het gebruik van duurzame materialen bevorderen via het lastenboek. De structuur zal bij voorkeur uit hout en/of duurzame materialen opgetrokken moeten worden.	2	Het gebruik van duurzame materialen bevorderen.
2.2	R.1	Een publiek toegankelijk park/tuin aanleggen op de Zieglersite.	1	Een groene openbare ruimte bieden, overeenkomstig de voorschriften van het BPA Thurn & Taxis.
2.2	R.2	Bij de stadsinrichting of infrastructurele ingrepen rekening houden met het Brussels ecologisch netwerk: rekening houden met de aanwezigheid en de plaats van de zones die het ecologisch netwerk vormen, de kenmerken en de functionaliteit ervan, de nood aan gewestelijke en intergewestelijke verbindingen; rekening houden met dier- en plantensoorten en habitattypologieën die geschikt zijn voor nieuwe verstedelijking; bij de bebouwing van de zone met voorzieningen van collectief belang of voor openbare dienstverlening moet een maximum aan begroeide oppervlakte gevrijwaard blijven; erop toezien dat tijdens de inrichtingswerkzaamheden de vernieling van soorten en hun biotoop beperkt blijft.	1	Het Brussels ecologisch netwerk vrijwaren en ontwikkelen.
2.2	R.3	Voorafgaand aan iedere ingreep een biologische inventaris opstellen.	2	De omvang van het ecologisch verlies van de "ontwikkelingszone" en de mogelijkheden voor eventuele compensatie bekijken.
2.2	R.4	De huidige bomen in de mate van het mogelijke gezond houden.	3	De bestaande plantengroei behouden.
2.2	R.5	Inheemse soorten bevorderen voor de inrichting van binnenpleinen en tuinen.	2	Inheemse soorten bevorderen.
2.2	R.6	Trachten het nodige te doen om de tuinen in binnenterreinen van het te ontwikkelen "gemengd project" voor het publiek toegankelijk te maken.	2	De hoeveelheid publiek toegankelijke groene ruimte vergroten in karig bedeelde zones.
2.2	R.7	Erop toezien dat de projecten evenals de voorziene inrichting en uitrusting optimaal gelokaliseerd worden: ze mogen geen obstakel vormen voor dier- en plantensoorten, hun habitats niet versnipperen en geen breuk vormen in het ecologisch netwerk.	1	De aanwezige biotopen niet versnipperen.
2.2	R.8	Bij het optrekken van de gebouwen maatregelen opnemen om de geluidshinder van de nog bestaande activiteit in de buurt van Thurn & Taxis en van het wegverkeer te verminderen.	1	Mikken op verbetering van het geluidscfort binnen de nieuwe gebouwen.
2.2	R.9	Tijdens de werkzaamheden de geluidshinder zoveel mogelijk beperken.	2	De impact van de werf op de andere omgevingsfuncties beperken.
2.2	R.10	Rationeel energiegebruik en de installatie van	3	Duurzame gebouwen

		voorzieningen die hernieuwbare energie produceren bevorderen via het lastenboek bestemd voor de uitvoering van het bouwproject van de nieuwe gebouwen.		optrekken en dus het energieverbruik ervan beperken en voorzieningen voor het opwekken van energie inbouwen.
2.2	R.11	In het lastenboek voorschriften opnemen met het oog op een kleine ecologische voetafdruk, zowel tijdens de bouw als bij het gebruik.	3	De ecologische voetafdruk van de nieuwe gebouwen verkleinen.
2.2	R.12	Het volume en de ligging van de nieuwe gebouwen aanpassen.	2	Het slagschaduwefect op de woonwijk aan de noordelijke kant verminderen.
2.2	R.13	Gebouwen optrekken met platte groendaken.	2	De opname van afvloeiend water verbeteren.
2.2	R.14	Voorrang geven aan de sanering van de verontreinigde sites in het kader van de inrichting van voor het publiek toegankelijke zones.	2	De kosten van verontreiniging voorafgaand aan het project integreren.
2.2	R.15	Zorgen voor een degelijke en veilige inrichting voor actieve vervoerswijzen.	2	Alternatieve vervoerswijzen aantrekkelijker maken.
2.2	R.16	De toegankelijkheid voor personen met een beperkte mobiliteit garanderen.	1	De verplaatsingsmogelijkheden voor de hele bevolking bevorderen.
2.2	R.17	Dit project coördineren met de andere lopende projecten	2	Het park van Thurn & Taxis integreren in ruimere mobiliteitsdynamieken.
2.2	R.18	Actieve mobiliteit van en naar de te verwezenlijken ontwikkelingen aanmoedigen.	2	Alternatieve vervoerswijzen aantrekkelijker maken.
2.2	R.19	Degelijke, veilige en vlot toegankelijke fietsparkeerplaatsen voorzien	2	De fiets aantrekkelijker maken.
2.2	R.20	Nadenken over de vraag naar parkeergelegenheid die het project met zich zal meebrengen: - Aantal plaatsen te ramen in correlatie met de typologie van de bewoners en met de maatschappelijke evoluties; - Rekening houden met de nabijheid van het openbaar vervoer.	2	Voldoende parkeerplaatsen buiten de openbare weg aanbieden maar ze ook niet te groot maken.
2.2	R.21	Via het lastenboek het gebruik van duurzame materialen bevorderen (overeenkomstig de voorschriften van het geldende Lucht-Klimaat-Energieplan).	2	Het gebruik van duurzame materialen bevorderen.
2.3	R.1	Zorgen voor een degelijke en veilige inrichting voor actieve vervoerswijzen.	2	Alternatieve vervoerswijzen aantrekkelijker maken.
2.3	R.2	De toegankelijkheid voor personen met een beperkte mobiliteit garanderen.	1	De verplaatsingsmogelijkheden voor de hele bevolking

				bevorderen.
2.3	R.3	Dit project coördineren met de andere lopende projecten	2	Het park van Thurn & Taxis integreren in ruimere mobiliteitsdynamieken.
2.3	R.4	Het afval afkomstig van de afbraak van het hellend vlak op relevante wijze afvoeren en het vrijkomend stof beheersen.	2	De sloop zo uitvoeren dat afval en stof beheersbaar blijven.
2.4	R.1	Parkeren verbieden op het openbaar plein.	3	Ruimte vrijmaken voor ander gebruik en om zachte mobiliteitsvormen prioriteit te geven.
2.4	R.2	De toegankelijkheid voor personen met een beperkte mobiliteit garanderen.	1	De verplaatsingsmogelijkheden voor de hele bevolking bevorderen.
2.4	R.3	Dit project coördineren met de andere lopende projecten	2	Het park van Thurn & Taxis integreren in ruimere mobiliteitsdynamieken.
2.5	R.1	Bij het optrekken van de gebouwen maatregelen opnemen om de geluidshinder van het wegverkeer te verminderen.	1	Het geluidsccomfort binnen de nieuwe gebouwen verbeteren.
2.5	R.2	Tijdens de werkzaamheden de geluidshinder zoveel mogelijk beperken.	2	De impact van de werf op de andere omgevingsfuncties beperken.
2.5	R.3	Rationeel energiegebruik en de installatie van voorzieningen die hernieuwbare energie produceren bevorderen via het lastenboek bestemd voor de uitvoering van het bouwproject van de nieuwe gebouwen.	3	Duurzame gebouwen optrekken en dus het energieverbruik ervan beperken en voorzieningen voor het opwekken van energie inbouwen.
2.5	R.4	In het lastenboek voorschriften opnemen met het oog op een kleine ecologische voetafdruk, zowel tijdens de bouw als bij het gebruik.	3	De ecologische voetafdruk van de nieuwe gebouwen verkleinen.
2.5	R.5	Nagaan hoe vervuild de bodem is.	1	De toestand van de bodem kennen en weten of sanering noodzakelijk is
2.5	R.6	Kostprijs voor sanering indien nodig opnemen in het projectbudget.	2	Eventuele meerkost voorzien.
2.5	R.7	Actieve mobiliteit van en naar het nieuwe gebouw aanmoedigen.	2	Alternatieve vervoerswijzen aantrekkelijker maken.
2.5	R.8	Degelijke, veilige en vlot toegankelijke fietsparkeerplaatsen voorzien	2	De fiets aantrekkelijker maken.
2.5	R.9	Nadenken over de vraag naar parkeergelegenheid die het project met zich zal meebrengen.	2	Voldoende parkeerplaatsen buiten de openbare weg aanbieden maar ze ook niet te groot maken.
2.6	R.1	Lawaainiveaus van het wegverkeer analyseren en indien nodig bij het optrekken van de	1	Het geluidsccomfort binnen de nieuwe gebouwen verbeteren.

		gebouwen maatregelen opnemen om de geluidshinder van het wegverkeer te verminderen.		
2.6	R.2	Tijdens de werkzaamheden de geluidshinder zoveel mogelijk beperken.	2	De impact van de werf op de andere omgevingsfuncties beperken.
2.6	R.3	Rationeel energiegebruik en de installatie van voorzieningen die hernieuwbare energie produceren bevorderen via het lastenboek bestemd voor de uitvoering van het bouwproject van de nieuwe gebouwen.	3	Duurzame gebouwen optrekken en dus het energieverbruik ervan beperken en voorzieningen voor het opwekken van energie inbouwen.
2.6	R.4	De effecten van het project op het microklimaat analyseren om de negatieve effecten ervan te beperken en eventueel de positieve effecten te versterken.	3	Meedoen aan de strijd tegen de opwarming van de aarde en het stedelijk hitte-eilandeffect, een aandachtspunt van het Gewest.
2.6	R.5	In het project voorzieningen opnemen voor gedecentraliseerd regenwaterbeheer (bv. opvang in regenwaterput).	2	De constructie aanpassen aan een zone met middelgroot overstromingsrisico.
2.6	R.6	Een maximum aan oppervlakte met volle grond en begroeiing (daken, gevels) behouden.	2	De constructie aanpassen aan een zone met middelgroot overstromingsrisico.
2.6	R.7	Nagaan hoe vervuild de bodem is.	1	De toestand van de bodem kennen en weten of sanering noodzakelijk is
2.6	R.8	Kostprijs voor sanering indien nodig opnemen in het projectbudget.	2	Eventuele meerkost voorzien.
2.6	R.9	Actieve mobiliteit van en naar het nieuwe gebouw aanmoedigen.	2	Alternatieve vervoerswijzen aantrekkelijker maken.
2.6	R.10	Degelijke, veilige en vlot toegankelijke fietsparkeerplaatsen voorzien	2	De fiets aantrekkelijker maken.
2.6	R.11	Nadenken over de vraag naar parkeergelegenheid die het project met zich zal meebrengen.	2	Voldoende parkeerplaatsen buiten de openbare weg aanbieden maar ze ook niet te groot maken.
2.7	R.1	Een degelijke parkeerplaats en opslagplaats aanleggen, aangezien zij de noordelijke gevel van de te transformeren rechteroever zullen vormen.	3	De nieuwe elementen in de open ruimte integreren.
2.7	R.2	Bij het ontwerpen van het project Haven van Brussel (aangevuld met de voorzieningen) een band creëren met de groene ruimte die op de rechteroever voorzien is (Bécopark).	2	Zorgen voor coherentie tussen de projecten.
2.7	R.3	De site voorzien van geluidsisolatie die afgestemd is op concertactiviteiten.	1	De geluidshinder in de omgeving van de concertzaal beperken.
2.7	R.4	Rationeel energiegebruik en de installatie van	2	Duurzame gebouwen

		voorzieningen die hernieuwbare energie produceren bevorderen via het lastenboek bestemd voor de uitvoering van het bouwproject van de concertzaal.		optrekken en dus het energieverbruik ervan beperken en voorzieningen voor het opwekken van energie inbouwen.
2.7	R.5	In het lastenboek voorschriften opnemen met het oog op een kleine ecologische voetafdruk, zowel tijdens de bouw als bij het gebruik.	3	De ecologische voetafdruk van de nieuwe gebouwen verkleinen.
2.7	R.6	Voorrang geven aan de sanering van de verontreinigde sites in het kader van de inrichting van voor het publiek toegankelijke zones.	2	De bodemkwaliteit verbeteren in de ruimten die voor publiek toegankelijk zijn.
2.7	R.7	De toegangen tot de site en parkeerterreinen vanaf de Havenlaan vergemakkelijken.	2	Het wegverkeer op de Havenlaan niet belemmeren.
2.7	R.8	Fietsenstallingen voorzien voor de toekomstige toeschouwers.	2	De fiets aantrekkelijker maken.
2.7	R.9	Aandacht schenken aan het samengaan van wegen voor voetgangers tussen de haltes van het openbaar vervoer en de site.	3	Te voet gaan aantrekkelijker maken.
2.8	R.1	Voorrang geven aan de begroening van de Picardstraat (beplanting, halfdoorlaatbare verhardingen waar planten doorheen groeien, gevelbegroening).	1	De groene netstructuur versterken en een groen snoer overwegen tussen het park van de L28 en het Maximiliaanpark via de Picard-loopbrug.
2.8	R.2	De voorkeur geven aan inheemse soorten bij de groenvoorziening.	3	Voorrang geven aan inheemse soorten.
2.8	R.3	Voorrang geven aan de begroening van de Picardstraat (beplanting, halfdoorlaatbare verhardingen waar planten doorheen groeien, gevelbegroening).	1	De temperatuur regelen, het hitte-eilandeffect verminderen.
2.8	R.4	Het regenwater zoveel mogelijk recyclen, met name via het plaatsen van daarop afgestemde technische voorzieningen (drasland, wadi's, lagergelegen zones ...)	1	Beheer van oppervlaktewater verbeteren.
2.8	R.5	De denkoefening over het filteren van vervuild water en kwantitatief beheer van de volumes afvloeiend water opnemen in de voorschriften van het lastenboek met betrekking tot de herinrichting van de Picardstraat.	2	De waterkwaliteit verbeteren.
2.8	R.6	Zorgen voor een degelijke en veilige inrichting voor actieve vervoerswijzen.	2	Alternatieve vervoerswijzen aantrekkelijker maken.
2.8	R.7	De toegankelijkheid voor personen met een beperkte mobiliteit garanderen.	1	De verplaatsingsmogelijkheden voor de hele bevolking bevorderen.
2.8	R.8	Via het lastenboek het gebruik van duurzame materialen bevorderen (overeenkomstig de voorschriften van het geldende Lucht-Klimaat-	2	Het gebruik van duurzame materialen bevorderen.

		Energieplan).		
3. AANBEVELINGEN MET BETREKKING TOT ACTIES ROND MAATSCHAPPELIJKE COHESIE EN GEMEENSCHAPSLEVEN				
3.1	R.1	In de oproepen tot projecten een dimensie recuperatie, hergebruik en recyclage van afval opnemen.	3	De bevolking sensibiliseren voor afvalbeheer en medewerking daaraan.
3.1	R.2	In het raam van oproepen tot projecten de voorkeur geven aan voorstellen die het gebruik van meerdere communicatietalen mogelijk maken (niet alleen Nederlands en Frans maar wel degelijk ook Arabisch, Turks en andere talen).	2	Sensibiliserende boodschappen en/of communicatie over gemeentelijke acties inzake afvalbeheer op een zo ruim en begrijpelijk mogelijke wijze brengen.
3.1	R.2	Via het lastenboek het gebruik van duurzame materialen bevorderen (overeenkomstig de voorschriften van het geldende Lucht-Klimaat-Energieplan).	2	Het gebruik van duurzame materialen bevorderen.



BRUXELLES DÉVELOPPEMENT URBAIN

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES

Annexe 5 / Bijlage 5

Tableau détaillant les adaptations ou réponses apportées aux différents avis ou remarques mentionnés dans les autres annexes

Tabel met een overzicht van de aanpassingen of antwoorden die verwerkt zijn naar aanleiding van de verschillende hierboven vermelde adviezen en opmerkingen



Sujet	Remarques émises	Motivations	Modifications
Quant aux droits réels	<u>En enquête publique :</u> - la Ville de Bruxelles est pilote de l'opération « bâtiment Yser » bien qu'elle ne soit pas le propriétaire du terrain ; - le Port de Bruxelles signale que la question des droits réels (via vente, emphytéose...) sur les sites de projets (notamment le centre TIR, la courbe de giration du bassin Vergote) devaient être clarifiés ;	- Le programme du CRU présente un inventaire de projets potentiels et pertinents pour le territoire concerné, et les études, opérations et actes nécessaires pour rendre possible ces projets CRU seront assurés par les porteurs de projet en vue de mener à bien leur mission et la réalisation des projets qui leur ont été confiés ; - L'obtention de droits réels fait partie intégrante de l'exécution du programme ;	- Nihil - Nihil
	<u>En Commission de concertation,</u> par la Direction de l'Urbanisme et CityDev : - Considérant qu'il y aurait lieu de tenir compte des avis des propriétaires des terrains et immeubles concernés, tels que la Ville de Bruxelles, la société du Port de Bruxelles et autres ;	- Les propriétaires des biens concernés seront consultés : ils font partie des partenaires des opérations ;	- Nihil
Quant aux affectations, densités et gabarits des opérations immobilières, conformité à la réglementation	<u>En enquête publique :</u> - le CRU prévoit la construction de nouveaux immeubles, notamment sur l'angle du boulevard	- Le Bureau Bruxellois de la Planification (« Perspective ») a été	- Mention complémentaire dans les « conditions de réussite »

	Baudouin et de l'avenue de l'Héliport, sur l'angle de la rue Simons et de l'Avenue de l'Héliport, et sur l'angle du boulevard Simon Bolivar et de l'Avenue de l'Héliport ; - Ces immeubles auront une hauteur importante, qui d'après certains requérants, occasionnerait une perte de vue, une perte d'intimité, et une perte de valeur immobilière et donc poserait un grave préjudice ; - Pour certains habitants ces projets constituent néanmoins un atout pour le quartier (offrant des commerces, des équipements et logements), et représentent une excellente initiative, mais que les emplacements, les densités et les gabarits prévus doivent être revus ;	chargé de la révision du cadre réglementaire par l'élaboration d'un Plan d'Aménagement Directeur, et que les affectations, les densités et les gabarits présentent un enjeu majeur pour cette révision réglementaire ; - L'immeuble "Yser" prévu sur l'angle du boulevard Baudouin et de l'avenue de l'Héliport, est prévu sur un terrain affecté en « zone verte publique » par le PPAS 70-20b « Héliport », et que la modification d'affectation sera l'objet du Plan d'Aménagement Directeur.	de la fiche-projet 1.1a « Parc Maximilien : volet études » relative à l'analyse des éléments liés aux affectations, gabarit et à la densité d'un périmètre qui inclut notamment la caserne du SIAMU et les projets d'immeubles prévus sur la rive droite du bassin sur le territoire de la Ville de Bruxelles.
	<u>En Commission de concertation</u>, par la Ville de Bruxelles : - Considérant que la Ville de Bruxelles demande de réserver au Plan d'Aménagement Directeur Maximilien la tâche de définir les configurations (implantations / gabarits) des nouveaux immeubles prévus dans les opérations 1.6 (Nouveau bâtiment «Bolivar»), 1.7 (Nouveau bâtiment «Héliport / Simons») et 1.8 (Nouveau bâtiment «Yser»), de manière étayée et en fonction d'une étude des incidences détaillée ;	- Nihil	- Nihil
	<u>En Commission de concertation</u>, par la Direction de l'Urbanisme et CityDev : - Considérant que de manière générale, la	- Il s'agit d'un programme	- Nihil.

	localisation et la conformité de certains projets par rapport aux PPAS et au PRAS ne sont pas suffisamment précises ; que l'imprécision des documents transmis ne permet pas de vérifier leur conformité ou les dérogations éventuelles à solliciter dans le cadre de la gestion des futures demandes de permis d'urbanisme ou permis uniques ; - Considérant qu'en terme d'intégration, les gabarits projetés ne sont pas suffisamment explicites par rapport au contexte urbanistique environnant ; - Considérant que la Direction de l'Urbanisme émet des réserves quant aux gabarits projetés (dérogation au Titre I du Règlement Régional d'Urbanisme ou par rapport aux autres règlements communaux en vigueur : PPAS, ...); - Considérant que vu l'absence de vérification de la conformité à la réglementation en vigueur, il se pourrait qu'une procédure d'abrogation ou de modification « partielle » de certains PPAS devrait être entamée pour permettre la réalisation de certains projets et qu'un nouvel outil réglementaire devra être mis en place ; - Considérant qu'un Plan d'Aménagement Directeur Maximilien a été lancé le 09/06/2017 qui recouvre une partie du périmètre du CRU 1, côté rive droite (PPAS Hélicoptère, PPAS Willebroeck 70-20 et la zone entre le Bassin Vergote, la Chaussée d'Anvers et une petite partie au-delà du pont de Trooz) et qui a pour objectif de déterminer des nouvelles configurations (affectations, implantations, gabarits);	d'opérations qui définit des intentions de projets mais pas encore d'implantations, de gabarits ni de volumes précis. Il est donc normal que les documents présentés ne sont pas encore très précis et ne permettent pas de vérifier la conformité à tous les règlements en vigueur. - Idem. - Idem. - Idem. - Nihil.	- Nihil. - Nihil. - Nihil. - Nihil.
--	--	--	---

	- Considérant que certaines opérations nécessitent soit une désaffectation partielle de la voirie soit une modification de l'alignement, faisant partie d'une procédure administrative indépendante de la procédure de permis d'urbanisme ou de permis unique ; - Considérant que pour toute intervention, il y a lieu de consulter la Direction de l'Urbanisme, préalablement à l'introduction de la demande de permis d'urbanisme ;	- Cette procédure est intégrée au planning de(s) l'opération(s) concernée(s) ; - La Direction de l'Urbanisme sera consultée lors de l'élaboration des projets ;	- Nihil. - Nihil.
Quant aux projets de logements	En <u>enquête publique</u> : - Considérant la nature du principal acteur porteur de projets de logement dans le CRU (la Régie de la Ville de Bruxelles, spécialisée en logement moyen), et considérant qu'il réalisera ses projets sur fonds propres et ne sera donc pas tenu, selon l'asbl Convivence, de réaliser du logement social ou encadré ; - Considérant que la part de logements sociaux a diminué dans le Quartier Nord de 2 % entre 2008 et 2016 ; - Considérant le taux élevé de logements mis en location par des propriétaires privés (cf. Monitoring des quartiers) et le risque de pression sur les loyers au détriment des ménages précaires est donc fort ; - Considérant que, selon l'asbl Convivence (membre du Réseau Habitat), il est essentiel de développer du logement social ou assimilé ou encadré et de confier le pilotage de certaines opérations à la SLRB et d'autres acteurs	- Les opérations de logements du CRU sont portées par trois différents porteurs de projet et ces opérations sont des opérations associées ou à initier : la Régie de la ville de Bruxelles pour les opérations 1.6 « Nouveau bâtiment Bolivar », 1.7 « Nouveau bâtiment Hélicoptère / Simons » et 1.8 « Nouveau bâtiment Yser », la Ville de Bruxelles pour le projet 1.9 « Ferme des Boues », le Fonds du logement pour les opérations 2.5 « Nouveaux logements rue de Ribaucourt », 2.6 « Nouveaux logements rue Ulens » et l'opération mixte 2.2 « Terrain Ziegler » pour son volet logement ; - Ces acteurs ont des obligations en termes de type de logements à construire ou rénover sur base de leur réglementation spécifique ; - La rénovation du parc privé de	- Nihil

	régionaux ; - Considérant que selon l'asbl Convivence, les opérations immobilières sur le terrain Ziegler, sur Ribaucourt et sur Ulens restent floues, que les pilotes ne sont pas clairement identifiés, que les opérateurs régionaux de logement ne sont pas définis et que par conséquent, il est impossible de déterminer le type de logement qui sera créé (social ? conventionné ? locatif ou acquisitif ?) ; - Considérant que l'intervention budgétaire du CRU et le choix des porteurs de projet étant des facteurs susceptibles de conditionner le type de logement créé et les conditions d'accès, et que l'asbl Convivence regrette que ces informations ne soient pas disponibles au stade de l'enquête publique ; - Considérant que selon Convivence asbl, le taux de logements avec confort de base dans le quartier et aux alentours est l'un des plus bas de la Région d'après le Monitoring des quartiers et que, dès lors, cette association regrette que les priorités énumérées en fin de dossier quant au futur appel à projets socioéconomiques fassent l'impasse sur la rénovation du parc privé de logements et la lutte contre la précarité énergétique des ménages ; - Considérant que selon l'asbl Convivence, la majoration des primes à la rénovation sur le périmètre des CRU (à l'instar de ce qui se pratique dans le cadre des Contrats de quartier) est à clarifier ;	logements et la lutte contre la précarité énergétique des ménages ne sont pas repris dans les thématiques proposées par le bureau d'étude dans les projets socio-économiques. Le choix de ne pas inclure cette problématique dans ce CRU est dû au fait que dans le périmètre du CRU plusieurs contrats de quartier se sont succédés, donnant accès à une majoration des primes de rénovation et d'énergie ; Les réglementations concernant la revitalisation urbaine (ordonnance de revitalisation urbaine et arrêté relatif aux contrats de rénovation urbaine » ne prévoient pas ce type d'intervention ; Les opérations immobilières répondent au minimum aux exigences «PEB 2015» pour les constructions neuves ou assimilées à du neuf et pour les rénovations, aux conditions de la réglementation PEB - La question des primes majorées « rénovation » font partie d'un autre dispositif régional en cours de modification ;	
--	--	--	--

	<u>Par le CRDT-CRU :</u> - L'ordonnance organique indique que les CRU comprennent prioritairement les opérations de créations ou de réhabilitation de l'espace public ou d'infrastructure de maillage urbain. Cela ne doit cependant empêcher la création de logement ou l'amélioration de la qualité du bâti via un financement des CRU. - Le potentiel d'amélioration des performances énergétiques des différents projets immobiliers pourrait être mis plus en avant.	- La création de logements publics est prévue dans les opérations associées suivantes : - 2.5 « Nouveaux logements rue de Ribaucourt » : entre 40 et 50 logements ; - 2.6 « Nouveaux logements rue Ulens » : entre 30 et 40 logements ; D'autres opérations, « à initier » prévoient la réalisation de logements (1.6, 1.7, 1.8, 1.9, 1.13 et 2.2). - Les projets immobiliers neufs devront respecter la PEB 2015.	- Nihil. - Nihil.
Quant à la participation citoyenne	<u>En enquête publique :</u> - Considérant que l'asbl Convivence déplore que les dispositifs participatifs des contrats de quartier ne se retrouvent pas dans les CRU, d'autant que c'est sur les projets liés à l'aménagement de l'espace public qu'ils sont les plus efficaces. Considérant que les assemblées générales sont plus espacées, que l'équivalent d'une commission de quartier n'existe pas et qu'aucune coordination des dispositifs d'information et des processus participatifs n'est organisée, ni par un opérateur déterminé, ni par les pouvoirs publics ; - Considérant que, selon l'asbl Convivence, le budget alloué à la participation citoyenne est	- Les modalités de participation ont été fixées dans l'ORU à l'article 43. L'article 43 de l'ORU prévoit que le bénéficiaire doit, pour les opérations dont l'estimation globale dépasserait la moitié du seuil européen en marché public de travaux, organiser des actions concrètes d'information et de concertation avec les habitants, les acteurs sociaux et économiques dès le début de la réflexion et durant l'exécution ; - L'article 37 de l'ORU prévoit que les bénéficiaires peuvent consacrer un maximum de dix pour cent du coût	Nihil

	insuffisant, qu'il devrait atteindre réellement 10 % des budget des projets, sans compter les frais de coordination (personnel, fonctionnement et fourniture), et qu'il devrait être prévu pour tous les projets (et pas uniquement les plus importants) ;	total de chaque opération ou action financée ou subventionnée à des frais d'actions de coordination et de communication. Les actions de communication visées sont, conformément à l'article 20 de l'arrêté du Gouvernement de la RBC relatif aux CRU publié au Moniteur belge le 30 mars 2017 l'information liée à l'exécution et la mise en œuvre des opérations et des actions du CRU mais également de la participation citoyenne ;	
Quant au calendrier	<u>En enquête publique :</u> - Considérant que la Ville de Bruxelles estime insuffisant le délai d'exécution et de mise en œuvre de 60 + 30 mois pour la réalisation des opérations immobilières dont elle est pilote, à savoir le bâtiment « Simons », le bâtiment « Yser », et la reconversion de la ferme des Boues ;	- La durée d'exécution des CRU prévue à l'article 45 de l'ORU est de 60 mois à dater du premier jour du mois suivant la décision d'adoption du CRU par le Gouvernement, que ce délai peut être prolongé d'un délai d'exécution complémentaire de six moyennant circonstances non imputables au bénéficiaire et accord du Gouvernement ou de son délégué pour les opérations visées à l'article 37, alinéa 1^{er}, 1° à 4° et 6°. Que la mise en œuvre des opérations visées à l'article 37, alinéa 1^{er}, 1° à 4 et 6 peut être poursuivie au cours du délai d'exécution de mise en œuvre de 30 mois. Que toutes les opérations financées par le CRU ou associées doivent conformément à l'article 45 de l'ORU respecter les délais d'exécution et de mise en œuvre	- Modification des projets 1.7 « bâtiment Héliport/Simons », 1.8 « bâtiment Yser », 1.9 « Ferme des Boues » et 1.14 « Alentours Klavertje '4 » en opérations « à initier » en lieu et place d'opérations associées.

		mais que les opérations à initier ne sont pas tenues de respecter cette obligation.	
	<u>En Commission de concertation</u>, par la Ville de Bruxelles : - Considérant que la Ville de Bruxelles demande de faire passer les opérations 1.7 (Nouveau bâtiment «Héliport / Simons»), 1.8 (Nouveau bâtiment «Yser») et 1.9 (Ferme des boues : programme mixte) d'opérations «associées» à opérations «à initier» ; - Considérant que la Ville de Bruxelles demande de faire passer l'opération 1.15 (boulevard Bolivar) d'opération «à initier» à opération «associée» ou de l'intégrer aux opérations 1.1a et 1.1b (Parc Maximilien) ;	- Ces opérations sont compliquées à réaliser dans le timing du CRU (cf. remarques concernant le calendrier). Il est donc préférable de les mettre en « à initier ». - Nihil.	- Modification des projets 1.7 « bâtiment Héliport/Simons », 1.8 « bâtiment Yser » et 1.9 « Ferme des Boues » en opérations « à initier » en lieu et place d'opérations associées ; - Modification de l'opération 1.15 en opération mixte (CRU – Bruxelles Mobilité) pour la partie travaux (les études sont intégrées dans l'opération 1.1a).
Quant à la mobilité	<u>En enquête publique :</u> - Considérant que, selon le Port et la Communauté Portuaire notamment, le maintien de la capacité des voiries autour du bassin Vergote ainsi que sur le Quai de Willebroeck et le boulevard Simon Bolivar est impératif pour le bon fonctionnement des activités portuaires, et que les projets CRU pourraient avoir un impact sur la mobilité déjà fortement sous pression ; - Considérant que le Port demande par ailleurs que l'impact sur la mobilité des aménagements autour du bassin Vergote soit étudié dans la perspective du réaménagement de l'avenue du Port, notamment de la capacité des carrefours Allée verte/Armateurs et Armateurs/Port, et ce	- Considérant que le Rapport sur les Incidences Environnementales ne met pas en évidence des impacts considérables sur la mobilité induite par les projets du CRU ; - Considérant que les projets feront l'objet d'un permis d'urbanisme et le, cas échéant d'un rapport ou une étude d'incidence sur l'environnement dans le cadre desquels les porteurs de projet seront obligés de démontrer l'absence d'impacts sur la mobilité et, le cas échéant, de mettre en place	- Amendement du Diagnostic du CRU mentionnant l'existence du « Waterbus » (ligne urbaine de transport de passagers par bateau) parmi les réseaux de transport en commun présents dans le périmètre.

	dans l'optique du maintien de la capacité actuelle pour l'accès des différents concessionnaires de l'ensemble du bassin Vergote (cf. étude BM fiche 1.1a). - Considérant la demande du SIAMU de bien veiller à travers les projets d'aménagement de voiries de garantir l'accessibilité aux véhicules de secours, notamment en rendant les futurs éventuels sites propres de tramway (notamment boulevard Simon Bolivar, quai de Willebroeck, Allée verte) ainsi que la future passerelle Picard, carrossables et suffisamment larges ; - Considérant la demande du SIAMU de rendre accessible aux véhicules d'urgence le quai des Péniches qui sera en partie piétonnisé et à la petite Allée verte qui deviendra un espace partagé, de consulter le SIAMU pour l'aménagement de l'avenue du Port et de garantir l'accès aux véhicules d'urgence pendant le chantier d'aménagement du square Saintelette ; - Considérant que le Canal présente une opportunité pour renforcer le transport en commun par la voie d'eau ; - Considérant que Brussels By Water vise à renforcer l'offre du "Waterbus" (ligne urbaine de transport de passagers par bateau) notamment en vue des développements de logements, bureaux et du musée d'art contemporain le long du Canal, et que à cette fin un quai d'embarquement supplémentaire est à envisager sur la rive droite du Bassin Béco, à hauteur du futur Pont Picard ;	des mesures visant à atténuer ces impacts ; - Considérant que la délivrance des permis d'urbanisme et, le cas échéant, des études/rapports d'incidence feront l'objet des procédures de concertation et de publicité tels que prévus par la loi ; - Considérant que la « tramification » de l'Allée Verte n'est pas repris en tant que projet CRU, mais mentionné à titre informatif en tant que suggestion du bureau d'étude à long-terme pour le désenclavement du quartier concerné ; - Considérant que Bruxelles Mobilité a été chargé de l'élaboration d'une étude de mobilité pour l'ensemble du territoire du Canal en vue de la transformation de la zone et des projets en cours et programmés ; - Considérant que le potentiel du Canal pour le développement des transports en commun par la voie d'eau n'est pas mis en évidence dans le diagnostic du CRU ; - Considérant que la pertinence de quais d'embarquement supplémentaires peut être évaluée dans le cadre de la révision du cadre réglementaire entamée par le Bureau Bruxellois de la Planification (« Perspective, »), et que cette révision fera l'objet des procédures	
--	---	--	--

		de participation, de concertation et de publicité prévues par la loi ; - Considérant que l'intégration du waterbus à la Stib dans le prochain contrat de gestion de la société de transports publics bruxellois est à l'étude - Considérant l'arrêté du Gouvernement du 4 mai 2017 octroyant une subvention de 45.000 € à l'asbl Brussels by Water pour l'exploitation et la promotion du Waterbus en 2017.	
	<u>En Commission de concertation</u>, par la Ville de Bruxelles : - Considérant que la Ville n'est pas favorable à la réduction des voiries principales.	- Nihil.	- Nihil.
	<u>Dans l'avis du 12 juillet 2017 de Bruxelles Environnement</u> : - Considérant que Bruxelles-environnement regrette qu'aucune étude de mobilité n'ait été réalisée sur l'ensemble de l'ensemble du périmètre concernée et au-delà. En effet, certains projets peuvent potentiellement impacter la circulation, inversement celle-ci peut avoir un impact sur les destinations de certaines zones.	- Une étude de mobilité va être menée en interne par Bruxelles Mobilité.	- Nihil.

	<u>Par le CRDT – CRU :</u> - Les projets retenus devront être en adéquation avec le plan régional de mobilité. La mission principale de BM est de s'occuper des voiries et des espaces publics régionaux. Les contraintes techniques et opérationnelles devront être prises en compte lors de la mise en œuvre des projets retenus dans le CRU. Les ressources (humaines) de BM étant limitées, les budgets prévus pour la coordination de chaque projet devront être utilisés au mieux. - La coordination prévue par l'ordonnance du 3 juillet 2008 relative aux chantiers en voirie des différents chantiers dans la zone dans et autour du périmètre CRU1 est à prendre en compte lors de la planification des différentes interventions en voirie ou interventions avec une influence sur la mobilité lors de leurs réalisations. - Avant tout engagement, des concertations avec l'auteur de projet doivent impliquer BM pour intégrer au CRU, les enjeux stratégiques de mobilité régionale, les contraintes opérationnelles et techniques de chaque projet ainsi que les ressources budgétaires et humaines disponibles à BM. - Une étude de mobilité sur l'ensemble de la zone du canal et plus particulièrement sur le périmètre du CRU devrait être réalisée vu les nombreux projets d'aménagement de l'espaces publics et de développement immobilier. - La connexion entre Molenbeek et Schaerbeek	- Ces remarque n'appellent pas de commentaires et de modification.	- Nihil - Nihil - Nihil - Une étude de mobilité va être réalisée en interne par Bruxelles Mobilité - Nihil
--	---	--	--

	par la rue Masui est importante : il ne faudrait pas la supprimer. Le Plan Directeur Bus est passé en 1^{ère} lecture. Dans ce plan, une liaison de bus directe est prévue entre Tour & Taxis, Armateurs, Masui et le centre-ville.		
Quant au square Saintelette	<u>En enquête publique :</u> - Considérant la crainte exprimée par des riverains du square Saintelette et du boulevard de Dixmude d'un déplacement de la voirie vers le côté sud du square (vers leur habitation) au profit de la création d'un « parc » côté nord (du côté du bâtiment Citroën) ; - Considérant que ces requérants considèrent le rapprochement de la route de leur logement comme une nuisance et qu'ils suggèrent de faire l'inverse, soit agrandir l'espace public du côté des habitations et rapprocher la route du futur musée et du Kaaitheater ;	- Les scénarios potentiels du réaménagement du square Saintelette ont été abordés dans le Diagnostic du CRU et que des études sont menées par Bruxelles Mobilité en vue d'un réaménagement du square ; - Le square Saintelette et le quai des Péniches ne font l'objet d'aucun projet dans le cadre du CRU ;	- Nihil - Nihil
Quant au patrimoine	<u>En Commission de Concertation</u>, par la Direction des Monuments et Sites : - Considérant que pour toute intervention sur ou à proximité d'un patrimoine remarquable, classé ou à l'inventaire, il y a lieu de consulter la Direction Patrimoine et la Direction Urbanisme, cellule Espaces publics, préalablement à l'introduction de la demande de permis d'urbanisme. Pour le périmètre du CRU1 cela concerne tout particulièrement : - (1.4) réaménagement de la place des Armateurs avec intégration de l'ancienne locomotive, à proximité de la Maison du	- La Direction des Monuments et Sites sera consultée lors de l'élaboration des projets.	- Nihil

	Port, bâtiment inscrit à l'inventaire ; - (1.9) la densification de l'îlot Ferme des Boues classée ; - (1.10) le réaménagement des abords du Monument au Travail, classé ; - (2.1) l'aménagement d'une nouvelle entrée au parc de Tour et Taxis depuis le square du Laekenveld. Une ouverture donnant accès au futur parc est envisageable à condition de limiter l'intervention sur les grilles Art nouveau existantes, en parfait état de conservation; - (2.4) interface T&T - av. du Port - suppression de grilles, à réaliser avec le réaménagement de la rue Picard et l'avenue du Port. L'éventuel démontage des grilles Art nouveau à l'angle de l'avenue du Port semble se justifier d'autant moins qu'une large entrée existe déjà entre les deux pavillons d'entrée. Il y a lieu de conserver la situation existante ; - (2.7) extension de la Maison du Port, immeuble Art déco inscrit à l'inventaire. - Il y a lieu en outre de maintenir au maximum les garde-corps marquant le domaine portuaire ; en cas de réaménagement, prévoir la réutilisation des éléments démontés pour combler certaines lacunes (p.e. avenue du Port).	- Il sera tenu compte de cette remarque lors de l'élaboration des projets.	- Nihil
Recommandations issues du Rapport sur les Incidences Environnementales (RIE - avril 2017) <i>Les recommandations et le</i>	- Considérant que la majorité des opérations a un impact positif sur l'environnement et que les recommandations émises par le RIE n'induisent pas de modifications de celles-ci ; - Considérant que ces recommandations devront être intégrées lors de l'exécution du	- Considérant que Le RIE permet donc de passer du stade de « programme provisoire de CRU » au stade de « programme définitif de CRU » final au travers un processus itératif ;	- Nihil

<i>tableau synthétique du RIE du CRU 1 se trouvent en annexe.</i>	programme ; - Considérant néanmoins que les opérations suivantes pourraient avoir un impact négatif sur certains aspects : - 1.2. Ferme du Parc Maximilien : sur la gestion des eaux usées, de pluie, etc. et des déchets ; - 1.3. Dalle Hélicopt : sur certains aspects socio-économiques, la gestion des eaux usées, de pluie, etc. et le sol, sous-sol et eaux sous-terraines ; - 1.4. Equipement sportif Vergote : sur certains aspects socio-économiques ; - 1.5. Nouveau passage entre équipement et avenue de l'Hélicopt : sur le sol, sous-sol et eaux sous-terraines ; - 1.6. Nouveau bâtiment Bolivar : sur le patrimoine naturel et la mobilité ; - 1.7. Nouveau bâtiment Hélicopt / Simons : sur le climat, microclimat et la mobilité ; - 1.8. Nouveau bâtiment Yser : sur certains aspects socio-économiques, le patrimoine naturel, la gestion des eaux usées, de pluie, etc., le sol, sous-sol et eaux sous-terraines et la mobilité ; - 1.9. Ferme des Boues : sur la mobilité ; - 1.11. Allée Verte : sur certains aspects socio-économiques et la mobilité ; - 1.13. Nouveau bâtiment 237 av. de la Reine : sur la mobilité ; - 2.1. Square du Lakenveld : sur certains aspects socio-économiques et le patrimoine naturel ; - 2.2. Terrain Ziegler : sur le patrimoine naturel et la gestion des eaux usées, de pluie, etc. ; - 2.5. Nouveaux logements rue de Ribaucourt : sur la mobilité ;	- Considérant que l'ensemble des recommandations faites par le RIE n'ont pas entraîné de modifications du programme de base ; - Considérant que ces recommandations pourront être intégrées lors de l'élaboration des projets.	
--	---	---	--

	- 2.6. Nouveaux logements rue Ulens : sur la mobilité ; - 2.7. Equipement derrière le siège social du Port : sur les nuisances sonores et vibratoires ; - 2.8. Réaménagement de la rue Picard : sur la mobilité.		
	<u>Dans l'avis du 12 juillet 2017 de Bruxelles Environnement :</u> - A la lecture du Rapport d'Incidences Environnementales, il est fait explicitement mention de sections et documents annexes essentiels à la bonne compréhension du dossier, à savoir : - Annexe manquante : Fiches d'évaluation par intervention ou projet constituant le programme du CRU - Section absente de la version du document soumise à enquête publique : 4.8 « Synthèse des recommandations ». Ces documents étant absents lors de la demande d'avis, d'une part l'avis que remet BE ne peut être que partiel et d'autre part, nous souhaitons attirer votre attention sur le risque de recours à ce niveau. En effet, sans consulter les « fiches d'évaluation par intervention ou projet » (non reprises dans le document soumis à enquête publique), ou le tableau de synthèse de la section 4.8 « <i>Synthèse des recommandations</i> » du RIE (également non reprise dans le document soumis à enquête publique), il est difficile de juger de la qualité du rapport, du moins pour la partie concernant les projets individuels, le tableau de synthèse ne donnant aucune justification ou explication concernant	- Une ou plusieurs personnes de Bruxelles Environnement faisaient partie du Comité de Pilotage des RIE des CRU donc cette(ces) personne(s) a(ont) dû recevoir les documents mentionnés ci-contre.	- Nihil

	les notes (-, 0 ou +) données à chaque thématique pour chacun des projets du programme. - Bruxelles Environnement rappelle que les installations classées, au sens de l'ordonnance relative aux permis d'environnement du 5 juin 1997, font automatiquement l'objet d'un rapport d'incidences (pour les installations de classe 1B) ou d'une étude d'incidences « allégée » (pour les installations de classe 1A) qu'elles soient ou non comprises dans le périmètre d'un plan particulier d'aménagement du sol ayant fait l'objet d'un RIE.	- Nihil	- Nihil
Quant à l'opération 1.1a et 1.1b « Parc Maximilien »	<u>En enquête publique :</u> - Considérant que des riverains considèrent que l'ouverture du parc sur le quartier par la suppression des grilles est très positive, que le constat posé est pertinent, que la ferme constitue effectivement actuellement une barrière ; - Considérant néanmoins, la demande de riverains que lors de la réouverture de la ferme vers le quartier, les abords immédiats des bâtiments, notamment les entrées, conservent un caractère urbain ; - Considérant que, la copropriété Héliport 1 avait, en 2015, présenté un projet d'aménagement pour le parvis au bas de la tour aux services de l'Urbanisme de la Ville de Bruxelles, que ce type d'aménagement continue de rencontrer les attentes des copropriétaires et qu'ils ont exprimé le souhait de pouvoir en discuter avec le pilote de ce	- L'objectif principal du CRU est d'améliorer la qualité et l'accessibilité des espaces publics selon le principe de valorisation des grandes continuités vertes entre le centre-ville, le square Jules De Trooz, et Tour & Taxis, et considérant que la Ferme du Parc Maximilien présente dans son état actuel une rupture de cette continuité ; - La mise à ciel ouvert de la Senne dans le Parc Maximilien est précédée par une étude technique et paysagère pilotée par Bruxelles Environnement visant à développer plusieurs scénarios pour l'ouverture partielle ou entière du cours d'eau et son intégration paysagère dans l'esprit d'apporter un atout qualitatif et récréatif au parc et aux quartiers	- Mention dans les « Conditions de réussite » que l'étude préalable ou étude technique devra prendre en compte les volets paysagers et fonctionnels du parc.

	projet ; - Considérant que le Port de Bruxelles, propriétaire du site dit « courbe de giration de Vergote », constate que les fiches projets 1.1a et 1.1b ne détaillent pas le volet que le transfert de droits réels sur la parcelle n'est pas non plus évoqué et qu'aucune garantie n'est donnée quant à l'attribution d'un budget CRU;	adjacents, et cette étude comportera un volet participatif pour la sélection du ou des scénarios préférentiel(s) ; - L'étude technique et paysagère sera suivie par un concours de conception paysagère pour le réaménagement du parc entier sur base du ou des scénarios préférentiels ; - Le redéploiement de la Ferme fera partie du projet de réaménagement global du Parc Maximilien dans l'esprit des grandes lignes directrices définies par la révision du cadre réglementaire.	
	<u>En Commission de Concertation et dans son avis du 12 juillet 2017</u>, par Bruxelles Environnement : - Considérant que la nouvelle séquence d'espaces publics devant améliorer la perméabilité locale et la mobilité active, en rive droite devra tenir compte l'axe rue du Progrès (place Solvay), au sud du Foyer Laekenois, jusqu'au Pont des Armateur qui est le cheminement le plus court à vol d'oiseaux entre le CCN (centre multimodal) et la zone de bureaux se développant sur le site Tour et Taxi. Son confort et sa sécurité devraient être renforcés	- Il y aura lieu d'en tenir compte lors de l'élaboration du projet.	- Nihil

	<u>Par le CRDT-CRU :</u> - Il est demandé à ce que les études concernant le boulevard Bolivar (fiche projet 1.15) soient bien intégrées au projet du Parc Maximilien (fiche projet 1.1.a) afin de garantir une cohérence dans l'ensemble du projet. Le boulevard Bolivar doit avoir une largeur de 38 à 40m pour avoir un boulevard avec un aménagement régulier avec bandes réservées aux transports publics, PC, circulation automobile etc. L'étude parc Maximilien prévoit la suppression de l'allée verte entre Héliport et Armateurs. Il faut là tenir compte des routes d'attaque des pompiers du poste de l'Héliport. La partie travaux sera prévue dans la fiche projet 1.15. - Un enjeu très important du réaménagement du parc consiste en l'articulation entre la place Saintelette, le parc Maximilien et le futur parvis du futur musée Citroën.	- Les remarques concernant les gabarits de voiries seront pris en compte lors de l'étude du PAD et des études de l'opération 1.1a. - Il y aura lieu d'en tenir compte lors de la conception du projet.	- Les modifications suivantes ont été effectuées : les études concernant le boulevard Bolivar sont incluses dans l'opération 1.1a, tandis que les travaux sont décrits dans la fiche 1.15. - Nihil.
En particulier concernant la mise à ciel ouvert de la Senne dans le Parc Maximilien	<u>En enquête publique :</u> - Considérant que le CRU prévoit de réunifier autant que possible l'ensemble du parc, en le libérant des barrières physiques existantes, et que des riverains considèrent comme « très intéressant » ; - Considérant, par contre, que certains habitants des tours « Héliport » sont inquiets de la réouverture de la Senne dans la mesure où, selon eux, le tracé de la Senne passerait sous les copropriétés Héliport 1-2-3 (immeubles tours adressés quai du Batelage), que la	- Nihil - Le plan d'eau ou la mise à ciel ouvert de la rivière nécessitera une maintenance stricte. - Considérant la directive 2000/60/CE du Parlement Européen	- Nihil

	fonction actuelle d'égout de la rivière n'aspire pas à l'imaginer remise à jour, que le niveau de l'eau, situé plusieurs mètres sous le niveau du terrain, entraînerait de facto une rupture topographique importante dans le futur parc en cas de réouverture, ce qui irait à l'encontre de l'objectif premier du projet de réunification ; - Considérant que les certains habitants des tours « Héliport » préféreraient un projet prévoyant une mise en évidence du tracé, par exemple en recréant une séquence de plans d'eau sur les égouts existants, ce qui permettrait de réintégrer l'eau dans le parc, en contrôlant la qualité de l'eau présente et en étant plus libre quant à l'aménagement des berges, et en gérant les niveaux de manière optimale ;	et du Conseil du 23 octobre 2000 établissant un cadre pour une politique communautaire dans le domaine de l'eau ; - Considérant l'Ordonnance établissant un cadre pour la politique de l'eau (20/10/2006) qui engage la Région à remplir des obligations européennes au niveau de la qualité physico-chimique et biologique et le 2eme plan de gestion de l'eau de la RBC 2016-2021 (20/01/2017) qui détermine diverses actions à mener pour répondre aux grands défis de la gestion de l'eau à Bruxelles : qualité de l'eau potable, égouttage, épuration des eaux usées, protection des cours d'eau et autres milieux humides.	
	<u>En Commission de Concertation et dans son avis du 12 juillet 2017, par Bruxelles Environnement :</u> - Considérant que la réouverture de la Senne devra être envisagée en conciliant les différentes fonctionnalités du parc tant en termes récréatifs que pédagogiques et paysagers. Plusieurs alternatives techniques et paysagères devront donc être étudiées et comparées afin de préserver au mieux les différentes fonctions. L'étude préalable (dite	- La mise à ciel ouvert de la Senne dans le Parc Maximilien est précédée par une étude technique et paysagère pilotée par Bruxelles Environnement visant à développer plusieurs scénarios pour l'ouverture partielle ou entière du cours d'eau et son intégration paysagère dans l'esprit d'apporter un atout qualitatif et récréatif au parc et aux quartiers	- Mention dans les « Conditions de réussite » que l'étude préalable ou étude technique devra prendre en compte les volets paysagers et fonctionnels du parc.

	« étude technique ») devra donc prendre en compte les volets paysagers et fonctionnels du parc.	adjacents, et cette étude comportera un volet participatif pour la sélection du ou des scénarios préférentiel(s) ; - L'étude technique et paysagère sera suivie par un concours de conception paysagère pour le réaménagement du parc entier sur base du ou des scénarios préférentiels ;	
Quant au projet 1.2 « Ferme du Parc Maximilien »	<u>Par le CRDT-CRU :</u> - Il est demandé que l'étude concernant le réaménagement de la ferme se fasse en même temps que les études du réaménagement complet du parc Maximilien et de ses abords (fiche projet 1.1.a) afin de garantir une cohérence des projets.	- Cette demande est logique et permettra d'avoir des projets cohérents.	- Cette remarque a été ajoutée dans la fiche projet 1.2.
Quant au projet 1.3 « Dalle Héliport »	<u>En enquête publique :</u> - Considérant que la copropriété Héliport 1, 2 et 3, et garages, est demandeuse d'une intervention de la Ville de Bruxelles, propriétaire de la dalle, pour en refaire l'étanchéité vieillissante, que, d'après elle, de nombreux problèmes d'infiltration sont connus et qu'elle considère par conséquent le projet imaginé dans le cadre du CRU comme « plus que bienvenu » ; - Considérant, néanmoins, que la copropriété est perplexe quant aux montants pour ces travaux annoncés (sans préciser si elle considère les travaux comme sous ou sur évalués);	- Nihil - L'estimation a été donné par un bureau d'étude ayant des architectes dans son équipe	- Mention dans les « Conditions de réussite » de : - la nécessité de mettre en place des actions concrètes d'information et de concertation avec les habitants et les associations actives sur le site ; - la nécessité d'assurer la sécurisation des terrasses des

	- Considérant le projet d'aménagement de potagers sur la dalle en question ; - Considérant que le projet devra être bien étudié pour tenir compte de l'ensoleillement limité et du vent très présent, facteurs intrinsèques à la situation même de la dalle, au pied de tours de grandes hauteurs ; - Considérant que la gestion ultérieure de cet espace ainsi que sa sécurisation devront être pensées dès le début du projet dans la mesure où différents logements donnent directement sur la dalle et que leur sécurité devra être une priorité, sans toutefois les « enfermer » ; - Considérant que les copropriétaires des immeubles concernés trouvent intéressante l'idée de développer un partenariat avec un opérateur pédagogique, mais qu'ils demandent que le choix de celui-ci soit concerté;	- Nihil - La vérification de l'impact des ombres portées fait partie des conditions critiques de réussite indiquées dans la fiche projet. - La fiche projet reprend dans les conditions de réussite la sécurisation et la gestion des accès à la dalle. - Considérant l'article 43 de l'ORU qui prévoit que le bénéficiaire d'une opération ou action du CRU peut mettre sur pied un comité de pilotage afin d'assurer le suivi de l'exécution et de la mise en œuvre de l'opération ou de l'action et qu'il prévoit que la participation citoyenne comprend des actions concrètes d'information et de concertation avec les habitants, en visant leur représentativité ainsi que les acteurs sociaux et économiques.	appartements du rdc.
	<u>En Commission de Concertation et dans son avis du 12 juillet 2017, par Bruxelles Environnement :</u> - Considérant que si la verdurisation de la dalle Héliport ne peut être que bénéfique pour la biodiversité et le cadre de vie des habitants, il conviendra pour le développement du projet de	- La vérification de l'impact des ombres portées fait partie des conditions critiques de réussite indiquées dans la fiche projet. Il y	- Ajout dans les conditions critiques de réussite : sécurisation des terrasses des appartements du rez-de-

	prendre en considération l'exposition (ombre portée des immeubles) ainsi que la sécurisation des terrasses des appartements du rez-de-chaussée.	aura lieu de tenir compte lors de l'élaboration du projet.	chaussée
	<u>Par le CRDT-CRU :</u> - Il est demandé que l'étude concernant le projet pour la Dalle Héliport devra bien se faire en même temps que les études du réaménagement complet du parc Maximilien et de ses abords (fiche projet 1.1.a). - Il est également précisé que le CRU n'intervient pas dans les travaux d'étanchéité de la dalle.	- Cette demande est logique et permettra d'avoir des projets cohérents. - C'est en effet la Ville de Bruxelles qui sera en charge des travaux d'étanchéité de la dalle, ainsi que de sa sécurisation.	- Cette remarque a été ajoutée dans la fiche projet 1.3. - Nihil
Quant au projet 1.4 « Equipement Vergote » sportif	<u>En enquête publique :</u> - Considérant que le Port s'inscrit dans le projet de tour sportive sur la courbe de giration du bassin Vergote et qu'il se tient à disposition de la Région pour négocier un bail emphytéotique permettant la concrétisation des aménagements prévus sur ce terrain ; - Considérant les activités portuaires qui jouxtent le terrain concerné, et les impacts négatifs que ces activités peuvent entraîner sur le fonctionnement et la gestion de l'équipement sportif ; - Considérant, qu'en ce qui concerne la promenade piétonne vers Tour & Taxis, le Port rappelle que cet aménagement ne doit pas gêner l'exploitation de ces concessions ni le	- La volonté de recherche d'une mixité fonctionnelle sur les terrains publics le long du canal est un des principes de bases du Plan Canal, et que le site concerné présente une opportunité pour la réalisation d'un projet public exemplaire capable d'intégrer toutes les contraintes liées à cette mixité fonctionnelle ; - Le centre sportif « Pôle Nord » est une infrastructure à portée locale et que le projet concerné prévoit d'avantage un programme d'ampleur supra-communale et complémentaire aux équipements sportifs dans les quartiers de part et d'autre du canal ;	- Nihil

	projet d'Inter-Béton de création d'un nouveau bâtiment à usage public dont l'accès se fera à cet endroit ; - Considérant que, selon le Port, la possibilité pour les promeneurs de passer sur ou à côté du pont-rail doit faire l'objet d'une analyse plus globale, non encore programmée par le Port à ce stade ; - Considérant que la Ville de Bruxelles estime que le site est situé trop près du centre sportif « Pôle Nord », bien qu'elle soutienne l'effort de création d'équipements sportifs dans le quartier ; - Considérant que la Ville de Bruxelles estime plus pertinent de prévoir cet équipement au sud du boulevard Simon Bolivar, vu l'absence d'équipements sportifs dans cette zone ;	- Le projet de programme relatif à la promenade piétonne vers Tour & Taxis propose une solution qui n'entrave pas l'activité économique et permet la création d'un lien qualitatif pour les modes doux et une continuité des cheminements. - Par ailleurs l'élargissement des trottoirs de la Place des Armateurs fait partie du projet de réaménagement porté par Bruxelles Mobilité qu'il fera l'objet des procédures de participation, de concertation et de publicité prévues par la loi, et que ce projet ne concerne pas les terrains privés du Port et ses concessionnaires ; - Les études, opérations et actes nécessaires pour rendre possible ces projets CRU seront assurés par les porteurs de projet en vue de mener à bien leur mission et la réalisation des projets qui leur ont été confiés, notamment en ce qui concerne les actes relatifs aux droits réels.	
	<u>Par le CRDT-CRU :</u> - La SAU, pilote du projet, est en discussion avec la Ville de Bruxelles, notamment le Service des Sports, afin de détailler la programmation.	- Nihil	- Nihil

	- La commune de Molenbeek devra être consultée lors du montage du programme afin de travailler en complémentarité avec l'équipement sportif du CQD Autour de Léopold II en cours de construction actuellement au quai des Charbonnages, 86.	- Nihil	- Cette remarque a été ajoutée dans la fiche projet 1.4.
Quant au projet 1.5 « Passage entre équipement et Av. Héliport » :	<u>En enquête publique :</u> - Considérant que l'opération n'est pas prioritaire pour la Ville de Bruxelles, et que celle-ci demande d'allouer le budget à une opération associée qui doit être réalisée par la Ville ;	- Le passage occupe une partie du terrain qui est déjà accessible et fonctionne de facto comme passage « informel » entre l'Avenue de l'Héliport et l'Allée Verte ; - Une réorganisation des activités économiques sur ce terrain permettra la réalisation de ce passage stratégique vers le canal (désenclavement, porosité) sans pour autant procéder à une expropriation. - Une relocalisation des activités économiques présentes sur le site, vers le futur projet mixte de CityDev dans le quartier Masui, présente une opportunité pour un échange de propriété visant à pérenniser ce passage, sans pour autant devoir faire recours à une expropriation.	- Nihil.
	<u>En Commission de concertation</u>, par la Ville de Bruxelles : - Considérant que la Ville de Bruxelles	- Cette opération n'a pas été	- Nihil.

	demande de faire passer l'opération 1.5 (Nouveau passage entre équipement et av. Héliport) d'opération CRU à opération à initier ; - et de consacrer le budget prévu pour cette opération aux opérations 1.7, 1.8 ou 1.9 ;	modifiée car elle est considérée comme prioritaire par la DRU, le Cabinet Vervoort et le bureau d'études. - Nihil.	- Nihil.
	<u>Par le CRDT-CRU :</u> - Il s'agit du rachat d'un entrepôt dans le but de créer un passage entre la courbe de giration du bassin Vergote (emplacement de la futur tour sportive, opération 1.5) et la rue de l'Héliport. Les membres ne considèrent pas ce projet comme prioritaire et préféreraient que le budget de cette opération soit mis sur un autre projet et que l'opération peut être mise « à initier »	- Considérant les objectifs du CRU d'amélioration du maillage urbain, cette opération n'a pas été modifiée car elle est considérée comme prioritaire.	- Nihil.
Quant au projet 1.6 « immeuble Bolivar » :	<u>En enquête publique :</u> - Considérant que, selon l'asbl Convivence, l'intervention budgétaire du CRU pour l'opération immobilière Héliport/Bolivar n'est pas précisée ;	- Le budget CRU n'intervient pas dans le financement de ce projet, et qu'il est prévu que l'ensemble du projet soit financé par la Régie de la Ville de Bruxelles, propriétaire du terrain, dans le cadre d'une opération à initier. La fiche-projet est détaillée et mentionne le PAD ainsi que le cadre réglementaire.	- Nihil.
	<u>En Commission de Concertation et dans son avis du 12 juillet 2017, par Bruxelles Environnement :</u>		

	- Considérant que nous craignons que la construction d'un nouvel immeuble mixte au coin Bolivar-Héliport ne participe pas à la continuité paysagère entre les différentes parties du parc (résultat attendu du projet 1.15) thématique centrale dans ce CRU et fragmente l'espace vert et bleu. Ceci devra être étudié dans le cadre de l'étude du PAD qui validera ou précisera les implantations et les gabarits.	- C'est en effet le PAD qui étudiera les impacts des futures constructions et qui déterminera les futurs gabarits.	- Nihil.
	<u>Par le CRDT-CRU :</u> - C'est une opération à initier. - Le PAD déterminera les nouveaux alignements et les gabarits des futurs projets. L'alignement du bâtiment doit être compatible avec l'espace nécessaire pour toutes les fonctions du boulevard Bolivar. - Il n'y a pas de modification du projet.	- Nihil. - Nihil.	- Nihil. - Nihil.
Quant au projet 1.7 « immeuble Héliport / Simons » :	<u>En enquête publique :</u> - Considérant la proposition du SIAMU portant sur le projet « immeuble Héliport / Simons » d'occuper une partie du rez-de-chaussée pour y implanter soit la permanence de la Prévention soit le Musée des pompiers ;	- Le CRU prévoit une opération associée sur ce site portée et développée par la Ville de Bruxelles sur le budget de la Ville.	- Nihil.
	<u>Par le CRDT-CRU :</u> - Vu le plan pluriannuel d'investissement de la	- Nihil.	- L'opération a été mise « à initier ».

	Régie foncière de la Ville de Bruxelles, le projet ne pourra probablement pas se faire dans la même temporalité que celle du CRU. Il est donc demandé de mettre la fiche à initier. - Le gabarit prévu dans le dossier de base est plus élevé que ce qui est prévu dans le PPAS donc il faudra attendre le PAD, ou abroger le PPAS, ce qui pourrait allonger les délais du projet. - L'opération est à mettre « à initier ».	- Cela prévu dans les délais d'élaboration du projet - Nihil.	- Nihil. - L'opération a été mise « à initier ».
Quant au projet 1.8 « immeuble Yser » :	<u>En enquête publique :</u> - Considérant que le CRU prévoit la construction d'un nouvel immeuble, notamment sur l'angle du boulevard Baudouin et de l'avenue de l'Héliport et considérant que d'après certains habitants de l'Avenue de l'Héliport cet édifice occasionnerait une perte de vue, une perte d'intimité, et une perte de valeur immobilière et donc poserait un grave préjudice; - Considérant la remarque du SIAMU portant sur le projet "immeuble Yser" prévu à l'angle du boulevard Baudouin et de l'avenue de l'Héliport, constatant l'environnement peu qualitatif pour implanter un immeuble résidentiel au-dessus de la sortie du métro Yser et sa proposition d'étudier la possibilité d'y implanter plutôt un bâtiment administratif emblématique pour le SIAMU, et qu'en échange, un immeuble résidentiel pourrait être réalisé à l'emplacement des locaux administratifs actuel de la caserne Héliport ;	- L'immeuble "Yser" prévu sur l'angle du boulevard Baudouin et de l'avenue de l'Héliport, est prévu sur un terrain affecté en « zone verte publique » par le PPAS 70-20b « Héliport » ; - Le Bureau Bruxellois de la Planification (« Perspective, ») a été chargé de la révision du cadre réglementaire dans un périmètre qui inclut le projet d'immeuble Yser et que les affectations présentent un enjeu majeur pour cette révision réglementaire. - La fiche-projet mentionne le PAD.	- Modification de l'opération (associée) en opération « à initier » ;

	En <u>Commission de concertation</u>, par la Ville de Bruxelles : - Considérant que la Ville de Bruxelles demande de corriger les données relatives aux propriétaires des parcelles visés par l'opération 1.8 (Nouveau bâtiment «Yser») ;	- Nihil.	- Vérification (et correction) des données cadastrales notamment en ce qui concerne le propriétaire du terrain ;
	<u>Par le CRDT-CRU :</u> - Le projet est plus complexe que le projet 1.7. : il est demandé à être mis « à initier ». - La STIB n'est que l'exploitante des infrastructures du métro, c'est Bruxelles Mobilité, la Direction de l'Infrastructures des Travaux Publics, qui gère ces infrastructures. Bruxelles Mobilité – DITP doit donc également être partenaire du projet.	- Nihil. - Nihil.	- L'opération a été mise « à initier ». - Bruxelles Mobilité (DITP) a été ajouté dans les partenaires.
Quant au projet 1.9 « Ferme des Boues » :	<u>En enquête publique :</u> - Considérant que le Port de Bruxelles soutient et contribue à ce projet via la concession à long terme d'une parcelle du terrain TACT pour accueillir les services techniques de la Ville de Bruxelles installés actuellement dans la Ferme des Boues, dans un entrepôt logistique à construire par la Ville ; - Considérant que la revalorisation du patrimoine que constitue la Ferme des Boues est perçue par des riverains comme très positive pour le quartier ; - Considérant néanmoins que les riverains ne	- La densité d'un redéveloppement de la Ferme des Boues proposée par le CRU est basée sur le cadre réglementaire en vigueur, à savoir le PPAS 70-20b « Willebroek » ; - Le Bureau Bruxellois de la Planification (« Perspective ») a été chargé de la révision du cadre réglementaire d'un périmètre qui inclut la Ferme des Boues, et que cette révision réglementaire fera l'objet des procédures de participation, de concertation et de	- Modification de l'opération (associée) en opération « à initier ».

	souhaitent pas d'un nouvel immeuble haut et les développements immobiliers trop imposants en bordure de canal (en plus des projets « UpSite » et « Canal Wharf ») ; - Considérant qu'ils considèrent qu'un développement immobilier trop important au bord du canal contribuerait à séparer celui-ci du quartier, ce qui irait à l'encontre de l'objectif recherché par le CRU, que le nouveau développement n'entretiendrait aucun dialogue avec son contexte ; - Considérant que des riverains souhaitent une intervention sobre et respectueuse du bâtiment existant de la ferme ;	publicité tels que prévus par la loi.	
	<u>En Commission de Concertation et dans son avis du 12 juillet 2017</u>, par Bruxelles Environnement : - Le projet 1.9. identifie comme critique le déménagement des activités techniques de la Ville de Bruxelles depuis la Ferme des boues vers un nouveau bâtiment du TACT. Le CRU doit également identifier diverses activités de la ville ayant actuellement cours dans le périmètre du Parc et nuisant aux fonctions de l'espace vert. - les écuries provisoires des calèches (qui occupent de l'espace au détriment des activités récréatives du Parc), - zone de stockage le long du Boulevard Bolivar - le bâtiment technique abrite plus de matériel et de personnel que ce qui est strictement nécessaire à l'entretien du parc. Une localisation mieux intégrée et dans une zone égouttée serait également à envisager.	- Ces activités seront prise en compte dans le projet de réaménagement du parc	- Nihil.

	<u>Par le CRDT-CRU :</u> - Le projet peut être mis « à initier » car la Ville de Bruxelles n'a pas encore une vue claire sur la temporalité du projet.	- Nihil.	- L'opération a été mise « à initier ».
Quant au projet 1.10 « Monument au Travail et parc sur l'eau » :	<u>En enquête publique :</u> - Considérant que le terrain situé entre la concession CCB Cementir (Holding) et le Monument au Travail présente une opportunité pour le transbordement de terres sur des bateaux, et des grands chantiers prévus en RBC dans les prochaines années ; - Considérant les expériences positives du projet de piscine à ciel ouvert temporaire porté par Pool Is Cool en 2016, et l'opportunité que présente le CRU pour pérenniser cette initiative sur le site concerné ; - Considérant que le Port a signalé n'avoir jamais marqué son accord sur la cession de la parcelle « DC Industrial » pour l'extension du square « Monument au travail », celle-ci lui étant indispensable pour des opérations de transbordement, tant pour ses travaux de dragage que pour l'évacuation des terres de chantiers proches du bassin Vergote. Considérant que selon ses informations, les volumes en jeu mobilisent entièrement cette parcelle, voire en nécessite d'autres (chantiers Tour & Taxis. Métro Nord) ; - Considérant que, pour cette raison, le Port propose une utilisation partagée de cette parcelle inverse de celle proposée dans le	- L'ambition du CRU est d'aménager un espace public de qualité autour du Monument au Travail en élargissant l'assiette de cet espace public par un usage partagé de la concession « DC Industrial » et par la création d'une passerelle permettant d'unifier les deux espaces publics situés de part et d'autre du canal ; - Le Port de Bruxelles juge possible un usage partagé entre les fonctions de transbordement de terre et d'espace public ; - Le Port de Bruxelles est identifié en tant que partenaire pour la réalisation de ce projet ;	- Précisions apportées à la fiche projet : - o usage partagé de la concession DC Industrial plutôt qu'une récupération de cette concession ; - o extension de l'espace public sur l'eau tout en maintenant la fonction portuaire de cette partie du bassin Vergote;

	programme du CRU1 : en l'occurrence une affectation portuaire principale laissant la place à des fonctions d'espace public lorsque non occupée par des transbordements ; - Considérant, en outre, que le Port demande de garder la maîtrise foncière de ce terrain sis en ZAPT afin de diminuer la pression routière dans cette zone ; - Considérant que le RIE identifie une incidence positive du projet en matière de mobilité ; - Considérant cependant que le Port s'étonne que ce projet soit considéré comme positif pour la mobilité, alors qu'il suppose une utilisation réduite du terrain « DC Industrial », fondamental pour l'évacuation des terres d'excavation des chantiers proches du bassin Vergote au cours des prochaines années (Chantiers Tour & Taxis, Métro nord...) ; - Considérant l'infrastructure à créer au-dessus de l'eau, le Port demande que ses recommandations de maintenir l'activité portuaire à cet endroit tout en développant le projet régional, soient respectées ; - Considérant le projet d'une deuxième passerelle de franchissement du pont De Trooz, le Port se réserve le droit de donner ses contraintes techniques et de navigation et s'interroge quant à sa réelle plus-value ;		
	<u>Par le CRDT-CRU :</u> - Un budget de 1.450.000 € est prévu dans le budget CRU pour la passerelle. Considérant la	- La passerelle est considérée comme prioritaire et reste partie	- Nihil.

	proximité immédiate d'un pont, il est proposé de mettre la création de la passerelle « à initier » et de mettre le budget de la passerelle sur le projet 2.7. Equipement / siège du Port de Bruxelles) - La réalisation de cette passerelle bien que moins prioritaire reste pertinente afin de lier les futurs espaces verts autour du Monument en Travail et d'améliorer la connexion vers le centre-ville, les quartiers Nord, Masui, Tour & Taxis, jusqu'au quartier Marie-Christine. - Il est demandé de vérifier s'il serait possible de modifier le projet Feder et de reconnecter la passerelle en cours de projet (FEDER) vers le Monument au Travail. Le FEDER pourrait être cité dans la fiche comme piste de financement, la passerelle ferait alors l'objet d'une autre enveloppe budgétaire.	intégrante de l'opération 1.10 avec un budget CRU de 1.450.000,00 €. - Nihil. - Il serait en effet opportun d'avoir un lien entre le projet FEDER et le projet CRU.	- Nihil. - Une phrase concernant la possibilité de connecter le projet à la passerelle Feder a été ajoutée dans la fiche 1.10.
Quant au projet 1.11 « Allée verte » :	<u>En enquête publique :</u> - Considérant que le Port signale la difficulté d'augmenter les plantations à cet endroit, étant donné la présence des accès aux différentes concessions, la présence du pertuis de la Senne qui empêche les constructions mais aussi la plantation d'espèces de haute tige notamment, les réflexions actuellement en cours avec certains concessionnaires pour le réaménagement futur de leurs parcelles dans la cadre du plan Canal ;	- Le programme du CRU présente un inventaire de projets potentiels et pertinents pour le territoire concerné, et que les études, opérations et actes nécessaires pour rendre possible ces projets CRU seront assurés par les porteurs de projet en vue de leur mission de mener à bien la réalisation des projets qui leur ont été confiés ; - Le Port de Bruxelles est repris dans les partenaires du projet ;	- Nihil.

	<u>En Commission de Concertation et dans son avis du 12 juillet 2017</u>, par Bruxelles Environnement : - Considérant que le réaménagement même léger de l'Allée verte doit absolument se faire en considérant le traitement des eaux de ruissellement de la voirie via une bande plantée avant rejet vers la Senne (situation actuelle), afin de diminuer son impact environnemental. La question de la mise en lumière de la Senne devra également se poser ;	- Il faudra en tenir compte lors de l'élaboration du projet.	- Nihil.
	<u>Par le CRDT-CRU :</u> - Un équilibre devra être trouvé entre l'amélioration la qualité de vie des habitants par un élargissement du trottoir et la plantation d'arbres de qualité et le fait que ce soit un axe structurant au PRAS et une voirie métropolitaine dans le plan Iris 2 (plan régional de mobilité). - L'élargissement du trottoir : les trottoirs côté bâti furent récemment rénovés dans le cadre d'un contrat de quartier. Ces trottoirs sont encore en bon état. Refaire les trottoirs ne devrait donc pas être une priorité. Quant à la plantation des arbres, il faudra vérifier le sous-sol s'il n'y a pas des impétrants qui l'empêcheraient.	- Il faudra en tenir compte lors de l'élaboration du projet. - Il faudra en tenir compte lors de l'élaboration du projet.	- Nihil. - Nihil.
Quant au projet 1.12 « Connexion entre Senne et canal » :	<u>En enquête publique :</u> - Considérant que le Port demande des éclaircissements sur son rôle éventuel dans	- Le projet ne concerne pas des terrains appartenant au Port de	- Nihil.

	cette fiche projet, tout en demandant que les zones en ZAPT continuent à être utilisées suivant cette affectation ;	Bruxelles.	
	<u>Par le CRDT-CRU :</u> - Le projet est à initier, actuellement piloté par la SAU. CityDev pourrait être intéressé mais pas dans l'immédiat.	- Nihil.	- Nihil.
Quant au projet 1.13 « Nouveau bâtiment 237 avenue de la Reine » :	<u>Par le CRDT-CRU :</u> - L'ordonnance ne prévoyant pas de projet de réserve, l'opération est « à initier ». - Il s'agit de désaffecter une voirie régionale et de créer une parcelle cadastrale afin de construire 4 à 5 logements sur cet angle. C'est donc assez compliqué et aucun porteur de logement régional ne sera intéressé (trop peu de logements). La Ville de Bruxelles est laissée comme pilote mais l'opération est à mettre « à initier ».	- Nihil. - Nihil.	- L'opération a été mise « à initier ». - Idem.
Quant au projet 1.15 « boulevard Simon Bolivar » :	<u>En enquête publique :</u> - Considérant que le projet prévoit un rétrécissement et le réaménagement du boulevard au profit des opérations immobilières et du réaménagement du Parc Maximilien ; - Considérant qu'il concerne une opération à initier qui n'est donc pas tenue aux délais d'exécution de 60 mois et un délai supplémentaire de 30 mois ;	- L'objectif principal du CRU est d'améliorer la qualité et l'accessibilité des espaces publics selon le principe de valorisation des grandes continuités vertes entre le centre-ville, le square Jules De Trooz, et Tour & Taxis, et considérant que le boulevard Simon Bolivar présente dans son état actuel une rupture de cette continuité ;	- L'opération est modifiée en opération mixte avec un budget CRU et un budget de Bruxelles Mobilité pour les travaux. Les études seront réalisées dans l'opération 1.1a « Parc Maximilien ». Les travaux du Boulevard Bolivar devront donc se faire dans le timing du CRU.

	- Considérant que la Ville de Bruxelles estime primordial de réaliser ce projet de manière prioritaire au profit de la qualité et la faisabilité des opérations immobilières et du réaménagement du Parc Maximilien, et que la Ville de Bruxelles demande dès lors de soit affecter un budget CRU à cette opération, soit de l'inscrire en tant qu'opération associée ;	- L'opération fait partie d'un objectif plus global de remembrement du Parc Maximilien ;	
	<u>Par le CRDT-CRU :</u> - Les études seront intégrées dans la fiche projet 1.1.a. - L'estimation des travaux doit être prévue dans cette fiche (à retrancher de la fiche 1.1.b).	- Nihil. - Nihil.	- La fiche projet a été adaptée en fonction de la remarque ci-contre. - Le budget a été adapté en fonction de la remarque ci-contre.
Quant au projet 2.1 « Square du Lakenveld » :	<u>En Commission de Concertation</u>, par la commune de Molenbeek-Saint-Jean : - Considérant que cet aménagement est déjà repris dans le PPAS Tour et Taxis ; qu'il y a lieu de respecter les normes en ce qui concerne l'accessibilité des personnes à mobilité réduite ; que de plus, le réaménagement de cet espace doit améliorer la qualité de vie des habitants (espace de jeux, verdurisation,...).	- Il y aura lieu de tenir compte du PPAS et des normes PMR lors de l'élaboration du projet.	- Nihil.
	<u>Par le CRDT-CRU :</u> - La Ville de Bruxelles souhaiterait être partenaire du projet.	- Il semble normal que la Ville de Bruxelles soit ajoutée comme partenaire vu que le square du	- La Ville de Bruxelles a été ajoutée dans les partenaires.

		Lakenveld sera une porte d'entrée à Tour & Taxis, situé sur le territoire de la Ville de Bruxelles.	
Quant au projet 2.2 « Terrain Ziegler » :	<u>En enquête publique :</u> - Considérant que le Port attire l'attention sur le fait que, en l'absence de précision contraire dans la fiche, cette voirie pourrait constituer une solution « de transit » motorisé vers l'avenue du Port dans un environnement urbain qui ne s'y prête pas (parc et projets d'écoles à proximité) ; - Considérant qu'il convient de signaler que le Port est propriétaire de la parcelle sur laquelle serait construite la voirie Nord-Sud tel que prévu dans la fiche de projet « terrain Ziegler »;	- Considérant que le PPAS 90-01 « Tour & Taxis » anticipe l'opération ; - Bruxelles Mobilité mène une étude de circulation sur l'ensemble du TIR et du TACT visant à mettre en évidence les impacts éventuels en matière de trafic de transit, et de proposer des solutions adéquates en vue de la réalisation de cette voirie ; - Des négociations sont en cours sur le financement et l'aménagement de la voirie Nord-Sud et des travaux supplémentaires ;	- Modification de l'opération (associée) en opération « à initier ». Le pilote du projet est la SAU.
	<u>Par le CRDT-CRU :</u> - La STIB doit être partenaire car la nouvelle voirie sera peut-être réservée aux bus. - Les discussions avec Ziegler risquent de rendre le projet hors délais du CRU : le projet devrait être mis « à initier ». - Petite précision à ajouter dans la fiche : il faudrait mentionner également le PPAS dans la situation de droit.	- Nihil. - Nihil. - Nihil.	- La STIB a été ajoutée dans les partenaires. - L'opération a été mise dans « à initier ». - La situation de droit a été adaptée.

Quant au projet 2.3 « Démolition de la rampe du TIR » :	<u>En enquête publique :</u> - Considérant que le Port s'interroge sur le statut du bout de voirie Nord-Sud entre sa connexion avec celle venant de la parcelle Ziegler et son aboutissement rue Dieudonné Lefèvre, qui justifie la démolition de la rampe : sera-t-elle limitée aux usages actifs ? Permettra-t-elle le transit local ? ; - Considérant que si le Port dit se conformer à la volonté de la Région de démolir la rampe d'accès au bâtiment C du centre TIR en vue de la création de la voirie Nord-Sud, il demande que la volonté de ne pas autoriser le trafic de transit soit étendue à l'ensemble de la voirie Nord-Sud, étant donné son caractère urbain et la présence d'un parc et de projets d'écoles à proximité ; - Considérant que le Port demande de remplacer, dans la partie « constats » : « Suite à une réorganisation interne des circulations cette rampe n'est plus utile à l'exploitation du Centre » par « Cette rampe sert de rampe de sortie pour le bâtiment C du TIR. Sa démolition nécessitera une réorganisation interne des circulations du TIR et des aménagements ad-hoc » ; - Considérant que le Port demande que cette démolition soit prise en charge par le programme du CRU1 et qu'il négociera la cession de l'assiette de la voirie Nord-Sud (soit 7.377 m²) contre l'octroi d'un autre terrain sis en ZAPT au PRAS ; - Considérant que le Port s'étonne que l'aspect	- Considérant que le PPAS 90-01 « Tour & Taxis » anticipe le projet ; - Des négociations sont en cours sur le financement et l'aménagement de la voirie Nord-Sud et des travaux supplémentaires comportant la démolition de la rampe TIR ; - Bruxelles Mobilité mène une étude de circulation sur l'ensemble du TIR et du TACT visant à mettre en évidence les impacts éventuels en matière de trafic de transit, et de proposer des solutions adéquates en vue de la réalisation de cette voirie ; - La « réorganisation interne du fonctionnement du TIR » est citée en tant que condition critique de réussite du projet ; - Le Bureau Bruxellois de la Planification (« Perspective ») a été chargé de l'élaboration d'un Masterplan pour le TIR, prenant en compte la démolition de la rampe TIR et la réorganisation interne du fonctionnement du TIR que cette opération engendrera ; - La démolition de la rampe TIR présente une opération qui ne peut pas être financée sur un budget CRU tel que précisé par l'Ordonnance du Gouvernement de la Région de	- Modification de la fiche relative à l'opération 2.3 « Démolition de la rampe du TIR » en remplaçant dans la rubrique « constats » la phrase « Suite à une réorganisation interne des circulations cette rampe n'est plus utile à l'exploitation du Centre » par « Cette rampe sert de rampe de sortie pour le bâtiment C du TIR. Sa démolition nécessitera une réorganisation interne des circulations du TIR et des aménagements ad-hoc ».
---	---	---	---

	« transfert de propriété de la future voirie » ne soit pas évoqué dans la fiche projet « Démolition de la rampe du TIR » ; - Considérant que le RIE identifie une incidence positive du projet en matière de mobilité ; Considérant cependant que, selon le Port, si la démolition de la rampe du centre TIR aura peut-être un impact positif pour la circulation des usagers de la future voirie Nord-Sud, elle aura une incidence négative certaine pour les usagers du TIR (nécessité de demitours, double sens de circulation sur l'autre rampe à régler par des feux de signalisation, ...) ; - Considérant que le Port s'étonne qu'aucun dédommagement n'est prévu dans le tableau budgétaire pour la conversion d'une parcelle lui appartenant en propre en voirie publique, alors qu'il doit par ailleurs financer les impacts de cette création (démolition de la rampe du bâtiment C et réorganisation du centre TIR) ; lesquels n'ont d'ailleurs pas encore fait l'objet d'une budgétisation de sa part ;	Bruxelles-Capitale du 18 octobre 2016 relatif à la revitalisation urbaine ;	
	<u>Par le CRDT-CRU :</u> - Petite précision à ajouter dans la fiche : il faudrait mentionner également le PPAS dans la situation de droit. - Il faudrait renommer l'opération « Rampe du Tir » car « Démolition de la rampe du Tir » est un peu restrictif vu qu'il y a aussi l'aménagement d'une nouvelle voirie.	- Nihil. - Nihil.	- La situation de droit a été adaptée. - Le nom de l'opération a été modifié.

Quant au projet 2.4 « Interface Tour & Taxis / avenue du Port » :	<u>Par le CRDT-CRU :</u> - La commune de Molenbeek doit être mise comme partenaire vu sa proximité géographique avec le projet.	- Nihil.	- La commune de Molenbeek a été ajoutée dans les partenaires.
Quant au projet 2.5 « Nouveaux logements rue de Ribaucourt » :	<u>Par le CRDT-CRU :</u> - Le pilote prévu est le Fonds du Logement.	- Nihil.	- Le pilote a été précisé dans la fiche projet.
	<u>En Commission de Concertation</u>, par la commune de Molenbeek-Saint-Jean : - Considérant que ce site se situe dans les limites du PPAS LEOPOLD II C* Ulens-Picard approuvé le 11/02/93 ; qu'il y a lieu de tenir compte des prescriptions de celui-ci lors de l'élaboration du projet ainsi que du régional régional d'urbanisme, Titre I pour l'implantation des constructions et Titre II pour les normes minimales d'habitabilité des logements ; - Considérant que la Commune de Molenbeek-Saint-Jean encourage les projets de logements mais souhaite que le nombre de logements 3-chambres et plus représente au moins 20 % du programme.	- Il sera tenu compte du PPAS (et des autres règlements d'urbanisme) lors de l'élaboration du programme. - La typologie des logements sera déterminée lors de la rédaction des cahiers des charges des marchés de services	- Nihil. - Nihil.
Quant au projet 2.6 « Nouveaux logements rue Ulens » :	<u>Par le CRDT-CRU :</u> - Le pilote prévu est le Fonds du Logement.	- Nihil	- Le pilote a été précisé dans la fiche projet.

	<u>En Commission de Concertation</u>, par la commune de Molenbeek-Saint-Jean : - Considérant que ce site se situe dans les limites du PPAS LEOPOLD II C* Ulens-Picard approuvé le 11/02/93 ; qu'il y a lieu de tenir compte des prescriptions de celui-ci lors de l'élaboration du projet ainsi que du régional régional d'urbanisme, Titre I pour l'implantation des constructions et Titre II pour les normes minimales d'habitabilité des logements ; - Considérant que la Commune de Molenbeek-Saint-Jean encourage les projets de logements mais souhaite que le nombre de logements 3-chambres et plus représente au moins 20 % du programme.	- Il sera tenu compte du PPAS (et des autres règlements d'urbanisme) lors de l'élaboration du programme. - La typologie des logements sera déterminée lors de la rédaction des cahiers des charges des marchés de services	- Nihil. - Nihil.
Quant au projet 2.7 « Equipement derrière le siège social du Port » :	<u>En enquête publique :</u> - Considérant que le Port dit se réjouir de voir ce projet repris dans la cadre du CRU1 ; - Considérant cependant qu'il s'étonne du montant prévu à sa charge, lequel n'a pas fait l'objet ni d'une étude, ni été budgété au Plan Pluriannuel des Investissements du Port ; - Considérant que la proposition de calendrier du projet et le montant de l'opération n'ont pas été validés par le Port ; - Considérant que le RIE identifie une incidence négative en matière de nuisances sonores; - Considérant que le Port s'interroge sur la relocalisation de la salle de concert existante	- Le projet est repris en tant qu'opération à initier dans le CRU. - L'impact positif qu'aura le développement de ce projet situé dans une zone stratégique et à proximité du projet de Parc du Quai des Matériaux et de Tour & Taxis.	- Nihil.

	sur le bassin Béco et qui devrait être rasée dans le cadre du projet de parc Béco ; - Considérant que le Port s'interroge sur le financement de l'équipement (la salle de concert ou un autre) qui sera installé au-dessus de son entrepôt (non budgétisé) et se réserve le droit de remettre en cause le montant de 1,8 millions d'euros prévu pour l'entrepôt sur base entre autre d'une étude plus fine à réaliser.		
	<u>Par le CRDT-CRU :</u> - Un équipement culturel d'ampleur régional pourrait être crée à cet endroit en partenariat avec le port et la Ville de Bruxelles. Si l'ensemble des acteurs sont d'accord, ce projet deviendrait alors prioritaire et bénéficierait d'un budget du CRU.	- Nihil	- Nihil
Quant au projet 2.8 « Réaménagement de la rue Picard » :	<u>Par le CRDT-CRU :</u> - Ce serait un projet financé par Beliris. La commune de Molenbeek et la STIB souhaitent appuyer le projet. - Il faudrait prévoir un réaménagement complémentaire jusqu'au boulevard du Jubilé, puisqu'on est limité ici au périmètre du CRU.	- Nihil - Ce serait effectivement plus cohérent de réaménager la voirie dans son ensemble.	- Nihil - La remarque concernant le réaménagement jusqu'au boulevard du Jubilé a été ajoutée dans la fiche projet.

Onderwerp	Geformuleerde opmerkingen	Motivering	Aanpassingen
Wat betreft de zakelijke rechten	<u>In openbaar onderzoek:</u> - Stad Brussel stuurt het project "IJzergebouw" aan, hoewel ze niet de eigenaar is van het terrein; - de Haven van Brussel signaleert dat de kwestie van de zakelijke rechten (via verkoop, pacht, ...) op de projectsites (onder andere het TIR-centrum en het traagheidsmoment van het Vergotebekken) moest worden opgehelderd;	- Het SVC-programma biedt een inventaris van potentiële en relevante projecten voor het betrokken grondgebied, en de projectleiders zullen zorgen voor de studies, verrichtingen en handelingen nodig om deze SVC-projecten mogelijk te maken, om hun opdracht en de uitvoering van de hen toevertrouwde projecten tot een goed einde te brengen; - De verkrijging van de zakelijke rechten vormt een integraal onderdeel van de uitvoering van het programma;	- Nihil - Nihil
	<u>In de Overlegcommissie</u>, door de Directie Stedenbouw en CityDev: - Overwegende dat er rekening zou moet worden gehouden met de adviezen van de eigenaars van de betrokken terreinen en gebouwen, namelijk Stad Brussel, de vennootschap van de Haven van Brussel, en andere;	- De eigenaars van het betrokken vastgoed moeten worden geraadpleegd: ze behoren tot de projectpartners;	- Nihil
Wat betreft de bestemmingen, dichtheden en bouwprofielen van de vastgoedverrichtingen,	<u>In openbaar onderzoek:</u> - het SVC bevat de bouw van nieuwe panden,	- Het Brussels Planningsbureau	- Aanvullende vermelding bij de

overeenstemming met de reglementering	onder meer op de hoek van de Boudewijnlaan en de Helihavenlaan, op die van de Simonsstraat en de Helihavenlaan, en op die van de Simon Bolivarlaan en de Helihavenlaan; - Deze gebouwen zullen werkelijk hoog zijn, wat volgens bepaalde eisers een verlies aan uitzicht, intimiteit en vastgoedwaarde zou veroorzaken en dus ernstige schade zou toebrengen; - Deze projecten (die winkels, voorzieningen en woongelegenheid bieden) vormen voor bepaalde bewoners echter een troef voor de wijk en een uitstekend initiatief, maar de geplande inplantingen, dichtheden en bouwprofielen moeten worden herzien;	("Perspective") werd belast met de herziening van het regelgevende kader via de uitwerking van een Richtplan van Aanleg, en de bestemmingen, dichtheden en bouwprofielen vormen een grote uitdaging in het kader van deze herziening; - Het "IJzergebouw" is gepland op de hoek van de Boudewijn- en de Helihavenlaan, op een terrein met als bestemming "openbaar groengebied" op BPA 70-20b "Helihaven", en de bestemmingswijziging zal het voorwerp vormen van het Richtplan van Aanleg.	"voorwaarden voor het welslagen" van projectfiche 1.1a "Maximiliaanpark: luik studies" betreffende de analyse van de elementen gelinkt aan de bestemmingen, het bouwprofiel en de dichtheid van een perimeter die onder meer de kazerne van de DBDMH en de vastgoedprojecten gepland op de rechteroever van het beken op het grondgebied van Stad Brussel, bevat.
	<u>In de Overlegcommissie</u>, door Stad Brussel: - Overwegende dat Stad Brussel vraagt om aan het Richtplan Maximiliaan de taak voor te behouden om de configuraties (inplantingen/bouwprofielen) te definiëren van de nieuwe panden gepland in de projecten 1.6 (nieuw "Bolivargebouw"), 1.7 (nieuw "Helihaven/Simons-gebouw") en 1.8 (nieuw "IJzergebouw"), op onderbouwde wijze en op basis van een gedetailleerde effectenstudie;	- Nihil	- Nihil
	<u>In de Overlegcommissie</u>, door de Directie Stedenbouw en CityDev: - Overwegende dat de lokalisering en de conformiteit van bepaalde projecten ten opzichte van de BPA's en het GBP in het	- Het gaat om een programma van projecten waarin wel projectintenties worden gedefinieerd, maar nog geen	- Nihil.

	algemeen niet voldoende worden gepreciseerd; dat de onnauwkeurigheid van de overgemaakte documenten geen verificatie mogelijk maakt van hun conformiteit of van de eventuele afwijkingen waarom moet worden verzocht in het kader van het beheer van de toekomstige aanvragen van stedenbouwkundige of unieke vergunningen; - Overwegende dat de geplande bouwprofielen in termen van integratie niet voldoende expliciet zijn in vergelijking met de omliggende stadscontext; Overwegende dat de Directie Stedenbouw een aantal elementen van voorbehoud uit met betrekking tot de geplande bouwprofielen (afwijking van Titel I van de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening en van de andere geldende gemeentereglementen, onder andere het BPA); - Overwegende dat de overeenstemming met de geldende reglementering niet kan worden gecontroleerd en dat er dus kans bestaat dat er een herroepingsprocedure of een procedure tot "gedeeltelijke" wijziging van bepaalde BPA's moet worden opgestart om de realisatie van bepaalde projecten mogelijk te maken, en dat er een nieuw regelgevend instrument moet worden ontwikkeld; - Overwegende dat op 9/6/2017 het Richtplan Maximiliaan werd gelanceerd, dat een deel van de perimeter van SVC 1 dekt, op de rechteroever (BPA Helihaven, BPA Willebroek 70-20 en de zone tussen het Vergotebekken, de Antwerpsesteenweg en een klein gedeelte	precieze inplantingen, bouwprofielen en volumes. Het is dus normaal dat de voorgelegde documenten nog niet heel nauwkeurig zijn en het niet mogelijk maken om de overeenstemming met alle geldende reglementen te controleren. - Idem. - Idem. - Idem. - Nihil. - Deze procedure wordt geïntegreerd	- Nihil. - Nihil. - Nihil. - Nihil. - Nihil.
--	--	---	---

	voorbij de De Troozbrug) en gericht is op het bepalen van de nieuwe configuraties (bestemmingen, inplantingen, bouwprofielen); - Overwegende dat bepaalde verrichtingen een gedeeltelijke buitengebruikstelling van de weg of een wijziging van de uitlijning vergen, wat het voorwerp vormt van een administratieve procedure die losstaat van de procedure van stedenbouwkundige of unieke vergunning; - Overwegende dat voor elke interventie de Directie Stedenbouw moet worden geraadpleegd voordat de aanvraag van de stedenbouwkundige vergunning wordt ingediend;	in de planning van het betrokken project/de betrokken projecten; - De Directie Stedenbouw zal worden geraadpleegd bij de uitwerking van de projecten;	- Nihil.
Wat betreft de huisvestingsprojecten	In <u>openbaar onderzoek</u>: - Gelet op de aard van de voornaamste leider van huisvestingsprojecten in het SVC (de Regie van de Stad Brussel, gespecialiseerd in woningen voor middeninkomens), en overwegende dat die zijn projecten met eigen fondsen zal realiseren en dus niet, volgens de vzw Convivence, verplicht zal zijn om sociale woningen of mogelijkheden inzake begeleid wonen te creëren; - Overwegende dat het aandeel van de sociale woningen tussen 2008 en 2016 met 2% is gedaald in de Noordwijk; - Gelet op het ruime aandeel van woningen verhuurd door privé-eigenaars (cf. Wijkmonitoring), en overwegende dat het risico van druk op de huurprijzen dus groot is, in het nadeel van de huishoudens die in een precare	- De huisvestingsprojecten van het SVC worden aangestuurd door drie verschillende projectleiders en zijn bijhorende projecten of projecten op eigen initiatief: de Regie van de Stad Brussel voor de projecten 1.6 "Nieuw Bolivargebouw", 1.7 "Nieuw Helihaven / Simons-gebouw" en 1.8 "Nieuw IJzergebouw", Stad Brussel voor het project 1.9 "Slijkhoeve", het Woningfonds voor de projecten 2.5 "Nieuwe woningen de Ribaucourtstraat", 2.6 "Nieuwe woningen Ulensstraat" en het gemengde project 2.2 "Ziegler-terrein" voor het luik huisvesting; Deze actoren hebben verplichtingen in termen van type van te bouwen of	- Nihil

	toestand verkeren; - Overwegende dat het, volgens de vzw Convivence (lid van het Netwerk Wonen), essentieel is om sociale woningen, daarmee gelijkgestelde woningen, of mogelijkheden tot begeleid wonen te ontwikkelen en de leiding van dergelijke projecten toe te vertrouwen aan de BGHM en andere gewestelijke actoren; - Overwegende dat de vzw Convivence van oordeel is dat de vastgoedverrichtingen op het Ziegler-terrein, in de Ribaucourt-wijk en in het kader van het Ulens-project vaag blijven, de projectleiders niet duidelijk zijn geïdentificeerd, de gewestelijke huisvestingsactoren niet zijn gedefinieerd en het bijgevolg onmogelijk is het type te bepalen van de woongelegenheid die zal worden gecreëerd (sociaal, met specifieke bestemming, voor verhuur of voor verkoop); - Overwegende dat de budgettaire tussenkomst van het SVC en de keuze van de projectleiders factoren zijn die het type van de gecreëerde huisvesting en de toegangscondities kunnen bepalen, en dat de vzw Convivence betreurt dat deze informatie niet beschikbaar is in het stadium van het openbare onderzoek; - Overwegende dat het percentage aan woningen met basiscomfort in de wijk en de omgeving ervan volgens de vzw Convivence een van de laagste is in het gewest (cf. Wijkmonitoring) en dat deze vereniging het dan ook jammer vindt dat in de op het einde van het dossier opgenoemde prioriteiten met betrekking tot toekomstige sociaaleconomische projectoproepen, de renovatie van het private woningpark en de strijd tegen de	te renoveren woningen op basis van hun specifieke reglementering; De renovatie van het private huisvestingspark en de strijd tegen de energiearmoede van de huishoudens zijn niet opgenomen in de thematieken voorgesteld door het studie bureau in het kader van de sociaaleconomische projecten. De keuze om deze problematiek niet te integreren in dit SVC is gebaseerd op het feit dat binnen de perimeter ervan meerdere wijkcontracten elkaar hebben opgevolgd, met meer recht op renovatie- en energiepremies tot gevolg; In de reglementeringen met betrekking tot de stadsvernieuwing (stadsvernieuwingsordonnantie en besluit aangaande stadsvernieuwingscontracten) komt dit type van interventie niet aan bod; De vastgoedverrichtingen voldoen minimaal aan de "EPB 2015"-vereisten voor nieuwbouw en ermee gelijkgestelde gebouwen, en aan de voorwaarden van de EPB-reglementering voor wat betreft renovaties. De verhoging van de premies en de herziening van het desbetreffende wettelijke kader zullen worden gedefinieerd in een nieuw regeringsbesluit, dat momenteel wordt bestudeerd en in de loop van 2018 zou moeten worden gepubliceerd.	
--	--	--	--

	energiearmoede van de huishoudens worden veronachtzaamd; - Overwegende dat de verhoging van de renovatiepremies binnen de perimeter van de SVC's (naar het voorbeeld van wat van toepassing is in het kader van de wijkcontracten) volgens de vzw Convivence moet worden verduidelijkt;		
	<u>Door het GCTO-SVC:</u> - In de ordonnantie is aangeduid dat in het kader van de SVC's voorrang wordt gegeven aan projecten inzake aanleg of herinrichting van openbare ruimte of stadsweefselinfrastructuur. Dat mag echter de creatie van huisvesting of de verbetering van de kwaliteit van gebouwen via SVC-financiering niet in de weg staan. - Er zou meer nadruk kunnen worden gelegd op het potentieel tot versterking van de energieprestaties van de verschillende vastgoedprojecten.	- Creatie van openbare huisvesting is vervat in de volgende bijhorende projecten: - 2.5 "Nieuwe woningen de Ribaucourtstraat": tussen 40 en 50 woningen; - 2.6 "Nieuwe woningen Ulensstraat": tussen 30 en 40 woningen; Ook andere projecten, "op eigen initiatief" bevatten de realisatie van woningen (1.6, 1.7, 1.8, 1.9, 1.13 en 2.2). - De nieuwe vastgoedprojecten moeten de EPB 2015-reglementering eerbiedigen.	- Nihil. - Nihil.
Wat betreft burgerparticipatie	<u>In openbaar onderzoek:</u> - Overwegende dat de vzw Convivence betreurt dat de participatiemaatregelen van de wijkcontracten niet voorkomen in de SVC's, des te meer omdat het precies op het vlak van projecten aangaande de inrichting van de	- De participatiemodaliteiten zijn vastgelegd in artikel 43 van de stadsvernieuwingsordonnantie. In dit artikel wordt bepaald dat de begunstigde, voor operaties	Nihil

	openbare ruimte is dat ze het doeltreffendst zijn. Overwegende dat de algemene vergaderingen ruimtelijker zijn, het equivalent van een wijkcomité niet bestaat en er geen enkele coördinatie van de informatiemaatregelen en participatieprocessen wordt georganiseerd, noch door een bepaalde actor, noch door de overheid; - Overwegende dat de vzw Convivence van mening is dat het voor burgerparticipatie bestemde budget niet volstaat, dat het eigenlijk 10% van de projectbudgetten zou moeten bedragen, zonder rekening te houden met de coördinatiekosten (personeel, werking en leveringen), en dat het zou moeten worden toegekend aan alle projecten (niet alleen aan de grootste);	waarvoor de globale raming de helft van de Europese drempel voor overheidsopdrachten voor werken overschrijdt, concrete acties moet organiseren op het vlak van informatie en overleg met de bewoners, alsook met de sociale en economische actoren, van bij de aanvang van de denkoefening en tijdens de uitwerking van deze operaties; - Volgens artikel 37 van de stadsvernieuwingsordonnantie mogen de begunstigden een maximum van tien percent van de totaalkosten van elke gefinancierde of gesubsidieerde operatie of actie besteden aan coördinatie en communicatie. In overeenstemming met artikel 20 van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering betreffende de Stadsvernieuwingscontracten, gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad op 30 maart 2017, hebben de bedoelde communicatieacties betrekking op de informatie gelinkt aan de uitvoering en de implementatie van de operaties en acties in het kader van het SVC, alsook van de burgerparticipatie;	
Wat betreft de timing	<u>In openbaar onderzoek:</u> - Overwegende dat Stad Brussel de termijn van 60 + 30 maanden voor de realisatie van de	- De uitvoeringstermijn van de SVC's bepaald in artikel 45 van de	- Wijziging van de projecten 1.7 "Helihaven/Simons-gebouw",

	vastgoedverrichtingen waarvoor zij projectleider is, namelijk het "Simonsgebouw", het "IJzergebouw" en de reconversie van de Slijkhoeve, te kort acht;	ordonnantie, bedraagt 60 maanden, te rekenen vanaf de eerste dag van de maand volgend op de beslissing van de regering tot goedkeuring van het SVC. Deze termijn kan worden verlengd met een bijkomende uitvoeringstermijn van zes maanden, mits de omstandigheden niet te wijten zijn aan de begunstigde en onder voorbehoud van uitdrukkelijke toestemming van de regering of haar gemachtigde, voor de operaties bedoeld in artikel 37, eerste lid, 1° tot 4° en 6°. De uitvoering van de operaties bedoeld in artikel 37, eerste lid, 1° tot 4 en 6 kan worden voortgezet gedurende de uitvoeringstermijn van 30 maanden. In overeenstemming met artikel 45 van de ordonnantie moeten alle door het SVC gefinancierde operaties en bijhorende operaties de uitvoeringstermijnen respecteren, maar zijn operaties op eigen initiatief niet aan deze verplichting onderworpen.	1.8 "IJzergebouw", 1.9 "Slijkhoeve" en 1.14 "Omgeving Klavertje 4" van bijhorende operaties in operaties "op eigen initiatief".
	<u>In de Overlegcommissie</u>, door Stad Brussel: - Overwegende dat Stad Brussel vraagt om de projecten 1.7 (nieuw "Helihaven/Simonsgebouw"), 1.8 (nieuw "IJzergebouw") en 1.9 (Slijkhoeve: gemengd programma) in te delen bij projecten "op eigen initiatief" in plaats van bij "bijhorende" projecten; - Overwegende dat Stad Brussel vraagt om project 1.15 (Bolivarlaan) in te delen bij	- Het is moeilijk deze projecten te realiseren binnen de timing van het SVC (cf. opmerkingen met betrekking tot de timing). Het verdient dus de voorkeur ze in te delen als zijnde "op eigen initiatief".	- Wijziging van de projecten 1.7 "Helihaven/Simonsgebouw", 1.8 "IJzergebouw" en 1.9 "Slijkhoeve" van bijhorende operaties in operaties "op eigen initiatief"; - Wijziging van project 1.15 in

	"bijhorende" projecten in plaats van bij projecten "op eigen initiatief", of het te integreren in de projecten 1.1a en 1.1b (Maximiliaanpark);	- Nihil.	gemengd project (SVC – Brussel Mobiliteit) voor het gedeelte werken (de studies zijn geïntegreerd in project 1.1a).
Wat betreft mobiliteit	<u>In openbaar onderzoek:</u> - Overwegende dat, onder meer volgens de Haven en de Havengemeenschap, de instandhouding van de capaciteit van de wegen rond het Vergotebekken, alsook op de Willebroekkaai en de Simon Bolivarlaan noodzakelijk is voor het goede verloop van de havenactiviteiten, en dat de SVC-projecten een impact zouden kunnen hebben op de mobiliteit, die reeds sterk onder druk staat; - Overwegende dat de Haven overigens vraagt dat de impact van de inrichtingen rond het Vergotebekken op de mobiliteit zou worden onderzocht in het vooruitzicht van de herinrichting van de Havenlaan, onder meer van de capaciteit van de kruispunten Groendreef/Redersplein en Redersplein/Haven, en dat vanuit de optiek van de instandhouding van de huidige capaciteit voor de toegang van de verschillende concessiehouders van het volledige Vergotebekken (cf. studie BM, fiche 1.1a). - Gelet op het verzoek van de DBDMH om bij de weginrichtingsprojecten de toegankelijkheid voor de voertuigen van de hulpdiensten te garanderen, onder meer door de eventuele toekomstige eigen trambeddingen (bijvoorbeeld in de Simon Bolivarlaan, op de Willebroekkaai, in de Groendreef), alsook de toekomstige Picardbrug berijdbaar en voldoende breed te	- Overwegende dat het milieueffectenrapport geen aanzienlijke impact op de mobiliteit, teweggebracht door de SVC-projecten, aantoon; - Overwegende dat de projecten het voorwerp zullen vormen van een stedenbouwkundige vergunning en, in voorkomend geval, van een milieueffectenrapport of -studie, in het kader waarvan de projectleiders verplicht zijn om de afwezigheid van impact op de mobiliteit aan te tonen en desgevallend maatregelen te treffen om deze impact te verzwakken; - Overwegende dat de aflevering van de stedenbouwkundige vergunningen en, in voorkomend geval, de milieueffectenstudies/-rapporten het voorwerp zal vormen van de bij wet geregelde overleg- en bekendmakingsprocedures; - Overwegende dat de "vertakking" van de Groendreef niet is opgenomen als SVC-project, maar ter informatie is vermeld als suggestie vanwege het studie bureau	- Wijziging van de Diagnose van het SVC waarbij het bestaan van de "Waterbus" (stadslijn voor personenvervoer per boot) wordt vermeld als een van de openbare vervoersnetten aanwezig binnen de perimeter.

	maken; - Gelet op de vraag van de DBDMH om toegankelijkheid voor de wagens van de hulpdiensten te garanderen op de Akenkaai, die gedeeltelijk autovrij zal worden gemaakt, en in de kleine Groendreef, die een gedeelde ruimte wordt, om hem te raadplegen aangaande de inrichting van de Havenlaan, en om de toegang voor de wagens van de hulpdiensten te waarborgen tijdens de inrichtingswerkzaamheden aan het Saintelettesquare; - Overwegende dat het Kanaal een kans biedt om het openbaar vervoer over het water te intensifiëren; - Overwegende dat Brussels By Water gericht is op het versterken van het aanbod van de "Waterbus" (stadslijn voor personenvervoer per boot), onder meer met het oog op de ontwikkeling van woningen en kantoren, alsook van het museum voor hedendaagse kunst langsheen het Kanaal, en dat daartoe een bijkomende opstapkade op de rechteroever van het Becobekken, ter hoogte van de toekomstige Picardbrug, moet worden gepland;	voor ontsluiting van de betrokken wijk op lange termijn; - Overwegende dat Brussel Mobiliteit is belast met de uitwerking van een mobiliteitsstudie voor het volledige grondgebied van het Kanaal met het oog op de transformatie van de zone, alsook op de lopende en geplande projecten; - Overwegende dat het potentieel van het Kanaal voor de ontwikkeling van het openbaar vervoer via het water niet wordt aangetoond in de diagnose van het SVC; - Overwegende dat de relevantie van bijkomende opstapkades kan worden geëvalueerd in het kader van de herziening van het reglementaire kader aangevat door het Brussels Planningsbureau ("Perspective"), en dat deze herziening het voorwerp zal vormen van de bij wet geregelde participatie-, overleg- en bekendmakingsprocedures; - Overwegende dat er momenteel onderzoek wordt verricht omtrent de integratie van de waterbus bij de MIVB in het volgende beheercontract van de Brusselse maatschappij voor openbaar vervoer - Gelet op het Regeringsbesluit van 4 mei 2017 tot toekenning van een subsidie van 45.000 € aan de vzw Brussels by Water voor uitbating en	
--	--	--	--

		promotie van de Waterbus in 2017.	
	<u>In de Overlegcommissie</u>, door Stad Brussel: - Overwegende dat de Stad niet positief staat tegenover de reductie van de hoofdwegen.	- Nihil.	- Nihil.
	<u>In het advies d.d. 12 juli 2017 van Leefmilieu Brussel:</u> - Overwegende dat Leefmilieu Brussel betreurt dat er geen enkele mobiliteitsstudie werd uitgevoerd met betrekking tot de volledige betrokken perimeter en daarbuiten. Bepaalde projecten kunnen immers een impact hebben op de circulatie, die omgekeerd ook een impact kan hebben op de bestemmingen van bepaalde zones.	- Intern zal door Brussel Mobiliteit een mobiliteitsstudie worden uitgevoerd.	- Nihil.
	<u>Door het GCTO – SVC:</u> - De weerhouden projecten zullen moeten stroken met het Gewestelijk Mobiliteitsplan. De hoofdpdracht van BM bestaat erin zich te ontfemen over de gewestelijke wegen en openbare ruimten. Met de technische en operationele beperkingen zal rekening moeten worden gehouden bij de uitvoering van de in het SVC weerhouden projecten. Aangezien de (menselijke) middelen van BM beperkt zijn, zullen de budgetten voor de coördinatie van de projecten zo goed mogelijk moeten worden aangewend.	- Deze opmerkingen vereisen geen commentaar of wijzigingen.	- Nihil - Nihil

	- Met de coördinatie bedoeld in de ordonnantie van 3 juli 2008 betreffende de bouwplaatsen op de openbare weg, van de verschillende werven in de zone binnen en rond de perimeter van SVC1 dient rekening te worden gehouden bij de planning van de verschillende interventies op de openbare weg en bij interventies die tijdens hun uitvoering de mobiliteit beïnvloeden. - Voorafgaand aan elke verbintenis moet BM bij overleg met de projectleider worden betrokken om de strategische uitdagingen inzake gewestelijke mobiliteit, de operationele en technische beperkingen van elk project, alsook de budgettaire en menselijke middelen die beschikbaar zijn voor BM, in het SVC te integreren. - Gezien de talrijke projecten op het vlak van inrichting van openbare ruimten en vastgoedontwikkeling, zou er een mobiliteitsstudie moeten worden uitgevoerd aangaande de volledige kanaalzone, en meer in het bijzonder aangaande de perimeter van het SVC. - De verbinding tussen Molenbeek en Schaarbeek via de Masuistraat is belangrijk - ze mag niet worden geëlimineerd. Wat betreft het Richtplan Bus, werd overgegaan tot de 1ste lezing. Dit plan bevat een rechtstreekse busverbinding tussen Thurn en Taxis, Reders, Masui en het stadscentrum.		- Nihil - Intern zal door Brussel Mobiliteit een mobiliteitsstudie worden gerealiseerd. - Nihil
Wat betreft het Saintelettesquare	<u>In openbaar onderzoek:</u> - Gelet op de door omwonenden van het	- De potentiële scenario's voor de	- Nihil

	Saintelettesquare en de Diksmuidelaan uitgedrukte vrees omtrent een verplaatsing van de weg naar de zuidkant van het square (in de richting van hun woning) ten behoeve van de aanleg van een "park" aan de noordzijde (aan de kant van het Citroën-gebouw); - Overwegende dat deze eisers het feit dat de weg dicht bij hun woning zou komen te liggen, beschouwen als hinder en dat ze suggereren om het omgekeerde te doen, namelijk de openbare ruimte aan de kant van de woningen te vergroten en de weg dicht bij het toekomstige museum en het Kaaitheater te leggen;	herinrichting van het Saintelettesquare zijn aan bod gekomen in de Diagnose van het SVC, en Brussel Mobiliteit heeft studies verricht met het oog op een herinrichting van het square; - Het Saintelettesquare en de Akenkaai worden door geen enkel project in het kader van het SVC aangepakt;	- Nihil
Wat betreft het patrimonium	<u>In de Overlegcommissie</u>, door de Directie Monumenten en Landschappen: - Overwegende dat voor elke interventie op of in de buurt van een geklasseerd of geïnventariseerd opmerkelijk erfgoed, de Directie Erfgoed en de Directie Stedenbouw, cel Openbare ruimten, moeten worden geraadpleegd voordat de aanvraag van de stedenbouwkundige vergunning wordt ingediend. Voor de perimeter van SVC1 gaat dat in het bijzonder om: - (1.4) herinrichting van het Redersplein met integratie van de oude locomotief, in de buurt van het Havenhuis, opgenomen in de inventaris; - (1.9) verdichting van het huizenblok van de geklasseerde Slijkhoeve; - (1.10) herinrichting van de omgeving van het geklasseerde Monument aan de Arbeid;	- De Directie Monumenten en Landschappen zal worden geraadpleegd bij de uitwerking van de projecten;	- Nihil

	- (2.1) inrichting van een nieuwe toegang tot het park van Thurn en Taxis vanop het Lakenveldplein. Een openstelling die toegang biedt tot het toekomstige park, mag worden overwogen op voorwaarde dat de interventie op de bestaande art-nouveauhekkens, die perfect zijn bewaard, wordt beperkt; - (2.4) interface T&T - Havenlaan - afschaffing van hekkens, uit te voeren in combinatie met de herinrichting van de Picardstraat en de Havenlaan. De eventuele demontage van de art-nouveauhekkens op de hoek van de Havenlaan lijkt des te minder gerechtvaardigd doordat er reeds een brede ingang bestaat tussen de twee inkompaviljoenen. De bestaande toestand moet worden behouden; - (2-7) uitbreiding van het Havenhuis, een art-decopand opgenomen in de inventaris. - Bovendien moeten de borstweringen die het havendomein markeren, zoveel mogelijk worden behouden; in geval van herinrichting, de gedemonteerde elementen hergebruiken om bepaalde lacunes op te vullen (bijv. in de Havenlaan).	- Bij de uitwerking van de projecten moet met deze opmerking rekening worden gehouden.	- Nihil
Aanbevelingen afkomstig uit het Milieueffectenrapport (MER - april 2017) <i>De aanbevelingen en de samenvattende tabel van het MER betreffende SVC 1 zijn als bijlage toegevoegd.</i>	- Overwegende dat de meerderheid van de projecten een positieve impact heeft op het milieu en dat de in het MER opgenomen aanbevelingen geen wijzigingen aan de projecten teweegbrengen; - Overwegende dat deze aanbevelingen zullen moeten worden geïntegreerd bij de uitvoering van het programma;	- Overwegende dat het MER het mogelijk maakt om van het stadium "voorlopig SVC-programma" over te gaan naar het eindstadium "definitief SVC-programma" via een iteratief proces; - Overwegende dat de aanbevelingen opgenomen in het	- Nihil

	- Overwegende echter dat de volgende operaties een negatieve impact zouden kunnen hebben op bepaalde aspecten: - 1.2. Hoeve Maximiliaanpark: onder meer op het beheer van het afval- en het regenwater, en op het afvalbeheer; - 2. Dalle Helihaven: onder meer op bepaalde sociaaleconomische aspecten, het beheer van het afval- en het regenwater, de bodem, de ondergrond en het grondwater; - 1.4. Sportvoorziening Vergote: op bepaalde sociaaleconomische aspecten; - 1.5. Nieuwe doorgang tussen voorziening en Helihavenlaan: op de bodem, de ondergrond en het grondwater; - 1.6. Nieuw Bolivargebouw: op het natuurpatrimonium en de mobiliteit; - 1.7. Nieuw Helihaven/Simons-gebouw: op het klimaat, het microklimaat en de mobiliteit; - 1.8. Nieuw IJzergebouw: onder meer op bepaalde sociaaleconomische aspecten, het natuurpatrimonium, het beheer van het afval- en het regenwater, de bodem, de ondergrond, het grondwater en de mobiliteit; - 1.9. Slijkhoeve: op de mobiliteit; - 1.11. Groendreef: op bepaalde sociaaleconomische aspecten en op de mobiliteit; - 1.13. Nieuw gebouw Koninginnelaan 237: op de mobiliteit; - 2.1. Lakenveldsquare: op bepaalde sociaaleconomische aspecten en op het natuurpatrimonium; - 2.2. Ziegler-terrein: onder meer op het natuurpatrimonium en het beheer van	MER, geen wijzigingen van het basisprogramma hebben teweeggebracht; - Overwegende dat deze aanbevelingen zullen kunnen worden geïntegreerd bij de uitwerking van de projecten.	
--	--	---	--

	afval- en regenwater; - 2.5. Nieuwe woningen de Ribaucourtstraat: op de mobiliteit; - 2.6. Nieuwe woningen Ulensstraat: op de mobiliteit; - 2.7. Uitrusting achter maatschappelijke zetel van Haven: op de geluids- en de trillingshinder; - 2.8. Herinrichting Picardstraat: op de mobiliteit.		
	<u>In het advies d.d. 12 juli 2017 van Leefmilieu Brussel:</u> - In de tekst van het milieueffectenrapport wordt expliciet melding gemaakt van delen en documenten die als bijlage zijn toegevoegd en essentieel zijn voor een goed begrip van het dossier, namelijk: - Ontbrekende bijlage: Evaluatiefiche per interventie die, of project dat deel uitmaakt van het SVC-programma - Ontbrekend deel van de versie van het document voorgelegd in het kader van het openbaar onderzoek: 4.8 "Samenvatting van de aanbevelingen". Vermits deze documenten ontbraken bij de adviesaanvraag, kan LB enerzijds enkel een gedeeltelijk advies uitbrengen, en wensen we anderzijds uw aandacht te vestigen op het risico dat er in dit verband beroep wordt aangetekend. Immers, zonder raadpleging van de "evaluatiefiches per interventie of project" (niet opgenomen in het document onderworpen aan openbaar onderzoek) of de samenvattende tabel van sectie 4.8 "<i>Synthese van de aanbevelingen</i>" van het MER (evenmin opgenomen in het document onderworpen aan	- Een of meer personen van Leefmilieu Brussel waren lid van het Stuurcomité van de MER's van de SVC's en moeten de hiertegenover vermelde documenten dus hebben ontvangen.	- Nihil

	openbaar onderzoek) is het moeilijk om te oordelen over de kwaliteit van het rapport, althans voor het gedeelte met betrekking tot de individuele projecten, vermits de samenvattende tabel geen enkele verantwoording of toelichting bevat inzake de quoteringen (-, 0 of +) die aan elk van de projecten van het programma voor elke thematiek zijn gegeven - Leefmilieu Brussel herinnert eraan dat geklasseerde installaties, in de zin van de ordonnantie betreffende de milieuvergunningen van 5 juni 1997, automatisch het voorwerp vormen van een effectenrapport (voor installaties van klasse 1B) of een "verkorte" effectenstudie (voor installaties van klasse 1A), ongeacht of ze al dan niet zijn vervat in de perimeter van een bijzonder plan van aanleg waarvoor een MER is opgesteld.	- Nihil	- Nihil
Wat betreft project 1.1a en 1.1b "Maximiliaanpark"	<u>In openbaar onderzoek:</u> - Overwegende dat buurtbewoners van oordeel zijn dat de openstelling van het park naar de wijk toe door het afschaffen van de hekkens heel positief is, dat de geponeerde vaststelling relevant is, dat de hoeve momenteel inderdaad een barrière vormt; - Gelet echter op het verzoek van buurtbewoners om bij de hernieuwde openstelling van de hoeve naar de wijk toe, de onmiddellijke omgeving van de gebouwen, onder meer de ingangen, een stedelijk karakter te laten behouden; - Overwegende dat de mede-eigendom	- De hoofddoelstelling van het SVC bestaat in de verbetering van kwaliteit en toegankelijkheid van de openbare ruimten volgens het principe van herwaardering van de grote groene continuïteiten tussen het stadscentrum, het Jules De Troozplein en Thurn en Taxis, en in haar huidige staat breekt de hoeve van het Maximiliaanpark deze continuïteit; - De openlegging van de Zenne in het Maximiliaanpark wordt voorafgegaan door een technische	- Vermelding in de "Voorwaarden tot welslagen" dat bij het vooronderzoek of technische onderzoek rekening zal moeten worden gehouden met de landschappelijke en functionele aspecten van het park.

	Helihaven 1 in 2015 een inrichtingsontwerp voor het plein aan de voet van de toren heeft voorgesteld aan de stedenbouwkundige diensten van Stad Brussel, dat dit type van inrichting blijft beantwoorden aan de verwachtingen van de mede-eigenaars en dat zij de wens hebben geuit om het ontwerp te bespreken met de projectleider; - Overwegende dat de Haven van Brussel, eigenaar van de site genaamd "draaicurve Vergote", constateert dat de projectfiches 1.1a en 1.1b het luik niet detailleren, dat de overdracht van de zakelijke rechten op het perceel evenmin wordt aangehaald, en dat er geen enkele garantie wordt gegeven met betrekking tot de toekenning van een SVC-budget;	en landschapsstudie, geleid door Leefmilieu Brussel en gericht op de ontwikkeling van meerdere scenario's voor de gedeeltelijke of volledige openlegging van de waterweg en zijn landschappelijke integratie vanuit de idee om een kwalitatieve en recreatieve troef te bieden aan het park en de aangrenzende wijken - deze studie zal een participatief luik bevatten voor de selectie van een of meer voorkeursscenario's; De technische en landschapsstudie zal worden gevolgd door een wedstrijd landschapsontwerp met het oog op de herinrichting van het volledige park op basis van een of meer voorkeursscenario's; - De herontwikkeling van de hoeve zal deel uitmaken van het algemene herinrichtingsproject voor het Maximiliaanpark in de geest van de grote richtlijnen gedefinieerd bij de herziening van het regelgevende kader.	
	<u>In de Overlegcommissie en in zijn advies van 12 juli 2017</u>, door Leefmilieu Brussel: - Overwegende dat in het kader van de nieuwe opeenvolgende openbare ruimten gericht op het verbeteren van de plaatselijke doordringbaarheid en het stimuleren van de actieve mobiliteit, op de rechteroever rekening moet worden gehouden met de as	- Er zal rekening mee moeten worden gehouden bij de uitwerking van het project.	- Nihil

	Vooruitgangstraat (Solvayplein), ten zuiden van de Lakense Haard, tot aan de Redersbrug, die in vogelvlucht de kortste weg is tussen het CCN (multimodaal centrum) en de kantorenzone in ontwikkeling op de Thurn en Taxis-site. Het comfort en de veiligheid ervan zouden moeten worden verhoogd		
	<u>Door het GCTO-SVC:</u> - Er wordt gevraagd om de studies met betrekking tot de Bolivarlaan (projectfiche 1.15) te integreren in het project Maximiliaanpark (projectfiche 1.1.a) om de samenhang van het geheel van het project te garanderen. De Bolivarlaan moet 38 tot 40 m breed zijn opdat ze regulier zou kunnen worden ingericht met stroken voorbehouden aan openbaar vervoer, fietsers, auto's, enz. De studie met betrekking tot het Maximiliaanpark bevat eliminatie van de Groene Dreef tussen Helihaven en Reders. Daar dient rekening te worden gehouden met de uitvalswegen voor de brandweer van de Helihavenpost. Het gedeelte werken moet worden opgenomen op projectfiche 1.15. - Een heel belangrijke uitdaging bij de herinrichting van het park bestaat in de geleiding tussen het Saincteletteplein, het Maximiliaanpark en het toekomstige voorplein van het toekomstige Citroënmuseum.	- Met de opmerkingen aangaande de wegprofielen dient rekening te worden gehouden bij de studie van het RPA en de studies in het kader van project 1.1a. - Er zal rekening mee moeten worden gehouden bij het ontwerpen van het project.	- De volgende wijzigingen zijn aangebracht: de studies met betrekking tot de Bolivarlaan zijn vervat in project 1.1a, terwijl de werken worden beschreven op fiche 1.15. - Nihil.
In het bijzonder in verband met het openleggen van de Zenne in het Maximiliaanpark	<u>In openbaar onderzoek:</u> - Overwegende dat het SVC gericht is op een zo sterk mogelijke hereniging van het parkgeheel door het te bevrijden van de	- Nihil	- Nihil

	bestaande fysische barrières, en dat de buurtbewoners dat "heel interessant" vinden; - Overwegende anderzijds dat bepaalde bewoners van de "Helihaventorens" zich zorgen maken over de hernieuwde openlegging van de Zenne in de mate waarin, volgens hen, haar traject onder de mede-eigendommen Helihaven 1-2-3 (torenpannen met adres op de Schipperijkaai) door zou lopen, dat de huidige rioolfunctie van de rivier de idee dat ze opnieuw in de openlucht zou komen te liggen, niet aantrekkelijk maakt, dat het waterpeil, dat zich een aantal meter onder het niveau van het terrein bevindt, in geval van hernieuwde openlegging de facto een grote topografische breuk in het toekomstige park met zich zou meebrengen, wat zou indruisen tegen de hoofddoelstelling van het herenigingsproject; - Overwegende dat die bewuste bewoners van de "Helihaventorens" de voorkeur zouden geven aan een project waarbij het traject sterker zou worden benadrukt, bijvoorbeeld door opeenvolgende waterpartijen aan te leggen op de bestaande afvoeren, wat het mogelijk zou maken het water opnieuw te integreren in het park, door de kwaliteit van het aanwezige water te controleren, meer vrijheid te hebben inzake de inrichting van de oevers, en de niveaus op een optimale manier te beheren;	- De waterpartij of de openlegging van de rivier zou strikte instandhouding vergen. - Gelet op richtlijn 2000/60/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2000 tot vaststelling van een kader voor communautaire maatregelen betreffende het waterbeleid; - Gelet op de ordonnantie tot opstelling van een kader voor het waterbeleid (20/10/2006), die het gewest ertoe verbindt om Europese verplichtingen na te komen op het vlak van fysicochemische en biologische kwaliteit, en op het 2de Waterbeheerplan van het BHG 2016-2021 (20/01/2017), waarin diverse acties worden bepaald die moeten worden ondernomen om tegemoet te komen aan de grote uitdagingen inzake waterbeheer in Brussel: drinkwaterkwaliteit, afwatering, zuivering van afvalwater, bescherming van waterlopen en andere vochtige omgevingen.	
	<u>In de Overlegcommissie en in zijn advies van 12 juli 2017, door Leefmilieu Brussel:</u>		

	- Overwegende dat bij het plannen van de hernieuwde openlegging van de Zenne, de verschillende recreatieve, pedagogische en landschappelijke functies van het park zullen moeten worden verzoend. Er zullen dus meerdere technische en landschappelijke alternatieven moeten worden bestudeerd en vergeleken om de verschillende functies zo goed mogelijk te bewaren. Bij het vooronderzoek (het zogeheten "technisch onderzoek") zal dus rekening moeten worden gehouden met de landschappelijke en functionele aspecten van het park.	- De openlegging van de Zenne in het Maximiliaanpark wordt voorafgegaan door een technische en landschapsstudie, geleid door Leefmilieu Brussel en gericht op de ontwikkeling van meerdere scenario's voor de gedeeltelijke of volledige openlegging van de waterweg en zijn landschappelijke integratie vanuit de idee om een kwalitatieve en recreatieve troef te bieden aan het park en de aangrenzende wijken - deze studie zal een participatief luik bevatten voor de selectie van een of meer voorkeurscenario's; - De technische en landschapsstudie zal worden gevolgd door een wedstrijd landschapsontwerp met het oog op de herinrichting van het volledige park op basis van een of meer voorkeurscenario's;	- Vermelding in de "Voorwaarden tot welslagen" dat bij het vooronderzoek of technische onderzoek rekening zal moeten worden gehouden met de landschappelijke en functionele aspecten van het park.
Wat betreft project 1.2 "Hoeve Maximiliaanpark"	<u>Door het GCTO-SVC:</u> - Er wordt gevraagd dat de studie met betrekking tot de herinrichting van de hoeve op hetzelfde moment zou plaatsvinden als de studies aangaande de volledige herinrichting van het Maximiliaanpark en zijn omgeving (projectfiche 1.1.a) om de coherentie van de projecten te waarborgen.	- Deze vraag is logisch en maakt coherente projecten mogelijk.	- Deze opmerking werd aan projectfiche 1.2. toegevoegd.

Wat betreft project 1.3 "Bodemplaat Helihaven"	<u>In openbaar onderzoek:</u> - Overwegende dat de mede-eigendom Helihaven 1, 2 en 3, met garages, vragende partij is voor een interventie van Stad Brussel, eigenaar van de bodemplaat, om te remediëren aan de verouderende dichtheid ervan, dat er - volgens de mede-eigendom - tal van doorsijpelingsproblemen gekend zijn, en dat hij het in het kader van het SVC geplande project dan ook "meer dan welkom" acht; - Overwegende echter dat de mede-eigendom perplex staat wat betreft de bedragen voor deze aangekondigde werken (zonder dat hij preciseert of hij de werken onder- of overgewaardeerd vindt); - Gelet op het inrichtingsontwerp voor moestuinen op de betreffende bodemplaat; - Overwegende dat het project goed zal moeten worden bestudeerd om rekening te houden met de beperkte bezonning en de krachtige wind, factoren intrinsiek aan de ligging van de bodemplaat, aan de voet van hoge torens; - Overwegende dat het latere beheer van deze ruimte, alsook de beveiliging ervan zullen moeten worden overdacht vanaf de start van het project in de mate waarin verschillende woningen rechtstreeks uitkomen op de bodemplaat en hun beveiliging een prioriteit moet zijn, waarbij ze echter niet mogen worden "ingesloten"; - Overwegende dat de mede-eigenaars van de betrokken panden het een interessante idee	- Nihil - De raming is afkomstig van een studiebureau met architecten in zijn team - Nihil - De controle van de impact van de slagschaduw behoort tot de kritische succesfactoren aangeduid op de projectfiche. - Tot de succesfactoren vermeld op de projectfiche, behoren beveiliging en beheer van de toegangen tot de bodemplaat. - Gelet op artikel 43 van de stadsvernieuwingsordonnantie, waarin wordt bepaald dat de	- Vermelding bij "Succesfactoren" van: - de noodzaak tot het ondernemen van concrete acties op het vlak van informatieverstrekking aan, en overleg met de bewoners en de verenigingen die actief zijn op de site; • de noodzaak tot het beveiligen van de terrassen van de appartementen op de gelijkvloerse verdieping.
--	--	---	--

	vinden om een partnerschap te ontwikkelen met een pedagogische actor, maar dat ze vragen dat er overleg zou worden gepleegd omtrent diens selectie;	begunstigde van iedere operatie of actie van het SVC een stuurcomité kan oprichten om de uitvoering en implementatie van de operatie of actie in kwestie op te volgen, en dat de burgerparticipatie concrete informatieverstrekking en overleg met de bewoners, rekening houdend met hun representativiteit, en met de betrokken sociale en economische actoren omvat	
	<u>In de Overlegcommissie en in zijn advies van 12 juli 2017</u>, door Leefmilieu Brussel: - Overwegende dat als de begroening van de Helihaven-plaat enkel gunstig kan zijn voor de biodiversiteit en voor de leefomgeving van de bewoners, bij de projectontwikkeling rekening moet worden gehouden met de blootstelling (slagschaduw van de gebouwen) en de beveiliging van de terrassen van de appartementen op de gelijkvloerse verdieping.	- De controle van de impact van de slagschaduwen behoort tot de kritische succesfactoren aangeduid op de projectfiche. - Er zal rekening mee moeten worden gehouden bij de uitwerking van het project.	- Toevoeging bij de kritische succesfactoren: beveiliging van de terrassen van de appartementen op de gelijkvloerse verdieping
	<u>Door het GCTO-SVC:</u> - Er wordt gevraagd dat de studie met betrekking tot het project voor de bodemplaat van de Helihaven op hetzelfde moment zou plaatsvinden als de studies aangaande de volledige herinrichting van het Maximiliaanpark en zijn omgeving (projectfiche 1.1.a). - Er wordt ook gepreciseerd dat het SVC niet tussenkomt in de dichtingswerken aan de bodemplaat.	- Deze vraag is logisch en maakt coherente projecten mogelijk. - Het is immers Stad Brussel die belast is met de dichtingswerken aan de bodemplaat, alsook met de beveiliging ervan.	- Deze opmerking werd aan projectfiche 1.3. toegevoegd. - Nihil

Wat betreft project 1.4 "Sportuitrusting Vergote"	<u>In openbaar onderzoek:</u> - Overwegende dat de Haven kadert in het ontwerp van een sporttoren op de draaicurve van het Vergotebekken en dat ze zich ter beschikking houdt van het gewest voor het onderhandelen omtrent een erfpachtovereenkomst die de concretisering van de op dit terrein geplande inrichtingen mogelijk maakt; - Gelet op de havenactiviteiten die plaatsvinden naast het betrokken terrein, en de negatieve effecten die ze kunnen veroorzaken op de werking en het beheer van de sportuitrusting; - Overwegende dat de Haven, wat betreft de voetgangerspromenade naar Thurn en Taxis, eraan herinnert dat deze inrichting de uitbating van deze concessies, noch het project van Inter-Beton betreffende de constructie van een nieuw gebouw voor publiek gebruik, waarvan de toegang zich op deze plaats zou bevinden, niet mag hinderen; - Overwegende dat de mogelijkheid voor de wandelaars om over of naast de spoorbrug te passeren, volgens de Haven het voorwerp moet vormen van een meer algemene analyse, die in dit stadium nog niet door haar is gepland; - Overwegende dat Stad Brussel van mening is dat de site zich te dicht bij sportcentrum "Noordpool" bevindt, hoewel ze de inspanning om sportvoorzieningen in de wijk te creëren, ondersteunt; - Overwegende dat Stad Brussel het relevanter	- De wil om te streven naar een functionele mix op de openbare terreinen langs het kanaal, is een van de basisprincipes van het Kanaalplan, en de betrokken site biedt een gelegenheid voor het realiseren van een openbaar voorbeeldproject waarin alle beperkingen die aan deze functionele mix zijn verbonden, kunnen worden geïntegreerd; - Sportcentrum "Noordpool" is een infrastructuur met plaatselijk bereik - het betreffende project bevat ook nog een programma van meer dan gemeentelijke omvang, dat een aanvulling vormt van de sportvoorzieningen in de wijken aan weerszijden van het kanaal; - Het programmaontwerp met betrekking tot de voetgangerspromenade naar Thurn & Taxis biedt een oplossing die de economische activiteit niet hindert en de creatie van een kwaliteitsvolle verbinding voor de zachte vervoerswijzen, alsook continuïteit van de paden mogelijk maakt. - Overigens maakt de verbreding van de voetpaden van het Redersplein deel uit van het herinrichtingsproject geleid door Brussel Mobiliteit dat het voorwerp zal vormen van de	- Nihil
---	---	--	----------------

	acht om deze uitrusting aan te brengen ten zuiden van de Simon Bolivarlaan, gezien de afwezigheid van sportvoorzieningen in die zone;	participatie-, overleg- en bekendmakingsprocedures beschreven in de wet - dit project slaat niet op de privéterreinen van de Haven, noch op die van haar concessiehouders; - De studies, verrichtingen en handelingen nodig om deze SVC-projecten mogelijk te maken, om hun opdracht en de uitvoering van de hen toevertrouwde projecten tot een goed einde te brengen, onder meer voor wat betreft de handelingen in verband met de zakelijke rechten.	
	<u>Door het GCTO-SVC:</u> - De MSI, projectleider, voert besprekingen met Stad Brussel, onder meer met de Sportdienst, om de programmatie te detailleren. - Bij de opstelling van het programma zal de gemeente Molenbeek moeten worden geraadpleegd om complementair te werken ten opzichte van het sportcentrum van DWC Rond Leopold II, dat momenteel in opbouw is op de Koolmijnenkaai 86.	- Nihil - Nihil	- Nihil - Deze opmerking werd aan projectfiche 1.4. toegevoegd.
Wat betreft project 1.5 "Doorgang tussen uitrusting en Helihavenlaan":	<u>In openbaar onderzoek:</u> - Overwegende dat deze verrichting niet prioritair is voor Stad Brussel, en dat ze vraagt	- De doorgang beslaat een deel van het terrein dat reeds toegankelijk is,	

	om het budget toe te wijzen aan een verbonden verrichting die ze moet realiseren;	en doet de facto dienst als "informele" doorgang tussen de Helihavenlaan en de Groendreef; - Reorganisatie van de economische activiteiten op dit terrein zal de realisatie van deze strategische doorgang naar het kanaal mogelijk maken (ontsluiting, porositeit), tot nu toe zonder tot onteigening over te gaan. - Herziene lokalisering van de op de site aanwezige economische activiteiten, in de richting van het toekomstige gemengde CityDev-project in de Masuiwijk, vormt een gelegenheid voor de uitwisseling van eigendom gericht op de verduurzaming van deze doorgang, zonder een beroep te hoeven doen op onteigening.	
	<u>In de Overlegcommissie</u>, door Stad Brussel: - Overwegende dat Stad Brussel vraagt om project 1.5 (nieuwe doorgang tussen uitrusting en Helihavenlaan) niet in te delen bij de SVC-projecten, maar bij de projecten "op eigen initiatief"; - en het voor dit project bestemde budget te besteden aan de projecten 1.7, 1.8 of 1.9;	- Deze operatie werd niet gewijzigd, vermits ze prioritair wordt geacht door de DSV, het Kabinet Vervoort en het studiebureau. - Nihil.	- Nihil. - Nihil.

	<u>Door het GCTO-SVC:</u> - Het betreft de overname van een opslagplaats met als doelstelling de creatie van een doorgang tussen de draaicurve van het Vergotebekken (plaats van de toekomstige sporttoren, project 1.5) en de Helihavenstraat. De leden achten dit project niet prioritair. Ze verkiezen dat het budget ervan aan een ander project wordt toegewezen en dat dit project als een op eigen initiatief wordt ingedeeld.	- Considérant les objectifs du CRU d'amélioration du maillage urbain, Deze operatie werd niet gewijzigd, vermits ze prioritair wordt geacht.	- Nihil.
Wat betreft project 1.6 "Bolivargebouw":	<u>In openbaar onderzoek:</u> - Overwegende dat, volgens de vzw Convivence, de budgettaire interventie van het SVC voor de vastgoedverrichting Helihaven/Bolivar niet wordt gepreciseerd;	- Het SVC-budget komt niet tussen in de financiering van dit project, en volgens de planning zou het project integraal worden gefinancierd door de Regie van de Stad Brussel, eigenaar van het terrein, in het kader van een operatie op eigen initiatief. De projectfiche is gedetailleerd, en zowel het RPA als het regelgevende kader worden erop vermeld.	Nihil
	<u>In de Overlegcommissie en in zijn advies van 12 juli 2017, door Leefmilieu Brussel:</u> Overwegende dat we vrezen dat de constructie van een nieuw gemengd gebouw op de hoek van de Bolivar- en de Helihavenlaan niet bijdraagt tot de landschappelijke continuïteit van de verschillende parkdelen (verwacht resultaat van project 1.15), de centrale thematiek van dit SVC, en de groenblauwe ruimte fragmenteert. Dat zal moeten worden onderzocht in het kader	- Het is inderdaad in het kader van het RPA dat de impact van de toekomstige constructies zal worden bestudeerd en de toekomstige bouwprofielen zullen worden bepaald.	- Nihil

	van de studie van het RPA dat de inplantingen en bouwprofielen zal valideren of preciseren.		
	<u>Door het GCTO-SVC:</u> - Dit is een project op eigen initiatief. - In het RPA moeten de nieuwe uitlijningen en de bouwprofielen van de toekomstige projecten worden bepaald. De uitlijning van het gebouw moet compatibel zijn met de ruimte die nodig is voor alle functies van de Bolivarlaan. - Het project wordt niet gewijzigd.	- Nihil - Nihil	- Nihil - Nihil
Wat betreft project 1.7 "Helihaven/Simons-gebouw":	<u>In openbaar onderzoek:</u> - Gelet op het voorstel van de DBDMH met betrekking tot het project "Helihaven/Simons-gebouw" om een deel van de gelijkvloerse verdieping te gebruiken om er de Preventiepermanentie of het Brandweermuseum te vestigen;	- het SVC bevat een bijhorende operatie op deze site, geleid en ontwikkeld door Stad Brussel via het stadsbudget.	- Nihil
	<u>Door het GCTO-SVC:</u> - Gezien het meerjarenplan investeringen van de Grondregie van Stad Brussel, zal het project waarschijnlijk niet kunnen worden uitgevoerd in dezelfde tijdspanne als het SVC. Er wordt dus gevraagd om de fiche in te delen bij de projecten op eigen initiatief. - Het in het basisdossier geplande bouwprofiel	- Nihil - Dat is geregeld via de termijnen voor de uitwerking van het project	- Het project is ingedeeld bij de projecten "op eigen initiatief". - Nihil

	is hoger dan wat wordt beoogd in het BPA, dus moet het RPA worden afgewacht of moet het BPA worden opgeheven, wat de projecttermijnen zou kunnen verlengen. - Het project moet dus bij de projecten "op eigen initiatief" worden ingedeeld.	- Nihil	- Het project is ingedeeld bij de projecten "op eigen initiatief".
Wat betreft project 1.8 "IJzergebouw":	<u>In openbaar onderzoek:</u> - Overwegende dat in het kader van het SVC de bouw van een nieuw pand wordt gepland, meer bepaald op de hoek van de Boudewijn- en de Helihavenlaan, en dat dit gebouw volgens bepaalde bewoners van de laatstgenoemde laan een verlies aan uitzicht, intimiteit en vastgoedwaarde zou veroorzaken en dus ernstige schade zou toebrengen; - Gelet op de opmerking van de DBDMH inzake het project "IJzergebouw", gepland op de hoek van de Boudewijn- en de Helihavenlaan, waarbij wordt geconstateerd dat de omgeving weinig kwalitatief is voor het inplanten van een residentieel pand boven de uitgang van metrostation IJzer, en op zijn voorstel om te bestuderen of het mogelijk is er eerder een administratief gebouw te construeren dat symbolisch zou zijn voor de DBDMH, en overwegende dat er - in ruil - een residentieel gebouw zou kunnen worden gecreëerd op de huidige plaats van de administratieve lokalen van de Helihavenkazerne;	- Het "IJzergebouw" is gepland op de hoek van de Boudewijn- en de Helihavenlaan, op een terrein met als bestemming "openbaar groengebied" op BPA 70-20b "Helihaven"; - Het Brussels Planningsbureau ("Perspective") werd belast met de herziening van het regelgevende kader in een perimeter die het project IJzergebouw bevat, en de bestemmingen vormen een grote uitdaging in het kader van deze herziening. - Op de projectfiche is het RPA vermeld.	- Wijziging van de (bijhorende) operatie in operatie "op eigen initiatief";

	In de <u>Overlegcommissie</u>, door Stad Brussel: - Overwegende dat Stad Brussel vraagt om de gegevens met betrekking tot de eigenaars van de percelen waarop project 1.8 (nieuw "IJzergebouw") betrekking heeft, te corrigeren;	- Nihil.	- Controle (en correctie) van de kadastrale gegevens, onder meer wat betreft de eigenaar van het terrein;
	<u>Door het GCTO-SVC:</u> - Het project is complexer dan project 1.7. - er wordt gevraagd om het in te delen als project "op eigen initiatief". - De MIVB is slechts de exploitant van de metro-infrastructuren. Het is Brussel Mobiliteit, Directie van de Infrastructuur van Openbare Werken, dat deze infrastructuren beheert. Brussel Mobiliteit – DITP dient dus ook projectpartner te zijn.	- Nihil. - Nihil.	- Het project is ingedeeld bij de projecten "op eigen initiatief". - Brussel Mobiliteit (DITP) is toegevoegd bij de partners.
Wat betreft project 1.9 "Slijkhoeve":	<u>In openbaar onderzoek:</u> - Overwegende dat de Haven van Brussel dit project steunt en eraan bijdraagt via de langetermijnconcessie van een perceel van het TACT-terrein om de technische diensten van Stad Brussel, die momenteel in de Slijkhoeve zijn geïnstalleerd, onder te brengen in een door de Stad te bouwen logistieke opslagplaats; - Overwegende dat de herwaardering van het door de Slijkhoeve gevormde patrimonium door de buurtbewoners wordt ervaren als heel positief voor de wijk; - Overwegende echter dat de buurtbewoners	- De dichtheid van een herontwikkeling van de Slijkhoeve voorgesteld in het SVC, is gebaseerd op het geldende regelgevende kader, namelijk BPA 70-20b "Willebroek"; - Het Brussels Planningsbureau ("Perspective") is belast met de herziening van het regelgevende kader van een perimeter die de Slijkhoeve bevat, en deze herziening zal het voorwerp vormen van de bij wet geregelde participatie-, overleg- en bekendmakingsprocedures.	- Wijziging van de (bijhorende) operatie in operatie "op eigen initiatief".

	geen nieuw hoog gebouw wensen, noch al te grote vastgoedontwikkelingen aan de rand van het kanaal (naast de projecten "UpSite" en "Canal Wharf"); - Overwegende dat ze van mening zijn dat een te grote vastgoedontwikkeling aan de rand van het kanaal ertoe zou bijdragen dat het kanaal van de wijk wordt afgezonderd, wat zou indruisen tegen de doelstelling verbonden aan het SVC, dat er geen enkele dialoog zou bestaan tussen de nieuwe ontwikkeling en haar context; - Overwegende dat buurtbewoners een sobere interventie wensen, met respect voor het bestaande gebouw van de hoeve;		
	<u>In de Overlegcommissie en in zijn advies van 12 juli 2017</u>, door Leefmilieu Brussel: - In project 1.9. wordt de verhuizing van de technische activiteiten van Stad Brussel van de Slijkhoeve naar een nieuw TACT-gebouw als kritiek geïdentificeerd. In het SVC moeten ook diverse activiteiten van de stad worden geïdentificeerd die momenteel aan de gang zijn binnen de perimeter van het Park en de functies van de groene ruimte schaden. - de voorlopige stallen van de koetsen (die ruimte in beslag nemen ten nadele van de recreatieactiviteiten in het Park), - opslagruimte langs de Bolivarlaan - het technische gebouw herbergt meer materieel en personeel dan strikt nodig is voor het onderhoud van het park. Ook een beter geïntegreerde lokalisering, in een gedraineerde zone, zou kunnen worden overwogen.	- Met deze activiteiten zal rekening worden gehouden bij het project voor de herinrichting van het park	- Nihil.

	<u>Door het GCTO-SVC:</u> - Het project kan als een "op eigen initiatief" worden ingedeeld, vermits Stad Brussel nog geen duidelijk zicht heeft op de timing van het project.	- Nihil	- Het project is ingedeeld bij de projecten "op eigen initiatief".
Wat betreft project 1.10 "Monument aan de Arbeid en waterpark":	<u>In openbaar onderzoek:</u> - Overwegende dat het terrein gelegen tussen de concessie CCB Cementir (Holding) en het Monument aan de Arbeid een mogelijkheid biedt voor de overslag van aarde op boten, en gelet op de grote werven die voor de volgende jaren in het BHG zijn gepland; - Gelet op de positieve ervaringen in het kader van het door Pool is Cool in 2016 geleide project betreffende een tijdelijk openluchtwembad, en de kans die het SVC biedt om dit initiatief op de betrokken site te bestendigen; - Overwegende dat de Haven heeft gesignaleerd dat ze nooit haar akkoord heeft gegeven omtrent de concessie van het perceel "DC Industrial" voor de uitbreiding van het "Monument aan de Arbeid"-square, vermits dat voor haar onmisbaar is voor overslagverrichtingen, zowel in het kader van haar baggerwerken als in dat van de evacuatie van aarde van toekomstige werven met betrekking tot het Vergotebekken. Overwegende dat de betreffende volumes volgens haar informatie dit perceel volledig in beslag nemen, en er zelfs nog andere vereisen (werven Thurn & Taxis, Metro Noord);	- Het SVC is gericht op het inrichten van een kwaliteitsvolle openbare ruimte rond het Monument aan de Arbeid, door het verruimen van de basis van deze openbare ruimte via gedeeld gebruik van de "DC Industrial"-concessie en aanleg van een loopbrug die het mogelijk maakt om de twee openbare ruimten aan weerszijden van het kanaal te verenigen; - De Haven van Brussel acht gedeeld gebruik voor de functies van grondoverslag en openbare ruimte mogelijk; - De Haven van Brussel wordt geïdentificeerd als partner voor de realisatie van dit project;	- Preciseringen aangebracht aan de projectfiche: - o gedeeld gebruik van de DC Industrial-concessie in plaats van recuperatie ervan; - o uitbreiding van de openbare ruimte over het water, waarbij de havenfunctie van dit deel van het Vergotebekken wordt behouden;

	- Overwegende dat de Haven om deze reden een gedeeld gebruik van dit perceel voorstelt in omgekeerde zin ten opzichte van wat wordt voorgesteld in het programma van SVC1: in casu een hoofdbestemming voor de havenactiviteit, met ruimte voor de functies van een openbare ruimte wanneer niet in beslag genomen door overslagverrichtingen; - Overwegende bovendien dat de Haven vraagt om het grondbeheer van dit terrein gelegen in een GVVH te bewaren om de verkeersdruk in deze zone te verlagen; - Overwegende dat in het MER een positief effect van het project op het vlak van mobiliteit wordt geïdentificeerd; - Overwegende echter dat de Haven verbaasd is dat dit project positief zou worden geacht voor de mobiliteit, terwijl het een gereduceerd gebruik veronderstelt van het "DC Industrial"-terrein, dat in de loop van de volgende jaren fundamenteel zal zijn voor de evacuatie van de uitgegraven aarde van de werven in de buurt van het Vergotebekken (werven Thurn & Taxis, Metro Noord, ...); - Gelet op de infrastructuur die los van het water moet worden gecreëerd, vraagt de Haven dat haar aanbevelingen om de havenactiviteit tijdens de ontwikkeling van het gewestelijke project op die plaats te houden, zouden worden gerespecteerd; - Gelet op het project voor een tweede loopbrug bij de De Troozbrug, behoudt de Haven zich het recht voor om technische en		
--	--	--	--

	navigatiebeperkingen op te leggen en stelt ze zich vragen omtrent de reële meerwaarde van deze loopbrug;		
	<u>Door het GCTO-SVC:</u> - Er is een budget van 1.450.000 € gepland in het SVC-budget voor de passerelle. Gezien de onmiddellijke nabijheid van een brug, wordt er voorgesteld om de creatie van de passerelle als "op eigen initiatief" in te delen en het budget ervan toe te kennen aan project 2.7. Uitrusting / zetel van de Haven van Brussel - Hoewel minder prioritair, blijft de realisatie van deze passerelle relevant met het oog op de connectie van de toekomstige groene ruimten rond het Monument aan de Travail en een verbeterde verbinding met het stadscentrum, de wijken Noord, Masui, Thurn en Taxis, tot aan de Marie-Christinewijk. - Er wordt gevraagd om te verifiëren of het mogelijk zou zijn het EFRO-project aan te passen en de passerelle in de loop van dat project te verbinden met het Monument aan de Arbeid. Het EFRO zou op de fiche kunnen worden aangehaald als financieringspiste, waarbij de passerelle dan het voorwerp zou vormen van een andere budgettaire enveloppe.	- De passerelle wordt als prioritair beschouwd en blijft een integraal onderdeel van project 1.10 met een SVC-budget van 1.450.000,00 €. - Nihil. - Het zou inderdaad nuttig zijn dat er een link bestaat tussen het EFRO- en het SVC-project.	- Nihil - Nihil - Op fiche 1.10 werd een zin toegevoegd met betrekking tot de mogelijkheid om het project te verbinden met de EFRO-passerelle.
Wat betreft project 1.11 "Groendreef":	<u>In openbaar onderzoek:</u> - Overwegende dat de Haven signaleert dat het moeilijk is om meer aanplantingen op die plaats aan te brengen, gezien de aanwezigheid van de toegangen tot de verschillende concessies en	- Het SVC-programma biedt een inventaris van potentiële en relevante projecten voor het betrokken grondgebied, en de projectleiders	- Nihil

	van de spui van de Zenne, die niet alleen constructies, maar ook de aanplanting van onder meer hoogstamsoorten verhindert, en de reflecties die momenteel met bepaalde concessionarissen aan de gang zijn voor de toekomstige herinrichting van hun percelen in het kader van het Kanaalplan;	zullen zorgen voor de studies, verrichtingen en handelingen nodig om deze SVC-projecten mogelijk te maken, met het oog op hun opdracht om de uitvoering van de hen toevertrouwde projecten tot een goed einde te brengen; - De Haven van Brussel behoort tot de projectpartners;	
	<u>In de Overlegcommissie en in zijn advies van 12 juli 2017</u>, door Leefmilieu Brussel: - Overwegende dat bij de, zelfs beperkte, inrichting van de Groendreef er absoluut voor moet worden gezorgd dat het water dat afvloeit van de weg, via een beplante strook wordt behandeld alvorens het in de Zenne terechtkomt (huidige situatie), om de milieu-impact ervan te verkleinen. De vraag omtrent de verlichting van de Zenne moet ook worden gesteld;	- Er zal rekening mee moeten worden gehouden bij de uitwerking van het project.	- Nihil.
	<u>Door het GCTO-SVC:</u> - Er zal een evenwicht moeten worden gevonden tussen de verbetering van de levenskwaliteit van de bewoners via verbreding van het voetpad en aanplanting van kwaliteitsvolle bomen enerzijds, en het feit dat het gaat om een structurerende as op het GBP en een grootstedelijke weg volgens Irisplan 2 (gewestelijk mobiliteitsplan) anderzijds. - Verbreding voetpad: de voetpaden aan de kant van de bebouwing werden recent	- Er zal rekening mee moeten worden gehouden bij de uitwerking van het project. - Er zal rekening mee moeten worden gehouden bij de uitwerking	- Nihil. - Nihil.

	gerenoveerd in het kader van een wijkcontract. Deze voetpaden zijn nog in goede staat. De voetpaden opnieuw aanleggen zou dus geen prioriteit mogen zijn. Wat betreft de aanplanting van bomen, moet worden nagekeken of er onder de grond geen nutsleidingen liggen die dat verhinderen.	van het project.	
Wat betreft project 1.12 "Verbinding tussen Zenne en kanaal":	<u>In openbaar onderzoek:</u> - Overwegende dat de Haven verduidelijking vraagt omtrent haar eventuele rol in deze projectfiche, waarbij ze erom verzoekt dat het gebruik van de zones in een GVH volgens deze bestemming behouden blijft;	- Het project heeft geen betrekking op terreinen die toebehoren aan de Haven van Brussel.	- Nihil.
	<u>Door het GCTO-SVC:</u> - Het gaat om een project op eigen initiatief, dat momenteel wordt geleid door de MSI. CityDev zou interesse kunnen hebben, zij het niet onmiddellijk.	- Nihil.	- Nihil.
Wat betreft project 1.13 "Nieuw gebouw in Koninginnelaan 237":	<u>Door het GCTO-SVC:</u> - Aangezien in de ordonnantie geen reserveproject is gepland, gaat het om een project "op eigen initiatief". - Het betreft de buitengebruikstelling van een gewestweg en de creatie van een kadastraal perceel om op die hoek 4 tot 5 woningen te bouwen. Het is dus tamelijk ingewikkeld, en geen enkele gewestelijke ontwikkelaar van huisvestingsprojecten zal geïnteresseerd zijn	- Nihil. - Nihil.	- Het project is ingedeeld bij de projecten "op eigen initiatief". - Idem.

	(te weinig wooneenheden). Stad Brussel blijft als projectleider over, maar het project moet worden ingedeeld bij de projecten "op eigen initiatief".		
Wat betreft project 1.15 "Simon Bolivarlaan":	<u>In openbaar onderzoek:</u> - Overwegende dat het project een versmalling en herinrichting van de laan bevat ten gunste van de vastgoedverrichtingen en de herinrichting van het Maximiliaanpark; - Overwegende dat het gaat om een verrichting op eigen initiatief, die niet onderworpen is aan de basisuitvoeringstermijn van 60 maanden en de bijkomende termijn van 30 maanden; - Overwegende dat Stad Brussel het essentieel vindt dit project op prioritaire wijze te realiseren ten gunste van de kwaliteit en de haalbaarheid van de vastgoedverrichtingen en de herinrichting van het Maximiliaanpark, en dan ook vraagt om aan dit project een SVC-budget toe te kennen of het in te delen als een bijhorende verrichting;	- De hoofddoelstelling van het SVC bestaat in de verbetering van de kwaliteit en toegankelijkheid van de openbare ruimten volgens het principe van herwaardering van de grote groene continuïteiten tussen het stadscentrum, het Jules De Troozplein en Thurn en Taxis, en in haar huidige staat breekt de Simon Bolivarlaan deze continuïteit; - De operatie maakt deel uit van een meer algemene doelstelling tot herstructurering van het Maximiliaanpark;	- Ze wordt gewijzigd in een gemengde operatie, met een SVC-budget en een budget van Brussel Mobiliteit voor de werken. De studies zullen worden gerealiseerd in het kader van project 1.1a "Maximiliaanpark". De werken aan de Bolivarlaan moeten dus gebeuren binnen de timing van het SVC.
	<u>Door het GCTO-SVC:</u> - De studies moeten worden geïntegreerd in projectfiche 1.1.a. - De raming van de werken moet worden opgenomen op deze fiche (te verwijderen uit fiche 1.1.b).	- Nihil - Nihil	- De projectfiche is aangepast volgens de opmerking hier tegenover. - Het budget is aangepast volgens de opmerking hier tegenover.

Wat betreft project 2.1 "Lakenveldsquare":	<u>In de Overlegcommissie</u>, door de gemeente Sint-Jans-Molenbeek: - Overwegende dat deze inrichting reeds is opgenomen in het BPA Thurn & Taxis; dat de normen inzake toegankelijkheid voor personen met een verminderde mobiliteit moeten worden gerespecteerd; dat de inrichting van deze ruimte bovendien de leefomgeving van de bewoners moet verbeteren (speelruimte, groenvoorziening, ...).	- Er zal rekening moeten worden gehouden met het BPA en de PBM-normen bij de uitwerking van het project.	- Nihil.
	<u>Door het GCTO-SVC:</u> - Stad Brussel zou graag projectpartner zijn.	- Het lijkt normaal dat Stad Brussel zou worden toegevoegd als partner, vermits het Lakenveldsquare een poort zal vormen naar Thurn & Taxis, gelegen op haar grondgebied.	- Stad Brussel is toegevoegd aan de partners.
Wat betreft project 2.2 "Ziegler-terrein":	<u>In openbaar onderzoek:</u> - Overwegende dat de Haven de aandacht vestigt op het feit dat deze weg, bij afwezigheid van tegengestelde precisering op de fiche, een oplossing zou kunnen vormen op het vlak van gemotoriseerde "transit" naar de Havenlaan in een stadsomgeving die zich daar niet toe leent (park en schoolprojecten in de buurt); - Overwegende dat de Haven eigenaar is van	- Overwegende dat BPA 90-01 "Thurn & Taxis" op het project anticipeert; - Brussel Mobiliteit verricht een circulatiestudie met betrekking tot het geheel van TIR en TACT, gericht op het aantonen van de eventuele effecten op het vlak van doorgaand verkeer en het voorstellen van gepaste oplossingen met het oog op de realisatie van deze weg; - Er zijn onderhandelingen aan de	- Wijziging van de (bijhorende) operatie in operatie "op eigen initiatief". Projectleider is de MSI.

	het perceel waarop de noord-zuidweg zoals gepland volgens de projectfiche "Ziegler-terrein", zou worden aangelegd;	gang in verband met de financiering en de inrichting van de noord-zuidweg en de bijkomende werken;	
	<u>Door het GCTO-SVC:</u> - De MIVB moet partner zijn, vermits de nieuwe weg misschien zal worden voorbehouden aan de bussen. - De kans bestaat dat de besprekingen met Ziegler het project buiten de termijnen van het SVC doen vallen - het project zou dus moeten worden ingedeeld bij de projecten "op eigen initiatief". - Kleine precisering die aan de fiche moet worden toegevoegd: ook het BPA zou moeten worden vermeld bij de rechtstoestand.	- Nihil. - Nihil. - Nihil.	- De MIVB is toegevoegd aan de partners. - Het project is ingedeeld bij de projecten "op eigen initiatief". - De rechtstoestand is aangepast.
Wat betreft project 2.3 "Afbraak helling TIR":	<u>In openbaar onderzoek:</u> - Overwegende dat de Haven zich vragen stelt omtrent het statuut van het stuk noord-zuidweg tussen zijn verbinding met de weg vanuit het Ziegler-perceel en zijn einde aan de Dieudonné Lefèvrestraat, dat de afbraak van de helling rechtvaardigt: zal dat stuk worden voorbehouden aan het actieve gebruik? Zal het plaatselijke doorgaande verkeer er toegelaten zijn?; - Overwegende dat de Haven, als ze zegt dat ze zich schikt naar de wens van het gewest om de toegangshelling tot gebouw C van het TIR-centrum te slopen met het oog op de aanleg	- Overwegende dat BPA 90-01 "Thurn & Taxis" op het project anticipeert; - Er zijn onderhandelingen aan de gang in verband met de financiering en de inrichting van de noord-zuidweg en de bijkomende werken, waaronder de afbraak van de TIR-helling; - Brussel Mobiliteit verricht een circulatiestudie met betrekking tot het geheel van TIR en TACT, gericht op	- Wijziging van de fiche met betrekking tot project 2.3 "Afbraak TIR-helling" door in het deel "vaststellingen" de zin 'Als gevolg van een interne reorganisatie van de circulatiestromen is deze helling niet langer nuttig voor de uitbating van het Centrum' te vervangen door 'Deze helling dient als uitrit voor gebouw C van het TIR-centrum. De afbraak ervan zal een interne reorganisatie van de aan het

	van de noord-zuidweg, vraagt dat de bereidheid om geen doorgaand verkeer toe te laten zou worden uitgebreid tot de volledige noord-zuidweg, gezien zijn stedelijke karakter en de aanwezigheid van een park en van schoolprojecten in de buurt; - Overwegende dat de Haven vraagt om in het deel "vaststellingen", de zin 'Als gevolg van een interne reorganisatie van de circulatiestromen is deze helling niet langer nuttig voor de uitbating van het Centrum' te vervangen door 'Deze helling dient als uitrit voor gebouw C van het TIR-centrum. De afbraak ervan zal een interne reorganisatie van de aan het TIR-centrum verbonden circulatiestromen, alsook een aantal ad hoc inrichtingen vergen'; - Overwegende dat de Haven vraagt dat deze afbraak ten laste zou worden gelegd van het SVC1-programma en ze zal onderhandelen omtrent de cessie van het tracé van de noord-zuidweg (7.377 m2) in ruil voor de toekenning van een ander terrein dat op het GBP in een GVH is gelegen; - Overwegende dat de Haven verwonderd is over het feit dat het aspect "eigendomsoverdracht van de toekomstige weg" niet wordt aangehaald op de projectfiche "Afbraak TIR-helling"; - Overwegende dat in het MER een positief effect van het project op het vlak van mobiliteit wordt geïdentificeerd; Overwegende echter dat de Haven van mening is dat als de afbraak van de helling van het TIR-centrum misschien een positieve impact zal hebben voor de circulatie van de gebruikers van de toekomstige noord-	het aantonen van de eventuele effecten op het vlak van doorgaand verkeer en het voorstellen van gepaste oplossingen met het oog op de realisatie van deze weg; - De "interne reorganisatie van de werking van het TIR-centrum" wordt aangehaald als kritische factor voor het welslagen van het project; - Het Brussels Planningsbureau ("Perspective") is belast met de uitwerking van een Masterplan voor het TIR-centrum, rekening houdend met de afbraak van de TIR-helling en de interne reorganisatie van de werking van het centrum, waartoe dit project aanleiding zal geven; - De afbraak van de TIR-helling vormt een project dat niet kan worden gefinancierd via een SVC-budget zoals gepreciseerd in de ordonnantie van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 18 oktober 2016 betreffende de stedelijke herwaardering;	TIR-centrum verbonden circulatiestromen, alsook een aantal ad hoc inrichtingen vergen'.
--	---	---	--

	zuidweg, hij zeker een negatief effect zal hebben voor wie naar het TIR-centrum komt (noodzaak tot rechtsomkeer maken, op de andere helling dubbele rijrichting die met behulp van verkeerslichten moet worden geregeld, ...); - Overwegende dat de Haven verwonderd is over het feit dat de begrotingstabel geen enkele schadevergoeding bevat voor de conversie van een perceel dat ze in eigendom had, in openbare weg, terwijl ze de effecten van deze creatie (afbraak van de helling van gebouw C en reorganisatie van het TIR-centrum), die van hun kant overigens nog niet het voorwerp hebben gevormd van een begroting, toch moet financieren;		
	<u>Door het GCTO-SVC:</u> - Kleine precisering die aan de fiche moet worden toegevoegd: ook het BPA zou moeten worden vermeld bij de rechtstoestand. - Het project "Helling TIR" zou een andere naam moeten krijgen, aangezien "Afbraak helling TIR-centrum" een beetje restrictief is aangezien het ook gaat om de inrichting van een nieuwe weg.	- Nihil. - Nihil.	- De rechtstoestand is aangepast. - De benaming van het project is gewijzigd.
Wat betreft project 2.4 "Interface Thurn en Taxis / Havenlaan":	<u>Door het GCTO-SVC:</u> - De gemeente Molenbeek dient partner te zijn, gezien haar geografische nabijheid ten opzichte van het project.	- Nihil.	- De gemeente Molenbeek is toegevoegd aan de partners.

Wat betreft project 2.5 "Nieuwe woningen Ribaucourtstraat":	<u>Door het GCTO-SVC:</u> - De beoogde projectleider is het Woningfonds.	- Nihil.	- De projectleider is gepreciseerd op de projectfiche.
	<u>In de Overlegcommissie</u> , door de gemeente Sint-Jans-Molenbeek: - Overwegende dat deze site zich bevindt binnen de grenzen van BPA LEOPOLD II C* Ulens-Picard, goedgekeurd op 11/02/93; dat bij de uitwerking van het project rekening moet worden gehouden met de voorschriften daarvan, alsook met de gewestelijke stedenbouwkundige verordening, Titel I voor de inplanting van de constructies en Titel II voor de minimumnormen inzake bewoonbaarheid van woningen; - Overwegende dat de gemeente Sint-Jans-Molenbeek huisvestingsprojecten aanmoedigt, maar wenst dat het aantal woningen met 3 of meer kamers minstens 20% van het programma vertegenwoordigt.	- Bij de uitwerking van het programma zal rekening worden gehouden met het BPA (en andere stedenbouwkundige reglementen). - De typologie van de woningen zal worden bepaald bij het opstellen van de bestekken van de opdrachten voor diensten	- Nihil. - Nihil.
Wat betreft project 2.6 "Nieuwe woningen Ulensstraat":	<u>Door het GCTO-SVC:</u> - De beoogde projectleider is het Woningfonds.	- Nihil	- De projectleider is gepreciseerd op de projectfiche.
	<u>In de Overlegcommissie</u> , door de gemeente Sint-Jans-Molenbeek:		

	- Overwegende dat deze site zich bevindt binnen de grenzen van BPA LEOPOLD II C* Ulens-Picard, goedgekeurd op 11/02/93; dat bij de uitwerking van het project rekening moet worden gehouden met de voorschriften daarvan, alsook met de gewestelijke stedenbouwkundige verordening, Titel I voor de inplanting van de constructies en Titel II voor de minimumnormen inzake bewoonbaarheid van woningen; - Overwegende dat de gemeente Sint-Jans-Molenbeek huisvestingsprojecten aanmoedigt, maar wenst dat het aantal woningen met 3 of meer kamers minstens 20% van het programma vertegenwoordigt.	- Bij de uitwerking van het programma zal rekening worden gehouden met het BPA (en andere stedenbouwkundige reglementen). - De typologie van de woningen zal worden bepaald bij het opstellen van de bestekken van de opdrachten voor diensten	- Nihil. - Nihil.
Wat betreft project 2.7 "Voorziening achter de maatschappelijke zetel van de Haven":	<u>In openbaar onderzoek:</u> - Overwegende dat de Haven zegt verheugd te zijn dat dit project is opgenomen in het kader van SVC1; - Overwegende echter dat ze verbaasd is over het geplande bedrag te haren laste, waaromtrent geen studie werd uitgevoerd en dat ook niet is begroot in het meerjarenplan voor de haveninvesteringen; - Overwegende dat het voorstel qua projecttiming en het projectbedrag niet zijn goedgekeurd door de Haven; - Overwegende dat in het MER een negatief effect op het vlak van geluidshinder wordt geïdentificeerd; - Overwegende dat de Haven zich vragen stelt	- Het project wordt als een operatie op eigen initiatief in het SVC opgenomen. - De positieve impact die de ontwikkeling van dit project, gelokaliseerd in een strategische zone en in de buurt van het parkproject Materialenkaai en Thurn en Taxis, zal hebben.	- Nihil.

	omtrent de nieuwe lokalisering van de bestaande concertzaal in het Becobekken, die in het kader van het Becoparkproject helemaal zou moeten worden afgebroken; - Overwegende dat de Haven zich vragen stelt over de financiering van de uitrusting (de concertzaal of een andere) die aanvullend bij haar opslagplaats zal worden geïnstalleerd (niet opgenomen in het budget), en zich het recht voorbehoudt om het geplande bedrag van 1,8 miljoen euro voor de opslagplaats opnieuw ter discussie te stellen, onder meer op basis van een nog te realiseren meer gedetailleerde studie.		
	<u>Door het GCTO-SVC:</u> - In samenwerking met de haven en Stad Brussel zou op deze plaats een culturele voorziening van gewestelijke omvang kunnen worden gecreëerd. Als alle actoren het eens zijn, zou dit project prioritair worden en een SVC-budget genieten.	- Nihil	- Nihil
Wat betreft project 2.8 "Herinrichting Picardstraat":	<u>Door het GCTO-SVC:</u> - Dit project zou worden gefinancierd door Beliris. De gemeente Molenbeek en de MIVB wensen het project te steunen. - Er zou een aanvullende herinrichting tot aan de Jubelfeestlaan moeten worden gepland, vermits men zich hier dient te beperken tot de perimeter van het SVC.	- Nihil - Het zou inderdaad meer coherent zijn de weg in zijn geheel opnieuw in te richten.	- Nihil - De opmerking inzake de herinrichting tot aan de Jubelfeestlaan werd aan de projectfiche toegevoegd.