



CRU - SVC 3

“Gare de L'Ouest / Weststation”

Anderlecht / Molenbeek

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

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





BRUXELLES DÉVELOPPEMENT URBAIN

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES





BRUXELLES DÉVELOPPEMENT URBAIN

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES





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 03 « BEEKANT – GARE DE L'OUEST – NINOVE - BREL »

Vu les observations de l'asbl *BruxellesFabriques*, représentée par son Président Monsieur G. Vanderhulst, transmises par courrier ordinaire réceptionné le 11 juillet 2017 ;

Vu les observations de *Citydev.Brussels*, représentée par son Administrateur général Monsieur B. Cadranel, transmises par courrier ordinaire réceptionné le 12 juillet 2017 ;

Vu les observations de l'asbl Community Land Trust, représentée par son Coordinateur Monsieur T. Leroy, transmises par courrier ordinaire réceptionné le 12 juillet 2017 ;

Vu les observations de l'asbl Inter-Environnement Bruxelles (ci-après IEB), représentée par Madame Sophie Deboucq et Monsieur Mohamed Benzaouia ;

Vu les observations formulées par le bureau d'avocats ORYS, représentant la Erasmushogeschool Brussel (ci-après EhB), transmises par courrier ordinaire réceptionné le 12 juillet 2017 ;

Vu les observations formulées par la SA Abattoir, représentée par son CEO Monsieur Joris Tiebout, transmises par courrier ordinaire réceptionné le 12 juillet 2017 ;

A propos du cadre réglementaire

Considérant que l'asbl IEB rappelle l'absence de cadre réglementaire lors du démarrage du CRU 03 ;

Considérant que l'asbl IEB s'inquiète du manque d'articulation du CRU avec d'autres plans et notamment le schéma directeur « Gare de l'Ouest » en passe d'être remplacé par un nouveau Plan d'aménagement directeur (PAD), lui-même lancé alors que son cadre légal n'a pas encore été adopté par le Parlement ;

Considérant que, selon l'asbl IEB, la hiérarchie des plans voudrait que PAD soit adopté avant l'élaboration d'un CRU, (bien que le PAD Gare de l'Ouest ne concerne que la friche ferroviaire) et qu'il aurait été judicieux de commencer par ce plan d'aménagement directeur qui aurait fourni les lignes directrices pour le CRU.

Considérant que, selon l'asbl IEB, la procédure d'adaptation éventuelle du programme n'est pas claire, qu'une fois l'enquête publique terminée, il n'y aura pas de comité d'accompagnement comme dans les Contrat de Quartier pour garantir la participation sur le long terme ;

Considérant que l'asbl IEB s'interroge sur le choix de la formule « Rapport sur les Incidences Environnementales » pour étudier les impacts environnementaux du programme et se demande s'il n'aurait pas été justifié de réaliser une Étude d'Incidences plus contraignante ;

A propos du processus participatif

Considérant que l'asbl IEB considère que l'assemblée générale du CRU du 28/06/2017 n'était en réalité qu'une séance d'information ; qu'elle regrette qu'aucune carte « lisible » de la zone concernée par le CRU n'y ait été présentée et que, dès lors, il était difficile pour les participants de comprendre la situation des projets ;

Considérant que l'asbl IEB constate que lors de l'assemblée générale du CRU, très peu de personnes étaient présentes et qu'elle s'interroge sur la faiblesse des moyens qui ont été mis en œuvre pour assurer la qualité du processus participatif ;

Considérant que l'asbl IEB identifie qu'il n'y aura dans le futur plus que deux moments participatifs dans le cadre du CRU : d'une part, lors de l'appel à projets de cohésion sociale (budget de 1,1 millions € pour les deux communes concernées) et, d'autre part, pour les projets de plus de 2,5 millions € (pour lesquels 10% du budget devra être utilisé pour notamment le processus participatif) ;

Considérant que l'asbl IEB regrette que les modalités de participation pour ces deux catégories de projets ne sont pas clairement définies (absence de cahier des charges) ;

Considérant que l'asbl IEB regrette que seul 6 projets de plus de 2,5 millions d'euros de budget sur 21 projets de la programmation du CRU feront donc l'objet d'un processus participatif, à savoir : A6b (« Maison du peuple : création de 10 logements »), B1 (« Parc Gare de l'Ouest »), B8 (« Recypark »), B10 (« Immeuble de logements + programme mixte »), B13 (« Franchissement du canal depuis la parcelle Vivaqua »), B14 (« Perméabilité de l'îlot abattoir et réaménagement du site de la EhB ») ;

A propos de la protection du patrimoine historique

Considérant que l'asbl BruxellesFabriques signale qu'elle dispose d'une expertise en matière de patrimoine social, industriel, portuaire et ferroviaire et de savoir-faire en matière de restauration de patrimoine nécessaires à la mise en œuvre de certains projets du programme du CRU ;

Considérant que l'asbl BruxellesFabriques est satisfaite d'avoir été désignée comme partenaire potentiel pour les projets « A.6 MAISON DU PEUPLE- b. Création de 10 logements », « 8.9 RECYPARK » et « 0.7 LOGEMENTS + LABORATOIRE POUR L'ÉCONOMIE CIRCULAIRE » et qu'elle signale qu'elle reste à l'entière disposition des services chargés de la mise en œuvre de ces projets afin de collaborer très étroitement à leur réalisation ;

Considérant que l'asbl BruxellesFabriques souhaite être associée également aux projets « A.4 Station Cureghem RDC » et « A.6 MAISON DU PEUPLE - a. Création d'un espace de cohésion social multifonctionnel » ;

A propos de la maîtrise d'ouvrage et des partenariats à mettre en place pour chaque opération

Considérant que les opérations D.2 (Matériauthèque), D.5 (redéveloppement du rdc du bâtiment de la banque alimentaire), D.6 (Halle Delhaize), D.7 (Logements+ Lab EC), D.8 (Opération Zemu) et D.9 (Opération rue des Orchidées), mentionnent *Citydev.Brussels* comme Maître d'ouvrage ou partenaire ;

Considérant que *Citydev.Brussels* a exprimé le souhait de ne pas être associée à ces projets dans la mesure où certains d'entre eux ne relèvent pas de sa mission principale et que d'autres n'avaient pas été retenus dans le cadre de discussions à l'occasion de l'élaboration du programme ;

Considérant, par contre, que *Citydev.Brussels* a exprimé le souhait d'être identifiée comme porteur du projet B.10 (« Immeuble de logements et programme mixte, chaussée de Ninove 202 »), en partenariat avec d'autres institutions et qu'aujourd'hui la création de 10.000 m² de logements publics y est prévue ;

Considérant que l'asbl Community Land Trust Bruxelles est un opérateur de logement social acquisitif en Région bruxelloise qui, selon elle, construit des logements de qualité aux standards actuels pour et avec le public dans les conditions d'accès au logement social ;

Considérant que le mécanisme immobilier spécifique à l'asbl Community Land Trust lui permet de soutenir l'accès à la propriété des plus fragilisés à un prix adapté à leurs moyens tout en assurant la pérennité des moyens publics investis ;

Considérant que l'asbl Community Land Trust accorde une attention particulière à des groupes cibles, comme les personnes âgées, les femmes seules, les personnes en situation de handicap et qu'elle cherche à privilégier dans toutes ses actions la mixité des fonctions, en combinant les logements et les équipements de quartier ou les espaces économiques ;

Considérant que l'asbl Community Land Trust signale qu'elle est très active sur les communes d'Anderlecht et de Molenbeek-Saint-Jean, qu'elle cherche à favoriser au maximum l'intégration de ses projets dans les dynamiques de quartier existantes ou à créer, qu'elle veut favoriser le partage de capacités et d'expériences entre les futurs propriétaires, les habitants historiques des quartiers ;

Considérant que l'asbl Community Land Trust souhaiterait intervenir en partenariat avec les maîtres d'ouvrage et avec tout autre acteur intéressé, sur 1 à 4 des opérations immobilières suivantes : B10. (« Immeuble de logements et programme mixte, Chaussée de Ninove 202 »), D7. (« Logements et laboratoire pour l'économie circulaire, rue Nicolas Doyen 190 »), A6a et A6b. (« Maison du Peuple d'Anderlecht »), D8. (« Quai Fernand Demets, 45-46-47-49 ») ;

Considérant que l'asbl Community Lan Trust souhaiterait également réfléchir avec la maîtrise d'ouvrage des CRU à la manière dont ses actions pourraient s'intégrer et venir renforcer le volet « Actions de soutien aux activités de cohésion sociétale et de vie », en particulier si ces actions sont mises en lien avec ses copropriétés existantes (rue Alphonse Vandenpeereboom 22, rue Verheyden 121) ou à venir.

A propos des objectifs du CRU en général

Considérant que, selon l'asbl IEB, l'idée de « réappropriation et de reconquête du territoire » revient régulièrement dans les documents du CRU sans que ne soit défini par qui, pour qui, ni comment cette reconquête devait avoir lieu ;

Considérant que selon l'asbl IEB, qu'au sein du CRU, il n'y a pas beaucoup de territoires en friche, et que ceux qui le sont appartiennent à la SNCB.

Considérant que selon l'asbl IEB, quand le CRU parle d'appropriation des quais du canal, il faut être attentif à l'usage actuel qui en est fait et qui peut être utile à certaines activités ;

Considérant que selon l'asbl IEB, si le CRU entend développer les activités liées à l'économie circulaire, il est important de s'interroger sur les besoins de ces activités en terme d'espaces, de charrois et de cohabitation possible avec d'autres activités ;

Considérant que l'asbl IEB s'étonne de voir le projet de marina à Biestebroek cité par le dossier du CRU comme une opportunité pour la poursuite d'une promenade verte alors qu'elle considère que ce projet n'est qu'un développement immobilier purement spéculatif ;

A propos du projet A.2 « Piste cyclopiétonne le long de la ligne ferroviaire L28 »

Considérant que l'asbl BruxellesFabriques estime que le pont ferroviaire Vierendeel à structure métallique reliant le quai de l'Industrie au quai Fernand Demets est remarquable et unique en Région de Bruxelles-Capitale et qu'il convient donc de le préserver et le mettre en valeur ;

Considérant que l'asbl BruxellesFabriques estime qu'il ne faut pas occulter le pont métallique derrière une éventuelle passerelle pour une piste cyclopiétonne ;

Considérant que l'asbl BruxellesFabriques propose comme alternative de construire une passerelle en face du bâtiment COOP, en liaison avec la rue de Birmingham ;

A propos du projet A.4 « Station Cureghem RDC »

Considérant que l'asbl BruxellesFabriques estime indispensable d'œuvrer à la réouverture du rez-de-chaussée de la gare de Cureghem au public afin qu'elle redevienne un nœud central du quartier ;

A propos du projet B.9 « RECYPARK »

Considérant que l'asbl BruxellesFabriques estime indispensable que le projet « RECYPARK » soit réalisé dans une optique formatrice qui permette de créer des emplois peu qualifiés dans la réutilisation de matériaux de construction et d'ameublement, et donc de contribuer au développement de l'économie circulaire en Région de Bruxelles-Capitale ;

A propos du projet B.13 « franchissement du Canal depuis la parcelle Vivaqua »

Considérant que l'asbl IEB regrette que le CRU n'aborde pas les besoins avérés du quartier pour se tourner vers des concepts d'amélioration désincarnés des réalités observées tablant sur un concept abstrait de connectivité ;

Considérant que l'asbl IEB s'interroge sur le besoin de franchir le canal à cet endroit ;

Considérant que l'asbl IEB insiste pour que les franchissements créés au-dessus du canal respectent le tirant d'air réglementaire et soient élaborés en concertation étroite avec le Port de Bruxelles dès lors que le canal reste avant tout à vocation industrielle, même si l'asbl IEB juge important de penser à sa bonne intégration dans le tissu urbain.

Considérant que l'asbl IEB exprime le regret que le Port de Bruxelles ne soit pas mentionné parmi les partenaires des projets de franchissement du canal ;

Considérant que, pour la SA Abattoir, favoriser la traversée du canal à vélo sur une passerelle est une excellente idée ;

Considérant, néanmoins, que pour la SA Abattoir, une attention particulière devrait être accordée à la connexion de la passerelle avec son site en tenant compte notamment de ses contraintes logistiques particulières ;

Considérant à cet égard que les choix techniques et architecturaux pour connecter la passerelle au site (rampe, escaliers, ascenseur...) auront un impact spatial non négligeable ;

Considérant que la SA Abattoir demande d'être attentif à ne pas reproduire les erreurs de la station de métro Delacroix où un simple escalier a été implanté pour franchir la différence de niveaux ;

Considérant que la SA Abattoir s'interroge sur l'intention d'intégrer la passerelle dans l'un des futurs bâtiments à érigés sur le site des abattoirs et rappelle la contrainte du calendrier de réalisation du projet Manufakture prévu en 2023 (donc avant la passerelle) ;

Considérant que, dans la mesure où le projet est situé à cheval sur les périmètres des CRU 03 et 05, la SA Abattoir pose la question de savoir sur quel budget les travaux seront financés ;

Considérant que la SA Abattoir signale qu'il convient de garantir la continuité entre les projets B13 et B14 ;

A propos du projet B.14 « perméabilité de l'îlot Abattoir et réaménagement du site de la EhB »

Considérant que la SA Abattoir estime que favoriser la perméabilité de son site est une excellente idée ;

Considérant que selon la SA Abattoir, ce lieu le plus approprié pour créer cette liaison serait situé à la frontière entre son site et la propriété d'EhB ;

Considérant que selon la SA Abattoir, le projet de connexion doit être bien articulé avec le projet B13 du CRU et avec le projet Manufakture subventionné par les fonds européens FEDER ;

Considérant que la SA Abattoir et l'asbl IEB insistent pour que les choix faits à cet endroit n'hypothèquent pas l'activité qui se développera dans le cadre du projet « Manufakture Abattoir » ;

Considérant que le programme de la Manufakture intégrera les activités propres de la SA Abattoir (abattoir, espaces productifs pour les PME dans le secteur de la nourriture), et d'autres fonctions urbaines aux étages pour lesquelles des études sont en cours ;

Considérant que la SA Abattoir a fourni un plan reprenant la localisation et l'emprise au sol du projet Manufakture, l'impact potentiel des projets B13 et B14 et la limite des propriétés de la SA Abattoir et de la Commune d'Anderlecht ;

Considérant que la SA Abattoir signale que la localisation de la Manufakture a changé, le projet ne se trouvant plus du côté de Delacroix, mais plutôt à l'arrière de la halle couverte ;

Considérant, dès lors, que le bâtiment situé à l'arrière de la halle ne sera plus affecté à du parking (conformément aux recommandations de l'étude urbaine « Erasmushogeschool – Abattoir » coordonnée par la VGC), mais plutôt comme un bâtiment mixte ;

Considérant que l'asbl IEB rappelle que l'activité d'abattage induit un charroi important d'animaux vivants sur le site, ce qui n'est pas aisé à combiner avec une ouverture publique de celui-ci pour des questions de sécurité ;

Considérant, à ce titre, que la SA Abattoir demande que la future connexion à travers le site soit suffisamment large pour séparer de manière sécurisée les modes doux du trafic logistique ;

Considérant que la SA Abattoir demande que la connexion future relie le quai de l'Industrie à la chaussée de Mons et que d'autres fonctions puissent également s'y greffer (notamment Erasmushogeschool) ;

Considérant que la SA Abattoir demande que la future connexion soit considérée comme un véritable passage public aménagé et géré par les pouvoirs publics ;

Considérant que la SA Abattoir se demande quelle autorité publique aura la compétence de la gestion de la future connexion ;

Considérant que la SA Abattoir signale qu'une partie de son site est propriété de la commune d'Anderlecht (avec un droit d'emphytéose pour la SA Abattoir) et qu'elle se demande dès lors si la réalisation d'un passage public par la Région bruxelloise induit un transfert de propriété vers cette dernière et, le cas échéant, si un budget a été prévu à cet effet ;

Considérant que la SA Abattoir signale disposer d'un terrain le long de la chaussée de Mons qui pourrait être mis à disposition du projet de connexion ;

Considérant que ORYS rappelle que le site d'Erasmushogeschool est situé dans le périmètre du PPAS Mons-Birmingham ;

Considérant que EhB prévoit à court terme l'extension de son campus avec 4000 – 6000 m² de construction / reconstruction, notamment pour les formations artistiques (théâtre, cinéma et musique) ;

Considérant que selon ORYS, la rénovation des bâtiments existants de EhB sera achevée en septembre 2017 et qu'à partir de ce moment l'extension pourra être envisagée ;

Considérant que selon ORYS, le programme du CRU semble aller à l'encontre des plans de EhB en suggérant que les parcelles non-bâties et propriétés de EhB seront transformées en espace vert (cf. illustration page 112-113 du projet de programme du CRU) ;

Considérant que selon ORYS, EhB ne s'oppose pas à une revitalisation du quartier, mais souligne le souhait de développer son foncier pour ses besoins propres et que, vu sa volonté d'extension, l'aménagement du foncier en espace public n'est pas envisageable ;

Considérant que ORYS, demande que le CRU intègre le programme de EhB, en vue de la pérennisation du site comme campus central de EHB ;

A propos du projet D.9 « Réaménagement de la halle rue des Orchidées »

Considérant que, selon l'asbl IEB, le bâtiment de l'ancienne chaudronnerie Verhulsel était encore en activité il y a deux ans et qu'il est tout à fait adapté pour accueillir de l'activité productive stricto sensu ;

Considérant que, selon l'asbl IEB, il serait dès lors regrettable d'y implanter des activités de type business to business (comme annoncé dans le programme) qui s'apparentent à du bureau et qui pourraient s'installer n'importe où dans le tissu urbain alors que les sites pour l'activité secondaire sont plus rares ;

Opmerkingen ontvangen tijdens het openbare onderzoek

- opmerkingen van de vzw BruxellesFabriques, vertegenwoordigd door haar voorzitter de heer G. Vanderhulst, overgemaakt per gewone brief ontvangen op 11 juli 2017;
- opmerkingen van Citydev.Brussels, vertegenwoordigd door zijn algemeen bestuurder de heer B. Cadranel, overgemaakt per gewone brief ontvangen op 12 juli 2017;
- opmerkingen van de vzw Community Land Trust, vertegenwoordigd door haar coördinator de heer T. Leroy, overgemaakt per gewone brief ontvangen op 12 juli 2017;
- opmerkingen van de vzw Inter-Environnement Bruxelles (hierna IEB), vertegenwoordigd door mevrouw Sophie Deboucq en de heer Mohamed Benzaouia;
- opmerkingen geformuleerd door advocatenkantoor ORYS, als vertegenwoordiger van de Erasmushogeschool Brussel (hierna EhB), overgemaakt per gewone brief ontvangen op 12 juli 2017;
- Gelet op de opmerkingen geformuleerd door de nv Abattoir, vertegenwoordigd door haar CEO de heer Joris Tiebout, overgemaakt per gewone brief ontvangen op 12 juli 2017;

Omtrent het regelgevend kader:

- Overwegende dat de vzw IEB wijst op het gebrek aan regelgevend kader bij de start van SVC 03;
- Overwegende dat de vzw IEB bezorgd is over het gebrek aan aansluiting van het SVC met andere plannen en in het bijzonder met het richtplan "Weststation", dat op het punt staat te worden vervangen door een nieuw richtplan van aanleg (RPA), op zijn beurt gelanceerd op een moment dat het Parlement het bijhorende wettelijk kader nog niet had goedgekeurd;
- Overwegende dat, volgens de vzw IEB, de plannenhierarchie wil dat het RPA goedgekeurd wordt voor de opmaak van een SVC (hoewel het RPA Weststation enkel het spoorwegterrein omvat), en dat het raadzaam zou zijn geweest om te beginnen met dat richtplan van aanleg, dat de bakens had moeten uitzetten voor het SVC;
- Overwegende dat, volgens de vzw IEB, de procedure om het programma eventueel bij te sturen niet duidelijk is, en dat eens het openbaar onderzoek is afgerond er geen begeleidingscomité komt zoals bij de Wijkcontracten om inspraak op lange termijn te waarborgen;
- Overwegende dat de vzw IEB bedenkingen heeft bij de keuze voor de formule "Milieueffectenrapport" om de milieu-impact van het programma te beoordelen en zich afvraagt of het niet beter ware geweest een meer dwingende effectenstudie op te maken;

Omtrent het participatief proces:

- Overwegende dat de vzw IEB meent dat de algemene vergadering van het SVC, die plaats vond op 28/06/2017, in wezen louter een infosessie was; dat ze het betreurt dat er toen geen overzichtelijke kaart van het SVC-gebied werd voorgesteld en dat het voor de deelnemers derhalve moeilijk was de verschillende projecten te situeren;
- Overwegende dat de vzw IEB vaststelt dat tijdens de algemene vergadering van het SVC er maar heel weinig mensen aanwezig waren en dat ze vragen heeft bij de karige middelen die werden ingezet om de kwaliteit van het participatief proces te garanderen;
- Overwegende dat de vzw IEB vaststelt dat er in de toekomst slechts twee inspraakmomenten gepland staan in het kader van het SVC: enerzijds tijdens de projectoproep rond sociale verbondenheid (begroot op € 1,1 miljoen voor de twee gemeenten in kwestie) en, anderzijds, voor projecten van meer dan € 2,5 miljoen (waarbij meer bepaald 10 % van het projectbudget aangewend moet worden voor het participatief proces);

- Overwegende dat de vzw IEB het betreurt dat de inspraakmodaliteiten voor beide projectcategorieën niet duidelijk omlind zijn (er is geen bestek beschikbaar);
- Overwegende dat de vzw IEB het betreurt dat slechts 6 projecten met een budget van meer dan 2,5 miljoen euro op 21 projecten van de SVC-programmatie aldus gekoppeld zullen worden aan een inspraakprocedure, met name: A6b ("Volkshuis: bouw van 10 woningen"), B1 ("Park Weststation"), B8 ("Recypark"), B10 ("Woongebouw + gemengd programma"), B13 ("Oversteek van het kanaal vanaf het perceel Vivaqua"), B14 ("Doorlaatbaarheid van huizenblok Slachthuis en herinrichting van de campus van de EhB");

Omtrent de bescherming van het erfgoed:

- Overwegende dat de vzw BruxellesFabriques meldt dat ze beschikt over de nodige expertise inzake sociaal, industrieel, haven- en spoorwegerfgoed en over knowhow op het vlak van erfgoedrestauratie, nodig voor de uitvoering van bepaalde projecten uit het SVC-programma;
- Overwegende dat het de vzw BruxellesFabriques tevreden stemt dat ze is aangeduid als mogelijke partner voor de projecten "A.6 VOLKSHUIS - b. Bouw van 10 woningen", "8.9 RECY PARK" en "0.7 WONINGEN + LABORATORIUM VOOR DE KRINGLOOPECONOMIE", en dat ze aangeeft volledig ter beschikking te staan van de diensten belast met de uitvoering van deze projecten, teneinde heel nauw mee te werken aan hun uitvoering;
- Overwegende dat de vzw BruxellesFabriques ook verbonden wenst te worden aan de projecten "A.4 Station Kuregem benedenverdieping" en "A.6 Volkshuis - a. Bouw van een multifunctionele ruimte voor sociale cohesie";

Omtrent het opdrachtgeverschap en de op te zetten partnerschappen voor elke operatie:

- Overwegende dat operaties D.2 (Materialenbank), D.5 (Herontwikkeling van de benedenverdieping van het gebouw van de voedselbank), D.6 (Hal Delhaize), D.7 (Woningen + lab KE), D.8 (Operatie OGSO) en D.9 (Operatie Orchideeënstraat) Citydev.Brussels vermelden als opdrachtgever of partner;
- Overwegende dat Citydev.Brussels de wens heeft geuit om niet verbonden te worden aan deze projecten, aangezien sommige ervan niet binnen haar hoofdplicht vallen en andere niet werden weerhouden tijdens het overleg voor de uitwerking van het programma;
- Daarentegen overwegende dat Citydev.Brussels de wens heeft geuit om aangeduid te worden als drager van het project B.10 ("Woongebouw en gemengd programma, Ninoofsesteenweg 202"), in samenwerking met andere instellingen, en dat nu de bouw van 10.000 m² aan openbare huisvesting is voorzien op deze plek;
- Overwegende dat de vzw Community Land Trust Brussel een aanbieder is van sociale koopwoningen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest dat, volgens haar, kwaliteitsvolle woningen bouwt die voldoen aan de huidige normen en afgestemd zijn op de doelgroep die voldoet aan de voorwaarden voor een sociale woning;
- Overwegende dat het specifieke vastgoedmechanisme dat de vzw Community Land Trust hanteert haar in staat stelt de meest kwetsbaren te ondersteunen in de verwerving van een eigendom, voor een prijs die is aangepast aan hun middelen, zonder de duurzaamheid van de geïnvesteerde overheidsmiddelen op de helling te zetten;
- Overwegende dat de vzw Community Land Trust bijzonder oog heeft voor bepaalde doelgroepen, zoals ouderen, alleenstaande vrouwen en mensen met een handicap, en dat ze in al haar acties volop inzet op functiegemengdheid, door woningen te koppelen aan wijkvoorzieningen of economische infrastructuur;

- Overwegende dat de vzw Community Land Trust aangeeft zeer actief te zijn in de gemeenten Anderlecht en Sint-Jans-Molenbeek, dat ze er alles aan doet om haar projecten in te passen in de bestaande of te scheppen buurtdynamiek, dat ze de uitwisseling van capaciteiten en ervaringen wil bevorderen tussen de toekomstige eigenaars, de vertrouwde bewoners van de wijken;
- Overwegende dat de vzw Community Land Trust graag wil optreden in partnerschap met de opdrachtgevers en met elke andere belanghebbende, in 1 tot 4 van de volgende vastgoedoperaties: B10. ("Woongebouw en gemengd programma, Ninoofsesteenweg 202"), D7. ("Woningen en laboratorium voor de kringlooeconomie, Nicolas Doyenstraat 190"), A6a en A6b. ("Volkshuis in Anderlecht"), D8. ("Fernand Demetskaai, 45-46-47-49");
- Overwegende dat de vzw Community Land Trust tevens samen met de opdrachtgever van het SVC wil nadenken over de manier waarop haar acties ingepast kunnen worden in en gunstig zijn voor het aspect "Acties om activiteiten ter bevordering van de maatschappelijke cohesie en het gemeenschapsleven te ondersteunen", in het bijzonder wanneer die acties gekoppeld worden aan haar bestaande (Alphonse Vandenpeereboomstraat 22, Verheydenstraat 121) of toekomstige mede-eigendommen.

Omtrent de algemene doelstellingen van het SVC:

- Overwegende dat, volgens de vzw IEB, de idee van "hertoe-eigening en herovering van het grondgebied" regelmatig terugkeert in de documenten van het SVC, zonder te vermelden door wie of voor wie, noch hoe die herovering dan zou moeten gebeuren;
- Overwegende dat volgens de vzw IEB er binnen het SVC weinig braakliggende terreinen liggen, en dat die gronden die dan wel braak liggen, het eigendom zijn van de NMBS.
- Overwegende dat volgens de vzw IEB, wanneer het SVC het heeft over de toe-eigening van de kanaalkaaien, men aandacht moet hebben voor het huidige gebruik ervan, dat mogelijk nuttig is voor bepaalde activiteiten;
- Overwegende dat volgens de vzw IEB, als het SVC de kringlooeconomie wil stimuleren, het belangrijk is zich af te vragen wat de bijhorende behoeften zijn op het vlak van ruimte, verkeer en het mogelijke samengaan met andere activiteiten;
- Overwegende dat het de vzw IEB verrast dat de plannen voor de jachthaven aan de Biestebroekkaai in het SVC-dossier beschouwd worden als opportuniteit om een groene wandeling door te trekken, terwijl zij van mening is dat het om een louter speculatief vastgoedproject gaat;

Omtrent het project A.2 "Fiets- en voetgangersweg langs spoorlijn L28":

- Overwegende dat de vzw BruxellesFabriques van mening is dat de metalen spoorwegbrug Vierendeel, die de Nijverheidskaai verbindt met de Fernand Demetskaai, opmerkelijk en uniek is voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en dat het dus raadzaam is ze te behouden en tot haar recht te laten komen;
- Overwegende dat de vzw BruxellesFabriques van mening is dat de metalen brug niet aan het zicht onttrokken mag worden door een eventuele fiets- en voetgangersbrug;
- Overwegende dat de vzw BruxellesFabriques als alternatief voorstelt om een brug op te trekken tegenover het gebouw van COOP die aansluit op de Birminghamstraat;

Omtrent het project A.4 "Station Kuregem":

- Overwegende dat het voor de vzw BruxellesFabriques onontbeerlijk is om ervoor te ijveren dat de benedenverdieping van het station van Kuregem weer toegankelijk wordt voor het publiek, zodat het zijn functie als centraal knooppunt weer kan vervullen;

Omtrent het project B.9 "Recypark":

- Overwegende dat volgens de vzw BruxellesFabriques de uitvoering van het project "RECYPARK" absoluut toegespitst moet zijn op opleiding, om zo jobs voor laaggeschoolden in de recyclage van bouw- en meubelmaterialen te creëren, en aldus bij te dragen tot de uitbouw van de kringlooeconomie in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest;

Over project B.13 "Oversteek van het kanaal vanaf het perceel van Vivaqua":

- Overwegende dat de vzw IEB het betreurt dat het SVC de kenbare behoeften van de wijk niet behartigt en kiest voor wereldvreemde concepten om de vastgestelde realiteit te verbeteren, geënt op een abstract connectiviteitsconcept;
- Overwegende dat de vzw IEB zich afvraagt of een oversteekplaats op die plek wel nodig is;
- Overwegende dat de vzw IEB erop aandringt dat de geplande oversteekplaatsen over het kanaal de reglementaire doorvaarhoogte eerbiedigen en worden ontworpen in nauw overleg met de Haven van Brussel, aangezien het kanaal bovenal haar industriële invulling zal behouden, zelfs al wijst de vzw IEB op het belang om het mooi te integreren in het stedelijk weefsel.
- Overwegende dat de vzw IEB aangeeft te betreuren dat de Haven van Brussel niet genoemd wordt als een van de partners van de plannen voor oversteekplaatsen over het kanaal;
- Overwegende dat de nv Abattoir het een uitstekend idee vindt om te opteren voor een fietsersbrug over het kanaal;
- Niettemin overwegende dat er voor de nv Abattoir bijzondere aandacht moet uitgaan naar de aansluiting van die oversteekbrug met haar terreinen, meer bepaald rekening houdend met haar specifieke logistieke beperkingen;
- In dat opzicht overwegende dat de technische en architecturale keuzes om de fiets- en voetgangersbrug aan te sluiten op de site (oprijhelling, trappen, lift...) een niet-verwaarloosbare ruimtelijke impact zullen sorteren;
- Overwegende dat de nv Abattoir vraagt om erop toe te zien dat de fouten in metrostation Delacroix niet worden herhaald, waar een gewone trap werd voorzien om zich tussen de niveaus te verplaatsen;
- Overwegende dat de nv Abattoir vragen heeft bij de bedoeling om de oversteekbrug te integreren in een van de toekomstige op te trekken gebouwen op de slachthuissterreinen en er daarbij op wijst dat het tijdpad voor de uitvoering van project Manufakture, gepland in 2023 (en dus vóór de brug), roet in het eten zou kunnen strooien;
- Overwegende dat, in die zin dat het ontwerp zich uitstrekt over de perimeters van SVC 03 en 05, de nv Abattoir zich afvraagt in welk budget de werken zullen worden ingeschreven;
- Overwegende dat de nv Abattoir aangeeft dat het aangewezen is de continuïteit tussen projecten B13 en B14 te garanderen;

Omtrent het project B.14 "Doorlaatbaarheid van huizenblok Slachthuis en herinrichting van de campus van de EhB":

- Overwegende dat de nv Abattoir meent dat het bevorderen van de doorlaatbaarheid van haar terreinen een uitstekend idee is;

- Overwegende dat volgens de nv Abattoir de meest geschikte plaats om deze verbinding te maken zich bevindt op de grens tussen haar terreinen en het eigendom van de EhB;
- Overwegende dat volgens de nv Abattoir de verbinding afgestemd moet worden op project B13 van het SVC en op het project Manufakture, dat gesubsidieerd wordt door de Europese FEDER-fondsen;
- Overwegende dat de nv Abattoir en de vzw IEB erop aandringen dat de keuzes die men voor deze plek maakt, de activiteit die zich zal ontwikkelen in het kader van het project "Manufakture Abattoir" niet in het gedrang brengt;
- Overwegende dat het programma van Manufakture de vaste activiteiten van de nv Abattoir (slachthuis, productieruimtes voor kmo's actief in de voedingssector) zal omvatten, samen met andere stadsfuncties op de verdiepingen, die momenteel onderzocht worden;
- Overwegende dat de nv Abattoir een plan heeft overgemaakt met daarop de ligging en de grondinname van het project Manufakture, de potentiële impact van projecten B13 en B14 en de grenzen van de eigendommen van de nv Abattoir en de gemeente Anderlecht;
- Overwegende dat de nv Abattoir aangeeft dat de locatie van Manufakture is gewijzigd: het project bevindt zich niet meer langs de kant van Delacroix, maar eerder achter de overdekte hal;
- Derhalve overwegende dat het gebouw achter de hal niet meer gebruikt zal worden als parking (overeenkomstig de aanbevelingen van het stadsonderzoek "Erasmushogeschool - Slachthuis", gecoördineerd door de VGC), maar wel als gemengd gebouw;
- Overwegende dat de vzw IEB erop wijst dat het slachtgebeuren gepaard gaat met druk vervoer van levende dieren naar de site, wat het om veiligheidsredenen moeilijk maakt om de locatie publiek toegankelijk te maken;
- In dat opzicht overwegende dat de nv Abattoir vraagt om de toekomstige verbinding over haar terreinen voldoende breed te maken om de zachte vervoersmiddelen op een veilige manier te scheiden van het logistieke verkeer;
- Overwegende dat de nv Abattoir vraagt dat de toekomstige verbinding de Nijverheidskaai aansluit op de Bergensesteenweg en dat er ook andere functies op aangesloten kunnen worden (zoals de Erasmushogeschool);
- Overwegende dat de nv Abattoir vraagt dat de toekomstige verbinding beschouwd wordt als een volwaardige publieke doorgang, ingericht en beheerd door de overheid;
- Overwegende dat de nv Abattoir zich afvraagt welke overheidsinstantie zal instaan voor het beheer van de toekomstige verbinding;
- Overwegende dat de nv Abattoir aangeeft dat een deel van haar terreinen eigendom is van de gemeente Anderlecht (met recht van erfpacht voor de nv), en dat ze zich derhalve afvraagt of de aanleg van een publieke doorgang door het Brussels Hoofdstedelijk Gewest impliceert dat het eigendom naar deze laatste wordt overgeheveld en, in voorkomend geval, of daarvoor een budget is voorzien;
- Overwegende dat de nv Abattoir aangeeft over een terrein langs de Bergensesteenweg te beschikken dat zou kunnen dienen voor de verbinding;
- Overwegende dat ORYS erop wijst dat de campus van de Erasmushogeschool binnen de perimeter van het BBP Bergen-Birmingham ligt;
- Overwegende dat de EhB op korte termijn zijn campus plant uit te breiden met de bouw / heropbouw van 4000 - 6000 m² aan ruimte, meer bepaald voor de kunstopleidingen (theater, cinema en muziek);
- Overwegende dat volgens ORYS de renovatie van de bestaande gebouwen van EhB in september 2017 voltooid zal worden en dat vanaf dan gedacht kan worden aan de uitbreiding;

- Overwegende dat volgens ORYS het programma van het SVC lijkt in te gaan tegen de plannen van EhB door te suggereren dat de onbebouwde percelen en eigendommen van EhB zullen worden omgevormd tot groene ruimte (zie illustratie p. 112-113 van het programmaontwerp van het SVC);
- Overwegende dat volgens ORYS EhB niet gekant is tegen een herwaardering van de wijk, maar wel zijn wens benadrukt om zijn terreinen voor de eigen behoeften te ontwikkelen en dat, gezien de uitbreidingsplannen, de inrichting van de site als openbare ruimte niet overwogen kan worden;
- Overwegende dat ORYS vraagt dat het SVC de plannen van EhB mee opneemt, met het oog op de bestemming van de site als centrale campus van de EhB;



1. CRU 3 GARE DE L'OUEST - rc/rb/cdc

DEMANDEUR	Perspective.Brussels
LIEU	Chaussée de Gand, les rues de Menin, du Campine, de Jean-Baptiste Decock, Albert Vanderkindere, Place de la Duchesse de Brabant, de Birmingham, Verheyden, avenue de Roovere, place du Chant d'Alouette, Pierre-J. Demessemaeker, Osseghem et Dubois-Thorn
OBJET	le projet de programme du Contrat de Rénovation Urbaine « GARE DE L'OUEST » situé en partie à Molenbeek-Saint-Jean
ZONE AU PRAS	
ENQUETE	du 12/06/2017 au 12/07/2017 – 6 courriers de remarques
MOTIFS D'ENQUETE/CC	-Rapport sur les incidences environnementales du programme du Contrat de Rénovation Urbaine;

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 l'ordonnance 2016 concernant la revitalisation urbaine et notamment son article 41;

Vu la demande introduite par Perspective.Brussels pour le projet de programme du Contrat de Rénovation Urbaine «GARE DE L'OUEST» situé en partie à Molenbeek-Saint-Jean dans le périmètre compris entre les limites communales, la chaussée de Gand, les rues de Menin, du Campine, de Jean-Baptiste Decock, Albert Vanderkindere, Place de la Duchesse de Brabant, Birmingham, Verheyden, avenue de Roovere, place du Chant d'Alouette, Pierre-J. Demessemaeker, Osseghem et Dubois-Thorn;

Considérant que la demande a été soumise aux mesures particulières de publicité du 12 juin 2017 au 12 juillet 2017 et à l'avis de la commission de concertation pour le motif suivant :

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

Considérant que 6 réclamations ont été introduites; que 3 réclamations concernent la commune de Molenbeek-Saint-Jean pour les opérations B.9., B.10., D.2., D.5., D.6. et D.7; que ces réclamations sont intégrées ci-dessous; qu'une réclamation porte sur le cadre réglementaire, le processus participatif, l'objectif du CRU, le périmètre, les 4 axes du programme et le Rapport des Incidences;

Vu la note déposée en séance de commission de concertation par Perspective.Brussels reprenant la synthèse des remarques formulées au cours de l'enquête publique;

Vu que le périmètre de ce CRU est situé sur le territoire des communes d'Anderlecht et de Molenbeek-Saint-Jean ; que la commission de concertation est organisée, le 18 juillet 2017, à la maison communale de Molenbeek-Saint-Jean;

Vu l'absence d'avis de la commune d'Anderlecht et l'absence de représentants de la commune d'Anderlecht à la séance de la commission de concertation du 18/07/2017;

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, que 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 Gare de l'Ouest;

Considérant la nécessité d'une coordination optimale entre les différents outils planologiques, de revitalisation urbaine et de financement des projets par les différents niveaux de pouvoir ;



Considérant que deux actions transversales sont programmées sur notre territoire (A.1. & A.2.) ainsi que 9 actions site sur la friche de la Gare de l'Ouest (B.1 au B.9) et 5 opérations à initier (D.1., D.2., D.4., D.6. et D.7.); que celles-ci sont détaillées ci-dessous :

- Opération A.1. (Etude complémentaire L28.);

Considérant que le projet de la ligne L28 constitue en une promenade cyclo-piétonne qui représente un des défis majeurs pour l'ouest de Bruxelles ; qu'elle ouvre à l'usage public des terrains ferroviaires délaissés ; que le projet permet d'établir une continuité physique entre Bockstael et la Gare du Midi et fait le lien entre différentes figures paysagères comme le Parc Tour & Taxis, Parc Elisabeth, le PPAS Gazomètre, la ZIR Gare de l'Ouest, le parc Marie-José, le Canal et la Senne ;

Considérant que l'étude complémentaire questionnera, en ce qui concerne la commune de Molenbeek-Saint-Jean, la possibilité pour la L28 de relier la Gare de l'Ouest à la station Jacques Brel en passant par le dépôt de bus situé entre la rue Verheyden, la rue Nicholas Doyen et le parvis de la Gare de l'Ouest ;

Considérant que cette option permettra de longer les voies ferroviaires et que cette solution nous semble plus logique ainsi que plus lisible et visible que l'option de la rue Verheyden et la rue de Glasgow ; que la commune soutient l'idée d'étudier cette option ;

- Opération A.2. (Réalisation L28.);

Considérant que cette opération traverse le périmètre du CRU et a comme objectif, sur le territoire de notre commune, de favoriser l'accès et l'activation de la friche de la Gare de l'Ouest ;

Considérant que la commune soutient le développement et l'ouverture de la friche de la Gare de l'Ouest ; qu'il est très important d'étudier les différents liens de la L28 avec la trame existante, comme par exemple le franchissement de la chaussée de Gand ; que ce franchissement devrait être réaménagé avec une attention particulière pour toute la zone autour de la station métro Osseghem ; qu'il est souhaitable de prévoir une ouverture du futur parc du côté nord, et de garantir un aménagement qualitatif de cet endroit ; qu'il y a lieu d'envisager ce réaménagement en lien avec le futur PPAS Gazomètre ;

- Opération B.1. (Aménagement du Parc de la Gare de l'Ouest);

Considérant qu'il s'agit de l'aménagement et la viabilisation d'une partie de la friche en vue d'assurer son accessibilité au public ; qu'un parc de minimum 3ha est prévu ; que ce nouvel espace public apparaît comme indispensable dans ce quartier qui souffre d'un manque criant d'espace vert ;

Considérant que ce site est actuellement inaccessible et fermé aux habitants ; qu'il y a lieu d'activer et d'ouvrir cette zone aux habitants des quartiers autour de la friche ; que la commune encourage cet objectif, à condition de sécuriser l'accès aux voies ferrées ainsi que le site lui-même et de rendre la friche accessible dans un délai raisonnable ; qu'il est souhaitable de garantir une bonne gestion de l'accessibilité ;

Considérant que l'ouverture de ce nouvel espace doit être garanti par plusieurs entrées visibles et accessibles ; Considérant que le sol est potentiellement pollué et qu'il est important que des réponses soient trouvées à cet égard ;

- Opération B.2. (Acquisition et rénovation de la Halle aux Charbons) ;

Considérant que la halle sera rénovée et transformée en halle polyvalente, de type jardin d'hiver, qui permet d'accueillir différents types d'activités et de projets du quartier ; que la halle sera aménagée en un espace libre et évolutif de manière à s'adapter aux besoins du quartier ; que l'installation d'un espace clos (box) au cœur de cette halle pouvant accueillir une salle collective pour les acteurs locaux serait souhaitable ;

Considérant que l'accès principal du parc pourrait se faire par l'ancienne halle aux charbons (ex-salle des guichets) ; que l'emplacement et le caractère de la halle se prêtent pour devenir un symbole du site et de son passé industriel ; qu'une étude de stabilité devra être menée ;

- Opération B.3. (Franchissement de la friche 1) ;

Considérant que le projet consiste à la rénovation de la passerelle Beekkant et de sa mise aux normes PMR ; que la transformation de la passerelle permettra de créer un espace public agréable de franchissement et pourra également servir de belvédère sur le développement de la friche ;

Considérant qu'il est important d'assurer le franchissement lors des travaux étant donné que la passerelle est actuellement la seule connexion entre les deux côtés de Molenbeek ; que le réaménagement de cette passerelle devra intervenir dans un délai raisonnable ;

- Opération B.4. (Franchissement de la friche 2) ;

Considérant qu'il s'agit de la réalisation d'une passerelle légère végétalisée entre la Place Beekkant et la Halle aux Charbons ; que le projet prévoit un nouveau franchissement de la friche ; que la nouvelle passerelle permettra la



mise en place d'une connexion structurante et connectant deux espaces publics importants (Place Beekkant et Place de l'Ouest) ;

Considérant que la commune soutient l'idée d'une seconde passerelle à cet endroit qui permettra de reconnecter les deux structures urbaines séparées par la friche et qui favorisera l'accès au nouveau parc pour les quartiers situés à l'ouest de la friche ;

- Opération B.5.* (Requalification de la rue Vandenpeereboom en mail) ;

Considérant que l'opération consiste à la rénovation de la rue et de l'installation d'une piste cyclable ;

Considérant que la rue Vandenpeereboom connecte la chaussée de Gand et la chaussée de Ninove en longeant la friche de la Gare de l'Ouest ;

Considérant qu'aujourd'hui la rue Vandenpeereboom offre une large voirie ainsi qu'un trottoir bordé de plantations ; que malgré ses qualités, la rue est dégradée et de nombreux dépôts clandestins sont présents ; que les emplacements de parking sont actuellement sous-utilisés ; que la friche est inaccessible de ce côté ;

Considérant que la suppression du stationnement à l'ouest de la rue permettra d'y aménager une piste cyclable ; que ce projet est déjà prévu par la commune dans les limites des crédits budgétaires communaux disponibles ; que cet aménagement permettra également de rendre la friche accessible aux habitants du quartier situé à l'est de la friche ;

Considérant qu'il est souhaitable de préserver les plantations existantes ;

Considérant que les développements futurs devraient améliorer le contrôle social du site ;

- Opération B.6. (Rue Dubois-Thorn) ;

Considérant que la prolongation de la rue Dubois-Thorn a déjà été prévue dans le cadre de l'implantation d'Infrabel Academy et la transformation de la halle Delhaize ; que cette opération permettra d'activer une partie de la rue Dubois-Thorn aujourd'hui fermée aux usagers ;

Considérant que cette partie de la rue est actuellement privatisée et fermée ; que le projet prévoit d'ouvrir cette partie aux piétons et cyclistes et vise également à créer une continuité avec l'autre partie de la rue Dubois-Thorn ; que le projet permettra de plus d'améliorer le lien entre la Gare de l'Ouest et la station Beekkant ;

Considérant que cette opération est déjà reprise dans le projet Infrabel Academy et que le nouveau bâtiment d'Infrabel Academy sera réalisé le long de cette nouvelle rue ; que dans ce projet la rue sera ouverte aux modes actif, les livraisons et les services de secours ; que le statut de cette rue doit encore être défini ;

- Opération B.7. (Place Beekkant) ;

Considérant que le réaménagement de l'espace public de la place Beekkant consiste en « l'atterrissage » de la passerelle légère reliant la place Beekkant à la place de l'Ouest, la connexion avec la nouvelle rue Dubois-Thorn et le réaménagement des arrêts de bus ;

Considérant que cet espace est aujourd'hui envahi par les zones dédiées au stationnement et les aires de manœuvre des bus ; que l'espace public n'invite pas à son utilisation comme lieu de rencontre ;

Considérant qu'il existe une population nombreuse des jeunes habitants qui ont besoin d'espaces de détente supplémentaires ;

Considérant que la commune soutient cette opération de réaménagement de l'espace public et de requalification de la gare routière ; qu'il y a lieu de réaménager toute cette zone en tenant compte des différentes fonctions et des usagers de la place ; qu'il est souhaitable que le nouveau parc soit facilement accessible depuis le parvis ; qu'il est nécessaire d'améliorer le lien entre le nouveau parc sur la friche et le parc Marie-José ; que de plus, le réaménagement de cet espace devra améliorer la qualité de vie des habitants (espace de jeu, verdurisation,...) ;

- Opération B.8. (Etude pour la rénovation des bâtiments du Logement Molenbeekois) ;

Considérant que le projet consiste en l'amélioration des performances énergétiques des bâtiments ainsi que leur ouverture vers le futur parc ;

Considérant que les immeubles résidentiels du Logement Molenbeekois sont actuellement orientés vers l'avenue de Roovers et le parc Marie-José et que les entrées se situent uniquement de ce côté ; que cela engendre une façade particulièrement fermée à l'arrière de ces bâtiments, côté Gare de l'Ouest ; que le changement de statut de la friche pourrait motiver la rénovation des façades Est de ces bâtiments ; que les façades Ouest ont été récemment rénovées ;

Considérant que cette rénovation pourrait permettre d'améliorer les conditions énergétiques des logements ; qu'un espace supplémentaire à ceux-ci est proposé en rajoutant une couche habitable (terrasse/patio) ; que cette proposition pourrait améliorer la qualité de vie des logements ;

Considérant que le déplacement des surfaces de parking à ciel ouvert vers les caves existantes sera étudié ;

Considérant que l'activation des rez-de-chaussées pourrait également permettre de renforcer les connexions entre les deux parcs ;

- Opération B.9. (Recypark) ;



Considérant qu'il s'agit de la réalisation d'un point de collecte, de tri, de recyclage et de valorisation de biens récupérables (mobilier, jouets, bibelots, ...) et de déchets ;
Considérant que les habitants de la commune fréquentent peu les Recypark existants ; qu'il y a une forte corrélation entre la fréquentation et la proximité de l'infrastructure ; qu'il apparaît optimal, suite à des analyses de Bruxelles-Propreté, de prévoir la construction de 1, voire 2 Recypark, sur la territoire de la commune ;
Considérant que l'implantation d'une telle infrastructure nécessitera une étude en termes de mobilité afin de vérifier l'accessibilité et l'impact sur les voiries avoisinantes ;
Considérant que l'implantation éventuelle de cette infrastructure à l'angle de la rue Vandenpeereboom et la chaussée de Gand risque de condamner un accès aisé au futur parc du côté Nord ; qu'il est dès lors nécessaire d'étudier l'implantation du Recypark en cohérence avec l'ensemble de la station Osseghem et le lien vers le PPAS Gazomètre ;
Considérant qu'il est indispensable que ce projet qui viendrait à être réalisé le soit dans un optique formatrice qui permette de créer des emplois peu qualifiés ; que ce projet devrait contribuer au développement de l'économie circulaire en Région de Bruxelles-Capitale ;

- Opération B.10. (Immeuble de logements et programme mixte) ;

Considérant que le projet prévoit le développement d'un immeuble de 10 000m² sur une parcelle qui appartient à la région ; qu'il s'agit d'une parcelle utilisée pour le stockage à ciel ouvert ; que ce terrain constitue depuis de nombreuses années un chancre urbain ; qu'il est dès lors justifié d'intervenir sur cette parcelle ;

Considérant que la parcelle jouxtant le site de la Gare de l'Ouest sera un point d'accès au nouveau développement de la ZIR ;

Considérant que le projet EKLA et les autres gabarits existants (Logement Molenbeekois) à proximité proposent la mise en place des nouveaux gabarits et donc la densification de l'espace de la gare ; que la densification verticale permet la création d'une place urbaine ;

Considérant qu'il est, à ce moment, difficile de se prononcer sur ce projet vu que l'implantation et les gabarits ne sont pas encore connus ; qu'il est nécessaire d'affiner les chiffres par rapport à la taille de la parcelle et les gabarits ;
Considérant que la Commune de Molenbeek-Saint-Jean encourage les projets de logement ; que cet endroit est hyper accessible et très bien desservi par les transports en commun ; qu'il serait donc logique d'y prévoir un programme mixte (logements et autres fonctions économiques ou d'équipement servant le quartier, et tenant compte de son faible niveau socio-économique) ; que le type de logements publics proposés devrait également être de l'acquisitif (social modéré moyen) ;

Considérant que la commune soutient la création d'un espace public de qualité au socle du bâtiment prolongeant le parvis de la Gare de l'Ouest ; que ce réaménagement permettrait de créer des espaces de rencontre à cet endroit ;

- Opération D.1. (Action complémentaire rue Vandenpeereboom) ;

Considérant que ce projet prévoit une action complémentaire à l'installation d'une piste cyclable et la reprise du trottoir Ouest de la rue Vandenpeereboom (B.6.) ; que le projet prévoit la reprise du trottoir Est ainsi que la plantation d'arbres le long de ce dernier ;

Considérant que dans le cadre du plan d'aménagement directeur, cette rue devrait accueillir un nombre important de logements, équipements, commerces, etc. ;

Considérant qu'il n'est pas clair que des emplacements de parking soient supprimés ;

- Opération D.2. (Matériauthèque) ;

Considérant que le projet consiste en la rénovation et la transformation de la halle existante (située sur l'ancien site SITOMECA) en banque des matériaux avec une activité économique liée au réemploi ; que cette banque aura pour objectif de récupérer et de stocker les matériaux provenant de la rénovation aux alentours afin que ceux-ci puissent être réutilisés ;

Considérant qu'il y a de nombreux entrepôts de grande superficie dans ce quartier qui pourraient être également capable d'accueillir ce type d'activité ; qu'il y a donc lieu d'étudier les alternatives avoisinantes ; qu'il n'est pas clair sur base de quels critères l'entrepôt SITOMECA a été sélectionné pour cette opération ;

Considérant que l'entrepôt SITOMECA se situe dans un îlot que CityDev pourrait être intéressé à rénover et reconverter ; que l'îlot présente aujourd'hui une école ainsi qu'une installation ELIA à proximité ;

Considérant qu'il y a lieu de vérifier la structure existante et de voir, au niveau du patrimoine, s'il y a lieu de le conserver ;

Considérant que CityDev est mentionné comme Maître d'ouvrage ; que CityDev n'estime pas que cette opération relève de ses missions principales ;

- Opération D.4. (Brasserie Vandenheuvel) ;

Considérant qu'il s'agit de l'acquisition et rénovation de l'ancienne brasserie Vandenheuvel ;

Considérant que le bâtiment se situe en face de la Gare de l'Ouest ; que cet endroit offre des opportunités et que la brasserie est un bâtiment stratégique du quartier ;



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 Hevaert a été lancé qui recouvre une partie du périmètre du CRU 3 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 toutefois que la DU a déjà des remarques ou attention particulière non exhaustive sur les points du CRU tels que :

Points A :

- 1 et 2. : L28 : des projets sont déjà prévus qui ont des implications sur le L28 : la Marina (quai F. Demets 5-6 - citydocks) et le parc à conteneur de Bruxelles propreté (quai F. Demets 15-19);
- 4 : station Cureghem : voir projet plus précis mais ok sur le principe
- 6 : maison du peuple : le PPAS existant ne permet pas un projet tel que prévu (pas de logement en intérieur d'îlot, hauteur 13 m , etc.). Cette parcelle a un intérêt patrimonial et était lié avec l'immeuble chaussée de Mons 423 (belle façade) avec la boulangerie, la salle de spectacle et du logement pour la maison du Peuple construit par l'architecte Richard Pringier (élève d'Horta). On voit encore la scène dans le bâtiment avec l'enseigne « COOP ».

Points B :

- 12. : Belvédère STIB : vérifier la stabilité vu la présence du métro en sous-sol et voir les éventuels projets de la STIB
- 13. canal : Vivaqua : mettre en relation la passerelle avec la place et non la voirie arrière qui sera sans doute logistique
- 14. Abattoir : le projet B14 devrait être intégré dans le périmètre de ce CRU ; attention au sol pollué, aux caves de Cureghem en sous-sol. Les abattoirs sont classés

Points D :

- 3. : voir A1 et 2
- 5 : ancien Lipton
- 8 : parcelle derrière Vivaqua : voir pour la stabilité des sous-sol car ancrage du Bâtiment STIB et sous-sol de métro
- 9 : attention particulière pour le patrimoine de ce bâtiment
- 5, 8, 9 : en plus des remarques émises ci-dessus, les projets ne sont pas précis à ce jour pour donner un avis

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;

Considérant que le BUP signale que les projets sont urbanistiquement trop peu précis à ce jour ;

Considérant également que les opérations seront soumises à permis d'urbanisme et qu'elles seront analysées à ce moment-là de manière approfondie notamment en fonction des réglementations en vigueur;

Considérant qu'au stade actuel, au vu des imprécisions concernant le rôle de chacun, Citydev souhaite ne pas être cité dans les fiches (D2, D5, D6, D7 et D9) et être consulté de manière plus approfondie avant de s'engager dans ces opérations ;

Considérant que des outils participatifs spécifiques devront être mis en place vu le faible niveau socio-économique des habitants du quartier ; que ces outils devront privilégier l'oralité ;

Considérant que ces aménagements doivent améliorer l'accessibilité, la sécurité du quartier et le cadre de vie des habitants;

Considérant qu'il ne faut pas perdre de vue que l'acquisition par la Région des terrains concernés repose sur les accords de la SNCB et d'Infrabel ;



Considérant que le bâtiment pourrait, à terme, accueillir une programmation métropolitaine et/ou économique, par exemple un cluster de micro-brasseries et une cité des Sciences ;

Considérant que le bâtiment est en grande partie abandonné et ce depuis plusieurs années ; qu'il est, par conséquent, nécessaire de prévoir une étude de faisabilité préalable en vue de déterminer les réelles capacités du bâtiment et le type d'affectation ;

Considérant qu'il est souhaitable d'ouvrir et de lier la future affectation avec l'espace public autour de la Gare de l'Ouest ;

- Opération D.6. (Halle Delhaize) ;

Considérant que le projet consiste de la rénovation et transformation de la Halle Delhaize ; que la rénovation permet d'offrir un espace public couvert ; qu'une ouverture dans la halle pourrait également créer un autre accès ainsi qu'un lien avec le Parc Marie-José ; qu'il est souhaitable de renforcer les liens entre les deux parcs ;

Considérant que la halle pourrait accueillir des espaces compartimentés et que les fonctions peuvent être multiples et évolutives ; que la programmation reste à préciser lors de l'élaboration du plan d'aménagement directeur ;

Considérant que CityDev est mentionné comme Maître d'ouvrage ; que CityDev n'estime pas que cette opération ne relève de ses missions principales ;

- Opération D.7. (Logements + laboratoire pour l'économie circulaire) ;

Considérant que l'opération prévoit un projet mixte, de logements et activités culturelles et économiques, de conscientisation à l'économie circulaire ;

Considérant que le projet propose de transformer le bâtiment, situé sur l'angle de la rue Nicholas Doyen et la rue de Bonne, en centre pour la promotion et le développement de l'économie circulaire ; que le projet pourrait accueillir un centre de formation et de démonstration des nouvelles technologies ainsi que des logements ;

Considérant que le bâtiment aurait pour objectif de refermer visuellement la place qui est aujourd'hui trop diffuse en proposant un bâtiment plus dense et plus vertical que le bâtiment existant ; qu'il est nécessaire à cet égard d'étudier les bâtiments adjacents ;

Considérant qu'il y a lieu de prévoir des logements de qualité aux standards actuels et de soutenir l'accès à la propriété des plus fragilisés à un prix adapté à leurs moyens ; qu'il y a également lieu de favoriser au maximum l'intégration du projet dans les dynamiques du quartier ; que la commune favorise des projets qui cherchent à privilégier la mixité des fonctions ;

Considérant que CityDev est mentionné comme Maître d'ouvrage ; que CityDev n'estime pas que cette opération relève de ses missions principales ;

- 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 Monuments et Sites préalablement à l'introduction des demandes de permis d'urbanisme. Pour le périmètre du CRU3 cela concerne tout particulièrement

Point A

4: Gare de Cureghem : bâtiment inscrit à l'inventaire

6 : Maison du Peuple : bâtiment inscrit à l'inventaire

Point B

2 : halle au Charbon : inventaire

10 : en lien avec le bâtiment Vandenheuvel sis rue Vandepereboom

Point D :

4 : brasserie Vandenheuvel à l'inventaire.

Considérant que la Direction de l'Urbanisme félicite le travail réalisé par les bureaux d'études Taktyk – Alive Architecture – ABO-Tractebel 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, ...);



Dossier CRU 3 GARE DE
L'OUEST

Administration Communale de Molenbeek-Saint-Jean

Service Urbanisme - B 31

AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION DU 18/07/2017

Article 1

Sans préjudice des avis à intervenir auprès des autres autorités compétentes en la matière, d'émettre un **AVIS FAVORABLE UNANIME** sur le projet, tenant compte des remarques reprises ci-dessus.

DELEGUES

A.A.T.L.

A.A.T.L. / MONUMENTS ET SITES

SDRB (CITYDEV)

I.B.G.E.

ADMINISTRATION COMMUNALE

SIGNATURES



Dossier CRU 3 GARE DE
L'OUEST

Administration Communale de Molenbeek-Saint-Jean

Service Urbanisme - B 31

AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION DU 18/07/2017

Article 1

Sans préjudice des avis à intervenir auprès des autres autorités compétentes en la matière, d'émettre un AVIS
FAVORABLE UNANIME sur le projet, tenant compte des remarques reprises ci-dessus.

DELEGUES

A.A.T.L.

A.A.T.L. / MONUMENTS ET SITES

SDRB (CITYDEV)

I.B.G.E.

ADMINISTRATION COMMUNALE

SIGNATURES

[Handwritten signatures]



Dossier CRU 3 GARE DE
L'OUEST

Administration Communale de Molenbeek-Saint-Jean

Service Urbanisme - B 31

AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION DU 18/07/2017

Article 1

Sans préjudice des avis à intervenir auprès des autres autorités compétentes en la matière, d'émettre un **AVIS FAVORABLE UNANIME** sur le projet, tenant compte des remarques reprises ci-dessus.

DELEGUES

A.A.T.L.

A.A.T.L. / MONUMENTS ET SITES

SDRB (CITYDEV)

I.B.G.E.

ADMINISTRATION COMMUNALE

SIGNATURES

Beridon

Bynck



Article 1

Sans préjudice des avis à intervenir auprès des autres autorités compétentes en la matière, d'émettre un **AVIS FAVORABLE UNANIME** sur le projet, tenant compte des remarques reprises ci-dessus.

DELEGUES

A.A.T.L.

A.A.T.L. / MONUMENTS ET SITES

SDRB (CITYDEV)

I.B.G.E.

ADMINISTRATION COMMUNALE

SIGNATURES

[Signature]

[Signature]

Advies van de overlegcommissie

Op 18/07/2017 vond bij de Gemeente Molenbeek een overlegcommissie plaats. Uit het advies van deze commissie kan het volgende worden opgemaakt:

Gelet op het verzoek ingediend door Perspective.Brussels voor het programmaontwerp van het Stadsvernieuwingscontract "WESTSTATION", deels gelegen in Sint-Jans-Molenbeek binnen de perimeter afgebakend door de gemeentegrenzen, de Gentsesteenweg, de Menenstraat, de Kempenstraat, de Jean-Baptiste Decockstraat, de Albert Vanderkinderestraat, het Hertogin van Brabantplein, de Birminghamstraat, de Verheydenstraat, de De Rooverelaan, de Leeuweriksliedplaats, de Pierre-J. Demessemaeckerstraat, de Ossegemstraat en de Dubois-Thornstraat;

Overwegende dat het verzoek onderworpen was aan de speciale regelen van openbaarmaking van 12 juni 2017 tot 12 juli 2017 en aan het advies van de overlegcommissie omwille van de volgende reden:

Milieueffectenrapport van het programma van het Stadsvernieuwingscontract;
Overwegende dat er 6 klachten werden ingediend; dat 3 klachten de gemeente Sint-Jans-Molenbeek betreffen voor de operaties B.9., B.10., D.2., D.5., D.6. en D.7; dat deze klachten hieronder zijn opgenomen; dat één klacht betrekking heeft op het regelgevend kader, de inspraakprocedure, het doel van het SVC, zijn perimeter, de 4 programmapijlers en het Effectenrapport;

Gelet op de nota overgemaakt tijdens de zitting van de overlegcommissie door Perspective.Brussels met daarin het overzicht van de opmerkingen geformuleerd tijdens het openbaar onderzoek;

Aangezien de perimeter van dit SVC gelegen is op het grondgebied van de gemeenten Anderlecht en Sint-Jans-Molenbeek; aangezien de overlegcommissie plaatsvond op 18 juli 2017, op het gemeentehuis van Sint-Jans-Molenbeek;

Gelet op het uitblijven van een advies van de gemeente Anderlecht en op de afwezigheid van vertegenwoordigers van de gemeente Anderlecht op de zitting van de overlegcommissie van 18/07/2017;

Overwegende dat een Stadsvernieuwingscontract een in de tijd beperkt actieplan is dat het grondgebied van meerdere gemeenten bestrijkt en dat bestaat uit een combinatie van stedelijke herwaarderingsoperaties, zowel op het vlak van vastgoed, sociaaleconomische aspecten, openbare ruimte als leefmilieu; dat deze acties gevoerd worden door verschillende gewestelijke en gemeentelijke operatoren, onder leiding van het Gewest; dat een gedeelte van het SVC Weststation de gemeente Sint-Jans-Molenbeek aangaat;

Gelet op de noodzaak om een optimale coördinatie te waarborgen tussen de verschillende instrumenten op het vlak van planologie, stadsherwaardering en projectfinanciering door de verschillende bevoegdheidsniveaus;

Overwegende dat er twee transversale acties gepland staan op ons grondgebied (A.1. & A.2.) alsook 9 siteprojecten op de terreinen van het Weststation (B.1 tot B.9) en 5 op te starten projecten (D.1., D.2., D.4., D.6. en D.7.); dat deze hieronder nader worden toegelicht:

- Operatie A.1. (Aanvullende studie L28.);

Overwegende dat het project voor L28 bestaat uit een fiets-wandelpromenade die een van de grote uitdagingen vormt voor het westen van Brussel; dat ze verlaten spoorwegterreinen toegankelijk maakt voor openbaar gebruik; dat het project toelaat om een fysieke continuïteit

te creëren tussen Bockstael en het Zuidstation en de schakel vormt tussen de verschillende landschappelijke elementen, zoals het Thurn & Taxispark, het Elisabethpark, het BBP Gasmeter, het Marie-Josépark, het Kanaal en de Zenne;

Overwegende dat de aanvullende studie, wat betreft de gemeente Sint-Jans-Molenbeek, zich afvraagt of voor L28 de mogelijkheid bestaat om het Weststation te verbinden met station Jacques Brel, via de busstopplaats tussen de Verheydenstraat, de Nicholas Doyenstraat en het voorplein van het Weststation;

Overwegende dat deze optie toelaat om langs de sporen te gaan en dat deze oplossing ons logischer lijkt en ook helderder en duidelijker dan de optie van de Verheydenstraat en de Glasgowstraat; dat de gemeente het idee genegen is om deze optie te onderzoeken;

- Operatie A.2. (Aanleg L28);

Overwegende dat deze operatie de perimeter van het SVC doorkruist en als doel heeft om, op het grondgebied van onze gemeente, de toegang tot en de activering van het braakliggend terrein van het Weststation te bevorderen;

Overwegende dat de gemeente de ontwikkeling en de openstelling van het braakliggend terrein van het Weststation genegen is; dat het bijzonder belangrijk is om de verschillende schakels van L28 met de bestaande structuur te onderzoeken, denken we aan de oversteek van de Gentsesteenweg; dat deze oversteek dient te worden heringericht, met bijzonder oog voor het hele gebied rond metrostation Ossegem; dat het wenselijk is om een noordelijke ingang te voorzien voor het toekomstige park en de plek kwaliteitsvol in te richten; dat het aangewezen is om deze inrichting te koppelen aan het toekomstige BBP Gasmeter;

- Operatie B.1. (Inrichting van het park van het Weststation);

Overwegende dat het de inrichting en opwaardering van een deel van het braakliggend terrein betreft, teneinde het openbaar toegankelijk te maken; dat een park van minstens 3 ha voorzien is; dat deze nieuwe openbare ruimte onmisbaar lijkt in een wijk die gebukt gaat onder een nijpend gebrek aan groene ruimte;

Overwegende dat het terrein momenteel niet toegankelijk is en afgesloten voor de buurtbewoners; dat het raadzaam is deze zone te activeren en open te stellen voor de omwonenden van dit braakland; dat de gemeente dat opzet aanmoedigt, op voorwaarde dat de toegang tot de sporen alsook het terrein zelf beveiligd worden en dat het braakland binnen een redelijke termijn wordt opengesteld; dat het wenselijk is om de toegankelijkheid goed te beheren;

Overwegende dat deze nieuwe ruimte toegankelijk moet zijn via verschillende goed zichtbare en bereikbare toegangen;

Overwegende dat de bodem mogelijk verontreinigd is en dat het belangrijk is dat eventuele problemen op dat vlak worden aangepakt;

- Operatie B.2. (Aankoop en renovatie van de Kolenhal);

Overwegende dat de hal gerenoveerd zal worden en omgebouwd tot polyvalente ruimte, van het type wintertuin, die plaats biedt voor allerhande wijkactiviteiten en -projecten; dat de hal zal ingericht worden als vrije en omvormbare ruimte, zodat ze aangepast kan worden aan de noden van de wijk; dat de inrichting van een gesloten ruimte (box) midden in deze hal, die kan dienen als collectieve ruimte voor lokale actoren, wenselijk is;

Overwegende dat de hoofdtoegang tot het park aangelegd kan worden via de oude kolenhal (en voormalige lokettenzaal); dat de ligging en het karakter van de hal zich ertoe lenen om uit te groeien tot symbool voor de site en haar industriële verleden; dat er een stabiliteitsstudie zal moeten worden gedaan;

- Operatie B.3. (Oversteek van braakliggend terrein 1);

Overwegende dat het project de renovatie van de Beekkant-voetgangersbrug en haar conformering met de PBM-normen omvat; dat dankzij de omvorming van de brug een openbare ruimte ontstaat die de oversteek aangenaam maakt, die ook kan dienen als uitzichtpunt tijdens de ontwikkeling van het braakliggend terrein;

Overwegende dat het belangrijk is om de oversteekmogelijkheid te vrijwaren tijdens de werken, aangezien de voetgangersbrug momenteel de enige verbinding vormt tussen de twee kanten van Molenbeek; dat de herinrichting van de brug binnen een redelijke termijn moet gebeuren;

- Operatie B.4. (Oversteek van braakliggend terrein 2);

Overwegende dat het gaat om de aanleg van een lichte, groene fiets- en voetgangersbrug tussen het Beekkantplein en de Kolenhal; dat het project voorziet in een nieuwe oversteek van het braakliggend terrein; dat de nieuwe brug een structurerende verbinding zal vormen tussen twee belangrijke openbare ruimtes (Beekkantplan en Westplein);

Overwegende dat de gemeente de plannen bijtreedt om een tweede brug op te trekken op deze plaats, als bijkomende verbinding tussen de twee stedelijke structuren die momenteel gescheiden worden door het braakliggend terrein, en om de wijken ten oosten van het terrein gemakkelijker toegang te geven tot het nieuwe park;

- Operatie B.5. (Herwaardering van de Vandenpeereboomstraat tot parklaan);

Overwegende dat de operatie de renovatie van de straat en de aanleg van een fietspad omvat;

Overwegende dat de Vandenpeereboomstraat de Gentsesteeweg verbindt met de Ninoofsesteenweg, langs het braakliggende terrein van het Weststation;

Overwegende dat de Vandenpeereboomstraat tegenwoordig een breed wegdek biedt en een trottoir omzoomd door aanplantingen; dat ondanks haar kwaliteiten, de straat er verloederd bijligt en er dikwijls wordt gesluikstort; dat de parkeerplaatsen momenteel onderbenut worden; dat het braakliggend terrein niet bereikbaar is van deze kant;

Overwegende dat door het schrappen van de parkeerplaatsen in het westelijk deel van de straat de mogelijkheid ontstaat om een fietspad aan te leggen; dat de gemeente die plannen reeds heeft voorzien, binnen de grenzen van de beschikbare gemeentelijke begrotingskredieten; dat dankzij deze inrichting het braakliggend terrein ook bereikbaar wordt voor de buurtbewoners ten oosten van het terrein;

Overwegende dat het wenselijk is om de bestaande aanplantingen te behouden;

Overwegende dat de toekomstige ontwikkelingen de sociale controle op de site zouden moeten verbeteren;

- Operatie B.6. (Dubois-Thornstraat);

Overwegende dat het doortrekken van de Dubois-Thornstraat reeds voorzien was in het kader van de inplanting van de Infrabel Academy en de omvorming van de hal van Delhaize; dat

deze operatie de mogelijkheid biedt een deel van de Dubois-Thornstraat dat vandaag niet toegankelijk is voor gebruikers, te activeren;

Overwegende dat dit deel van de straat momenteel privéterrein is en daardoor niet toegankelijk; dat de plannen erin voorzien om dit deel open te stellen voor voetgangers en fietsers en in de aansluiting met het ander deel van de Dubois-Thornstraat; dat de plannen bovendien de mogelijkheid bieden om de verbinding tussen het Weststation en station Beekkant te optimaliseren;

Overwegende dat deze operatie reeds is opgenomen in het project Infrabel Academy en dat het nieuwe gebouw van Infrabel Academy wordt opgetrokken langs deze nieuwe straat; dat in de plannen de straat wordt opengesteld voor zachte vervoersmiddelen, leveringen en de hulpdiensten; dat het statuut van deze straat nog bepaald moet worden;

- Operatie B.7. (Beekkantplein);

Overwegende dat de herinrichting van de openbare ruimte van het Beekkantplein bestaat in de aanleg van de toegang tot de lichte fiets- en voetgangersbrug tussen het Beekkantplein en het Westplein, de aansluiting met de nieuwe Dubois-Thornstraat en de herinrichting van de bushaltes;

Overwegende dat deze ruimte vandaag wordt ingenomen door parkeerplaatsen en door manoeuvreerruimte voor de bussen; dat deze openbare ruimte in niets de uitstraling van een aangename ontmoetingsplaats heeft;

Overwegende dat er een uitgebreide groep van jonge buurtbewoners is die nood heeft aan extra ontspanningsruimte;

Overwegende dat de gemeente zijn steun verleent aan deze herinrichting van de openbare ruimte en herwaardering van het busstation; dat het aangewezen is de hele zone te herinrichten gelet op de verschillende functies en op de gebruikers van het plein; dat het wenselijk is om het nieuwe park vlot toegankelijk te maken vanaf het voorplein; dat het onontbeerlijk is om het nieuwe park op het braakliggend terrein en het Marie-Josépark beter op elkaar aan te sluiten; dat de herinrichting van deze ruimte bovendien de leefbaarheid voor de buurtbewoners moet verbeteren (speelruimte, meer groen...);

- Operatie B.8. (Studie voor de renovatie van de gebouwen van Le Logement Molenbeekois)

Overwegende dat het project beoogt de energieprestaties van de gebouwen en hun aansluiting op het toekomstige park te verbeteren;

Overwegende dat de woongebouwen van Le Logement Molenbeekois momenteel gericht zijn naar de De Rooverelaan en het Marie-Josépark en dat de toegangen zich enkel aan deze kant bevinden; dat de achtergevel van deze gebouwen aan de kant van het Weststation een bijzonder gesloten aanblik biedt; dat de statuutwijziging van het braakliggend terrein de renovatie van de oostelijke gevels en van deze gebouwen zou kunnen bevorderen; dat de westelijke gevels onlangs werden vernieuwd;

Overwegende dat deze renovatie de energiesituatie in de woningen zou kunnen verbeteren; dat er bijkomende ruimte wordt voorgesteld door de toevoeging van een woonlaag (terras/patio); dat dit voorstel de leefbaarheid van de woningen kan verbeteren;

Overwegende dat het verhuizen van de bovengrondse parkeerplaatsen naar de bestaande kelders zal worden onderzocht;

Overwegende dat de activering van de benedenverdiepingen eveneens de verbinding tussen de twee parken zou kunnen verbeteren;

- Operatie B.9. (Recypark);

Overwegende dat het de uitvoering betreft van een punt voor de inzameling, sortering en valorisatie van herbruikbare goederen (meubels, speelgoed, prullaria...) en van afval;

Overwegende dat de gemeentebewoners de bestaande Recyparken maar weinig bezoeken; dat er een sterk verband bestaat tussen het gebruik en de nabijheid van de infrastructuur; dat

het aangewezen is, na analyses van Net Brussel, om de bouw te voorzien van 1 of zelfs 2 Recyparken op het grondgebied van de gemeente;

Overwegende dat de inrichting van dergelijke infrastructuur aan een mobiliteitsstudie onderworpen moet worden, teneinde de bereikbaarheid en de impact op de omliggende wegen na te gaan;

Overwegende dat de eventuele inplanting van deze infrastructuur op de hoek van de Vandenpeereboomstraat en de Gentsesteeweg de vlotte toegang tot het nieuwe park langs de noordelijke kant zou kunnen belemmeren; dat derhalve de inplanting van het Recypark onderzocht moet worden in samenhang met het hele station Ossegem, en de aansluiting op het BBP Gasmeter om een analyse vraagt;

Overwegende dat het onontbeerlijk is dat dit project uitgevoerd wordt vanuit een opleidingsperspectief, dat toelaat om banen voor laaggeschoolden te creëren; dat dit project zou moeten bijdragen tot de ontwikkeling van de kringlooeconomie in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest;

- Operatie B.10. (Woongebouw en gemengd programma);

Overwegende dat het project voorziet in de ontwikkeling van een gebouw van 10.000 m² op een perceel dat eigendom is van het Gewest; dat het een perceel betreft dat gebruikt wordt voor de opslag in de openlucht; dat dit terrein sinds jaren een stadskanker is; dat het derhalve gerechtvaardigd is om in te grijpen op dit perceel;

Overwegende dat het perceel dat grenst aan het terrein van het Weststation een toegang zal vormen tot de nieuwe ontwikkeling van het GGB;

Overwegende dat het EKLA-project en de andere bestaande bouwprofielen (Le Logement Molenbeekois) in de nabijheid de inplanting van nieuwe bouwprofielen voorstellen en met andere worden de verdichting van de stationsomgeving; dat de verticale verdichting toelaat om een stadsplein aan te leggen;

Overwegende dat het momenteel moeilijk is om zich uit te spreken over dit project, aangezien de inplanting en de bouwprofielen nog niet gekend zijn; dat er gedetailleerdere cijfergegevens nodig zijn met betrekking tot de omvang van het perceel en de bouwprofielen;

Overwegende dat de gemeente Sint-Jans-Molenbeek huisvestingsprojecten aanmoedigt; dat deze plaats supertoegankelijk is en uitstekend wordt bediend door het openbaar vervoer; dat het derhalve logisch zou zijn er de kaart van een gemengd programma te trekken (combinatie van woningen en andere economische functies of uitrusting die de wijk ten goede komen, daarbij gelet op het lage sociaaleconomische niveau); dat het voorgestelde aanbod met openbare huisvesting ook in koopwoningen moet voorzien (middelgrote bescheiden sociale woningen);

Overwegende dat de gemeente de aanleg steunt van een kwaliteitsvolle openbare ruimte aan de voet van het gebouw, in het verlengde van het plein van het Weststation; dat deze herinrichting zou toelaten ontmoetingsplaatsen te creëren op deze plek;

- Operatie D.1. (Aanvullende actie Vandenpeereboomstraat);

Overwegende dat dit project voorziet in een actie als aanvulling op de aanleg van een fietspad en de herstelling van het westelijk trottoir van de Vandenpeereboomstraat (B.6.); dat het project voorziet in de herstelling van het oostelijke trottoir en de aanplanting van bomen ernaast;

Overwegende dat in het raam van het richtplan van aanleg in de straat meerdere woningen, voorzieningen, handelszaken enz. zouden moeten komen;

Overwegende dat het niet duidelijk is of er parkeerplaatsen zullen verdwijnen;

- Operatie D.2. (Materialenbank);

Overwegende dat het project voorziet in de renovatie en de omvorming van de bestaande hal (op de oude site SITOMECA) tot materialenbank, met een economische activiteit gericht op

hergebruik; dat deze bank tot doel heeft de materialen afkomstig van renovaties in de omgeving te recupereren en te bewaren, zodat ze nadien kunnen worden hergebruikt; Overwegende dat deze wijk verschillende grote magazijnen rijk is, die eveneens zouden kunnen dienen voor dit soort activiteit; dat het dus raadzaam is de alternatieven in de buurt onder de loep te nemen; dat het niet duidelijk is op basis van welke criteria het magazijn van SITOMECA uit de bus kwam voor deze operatie; Overwegende dat het magazijn van SITOMECA zich bevindt in een blok waar CityDev interesse in zou kunnen hebben voor renovatie en reconversie; dat het blok momenteel een school omvat en een ELIA-installatie in de buurt heeft; Overwegende dat het aangewezen is om de bestaande structuur te controleren en op erfgoedvlak na te gaan of hij beschermd moet worden; Overwegende dat CityDev genoemd wordt als opdrachtgever; dat CityDev van mening is dat deze operatie niet binnen haar kerntaken past;

- Operatie D.4. (Brouwerij Vandenheuvel);

Overwegende dat het hier de aankoop en de renovatie betreft van de oude brouwerij Vandenheuvel;

Overwegende dat het gebouw is gelegen tegenover het Weststation; dat deze locatie mogelijkheden biedt en dat de brouwerij een strategisch gebouw is in de wijk;

Overwegende dat het gebouw op termijn een grootstedelijke en/of economische invulling zou kunnen krijgen, denken we aan een cluster van microbrouwerijen en een wetenschapsruimte;

Overwegende dat het gebouw grotendeels en al sinds meerdere jaren verlaten is; dat het bijgevolg noodzakelijk is om een voorafgaande haalbaarheidsstudie te doen om de daadwerkelijke capaciteiten van het gebouw en het soort bestemming te bepalen;

Overwegende dat het wenselijk is om de toekomstige bestemming open te trekken naar en aan te sluiten op de openbare ruimte rond het Weststation;

- Operatie D.6. (hal Delhaize);

Overwegende dat het project de renovatie en verbouwing van de hal van Delhaize omvat; dat dankzij de renovatie een overdekte openbare ruimte kan ontstaan; dat door de hal open te maken er een nieuwe toegang en aansluiting naar het Marie-Josépark zou kunnen ontstaan; dat het raadzaam is om beide parken sterker met elkaar te verbinden;

Overwegende dat de hal ingedeeld zou kunnen worden in een aantal afgebakende ruimten en dat ze uiteenlopende en wisselende functies kan bieden; dat het uiteindelijke programma nader moet worden bepaald bij de uitwerking van het richtplan van aanleg;

Overwegende dat CityDev genoemd wordt als opdrachtgever; dat CityDev van mening is dat deze operatie niet binnen haar kerntaken past;

- Operatie D.7. (Woningen + laboratorium voor de kringlooeconomie);

Overwegende dat de operatie voorziet in een gemengd project, met woningen en culturele en economische activiteiten, om het bewustzijn voor de kringlooeconomie aan te wakkeren;

Overwegende dat het project voorstelt het gebouw op de hoek van de Nicholas Doyenstraat en de De Bonnestraat om te vormen tot centrum ter promotie en ontwikkeling van de kringlooeconomie; dat het project een opleidings- en demonstratiecentrum rond nieuwe technologieën zou kunnen omvatten, alsook woningen;

Overwegende dat het gebouw tot doel zou hebben om het plein visueel af te bakenen, aangezien het vandaag te vaag is, door het bestaande gebouw te vervangen door een compacter en verticaler gebouw; dat het wat dat betreft nodig is de aanpalende gebouwen te onderzoeken;

Overwegende dat het raadzaam is kwaliteitsvolle woningen te voorzien die voldoen aan de huidige normen en de meest kwetsbaren bij te staan in de aankoop van een woning, voor een prijs aangepast aan hun middelen; dat het tevens aangewezen is om het project zo optimaal

mogelijk in te passen in de bestaande buurtdynamieken; dat de gemeente projecten aanmoedigt die toegespitst zijn op functiegemengdheid;

Overwegende dat CityDev genoemd wordt als opdrachtgever; dat CityDev van mening is dat deze operatie niet binnen haar kerntaken past;

- Overwegende dat voor elke ingreep aan of in de buurt van een geklasseerd of geïnventariseerd opmerkelijk erfgoed, de Directie Monumenten en Landschappen moet worden geraadpleegd vooraleer de aanvragen voor de stedenbouwkundige vergunningen worden ingediend. Voor de perimeter van SVC3 gaat dat in het bijzonder om:

Punt A

4: Station van Kuregem: geïnventariseerd gebouw

6: Volkshuis: geïnventariseerd gebouw

Punt B

2: Kolenhal: geïnventariseerd

10: verbonden met het gebouw van Vandenheuvel in de Vandepeereboomstraat

Punt D:

4: Brouwerij Vandenheuvel, geïnventariseerd.

Overwegende dat de Directie Stedenbouw de inspanningen toejuicht die studie bureaus Taktyk - Alive Architecture - ABO-Tractebel leverden in het kader van het Stadsvernieuwingscontract, dat tot doel heeft om dit deel van de stad nieuw leven in te blazen, door het stedelijk weefsel te herstellen en de openbare ruimten te herwaarderen;

Overwegende dat de locatie en de conformiteit van bepaalde projecten ten opzichte van de BBP's en het GBP in het algemeen niet voldoende worden gepreciseerd; dat de onnauwkeurigheid van de overgemaakte documenten geen controle 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 ten opzichte van de omliggende stadscontext;

Overwegende dat de Directie Stedenbouw een aantal bedenkingen heeft bij de geplande bouwprofielen (afwijking van Titel I van de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening en van de andere geldende gemeentereglementen, onder andere het BBP);

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 BBP's moet worden opgestart om de realisatie van bepaalde projecten mogelijk te maken, en dat er een nieuw regelgevend kader moet worden ontwikkeld;

Overwegende dat een richtplan van aanleg Heyvaert werd opgestart, dat een deel van de perimeter van SVC 3 omvat en dat tot doel heeft om nieuwe configuraties (bestemmingen, inplantingen, bouwprofielen) te bepalen;

Overwegende dat bepaalde operaties 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;

Evenwel overwegende dat de DS reeds opmerkingen formuleert of bijzondere niet-exhaustieve aandacht heeft voor bepaalde punten uit het SVC, met name:

Punten A:

- 1 en 2.: L28: er staan reeds projecten gepland die gevolgen hebben voor L28: de jachthaven (F. Demetskaai 5-6 - Citydocks) en het containerpark van Net Brussel (F. Demetskaai 15-19);
- 4: station Kuregem: project in detail bekijken, maar akkoord met principe
- 6: Volkshuis: het bestaande BBP laat niet toe om het geplande project uit te voeren (geen woningen op een binnenterrein, hoogte 13 m enz.). Dit perceel heeft een erfgoedbelang en was verbonden met het gebouw op de Bergensesteenweg 423 (mooie gevel), met de bakkerij, de theaterzaal en woningen voor het Volkshuis, gebouwd door architect Richard Pringier (leerling van Horta). In het gebouw van de keten COOP zie je de Bühne.

Punten B:

- 12: Uitzichtpunt MIVB: stabiliteit nagaan gelet op de aanwezigheid van de metro ondergronds en de eventuele plannen van de MIVB bekijken
- 13. Kanaal: Vivaqua: de voetgangersbrug aansluiten op het plein en niet op de weg, die waarschijnlijk een logistieke invulling krijgt
- 14. Slachthuis: project B14 moet ingepast worden in de perimeter van dit SVC; opletten voor verontreinigde bodem, voor de kelders van Kuregem. De slachthuizen zijn beschermd

Punten D:

- 3.: zie A1 en 2
- 5: vroegere Lipton
- 8: perceel achter Vivaqua: stabiliteit van het souterrain nagaan, want verankering van MIVB-gebouw en ondergrondse metro
- 9: bijzondere aandacht voor het erfgoed van dit gebouw
- 5, 8, 9: naast de bovenstaande opmerkingen zijn de plannen momenteel nog te vaag om een advies te formuleren

Overwegende dat voor elke ingreep de Directie Stedenbouw moet worden geraadpleegd voordat de aanvraag van de stedenbouwkundige vergunning wordt ingediend;

Overwegende dat BSE aangeeft dat de plannen momenteel nog te vaag zijn op stedenbouwkundig vlak;
Eveneens overwegende dat deze operaties een stedenbouwkundige vergunning vereisen en dat ze op dat moment grondig onderzocht worden, in het bijzonder tegen het licht van de geldende regelgeving;

Overwegende dat in dit stadium, gelet op de vaagheid omtrent eenieders rol, Citydev niet genoemd wenst te worden in de fiches (D2, D5, D6, D7 en D9) en zich grondiger wil informeren alvorens mee te gaan in deze operaties;

Overwegende dat er specifieke participatieve instrumenten moeten worden geïmplementeerd gelet op het lage sociaaleconomische niveau van de wijkbewoners; dat deze instrumenten vooral op mondelinge overdracht toegespitst moeten zijn;

Overwegende dat deze inrichtingen de toegankelijkheid, de veiligheid van de wijk en de leefbaarheid voor de omwonenden moeten verbeteren;

Overwegende dat men niet mag vergeten dat de aankoop **van de betreffende terreinen door het Gewest berusten op het akkoord van de NMBS en van Infrabel**

Gemeente Sint-Jans-Molenbeek:

Beslist:

Onverminderd de adviezen die de bevoegde instanties ter zake moeten uitbrengen, om een GUNSTIG advies te verlenen over het project, rekening gehouden met de bovenstaande opmerkingen.

Gewestelijke Directie Stedenbouw - Monumenten en Landschappen:

Beslist:

Onverminderd de adviezen die de bevoegde instanties ter zake moeten uitbrengen, om een GUNSTIG advies te verlenen over het project, rekening gehouden met de bovenstaande opmerkingen.

CityDev:

Beslist:

Onverminderd de adviezen die de bevoegde instanties ter zake moeten uitbrengen, om een GUNSTIG advies te verlenen over het project, rekening gehouden met de bovenstaande opmerkingen.

Leefmilieu Brussel:

Beslist:

Onverminderd de adviezen die de bevoegde instanties ter zake moeten uitbrengen, om een GUNSTIG advies te verlenen over het project, rekening gehouden met de bovenstaande opmerkingen.

Advies van het College

Sint-Jans-Molenbeek:

Overwegende dat het advies van het college van burgemeester en schepenen van 21/08/2017 tekstueel het advies van de overlegcommissie omvat.

Beslist:

Onverminderd de adviezen die de bevoegde instanties ter zake moeten uitbrengen, om een GUNSTIG advies te verlenen over het project, rekening gehouden met de bovenstaande opmerkingen.

Anderlecht

Overwegende dat het college van burgemeester en schepenen geen advies heeft uitgebracht over het programma.



BRUXELLES DÉVELOPPEMENT URBAIN

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES

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 07 aout 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 07 augustus 2017





SPRB - BUP - Direction Rénovation Urbaine
Monsieur Fabian Stévenne

Rue du Progrès 80/1
1035 Bruxelles

Bruxelles,

Personne de contact : Géraldine Delavignette - Division : Espaces verts

E-mail : gdelavignette@environnement.brussels / Tél : +32 2 563 4401

Votre référence : DRU/CRU3/AvisBE/25404

Notre référence : DG/SKE/JME/gdl-fpr 20170803

Concerne : Avis sur le projet de Contrat de Rénovation Urbaine - CRU3 « Gare de l'Ouest »

Monsieur,

Suite à votre demande d'avis sur le projet de contrat de rénovation urbaine « Gare de l'Ouest » (diagnostic, cartes, préprogramme et rapport d'incidences) approuvé par le Gouvernement début juin dernier, Bruxelles Environnement porte à votre connaissance l'avis suivant, conformément à l'article 41 §4 de l'Ordonnance organique de la revitalisation urbaine du 6 octobre 2016.

Remarques générales :

L'ensemble diagnostic et programme de base du CRU apparaît globalement complet et de bonne qualité. Concernant la programmation et les projets dans lesquels Bruxelles Environnement doit s'investir soit financièrement soit en maîtrise d'ouvrage, ils sont en adéquation avec les valeurs et la stratégie de développement de Bruxelles Environnement (BE).

L'enjeu de développer un parc d'échelle régionale et d'essayer de « travailler avec l'existant » par la conservation et rénovation de la Halle aux charbons, par la sécurisation et l'ouverture rapide du parc pour permettre aux habitants d'y accéder dès que possible, par l'évolution du parc avec le temps et par une participation citoyenne importante, semble bien appréhendé.

De plus, la volonté de multiplier les connexions, soit par la rénovation de la passerelle Beekkant, soit par la mise en place d'un nouveau franchissement dans le parc, nous paraît fondamentale pour le quartier, pour ne plus percevoir la friche comme une frontière molenbeekoise.

Par ailleurs, l'organisation et la coordination entre les différents plans, programmes et règlements en cours dans la zone posent question en termes d'opérationnalisation. Le projet de plan d'aménagement directeur couvrant la ZIR Gare de l'ouest, actuellement à un stade moins avancé (premier comité d'accompagnement en juin dernier), aurait idéalement dû être réalisé avant d'entamer un programme de réalisations concrètes de revitalisation urbaine. La prise en compte de ce projet de plan directeur est à la fois difficile, de par le caractère en cours d'évolution du travail, et essentielle en vue d'assurer une cohérence tant sur la vision que sur les projets. Inversement le projet de plan directeur devra intégrer d'une manière ou d'une autre les projets programmés par le CRU. Cela concerne en particulier le projet de parc – espace vert accessible au public – et sa localisation au sein de la ZIR Gare de l'Ouest. Malgré ce problème de temporalité et d'échelles entre les plans et programmes réglementaires, nous notons tout de même un effort de la part de la maîtrise d'ouvrage et des bureaux d'études qui ont essayé de conserver une cohérence globale.

Au-delà de la coordination entre plans et projets, il nous paraît également essentiel de trouver ou expliciter le moyen de poursuivre la coordination entre le CRU Ouest et le CRU Heyvaert-Poincaré-Sennette. Par quel mécanisme cette coordination sera-t-elle être instaurée et suivie



pendant la durée des CRU y compris la période de mise en œuvre (en particulier pour l'opération de franchissement du canal proposé) ?

Concernant le préprogramme :

- Tenant compte du projet de plan directeur pour la ZIR Gare de l'Ouest, qui prévoit d'urbaniser une très grande partie de la ZIR (+5ha sur les 8ha non contraints), notamment le quadrant sud-est (par rapport à la ligne ferroviaire L28 et à la passerelle Beekkant), et la création d'un **espace vert régional** dans les 2 quadrants 'nord' de la ZIR :
 - Le recypark (opération B.9) ne peut pas s'implanter dans ces 2 quadrants 'nord' ou alors de manière transitoire et étroitement coordonnée avec BE dans le cadre d'une convention que la SAU devrait initier.
 - Le choix de l'implantation du recypark doit donc encore être étudié, y compris en termes de d'échelle de grandeur, en rapport avec les aspects de mobilité et nuisances potentielles. Il est très positif de déjà prévoir d'y intégrer un espace 'récupération et réparation' et de le combiner avec un point de collecte volontaire à l'échelle du quartier (mutualisation des déchets courants, à la place de la collecte en porte-à-porte et des traditionnels locaux déchets). BE encourage l'étude de nouveaux concepts de déchetterie à échelle plus locale, ainsi que des conteneurs enterrés pour un maximum de flux (PMC, papiers-cartons, verre, textiles, biodéchets, tout venant) car ils sont discrets, plus propres, prennent moins d'espace et favorisent les comportements vertueux (réduction des déchets, tri)¹.
- Les opérations concernant la piste cyclo-piétonne L28 (A1, A2, A3) et la requalification de la rue Vandenpeereboom avec piste cyclable (B5) ou encore de la rue de Birmingham (B11) sont bien en phase avec l'ambition régionale en termes de « voies vertes - RER vélo ».
 - La zone gare de l'Ouest étant la mieux desservie en transports en commun de tout Bruxelles, elle doit devenir un véritable pôle multimodal. Il s'agit d'en faire un exemple en matière d'infrastructures pour les modes doux, emplacements pour voitures et vélos partagés etc., et ainsi de favoriser une diminution des emplacements pour le stationnement.
- Les opérations A2 (réalisation L28 - travaux), B3 (franchissement friche 1 – passerelle Beekkant) et B7 (pôle de transports place Beekkant) sont des opérations qui jouxtent ou qui traversent le futur parc dont BE sera gestionnaire. De ce fait, il est indispensable d'avoir la garantie que BM et la STIB s'engagent budgétairement et concrètement.
- Le calendrier (planning prévisionnel) du CRU comprend un problème de timing important :
 - Les temporalités des phases de projet sont trop rapides et ne prennent pas en compte les problèmes/retards qu'il pourrait y avoir notamment dans les marchés publics. Il est important de prévoir une marge de sécurité.
 - La coordination entre les opérations en particulier dans la mise en œuvre des chantiers ne paraît pas opérationnelle. Par exemple, l'exécution de l'opération B4 (passerelle entre le parc et la place Beekkant) arrive un an après celle de l'aménagement du parc ; les travaux de réalisation de la L28 cyclo-piétonne se terminent 3 ans après l'achèvement du parc... Bien que le parc soit évolutif, des travaux de plantations et d'aménagement ne doivent pas être prévus avant les chantiers d'infrastructures, plus lourds, cela présente un risque quant à la viabilisation des premiers travaux plus légers.

Pour la coordination des projets un calendrier réaliste doit être mis en place par les différentes maîtrises d'ouvrage et il serait préférable d'avoir un pilote/gestionnaire de projet (SAU? Perspective? BE?) pour la coordination de toutes ces opérations (au niveau de la ZIR Gare de l'Ouest), dès la programmation et pour le suivi de la mise en œuvre des projets/chantiers.
- Bruxelles Environnement émet une nette réserve concernant l'**estimation du budget** prévu par le CRU pour la **passerelle paysagère** entre la place Beekkant et le futur parc. Sans connaître la manière dont ce budget a été déterminé, sur base de notre expérience et d'une rapide recherche, ce budget ne permettra pas un aménagement complet des lieux : non seulement dans le respect des contraintes du chemin de fer (et autres contraintes techniques) mais aussi du « confort » et de la bonne « cohabitation » des usagers (PMR, poussettes, piétons, cyclistes, ce

¹ Voir pour exemple la ville d'Anvers : https://assets.antwerpen.be/srv/assets/api/download/7e3553aa-3ed1-4a89-b388-4e8014a45e3f/HET_SORTEERSTRAATJE_VAN_UW_BUURT_ZO_WERKT_HET_.pdf

qui implique notamment des rampes d'accès de grande taille) et de l'ambition de qualité paysagère et architecturale (végétalisation, légèreté et matériaux). Il est important de préciser que les franchissements de la friche sont essentiels pour le bon développement du quartier. S'ils prennent l'apparence de passages peu qualitatifs et insécurisants, tout comme l'actuelle passerelle Beekkant, la connexion ne sera pas valorisée et son utilisation peut en pâtir.

En outre, les 10% de ce budget pouvant être consacrés à des études sont eux-mêmes probablement insuffisants pour une étude technique et de faisabilité permettant de préciser et garantir autant les ambitions que le budget donné (a priori fermé).

Une remarque moins tranchée mais similaire s'applique aux opérations B2 et B3 de rénovation de la Halle aux charbons et de la passerelle Beekkant (franchissement de la friche 1).

- Belvédère STIB (opération B12) : La STIB n'ayant pas encore fixé, à notre connaissance, d'échéance pour son projet de démolition/évolution du bâtiment en vue de réorganiser son site, Bruxelles Environnement estime important de s'investir dans ce projet, même de manière temporaire.

Concernant le rapport d'incidences sur l'environnement, Bruxelles Environnement émet les commentaires suivants :

- Bruit et RER :
 - Il serait très utile d'avoir un aperçu de la croissance future du trafic ferroviaire sur la ligne 28.
 - Dans le chapitre portant sur les nuisances sonores, aucun chiffre sur les niveaux sonore en situation existante dans la zone du CRU n'est précisé. Une étude portant sur ces mesures acoustiques est souhaitable. Pour être plus efficace, cette étude devrait distinguer les différents modes de transport (ex : trafic logistique/Trains/TC...).
 - Une analyse sur les zones calmes dans le périmètre du CRU complèterait utilement le chapitre (voir volet bruit du projet de PRDD - plan régional de développement durable : <http://www.prdd.brussels/le-bruit> et <http://www.environnement.brussels/etat-de-l'environnement/rapport-2007-2010/bruit/focus-zones-de-confort-acoustique>).
- Maillage vert et cycle de l'eau :
 - Dans la ZIR Gare de l'Ouest : Même s'il ne s'agit pas forcément d'espaces à haute valeur écologique et biologique, ni soumis à un régime de protection (ex : Natura 2000), cette friche ferroviaire participe au maillage vert de par sa superficie mais aussi par sa continuité végétale. Il est dès lors fondamental de préserver cette ligne, si pas en « épaisseur » en tout cas sur toute la longueur de la friche, sans interruption dans aucun « quadrant ». Il s'agit aussi de garantir le maintien de la fonction de corridor écologique de la friche et de faciliter le développement de continuités vertes (prévues dans le projet de PRDD).
 - En raison de l'imperméabilisation croissante des sols, notamment probable au niveau de la ZIR, et selon les aléas d'inondation (limités/faibles mais non négligeables) dans la zone, il est recommandé de manière générale de prévoir :
 - une réutilisation d'eau de pluie et toute technique visant l'usage rationnel de l'eau ;
 - un impact idéalement nul des eaux pluviales sur le réseau d'égouttage (pas de rejet d'eaux pluviales à l'égout) à l'aide de techniques favorisant l'intégration paysagère ;
 - l'intégration du ruissellement dans les aménagements dans l'espace public (places, voiries – cf. opération) : chemins d'eau, noues... combinant la gestion des eaux de pluie et la lutte contre les effets d'îlots de chaleur urbains.
- Sol - dans la ZIR Gare de l'Ouest : étant donné la nature ferroviaire du site et la volonté de créer un parc public, les enjeux liés aux sols et à leur pollution sont importants.
 - Au préalable, il est impératif de rassembler tous les données existantes (activités à risque, forages, piézomètres, analyses et dépassements de normes) depuis plus de 10 ans dans un document synthétique et de les reporter dans une seule et même carte pour avoir une meilleure vision d'ensemble et servir par la suite comme étude préliminaire à l'expert en pollution du sol pour la réalisation des études prévues par la législation sur les sols pollués.
 - Une étude de sol sous la dalle est à envisager pour son éventuelle suppression partielle ultérieure et requalification en espace vert sous la tutelle de BE.
 - Si des projets nécessitent l'excavation de terres, il est vivement recommandé de les réutiliser le plus possible sur site, car leur éventuelle évacuation sera contraignante en raison des

normes de pollution dépassées (à distinguer des normes de risques et d'intervention qui dépendent de l'affectation envisagée).

- La présence d'amiante, signalée ponctuellement au niveau de la Halle aux charbons par l'étude de sol, doit être prise en compte et résolue soit par excavation des terres soit par un recouvrement permettant le confinement de cette pollution.
- Bâtiments durables - Matières et ressources :
 - Le rapport d'incidences n'aborde pas les enjeux d'ambition énergétique des projets de nouvelles constructions et de rénovation du bâti existant.
 - Le paragraphe consacré à l'identification des incidences environnementales des interventions et projets, et en particulier le tableau synthétique (tableau 2, pages 28-29) ne reprend que le projet B.8 (Étude pour la rénovation des bâtiments du logement Molenbeekois) comme ayant un impact potentiellement positif pour le thème « énergie », sans d'ailleurs expliciter l'ampleur de cet impact positif. Les autres opérations immobilières, tel que l'immeuble de logement de 10.000 m², sont considérées comme ayant un impact potentiel non significatif en matière d'énergie, de qualité de l'air et de lutte contre le réchauffement climatique. Ceci est en contradiction avec le fait que l'ambition énergétique des nouvelles constructions et des rénovations est un levier fondamental de la politique régionale en matière d'énergie et de lutte contre le réchauffement climatique. Si les motivations qui fondent ces projet immobiliers ne sont pas environnementales à la base, la qualité environnementale et la performance énergétique atteintes par ces bâtiments en phase d'utilisation auront assurément un impact non négligeable en termes de consommations d'énergie et d'émissions à effet de serre.
 - Au niveau des déchets de construction : un bon inventaire des matériaux avant déconstruction (qui doit être lié aux cahiers des charges pour le choix d'entrepreneurs) permet d'optimiser la gestion des déchets, de faire du réemploi et un recyclage de haute qualité. BE subsidie le CSTC pour l'accompagnement de tels chantiers (contact : Ambroise Romné, ambroise.romnee@bbri.be).
 - Pour favoriser le réemploi dans les marchés publics, l'usage du vade-mecum élaboré par Rotor² est vivement recommandé. D'autres outils (développés par BE) sont également à disposition³ ainsi qu'un appel à projet pour rendre les chantiers plus circulaires⁴.

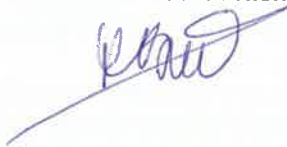
Bruxelles Environnement se réserve le droit de compléter et nuancer son avis si de nouveaux éléments d'informations apparaissent.

Veuillez agréer, Monsieur, l'assurance de notre parfaite considération.

Barbara DEWULF
Directrice générale adjointe a.i.

Sur délégation

VAN DEN BRUEL Katrien
INGENIEUR - INSPECTEUR



Frédéric FONTAINE
Directeur général

Sur délégation

B. WILLOCX
Directeur



² http://rotordb.org/project/2015_Vademecum_Deconstruction

³ <http://www.environnement.brussels/thematiques/dechets-ressources/gestion-des-dechets/les-bons-gestes-par-type-de-dechet/la-gestion-des>

⁴ <http://www.circularprojects.brussels/appel-a-projets-be-circular>

Advies van het Brussels Instituut voor Milieubeheer

In overeenstemming met artikel 41, §4, 5de lid van de ordonnantie stadsvernieuwing werden het ontwerp van stadsvernieuwingscontract en het milieueffectenrapport ter advies voorgelegd aan het Brussels Instituut voor Milieubeheer, namelijk op 11/07/2017.

Dat beschikte over 30 dagen om zijn advies uit te brengen.

Het advies werd overgemaakt op 08/08/2017.

Het advies zegt het volgende:

De volledige diagnose en het basisprogramma van het SVC lijken globaal genomen volledig en van goede kwaliteit. Dat ze wat betreft de programmering en de projecten waartoe Leefmilieu Brussel zich verbindt, hetzij financieel, hetzij als opdrachtgever, aansluiten bij de waarden en de ontwikkelingsstrategie van Leefmilieu Brussel (LB).

De uitdaging om een park op gewestelijke schaal te ontwikkelen en te trachten "aan de slag te gaan met het bestaande" door het behoud en de renovatie van de Kolenhal, door de beveiliging en snelle opening van het park om het onverwijd toegankelijk te maken voor de buurtbewoners, door de evolutie van het park met de tijd en door een verregaande burgerparticipatie, lijkt men goed te vatten.

Bovendien lijkt de ambitie om het aantal verbindingen uit te breiden, hetzij door renovatie van de Beekkant-loopbrug, hetzij door de aanleg van een nieuwe oversteek in het park, ons essentieel voor de wijk, zodat het braakland niet meer aanzien wordt als grens van Molenbeek.

De organisatie en afstemming tussen de verschillende plannen, programma's en geldende regels in de zone doen overigens vragen rijzen wat hun uitvoerbaarheid betreft. Het ontwerp van richtplan van aanleg dat het GGB Weststation omvat, en momenteel in een minder vergevorderd stadium is (eerste begeleidingscomité in juni laatstleden), had idealiter klaar geweest alvorens een programma aan te vatten met concrete realisaties inzake stadsherwaardering. Het is evenwel lastig rekening te houden met dat ontwerp van richtplan, deels omdat het nog in de steigers staat, maar niettemin essentieel om de samenhang te verzekeren, zowel in de visie als in de projecten. Omgekeerd zal het ontwerp van richtplan op de een of andere manier de projecten die gepland staan in het SVC moeten integreren. Het gaat dan meer bepaald om de plannen voor de aanleg van een voor het publiek toegankelijk park en groene ruimte en de ligging ervan binnen het GGB Weststation. Ondanks dat probleem van tijds kader en schaal van de plannen en regelgevende programma's, wijzen we evenwel op de inspanningen die de opdrachtgever en de studiebureaus geleverd hebben om de globale samenhang te vrijwaren.

Naast de coördinatie tussen plannen en projecten lijkt het ons eveneens cruciaal om een manier te vinden of te verduidelijken om de coördinatie tussen het SVC West en het SVC Heyvaert-Poincaré-Kleine Zenne voort te zetten. Welk mechanisme wordt gehanteerd om die coördinatie gedurende de SVC's in te stellen en te monitoren, met inbegrip van de uitvoeringsperiode (in het bijzonder voor de voorgestelde kanaaloversteek)?

Omtrent het voorprogramma:

- Gelet op het ontwerp van richtplan voor het GGB Weststation, dat voorziet in de bebouwing van een heel groot deel van het GGB (+/- 5 ha van de 8ha zonder beperking), in het bijzonder kwadrant ten zuidoosten van spoorlijn L28 en de Beekkant-voetgangersbrug, en de aanleg van een **gewestelijk groengebied** in de 2 'noordelijke' kwadranten van het GGB:
 - Het Recypark (operatie B.9) kan niet ingebed worden in een van deze 2 'noordelijke' kwadranten, tenzij tijdelijk en strikt gecoördineerd in overleg met LB in het kader van een overeenkomst waartoe de MSI de aanzet moet geven.
 - De keuze om een Recypark in te planten moet met andere woorden nog worden onderzocht, ook wat de grootteorde betreft, ten aanzien van de mobiliteitsaspecten en de mogelijke overlast. Het is bijzonder positief dat reeds is voorzien om een zone voor 'recuperatie en reparatie' in te bouwen en die te combineren met een vrijwillig inzamelpunt op wijksschaal (centrale inzameling van gangbaar afval, in de plaats van

de traditionele deur-aan-deurophaling en de gebruikelijke afvallokalen). Leefmilieu Brussel stimuleert onderzoek naar nieuwe concepten voor afvalverwerking, op een lokale schaal, en het gebruik van ingegraven containers voor zoveel mogelijk soorten afval (PMD, papier en karton, glas, textiel, groenafval, restafval) omdat ze discreet zijn, netter, minder ruimte innemen en het milieubewustzijn aanwakkeren (afvalvermindering, sortering).

- De plannen voor de fiets-wandelweg op L28 (A1, A2, A3) en de herwaardering van de Vandenpeereboomstraat met fietspad (B5) of van de Birminghamstraat (B11) sluiten mooi aan bij de gewestelijke ambitie op het vlak van "groene wegen - fiets-GEN".
 - Omdat de zone rond het Weststation van alle plekken in Brussel het best bediend wordt door het openbaar vervoer, zou ze moeten uitgroeien tot een heuse multimodale vervoerspool. Ze moet daarbij als voorbeeld dienen op het vlak van infrastructuur voor zachte vervoermiddelen, ruimte voor auto's en deelfietsen enz. en zo het aantal parkeerplaatsen terugdringen.
- De operaties (uitvoering L28 - werken), B3 (oversteek braakliggend terrein 1 - brug Beekkant) en B7 (vervoerspool Beekkant) zijn operaties die grenzen aan het toekomstige park dat LB onder zijn beheer krijgt of het doorkruisen. In dat opzicht is het onontbeerlijk om de garantie te krijgen dat BM en de MIVB zich budgettair en concreet verbinden.
- Het tijdspad (voorlopige planning) van het SVC bevat een aanzienlijk timingprobleem:
 - De tijdsspannes van de verschillende projectfases zijn te kort en houden geen rekening met de problemen/vertraging die kan ontstaan, in het bijzonder bij de overheidsopdrachten. Het is raadzaam een zekere veiligheidsmarge in te bouwen.
 - De afstemming tussen de verschillende operaties, in het bijzonder in de uitvoering van de werken, lijkt nog niet operationeel. Zo wordt operatie B4 (fiets- en voetgangersbrug tussen het park en het Beekkantplein) pas een jaar na de aanleg van het park afgerond; is de aanleg van de wandel- en fietsweg over de oude L28 pas 3 jaar na de voltooiing van het park klaar... Hoewel het park evolutief wordt ontworpen, mogen er geen aanplantingen en inrichtingen voorzien worden voor de - zwaardere - infrastructuurwerken, omdat dat de eerste, lichtere werkzaamheden teniet zou kunnen doen.

Om te verzekeren dat de projecten mooi op elkaar afgestemd zijn, moeten de verschillende opdrachtgevers een realistische planning hanteren. Het is ook aangewezen een projectverantwoordelijke/-beheerder aan te stellen (MIS? Perspective? LB?) om de verschillende operaties in goede banen te leiden (binnen het GGB Weststation), vanaf de programmeringsfase en om de uitvoering van de projecten/bouwplaatsen te overzien.

- Leefmilieu Brussel heeft evenwel sterke bedenkingen bij de **raming van het budget** voorzien door het SVC voor de **landschappelijke fiets- en voetgangersbrug** tussen het Beekkantplein en het toekomstige park. Ongeacht de manier waarop dat budget is samengesteld, en louter op basis van onze ervaring en na wat snel opzoekingswerk, is gebleken dat het niet zal volstaan om de ruimte volledig in te richten: niet enkel gelet op de beperkingen die de spoorweg met zich meebrengt (en op andere technische beperkingen), maar ook op het "comfort", op het vlekkeloze "gedeeld gebruik" door verschillende gebruikerscategorieën (PBM'ers, mensen met kinderwagens, voetgangers, fietsers, wat inhoudt dat er brede toegangshellingen moeten komen) en op het streven naar landschappelijke en architecturale kwaliteit (begroening, lichtheid en materialen). Er moet duidelijk worden onderstreept dat het essentieel is voor de ontwikkeling van de wijk dat mensen het braakliggend terrein kunnen oversteken. Als de oversteken er minderwaardig en onveilig uitzien, net zoals de huidige Beekkant-voetgangersbrug, dan zullen mensen ook minder geneigd zijn om ze te gebruiken. Bovendien is de 10 % van dat budget dat besteed kan worden aan studies vermoedelijk ook ontoereikend voor een technische en een haalbaarheidsstudie om zowel de ambities als het genoemde budget (in wezen gesloten) te verduidelijken en te waarborgen. Een iets minder scherpe, maar gelijkaardige opmerking geldt voor operaties B2 en B3 omtrent de renovatie van de Kolenhal en de Beekkant-voetgangersbrug (oversteek van het braakliggend terrein 1).

- Uitzichtpunt MIVB (operatie B12): Omdat de MIVB bij ons weten nog geen termijn heeft bepaald voor de afbraak/verbouwing van het gebouw teneinde haar site te reorganiseren, wil Leefmilieu Brussel graag mee in dit project stappen, desnoods tijdelijk.

Bij het milieueffectenrapport heeft Leefmilieu Brussel de volgende opmerkingen:

- Lawaai en GEN:
 - Het zou bijzonder nuttig zijn om een raming te krijgen van de toekomstige groei van het spoorverkeer op lijn 28.
 - In het hoofdstuk rond geluidsoverlast zijn nergens cijfergegevens te vinden over de huidige geluidsniveaus in het SVC-gebied. Een grondig onderzoek van die geluidsmetingen is dan ook aangewezen. Om het nut te verhogen, zou dat onderzoek een onderscheid moeten maken tussen de verschillende verkeersstromen (bv.: logistiek verkeer/treinen/openbaar vervoer...).
 - Een analyse van de rustige zones binnen de SVC-perimeter zou een nuttige aanvulling zijn op dit hoofdstuk (zie gedeelte geluidshinder in het ontwerp van GPDO - gewestelijk plan voor duurzame ontwikkeling: <http://www.gpdo.brussels/geluidshinder> en <http://www.leefmilieu.brussels/staat-van-het-leefmilieu/verslag-2007-2010/geluid/focus-akoestische-comfortzones>).
- Groen netwerk en watercyclus:
 - In het GGB Weststation: ook al gaat het dan niet noodzakelijk om ruimten van grote ecologische en biologische waarde, die evenmin onder een beschermingsregeling vallen (zoals Natura 2000), toch is dit braakliggend spoorwegterrein waardevol voor het groene netwerk, enerzijds door zijn oppervlakte, maar ook door de doorlopende beplanting. Derhalve is het essentieel om deze lijn te behouden, misschien dan niet in de hele breedte, maar in elk geval wel over de hele lengte van het braakliggend terrein, zonder onderbreking in een "kwadrant". Het is ook belangrijk om de functie als ecologische corridor van dit braakland in stand te houden en de ontwikkeling van groene snoeren te bevorderen (zoals voorzien in het ontwerp van GPDO).
 - Gelet op de toenemende ondoorlaatbaarheid van de bodems, meer bepaald en vermoedelijk in het GGB, en op de overstromingsrisico's (beperkt/laag maar niet verwaarloosbaar) in dit gebied, strekt het tot algemene aanbeveling om te voorzien in:
 - het hergebruik van regenwater en in elke techniek voor rationeel watergebruik;
 - idealiter een nulimpact van het regenwater op het rioleringsnet (geen lozing van regenwater in de riolen) met behulp van technieken die bevorderlijk zijn voor de landschappelijke integratie;
 - de integratie van afvloeiingsvoorzieningen bij de inrichting van de openbare ruimte (pleinen, wegen - cf. operatie): goten, wadi's... die regenwaterbeheer koppelen aan de strijd tegen de effecten van stedelijke hitte-eilanden.
- Bodem - in het GGB Weststation: de functie als spoorwegterrein van het braakland enerzijds en de ambitie om het om te vormen tot openbaar park anderzijds, brengen de nodige uitdagingen met zich mee op het vlak van bodems en bodemverontreiniging.
 - Vooraf moeten dan ook zeker alle bestaande gegevens van de voorbije 10 jaar (risicoactiviteiten, boringen, peilbuizen en normoverschrijdingen) worden gebundeld in een overzichtsdokument en in één kaart worden gegoten, om een overzichtelijker totaalbeeld te krijgen en vervolgens voor de bodemverontreinigingsdeskundige als uitgangsstudie te dienen voor de uitvoering van de wettelijke bodemonderzoeken.
 - Een bodemonderzoek onder de betonplaat is aangewezen, om na te gaan of ze later eventueel gedeeltelijk kan worden verwijderd en omgevormd tot groenzone, onder toezicht van LB.
 - Indien er bij bepaalde projecten uitgravingswerken nodig zijn, dan wordt het ten zeerste aanbevolen de uitgegraven aarde zoveel mogelijk ter plaatse te hergebruiken; de eventuele afvoer van die grond zou immers voor moeilijkheden kunnen zorgen, gezien de mogelijke overschrijding van de vervuilingnormen (niet te verwarren met de risico- en interventienormen, die afhangen van de geplande bestemming).

- In het bodemonderzoek is sporadisch sprake van asbest in de Kolenhal, een probleem dat in rekening moet worden gebracht en opgelost, hetzij door de grond uit te graven, hetzij door hem te bedekken en zo deze verontreiniging in te sluiten.
-
- Duurzame gebouwen - Materialen en middelen:
 - In het effectenrapport is nergens sprake van uitdagingen op het vlak van energie-ambities bij nieuwbouwprojecten en bij de renovatie van de bestaande gebouwen.
 - De paragraaf gewijd aan de bepaling van de milieueffecten van de ingrepen en projecten, en in het bijzonder de overzichtstabel (tabel 2, pagina's 28-29), zegt dat enkel project B.8 (Studie voor de renovatie van de gebouwen van "Le Logement Molenbeekois") mogelijkwerijs een positieve energie-impact heeft, evenwel zonder de reikwijdte van die positieve impact nader te verklaren. Voor andere vastgoedontwikkelingen, denken we aan het woongebouw van 10.000 m², is men van mening dat ze een onbeduidende potentiële impact hebben op het vlak van energie, luchtkwaliteit en strijd tegen de klimaatopwarming. Dat druist in tegen het feit dat de energie-ambitie van nieuwe gebouwen en renovaties een cruciale pijler is van het gewestbeleid inzake energie en de strijd tegen de klimaatopwarming. Hoewel de fundamentele motivaties van deze vastgoedprojecten in wezen niet milieugericht zijn, zullen de milieukwaliteit en de energieprestaties van deze gebouwen zodra ze in gebruik worden genomen, ongetwijfeld een niet-verwaarloosbare impact hebben op het vlak van energieverbruik en broeikasgasuitstoot.
 - Wat het bouwafval betreft: een goede materialeninventaris voorafgaand aan de afbraak (gekoppeld aan de bestekken voor de aannemerskeuze) is bevorderlijk op het vlak van afvalbeheer, hergebruik en hoogwaardige recyclage. LB subsidieert het WTCB om dergelijke werven te ondersteunen.
 - Om het hergebruik in overheidsopdrachten te bevorderen, wordt ten zeerste aanbevolen om gebruik te maken van het vademecum dat Rotor uitwerkte. Er zijn ook andere instrumenten (ontwikkeld door LB) beschikbaar, en dan is er nog de projectoproep rond circulaire werven.



BRUXELLES DÉVELOPPEMENT URBAIN

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES

Annexe 3 / Bijlage 3

**Remarques formulées le 7 septembre 2017 par CRDT-CRU
conformément aux dispositions de l'article 41§5**

**Opmerkingen die op 7 september 2017 geformuleerd zijn door
het GCTO-SVC overeenkomstig de bepalingen van artikel 41§5**



CRDT - CRU

AVIS portant sur le Contrat de Rénovation Urbaine n°3 : Gare de l'Ouest

- 7 septembre 2017-

Demandeur	SPRB - DRU
Demande reçue le	03/8/2017
Avis rendu le	07/9/2017

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 la demande d'avis introduite au Comité régional de développement territorial le 3 août 2017 concernant l'avant-projet du Plan de gestion des ressources et des déchets ;

Vu le programme provisoire soumis en enquête publique du 12 juin 2017 au 12 juillet 2017 ;

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

Le 12 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.

2. Avis du CRDT-CRU sur le projet de programme du CRU 3

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

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 de BM.

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.

Remarques par projet

A. Actions transversales

A.1 Etude complémentaire L28 / A.2 Réalisation de L28

L'étude devra prévoir le passage sécurisé des cyclistes aux différents carrefours, notamment au carrefour Gare de l'Ouest et de la chaussée de Gand.

Une coordination des projets faisant partie de la ZIR devra être faite afin d'avoir une vision globale des enjeux et projets adjacents (PAD gare de l'Ouest en cours). Un comité de pilotage sera mis en place par le maître d'ouvrage.

A.3 Rue de Glasgow

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

A.4 Station Cureghem RDC

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

A.5 Carrefour Biestebroeck

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

A.6 Ancienne maison du peuple

Cette opération sera conditionnée par l'abrogation du PPAS « pont de Cureghem ».

B. Actions sites

B.1 Aménagement du Parc de la Gare de l'Ouest

En lien avec l'opération de la L28, l'aménagement de la place Beekkant, la rénovation de la halle aux Charbons, et les franchissements des friches 1 et 2, une coordination des projets faisant partie de la ZIR devra être faite afin d'avoir une vision globale des enjeux et projets adjacents (PAD gare de l'Ouest en cours). Un comité de pilotage sera mis en place par le maître d'ouvrage. L'emplacement du parc sera précisé dans la fiche d'après l'étude en cours du PAD.

Une attention particulière sera portée sur la sécurisation et la gestion du site en cas d'ouverture de la friche avant les travaux définitifs dans l'esprit d'un parc évolutif. Au vu des négociations déjà entreprises avec Infrabel, cette ouverture pourrait se faire du côté d'Infrabel academy (à confirmer selon étude de faisabilité par Bruxelles Environnement). La Halle aux Charbon est également pressentie comme un bon point de départ.

La SNCB et Infrabel peuvent être supprimés de la fiche projet en tant que partenaires vu qu'ils sont vendeurs. Une convention d'occupation a déjà été conclue avec Infrabel. Cependant, les négociations avec la SNCB sont toujours en cours et sont essentielles pour la réussite de ce projet.

B.2 Acquisition et rénovation de la halle aux charbons

La SNCB et Infrabel seront supprimés de la fiche projet en tant que partenaires vu qu'ils sont vendeurs. Cependant, la SNCB devrait sécuriser le bâtiment (Démonter la toiture et renforcer les colonnes si nécessaire) en vue d'une prochaine ouverture du site.

B.3 Franchissement de la Friche 1

Le CRDT souhaite une adaptation de cette opération.

L'opération de rénovation à l'identique semble inopportune. Un élargissement et mise aux normes PMR de la passerelle Beekkant seront nécessaires. Dès lors, le budget prévu semble insuffisant et devra être revu en concertation avec Bruxelles Mobilité et l'IBGE.

Une étude complémentaire vérifiera la capacité portante et possibilité de conserver de la structure en béton existante.

Une attention particulière sera portée sur le planning des travaux prévus sur les projets de passerelles afin de garder la possibilité de franchir la friche en permanence.

B.4 Franchissement de la Friche 2

Le CRDT souhaite une adaptation de cette opération.

L'opération actuelle prévoit la construction d'une passerelle légère et éventuellement mobile.

Pour être qualitative la passerelle devra être planifiée comme une structure fixe, confortable et accessible aux piétons, cyclistes, PMR. Cette opération doit être mise en relation tant au moment de l'esquisse que lors de l'exécution avec les projets L28, place Beekkant et passerelle Beekkant. Pour ce faire, l'axonométrie sera adaptée et le budget revu en concertation avec Bruxelles Mobilité et l'IBGE.

Une attention particulière sera portée sur le planning des travaux prévus sur les projets de passerelles afin de garder la possibilité de franchir la friche en permanence.

B.5 Regualification de la rue Vandenpeereboom en mail

Le CRDT souhaite une adaptation de cette opération.

Le budget de l'opération sera adapté. La Commune se chargera sur fond propre de l'aménagement d'une piste cyclable sur la rue. Cependant, il semble nécessaire, dans le cadre des projets de développement de la ZIR (PAD« Gare de l'Ouest »), de réaménager l'ensemble de la rue. Les membres demande qu'une étude complémentaire concernant le réaménagement complet soit prise en charge par le CRU.

B.6 Rue Dubois-Thorn

Le trafic de transit devra être évité. La voirie devra rester accessible aux piétons et cyclistes de manière continue. Une attention particulière sera portée sur la mobilité douce.

B.7 Place Beekkant

La réflexion sur le réaménagement de cette place pourrait être intégrée dans le cadre du PAD « Gare de l'Ouest ».

L'opération tiendra compte des besoins des différents utilisateurs de l'espace public et de l'implantation des deux passerelles.

B.8 Rénovation des tours du logement Molenbeekois

Cette étude pourra évaluer la possibilité de réaliser des opérations tiroirs dans le cadre du développement de la ZIR.

B.9 Recypark

Le CRDT demande quelques modifications de la fiche projet.

L'implantation ainsi que la programmation du Recypark devra être précisée avec le PAD.

L'ambition d'intégrer un Recypark d'échelle régional, de type parc à conteneur, ne semble pas compatible avec le développement urbain de la ZIR et les impacts notamment en terme de mobilité sur ce quartier. Le projet devra proposer l'intégration d'un lieu de collecte à une échelle inférieure aux parcs régionaux et favorisant les accès pour les piétons et cyclistes. Un accent sur le réemploi sera privilégié. Les membres demandent que La fiche soit réécrite en adéquation avec le PAD et en concertation avec l'ABP.

B.10 Immeuble de logements et programme mixte

Le CRDT demande une clarification du rôle de chaque acteur dans la fiche projet.

La SAU aura la maîtrise foncière et coordonnera cette opération. Elle prendra contact avec les différents partenaires potentiels pour le développement du projet. Le PAD précisera ultérieurement le % des affectations et la répartition des types de logements à y développer.

Une coordination des projets faisant partie de la ZIR devra être faite afin d'avoir une vision globale des enjeux et projets adjacents (PAD gare de l'Ouest en cours). Un comité de pilotage sera mis en place par le maître d'ouvrage.

B.11 Aménagement de la rue de Birmingham

La rue de Birmingham est un axe ouvert aux convois exceptionnels, les contraintes liées au passage de ces convois et du bus devront être prises en compte dans le projet.

B.12 Belvédère sur la toiture STIB

Une attention particulière sera portée sur la sécurisation, la gestion du site (IBGE) et l'équilibre de l'opération entre le coût d'un aménagement léger et le côté temporaire du projet par rapport au planning de la STIB.

B.13 Franchissement du canal depuis la parcelle Vivaqua

Le CRDT marque son accord sur cette opération moyennant une confirmation budgétaire par Bruxelles Mobilité.

B.14 Perméabilité de l'ilot Abattoirs et réaménagement de l'ilot EHB

Les questions de foncier et de gestion devront être clarifiées avec la Commune d'Anderlecht.

D'autre part, cette opération sera conditionnée par l'abrogation du PPAS « Birmingham ».

+ B15 Séquence chaussée de Ninove (Duchesse-Gare de l'Ouest)

Le CRDT propose d'ajouter cette opération afin d'assurer une continuité avec les opérations prévues dans le CRU5.

C. Actions de soutien aux activités de cohésion sociale et de vie collective

C.1 & C.2 Enveloppe Commune

Le montant consacré à ces actions (max 10% du montant total) doit être recalculé en fonction des adaptations qui seront encore faites.

D. Opérations à initier

D.1 Action complémentaire rue Vandenpeereboom

Cette opération consistera en un réaménagement futur de la rue Vandenpeereboom dont l'étude globale est prise en charge dans l'opération B.5.

D.2 Matériaux

La faisabilité de cette opération doit encore être étudiée (Citydev + Casablanca).

D.3 Franchissement Canal parcelle STIB

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

D.4 Brasserie Vandenheuvel

Le CRDT souhaite la faire remonter dans le programme des opérations prioritaires du CRU3 car le site présente un réel potentiel notamment pour équipement collectif.

D.5 Redéveloppement du RDC du bâtiment de la banque alimentaire

Citydev sera supprimé des partenaires potentiels.

D.6 Les halles Delhaize

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

D.7 Logements + laboratoire pour l'économie circulaire

Citydev pourrait être un maître d'ouvrage potentiel.

D9 Opération rue des Orchidées

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

+ D.10 Parcelle de Molenbeek

Bâtiment situé à l'angle des avenues Joseph Baeck et de Roovere (Parc Marie José) – à ajouter dans les opérations à initier.

Le CRDT-CRU donne un avis favorable sur le projet de programme du CRU 3 moyennant les remarques ci-dessus.

Advies van het GCTO-SVC

In overeenstemming met artikel 41, §5 van de Stadsvernieuwingsordonnantie werden het ontwerp van stadsvernieuwingscontract, het milieueffectenrapport, de bezwaren, opmerkingen en adviezen voor advies voorgelegd aan de Gewestraad voor Stadsontwikkeling (GCTO-CRU), namelijk op 30/8/2017.

Op 7/9/2017 vond er een vergadering van dit GCTO-SVC plaats.

Uit de notulen van deze vergadering, opgesteld in overeenstemming met artikel 21, 8^{ste} lid van het besluit betreffende de Stadsvernieuwingscontracten, blijkt:

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 de adviesaanvraag ingediend bij het Gewestelijk Comité voor Territoriale Ontwikkeling op 3 augustus 2017 inzake het voorontwerp van hulpbronnen- en afvalbeheerplan;

Gelet op het voorlopige programma onderworpen aan openbaar onderzoek van 12 juni tot 12 juli 2017;

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

Op 12 september 2017 brengt het gewestelijk Comité voor Territoriale Ontwikkeling het volgende advies uit:

1. Inleiding

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

Artikel 44 §1 van de ordonnantie van 6 oktober 2016 houdende organisatie van de stedelijke herwaardering vermeldt, naast de leden bepaald in toepassing van artikel 7 van de ordonnantie van 29 juli houdende organisatie van het BPB, de volgende aanvullende leden:

1° de minister belast met stadsvernieuwing, of zijn vertegenwoordiger, die het comité voorzigt;

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.

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.

Advies van het GCTO-SVC betreffende het programmaontwerp van SVC 3

Algemene opmerkingen

a. Inrichtingen van de openbare ruimten en mobiliteit

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.

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.

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 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.

Opmerkingen per project

A. Transversale acties

A.1. Aanvullende studie L28 / A.2 Uitvoering van L28

De studie moet voorzien in de veilige oversteek voor fietsers aan de verschillende kruispunten, en in het bijzonder aan het kruispunt Weststation en Gentsesteenweg.

De projecten binnen het GGB moeten goed worden gecoördineerd, om een duidelijk en overzichtelijk beeld te krijgen van de omliggende uitdagingen en projecten (RPA Weststation in opmaak). De opdrachtgever zal een stuurgroep instellen.

A.3. Glasgowstraat

Het GCTO heeft geen opmerkingen of wijzigingsverzoeken.

A.4 Station Kuregem benedenverdieping

Het GCTO heeft geen opmerkingen of wijzigingsverzoeken.

A.5. Kruispunt Biestebroek

Het GCTO heeft geen opmerkingen of wijzigingsverzoeken.

A.6. Oud volkshuis

Deze operatie hangt af van de opheffing van het BBP "Brug van Kuregem".

B. Acties betreffende de sites

B.1. Inrichting van het Park Weststation

In verband met de plannen voor L28, de inrichting van het Beekkantplein, de renovatie van de Kolenhal, en de oversteken 1 en 2 van het braakliggend terrein, vragen de projecten binnen het GGB om een deugdelijke coördinatie, om een totaalbeeld te krijgen van de omliggende uitdagingen en projecten (RPA Weststation in opmaak). De opdrachtgever zal een stuurgroep instellen.

De locatie van het park zal worden verduidelijkt in de steekkaart, op grond van de lopende studie voor het RPA.

Er gaat bijzondere aandacht uit naar de beveiliging en het beheer van de site indien het braakliggend terrein wordt opengesteld alvorens de werken definitief zijn voltooid, met het oog op een park dat evolueert. Gelet op de onderhandelingen gevoerd met Infrabel, kan die toegang worden gecreëerd aan de kant van de Infrabel Academy (te bevestigen afhankelijk van de haalbaarheidsstudie van Leefmilieu Brussel). De Kolenhal wordt ook beschouwd als een goed vertrekpunt.

De NMBS en Infrabel mogen geschrapt worden uit de projectfiche als partner, aangezien zij verkopers zijn. Er is reeds een gebruiksovereenkomst afgesloten met Infrabel. De onderhandelingen met de NMBS zijn evenwel nog steeds aan de gang en essentieel voor het welslagen van dit project.

B.2. Aankoop en renovatie van de Kolenhal

De NMBS en Infrabel worden geschrapt uit de projectfiche als partner, aangezien zij verkopers zijn. De NMBS wordt wel geacht het gebouw te beveiligen (dak verwijderen en de pijlers verstevigen, indien nodig) wil men de site snel kunnen openstellen.

B.3. Oversteek van het braakliggende terrein 1

Het GCTO vraagt een aanpassing aan deze operatie.

Een renovatie naar de identieke toestand lijkt niet wenselijk. De Beekkant-brug moet verbreed worden en geconformeerd naar de normen voor PBM'ers. Derhalve lijkt het voorziene budget ontoereikend en wordt het best bijgesteld in overleg met Brussel Mobiliteit en het BIM.

Een aanvullende studie onderzoekt de draagkracht van de bestaande betonstructuur en de mogelijkheid om deze te behouden.

Er gaat bijzondere aandacht uit naar de planning van de werkzaamheden voor de bouw van de nieuwe fiets- en voetgangersbruggen, om te verzekeren dat het braakliggend terrein op elk moment oversteekbaar blijft.

B.4. Oversteek van het braakliggende terrein 2

Het GCTO vraagt een aanpassing aan deze operatie.

De huidige operatie voorziet in de bouw van een lichte en eventueel mobiele fiets- en voetgangersbrug.

Om de kwaliteit te verzekeren, moet de brug opgevat worden als vaste en comfortabele voorziening, geschikt voor zowel voetgangers, fietsers als PBM'ers. Deze operatie moet zowel op het moment van de schets als bij de uitvoering in verband worden gebracht met de projecten voor L28, het Beekcantplein en de Beekcant-brug.

Om dat te doen, wordt de axonometrie bijgestuurd en het budget bijgesteld in overleg met Brussel Mobiliteit en het BIM.

Er gaat bijzondere aandacht uit naar de planning van de werkzaamheden voor de bouw van de nieuwe fiets- en voetgangersbruggen, om te verzekeren dat het braakliggend terrein op elk moment oversteekbaar blijft.

B.5. Herwaardering van de Vandenpeereboomstraat tot parklaan

Het GCTO vraagt een aanpassing aan deze operatie.

Het budget en de operatie worden aangepast. De gemeente zal met eigen middelen een fietspad laten aanleggen in de straat. Het lijkt wel nodig om, in het kader van de ontwikkelingsprojecten binnen het GGB (RPA 'Weststation') de volledige straat heraan te leggen. De leden vragen dan ook dat het SVC voorziet in een aanvullende studie omtrent de volledige herinrichting.

B.6 Dubois-Thornstraat

Doorgaand verkeer moet zo veel mogelijk geweerd worden. De openbare weg moet op elk moment toegankelijk zijn voor voetgangers en fietsers. Er gaat bijzondere aandacht uit naar de zachte mobiliteit.

B.7 Beekcantplein

Het denkwerk omtrent de herinrichting van het plein zou opgenomen kunnen worden in het RPA "Weststation".

De operatie moet rekening houden met de uiteenlopende noden van de verschillende gebruikers van de openbare ruimte en met de inplanting van de twee bruggen.

B.8 Renovatie van de torens van Le Logement Molenbeekoïis

Deze studie kan de mogelijkheid beoordelen om schuifoperaties op te zetten in het kader van de ontwikkeling van het GGB.

B.9 Recypark

Het GCTO vraagt enkele wijzigingen aan de projectfiche.

De inplanting en het programma van het Recypark moeten nader toegelicht worden samen met het RPA.

De ambitie om een Recypark in te richten van gewestelijke schaal, in de stijl van een containerpark, lijkt onverenigbaar met de stedelijke ontwikkeling van het GGB en met de impact voor de wijk, vooral dan op het vlak van mobiliteit. Het project moet voorstellen om een inzamelpunt in te richten dat minder groot uitvalt dan de gewestelijke containerparken en de toegankelijkheid voor voetgangers en fietsers bevordert. De nadruk moet liggen op hergebruik. De leden vragen dat de fiche herschreven wordt, in de lijn van het RPA en in overleg met Net Brussel.

B.10. Woongebouw en gemengd project

Het GCTO wil dat de projectfiche duidelijker is over de rol van elke betrokkene.

De MIS verzekert de grondbeheersing en staat in voor de coördinatie van deze operatie. Ze zal contact opnemen met de verschillende mogelijke partners om het project te ontwikkelen. Het RPA verduidelijkt in een later stadium de bestemmingspercentages en de verdeling van de woningtypes die er ontwikkeld moeten worden.

De projecten binnen het GGB moeten goed worden gecoördineerd, om een duidelijk en overzichtelijk beeld te krijgen van de omliggende uitdagingen en projecten (RPA Weststation in opmaak). De opdrachtgever zal een stuurgroep instellen.

B.11. Inrichting van de Birminghamstraat

De Birminghamstraat is een verkeersader die toegankelijk is voor uitzonderlijk vervoer; de beperkingen die de doortocht van dergelijk vervoer en van de bussen met zich meebrengen, moeten in aanmerking worden genomen in het project.

B.12. Uitzichtpunt op het dak van de MIVB

Er moet bijzondere aandacht uitgaan naar de beveiliging en het beheer van de site (BIM) en naar een goed evenwicht in de operatie tussen de kostprijs van een lichte inrichting en het tijdelijke aspect van het project ten aanzien van de planning van de MIVB.

B.13 Oversteek van het kanaal vanaf het perceel van Vivaqua

Het GCTO stemt in met deze operatie, op voorwaarde dat Brussel Mobiliteit het budget bevestigt.

B.14. Doorlaatbaarheid van het slachthuisterrein en herinrichting van de campus EhB

Grond- en beheerkwesties moeten verduidelijkt worden in samenspraak met de gemeente Anderlecht.

Anderzijds hangt deze operatie af van de opheffing van het BBP "Birmingham".

+ B.15 Gedeelte van de Ninoofsesteenweg (Hertogin-Weststation)

Het GCTO stelt voor deze operatie toe te voegen, zodat er aansluiting is met de ingrepen gepland in SVC 5.

C. Acties om activiteiten ter bevordering van de maatschappelijke cohesie en het gemeenschapsleven te ondersteunen

C.1 & C.2 Gemeentebudget

Het bedrag dat besteed wordt aan deze acties (max. 10 % van de totale som) moet herberekend worden op basis van de wijzigingen die nog worden aangebracht.

D. Op te starten projecten

D.1. Aanvullende actie Vandenpeereboomstraat

Deze operatie bestaat uit de toekomstige heraanleg van de Vandenpeereboomstraat, waarvoor de globale studie deel uitmaakt van operatie B.5.

D.2 Materialenbank

De haalbaarheid van deze operatie moet nog onder de loep worden genomen (Citydev + Casablanca).

D.3 Oversteek Kanaal perceel MIVB

Het GCTO heeft geen opmerkingen of wijzigingsverzoeken.

D.4 Brouwerij Vandenheuvel

Het GCTO wil dit project opnemen in het programma met prioritaire operaties voor SVC 3, aangezien deze site heel wat potentieel biedt voor de inrichting van collectieve voorzieningen.

D.5 Herontwikkeling van de benedenverdieping van het gebouw van de voedselbank

Citydev zal geschrapt worden als mogelijke partner.

D.6 De hallen van Delhaize

Het GCTO heeft geen opmerkingen of wijzigingsverzoeken.

D.7 Woningen + laboratorium voor de kringlooeconomie

Citydev zou een potentiële opdrachtgever kunnen zijn.

D.9 Project Orchideeënstraat

Het GCTO heeft geen opmerkingen of wijzigingsverzoeken.

+ D.10 Perceel van Molenbeek

Gebouw op de hoek van de Joseph Baecklaan en de De Rooverelaan (Marie Josépark) - toe te voegen aan de op te zetten operaties.

Het GCTO-SVC verleent een gunstig advies aangaande het ontwerp van SVC 3, 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**



Tableau 9 : Tableau synthétique

PROJETS DU PROGRAMME RETENU DU CRU	MILIEU HUMAIN / ASPECTS SOCIO-ÉCONOMIQUES	PATRIMOINE NATUREL	NUISANCES SONORES ET VIBRATOIRES	ÉNERGIE	QUALITÉ DE L'AIR	CLIMAT ET MICROCLIMAT	GESTION DES EAUX USÉES, DE PLUIE, DE DISTRIBUTION ET DE SURFACE	SOL, SOUS-SOL ET EAUX SOUTERRAINES	MOBILITÉ	GESTION DES DÉCHETS	UTILISATION DES MATÉRIAUX		
A. Actions transversales													
A.1 Étude complémentaire L28	+	+	0	0	0/+	0/+	0	0	0	0	0		
A.2 Réalisation I28	+		+	0	0	0/+	0/+	0/-	0/-	0/+	+	0	0
A.3 Rue de Glasgow	+	+	0/-	+	0	0/+	0/+	0/+	0	+		0	0
A.4 Station Cureghem RDC	+	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
A.5 Carrefour Biestebroek	+	0	0	0	0/+	0/+	0/+	0	+	+	0	0	0
A.6 Maison du Peuple	+	0	0	0/+	0/+	0/+	0		0	0	0	+	+
B. Actions site													
B.1 Aménagement Parc de la Gare de l'Ouest	+	+	0	0	0	0		0/+	0/-	+	+	0	0
B.2 Acquisition et rénovation de la Halle aux Charbons	+	0	0	0	0	0	0	0	0	+	+	0	0
B.3 Franchissement de la friche 1	+	0/-	0	0	0	0	0	0	0	+	+	0	0
B.4 Franchissement de la friche 2	+	0/-	0	0	0	0	0	0	0	+	+	0	0
B.5 Requalification de la rue Vandenpeereboom en mail	+	0	+	0	0/+	0/+	0/+	0	+	+		0	0
B.6 Rue Dubois Thorn	0/+	0/-	0	0	0	0	0/-	0/-	+	+	0	0	0

B.7 Pôle de transports, place Beekant	+	0/+	+	0	0/+	0/+	+	0/-	+	+	-	0	0
B.8 Étude pour la rénovation des bâtiments du logement Molenbeekois	0/+	0	+	+	0	0/+	0	0	0	+	-	0	0
B.9 Recypark	+	-	-	0	0	0	0	0	0	-	+	-	+
B.10 Immeuble de logements et programme mixte	+	0	0	0/+	0	0/-	0/+	0	0	-	-	0	0
B.11 Aménagement rue de Birmingham	+	-	0/+	+	0	0/+	0/+	0/+	0	+	-	0	0
B.12 Belvédère sur la toiture STIB	+	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
B.13 Franchissement canal parcelle Vivaqua	+	0	0	0	0/+	0/+	0	0	0	+	-	0	0
B.14 Perméabilité de l'îlot Abattoir et réaménagement de l'îlot EHB	+	+	0	0	0/+	+	+	-	+	+	-	0	0
<i>C. Actions de soutien aux activités de cohésion sociale et de vie</i>													
C.1 Enveloppe Molenbeek-Saint-Jean	+	0/+	0	0	0	0	0/+	+	0	+	-	0	0
C.2 Enveloppe Anderlecht	+	0	0	0	0	0	0	0	+	0	+	0	0
<i>D. Opérations à initier</i>													
D.1 Action complémentaire rue Vandenpeereboom	+	0/+	+	0	0	0/-	0/+	0	+	-	-	0	0
D.2 Matériauthèque	+	0	-	0/+	0	0/+	0	0	0	+	+	+	+
D.3 Franchissement canal parcelle STIB	+	-	+	0	0	0/+	0/+	0	0	+	-	0	0
D.4 Brasserie Vandenheuvel	+	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

D.5 Redéveloppement du RDC du bâtiment de la Banque Alimentaire (ancien Lipton)	+		0	0	0/+	0	0	0	0	0	0	0
D.6 Halle Delhaize	0/-	0/+	0	0	0/+	0	0	0	0	+	0	0
D.7 Logements + laboratoire pour l'économie circulaire	+		0	0	0/+	0	0/-	0/+	0	0	0	+
D.8 Opération ZEMU	+		0	0	0/+	0	0/+	0/-	0	0	+	0
D.9 Opération rue des Orchidées	+		0	0	0/+	0/-	0/+		0	0	0	0

Le contrat de rénovation urbaine peut être constitué d'opérations mixtes à l'échelle d'un îlot ou d'un axe. »

Par ailleurs, certaines alternatives « thématiques » ou variantes « techniques, de localisation ou de configuration » peuvent s'avérer pertinentes dans le cadre du programme retenu pour le CRU LOT N.3. Elles figurent alors au sein des évaluations thématiques reprises dans les sections précédentes (cf. section 4.5).

4.8 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 ACTIONS TRANSVERSALES				
A.1	R.1	Tenir compte de la valeur écologique de la végétation présente sur les talus du chemin de fer et du rôle de connecteurs linéaires de ces talus.	1	Améliorer le réseau écologique bruxellois.
A.1	R.2	Envisager le maintien maximal possible de la végétation en place dans le cadre des aménagements des parcours cyclo-piétons.	1	Maintenir la végétation existante.
A.1	R.3	Tenir compte de la proximité des lignes de chemin de fer.	1	Intégrer dans les aménagements des mesures de réduction des nuisances liées au bruit ferroviaire.
A.1	R.4	Intégrer une approche visant à : - Faciliter la mobilité des PMR ; - assurer le partage de l'espace public entre les modes piétons et cyclistes ; - sécuriser les cheminements ;	2	Renforcer les mobilités douces.

		- proposer la continuité des cheminements et faciliter les accès et connexions vers les continuités cyclo-piétonnes existantes ; - valoriser les connexions vers les transports en communs ;		
A.2	R.1	Tenir compte de la présence et la localisation des zones constitutives du réseau écologique, leurs caractéristiques, leur fonctionnalité, les besoins de connexions régionale et interrégionales. Tenir compte des espèces et typologies d'habitats (diversité structurelle) adéquates pour toute nouvelles interventions.	1	Améliorer le réseau écologique bruxellois et renforcer le maillage vert.
A.2	R.2	Veiller à localiser la promenade cyclo-piétonne de manière optimale : elle ne doit 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).
A.2	R.3	Veiller à limiter la destruction des espèces et leurs habitats lors des travaux d'aménagement de la promenade cyclo-piétonne.	1	Limiter les effets négatifs sur la faune et la flore (perte d'habitat, fragmentation du maillage vert).
A.2	R.4	Veiller à diriger les éclairages vers le bas et à éviter tout éclairage vers le ciel.	2	Limiter la pollution lumineuse pour la faune nocturne.
A.2	R.5	Tenir compte de la proximité des lignes de chemin de fer.	2	Intégrer dans les aménagements des mesures de réduction des nuisances liées au bruit ferroviaire.
A.2	R.6	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.	1	Améliorer la gestion des eaux pluviales.
A.2	R.7	Limiter et réduire l'imperméabilisation des sols par l'usage de revêtements (semi-)perméables notamment.	2	Réduire l'imperméabilisation des sols.
A.2	R.8	Privilégier l'assainissement de la friche ferroviaire dans le cadre de l'aménagement de zones accessibles au public (cf. fiche B.1).	1	Traiter la pollution des sols.
A.2	R.9	Coordonner ce projet avec les autres projets régionaux et proposés dans le CRU 03.	1	Créer des aménagements cyclo-piétons continus et qualitatifs.
A.2	R.10	Assurer l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite.	1	Améliorer les déplacements de toute la population.
A.2	R.11	Sécuriser les parcours.	1	Assurer la sécurité des déplacements.

A.2	R.12	Tenir compte de la circulation routière et des traversées piétonnes en amont des nouveaux parcours.	2	Favoriser les mobilités douces.
A.2	R.13	Assurer la lisibilité des parcours et des accès.	2	Favoriser les mobilités douces.
A.2	R.14	Favoriser, par le biais du cahier des charges, l'usage de matériaux durables (conformément aux prescriptions du Plan Air Climat Energie en vigueur).	3	Favoriser l'utilisation des matériaux durables.
A.3	R.1	Envisager dans le projet de réaménagement de la rue de Glasgow la végétalisation des murets protégeant le trottoir existant des voies de chemin de fer.	3	Embellir ce mur bétonné (ex : via la pose de bacs à fleurs).
A.3	R.2	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.
A.3	R.3	Tenir compte de la présence et la localisation des zones constitutives du réseau écologique, leurs caractéristiques, leur fonctionnalité, les besoins de connexions régionale et interrégionales. Tenir compte des espèces et typologies d'habitats (diversité structurelle) adéquates pour toute nouvelles interventions.	1	Améliorer le réseau écologique bruxellois et renforcer le maillage vert.
A.3	R.4	Tenir compte des possibles nuisances sonores que les activités peuvent générer.	2	Réduire les nuisances sonores.
A.3	R.5	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.
A.3	R.6	Limiter et réduire l'imperméabilisation des sols par l'usage de revêtements (semi-)perméables notamment.	2	Réduire l'imperméabilisation des sols.
A.3	R.7	Favoriser autant que possible l'aménagement de dispositifs de filtration des eaux en bordure de voirie.	2	Améliorer la qualité des eaux de ruissellement.
A.3	R.8	Maximiser la surface des fosses d'arbre.	2	Maximiser les surfaces perméables.
A.3	R.9	Assurer le bon partage de l'espace public entre les modes piétons et cyclables.	2	Favoriser les mobilités douces.
A.3	R.10	Prendre en compte le volet signalisation.	3	Valoriser ces nouveaux espaces.
A.3	R.11	Assurer l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite.	1	Améliorer les déplacements de toute la population.
A.3	R.12	Tenir compte de la circulation routière et des traversées piétonnes en amont des nouveaux	2	Faciliter l'accès des nouveaux parcours.

		parcours.		
A.3	R.13	Favoriser, par le biais du cahier des charges, l'usage de matériaux durables (conformément aux prescriptions du Plan Air Climat Energie en vigueur).	3	Favoriser l'utilisation des matériaux durables.
A.4	R.1	prévoir des mesures pour limiter l'impact du chantier sur les autres fonctions environnantes.	2	Réduire les nuisances sonores.
A.4	R.2	Encourager la mobilité active au départ et à destination du site en facilitant les connexions vers les pistes cyclables et itinéraires piétons.	2	Favoriser les mobilités douces.
A.4	R.3	Prévoir dans ce cadre des parkings vélos qualitatifs, sécurisés et accessibles .	2	Favoriser les mobilités douces.
A.4	R.4	Tenir compte de la proximité des transports en commun.	1	Favoriser les mobilités douces.
A.4	R.5	Assurer des connexions qualitatives vers le square Vandervelde et le carrefour Biestebroek.	2	Mettre en cohérence les aménagements.
A.4	R.6	Assurer l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite.	1	Améliorer les déplacements de toute la population.
A.5	R.1	Prévoir autant que possible dans le cadre du réaménagement du carrefour et du square des dispositifs de collecte, de rétention et/ou d'infiltration des eaux de pluie et de ruissellement.	2	Améliorer la gestion des eaux pluviales.
A.5	R.2	Limiter et réduire l'imperméabilisation des sols par l'usage de revêtements (semi-)perméables notamment.	2	Réduire l'imperméabilisation des sols.
A.5	R.3	Favoriser autant que possible l'aménagement de dispositifs de filtration des eaux en bordure de voirie.	2	Améliorer la qualité des eaux de ruissellement.
A.5	R.4	Tenir compte de la circulation routière pour créer des traversées sécurisées.	1	Favoriser les mobilités douces.
A.5	R.5	Adapter les cycles de feux pour répondre aux besoins des différents modes (voire penser à installer des systèmes de gestion de feux intelligents).	2	Améliorer la circulation de tous les modes.
A.5	R.6	Créer des aménagements adaptés pour les personnes à mobilité réduite.	1	Améliorer les déplacements de toute la population.
A.5	R.7	Coordonner ce projet avec les autres projets en cours dans le secteur.	2	Mettre en cohérence les aménagements.
A.5	R.8	Réaliser l'étude de mobilité en coordination avec tous les acteurs concernés.	1	Prendre en compte l'ensemble des aspects de la mobilité.
A.5	R.9	Favoriser, par le biais du cahier des charges, l'usage de matériaux durables (conformément aux prescriptions du Plan Air Climat Energie en	3	Favoriser l'utilisation des matériaux durables.

		vigueur).		
A.6	R.1	prévoir des mesures pour limiter l'impact du chantier sur les autres fonctions environnantes.	2	Réduire les nuisances sonores.
A.6	R.2	Analyser les niveaux de bruit routier et le cas échéant intégrer dans le projet des mesures pour protéger le futur bâtiment des nuisances liées à ce même bruit.	2	Réduire les nuisances sonores.
A.6	R.3	Favoriser, par le biais du cahier des charges, l'usage d'énergie et d'installation de dispositifs produisant de l'énergie renouvelable (conformément à la mesure 34 du Plan Air Climat Energie en vigueur).	2	Favoriser l'utilisation des énergies renouvelables.
A.6	R.4	Favoriser des mesures permettant de limiter/réduire les émissions de GES.	3	Réduire les émissions de GES.
A.6	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.
A.6	R.6	Recycler au maximum les eaux pluviales via notamment la mise en place d'équipements techniques adaptés.	1	Améliorer la gestion des eaux de surface.
A.6	R.7	Encourager la mobilité active au départ et à destination du site en facilitant les connexions vers les pistes cyclables et itinéraires piétons.	2	Favoriser les mobilités douces.
A.6	R.8	Prévoir dans ce cadre des parkings vélos qualitatifs, sécurisés et accessibles.	2	Favoriser les mobilités douces.
A.6	R.9	Tenir compte de la proximité des transports en commun.	1	Favoriser les mobilités douces.
A.6	R.10	Assurer des connexions qualitatives vers le carrefour Biestebroek.	2	Favoriser les mobilités douces.
A.6	R.11	Assurer l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite.	1	Améliorer les déplacements de toute la population.
A.6	R.12	Réflexions à porter sur la demande en stationnement qui sera liée au projet.	1	Proposer suffisamment de stationnements, sans les surdimensionner.
A.6	R.13	Maintenir la volonté de valoriser des matériaux de récupération.	2	Favoriser l'utilisation des matériaux de récupération.
2. RECOMMANDATIONS RELATIVES AUX ACTIONS SITE				
B.1	R.1	Gérer le risque de pollution avant l'ouverture de la friche au public.	1	Connaître l'état du sol et la nécessité d'une dépollution.
B.1	R.2	Tenir compte de la présence et la localisation des zones constitutives du réseau écologique, leurs caractéristiques, leur fonctionnalité, les besoins de connexions régionale et interrégionales. Tenir compte des espèces et typologies d'habitats (diversité structurelle)	1	Améliorer le réseau écologique bruxellois et renforcer le maillage vert.

		adéquates pour toute nouvelles interventions.		
B.1	R.3	Veiller à localiser les cheminements piétons 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).
B.1	R.4	Veiller à limiter la destruction des espèces et leurs habitats lors des travaux d'aménagement des cheminements piétons.	1	Maintenir la végétation existante.
B.1	R.5	Mettre en place une gestion minimale du parc durant la période transitoire.	3	Accompagner la reconquête des lieux.
B.1	R.6	Intégrer des mesures pour protéger cette nouvelle continuité verte du bruit ferroviaire.	3	Réduire les nuisances sonores.
B.1	R.7	Limiter et réduire l'imperméabilisation des sols par l'usage de revêtements (semi-)perméables notamment.	2	Réduire l'imperméabilisation des sols.
B.1	R.8	Encourager la mobilité active au départ et à destination du parc en facilitant les connexions vers les pistes cyclables et itinéraires piétons.	2	Favoriser les mobilités douces.
B.1	R.9	Tenir compte de la proximité des transports en commun.	1	Favoriser les mobilités douces.
B.1	R.10	Assurer l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite.	1	Améliorer les déplacements de toute la population.
B.1	R.11	Favoriser, par le biais du cahier des charges, l'usage de matériaux durables (conformément aux prescriptions du Plan Air Climat Energie en vigueur).	3	Favoriser l'utilisation des matériaux durables.
B.2	R.1	Intégrer dans le projet des mesures pour limiter la diffusion du bruit sur le site et vers le tissu bâti environnant.	2	Réduire les nuisances sonores.
B.2	R.2	Prévoir des mesures pour limiter l'impact du chantier.	2	Réduire les nuisances sonores.
B.2	R.3	Approfondir la question des accès piétons et cyclistes.	3	Favoriser les mobilités douces.
B.2	R.4	Encourager la mobilité active au départ et à destination du site.	2	Favoriser les mobilités douces.
B.2	R.5	Prévoir dans ce cadre des parkings vélos qualitatifs, sécurisés et accessibles.	2	Favoriser les mobilités douces.
B.2	R.6	Assurer des accès PMR adaptés et sécurisés.	1	Améliorer les déplacements de toute la population.
B.2	R.7	Organiser les déplacements logistiques routiers en dehors des heures de pointe, suivant le cas.	2	Réduire l'impact du transport logistique sur la circulation motorisée.

B.2	R.8	Proposer des modes de déplacements/livraisons logistiques alternatifs aux véhicules motorisés, suivant le cas.	3	Réduire l'impact du transport logistique sur la circulation motorisée.
B.2	R.9	Favoriser, par le biais du cahier des charges, l'usage de matériaux durables (conformément aux prescriptions du Plan Air Climat Energie en vigueur).	3	Favoriser l'utilisation des matériaux durables.
B.3	R.1	Limiter autant que possible la dégradation de la végétation au droit de la friche ferroviaire.	2	Réduire la dégradation de la végétation.
B.3	R.2	Coordonner ce projet avec les autres projets du CRU 03 et assurer le lien avec la piste cyclo-piétonne de la ligne 28.	1	Mettre en cohérence les aménagements.
B.3	R.3	Assurer l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite.	1	Améliorer les déplacements de toute la population.
B.3	R.4	Intégrer le projet dans la vision régionale de la mobilité cyclable, des ICR et RER vélo.	2	Mettre en cohérence les aménagements.
B.3	R.5	Assurer la bonne accessibilité à la passerelle et l'inscrire dans un axe de parcours au-delà du seul franchissement.	2	Mettre en cohérence les aménagements.
B.3	R.6	Tenir compte de la circulation routière et des traversées piétonnes en amont des nouveaux parcours.	2	Favoriser les mobilités douces.
B.3	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).	3	Favoriser l'utilisation des matériaux durables.
B.4	R.1	Aménager la passerelle légère de façon à permettre uniquement le passage au-dessus des voies de chemin de fer et de redescendre au niveau d'un cheminement piéton aménagé dans le cadre du projet B.1 et reliant le nord de la halle aux charbons.	2	Eviter la présence de deux longues passerelles à proximité directe au-dessus de la friche ferroviaire.
B.4	R.2	Limiter autant que possible la dégradation de la végétation au droit de la friche ferroviaire.	2	Réduire la dégradation de la végétation.
B.4	R.3	Coordonner ce projet avec les autres projets du CRU 03 (passerelle, Halle aux charbons...) et assurer le lien avec la piste cyclo-piétonne de la ligne 28.	1	Mettre en cohérence les aménagements.
B.4	R.4	Assurer l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite.	1	Améliorer les déplacements de toute la population.
B.4	R.5	Intégrer le projet dans la vision régionale de la mobilité cyclable, des ICR et RER vélo.	2	Mettre en cohérence les aménagements.
B.4	R.6	Assurer la bonne accessibilité à la passerelle et l'inscrire dans un axe de parcours au-delà du seul franchissement.	2	Mettre en cohérence les aménagements.
B.4	R.7	Tenir compte de la circulation routière et des traversées piétonnes en amont des nouveaux	2	Favoriser les mobilités douces.

		parcours.		
B.4	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).	3	Favoriser l'utilisation des matériaux durables.
B.5	R.1	Prévoir autant que possible dans le cadre du réaménagement du trottoir et de la piste cyclable des dispositifs de collecte, de rétention et/ou d'infiltration des eaux de pluie et de ruissellement.	2	Améliorer la gestion des eaux pluviales.
B.5	R.2	Limiter et réduire l'imperméabilisation des sols par l'usage de revêtements (semi-)perméables notamment.	2	Réduire l'imperméabilisation des sols.
B.5	R.3	Favoriser autant que possible l'aménagement de dispositifs de filtration des eaux en bordure de voirie.	2	Améliorer la qualité des eaux de ruissellement.
B.5	R.4	Maximiser la surface des fosses d'arbre.	2	Maximiser les surfaces perméables.
B.5	R.5	Assurer le bon partage de l'espace public entre les modes piétons et cyclables.	2	Eviter de faire de cette continuité une autoroute à cyclistes au détriment des piétons et inversement.
B.5	R.6	Prendre en considération le volet signalisation.	3	Valoriser ces nouveaux espaces.
B.5	R.7	Assurer l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite.	1	Améliorer les déplacements de toute la population.
B.5	R.8	Valoriser les accès à la friche et aux parcours cyclo-piétons prévus dans celle-ci.	1	Favoriser les mobilités douces.
B.5	R.9	Intégrer au besoin des réflexions pour mutualiser le stationnement.	2	Proposer suffisamment de stationnements, sans les surdimensionner.
B.5	R.10	Tenir compte de la circulation routière et des traversées piétonnes en amont des nouveaux parcours.	2	Favoriser les mobilités douces.
B.5	R.11	Favoriser, par le biais du cahier des charges, l'usage de matériaux durables pour les revêtements du trottoir et de la piste cyclable (conformément aux prescriptions du Plan Air Climat Energie en vigueur).	3	Favoriser l'utilisation des matériaux durables.
B.6	R.1	Veiller à diriger les éclairages vers le bas et à éviter tout éclairage vers le ciel.	2	Limiter la pollution lumineuse pour la faune nocturne.
B.6	R.2	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.

B.6	R.3	Limitier et réduire l'imperméabilisation des sols par l'usage de revêtements (semi-)perméables notamment.	2	Réduire l'imperméabilisation des sols.
B.6	R.4	Assurer l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite.	1	Améliorer les déplacements de toute la population.
B.6	R.5	Prévoir une signalisation adaptée depuis les pôles (gare de l'Ouest et station Beekant).	3	Faciliter l'accès au nouvel itinéraire.
B.6	R.6	Coordonner ce projet avec les autres projets du CRU (Halle Delhaize, aménagements place de l'Ouest...) pour valoriser l'usage des modes actifs dans le quartier.	1	Mettre en cohérence les aménagements.
B.6	R.7	Assurer les liaisons avec les parcours cyclo-piétons existants ou qui seront créés	1	Mettre en cohérence les aménagements.
B.6	R.8	Tenir compte de la circulation routière et des traversées piétonnes en amont des nouveaux parcours pour assurer la sécurité des cheminements.	2	Favoriser les mobilités douces.
B.6	R.9	Favoriser, par le biais du cahier des charges, l'usage de matériaux durables pour les revêtements du trottoir et de la piste cyclable (conformément aux prescriptions du Plan Air Climat Energie en vigueur).	3	Favoriser l'utilisation des matériaux durables.
B.7	R.1	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.
B.7	R.2	Préférer des espèces ne nécessitant que peu ou pas d'arrosage pour l'aménagement de parterres.	2	limiter au maximum la consommation en eau.
B.7	R.3	Intégrer des mesures pour protéger autant que possible la Place Beekant (le nouvel espace public créé) du bruit routier à l'origine des voiries.	2	Réduire les nuisances sonores.
B.7	R.4	Prévoir autant que possible dans le cadre du réaménagement du 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.
B.7	R.5	Limitier et réduire l'imperméabilisation des sols par l'usage de revêtements (semi-)perméables notamment.	2	Réduire l'imperméabilisation des sols.
B.7	R.6	Favoriser autant que possible l'aménagement de dispositifs de filtration des eaux en bordure de voirie.	2	Améliorer la qualité des eaux de ruissellement.
B.7	R.7	Maximiser la surface des fosses d'arbre.	2	Maximiser les surfaces perméables.
B.7	R.8	S'assurer du bon partage de l'espace public entre les modes piétons et cyclables.	2	Améliorer les déplacements de tous les modes.

B.7	R.9	Compléter l'offre de vélos partagés sur la place Beekkant.	3	Favoriser les mobilités douces.
B.7	R.10	Veiller à garantir l'accessibilité sécurisée des arrêts de la STIB.	1	Favoriser les mobilités douces.
B.7	R.11	Veiller à inclure dans la réflexion les rues adjacentes et à ne pas y reporter la problématique du stationnement.	2	Ne pas renforcer la pression sur le stationnement ailleurs.
B.7	R.12	Favoriser, par le biais du cahier des charges, l'usage de matériaux durables pour les revêtements mais aussi pour les structures ludiques et autres mobiliers urbains (conformément aux prescriptions du Plan Air Climat Energie en vigueur).	3	Favoriser l'utilisation des matériaux durables.
B.8	R.1	Préciser le type d'équipements et de services à créer en fonction des besoins identifiés par les habitants.	2	Cibler l'offre des habitants.
B.8	R.2	Intégrer un volet acoustique dans les études de rénovation des façades.	2	Réduire les nuisances sonores.
B.8	R.3	Protéger les logements des nuisances de la rue et de la circulation.	1	Réduire les nuisances sonores.
B.8	R.4	Encourager la mobilité active au départ et à destination du nouvel immeuble.	2	Favoriser les mobilités douces.
B.8	R.5	Prévoir en complément des parkings, des emplacements de parage vélos qualitatifs, sécurisés et accessibles.	2	Favoriser les mobilités douces.
B.8	R.6	Favoriser, par le biais du cahier des charges, l'usage de matériaux durables (conformément aux prescriptions du Plan Air Climat Energie en vigueur).	3	Favoriser l'utilisation des matériaux durables.
B.9	R.1	Conserver une linéarité végétalisée le long des voies de chemin de fer si la création d'un parc à conteneurs est maintenue au droit de la friche ferroviaire de la Gare de l'Ouest.	3	Limiter une coupure dans le maillage écologique.
B.9	R.2	Prévoir une étude acoustique pour servir d'aide à la décision quant au meilleur emplacement à prévoir pour le Recypark et pour, le cas échéant, proposer des mesures de d'atténuation du bruit généra par la nouvelle activité.	2	Réduire les nuisances sonores.
B.9	R.3	Etre attentif aux horaires d'ouverture du Recypark pour limiter les nuisances locales.	1	Réduire les nuisances sonores.
B.9	R.4	Prévoir une étude de mobilité pour : - Traiter la question de l'emplacement le plus adapté ; - Traiter la question des flux générés par le site ; - Traiter la question de l'accessibilité du site ;	1	Améliorer l'accessibilité du site, réduire l'impact sur la circulation motorisée.

		- Formuler des recommandations de gestion pour limiter l'impact sur la circulation locale.		
B.9	R.5	Privilégier la création d'un parc à conteneurs régional sur le site sis Quai Demets 22 à 1070 Anderlecht plutôt que sur le site de la friche ferroviaire Gare de l'Ouest car (1) selon l'étude réalisée en 2011 par Arcadis, le site sis Quai Demets 22 est plus favorable et (2) la création d'un parc à conteneurs sur ce site induira une perte d'habitats et de végétation moins importante que sur le site de la friche ferroviaire.	2	Adapter le lieu de la création du parc à conteneurs afin de limiter les effets négatifs sur la faune et la flore (perte d'habitat, fragmentation du maillage vert).
B.9	R.6	Maintenir la volonté de mettre en place une recyclerie en amont du circuit de tri des déchets.	2	Favoriser le réemploi des déchets.
B.10	R.1	Proposer des logements accessibles aux différentes classes de la population afin de privilégier une mixité sociale : logements privés, logements à loyers modérés, logements sociaux, studios étudiants.	2	Répondre aux ambitions régionales en termes de création de logements.
B.10	R.2	Adapter les équipements et services proposés en fonction de ceux proposés dans le projet EKLA.	1	Redynamiser et améliorer le cadre de vie du quartier.
B.10	R.3	Aménager l'espace devant la tour de manière végétalisée (plantation d'arbres).	3	Rendre le parvis de la Gare de l'Ouest plus agréable et y augmenter la présence de nature.
B.10	R.4	Intégrer dans le projet des mesures pour protéger le futur bâtiment des nuisances liées au bruit routier (et ferroviaire) de jour comme de nuit. Il est nécessaire d'intégrer des façades calmes dans la tour de logements.	2	Réduire les nuisances sonores.
B.10	R.5	Prévoir des mesures pour limiter l'impact du chantier sur les autres fonctions environnantes dont les logements existants.	2	Réduire les nuisances sonores.
B.10	R.6	Favoriser, par le biais du cahier des charges, l'usage d'énergie et d'installation de dispositifs produisant de l'énergie renouvelable (conformément à la mesure 34 du Plan Air Climat Energie en vigueur).	2	Favoriser l'utilisation des énergies renouvelables.
B.10	R.7	Favoriser des mesures permettant de limiter/réduire les émissions de GES.	2	Réduire les émissions de GES.
B.10	R.8	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.
B.10	R.9	Analyser les effets du projet sur le microclimat pour en limiter les effets négatifs et	3	Participer à la lutte contre le réchauffement climatique et

		éventuellement renforcer les effets positifs.		l'effet d'îlot de chaleur urbain, enjeu de la Région.
B.10	R.10	Analyser l'implantation et le gabarit de la nouvelle tour par la réalisation d'une étude aérodynamique.	3	Limiter l'effet d'ombrage sur le quartier et limiter l'effet de turbulence (place de la Gare de l'Ouest et la rue Vandenpeereboom).
B.10	R.11	Recycler au maximum les eaux pluviales via notamment la mise en place d'équipements techniques adaptés.	2	Améliorer la gestion des eaux de surface.
B.10	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.
B.10	R.13	Créer des parcours qualitatifs et adaptés aux PMR sur l'espace public créé.	1	Améliorer les déplacements de toute la population.
B.10	R.14	Encourager la mobilité active au départ et à destination du nouvel immeuble en créant des accès directs aux pistes cyclo-piétonnes.	2	Favoriser les mobilités douces.
B.10	R.15	Prévoir dans ce cadre des parkings vélos qualitatifs, sécurisés et accessibles.	2	Favoriser les mobilités douces.
B.10	R.16	Réflexions à porter sur 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 ; - Approche innovante intégrant des bornes de recharge électrique, des voitures partagées, et une mutualisation des parkings	1	Proposer suffisamment de stationnements, sans les surdimensionner.
B.10	R.17	Rendre cohérent les accès au site avec la circulation attendue sur la chaussée de Ninove.	2	Mettre en cohérence les aménagements.
B.10	R.18	Favoriser, par le biais du cahier des charges, l'usage de matériaux durables pour la mise en œuvre de la construction de la nouvelle tour (conformément aux prescriptions du Plan Air Climat Energie en vigueur).	3	Favoriser l'utilisation des matériaux durables.
B.11	R.1	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.	2	Améliorer la protection et conservation des habitats et des espèces.
B.11	R.2	Conserver les arbres actuels en bonne santé autant que possible.	1	Limiter/éviter la destruction d'arbres de qualité.

B.11	R.3	En cas de remplacement souhaité (si la plus-value est démontrée), relocaliser les sujets visés de façon adaptée.	2	Limiter/éviter la destruction d'arbres de qualité.
B.11	R.4	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.
B.11	R.5	Veiller à une localisation adaptée des nouveaux sujets à hautes tiges.	3	Eviter la concurrence de lumière avec les sujets présents qui seront éventuellement conservés.
B.11	R.6	Tenir compte de la présence et la localisation des zones constitutives du réseau écologique, leurs caractéristiques, leur fonctionnalité, les besoins de connexions régionale et interrégionales. Tenir compte des espèces et typologies d'habitats (diversité structurelle) adéquates pour toute nouvelles interventions.	1	Améliorer le réseau écologique bruxellois et renforcer le maillage vert.
B.11	R.7	Conserver les arbres situés entre le rond-point à l'extrémité du Boulevard Jules Graindor et le futur balcon urbain ainsi que la végétation sur le talus situé au sud-est de la rue Birmingham.	1	Limiter/éviter la destruction d'arbres de qualité et renforcer la présence de nature en ville.
B.11	R.8	Prévoir autant que possible dans le cadre du réaménagement du trottoir et de la piste cyclable des dispositifs de collecte, de rétention et/ou d'infiltration des eaux de pluie et de ruissellement.	2	Améliorer la gestion des eaux pluviales.
B.11	R.9	Limiter et réduire l'imperméabilisation des sols par l'usage de revêtements (semi-)perméables notamment.	2	Réduire l'imperméabilisation des sols.
B.11	R.10	Favoriser autant que possible l'aménagement de dispositifs de filtration des eaux en bordure de voirie.	2	Améliorer la qualité des eaux de ruissellement.
B.11	R.11	Maximiser la surface des fosses d'arbre.	2	Maximiser les surfaces perméables.
B.11	R.12	Assurer le bon partage de l'espace public entre les modes piétons et cyclables.	2	Eviter de faire de cette continuité une autoroute à cyclistes au détriment des piétons et inversement.
B.11	R.13	Assurer le lien avec les projets de mobilité développés dans le CRU 03 (piste cyclo-piétonne L28, passerelle Vivaqua)	1	Favoriser les mobilités douces.
B.11	R.14	Prendre en considération le volet signalisation.	3	Valoriser ces nouveaux espaces.
B.11	R.15	Assurer l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite.	1	Améliorer les déplacements de toute la population.
B.11	R.16	Tenir compte de la circulation routière et des traversées piétonnes en amont des nouveaux	2	Favoriser les mobilités douces.

		parcours.		
B.11	R.17	Favoriser, par le biais du cahier des charges, l'usage de matériaux durables pour la mise en œuvre de la construction de la nouvelle tour (conformément aux prescriptions du Plan Air Climat Energie en vigueur).	3	Favoriser l'utilisation des matériaux durables.
B.12	R.1	Assurer l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite.	1	Améliorer les déplacements de toute la population.
B.12	R.2	Créer des accès qualitatifs et sécurisés.	2	Favoriser les mobilités douces.
B.12	R.3	Intégrer la réflexion de la passerelle STIB (fiche D4).	2	Mettre en cohérence les aménagements.
B.13	R.1	Assurer l'accessibilité et la praticité de la passerelle pour les personnes à mobilité réduite : voir Guide d'aide à la conception d'un bâtiment accessible (CAWaB, 2013) qui émet des recommandations (notamment sur la pente et le besoin de paliers).	1	Améliorer les déplacements de toute la population.
B.13	R.2	Envisager, selon les projets prévus par ailleurs, une connexion végétale à travers le canal via cette passerelle.	3	Renforcer la présence de la nature en ville.
B.13	R.3	Coordonner ce projet avec les autres projets du CRU 03.	1	Intégrer le projet dans des dynamiques de mobilité plus larges.
B.13	R.4	Intégrer le projet dans la vision régionale de la mobilité cyclable, des ICR et RER vélo.	2	Favoriser les mobilités douces.
B.13	R.5	Assurer la bonne accessibilité à la passerelle et l'inscrire dans un axe de parcours au-delà du périmètre du CRU.	2	Assurer la continuité vers la gare du Midi.
B.13	R.6	Connecter le site de l'abattoir et favoriser les relations sur l'axe Est-Ouest.	2	Faciliter la mobilité des personnes.
B.13	R.7	Assurer l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite.	1	Améliorer les déplacements de toute la population.
B.13	R.8	Tenir compte de la circulation routière et des traversées piétonnes en amont des nouveaux parcours.	2	Favoriser les mobilités douces.
B.13	R.9	Favoriser, par le biais du cahier des charges, l'usage de matériaux durables (conformément aux prescriptions du Plan Air Climat Energie en vigueur).	3	Favoriser l'utilisation des matériaux durables.
B.14	R.1	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.
B.14	R.2	Conserver, et déplacer si besoin, l'alignement d'arbres existant.	1	Maintenir la végétation existante.

B.14	R.3	Envisager, selon l'espace disponible, un aménagement du plan d'eau avec, par exemple, des terrassements à différents niveaux pour qu'il puisse déborder au besoin.	2	Permettre un développement de la biodiversité et de la qualité environnementale.
B.14	R.4	Limiter et réduire l'imperméabilisation des sols par l'usage de revêtements (semi-)perméables notamment.	2	Réduire l'imperméabilisation des sols.
B.14	R.5	Coordonner ce projet avec les autres projets du CRU 03.	1	Mettre en cohérence les aménagements.
B.14	R.6	Intégrer le projet dans la vision régionale de la mobilité cyclable, des ICR et RER vélo.	2	Favoriser les mobilités douces.
B.14	R.7	Assurer la bonne accessibilité du site et l'inscrire dans un axe de parcours au-delà du périmètre du CRU.	2	Assurer la continuité vers la gare du Midi.
B.14	R.8	Assurer l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite	1	Améliorer les déplacements de toute la population.
B.14	R.9	Assurer des parcours sécurisés lors des grandes affluences	2	Sécuriser les déplacements.
B.14	R.10	Tenir compte de la circulation routière et des traversées piétonnes en amont des nouveaux parcours	2	Favoriser les mobilités douces.
B.14	R.11	Etudier la question des accès automobiles et marchandises sur le site.	2	Participer à l'arbitrage entre favoriser les modes actifs ou favoriser la circulation motorisée.
B.14	R.12	Favoriser, par le biais du cahier des charges destiné à la mise en œuvre du projet, l'usage de matériaux durables pour l'aménagement du site (conformément aux prescriptions du Plan Air Climat Energie en vigueur et à l'instar de ce qui est illustré par les exemples de projets similaires).	3	Favoriser l'utilisation des matériaux durables.
3. RECOMMANDATIONS RELATIVES AUX ACTIONS DE SOUTIEN AUX ACTIVITÉS DE COHÉSION SOCIÉTALE ET DE VIE				
C.1	R.1	Privilégier, dans le cadre des appels à projets, l'usage de plusieurs langues de communication afin de véhiculer les messages de sensibilisation et/ou de communication d'actions communales de façon la plus large et compréhensible qui soit (pas uniquement le français et le néerlandais, mais bien également l'arabe, le turc et autre).	3	Intégrer la population dans le développement des quartiers et des projets afin de permettre aux habitants de se réapproprier leur quartier et les espaces publics.
C.2	R.1	Privilégier, dans le cadre des appels à projets, l'usage de plusieurs langues de communication afin de véhiculer les messages de sensibilisation et/ou de communication d'actions communales de façon la plus large et compréhensible qui soit (pas uniquement le	3	Intégrer la population dans le développement des quartiers et des projets afin de permettre aux habitants de se réapproprier leur quartier et les espaces

		français et le néerlandais, mais bien également l'arabe, le turc et autre).		publics.
4. OPÉRATIONS À INITIER				
D.1	R.1	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.
D.1	R.2	Veiller à une localisation adaptée des nouveaux sujets.	2	Eviter qu'ils ne souffrent de l'ombre induite par les bâtiments et les arbres imposants situés sur le côté ouest de la rue.
D.1	R.3	Espacer les arbres.	2	Eviter de piéger les polluants atmosphériques au niveau de l'espace public.
D.1	R.4	Prévoir autant que possible dans le cadre du réaménagement du 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.
D.1	R.5	Limiter et réduire l'imperméabilisation des sols par l'usage de revêtements (semi-)perméables notamment.	2	Réduire l'imperméabilisation des sols.
D.1	R.6	Favoriser autant que possible l'aménagement de dispositifs de filtration des eaux en bordure de voirie.	2	Améliorer la qualité des eaux de ruissellement.
D.1	R.7	Envisager l'installation d'avaloirs au droit des fosses d'arbre.	2	Favoriser le développement des arbres.
D.1	R.8	Maximiser la surface des fosses d'arbre.	2	Maximiser les surfaces perméables.
D.1	R.9	Intégrer au besoin des réflexions pour mutualiser le stationnement.	3	Proposer suffisamment de stationnements, sans les surdimensionner.
D.1	R.10	Assurer le bon partage de l'espace public entre les modes piétons et cyclables.	2	Eviter de faire de cette continuité une autoroute à cyclistes au détriment des piétons et inversement.
D.1	R.11	Prendre en considération le volet signalisation.	3	Valoriser ces nouveaux espaces.
D.1	R.12	Assurer l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite.	1	Améliorer les déplacements de toute la population.
D.1	R.13	Valoriser les accès à la friche et aux parcours cyclo-piétons prévus dans celle-ci.	2	Favoriser les mobilités douces.
D.1	R.14	Tenir compte de la circulation routière et des traversées piétonnes en amont des nouveaux parcours.	2	Favoriser les mobilités douces.
D.1	R.15	Favoriser, par le biais du cahier des charges, l'usage de matériaux durables (conformément	3	Favoriser l'utilisation des matériaux durables.

		aux prescriptions du Plan Air Climat Energie en vigueur).		
D.2	R.1	Établir un mode de gestion cadrant les horaires d'ouverture.	2	Réduire les nuisances sonores.
D.2	R.2	Favoriser, par le biais du cahier des charges, l'usage d'énergie et d'installation de dispositifs produisant de l'énergie renouvelable (conformément à la mesure 34 du Plan Air Climat Energie en vigueur).	2	Favoriser l'utilisation des énergies renouvelables.
D.2	R.3	Favoriser, par le biais du cahier des charges, l'usage de matériaux durables pour les revêtements mais aussi pour les structures ludiques et autres mobiliers urbains (conformément aux prescriptions du Plan Air Climat Energie en vigueur).	3	Favoriser l'utilisation des matériaux durables.
D.3	R.1	Assurer l'accessibilité et la praticité de la passerelle pour les personnes à mobilité réduite : voir Guide d'aide à la conception d'un bâtiment accessible (CAWaB, 2013) qui émet des recommandations (notamment sur la pente et le besoin de paliers).	1	Faciliter les déplacements de toute la population.
D.3	R.2	Préserver autant que possible la végétation présente en choisissant une structure adaptée, mais aussi et surtout en limitant au maximum l'impact du chantier d'aménagement sur la zone de développement du réseau écologique bruxellois.	1	Renforcer le maillage vert.
D.3	R.3	Végétaliser cette passerelle.	3	Opérationnaliser la continuité verte prévue par le projet de PRDD à travers le canal.
D.3	R.4	Coordonner ce projet avec les autres projets du CRU 03, principalement l'intervention B12 (belvédère sur la toiture STIB).	1	Intégrer le projet dans des dynamiques de mobilité plus larges.
D.3	R.5	Favoriser le lien avec la ligne 28.	2	Intégrer le projet dans la vision régionale de la mobilité cyclable.
D.3	R.6	Assurer la bonne accessibilité à la passerelle et l'inscrire dans un axe de parcours au-delà du périmètre du CRU.	2	Assurer la continuité vers la gare du Midi grâce à des aménagements et à la signalétique.
D.3	R.7	Assurer l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite.	1	Améliorer les déplacements de toute la population.
D.3	R.8	Tenir compte de la circulation routière et des traversées piétonnes en amont des nouveaux parcours.	2	Favoriser les mobilités douces.

D.4	R.1	Intégrer dans le projet des mesures pour protéger le bâtiment des nuisances liées au bruit routier.	2	Réduire les nuisances sonores.
D.4	R.2	Prévoir des mesures pour limiter l'impact du chantier sur les autres fonctions environnantes.	2	Réduire les nuisances sonores.
D.4	R.3	Encourager la mobilité active au départ et à destination du site au travers de connexions facilitées vers la continuité cyclo-piétonne (L28) et l'ICR	2	Favoriser les mobilités douces.
D.4	R.4	Prévoir dans ce cadre des parkings vélos qualitatifs, sécurisés et accessibles.	3	Favoriser les mobilités douces.
D.4	R.5	Assurer des accès et cheminements PMR adaptés.	1	Améliorer les déplacements de toute la population.
D.4	R.6	Tenir compte de la proximité des transports en commun.	1	Favoriser les mobilités douces.
D.5	R.1	Envisager l'impulsion d'une dynamique de gestion durable du service, sans quoi le projet à destination sociale ne pourra fonctionner à long terme.	2	Permettre au projet à destination sociale de fonctionner à long terme.
D.5	R.2	Prévoir des mesures pour limiter l'impact du chantier sur les autres fonctions environnantes.	2	Réduire les nuisances sonores.
D.5	R.3	Assurer l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite.	1	Améliorer les déplacements de toute la population.
D.5	R.4	Tenir compte de la proximité des transports en commun.	1	Favoriser les mobilités douces.
D.5	R.5	Prévoir des accès facilités et adaptés au public.	2	Favoriser les mobilités douces.
D.5	R.6	Prévoir des parkings vélos qualitatifs, sécurisés et accessibles.	2	Favoriser les mobilités douces.
D.5	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).	3	Favoriser l'utilisation des matériaux durables.
D.6	R.1	Intégrer dans le projet des mesures pour limiter la diffusion du bruit sur le site et vers le tissu bâti environnant.	2	Réduire les nuisances sonores.
D.6	R.2	Prévoir des mesures pour limiter l'impact du chantier sur les logements adjacents.	2	Réduire les nuisances sonores.
D.6	R.3	Favoriser, par le biais du cahier des charges, l'usage rationnel de l'énergie.	2	Amélioration de la performance énergétique du bâtiment.
D.6	R.4	Approfondir la question des accès piétons et cyclistes.	2	Favoriser les mobilités douces.

D.6	R.5	Encourager la mobilité active au départ et à destination du site.	2	Favoriser les mobilités douces.
D.6	R.6	Prévoir dans ce cadre des parkings vélos qualitatifs, sécurisés et accessibles.	2	Favoriser les mobilités douces.
D.6	R.7	Assurer des accès PMR adaptés et sécurisés	1	Améliorer les déplacements de toute la population.
D.6	R.8	Organiser les déplacements logistiques routiers en dehors des heures de pointe, suivant le cas.	2	Réduire l'impact du transport logistique sur la circulation motorisée.
D.6	R.9	Proposer des modes de déplacements/livraisons logistiques alternatifs aux véhicules motorisés, suivant le cas.	2	Réduire l'impact du transport logistique sur la circulation motorisée.
D.7	R.10	Favoriser, par le biais du cahier des charges, l'usage de matériaux durables (conformément aux prescriptions du Plan Air Climat Energie en vigueur). Favoriser la récupération des matériaux issus de la destruction d'une partie de la halle pour créer l'ouverture vers le parc Marie-José.	3	Favoriser l'utilisation des matériaux durables et des matériaux de récupération.
D.7	R.1	Tenir compte de la structure urbaine de la place de la Gare de l'Ouest et des projets en cours (tour EKLA) et proposé par le programme retenu du CRU (tour à côté de la Gare de l'Ouest).	1	Définir le gabarit du nouveau bâtiment.
D.7	R.2	Proposer des logements accessibles aux différentes classes de la population afin de privilégier une mixité sociale : logements privés, logements à loyers modérés, logements sociaux, studios étudiants.	2	Répondre aux ambitions régionales en termes de création de logements.
D.7	R.3	Etudier la possibilité de végétaliser la toiture ou la façade.	3	Renforcer la présence de la nature sur la place de la Gare de l'Ouest.
D.7	R.4	Prévoir des mesures pour limiter l'impact du chantier sur les autres fonctions environnantes.	2	Réduire les nuisances sonores.
D.7	R.5	Favoriser, par le biais du cahier des charges, l'usage d'énergie et d'installation de dispositifs produisant de l'énergie renouvelable (conformément à la mesure 34 du Plan Air Climat Energie en vigueur).	2	Favoriser l'utilisation des énergies renouvelables.
D.7	R.6	Favoriser des mesures permettant de limiter/réduire les émissions de GES.	2	Réduire les émissions de GES.
D.7	R.7	Intégrer au cahier des charges des prescriptions visant une empreinte environnementale faible, à la fois durant la rénovation et l'utilisation.	3	Réduire l'empreinte écologique des nouveaux bâtiments.
D.7	R.8	Analyser les effets du projet sur le microclimat pour en limiter les effets négatifs et	3	Participer à la lutte contre le réchauffement climatique et

		éventuellement renforcer les effets positifs.		l'effet d'îlot de chaleur urbain, enjeu de la Région.
D.7	R.9	Analyser l'implantation et le gabarit de la nouvelle tour par la réalisation d'une étude aérodynamique.	3	Limiter l'effet d'ombrage sur le quartier (place de la Gare de l'Ouest et les habitations situées rue de Bonne et chaussée de Ninove). Limiter l'effet de turbulence (place de la Gare de l'Ouest).
D.7	R.10	Recycler au maximum les eaux pluviales via notamment la mise en place d'équipements techniques adaptés.	2	Améliorer la gestion des eaux de surface.
D.7	R.11	Encourager la mobilité active au départ et à destination du site en facilitant les connexions vers les pistes cyclables et itinéraires piétons.	2	Favoriser les mobilités douces.
D.7	R.12	Prévoir dans ce cadre des parkings vélos qualitatifs, sécurisés et accessibles.	2	Favoriser les mobilités douces.
D.7	R.13	Tenir compte de la proximité des transports en commun.	1	Favoriser les mobilités douces.
D.7	R.14	Assurer des connexions qualitatives vers les infrastructures de TC et modes actifs.	2	Favoriser les mobilités douces.
D.7	R.15	Assurer l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite.	1	Améliorer les déplacements de toute la population.
D.7	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).	3	Favoriser l'utilisation des matériaux durables.
D.8	R.1	Assurer l'intégration urbanistique du nouveau bâtiment dans son environnement.	1	Permettre une dynamisation du quartier.
D.8	R.2	Conserver autant que possible la végétation existante.	1	Renforcement du maillage vert.
D.8	R.3	Intégrer dans le projet des mesures pour protéger le futur bâtiment des nuisances pour limiter la diffusion du bruit sur le site et vers le tissu bâti environnant.	2	Réduire les nuisances sonores.
D.8	R.4	Prévoir des mesures pour limiter l'impact du chantier.	2	Réduire les nuisances sonores.
D.8	R.5	Favoriser, par le biais du cahier des charges, l'usage d'énergie et d'installation de dispositifs produisant de l'énergie renouvelable (conformément à la mesure 34 du Plan Air Climat Energie en vigueur).	2	Favoriser l'utilisation des énergies renouvelables.
D.8	R.6	Favoriser des mesures permettant de limiter/réduire les émissions de GES.	3	Réduire les émissions de GES.
D.8	R.7	Intégrer au cahier des charges des prescriptions visant une empreinte environnementale faible, à la fois durant la	3	Réduire l'empreinte écologique des nouveaux bâtiments.

		rénovation et l'utilisation.		
D.8	R.8	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.
D.8	R.9	Analyser l'implantation et le gabarit de la nouvelle tour par la réalisation d'une étude aérodynamique.	3	Limiter l'effet d'ombrage sur le quartier et l'effet de turbulence.
D.8	R.10	Recycler au maximum les eaux pluviales via notamment la mise en place d'équipements techniques adaptés.	2	Améliorer la gestion des eaux de surface.
D.8	R.11	Préserver un maximum d'espaces de pleine terre dans les parties non-bâties des parcelles.	1	Limiter l'imperméabilisation des sols et de favoriser l'infiltration des eaux.
D.8	R.12	Intégrer des éléments architecturaux permettant de réduire les dégâts que pourrait causer une inondation et l'impact potentiel sur les parcelles proches et en aval topographique tels qu'un bassin de rétention. Protéger le bâtiment contre les remontées d'eau dues à un refoulement du réseau d'égouts ou au ruissellement des eaux du bassin versant.	1	Adapter le bâtiment à sa situation en zone inondable.
D.8	R.13	Encourager la mobilité active au départ et à destination du programme mixte.	2	Favoriser les mobilités douces.
D.8	R.14	Prévoir dans ce cadre des parkings vélos qualitatifs, sécurisés et accessibles.	2	Favoriser les mobilités douces.
D.8	R.15	Assurer des accès PMR adaptés et sécurisés.	1	Améliorer les déplacements de toute la population.
D.8	R.16	Assurer une connexion à la passerelle Vivaqua.	2	Mettre en cohérence les aménagements.
D.8	R.17	Réflexions à porter sur la demande en stationnement qui sera liée au projet.	1	Proposer suffisamment de stationnements, sans les surdimensionner.
D.8	R.18	Proposer des modes de déplacements/livraisons logistiques alternatifs aux véhicules motorisés.	2	Réduire l'impact du transport logistique sur la circulation motorisée.
D.8	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).	3	Favoriser l'utilisation des matériaux durables.
D.9	R.1	Proposer des formations accessibles à des personnes peu qualifiées.	2	Favoriser l'intégration professionnelle de la population locale.
D.9	R.2	Envisager la végétalisation de la toiture plate.	3	Lier les talus de chemin de fer à la friche en arrière.

D.9	R.3	Prévoir des mesures pour limiter l'impact du chantier sur les autres fonctions environnantes.	2	Réduire les nuisances sonores.
D.9	R.4	Favoriser, par le biais du cahier des charges, l'usage d'énergie et d'installation de dispositifs produisant de l'énergie renouvelable (conformément à la mesure 34 du Plan Air Climat Energie en vigueur).	2	Favoriser l'utilisation des énergies renouvelables.
D.9	R.5	Veiller à prévoir des dispositifs limitant la dispersion de poussières, en particulier vis-à-vis des habitations proches.	3	Limiter la production de poussières et de polluants.
D.9	R.6	Assurer l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite.	1	Améliorer les déplacements de toute la population.
D.9	R.7	Encourager la mobilité active au départ et à destination du site en créant des accès directs vers la piste L28 et par extension vers le Canal.	2	Favoriser les mobilités douces.
D.9	R.8	Prévoir dans ce cadre des parkings vélos qualitatifs, sécurisés et accessibles.	2	Favoriser les mobilités douces.
D.9	R.9	Tenir compte de la proximité des transports en commun.	1	Favoriser les mobilités douces.
D.9	R.10	Etudier les possibilités d'économie circulaire.	3	Récupérer les déchets des activités proches comme matière première pour les activités manufacturières et vice versa.
D.9	R.11	Favoriser, par le biais du cahier des charges, l'usage de matériaux durables (conformément aux prescriptions du Plan Air Climat Energie en vigueur).	3	Favoriser l'utilisation des matériaux durables.

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 TRANSVERSALE ACTIES				
A.1.	R.1	Rekening houden met de ecologische waarde van de plantengroei op de spoorwegtaluds en met de rol van deze taluds als lineaire verbindingselementen.	1	Het Brussels ecologisch netwerk verbeteren
A.1.	R.2	Beogen de aanwezige plantengroei maximaal in stand te houden bij de aanleg van fiets- en wandelpaden.	1	Bestaande plantengroei in stand houden.
A.1.	R.3	Rekening houden met de nabijheid van spoorlijnen.	1	Bij de inrichting maatregelen opnemen om lawaaihinder van de spoorweg te verminderen.
A.1.	R.4	Aanpak integreren met het oog op: - het bevorderen van de mobiliteit van PBM; - zorgen voor verdeling van de openbare ruimte tussen mogelijkheden voor voetgangers en voor fietsers; - het beveiligen van voet- en fietspaden; - het voorstellen van continuïteit van de voet- en fietspaden en het bevorderen van de toegangen en verbindingen naar bestaande wegen	2	Zachte mobiliteitsvormen versterken.

		voor voetgangers en fietsers; - het valoriseren van verbindingen naar openbaar vervoer.		
A.2	R.1	Rekening houden met de aanwezigheid en de plaats van zones die het ecologisch netwerk vormen, met de eigenschappen en de functionaliteit daarvan en met de nood aan regionale en interregionale verbindingen. Bij alle nieuwe ingrepen rekening houden met dier- en plantensoorten en habitattypologieën (structurele diversiteit).	1	Het Brussels ecologisch netwerk verbeteren en de groene netstructuur verstevigen.
A.2	R.2	Erop toezien dat fiets- en wandelpaden optimaal gelokaliseerd worden en 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.
A.2	R.3	Erop toezien dat het vernietigen van soorten en hun biotopen tijdens het aanleggen van de fiets- en wandelpaden beperkt blijft.	1	De negatieve effecten op fauna en flora (biotoopverlies, versnippering van het groene netwerk) beperken.
A.2	R.4	Erop toezien dat verlichting naar beneden gericht is en dat lichtbronnen niet naar de hemel schijnen.	2	Lichtverontreiniging beperken in het voordeel van nachtdieren.
A.2	R.5	Rekening houden met de nabijheid van spoorlijnen.	2	Bij de inrichting maatregelen opnemen om lawaaihinder van de spoorweg te verminderen.
A.2	R.6	In het kader van de aanleg van die nieuwe zachtmobiliteitsinfrastructuur 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.	1	Beheer van regenwater verbeteren.
A.2	R.7	De ondoordringbaarheid van bodems beperken en verminderen door met name (half)doorlaatbare verhardingen te gebruiken.	2	De ondoordringbaarheid van de bodem verminderen.
A.2	R.8	Voorrang geven aan de sanering van het spoorwegbraakland in het kader van de inrichting van voor het publiek toegankelijke zones (cf. fiche B.1).	1	Bodemverontreiniging behandelen.
A.2	R.9	Dit project coördineren met de andere gewestelijke projecten die zijn voorgesteld in SVC 03.	1	Ononderbroken en degelijke voorzieningen voor fietsers en voetgangers aanleggen.
A.2	R.10	De toegankelijkheid voor personen met een beperkte mobiliteit garanderen.	1	De verplaatsingsmogelijkheden voor de hele bevolking verbeteren.

A.2	R.11	De paden veilig maken.	1	Zorgen voor veilige verplaatsingen.
A.2	R.12	Rekening houden met het wegverkeer en de oversteekplaatsen voor voetgangers waarop de nieuwe paden aansluiten.	2	Zachte mobiliteitsvormen bevorderen.
A.2	R.13	De zichtbaarheid van paden en toegangen verzekeren.	2	Zachte mobiliteitsvormen bevorderen.
A.2	R.14	Via het lastenboek het gebruik van duurzame materialen bevorderen (overeenkomstig de voorschriften van het geldende Lucht-Klimaat-Energieplan).	3	Het gebruik van duurzame materialen bevorderen.
A.3	R.1	In het project voor de herinrichting van de Glasgowstraat denken aan begroening van de muurtjes die het bestaande trottoir scheiden van de spoorweg.	3	Deze betonnen muur verfraaien (bv. door bloembakken te plaatsen).
A.3	R.2	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.
A.3	R.3	Rekening houden met de aanwezigheid en de plaats van zones die het ecologisch netwerk vormen, met de eigenschappen en de functionaliteit daarvan en met de nood aan regionale en interregionale verbindingen. Bij alle nieuwe ingrepen rekening houden met dier- en plantensoorten en habitattypologieën (structurele diversiteit).	1	Het Brussels ecologisch netwerk verbeteren en de groene netstructuur verstevigen.
A.3	R.4	Rekening houden met mogelijke geluidshinder die de activiteiten kunnen veroorzaken.	2	Geluidshinder verminderen.
A.3	R.5	In het kader van de aanleg van die nieuwe zachtmobiliteitsinfrastructuur 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.
A.3	R.6	De ondoordringbaarheid van bodems beperken en verminderen door met name (half)doorlaatbare verhardingen te gebruiken.	2	De ondoordringbaarheid van de bodem verminderen.
A.3	R.7	In de mate van het mogelijke de aanleg van filtervoorzieningen voor water bevorderen langsheen de wegen.	2	De kwaliteit van het afvloeiend water verbeteren.
A.3	R.8	De oppervlakte van boomkuilen zo groot mogelijk maken.	2	De doorlaatbare oppervlakte zo groot mogelijk maken.
A.3	R.9	Een goede verdeling van de openbare ruimte tussen mogelijkheden voor voetgangers en voor fietsers waarborgen.	2	Zachte mobiliteitsvormen bevorderen.
A.3	R.10	Het signalisatieluik opnemen.	3	Deze nieuwe ruimten valoriseren.

A.3	R.11	De toegankelijkheid voor personen met een beperkte mobiliteit garanderen.	1	De verplaatsingsmogelijkheden voor de hele bevolking verbeteren.
A.3	R.12	Rekening houden met het wegverkeer en de oversteekplaatsen voor voetgangers waarop de nieuwe paden aansluiten.	2	De toegang tot de nieuwe paden vergemakkelijken.
A.3	R.13	Via het lastenboek het gebruik van duurzame materialen bevorderen (overeenkomstig de voorschriften van het geldende Lucht-Klimaat-Energieplan).	3	Het gebruik van duurzame materialen bevorderen.
A.4	R.1	Maatregelen voorzien om de impact van de werf op de andere omgevingsfuncties te beperken.	2	Geluidshinder verminderen.
A.4	R.2	Actieve mobiliteit van en naar de site aanmoedigen door de verbindingen met fietspaden en voetwegen te bevorderen.	2	Zachte mobiliteitsvormen bevorderen.
A.4	R.3	In dit kader zorgen voor degelijke, beveiligde en vlot toegankelijke fietsparkeerplaatsen.	2	Zachte mobiliteitsvormen bevorderen.
A.4	R.4	Rekening houden met de nabijheid van het openbaar vervoer.	1	Zachte mobiliteitsvormen bevorderen.
A.4	R.5	Zorgen voor degelijke verbindingen naar de Vanderveldesquare en het kruispunt Biestebroeck.	2	Zorgen voor coherentie tussen de inrichtingswerken.
A.4	R.6	De toegankelijkheid voor personen met een beperkte mobiliteit garanderen.	1	De verplaatsingsmogelijkheden voor de hele bevolking verbeteren.
A.5	R.1	In het kader van de herinrichting van het kruispunt en de square 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.
A.5	R.2	De ondoordringbaarheid van bodems beperken en verminderen door met name (half)doorlaatbare verhardingen te gebruiken.	2	De ondoordringbaarheid van de bodem verminderen.
A.5	R.3	In de mate van het mogelijke de aanleg van filtervoorzieningen voor water bevorderen langsheen de wegen.	2	De kwaliteit van het afvloeiend water verbeteren.
A.5	R.4	Rekening houden met het wegverkeer om veilige oversteekplaatsen aan te leggen.	1	Zachte mobiliteitsvormen bevorderen.
A.5	R.5	De cycli van de verkeerslichten afstemmen op de noden van de verschillende soorten weggebruikers (zelfs denken aan het plaatsen van systemen voor het beheer van slimme verkeerslichten).	2	Alle vormen van verkeer verbeteren.

A.5	R.6	Aangepaste voorzieningen aanleggen voor personen met een beperkte mobiliteit.	1	De verplaatsingsmogelijkheden voor de hele bevolking verbeteren.
A.5	R.7	Dit project coördineren met de andere lopende projecten in het gebied.	2	Zorgen voor coherentie tussen de inrichtingswerken.
A.5	R.8	De mobiliteitsstudie uitvoeren in overleg met alle betrokken actoren.	1	Alle mobiliteitsaspecten hierbij opnemen.
A.5	R.9	Via het lastenboek het gebruik van duurzame materialen bevorderen (overeenkomstig de voorschriften van het geldende Lucht-Klimaat-Energieplan).	3	Het gebruik van duurzame materialen bevorderen.
A.6	R.1	Maatregelen voorzien om de impact van de werf op de andere omgevingsfuncties te beperken.	2	Geluidshinder verminderen.
A.6	R.2	De niveaus van het verkeerslawaaï analyseren en desgevallend in het project maatregelen opnemen ter bescherming van toekomstige gebouwen tegen hinder door dat lawaai.	2	Geluidshinder verminderen.
A.6	R.3	Via het lastenboek het gebruik van hernieuwbare energie en de installatie van voorzieningen die hernieuwbare energie produceren bevorderen (overeenkomstig maatregel 34 van het geldende Lucht-Klimaat-Energieplan).	2	Het gebruik van hernieuwbare energie bevorderen.
A.6	R.4	Maatregelen bevorderen die de uitstoot van broeikasgassen kunnen beperken/verminderen.	3	Uitstoot van broeikasgassen verminderen.
A.6	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.
A.6	R.6	Het regenwater zoveel mogelijk recyclen, met name via het plaatsen van daarop afgestemde technische voorzieningen.	1	Beheer van oppervlaktewater verbeteren.
A.6	R.7	Actieve mobiliteit van en naar de site aanmoedigen door de verbindingen met fietspaden en voetwegen te bevorderen.	2	Zachte mobiliteitsvormen bevorderen.
A.6	R.8	In dit kader zorgen voor degelijke, beveiligde en vlot toegankelijke fietsparkeerplaatsen.	2	Zachte mobiliteitsvormen bevorderen.
A.6	R.9	Rekening houden met de nabijheid van het openbaar vervoer.	1	Zachte mobiliteitsvormen bevorderen.
A.6	R.10	Zorgen voor degelijke verbindingen naar het kruispunt Biestebroeck.	2	Zachte mobiliteitsvormen bevorderen.
A.6	R.11	De toegankelijkheid voor personen met een beperkte mobiliteit garanderen.	1	De verplaatsingsmogelijkheden voor de hele bevolking verbeteren.

A.6	R.12	Nadenken over de vraag naar parkeergelegenheid die het project met zich zal meebrengen.	1	Voldoende parkeerplaatsen aanbieden maar ze ook niet te groot maken.
A.6	R.13	De wil om recuperatiematerialen te valoriseren in stand houden.	2	Het gebruik van recuperatiematerialen bevorderen.
2. AANBEVELINGEN MET BETREKKING TOT SITEGEBONDEN ACTIES				
B.1	R.1	Het verontreinigingsrisico beheren alvorens het braakland voor het publiek open te stellen.	1	De toestand van de bodem kennen en weten of sanering noodzakelijk is.
B.1	R.2	Rekening houden met de aanwezigheid en de plaats van zones die het ecologisch netwerk vormen, met de eigenschappen en de functionaliteit daarvan en met de nood aan regionale en interregionale verbindingen. Bij alle nieuwe ingrepen rekening houden met dier- en plantensoorten en habitattypologieën (structurele diversiteit).	1	Het Brussels ecologisch netwerk verbeteren en de groene netstructuur verstevigen.
B.1	R.3	Erop toezien dat voetwegen 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.
B.1	R.4	Erop toezien dat het vernietigen van soorten en hun biotopen tijdens het aanleggen van de voetwegen beperkt blijft.	1	Bestaande plantengroei in stand houden.
B.1	R.5	Zorgen voor een minimaal beheer van het park tijdens de overgangsperiode.	3	De herovering van de plek begeleiden.
B.1	R.6	Maatregelen integreren om dit nieuwe groene snoer te beschermen tegen spoorweglawaaï.	3	Geluidshinder verminderen.
B.1	R.7	De ondoordringbaarheid van bodems beperken en verminderen door met name (half)doorlaatbare verhardingen te gebruiken.	2	De ondoordringbaarheid van de bodem verminderen.
B.1	R.8	Actieve mobiliteit van en naar het park aanmoedigen door de verbindingen met fietspaden en voetwegen te bevorderen.	2	Zachte mobiliteitsvormen bevorderen.
B.1	R.9	Rekening houden met de nabijheid van het openbaar vervoer.	1	Zachte mobiliteitsvormen bevorderen.
B.1	R.10	De toegankelijkheid voor personen met een beperkte mobiliteit garanderen.	1	De verplaatsingsmogelijkheden voor de hele bevolking verbeteren.
B.1	R.11	Via het lastenboek het gebruik van duurzame materialen bevorderen (overeenkomstig de voorschriften van het geldende Lucht-Klimaat-Energieplan).	3	Het gebruik van duurzame materialen bevorderen.

B.2	R.1	In het project maatregelen integreren om de verspreiding van lawaai over de site en naar de omliggende bebouwing te beperken.	2	Geluidshinder verminderen.
B.2	R.2	Maatregelen voorzien om de impact van de werf te beperken.	2	Geluidshinder verminderen.
B.2	R.3	De kwestie toegankelijkheid voor voetgangers en fietsers uitdiepen.	3	Zachte mobiliteitsvormen bevorderen.
B.2	R.4	Actieve mobiliteit van en naar de site aanmoedigen.	2	Zachte mobiliteitsvormen bevorderen.
B.2	R.5	In dit kader zorgen voor degelijke, beveiligde en vlot toegankelijke fietsparkeerplaatsen.	2	Zachte mobiliteitsvormen bevorderen.
B.2	R.6	Zorgen voor aangepaste en veilige toegangen voor PBM.	1	De verplaatsingsmogelijkheden voor de hele bevolking verbeteren.
B.2	R.7	Logistieke verplaatsingen over de weg organiseren buiten de spitsuren, naargelang het geval.	2	De impact van het logistiek vervoer op het gemotoriseerd verkeer verkleinen.
B.2	R.8	Andere logistieke verplaatsings-/leveringsmogelijkheden aanbieden dan gemotoriseerde voertuigen, naargelang het geval.	3	De impact van het logistiek vervoer op het gemotoriseerd verkeer verkleinen.
B.2	R.9	Via het lastenboek het gebruik van duurzame materialen bevorderen (overeenkomstig de voorschriften van het geldende Lucht-Klimaat-Energieplan).	3	Het gebruik van duurzame materialen bevorderen.
B.3	R.1	De achteruitgang van de plantengroei op het spoorwegbraakland zoveel mogelijk beperken.	2	De achteruitgang van de plantengroei verminderen.
B.3	R.2	Dit project coördineren met de andere projecten van SVC 03 en de verbinding met het wandel-fietspad van lijn 28 garanderen.	1	Zorgen voor coherentie tussen de inrichtingswerken.
B.3	R.3	De toegankelijkheid voor personen met een beperkte mobiliteit garanderen.	1	De verplaatsingsmogelijkheden voor de hele bevolking verbeteren.
B.3	R.4	Het project integreren in de gewestelijke visie op fietsmobiliteit, de GFR en het Fiets-GEN.	2	Zorgen voor coherentie tussen de inrichtingswerken.
B.3	R.5	Zorgen voor goede toegankelijkheid van de loopbrug en die opnemen in een verplaatsingsas die verder gaat dan louter de oversteekfunctie.	2	Zorgen voor coherentie tussen de inrichtingswerken.
B.3	R.6	Rekening houden met het wegverkeer en de oversteekplaatsen voor voetgangers waarop de nieuwe paden aansluiten.	2	Zachte mobiliteitsvormen bevorderen.
B.3	R.7	Via het lastenboek het gebruik van duurzame materialen bevorderen (overeenkomstig de	3	Het gebruik van duurzame materialen bevorderen.

		voorschriften van het geldende Lucht-Klimaat-Energieplan).		
B.4	R.1	De lichte loopbrug zo aanleggen dat ze alleen dient om de sporen over te steken en opnieuw af te dalen naar het niveau van een voetweg die is aangelegd in het kader van project B.1 en verbindt met het noorden van de steenkoolhal.	2	De aanwezigheid van twee lange loopbruggen in elkaars onmiddellijke nabijheid boven het spoorwegbraakland vermijden.
B.4	R.2	De achteruitgang van de plantengroei op het spoorwegbraakland zoveel mogelijk beperken.	2	De achteruitgang van de plantengroei verminderen.
B.4	R.3	Dit project coördineren met de andere projecten van SVC 03 (loopbrug, Steenkoolhal ...) en de verbinding met het wandel-fietspad van lijn 28 garanderen.	1	Zorgen voor coherentie tussen de inrichtingswerken.
B.4	R.4	De toegankelijkheid voor personen met een beperkte mobiliteit garanderen.	1	De verplaatsingsmogelijkheden voor de hele bevolking verbeteren.
B.4	R.5	Het project integreren in de gewestelijke visie op fietsmobiliteit, de GFR en het Fiets-GEN.	2	Zorgen voor coherentie tussen de inrichtingswerken.
B.4	R.6	Zorgen voor goede toegankelijkheid van de loopbrug en die opnemen in een verplaatsingsas die verder gaat dan louter de oversteekfunctie.	2	Zorgen voor coherentie tussen de inrichtingswerken.
B.4	R.7	Rekening houden met het wegverkeer en de oversteekplaatsen voor voetgangers waarop de nieuwe paden aansluiten.	2	Zachte mobiliteitsvormen bevorderen.
B.4	R.8	Via het lastenboek het gebruik van duurzame materialen bevorderen (overeenkomstig de voorschriften van het geldende Lucht-Klimaat-Energieplan).	3	Het gebruik van duurzame materialen bevorderen.
B.5	R.1	In het kader van de herinrichting van het trottoir en van het fietspad 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.
B.5	R.2	De ondoordringbaarheid van bodems beperken en verminderen door met name (half)doorlaatbare verhardingen te gebruiken.	2	De ondoordringbaarheid van de bodem verminderen.
B.5	R.3	In de mate van het mogelijke de aanleg van filtervoorzieningen voor water bevorderen langsheen de wegen.	2	De kwaliteit van het afvloeiend water verbeteren.
B.5	R.4	De oppervlakte van boomkuilen zo groot mogelijk maken.	2	De doorlaatbare oppervlakte zo groot mogelijk maken.
B.5	R.5	Een goede verdeling van de openbare ruimte tussen mogelijkheden voor voetgangers en voor fietsers waarborgen.	2	Vermijden dat dit snoer een fietssnelweg wordt ten nadele van de voetgangers

				en vice versa.
B.5	R.6	Het signalisatieluik in overweging nemen.	3	Deze nieuwe ruimten valoriseren.
B.5	R.7	De toegankelijkheid voor personen met een beperkte mobiliteit garanderen.	1	De verplaatsingsmogelijkheden voor de hele bevolking verbeteren.
B.5	R.8	De toegangen tot het braakland en tot de daarin geplande fiets- en wandelpaden valoriseren.	1	Zachte mobiliteitsvormen bevorderen.
B.5	R.9	Indien nodig denkoefening integreren met het oog op het delen van parkeerplaatsen.	2	Voldoende parkeerplaatsen aanbieden maar ze ook niet te groot maken.
B.5	R.10	Rekening houden met het wegverkeer en de oversteekplaatsen voor voetgangers waarop de nieuwe paden aansluiten.	2	Zachte mobiliteitsvormen bevorderen.
B.5	R.11	Via het lastenboek het gebruik van duurzame materialen bevorderen voor de verharding van het trottoir en van het fietspad (overeenkomstig de voorschriften van het geldende Lucht-Klimaat-Energieplan).	3	Het gebruik van duurzame materialen bevorderen.
B.6	R.1	Erop toezien dat verlichting naar beneden gericht is en dat lichtbronnen niet naar de hemel schijnen.	2	Lichtverontreiniging beperken in het voordeel van nachtdieren.
B.6	R.2	In het kader van de aanleg van die nieuwe zachtmobiliteitsinfrastructuur 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.
B.6	R.3	De ondoordringbaarheid van bodems beperken en verminderen door met name (half)doorlaatbare verhardingen te gebruiken.	2	De ondoordringbaarheid van de bodem verminderen.
B.6	R.4	De toegankelijkheid voor personen met een beperkte mobiliteit garanderen.	1	De verplaatsingsmogelijkheden voor de hele bevolking verbeteren.
B.6	R.5	Aangepaste signalisatie voorzien vanaf de polen (Weststation en station Beekkant).	3	De toegang tot de nieuwe paden vergemakkelijken.
B.6	R.6	Dit project coördineren met de andere projecten van het SVC (Hal Delhaize, aanleg Westplein ...) om het gebruik van de actieve vervoerswijzen in de wijk te valoriseren.	1	Zorgen voor coherentie tussen de inrichtingswerken.
B.6	R.7	Zorgen voor verbindingen met bestaande of nog aan te leggen fiets- en voetpaden.	1	Zorgen voor coherentie tussen de inrichtingswerken.
B.6	R.8	Rekening houden met het wegverkeer en de oversteekplaatsen voor voetgangers waarop de nieuwe paden aansluiten, om de veiligheid van de voet- en fietspaden te verzekeren.	2	Zachte mobiliteitsvormen bevorderen.

B.6	R.9	Via het lastenboek het gebruik van duurzame materialen bevorderen voor de verharding van het trottoir en van het fietspad (overeenkomstig de voorschriften van het geldende Lucht-Klimaat-Energieplan).	3	Het gebruik van duurzame materialen bevorderen.
B.7	R.1	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	Voorrang geven aan inheemse soorten die bestand zijn tegen stedelijke omstandigheden.
B.7	R.2	Voor het aanleggen van borders de voorkeur geven aan soorten die weinig of niet begoten moeten worden.	2	Het waterverbruik zoveel mogelijk beperken.
B.7	R.3	Maatregelen integreren om het Beekkantplein (de nieuw aangelegde openbare ruimte) maximaal te beschermen tegen het verkeerslawaaï afkomstig van de straten.	2	Geluidshinder verminderen.
B.7	R.4	In het kader van de herinrichting van het 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.
B.7	R.5	De ondoordringbaarheid van bodems beperken en verminderen door met name (half)doorlaatbare verhardingen te gebruiken.	2	De ondoordringbaarheid van de bodem verminderen.
B.7	R.6	In de mate van het mogelijke de aanleg van filtervoorzieningen voor water bevorderen langsheen de wegen.	2	De kwaliteit van het afvloeiend water verbeteren.
B.7	R.7	De oppervlakte van boomkuilen zo groot mogelijk maken.	2	De doorlaatbare oppervlakte zo groot mogelijk maken.
B.7	R.8	Zich vergewissen van een goede verdeling van de openbare ruimte tussen mogelijkheden voor voetgangers en voor fietsers.	2	Alle soorten verplaatsingen verbeteren.
B.7	R.9	Het aanbod van deelfietsen op het Beekkantplein vervolledigen.	3	Zachte mobiliteitsvormen bevorderen.
B.7	R.10	Erop toezien dat de MIVB-haltes veilig toegankelijk blijven.	1	Zachte mobiliteitsvormen bevorderen.
B.7	R.11	Erop toezien dat ook nagedacht wordt over de omliggende straten en dat de parkeerproblematiek niet naar daar wordt verplaatst.	2	De parkeerdruk elders niet vergroten.
B.7	R.12	Via het lastenboek het gebruik van duurzame materialen bevorderen voor de verharding van het trottoir maar ook voor speeltuigen en andere straatmeubilair (overeenkomstig de voorschriften van het geldende Lucht-Klimaat-Energieplan).	3	Het gebruik van duurzame materialen bevorderen.

B.8	R.1	Duidelijk vermelden welk soort voorzieningen en diensten er moeten komen om te voldoen aan de noden die de bewoners formuleerden.	2	Zorgen voor een gericht aanbod voor bewoners.
B.8	R.2	Een luik akoestiek integreren in de onderzoeken naar gevelrenovatie.	2	Geluidshinder verminderen.
B.8	R.3	Woningen beschermen tegen straat- en verkeerslawaaï.	1	Geluidshinder verminderen.
B.8	R.4	Actieve mobiliteit van en naar het nieuwe gebouw aanmoedigen.	2	Zachte mobiliteitsvormen bevorderen.
B.8	R.5	Aanvullend parkeerplaatsen en degelijke, veilige en vlot toegankelijke fietsenstallingen voorzien.	2	Zachte mobiliteitsvormen bevorderen.
B.8	R.6	Via het lastenboek het gebruik van duurzame materialen bevorderen (overeenkomstig de voorschriften van het geldende Lucht-Klimaat-Energieplan).	3	Het gebruik van duurzame materialen bevorderen.
B.9	R.1	Groene lijnen behouden langsheen de spoorwegen indien de aanleg van een containerpark ter hoogte van het spoorwegbraakland van het Weststation behouden blijft.	3	Onderbrekingen in het ecologisch netwerk beperken.
B.9	R.2	Een akoestisch onderzoek voorzien als hulpmiddel bij de beslissing over de best mogelijke plaats voor het Recypark en om desgevallend maatregelen voor te stellen om het lawaai dat de nieuwe activiteit met zich meebrengt af te zwakken.	2	Geluidshinder verminderen.
B.9	R.3	Aandacht besteden aan de openingstijden van het Recypark om hinder voor de omgeving te beperken.	1	Geluidshinder verminderen.
B.9	R.4	Een mobiliteitsstudie voorzien om: - de kwestie van de meest aangewezen plaats te behandelen; - de kwestie van de verkeersstromen die de site met zich meebrengt te behandelen; - de kwestie van de bereikbaarheid van de site te behandelen; - aanbevelingen inzake beheer te formuleren om de impact op het plaatselijke verkeer te beperken.	1	De bereikbaarheid van de site verbeteren, de impact op het gemotoriseerd verkeer verminderen.
B.9	R.5	De voorkeur geven aan de aanleg van een gewestelijk containerpark op de site aan de Demetskaai 22 te 1070 Anderlecht in plaats van de site van het spoorwegbraakland bij het Weststation, want (1) volgens het onderzoek dat Arcadis in 2011 verrichtte, is de site aan de Demetskaai 22 gunstiger en (2) zal de aanleg van een containerpark op deze site	2	De plaats voor de aanleg van een containerpark aanpassen om de negatieve effecten op fauna en flora (biotoopverlies, versnippering van het groene netwerk) te beperken.

		minder verlies van biotopen en plantengroei met zich meebrengen dan op de site van het spoorwegbraakland.		
B.9	R.6	De wil om een recyclagepark uit te bouwen dat aansluit op het afvalsorteringscircuit in stand houden.	2	Hergebruik van afvalstoffen bevorderen.
B.10	R.1	Woningen aanbieden die betaalbaar zijn voor verschillende bevolkingsklassen om een sociale mix te bevorderen: privéwoningen, woningen met matige huurprijs, sociale woningen, studentenstudio's.	2	Voldoen aan de gewestelijke ambities inzake woningvoorziening.
B.10	R.2	De aangeboden voorzieningen en diensten afstemmen op degene die in het EKLA-project worden aangeboden.	1	Het leefklimaat in de wijk opnieuw dynamisch maken en verbeteren.
B.10	R.3	De ruimte vóór de toren inrichten met groen (bomen planten).	3	Het voorplein van het Weststation aangenamer maken en daar voor meer natuur zorgen.
B.10	R.4	In het project maatregelen opnemen om de toekomstige gebouwen te beschermen tegen lawaaihinder afkomstig van het weg- en spoorverkeer, zowel overdag als 's nachts. Het is noodzakelijk geluidswerende gevels te integreren in de woontoren.	2	Geluidshinder verminderen.
B.10	R.5	Maatregelen voorzien om de impact van de werf op de andere omgevingsfuncties, waaronder de bestaande woningen, te beperken.	2	Geluidshinder verminderen.
B.10	R.6	Via het lastenboek het gebruik van hernieuwbare energie en de installatie van voorzieningen die hernieuwbare energie produceren bevorderen (overeenkomstig maatregel 34 van het geldende Lucht-Klimaat-Energieplan).	2	Het gebruik van hernieuwbare energie bevorderen.
B.10	R.7	Maatregelen bevorderen die de uitstoot van broeikasgassen kunnen beperken/verminderen.	2	Uitstoot van broeikasgassen verminderen.
B.10	R.8	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.
B.10	R.9	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.
B.10	R.10	De plaats en het volume van de nieuwe toren analyseren via een aerodynamisch onderzoek.	3	Het slagschaduweffect op de buurt beperken en het turbulentie-effect beperken.

				(Stationsplein en Vandenpeereboomstraat).
B.10	R.11	Het regenwater zoveel mogelijk recyclen, met name via het plaatsen van daarop afgestemde technische voorzieningen.	2	Beheer van oppervlaktewater verbeteren.
B.10	R.12	Sanering van de verontreinigde sites eisen in het kader van de inrichting van de nieuwe woonzone.	1	Bodemverontreiniging behandelen.
B.10	R.13	In de nieuwe openbare ruimte degelijke wegen aanleggen, aangepast aan PBM.	1	De verplaatsingsmogelijkheden voor de hele bevolking verbeteren.
B.10	R.14	Actieve mobiliteit van en naar het nieuwe gebouw aanmoedigen door rechtstreekse aansluitingen op fiets- en voetpaden te voorzien.	2	Zachte mobiliteitsvormen bevorderen.
B.10	R.15	In dit kader zorgen voor degelijke, beveiligde en vlot toegankelijke fietsparkeerplaatsen.	2	Zachte mobiliteitsvormen bevorderen.
B.10	R.16	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; - Vernieuwende benadering waarin elektrische laadpalen, autodelen en gedeelde parkeerplaatsen zijn geïntegreerd.	1	Voldoende parkeerplaatsen aanbieden maar ze ook niet te groot maken.
B.10	R.17	De toegangen tot de site coherent maken met het verwachte verkeer op de Ninoofsesteenweg.	2	Zorgen voor coherentie tussen de inrichtingswerken.
B.10	R.18	Via het lastenboek het gebruik van duurzame materialen bevorderen voor de bouw van de nieuwe toren (overeenkomstig de voorschriften van het geldende Lucht-Klimaat-Energieplan).	3	Het gebruik van duurzame materialen bevorderen.
B.11	R.1	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.	2	De bescherming en het behoud van biotopen en soorten verbeteren.
B.11	R.2	De huidige bomen in de mate van het mogelijke gezond houden.	1	Het vernielen van degelijke bomen beperken/vermijden.
B.11	R.3	Indien vervanging gewenst is (en de meerwaarde bijgevolg is aangetoond): de betreffende exemplaren op een geschikte	2	Het vernielen van degelijke bomen beperken/vermijden.

		manier verplaatsen.		
B.11	R.4	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	Voorrang geven aan inheemse soorten die bestand zijn tegen stedelijke omstandigheden.
B.11	R.5	Erop toezien dat de nieuwe hoogstammige exemplaren op een geschikte plaats komen.	3	Lichtconcurrentie vermijden met reeds aanwezige exemplaren die eventueel behouden blijven.
B.11	R.6	Rekening houden met de aanwezigheid en de plaats van zones die het ecologisch netwerk vormen, met de eigenschappen en de functionaliteit daarvan en met de nood aan regionale en interregionale verbindingen. Bij alle nieuwe ingrepen rekening houden met dier- en plantensoorten en habitattypologieën (structurele diversiteit).	1	Het Brussels ecologisch netwerk verbeteren en de groene netstructuur verstevigen.
B.11	R.7	De bomen tussen de rotonde op het einde van de Jules Graindorlaan en het toekomstig stadsbalkon behouden, evenals de plantengroei op het talud aan de zuidoostelijke kant van de Birminghamstraat.	1	Het vernielen van degelijke bomen beperken/vermijden en de aanwezigheid van natuur in de stad versterken.
B.11	R.8	In het kader van de herinrichting van het trottoir en van het fietspad 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.
B.11	R.9	De ondoordringbaarheid van bodems beperken en verminderen door met name (half)doorlaatbare verhardingen te gebruiken.	2	De ondoordringbaarheid van de bodem verminderen.
B.11	R.10	In de mate van het mogelijke de aanleg van filtervoorzieningen voor water bevorderen langsheen de wegen.	2	De kwaliteit van het afvloeiend water verbeteren.
B.11	R.11	De oppervlakte van boomkuilen zo groot mogelijk maken.	2	De doorlaatbare oppervlakte zo groot mogelijk maken.
B.11	R.12	Een goede verdeling van de openbare ruimte tussen mogelijkheden voor voetgangers en voor fietsers waarborgen.	2	Vermijden dat dit snoer een fietssnelweg wordt ten nadele van de voetgangers en vice versa.
B.11	R.13	Zorgen voor de verbinding met de mobiliteitsprojecten ontwikkeld in het SVC 03 (fiets-wandelpad L28, loopbrug Vivaqua)	1	Zachte mobiliteitsvormen bevorderen.
B.11	R.14	Het signalisatieluik in overweging nemen.	3	Deze nieuwe ruimten valoriseren.
B.11	R.15	De toegankelijkheid voor personen met een beperkte mobiliteit garanderen.	1	De verplaatsingsmogelijkheden

				voor de hele bevolking verbeteren.
B.11	R.16	Rekening houden met het wegverkeer en de oversteekplaatsen voor voetgangers waarop de nieuwe paden aansluiten.	2	Zachte mobiliteitsvormen bevorderen.
B.11	R.17	Via het lastenboek het gebruik van duurzame materialen bevorderen voor de bouw van de nieuwe toren (overeenkomstig de voorschriften van het geldende Lucht-Klimaat-Energieplan).	3	Het gebruik van duurzame materialen bevorderen.
B.12	R.1	De toegankelijkheid voor personen met een beperkte mobiliteit garanderen.	1	De verplaatsingsmogelijkheden voor de hele bevolking verbeteren.
B.12	R.2	Degelijke en veilige toegangen aanleggen.	2	Zachte mobiliteitsvormen bevorderen.
B.12	R.3	De denkoefening van de MIVB-loopbrug integreren (fiche D4).	2	Zorgen voor coherentie tussen de inrichtingswerken.
B.13	R.1	Zorgen voor bereikbaarheid en gebruiksgemak van de loopbrug voor personen met een beperkte mobiliteit: zie Ontwerpgids voor toegankelijke gebouwen (CAWaB, 2013) waarin aanbevelingen staan (met name over de helling en de nood aan vlakke tussenniveaus).	1	De verplaatsingsmogelijkheden voor de hele bevolking verbeteren.
B.13	R.2	Afhankelijk van de andere geplande projecten een verbinding met plantengroei overwegen die via deze loopbrug over het kanaal zou lopen.	3	De aanwezigheid van natuur in de stad versterken.
B.13	R.3	Dit project coördineren met de andere projecten van het SVC 03.	1	Het project integreren in ruimere mobiliteitsdynamieken.
B.13	R.4	Het project integreren in de gewestelijke visie op fietsmobiliteit, de GFR en het Fiets-GEN.	2	Zachte mobiliteitsvormen bevorderen.
B.13	R.5	Zorgen voor goede toegankelijkheid van de loopbrug en die opnemen in een verplaatsingsas die tot buiten de perimeter van het SVC gaat.	2	De continuïteit in de richting van het Zuidstation verzekeren.
B.13	R.6	De slachthuissite verbinden en de verbindingen op de oost-westas bevorderen.	2	De mobiliteit van mensen bevorderen.
B.13	R.7	De toegankelijkheid voor personen met een beperkte mobiliteit garanderen.	1	De verplaatsingsmogelijkheden voor de hele bevolking verbeteren.
B.13	R.8	Rekening houden met het wegverkeer en de oversteekplaatsen voor voetgangers waarop de nieuwe paden aansluiten.	2	Zachte mobiliteitsvormen bevorderen.

B.13	R.9	Via het lastenboek het gebruik van duurzame materialen bevorderen (overeenkomstig de voorschriften van het geldende Lucht-Klimaat-Energieplan).	3	Het gebruik van duurzame materialen bevorderen.
B.14	R.1	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	Voorrang geven aan inheemse soorten die bestand zijn tegen stedelijke omstandigheden.
B.14	R.2	De bestaande bomenrij behouden en indien nodig verplaatsen.	1	Bestaande plantengroei in stand houden.
B.14	R.3	Afhankelijk van de beschikbare ruimte de aanleg van een waterpartij overwegen, met bijvoorbeeld verschillende oeverniveaus zodat het water indien nodig kan overlopen.	2	Ontwikkeling van de biodiversiteit en van de milieukwaliteit mogelijk maken.
B.14	R.4	De ondoordringbaarheid van bodems beperken en verminderen door met name (half)doorlaatbare verhardingen te gebruiken.	2	De ondoordringbaarheid van de bodem verminderen.
B.14	R.5	Dit project coördineren met de andere projecten van het SVC 03.	1	Zorgen voor coherentie tussen de inrichtingswerken.
B.14	R.6	Het project integreren in de gewestelijke visie op fietsmobiliteit, de GFR en het Fiets-GEN.	2	Zachte mobiliteitsvormen bevorderen.
B.14	R.7	Zorgen voor goede toegankelijkheid van de site en die opnemen in een verplaatsingsas die tot buiten de perimeter van het SVC gaat.	2	De continuïteit in de richting van het Zuidstation verzekeren.
B.14	R.8	De toegankelijkheid voor personen met een beperkte mobiliteit garanderen.	1	De verplaatsingsmogelijkheden voor de hele bevolking verbeteren.
B.14	R.9	Veilige paden verzekeren wanneer de verkeersstroom groot is	2	Zorgen voor veilige verplaatsingen.
B.14	R.10	Rekening houden met het wegverkeer en de oversteekplaatsen voor voetgangers waarop de nieuwe paden aansluiten	2	Zachte mobiliteitsvormen bevorderen.
B.14	R.11	De toegang voor auto's en goederen op de site onderzoeken.	2	Deelnemen aan het uitmaken of de actieve vervoerswijzen dan wel het gemotoriseerde verkeer bevordert moeten worden.
B.14	R.12	Via het lastenboek bestemd voor de realisatie van het project het gebruik van duurzame materialen voor de aanleg van de site bevorderen (overeenkomstig de voorschriften van het geldend Lucht-Klimaat-Energieplan en in navolging van wat wordt geïllustreerd door de voorbeelden van gelijkaardige projecten).	3	Het gebruik van duurzame materialen bevorderen.

3. AANBEVELINGEN MET BETREKKING TOT ACTIES TER ONDERSTEUNING VAN ACTIVITEITEN ROND

MAATSCHAPPELIJKE COHESIE EN LEVEN				
C.1	R.1	In het kader van oproepen tot projecten de voorkeur geven aan het gebruik van meerdere communicatietalen om de sensibiliserende boodschappen en/of berichten rond gemeentelijke acties zo ruim en begrijpelijk mogelijk over te brengen (niet alleen Nederlands en Frans maar wel degelijk ook Arabisch, Turks en andere talen).	3	De bevolking betrekken bij de ontwikkeling van buurten en projecten om de bewoners de kans te geven opnieuw bezit te nemen van hun wijk en van openbare ruimten.
C.2	R.1	In het kader van oproepen tot projecten de voorkeur geven aan het gebruik van meerdere communicatietalen om de sensibiliserende boodschappen en/of berichten rond gemeentelijke acties zo ruim en begrijpelijk mogelijk over te brengen (niet alleen Nederlands en Frans maar wel degelijk ook Arabisch, Turks en andere talen).	3	De bevolking betrekken bij de ontwikkeling van buurten en projecten om de bewoners de kans te geven opnieuw bezit te nemen van hun wijk en van openbare ruimten.
4. OP TE STARTEN VERRICHTINGEN				
D.1	R.1	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	Voorrang geven aan inheemse soorten die bestand zijn tegen stedelijke omstandigheden.
D.1	R.2	Erop toezien dat de nieuwe exemplaren op een geschikte plaats komen.	2	Vermijden dat ze lijden onder de slagschaduw van de gebouwen en de grote bomen aan de westelijke kant van de straat.
D.1	R.3	De bomen ruimte geven.	2	Vermijden dat stoffen die de lucht verontreinigen vastgehouden worden ter hoogte van de openbare ruimte.
D.1	R.4	In het kader van de herinrichting van het 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.
D.1	R.5	De ondoordringbaarheid van bodems beperken en verminderen door met name (half)doorlaatbare verhardingen te gebruiken.	2	De ondoordringbaarheid van de bodem verminderen.
D.1	R.6	In de mate van het mogelijke de aanleg van filtervoorzieningen voor water bevorderen langsheen de wegen.	2	De kwaliteit van het afvloeiend water verbeteren.
D.1	R.7	De plaatsing van rioolkolken ter hoogte van de boomkuilen overwegen.	2	De ontwikkeling van de bomen bevorderen.
D.1	R.8	De oppervlakte van boomkuilen zo groot mogelijk maken.	2	De doorlaatbare oppervlakte zo groot mogelijk maken.

D.1	R.9	Indien nodig denkoefening integreren met het oog op het delen van parkeerplaatsen.	3	Voldoende parkeerplaatsen aanbieden maar ze ook niet te groot maken.
D.1	R.10	Een goede verdeling van de openbare ruimte tussen mogelijkheden voor voetgangers en voor fietsers waarborgen.	2	Vermijden dat dit snoer een fietssnelweg wordt ten nadele van de voetgangers en vice versa.
D.1	R.11	Het signalisatieluik in overweging nemen.	3	Deze nieuwe ruimten valoriseren.
D.1	R.12	De toegankelijkheid voor personen met een beperkte mobiliteit garanderen.	1	De verplaatsingsmogelijkheden voor de hele bevolking verbeteren.
D.1	R.13	De toegangen tot het braakland en tot de daarin geplande fiets- en wandelpaden valoriseren.	2	Zachte mobiliteitsvormen bevorderen.
D.1	R.14	Rekening houden met het wegverkeer en de oversteekplaatsen voor voetgangers waarop de nieuwe paden aansluiten.	2	Zachte mobiliteitsvormen bevorderen.
D.1	R.15	Via het lastenboek het gebruik van duurzame materialen bevorderen (overeenkomstig de voorschriften van het geldende Lucht-Klimaat-Energieplan).	3	Het gebruik van duurzame materialen bevorderen.
D.2	R.1	Een beheerswijze vastleggen met oog voor de openingstijden.	2	Geluidshinder verminderen.
D.2	R.2	Via het lastenboek het gebruik van hernieuwbare energie en de installatie van voorzieningen die hernieuwbare energie produceren bevorderen (overeenkomstig maatregel 34 van het geldende Lucht-Klimaat-Energieplan).	2	Het gebruik van hernieuwbare energie bevorderen.
D.2	R.3	Via het lastenboek het gebruik van duurzame materialen bevorderen voor de verharding van het trottoir maar ook voor speeltuigen en andere straatmeubilair (overeenkomstig de voorschriften van het geldende Lucht-Klimaat-Energieplan).	3	Het gebruik van duurzame materialen bevorderen.
D.3	R.1	Zorgen voor bereikbaarheid en gebruiksgemak van de loopbrug voor personen met een beperkte mobiliteit: zie Ontwerpgids voor toegankelijke gebouwen (CAWaB, 2013) waarin aanbevelingen staan (met name over de helling en de nood aan vlakke tussenniveaus).	1	De verplaatsingsmogelijkheden voor de hele bevolking bevorderen.
D.3	R.2	De aanwezige plantengroei in de mate van het mogelijke vrijwaren door een aangepaste structuur te kiezen maar ook en vooral door de impact van de inrichtingswerf op de ontwikkelingszone van het Brussels ecologisch	1	Het groene netwerk versterken.

		netwerk maximaal te beperken.		
D.3	R.3	Deze loopbrug begroenen.	3	Het groene snoer dat is voorzien door het ontwerp van GPDO via het kanaal operationeel maken.
D.3	R.4	Dit project coördineren met de andere projecten van het SVC 03, voornamelijk het initiatief B12 (uitzichtterras op het MIVB-dak).	1	Het project integreren in ruimere mobiliteitsdynamieken.
D.3	R.5	De verbinding met lijn 28 bevorderen.	2	Het project integreren in de gewestelijke visie op fietsmobiliteit.
D.3	R.6	Zorgen voor goede toegankelijkheid van de loopbrug en die opnemen in een verplaatsingsas die tot buiten de perimeter van het SVC gaat.	2	De continuïteit naar het Zuidstation verzekeren dankzij inrichtingswerken en bewegwijzering.
D.3	R.7	De toegankelijkheid voor personen met een beperkte mobiliteit garanderen.	1	De verplaatsingsmogelijkheden voor de hele bevolking verbeteren.
D.3	R.8	Rekening houden met het wegverkeer en de oversteekplaatsen voor voetgangers waarop de nieuwe paden aansluiten.	2	Zachte mobiliteitsvormen bevorderen.
D.4	R.1	In het project maatregelen opnemen om de gebouwen te beschermen tegen lawaaihinder afkomstig van het wegverkeer.	2	Geluidshinder verminderen.
D.4	R.2	Maatregelen voorzien om de impact van de werf op de andere omgevingsfuncties te beperken.	2	Geluidshinder verminderen.
D.4	R.3	Actieve mobiliteit van en naar de site aanmoedigen via gemakkelijke verbindingen naar het pad voor fietsers en voetgangers (L28) en de GFR	2	Zachte mobiliteitsvormen bevorderen.
D.4	R.4	In dit kader zorgen voor degelijke, beveiligde en vlot toegankelijke fietsparkeerplaatsen.	3	Zachte mobiliteitsvormen bevorderen.
D.4	R.5	Zorgen voor aangepaste toegangen en wegen voor PBM.	1	De verplaatsingsmogelijkheden voor de hele bevolking verbeteren.
D.4	R.6	Rekening houden met de nabijheid van het openbaar vervoer.	1	Zachte mobiliteitsvormen bevorderen.
D.5	R.1	De impuls van een duurzame beheerdynamiek van de dienst overwegen, zo niet zal het project met sociale bestemming op langere termijn niet kunnen functioneren.	2	Het project met sociale bestemming de kans geven op langere termijn te functioneren.
D.5	R.2	Maatregelen voorzien om de impact van de werf op de andere omgevingsfuncties te beperken.	2	Geluidshinder verminderen.

D.5	R.3	De toegankelijkheid voor personen met een beperkte mobiliteit garanderen.	1	De verplaatsingsmogelijkheden voor de hele bevolking verbeteren.
D.5	R.4	Rekening houden met de nabijheid van het openbaar vervoer.	1	Zachte mobiliteitsvormen bevorderen.
D.5	R.5	Vlotte en op het publiek afgestemde toegangen voorzien.	2	Zachte mobiliteitsvormen bevorderen.
D.5	R.6	Zorgen voor degelijke, beveiligde en vlot toegankelijke fietsparkeerplaatsen.	2	Zachte mobiliteitsvormen bevorderen.
D.5	R.7	Via het lastenboek het gebruik van duurzame materialen bevorderen (overeenkomstig de voorschriften van het geldende Lucht-Klimaat-Energieplan).	3	Het gebruik van duurzame materialen bevorderen.
D.6	R.1	In het project maatregelen integreren om de verspreiding van lawaai over de site en naar de omliggende bebouwing te beperken.	2	Geluidshinder verminderen.
D.6	R.2	Maatregelen voorzien om de impact van de werf op de aanpalende woningen te beperken.	2	Geluidshinder verminderen.
D.6	R.3	Via het lastenboek het rationeel gebruik van energie bevorderen.	2	Verbetering van de energieprestatie van de gebouwen.
D.6	R.4	De kwestie toegankelijkheid voor voetgangers en fietsers uitdiepen.	2	Zachte mobiliteitsvormen bevorderen.
D.6	R.5	Actieve mobiliteit van en naar de site aanmoedigen.	2	Zachte mobiliteitsvormen bevorderen.
D.6	R.6	In dit kader zorgen voor degelijke, beveiligde en vlot toegankelijke fietsparkeerplaatsen.	2	Zachte mobiliteitsvormen bevorderen.
D.6	R.7	Zorgen voor aangepaste en veilige toegangen voor PBM	1	De verplaatsingsmogelijkheden voor de hele bevolking verbeteren.
D.6	R.8	Logistieke verplaatsingen over de weg organiseren buiten de spitsuren, naargelang het geval.	2	De impact van het logistiek vervoer op het gemotoriseerd verkeer verkleinen.
D.6	R.9	Andere logistieke verplaatsings-/leveringsmogelijkheden aanbieden dan gemotoriseerde voertuigen, naargelang het geval.	2	De impact van het logistiek vervoer op het gemotoriseerd verkeer verkleinen.
D.7	R.10	Via het lastenboek het gebruik van duurzame materialen bevorderen (overeenkomstig de voorschriften van het geldende Lucht-Klimaat-Energieplan). Recuperatie van materialen afkomstig van de sloop van een deel van de hal bevorderen om de opening naar het	3	Het gebruik van duurzame materialen en recuperatiematerialen bevorderen.

		Marie-Josépark aan te leggen.		
D.7	R.1	Rekening houden met de stedelijke structuur van het plein van het Weststation en de lopende projecten (EKLA-toren) en het project dat is voorgesteld door het goedgekeurde programma van het SVC (toren naast het Weststation).	1	Het volume van het nieuwe gebouw bepalen.
D.7	R.2	Woningen aanbieden die betaalbaar zijn voor verschillende bevolkingsklassen om een sociale mix te bevorderen: privéwoningen, woningen met matige huurprijs, sociale woningen, studentenstudio's.	2	Voldoen aan de gewestelijke ambities inzake woningvoorziening.
D.7	R.3	De mogelijkheid van dak- of gevelbegroening onderzoeken.	3	De aanwezigheid van natuur op het plein van het Weststation versterken.
D.7	R.4	Maatregelen voorzien om de impact van de werf op de andere omgevingsfuncties te beperken.	2	Geluidshinder verminderen.
D.7	R.5	Via het lastenboek het gebruik van hernieuwbare energie en de installatie van voorzieningen die hernieuwbare energie produceren bevorderen (overeenkomstig maatregel 34 van het geldende Lucht-Klimaat-Energieplan).	2	Het gebruik van hernieuwbare energie bevorderen.
D.7	R.6	Maatregelen bevorderen die de uitstoot van broeikasgassen kunnen beperken/verminderen.	2	Uitstoot van broeikasgassen verminderen.
D.7	R.7	In het lastenboek voorschriften opnemen met het oog op een kleine ecologische voetafdruk, zowel tijdens de renovatie als bij het gebruik.	3	De ecologische voetafdruk van de nieuwe gebouwen verkleinen.
D.7	R.8	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.
D.7	R.9	De plaats en het volume van de nieuwe toren analyseren via een aerodynamisch onderzoek.	3	Het slagschaduweffect op de buurt beperken (plein van het Weststation en woningen in de De Bonnestraat en op de Ninoofsesteenweg). Het turbulentie-effect beperken (plein van het Weststation).
D.7	R.10	Het regenwater zoveel mogelijk recyclen, met name via het plaatsen van daarop afgestemde technische voorzieningen.	2	Beheer van oppervlaktewater verbeteren.

D.7	R.11	Actieve mobiliteit van en naar de site aanmoedigen door de verbindingen met fietspaden en voetwegen te bevorderen.	2	Zachte mobiliteitsvormen bevorderen.
D.7	R.12	In dit kader zorgen voor degelijke, beveiligde en vlot toegankelijke fietsparkeerplaatsen.	2	Zachte mobiliteitsvormen bevorderen.
D.7	R.13	Rekening houden met de nabijheid van het openbaar vervoer.	1	Zachte mobiliteitsvormen bevorderen.
D.7	R.14	Zorgen voor degelijke verbindingen naar de OV-structuren en actieve vervoerswijzen.	2	Zachte mobiliteitsvormen bevorderen.
D.7	R.15	De toegankelijkheid voor personen met een beperkte mobiliteit garanderen.	1	De verplaatsingsmogelijkheden voor de hele bevolking verbeteren.
D.7	R.16	Via het lastenboek het gebruik van duurzame materialen bevorderen (overeenkomstig de voorschriften van het geldende Lucht-Klimaat-Energieplan).	3	Het gebruik van duurzame materialen bevorderen.
D.8	R.1	De stedenbouwkundige integratie van de nieuwe bebouwing in haar omgeving verzekeren.	1	Het brengen van dynamiek in de buurt mogelijk maken.
D.8	R.2	De bestaande plantengroei zoveel mogelijk behouden.	1	Het groene netwerk versterken.
D.8	R.3	In het project maatregelen integreren om de toekomstige bebouwing te beschermen tegen hinder om de verspreiding van lawaai over de site en naar de omliggende bebouwing te beperken.	2	Geluidshinder verminderen.
D.8	R.4	Maatregelen voorzien om de impact van de werf te beperken.	2	Geluidshinder verminderen.
D.8	R.5	Via het lastenboek het gebruik van hernieuwbare energie en de installatie van voorzieningen die hernieuwbare energie produceren bevorderen (overeenkomstig maatregel 34 van het geldende Lucht-Klimaat-Energieplan).	2	Het gebruik van hernieuwbare energie bevorderen.
D.8	R.6	Maatregelen bevorderen die de uitstoot van broeikasgassen kunnen beperken/verminderen.	3	Uitstoot van broeikasgassen verminderen.
D.8	R.7	In het lastenboek voorschriften opnemen met het oog op een kleine ecologische voetafdruk, zowel tijdens de renovatie als bij het gebruik.	3	De ecologische voetafdruk van de nieuwe gebouwen verkleinen.
D.8	R.8	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.

D.8	R.9	De plaats en het volume van de nieuwe toren analyseren via een aerodynamisch onderzoek.	3	Het slagschaduweffect op de buurt en het turbulentie-effect beperken.
D.8	R.10	Het regenwater zoveel mogelijk recyclen, met name via het plaatsen van daarop afgestemde technische voorzieningen.	2	Beheer van oppervlaktewater verbeteren.
D.8	R.11	Een maximum aan ruimte met volle grond behouden op de onbebouwde delen van de percelen.	1	De ondoordringbaarheid van de bodems beperken en het indringen van water bevorderen.
D.8	R.12	Opvangbekkens of andere architecturale elementen integreren die de mogelijke schade als gevolg van een overstroming en de mogelijke impact op nabije en lager gelegen percelen kunnen verminderen. De bebouwing beschermen tegen opstijgend water als gevolg van opstuwing in het rioolnet of van water dat uit het stortbekken stroomt.	1	De bebouwing aanpassen aan haar ligging in overstromingsgebied.
D.8	R.13	Actieve mobiliteit van en naar het gemengde programma aanmoedigen.	2	Zachte mobiliteitsvormen bevorderen.
D.8	R.14	In dit kader zorgen voor degelijke, beveiligde en vlot toegankelijke fietsparkeerplaatsen.	2	Zachte mobiliteitsvormen bevorderen.
D.8	R.15	Zorgen voor aangepaste en veilige toegangen voor PBM.	1	De verplaatsingsmogelijkheden voor de hele bevolking verbeteren.
D.8	R.16	Zorgen voor een verbinding met de Vivaqua-loopbrug.	2	Zorgen voor coherentie tussen de inrichtingswerken.
D.8	R.17	Nadenken over de vraag naar parkeergelegenheid die het project met zich zal meebrengen.	1	Voldoende parkeerplaatsen aanbieden maar ze ook niet te groot maken.
D.8	R.18	Andere logistieke verplaatsings/leveringsmogelijkheden aanbieden dan gemotoriseerde voertuigen.	2	De impact van het logistiek vervoer op het gemotoriseerd verkeer verkleinen.
D.8	R.19	Via het lastenboek het gebruik van duurzame materialen bevorderen (overeenkomstig de voorschriften van het geldende Lucht-Klimaat-Energieplan).	3	Het gebruik van duurzame materialen bevorderen.
D.9	R.1	Opleidingen aanbieden die toegankelijk zijn voor laag opgeleide mensen.	2	De professionele integratie van de plaatselijke bevolking bevorderen.
D.9	R.2	Begroening van platte daken overwegen.	3	De spoorwegtaluds verbinden met het braakland achteraan.
D.9	R.3	Maatregelen voorzien om de impact van de werf op de andere omgevingsfuncties te beperken.	2	Geluidshinder verminderen.

D.9	R.4	Via het lastenboek het gebruik van hernieuwbare energie en de installatie van voorzieningen die hernieuwbare energie produceren bevorderen (overeenkomstig maatregel 34 van het geldende Lucht-Klimaat-Energieplan).	2	Het gebruik van hernieuwbare energie bevorderen.
D.9	R.5	Erop toezien dat er voorzieningen komen die de verspreiding van stof beperken, in het bijzonder naar de nabije bewoning toe.	3	De productie van stof en verontreinigende stoffen beperken.
D.9	R.6	De toegankelijkheid voor personen met een beperkte mobiliteit garanderen.	1	De verplaatsingsmogelijkheden voor de hele bevolking verbeteren.
D.9	R.7	Actieve mobiliteit van en naar de site aanmoedigen door rechtstreekse toegangen te voorzien naar het wandel- en fietspad L28 en bij uitbreiding naar het Kanaal.	2	Zachte mobiliteitsvormen bevorderen.
D.9	R.8	In dit kader zorgen voor degelijke, beveiligde en vlot toegankelijke fietsparkeerplaatsen.	2	Zachte mobiliteitsvormen bevorderen.
D.9	R.9	Rekening houden met de nabijheid van het openbaar vervoer.	1	Zachte mobiliteitsvormen bevorderen.
D.9	R.10	De mogelijkheden voor circulaire economie onderzoeken.	3	Afvalstoffen van nabije activiteiten recupereren als grondstof voor productieactiviteiten en vice versa.
D.9	R.11	Via het lastenboek het gebruik van duurzame materialen bevorderen (overeenkomstig de voorschriften van het geldende Lucht-Klimaat-Energieplan).	3	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



Sujets	Remarques émises	Motivations	Modifications
Quant au cadre réglementaire	En enquête publique : - Considérant que l'asbl IEB rappelle l'absence de cadre réglementaire lors du démarrage du CRU 03 ; - Considérant que l'asbl IEB s'inquiète du manque d'articulation du CRU avec d'autres plans et notamment le schéma directeur « Gare de l'Ouest » en passe d'être remplacé par un nouveau Plan d'aménagement directeur (PAD), lui-même lancé alors que son cadre légal n'a pas encore été adopté par le Parlement ; - Considérant que, selon l'asbl IEB, la hiérarchie des plans voudrait que PAD soit adopté avant l'élaboration d'un CRU, (bien que le PAD Gare de l'Ouest ne concerne que la friche ferroviaire) et qu'il aurait été judicieux de commencer par ce plan d'aménagement directeur qui aurait fourni les lignes	- Considérant qu'il est permis pour un pouvoir public de lancer des études en anticipant une éventuelle évolution du cadre réglementaire (via par exemple l'adoption d'une ordonnance ou la modification du Code Bruxellois de. - Considérant que le pouvoir public assurant la maîtrise d'ouvrage du PAD (Perspective.brussels) est directement associé au suivi de l'élaboration du programme du CRU ; que l'élaboration du programme du CRU tient compte des recommandations urbaines et programmatiques pour le site de la Gare de l'Ouest adoptée par le Gouvernement qui ont servi de cahier des charges du PAD ; que le dessin précis des projets du CRU situés sur la ZIR Gare de l'Ouest tiendra compte des lignes directrices et des contraintes réglementaires du PAD ; que le PAD et le CRU sont menés de manière itérative ; - Considérant que la remarque est intellectuellement pertinente mais que légalement un programme de type CRU (parce qu'il s'agit d'un programme d'investissements et non pas d'un plan stratégique ou réglementaire) n'est pas tenu de respecter la hiérarchie des plans ; considérant par ailleurs, qu'aucun projet du CRU n'est totalement contraire aux plans régionaux d'affectation (PRAS ou PAD) ou au règlement d'urbanisme (RRU) ne pourrait être mis en œuvre et que tout projet qui s'écarterait des impositions	Nihil

	directrices pour le CRU. - Considérant que, selon l'asbl IEB, la procédure d'adaptation éventuelle du programme n'est pas claire, qu'une fois l'enquête publique terminée, il n'y aura pas de comité d'accompagnement comme dans les Contrat de Quartier pour garantir la participation sur le long terme ; - Considérant que l'asbl IEB s'interroge sur le choix de la formule « Rapport sur les Incidences Environnementales » pour étudier les impacts environnementaux du programme et se demande s'il n'aurait pas été justifié de réaliser une Étude d'Incidences plus contraignante ;	des dits plans et règlement en y dérogeant (par exemple en proposant des gabarits supérieurs à ceux autorisés par le RRU) serait soumis à des mesures particulières de publicité ; - Considérant que les différentes maîtrises d'ouvrage des différents projets pourront prendre l'initiative d'organiser des comités d'accompagnement ; - Considérant que l'ordonnance du 18 mars 2004 visant à transposer la Directive du parlement européen 2001/42 défini les obligations en matière d'analyse incidences environnementales des plans et programmes ; qu'un programme comme le CRU doit faire l'objet d'un rapport d'incidence et non pas d'une étude d'incidence ; que, par ailleurs, certains projets repris dans le programme du CRU feront l'objet d'une étude d'incidence ;	
	En commission de concertation par Molenbeek-Saint-Jean :	Nihil	Nihil
	En commission de concertation par le BUP :	Nihil	Nihil
	En commission de concertation par Citydev :	Nihil	Nihil
	En commission de concertation par la DMS :	Nihil	Nihil
	En commission de concertation par Bruxelles-Environnement :	Nihil	Nihil
	Par Bruxelles Environnement (Avis 07/08/2017) :	Nihil	Nihil

	l'organisation et la coordination entre les différents plans, programmes et règlements en cours dans la zone posent question en termes d'opérationnalisation. Le projet de plan d'aménagement directeur couvrant la ZIR Gare de l'ouest, actuellement à un stade moins avancé (premier comité d'accompagnement en juin dernier), aurait idéalement dû être réalisé avant d'entamer un programme de réalisations concrètes de revitalisation urbaine. La prise en compte de ce projet de plan directeur est à la fois difficile, de par le caractère en cours d'évolution du travail, et essentielle en vue d'assurer une cohérence tant sur la vision que sur les projets. Inversement le projet de plan directeur devra intégrer d'une manière ou d'une autre les projets programmés par le CRU. Cela concerne en particulier le projet de parc – espace vert accessible au public – et sa localisation au sein de la ZIR Gare de l'Ouest. Malgré ce problème de temporalité et d'échelles entre les plans et programmes réglementaires, nous notons tout de même un effort de la part de la maîtrise d'ouvrage et des bureaux d'études qui ont essayé de conserver une cohérence globale.		
	Par le CRDT-CRU :	Nihil	Nihil
Quant au processus participatif	En enquête publique : - Considérant que l'asbl IEB considère que l'assemblée générale du CRU du 28/06/2017 n'était en réalité qu'une séance d'information ; qu'elle regrette qu'aucune carte « lisible » de la zone concernée par le CRU n'y ait été présentée et que, dès lors, il était difficile pour les participants de comprendre la situation		Nihil

	des projets ; - Considérant que l'asbl IEB constate que lors de l'assemblée générale du CRU, très peu de personnes étaient présentes et qu'elle s'interroge sur la faiblesse des moyens qui ont été mis en œuvre pour assurer la qualité du processus participatif ; - Considérant que l'asbl IEB identifie qu'il n'y aura dans le futur plus que deux moments participatifs dans le cadre du CRU : d'une part, lors de l'appel à projets de cohésion sociale (budget de 1,1 millions € pour les deux communes concernées) et, d'autre part, pour les projets de plus de 2,5 millions € (pour lesquels 10% du budget devra être utilisé pour notamment le processus participatif) ; - Considérant que l'asbl IEB regrette que les modalités de participation pour ces deux catégories de projets ne sont pas clairement définies (absence de cahier des charges) ; - Considérant que l'asbl IEB regrette que seul 6 projets de plus de 2,5 millions d'euros de budget sur 21 projets de la programmation du CRU feront donc l'objet d'un processus participatif, à savoir : A6b (« Maison du peuple : création de 10 logements »), B1 (« Parc Gare de l'Ouest »), B8 (« Recypark »), B10 (« Immeuble de logements + programme mixte »), B13 (« Franchissement du canal depuis la parcelle Vivaqua »), B14 (« Perméabilité de l'îlot abattoir et réaménagement du site de la EhB ») ;	- Considérant que des courriers toutes-boîtes invitant les habitants aux séances d'information ont été distribués dans l'ensemble du périmètre du CRU dans les deux semaines précédant la tenue des assemblées générales ; - Considérant que le montant de l'enveloppe dédiées aux actions de soutien aux activités de cohésion sociétale s'élève en fait à maximum 2,2 millions d'euros pour les deux communes ; que les porteurs de projet peuvent affecter 10 % du budget de l'opération pour assurer la participation citoyenne et c'est une obligation pour les projets dont le budget dépasse la moitié du seuil européen pour les marchés de travaux - Considérant que les modalités des processus participatifs seront proposées par les porteurs de projets. ;	
	En commission de concertation par Molenbeek-Saint-Jean : - Considérant que des outils participatifs spécifiques devront être mis en place vu le faible	Cette remarque sera pris en compte lors des proposition de processus participatifs des porteurs	Nihil

	niveau socio-économique des habitants du quartier ; que ces outils devront privilégier l'oralité ;	de projets	
	En commission de concertation par le BUP :	Nihil	Nihil
	En commission de concertation par Citydev :	Nihil	Nihil
	En commission de concertation par la DMS :	Nihil	Nihil
	En commission de concertation par Bruxelles-Environnement :	Nihil	Nihil
	Par Bruxelles Environnement (Avis 07/08/2017) :	Nihil	Nihil
	Par le CRDT-CRU :	Nihil	Nihil
Quant à la protection du patrimoine	En enquête publique : - Considérant que l'asbl BruxellesFabriques signale qu'elle dispose d'une expertise en matière de patrimoine social, industriel, portuaire et ferroviaire et de savoir-faire en matière de restauration de patrimoine nécessaires à la mise en œuvre de certains projets du programme du CRU ; - Considérant que l'asbl BruxellesFabriques est satisfaite d'avoir été désignée comme partenaire potentiel pour les projets « A.6 MAISON DU PEUPLE-b. Création de 10 logements », « 8.9 RECYPARK » et « 0.7 LOGEMENTS + LABORATOIRE POUR L'ÉCONOMIE CIRCULAIRE » et qu'elle signale qu'elle reste à l'entière disposition des services chargés de la mise en œuvre de ces projets afin de collaborer très étroitement à leur réalisation ; - Considérant que l'asbl BruxellesFabriques souhaite être associée également aux projets « A.4 Station Cureghem RDC » et « A.6 MAISON DU	- Considérant que cette remarque sera communiquée aux différents porteurs de projets évoqués par l'asbl Bruxelles Fabriques ;	Nihil

	PEUPLE - a. Création d'un espace de cohésion social multifonctionnel » ;		
	En commission de concertation par Molenbeek-Saint-Jean :	Nihil	Nihil
	En commission de concertation par le BUP :	Nihil	Nihil
	En commission de concertation par Citydev :	Nihil	Nihil
	En commission de concertation par la DMS : - 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 Monuments et Sites préalablement à l'introduction des demandes de permis d'urbanisme. Pour le périmètre du CRU3 cela concerne tout particulièrement - Point A - 4: Gare de Cureghem : bâtiment inscrit à l'inventaire - 6 : Maison du Peuple : bâtiment inscrit à l'inventaire - Point B - 2 : halle au Charbon : inventaire - 10 : en lien avec le bâtiment Vandenheuvel sis rue Vandepereboom - Point D : - 4 : brasserie Vandenheuvel à l'inventaire.	- Considérant que la sauvegarde et la mise en valeur du patrimoine remarquable fera l'objet d'une attention particulière lors de l'exécution du programme ;	Nihil
	En commission de concertation par Bruxelles-Environnement :	Nihil	Nihil
	Par Bruxelles Environnement (Avis 07/08/2017) :	Nihil	Nihil

	Par le CRDT-CRU :	Nihil	Nihil
Quant à la maîtrise d'ouvrage et des partenaires à mettre en place pour chaque opération	En enquête publique : - Considérant que les opérations D.2 (Matériauthèque), D.5 (redéveloppement du rdc du bâtiment de la banque alimentaire), D.6 (Halle Delhaize), D.7 (Logements+ Lab EC), D.8 (Opération Zemu) et D.9 (Opération rue des Orchidées), mentionnent Citydev.Brussels comme Maître d'ouvrage ou partenaire ; - Considérant que Citydev.Brussels a exprimé le souhait de ne pas être associée à ces projets dans la mesure où certains d'entre eux ne relèvent pas de sa mission principale et que d'autres n'avaient pas été retenus dans le cadre de discussions à l'occasion de l'élaboration du programme ; - Considérant, par contre, que Citydev.Brussels a exprimé le souhait d'être identifiée comme porteur du projet B.10 (« Immeuble de logements et programme mixte, chaussée de Ninove 202 »), en partenariat avec d'autres institutions et qu'aujourd'hui la création de 10.000 m² de logements publics y est prévue ; - Considérant que l'asbl Community Land Trust Bruxelles est un opérateur de logement social acquisitif en Région bruxelloise qui, selon elle, construit des logements de qualité aux standards actuels pour et avec le public dans les conditions d'accès au logement social ; - Considérant que le mécanisme immobilier spécifique à l'asbl Community Land Trust lui permet de soutenir l'accès à la propriété des plus fragilisés à un prix adapté à leurs moyens tout en assurant la pérennité des moyens publics investis ;	- Considérant que cette remarque a été entendue ; que par conséquent le programme mentionnera citydev uniquement dans l'opération B.10 ; - Considérant que ces remarques seront communiquées aux différents porteurs de projets évoqués par l'asbl Commnity Land Trust ;	- Les modifications suivantes ont été effectuées : Citydev n'est plus mentionné dans les opérations D.2 (Matériauthèque), D.5 (redéveloppement du rdc du bâtiment de la banque alimentaire), D.6 (Halle Delhaize), D.7 (Logements+ Lab EC), D.8 (Opération Zemu) et D.9 (Opération rue des Orchidées). -

	- Considérant que l'asbl Community Land Trust accorde une attention particulière à des groupes cibles, comme les personnes âgées, les femmes seules, les personnes en situation de handicap et qu'elle cherche à privilégier dans toutes ses actions la mixité des fonctions, en combinant les logements et les équipements de quartier ou les espaces économiques ; - Considérant que l'asbl Community Land Trust signale qu'elle est très active sur les communes d'Anderlecht et de Molenbeek-Saint-Jean, qu'elle cherche à favoriser au maximum l'intégration de ses projets dans les dynamiques de quartier existantes ou à créer, qu'elle veut favoriser le partage de capacités et d'expériences entre les futurs propriétaires, les habitants historiques des quartiers ; - Considérant que l'asbl Community Land Trust souhaiterait intervenir en partenariat avec les maîtres d'ouvrage et avec tout autre acteur intéressé, sur 1 à 4 des opérations immobilières suivantes : B10. (« Immeuble de logements et programme mixte, Chaussée de Ninove 202 »), D7. (« Logements et laboratoire pour l'économie circulaire, rue Nicolas Doyen 190 »), A6a et A6b. (« Maison du Peuple d'Anderlecht »), D8. (« Quai Fernand Demets, 45-46-47-49 ») ; - Considérant que l'asbl Community Lan Trust souhaiterait également réfléchir avec la maîtrise d'ouvrage des CRU à la manière dont ses actions pourraient s'intégrer et venir renforcer le volet « Actions de soutien aux activités de cohésion sociétale et de vie », en particulier si ces actions sont mises en lien avec ses copropriétés existantes (rue Alphonse Vandenpeereboom 22, rue Verheyden 121) ou à venir.	L'intérêt de l'asbl CLT a été communiqué aux porteurs de projets	
--	--	---	--

	En commission de concertation par Molenbeek-Saint-Jean : - Considérant la nécessité d'une coordination optimale entre les différents outils planologiques, de revitalisation urbaine et de financement des projets par les différents niveaux de pouvoir ; - Considérant que ces aménagements doivent améliorer l'accessibilité, la sécurité du quartier et le cadre de vie des habitants; - Considérant qu'il ne faut pas perdre de vue que l'acquisition par la Région des terrains concernés repose sur les accords de la SNCB et d'Infrabel... »	- Considérant que la remarque est pertinente, celle-ci sera prise en compte lors de l'exécution du programme ;	Nihil
	En commission de concertation par le BUP :	Nihil	Nihil
	En commission de concertation par Citydev : - Considérant qu'au stade actuel, au vu des imprécisions concernant le rôle de chacun, Citydev souhaite ne pas être cité dans les fiches (D2, D5, D6, D7 et D9) et être consulté de manière plus approfondie avant de s'engager dans ces opérations ;	- Considérant que cette remarque a été entendue ; que par conséquent le programme mentionnera citydev uniquement dans l'opération B.10.	- Les modifications suivantes ont été effectuées : Citydev n'est plus mentionné dans les opérations D.2 (Matériauthèque), D.5 (redéveloppement du rdc du bâtiment de la banque alimentaire), D.6 (Halle Delhaize), D.7 (Logements+ Lab EC), D.8 (Opération Zemu) et D.9 (Opération rue des Orchidées).
	En commission de concertation par la DMS :		
	En commission de concertation par Bruxelles-		

	Environnement :		
	Par Bruxelles Environnement (Avis 07/08/2017) : Au-delà de la coordination entre plans et projets, il nous paraît également essentiel de trouver ou expliciter le moyen de poursuivre la coordination entre le CRU Ouest et le CRU Heyvaert-Poincaré-Sennette.	Considérant que les CRU sont gérés par un même département, la DRU, il y aura une coordination entre les CRU.	
	Par le CRDT-CRU :	Nihil	Nihil
Quant aux objectifs du CRU en général	En enquête publique : - Considérant que, selon l'asbl IEB, l'idée de « réappropriation et de reconquête du territoire » revient régulièrement dans les documents du CRU sans que ne soit défini par qui, pour qui, ni comment cette reconquête devait avoir lieu ; - Considérant que selon l'asbl IEB, qu'au sein du CRU, il n'y a pas beaucoup de territoires en friche, et que ceux qui le sont appartiennent à la SNCB. - Considérant que selon l'asbl IEB, quand le CRU parle d'appropriation des quais du canal, il faut être attentif à l'usage actuel qui en est fait et qui peut être utile à certaines activités ; - Considérant que selon l'asbl IEB, si le CRU entend développer les activités liées à l'économie circulaire, il est important de s'interroger sur les besoins de ces activités en terme d'espaces, de charrois et de cohabitation possible avec d'autres activités ;	- Considérant que sur les 13 hectares de la ZIR « Gare de l'Ouest », près de 10 hectares ne sont pas utiles au développement de l'activité ferroviaire ; que ces espaces sont propriété de la SNCB, d'Infrabel et de la Région de Bruxelles Capitale ; que ces espaces sont en friche et que tant le CRU que le PAD entendent leur donner un usage ; que parmi ces usages sont prévus un espace vert, des équipements locaux, des logements sociaux qui s'adresseront directement aux habitants du quartier ; - Considérant la remarque comme pertinente ; qu'elle a été soulevée dans le cadre de l'élaboration du programme du CRU ; que la question de la mobilité – en particulier la logistique – le long du Canal devra être finement étudiée, notamment dans le cadre du Plan Régional de Mobilité ; que les questions de partage de l'espace, de paysage, d'aménagement des berges, le développement du tissu économique le long du Canal seront étudiés dans le cadre du PAD « Heyvaert » ;	Nihil

	- Considérant que l'asbl IEB s'étonne de voir le projet de marina à Biestebroek cité par le dossier du CRU comme une opportunité pour la poursuite d'une promenade verte alors qu'elle considère que ce projet n'est qu'un développement immobilier purement spéculatif ;	- Considérant que le bureau d'études a mis en évidence l'ensemble des projets ou études en cours dans le périmètre du CRU dont la marina fait partie ; - Considérant que la réalisation de la piste cyclo-piétonne est prévue sur le tronçon situé entre la chaussée de Gand et la station Jacques Brel ; que par conséquent le projet de Marina n'est donc pas concerné par l'opération A.2 ;	
	En commission de concertation par Molenbeek-Saint-Jean :	Nihil	Nihil
	En commission de concertation par le BUP :	Nihil	Nihil
	En commission de concertation par Citydev :	Nihil	Nihil
	En commission de concertation par la DMS :	Nihil	Nihil
	En commission de concertation par Bruxelles-Environnement :	Nihil	Nihil
	Par Bruxelles Environnement (Avis 07/08/2017) :	Nihil	Nihil
	Par le CRDT-CRU :	Nihil	Nihil
Quant aux affectations, densités et gabarits des opérations immobilières, conformité à la réglementation	En enquête publique :	Nihil	Nihil
	En commission de concertation par Molenbeek-Saint-Jean :	Nihil	Nihil
	En commission de concertation par le BUP :		Nihil

	- 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 Heyvaert a été lancé qui recouvre une partie du périmètre du CRU 3 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	- Considérant que la phase d'élaboration du programme consiste à rassembler des acteurs et des financements multiples ; que les questions liées au projet (gabarits, implantations,..) seront abordées dans la phase d'élaboration des projets ;	
--	---	--	--

	unique ;		
	En commission de concertation par Citydev :	Nihil	Nihil
	En commission de concertation par la DMS :	Nihil	Nihil
	En commission de concertation par Bruxelles-Environnement :	Nihil	Nihil
	Par Bruxelles Environnement (Avis 07/08/2017) :	Nihil	Nihil
	Par le CRDT-CRU :	Nihil	Nihil
Quant au planning prévisionnel	En enquête publique :	Nihil	Nihil
	En commission de concertation par Molenbeek-Saint-Jean :	Nihil	Nihil
	En commission de concertation par le BUP :	Nihil	Nihil
	En commission de concertation par Citydev :	Nihil	Nihil
	En commission de concertation par la DMS :	Nihil	Nihil
	En commission de concertation par Bruxelles-Environnement :	Nihil	Nihil
	Par Bruxelles Environnement (Avis 07/08/2017) : Le calendrier (planning prévisionnel) du CRU comprend un problème de timing important : - Les temporalités des phases de projet sont trop rapides et ne prennent pas en compte les problèmes/retards qu'il pourrait y avoir notamment dans les marchés publics. Il est important de prévoir une marge de sécurité. - La coordination entre les opérations en particulier dans la mise en œuvre des chantiers ne	Considérant que les plannings sont indicatifs ; Considérant que les opérateurs ont 60 mois + 30 mois à partir du 1 ^{er} mois suivant l'adoption du plan définitif pour engager les budgets alloués aux CRU ;	Le planning de la fiche B3 « Franchissement de la friche 1 » a été adapté pour commencer dès le début du CRU.

	paraît pas opérationnelle. Par exemple, l'exécution de l'opération B4 (passerelle entre le parc et la place Beekkant) arrive un an après celle de l'aménagement du parc ; les travaux de réalisation de la L28 cyclo-piétonne se terminent 3 ans après l'achèvement du parc... Bien que le parc soit évolutif, des travaux de plantations et d'aménagement ne doivent pas être prévus avant les chantiers d'infrastructures, plus lourds, cela présente un risque quant à la viabilisation des premiers travaux plus légers. - Pour la coordination des projets un calendrier réaliste doit être mis en place par les différentes maîtrises d'ouvrage et il serait préférable d'avoir un pilote/gestionnaire de projet (SAU? Perspective? BE?) pour la coordination de toutes ces opérations (au niveau de la ZIR Gare de l'Ouest), dès la programmation et pour le suivi de la mise en œuvre des projets/chantiers.	Les plannings seront adaptés lors de l'opérationnalisation des projets.	
	Par le CRDT-CRU :	Nihil	Nihil
Quant au RIE	Recommandations du RIE : - 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 ; - 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 celles-ci ; que ces recommandations devront être intégrées lors de l'exécution du programme ; - Considérant néanmoins que les opérations suivantes pourraient avoir un impact négatif :	Ces remarques seront prise en compte dans le phase opérationnelle des projets	Nihil

	- A.2 Réalisation L28 principalement en terme de conservation des habitats et des espèces, - A3 Rue de Glasgow en terme de mobilité (stationnement), -A.6 Maison du peuple en terme d'occupation du sol (non conforme au PPAS Pont de Cureghem), - B.1 Aménagement Parc de la Gare de l'Ouest en terme de gestion des eaux usées, de pluie, de distribution et de surface, -B.5 Requalification de de la rue Vandenpeereboom en mail en terme de mobilité (suppression de stationnements), -B.7 Pôle de transports, place Beekant en terme de mobilité (suppression de stationnements), -B.9 Recypark en terme conservation des habitats et des espèces, nuisances sonores, mobilité (circulation locale et régionale) et de gestion des déchets (double emplois avec le site proposé Quai Demets 22 à 1070 Anderlecht, -B.10 Immeuble de logements et programme mixte en terme de mobilité (circulation locale et régionale et stationnement), -B.11 Aménagement rue de Birmingham en terme de conservation des habitats et des espèces et de mobilité (stationnement), -B.14 Permabéabilité de l'îlot Abattoir et réaménagement de l'îlot EHB en terme d'occupation du sol (non conforme au PPAS Birmingham et nécessite un accord pour l'adaptation du front bâti chaussée de Mons), -D.1 Action complémentaire rue Vandenpeereboom en terme de mobilité (suppression de stationnement), -D.2 Matériauthèque en terme de nuisances sonores		
--	--	--	--

	et vibratoires, -D.3 Franchissement canal parcelle STIB en terme de conservation du réseau écologique et maillages vert et bleu. - Considérant que l'ensemble des recommandations faites par le RIE n'ont pas entraînées de modifications du programme de base ; que ces recommandations pourront être intégrées lors de l'élaboration des projets. - Les recommandations et le tableau synthétique du RIE sur le CRU 3 se trouvent en annexe.		
	Par Bruxelles Environnement (Avis 07/08/2017) : Bruit et RER : - Il serait très utile d'avoir un aperçu de la croissance future du trafic ferroviaire sur la ligne 28. - Dans le chapitre portant sur les nuisances sonores, aucun chiffre sur les niveaux sonore en situation existante dans la zone du CRU n'est précisé. Une étude portant sur ces mesures acoustiques est souhaitable. Pour être plus efficace, cette étude devrait distinguer les différents modes de transport (ex : trafic logistique/Trains/TC...). - Une analyse sur les zones calmes dans le périmètre du CRU complèterait utilement le chapitre (voir volet bruit du projet de PRDD - plan régional de développement durable : http://www.prdd.brussels/le-bruit et http://www.environnement.brussels/etat-de-lenvironnement/rapport-2007-2010/bruit/focus-zones-de-confort-acoustique). Maillage vert et cycle de l'eau :		

	- Dans la ZIR Gare de l'Ouest : Même s'il ne s'agit pas forcément d'espaces à haute valeur écologique et biologique, ni soumis à un régime de protection (ex : Natura 2000), cette friche ferroviaire participe au maillage vert de par sa superficie mais aussi par sa continuité végétale. Il est dès lors fondamental de préserver cette ligne, si pas en « épaisseur » en tout cas sur toute la longueur de la friche, sans interruption dans aucun « quadrant ». Il s'agit aussi de garantir le maintien de la fonction de corridor écologique de la friche et de faciliter le développement de continuités vertes (prévues dans le projet de PRDD). - En raison de l'imperméabilisation croissante des sols, notamment probable au niveau de la ZIR, et selon les aléas d'inondation (limités/faibles mais non négligeables) dans la zone, il est recommandé de manière générale de prévoir : - une réutilisation d'eau de pluie et toute technique visant l'usage rationnel de l'eau ; - un impact idéalement nul des eaux pluviales sur le réseau d'égouttage (pas de rejet d'eaux pluviales à l'égout) à l'aide de techniques favorisant l'intégration paysagère ; - l'intégration du ruissellement dans les aménagements dans l'espace public (places, voiries – cf. opération) : chemins d'eau, noues... combinant la gestion des eaux de pluie et la lutte contre les effets d'ilots de chaleur urbains. Sol - dans la ZIR Gare de l'Ouest : étant donné la nature ferroviaire du site et la volonté de créer un parc	- Considérant que l'ensemble de ces remarques devront être prises en compte au niveau de l'élaboration du PAD ; Ces remarques seront prises en compte dans le phase opérationnelle des projets.	
--	---	--	--

	public, les enjeux liés aux sols et à leur pollution sont importants. - Au préalable, il est impératif de rassembler tous les données existantes (activités à risque, forages, piézomètres, analyses et dépassements de normes) depuis plus de 10 ans dans un document synthétique et de les reporter dans une seule et même carte pour avoir une meilleure vision d'ensemble et servir par la suite comme étude préliminaire à l'expert en pollution du sol pour la réalisation des études prévues par la législation sur les sols pollués. - Une étude de sol sous la dalle est à envisager pour son éventuelle suppression partielle ultérieure et requalification en espace vert sous la tutelle de BE. - Si des projets nécessitent l'excavation de terres, il est vivement recommandé de les réutiliser le plus possible sur site, car leur éventuelle évacuation sera contraignante en raison des normes de pollution dépassées (à distinguer des normes de risques et d'intervention qui dépendent de l'affectation envisagée). - La présence d'amiante, signalée ponctuellement au niveau de la Halle aux charbons par l'étude de sol, doit être prise en compte et résolue soit par excavation des terres soit par un recouvrement permettant le confinement de cette pollution. Bâtiments durables - Matières et ressources : - Le rapport d'incidences n'aborde pas les enjeux d'ambition énergétique des projets de nouvelles constructions et de rénovation du bâti existant. - Le paragraphe consacré à l'identification des incidences environnementales des interventions et projets, et en particulier le tableau synthétique (tableau		Considérant que toutes les mesures nécessaires et obligatoires concernant la pollution des sols seront prises ;
--	--	--	--

	2, pages 28-29) ne reprend que le projet B.8 (Étude pour la rénovation des bâtiments du logement Molenbeekois) comme ayant un impact potentiellement positif pour le thème « énergie », sans d'ailleurs expliciter l'ampleur de cet impact positif. Les autres opérations immobilières, tel que l'immeuble de logement de 10.000 m², sont considérées comme ayant un impact potentiel non significatif en matière d'énergie, de qualité de l'air et de lutte contre le réchauffement climatique. Ceci est en contradiction avec le fait que l'ambition énergétique des nouvelles constructions et des rénovations est un levier fondamental de la politique régionale en matière d'énergie et de lutte contre le réchauffement climatique. Si les motivations qui fondent ces projet immobiliers ne sont pas environnementales à la base, la qualité environnementale et la performance énergétique atteintes par ces bâtiments en phase d'utilisation auront assurément un impact non négligeable en termes de consommations d'énergie et d'émissions à effet de serre. - Au niveau des déchets de construction : un bon inventaire des matériaux avant déconstruction (qui doit être lié aux cahiers des charges pour le choix d'entrepreneurs) permet d'optimiser la gestion des déchets, de faire du réemploi et un recyclage de haute qualité. BE subsidie le CSTC pour l'accompagnement de tels chantiers - Pour favoriser le réemploi dans les marchés publics, l'usage du vade-mecum élaboré par Rotor est vivement recommandé. D'autres outils (développés par BE) sont également à disposition ainsi qu'un appel à projet pour rendre les chantiers plus circulaires		
--	---	--	--

A.1 Etude complémentaire	En enquête publique :	Nihil	Nihil
	En commission de concertation par Molenbeek-Saint-Jean : - Considérant que le projet de la ligne L28 constitue en une promenade cyclo-piétonne qui représente un des défis majeurs pour l'ouest de Bruxelles ; qu'elle ouvre à l'usage public des terrains ferroviaires délaissés ; que le projet permet d'établir une continuité physique entre Bockstael et la Gare du Midi et fait le lien entre différentes figures paysagères comme le Parc Tour & Taxis, Parc Elisabeth, le PPAS Gazomètre, la ZIR Gare de l'Ouest, le parc Marie-José, le Canal et la Senne ; - Considérant que l'étude complémentaire questionnera, en ce qui concerne la commune de Molenbeek-Saint-Jean, la possibilité pour la L28 de relier la Gare de l'Ouest à la station Jacques Brel en passant par le dépôt de bus situé entre la rue Verheyden, la rue Nicholas Doyen et le parvis de la Gare de l'Ouest ; - Considérant que cette option permettra de longer les voies ferroviaires et que cette solution nous semble plus logique ainsi que plus lisible et visible que l'option de la rue Verheyden et la rue de Glasgow ; que la commune soutient l'idée d'étudier cette option ;	- Considérant que la remarque est pertinente mais que la faisabilité de cette option doit encore être vérifiée par le bureau d'études qui sera chargé de réaliser la mission d'études de faisabilité ;	Nihil
	En commission de concertation par le BUP : - des projets sont déjà prévus qui ont des implications sur le L28 : la Marina (quai F. Demets 5-6 - citydocks) et le parc à conteneur de Bruxelles proprement dit (quai F. Demets 15-19);		

	- 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; - Considérant que le BUP signale que les projets sont urbanistiquement trop peu précis à ce jour ; - Considérant également que les opérations seront soumises à permis d'urbanisme et qu'elles seront analysées à ce moment-là de manière approfondie notamment en fonction des réglementations en vigueur;	- Considérant que la phase d'élaboration du programme consiste à rassembler des acteurs et des financements multiples ; que les questions liées au projet (gabarits, implantations,..) seront abordées dans la phase d'élaboration des projets ;	
	En commission de concertation par Citydev :	Nihil	Nihil
	En commission de concertation par la DMS :	Nihil	Nihil
	En commission de concertation par Bruxelles-Environnement :	Nihil	Nihil
	Par Bruxelles Environnement (Avis 07/08/2017) :	Nihil	Nihil
	Par le CRDT : - L'étude devra prévoir le passage sécurisé des cyclistes aux différents carrefours, notamment au carrefour Gare de l'Ouest et de la chaussée de Gand.	Nihil	- La phrase suivante a été ajoutée dans la fiche projet : « l'étude devra prévoir le passage sécurisé des cyclistes aux différents carrefours, notamment au carrefour Gare de l'Ouest »
A.2 Réalisation L28	En enquête publique : - Considérant que l'asbl BruxellesFabriques estime que le pont ferroviaire Vierendeel à structure métallique reliant le quai de l'Industrie au quai Fernand Demets est remarquable et unique en Région de	- Considérant que la réalisation de la piste cyclo-piétonne est prévue sur le tronçon situé entre la chaussée de Gand et la station Jacques Brel ; que par conséquent le pont ferroviaire	Nihil

	Bruxelles-Capitale et qu'il convient donc de le préserver et le mettre en valeur ; - Considérant que l'asbl BruxellesFabriques estime qu'il ne faut pas occulter le pont métallique derrière une éventuelle passerelle pour une piste cyclopiétonne ; - Considérant que l'asbl BruxellesFabriques propose comme alternative de construire une passerelle en face du bâtiment COOP, en liaison avec la rue de Birmingham ;	Vierendeel n'en fait pas partie ; - Considérant néanmoins que l'opération A.1 prévoit la réalisation d'une étude de faisabilité permettant d'identifier les meilleurs options pour la prolongation de la piste cyclo piétonne depuis la station de métro Jacques Brel jusqu'au canal ; - Considérant que le pont présente en effet un grand intérêt patrimonial qu'il convient de préserver et valoriser ; qu'il faudra tenir compte de cette valeur lors de l'élaboration du projet de passerelle mais qu'une intervention contemporaine de qualité peut parfaitement s'harmoniser avec une infrastructure ancienne et même participer à la mettre en valeur ;	
	En commission de concertation par Molenbeek-Saint-Jean : - Considérant que cette opération traverse le périmètre du CRU et a comme objectif, sur le territoire de notre commune, de favoriser l'accès et l'activation de la friche de la Gare de l'Ouest ; - Considérant que la commune soutient le développement et l'ouverture de la friche de la Gare de l'Ouest ; qu'il est très important d'étudier les différents liens de la L28 avec la trame existante, comme par exemple le franchissement de la chaussée de Gand ; que ce franchissement devrait être réaménagé avec une attention particulière pour toute la zone autour de la station métro Osseghem ; qu'il est souhaitable de prévoir une ouverture du futur parc du côté nord, et de garantir un aménagement qualitatif de cet endroit ; qu'il y a lieu d'envisager ce réaménagement en lien avec le futur PPAS Gazomètre ;	- Considérant que c'est le PAD qui déterminera l'aménagement de la friche ; - Considérant que la Commune de Molenbeek fait partie du comité de pilotage pour l'élaboration du PAD ; - Considérant dès lors que ces remarques pourront être prises compte lors de ce comité ;	Nihil

	En commission de concertation par le BUP :	Nihil	Nihil
	En commission de concertation par Citydev :	Nihil	Nihil
	En commission de concertation par la DMS :	Nihil	Nihil
	En commission de concertation par Bruxelles-Environnement :	Nihil	Nihil
	Par Bruxelles Environnement (Avis 07/08/2017) : - Les opérations A2 (réalisation L28 - travaux), B3 (franchissement friche 1 – passerelle Beekkant) et B7 (pôle de transports place Beekkant) sont des opérations qui jouxtent ou qui traversent le futur parc dont BE sera gestionnaire. De ce fait, il est indispensable d'avoir la garantie que BM et la STIB s'engagent budgétairement et concrètement. - La coordination entre les opérations en particulier dans la mise en œuvre des chantiers ne parait pas opérationnelle. Par exemple, l'exécution de l'opération B4 arrive un an après celle de l'aménagement du parc ; les travaux de réalisation de la L28 cyclo-piétonne se terminent 3 ans après l'achèvement du parc... Bien que le parc soit évolutif, des travaux de plantations et d'aménagement ne doivent pas être prévus avant les chantiers d'infrastructures, plus lourds, cela présente un risque quant à la viabilisation des premiers travaux plus légers. - Pour la coordination des projets un calendrier réaliste doit être mis en place par les différentes maîtrises d'ouvrage et il serait préférable d'avoir un pilote/gestionnaire de projet (SAU? Perspective? BE?) pour la coordination de toutes ces opérations (au	- Considérant que l'opération B.4 a été retirée du programme suite à l'avis du CRDT du 07/09/2017 ; - Considérant que l'ambition du CRU est de permettre de rendre le parc accessible le plus rapidement possible ; - Considérant que l'élaboration du PAD déterminera l'emprise de la piste cyclopiétonne ; - Considérant dès lors, qu'il sera possible d'organiser les aménagements du parc en tenant compte des travaux à venir.	Nihil

	niveau de la ZIR Gare de l'Ouest), dès la programmation et pour le suivi de la mise en œuvre des projets/chantiers.		
	Par le CRDT : - Une coordination des projets faisant partie de la ZIR devra être faite afin d'avoir une vision globale des enjeux et projets adjacents (PAD gare de l'Ouest en cours). Un comité de pilotage sera mis en place par le maître d'ouvrage.		
A.3 Rue de Glasgow	En enquête publique :	Nihil	Nihil
	En commission de concertation par Molenbeek-Saint-Jean :	Nihil	Nihil
	En commission de concertation par le BUP :	Nihil	Nihil
	En commission de concertation par Citydev :	Nihil	Nihil
	En commission de concertation par la DMS :	Nihil	Nihil
	En commission de concertation par Bruxelles-Environnement :	Nihil	Nihil
	Par Bruxelles Environnement (Avis 07/08/2017) :	Nihil	Nihil
	Par le CRDT :	Nihil	Nihil
A.4 Station Cureghem RDC	En enquête publique : - Considérant que l'asbl BruxellesFabriques estime indispensable d'œuvrer à la réouverture du rez-de-chaussée de la gare de Cureghem au public afin qu'elle redevienne un nœud central du quartier ;		Nihil
	En commission de concertation par Molenbeek-	Nihil	Nihil

	Saint-Jean :		
	En commission de concertation par le BUP : - 4 : station Cureghem : voir projet plus précis mais ok sur le principe	Nihil	Nihil
	En commission de concertation par Citydev :	Nihil	Nihil
	En commission de concertation par la DMS :	Nihil	Nihil
	En commission de concertation par Bruxelles-Environnement :	Nihil	Nihil
	Par Bruxelles Environnement (Avis 07/08/2017) :	Nihil	Nihil
	Par le CRDT :	Nihil	Nihil
A.5 Carrefour Biestebroek	En enquête publique :	Nihil	Nihil
	En commission de concertation par Molenbeek-Saint-Jean :	Nihil	Nihil
	En commission de concertation par le BUP :	Nihil	Nihil
	En commission de concertation par Citydev :	Nihil	Nihil
	En commission de concertation par la DMS :	Nihil	Nihil
	En commission de concertation par Bruxelles-Environnement :	Nihil	Nihil
	Par Bruxelles Environnement (Avis 07/08/2017) :	Nihil	Nihil
	Par le CRDT :	Nihil	Nihil

A.6 Maison du peuple	En enquête publique :	Nihil	Nihil
	En commission de concertation par Molenbeek-Saint-Jean :	Nihil	Nihil
	En commission de concertation par le BUP : - -6 :maison du peuple : le PPAS existant ne permet pas un projet tel que prévu (pas de logement en intérieur d'îlot, hauteur 13 m , etc.). Cette parcelle a un intérêt patrimonial et était lié avec l'immeuble chaussée de Mons 423 (belle façade) avec la boulangerie, la salle de spectacle et du logement pour la maison du Peuple construit par l'architecte Richard Pringier (élève d'Horta). On voit encore la scène dans le bâtiment avec l'enseigne « COOP ».	- Considérant que la phase d'élaboration du programme consiste à rassembler des acteurs et des financements multiples ; que les questions liées au projet (gabarits, implantations,..) seront abordées dans la phase d'élaboration des projets ;	Nihil
	En commission de concertation par Citydev :	Nihil	Nihil
	En commission de concertation par la DMS :	Nihil	Nihil
	En commission de concertation par Bruxelles-Environnement :	Nihil	Nihil
	Par Bruxelles Environnement (Avis 07/08/2017) :	Nihil	Nihil
	Par le CRDT : - Cette opération sera conditionnée par l'abrogation du PPAS « pont de Cureghem ».	Nihil	Les deux conditions de réussite suivantes ont été apportées à la fiche projet : - Le bien visé sera à acquérir, soit par vente de gré à gré, soit par expropriation, - Abrogation du PPAS « Pont de Cureghem ».

B.1 Aménagement parc de la gare de l'Ouest	En enquête publique :	Nihil	Nihil
	En commission de concertation par Molenbeek-Saint-Jean : - Considérant qu'il s'agit de l'aménagement et la viabilisation d'une partie de la friche en vue d'assurer son accessibilité au public ; qu'un parc de minimum 3ha est prévu ; que ce nouvel espace public apparaît comme indispensable dans ce quartier qui souffre d'un manque criant d'espace vert ; - Considérant que ce site est actuellement inaccessible et fermé aux habitants ; qu'il y a lieu d'activer et d'ouvrir cette zone aux habitants des quartiers autour de la friche ; que la commune encourage cet objectif, à condition de sécuriser l'accès aux voies ferrées ainsi que le site lui-même et de rendre la friche accessible dans un délai raisonnable ; qu'il est souhaitable de garantir une bonne gestion de l'accessibilité ; - Considérant que l'ouverture de ce nouvel espace doit être garanti par plusieurs entrées visibles et accessibles ; - Considérant que le sol est potentiellement pollué et qu'il est important que des réponses soient trouvées à cet égard ;	- Considérant que la réalisation du projet est conditionné par la sécurisation du site par rapport au voies ferrées ; - Considérant que l'ambition de l'opération est de préfigurer le parc, bien avant le développements des projets immobiliers. - Considérant que le nombre d'entrée sera déterminée lors de l'élaboration du projet ; - Considérant que l'exécution du projet répondra aux différentes réglementations en vigueur notamment en terme traitement des sols pollués.	Nihil
	En commission de concertation par le BUP :	Nihil	Nihil
	En commission de concertation par Citydev :	Nihil	Nihil
	En commission de concertation par la DMS :	Nihil	Nihil
	En commission de concertation par Bruxelles-	Nihil	Nihil

	Environnement :		
	Par Bruxelles Environnement (Avis 07/08/2017) :	Nihil	Nihil
	Par le CRDT : - En lien avec l'opération de la L28, l'aménagement de la place Beekkant, la rénovation de la halle aux Charbons, et les franchissements des friches 1 et 2 , une coordination des projets faisant partie de la ZIR devra être faite afin d'avoir une vision globale des enjeux et projets adjacents (PAD gare de l'Ouest en cours). Un comité de pilotage sera mis en place par le maître d'ouvrage. - L'emplacement du parc sera précisé dans la fiche d'après l'étude en cours du PAD. - Une attention particulière sera portée sur la sécurisation et la gestion du site en cas d'ouverture de la friche avant les travaux définitifs dans l'esprit d'un parc évolutif. Au vu des négociations déjà entreprises avec Infrabel, cette ouverture pourrait se faire du côté d'Infrabel academy (à confirmer selon étude de faisabilité par Bruxelles Environnement). La Halle aux Charbon est également pressentie comme un bon point de départ. - La SNCB et Infrabel peuvent être supprimés de la fiche projet en tant que partenaires vu qu'ils sont vendeurs. Une convention d'occupation a déjà été conclue avec Infrabel. Cependant, les négociations avec la SNCB sont toujours en cours et sont essentielles pour la réussite de ce projet.		Les modifications suivantes ont été intégrées dans la fiche projet : - La SNCB et Infrabel ont été supprimés des partenaires, - La localisation du parc a été précisé.
B.2 Acquisition et rénovation	En enquête publique :	Nihil	Nihil

de la halle aux charbons	En commission de concertation par Molenbeek-Saint-Jean : - Considérant que la halle sera rénovée et transformée en halle polyvalente, de type jardin d'hiver, qui permet d'accueillir différents types d'activités et de projets du quartier ; que la halle sera aménagée en un espace libre et évolutif de manière à s'adapter aux besoins du quartier ; que l'installation d'un espace clos (box) au cœur de cette halle pouvant accueillir une salle collective pour les acteurs locaux serait souhaitable ; - Considérant que l'accès principal du parc pourrait se faire par l'ancienne halle aux charbons (ex-salle des guichets) ; que l'emplacement et le caractère de la halle se prêtent pour devenir un symbole du site et de son passé industriel ; qu'une étude de stabilité devra être menée ;	Nihil	Nihil
	En commission de concertation par le BUP :	Nihil	Nihil
	En commission de concertation par Citydev :	Nihil	Nihil
	En commission de concertation par la DMS :	Nihil	Nihil
	En commission de concertation par Bruxelles-Environnement :	Nihil	Nihil
	Par Bruxelles Environnement (Avis 07/08/2017) : - Bruxelles Environnement émet une nette réserve concernant l'estimation du budget prévu par le CRU pour l'opération B.4. Une remarque moins tranchée mais similaire s'applique aux opérations B2 et B3 de rénovation de la Halle aux charbons et de la passerelle Beekkant (franchissement de la friche 1).	- Considérant que le bureau d'études confirme les estimations pour la rénovation de la Halle aux charbons.	Le programme a été modifié pour suite à la réévaluation du coût des passerelles.

	Par le CRDT : - La SNCB et Infrabel seront supprimés de la fiche projet en tant que partenaires vu qu'ils sont vendeurs. Cependant, la SNCB devrait sécuriser le bâtiment (Démonter la toiture et renforcer les colonnes si nécessaire) en vue d'une prochaine ouverture du site.	Nihil	La modification suivante a été intégrée dans la fiche projet : - La SNCB et Infrabel ont été supprimés des partenaires
B.3 Franchissements de la friche 1	En enquête publique :	Nihil	Nihil
	En commission de concertation par Molenbeek-Saint-Jean : - Considérant que le projet consiste à la rénovation de la passerelle Beekkant et de sa mise aux normes PMR ; que la transformation de la passerelle permettra de créer un espace public agréable de franchissement et pourra également servir de belvédère sur le développement de la friche ; - Considérant qu'il est important d'assurer le franchissement lors des travaux étant donné que la passerelle est actuellement la seule connexion entre les deux côtés de Molenbeek ; que le réaménagement de cette passerelle devra intervenir dans un délai raisonnable ;	- Considérant que l'opération B.4 a été retirée du programme suite au CRDT ; que dès lors cette remarque ne pourra être prise en compte ;	Nihil
	En commission de concertation par le BUP :	Nihil	Nihil
	En commission de concertation par Citydev :	Nihil	Nihil
	En commission de concertation par la DMS :	Nihil	Nihil

	En commission de concertation par Bruxelles-Environnement :	Nihil	Nihil
	Par Bruxelles Environnement (Avis 07/08/2017) : Les opérations A2 (réalisation L28 - travaux), B3 (franchissement friche 1 – passerelle Beekkant) et B7 (pôle de transports place Beekkant) sont des opérations qui jouxtent ou qui traversent le futur parc dont BE sera gestionnaire. De ce fait, il est indispensable d'avoir la garantie que BM et la STIB s'engagent budgétairement et concrètement.	Nihil	Nihil
	Par le CRDT : Le CRDT souhaite une adaptation de cette opération. L'opération de rénovation à l'identique semble inopportune. Un élargissement et mise aux normes PMR de la passerelle Beekkant seront nécessaire. Dès lors, le budget prévu semble insuffisant et devra être revu en concertation avec Bruxelles Mobilité et l'IBGE. Une étude complémentaire vérifiera la capacité portante et possibilité de conserver de la structure en béton existante. Une attention particulière sera portée sur le planning des travaux prévus sur les projets de passerelles afin de garder la possibilité de franchir la friche en permanence.	- Considérant la hausse des estimations pour les projets de franchissement suite à la demande que ces passerelles ne soient pas temporaires et accessible aux PMR ; - Considérant le budget limité du CRU ; - Considérant que BM avait déjà dans ses projets la rénovation de la passerelle existante ; - Considérant que les délais de réalisation de la rénovation de la passerelle existante sont plus courts que ceux pour la création d'une nouvelle passerelle.	Les modifications suivantes ont été intégrées dans la fiche projet de l'opération B.3 : - Ajouté en sous-titre : élargissement et mise aux normes PMR de la passerelle Beekant, - Ajouté dans le texte : la largeur de la passerelle devra permettre une cohabitation confortable des différents usagers » / « La structure existante pourrait être conservée et supporter un nouveau tablier, - Conditions de réussite : « une étude structurelle devra vérifier la capacité portante de la structure béton existante » - La SNCB et Infrabel ont été supprimés des partenaires - Le budget et l'intervention du CRU a été revu à la hausse.

B.4 Franchissement de la friche 2	En enquête publique :	Nihil	Nihil
	En commission de concertation par Molenbeek-Saint-Jean : - Considérant qu'il s'agit de la réalisation d'une passerelle légère végétalisée entre la Place Beekkant et la Halle aux Charbons ; que le projet prévoit un nouveau franchissement de la friche ; que la nouvelle passerelle permettra la mise en place d'une connexion structurante et connectant deux espaces publics importants (Place Beekkant et Place de l'Ouest) ; - Considérant que la commune soutient l'idée d'une seconde passerelle à cet endroit qui permettra de reconnecter les deux structures urbaines séparées par la friche et qui favorisera l'accès au nouveau parc pour les quartiers situés à l'ouest de la friche ;	Nihil	Nihil
	En commission de concertation par le BUP :	Nihil	Nihil
	En commission de concertation par Citydev :	Nihil	Nihil
	En commission de concertation par la DMS :	Nihil	Nihil
	En commission de concertation par Bruxelles-Environnement :	Nihil	Nihil
	Par Bruxelles Environnement (Avis 07/08/2017) : - Bruxelles Environnement émet une nette réserve concernant l'estimation du budget prévu par le CRU pour la passerelle paysagère entre la place Beekkant et le futur parc. Sans connaître la manière dont ce budget a été déterminé, sur base de notre expérience et d'une rapide recherche, ce budget ne permettra pas un aménagement complet des lieux : non seulement dans le respect des contraintes du chemin	- Considérant les remarques également émises par le CRDT ; - Considérant la hausse des estimations pour les projets de franchissement suite à la demande que ces passerelles ne soient pas temporaires et accessible aux PMR ; - Considérant le budget limité du CRU	L'opération B.4 a été mise « à initier » en apportant les modifications suivantes à la fiche projet : - Ajouté en sous-titre : Réalisation d'une passerelle végétalisée entre place Beekkant et la Halle aux charbons,

	de fer (et autres contrainte techniques) mais aussi du « confort » et de la bonne « cohabitation » des usagers (PMR, poussettes, piétons, cyclistes, ce qui implique notamment des rampes d'accès de grande taille) et de l'ambition de qualité paysagère et architecturale (végétalisation, légèreté et matériaux). Il est important de préciser que les franchissements de la friche sont essentiels pour le bon développement du quartier. S'ils prennent l'apparence de passages peu qualitatifs et insécurisants, tout comme l'actuelle passerelle Beekkant, la connexion ne sera pas valorisée et son utilisation peut en pâtir. - En outre, les 10% de ce budget pouvant être consacrés à des études sont eux-mêmes probablement insuffisants pour une étude technique et de faisabilité permettant de préciser et garantir autant les ambitions que le budget donné (a priori fermé). - Une remarque moins tranchée mais similaire s'applique aux opérations B2 et B3 de rénovation de la Halle aux charbons et de la passerelle Beekkant (franchissement de la friche 1).	- Considérant que MB avait déjà dans ses projets la rénovation de la passerelle existante - Considérant que les délais de réalisation de la rénovation de la passerelle existante sont plus courts que ceux pour la création d'une nouvelle passerelle.	- Ajouté dans le texte « La passerelle sera accessible aux piétons, cyclistes, PMR » - Le budget a été revu à la hausse (rampes PMR, cyclistes, ...), - L'image représentant la passerelle (bassin Vergote) a été retirée.
	Par le CRDT : - Le CRDT souhaite une adaptation de cette opération. - - L'opération actuelle prévoit la construction d'une passerelle légère et éventuellement mobile. - Pour être qualitative la passerelle devra être planifiée comme une structure fixe, confortable et accessible aux piétons, cyclistes, PMR. Cette opération doit être mise en relation tant au moment de l'esquisse	Considérant la hausse des estimations pour les projets de franchissement suite à la demande que ces passerelles ne soient pas temporaires et accessible aux PMR Considérant le budget limité du CRU	L'opération B.4 a été mise « à initier » en apportant les modifications suivantes à la fiche projet : - Ajouté en sous-titre : Réalisation d'une passerelle végétalisée entre place Beekkant et la Halle aux charbons, - Ajouté dans le texte « La passerelle sera accessible aux piétons, cyclistes,

	que lors de l'exécution avec les projets L28, place Beekkant et passerelle Beekkant. - Pour ce faire, l'axonométrie sera adaptée et le budget revu en concertation avec Bruxelles Mobilité et l'IBGE. - Une attention particulière sera portée sur le planning des travaux prévus sur les projets de passerelles afin de garder la possibilité de franchir la friche en permanence.	Considérant que MB avait déjà dans ses projets la rénovation de la passerelle existante Considérant que les délais de réalisation de la rénovation de la passerelle existante sont plus courts que ceux pour la création d'une nouvelle passerelle.	PMR » - Le budget a été revu à la hausse (rampes PMR, cyclistes, ...), - L'image représentant la passerelle (bassin Vergote) a été retirée.
B.5 Requalifier de la rue Vandenpeereboom en mail	En enquête publique :	Nihil	Nihil
	En commission de concertation par Molenbeek-Saint-Jean : - Considérant que l'opération consiste à la rénovation de la rue et de l'installation d'une piste cyclable ; - Considérant que la rue Vandenpeereboom connecte la chaussée de Gand et la chaussée de Ninove en longeant la friche de la Gare de l'Ouest ; - Considérant qu'aujourd'hui la rue Vandenpeereboom offre une large voirie ainsi qu'un trottoir bordé de plantations ; que malgré ses qualités, la rue est dégradée et de nombreux dépôts clandestins sont présents ; que les emplacements de parking sont actuellement sous-utilisés ; que la friche est inaccessible de ce côté ; - Considérant que la suppression du stationnement à l'ouest de la rue permettra d'y aménager une piste cyclable ; que ce projet est déjà prévu par la commune dans les limites des crédits budgétaires communaux disponibles ; que cet		Nihil

	aménagement permettra également de rendre la friche accessible aux habitants du quartier situé à l'est de la friche ; - Considérant qu'il est souhaitable de préserver les plantations existantes ; - Considérant que les développements futurs devraient améliorer le contrôle social du site ;	- Considérant que cette remarque est pertinente, elle sera donc prise en compte lors de l'élaboration du projet ;	
	En commission de concertation par le BUP :	Nihil	Nihil
	En commission de concertation par Citydev :	Nihil	Nihil
	En commission de concertation par la DMS :	Nihil	Nihil
	En commission de concertation par Bruxelles-Environnement :	Nihil	Nihil
	Par Bruxelles Environnement (Avis 07/08/2017) :	Nihil	Nihil
	Par le CRDT : - Le CRDT souhaite une adaptation de cette opération. - Le budget de l'opération sera adapté. La Commune se chargera sur fond propre de l'aménagement d'une piste cyclable sur la rue. Cependant, il semble nécessaire, dans le cadre des projets de développement de la ZIR (PAD« Gare de l'Ouest »), de réaménager l'ensemble de la rue. Les membres demande qu'une étude complémentaire concernant le réaménagement complet soit prise en charge par le CRU.	Nihil	Le budget communal a été adapté selon la réalité. Une étude sur l'ensemble de la rue Vanedepeereboom et entièrement financée par le CRU a été ajouté à la fiche projet.

B.6 Rue Dubois Thorn	En enquête publique :	Nihil	Nihil
	En commission de concertation par Molenbeek-Saint-Jean : - Considérant que la prolongation de la rue Dubois-Thorn a déjà été prévue dans le cadre de l'implantation d'Infrabel Academy et la transformation de la halle Delhaize ; que cette opération permettra d'activer une partie de la rue Dubois-Thorn aujourd'hui fermée aux usagers ; - Considérant que cette partie de la rue est actuellement privatisée et fermée ; que le projet prévoit d'ouvrir cette partie aux piétons et cyclistes et vise également à créer une continuité avec l'autre partie de la rue Dubois-Thorn ; que le projet permettra de plus d'améliorer le lien entre la Gare de l'Ouest et la station Beekkant ; - Considérant que cette opération est déjà reprise dans le projet Infrabel Academy et que le nouveau bâtiment d'Infrabel Academy sera réalisé le long de cette nouvelle rue ; que dans ce projet la rue sera ouverte aux modes actif, les livraisons et les services de secours ; que le statut de cette rue doit encore être défini ;	Nihil	La condition de réussite suivante a été ajoutée : La voirie devra rester accessible aux piétons et cyclistes de manière continue.
	En commission de concertation par le BUP :	Nihil	Nihil
	En commission de concertation par Citydev :	Nihil	Nihil
	En commission de concertation par la DMS :	Nihil	Nihil
	En commission de concertation par Bruxelles-	Nihil	Nihil

	Environnement :		
	Par Bruxelles Environnement (Avis 07/08/2017) :	Nihil	Nihil
	Par le CRDT : - Le trafic de transit devra être évité. La voirie devra rester accessible aux piétons et cyclistes de manière continue. Une attention particulière sera portée sur la mobilité douce.	Nihil	La condition de réussite suivante a été ajoutée : La voirie devra rester accessible aux piétons et cyclistes de manière continue.
B.7 Pôle de transports : place Beekant	En enquête publique :	Nihil	Nihil
	En commission de concertation par Molenbeek-Saint-Jean : - Considérant que le réaménagement de l'espace public de la place Beekant consiste en « l'atterrissage » de la passerelle légère reliant la place Beekant à la place de l'Ouest, la connexion avec la nouvelle rue Dubois-Thorn et le réaménagement des arrêts de bus ; - Considérant que cet espace est aujourd'hui envahi par les zones dédiées au stationnement et les aires de manœuvre des bus ; que l'espace public n'invite pas à son utilisation comme lieu de rencontre ; - Considérant qu'il existe une population nombreuse des jeunes habitants qui ont besoin d'espaces de détente supplémentaires ; - Considérant que la commune soutient cette opération de réaménagement de l'espace public et de requalification de la gare routière ; qu'il y a lieu de réaménager toute cette zone en tenant compte des différentes fonctions et des usagers de la place ; qu'il est souhaitable que le nouveau parc soit facilement	- Considérant que ces remarques sont pertinentes ; que pour ce faire la STIB devra mettre en place un comité de pilotage intégrant les acteurs concernés (STIB, Commune de Molenbeek, logement Molenbeekois, SAU et BBP) ;	Nihil

	accessible depuis le parvis ; qu'il est nécessaire d'améliorer le lien entre le nouveau parc sur la friche et le parc Marie-José ; que de plus, le réaménagement de cet espace devra améliorer la qualité de vie des habitants (espace de jeu, verdurisation,...);		
	En commission de concertation par le BUP :	Nihil	Nihil
	En commission de concertation par Citydev :	Nihil	Nihil
	En commission de concertation par la DMS :	Nihil	Nihil
	En commission de concertation par Bruxelles-Environnement :	Nihil	Nihil
	Par Bruxelles Environnement (Avis 07/08/2017) :	Nihil	Nihil
	Par le CRDT : - La réflexion sur le réaménagement de cette place pourrait être intégrée dans le cadre du PAD « Gare de l'Ouest ». - L'opération tiendra compte des besoins des différents utilisateurs de l'espace public et de l'implantation des deux passerelles.	Nihil	Nihil
B.8 Etude pour la rénovation des bâtiments du logement Molenbeekois	En enquête publique :	Nihil	Nihil
	En commission de concertation par Molenbeek-Saint-Jean : - Considérant que le projet consiste en l'amélioration des performances énergétiques des bâtiments ainsi que leur ouverture vers le futur parc ; - Considérant que les immeubles résidentiels du Logement Molenbeekois sont actuellement orientés vers l'avenue de Roovere et le parc Marie-José et que	Nihil	Nihil

	les entrées se situent uniquement de ce côté ; que cela engendre une façade particulièrement fermée à l'arrière de ces bâtiments, côté Gare de l'Ouest ; que le changement de statut de la friche pourrait motiver la rénovation des façades Est de ces bâtiments ; que les façades Ouest ont été récemment rénovées ; - Considérant que cette rénovation pourrait permettre d'améliorer les conditions énergétiques des logements ; qu'un espace supplémentaire à ceux-ci est proposé en rajoutant une couche habitable (terrasse/patio) ; que cette proposition pourrait améliorer la qualité de vie des logements ; - Considérant que le déplacement des surfaces de parking à ciel ouvert vers les caves existantes sera étudié ; - Considérant que l'activation des rez-de-chaussées pourrait également permettre de renforcer les connexions entre les deux parcs ;		
	En commission de concertation par le BUP :	Nihil	Nihil
	En commission de concertation par Citydev :	Nihil	Nihil
	En commission de concertation par la DMS :	Nihil	Nihil
	En commission de concertation par Bruxelles-Environnement :	Nihil	Nihil
	Par Bruxelles Environnement (Avis 07/08/2017) :	Nihil	Nihil
	Par le CRDT : - Cette étude pourra évaluer la possibilité de réaliser des opérations tiroirs dans le cadre du	Nihil	La phrase suivante a été ajoutée à la fiche projet : - Cette étude pourra évaluer la

	développement de la ZIR.		possibilité de réaliser des opérations tiroirs dans le cadre du développement de la ZIR .
B.9 Recypark	En enquête publique : - Considérant que l'asbl BruxellesFabriques estime indispensable que le projet « RECYPARK » soit réalisé dans une optique formatrice qui permette de créer des emplois peu qualifiés dans la réutilisation de matériaux de construction et d'ameublement, et donc de contribuer au développement de l'économie circulaire en Région de Bruxelles-Capitale ;	- Considérant que dans le cadre de l'élaboration du PAD « Gare de l'Ouest » une attention particulière sera accordée à l'intégration urbaine du projet « Recypark » tant dans ses aspects physiques (compacité, esthétique, mixité fonctionnelle, mobilité...) que dans les mesures d'accompagnement à mettre en place, en particulier la formation professionnelle pour que des habitants du quartier puissent prétendre aux emplois qui y seraient créés ;	Nihil
	En commission de concertation par Molenbeek-Saint-Jean : - Considérant qu'il s'agit de la réalisation d'un point de collecte, de tri, de recyclage et de valorisation de biens récupérables (mobilier, jouets, bibelots, ...) et de déchets ; - Considérant que les habitants de la commune fréquentent peu les Recypark existants ; qu'il y a une forte corrélation entre la fréquentation et la proximité de l'infrastructure ; qu'il apparaît optimal, suite à des analyses de Bruxelles-Propreté, de prévoir la construction de 1, voire 2 Recypark, sur la territoire de la commune ; - Considérant que l'implantation d'une telle infrastructure nécessitera une étude en termes de mobilité afin de vérifier l'accessibilité et l'impact sur les		Nihil

	voiries avoisinantes ; - Considérant que l'implantation éventuelle de cette infrastructure à l'angle de la rue Vandenpeereboom et la chaussée de Gand risque de condamner un accès aisé au futur parc du côté Nord ; qu'il est dès lors nécessaire d'étudier l'implantation du Recypark en cohérence avec l'ensemble de la station Osseghem et le lien vers le PPAS Gazomètre ; - Considérant qu'il est indispensable que ce projet qui viendrait à être réalisé le soit dans un optique formatrice qui permette de créer des emplois peu qualifiés ; que ce projet devrait contribuer au développement de l'économie circulaire en Région de Bruxelles-Capitale ;	- Considérant que cette remarque est pertinente, elle sera donc prise en compte lors de l'élaboration du projet ;	
	En commission de concertation par le BUP :	Nihil	Nihil
	En commission de concertation par Citydev :	Nihil	Nihil
	En commission de concertation par la DMS :	Nihil	Nihil
	En commission de concertation par Bruxelles-Environnement :	Nihil	Nihil
	Par Bruxelles Environnement (Avis 07/08/2017) : Tenant compte du projet de plan directeur pour la ZIR Gare de l'Ouest, qui prévoit d'urbaniser une très grande partie de la ZIR (+-5ha sur les 8ha non contraints), notamment le quadrant sud-est (par rapport à la ligne ferroviaire L28 et à la passerelle Beekkant), et la création d'un espace vert régional dans les 2 quadrants 'nord' de la ZIR : - Le recypark (opération B.9) ne peut pas	Nihil	Nihil

	s'implanter dans ces 2 quadrants 'nord' ou alors de manière transitoire et étroitement coordonnée avec BE dans le cadre d'une convention que la SAU devrait initier. - Le choix de l'implantation du recypark doit donc encore être étudié, y compris en termes de d'échelle de grandeur, en rapport avec les aspects de mobilité et nuisances potentielles. Il est très positif de déjà prévoir d'y intégrer un espace 'récupération et réparation' et de le combiner avec un point de collecte volontaire à l'échelle du quartier (mutualisation des déchets courants, à la place de la collecte en porte-à-porte et des traditionnels locaux déchets). BE encourage l'étude de nouveaux concepts de déchetterie à échelle plus locale, ainsi que des conteneurs enterrés pour un maximum de flux (PMC, papiers-cartons, verre, textiles, biodéchets, tout venant) car ils sont discrets, plus propres, prennent moins d'espace et favorisent les comportements vertueux (réduction des déchets, tri)		
	Par le CRDT : - Le CRDT demande quelques modifications de la fiche projet. - L'implantation ainsi que la programmation du Recypark devra être précisée avec le PAD. - L'ambition d'intégrer un Recypark d'échelle régional, de type parc à conteneur, ne semble pas compatible avec le développement urbain de la ZIR et les impacts notamment en terme de mobilité sur ce quartier. Le projet devra proposer l'intégration d'un lieu de collecte à une échelle inférieure aux parcs régionaux et favorisant les accès pour les piétons et cyclistes. Un accent sur le réemploi sera privilégié. Les membres demandent que La fiche soit réécrite en	Nihil	Les modifications suivantes ont été apportées à la fiche projet : - L'ambition d'intégrer un recypark d'échelle régional n'est pas compatible avec le développement urbain de la ZIR et les impacts notamment en terme de mobilité sur ce quartier ». Le projet propose l'intégration d'un lieu de collecte innovant à l'échelle du quartier et favorisant les accès pour les piétons et cyclistes, - La surface et l'implantation

	adéquation avec le PAD et en concertation avec l'ABP.		seront à préciser ultérieurement avec le PAD, - Le graphisme et les références ont été adaptées
B.10 Immeuble de logements et programme mixte	En enquête publique :	Nihil	Nihil
	En commission de concertation par Molenbeek-Saint-Jean : - Considérant que le projet prévoit le développement d'un immeuble de 10 000m² sur une parcelle qui appartient à la région ; qu'il s'agit d'une parcelle utilisée pour le stockage à ciel ouvert; que ce terrain constitue depuis de nombreuses années un chancre urbain; qu'il est dès lors justifié d'intervenir sur cette parcelle ; - Considérant que la parcelle jouxtant le site de la Gare de l'Ouest sera un point d'accès au nouveau développement de la ZIR ; - Considérant que le projet EKLA et les autres gabarits existants (Logement Molenbeekois) à proximité proposent la mise en place des nouveaux gabarits et donc la densification de l'espace de la gare ; que la densification verticale permet la création d'une place urbaine ; - Considérant qu'il est, à ce moment, difficile de se prononcer sur ce projet vu que l'implantation et les gabarits ne sont pas encore connus ; qu'il est nécessaire d'affiner les chiffres par rapport à la taille de la parcelle et les gabarits ; - Considérant que la Commune de Molenbeek-Saint-Jean encourage les projets de logement ; que cet endroit est hyper accessible et très bien desservi par	- Considérant que la phase d'élaboration du programme consiste à rassembler des acteurs et des financements multiples ; que les questions liées au projet seront abordées dans la phase d'élaboration des projets ;	Nihil

	les transports en commun ; qu'il serait donc logique d'y prévoir un programme mixte (logements et autres fonctions économiques ou d'équipement servant le quartier, et tenant compte de son faible niveau socio-économique); que le type de logements publics proposés devrait également être de l'acquisitif (social modéré moyen) ; - Considérant que la commune soutient la création d'un espace public de qualité au socle du bâtiment prolongeant le parvis de la Gare de l'Ouest ; que ce réaménagement permettrait de créer des espaces de rencontre à cet endroit ;	- Considérant que cette remarque est pertinente, elle sera donc prise en compte lors de l'élaboration du projet ;	
	En commission de concertation par le BUP :	Nihil	Nihil
	En commission de concertation par Citydev :	Nihil	Nihil
	En commission de concertation par la DMS :	Nihil	Nihil
	En commission de concertation par Bruxelles-Environnement :	Nihil	Nihil
	Par Bruxelles Environnement (Avis 07/08/2017) :	Nihil	Nihil
	Par le CRDT : - Le CRDT demande une clarification du rôle de chaque acteur dans la fiche projet. - Une coordination des projets faisant partie de la ZIR devra être faite afin d'avoir une vision globale des enjeux et projets adjacents (PAD gare de l'Ouest en cours).	- La SAU coordonnera cette opération. Elle prendra contact avec les différents partenaires potentiels pour le développement du projet. Le PAD précisera ultérieurement le % des affectations et la répartition des types de logements à y développer. Un comité de pilotage sera mis en place par le maître d'ouvrage.	Les modifications suivantes ont été apportées à la fiche projet : - Citydev et la SLRB sont repris comme partenaires.

B.11 Aménagement rue de Birmingham	En enquête publique :	Nihil	Nihil
	En commission de concertation par Molenbeek-Saint-Jean :	Nihil	Nihil
	En commission de concertation par le BUP :	Nihil	Nihil
	En commission de concertation par Citydev :	Nihil	Nihil
	En commission de concertation par la DMS :	Nihil	Nihil
	En commission de concertation par Bruxelles-Environnement :	Nihil	Nihil
	Par Bruxelles Environnement (Avis 07/08/2017) :	Nihil	Nihil
	Par la CRDT : - La rue de Birmingham est un axe ouvert aux convois exceptionnels, les contraintes liées au passage de ces convois et du bus devront être prises en compte dans le projet.	Nihil	La condition de réussite suivante a été ajoutée à la fiche projet : - Axe ouvert aux convois exceptionnels, les contraintes liées au passage de ces convois devront être prises en compte
B.12 Belvédère sur la toiture STIB	En enquête publique :	Nihil	Nihil
	En commission de concertation par Molenbeek-Saint-Jean :	Nihil	Nihil
	En commission de concertation par le BUP : - Points B : - 12. : Belvédère STIB : vérifier la stabilité vu la présence du métro en sous-sol et voir les éventuels projets de la STIB	Nihil	Nihil

	En commission de concertation par Citydev :	Nihil	Nihil
	En commission de concertation par la DMS :	Nihil	Nihil
	En commission de concertation par Bruxelles-Environnement :	Nihil	Nihil
	Par Bruxelles Environnement (Avis 07/08/2017) : - Belvédère STIB (opération B12) : La STIB n'ayant pas encore fixé, à notre connaissance, d'échéance pour son projet de démolition/évolution du bâtiment en vue de réorganiser son site, Bruxelles Environnement estime important de s'investir dans ce projet, même de manière temporaire.	Nihil	Nihil
	Par le CRDT : - Une attention particulière sera portée sur la sécurisation, la gestion du site (IBGE) et l'équilibre de l'opération entre le coût d'un aménagement léger et le côté temporaire du projet par rapport au planning de la STIB.	Nihil	Nihil
B.13 Franchissement canal parcelle Vivaqua	En enquête publique : - Considérant que l'asbl IEB regrette que le CRU n'aborde pas les besoins avérés du quartier pour se tourner vers des concepts d'amélioration désincarnés des réalités observées tablant sur un concept abstrait de connectivité ; - Considérant que l'asbl IEB s'interroge sur le besoin de franchir le canal à cet endroit ; - Considérant que l'asbl IEB insiste pour que les franchissements créés au-dessus du canal respectent	- Considérant que le Canal présente à cet endroit une section non franchissable d'un kilomètre de long, ce qui constitue une barrière urbaine importante ; - Considérant que tant la gouvernance (partenariat avec le Port et avec la SA Abattoirs) que l'architecture du projet de passerelle (tirant	Nihil

	le tirant d'air réglementaire et soient élaborés en concertation étroite avec le Port de Bruxelles dès lors que le canal reste avant tout à vocation industrielle, même si l'asbl IEB juge important de penser à sa bonne intégration dans le tissu urbain. - Considérant que l'asbl IEB exprime le regret que le Port de Bruxelles ne soit pas mentionné parmi les partenaires des projets de franchissement du canal ; - Considérant que, pour la SA Abattoir, favoriser la traversée du canal à vélo sur une passerelle est une excellente idée ; - Considérant, néanmoins, que pour la SA Abattoir, une attention particulière devrait être accordée à la connexion de la passerelle avec son site en tenant compte notamment de ses contraintes logistiques particulières ; - Considérant à cet égard que les choix techniques et architecturaux pour connecter la passerelle au site (rampe, escaliers, ascenseur...) auront un impact spatial non négligeable ; - Considérant que la SA Abattoir demande d'être attentif à ne pas reproduire les erreurs de la station de métro Delacroix où un simple escalier a été implanté pour franchir la différence de niveaux ; - Considérant que la SA Abattoir s'interroge sur l'intention d'intégrer la passerelle dans l'un des futurs bâtiments à érigés sur le site des abattoirs et rappelle la contrainte du calendrier de réalisation du projet Manufakture prévu en 2023 (donc avant la passerelle) ; - Considérant que, dans la mesure où le projet est situé à cheval sur les périmètres des CRU 03 et 05, la SA Abattoir pose la question de savoir sur quel	d'air, intégration au site des Abattoirs) seront détaillés lors l'élaboration du projet ;	
--	---	--	--

	budget les travaux seront financés ; - Considérant que la SA Abattoir signale qu'il convient de garantir la continuité entre les projets B13 et B14 ;	- Considérant que le financement du projet est repris dans le budget du CRU 03 ;	
	En commission de concertation par Molenbeek-Saint-Jean :	Nihil	Nihil
	En commission de concertation par le BUP : - 13. canal : Vivaqua : mettre en relation la passerelle avec la place et non la voirie arrière qui sera sans doute logistique	Nihil	Nihil
	En commission de concertation par Citydev :	Nihil	Nihil
	En commission de concertation par la DMS :	Nihil	Nihil
	En commission de concertation par Bruxelles-Environnement :	Nihil	Nihil
	Par Bruxelles Environnement (Avis 07/08/2017) :	Nihil	Nihil
	Par le CRDT : - Le CRDT marque son accord sur cette opération moyennant une confirmation budgétaire par Bruxelles Mobilité.	Nihil	La modification suivante a été apportée à la fiche projet : - Indiquer projet CRU au lieu de de Projet mixte.
B.14 Perméabilité de l'îlot abattoir et réaménagement de l'îlot EhB	En enquête publique : - Considérant que la SA Abattoir estime que favoriser la perméabilité de son site est une excellente		

	idée ; - Considérant que selon la SA Abattoir, ce lieu le plus approprié pour créer cette liaison serait situé à la frontière entre son site et la propriété d'EhB ; - Considérant que selon la SA Abattoir, le projet de connexion doit être bien articulé avec le projet B13 du CRU et avec le projet Manufakture subventionné par les fonds européens FEDER ; - Considérant que la SA Abattoir et l'asbl IEB insistent pour que les choix faits à cet endroit n'hypothèquent pas l'activité qui se développera dans le cadre du projet « Manufakture Abattoir » ; - Considérant que le programme de la Manufakture intégrera les activités propres de la SA Abattoir (abattoir, espaces productifs pour les PME dans le secteur de la nourriture), et d'autres fonctions urbaines aux étages pour lesquelles des études sont en cours ; - Considérant que la SA Abattoir a fourni un plan reprenant la localisation et l'emprise au sol du projet Manufakture, l'impact potentiel des projets B13 et B14 et la limite des propriétés de la SA Abattoir et de la Commune d'Anderlecht ; - Considérant que la SA Abattoir signale que la localisation de la Manufakture a changé, le projet ne se trouvant plus du côté de Delacroix, mais plutôt à l'arrière de la halle couverte ; - Considérant, dès lors, que le bâtiment situé à l'arrière de la halle ne sera plus affecté à du parking (conformément aux recommandations de l'étude urbaine « Erasmushogeschool – Abattoir » coordonnée par la VGC), mais plutôt comme un bâtiment mixte ; - Considérant que l'asbl IEB rappelle que l'activité	- Considérant que dans le cadre de l'élaboration du projet une attention particulière sera accordée à l'intégration de cette remarque ; - Considérant que dans le cadre de l'élaboration des opérations B.13 et B.14 la coordination sera assurée par la mise en place d'un marché d'études commun ; que la SA Abattoir sera intégré aux comité de pilotage afin de garantir la compatibilité du développement des Abattoirs ; - Considérant que dans le cadre de l'élaboration du projet une attention particulière sera accordée à l'intégration de cette remarque ;	
--	---	--	--

	d'abattage induit un charroi important d'animaux vivants sur le site, ce qui n'est pas aisé à combiner avec une ouverture publique de celui-ci pour des questions de sécurité ; - Considérant, à ce titre, que la SA Abattoir demande que la future connexion à travers le site soit suffisamment large pour séparer de manière sécurisée les modes doux du trafic logistique ; - Considérant que la SA Abattoir demande que la connexion future relie le quai de l'Industrie à la chaussée de Mons et que d'autres fonctions puissent également s'y greffer (notamment Erasmushogeschool) ; - Considérant que la SA Abattoir demande que la future connexion soit considérée comme un véritable passage public aménagé et géré par les pouvoirs publics ; - Considérant que la SA Abattoir se demande quelle autorité publique aura la compétence de la gestion de la future connexion ; - Considérant que la SA Abattoir signale qu'une partie de son site est propriété de la commune d'Anderlecht (avec un droit d'emphytéose pour la SA Abattoir) et qu'elle se demande dès lors si la réalisation d'un passage public par la Région bruxelloise induit un transfert de propriété vers cette dernière et, le cas échéant, si un budget a été prévu à cet effet ; - Considérant que la SA Abattoir signale disposer d'un terrain le long de la chaussée de Mons qui pourrait être mis à disposition du projet de connexion ; - Considérant que ORYS rappelle que le site d'Erasmushogeschool est situé dans le périmètre du PPAS Mons-Birmingham ;	- Considérant qu'il est bien question de réaliser un espace public dont la gestion devra faire l'objet d'un accord entre la Commune d'Anderlecht et la SA abattoir ; - Considérant les discussions portant sur l'ensemble du site entre la commune d'Anderlecht propriétaire du tréfonds et la SA Abattoir, ;	
--	---	--	--

	- Considérant que EhB prévoit à court terme l'extension de son campus avec 4000 – 6000 m² de construction / reconstruction, notamment pour les formations artistiques (théâtre, cinéma et musique) ; - Considérant que selon ORYS, la rénovation des bâtiments existants de EhB sera achevée en septembre 2017 et qu'à partir de ce moment l'extension pourra être envisagée ; - Considérant que selon ORYS, le programme du CRU semble aller à l'encontre des plans de EhB en suggérant que les parcelles non-bâties et propriétés de EhB seront transformées en espace vert (cf. illustration page 112-113 du projet de programme du CRU) ; - Considérant que selon ORYS, EhB ne s'oppose pas à une revitalisation du quartier, mais souligne le souhait de développer son foncier pour ses besoins propres et que, vu sa volonté d'extension, l'aménagement du foncier en espace public n'est pas envisageable ; - Considérant que ORYS, demande que le CRU intègre le programme de EhB, en vue de la pérennisation du site comme campus central de EHB ;	- Considérant que l'opération B.14 vise au contraire la réalisation d'un projet complémentaire au développement des sites EhB et des Abattoirs ;	Considérant que certaines représentations graphiques illustrant le projet peuvent induire en erreur, celles-ci seront retirées du programme ;
	En commission de concertation par Molenbeek-Saint-Jean :	Nihil	Nihil
	En commission de concertation par le BUP : - 14. Abattoir : le projet B14 devrait être intégré dans le périmètre de ce CRU ; attention au sol pollué, aux caves de Cureghem en sous-sol. Les abattoirs sont classés	Nihil	Nihil
	En commission de concertation par Citydev :	Nihil	Nihil

	En commission de concertation par la DMS :	Nihil	Nihil
	En commission de concertation par Bruxelles-Environnement :	Nihil	Nihil
	Par Bruxelles Environnement (Avis 07/08/2017) :	Nihil	Nihil
	Par le CRDT : - Les questions de foncier et de gestion devront être clarifiées avec la Commune d'Anderlecht. - D'autre part, cette opération sera conditionnée par l'abrogation du PPAS « Birmingham ».	Nihil	Les illustrations présentant une ambiguïté ont été retirées de la fiche projet.
C.1 Enveloppe Molenbeek-Saint Jean	En enquête publique :	Nihil	Nihil
	En commission de concertation par Molenbeek-Saint-Jean :	Nihil	Nihil
	En commission de concertation par le BUP :	Nihil	Nihil
	En commission de concertation par Citydev :	Nihil	Nihil
	En commission de concertation par la DMS :	Nihil	Nihil
	En commission de concertation par Bruxelles-Environnement :	Nihil	Nihil
	Par Bruxelles Environnement (Avis 07/08/2017) :	Nihil	Nihil
	Par le CRDT : - Le montant consacré à ces actions (max 10% du montant total) doit être recalculé en fonction des adaptations qui seront encore faites.	Nihil	Le montant de l'enveloppe a été recalculé.

C.2 Enveloppe Anderlecht	En enquête publique :	Nihil	Nihil
	En commission de concertation par Molenbeek-Saint-Jean :	Nihil	Nihil
	En commission de concertation par le BUP :	Nihil	Nihil
	En commission de concertation par Citydev :	Nihil	Nihil
	En commission de concertation par la DMS :	Nihil	Nihil
	En commission de concertation par Bruxelles-Environnement :	Nihil	Nihil
	Par Bruxelles Environnement (Avis 07/08/2017) :	Nihil	Nihil
	Par le CRDT : - Le montant consacré à ces actions (max 10% du montant total) doit être recalculé en fonction des adaptations qui seront encore faites.	Nihil	Le montant de l'enveloppe a été recalculé.
D.1 Action complémentaire rue Vandenpeereboom	En enquête publique :	Nihil	Nihil
	En commission de concertation par Molenbeek-Saint-Jean : - Considérant que ce projet prévoit une action complémentaire à l'installation d'une piste cyclable et la reprise du trottoir Ouest de la rue Vandenpeereboom (B.6.) ; que le projet prévoit la reprise du trottoir Est ainsi que la plantation d'arbres le long de ce dernier ; - Considérant que dans le cadre du plan d'aménagement directeur, cette rue devrait accueillir un	- Considérant que ces remarques pourront être étudiées dans une étude sur le réaménagement de la rue	LE programme a été modifié pour que le CRU finance une étude portant sur le réaménagement complet de la rue.

	nombre important de logements, équipements, commerces, etc. ; - Considérant qu'il n'est pas clair que des emplacements de parking soient supprimés ;		
	En commission de concertation par le BUP :	Nihil	Nihil
	En commission de concertation par Citydev :	Nihil	Nihil
	En commission de concertation par la DMS :	Nihil	Nihil
	En commission de concertation par Bruxelles-Environnement :	Nihil	Nihil
	Par Bruxelles Environnement (Avis 07/08/2017) :	Nihil	Nihil
	Par le CRDT : - Cette opération consistera en un réaménagement futur de la rue Vandenpeereboom dont l'étude globale est prise en charge dans l'opération B.5.	Nihil	Les modifications suivantes ont été apportées à la fiche projet : - Le titre a été modifié - Le budget CRU a été retiré - La référence au projet B.6 a été corrigé en B.5 - Le budget a été revu
D.2 Matériauthèque	En enquête publique :	Nihil	Nihil
	En commission de concertation par Molenbeek-Saint-Jean : - Considérant que le projet consiste en la rénovation et la transformation de la halle existante (située sur l'ancien site SITOMECA) en banque des matériaux avec une activité économique liée au réemploi ; que cette banque aura pour objectif de	- Considérant que les fiches projets doivent localiser un site pour le développement du projet. - Considérant la demande de CityDev de ne pas être citée dans cette fiche	CityDev a été supprimé de la fiche

	recupérer et de stocker les matériaux provenant de la rénovation aux alentours afin que ceux-ci puissent être réutilisés ; - Considérant qu'il y a de nombreux entrepôts de grande superficie dans ce quartier qui pourraient être également capable d'accueillir ce type d'activité ; qu'il y a donc lieu d'étudier les alternatives avoisinantes ; qu'il n'est pas clair sur base de quels critères l'entrepôt SITOMECA a été sélectionné pour cette opération ; - Considérant que l'entrepôt SITOMECA se situe dans un îlot que CityDev pourrait être intéressé à rénover et reconvertir ; que l'îlot présente aujourd'hui une école ainsi qu'une installation ELIA à proximité ; - Considérant qu'il y a lieu de vérifier la structure existante et de voir, au niveau du patrimoine, s'il y a lieu de le conserver ; - Considérant que CityDev est mentionné comme Maître d'ouvrage ; que CityDev n'estime pas que cette opération relève de ses missions principales ;		
	En commission de concertation par le BUP :	Nihil	Nihil
	En commission de concertation par Citydev :	Nihil	Nihil
	En commission de concertation par la DMS :	Nihil	Nihil
	En commission de concertation par Bruxelles-Environnement :	Nihil	Nihil
	Par Bruxelles Environnement (Avis 07/08/2017) :	Nihil	Nihil
	Par le CRDT :	Nihil	Nihil
	- La faisabilité de cette opération doit encore être		

	étudiée (Citydev + Casablanca).		
D.3 Franchissement canal parcelle STIB	En enquête publique :	Nihil	Nihil
	En commission de concertation par Molenbeek-Saint-Jean :	Nihil	Nihil
	En commission de concertation par le BUP : - 3. : voir A1 et 2	Nihil	Nihil
	En commission de concertation par Citydev :	Nihil	Nihil
	En commission de concertation par la DMS :	Nihil	Nihil
	En commission de concertation par Bruxelles-Environnement :	Nihil	Nihil
	Par Bruxelles Environnement (Avis 07/08/2017) :	Nihil	Nihil
	Par le CRDT :	Nihil	Nihil
D.4 Brasserie Vandenheuvel	En enquête publique :	Nihil	Nihil
	En commission de concertation par Molenbeek-Saint-Jean : - Considérant qu'il s'agit de l'acquisition et rénovation de l'ancienne brasserie Vandenheuvel ; - Considérant que le bâtiment se situe en face de la Gare de l'Ouest ; que cet endroit offre des opportunités et que la brasserie est un bâtiment stratégique du quartier ; - Considérant que le bâtiment pourrait, à terme, accueillir une programmation métropolitaine et/ou	Nihil	Nihil

	économique, par exemple un cluster de micro-brasseries et une cité des Sciences ; - Considérant que le bâtiment est en grande partie abandonné et ce depuis plusieurs années ; qu'il est, par conséquent, nécessaire de prévoir une étude de faisabilité préalable en vue de déterminer les réelles capacités du bâtiment et le type d'affectation ; - Considérant qu'il est souhaitable d'ouvrir et de lier la future affectation avec l'espace public autour de la Gare de l'Ouest ;		
	En commission de concertation par le BUP :	Nihil	Nihil
	En commission de concertation par Citydev :	Nihil	Nihil
	En commission de concertation par la DMS :	Nihil	Nihil
	En commission de concertation par Bruxelles-Environnement :	Nihil	Nihil
	Par Bruxelles Environnement (Avis 07/08/2017) :	Nihil	Nihil
	Par le CRDT : - Le CRDT souhaite la faire remonter dans le programme des opérations prioritaires du CRU3 car le site présente un réel potentiel notamment pour équipement collectif.		L'opération est remonté en associée. La condition de réussite suivante a été apportées à la fiche projet : - Le bien visé sera à acquérir, soit par vente de gré à gré, par préemption ou par expropriation,
D.5 Redéveloppement du RDC du bâtiment de la banque alimentaire (ancien	En enquête publique :	Nihil	Nihil
	En commission de concertation par Molenbeek-	Nihil	Nihil

lipton)	Saint-Jean :		
	En commission de concertation par le BUP : - 5 : ancien Lipton - 5, 8, 9 : en plus des remarques émises ci-dessus, les projets ne sont pas précis à ce jour pour donner un avis	Nihil	Nihil
	En commission de concertation par Citydev : - Considérant qu'au stade actuel, au vu des imprécisions concernant le rôle de chacun, Citydev souhaite ne pas être cité dans les fiches (D2, D5, D6, D7 et D9) et être consulté de manière plus approfondie avant de s'engager dans ces opérations ;	Nihil	Nihil
	En commission de concertation par la DMS :	Nihil	Nihil
	En commission de concertation par Bruxelles-Environnement :	Nihil	Nihil
	Par Bruxelles Environnement (Avis 07/08/2017) :	Nihil	Nihil
	Par le CRDT : - Citydev sera supprimé des partenaires potentiels.		Citydev n'est plus mentionné comme MO.
D.6 Halle Delhaize	En enquête publique :	Nihil	Nihil
	En commission de concertation par Molenbeek-Saint-Jean : - Considérant que le projet consiste de la rénovation et transformation de la Halle Delhaize ; que	Nihil	Nihil

	la rénovation permet d'offrir un espace public couvert ; qu'une ouverture dans la halle pourrait également créer un autre accès ainsi qu'un lien avec le Parc Marie-José ; qu'il est souhaitable de renforcer les liens entre les deux parcs ; - Considérant que la halle pourrait accueillir des espaces compartimentés et que les fonctions peuvent être multiples et évolutives ; que la programmation reste à préciser lors de l'élaboration du plan d'aménagement directeur ; - Considérant que CityDev est mentionné comme Maître d'ouvrage ; que CityDev n'estime pas que cette opération ne relève de ses missions principales ;		
	En commission de concertation par le BUP :	Nihil	Nihil
	En commission de concertation par Citydev :	Nihil	Nihil
	En commission de concertation par la DMS :	Nihil	Nihil
	En commission de concertation par Bruxelles-Environnement :	Nihil	Nihil
	Par Bruxelles Environnement (Avis 07/08/2017) :	Nihil	Nihil
	Par le CRDT :	Nihil	Nihil
D.7 Logements + Lab économie circulaire	En enquête publique :	Nihil	Nihil
	En commission de concertation par Molenbeek-Saint-Jean : - Considérant que l'opération prévoit un projet mixte, de logements et activités culturelles et économiques, de conscientisation à l'économie circulaire ;	- Considérant que ce projet est « à initier » et donc dont le programme devra encore être affiné ;	Nihil

	- Considérant que le projet propose de transformer le bâtiment, situé sur l'angle de la rue Nicholas Doyen et la rue de Bonne, en centre pour la promotion et le développement de l'économie circulaire ; que le projet pourrait accueillir un centre de formation et de démonstration des nouvelles technologies ainsi que des logements ; - Considérant que le bâtiment aurait pour objectif de refermer visuellement la place qui est aujourd'hui trop diffuse en proposant un bâtiment plus dense et plus vertical que le bâtiment existant ; qu'il est nécessaire à cet égard d'étudier les bâtiments adjacents ; - Considérant qu'il y a lieu de prévoir des logements de qualité aux standards actuels et de soutenir l'accès à la propriété des plus fragilisés à un prix adapté à leurs moyens ; qu'il y a également lieu de favoriser au maximum l'intégration du projet dans les dynamiques du quartier ; que la commune favorise des projets qui cherchent à privilégier la mixité des fonctions ; - Considérant que CityDev est mentionné comme Maître d'ouvrage ; que CityDev n'estime pas que cette opération relève de ses missions principales;	- Considérant que ces remarques bien que pertinentes concerne la phase opérationnelle du projet.	
	En commission de concertation par le BUP :	Nihil	Nihil
	En commission de concertation par Citydev :	Nihil	Nihil
	En commission de concertation par la DMS :	Nihil	Nihil
	En commission de concertation par Bruxelles-Environnement :	Nihil	Nihil

	Par Bruxelles Environnement (Avis 07/08/2017) :	Nihil	Nihil
	Par le CRDT : - Citydev pourrait être un maître d'ouvrage potentiel.	Nihil	Nihil
D.8 Opération ZEMU	En enquête publique :	Nihil	Nihil
	En commission de concertation par Molenbeek-Saint-Jean :	Nihil	Nihil
	En commission de concertation par le BUP : - 8 : parcelle derrière Vivaqua : voir pour la stabilité des sous-sol car ancrage du Bâtiment STIB et sous-sol de métro - 5, 8, 9 : en plus des remarques émises ci-dessus, les projets ne sont pas précis à ce jour pour donner un avis	Nihil	Nihil
	En commission de concertation par Citydev :	Nihil	Nihil
	En commission de concertation par la DMS :	Nihil	Nihil
	En commission de concertation par Bruxelles-Environnement :	Nihil	Nihil
	Par Bruxelles Environnement (Avis 07/08/2017) :	Nihil	Nihil
	Par le CRDT :	Nihil	Nihil
D.9 Opération rue des Orchidées	En enquête publique : - Considérant que, selon l'asbl IEB, le bâtiment de l'ancienne chaudronnerie Verhulsel était encore en activité il y a deux ans et qu'il est tout à fait adapté pour accueillir de l'activité productive stricto sensu ;	- Considérant; qu'il s'agit d'une opération à initier ne disposant, ni de financement ni de maître d'ouvrage ;	

	- Considérant que, selon l'asbl IEB, il serait dès lors regrettable d'y implanter des activités de type business to business (comme annoncé dans le programme) qui s'apparentent à du bureau et qui pourraient s'installer n'importe où dans le tissu urbain alors que les sites pour l'activité secondaire sont plus rares ;	- Considérant néanmoins que le projet pourrait devenir une opération associée lors d'une modification de programme ; - Considérant que la remarque est pertinente, celle-ci sera prise en compte pour déterminer la programmation du projet ;	
	En commission de concertation par Molenbeek-Saint-Jean :		
	En commission de concertation par le BUP : - 9 : attention particulière pour le patrimoine de ce bâtiment - 5, 8, 9 : en plus des remarques émises ci-dessus, les projets ne sont pas précis à ce jour pour donner un avis		
	En commission de concertation par Citydev :		
	En commission de concertation par la DMS :		
	En commission de concertation par Bruxelles-Environnement :		
	Par Bruxelles Environnement (Avis 07/08/2017) :		
	Par le CRDT : - Le CRDT n'a pas de remarque ou de demande de modification.		Une fiche projet D.11 observatoire sur le parc a été ajoutée dans les opérations à initier.
Opérations à ajouter	Par le CRDT : - <u>Parcelle Molenbeek :</u>		Une fiche projet D.11 observatoire sur le parc a été ajoutée dans les opérations à

	Bâtiment situé à l'angle des avenues Joseph Baeck et de Roovere (Parc Marie José) – à ajouter dans les opérations à initier. - <u>Séquence chaussée de Ninove</u> (Duchesse-Gare de l'Ouest) : Le CRDT propose d'ajouter cette opération afin d'assurer une continuité avec les opérations prévues dans le CRU5.		initier.
--	---	--	----------

Onderwerpen	Doorgegeven opmerkingen	Motivering	Aanpassingen
Omtrent het regelgevend kader	In openbaar onderzoek: - Overwegende dat de vzw IEB wijst op het gebrek aan regelgevend kader bij de start van SVC 03; - Overwegende dat de vzw IEB bezorgd is over het gebrek aan aansluiting van het SVC met andere plannen en in het bijzonder met het richtplan "Weststation", dat op het punt staat te worden vervangen door een nieuw richtplan van aanleg (RPA), op zijn beurt gelanceerd op een moment dat het Parlement het bijhorende wettelijk kader nog niet had goedgekeurd; - Overwegende dat, volgens de vzw IEB, de plannenhierarchie wil dat het RPA goedgekeurd wordt voor de opmaak van een SVC (hoewel het RPA Weststation enkel het spoorwegterrein omvat), en dat het raadzaam zou zijn geweest om te beginnen met dat	- Overwegende dat een overheid bij machte is om studies op te starten door in te spelen op eventuele veranderingen in het regelgevend kader (denken we aan de goedkeuring van een ordonnantie of de wijziging van het Brussels Wetboek van Ruimtelijke Ordening). - Overwegende dat de opdrachtgevende overheid van het RPA (Perspective.brussels) rechtstreeks betrokken is bij het toezicht op de uitwerking van het programma van het SVC; dat de uitwerking van het programma van het SVC rekening houdt met de stedelijke en programmatische aanbevelingen voor de terreinen van het Weststation, zoals aangenomen door de Regering, die als bestek hebben gediend voor het RPA; dat de exacte tekening van de projecten uit het SVC binnen het GGB Weststation rekening zal houden met de regelgevende richtlijnen en beperkingen van het RPA; dat het RPA en het SVC op herhalende wijze worden gevoerd; - Overwegende dat de opmerking intellectueel gesproken relevant is, maar dat wettelijk gezien een programma zoals een SVC (aangezien het een investeringsprogramma betreft en geen strategisch of réglementair plan) niet verplicht is de plannenhierarchie te eerbiedigen; daarenboven overwegende dat geen enkel ontwerp van SVC dat volstrekt indruist tegen de gewestelijke bestemmingsplannen (GBP	Nihil

	richtplan van aanleg, dat de bakens had moeten uitzetten voor het SVC; - Overwegende dat, volgens de vzw IEB, de procedure om het programma eventueel bij te sturen niet duidelijk is, en dat eens het openbaar onderzoek is afgerond er geen begeleidingscomité komt zoals bij de Wijkcontracten om inspraak op lange termijn te waarborgen; - Overwegende dat de vzw IEB bedenkingen heeft bij de keuze voor de formule "Milieueffectenrapport" om de milieu-impact van het programma te beoordelen en zich afvraagt of het niet beter ware geweest een meer dwingende effectenstudie op te maken;	of RPA) of tegen de stedenbouwkundige verordening (GSV) zou mogen worden uitgevoerd en dat elk ontwerp dat afwijkt van de instructies uit de genoemde plannen en verordening (bijvoorbeeld door bouwprofielen voor te stellen die omvangrijker zijn dan wat de GSV toelaat) onderworpen zou moeten worden aan bijzondere bekendmakingsmaatregelen; - Overwegende dat de verschillende opdrachtgevers van de verschillende projecten het initiatief mogen nemen om begeleidingscomités in te richten; - Overwegende dat de ordonnantie van 18 maart 2004 tot omzetting van richtlijn 2001/42 van het Europees Parlement de verplichtingen vastlegt betreffende de milieueffectenbeoordeling van bepaalde plannen en programma's; dat voor een programma zoals het SVC een effectenrapport en geen effectenstudie moet worden opgemaakt; dat, overigens, voor bepaalde projecten in het programma van het SVC gekoppeld een effectenstudie zal worden gedaan;	
	In de overlegcommissie door Sint-Jans-Molenbeek:	Nihil	Nihil
	In de overlegcommissie door BSE:	Nihil	Nihil
	In de overlegcommissie door Citydev:	Nihil	Nihil
	In de overlegcommissie door de DML:	Nihil	Nihil
	In de overlegcommissie door Leefmilieu Brussel:	Nihil	Nihil
	Door Leefmilieu Brussel (advies van 07/08/2017):	Nihil	Nihil

	de organisatie en afstemming tussen de verschillende plannen, programma's en geldende regels in de zone doen vragen rijzen wat hun uitvoerbaarheid betreft. Het ontwerp van richtplan van aanleg dat het GGB Weststation omvat, en momenteel in een minder gevorderd stadium is (eerste begeleidingscomité in juni laatstleden), had idealiter klaar geweest alvorens een programma aan te vatten met concrete realisaties inzake stadsherwaardering. Het is evenwel lastig rekening te houden met dat ontwerp van richtplan, deels omdat het nog in de steigers staat, maar niettemin essentieel om de samenhang te verzekeren, zowel in de visie als in de projecten. Omgekeerd zal het ontwerp van richtplan op de een of andere manier de projecten die gepland staan in het SVC moeten integreren. Het gaat dan meer bepaald om de plannen voor de aanleg van een voor het publiek toegankelijk park en groene ruimte en de ligging ervan binnen het GGB Weststation. Ondanks dat probleem van tijds kader en schaal van de plannen en regelgevende programma's, wijzen we evenwel op de inspanningen die de opdrachtgever en de studiebureaus geleverd hebben om de globale samenhang te vrijwaren.		
	Door het GCTO-SVC:	Nihil	Nihil
Omtrent het participatief proces	In openbaar onderzoek: - Overwegende dat de vzw IEB meent dat de algemene vergadering van het SVC, die plaats vond op 28/06/2017, in wezen louter een infosessie was; dat ze het betreurt dat er toen geen overzichtelijke kaart van het SVC-gebied werd voorgesteld en dat het voor de		

	deelnemers derhalve moeilijk was de verschillende projecten te situeren; - Overwegende dat de vzw IEB vaststelt dat tijdens de algemene vergadering van het SVC er maar heel weinig mensen aanwezig waren en dat ze vragen heeft bij de karige middelen die werden ingezet om de kwaliteit van het participatief proces te garanderen; - Overwegende dat de vzw IEB vaststelt dat er in de toekomst slechts twee inspraakmomenten gepland staan in het kader van het SVC: enerzijds tijdens de projectoproep rond sociale verbondenheid (begroot op € 1,1 miljoen voor de twee gemeenten in kwestie) en, anderzijds, voor projecten van meer dan € 2,5 miljoen (waarbij meer bepaald 10 % van het projectbudget aangewend moet worden voor het participatief proces); - Overwegende dat de vzw IEB het betreurt dat de inspraakmodaliteiten voor beide projectcategorieën niet duidelijk omlind zijn (er is geen bestek beschikbaar); - Overwegende dat de vzw IEB het betreurt dat slechts 6 projecten met een budget van meer dan 2,5 miljoen euro op 21 projecten van de SVC-programmatie aldus gekoppeld zullen worden aan een inspraakprocedure, met name: A6b ("Volkshuis: bouw van 10 woningen"), B1 ("Park Weststation"), B8 ("Recypark"), B10 ("Woongebouw + gemengd programma"), B13 ("Oversteek van het kanaal vanaf het perceel Vivaqua"), B14 ("Doorlaatbaarheid van huizenblok Slachthuis en herinrichting van de campus van de EhB");	- Overwegende dat er in de hele perimeter van het SVC in de twee weken voorafgaand aan de algemene vergaderingen huis-aan-huisbedelingen zijn geweest om de buurtbewoners uit te nodigen voor de infosessies; - Overwegende dat het budget vrijgemaakt voor acties om activiteiten te bevordering van de maatschappelijke cohesie te ondersteunen, maximaal 2,2 miljoen euro bedraagt voor de twee gemeenten; dat de projectdragers 10 % van het budget van de operatie mogen besteden aan het verzekeren van de burgerparticipatie, overigens een verplichting voor projecten waarvoor het budget de helft van de Europese drempel voor opdrachten van werken overschrijdt; - Overwegende dat het aan de projectdragers is om de modaliteiten van die inspraakprocessen voor te stellen;	
	In de overlegcommissie door Sint-Jans-Molenbeek: - Overwegende dat er specifieke participatieve		Nihil

	instrumenten moeten worden geïmplementeerd gelet op het lage sociaaleconomische niveau van de wijkbewoners; dat deze instrumenten vooral op mondelinge uitwisseling toegespitst moeten zijn;	Deze opmerking zal in overweging worden genomen wanneer de projectdragers hun participatieprocessen voorstellen	
	In de overlegcommissie door BSE:	Nihil	Nihil
	In de overlegcommissie door Citydev:	Nihil	Nihil
	In de overlegcommissie door de DML:	Nihil	Nihil
	In de overlegcommissie door Leefmilieu Brussel:	Nihil	Nihil
	Door Leefmilieu Brussel (advies van 07/08/2017):	Nihil	Nihil
	Door het GCTO-SVC:	Nihil	Nihil
Omtrent de bescherming van het erfgoed	In openbaar onderzoek: - Overwegende dat de vzw BruxellesFabriques meldt dat ze beschikt over de nodige expertise inzake sociaal, industrieel, haven- en spoorwegerfgoed en over knowhow op het vlak van erfgoedrestauratie, nodig voor de uitvoering van bepaalde projecten uit het SVC-programma; - Overwegende dat het de vzw BruxellesFabriques tevreden stemt dat ze is aangeduid als mogelijke partner voor de projecten "A.6 VOLKSHUIS - b. Bouw van 10 woningen", "8.9 RECYLPARK" en "0.7 WONINGEN + LABORATORIUM VOOR DE KRINGLOOPECONOMIE", en dat ze aangeeft volledig ter beschikking te staan van de diensten belast met de uitvoering van deze projecten, teneinde heel nauw mee te werken aan hun uitvoering; - Overwegende dat de vzw BruxellesFabriques ook verbonden wenst te worden aan de projecten "A.4	Overwegende dat deze opmerking overgemaakt zal worden aan de verschillende projectdragers vermeld door de vzw Bruxelles Fabriques;	Nihil

	Station Kuregem benedenverdieping" en "A.6 Volkshuis - a. Bouw van een multifunctionele ruimte voor sociale cohesie";		
	In de overlegcommissie door Sint-Jans-Molenbeek:	Nihil	Nihil
	In de overlegcommissie door BSE:	Nihil	Nihil
	In de overlegcommissie door Citydev:	Nihil	Nihil
	In de overlegcommissie door de DML:		
	- Overwegende dat voor elke ingreep aan of in de buurt van een geklasseerd of geïnventariseerd opmerkelijk erfgoed, de Directie Monumenten en Landschappen moet worden geraadpleegd vooraleer de aanvragen voor de stedenbouwkundige vergunningen worden ingediend. Voor de perimeter van SVC3 gaat dat in het bijzonder om: - Punt A - 4: Station van Kuregem: geïnventariseerd gebouw - 6: Volkshuis: geïnventariseerd gebouw - Punt B - 2: Kolenhal: geïnventariseerd - 10: verbonden met het gebouw van Vandenheuvel in de Vandepeereboomstraat - Punt D: - 4: Brouwerij Vandenheuvel, geïnventariseerd.	- Overwegende dat de bewaring en opwaardering van het opmerkelijk erfgoed bijzondere aandacht zal krijgen bij de uitvoering van het programma;	
	In de overlegcommissie door Leefmilieu Brussel:	Nihil	Nihil
	Door Leefmilieu Brussel (advies van 07/08/2017):	Nihil	Nihil

	Door het GCTO-SVC:	Nihil	Nihil
Omtrent het opdrachtgeverschap en de op te zetten partnerschappen voor elke operatie	In openbaar onderzoek: - Overwegende dat operaties D.2 (Materialenbank), D.5 (Herontwikkeling van de benedenverdieping van het gebouw van de voedselbank), D.6 (Hal Delhaize), D.7 (Woningen + lab KE), D.8 (Operatie OGSO) en D.9 (Operatie Orchideeënstraat) Citydev.Brussels vermelden als opdrachtgever of partner; - Overwegende dat Citydev.Brussels de wens heeft geuit om niet verbonden te worden aan deze projecten, aangezien sommige ervan niet binnen haar hooftopdracht vallen en andere niet werden weerhouden tijdens het overleg voor de uitwerking van het programma; - Daarentegen overwegende dat Citydev.Brussels de wens heeft geuit om aangeduid te worden als drager van het project B.10 ("Woongebouw en gemengd programma, Ninoofsesteenweg 202"), in samenwerking met andere instellingen, en dat nu de bouw van 10.000 m² aan openbare huisvesting is voorzien op deze plek; - Overwegende dat de vzw Community Land Trust Brussel een aanbieder is van sociale koopwoningen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest dat, volgens haar, kwaliteitsvolle woningen bouwt die voldoen aan de huidige normen en afgestemd zijn op de doelgroep die voldoet aan de voorwaarden voor een sociale woning; - Overwegende dat het specifieke vastgoedmechanisme dat de vzw Community Land Trust hanteert haar in staat stelt de meest kwetsbaren	- Overwegende dat deze opmerking werd uitgebreid; dat het programma Citydev bijgevolg enkel zal vermelden in operatie B.10; - Overwegende dat deze opmerkingen worden overgemaakt aan de verschillende projectdragers opgegeven door de vzw Community Land Trust;	Nihil - De volgende wijzigingen werden aangebracht: Citydev wordt niet meer genoemd in operaties D.2 (Materialenbank), D.5 (Herontwikkeling van de benedenverdieping van het gebouw van de voedselbank), D.6 (Hal Delhaize), D.7 (Woningen + lab KE), D.8 (Operatie OGSO) en D.9 (Operatie Orchideeënstraat).

	te ondersteunen in de verwerving van een eigendom, voor een prijs die is aangepast aan hun middelen, zonder de duurzaamheid van de geïnvesteerde overheidsmiddelen op de helling te zetten; - Overwegende dat de vzw Community Land Trust bijzonder oog heeft voor bepaalde doelgroepen, zoals ouderen, alleenstaande vrouwen en mensen met een handicap, en dat ze in al haar acties volop inzet op functiegemengdheid, door woningen te koppelen aan wijkvoorzieningen of economische infrastructuur; - Overwegende dat de vzw Community Land Trust aangeeft zeer actief te zijn in de gemeenten Anderlecht en Sint-Jans-Molenbeek, dat ze er alles aan doet om haar projecten in te passen in de bestaande of te scheppen buurtdynamiek, dat ze de uitwisseling van capaciteiten en ervaringen wil bevorderen tussen de toekomstige eigenaars, de vertrouwde bewoners van de wijken; - Overwegende dat de vzw Community Land Trust graag wil optreden in partnerschap met de opdrachtgevers en met elke andere belanghebbende, in 1 tot 4 van de volgende vastgoedoperaties: B10. ("Woongebouw en gemengd programma, Ninoofsesteenweg 202"), D7. ("Woningen en laboratorium voor de kringlooeconomie, Nicolas Doyenstraat 190"), A6a en A6b. ("Volkshuis in Anderlecht"), D8. ("Fernand Demetskaai, 45-46-47-49"); - Overwegende dat de vzw Community Land Trust tevens samen met de opdrachtgever van het SVC wil nadenken over de manier waarop haar acties ingepast kunnen worden in en gunstig zijn voor het aspect "Acties om activiteiten ter bevordering van de		
		De interesse van de vzw CLT werd kenbaar gemaakt aan de projectdragers	

	maatschappelijke cohesie en het gemeenschapsleven te ondersteunen", in het bijzonder wanneer die acties gekoppeld worden aan haar bestaande (Alphonse Vandennepeereboomstraat 22, Verheydenstraat 121) of toekomstige mede-eigendommen.			
	In de overlegcommissie door Sint-Jans-Molenbeek: - Gelet op de noodzaak om een optimale coördinatie te waarborgen tussen de verschillende instrumenten op het vlak van planologie, stadsherwaarding en projectfinanciering door de verschillende bevoegdheidsniveaus; - Overwegende dat deze inrichtingen de toegankelijkheid, de veiligheid van de wijk en de leefbaarheid voor de omwonenden moeten verbeteren; - Overwegende dat men niet mag vergeten dat de aankoop van de betreffende terreinen door het Gewest berusten op het akkoord van de NMBS en van Infrabel	- Overwegende dat deze opmerking relevant is, zal er dus rekening mee worden gehouden in de uitvoering van het programma;	Nihil	
	In de overlegcommissie door BSE:	Nihil	Nihil	
	In de overlegcommissie door Citydev: - Overwegende dat in dit stadium, gelet op de vaagheid omtrent eenieders rol, Citydev niet genoemd wenst te worden in de fiches (D2, D5, D6, D7 en D9) en zich grondiger wil informeren alvorens mee te gaan in deze operaties;	- Overwegende dat deze opmerking werd uitgebreid; dat het programma Citydev bijgevolg enkel zal vermelden in operatie B.10.	- De volgende wijzigingen werden aangebracht: Citydev wordt niet meer genoemd in operaties D.2 (Materialenbank), D.5 (Herontwikkeling van de benedenverdieping van het gebouw van de voedselbank), D.6 (Hal Delhaize), D.7 (Woningen + lab KE), D.8 (Operatie OGSO) en D.9 (Operatie Orchideeënstraat.	

	In de overlegcommissie door de DML:				
	In de overlegcommissie door Leefmilieu Brussel:				
	Door Leefmilieu Brussel (advies van 07/08/2017): Naast de coördinatie tussen plannen en projecten lijkt het ons eveneens cruciaal om een manier te vinden of te verduidelijken om de coördinatie tussen het SVC West en het SVC Heyvaert-Poincaré-Kleine Zenne voort te zetten.	Overwegende dat de SVC's beheerd worden door een en hetzelfde departement, de DSv, zullen de SVC's op elkaar afgestemd worden.			
	Door het GCTO-SVC:		Nihil	Nihil	
Omtrent het algemene opzet van het SVC	In openbaar onderzoek: - Overwegende dat, volgens de vzw IEB, de idee van "hertoe-eigening en herovering van het grondgebied" regelmatig terugkeert in de documenten van het SVC, zonder te vermelden door wie of voor wie, noch hoe die herovering dan zou moeten gebeuren; - Overwegende dat volgens de vzw IEB er binnen het SVC weinig braakliggende terreinen liggen, en dat die gronden die dan wel braak liggen, het eigendom zijn van de NMBS. - Overwegende dat volgens de vzw IEB, wanneer het SVC het heeft over de toe-eigening van de kanaalkaaien, men aandacht moet hebben voor het huidige gebruik ervan, dat mogelijk nuttig is voor bepaalde activiteiten;	- Overwegende dat op de 13 hectare van het GGB "Weststation" meer dan 10 hectare nutteloos is voor de ontwikkeling van spoorwegactiviteiten; dat deze ruimten eigendom zijn van de NMBS, van Infrabel en van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest; dat deze ruimten braak liggen en dat zowel het SVC als het RPA tot doel hebben ze een nieuwe invulling te geven; dat het om verschillende functies gaat, zoals daar zijn een groene ruimte, lokale voorzieningen, sociale woningen die rechtstreeks bestemd zijn voor de buurtbewoners; - Overwegende dat de opmerking relevant is; dat ze werd opgeworpen in het kader van de uitwerking van het programma van het SVC; dat het vraagstuk van de mobiliteit - in het bijzonder wat de logistieke activiteit betreft - langs het	Nihil	Nihil	

Wat betreft de bestemmingen, dichtheden en bouwprofielen van de vastgoedverrichtingen,	- Overwegende dat volgens de vzw IEB, als het SVC de kringloopeconomie wil stimuleren, het belangrijk is zich af te vragen wat de bijhorende behoeften zijn op het vlak van ruimte, verkeer en het mogelijke samengaan met andere activiteiten; - Overwegende dat het de vzw IEB verrast dat de plannen voor de jachthaven aan de Biestebroekkaai in het SVC-dossier beschouwd worden als opportuniteit om een groene wandeling door te trekken, terwijl zij van mening is dat het om een louter speculatief vastgoedproject gaat;	kanaal grondig dient te worden onderzocht, in het bijzonder in het kader van het Gewestelijk Mobiliteitsplan; dat kwesties omtrent het gedeelde gebruik van de ruimte, het landschap, de inrichting van de bermen, de ontwikkeling van het economisch weefsel langs het kanaal, bestudeerd worden in het RPA "Heyvaert"; - Overwegende dat het studiebureau alle lopende projecten of studies binnen de perimeter van het SVC heeft belicht, waaronder ook de jachthaven; - Overwegende dat de aanleg van een fiets- en voetgangersweg is voorzien op het stuk tussen de Gentseseenweg en station Jacques Brel; dat de plannen voor een jachthaven bijgevolg niet onder operatie A.2 vallen;	
	In de overlegcommissie door Sint-Jans-Molenbeek:	Nihil	Nihil
	In de overlegcommissie door BSE:	Nihil	Nihil
	In de overlegcommissie door Citydev:	Nihil	Nihil
	In de overlegcommissie door de DML:	Nihil	Nihil
	In de overlegcommissie door Leefmilieu Brussel:	Nihil	Nihil
	Door Leefmilieu Brussel (advies van 07/08/2017):	Nihil	Nihil
	Door het GCTO-SVC:	Nihil	Nihil
	In openbaar onderzoek:	Nihil	Nihil
	In de overlegcommissie door Sint-Jans-Molenbeek:	Nihil	Nihil

overeenstemming met de reglementering	In de overlegcommissie door BSE: - Overwegende dat de locatie en de conformiteit van bepaalde projecten ten opzichte van de BBP's en het GBP in het algemeen niet voldoende worden gepreciseerd; dat de onnauwkeurigheid van de overgemaakte documenten geen controle 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 ten opzichte van de omliggende stadscontext; - Overwegende dat de Directie Stedenbouw een aantal bedenkingen heeft bij de geplande bouwprofielen (afwijking van Titel I van de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening en van de andere geldende gemeentereglementen, onder andere het BBP); - 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 BBP's moet worden opgestart om de realisatie van bepaalde projecten mogelijk te maken, en dat er een nieuw regelgevend kader moet worden ontwikkeld; - Overwegende dat een richtplan van aanleg Heyvaert werd opgestart, dat een deel van de perimeter van SVC 3 omvat en dat tot doel heeft om nieuwe configuraties (bestemmingen, inplantingen, - Overwegende dat de uitwerkingsfase van het programma erin bestaat de actoren en uiteenlopende financieringen te verzamelen; dat vragen over het project (bouwprofiel, inplantingen...) besproken worden in de eigenlijke uitwerkingsfase van de projecten; Nihil
---------------------------------------	--

Omtrent de voorlopige planning	bouwprofielen) te bepalen; - Overwegende dat bepaalde operaties 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;			
	In de overlegcommissie door Citydev:	Nihil	Nihil	Nihil
	In de overlegcommissie door de DML:	Nihil	Nihil	Nihil
	In de overlegcommissie door Leefmilieu Brussel:	Nihil	Nihil	Nihil
	Door Leefmilieu Brussel (advies van 07/08/2017):	Nihil	Nihil	Nihil
	Door het GCTO-SVC:	Nihil	Nihil	Nihil
	In openbaar onderzoek:	Nihil	Nihil	Nihil
	In de overlegcommissie door Sint-Jans-Molenbeek:	Nihil	Nihil	Nihil
	In de overlegcommissie door BSE:	Nihil	Nihil	Nihil
	In de overlegcommissie door Citydev:	Nihil	Nihil	Nihil
	In de overlegcommissie door de DML:	Nihil	Nihil	Nihil
	In de overlegcommissie door Leefmilieu Brussel:	Nihil	Nihil	Nihil
	Door Leefmilieu Brussel (advies van 07/08/2017): Het tijdpad (voorlopige planning) van het SVC bevat een aanzienlijk timingprobleem: - De tijdsperiodes van de verschillende projectfases zijn te kort en houden geen rekening met de problemen/vertraging die kan ontstaan, in het bijzonder bij de overheidsopdrachten. Het is raadzaam	Overwegende dat deze planningen indicatief zijn; Overwegende dat de operatoren 60 maanden + 30 maanden hebben van de 1ste maand volgend op de goedkeuring van het definitieve plan om de	De planning van fiche B3 "Oversteek van braakliggend terrein 1" werd aangepast, zodat ze begint te lopen vanaf de start van het SVC.	

	een zekere veiligheidsmarge in te bouwen. - De afstemming tussen de verschillende operaties, in het bijzonder in de uitvoering van de werken, lijkt nog niet operationeel. Zo wordt operatie B4 (fiets- en voetgangersbrug tussen het park en het Beekantplein) pas een jaar na de aanleg van het park afgerond; is de aanleg van de wandel- en fietsweg over de oude L28 pas 3 jaar na de voltooiing van het park klaar... Hoewel het park evolutief wordt ontworpen, mogen er geen aanplantingen en inrichtingen voorzien worden voor de - zwaardere - infrastructuurwerken, omdat dat de eerste, lichtere werkzaamheden teniet zou kunnen doen. - Om te verzekeren dat de projecten mooi op elkaar afgestemd zijn, moeten de verschillende opdrachtgevers een realistische planning hanteren. Het is ook aangewezen een projectverantwoordelijke/-beheerder aan te stellen (MIS? Perspective? LB?) om de verschillende operaties in goede banen te leiden (binnen het GGB Weststation), vanaf de programmeringsfase en om de uitvoering van de projecten/bouwplaatsen te overzien.	budgetten toegewezen aan de SVC's vast te leggen; De plannings zullen worden aangepast zodra de projecten concreet worden.	
	Door het GCTO-SVC:	Nihil	Nihil
Omtrent het MER	Aanbevelingen uit het MER: - 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 meerderheid van de projecten een positieve impact heeft op het milieu en dat de in het MER opgenomen aanbevelingen geen wijzigingen aan die projecten teweegbrengen; dat deze	Deze opmerkingen worden in aanmerking genomen in de operationele fase van de projecten.	Nihil

		aanbevelingen gevolgd moeten worden bij de uitvoering van het programma; - Overwegende echter dat de volgende operaties een negatieve impact zouden kunnen hebben: - A.2 Uitvoering L28 voornamelijk op het vlak van instandhouding van de leefgebieden en soorten, - A.3 Glasgowstraat op het vlak van mobiliteit (parkeermogelijkheid), - A.6 Volkshuis op het vlak van grondinname (niet in overeenstemming met BBP Brug van Kuregem), - B.1 Aanleg Park Weststation op het vlak van beheer van afval-, regen-, distributie- en oppervlaktewater, - B.5 Opwaardering van de Vandenpeereboomstraat tot parklaan op het vlak van mobiliteit (schrappen van parkeerplaatsen), - B.7 Vervoerspool, Beekantplein op het vlak van mobiliteit (schrappen van parkeerplaatsen), - B.9 Recypark op het vlak van instandhouding van leefgebieden en soorten, geluidsoverlast, mobiliteit (plaatselijk en gewestelijk verkeer) en afvalbeheer (dubbel gebruik, met de site voorgesteld op de Demetskaai 22 te 1070 Anderlecht), - B.10 Woongebouw en gemengd programma op het vlak van mobiliteit (plaatselijk en gewestelijk verkeer en parkeermogelijkheid), - B.11 Inrichting van de Birminghamstraat op het vlak van instandhouding van de leefgebieden en soorten en op mobiliteitsvlak (parkeermogelijkheid), - B.14 Doorlaatbaarheid van de Slachthuissite en herinrichting van de campus van de EHB op het vlak van grondinname (niet in overeenstemming		
--	--	---	--	--

	met het BBP Birmingham en akkoord vereist voor de aanpassing van de bouwlijn op de Bergensesteenweg), -D.1 Aanvullend actie Vandenpeereboomstraat op het vlak van mobiliteit (schrappen van parkeerplaatsen), -D.2 Materialenbank op het vlak van geluids- en trillingoverlast, -D.3 Oversteek kanaal perceel MIVB p het vlak van instandhouding van het ecologisch net en het groen en blauw netwerk. - Overwegende dat alle aanbevelingen uit het MER niet hebben geleid tot wijzigingen aan het basisprogramma; dat deze aanbevelingen geïntegreerd kunnen worden bij de uitwerking van de projecten. - De aanbevelingen en de samenvattende tabel van het MER betreffende SVC 3 zijn toegevoegd als bijlage.		
	Door Leefmilieu Brussel (advies van 07/08/2017): Lawaai en GEN: - Het zou bijzonder nuttig zijn om een raming te krijgen van de toekomstige groei van het spoorverkeer op lijn 28. - In het hoofdstuk rond geluidsoverlast zijn nergens cijfergegevens te vinden over de huidige geluidsniveaus in het SVC-gebied. Een grondig onderzoek van die geluidsmetingen is dan ook aangewezen. Om het nut te verhogen, zou dat onderzoek een onderscheid moeten maken tussen de verschillende verkeersstromen (bv.: logistiek verkeer/treinen/openbaar vervoer...).		

	- Een analyse van de rustige zones binnen de SVC-perimeter zou een nuttige aanvulling zijn op dit hoofdstuk (zie gedeelte geluidshinder in het ontwerp van GPDO - gewestelijk plan voor duurzame ontwikkeling: http://www.gpdo.brussels/geluidshinder en http://www.leefmilieu.brussels/staat-van-het-leefmilieu/verslag-2007-2010/geluid/focus-akoestische-comfortzones). Groen netwerk en watercyclus: - <u>In het GGB Weststation:</u> ook al gaat het dan niet noodzakelijk om ruimten van grote ecologische en biologische waarde, die evenmin onder een beschermingsregeling vallen (zoals Natura 2000), toch is dit braakliggend spoorwegterrein waardevol voor het groene netwerk, enerzijds door zijn oppervlakte, maar ook door de doorlopende beplanting. Derhalve is het essentieel om deze lijn te behouden, misschien dan niet in de hele breedte, maar in elk geval wel over de hele lengte van het braakliggend terrein, zonder onderbreking in een "kwadrant". Het is ook belangrijk om de functie als ecologische corridor van dit braakland in stand te houden en de ontwikkeling van groene snoeren te bevorderen (zoals voorzien in het ontwerp van GPDO). - Gelet op de toenemende ondoorlaatbaarheid van de bodems, meer bepaald en vermoedelijk in het GGB, en op de overstromingsrisico's (beperkt/laag maar niet verwaarloosbaar) in dit gebied, strekt het tot algemene aanbeveling om te voorzien in: - het hergebruik van regenwater en in elke techniek voor rationeel watergebruik; - idealiter een nulimpact van het regenwater op	- Overwegende dat al deze opmerkingen in aanmerking moeten worden genomen bij de uitwerking van het RPA; Deze opmerkingen zullen in aanmerking worden genomen in de operationele fase van de projecten.	
--	---	--	--

	het rioleringsnet (geen lozing van regenwater in de riolen) met behulp van technieken die bevorderlijk zijn voor de landschappelijke integratie; - de integratie van afvloeiingsvoorzieningen bij de inrichting van de openbare ruimte (pleinen, wegen - cf. operatie): goten, wadi's... die regenwaterbeheer koppelen aan de strijd tegen de effecten van stedelijke hitte-eilanden. Bodem - <u>in het GGB Weststation</u>: de functie als spoorwegterrein van het braakland en de ambitie om het om te vormen tot openbaar park, brengen de nodige uitdagingen met zich mee op het vlak van bodems en bodemverontreiniging. - Vooraf moeten dan ook zeker alle bestaande gegevens van de voorbije 10 jaar (risicoactiviteiten, boringen, peilbuizen en normoverschrijdingen) worden gebundeld in een overzichtsdocument en in één kaart worden gegoten, om een overzichtelijker totaalbeeld te krijgen en vervolgens voor de bodemverontreinigingsdeskundige als uitgangsstudie te dienen voor de uitvoering van de wettelijke bodemonderzoeken. - Een bodemonderzoek onder de betonplaat is aangewezen, om na te gaan of ze later eventueel gedeeltelijk kan worden verwijderd en omgevormd tot groenzone, onder toezicht van LB. - Indien er bij bepaalde projecten uitgravingswerken nodig zijn, dan wordt het ten zeerste aanbevolen de uitgraven aarde zoveel mogelijk ter plaatse te hergebruiken; de eventuele afvoer van die grond zou immers voor moeilijkheden kunnen zorgen,		Overwegende dat alle vereiste en verplichte maatregelen op het vlak van bodemverontreiniging zijn getroffen;	
--	---	--	---	--

		gezien de mogelijke overschrijding van de vervuilingnormen (niet te verwarren met de risico- en interventienormen, die afhangen van de geplande bestemming). - In het bodemonderzoek is sporadisch sprake van asbest in de Kolenhal, een probleem dat in rekening moet worden gebracht en opgelost, hetzij door de grond uit te graven, hetzij door hem te bedekken en zo deze verontreiniging in te sluiten. Duurzame gebouwen - Materialen en middelen: - In het effectenrapport is nergens sprake van uitdagingen op het vlak van energie-ambitie bij nieuwbouwprojecten en bij de renovatie van de bestaande gebouwen. - De paragraaf gewijd aan de bepaling van de milieueffecten van de ingrepen en projecten, en in het bijzonder de overzichtstabel (tabel 2, pagina's 28-29), zegt dat enkel project B.8 (Studie voor de renovatie van de gebouwen van "Le Logement Molenbeekois") mogelijkervijs een positieve energie-impact heeft, evenwel zonder de reikwijdte van die positieve impact nader te verklaren. Voor andere vastgoedontwikkelingen, denken we aan het woongebouw van 10.000 m², is men van mening dat ze een onbeduidende potentiële impact hebben op het vlak van energie, luchtkwaliteit en strijd tegen de klimaatopwarming. Dat druist in tegen het feit dat de energie-ambitie van nieuwe gebouwen en renovaties een cruciale pijler is van het gewestbeleid inzake energie en de strijd tegen de klimaatopwarming. Hoewel de fundamentele motivaties van deze vastgoedprojecten in wezen niet milieugericht zijn,		
--	--	--	--	--

	zullen de milieukwaliteit en de energieprestaties van deze gebouwen zodra ze in gebruik worden genomen, ongetwijfeld een niet-verwaarloosbare impact hebben op het vlak van energieverbruik en broeikasgasuitstoot. - Wat het bouwafval betreft: een goede materialeninventaris voorafgaand aan de afbraak (gekoppeld aan de bestekken voor de aannemerskeuze) is bevorderlijk op het vlak van afvalbeheer, hergebruik en hoogwaardige recyclage. LB subsidieert het WTCB om dergelijke werven te ondersteunen. - Om het hergebruik in overheidsopdrachten te bevorderen, wordt ten zeerste aanbevolen om gebruik te maken van het vademecum dat Rotor uitwerkte. Er zijn ook andere instrumenten (ontwikkeld door LB) beschikbaar, en dan is er nog de projectoproep rond circulaire werven.		
A.1 Bijkomende studie	In openbaar onderzoek:	Nihil	Nihil
	In de overlegcommissie door Sint-Jans-Molenbeek: - Overwegende dat het project voor L28 bestaat uit een fiets-wandelpromenade die een van de grote uitdagingen vormt voor het westen van Brussel; dat ze verlaten spoorwegterreinen toegankelijk maakt voor openbaar gebruik; dat het project toelaat om een fysieke continuïteit te creëren tussen Bockstael en het Zuidstation en de schakel vormt tussen de verschillende landschappelijke elementen, zoals het Thurn & Taxispark, het Elisabethpark, het BBP Gasmeter, het Marie-Josépark, het Kanaal en de Zenne; - Overwegende dat de aanvullende studie, wat betreft de gemeente Sint-Jans-Molenbeek, zich		

	afvraagt of voor L28 de mogelijkheid bestaat om het Weststation te verbinden met station Jacques Brel, via de busstelaats tussen de Verheydenstraat, de Nicholas Doyenstraat en het voorplein van het Weststation; - Overwegende dat deze optie toelaat om langs de sporen te gaan en dat deze oplossing ons logischer lijkt en ook helderder en duidelijker dan de optie van de Verheydenstraat en de Glasgowstraat; dat de gemeente het idee genegen is om deze optie te onderzoeken;		- Overwegende dat de opmerking relevant is, maar dat de haalbaarheid van deze optie nog onderzocht moet worden door het bureau dat belast wordt met de haalbaarheidsstudie;	
In de overlegcommissie door BSE: - er staan reeds projecten gepland die gevolgen hebben voor L28: de jachthaven (F. Demetskaai 5-6 - Citydocks) en het containerpark van Net Brussel (F. Demetskaai 15-19); - Overwegende dat voor elke ingreep de Directie Stedenbouw moet worden geraadpleegd voordat de aanvraag van de stedenbouwkundige vergunning wordt ingediend; - Overwegende dat BSE aangeeft dat de plannen momenteel nog te vaag zijn op stedenbouwkundig vlak; - Eveneens overwegende dat deze operaties een stedenbouwkundige vergunning vereisen en dat ze op dat moment grondig onderzocht worden, in het bijzonder tegen het licht van de geldende regelgeving;	In de overlegcommissie door Citydev:	Nihil	- Overwegende dat de uitwerkingsfase van het programma erin bestaat de actoren en uiteenlopende financieringen te verzamelen; dat vragen over het project (bouwprofiel, inplantingen...) besproken worden in de eigenlijke uitwerkingsfase van de projecten;	
		Nihil	Nihil	Nihil
	In de overlegcommissie door de DML:	Nihil	Nihil	Nihil
	In de overlegcommissie door Leefmilieu Brussel:	Nihil	Nihil	Nihil

	Door Leefmilieu Brussel (advies van 07/08/2017):	Nihil	Nihil
	Door het GCTO: - De studie moet voorzien in de veilige oversteek voor fietsers aan de verschillende kruispunten, en in het bijzonder aan het kruispunt Weststation en Gentssesteenweg.	Nihil	- De volgende zin werd toegevoegd aan de projectfiche: "De studie moet voorzien in de veilige oversteek voor fietsers aan de verschillende kruispunten, en in het bijzonder aan het kruispunt Weststation en Gentssesteenweg"
A.2. Uitvoering L28	In openbaar onderzoek: - Overwegende dat de vzw BruxellesFabriques van mening is dat de metalen spoorwegbrug Vierendeel, die de Nijverheidskaai verbindt met de Fernand Demetskaai, opmerkelijk en uniek is voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en dat het dus raadzaam is ze te behouden en tot haar recht te laten komen; - Overwegende dat de vzw BruxellesFabriques van mening is dat de metalen brug niet aan het zicht onttrokken mag worden door een eventuele fiets- en voetgangersbrug; - Overwegende dat de vzw BruxellesFabriques als alternatief voorstelt om een brug op te trekken tegenover het gebouw van COOP die aansluit op de Birminghamstraat;	- Overwegende dat de aanleg van een fiets- en voetgangersweg is voorzien op het stuk tussen de Gentssesteenweg en station Jacques Brel; dat bijgevolg de spoorwegbrug Vierendeel daar geen deel van uitmaakt; - Overwegende dat operatie A.1 voorziet in de uitvoering van een haalbaarheidsstudie die de beste opties moet bepalen voor het doorrekken van de fiets- en voetgangersweg van metrostation Jacques Brel tot aan het kanaal; - Overwegende dat de brug inderdaad een grote erfgoedkundige waarde heeft, die in stand moet worden gehouden en opgewaardeerd; dat met die waarde rekening moet worden gehouden bij de opmaak van het ontwerp voor de loopbrug, maar dat een kwaliteitsvolle hedendaagse ingreep perfect hand in hand kan gaan met een oude infrastructuur en ze zelfs kan opwaarderen;	Nihil

	In de overlegcommissie door Sint-Jans-Molenbeek: - Overwegende dat deze operatie de perimeter van het SVC doorkruist en als doel heeft om, op het grondgebied van onze gemeente, de toegang tot en de activering van het braakliggend terrein van het Weststation te bevorderen; - Overwegende dat de gemeente de ontwikkeling en de openstelling van het braakliggend terrein van het Weststation genegen is; dat het bijzonder belangrijk is om de verschillende schakels van L28 met de bestaande structuur te onderzoeken, denken we aan de oversteek van de Gentsesteenweg; dat deze oversteek dient te worden heringericht, met bijzonder oog voor het hele gebied rond metrostation Ossegem; dat het wenselijk is om een noordelijke ingang te voorzien voor het toekomstige park en de plek kwaliteitsvol in te richten; dat het aangewezen is om deze inrichting te koppelen aan het toekomstige BBP Gasmeter;	- Overwegende dat het RPA de inrichting van het braakliggend terrein bepaalt; - Overwegende dat de Gemeente Molenbeek deel uitmaakt van de stuurgroep voor de opmaak van het RPA; - Dientengevolge overwegende dat deze opmerkingen in rekening kunnen worden gebracht tijdens dit comité;	Nihil
	In de overlegcommissie door BSE:	Nihil	Nihil
	In de overlegcommissie door Citydev:	Nihil	Nihil
	In de overlegcommissie door de DML:	Nihil	Nihil
	In de overlegcommissie door Leefmilieu Brussel:	Nihil	Nihil
	Door Leefmilieu Brussel (advies van 07/08/2017): - De operaties (uitvoering L28 - werken), B3 (oversteek braakliggend terrein 1 - brug Beekkant) en B7 (vervoerspool Beekkant) zijn operaties die grenzen aan het toekomstige park dat LB onder zijn beheer krijgt of het doorkruisen. In dat opzicht is het onontbeerlijk om de garantie te krijgen dat BM en de		Nihil

	MIVB zich budgettair en concreet verbinden. - De afstemming tussen de verschillende operaties, in het bijzonder in de uitvoering van de werken, lijkt nog niet operationeel. Zo wordt operatie B4 pas een jaar na de aanleg van het park afgerond; is de aanleg van het wandel- en fietspad over de oude L28 pas 3 jaar na de voltooiing van het park klaar... Hoewel het park evolutief wordt ontworpen, mogen er geen aanplantingen en inrichtingen voorzien worden voor de eerste, lichtere werkzaamheden teniet zou kunnen doen. - Om te verzekeren dat de projecten mooi op elkaar afgestemd zijn, moeten de verschillende opdrachtgevers een realistische planning hanteren. Het is ook aangewezen een projectverantwoordelijke/-beheerder aan te stellen (MIS? Perspective? LB?) om de verschillende operaties in goede banen te leiden (binnen het GGB Weststation), vanaf de programmeringsfase en om de uitvoering van de projecten/bouwplaatsen te overzien.	- Overwegende dat operatie B.4 uit het programma werd geschrapt op grond van het advies van het GCTO van 07/09/2017; - Overwegende dat het SVC de ambitie heeft om het park zo snel mogelijk toegankelijk te maken; - Overwegende dat de opmaak van het RPA de breedte van de fiets- en voetgangersweg zal bepalen; - Derhalve overwegende dat het mogelijk wordt het park zodanig in te richten dat er rekening wordt gehouden met werkzaamheden in de toekomst.	
	Door het GCTO: - De projecten binnen het GGB moeten goed worden gecoördineerd, om een duidelijk en overzichtelijk beeld te krijgen van de omliggende uitdagingen en projecten (RPA Weststation in opmaak). De opdrachtgever zal een stuurgroep instellen.		
A.3. Glasgowstraat	In openbaar onderzoek:	Nihil	Nihil
	In de overlegcommissie door Sint-Jans-Molenbeek:	Nihil	Nihil
	In de overlegcommissie door BSE:	Nihil	Nihil

	In de overlegcommissie door Citydev:	Nihil	Nihil
	In de overlegcommissie door de DML:	Nihil	Nihil
	In de overlegcommissie door Leefmilieu Brussel:	Nihil	Nihil
	Door Leefmilieu Brussel (advies van 07/08/2017):	Nihil	Nihil
	Door het GCTO:	Nihil	Nihil
	In openbaar onderzoek:	-	Nihil
A.4 Station Kuregem benedenverdieping	- Overwegende dat het voor de vzw BruxellesFabriques onontbeerlijk is om ervoor te ijveren dat de benedenverdieping van het station van Kuregem weer toegankelijk wordt voor het publiek, zodat het zijn functie als centraal knooppunt weer kan vervullen;		
	In de overlegcommissie door Sint-Jans-Molenbeek:	Nihil	Nihil
	In de overlegcommissie door BSE:	Nihil	Nihil
	- 4: station Kuregem: project in detail bekijken, maar akkoord met principe		
	In de overlegcommissie door Citydev:	Nihil	Nihil
	In de overlegcommissie door de DML:	Nihil	Nihil
	In de overlegcommissie door Leefmilieu Brussel:	Nihil	Nihil
	Door Leefmilieu Brussel (advies van 07/08/2017):	Nihil	Nihil
	Door het GCTO:	Nihil	Nihil
	In openbaar onderzoek:	Nihil	Nihil
A.5. Kruispunt Biestebroek			

	In de overlegcommissie door Sint-Jans-Molenbeek:	Nihil	Nihil
	In de overlegcommissie door BSE:	Nihil	Nihil
	In de overlegcommissie door Citydev:	Nihil	Nihil
	In de overlegcommissie door de DML:	Nihil	Nihil
	In de overlegcommissie door Leefmilieu Brussel:	Nihil	Nihil
	Door Leefmilieu Brussel (advies van 07/08/2017):	Nihil	Nihil
	Door het GCTO:	Nihil	Nihil
	In openbaar onderzoek:	Nihil	Nihil
A.6. Volkshuis	In de overlegcommissie door Sint-Jans-Molenbeek:	Nihil	Nihil
	In de overlegcommissie door BSE:	- 6: Volkshuis: het bestaande BBP laat niet toe om het geplande project uit te voeren (geen woningen op een binnenterrein, hoogte 13 m enz.). Dit perceel heeft een erfgoedbelang en was verbonden met het gebouw op de Bergensesteenweg 423 (mooie gevel), met de bakkerij, de theaterzaal en woningen voor het Volkshuis, gebouwd door architect Richard Pringier (leerling van Horta). In het gebouw van de keten COOP zie je de Bühne.	- Overwegende dat de uitwerkingsfase van het programma erin bestaat de actoren en uiteenlopende financieringen te verzamelen; dat vragen over het project (bouwprofiel, inplantingen...) besproken worden in de eigenlijke uitwerkingsfase van de projecten;
	In de overlegcommissie door Citydev:	Nihil	Nihil
	In de overlegcommissie door de DML:	Nihil	Nihil
	In de overlegcommissie door Leefmilieu Brussel:	Nihil	Nihil

	Door Leefmilieu Brussel (advies van 07/08/2017):	Nihil	Nihil
	Door het GCTO: - Deze operatie hangt af van de opheffing van het BBP "Brug van Kuregem".	Nihil	De twee volgende slaagvoorwaarden werden toegevoegd aan de projectfiche: - Het beoogde goed moet aangekocht worden, hetzij door een verkoop uit de hand, hetzij door onteigening, - Vernietiging van BBP 'Brug van Kuregem'
	In openbaar onderzoek:	Nihil	Nihil
B.1. Inrichting park Weststation	In de overlegcommissie door Sint-Jans-Molenbeek: - Overwegende dat het de inrichting en opwaardering van een deel van het braakliggend terrein betreft, teneinde het openbaar toegankelijk te maken; dat een park van minstens 3 ha voorzien is; dat deze nieuwe openbare ruimte onmisbaar lijkt in een wijk die gebukt gaat onder een nijpend gebrek aan groene ruimte; - Overwegende dat het terrein momenteel niet toegankelijk is en afgesloten voor de buurtbewoners; dat het raadzaam is deze zone te activeren en open te stellen voor de omwonenden van dit braakland; dat de gemeente dat opzet aanmoedigt, op voorwaarde dat de toegang tot de sporen alsook het terrein zelf beveiligd worden en dat het braakland binnen een redelijke termijn wordt opengesteld; dat het wenselijk is om de toegankelijkheid goed te beheren; - Overwegende dat deze nieuwe ruimte toegankelijk moet zijn via verschillende goed zichtbare	- Overwegende dat de uitvoering van het project afhangt van de afgrenzing van de site van de sporen; - Overwegende dat de operatie tot doel heeft om het park in te delen voorafgaand aan de ontwikkeling van de vastgoedprojecten; - Overwegende dat het aantal toegangen bepaald zal worden bij de opmaak van het	Nihil

	en bereikbare toegangen; - Overwegende dat de bodem mogelijk verontreinigd is en dat het belangrijk is dat eventuele problemen op dat vlak worden aangepakt;	ontwerp; - Overwegende dat de uitvoering van het project moet voldoen aan de geldende regelgeving, in het bijzonder inzake sanering van verontreinigde bodems.	
	In de overlegcommissie door BSE:	Nihil	Nihil
	In de overlegcommissie door Citydev:	Nihil	Nihil
	In de overlegcommissie door de DML:	Nihil	Nihil
	In de overlegcommissie door Leefmilieu Brussel:	Nihil	Nihil
	Door Leefmilieu Brussel (advies van 07/08/2017):	Nihil	Nihil
	Door het GCTO:		Aan de projectfiche werden volgende wijzigingen aangebracht:
	- In verband met de plannen voor L28, de inrichting van het Beekkantplein, de renovatie van de Kolenhal, en de oversteken 1 en 2 van het braakliggend terrein, vragen de projecten binnen het GGB om een deugdelijke coördinatie, om een totaalbeeld te krijgen van de omliggende uitdagingen en projecten (RPA Weststation in opmaak). De opdrachtgever zal een stuurgroep instellen. - De locatie van het park zal worden verduidelijkt in de steekkaart, op grond van de lopende studie voor het RPA. - Er gaat bijzondere aandacht uit naar de beveiliging en het beheer van de site indien het braakliggend terrein wordt opengesteld alvorens de werken definitief zijn voltooid, met het oog op een park dat evolueert. Gelet op de onderhandelingen gevoerd met Infrabel, kan die toegang worden gecreëerd aan de		- De NMBS en Infrabel zijn geschrapt als partner, - De ligging van het park werd verduidelijkt.

	kant van de Infrabel Academy (te bevestigen afhankelijk van de haalbaarheidsstudie van Leefmilieu Brussel). De Kolenhal wordt ook beschouwd als een goed vertrekpunt. - De NMBS en Infrabel mogen geschrapt worden uit de projectfiche als partner, aangezien zij verkopers zijn. Er is reeds een gebruiksovereenkomst afgesloten met Infrabel. De onderhandelingen met de NMBS zijn evenwel nog steeds aan de gang en essentieel voor het welslagen van dit project.		
B.2. Aankoop en renovatie van de Kolenhal	In openbaar onderzoek:	Nihil	Nihil
	In de overlegcommissie door Sint-Jans-Molenbeek: - Overwegende dat de hal gerenoveerd zal worden en omgebouwd tot polyvalente ruimte, van het type winter tuin, die plaats biedt voor allerhande wijkactiviteiten en -projecten; dat de hal zal ingericht worden als vrije en omvormbare ruimte, zodat ze aangepast kan worden aan de noden van de wijk; dat de inrichting van een gesloten ruimte (box) midden in deze hal, die kan dienen als collectieve ruimte voor lokale actoren, wenselijk is; - Overwegende dat de hoofdtoegang tot het park aangelegd kan worden via de oude kolenhal (en voormalige lokettenzaal); dat de ligging en het karakter van de hal zich ertoe lenen om uit te groeien tot symbool voor de site en haar industriële verleden; dat er een stabiliteitsstudie zal moeten worden gedaan;	Nihil	Nihil
	In de overlegcommissie door BSE:	Nihil	Nihil
	In de overlegcommissie door Citydev:	Nihil	Nihil

	In de overlegcommissie door de DML:	Nihil	Nihil
	In de overlegcommissie door Leefmilieu Brussel:	Nihil	Nihil
	Door Leefmilieu Brussel (advies van 07/08/2017): - Leefmilieu Brussel heeft serieuze bedenkingen bij de raming van het budget waarin het SVC voorziet voor operatie B.4. Een iets minder scherpe, maar gelijkaardige opmerking geldt voor operaties B2 en B3 omtrent de renovatie van de Kolenhal en de Beekkantvoetgangersbrug (oversteek 1 van het braakliggend terrein).	- Overwegende dat het studiebureau de ramingen bevestigt voor de renovatie van de Kolenhal.	Het programma werd gewijzigd na de herbeoordeling van de kostprijs van de bruggen.
	Door het GCTO: - De NMBS en Infrabel worden geschrapt uit de projectfiche als partner, aangezien zij verkopers zijn. De NMBS wordt wel geacht het gebouw te beveiligen (dak verwijderen en de pijlers verstevigen, indien nodig) wil men de site snel kunnen openstellen.	Nihil	Aan de projectfiche werd volgende wijziging aangebracht: - De NMBS en Infrabel zijn geschrapt als partner
B.3. Oversteek van het braakliggende terrein 1	In openbaar onderzoek:	Nihil	Nihil
	In de overlegcommissie door Sint-Jans-Molenbeek: - Overwegende dat het project de renovatie van de Beekkantvoetgangersbrug en haar conformering met de PBM-normen omvat; dat dankzij de omvorming van de brug een openbare ruimte ontstaat die de oversteek aangenaam maakt, die ook kan dienen als uitzichtpunt tijdens de ontwikkeling van het braakliggend terrein; - Overwegende dat het belangrijk is om de oversteekmogelijkheid te vrijwaren tijdens de werken,	- Overwegende dat operatie B.4 uit het programma werd gehaald naar aanleiding van het	

	aangezien de voetgangersbrug momenteel de enige verbinding vormt tussen de twee kanten van Molenbeek; dat de herinrichting van de brug binnen een redelijke termijn moet gebeuren;	GCTO; dat deze opmerking derhalve niet in beschouwing kan worden genomen;	
	In de overlegcommissie door BSE:	Nihil	Nihil
	In de overlegcommissie door Citydev:	Nihil	Nihil
	In de overlegcommissie door de DML:	Nihil	Nihil
	In de overlegcommissie door Leefmilieu Brussel:	Nihil	Nihil
	Door Leefmilieu Brussel (advies van 07/08/2017): De operaties (uitvoering L28 - werken), B3 (oversteek braakliggend terrein 1 - brug Beekkant) en B7 (vervoerspool Beekkant) zijn operaties die grenzen aan het toekomstige park dat LB onder zijn beheer krijgt of het doorkruisen. In dat opzicht is het onontbeerlijk om de garantie te krijgen dat BM en de MIVB zich budgettair en concreet verbinden.	Nihil	Nihil
	Door het GCTO: Het GCTO vraagt een aanpassing aan deze operatie. Een renovatie naar de identieke toestand lijkt niet wenselijk. De Beekkant-brug moet verbreed worden en geconformeerd naar de normen voor PBM'ers. Derhalve lijkt het voorziene budget ontoereikend en wordt het best bijgesteld in overleg met Brussel Mobiliteit en het BIM. Een aanvullende studie onderzoekt de draagkracht van de bestaande betonstructuur en de mogelijkheid om deze te behouden. Er gaat bijzondere aandacht uit naar de planning van	- Gelet op het feit dat de ramingen voor de oversteekbruggen in de hoogte zijn bijgesteld op grond van de eis dat deze bruggen niet tijdelijk mogen zijn en toegankelijk moeten zijn voor PBM'ers; - Gelet op het beperkte budget van het SVC; - Overwegende dat BM in zijn plannen al voorzien had om de bestaande loopbrug te renoveren;	Aan de projectfiche van operatie B.3 werden volgende wijzigingen aangebracht: - Toegevoegd in de ondertitel: verbreding en conformering aan de PBM-normen van de Beekant-loopbrug, - Toegevoegd aan de tekst: de brug moet breed genoeg zijn om te garanderen dat de verschillende gebruikers ze comfortabel samen kunnen gebruiken" / "De bestaande

	de werkzaamheden voor de bouw van de nieuwe fiets- en voetgangersbruggen, om te verzekeren dat het braakliggend terrein op elk moment oversteekbaar blijft.	- Overwegende dat de uitvoeringstermijnen voor een renovatie van de bestaande brug korter zijn dan deze voor de bouw van een nieuwe oversteekbrug.	- structuur kan behouden worden en een nieuw brugdek dragen..." - Slaagvoorwaarden: "een structurele studie moet het draagvermogen van de bestaande betonstructuur nagaan" - De NMBS en Infrabel zijn geschrapt als partner - Het budget en de interventie van het SVC zijn naar boven bijgesteld.
B.4. Oversteek van het braakliggende terrein 2	In openbaar onderzoek:	Nihil	Nihil
	In de overlegcommissie door Sint-Jans-Molenbeek:	Nihil	Nihil
	- Overwegende dat het gaat om de aanleg van een lichte, groene fiets- en voetgangersbrug tussen het Beekantplein en de Kolenhal; dat het project voorziet in een nieuwe oversteek van het braakliggend terrein; dat de nieuwe brug een structurerende verbinding zal vormen tussen twee belangrijke openbare ruimtes (Beekantplan en Westplein); - Overwegende dat de gemeente de plannen bijtreedt om een tweede brug op te trekken op deze plaats, als bijkomende verbinding tussen de twee stedelijke structuren die momenteel gescheiden worden door het braakliggend terrein, en om de wijken ten oosten van het terrein gemakkelijker toegang te geven tot het nieuwe park;		
	In de overlegcommissie door BSE:	Nihil	Nihil
	In de overlegcommissie door Citydev:	Nihil	Nihil

	In de overlegcommissie door de DML:	Nihil	Nihil
	In de overlegcommissie door Leefmilieu Brussel:	Nihil	Nihil
	Door Leefmilieu Brussel (advies van 07/08/2017): - Leefmilieu Brussel heeft evenwel sterke bedenkingen bij de raming van het budget voorzien door het SVC voor de landschappelijke fiets- en voetgangersbrug tussen het Beekkanthoef en het toekomstige park. Ongeacht de manier waarop dat budget is samengesteld, en louter op basis van onze ervaring en na wat snel onderzoekswerk, is gebleken dat het niet zal volstaan om de ruimte volledig in te richten: niet enkel gelet op de beperkingen die de spoorweg met zich meebrengt (en op andere technische beperkingen), maar ook op het "comfort", op het vlekkeloze "gedeeld gebruik" door verschillende gebruikerscategorieën (PBM'ers, mensen met kinderwagens, voetgangers, fietsers, wat inhoudt dat er brede toegangshallingen moeten komen) en op het streven naar landschappelijke en architecturale kwaliteit (begroening, lichtheid en materialen). Er moet duidelijk worden onderstreept dat het essentieel is voor de ontwikkeling van de wijk dat mensen het braakliggend terrein kunnen oversteken. Als de oversteken er minderwaardig en onveilig uitzien, net zoals de huidige Beekantvoetgangersbrug, dan zullen mensen ook minder geneigd zijn om ze te gebruiken. - Bovendien is de 10 % van dat budget dat besteed kan worden aan studies vermoedelijk ook ontoereikend voor een technische en een haalbaarheidsstudie om zowel de ambities als het genoemde budget (in wezen gesloten) te verduidelijken en te waarborgen.	- Gelet op de opmerkingen die het GCTO tevens formuleerde; - Gelet op het feit dat de ramingen voor de oversteekbruggen in de hoogte zijn bijgesteld op grond van de eis dat deze bruggen niet tijdelijk mogen zijn en toegankelijk moeten zijn voor PBM'ers; - Gelet op het beperkte budget van het SVC - Overwegende dat BM in zijn plannen al voorzien had om de bestaande brug te renoveren - Overwegende dat de uitvoeringstermijnen voor een renovatie van de bestaande brug korter zijn dan deze voor de bouw van een nieuwe oversteekbrug.	Operatie B.4 kreeg de status "op te starten", door de volgende wijzigingen aan te brengen aan de projectfiche: - Toegevoegd als subtitel: Bouw van een groene fiets- en voetgangersbrug tussen het Beekkanthoef en de Kolenhal; - Toegevoegd aan de tekst: "De brug moet toegankelijk zijn voor voetgangers, fietsers, PBM'ers" - Het budget werd in de hoogte bijgesteld (oprijhellingen voor PBM'ers en fietsers...); - De foto die de brug voorstelt (Vergatedok) werd weggehaald.

B.5. Herwaardering van de Vandenpeereboomstraat tot parklaan	- Een iets minder scherpe, maar gelijkaardige opmerking geldt voor operaties B2 en B3 omtrent de renovatie van de Kolenhal en de Beekkant-voetgangersbrug (oversteek van het braakliggend terrein 1).			
	Door het GCTO: - Het GCTO vraagt een aanpassing aan deze operatie. - - De huidige operatie voorziet in de bouw van een lichte en eventueel mobiele fiets- en voetgangersbrug. - Om de kwaliteit te verzekeren, moet de brug opgevat worden als vaste en comfortabele voorziening, geschikt voor zowel voetgangers, fietsers als PBM'ers. Deze operatie moet zowel op het moment van de schets als bij de uitvoering in verband worden gebracht met de projecten voor L28, het Beekkantplein en de Beekkant-brug. - Om dat te doen, wordt de axonometrie bijgestuurd en het budget bijgesteld in overleg met Brussel Mobiliteit en het BIM. - Er gaat bijzondere aandacht uit naar de planning van de werkzaamheden voor de bouw van de nieuwe fiets- en voetgangersbruggen, om te verzekeren dat het braakliggend terrein op elk moment oversteekbaar blijft.	Gelet op de verhoging van de ramingen voor de oversteekontwerpen na het verzoek dat deze bruggen niet tijdelijk zijn en toegankelijk voor PBM'ers Gelet op het beperkte budget van het SVC Overwegende dat BM in zijn plannen al voorzien had om de bestaande brug te renoveren Overwegende dat de uitvoeringstermijnen voor een renovatie van de bestaande brug korter zijn dan deze voor de bouw van een nieuwe oversteekbrug.	Operatie B.4 kreeg de status "op te starten", door de volgende wijzigingen aan te brengen aan de projectfiche: - Toegevoegd als subtitel: Bouw van een groene fiets- en voetgangersbrug tussen het Beekkantplein en de Kolenhal; - Toegevoegd aan de tekst: "De brug moet toegankelijk zijn voor voetgangers, fietsers, PBM'ers" - Het budget werd in de hoogte bijgesteld (oprijhellingen voor PBM'ers en fietsers...), - De foto die de brug voorstelt (Vergotedok) werd weggehaald.	Nihil
	In openbaar onderzoek:	Nihil	Nihil	Nihil
	In de overlegcommissie door Sint-Jans-Molenbeek:			Nihil

	- Overwegende dat de operatie de renovatie van de straat en de aanleg van een fietspad omvat; - Overwegende dat de Vandenpeereboomstraat de Gentssesteenweg verbindt met de Ninoofsesteenweg, langs het braakliggende terrein van het Weststation; - Overwegende dat de Vandenpeereboomstraat tegenwoordig een breed wegdek biedt en een trottoir omzoomd door aanplantingen; dat ondanks haar kwaliteiten, de straat er verloederd bijligt en er dikwijls wordt gesluikstort; dat de parkeerplaatsen momenteel onderbenut worden; dat het braakliggend terrein niet bereikbaar is van deze kant; - Overwegende dat door het schrappen van de parkeerplaatsen in het westelijk deel van de straat de mogelijkheid ontstaat om een fietspad aan te leggen; dat de gemeente die plannen reeds heeft voorzien, binnen de grenzen van de beschikbare gemeentelijke begrotingskredieten; dat dankzij deze inrichting het braakliggend terrein ook bereikbaar wordt voor de buurtbewoners ten oosten van het terrein; - Overwegende dat het wenselijk is om de bestaande aanplantingen te behouden; - Overwegende dat de toekomstige ontwikkelingen de sociale controle op de site zouden moeten verbeteren;	- Overwegende dat deze opmerking relevant is, zal er dus rekening mee worden gehouden bij de uitwerking van het project:	
In de overlegcommissie door BSE:		Nihil	Nihil
In de overlegcommissie door Citydev:		Nihil	Nihil

	In de overlegcommissie door de DML:	Nihil	Nihil
	In de overlegcommissie door Leefmilieu Brussel:	Nihil	Nihil
	Door Leefmilieu Brussel (advies van 07/08/2017):	Nihil	Nihil
	Door het GCTO: - Het GCTO vraagt een aanpassing aan deze operatie. - Het budget en de operatie worden aangepast. De gemeente zal met eigen middelen een fietspad laten aanleggen in de straat. Het lijkt wel nodig om, in het kader van de ontwikkelingsprojecten binnen het GGB (RPA 'Weststation') de volledige straat heraan te leggen. De leden vragen dan ook dat het SVC voorziet in een aanvullende studie omtrent de volledige herinrichting.	Nihil	De gemeentebegroting werd aangepast aan de realiteit. Een studie voor de hele Vandepeereboomstraat, volledig gefinancierd door het SVC, werd toegevoegd aan de projectfiche.
B.6. Dubois-Thornstraat	In openbaar onderzoek:	Nihil	Nihil
	In de overlegcommissie door Sint-Jans-Molenbeek: - Overwegende dat het doortrekken van de Dubois-Thornstraat reeds voorzien was in het kader van de inplanting van de Infrabel Academy en de omvorming van de hal van Delhaize; dat deze operatie de mogelijkheid biedt een deel van de Dubois-Thornstraat dat vandaag niet toegankelijk is voor gebruikers, te activeren; - Overwegende dat dit deel van de straat momenteel privéterrein is en daardoor niet toegankelijk; dat de plannen erin voorzien om dit deel open te stellen voor voetgangers en fietsers en in de aansluiting met het ander deel van de Dubois-Thornstraat; dat de plannen bovendien de mogelijkheid bieden om de	Nihil	De volgende slaagvoorwaarde werd toegevoegd: De weg op elk moment toegankelijk zijn voor voetgangers en fietsers.

	verbinding tussen het Weststation en station Beekant te optimaliseren; - Overwegende dat deze operatie reeds is opgenomen in het project Infrabel Academy en dat het nieuwe gebouw van Infrabel Academy wordt opgetrokken langs deze nieuwe straat; dat in de plannen de straat wordt opengesteld voor zachte vervoersmiddelen, leveringen en de hulpdiensten; dat het statuut van deze straat nog bepaald moet worden;			
	In de overlegcommissie door BSE:	Nihil	Nihil	Nihil
	In de overlegcommissie door Citydev:	Nihil	Nihil	Nihil
	In de overlegcommissie door de DML:	Nihil	Nihil	Nihil
	In de overlegcommissie door Leefmilieu Brussel:	Nihil	Nihil	Nihil
	Door Leefmilieu Brussel (advies van 07/08/2017):	Nihil	Nihil	Nihil
	Door het GCTO: - Doorgaand verkeer moet zo veel mogelijk geweerd worden. De openbare weg moet op elk moment toegankelijk zijn voor voetgangers en fietsers. Er gaat bijzondere aandacht uit naar de zachte mobiliteit.	Nihil		De volgende slaagvoorwaarde werd toegevoegd: De weg op elk moment toegankelijk zijn voor voetgangers en fietsers.
	In openbaar onderzoek:	Nihil	Nihil	Nihil
B.7 Vervoerspool: Beekantplein	In de overlegcommissie door Sint-Jans-Molenbeek: - Overwegende dat de herinrichting van de openbare ruimte van het Beekantplein bestaat in de aanleg van de toegang tot de lichte fiets- en			

	voetgangersbrug tussen het Beekantplein en het Westplein, de aansluiting met de nieuwe Dubois-Thornstraat en de herinrichting van de bushaltes;	- Overwegende dat deze ruimte vandaag wordt ingenomen door parkeerplaatsen en door manoeuvreerruimte voor de bussen; dat deze openbare ruimte in niets de uitstraling van een aangename ontmoetingsplaats heeft; - Overwegende dat er een uitgebreide groep van jonge buurtbewoners is die nood heeft aan extra ontspanningsruimte; - Overwegende dat de gemeente zijn steun verleent aan deze herinrichting van de openbare ruimte en herwaardering van het busstation; dat het aangewezen is de hele zone te herinrichten gelet op de verschillende functies en op de gebruikers van het plein; dat het wenselijk is om het nieuwe park vlot toegankelijk te maken vanaf het voorplein; dat het onontbeerlijk is om het nieuwe park op het braakliggend terrein en het Marie-Josépark beter op elkaar aan te sluiten; dat de herinrichting van deze ruimte bovendien de leefbaarheid voor de buurtbewoners moet verbeteren (speelruimte, meer groen...);	- Overwegende dat deze opmerkingen relevant zijn; dat om dit te doen de MIVB een stuurgroep moet oprichten met de betrokken actoren (MIVB, gemeente Molenbeek, Le Logement Molenbeekois, MIS en BPB);	
	In de overlegcommissie door BSE:	Nihil	Nihil	Nihil
	In de overlegcommissie door Citydev:	Nihil	Nihil	Nihil
	In de overlegcommissie door de DML:	Nihil	Nihil	Nihil
	In de overlegcommissie door Leefmilieu Brussel:	Nihil	Nihil	Nihil
	Door Leefmilieu Brussel (advies van 07/08/2017):	Nihil	Nihil	Nihil
	Door het GCTO:	Nihil	Nihil	Nihil

	- Het denkwerk omtrent de herinrichting van het plein zou opgenomen kunnen worden in het RPA "Weststation". - De operatie moet rekening houden met de uiteenlopende noden van de verschillende gebruikers van de openbare ruimte en met de inplanting van de twee bruggen.		
B.8 Studie voor de renovatie van de gebouwen van "Le Logement Molenbeekois"	In openbaar onderzoek:	Nihil	Nihil
	In de overlegcommissie door Sint-Jans-Molenbeek: - Overwegende dat het project beoogt de energieprestaties van de gebouwen en hun aansluiting op het toekomstige park te verbeteren; - Overwegende dat de woongebouwen van Le Logement Molenbeekois momenteel gericht zijn naar de De Rooverelaan en het Marie-Josépark en dat de toegangen zich enkel aan deze kant bevinden; dat de achtergevel van deze gebouwen aan de kant van het Weststation een bijzonder gesloten aanblik biedt; dat de statuutwijziging van het braakliggend terrein de renovatie van de oostelijke gevels en van deze gebouwen zou kunnen bevorderen; dat de westelijke gevels onlangs werden vernieuwd; - Overwegende dat deze renovatie de energiesituatie in de woningen zou kunnen verbeteren; dat er bijkomende ruimte wordt voorgesteld door de toevoeging van een woonlaag (terras/patio); dat dit voorstel de leefbaarheid van de woningen kan verbeteren; - Overwegende dat het verhuizen van de bovengrondse parkeerplaatsen naar de bestaande kelders zal worden onderzocht;	Nihil	Nihil

	- Overwegende dat de activering van de benedenverdiepingen eveneens de verbinding tussen de twee parken zou kunnen verbeteren;			
	In de overlegcommissie door BSE:	Nihil	Nihil	Nihil
	In de overlegcommissie door Citydev:	Nihil	Nihil	Nihil
	In de overlegcommissie door de DML:	Nihil	Nihil	Nihil
	In de overlegcommissie door Leefmilieu Brussel:	Nihil	Nihil	Nihil
	Door Leefmilieu Brussel (advies van 07/08/2017):	Nihil	Nihil	Nihil
B.9 Recypark	Door het GCTO: - Deze studie kan de mogelijkheid beoordelen om schuifoperaties op te zetten in het kader van de ontwikkeling van het GGB.	Nihil		De volgende zin werd toegevoegd aan de projectfiche: - Deze studie kan de mogelijkheid beoordelen om schuifoperaties op te zetten in het kader van de ontwikkeling van het GGB.
	In openbaar onderzoek: - Overwegende dat volgens de vzw BruxellesFabriques de uitvoering van het project "RECYPARK" absoluut toegespitst moet zijn op opleiding, om zo jobs voor laaggeschoolden in de recyclage van bouw- en meubelmaterialen te creëren, en aldus bij te dragen tot de uitbouw van de kringlooeconomie in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest;	- Overwegende dat in het licht van de opmaak van het RPA "Weststation" bijzondere aandacht zal uitgaan naar de stedelijke integratie van het project "Recypark", zowel wat de fysieke aspecten betreft (compactheid, esthetische aanblik, functiegemengdheid, mobiliteit...) als op het vlak van in te voeren begeleidingsmaatregelen, in het bijzonder inzake beroepsopleiding, zodat de buurtbewoners aanspraak kunnen maken op de banen die er	Nihil	

		gecreëerd worden;		Nihil
	In de overlegcommissie door Sint-Jans-Molenbeek: - Overwegende dat het de uitvoering betreft van een punt voor de inzameling, sortering en valorisatie van herbruikbare goederen (meubels, speelgoed, prullaria...) en van afval; - Overwegende dat de gemeentebewoners de bestaande Recyparken maar weinig bezoeken; dat er een sterk verband bestaat tussen het gebruik en de nabijheid van de infrastructuur; dat het aangewezen is, na analyses van Net Brussel, om de bouw te voorzien van 1 of zelfs 2 Recyparken op het grondgebied van de gemeente; - Overwegende dat de inrichting van dergelijke infrastructuur aan een mobiliteitsstudie onderworpen moet worden, teneinde de bereikbaarheid en de impact op de omliggende wegen na te gaan; - Overwegende dat de eventuele inplanting van deze infrastructuur op de hoek van de Vandenpeereboomstraat en de Gentsesteenweg de vlotte toegang tot het nieuwe park langs de noordelijke kant zou kunnen belemmeren; dat derhalve de inplanting van het Recypark onderzocht moet worden in samenhang met het hele station Ossegem, en de aansluiting op het BBP Gasmeter om een analyse vraagt; - Overwegende dat het onontbeerlijk is dat dit project uitgevoerd wordt vanuit een opleidingsperspectief, dat toelaat om banen voor laaggeschoolden te creëren; dat dit project zou moeten bijdragen tot de ontwikkeling van de kringlooeconomie in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest;	- Overwegende dat deze opmerking relevant is, zal er dus rekening mee worden gehouden bij de uitwerking van het project:		

	In de overlegcommissie door BSE:	Nihil	Nihil
	In de overlegcommissie door Citydev:	Nihil	Nihil
	In de overlegcommissie door de DML:	Nihil	Nihil
	In de overlegcommissie door Leefmilieu Brussel:	Nihil	Nihil
	Door Leefmilieu Brussel (advies van 07/08/2017): Gelet op het ontwerp van richtplan voor het GGB Weststation, dat voorziet in de bebouwing van een heel groot deel van het GGB (+- 5 ha van de 8ha zonder beperking), in het bijzonder kwadrant ten zuidoosten van spoorlijn L28 en de Beekkant-voetgangersbrug, en de aanleg van een gewestelijk groengebied in de 2 'noordelijke' kwadranten van het GGB: - Het Recypark (operatie B.9) kan niet ingebed worden in een van deze 2 'noordelijke' kwadranten, tenzij tijdelijk en strikt gecoördineerd in overleg met LB in het kader van een overeenkomst waartoe de MSI de aanzet moet geven. - De keuze om een Recypark in te planten moet met andere woorden nog worden onderzocht, ook wat de grootteorde betreft, ten aanzien van de mobiliteitsaspecten en de mogelijke overlast. Het is bijzonder positief dat reeds is voorzien om een zone voor 'recuperatie en reparatie' in te bouwen en die te combineren met een vrijwillig inzamelpunt op wijksschaal (centrale inzameling van gangbaar afval, in de plaats van de traditionele deur-aan-deuropening en de gebruikelijke afvallokalen). Leefmilieu Brussel stimuleert onderzoek naar nieuwe concepten voor afvalverwerking, op een lokale schaal, en het gebruik	Nihil	Nihil

	van ingegraven containers voor zoveel mogelijk soorten afval (PMD, papier en karton, glas, textiel, groenafval, restafval) omdat ze discreet zijn, netter, minder ruimte innemen en het milieubewustzijn aanwakkeren (afvalvermindering, sortering)		
	Door het GCTO: - Het GCTO vraagt enkele wijzigingen aan de projectfiche. - De inplanting en het programma van het Recypark moeten nader toegelicht worden samen met het RPA. - De ambitie om een Recypark in te richten van gewestelijke schaal, in de stijl van een containerpark, lijkt onverenigbaar met de stedelijke ontwikkeling van het GGB en met de impact voor de wijk, vooral dan op het vlak van mobiliteit. Het project moet voorstellen om een inzamelpunt in te richten dat minder groot uitvalt dan de gewestelijke containerparken en de toegankelijkheid voor voetgangers en fietsers bevordert. De nadruk moet liggen op hergebruik. De leden vragen dat de fiche herschreven wordt, in de lijn van het RPA en in overleg met Net Brussel.	Nihil	Aan de projectfiche werden volgende wijzigingen aangebracht: - De ambitie om een Recypark in te richten van gewestelijke schaal, lijkt onverenigbaar met de stedelijke ontwikkeling van het GGB en met de impact voor de wijk, vooral dan op het vlak van mobiliteit. Het project stelt voor om een vernieuwend inzamelpunt op wijschaal in te richten, dat vlot toegankelijk is voor voetgangers en fietsers, - De oppervlakte en de ligging moeten later worden verduidelijkt in het RPA, - De grafische vormgeving en de referenties werden aangepast
B.10. Woongebouw en gemengd project	In openbaar onderzoek: In de overlegcommissie door Sint-Jans-Molenbeek: - Overwegende dat het project voorziet in de ontwikkeling van een gebouw van 10.000 m² op een perceel dat eigendom is van het Gewest; dat het een perceel betreft dat gebruikt wordt voor de opslag in de	Nihil	Nihil

	openlucht; dat dit terrein sinds jaren een stadskanker is; dat het derhalve gerechtvaardigd is om in te grijpen op dit perceel; - Overwegende dat het perceel dat grenst aan het terrein van het Weststation een toegang zal vormen tot de nieuwe ontwikkeling van het GGB; - Overwegende dat het EKLA-project en de andere bestaande bouwprofielen (Le Logement Molenbeekois) in de nabijheid de inplanting van nieuwe bouwprofielen voorstellen en met andere worden de verdichting van de stationsomgeving; dat de verticale verdichting toelaat om een stadsplein aan te leggen; - Overwegende dat het momenteel moeilijk is om zich uit te spreken over dit project, aangezien de inplanting en de bouwprofielen nog niet gekend zijn; dat er gedetailleerdere cijfergegevens nodig zijn met betrekking tot de omvang van het perceel en de bouwprofielen; - Overwegende dat de gemeente Sint-Jans-Molenbeek huisvestingsprojecten aanmoedigt; dat deze plaats supertoegankelijk is en uitstekend wordt bediend door het openbaar vervoer; dat het derhalve logisch zou zijn er de kaart van een gemengd programma te trekken (combinatie van woningen en andere economische functies of uitrusting die de wijk ten goede komen, daarbij gelet op het lage sociaaleconomische niveau); dat het voorgestelde aanbod met openbare huisvesting ook in koopwoningen moet voorzien (middelgrote bescheiden sociale woningen); - Overwegende dat de gemeente de aanleg steunt van een kwaliteitsvolle openbare ruimte aan de voet van het gebouw, in het verlengde van het plein van het Weststation; dat deze herinrichting zou toelaten	- Overwegende dat de uitwerkingsfase van het programma erin bestaat de actoren en uiteenlopende financieringen te verzamelen; dat vragen over het project besproken worden in de eigenlijke uitwerkingsfase van de projecten; - Overwegende dat deze opmerking relevant is, zal er dus rekening mee worden gehouden bij de uitwerking van het project.	
--	---	---	--

	ontmoetingsplaatsen te creëren op deze plek;		Nihil	Nihil	
	In de overlegcommissie door BSE:		Nihil	Nihil	
	In de overlegcommissie door Citydev:		Nihil	Nihil	
	In de overlegcommissie door de DML:		Nihil	Nihil	
	In de overlegcommissie door Leefmilieu Brussel:		Nihil	Nihil	
	Door Leefmilieu Brussel (advies van 07/08/2017):		Nihil	Nihil	
	Door het GCTO: - Het GCTO wil dat de projectfiche duidelijker is over de rol van elke betrokkene. - De projecten binnen het GGB moeten goed worden gecoördineerd, om een duidelijk en overzichtelijk beeld te krijgen van de omliggende uitdagingen en projecten (RPA Weststation in opmaak).	- De MIS zal deze operatie coördineren. Ze zal contact opnemen met de verschillende mogelijke partners om het project te ontwikkelen. Het RPA verduidelijkt in een later stadium de bestemmingspercentages en de verdeling van de woningtypes die er ontwikkeld moeten worden.		Aan de projectfiche werden volgende wijzigingen aangebracht: - Citydev en de BGHM worden weer opgenomen als partners.	
B.11 Inrichting van de Birminghamstraat	In openbaar onderzoek:		Nihil	Nihil	
	In de overlegcommissie door Sint-Jans-Molenbeek:		Nihil	Nihil	
	In de overlegcommissie door BSE:		Nihil	Nihil	
	In de overlegcommissie door Citydev:		Nihil	Nihil	

	In de overlegcommissie door de DML:	Nihil	Nihil
	In de overlegcommissie door Leefmilieu Brussel:	Nihil	Nihil
	Door Leefmilieu Brussel (advies van 07/08/2017):	Nihil	Nihil
	Door het GCTO: - De Birminghamstraat is een verkeersader die toegankelijk is voor uitzonderlijk vervoer; de beperkingen die de doortocht van dergelijk vervoer en van de bussen met zich meebrengen, moeten in aanmerking worden genomen in het project.	Nihil	De volgende slaagvoorwaarde werd toegevoegd aan de projectfiche: - Verkeersader toegankelijk voor uitzonderlijk vervoer; de beperkingen die de doortocht van dergelijk vervoer met zich meebrengt, moeten in rekening worden gebracht
B.12. Uitzichtpunt op het dak van de MIVB	In openbaar onderzoek:	Nihil	Nihil
	In de overlegcommissie door Sint-Jans-Molenbeek:	Nihil	Nihil
	In de overlegcommissie door BSE: - Punten B: - 12: Uitzichtpunt MIVB: stabiliteit nagaan gelet op de aanwezigheid van de metro ondergronds en de eventuele plannen van de MIVB bekijken	Nihil	Nihil
	In de overlegcommissie door Citydev:	Nihil	Nihil
	In de overlegcommissie door de DML:	Nihil	Nihil
	In de overlegcommissie door Leefmilieu Brussel:	Nihil	Nihil
	Door Leefmilieu Brussel (advies van 07/08/2017): - Uitzichtpunt MIVB (operatie B12): Omdat de MIVB bij ons weten nog geen termijn heeft bepaald	Nihil	Nihil

	voor de afbraak/verbouwing van het gebouw teneinde haar site te reorganiseren, wil Leefmilieu Brussel graag mee in dit project stappen, desnoods tijdelijk.			
	Door het GCTO: - Er moet bijzondere aandacht uitgaan naar de beveiliging en het beheer van de site (BIM) en naar een goed evenwicht in de operatie tussen de kostprijs van een lichte inrichting en het tijdelijke aspect van het project ten aanzien van de planning van de MIVB.	Nihil	Nihil	
B.13 Oversteek kanaal perceel Vivaqua	In openbaar onderzoek: - Overwegende dat de vzw IEB het betreft dat het SVC de kenbare behoeften van de wijk niet behartigt en kiest voor wereldvreemde concepten om de vastgestelde realiteit te verbeteren, geënt op een abstract connectiviteitsconcept; - Overwegende dat de vzw IEB zich afvraagt of een oversteekplaats op die plek wel nodig is; - Overwegende dat de vzw IEB erop aandringt dat de geplande oversteekplaatsen over het kanaal de reglementaire doorvaarhoogte eerbiedigen en worden ontworpen in nauw overleg met de Haven van Brussel, aangezien het kanaal bovenal haar industriële invulling zal behouden, zelfs al wijst de vzw IEB op het belang om het mooi te integreren in het stedelijk weefsel. - Overwegende dat de vzw IEB aangeeft te betreuren dat de Haven van Brussel niet genoemd wordt als een van de partners van de plannen voor oversteekplaatsen over het kanaal; - Overwegende dat de nv Abattoir het een uitstekend idee vindt om te opteren voor een	- Overwegende dat het kanaal op deze plek over een stuk van een kilometer niet kan worden overgestoken, wat een aanzienlijke stedelijke barrière vormt; - Overwegende dat zowel het bestuur (partnership met de Haven en met de NV Abattoir) als de geplande brugarchitectuur (doorvaarhoogte, integratie in de terreinen van het slachthuis) in detail zullen worden beschreven bij de uitwerking van het project;	Nihil	

	fietzersbrug over het kanaal; - Niettemin overwegende dat er voor de nv Abattoir bijzondere aandacht moet uitgaan naar de aansluiting van die oversteekbrug met haar terreinen, meer bepaald rekening houdend met haar specifieke logistieke beperkingen; - In dat opzicht overwegende dat de technische en architecturale keuzes om de fiets- en voetgangersbrug aan te sluiten op de site (oprijhelling, trappen, lift...) een niet-verwaarloosbare ruimtelijke impact zullen sorteren; - Overwegende dat de nv Abattoir vraagt om erop toe te zien dat de fouten in metrostation Delacroix niet worden herhaald, waar een gewone trap werd voorzien om zich tussen de niveaus te verplaatsen; - Overwegende dat de nv Abattoir vragen heeft bij de bedoeling om de oversteekbrug te integreren in een van de toekomstige op te trekken gebouwen op de slachthuisterreinen en er daarbij op wijst dat het tijdpad voor de uitvoering van project Manufakture, gepland in 2023 (en dus vóór de brug), roet in het elen zou kunnen strooien; - Overwegende dat, in die zin dat het project zich uitstrekt over de perimeters van SVC 03 en 05, de nv Abattoir zich afvraagt in welk budget de werken zullen worden ingeschreven; - Overwegende dat de nv Abattoir aangeeft dat het aangewezen is de continuïteit tussen projecten B13 en B14 te garanderen;	- Overwegende dat de projectfinanciering binnen het budget van SVC 03 valt;	Nihil
	In de overlegcommissie door Sint-Jans-Molenbeek:	Nihil	Nihil

	In de overlegcommissie door BSE:	Nihil	Nihil
	- 13. Kanaal: Vivaqua: de voetgangersbrug aansluiten op het plein en niet op de weg, die waarschijnlijk een logistieke invulling krijgt		
	In de overlegcommissie door Citydev:	Nihil	Nihil
	In de overlegcommissie door de DML:	Nihil	Nihil
	In de overlegcommissie door Leefmilieu Brussel:	Nihil	Nihil
	Door Leefmilieu Brussel (advies van 07/08/2017):	Nihil	Nihil
B.14. Doorlaatbaarheid van het slachthuisterrein en herinrichting van de campus EhB	Door het GCTO:	Nihil	Aan de projectfiche werd volgende wijziging aangebracht: - Spreken van SVC-project, niet van gemengd project.
	In openbaar onderzoek: - Overwegende dat de nv Abattoir meent dat het bevorderen van de doorlaatbaarheid van haar terreinen een uitstekend idee is; - Overwegende dat volgens de nv Abattoir de meest geschikte plaats om deze verbinding te maken zich bevindt op de grens tussen haar terreinen en het eigendom van de EhB; - Overwegende dat volgens de nv Abattoir de verbinding afgestemd moet worden op project B13 van het SVC en op het project Manufakture, dat gesubsidieerd wordt door de Europese FEDER-	- Overwegende dat bij de uitwerking van het project er in het bijzonder op moet worden toegezien dat er rekening wordt gehouden met deze opmerking; - Overwegende dat in het kader van de uitwerking van operaties B.13 en B.14 de onderlinge afstemming verzekerd zal worden aan de hand van een gemeenschappelijke studieopdracht; dat de NV Abattoir deel zal	

	fondsen; - Overwegende dat de nv Abattoir en de vzw IEB erop aandringen dat de keuzes die men voor deze plek maakt, de activiteit die zich zal ontwikkelen in het kader van het project "Manufakture Abattoir" niet in het gedrang brengt; - Overwegende dat het programma van Manufakture de vaste activiteiten van de nv Abattoir (slachthuis, productieruimtes voor kmo's actief in de voedingssector) zal omvatten, samen met andere stadsfuncties op de verdiepingen, die momenteel onderzocht worden; - Overwegende dat de nv Abattoir een plan heeft overgemaakt met daarop de ligging en de gronddinname van het project Manufakture, de potentiële impact van projecten B13 en B14 en de grenzen van de eigendommen van de nv Abattoir en de gemeente Anderlecht; - Overwegende dat de nv Abattoir aangeeft dat de locatie van Manufakture is gewijzigd: het project bevindt zich niet meer langs de kant van Delacroix, maar eerder achter de overdekte hal; - Derhalve overwegende dat het gebouw achter de hal niet meer gebruikt zal worden als parking (overeenkomstig de aanbevelingen van het stadsonderzoek "Erasmushogeschool - Slachthuis", gecoördineerd door de VGC), maar wel als gemengd gebouw; - Overwegende dat de vzw IEB erop wijst dat het slachtgebeuren gepaard gaat met druk vervoer van levende dieren naar de site, wat het om veiligheidsredenen moeilijk maakt om de locatie publiek toegankelijk te maken;	uitmaken van de stuurgroep om de verenigbaarheid van de ontwikkeling van de slachthuizen te verzekeren; - Overwegende dat bij de uitwerking van het project er in het bijzonder op moet worden toegezien dat er rekening wordt gehouden met deze opmerking;	
--	---	--	--

	- In dat opzicht overwegende dat de nv Abattoir vraagt om de toekomstige verbinding over haar terreinen voldoende breed te maken om de zachte vervoersmiddelen op een veilige manier te scheiden van het logistieke verkeer; - Overwegende dat de nv Abattoir vraagt dat de toekomstige verbinding de Nijverheidskaai aansluit op de Bergensesteenweg en dat er ook andere functies op aangesloten kunnen worden (zoals de Erasmushogeschool); - Overwegende dat de nv Abattoir vraagt dat de toekomstige verbinding beschouwd wordt als een volwaardige publieke doorgang, ingericht en beheerd door de overheid; - Overwegende dat de nv Abattoir zich afvraagt welke overheidsinstantie zal instaan voor het beheer van de toekomstige verbinding; - Overwegende dat de nv Abattoir aangeeft dat een deel van haar terreinen eigendom is van de gemeente Anderlecht (met recht van erfpacht voor de nv), en dat ze zich derhalve afvraagt of de aanleg van een publieke doorgang door het Brussels Hoofdstedelijk Gewest impliceert dat het eigendom naar deze laatste wordt overgeheveld en, in voorkomend geval, of daarvoor een budget is voorzien; - Overwegende dat de nv Abattoir aangeeft over een terrein langs de Bergensesteenweg te beschikken dat zou kunnen dienen voor de verbinding; - Overwegende dat ORYS erop wijst dat de campus van de Erasmushogeschool binnen de perimeter van het BBP Bergen-Birmingham ligt; - Overwegende dat de Ehb op korte termijn zijn campus plant uit te breiden met de bouw / heropbouw	- Overwegende dat het wel degelijk het opzet is om een openbare ruimte aan te leggen waarvoor het beheer gebonden zal zijn aan een akkoord tussen de gemeente Anderlecht en de NV Abattoir; - Gelet op het overleg over de hele site tussen de gemeente Anderlecht, eigenaar van de ondergrond, en de NV Abattoir;	
--	---	---	--

	van 4000 - 6000 m² aan ruimte, meer bepaald voor de kunstopleidingen (theater, cinema en muziek); - Overwegende dat volgens ORYS de renovatie van de bestaande gebouwen van EhB in september 2017 voltooid zal worden en dat vanaf dan gedacht kan worden aan de uitbreiding; - Overwegende dat volgens ORYS het programma van het SVC lijkt in te gaan tegen de plannen van EhB door te suggereren dat de onbebouwde percelen en eigendommen van EhB zullen worden omgevormd tot groene ruimte (zie illustratie p. 112-113 van het programmaontwerp van het SVC); - Overwegende dat volgens ORYS EhB niet gekant is tegen een herwaardering van de wijk, maar wel zijn wens benadrukt om zijn terreinen voor de eigen behoeften te ontwikkelen en dat, gezien de uitbreidingsplannen, de inrichting van de site als openbare ruimte niet overwogen kan worden; - Overwegende dat ORYS vraagt dat het SVC de plannen van EhB mee opneemt, met het oog op de bestendiging van de site als centrale campus van de EhB;		- Overwegende dat operatie B.14 daarentegen voorziet in de uitvoering van een project als aanvulling op de ontwikkeling van de terreinen van de EhB en van de slachthuizen;	Overwegende dat bepaalde grafische voorstellingen om het ontwerp te illustreren een foute indruk kunnen wekken, worden ze uit het programma geschrapt;
	In de overlegcommissie door Sint-Jans-Molenbeek:	Nihil	Nihil	Nihil
	In de overlegcommissie door BSE: - 14. Slachthuis: project B14 moet ingepast worden in de perimeter van dit SVC; opletten voor verontreinigde bodem, voor de kelders van Kuregem. De slachthuizen zijn beschermd	Nihil		Nihil
	In de overlegcommissie door Citydev:	Nihil	Nihil	Nihil

	In de overlegcommissie door de DML:	Nihil	Nihil
	In de overlegcommissie door Leefmilieu Brussel:	Nihil	Nihil
	Door Leefmilieu Brussel (advies van 07/08/2017):	Nihil	Nihil
	Door het GCTO: - Grond- en beheerkwesties moeten verduidelijkt worden in samenspraak met de gemeente Anderlecht. - Anderzijds hangt deze operatie af van de opheffing van het BBP "Birmingham".	Nihil	Dubbelzinnige illustraties zijn uit de projectfiche gehaald.
C.1 Budget Sint-Jans Molenbeek	In openbaar onderzoek:	Nihil	Nihil
	In de overlegcommissie door Sint-Jans-Molenbeek:	Nihil	Nihil
	In de overlegcommissie door BSE:	Nihil	Nihil
	In de overlegcommissie door Citydev:	Nihil	Nihil
	In de overlegcommissie door de DML:	Nihil	Nihil
	In de overlegcommissie door Leefmilieu Brussel:	Nihil	Nihil
	Door Leefmilieu Brussel (advies van 07/08/2017):	Nihil	Nihil
	Door het GCTO: - Het bedrag dat besteed wordt aan deze acties (max. 10 % van de totale som) moet herberekend worden op basis van de wijzigingen die nog worden aangebracht.	Nihil	Het budget werd herberekend.

C.2 Budget Anderlecht	In openbaar onderzoek:	Nihil	Nihil
	In de overlegcommissie door Sint-Jans-Molenbeek:	Nihil	Nihil
	In de overlegcommissie door BSE:	Nihil	Nihil
	In de overlegcommissie door Citydev:	Nihil	Nihil
	In de overlegcommissie door de DML:	Nihil	Nihil
	In de overlegcommissie door Leefmilieu Brussel:	Nihil	Nihil
	Door Leefmilieu Brussel (advies van 07/08/2017):	Nihil	Nihil
	Door het GCTO: - Het bedrag dat besteed wordt aan deze acties (max. 10 % van de totale som) moet herberekend worden op basis van de wijzigingen die nog worden aangebracht.	Nihil	Het budget werd herberekend.
D.1. Aanvullende actie Vandenpeereboomstraat	In openbaar onderzoek:	Nihil	Nihil
	In de overlegcommissie door Sint-Jans-Molenbeek: - Overwegende dat het project voorziet in een actie als aanvulling op de aanleg van een fietspad en de herstelling van het westelijk trottoir van de Vandenpeereboomstraat (B.6.); dat het project voorziet in de herstelling van het oostelijke trottoir en de aanplanting van bomen ernaast; - Overwegende dat in het raam van het richtplan van aanleg in de straat meerdere woningen, voorzieningen, handelszaken enz. zouden moeten komen;	- Overwegende dat deze opmerkingen onderzocht kunnen worden in een studie over de heraanleg van de straat	Het programma werd bijgestuurd, opdat het SVC een studie over de volledige heraanleg van de straat financiert.

	- Overwegende dat het niet duidelijk is of er parkeerplaatsen zullen verdwijnen;			
	In de overlegcommissie door BSE:	Nihil	Nihil	Nihil
	In de overlegcommissie door Citydev:	Nihil	Nihil	Nihil
	In de overlegcommissie door de DML:	Nihil	Nihil	Nihil
	In de overlegcommissie door Leefmilieu Brussel:	Nihil	Nihil	Nihil
	Door Leefmilieu Brussel (advies van 07/08/2017):	Nihil	Nihil	Nihil
	Door het GCTO: - Deze operatie bestaat uit de toekomstige heraanleg van de Vandenpeereboomstraat, waarvoor de globale studie deel uitmaakt van operatie B.5.	Nihil		Aan de projectfiche werden volgende wijzigingen aangebracht: - De titel werd gewijzigd - Het SVC-budget werd weggelaten - De verwijzing naar project B.6 werd gewijzigd in B.5 - Het budget werd herzien
D.2 Materialenbank	In openbaar onderzoek:	Nihil	Nihil	Nihil
	In de overlegcommissie door Sint-Jans-Molenbeek: - Overwegende dat het project voorziet in de renovatie en de omvorming van de bestaande hal (op de oude site SITOMECA) tot materialenbank, met een economische activiteit gericht op hergebruik; dat deze bank tot doel heeft de materialen afkomstig van renovaties in de omgeving te recupereren en te bewaren, zodat ze nadien kunnen worden hergebruikt;	- Overwegende dat de projectfiches een site moeten situeren voor de ontwikkeling van het project. - Gelet op het verzoek van CityDev om niet meer genoemd te worden in deze fiche	CityDev werd geschrapt uit de fiche	

	- Overwegende dat deze wijk verschillende grote magazijnen rijk is, die eveneens zouden kunnen dienen voor dit soort activiteit; dat het dus raadzaam is de alternatieven in de buurt onder de loep te nemen; dat het niet duidelijk is op basis van welke criteria het magazijn van SITOMECA uit de bus kwam voor deze operatie; - Overwegende dat het magazijn van SITOMECA zich bevindt in een blok waar CityDev interesse in zou kunnen hebben voor renovatie en reconversie; dat het blok momenteel een school omvat en een ELIA-installatie in de buurt heeft; - Overwegende dat het aangewezen is om de bestaande structuur te controleren en op erfgoedvlak na te gaan of hij beschermd moet worden; - Overwegende dat CityDev genoemd wordt als opdrachtgever; dat CityDev van mening is dat deze operatie niet binnen haar kerntaken past;		
	In de overlegcommissie door BSE:	Nihil	Nihil
	In de overlegcommissie door Citydev:	Nihil	Nihil
	In de overlegcommissie door de DML:	Nihil	Nihil
	In de overlegcommissie door Leefmilieu Brussel:	Nihil	Nihil
	Door Leefmilieu Brussel (advies van 07/08/2017):	Nihil	Nihil
	Door het GCTO:	Nihil	Nihil
	- De haalbaarheid van deze operatie moet nog onder de loep worden genomen (Citydev + Casablanca).		

D.3 Oversteek kanaal perceel MIVB	In openbaar onderzoek:	Nihil	Nihil	
	In de overlegcommissie door Sint-Jans-Molenbeek:	Nihil	Nihil	
	In de overlegcommissie door BSE:	Nihil	Nihil	
	- 3.: zie A1 en 2			
	In de overlegcommissie door Citydev:	Nihil	Nihil	
	In de overlegcommissie door de DML:	Nihil	Nihil	
	In de overlegcommissie door Leefmilieu Brussel:	Nihil	Nihil	
	Door Leefmilieu Brussel (advies van 07/08/2017):	Nihil	Nihil	
D.4 Brouwerij Vandenheuvel	Door het GCTO:	Nihil	Nihil	
	In openbaar onderzoek:	Nihil	Nihil	
	In de overlegcommissie door Sint-Jans-Molenbeek:	Nihil	Nihil	
	- Overwegende dat het hier de aankoop en de renovatie betreft van de oude brouwerij Vandenheuvel; - Overwegende dat het gebouw is gelegen tegenover het Weststation; dat deze locatie mogelijkheden biedt en dat de brouwerij een strategisch gebouw is in de wijk; - Overwegende dat het gebouw op termijn een grootstedelijke en/of economische invulling zou kunnen krijgen, denken we aan een cluster van microbrouwerijen en een wetenschapsruimte; - Overwegende dat het gebouw grotendeels en al			

	sinds meerdere jaren verlaten is; dat het bijgevolg noodzakelijk is om een voorafgaande haalbaarheidsstudie te doen om de daadwerkelijke capaciteiten van het gebouw en het soort bestemming te bepalen;			
	- Overwegende dat het wenselijk is om de toekomstige bestemming open te trekken naar en aan te sluiten op de openbare ruimte rond het Weststation;			
	In de overlegcommissie door BSE:	Nihil	Nihil	Nihil
	In de overlegcommissie door Citydev:	Nihil	Nihil	Nihil
	In de overlegcommissie door de DML:	Nihil	Nihil	Nihil
	In de overlegcommissie door Leefmilieu Brussel:	Nihil	Nihil	Nihil
	Door Leefmilieu Brussel (advies van 07/08/2017):	Nihil	Nihil	Nihil
D.5 Herontwikkeling van de benedenverdieping van het gebouw van de voedselbank	Door het GCTO:			De operatie is omgevormd tot geassocieerd project.
	- Het GCTO wil dit project opnemen in het programma met prioritaire operaties voor SVC 3, aangezien deze site heel wat potentieel biedt voor de inrichting van collectieve voorzieningen.			De volgende slaagvoorwaarde werd toegevoegd aan de projectfiche: - Het beoogde goed moet aangekocht worden, hetzij door een verkoop uit de hand, hetzij door onteigening,
	In openbaar onderzoek:	Nihil	Nihil	Nihil
	In de overlegcommissie door Sint-Jans-Molenbeek:	Nihil	Nihil	Nihil

(vroeger Lipton)	In de overlegcommissie door BSE:	Nihil	Nihil
	- 5: vroegere Lipton - 5, 8, 9: naast de bovenstaande opmerkingen zijn de plannen momenteel nog te vaag om een advies te formuleren		
	In de overlegcommissie door Citydev:	Nihil	Nihil
	- Overwegende dat in dit stadium, gelet op de vaagheid omtrent eenieder's rol, Citydev niet genoemd wenst te worden in de fiches (D2, D5, D6, D7 en D9) en zich grondiger wil informeren alvorens mee te gaan in deze operaties;		
	In de overlegcommissie door de DML:	Nihil	Nihil
	In de overlegcommissie door Leefmilieu Brussel:	Nihil	Nihil
	Door Leefmilieu Brussel (advies van 07/08/2017):	Nihil	Nihil
D.6 Hal Delhaize	Door het GCTO:		Citydev wordt niet meer vermeld als opdrachtgever.
	- Citydev zal geschrapt worden als mogelijke partner.		
	In openbaar onderzoek:	Nihil	Nihil
	In de overlegcommissie door Sint-Jans-Molenbeek:	Nihil	Nihil
	- Overwegende dat het project de renovatie en verbouwing van de hal van Delhaize omvat; dat dankzij de renovatie een overdekte openbare ruimte kan ontstaan; dat door de hal open te maken er een nieuwe toegang en aansluiting naar het Marie-Josépark zou kunnen ontstaan; dat het raadzaam is om beide parken		

D.7 Woningen + Laboratorium voor de kringlooeconomie	sterker met elkaar te verbinden; - Overwegende dat de hal ingedeeld zou kunnen worden in een aantal afgebakende ruimten en dat ze uiteenlopende en wisselende functies kan bieden; dat het uiteindelijke programma nader moet worden bepaald bij de uitwerking van het richtplan van aanleg; - Overwegende dat CityDev genoemd wordt als opdrachtgever; dat CityDev van mening is dat deze operatie niet binnen haar kerntaken past;			
	In de overlegcommissie door BSE:	Nihil	Nihil	Nihil
	In de overlegcommissie door Citydev:	Nihil	Nihil	Nihil
	In de overlegcommissie door de DML:	Nihil	Nihil	Nihil
	In de overlegcommissie door Leefmilieu Brussel:	Nihil	Nihil	Nihil
	Door Leefmilieu Brussel (advies van 07/08/2017):	Nihil	Nihil	Nihil
	Door het GCTO:	Nihil	Nihil	Nihil
	In openbaar onderzoek:	Nihil	Nihil	Nihil
	In de overlegcommissie door Sint-Jans-Molenbeek: - Overwegende dat de operatie voorziet in een gemengd project, met woningen en culturele en economische activiteiten, om het bewustzijn voor de kringlooeconomie aan te wakkeren; - Overwegende dat het project voorstelt het gebouw op de hoek van de Nicholas Doyenstraat en de De Bonnestraat om te vormen tot centrum ter promotie en ontwikkeling van de kringlooeconomie; dat het project een opleidings- en demonstratiecentrum rond nieuwe technologieën zou kunnen omvatten, alsook	- Overwegende dat dit project de status "op te starten" draagt en dat het bijhorende programma dus nog moet worden bijgeschaafd;		Nihil

	woningen; - Overwegende dat het gebouw tot doel zou hebben om het plein visueel af te bakenen, aangezien het vandaag te vaag is, door het bestaande gebouw te vervangen door een compacter en verticaler gebouw; dat het wat dat betreft nodig is de aanpalende gebouwen te onderzoeken; - Overwegende dat het raadzaam is kwaliteitsvolle woningen te voorzien die voldoen aan de huidige normen en de meest kwetsbaren bij te staan in de aankoop van een woning, voor een prijs aangepast aan hun middelen; dat het tevens aangewezen is om het project zo optimaal mogelijk in te passen in de bestaande buurtdynamieken; dat de gemeente projecten aanmoedigt die toegespitst zijn op functiegemengdheid; - Overwegende dat CityDev genoemd wordt als opdrachtgever; dat CityDev van mening is dat deze operatie niet binnen haar kerntaken past;		- Overwegende dat deze opmerkingen, hoewel relevant, verband houden met de operationele fase van het project.	
	In de overlegcommissie door BSE:	Nihil		Nihil
	In de overlegcommissie door Citydev:	Nihil		Nihil
	In de overlegcommissie door de DML:	Nihil		Nihil
	In de overlegcommissie door Leefmilieu Brussel:	Nihil		Nihil
	Door Leefmilieu Brussel (advies van 07/08/2017):	Nihil		Nihil
	Door het GCTO: - Citydev zou een potentiële opdrachtgever kunnen zijn.	Nihil		Nihil
	In openbaar onderzoek:	Nihil		Nihil
D.8 Operatie OGSO				

	In de overlegcommissie door Sint-Jans-Molenbeek:	Nihil	Nihil
	In de overlegcommissie door BSE:	Nihil	Nihil
	- 8: perceel achter Vivaqua: stabiliteit van het souterrain nagaan, want verankering van MIVB-gebouw en ondergrondse metro - 5, 8, 9: naast de bovenstaande opmerkingen zijn de plannen momenteel nog te vaag om een advies te formuleren		
	In de overlegcommissie door Citydev:	Nihil	Nihil
	In de overlegcommissie door de DML:	Nihil	Nihil
	In de overlegcommissie door Leefmilieu Brussel:	Nihil	Nihil
	Door Leefmilieu Brussel (advies van 07/08/2017):	Nihil	Nihil
	Door het GCTO:	Nihil	Nihil
D.9 Operatie Orchideeënstraat	In openbaar onderzoek: - Overwegende dat, volgens de vzw IEB, het gebouw van de voormalige ketelmakerij Verhulsel tot voor twee jaar nog in exploitatie was en dat het perfect geschikt is om de productieactiviteit, in de strikte zin van het woord, in onder te brengen; - Overwegende dat, volgens de vzw IEB, het derhalve jammer zou zijn het te gebruiken voor business-to-businessactiviteiten (zoals aangekondigd in het programma), wat in wezen kantooractiviteiten zijn die eerder waar in de stad gevestigd zouden kunnen worden, terwijl sites voor secundaire activiteiten schaarser zijn;	- Overwegende dat het een op te starten operatie betreft waar nog geen financiering noch opdrachtgever voor is; - Niettemin overwegende dat dit project mits een programmawijziging een geassocieerd project zou kunnen worden; - Overwegende dat deze opmerking relevant is, zal ze mee in aanmerking worden genomen in de uitwerking van het programma;	

	In de overlegcommissie door Sint-Jans-Molenbeek:		
	In de overlegcommissie door BSE:		
	- 9: bijzondere aandacht voor het erfgoed van dit gebouw - 5, 8, 9: naast de bovenstaande opmerkingen zijn de plannen momenteel nog te vaag om een advies te formuleren		
	In de overlegcommissie door Citydev:		
	In de overlegcommissie door de DML:		
	In de overlegcommissie door Leefmilieu Brussel:		
	Door Leefmilieu Brussel (advies van 07/08/2017):		
	Door het GCTO: - Het GCTO heeft geen opmerkingen of wijzigingsverzoeken.		Er werd een projectfiche D.11 Uitzichtpunt over het park toegevoegd aan de op te starten operaties.
Toe te voegen operaties	Door het GCTO: - <u>Perceel Molenbeek:</u> Gebouw op de hoek van de Joseph Baecklaan en de De Rooverelaan (Marie Josépark) - toe te voegen aan de op te zetten operaties. - <u>Gedeelte van de Ninofsesteenweg</u> (Hertogin-Weststation): Het GCTO stelt voor deze operatie toe te voegen, zodat er aansluiting is met de ingrepen gepland in SVC 5.		Er werd een projectfiche D.11 Uitzichtpunt over het park toegevoegd aan de op te starten operaties.
Sujets	Remarques émises	Motivations	Modifications