

OGSO WERKHUIZENKAAI

"De buik van de stad"

Voorstudie

JANUARI 2026

STUDIE UITGEVOERD DOOR

LATITUDE Platform, Studio Tuin en Wereld, Kaderstudio

FOTOCREDITS

LATITUDE Platform, Studio Tuin en Wereld, Kaderstudio

LAY-OUT

LATITUDE Platform, Studio Tuin en Wereld, Kaderstudio

VOOR MEER INFORMATIE

info@perspective.brussels

VERANTWOORDELIJKE UITGEVER

Antoine DE BORMAN, directeur-generaal van perspective.brussels - Naamsestraat 59 – 1000 BRUSSEL.

De hier voorgestelde resultaten zijn louter ter informatie. Ze hebben geen wettelijk karakter.

Reproductie is toegestaan met bronvermelding.

© 2026 perspective.brussels

D/2026/14.054/21

OGSO WERKHUIZENKAAI

"De buik van de stad"

Voorstudie

JANUARI 2026



INHOUD

1. INLEIDING

1.1.	Doelen en methodiek	9
1.2.	Inpassing in het Stadsvernieuwingscontract 'Stephenson-Koningin'	11
1.3.	Lokale en gewestelijke ambities	14

2. DE BUIK VAN DE STAD

2.1.	Territoriale benadering	19
2.2.	Een belangrijke agrovoedingshub	22
2.3.	Een markt voor de 21e eeuw	26

3. KRITISCHE KAARTEN EN PUBLIEKE BELANGEN

3.1.	Perceelskenmerken	33
3.2.	Water en ondergrond	37
3.3.	Oppervlakken en gebruik	41
3.4.	Tijdsaspecten en bereikbaarheid	47
3.5.	Architectuur	51

4. RUIMTELIJKE INRICHTINGSTYPOLOGIEËN

4.1.	De Oever	56
4.2.	De Vlakte	64
4.3.	De Rand	68

5. CONCLUSIE

5.1.	Richtlijnen voor het toekomstige master-plan	72
5.2.	Tabel met 'quick-wins'	73
		78

BIJLAGEN



01.

INLEIDING



↑ Overdekt parkeerterrein en circulatiezone op de Mabru-concessie, met het grote magazijn van het ECFG op de achtergrond

DOELEN EN METHODIEK

De voorstudie voor het Ondernemingsgebied in een Stedelijke Omgeving (OGSO) Werkhuizenkaai werd in september 2024 opgestart door Perspective in het kader van het Stadsvernieuwingscontract 'Stephenson-Koningin'/SVC8. Het programma van dat contract zal aan de toekomstige Brusselse Hoofdstedelijke Regering worden voorgelegd. Deze voorstudie is de eerste stap om een masterplan voor het gebied op te stellen, een project dat past in het programma van SVC8.

Deze studie is daarom een eerste ruimtelijke verkenning van mogelijke ontwikkelingstrajecten voor de transformatie van het OGSO Werkhuizenkaai. Het uitgangspunt is om de bestaande activiteit op peil te houden én te versterken. Dat kan onder meer door de aanwezigheid van de logistieke partijen in het gebied te behouden en de verdere groei van hun activiteiten te ondersteunen. In deze specifieke context is het dus niet de bedoeling om de partijen die momenteel in het OGSO gevestigd zijn te gaan hervestigen. In plaats van een vast of vooraf bepaald scenario voor te stellen, stippelt de studie een aantal denksporen uit voor de toekomstige ontwikkeling van het gebied. Ze wil een dialoog en samenwerking met de verschillende belanghebbenden op gang brengen door uitwisseling en debat over de toekomst van het OGSO te stimuleren. De gekozen aanpak vertrekt van een ontwerpend onderzoek, waarbij nauw wordt samengewerkt met gewestelijke en gemeentelijke instellingen en met lokale partijen, zodat de studie stevig verankerd is in de realiteit ter plaatse.

De voorstudie werd begeleid door een stuurgroep waarin de verschillende betrokken partijen uit het OGSO zetelden, waaronder de Brusselse Havengemeenschap, die de ondernemingen in en rond het OGSO vertegenwoordigt, de Vroegmarkt van Brussel (Mabru), het Europees Centrum voor Fruit en Groenten (ECFG), de onderneming Clabots, Sibelga, en ook de gemeente Schaarbeek en de Stad Brussel. Aanvullend werd ook overlegd met het werkveld, meer bepaald met twee belangrijke partijen in het gebied, Mabru en het ECFG, om een duidelijk beeld te krijgen van wat er precies nodig is en wat de logistieke aandachtspunten zijn. Alle belanghebbenden namen deel aan de drie stuurgroepvergaderingen die aan het einde van elke fase van de voorstudie plaatsvonden, tussen september en december 2024. Tegelijkertijd werden ook twee gewestelijke instellingen geraadpleegd - Leefmilieu Brussel

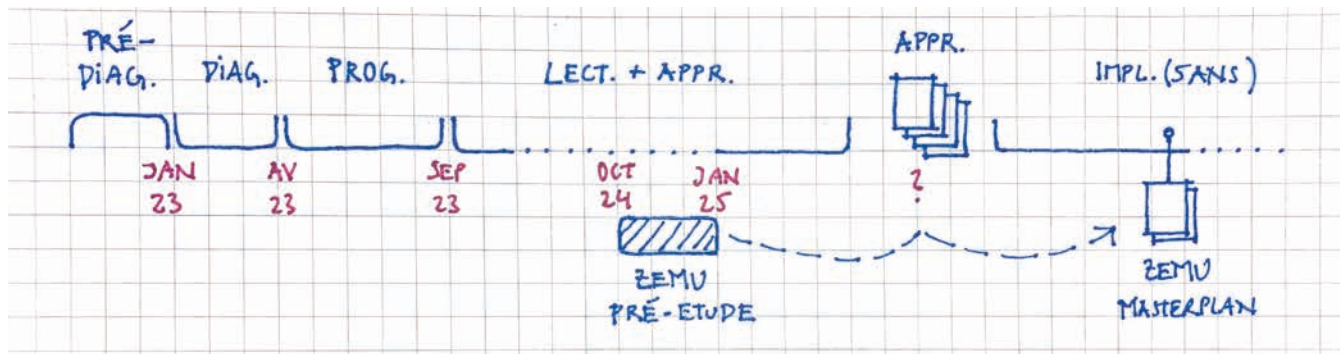
en Brussel Mobiliteit - om erop toe te zien dat de studie aansluit bij de doelstellingen van het gewest.

De voorstudie is opgebouwd rond drie grote fasen: een analyse van het gebied, het scherpstellen van de ruimtelijke inrichtingstypologieën en het uitschrijven van richtlijnen voor de toekomstige ontwikkeling van het gebied.

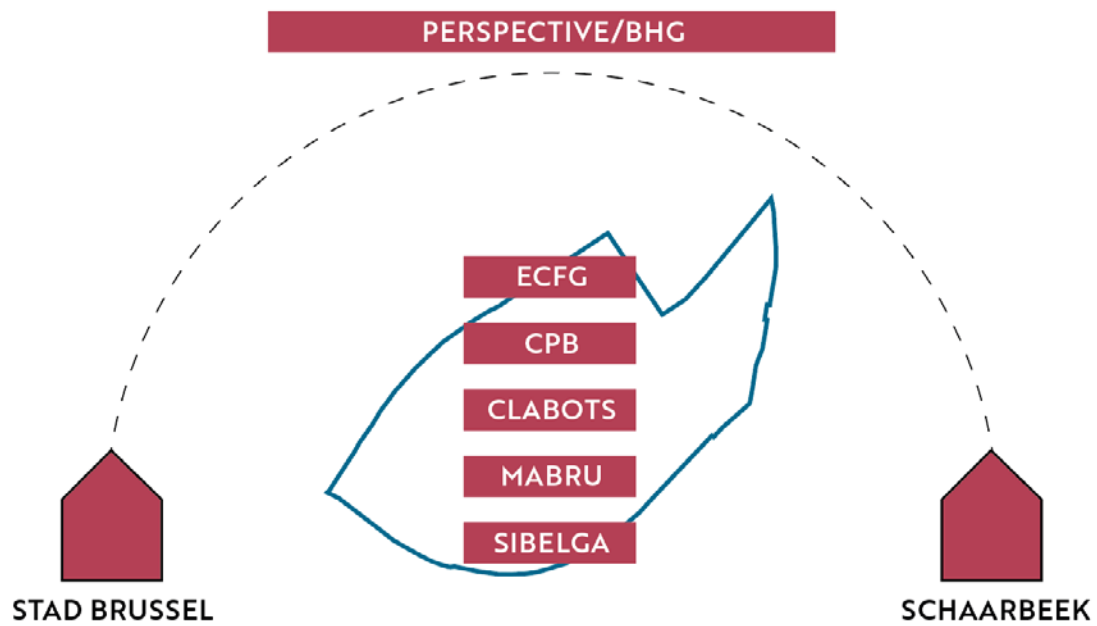
1. Analyse: in deze fase werden de belangrijkste gegevens samengebracht om meer zicht te krijgen op het volledige gebied. De analyse zoomde in op de stedelijke dynamiek, architecturale kenmerken, programmering en logistieke aandachtspunten en omvatte alle percelen van het OGSO Werkhuizenkaai die binnen de interventieperimeter vallen. Daarnaast werd ook rekening gehouden met de noden van Sibelga en Clabots - percelen die buiten de interventieperimeter liggen - aangezien ze belangrijke partijen zijn in deze zone, om op die manier een grondig inzicht te krijgen in de dynamiek van het hele gebied. Al die elementen zullen mee de fundamenten leggen van het toekomstige masterplan.

2. Ruimtelijke inrichtingstypologieën: deze fase mondde uit in enkele richtsnoeren voor de ruimtelijke transformatie van het gebied, aangevuld met twee mogelijke ontwikkelingsscenario's. Deze twee scenario's werden besproken met de belanghebbenden om haalbare trajecten voor de ontwikkeling van het OGSO te verkennen.

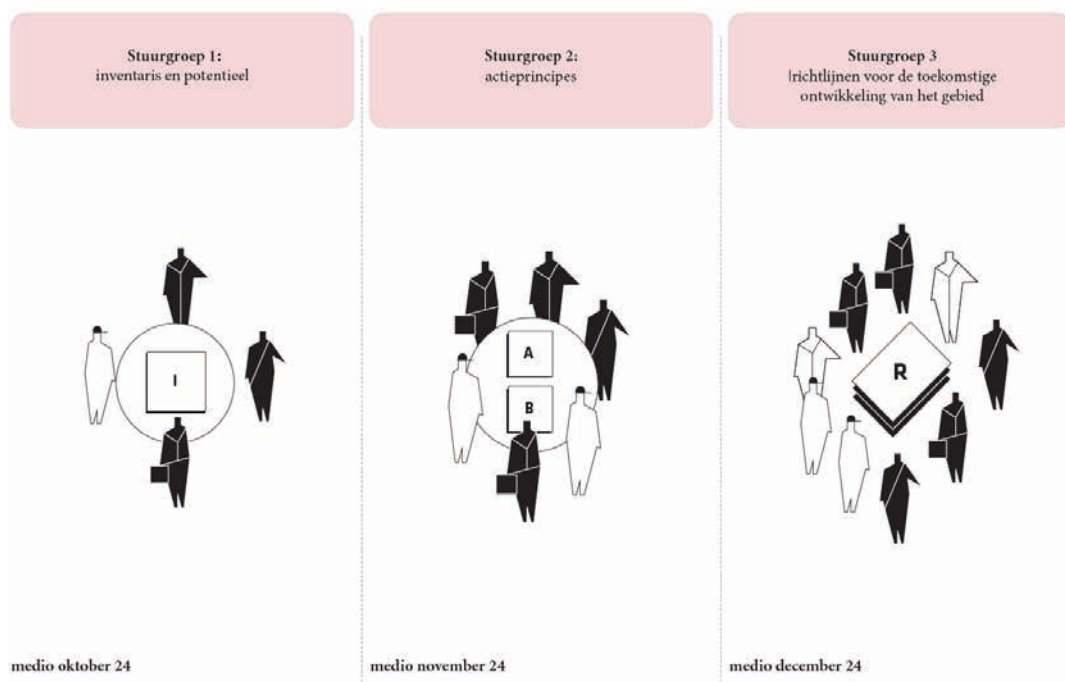
3. Richtlijnen voor de toekomstige ontwikkeling van het gebied: de typologieën en scenario's uit de tweede fase werden samengevoegd. Op basis daarvan werden mogelijke richtlijnen uitgeschreven die de transformatie van het gebied mee vorm kunnen geven. Die praktische aanbevelingen vormen een open denkkader voor de verdere uitwerking van een masterplan voor het OGSO Werkhuizenkaai.



↑ Tijdlijn van het SVC 'Stephenson-Koningin': naar een masterplan voor het OGSO Werkhuizenkaai



↑ Partijen die meewerkten aan de studie



↑ Tijdlijn van de voorstudie

INPASSING IN HET STADSVERNIEUWINGSCONTRACT 'STEPHENSON-KONINGIN'

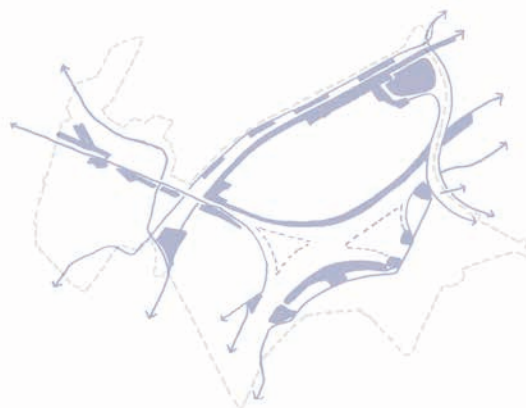
De voorstudie voor het OGSO Werkhuizenkaai sluit direct aan bij de doelstellingen van het Stadsvernieuwingscontract (SVC) 8 Stephenson-Koningin. Net als alle SVC's is ook SVC8 een operationeel gewestelijk planningsprogramma dat middelen, expertise en projecten bundelt binnen een afgebakend gebied dat verschillende gemeenten omvat, namelijk Schaarbeek en de Stad Brussel. Het eerste doel van dit programma is om de verbindingen tussen de verschillende wijken en gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest te versterken en nieuwe verbindingen te creëren. Om dat doel te bereiken wordt een programma uitgewerkt met een reeks ingrepen die de openbare ruimte en de leefkwaliteit van de bewoners beter willen maken. De perimeter van SVC8 bestrijkt een complex gebied met woonwijken, industriezones en belangrijke vervoersinfrastructuren. Het gebied strekt zich uit over 150 hectare en omvat onder meer de statistische sectoren Oud Laken Oost, Noordwijk, Brabantwijk, Colignon, Industrie Noord en Koninklijk Domein van Laken. Binnen die perimeter komt de wijk Industrie Nord grotendeels overeen met het OGSO Werkhuizenkaai, dat een centrale plaats inneemt binnen het gebied van SVC8. Een belangrijke uitdaging voor de volledige perimeter van SVC8 is de stedelijke fragmentatie als gevolg van grote vervoersinfrastructuren, onder meer het kanaal, de spoorlijnen en belangrijke verkeersassen. Al die elementen vormen fysieke en functionele barrières die bepaalde wijken isoleren en hun onderlinge verbondenheid belemmeren. Het OGSO Werkhuizenkaai, dat vaak een 'eiland' wordt genoemd omdat het door deze infrastructuur ingesloten is, is een duidelijk voorbeeld van dit probleem. Tegelijkertijd neemt het OGSO Werkhuizenkaai een strategische positie in binnen SVC8, dat oplossingen wil vinden voor deze territoriale fragmentatie door te werken aan een betere toegankelijkheid en kwaliteitsvollere openbare ruimtes, met aandacht voor de specifieke prioriteiten en noden van de verschillende zones.

Om die doelen te bereiken, zet SVC8 in op het integreren van de bestaande elementen, waaraan nieuwe projecten worden gekoppeld die bijdragen aan:

- > de kwaliteit van de openbare ruimtes
- > de sociale en economische verbondenheid
- > het groen-blauwe netwerk.

Het algemene beeld dat naar voren komt uit alle projecten van het programma van SVC8 is dat van

Kwaliteitsvollere openbare ruimtes realiseren



Meer sociale en economische verbondenheid creëren

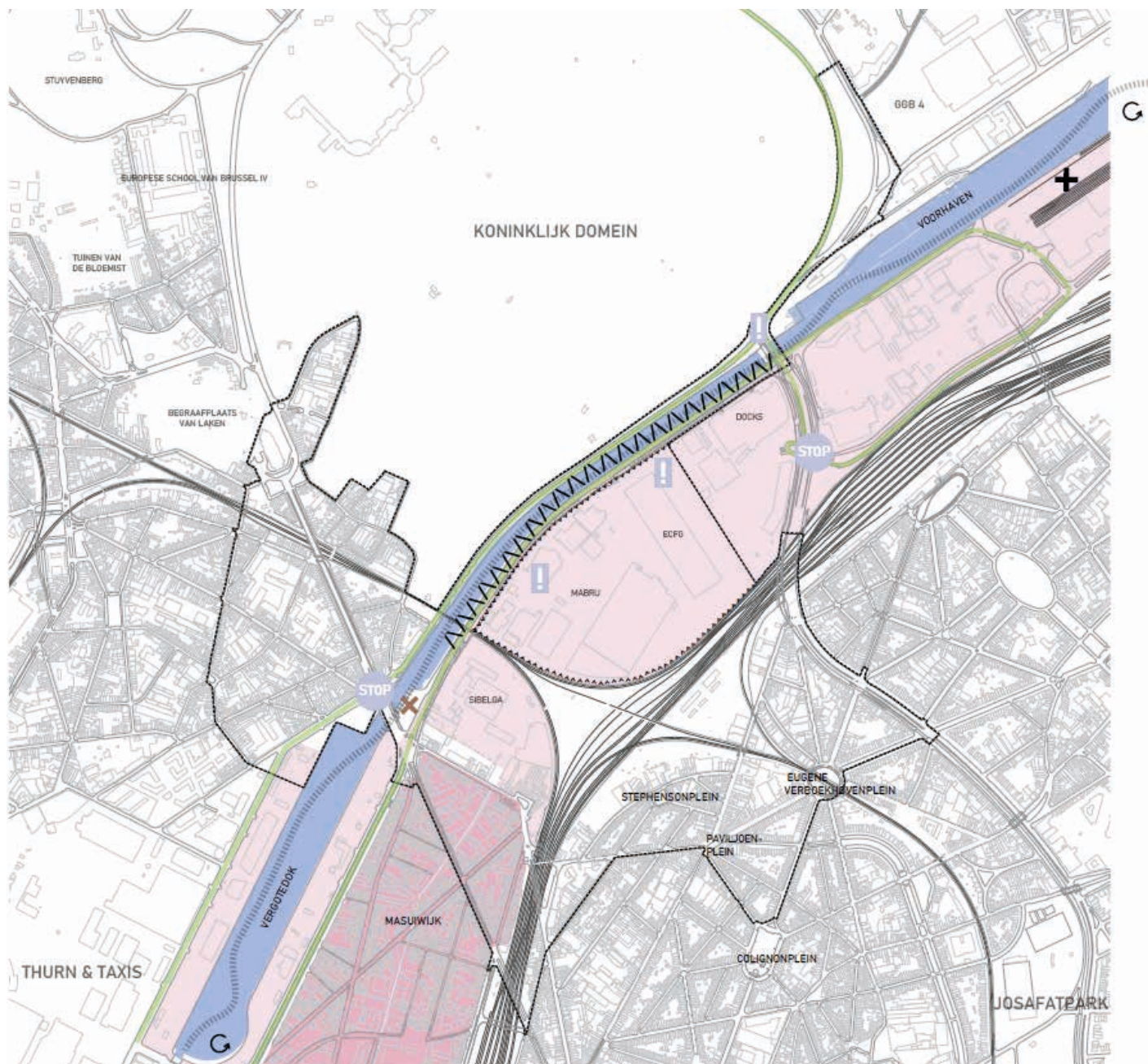


Een sterker groen-blauw netwerk uitbouwen



een lus rond het OGSO Werkhuizenkaai die De Trooz, Van Praet/Teichmann, de Navezstraat, de Stephensonstraat en het Masuiplein omvat, met een uitbreiding naar het voorplein van de Onze-Lieve-Vrouwekerk van Laken.

Om de doelen van SVC8 te bereiken, wordt ingezet op dialoog met de verschillende belanghebbenden die al in het projectgebied aanwezig zijn. Een ander doel van deze aanpak is om meer zicht te krijgen op de bestuurlijke, sociaal-economische, ruimtelijke en productieve complexiteit van het gebied. In dat kader werden vertegenwoordigers van de Brusselse Havengemeenschap en de belangrijkste ondernemingen die in het OGSO Werkhuizenkaai gevestigd zijn, betrokken bij een raadpleging om de lokale dynamiek en specifieke omstandigheden van het OGSO beter te begrijpen. Tijdens die raadpleging benadrukten de deelnemers het belang van het kanaal als vervoersas en de noodzaak om de binnenvaart verder te ontwikkelen om de economische transitie van het gewest te ondersteunen. De partijen drongen bovendien aan op het behoud van de productieruimtes langs het kanaal, in het bijzonder rond het Vergotedok, om het behoud van economische activiteiten in het Brussels Gewest te waarborgen. Het OGSO Werkhuizenkaai en het Vergotedok vormen samen strategische logistieke knooppunten. In dat verband zijn de toegankelijkheid voor vrachtverkeer richting het OGSO en de verbinding met de snelwegen (A12, E19 en E40) belangrijke aandachtspunten. De deelnemers wezen ook op de veiligheidsrisico's als gevolg van een beperkte zichtbaarheid en signalisatie langs de Werkhuizenkaai, wat zowel voor trams als vrachtwagens problemen kan veroorzaken. Daarom pleitten ze voor de uitrol van een geïntegreerd en gestructureerd mobiliteitsplan, dat oplossingen kan bieden voor de verkeersdruk langs de Werkhuizenkaai, waar vrachtwagens, auto's en fietsers elkaar kruisen.



Resultaat van de overlegtafel van SVC8 (07/03/2023)

Aanwezige partijen: ECFC, vertegenwoordigers van de Brusselse Havengemeenschap, Haven van Brussel, Sibelga

Prioritaire economische zone

Economisch netwerk

Goederenvervoer via het kanaal

Gewestelijk verkeer

Gesloten site

Stedelijke onderbreking

Perimeter SVC8

Kanaal

Verkeer

Ongeval

Keerpunt bote

Trimodaal plat

Ontmoetingsplaats voor daklozen

DOCKS: bezoekers buiten de wijk

Gewestelijk verkeer naar de kaaien voor het lossen en leveren van bouwmaterialen en andere goederen

KANAAL: gebruikt als stormbekken _ pompen en dagelijks lozen in het kanaal

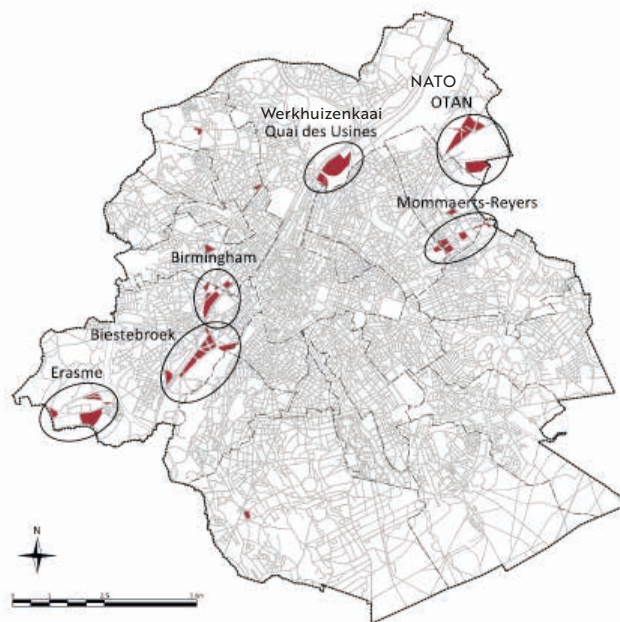
Van Praetlaan = industrieweg



LOKALE EN GEWESTELIJKE AMBITIES

De voorstudie voor het OGSO Werkhuizenkaai is stevig verankerd in de strategieën en ambities van het gewest. Het is onmogelijk om deze verkennende ruimtelijke studie los te zien van de lokale en gewestelijke ambities van alle betrokken partijen. Het OGSO Werkhuizenkaai is immers van lokaal, nationaal en internationaal belang. Als belangrijke schakel in het economische en logistieke netwerk van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest speelt het een structurerende rol in zijn ontwikkeling, terwijl het tegelijkertijd het hoofd moet bieden aan grote uitdagingen op het vlak van duurzame ontwikkeling, of die nu sociaal, economisch, ecologisch of mobiliteitsgebonden zijn. In het kader van het mandaat dat de Brusselse Hoofdstedelijke Regering aan Perspective heeft toevertrouwd, wordt momenteel een visie uitgetekend voor de strategische site Schaarbeek-Vorming. Omdat het OGSO Werkhuizenkaai binnen de perimeter van die studie ligt, zullen de wisselwerkingen en complementariteiten tussen deze verschillende gebieden grondig geanalyseerd worden. Op die manier kan een coherente en geïntegreerde ontwikkeling gewaarborgd worden, onder meer door mogelijke synergieën op te sporen op het vlak van economische activiteiten, stadslogistiek en mobiliteit.

De studie vertrekt van een diepgaand begrip van het concept Ondernemingsgebied in een Stedelijke Omgeving (OGSO), dat in 2013 via het demografisch Gewestelijk Bestemmingsplan (GBP) werd ingevoerd. Dat demografische bestemmingsplan wil tegemoetkomen aan de steeds grotere demografische uitdagingen waar het Brussels Gewest voor staat, vooral op het vlak van huisvesting en openbare voorzieningen. De invoering van OGSO's speelt in op de noodzaak om een grotere functionele mix mogelijk te maken in gebieden die oorspronkelijk maar één functie hadden, in het bijzonder de vroegere Gebieden voor Stedelijke industrie (GSI). Tegelijk blijven het behoud en de versterking van hun economische dimensie centraal staan. Een OGSO is dus een gericht instrument voor stedelijke ontwikkeling dat productieactiviteiten kan verzoenen met duurzame ontwikkeling. Binnen zo'n gebied kunnen productieactiviteiten en diensten, onder meer business-to-business (B2B) activiteiten, naast elkaar bestaan, met aandacht voor het beperken van milieueffecten en het stimuleren van een functionele stedelijke mix. Binnen dat perspectief onderzoekt de voorstudie hoe het OGSO Werkhuizenkaai zich verder kan ontwikkelen, met de mogelijke introductie van nieuwe functies en openbare voorzieningen,

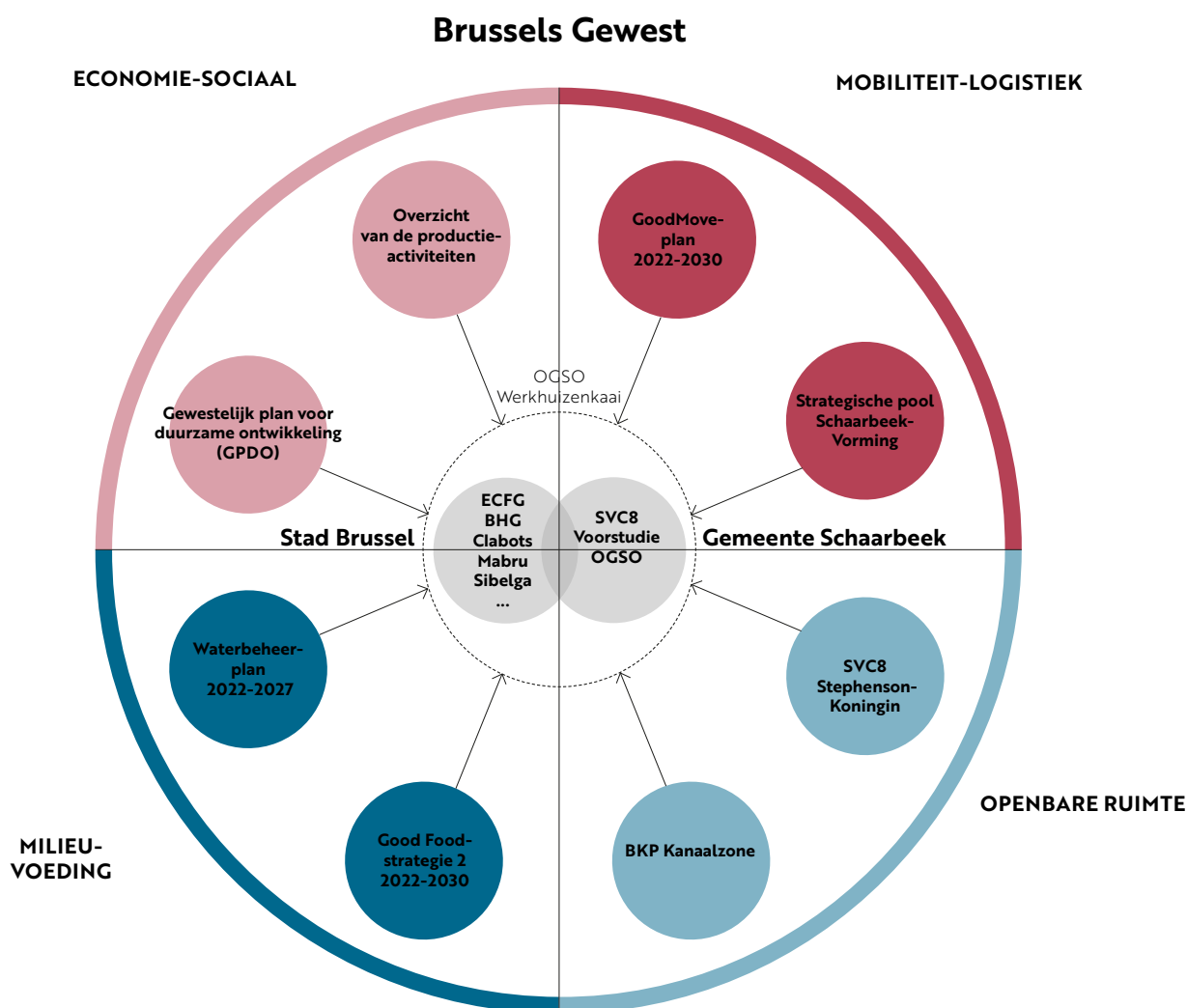


↑ Bestaande OGSO's in het gewest (©: hub.brussels)

terwijl productieactiviteiten er prioritair behouden blijven. Tegelijk komt de studie tegemoet aan de noden van het gewest in verband met veerkrachtige en duurzame logistieke en distributiesystemen in een stedelijke omgeving.

Vanuit ruimtelijk en milieuoogpunt sluit de voorstudie aan bij de ambities van het gewest die in verschillende strategische plannen zijn vastgelegd. Het Kanaalplan (2014) en het Beeldkwaliteitsplan/BKP (2020) benadrukken het belang van een sterkere samenhang en ruimtelijke, stedelijke en landschappelijke identiteit van het Kanaal, door oplossingen te verkennen die de ruimtelijke kwaliteit van het OGSO en zijn omgeving verbeteren. De studie sluit ook aan bij de doelstellingen van de GoodFood-strategie 2022-2030 door onder meer na te denken over de ontwikkeling van lokale, duurzame voedselvoorzieningsketens en ecologisch verantwoorde agrovoedingslogistieke hubs. Tot slot past de studie binnen pijler 5 van het Waterbeheerplan (2022-2027, blz. 23) door in te zetten op een geïntegreerde aanpak van regenwaterbeheer. Daarbij wordt gewerkt met op de natuur gebaseerde oplossingen die gebruikmaken van groenruimtes en waterdoorlatende oppervlakken om het gebied klimaatbestendiger te maken.

Op lokaal niveau houdt de studie rekening met de verschillende bezorgdheden die de belanghebbenden tijdens de drie stuurgroepvergaderingen en de bilaterale



↑ Analyses, strategische plannen en gewestelijke stadsprojecten die een invloed hebben op de ontwikkeling van het OGSO Werkhuizenkaai

overlegmomenten met Leefmilieu Brussel en Brussel Mobiliteit aanhaalden. De vastgestelde noden hebben onder meer betrekking op de uitbreiding van logistieke zones voor agrovoedingsactiviteiten, het toezien op de economische rendabiliteit van de ondernemingen in de sector op lange termijn en het garanderen van een goede toegankelijkheid van het logistieke gebied. Mobiliteitsconflicten - vooral aan de belangrijkste toegangspunten - zijn een belangrijk knelpunt. Er zijn gerichte ingrepen nodig om het verkeer vlotter te laten verlopen en de veiligheid van zowel het vrachtverkeer als de lokale gebruikers te verbeteren. Lokale partijen benadrukken bovendien het belang van voldoende parkeercapaciteit voor ondernemingen, medewerkers en bezoekers. Al die aandachtspunten worden meegenomen in de voorstudie, samen met de ruimtelijke analyses die werden uitgevoerd in het kader van SVC8, waarvan een van de doelstellingen is om de verbindingen tussen Schaarbeek en Laken te verbeteren. In de voorstudie wordt daarom onderzocht hoe de rol van het OGSO Werkhuizenkaai als gewestelijke agrovoedingslogistieke hub kan worden geoptimaliseerd, waarbij tegelijkertijd de omgeving - met name langs het kanaal -

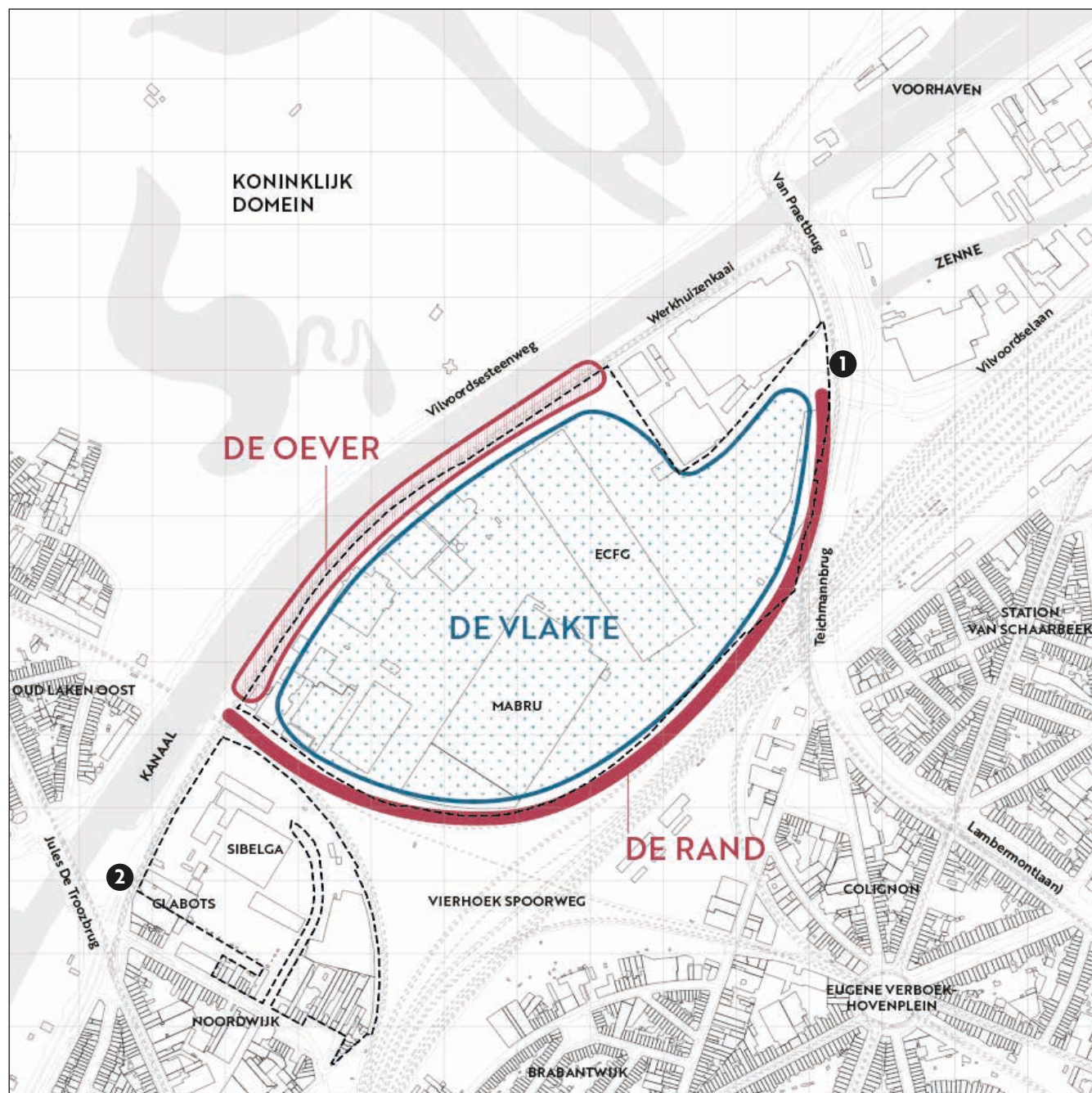
ruimtelijk wordt opgewaardeerd. Wat sociale en milieudimensies betreft, denkt de voorstudie na over de mogelijke inrichting van openbare en recreatieve ruimtes en over de ontwikkeling van collectieve voorzieningen die inspelen op de noden van bewoners uit de omliggende wijken van Schaarbeek en Laken. Daarbij wordt erover gewaakt dat ze de logistieke werking en de veiligheid van het gebied niet in het gedrang brengen. Ook ecologische duurzaamheid is een belangrijke pijler van de voorstudie, met extra aandacht voor een sterker gewestelijk ecologisch netwerk. Gelet op de strategische ligging van het OGSO Werkhuizenkaai in de Zennevallei, benadrukt de studie het belang van sterkere ecologische corridors om de biodiversiteit en de connectiviteit van natuurlijke habitats te verbeteren. Meer groenruimte creëren is eveneens een prioriteit. Het doel hiervan is om het hitte-eilandeffect te verminderen, de luchtkwaliteit te verbeteren en het gebied klimaatbestendiger te maken. Om de aanpassing aan de klimaatverandering verder te ondersteunen, stelt de voorstudie geïntegreerde strategieën voor regenwaterbeheer op perceelsniveau voor, zodat infiltratie en waterretentie ter plaatse worden gestimuleerd.



02.

DE BUIK VAN DE STAD

1,5 km



0

1,5 km

↑ Verdeling van de 3 geografische gebieden

--- ① Interventieperimeter

--- ② Deel van het OGSO buiten de interventieperimeter, maar opgenomen in de denkoefening en de diagnose

TERRITORIALE BENADERING

Het OGSO Werkhuizenkaai is behoorlijk complex en combineert kenmerken die specifiek zijn voor een nationale, gewestelijke en lokale dynamiek. Het OGSO ligt volledig op het grondgebied van de Stad Brussel en in de onmiddellijke nabijheid van de gemeente Schaarbeek. Historisch gezien bevonden zich in dit gebied tot het einde van de jaren 1950 de gasmeters van Brussel. Nadien ontwikkelden zich hier economische activiteiten. Het OGSO is de thuisbasis van logistieke en commerciële programma's en activiteiten, zoals de Vroegmarkt (Mabru) en het Europees Centrum voor Groenten en Fruit (ECFG). Volgens statistieken van de Wijkmonitoring (2022) vertoont het aandeel benedenverdiepingen met een handelsfunctie in het OGSO een bezetting van 100%. Dat cijfer illustreert de uitgesproken commerciële en logistieke functie van het gebied. Het uitgesproken economische karakter van het gebied wordt bovendien bevestigd door de aanwezigheid van Mabru en het ECFG, die van gewestelijk én nationaal belang zijn.

Het OGSO Werkhuizenkaai wordt in het oosten begrensd door het kanaal van Willebroek en in het westen en zuiden door de spoorweg. Het gebied ligt volledig in de vallei van de Zenne, de belangrijkste rivier van Brussel. Deze rivier werd gekanaliseerd en stroomt vandaag ondergronds door een koker die door het OGSO Werkhuizenkaai loopt. Historisch gezien is de stedelijke ontwikkeling van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest bijzonder nauw verbonden met de aanwezigheid van oppervlaktewater. Brussel ontwikkelde zich immers langs de Zenne en haar bijrivieren. De moerassige vlakten van de Zennevallei evolueerden in dit noordelijke deel van het gewest geleidelijk tot zones met commerciële en economische activiteiten van gewestelijk en nationaal belang. De nattere gronden van de vroegere moerassige gebieden van de Zenne waren immers niet geschikt voor de ontwikkeling van woonwijken. Die evolutie werd nog versterkt door de aanleg van belangrijke vervoersinfrastructuren, die de aan- en afvoer van goederen naar en binnen het Brussels Gewest gemakkelijker moesten maken. Als we de stedelijke morfologie nader bekijken, is het duidelijk dat de verstedelijking van dit gebied sterk werd bepaald door de ontwikkeling van gewestelijke en nationale vervoersinfrastructuren.

Het OGSO Werkhuizenkaai ligt in een erg dicht verstedelijkt gebied met weinig toegankelijk groen, waardoor de natuurlijke habitats sterk gefragmenteerd zijn. Tegelijk zijn er in het gebied heel wat mogelijkheden die voor betere

ecologische verbindingen en meer biodiversiteit kunnen zorgen. Binnen en in de buurt van de perimeter bevinden zich gebieden met hoge en middelhoge biologische waarde (zoals bepaald door de Biologische Waarderingskaart van Leefmilieu Brussel). De perimeter van het OGSO Werkhuizenkaai ligt vlakbij ecologische infrastructuren die een grote impact hebben op de biodiversiteit in het gewest: het Koninklijk Domein en het Kanaal. Het Koninklijk Domein is het grootste gebied met hoge biologische waarde in het noorden van het gewest. Het wordt beschouwd als bijzonder belangrijk voor het ecologische leven in het gewest, omdat het onder meer een doorgangsgebied is voor trekvogels. Naast het Koninklijk Domein heeft het Kanaal een enorm potentieel om een van de belangrijkste ecologische infrastructuren te worden die dwars door het gewest loopt en de ecologische continuïteit in de richting zuid-noord garandeert.

Rekening houdend met de bovengenoemde ruimtelijke, ecologische en historische dynamiek, kunnen we het gebied analyseren aan de hand van drie ruimtelijke componenten: **de Oever, de Vlake en de Rand**.

Deze drie elementen vormen samen de ruimtelijke structuur voor het bedenken van mogelijke trajecten voor de transformatie van het OGSO Werkhuizenkaai. Samen beschrijven ze de huidige, historische en infrastructurele kenmerken van het gebied. **De Oever** omvat de kanaaloever, de Werkhuizenkaai en de toegangen tot de economische activiteiten langs de kaai. Dit deel is bijzonder complex omdat er meerdere vervoersinfrastructuren aanwezig zijn, waaronder een belangrijke verkeersas en een tramlijn. **De Vlake** is het hart van het OGSO Werkhuizenkaai, dat samenvalt met de vroegere alluviale vlaktes van de Zenne. Deze vlakte bestond vroeger uit vochtige gebieden, maar is nu volledig verhard en wordt voornamelijk gebruikt voor logistieke en opslagactiviteiten. Onder de percelen met grote magazijnen stroomt nog steeds de Zenne door een ondergrondse koker, waardoor de rivier vandaag niet meer zichtbaar is. **De Rand** bevindt zich tot slot aan de achterzijde van het OGSO Werkhuizenkaai en loopt langs de spoorweginfrastructuur. Dit gebied is grotendeels ontoegankelijk, maar heeft wel een ecologisch potentieel dankzij de aanwezige open groenruimtes, die kunnen bijdragen aan sterkere gewestelijke ecologische verbindingen. De Rand biedt ook kansen voor actieve mobiliteit, door de ruimtes langs het spoorweginet beter te benutten.

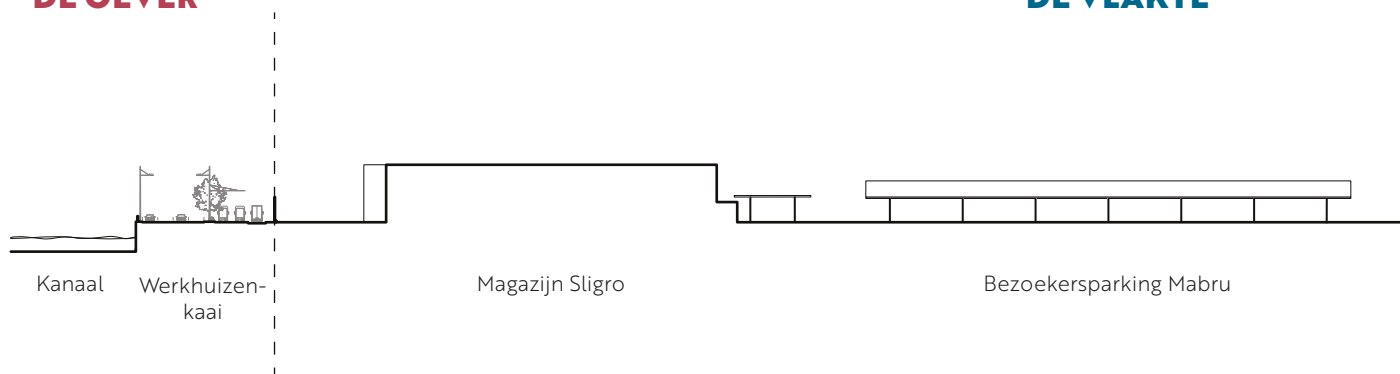


De Oever//Werkhuizenkaai, een doorgangszone zonder verbinding met het kanaal



De Vlake//Een verharde vlakte voor log

DE OEVER



DE VLAKTE

Bezoekersparking Mabru



De Oever//Omgeving niet echt geschikt voor wandelen of zachte mobiliteit



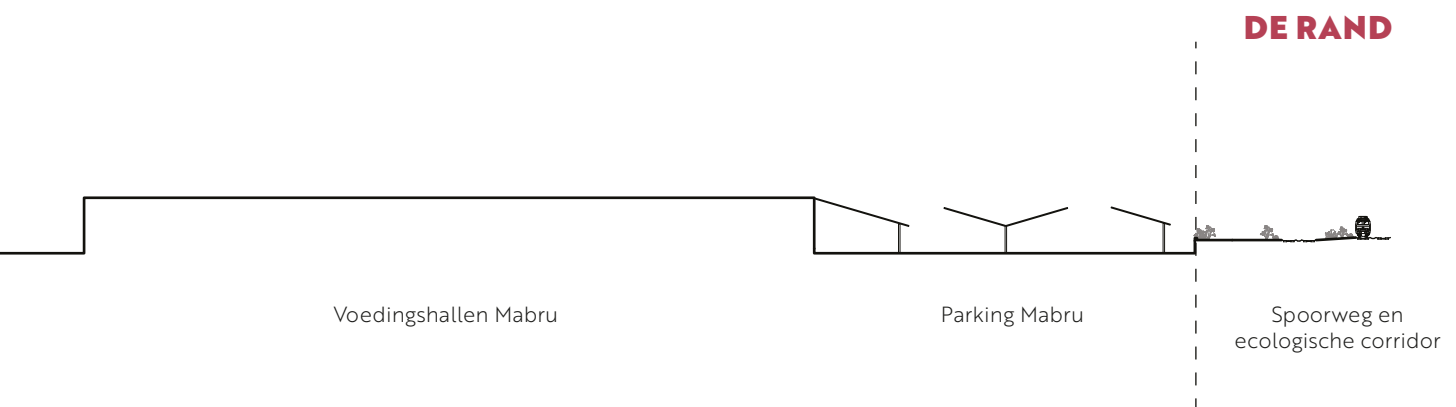
De Vlake//Grote magazijnen, thuisbasis



Logistieke activiteiten



De Rand//Een logistiek terrein aan de rand van het gebied



Activiteiten van economische activiteit



De Rand//Een ecologische corridor en onontgonnen open ruimtes

EEN BELANGRIJKE AGROVOEDINGSHUB



↑ Een enclave die zich leent voor economische activiteiten

Met de komst van de Vroegmarkt (Mabru) in 1973 en van het ECFG in 1981 is de site al meer dan 50 jaar een iconische plek voor de Belgische en Brusselse agrovoedingssector. Samen nemen Mabru en het ECFG meer dan 25 hectare binnen het OGSO Werkhuizenkaai in. Ze zijn een belangrijk platform voor de uitwisseling van goederen waarvan de invloed veel verder reikt dan de gewestgrenzen. Dagelijks worden duizenden tonnen voedingsmiddelen uit Europa, Afrika en Zuid-Amerika ingevoerd en opnieuw verdeeld. Voor Mabru gebeurt dat hoofdzakelijk richting Brussel, terwijl het ECFG levert aan de rest van België en aan andere Europese landen zoals Spanje, Frankrijk en Duitsland. Mabru is bovendien een actief lid van de Fédération des Marchés de Gros de France (FMFG) en is zo ingeschakeld in een internationaal netwerk voor samenwerking en ontwikkeling. Binnen het Brussels Gewest vervult Mabru een centrale rol in de voedselvoorziening: het beleeft vrijwel alle markten, buurtwinkels en horecazaken in Brussel via de dagelijkse vroegmarkt en continue levering van goederen. Meer dan 100 voedingsbedrijven, voornamelijk groothandelaars, zijn gevestigd in de 50.000 m² grote verkoopruimte van Mabru. Daarnaast huisvest het ECFG zo'n 20 grote importeurs van fruit en groenten in zijn gebouwen met een oppervlakte van 25.000 m² die nauw samenwerken met Mabru, via de verkoop van producten, waardoor op deze locatie een echte voedingshub is ontstaan.

Hoewel dit grote logistieke gebied sterk verbonden blijft met zijn historische Brusselse identiteit en zijn imago van lokale markt dicht bij het stadscentrum, is het tegelijk goed ingeschakeld in de internationale handel en draagt het bij aan de ontwikkeling van de nationale economie. Als strategisch knooppunt

van de Belgische agrovoedingssector is het gebied afhankelijk van goed functionerende logistieke ketens en dus van een zo efficiënt mogelijke optimalisatie van het goederenvervoer. Mabru en het ECFG zijn volledig afhankelijk van wegvervoer, wat zorgt voor grote stromen vrachtverkeer die de belangrijkste toegangswegen tot de hoofdstad danig onder druk zetten. Vandaag krijgt wegvervoer nog steeds de voorkeur boven vrachtvervoer per spoor (dat vroeger nog op de site aanwezig was), ondanks ambities om deze vervoerswijze in de toekomst opnieuw te stimuleren. Hetzelfde geldt voor het gebruik van de waterwegen via het kanaal. De efficiëntie en snelheid van het wegvervoer wegen doorgaans zwaarder door, in het nadeel van het spoorvervoer, dat momenteel onderontwikkeld is in Europa en daarom niet goed geschikt is voor het vervoer van bederfelijke goederen. Ook de snelle verbinding met de luchthaven via de N1 en R21 is een bijkomend element dat in het voordeel speelt van het wegvervoer.

De nabijheid van het stadscentrum - dat op amper 3 km ligt - en van woonwijken zoals Colignon, Brabant, Station Schaarbeek en Oud Laken Oost, gekoppeld aan de onmiddellijke nabijheid van belangrijke invalswegen zoals de Vilvoordselaan, de Van Praetlaan en de Lambermontlaan, is een strategisch voordeel, zowel vanuit een stedenbouwkundig perspectief als op het vlak van de commerciële aantrekkingskracht van Mabru en het ECFG. Samen hebben Mabru en het ECFG respectievelijk 800 en 350 werknemers uit Brussel en omstreken in dienst en lokken ze maandelijks meer dan 22.000 bezoekers, waardoor het tijdens de markturen erg druk is in het OGSO Werkhuizenkaai. Maar weinig logistieke locaties in Brussel hebben zo'n strategische ligging. Mabru/ECFG en de Slachthuizen van Anderlecht zijn de enige twee grote groothandelsmarkten in het echte stadsweefsel. Volgens het Overzicht van de productieactiviteiten is "hun geografie het resultaat van het belang van geografische en functionele nabijheid tot hun Brusselse klanten" (Publicatie nr. 5 - Focus op voedselproductie, Perspective, 2024). Een goede bereikbaarheid en een aanpassing aan hedendaagse stedelijke uitdagingen zijn daarom cruciale voorwaarden om ze in de stad te houden.

We merken op dat de ingesloten ligging van het OGSO Werkhuizenkaai, die het gevolg is van de aanwezigheid van het kanaal, grote spoorweginfrastructuur en belangrijke verkeersassen, sinds medio 19e eeuw een gunstige context heeft gecreëerd voor de geleidelijke ontwikkeling van industriële en logistieke activiteiten, mede door de relatieve afstand tot woongebieden.



↑ Logistiek platform en vrachtwagenparking van het ECFG



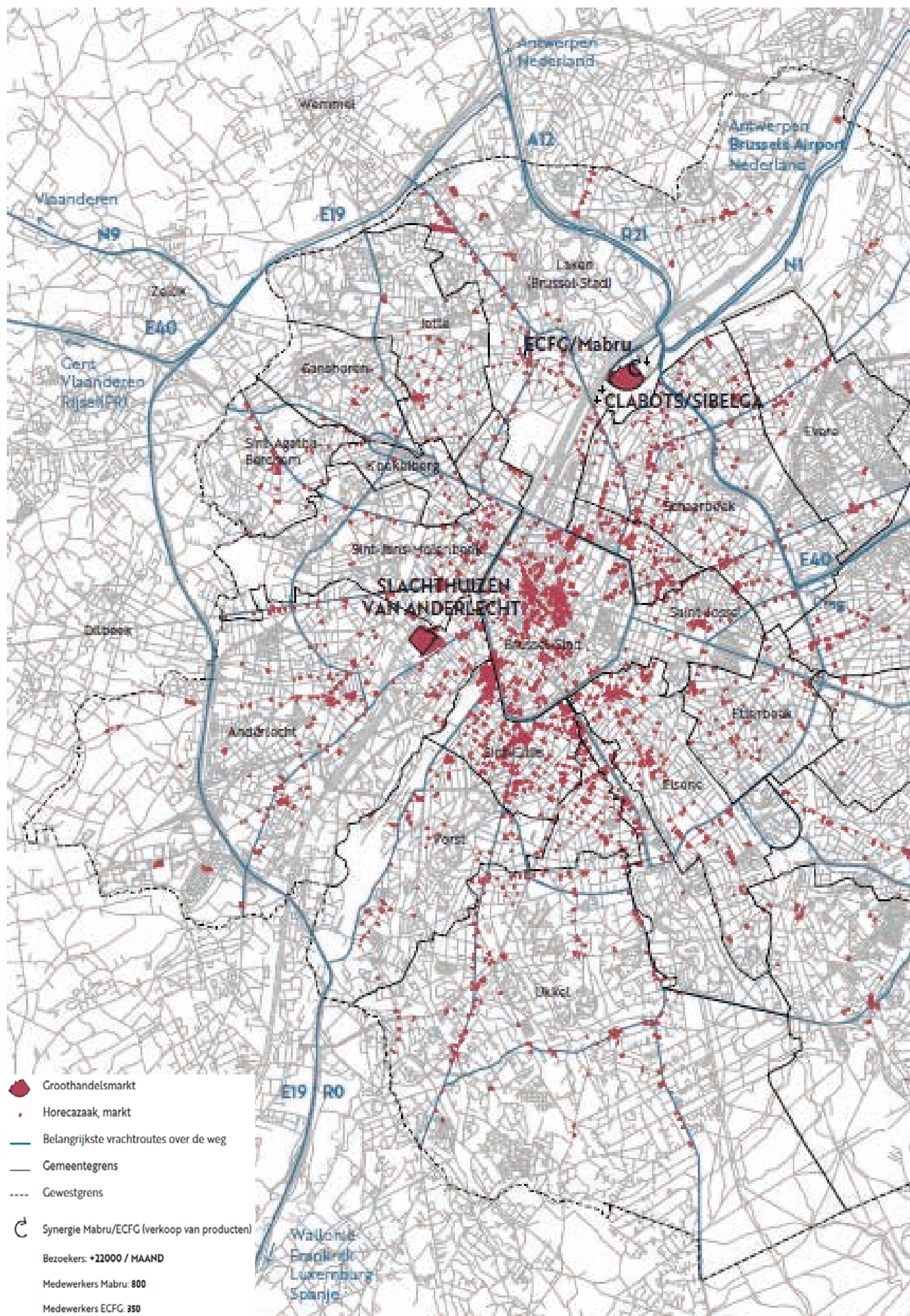
↑ Binnenkant van een logistiek magazijn van Mabru



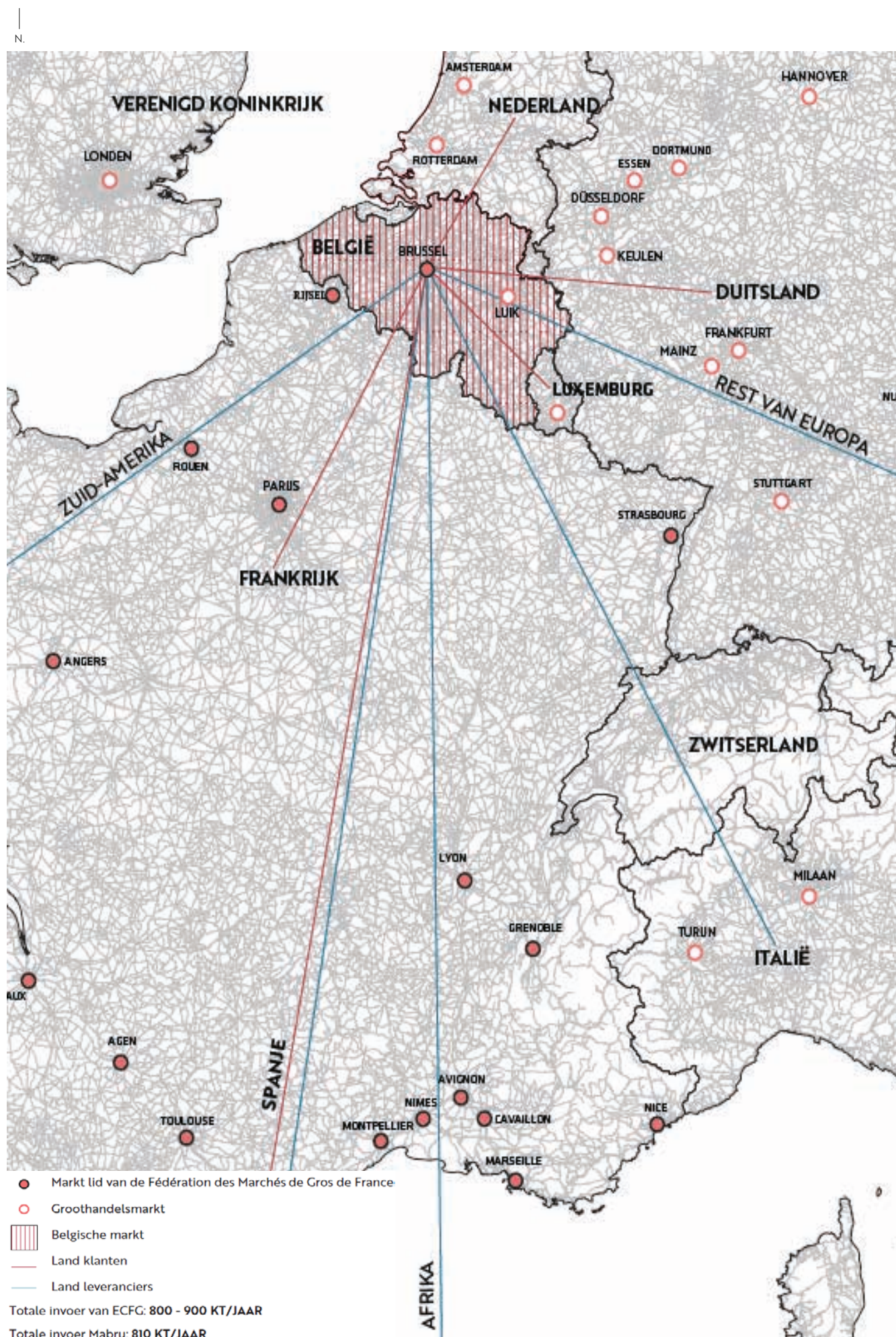
↑ Groenten- en fruithal, Mabru



↑ Binnenstraat en dubbele hoogte van het grote magazijn van het ECFG



↑ Mogelijke bevoorrading van de horeca en Brusselse markten door Mabru (bron: Visualizing Waste, Aragone & Bortolotti, 2019)

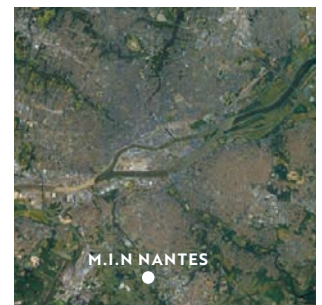
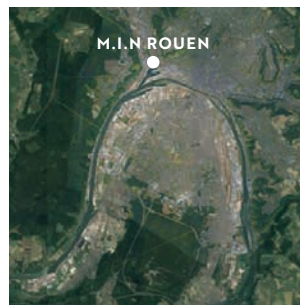


EEN MARKT VOOR DE 21E EEUW

De historische evolutie van de Vroegmarkt kan in verband worden gebracht met wereldwijde trends die een impact hebben gehad op de groothandelsmarkten. De ontwikkeling van een geglobaliseerde economie sinds de naoorlogse periode heeft immers geleid tot ingrijpende veranderingen in de vorm en de rol van deze markten, die essentieel zijn voor het functioneren van steden. Waar in de 19e en de eerste helft van de 20e eeuw voedselhallen en grote marktplaatsen centraal in de stad lagen en door heel veel kleine lokale producenten en tuinders werden ingenomen, heeft het groothandelsmarktmodel geleidelijk plaatsgemaakt voor dat van een echt nationaal en internationaal logistiek platform. Binnen die evolutie is de figuur van de producent grotendeels naar de achtergrond verdwenen, terwijl de rol van de groothandelaar - importeur van fruit, groenten, gevogelte, zeeproducten en specerijen van over de hele wereld - steeds belangrijker is geworden.

Tegelijkertijd zorgen de bevolkingsgroei in de steden en de toenemende handelsintensiteit voor nieuwe uitdagingen. De groothandelsmarkten moeten immers snel uitbreiden om grotere hoeveelheden goederen te kunnen verwerken en de steden, met steeds meer mensen, te bevoorraden. In de tweede helft van de 20e eeuw leidde dit tot een geleidelijk verhuizing van grote agrovoedingscentra naar de stadsrand, waar grote terreinen beschikbaar zijn, de aansluiting op belangrijke verkeersassen eenvoudiger is en de stedenbouwkundige beperkingen doorgaans minder streng zijn. Vandaag zien we groothandelaars die op zoek zijn naar steeds grotere verkoopoppervlakken, zoals bijvoorbeeld het bedrijf Tadal bij Mabru, terwijl productielocaties in stedelijke gebieden steeds vaker verdwijnen.

Die geleidelijke ontwikkeling aan de stadsrand heeft echter een grens bereikt. Agrovoedingsmarkten blijven immers sterk afhankelijk van hun stedelijke klantenbasis - en omgekeerd - en moeten dus goed bereikbaar blijven vanuit de stad. In de 21e eeuw ontstaat daarom geleidelijk een nieuwe generatie groothandelsmarkten, die de uitbreiding van logistieke capaciteit probeert te combineren met een betere inschakeling in het stadsweefsel. In heel wat steden in Europa en in de rest van de wereld verschijnen nieuwe soorten logistieke magazijnen, waarin logistieke functies en parkeervoorzieningen verticaal worden georganiseerd. Sommige logistieke sites worden volledig hertekend om groothandelaars ruime



↑ Geografische ligging van 4 markten van nationaal belang, Frankrijk



↑ Nieuwe verdichtingstypologieën, Engrosmarket Zürich, Zwitserland



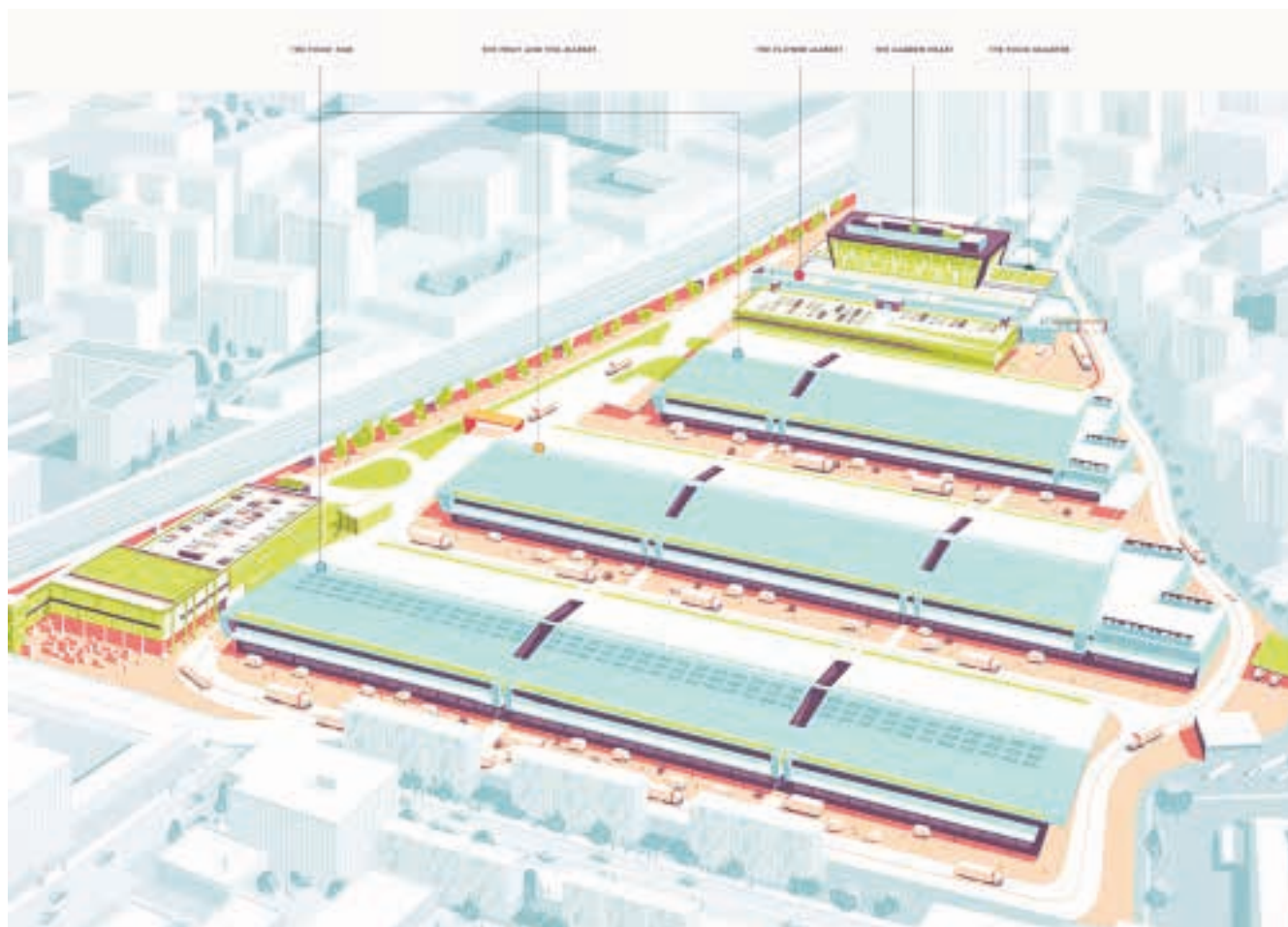
↑ Beveiligde toegang tot de terreinen van Mabru, België

verkooppunten te bieden in een goed beveiligde en optimaal georganiseerde omgeving, met een vlotte circulatie van het vrachtverkeer. Tot slot proberen bepaalde locaties zoals de New Covent Garden Market in Londen op een doordachte manier functies toe te voegen die een aanvulling zijn op de groothandelsmarkt, de bewoners ten goede komen en de vitaliteit en levendigheid van deze logistieke platformen stimuleren. Zo worden er bijvoorbeeld commerciële ruimtes, kantoren of sportterreinen op de daken van gebouwen ingericht. Ook opleidings- en demonstratieruimtes rond agrovoeding en duurzame voeding krijgen er een plaats, waardoor deze sites zich ontwikkelen tot volwaardige stedelijke hubs.

Het OGSO Werkhuizenkaai, de aanwezige partijen, de Stad Brussel en de gewestelijke instellingen staan vandaag voor vergelijkbare uitdagingen. Samen zullen ze een ontwikkelingstraject op lange termijn moeten uittekenen, zeker omdat de concessies van Mabru en het ECFG in 2042 aflopen.



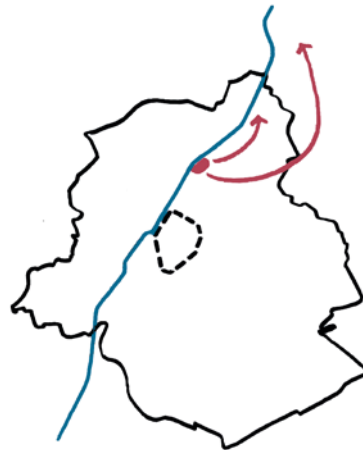
↑ Haalbaarheidsstudie en masterplan voor de Ortomercato di Milano, Italië



↑ Overzichtstekening van de New Covent Garden Market in Londen, Verenigd Koninkrijk

Markten die naar de stadsrand verschuiven

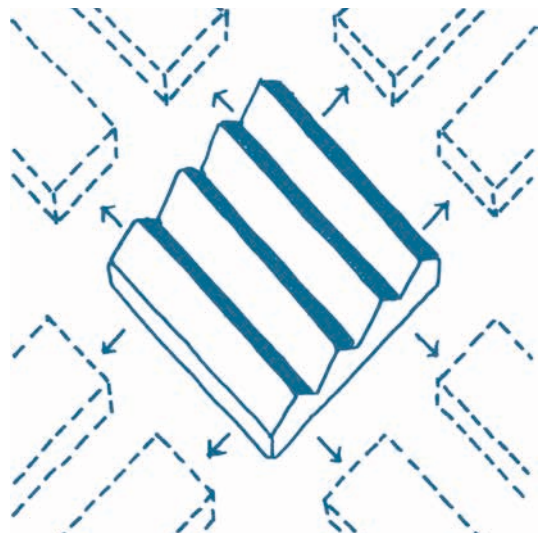
Onder invloed van globalisering, stedenbouwkundige beperkingen, toenemende goederenstromen en de nood aan een directe aansluiting op belangrijke wegennetwerken, verhuizen de markten steeds vaker naar geschiktere locaties aan de rand van de stad (zie kaarten p.26).



Uitdaging >> De aanwezigheid van de groothandelsmarkten in de stad handhaven door ervoor te zorgen dat ze goed bereikbaar zijn en in de stedelijke omgeving worden ingepast.

Steeds grotere logistieke ruimtes

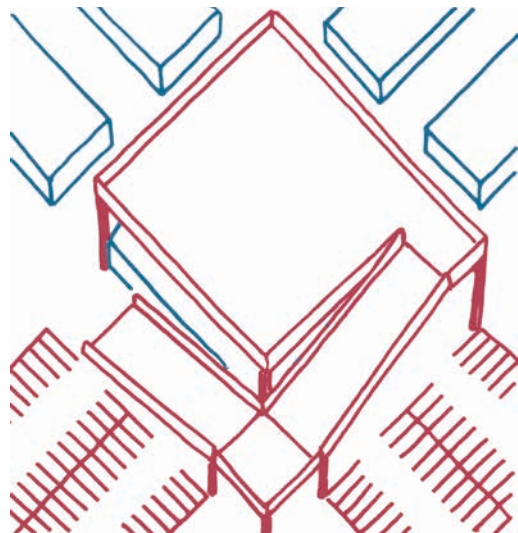
De hevige concurrentie tussen steeds dominantere groothandelaars om verkoopruimte in handen te krijgen, doet de vraag naar ruimte op de groothandelsmarkten toenemen. Dit leidt tot de bouw van extra magazijnen, die alsmaar groter worden.



Uitdaging >> De grotere vraag naar ruimte in goede banen leiden zonder activiteiten te verplaatsen en door de beschikbare terreinen efficiënter te benutten.

Verdichting door aanzwellende goederenstromen

De constante, ononderbroken en intensievere productstromen, die essentieel zijn voor de agrovoedingsdistributie, in combinatie met de expansie van groothandelsactiviteiten, dwingt markten in dichtbevolkte stedelijke gebieden om nieuwe bouwkundige oplossingen te bedenken. Daarbij wordt vaak ingezet op een verticale organisatie van functies, onder meer voor parkeren (zie voorbeeld p.26).

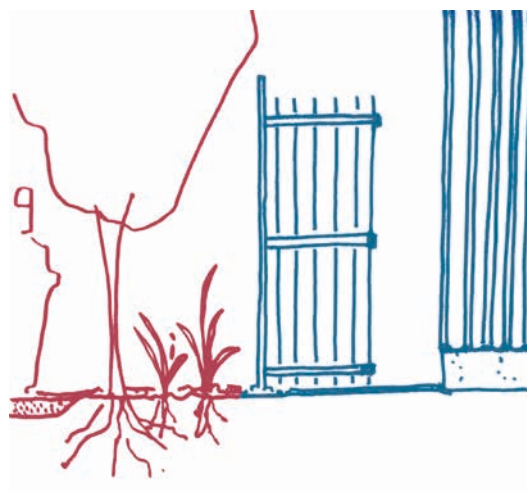


Uitdaging >> De beschikbare ruimte optimaal benutten dankzij innovatieve bouwkundige oplossingen, zodat de grotere goederenstromen efficiënt verwerkt kunnen worden.

Sterk afgebakende logistieke activiteiten

De modernisering van toeleveringsketens en veranderingen in de regelgeving rond voedingsproducten verplichten groothandelsmarkten om een hoge mate van veiligheid en een onberispelijke traceerbaarheid te garanderen van de goederen die via hen passeren. Daardoor worden de markten vaak sterk afgesloten en zijn ze weinig doorlaatbaar ten opzichte van de omliggende wijken.

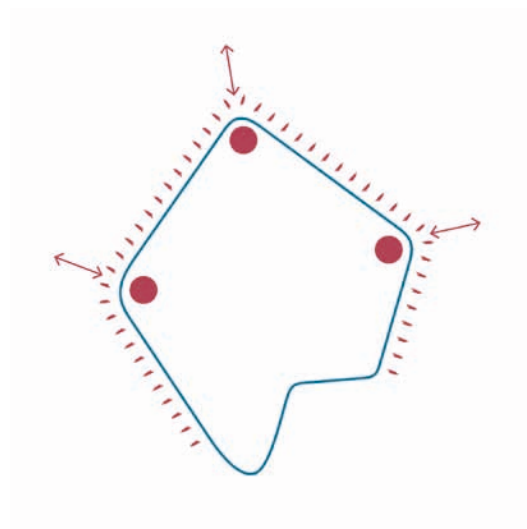
Uitdaging >> De veiligheid van goederen garanderen en tegelijk het enclave-effect ten aanzien van de omliggende wijken zoveel mogelijk beperken.



Complementaire functies en openheid naar de stad

Nieuwe markten diversifiëren hun functies om de ruimte optimaal te benutten, hun aantrekkingskracht te vergroten en zich beter in te schakelen in het stadsweefsel. Door diensten aan te bieden die toegankelijk zijn voor het publiek (restaurants, evenementenruimtes of buurtwinkels) stimuleren ze economische synergieën en ondersteunen ze de ontwikkeling van korte ketens. Deze ontwikkeling speelt in op nieuwe stedelijke uitdagingen en versterkt tegelijkertijd hun rol als centra van stedelijke dynamiek en innovatie (zie p.27).

Uitdaging >> De functies van de markten diversifiëren om meer verbondenheid te creëren met de omliggende wijken en de lokale economie te steunen.



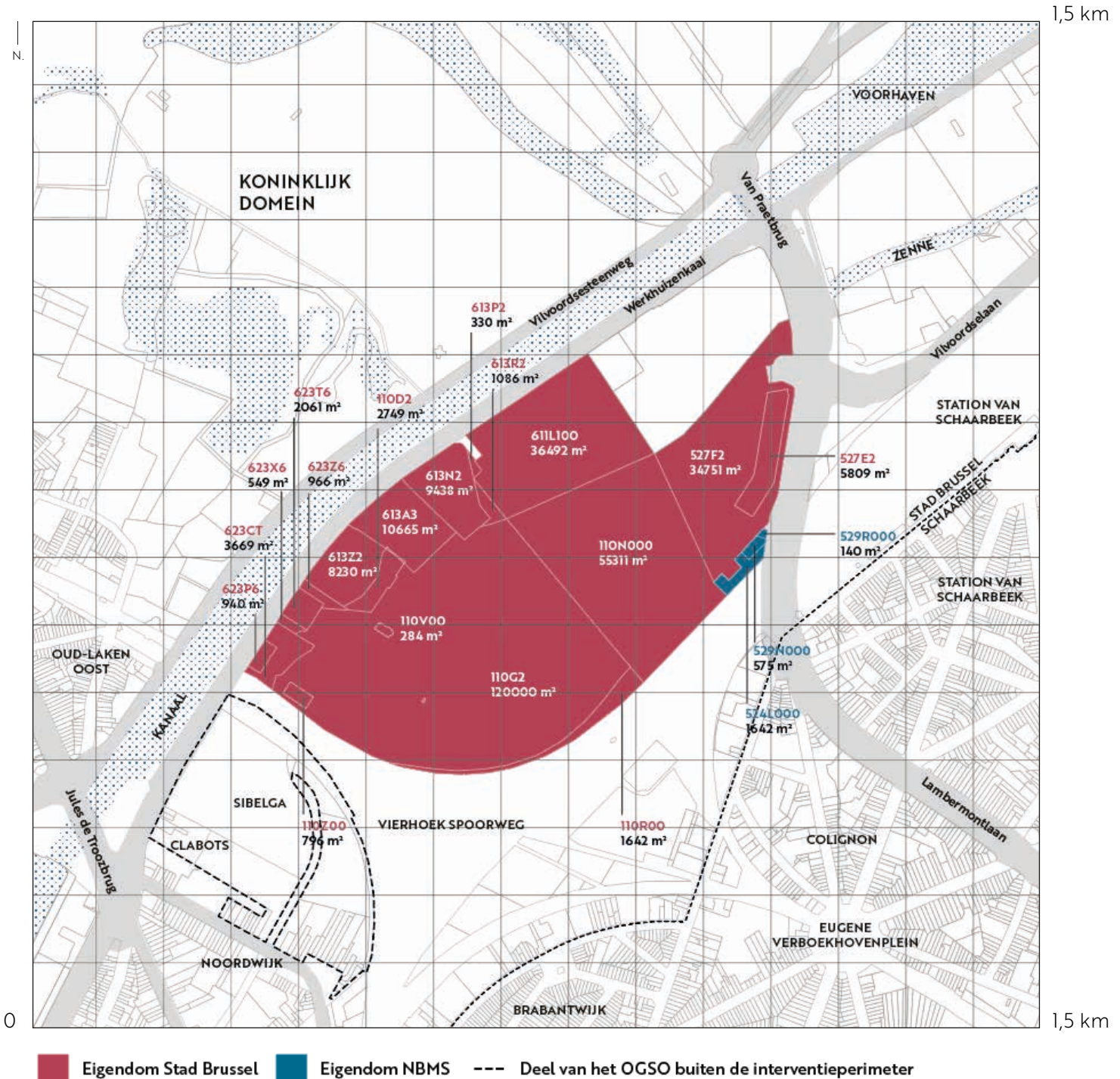


03.

KRITISCHE KAARTEN EN PUBLIEKE BELANGEN



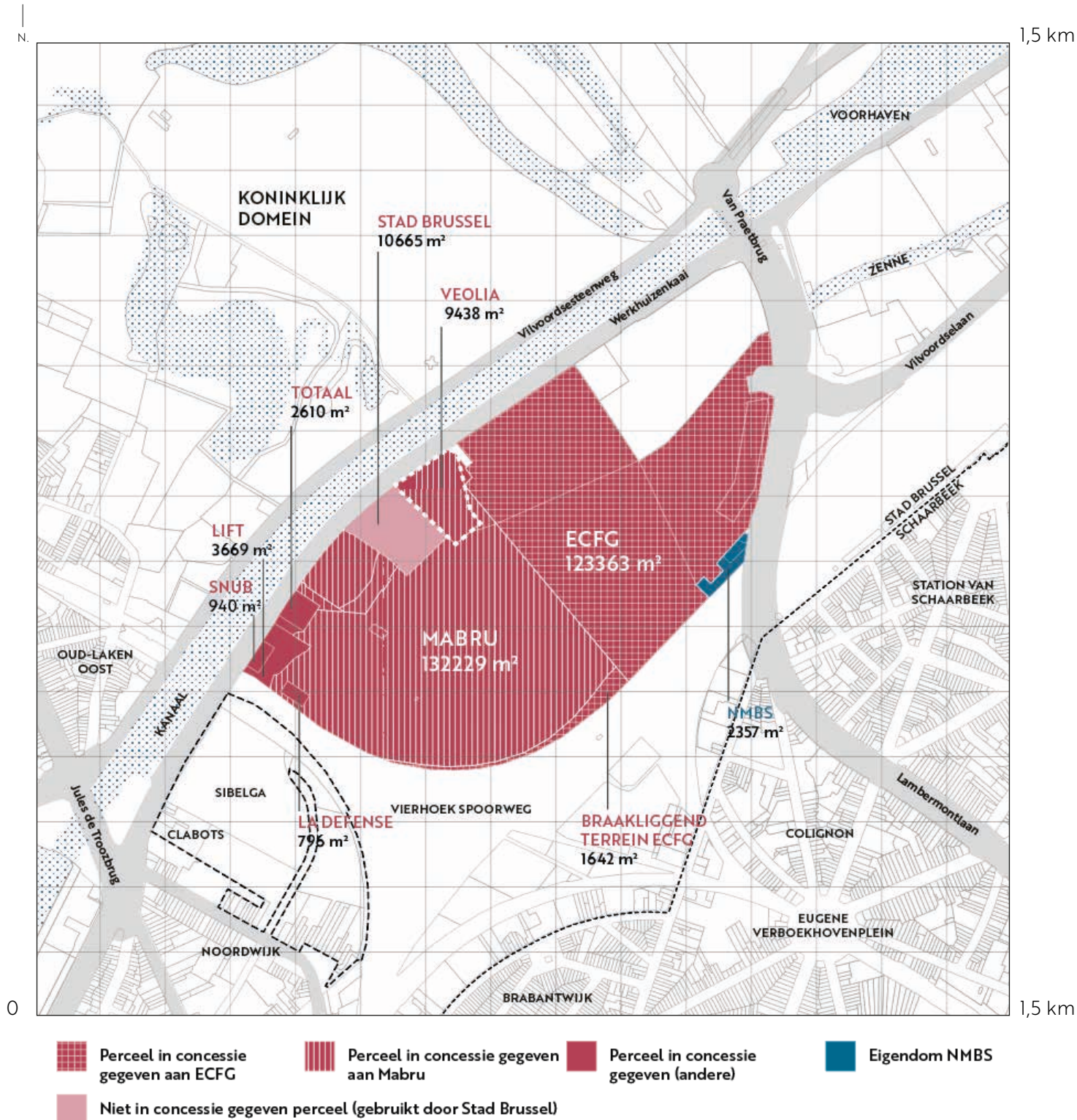
PERCEELSKENMERKEN



Percelen en oppervlaktes

Het OGSO Werkhuisenkaai bestaat uit een gebied van ongeveer 30 hectare en is vrijwel volledig eigendom van de Stad Brussel. Dit uitgestrekte gebied bestaat uit ongeveer 22 percelen, waarvan er 19 eigendom zijn van de Stad. De NMBS is eigenaar van drie kleinere percelen aan de rand van het gebied, dicht bij de spoorweginfrastructuur, met een gezamenlijke oppervlakte van 2.357 m². De perceelsstructuur is het gevolg van de historische ontwikkeling van de site, waar vroeger kleinere gebouwen langs het kanaal stonden naast grootschalige industriële

installaties aan weerszijden van de Zenne, die tot in de jaren 1960 nog in open bedding stroomde. Dat een dergelijk groot grondgebied in handen is van een openbare instantie is een mooie opportuniteit voor een coherente ruimtelijke ontwikkeling van het OGSO. Bovendien maakt de aanwezigheid van zeer grote percelen (van meer dan 3 hectare) het ook gemakkelijker voor grote spelers om zich hier te vestigen, wat de site bijzonder geschikt maakt voor logistieke activiteiten in volle ontwikkeling.

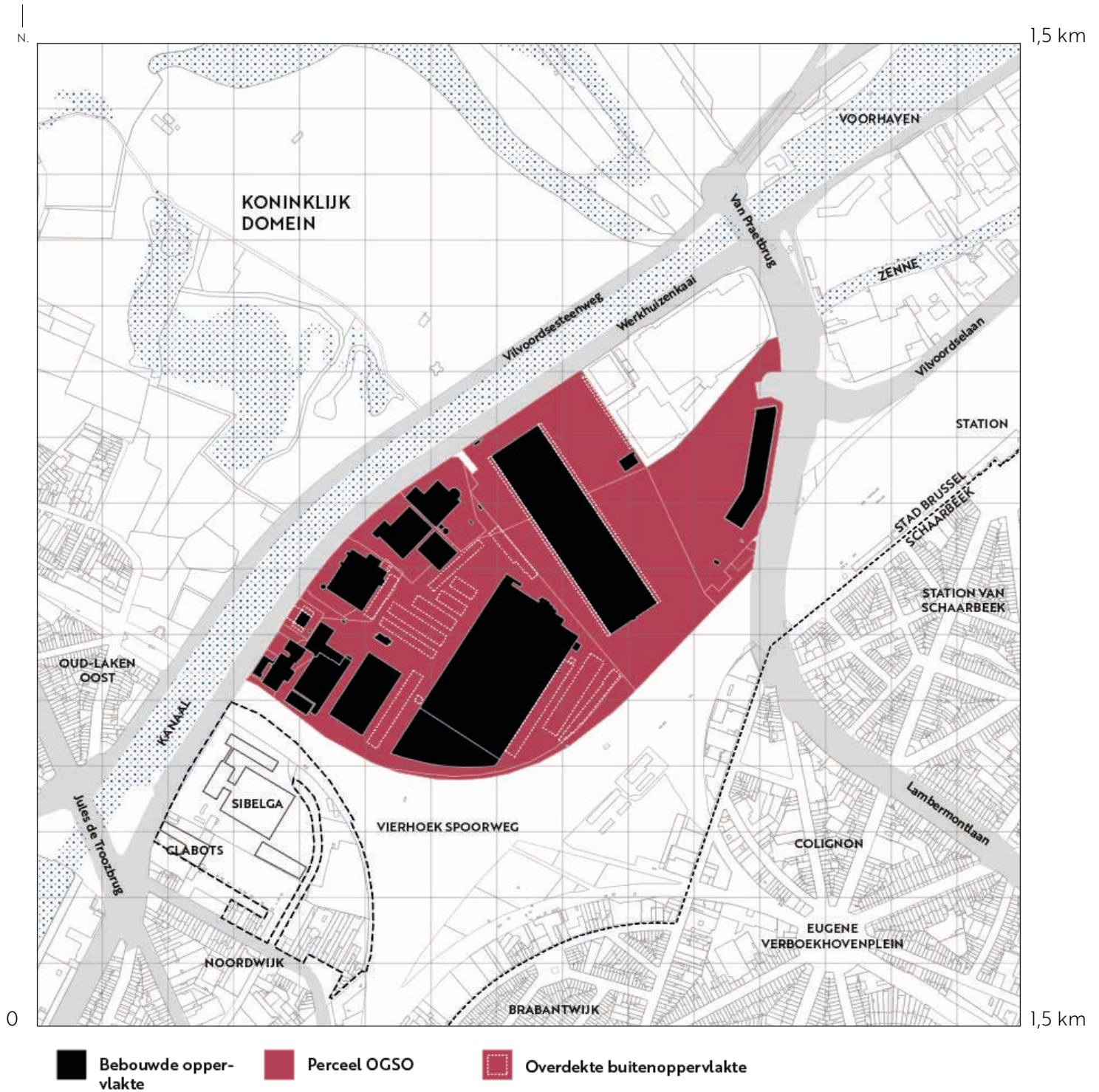


Partijen en concessies

De percelen die eigendom zijn van de Stad Brussel vallen, op één uitzondering na, onder een concessiestelsel. De Stad vertrouwt dus het volledige beheer van haar percelen toe aan privébedrijven of vzw's, die ook de mogelijkheid krijgen om er gebouwen op te trekken. Al die partijen beschikken zo over één of meerdere percelen voor een bepaalde, contractueel vastgelegde periode. De twee belangrijkste gebruikers van de site, Mabru en het ECFG, beheren elk een geheel van percelen waarvan de concessies in 2042 aflopen. Mabru gebruikt

een oppervlakte van meer dan 13 ha, terwijl het ECFG meer dan 12 ha beslaat. Opmerkelijk is dat een van de percelen wordt ingenomen door het bedrijf Veolia, dat er actief is via een door Mabru verleende onderconcessie.

De looptijd van de verschillende concessies is een belangrijke parameter waarmee rekening moet worden gehouden bij het uittekenen van een langetermijnvisie voor de transformatie van het gebied.



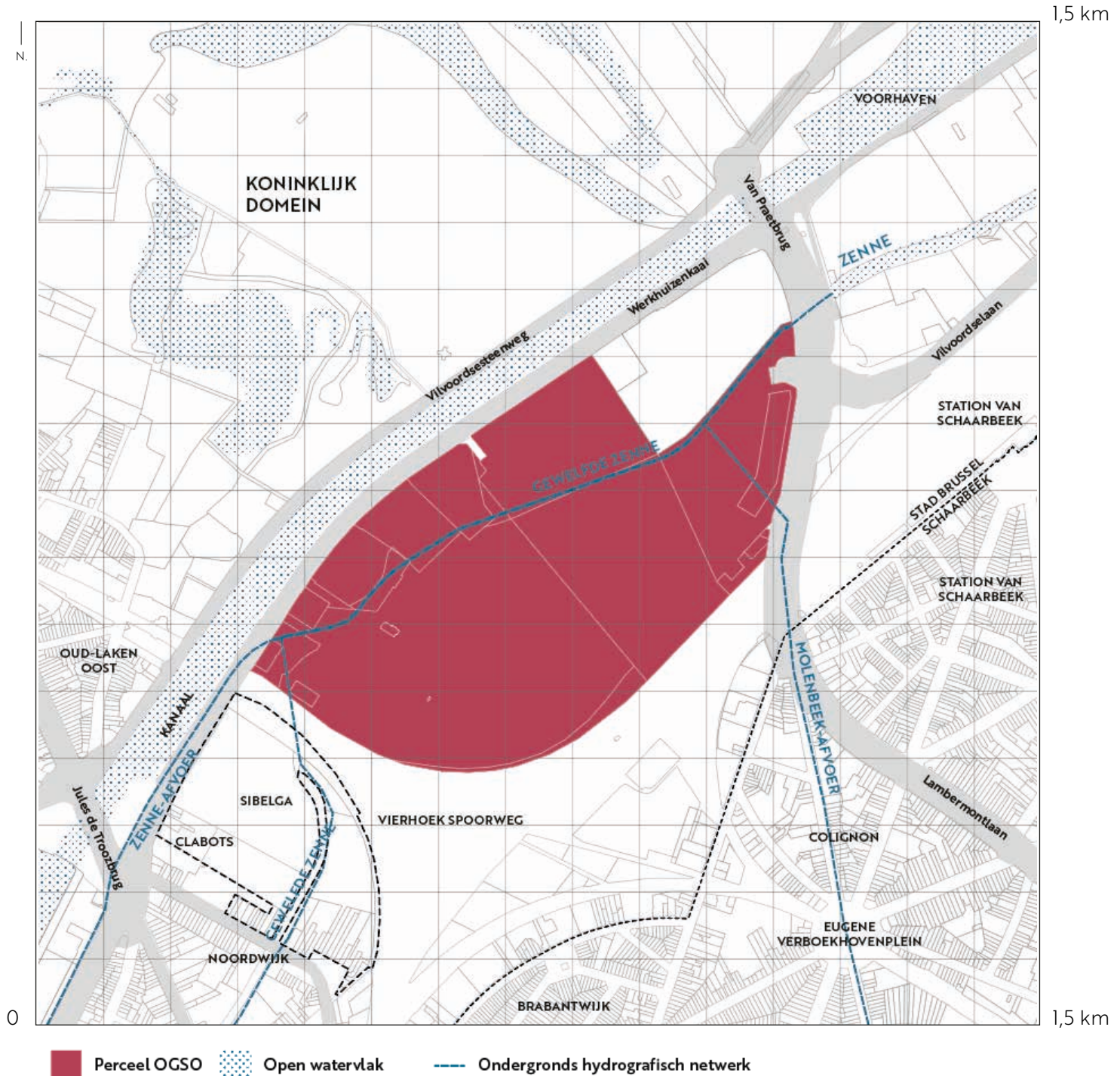
Bebouwde oppervlakte en perceelsstructuur

volgende kaarten meer in detail weergegeven.

Deze kaart van de bebouwing door de verschillende gebruikers van het OGSO Werkhuizenkaai toont een relatief lage bebouwingsgraad van de percelen, ondanks de aanwezigheid van gebouwen met een grote voetafdruk. De onbebouwde en/of overdekte ruimtes (weergegeven met witte stippellijnen op de kaart) vertegenwoordigen namelijk twee derde van de totale oppervlakte van het OGSO. Deze ruimtes zijn echter allerminst ongebruikt. Hun functies - die in belangrijke mate verband houden met logistieke activiteiten - worden in de



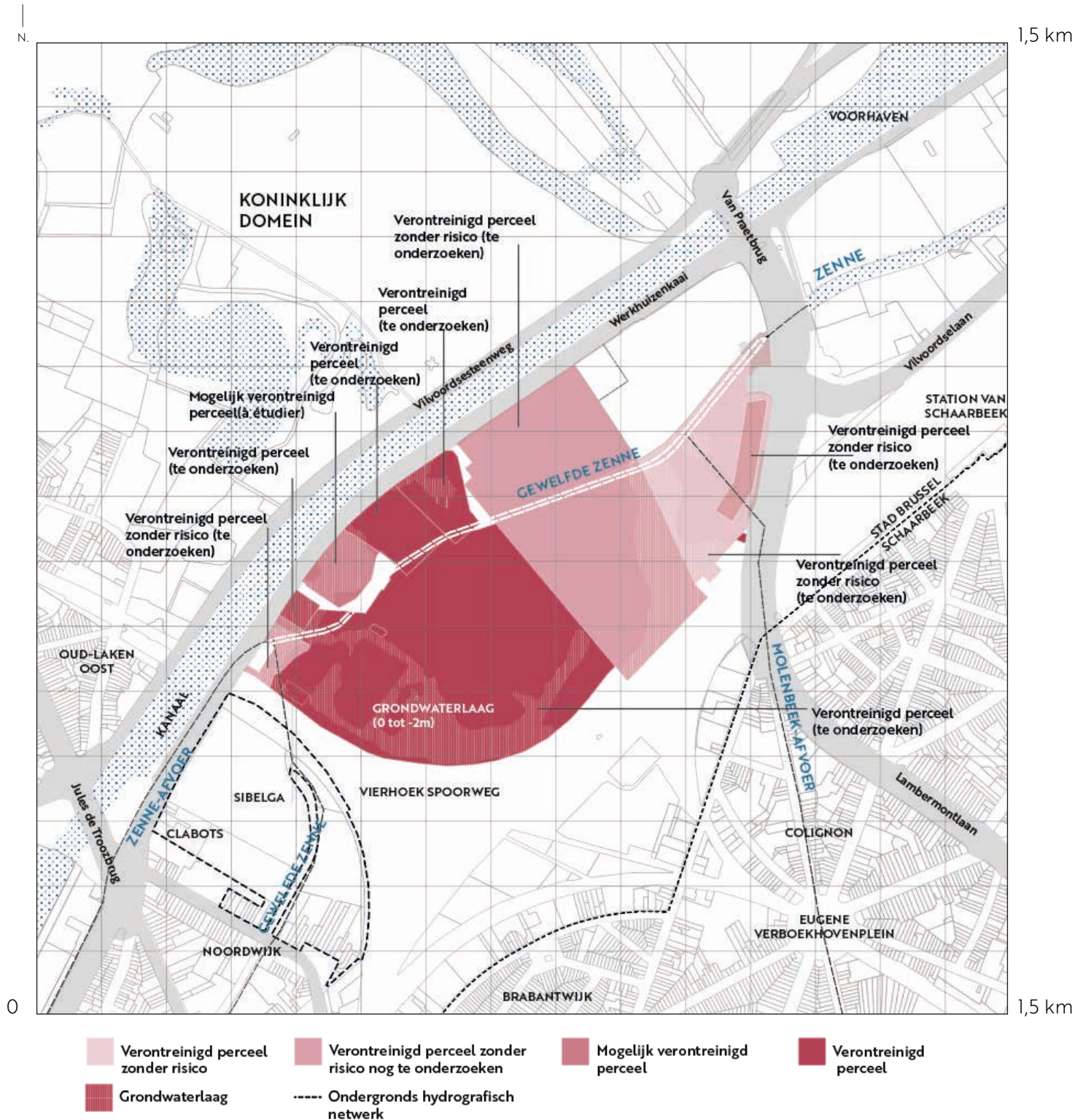
WATER EN ONDERGROND



Hydrologie en perceelsstructuur

Het OGSO Werkhuizenkaai neemt een belangrijke strategische positie in binnen de hydrologische dynamiek van het gebied, omdat het gelegen is in de vallei van de Zenne, de belangrijkste rivier die door het Brussels Hoofdstedelijk Gewest stroomt. Daarnaast bevindt het OGSO zich op de samenvloeiing met de vallei van de Maalbeek, een zijrivier van de Zenne. Vandaag zijn beide waterlopen gekanaliseerd in twee ondergrondse collectoren. De collector van de Zenne loopt in zuid-noordrichting en doorkruist het volledige OGSO. De collector van de Maalbeek komt

het terrein binnen ter hoogte van het perceel van het ECFG en mondt uit in de Zenne nabij de noordelijke grens van het OGSO. Het grondwaterpeil ligt heel dicht bij de oppervlakte, met schommelingen tussen 0 en 2 meter onder het maaiveld. Tot slot speelt het nabijgelegen kanaal, hoewel het dicht bij het OGSO ligt, geen significante rol in het hydrologische systeem van de site. Het waterpeil van het kanaal wordt immers gereguleerd en staat daardoor niet in directe wisselwerking met de natuurlijke grondwaterdynamiek.



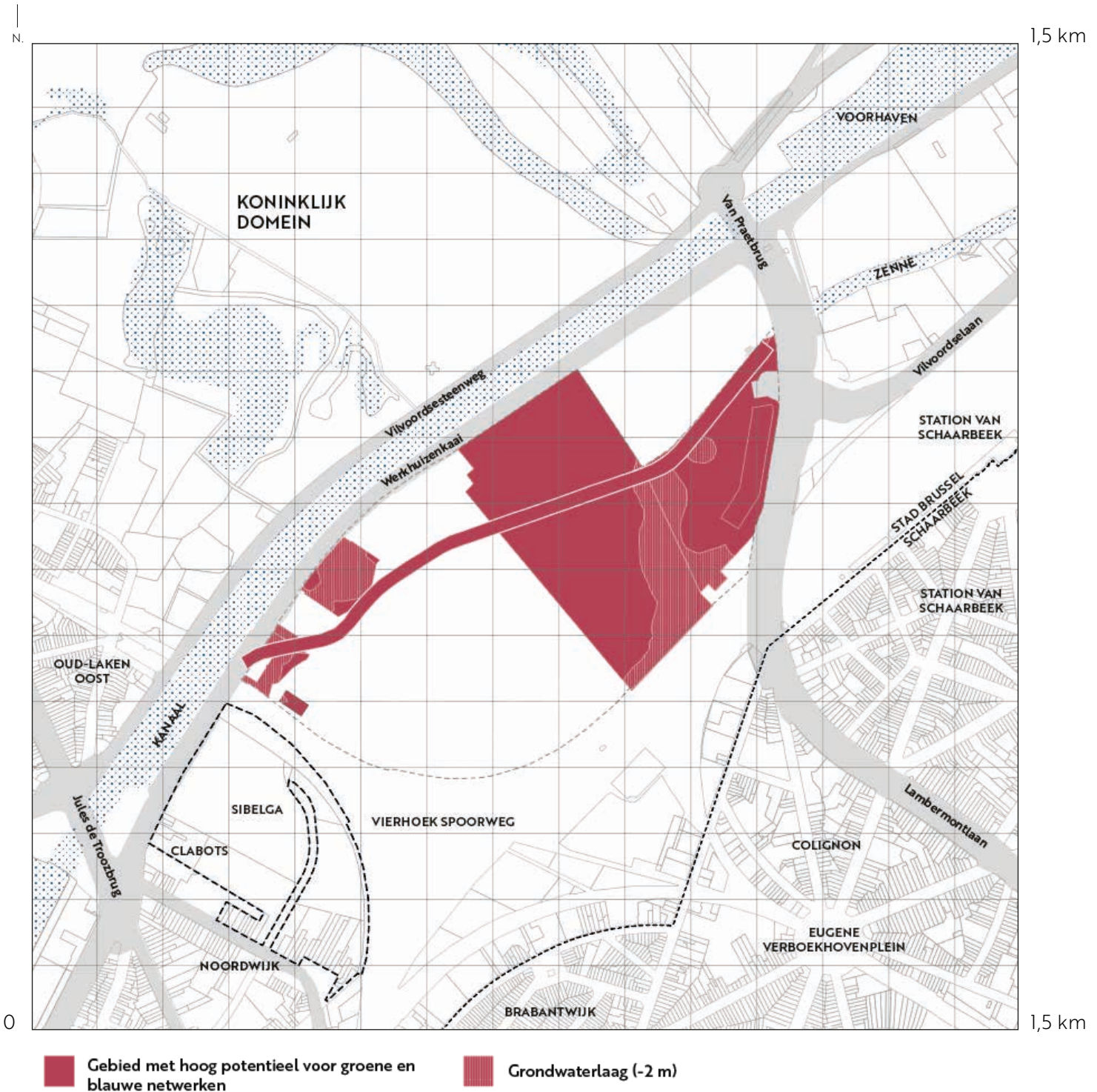
Bodemverontreiniging

De kaart van de bodemtoestand van Leefmilieu Brussel (2022) geeft belangrijke aanwijzingen over de complexe ondergrondse verontreiniging van de percelen in het OGSO Werkhuizenkaai. Om de situatie overzichtelijk te houden, kunnen we twee hoofdzones onderscheiden:

> de zuidelijke zone, die ongeveer overeenkomt met Mabru, omvat verschillende verontreinigde percelen waarvoor bodemsaneringsmaatregelen nodig zijn;

> de noordelijke zone, waar onder meer het ECFG gevestigd is, vertoont eveneens tekenen van verontreiniging, maar is geclassificeerd als 'zonder risico'.

Net als veel andere productiesites in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ligt het OGSO Werkhuizenkaai dus op een verontreinigde site die als 'mogelijk verontreinigd' of 'zonder risico' is aangemerkt. Verder bodemonderzoek is echter nodig om de omvang en de aard van de verontreiniging volledig in kaart te brengen en passende maatregelen te bepalen.



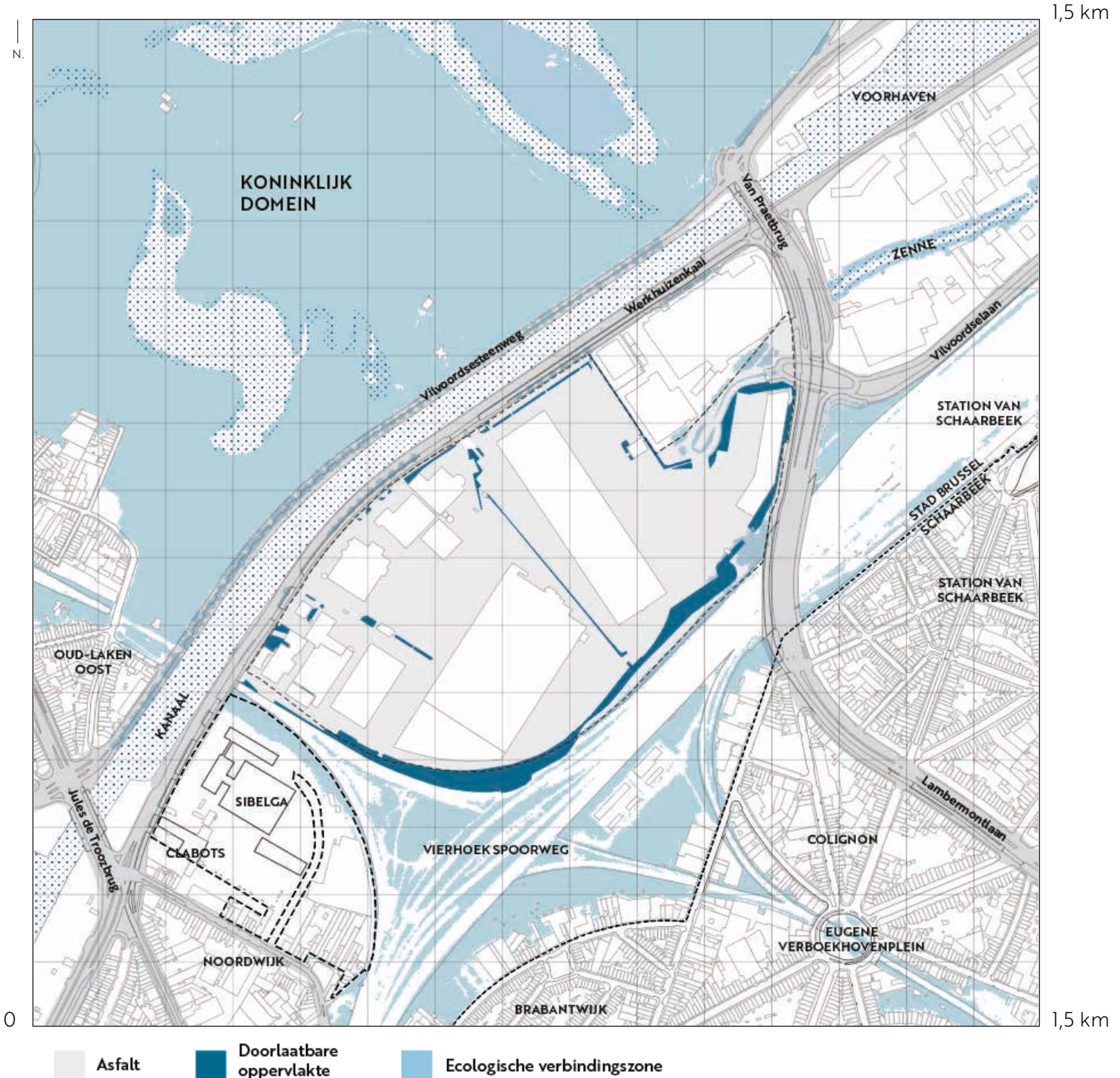
Potentieel voor het ecologische netwerk

Ondanks het ontbreken van uitgestrekte groengebieden heeft het OGSO Werkhuizenkaai een groot potentieel om in het groen-blauwe netwerk ingeschakeld te worden. Dat potentieel is in de eerste plaats te danken aan zijn geografische ligging, vlakbij het Koninklijk Domein, het kanaal en de spoorlijn - drie ruimtes met een hoog biodiversiteitspotentieel. Deze verbindingen situeren het OGSO binnen een ruimere ecologische corridor, waardoor het gebied een rol kan spelen binnen de gewestelijke biodiversiteitsnetwerken. Ten tweede stroomt

de Zenne ondergronds door het OGSO via een ondergrondse collector. Hoewel het eventueel opnieuw openmaken van de rivier afhangt van beslissingen die het gewest moet nemen, onderstreept de aanwezigheid van de Zenne de strategische ligging van het OGSO binnen het bredere ecosysteem van de Zennevallei. In die context kunnen hervergroeningsmaatregelen op minder verontreinigde percelen worden overwogen, om waar mogelijk de biodiversiteit te versterken en de infiltratiecapaciteit van de bodem te verbeteren.



OPPERVLAKKEN EN GEBRUIK

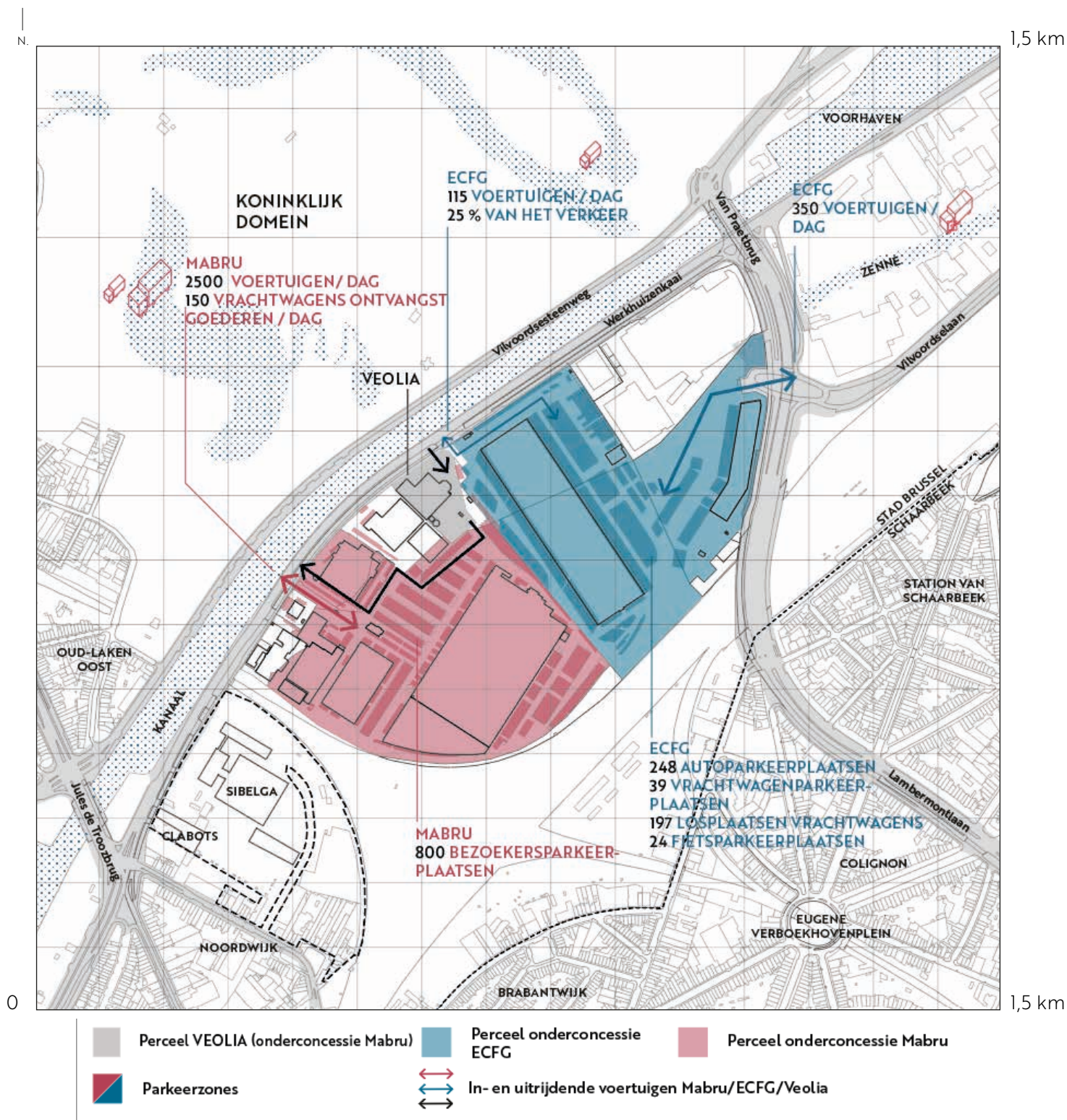


Asfalt en doorlaatbare oppervlakken

Het OGSO Werkhuizenkaai wordt gekenmerkt door uitgestrekte ondoorlaatbare oppervlakken, een direct gevolg van zijn logistieke functie en productieactiviteiten.

Op dit moment is het grootste deel van het OGSO bedekt met asfalt, dat dus ondoorlaatbaar is en 55% (of 165.000 m²) van het totale terrein bestrijkt. Deze zones worden voornamelijk gebruikt voor verkeer, parkeren, buitenopslag

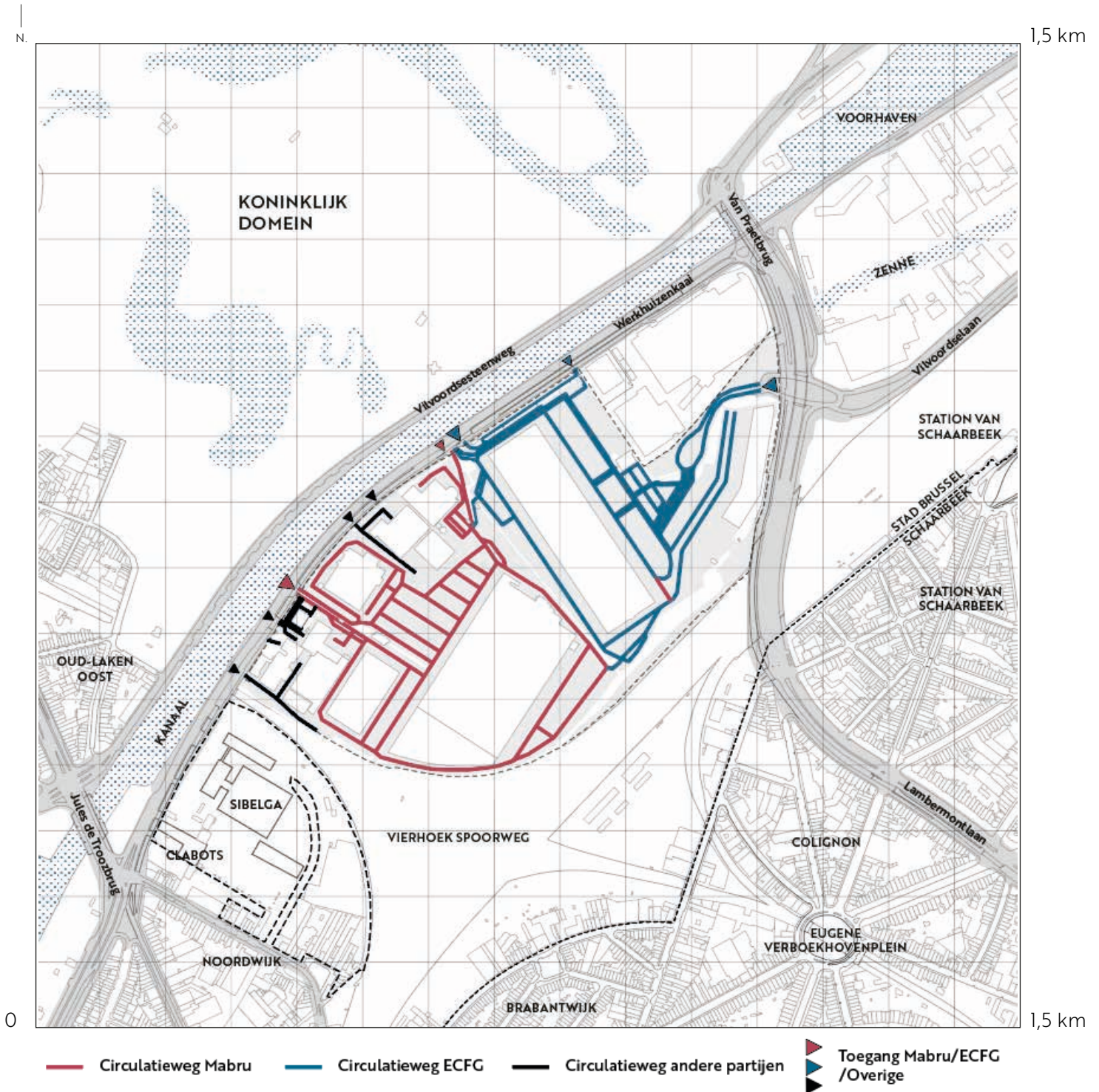
van goederen en andere industriële en logistieke activiteiten. Dakoppervlakken zijn goed voor 35% (of 107.000 m²) van het OGSO. Daartegenover staat dat amper 7,5% van het OGSO bestaat uit doorlaatbare oppervlakken (ongeveer 22.000 m²), voornamelijk restruimtes met beperkte vegetatie.



Aantal voertuigen per toegang

Het verkeer in het OGSO Werkhuizenkaai is behoorlijk druk, vooral tijdens de openingsuren van de twee belangrijkste logistieke centra: Mabru en het ECFC. Verkeerspieken doen zich vooral 's nachts voor, met een continue stroom voertuigen die het gebied in- en uitrijden. Dagelijks ontvangt het gebied verschillende soorten voertuigen: vrachtwagens die voedingsmiddelen vervoeren, bestelwagens die winkels en horecazaken op gewestelijk en nationaal niveau bevoorraden en auto's van werknemers en bezoekers. Verkeerscijfers zijn enkel beschikbaar voor

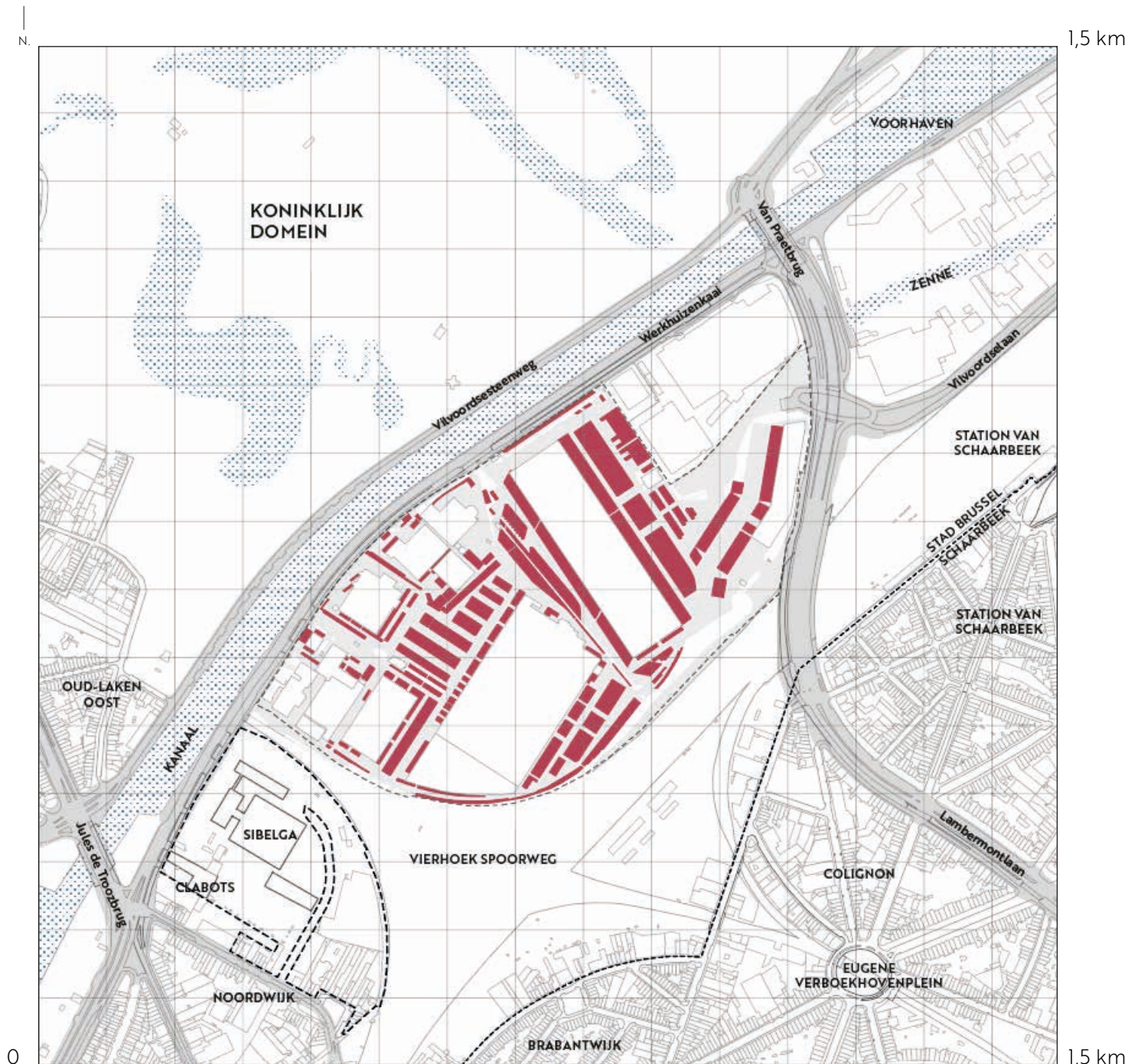
de terreinen van Mabru en het ECFC. Mabru ontvangt ongeveer 2.500 voertuigen per dag, waaronder bijna 150 vrachtwagens die goederen komen ophalen voor verdere distributie. Het ECFC genereert ook veel verkeer, met meer dan 450 voertuigen per dag, waarvan 350 zware vrachtwagens. De toegang tot het ECFC varieert naargelang het type voertuig. Kleine vrachtwagens, die goed zijn voor 25% van het verkeer, gebruiken rechtstreeks de toegang aan de Werkhuizenkaai. Zware vrachtwagens, goed voor de overige 75%, bereiken de site via de toegang in de buurt van het winkelcentrum Docks.



Voertuigenverkeer

Binnen het OGSO Werkhuizenkaai is 12% (of 35.500 m²) van de totale oppervlakte bestemd voor wegverkeer. Dat percentage illustreert het uitgesproken logistieke karakter van de site, waar transport en bereikbaarheid cruciaal zijn voor de dagelijkse werking. Mabru en het ECFG beschikken elk over hun eigen toegangspunten, terwijl andere bedrijven verschillende toegangswegen delen. De meeste van die toegangen bevinden zich langs de Werkhuizenkaai, met uitzondering van een toegang tot het ECFG die voorbehouden is voor zware vrachtwagens. Om deze toegangspunten te bereiken, moeten voertuigen de tramlijn

oversteken, wat omwille van de beperkte zichtbaarheid een niet te onderschatten probleem is voor de veiligheid. Deze kruising blijft een kritiek knelpunt voor de mobiliteit en het verkeersbeheer in het gebied. Eenmaal binnen het OGSO wordt de interne verkeersstroom georganiseerd via een complex netwerk van wegen voor logistieke verplaatsingen en om de parkeerzones te bereiken. Zowel Mabru als het ECFG hebben een eigen intern wegennet.



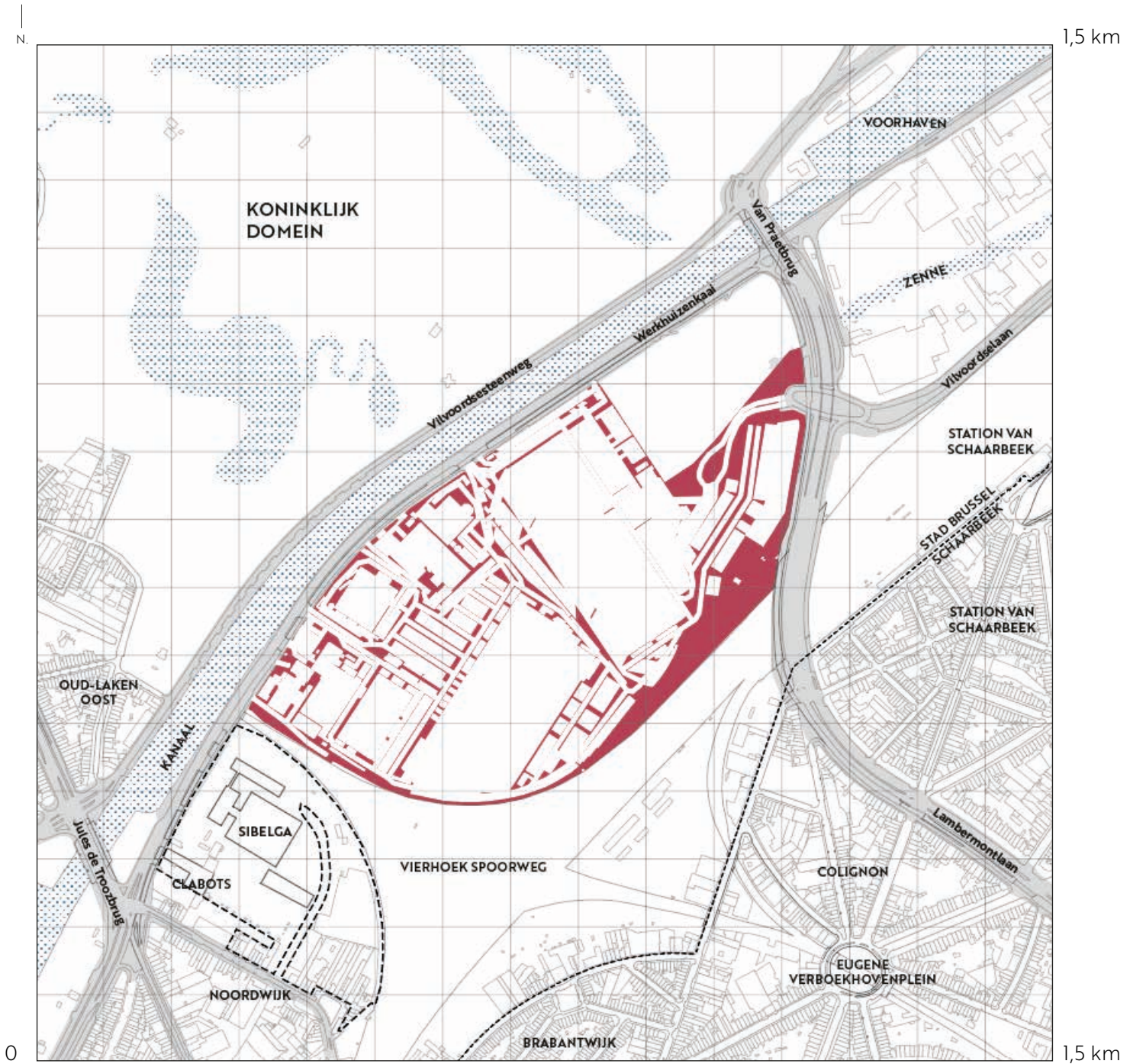
 Parkeerzones

Parkeren

Ongeveer 19% van de totale oppervlakte van het OGSO Werkhuizenkaai, dit is 57.000 m², is bestemd voor parkeerinfrastructuur. Ongeveer 15% van de ruimte is bestemd voor vrachtwagens, terwijl amper 4% voorbehouden is voor auto's, bezoekers en werknemers. De parkeercapaciteit van de twee belangrijkste logistieke centra verschilt nogal.

Mabru heeft ongeveer 800 parkeerplaatsen voor externe bezoekers, waaronder klanten uit de horeca, restaurants, voedingswinkels en andere professionele afnemers. Het ECFG geeft daarentegen meer gedetailleerde cijfers: 248

parkeerplaatsen voor auto's, 39 voor vrachtwagens en 24 voor fietsen. Daarnaast telt het ECFG ook 197 losplaatsen voor vrachtwagens.



Onderbenutte of ongebruikte oppervlakte

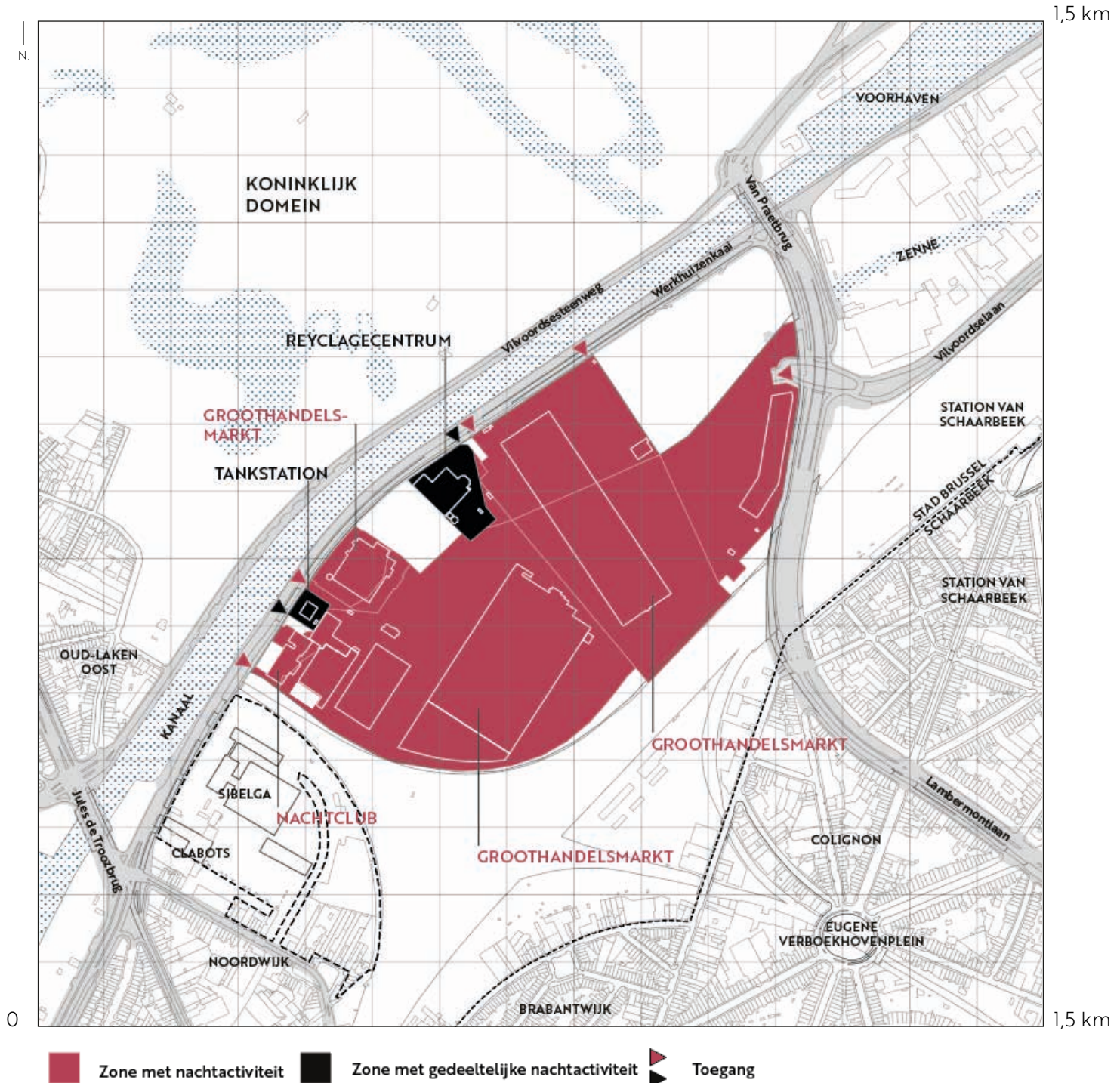
Ongebruikte ruimtes

De gezamenlijke analyse van deze kaarten toont een zeer intensief ruimtegebruik, ondanks de aanwezigheid van grote onbebouwde oppervlakken. Deze hangen voornamelijk samen met de steeds grotere behoefte van Mabru en het ECFG aan verkeers- en parkeerruimte voor vrachtwagens en bezoekers. De ongebruikte ruimtes bevinden zich voornamelijk aan de zuidelijke rand van het OGSO, maar zullen in de nabije toekomst een pak kleiner worden door een uitbreiding van de parking op het perceel van het ECFG. Ondanks de beperkte oppervlakte biedt deze randzone kansen voor de ontwikkeling van meer groen langs de ecologische corridor van de

spoorlijn. De versnipperde ongebruikte ruimtes in het centrale deel van het OGSO geven bovendien aan dat het noodzakelijk is om de inplanting van gebouwen en verkeersroutes te optimaliseren. Tegelijk bieden ze ook de mogelijkheid om, zij het in beperkte mate, een meer gestructureerd groen-blauw netwerk te integreren binnen dit momenteel grotendeels verharde logistieke platform.



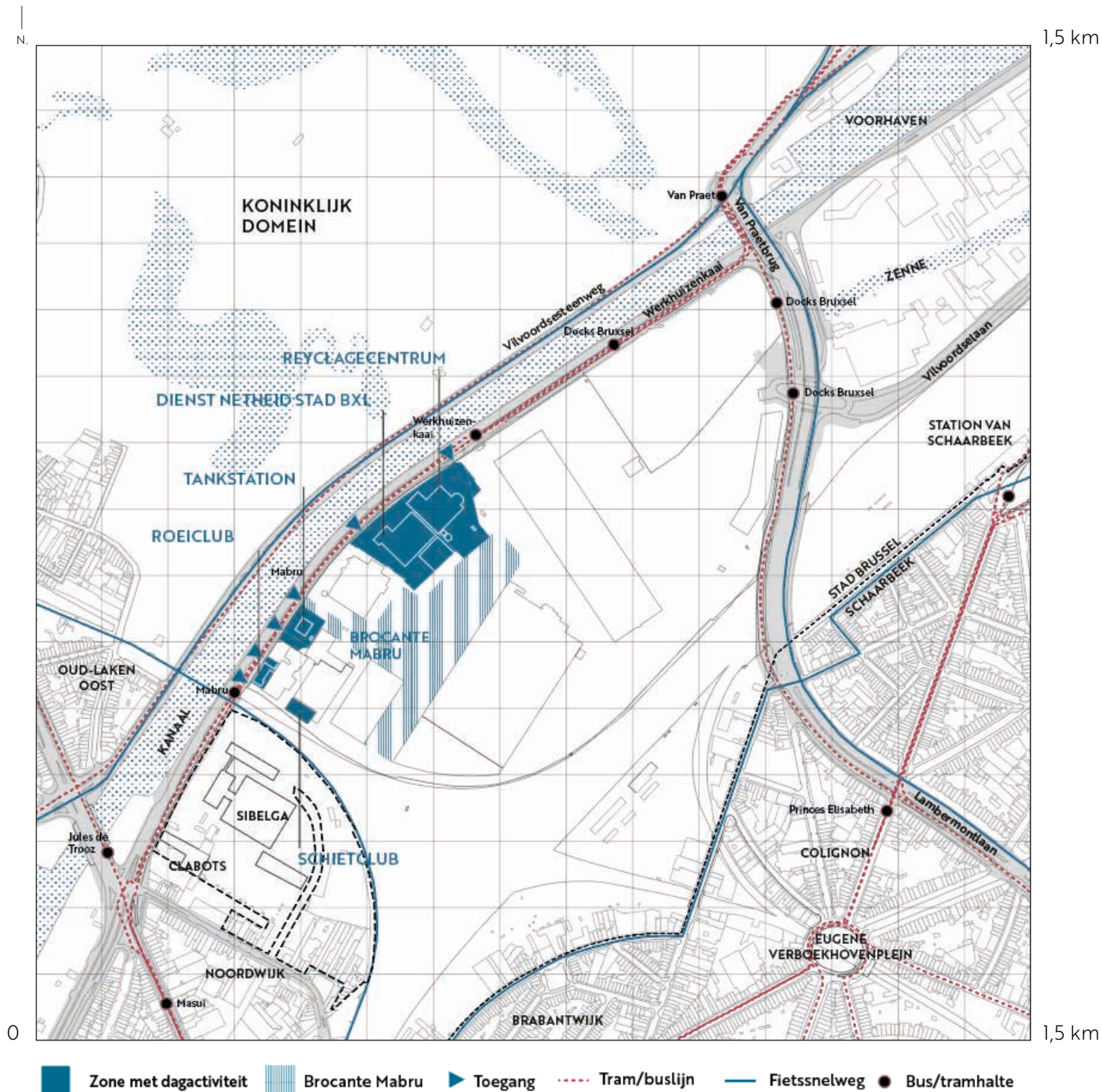
TIJDSASPECTEN EN BEREIKBAARHEID



Nachtactiviteiten in het gebied

De bedrijvigheid in het OGSO Werkhuizenkaai is 's nachts het grootst, wanneer de groothandelsmarkten opengaan. Tussen 4 en 8 uur 's ochtends rijden honderden voertuigen het terrein van Mabru en het ECFG in en uit, terwijl meer dan 800 bezoekers per dag de hallen van de Vroegmarkt bezoeken. Ook andere activiteiten in het OGSO functioneren gedeeltelijk 's nachts, waaronder de nachtclub Lift. Het Total tankstation is gedeeltelijk operationeel, terwijl het recyclagecentrum van Veolia al om 6 uur 's ochtends opengaat, op het

moment dat de Vroegmarkt ten einde loopt. Deze intensieve nachtelijke activiteit veroorzaakt geluidsoverlast die niet echt verenigbaar is met een woonomgeving. Door de ingesloten ligging van de site blijft de impact op de omliggende woonwijken echter relatief beperkt. Daardoor vormt het gebied een strategische locatie voor ontwikkeling van logistieke en productieactiviteiten. Ondanks die dynamiek zijn er momenteel geen openbaarvervoersdiensten 's nachts beschikbaar.

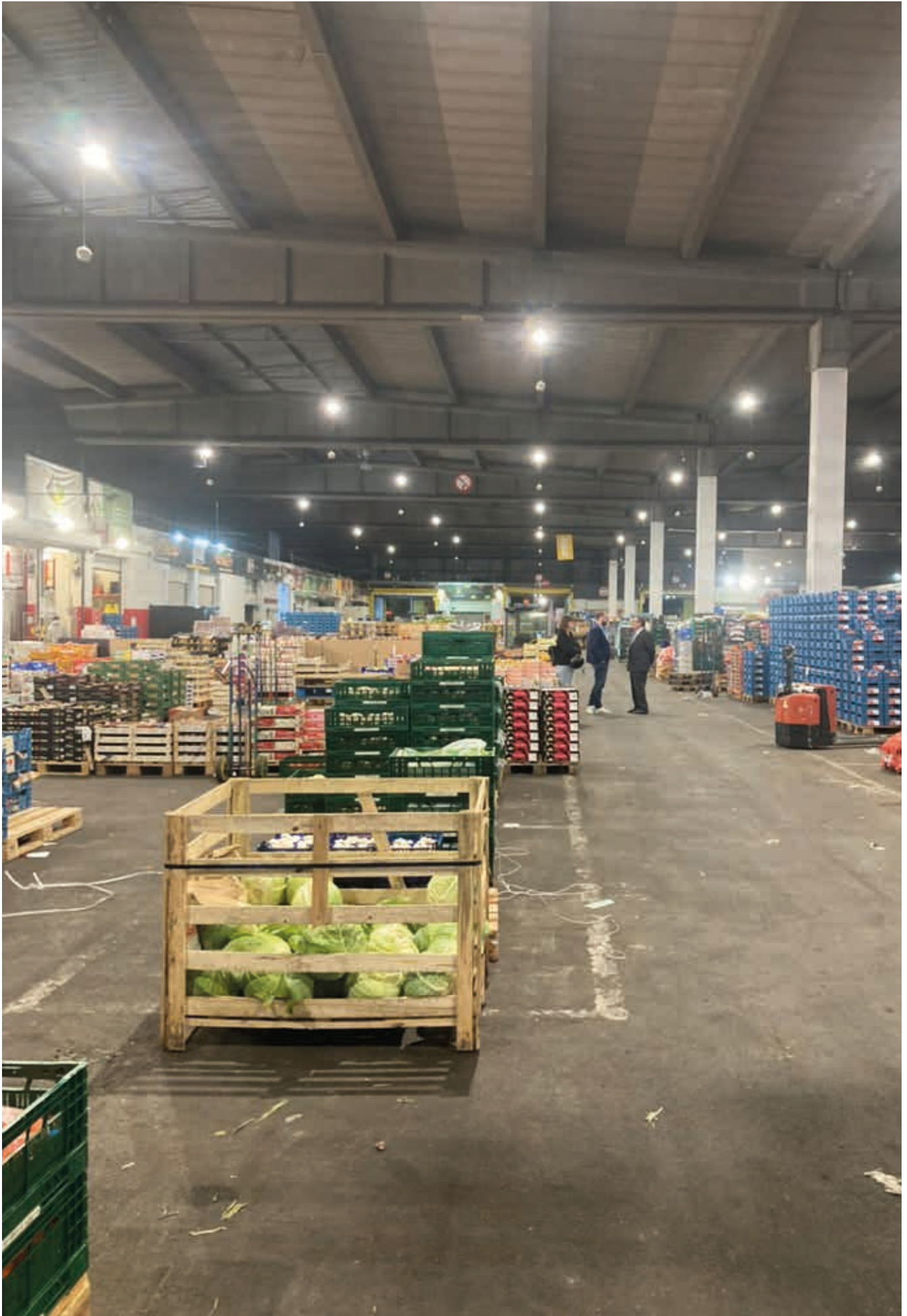


Dagactiviteiten in het gebied

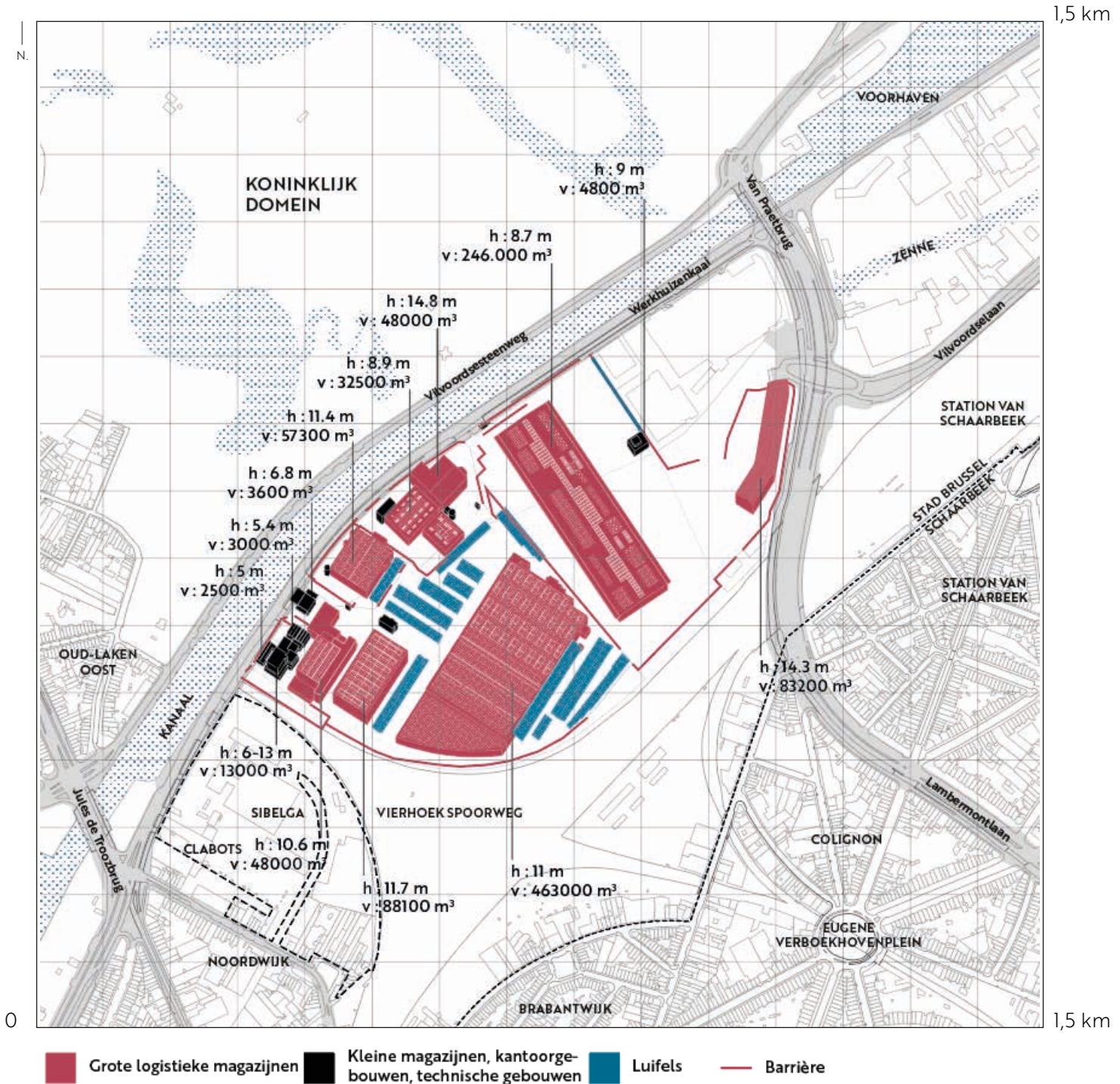
De overige activiteiten langs de Werkhuisenkaai vinden voornamelijk overdag plaats. Het gaat onder meer om SNUB Aviron, schietclub La Défense, het Total tankstation, het depot van de dienst Netheid van de Stad Brussel, het recyclagecentrum van Veolia en de administratieve functies van Mabru en het ECFG. Daarnaast gaat elke zondag van 7 tot 13 uur een rommelmarkt door in de parkeerzones van de Vroegmarkt, die soms informeel doorloopt langs de Werkhuisenkaai. Ondanks het heterogene karakter van deze activiteiten verloopt hun co-existent met een agrovoedingslogistiek centrum goed en dragen ze tot op zekere hoogte bij aan

een functionele mix in het gebied.

Overdag is het OGSO gemakkelijk bereikbaar met het openbaar vervoer, met drie tramhaltes aan de rand van het gebied en verschillende buslijnen. De veilige infrastructuur voor actieve mobiliteit blijft echter beperkt, vooral voor verbindingen met de woonwijken aan Colignon en de omgeving van het station van Schaarbeek. Verschillende bestaande en geplande fietssnelwegen passeren in de buurt van de site, maar laten geen rechtstreekse overstek van het OGSO toe, vooral op de as station Schaarbeek - Jules de Trooz.



ARCHITECTUUR



Volumes, typologieën en barrières

De bebouwde omgeving van het OGSO bestaat voornamelijk uit grote logistieke magazijnen, aangevuld met kleinere gebouwen zoals oude opslagplaatsen, technische installaties, een nachtclub en kantoren. Daarnaast zijn er luifelstructuren die de parkeerzones overdekken. De verschillende percelen op het terrein zijn volledig afgesloten met omheiningen, waardoor het OGSO nauwelijks verbonden is met de openbare ruimte. De enige uitzondering is het Total tankstation. De grote volumes onder de daken van de logistieke magazijnen van Mabru

en het ECFG bieden echter een interessant potentieel voor programmatische verdichting. Nieuwe functies die complementair zijn aan de groothandelsmarkt kunnen binnen deze volumes in de hoogte worden ingericht, waardoor het ruimtegebruik in de logistieke gebouwen zou toenemen. De structuren van deze magazijnen lenen zich bovendien goed tot hergebruik, bijvoorbeeld bij een ruimtelijke herindeling van het terrein.



Food Warehousing Cond

04.

RUIMTELIJKE RICHTINGSTYPOLOGIEËN

AANDACHTSPUNTEN

Uit de voorgaande analyses komen enkele aandachtspunten naar voren:

Juridisch statuut

- Het OGSO Werkhuizenkaai biedt unieke ontwikkelingskansen doordat de Stad Brussel vrijwel alle gronden in eigendom heeft en door de aanwezigheid van grote percelen die geschikt zijn voor logistieke activiteiten dicht bij het stadscentrum. Het behoud van deze logistieke functies is een centrale voorwaarde voor toekomstige ontwikkelingsscenario's.
- Het concessiestelsel speelt een belangrijke rol in de ontwikkeling van het OGSO omdat het een zeer lang tijdsperspectief oplegt. Elke strategische visie moet daarom rekening houden met de fasering van de verschillende concessies.
- De aanwezigheid van kleinere percelen langs de Werkhuizenkaai, die niet aan Mabru of het ECFG zijn toegewezen, maakt het mogelijk om een randzone met nieuwe functies en gebouwen te overwegen die compatibel zijn met de logistieke activiteiten op de grotere percelen en die tegelijk de ruimtelijke en stedelijke kwaliteit langs het kanaal verbeteren.
- De uitlijning van de percelen volgens het historische tracé van de Zenne biedt kansen om het landschap en de biodiversiteit te versterken, op voorwaarde dat dit samengaat met de logistieke noden van de site.

Water en ondergrond

- De grote hoeveelheden afvloeiingswater afkomstig van de ondoorlaatbare oppervlakken en grote daken overbelasten het rioleringsnet en verhogen het risico op overstromingen. Daarom moet voorrang worden gegeven aan waterbeheer ter plaatse, onder meer via terugwinningssystemen, vergroening en selectieve ontharding van logistieke oppervlakken, maar ook via de aanleg van een blauw netwerk in groenzones aan de rand van het terrein.
- Bodemverontreiniging en de hoge grondwaterstand bemoeilijken infiltratie. Waterbeheeroplossingen moeten daarom worden toegepast na bodemanalyses op plaatsen waar de verontreiniging aanvaardbaar is, of na bodemsanering.

Oppervlakken en gebruik

- Het grote aantal voertuigen dat door het OGSO rijdt, zorgt voor meer drukte op de wegen, het ontstaan van mobiliteitsconflicten aan de rand van de site en de uitstoot van vervuilende gassen en fijnstof. Als onderdeel van het programma van SVC8 zal Brussel Mobiliteit een mobiliteitsstudie uitvoeren. Het studiegebied ligt tussen de Van Praetbrug en de Teichmannbrug/Lambermontlaan. Het doel is om oplossingen te vinden voor de verkeersproblemen, alternatieven te bedenken om het aantal voertuigen te verminderen en duurzame mobiliteit stroomafwaarts van de markt te ontwikkelen (duurzame 'last mile delivery').
- De toekomstige ontwikkeling van het OGSO moet zorgen voor een veilige en vlotte toegang voor logistiek vrachtvervoer en tegelijk mobiliteitsconflicten aan de Werkhuizenkaai oplossen, die vooral te maken hebben met de nabijheid van de tramlijn en het gebrek aan infrastructuur voor zachte mobiliteit.
- Het is nodig om het ruimtegebruik te optimaliseren en de infrastructuur zo te organiseren dat logistieke ontwikkeling en duurzaamheid samengaan, onder meer door de versnipperde ruimtes op te waarderen en innovatieve oplossingen voor verkeersstromen en parkeren voor te stellen.
- Ondanks de opvallende afwezigheid van groenruimtes, maakt de nabijheid van het Koninklijk Domein, het Kanaal en de spoorweg van het OGSO een strategische schakel in het groen-blauwe netwerk van het gewest.
- De ongebruikte gebieden aan de zuidrand en in het centrale deel van de site bieden kansen om een groen-blauw netwerk te ontwikkelen dat de ecologische kwaliteit van het OGSO naar een hoger niveau tilt, het hitte-eilandeffect tegengaat en de leefkwaliteit voor gebruikers opkrikt.
- Het delen van bepaalde programma's en infrastructuren tussen Mabru en het ECFG is een belangrijke factor om het ruimtebeslag te verminderen en circulaire wisselwerking en samenwerking te stimuleren. Mogelijke denksporen voor de toekomstige ontwikkeling van het OGSO zijn onder meer een gemeenschappelijk recyclagecentrum voor voedselafval, een gedeeld

warmtenet, terugwinning van regenwater, fotonvoltaïsche energieproductie en het moderniseren van oude gebouwen.

Tijdsaspecten en bereikbaarheid

- De beperkte activiteit overdag kan worden aangepakt door nieuwe functies langs de Oever te introduceren. Die functies moeten het OGSO aantrekkelijker maken als agrovoedingslogistiek centrum en tegelijk het publiek toelaten om de rand van het gebied op een veilige manier te bezoeken.
- De ontwikkeling van veilige verbindingen voor voetgangers en fietsers, in het bijzonder op de as station Schaarbeek - Jules de Trooz, is een must om een betere verbinding tussen de wijken van de gemeente Schaarbeek en Oud Laken tot stand te brengen.
- De verdere ontwikkeling van het OGSO moet toezien op een betere beveiliging van de logistieke zone, gezien de grotere intensiteit van nachtactiviteiten.
- Binnenvaarttransport verdient extra aandacht als alternatief voor of aanvulling op conventionele vervoerswijzen voor het vervoeren van goederen, vooral voor de 'last mile delivery' richting het centrum van Brussel, waar de hoge verkeersdruk op de weg een knelpunt is voor mobiliteit en duurzaamheid. Nadenken over het logistieke potentieel van de waterwegen kadert bovendien in een ruimere stedelijke context, waarin goederenstromen bijdragen aan de verzadiging van het wegnnet en de daarmee gepaard gaande milieuhinder. In dat verband voorziet het programma van Stadsvernieuwingscontract 8 (SVC8) in een globale mobiliteitsstudie, die ook een beoordeling van het goederenvervoer over water als hefboom voor een modal shift kan omvatten. De Haven van Brussel en de Brusselse Havengemeenschap kunnen hierbij betrokken worden.
- Ook vrachtvervoer per spoor kan een duurzaam logistiek alternatief zijn voor de verdere ontwikkeling van Mabru. De strategische ligging van de site, dicht bij de bestaande spoorweginfrastructuur, biedt heel wat kansen voor de opwaardering van deze vervoerswijze, die in stedelijke gebieden vaak onderbenut blijft. Het vervoer van goederen per spoor kan helpen om het aantal vrachtwagens op de weg stevig te verminderen, zowel voor de aanvoer van goederen naar het gebied zelf als voor de distributie naar

andere gewestelijke logistieke centra.

Architectuur

- Het gebied is vandaag erg gesloten en omheind, waardoor er weinig interactie is met de openbare ruimte. Het is daarom cruciaal om opnieuw connectie te maken met de stad, met meer open bouwtypologieën langs de Werkhuizenkaai. Dit moet de belangrijkste logistieke toegangspunten beter herkenbaar maken.
- Er moet voorrang worden gegeven aan verticale typologieën om de ruimte, die momenteel grotendeels wordt ingenomen door geparkeerde voertuigen, optimaal te benutten en om innovatieve vormen van gemengd gebruik te introduceren die verenigbaar zijn met de logistieke functie.
- Tot slot biedt ook de herwaardering van de bestaande logistieke magazijnen heel wat ontwikkelingskansen. De enorme overdekte volumes bieden interessante mogelijkheden voor een intensiever gebruik van de groothandelsmarkt.

De ruimtelijke inrichting van het OGSO vooraf configureren en uittekenen op basis van een reeks modulaire principes die gecombineerd kunnen worden om verschillende ruimtelijke configuraties te verkennen en te begeleiden.

DE OEVER

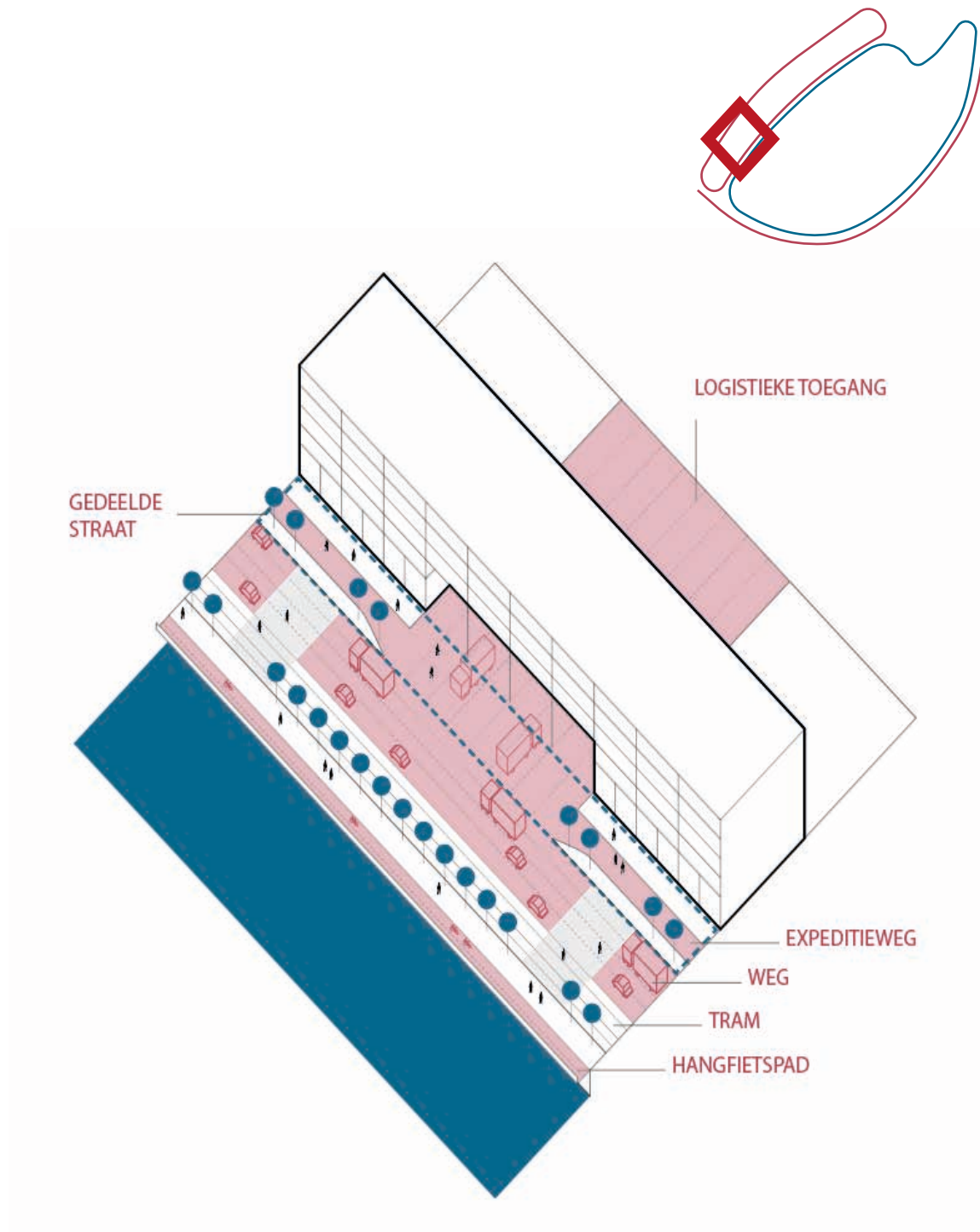
Spreiding van verkeersstromen langs de Werkhuizenkaai

Door een fiets- en voetpad en ook de tramlijn aan de kant van het Kanaal aan te leggen, wordt een duidelijke scheiding gecreëerd tussen het logistieke verkeer en de actieve mobiliteitsstromen. Zo worden conflicten met de tram vermeden. Via een expeditieweg, die parallel loopt aan de Werkhuizenkaai, kunnen kleine bestelwagens de nieuwe ruimtes op de benedenverdiepingen bedienen. Deze minder drukke weg kan bovendien gedeeld worden met voetgangers.

Tussen het fiets- en voetpad en de tramlijn kan een nieuwe rij bomen met zitbanken worden aangelegd. Zo ontstaat een lineaire, schaduwrijke openbare ruimte die Jules de Trooz verbindt met het winkelcentrum Docks. Tot slot geeft een toegangsgebouw duidelijk de ingang van de logistieke zone in het hart van de site aan. Tegelijk brengt dit gebouw meer structuur in de openbare ruimtes voor het gebouw en langs het Kanaal.



↑ Voorgestelde herontwikkeling van M.I.N Marseille Arnavaux in Frankrijk



Benutting van daken en benedenverdiepingen

In deze configuratie is een gebouw langs de straatzijde eigenlijk een interface tussen de stad en de logistieke zone. De programmatie ervan vraagt een zorgvuldige uitwerking. De benedenverdieping wordt voornamelijk gebruikt voor activiteiten die toegankelijk zijn voor het publiek, zoals foodshowrooms, (sociale) restaurants of werkplaatsen. Op de bovenliggende verdiepingen kunnen administratieve ruimtes en vergaderzalen worden ondergebracht binnen een nieuwe 'Good Food'-cluster, met kantoren, conferentieruimtes en opleidingslokalen. Ook het dak kan worden ingericht met sportvoorzieningen voor de buurtbewoners. Zo biedt dit toegangsgebouw een inkijk in de werking van de site, terwijl het tegelijk communicatie, uitwisseling en vorming stimuleert.



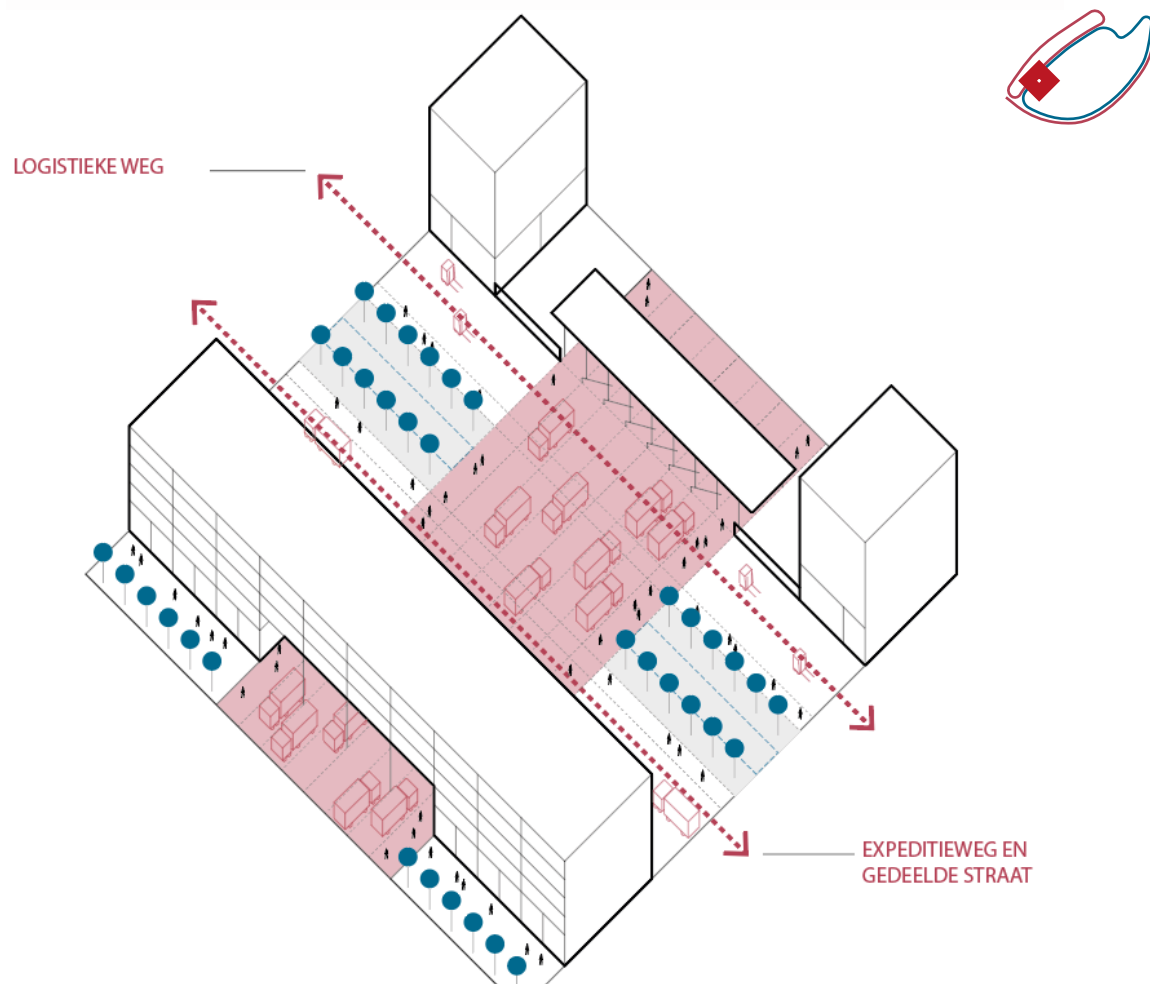
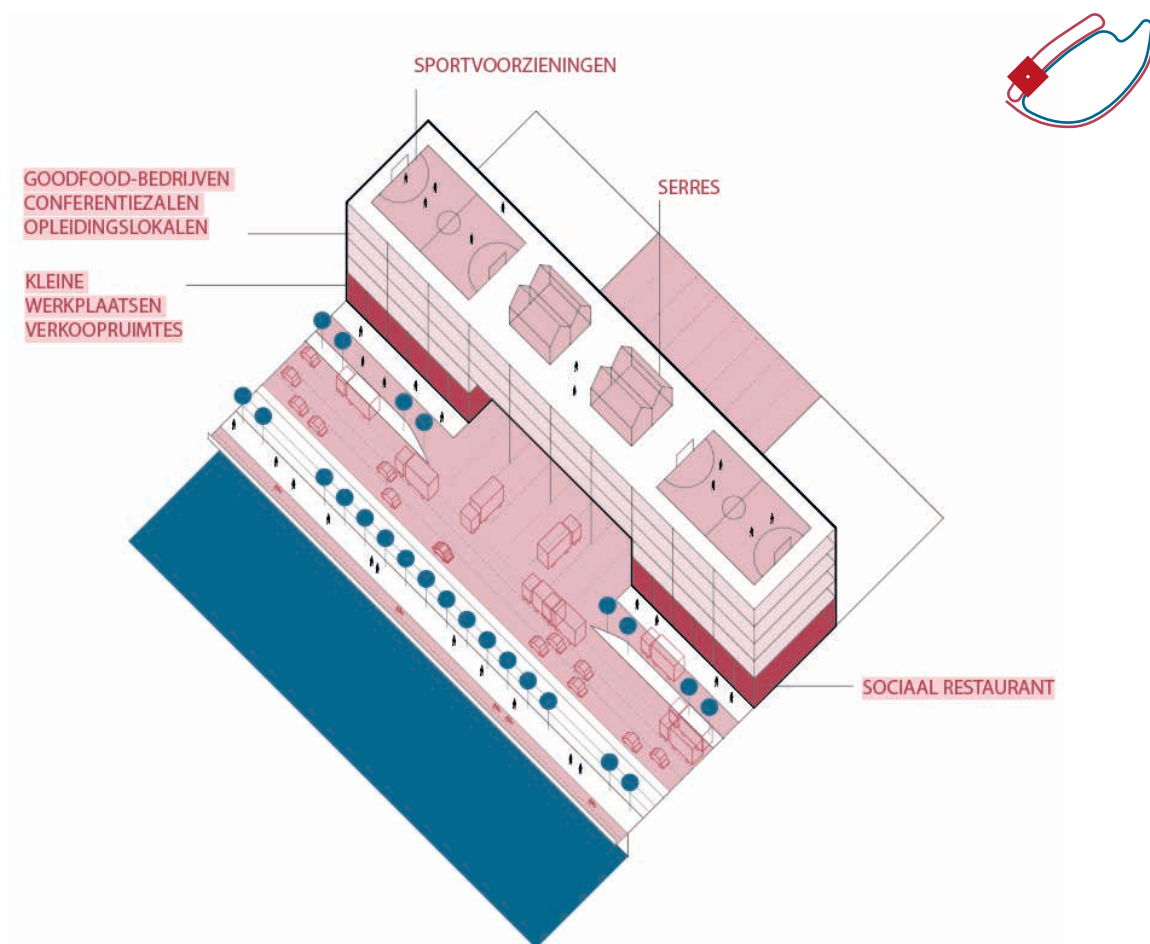
↑ Park and Play, JAJA architectes, Kopenhagen, Denemarken

Geoptimaliseerde, veilige toegangspunten

De hoofdtoegang van Mabru, met toegangscontrole en betaalautomaat, kan verder naar achteren worden verplaatst om files op de Werkhuizenkaai te beperken. Daarnaast kan de capaciteit van de wachtruimte voor voertuigen worden opgetrokken, zodat het verkeer vlotter kan doorstromen.



↑ Toegangspoort Mabru, Brussel, België



Een bufferzone boven de ondergrondse Zenne

Tussen het gebouw aan de straatzijde en de logistieke zone kan het oorspronkelijke tracé van de Zenne, die vandaag ondergronds loopt, landschappelijk zichtbaar worden gemaakt als een groene bufferzone. Deze ruimte zorgt voor een veilige overgang tussen het logistieke centrum en de meer publiek toegankelijke activiteiten. Een gevarieerde beplanting zet deze zone extra in de verf, aangevuld met wegen voor kleinschalige logistiek. Daarnaast kunnen regenwaterretentiezones in volle grond worden aangelegd, waarin het water van de daken wordt opgevangen. Dit stimuleert de groei van vegetatie en draagt bij aan stedelijke verkoeling. Tegelijk ontstaan er ontspanningsruimtes voor mensen die in het OGSO werken, beneden aan de gebouwen.



↑ Expedition Mews (gedeelte expeditieweg), CityGate Petite Île, Citydev, Brussel, België

Meer openheid?

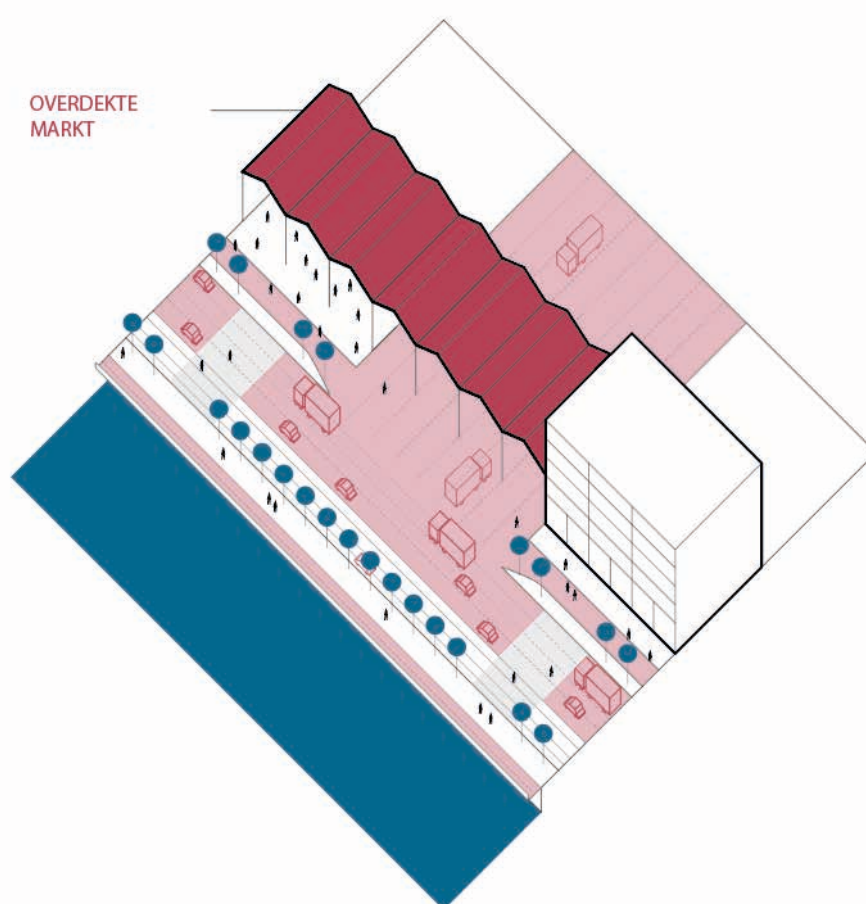
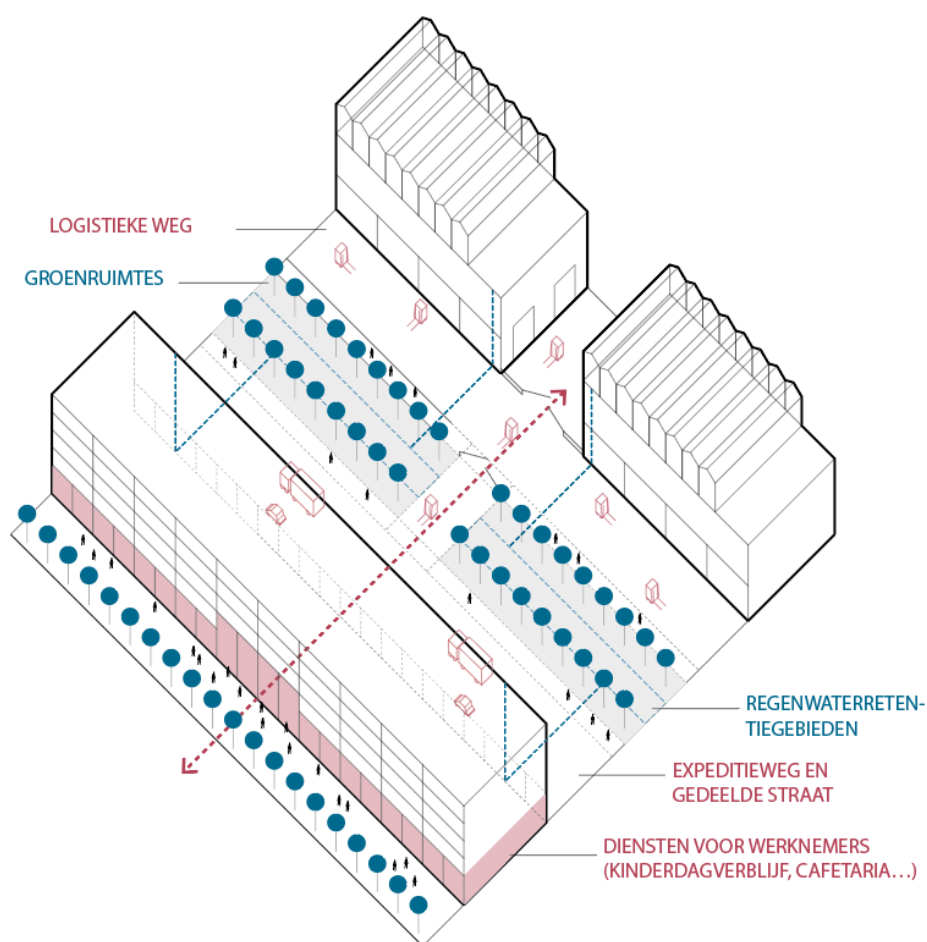
Het blijft een hele uitdaging om de logistieke zone te beveiligen en tegelijkertijd de ruimtes voor de ingang toegankelijker te maken. De vraag is hoe we al die eisen kunnen verzoenen om de verschillende ruimtes op een evenwichtige manier te organiseren?

Langs het kanaal kan bijvoorbeeld een poortgebouw worden overwogen dat het niveau van interactie tussen de ruimtes regelt. De axonometrie rechts toont hoe luifels langs de kanaalgevel kunnen worden geïntegreerd. Onder de luifels kunnen - naast de wekelijkse rommelmarkt - ook andere markten en evenementen plaatsvinden. Zo wordt de voorkant van de Vroegmarkt een levendige stedelijke plek.

De luifel fungeert als interface en kan worden gebruikt voor publiek toegankelijke evenementen én voor de infrastructuur van de groothandelsmarkt.



↑ Material Village, Tetra Architecten, Brussel, België



Of een meer gesloten configuratie?

Een andere benadering is om te kiezen voor een meer gesloten gevel, met regelmatig een doorkijk naar het kanaal. Deze terugliggende ruimtes bieden mogelijkheden voor publieke activiteiten en evenementen. Deze configuratie, waarin ook hier en daar groen kan worden ingepast, zorgt voor ritme en meer leven langs de Werkhuizenkaai.



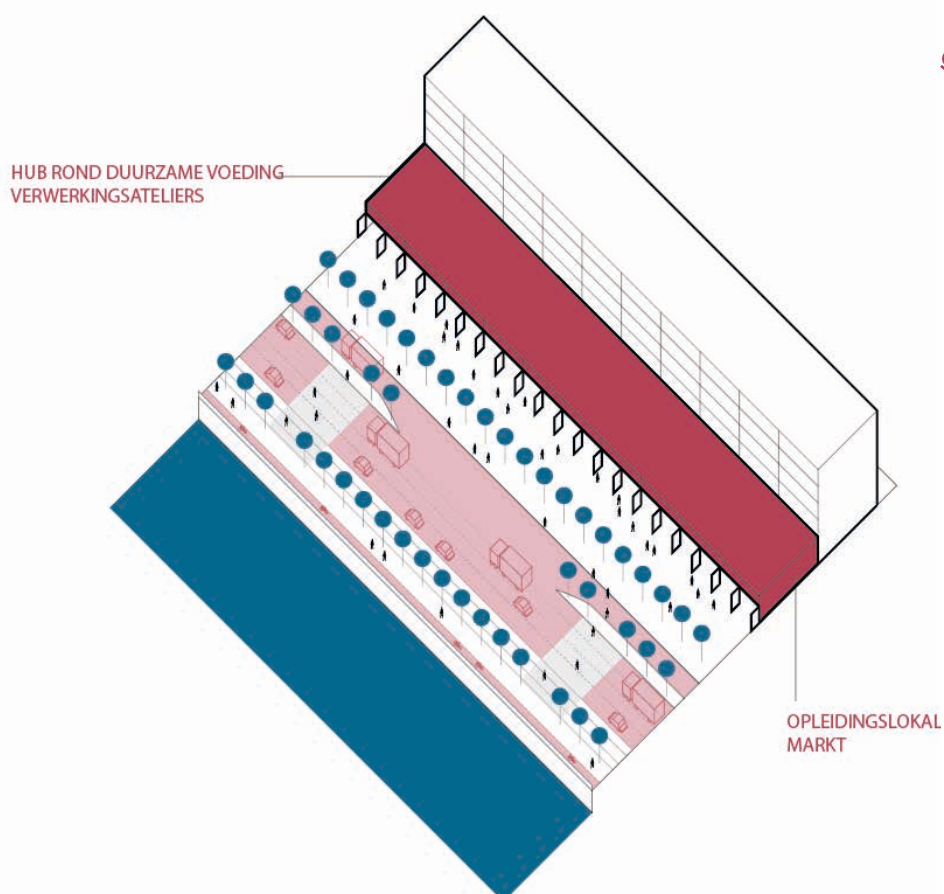
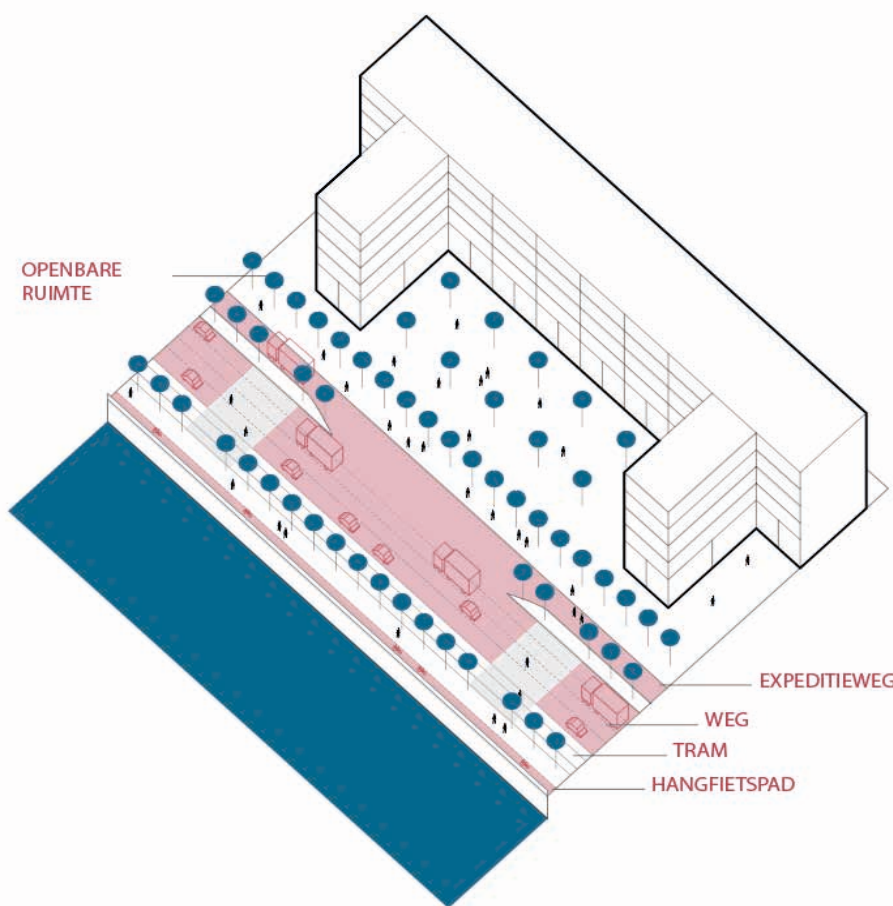
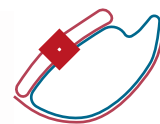
↑ Kroyer's Square, Vilhelm Lauritzen, Kopenhagen, Denemarken

Een hub voor duurzame voeding

Het OGSO Werkhuizenkaai zou een uitstekende locatie kunnen zijn voor het uitbouwen van een hub rond duurzame voeding, in lijn met de GoodFood-strategie. Dit centrum, bereikbaar vanaf de Werkhuizenkaai, kan onder meer plaats bieden aan werkplaatsen voor het verwerken van groenten en fruit, verkoopruimtes en opleidingslokalen voor duurzame beroepen in de agrovoedingssector.



↑ FoodHub, New Covent Garden Market, Londen, Verenigd Koninkrijk



DE VLAKTE

In de hoogte bouwen om het ruimtegebruik te optimaliseren

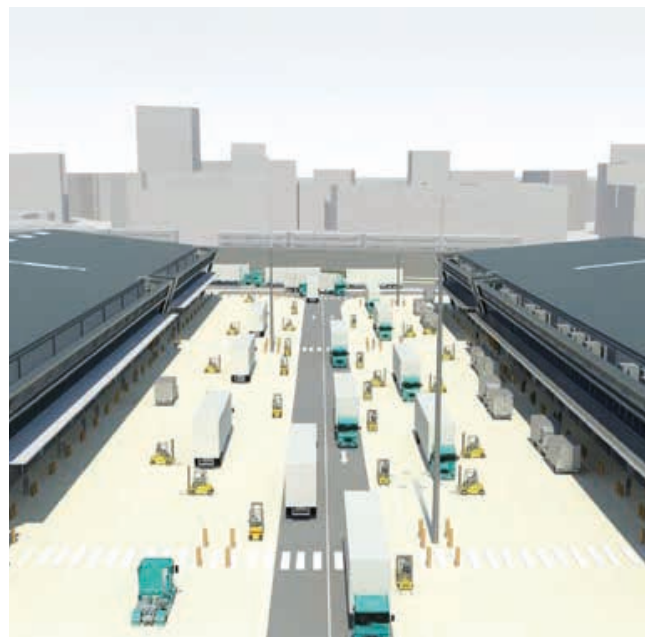
Door parkeerplaatsen verticaal in te richten, kan er grondoppervlakte worden vrijgemaakt voor meer verkoopruimte, waarmee tegemoet wordt gekomen aan een dringende vraag van de handelaars van Mabru. Om aan deze steeds grotere vraag te voldoen, moeten toekomstige ingrepen op de site voorrang geven aan zo'n verticale aanpak, door eventueel ook productieruimtes of sportvoorzieningen op de daken in te richten.



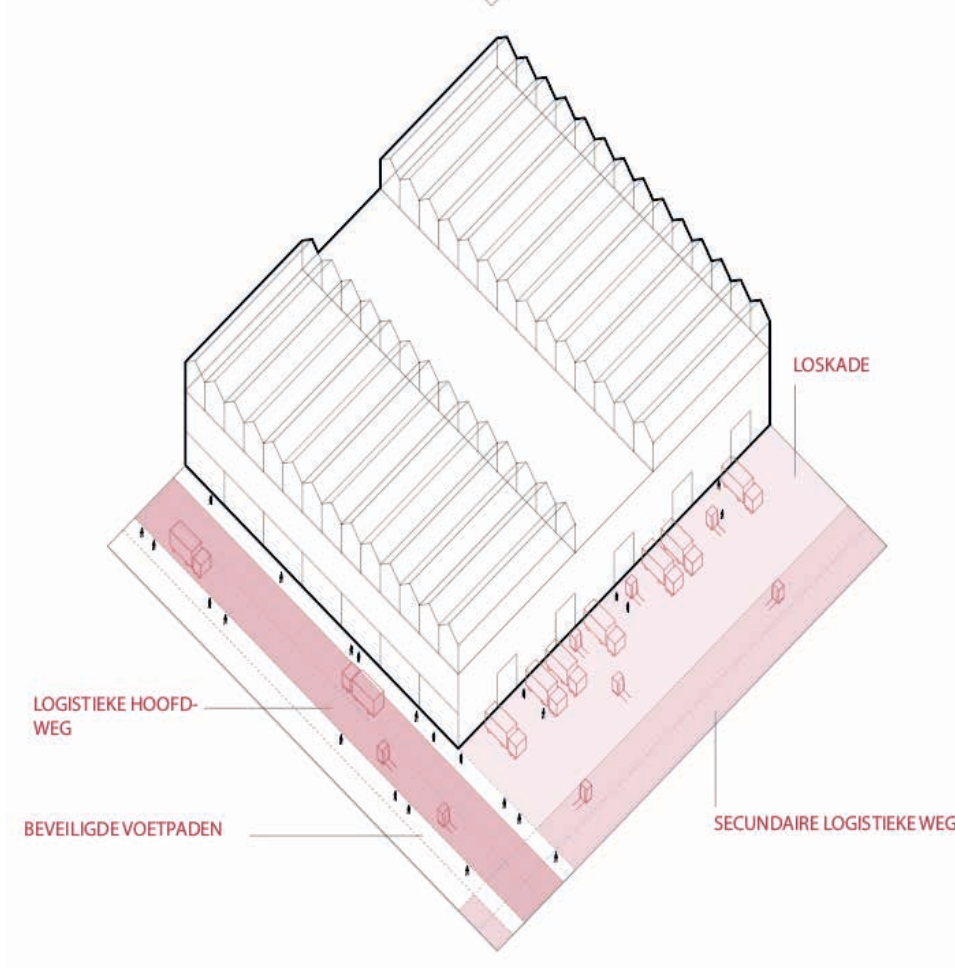
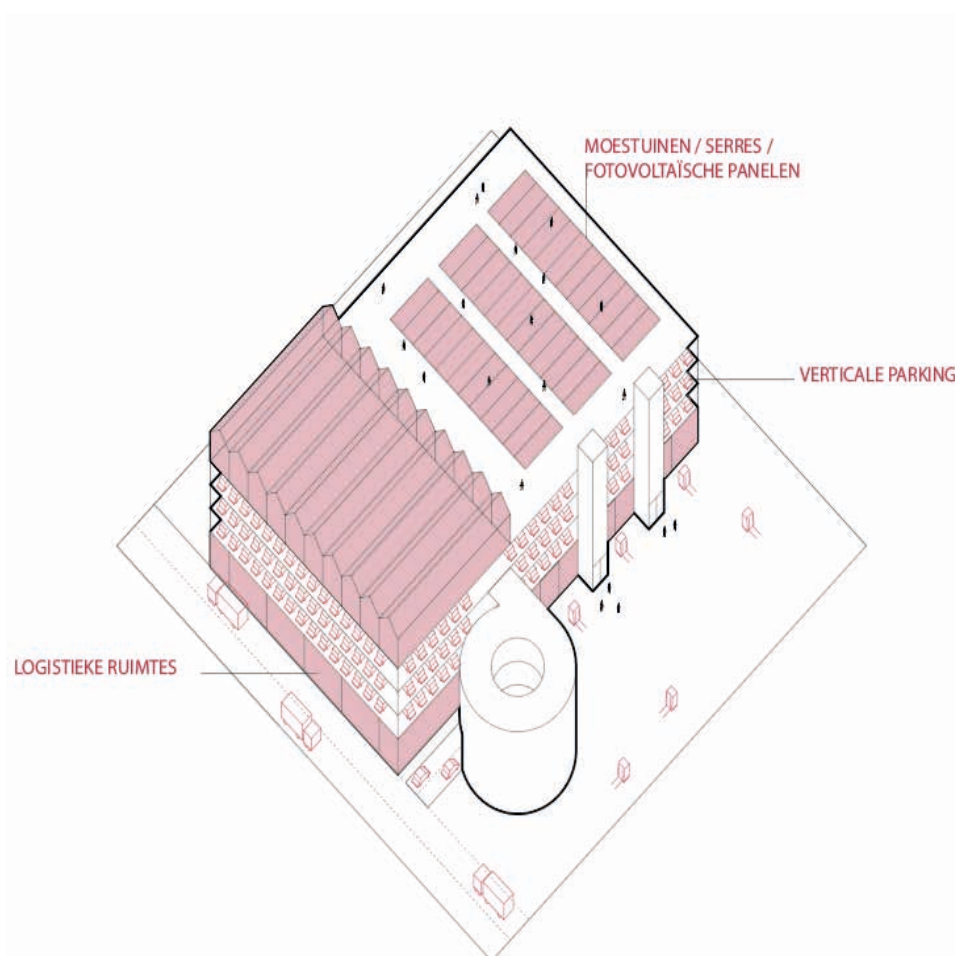
↑ Project Manufakture Abbatoirs, Baukunst, Kuregem, België

Logistieke stromen prioriteren

De toekomstige ontwikkeling van het OGSO moet gepaard gaan met een reorganisatie van de logistieke stromen en gebouwde structuren zodat de buitenruimte efficiënter wordt gebruikt binnen een context van verdere verdichting van de site. De invoering van gedifferentieerde wegen en specifieke zones voor het lossen van goederen kan helpen om het verkeer vlotter te laten verlopen en conflicten tussen zware vrachtwagens en lichte voertuigen te vermijden. Daarnaast moeten er duidelijk afgebakende en beveiligde voetgangerszones komen, zodat werknemers en bezoekers zich veilig kunnen verplaatsen.

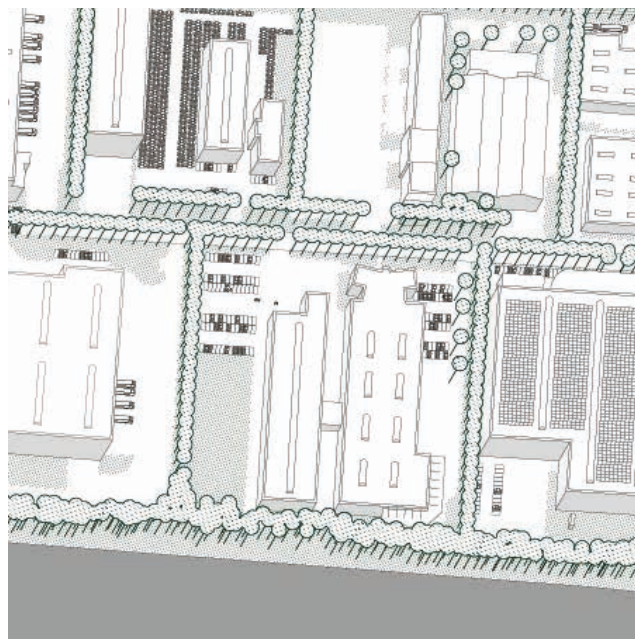


↑ Circulatieruimtes van de New Covent Garden Market, Londen, Verenigd Koninkrijk



Duurzaam regenwaterbeheer

Een van de belangrijkste aanpassingen om steden duurzamer te maken, is het verminderen van de hoeveelheid ondoorlaatbare oppervlakken en het versterken van de waterretentiecapaciteit op de site zelf. Zo wordt de rechtstreekse afvoer van regenwater naar riolen en waterlopen beperkt. In het groengebied langs het tracé van de Zenne en ook tussen de logistieke gebouwen kan een groen netwerk worden aangelegd met wadi's die regenwater lokaal opvangen en opslaan, onder meer afkomstig van de daken. Dit systeem draagt tegelijk bij aan het temperen van het hitte-eilandeffect in dit sterk verharde gebied. Op dezelfde manier kunnen ook waterterugwinningssystemen worden ingezet voor bijvoorbeeld het onderhoud van voertuigen en sanitaire voorzieningen.



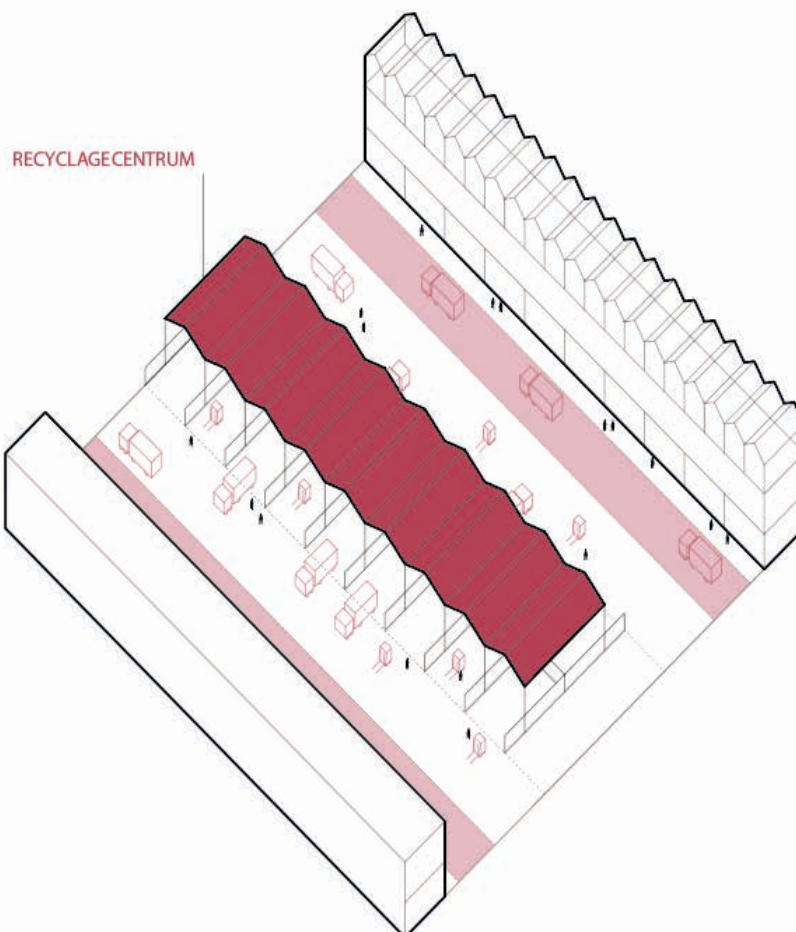
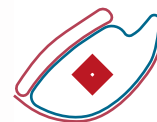
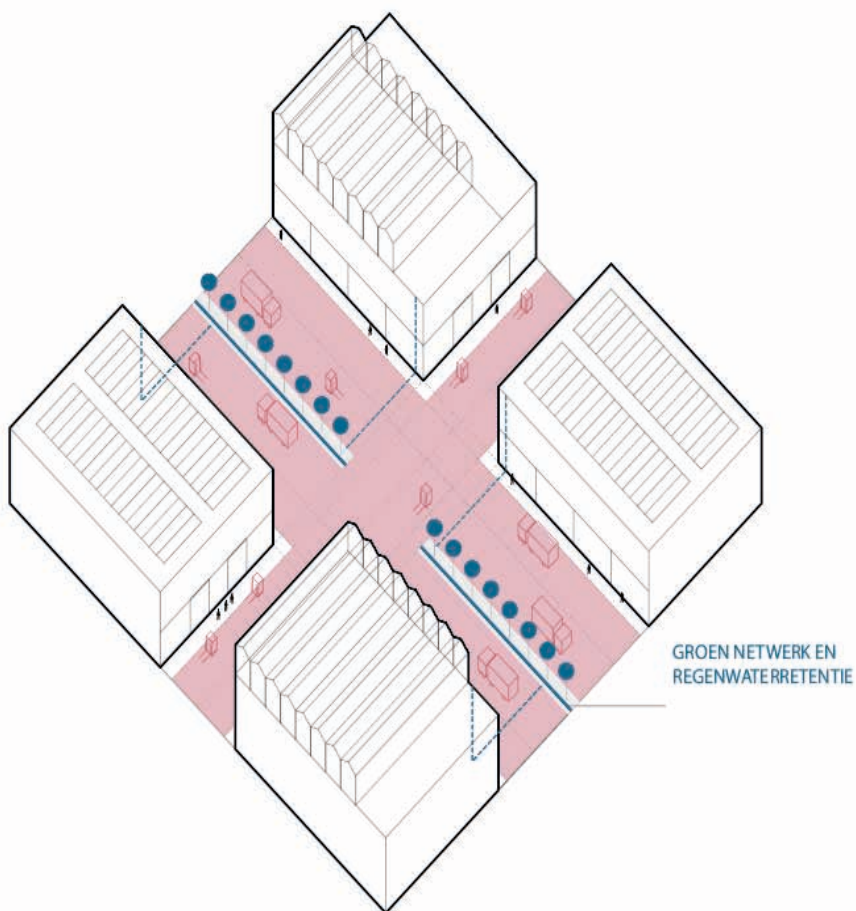
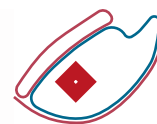
↑ Industriële platformen en waterbeheer, GreenWithGrey-onderzoek, Latitude Platform (Omgeving, 2019-2021), België

Gedeelde recyclagevoorzieningen

De twee grote agrovoedingsspelers op de site zijn de belangrijkste gebruikers van het recyclagecentrum van Veolia aan de Werkhuizenkaai. Momenteel moeten vrachtwagens de site verlaten en opnieuw binnenrijden om deze infrastructuur te bereiken. De aanleg van een gedeeld recyclagecentrum op een gemeenschappelijk terrein kan de verkeersdruk op de openbare ruimte verminderen en het transport van afvalstromen binnen een beveiligde omgeving gemakkelijker maken.



↑ Recypark, 51N4E, Molenbeek, België



DE RAND

Logistieke ruggengraat

De zuidelijke rand van het OGSO, die vandaag te weinig wordt benut, biedt heel wat mogelijkheden om het gebied logistiek toegankelijker te maken. Door een centrale ontsluitingsweg aan de achterkant in te richten, kunnen verkeersconflicten op de Werkhuizenkaai worden verminderd en kan de hinder van het zware vrachtverkeer worden verschoven naar de zone langs de spoorweg. In deze configuratie kunnen nieuwe verticale parkeervoorzieningen aan de rand van de site worden ingericht.



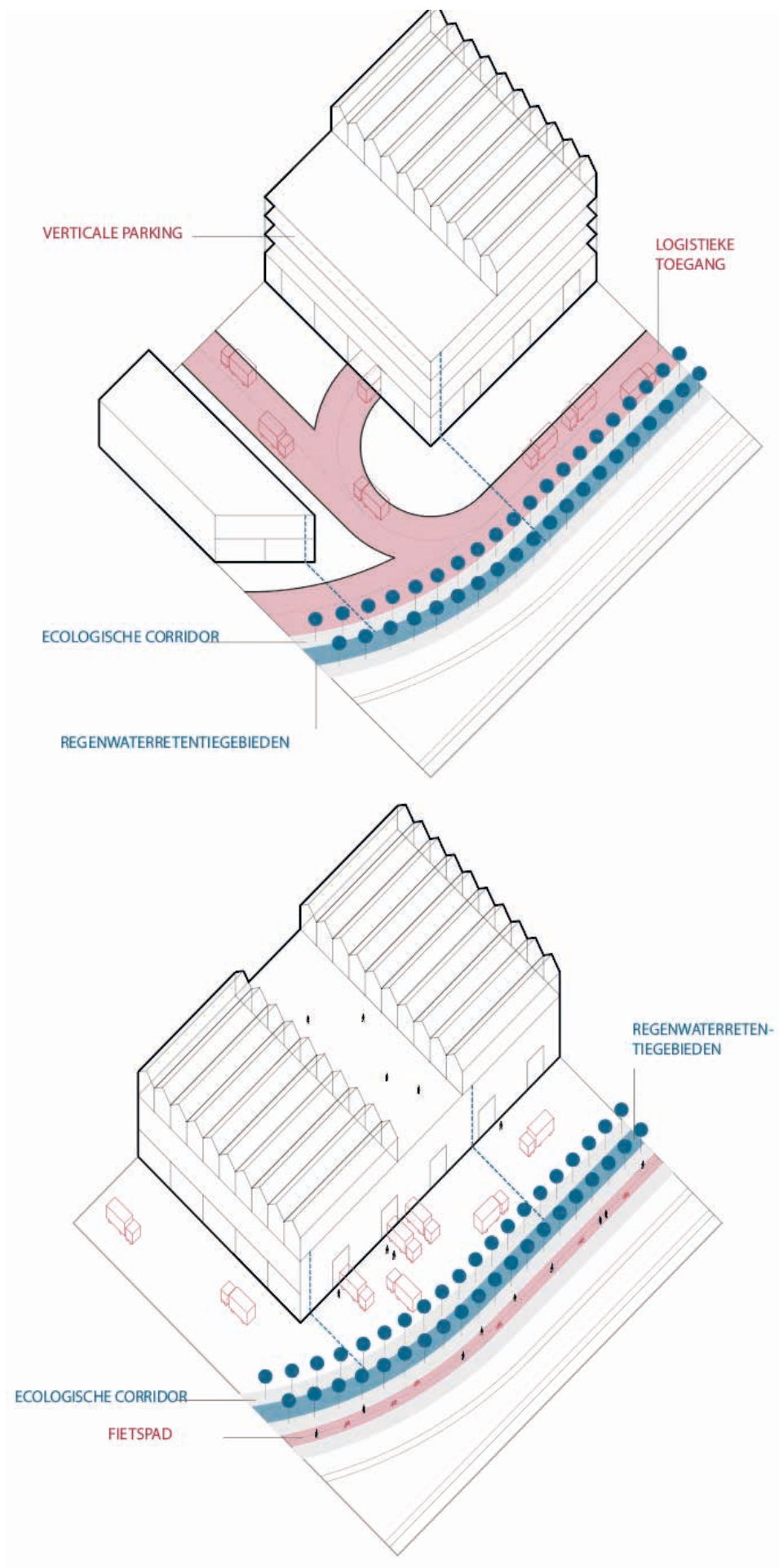
↑ Beveiligde logistieke toegang, New Covent Garden Market, Londen, Verenigd Koninkrijk

Ecologische en voetgangerscorridor

Welke logistieke optie ook wordt gekozen, de nadruk moet stevast liggen op het versterken van de groene corridor langs de spoorlijn, die een verbinding vormt tussen Schaarbeek en het Koninklijk Domein. Deze groene corridor moet worden behouden en versterkt door systemen in te bouwen die het regenwater van de daken opvangen en vasthouden. Idealiter wordt deze inrichting aangevuld met een fietspad, dat een alternatieve fietsverbinding creëert tussen het Kanaal en de stationswijk van Schaarbeek.



↑ Fietssnelweg, Brussel, België





05.

CONCLUSIE

RICHTLIJNEN VOOR HET TOEKOMSTIGE MASTERPLAN

Via de verkenning van grootschalige scenario's en het scherpstellen van mogelijke ruimtelijke inrichtingstypologieën voor bepaalde delen van de site, dachten Perspective, het studiebureau en alle leden van de stuurgroep samen na over mogelijke richtlijnen die richting moeten geven aan het toekomstige masterplan.

Binnen diezelfde dynamiek werd er ook overlegd met Leefmilieu Brussel en Brussel Mobiliteit om een aantal principes vast te klikken in verband met de vestiging van nieuwe productieactiviteiten en rond mobiliteit, twee centrale aandachtspunten. De studie vertrekt immers vanuit de ambitie om synergieën te creëren tussen de bestaande functies van het OGSO en andere mogelijke programma's. Deze voorstudie gaat bovendien uit van het principe dat industriële en logistieke activiteiten in het Brussels Gewest behouden moeten blijven. Alle voorgestelde nevenfuncties zijn dus ondergeschikt aan de logistieke hoofdfunctie van het OGSO.

Al die mogelijke trajecten - gegroepeerd per thema - zijn belangrijke aandachtspunten voor de toekomstige ontwikkeling van de site. Ze illustreren de verwachtingen van de lokale betrokken partijen en sluiten aan bij de ambitie van een groothandelsmarkt die duurzamer wil zijn en beter geïntegreerd is in het Brusselse stadsweefsel.

Productie en logistiek

- > Een beschermde en geoptimaliseerde logistieke kern bestendigen.
- > De bestaande agrovoedingsactiviteiten behouden en de logistieke capaciteit optrekken.
- > Diensten toevoegen speciaal voor de agrovoedingssector.
- > Productieruimtes optimaliseren door de verticale organisatie van logistieke gebouwen.
- > Kiezen voor verticale parkeervoorzieningen en programma's om de beschikbare ruimte maximaal te benutten.

Sociaal-economische aspecten

- > Interfacefuncties langs het kanaal creëren (kleinschalige voedingsactiviteiten, Good Food Hub, showrooms voor leveranciers).
- > Publieksgerichte programma's aan de rand van de site plannen.
- > Voorzieningen integreren voor werknemers (catering, sanitaire voorzieningen) en

buurtbewoners (recreatieruimtes, kinderopvang).

- > Daken gebruiken voor stadslandbouw of publiek toegankelijke sportinfrastructuur.
- > Een educatief centrum oprichten rond duurzame voeding.
- > Ruimtes ontwikkelen voor start-ups rond circulaire voedselproductie.

Mobiliteit

- > Zorgen voor een betere logistieke toegankelijkheid, met veilige, multimodale infrastructuren.
- > Logistieke stromen rationaliseren (gecombineerde en beveiligde toegang).
- > De circulatie binnen de logistieke Vlake beveiligen en structureren.
- > Een mobiliteitsstudie uitvoeren rond de Van Praet-zone, met aandacht voor de logistieke toegankelijkheid (zie programma van SVC8).
- > De infrastructuur voor actieve mobiliteit langs het kanaal verbeteren, zodat het gebied beter toegankelijk is voor het publiek.
- > Een nieuwe fietssnelweg aanleggen tussen het station van Schaarbeek en fietssnelweg C38.

Milieu en circulariteit

- > Afval reduceren via in-house recyclage, een programma opzetten om verpakkingen te verminderen en zorgen voor gebundelde, geëlektrificeerde last-mile leveringen.
- > Het tracé van de Zenne zichtbaar maken met een bovengrondse begroeiing.
- > Het aantal verharde oppervlakken terugschroeven, zorgen voor meer groen en een efficiënt regenwaterbeheer.
- > De bodem tijdens toekomstige ontwikkelingen geleidelijk saneren.

TABEL MET 'QUICK-WINS'

		Niveau van ingreep	Technische complexiteit	Draagvlak bij de partijen	Financiële investering	Timing
THEMA	TRAJECTEN					
Productie en logistiek	Een beschermde en geoptimaliseerde logistieke kern bestendigen.	middelhoog	middelhoog	hoog	middelhoog	middelhoog
	De bestaande agrovoedingsactiviteiten behouden en de logistieke capaciteit optrekken.	hoog	middelhoog	hoog	hoog	middelhoog
	Diensten toevoegen speciaal voor de agrovoedingssector.	gering	middelhoog	middelhoog	middelhoog	middelhoog
	Productieruimtes optimaliseren door de verticale organisatie van logistieke gebouwen.	hoog	hoog	gering	hoog	hoog
		hoog	hoog	gering	hoog	hoog
	Kiezen voor verticale parkeervoorzieningen en programma's om de beschikbare ruimte maximaal te benutten.	hoog	hoog	middelhoog	hoog	hoog
	Interfacefuncties langs het kanaal creëren (kleinschalige voedingsactiviteiten, Good Food Hub, showrooms voor leveranciers).	hoog	middelhoog	gering	hoog	hoog
	Publieksgerichte programma's aan de rand van de site plannen.	middelhoog	middelhoog	middelhoog	middelhoog	middelhoog
	Voorzieningen integreren voor werknemers (catering, sanitaire voorzieningen) en buurtbewoners (recreatieruimtes, kinderopvang).	hoog	hoog	gering	hoog	hoog
	Daken gebruiken voor stadslandbouw of publiek toegankelijke sportinfrastructuur.	hoog	hoog	gering	hoog	hoog
Sociaal-economische aspecten	Een educatief centrum oprichten rond duurzame voeding.	hoog	middelhoog	middelhoog	hoog	hoog
	Ruimtes ontwikkelen voor start-ups rond circulaire voedselproductie.	hoog	hoog	gering	hoog	hoog
	Zorgen voor een betere logistieke toegankelijkheid, met veilige, multimodale infrastructuur.	middelhoog	middelhoog	hoog	middelhoog	gering
	Logistieke stromen rationaliseren (gecombineerde en beveiligde toegang).	gering	middelhoog	hoog	middelhoog	gering
	De circulatie binnen de logistieke Vlake beveiligen en structureren.	middelhoog	middelhoog	middelhoog	middelhoog	middelhoog
Mobiliteit						

**Milieu en
circulariteit**

	Niveau van ingreep	Technische complexiteit	Draagvlak bij de partijen	Financiële investering	Timing
Een mobiliteitsstudie uitvoeren rond de Van Praet-zone, met aandacht voor de logistieke toegankelijkheid (zie programma van SVC8).	<i>gering</i>	<i>hoog</i>	<i>hoog</i>	<i>gering</i>	<i>gering</i>
De infrastructuur voor actieve mobiliteit langs het kanaal verbeteren, die beter toegankelijk is voor het publiek.	<i>middelhoog</i>	<i>middelhoog</i>	<i>hoog</i>	<i>gering</i>	<i>gering</i>
Een nieuwe fietssnelweg aanleggen tussen het station van Schaarbeek en fietssnelweg C38.	<i>hoog</i>	<i>hoog</i>	<i>middelhoog</i>	<i>hoog</i>	<i>hoog</i>
De binnenvaart ontwikkelen.	<i>hoog</i>	<i>hoog</i>	<i>gering</i>	<i>hoog</i>	<i>hoog</i>
Het vrachtvervoer per spoor ontwikkelen.	<i>middelhoog</i>	<i>hoog</i>	<i>middelhoog</i>	<i>hoog</i>	<i>middelhoog</i>
Afval reduceren via in-house recyclage, een programma opzetten om verpakkingen te verminderen en zorgen voor gebundelde, geëlektrificeerde 'last mile' leveringen.	<i>hoog</i>	<i>hoog</i>	<i>gering</i>	<i>hoog</i>	<i>hoog</i>
Het tracé van de Zenne zichtbaar maken met een bovengrondse begroeiing.	<i>gering</i>	<i>gering</i>	<i>gering</i>	<i>gering</i>	<i>gering</i>
Het aantal verharde oppervlakken terugschroeven, zorgen voor meer groen en een efficiënt regenwaterbeheer.	<i>middelhoog</i>	<i>hoog</i>	<i>middelhoog</i>	<i>hoog</i>	<i>hoog</i>
De bodem tijdens toekomstige ontwikkelingen geleidelijk saneren.					



BIJLAGEN

. GEGEVENSVERZAMELING

. NOTULEN VAN DE STUURGROEPVERGADERINGEN (01-02-03)

Vragenlijst voorgelegd aan de partijen van het OGSO om gegevens te verzamelen

STATUT									
Acteur	Gestionnaire	Type d'activité économique (code NACE)	Fin de la concession	Période de négociation préalable à la fin de la concession	Parcelles (n°+m2)	Concession (nr+m2)	Empreinte au sol des bâtiments (m2)	Espaces extérieurs (m2)	Espaces ex couverts
<i>mabru</i>	Mabru asbl		2042		- 110G2 : 12ha - 110V00 : 284 m ²		56556 m ²	63444 m ²	19013
<i>cefl</i>	CEFL SC	82990	2042	?	- 110N000 : 55367 m ² - 611L000 : 36602 m ² - 527F2 : 34751 m ² - 527E2 : 5809 m ²		30000 m ²	42504 m ²	12800 (project)

BUDGET					ACTIVITE				
Chiffre d'affaires annuel (€)	Bénéfice annuel (€)	Types de revenus (ventes, parking, subsidies etc.) (%)	Dépenses annuelles (€)	Type de dépenses (%)	Période d'ouverture (jours + heures)	Nombre et type de vendeurs	Nombre de travailleurs	Provenance des travailleurs (%)	Provenance des clients
4.366.929,13 € 500 millions € d'échange	16.674€				LU-DIM 04-15h	110 entreprises (producteurs et grossistes)	700-900	Bruxelles et environs	Bruxelles / B Nord de la Luxemb Allemagne /
2.093.092€	0€	Revenus de location des importateurs, parking, autres locations	Voir bilan	Voir bilan	LU-VE 04-15h	20 importateurs fruits-légumes	300-350	Bruxelles et environs	Benelux - N Fran

SURFACE						
Extérieurs (m2)	Parking (m2)	Espaces de vente (m2)	Espaces de stockage (m2)	Espaces de bureau (m2)	Espaces techniques (m2)	Espaces communautaires (cafétéria, salle de pause, douches...) (m2)
m²		40000 m²				Buvette
m² (total)	Places de parking 248 voitures 39 camions 197 chargement/déchargement camions 24 vélos	20 concessions < 5% de la surface de stockage	20 concessions 25000 m²	< 5% de la surface de stockage	500 m²	minime

PROVENANCE					ÉNERGIE / EAU / DÉCHET				
Provenance des fournisseurs (%)	Provenance des fournisseurs (%)	Nombre de véhicule par jour	Marchandises importées par an (type + kg)	Marchandises vendues par an (type + kg)	Énergie produite sur le site (kwh + type)	Énergie utilisée sur le site (kwh)	Système de récupération d'eau (oui/non + %)	Quantité, type et destination des déchets	Quantité de downcycling de palettes
Belgique / France / Luxembourg / Espagne		2500 véhicules 150 camions pour la réception de marchandises	15000 T par semaine 810 kT/an					Invenus : 2T par jour données au CPAS Cartons et plastique : firme extérieure Reste : Veolia	
Ordre de la ce	Europe Afrique Amérique de Sud	entre 12000 et 14000 par mois	600-900 kT	idem à 1,1 kT près	Panneaux solaires 1750 MWh	Achat + panneaux 5675 MWh	Non	Organique 1,1 kT Autre 1 kT	A demander à Veolia



Etude préliminaire ZEMU (zone d'entreprises en milieu urbain)

Comité de pilotage (01) du 14 octobre 2024

Compte rendu

Présence :

Simone Valerio : **KADERSTUDIO**

Octavio Piñeiro : **Latitude platform**

Arnaud Kinnaer, Caroline Jadot, Philippe Itschert : **Ville de Bruxelles**

Philippe Devigne : **CEFL (représente aussi Mabru)**

Fabrice Thiels : **Communauté Portuaire Bruxelloise**

Clémence Bosquet : **Commune de Schaerbeek**

Milène Deneubourg, Sylvie Lemaire : **Perspective**

Ordre du jour :

> Introduction et présentation du contexte de l'étude préliminaire de la ZEMU par Perspective.

> Présentation de la méthodologie de l'étude préliminaire par le bureau d'étude.

> Présentation de la ZEMU par le bureau d'étude : qu'est-ce qu'une ZEMU ? quel est son périmètre ? quels sont les spécificités ? ...

Retour sur la phase d'élaboration du CRU8 (diagnostic, enjeux et priorités) : résultats issus des consultations avec les différents acteurs en lien avec la ZEMU.

> Présentation d'un inventaire cartographique : mis en évidence des potentiels et particularités de la ZEMU.

> Echanges avec les acteurs en vue d'apporter des données qualitatives et quantitatives à l'inventaire. Pour ce faire, nous vous partageons déjà quelques questions qui seront abordées en séance, en vue de compléter les connaissances de la ZEMU.

Echanges :

- Dans un souci d'exhaustivité, le CEFL et la CPB suggèrent d'élargir l'analyse en incluant l'entreprise Clabot et Sibelga qui constituent des acteurs clés de la zone d'étude. Perspective confirme qu'ils seront contactés pour participer au COPIL (02).
- Le CEFL et la CPB expriment leur inquiétude concernant la possibilité de développer du logement dans cette zone.
- La Ville de Bruxelles et Perspective sont d'accord sur le fait que le logement n'est pas envisagé dans cette zone dans le contexte de la présente étude.
- La Ville de Bruxelles a demandé d'étudier la possibilité, à long terme, de relocaliser Mabru sur le site de Schaerbeek Formation.



- Perspective rappelle que la réalisation d'une étude préliminaire de la zone d'entreprises en milieu urbain (ZEMU) résulte des consultations qui ont eu lieu avec les différents acteurs, dans le cadre de l'élaboration du CRU 8, en vue de préparer les bases d'un futur schéma directeur, le cas échéant (programme du CRU8 pas encore approuvé).
- Perspective mentionne également la réunion de mise au point - avec les acteurs ci-présents - qui a eu lieu en décembre 2023 et dont l'objectif était de poser les bases de l'étude préliminaire dans un cadre collaboratif. Perspective rappelle que l'étude préliminaire s'inscrit dans le cadre de l'élaboration du Contrat de Rénovation Urbaine « Stephenson Reine » qui a notamment pour mission de travailler sur l'articulation entre les quartiers et à ce titre, une meilleure intégration de la ZEMU au sein du périmètre d'étude, tout en renforçant la logistique sur le site.
- La Communauté portuaire s'interroge sur la faisabilité et la pertinence d'une ouverture de la zone aux quartiers voisins. Cette réflexion soulève plusieurs questions, notamment : quels seraient les avantages d'une telle accessibilité pour les habitants et les activités environnantes ? Par ailleurs, il est essentiel de prendre en considération les impératifs de sécurisation des lieux, afin de garantir le bon déroulement des activités de logistique sur le site.
- Sur cette question d'accessibilité aux quartiers, la Ville de Bruxelles met l'accent sur l'importance d'orienter la réflexion vers l'intégration des activités portuaires au sein du site. À ce stade, il semble peu pertinent de chercher à rendre le site davantage accessible. L'objectif serait plutôt de travailler sur sa « traversabilité », afin de favoriser une meilleure circulation au sein du site. Par ailleurs, il pourrait être judicieux d'explorer la possibilité d'introduire d'autres usages sur le site, dans le but de le rendre plus ouvert et accueillant.
- Des zones d'espaces verts sont actuellement en cours de développement pour répondre aux exigences du Plan Régional d'Affectation du Sol (PRAS). Ces aménagements se situent stratégiquement en façade du canal ainsi que le long des docks.
- Le CEFL estime que des modifications concernant les bâtiments de logistique ne sont pas pertinentes.
- Le CEFL estime que la modification des bâtiments logistiques ne constitue pas une démarche pertinente à ce stade. Selon cette perspective, les bâtiments actuels répondent adéquatement aux besoins fonctionnels et logistiques du secteur, toute transformation pourrait entraîner des perturbations inutiles.
- Sur la proposition du Bureau d'étude d'inclure une piste cyclable en bordure de ZEMU, la Ville de Bruxelles évoque la nécessité d'intégrer le réseau cyclable dans une vision plus globale. Il faudrait également préciser le développement des itinéraires piétons et les objectifs associés.



- Pour la Ville de Bruxelles, il n'est pas envisagé de modifier les bâtiments existants. Toutefois, il est crucial d'entrevoir les investissements à venir pour le développement futur de l'infrastructure.
- La Ville de Bruxelles et Perspective insistent sur le fait qu'il est essentiel que CEFL et Mabru soient activement impliqués dans l'étude en tant que parties prenantes clés. Leur participation est précieuse, non seulement pour apporter leur expertise spécifique, mais aussi pour garantir que les enjeux liés à leurs domaines d'activité soient correctement pris en compte. Il est important que les acteurs expriment un intérêt à contribuer à cette démarche, afin d'assurer la pertinence et la réussite de l'étude.
- Le CEFL constate un problème majeur de toxicomanie et de déchets qui affecte la zone, ce qui engendre des nuisances et crée un environnement dangereux et dégradé. Il est crucial de mettre en place des mesures pour résoudre cette problématique.
- En réponse à la réflexion du bureau d'étude d'ajouter d'autres fonctions au sein de la zone, voire des bâtiments existants, le CEFL explique que si des interventions doivent être envisagées sur les bâtiments, il serait préférable de se diriger vers des projets à vocation économique plutôt que de viser une ouverture au public. Réorienter les usages vers des activités économiques pourrait maximiser l'exploitation du site tout en préservant son efficacité fonctionnelle et sa viabilité à long terme. À contrario, l'ouverture au public nécessiterait des investissements et une gestion supplémentaires pour garantir la sécurité, l'accessibilité et les infrastructures adaptées. Il insiste sur le fait que si l'accès au public est permis, cela risque de provoquer une forte opposition.
- La commune de Schaerbeek met en avant les avantages d'une meilleure intégration de la ZEMU avec les quartiers voisins. Une approche paysagère renforcée, associée à des solutions de mobilité douce en bordure de ZEMU offrirait une occasion de relier ces espaces de manière plus fluide et cohérente avec les zones résidentielles, tout en contribuant à améliorer la qualité de vie locale. En outre, il serait bénéfique pour les résidents d'avoir davantage de possibilités d'usages accessibles, répondant aux besoins spécifiques des quartiers environnants, favorisant ainsi une meilleure interaction sociale et renforçant la dynamique entre les différents espaces de la ville.
- Le bureau d'étude et Perspective proposent de revenir vers le CEFL et MABRU dans le cadre d'une bilatérale avant le prochain comité de pilotage. Le bureau d'étude prendra contact dans les meilleurs délais.
- Les deux prochains comité de pilotage sont fixées au :

lundi 18 novembre 2024 (de 14h à 16h)

lundi 16 décembre 2024 (de 14h à 16h)

Nous vous remercions pour votre participation.

Etude préliminaire ZEMU (zone d'entreprises en milieu urbain)

Comité de pilotage (02) du 18 octobre 2024

Compte rendu

Présences :

Simone Valerio : **KADERSTUDIO**
 Octavio Piñeiro : **Latitude platform**
 Arnaud Kinnaer, Caroline Jadot, Hervé Delhove : **Ville de Bruxelles**
 Clémence Bosquet, Romain Corremans : **Commune de Schaerbeek**
 Philippe Devigne : **CEFL (représente aussi Mabru)**
 Fabrice Thiels : **Communauté Portuaire Bruxelloise**
 Laurent Nys : **Mabru**
 Rubis De Smet : **Clabots**
 Sébastien Delbary : **Sibelga**
 Milène Deneubourg, Sylvie Lemaire : **Perspective**

Excusé :

Philippe Itschert : **Ville de Bruxelles**

Ordre du jour :

- Présentation des avancées en vue de l'élaboration des scénarios (dessins, schémas explicatifs, benchmark).
- Echanges et discussions avec les acteurs sur cette base.
- Suite des travaux.

Rappel de la méthodologie de la pré-étude à ce stade d'avancement des travaux :

- Définir les principes d'action suite à la réalisation de l'inventaire du site et des rencontres bilatérales qui ont eu lieu avec Mabru et le CEFL.
- Lister les enjeux urbains logistiques et urbanistiques : besoins futurs pour les activités logistiques.
- Principes d'action pour une amélioration du site : quel fonctionnement autour des marchés agro-alimentaires situés en ville ?

Echanges (par acteurs):

- **Perspective** rappelle que l'étude préliminaire de la ZEMU s'inscrit bien dans le cadre de l'outil de Contrat de Renovation Urbaine, que la mission de l'étude est de préparer les bases de connaissance de la zone en vue de la réalisation d'un master plan (proposé dans le programme non validé du CRU8). L'objectif étant de maintenir et de renforcer la zone de logistique, avec une réflexion sur les possibilités d'ouverture à des fonctions non contraires à la poursuite des activités. En ce sens, la fonction de logement est écartée.

Les propriétaires des parcelles et bâtiments identifiés sont publics. Les concessionnaires financent leurs propres projets d'extension.





- **La communauté portuaire** met en avant la problématique de la mobilité: si l'on parle d'apaisement (mobilité douce) autour de la ZEMU, on crée inévitablement un report de la circulation sur le boulevard Lambermont, ce qui va à l'encontre des activités de la logistique.

La rampe d'accès à l'arrière de la ZEMU, comme proposition d'entrée principale par le bureau d'étude, est utilisée par Infrabel.

Trois réflexions qui sous-tendent le développement de l'étude :

- la zone est située à la périphérie de la ville ;
- la zone est une enclave historique, lieu idéal pour le développement de ce type d'activité ;
- l'accessibilité n'est pas seulement la question de l'entrée, c'est l'accessibilité depuis l'autoroute : il faut donc prendre en considération la mobilité à une plus large échelle (inter-régionale / nationale).

En ce qui concerne la volonté d'apaiser, Mabru s'interroge sur les bénéficiaires de cette initiative. En attente depuis longtemps d'une réflexion et d'une aide des pouvoirs publics pour améliorer la mobilité : le quai des Usines n'est pas destiné à être apaisé dans la mesure où il s'agit avant tout d'un flux de logistique.

Les projets proposés par le bureau d'études sont intéressants mais ils sont liés aux contraintes de moyens financiers.

Le lien direct avec les quartiers avoisinants, ce sont les employés engagés à Mabru.

Les priorités pour Mabru sont claires : l'élargissement des routes logistiques et le soutien des Pouvoirs Publics. Le reste est considéré comme secondaire.

- **La Ville de Bruxelles** soulève la question de l'identification des emplacements les plus stratégiques pour assurer une accessibilité optimale des camions au sein de la ZEMU. Quels sont les axes prioritaires pour le transport de marchandises ?

La Ville indique que le projet de cyclostrade actuellement en développement ajoutera une connexion supplémentaire reliant la place Masui à Cureghem. Ce projet prévoit la construction d'une passerelle spécialement destinée aux cyclistes, située à proximité de Sibelga et de Mabru.

Un flux supplémentaire est ainsi envisagé, renforçant l'importance de leur séparation. La finalisation des travaux est estimée dans un délai de 2 à 3 ans.

La Ville suggère d'intégrer BM et la STIB dans le processus de consultation lié à cette étude.

- **L'entreprise Clabots** indique avoir été sollicitée en amont par la Ville, pour discuter des ajustements concernant l'avenue Van Praet et l'avenue des Croix de Feu. Des solutions ont été proposées, mais entre-temps, trois bandes de circulation ont été fermées. Bien que la problématique du réglage des feux ait été abordée, aucune amélioration notable en matière de synchronisation n'a été mise en œuvre. Autre problématique en lien avec l'accessibilité, la réparation du quai écrasé : qu'en est-il ?



Clabots met en avant deux problématiques :

1. la réduction de l'espace dédié aux voitures à Bruxelles ;
 2. le Plan Good Move, dont l'objectif initial était d'optimiser la logistique, mais dont les conséquences semblent au contraire aggraver la situation.
- **L'entreprise Sibelga** remet en question le bien-fondé de l'objectif d'apaiser le quai des Usines en termes de mobilité, soulignant que cela pose un problème majeur.

Sibelga rappelle qu'elle emploie 1.200 personnes et a soumis à BE un Plan Déplacement Entreprise (PDE) qui encourage la mobilité douce et l'utilisation des transports en commun. De plus, elle souligne le volume important de véhicules de chantier qui circulent quotidiennement, ce qui contraste avec la situation observée au CEFL.

Des contraintes importantes doivent être prises en compte, notamment le positionnement du tram qui limite certaines livraisons par le quai des Usines. La présence des caténaires empêche le passage de certains semi-remorques, ce qui oblige les poids lourds à être redirigés par la rue des Palais. Les transporteurs doivent ensuite remonter la rue Masui.

La circulation supprimée du quai des Usines est inévitablement transférée sur la rue des Palais, entraînant un impact direct.

L'activité de Sibelga revêt un caractère d'utilité publique et n'est pas facilement déplaçable. De plus, les services d'urgence doivent pouvoir se déployer dans la ville et être en mesure de circuler librement.

Les temps d'intervention ont augmenté, ce qui souligne l'importance de maintenir une accessibilité et une vitesse de circulation raisonnables. Il est crucial de désengorger la circulation vers le bas de la zone et de conserver le quai des Usines comme axe de circulation prioritaire.

L'objectif du Plan Good Move, qui vise à apaiser les quartiers, se traduit inévitablement par une pression sur le quai des Usines. Or, apaiser ce secteur est en contradiction avec les objectifs poursuivis.

Si une possibilité de déviation du tram le long du canal est envisagée, cela pourrait avoir des effets bénéfiques pour Clabots et Sibelga.

La séparation des flux de circulation en fonction de leur nature pourrait contribuer à l'apaisement du quai des Usines.

Sibelga a installé une deuxième barrière à l'intérieur du site afin de réguler le trafic.

Pour Sibelga, la densification en hauteur est une solution pour d'aménagement du site.



La prochaine rencontre du Comité de pilotage 03 en présentiel est fixée au lundi 16 décembre 2024 (de 14h à 16h).

Nous vous remercions pour votre participation.



Etude préliminaire ZEMU (zone d'entreprises en milieu urbain)

Comité de pilotage (03) du 16 décembre 2024

Compte rendu

Présences :

Simone Valerio : **KADERSTUDIO**
 Octavio Piñeiro : **Latitude-platform**
 Andrea Aragone : **Latitude-platform**
 Vincent Matzmorr : **STUDIO TUIN EN WERELD**
 Arnaud Kinnaer, Caroline Jadot, Hervé Delhove : **Ville de Bruxelles**
 Clémence Bosquet, Romain Corremans : **Commune de Schaerbeek**
 Philippe Devigne : **CEFL (représente aussi Mabru)**
 Fabrice Thiels : **Communauté Portuaire Bruxelloise**
 Sébastien Delbary : **Sibelga**
 Sylvie Lemaire : **Perspective**

Excusé :

Milène Deneubourg : **Perspective**

Ordre du jour :

1. Présentation des avancées et des deux scénarios (Variante A et Variante B)
2. Echanges et discussions avec les acteurs sur cette base.
3. Suite des travaux.

1. Rappel du contexte et des objectifs de l'étude

La réunion porte sur l'étude préliminaire en vue de la réalisation d'un projet de masterplan sur le site de la ZEMU, dans le cadre de Contrat de Rénovation Urbaine « Stephenson-Reine » / CRU8. A noter que le programme, à ce stade, n'est pas encore validé par le Gouvernement. Pour rappel, Perspective a été mandaté par le cabinet de tutelle pour réaliser l'étude dont objet.

Deux problématiques majeures ont été identifiées dans le cadre des missions du CRU8 :

- la mono-fonctionnalité du site ;
- l'enclavement dû aux éléments naturels environnants, tels que le chemin de fer et le canal.

L'objectif principal est de réfléchir aux solutions pour intégrer ces éléments, tout en répondant aux enjeux logistiques et fonctionnels du site :

- quels scénarios de mobilité envisagés pour améliorer l'accès au site ?
- comment garantir une séparation efficace des flux logistiques dans le développement futur ?
- comment travailler la verticalisation des fonctions dans les bâtiments ?





- comment répondre aux besoins d'espaces pour les activités productives (en lien avec l'agroalimentaire) ?
- comment intégrer des solutions de végétalisation tout en maintenant l'efficacité logistique ?

2. Echanges avec les acteurs

- **Le CEFL** demande à pouvoir communiquer ses réflexions-commentaires après réception de la présentation du bureau d'étude : informations jugées denses, avec des concepts abstraits.
- A la suggestion de développer sur le site des activités/équipements à l'attention du personnel et/ou de la clientèle, le CEFL informe qu'il s'agit uniquement d'activités nocturnes avec un personnel majoritairement peu qualifié. Il existait par le passé la présence de deux cafétérias pour les clients, mais le covid a changé la donne.
- La clientèle est principalement issue du Benelux et de MABRU.
- Le parking MABRU est utilisé pour les camionnettes ; les restaurateurs se déplacent sur place pour examiner les produits. Le parking du CEFL est utilisé pour les camions.
- Le CEFL n'exprime pas de besoins en termes de mixité sur le site.
- **La CPB** relève l'importance d'inclure dans l'analyse les éléments de la situation existante, tels que le chemin de fer et le canal, qui contribuent à l'enclavement. La CPB souligne également que la problématique de la logistique doit être examinée à une échelle plus large que celle de la ZEMU. Ce constat met en évidence à la fois l'opportunité et les limites de l'étude.
- **Perspective** informe que des discussions ont eu lieu – entre le copil 02 et 03) - avec Bruxelles Mobilité et Bruxelles Environnement pour étudier les problématiques liées à la mobilité à une échelle plus large, et envisager l'ouverture de la zone aux activités productives (alimentation). A noter que le programme du CRU8 propose une étude de mobilité qui s'étend du carrefour de la rue Navez/bd Lambermont jusqu'à la ZIR4.
- Concernant l'accès à la logistique, tel que proposé par le bureau d'étude à travers ses deux scénarios - la Variante A conservant les accès principaux quai des Usines et la Variante B proposant un accès à l'arrière de la ZEMU pour améliorer la fluidité à l'intérieur de la zone -, les acteurs (CPB et CEFL/MABRU) relèvent les effets négatifs du scénario B en termes de mobilité principalement au niveau du pont Van Praet et Teichmann (report de camions à un endroit déjà saturé).
- Les acteurs (CPB et CEFL/MABRU) soulignent la contradiction entre l'objectif d'apaiser le Quai des Usines (et ses environs) et les risques de reports de circulation sur les voiries des quartiers voisins que cela pourrait engendrer.
- Il convient de déterminer qui est responsable de garantir la faisabilité de l'accès via le pont Van Praet.



- Il est essentiel de préciser les objectifs de l'étude afin d'assurer une compréhension commune.
- Il convient de rappeler que le plan **Good Move** prévoit d'orienter les activités logistiques vers le Quai des Usines.
- La fiche d'action P7 souligne l'importance de faciliter l'accès aux zones logistiques.
- Concernant la Variante B et la présentation de la « venelle productive »/CityGate Petite Île, Bruxelles (voir présentation) comme exemple de bonne pratique en matière de séparation des flux et d'intégration d'espaces verts, pistes cyclables, **la CPB** relève d'une part, l'utilisation d'un vocabulaire complexe et spécifique ne permettant pas une compréhension aisée des intentions et d'autre part, un exemple inapproprié en terme de flux logistiques.

La question des accès logistiques doit avant tout garantir une séparation des flux pour assurer la sécurité sur le site.

Slide invariant : Une allée centrale dotée de bandes piétonnes dédiées au personnel, ainsi que des formations pour ce dernier. Cependant, il convient de souligner que si les flux de mobilité sont mixtes, la nécessité de renforcer la sécurité de ces espaces pourrait entraîner des coûts supplémentaires, rendant l'aménagement moins économique.

- **La Ville de Bruxelles** considère les scénarios proposés comme intéressants, sans exprimer de préférence particulière pour les principes envisagés concernant le Quai des Usines.
- Il serait intéressant de distinguer les entrées pour la logistique, des autres entrées.
- Sur le plan environnemental, il serait pertinent d'engager une réflexion sur la mise en place d'un réseau de chaleur, en tenant compte de la proximité de l'incinérateur.
- Accord sur les venelles logistiques.
- Marquage des entrées : comment les différencier ?
- Le diagnostic sera-t-il inclus dans le rapport final ?
- Enjeux stratégiques : quelles sont les sources concernant les besoins identifiés pour l'implémentation de services sportifs et à vocation sociale ? Il est important de préciser les références.
- Invariants : inclure les éléments liés aux services à vocation sociale dans la liste, et pas uniquement ceux liés à la logistique.
- Recommandation pour une étude globale sur l'axe Van Praet-De Trooz.





- Attention au conflit potentiel entre les flux logistiques et le tram au niveau du Quai des Usines.
- Transport fluvial via le canal pour les livraisons : non envisageable en raison du risque de rupture de charge.
- La mixité sur le site est envisageable, à condition qu'elle ne prévoise pas d'accès direct pour le public.
- Quels sont les dispositifs prévus pour gérer les accès ?
- Intégrer Docks et Sibelga sur les plans, en veillant à bien représenter leur emplacement et leur interaction avec l'environnement.
- **Pour la commune de Schaerbeek**, la cyclostrade proposée risque de faire doublon avec les infrastructures existantes. Est-ce un choix stratégique pertinent ?
- Il est nécessaire de contextualiser les itinéraires cyclopiétons en les intégrant dans une vision globale à l'échelle macro, afin de garantir leur cohérence avec les réseaux existants et les besoins territoriaux.
- Priorité aux entreprises : le développement de la zone doit être prioritaire pour répondre aux besoins des entreprises. Il est essentiel de bien identifier les besoins pour garantir leur prise en compte dans les décisions futures.
- Concernant les venelles logistiques : veiller à l'utilisation de termes appropriés ainsi qu'à la pertinence des images d'illustration sélectionnées.
- La question des activités de la logistique doit rester prioritaire sur le site. Dès lors, il est impératif qu'une étude de mobilité puisse être réalisée sur un périmètre élargi.
- Concernant la Variante A, les questions de sécurité et de circulation logistique, soulevées par Clabots lors du Copil 02, représentent un risque. Il est essentiel de garantir le respect des flux de circulation dans cette zone.
- Le travail réalisé présente des pistes intéressantes, mais celles-ci demeurent encore trop éloignées des réalités opérationnelles.
- **Sibelga** soulève la question de l'aménagement du Quai des Usines 2.0 : pour rappel, l'entreprise compte plus de 1000 employés, des services de secours, et bien d'autres acteurs.
- La proximité trop grande du tram avec l'entrée des entreprises gêne certaines livraisons et oblige à dévier les camions vers la rue Masui.



- Il est essentiel de garantir une fluidité dans la circulation. Il serait également souhaitable d'instaurer une séparation pour protéger les usagers les plus vulnérables.
- Il existe un risque important que le trafic se dirige vers Schaerbeek et la rue des Palais, entraînant un report partiel des flux dans les quartiers résidentiels.
- Plus on va contraindre le quai des Usines, plus on va diffuser la circulation dans les zones d'habitation.
- Le réseau de chaleur présente un réel intérêt, avec un fort potentiel de consommation pour de nouvelles surfaces.
- Pour la sécurité, il semblerait plus logique de repousser le tram plus près du canal.
- Le développement fluvial constitue un axe stratégique important pour compléter l'aspect mobilité, notamment en améliorant les connexions de transport par voie d'eau. Cela permettrait de réduire la congestion routière tout en favorisant des alternatives écologiques et efficaces pour le transport de marchandises : qu'en est-il ? Dans un même ordre d'idée, qu'en est-il du train ?
- Concernant les flux de matériaux, comment cela fonctionne-t-il ? Des camions chargés entrent et sortent régulièrement.
- **Le CEFL** précise que les transports concernent principalement le Benelux. En ce qui concerne la filière locale, il n'existe pas de système de mutualisation pour le dernier kilomètre.
- **Le Bureau d'étude** souhaite avoir plus d'éléments de la part des acteurs en ce qui concerne le développement de leurs activités : la mobilité, verticalité des parkings, pas demandeur d'ouverture au public, pas d'ouverture à d'autres fonctions.

Suite des travaux :

- Finalisation du rapport final par le bureau d'étude et envoi aux membres du comité de pilotage : 29 janvier
- Retours des commentaires des membres du comité de pilotage : 7 février
- Adaptation du rapport final : 15 février

