

# **Platform C**

**Ontwerpend  
onderzoek i.f.v. visie  
Romeinsesteenweg-  
Parking C**

**eindrapport  
NL**

# 00

## INHOUDSOPGAVE

### 01 INTRODUCTIE

### 02 TERUGBLIK 4 WERKSESSIES

### 03 4 SCENARIO'S + AFWEGINGSKADER

01 - verwevenheid

02 - klimaatrobuust

03 - programma

04 - mobiliteit

### 04 CONCLUSIES RUIMTEVRAGEN

01 - groenblauwe onderlegger

02 - ademend programma

03 - fietsnetwerk

04 - multimodale hubs

05 - gemotoriseerd verkeer

06 - optimaliseren van de parkeercapaciteit

07 - gestapeld parkeren

08 - permanent programma: ateliers en ruimte voor stadslogistiek

09 - stelplaatsen

10 - wonen

### 05 ROMEINSESTEENWEG

# DOELSTELLING RAPPORT

Het doel van dit rapport is tweezijdig;

**- Ten eerste dient het als leeswijzer om al het studiemateriaal, dat tijdens de werksessies is ontwikkeld, te situeren.**

In **Hoofdstuk 1 - Introductie** geven we een uiteenzetting van de opzet en de werkwijze van dit studie- en overlegtraject. Verder geven we een korte synthese mee van de visie die we tijdens de werksessies hebben ontwikkeld.

In **Hoofdstuk 2 - Terugblik op de 4 werksessies** geven we een kort overzicht van de verschillende documenten die tijdens de werksessies zijn opgemaakt en worden opgenomen als bijlage.

In **Hoofdstuk 3 - Afwegingsmatrix op basis van de scenario's** geven we een korte samenvatting van de standpunten van de actoren op basis van de ingevulde afwegingsmatrix. De ingevulde afwegingsmatrix geeft een overzicht van de convergenties en divergenties van de verschillende actoren, op basis van concrete stellingen die werden opgemaakt in relatie tot de scenario's. Belangrijk: in dit rapport wordt een korte samenvatting meegegeven, de exacte argumenten zijn raadpleegbaar in bijlage.

**- Ten tweede hebben we een aantal inhoudelijke inzichten gedocumenteerd per ruimtevraag.**

In **Hoofdstuk 4 - Conclusies Ruimtevragen** willen we voor de belangrijkste ruimtevragen een aantal aandachtspunten, kansen en randvoorwaarden meegeven. Deze conclusies komen vanuit de expertise van de ontwerpers. Ze werken verder op inzichten die tijdens de werksessies naar boven kwamen.

In **Hoofdstuk 5 - Romeinsesteenweg** sluiten we af met een uiteenzetting van de conclusies van het ontwerpend onderzoek voor de Romeinsesteenweg.

## TRAJECT

**Opzet traject**

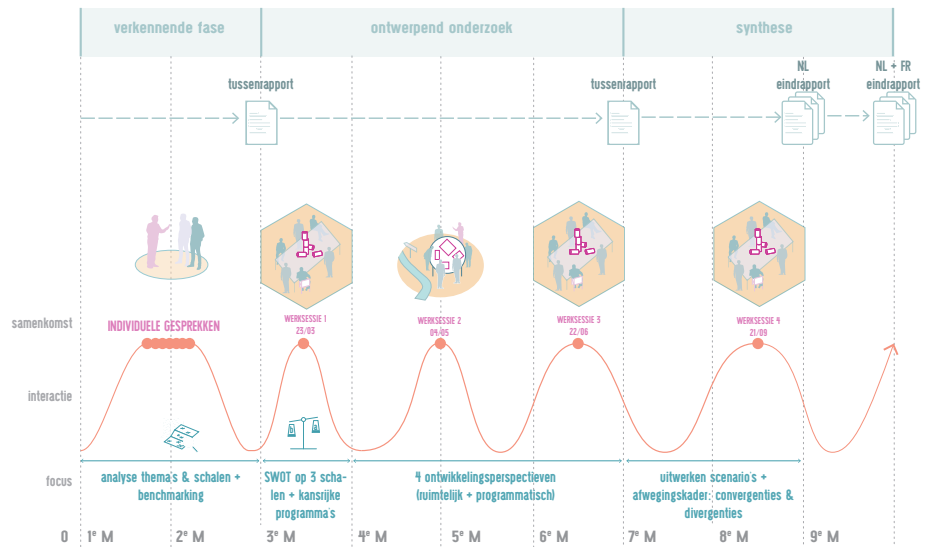
Het doel van dit traject is te komen tot een overzicht van de ideeën, ambities en standpunten met betrekking tot een mogelijke toekomst voor Parking C en de Romeinsesteenweg.

Het is nooit de intentie geweest tot één plan te komen, wél om via een geïntegreerd studie- en overlegtraject te komen tot een overzicht van de convergenties en divergenties alsook een vooruitblik op mogelijke vervolgstappen.

Vanaf de aanvang, en de rest van het traject, werd de opdrachtgever (Departement Omgeving) gelijkgesteld met alle andere actoren. Op deze manier werd er een neutrale en gelijkwaardige omgeving gecreëerd, los van één actor. Inderdaad zal de kwaliteit en het succes van toekomstige ontwikkelingen voor Parking C en de Romeinsesteenweg afhangen van het draagvlak en de open dialoog. Tijdens dit traject werd de focus gelegd op draagvlak tussen de publieke actoren en geen brede communicatie gevoerd met burgers of andere instanties. Het traject is dan ook minder een eindpunt dan wel een heropstart van deze gesprekken. Er zijn namelijk nog enkele belangrijke knopen die moeten worden doorgehakt. We denken hierbij aan;

- ontsluiting van de site. Hieromtrent is dan ook een aparte intergewestelijke mobiliteitsstudie en overlegtraject opgestart die kijkt naar de Heizel-site in haar geheel.
- juridische procedures die lopen met betrekking tot de verbindingsweg en de erfpacht-overeenkomst tussen Stad Brussel en Ghelamco.

Deze hangijzers waren ook de reden dat sommige publieke actoren afgehaakt hebben bij aanvang van het traject. Het is dan ook noodzakelijk om deze open dialoog verder te zetten met alle betrokken partijen.



DE WERKWIJZE BESTAAT UIT EEN INTERACTIEF PROCES TUSSEN HET STUDIE- EN OVERLEGTRAJECT.

**Werkwijze**

De discussie werd inhoudelijk gevoerd op basis van het studiemateriaal dat werd opgemaakt in kader van 4 werksessies (zie volgend hoofdstuk 02 - Terugblik 4 werksessies voor een overzicht van de documenten). In deze werksessies was er ruimte om ideeën, wensen of bezorgdheden te delen. Input van de actoren op het studiemateriaal vond plaats tijdens de werksessies, maar ook werd er tijd gegeven om achteraf te reageren via mail.

Werksessie 1 & 2 werden aangevat om dieper in te gaan op vier inhoudelijke thema's. Mogelijke inrichtingen en programma's werden onderzocht per thema en gaven inzicht in de kansen, urgenties en randvoorwaarden. Werksessie 3 en 4 werden aangevat om deze ambities als verschillende 'lagen' op te nemen in 4 scenario's.

Deze scenario's zijn opgesteld met oog op het onderzoeken en aftasten van verschillende ruimtelijke en programmatische ontwikkelingsperspectieven. De variëteit is bewust gekozen en vormgegeven. Het is nooit de intentie geweest om tijdens het proces scenario's te kiezen of uit te komen tot één voorkeursscenario, wel om de mogelijkheden te exploreren en af te toetsen. In die zin zouden elementen van het ene scenario

kunnen worden gecombineerd met elementen van een ander scenario. De scenario's kunnen daarom ook worden gedemonteerd en gelezen vanuit specifieke onderwerpen (bv. fietsnetwerk, tramtracé). Deze logica van demontage werd toegepast in het opstellen van het afwegingskader; hier kregen actoren de kans om een standpunt in te nemen m.b.t. specifieke deelvragen.

**Betrokken actoren+deelnemers**

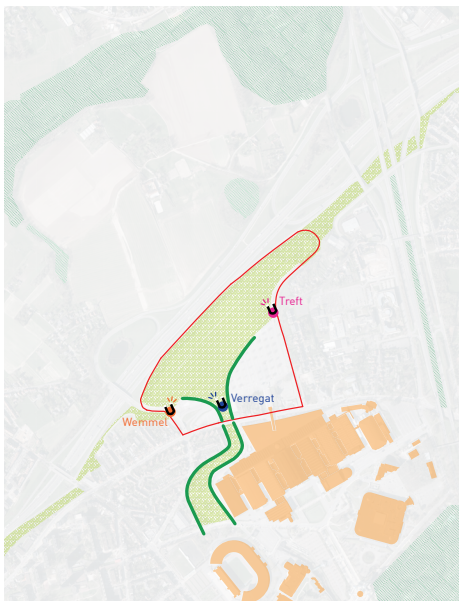
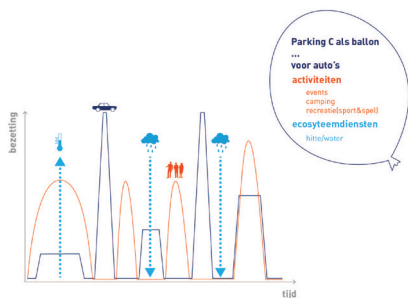
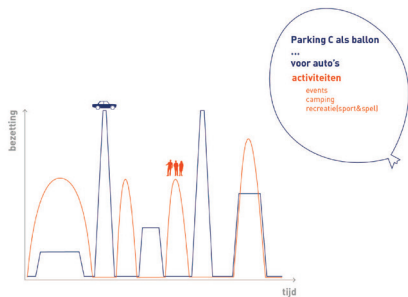
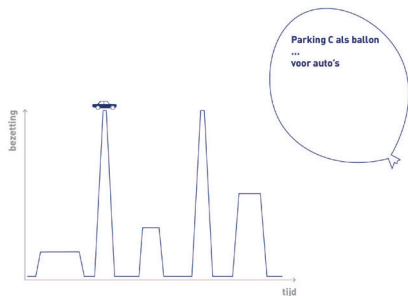
Volledig traject:

- Departement Omgeving
- Perspective
- Gemeente Grimbergen
- Provincie Vlaams-Brabant
- MIVB
- De Werkvennootschap

Enkel WS1:

- Stad Brussel
- Brussels EXPO
- NEO
- MOW
- Gemeente Wemmel

# VISIE



VAN GEÏSOLEERD EILAND NAAR EEN KLIMAAT-ROBUUSTE RUIMTE DAT AANTAKT OP HAAR OMGEVING.

## Van parking C naar platform C

De site "parking C" is een bijzondere kans voor een ontwikkeling die inspeelt op de internationale, regionale en lokale potenties van de locatie. We zijn er van overtuigd dat we in dit traject samen met de actoren op zoek moeten gaan naar de wijze waarop de potenties op deze 3 schaalniveaus gevaloriseerd kunnen worden. We bekijken de site van parking C dus niet als een eiland, maar als een potentiële ontwikkelingspool in verbinding met de stedelijke ruimte, de regionale netwerken (zowel voor auto als binnenkort de sneltram) en als bestemming vanuit een internationaal perspectief.

We denken dat de site een cruciale rol kan spelen in het ontwikkelen en verduurzamen van het ganze Heizelplateau. De site zou tot heden kunnen worden omschreven als 'perifeer'. Hier tegenover staat een omschrijving als 'scharnier' tussen Brussel en de Noordrand. Die laatste strookt beter met de potenties van de site als stedelijk platform.

## Platform C verbindt

De site is momenteel een geïsoleerd eiland. Geprangd tussen de ring, afrittencomplexen en de achterkant van de Heizelpaleizen. Er zijn echter een paar concrete kansen waarop kan worden ingezet. Door de aanleg van het Verregatpark door te trekken, ontstaat er een groene publieke ruimtefiguur die zich opent naar het open ruimtegebied, de Brabantse kouters. Het is een kwalitatieve verbinding die het imago en de logica van een 'achterkant' kan omkeren en een gezicht geeft aan het Heizelcomplex naar de Noordrand. Ten tweede zou de heraanleg van afrittencomplex 7a (waardoor afritten langs oost- en westzijde van Parking C kunnen worden opgeheven) als hefboom kunnen dienen om de site te gaan verbinden met haar omliggende wijken (Panorama in Wemmel, de Verregat-tuinwijk, en de wijk Trefft).

## Platform C als ballonruimte

Het parkeren op platform C verloopt dynamisch; een x aantal dagen staat deze vol, een y aantal dagen staat deze halfvol, en een z aantal dagen staat deze leeg. De vergelijking werd gemaakt met platform C als ballon. Een site waarvan de leegte haar grootste troef is.

Platform C als een ballon die zich vult op sommige momenten en erna terug leegloopt. Momenteel vult die zich enkel met auto's, maar de hypothese luidde om ook te gaan kijken naar hoe de ballon zich kan vullen met mensen (activiteiten) maar ook ecosysteemdiensten kan vervullen door haar 'ademend' vermogen. Het diversifiëren en uitbouwen van dit ademend vermogen vraagt om nieuwe ruimtelijke randvoorwaarden.

Dit soort plekken zijn bijzonder, maar niet minder cruciaal voor een gezond stedelijk weefsel. Het is zaak om deze dynamische bezetting in de vingers te krijgen, om vervolgens te kijken naar de mogelijkheid om andere activiteiten ook te laten doorgaan, welke kunnen plaatsvinden als de parking (half) leegstaat. Hiervoor moet er worden onderzocht hoe de bereikbaarheid van platform C voor verschillende gebruikers en modi kan worden verbeterd. Verder stelt de hypothese dat meerwaarde op twee manier kan gerealiseerd worden en in wisselwerking zal worden onderzocht. Dit kan door het realiseren van gebouwen alsook door het realiseren van de nodige infrastructuur en randcondities om 'ademende' activiteiten een plaats te geven. Anderzijds is het zaak om de huidige grijze vlakte te gaan ontharden met oog voor een betere waterhuishouding en biodiversiteit. Niet alleen is de urgentie groot, het zal ook de meest impactvolle hefboom zijn om de geesten van Parking naar Platform C te krijgen.

In dit hoofdstuk bespreken we de type documenten en de werkwijze die we hebben gehanteerd bij de vier werksessies. Deze compilatie heeft als doel een overzicht te geven maar gaat niet dieper in op de inhoud. Voor meer informatie zijn de documenten per werksessie opgenomen in de bijlage.

**WERKSESSIE 1;** kennismaking en stand van zaken.

**- Overzicht lopende projecten;**

Op basis van het overzicht van de lopende initiatieven werd bij de betrokken actoren bevestiging gevraagd omtrent de volledigheid van dit overzicht, de correctheid van het actuele statuut per lopend initiatief, alsook werd tijd besteed aan het benoemen van vragen en/of onduidelijkheden en waar beschikbaar aan bijhorende antwoorden van de verantwoordelijke actor.

**- Impressie-kaart;** Als vervanging van een initieel geplande wandeling (door de Covid-19 gerelateerde maatregelen), tekende het studiebureau een kaart uit, op basis van hun impressies tijdens een wandeling. Deze kaart focust op de relaties tussen ruimtes (zichten, oriëntatie), landschappelijke kwaliteiten en omgevingsfactoren (geur, geluid, ...) – en tracht deze weer te geven op een grafisch aantrekkelijke manier. Het doel van de kaart is om de bestaande kwaliteiten te herkennen, kennis en ervaring van stakeholders te oogsten, en deze verder te gaan ontwikkelen en opnemen in de verdere scenario's.

**- Analyse aan de hand van de 4 ambities;** Op basis van de analyse per thema werd getracht te peilen naar de ambities en de urgenties. We merken op dat het thema mobiliteit vaker wordt aangehaald dan de andere thema's of ambities.

**- Benchmarks;** Er werden 6 benchmarks voorgesteld. Deze komen zowel uit het binnen- als buitenland en zijn geselecteerd omdat het plekken zijn die zich ofwel situeren in de periferie ofwel een poortfunctie opnemen. Ze zijn allemaal een voorbeeld van dynamisch ruimtegebruik (activeren van lege plekken, in geval van platform C bestemmingsparking, met verschillende activiteiten zoals

evenementen, buurtpark, kamperen). Er werd telkens een schaalvergelijking gemaakt, alsook enkele relevante lessen voor platform C opgenomen.

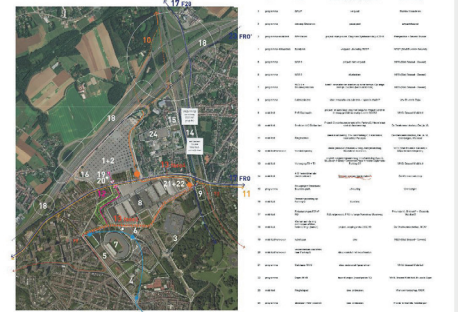
**- Hypothese;** In aansluiting bij de benchmarks werd de hypothese van platform C als ballonruimte voorgesteld (zie Introductie); een ruimte die zich momenteel opvult met auto's op bepaalde dagen, maar in de toekomst ook andere activiteiten of diensten zou kunnen opnemen.

**- Rondetafel bevraging;** Als afsluiter van de sessie konden de actoren reageren op de vragen; Of zij mogelijkheden zien om platform C ook op een andere manier te gebruiken; Op welke wijze dit zou kunnen gebeuren; Wat de randvoorwaarde dan zouden moeten zijn. Alle deelnemers bevestigden de mogelijkheid om platform C ook op andere manier te gaan gebruiken.

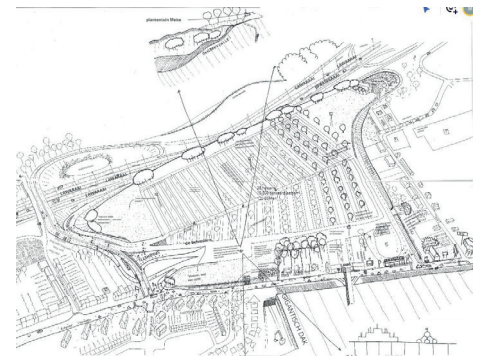
**WERKSESSIE 2;** thematische panelen als aanleiding voor discussie.

**- Nulscenario + Romeinsesteenweg;** Op basis van de lopende initiatieven in WS1 werd er een nulscenario opgesteld, met een variant met/ zonder verbindingsweg. Ook werd dit nulscenario op de Romeinsesteenweg geprojecteerd a.d.h.v. snedes die de ruimte-impact visualiseren. De conclusie hier was dat het huidige profiel niet breed genoeg is om de geplande vervoersmodi (fietsssnelweg, sneltram, optioneel ringtrambus) te gaan voorzien.

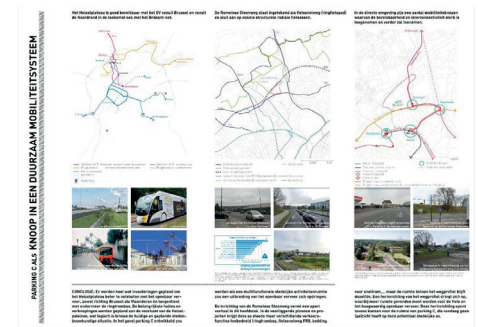
**- Thematische panels;** Per ambitie (zie WS1) werd er steeds meerdere opties getekend, als een manier om voorkeuren en/of bezwaren te bespreken met de groep en nieuwe ideeën voor de toekomst van platform C samen te brengen en te bespreken. Deze verschillende thema's dienen als 'laag' om in de volgende werksessie samen te brengen in verschillende programma-scenario's.



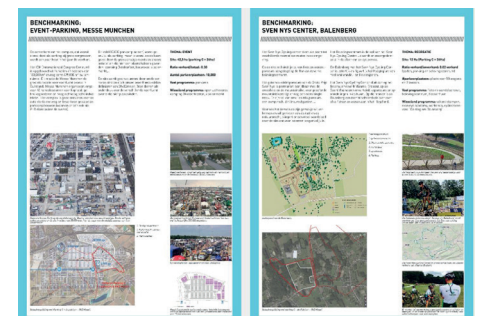
WS1 - OVERZICHT LOPENDE PROJECTEN



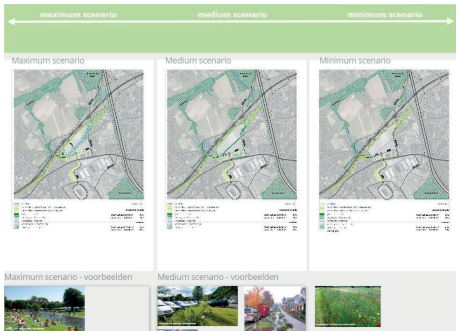
WS1 - IMPRESSIE-KAART



WS1 - ANALYSE 4 AMBITIES



WS1 - BENCHMARKS



WS2 - THEMATISCHE PANELS VOOR DISCUSSIE



WS3 - 1STE VERSIE PROGRAMMA-SCENARIO'S



WS4 - 2E VERSIE PROGRAMMA-SCENARIO'S

- **Parkeerbezetting;** Op basis van de data aangeleverd door Brussel Expo en NEO werd de parkeerbezetting van platform C ruimtelijk gevisualiseerd en besproken. Het onderstreepte het potentieel van meervoudig ruimtegebruik.

**WERKSESSIE 3;** eerste versie programma-scenario's.

- **Evoluties en tendensen;** Volgend op de toelichting door Omgeving van het GRUP dat voor dit gebied van kracht is, werd de actoren gevraagd om de verenigbaarheid van het GRUP te onderzoeken met actuele tendensen en evoluties o.a. geïnspireerd door de thematische panels die in werksessie 2 werden behandeld. Bij de betrokken actoren bestaat consensus dat het huidig GRUP nog steeds relevant is en dat alle tot nog toe besproken ideeën en pistes binnen de werksessies realiseerbaar zijn binnen dit huidige kader. Gezien de lange procedure die een herziening van het GRUP zou vragen, is dit dan ook NIET wenselijk. Om te kunnen inspelen op toekomstige tendensen en evoluties wordt wel aangeraden om te zorgen voor een evolutief plan, met mogelijkheid tot flexibiliteit van invulling. Hierbij wordt o.a. gedacht aan de mogelijke evoluties in mobiliteit i.k.v. de modal shift, de verminderde vraag naar kantoor door toename van thuiswerk,...

Zo werd de vraag gesteld of de 10.000 parkeerplaatsen op lange termijn nog wel nodig zijn en of deze capaciteit kan worden opgevat in functie van een evolutief verhaal (transitie) dat afbouwt op lange termijn (Perspective & Provincie Vlaams-Brabant)

- **1ste versie 4 programma-scenario's;** Op basis van eerder onderzochte thema's en invalshoeken worden verschillende puzzelstukken samengelegd tot 4 mogelijke scenario's voor de toekomstige visie op de site. Elke scenario geeft een

voorbeeld van concrete vertaling de verschillende ruimtelijk structurerende elementen doch elk een duidelijke trekker in het verhaal.

- **Demontage van ruimtevragen;** Elk van de 4 scenario's werd gedemonteerd in de ruimtelijk structurerende elementen waaruit het is opgebouwd. Op deze manier konden de actoren reageren zowel op schaal van een geheel (scenario) als op schaal van een deelaspect (demontage).

**WERKSESSIE 4;** tweede versie programma-scenario's.

- **Scenario-onderzoek Romeinsesteenweg;** Scenario-onderzoek voor de Romeinsesteenweg, volgens een min-med-max scenario, toonde de impact van de verschillende - geplande - vervoersmodi op het profiel van de Romeinsesteenweg. De conclusie was dat er zelfs in het minimum-scenario een breder profiel noodzakelijk is. Verder werd er onderscheid gemaakt tussen twee zones (met/zonder sneltram). De variabelen hadden betrekking op het aantal reserwatiestroken voor de bus (0/1/2) en het statuut en breedte van de fietswielwag/fietspad.

- **2e versie 4 programma-scenario's;** Met inzicht in de reacties op de 1e versie van de scenario's werden de verfijnd op niveau van programma, grafiek en kwantificatie. Er werd getoetst bij de actoren wat ze positief vinden bij elk scenario, en welk aspect zou moeten opgenomen voor verder onderzoek.

- **Intro Afwegingskader;** De actoren kregen inzicht in de logica van de afwegingskader en de manier waarop deze ingevuld dient te worden.

## SCENARIO 1 - KLEINSCHALIG STADION



## SCENARIO 2 - LOGISTIEK SCHARNIER





## SCENARIO 3 - BEDRIJVGIGHEID



## SCENARIO 4 - STEDELIJK LINT



	scenario_1: stadion	scenario_2: scharnier	scenario_3: bedrijvigheid	scenario_4: stedelijk lint
<b>1. aansluiting Verregatpark</b>	de mate waarin en wijze waarop het Verregat doorloopt op PC			
	verloopt via een fiets- en voetgangersbrug over de RS dat een naadloze aansluiting maakt met het Verregatpark	verloopt via een fiets- en voetgangersbrug over de RS dat een naadloze aansluiting maakt met het Verregatpark	verloopt via een gelijkvloerse kruising met de RS, voetgangers krijgen voorrang op het autoverkeer	verloopt via een gelijkvloerse kruising met de RS, voetgangers krijgen voorrang op het autoverkeer
Grimbergen	Green	Green	Red	Red
MIVB	Green	Green	Red	Red
Omgeving	Red	Red	Yellow	Yellow
Perspective	Green	Green	Red	Red
Vlaams Brabant	Green	Green	Red	Red
Werkvennootschap	Green	Green	Red	Red
<b>2. afrit 7a</b>	hoe PC aansluit op de R0			
	de afrit op de R0 wordt volledig ondergronds gebracht, zodat de zachte weggebruiker zich conflictvrij kan verplaatsen op het maaiveld	de afrit op de R0 wordt volledig ondergronds gebracht, zodat de zachte weggebruiker zich conflictvrij kan verplaatsen op het maaiveld	de afrit op de R0 wordt niet ondergronds gebracht, twee rondpunten zorgen voor een voldoende veilige afhandeling van de verkeersstromen	de afrit op de R0 wordt niet ondergronds gebracht, een zebrapad en een rondpunt zorgen voor een voldoende veilige afhandeling van de verkeersstromen
Grimbergen	Green	Green	Red	Red
MIVB	Green	Green	Red	Red
Omgeving	Green	Green	Red	Red
Perspective	Green	Green	Red	Red
Vlaams Brabant	Green	Green	Red	Red
Werkvennootschap	Green	Green	Red	Red
<b>3. lokale schaal</b>	de mate waarin er (1) overlap komt tussen PC en haar omgeving, (2) alsook de verweving van nieuwe ontwikkelingen in relatie tot haar omgeving			
	(1) buurtpark aan Treft loopt uit tot in PC (2) bouwblok aan wijk Treft wordt vervolledigd. Stadion aan RS breekt met de schaal van directe omgeving	(1) geen expliciete overlap met buurt (2) grote logistieke gebouwen breken met directe omgeving (zowel aan Treft, als aan RS), groene buffers moeten worden voorzien.	(1) buurtpark aan Treft loopt uit tot in PC, alsook komt er een buurtpark in het verlegende van de Magnollalaan (2) hoge bebouwing ter hoogte van de wijk Treft	(1) geen expliciete overlap met buurt aan Treft, wel komt er een buurtpark in het verlegende van het Verregatpark (2) bebouwing aan RS zoekt de hoogte op, maar blijft doorwaadbaar
Grimbergen	Red	Green	Green	Yellow
MIVB	Green	Green	Green	Yellow
Omgeving	Green	Red	Green	Yellow
Perspective	Green	Green	Green	Yellow
Vlaams Brabant	Green	Green	Green	Yellow
Werkvennootschap	Green	Green	Green	Yellow
<b>4. regionale schaal</b>	de mate waarin PC zich verhoudt tot de regio			
	er wordt niet specifiek ingezet op ontwikkelingen die op regionale schaal werken	PC kent een strategische locatie in de regio (Noordrand-Brussel) en zet hier breed op in; (1) ontwikkeling als <b>scharnier</b> (bus- en tramstalling, logistiek met toegevoegde waarde)	PC kent een strategische locatie in de regio (Noordrand-Brussel) en zet hier breed op in; (1) ontwikkeling als <b>werkplek</b> (kleine maakbedrijven, kantoorachtigen, 'circularium' ivf Heizelpaleizen), (2) ontwikkeling van een <b>poortfunctie</b> (infopunt, fietsverhuur...), dit ter hoogte van de tramhalte Treft	er wordt niet specifiek ingezet op ontwikkelingen die op regionale schaal werken
Grimbergen	Red	Green	Green	Red
MIVB	Green	Green	Green	Red
Omgeving	Green	Green	Green	Red
Perspective	Green	Green	Green	Red
Vlaams Brabant	Green	Green	Green	Red
Werkvennootschap	Green	Green	Green	Red
<b>5. internationale schaal</b>	de mate waarin PC zich verhoudt tot de Heizel			
	PC als verlengstuk van de Heizelplateau, kan grootschalige programma's opnemen/overnemen (sport- eventhal...), Op voorwaarde dat dit programma voortkomt uit een grondige behoefte studie en niet in concurrentie is met de bestaande activiteiten op de Heizel.	PC als onderdeel van functioneel geheel van Heizelplateau. Ontwikkelingen die HP ondersteunen kan, zoals (1) tijdelijk verblijven (apart-hotel) en (2) 'circularium' ivf Heizelpaleizen	PC als onderdeel van functioneel geheel van Heizelplateau. Ontwikkelingen die HP ondersteunen kan, zoals (2) 'circularium' ivf Heizelpaleizen	PC als onderdeel van functioneel geheel van Heizelplateau. Ontwikkelingen die HP ondersteunen kan, zoals (1) tijdelijk verblijven (apart-hotel)
Grimbergen	Green	Green	Green	Green
MIVB	Green	Green	Green	Green
Omgeving	Green	Green	Green	Green
Perspective	Green	Green	Green	Green
Vlaams Brabant	Green	Green	Green	Green
Werkvennootschap	Green	Green	Green	Green

**1.1 Aansluiting Verregatpark – de mate waarin en wijze waarop het Verregatpark doorloopt op platform C**  
**De voetgangersstromen tussen platform C en het Heizelpaleizen bij grote events zijn aanzienlijk. De oversteekbaarheid van de Romeinsesteenweg moet hier dan ook veilig en vlot kunnen verlopen. Belangrijk hierbij is om het statuut van Romeinsesteenweg te bepalen; is het een verzamelweg of wordt het een meer lokale weg? Niettemin, kan men toch spreken over een bescheiden draagvlak om dit via een fiets- en voetgangersbrug te gaan organiseren.**

**-Dep. Omgeving** is sceptisch (niet akkoord) voor een brug over de Romeinsesteenweg als uitgangspunt, en stelt dat de Romeinsesteenweg als geheel eerst verder moet worden bekeken en vormgegeven. Oversteekbaarheid zou op verschillende plekken moeten worden gegarandeerd. Het strekt tot aanbeveling om te bekijken hoe overstekende voetgangers maximaal op groen licht kunnen rekenen. Ze sluiten een brug niet uit, maar stellen dat dit afhankelijk is van het statuut als stedelijke weg (stadsboulevard, openbaar vervoersas, 30/50 km/u).  
**-MIVB** stelt hierbij de voorwaarde dat een mobiliteitsstudie naar de verkeersstromen (voegangers, fiets en auto) moet aantonen of dit wenselijk is.

**-Perspective** waarschuwt langs de andere kant voor een gelijkvloerse kruising met mogelijk conflict tijdens events tussen het autoverkeer op de Romeinsesteenweg en de bezoekers.  
**-Provincie** heeft een expliciete voorkeur voor een conflictvrije fiets- en voetgangersbrug, om de intermodale uitwisseling tussen platform C en openbaar vervoer, ... maximaal te faciliteren voor traag verkeer. Ze duiden op het belang van deze verbinding voor het fietsverkeer (aansluiting FR0), die tevens de functie van platform C als intermodaal knooppunt kan versterken.  
**-Grimbergen** is sceptisch (niet akkoord) met een gelijkvloerse kruising over de Romeinsesteenweg, waar voetgangers voorrang krijgen op het

autoverkeer.

## 1.2 Afrit 7a – hoe platform C aansluit op de R0

**De aansluiting van platform C op de R0 zal worden heraangelegd en geoptimaliseerd ter hoogte van het afrittencomplex. Niettemin is de ruimtelijke impact van zo'n aansluitingsweg ter hoogte van platform C groot.**

**Er is dan ook een bescheiden draagvlak om dit ondergronds aan te leggen:**

-MIVB stelt als voorwaarde dat een vlotte aansluiting met platform C en Heizel moet worden gegarandeerd voor voetgangers.

-Perspective geeft de opmerking mee dat een dergelijke ondergrondse infrastructuur een aanzienlijk kostenplaatje meedraagt en waarschuwt voor de financiële capaciteit voor zo'n project.

**Er is dan ook meer tegenkating om dit bovengronds aan te leggen:**

-Dep. Omgeving stelt dat een bovengrondse verbinding voorname-lijk nadelen heeft en de ruimtelijke ontwikkeling beperkt; het ligt in een conflictzone met de geplande fiets-snelweg en veroorzaakt een disconnectie met het gebied erachter.

-Grimbergen stelt dat de veiligheid voor fiets en voetgangers in het gedrang komt en dat bij een bovengrondse verbindingsweg een capaciteitsprobleem kan ontstaan, gezien voetgangers die oversteken de vlotte toevoer naar de parking zullen vertragen.

-Provincie stelt dat de veiligheid van fietsers en voetgangers in gedrang komt en dat bij een bovengrondse verbindingsweg een capaciteitsprobleem kan ontstaan, gezien voetgangers die oversteken de vlotte toevoer naar de parkings zullen vertragen.

**1.3 Lokale schaal - de mate waarin er (1) overlap komt tussen platform C en haar omgeving, (2) alsook de verweving van nieuwe ontwikkelingen in relatie tot haar omgeving**  
**Algemeen kan worden geconcludeerd dat lokale verweving van groot belang is voor alle partijen\*.**

-Programma-activiteiten die hieraan

kunnen bijdragen, zoals buurtvoorzieningen, sluiten zich het beste aan bij de wijk Treft, of bij de tuinwijk Verregat. Belangrijk hierbij is dat deze plekken voldoende worden opgeladen (met voldoende grote groenruimte, of programma-activiteiten).

-Programma-activiteiten die hier een bedreiging voor kunnen zijn; a. zoals logistiek of bedrijvigheid, moeten met de nodige aandacht worden ingepast in het weefsel; voldoende levendige gevels, voldoende afstand tov woningen, geen 'verkotting' van de percelen door omheiningen, dakoppervlaktes benutten, voldoende mixiteit zodat sociale controle kan worden gegarandeerd.

b. zoals een stadion (zie specificaties 'stadion' in bijlage scenario 1), zou moeten kijken naar voldoende mixiteit in haar programma.

-Dep. Omgeving suggereert dat het combineren van het stadion (zie specificaties 'stadion' in bijlage scenario 1) met een lokale of regionale voorziening voldoende levendigheid en ruimtegebruik moet waarborgen, die lokaal toegevoegde waarde garandeert.

-Woonactiviteit zou kunnen bijdragen aan de verweving van platform C met haar omgeving, waar het aansluit bij het bestaande weefsel. Hieruit blijkt voort dat er meer draagvlak is voor woonontwikkeling aan de RS bij de tuinwijk Verregat en Wemmel, dan in aansluiting bij de wijk Treft:

-Dep. Omgeving stelt dat het bouw-blok afwerken thv Treft een optie is, maar geen voorwaarde. Hiernaast stelt het dat een voldoende kritische massa aan woonontwikkeling juist interessant kan zijn om ook nieuwe voorzieningen aan te koppelen, die een meerwaarde genereren voor platform C en haar directe omgeving. -DWV en Grimbergen zijn tegen het verleggen van het tram-tracé omdat deze reeds is vastgelegd door de projectgroep in de Startnota - GRUP sneltram (2020)

-Grimbergen gaat volledig niet akkoord met woonontwikkeling op platform C.

\*Een aantal van de opmerkingen zijn gerelateerd aan de type-activiteiten (wonen) of mobiliteit (verleggen tram-tracé), welke respectievelijk ook zijn opgenomen in de ambities Programma en Mobiliteit, zie verder.

**1.4 Regionale schaal – de mate waarin platform C zich verhoudt tot de regio**

**Algemeen kan worden geconcludeerd dat programma's op regionale schaal (werkplekken, logistiek scharnier, poortfunctie Noordrand-Brussel, ...) goed werden ontvangen. Er werd een aantal keer opgemerkt dat er voldoende hoge ambitie moet worden gesteld met betrekking tot de schaal van de ontwikkelingen, dit omwille van de ligging en (geplande optimalisering van) de bereikbaarheid.**

-Grimbergen is volledig akkoord met een ontwikkeling die inzet op regionale schaal, en stelt dit zelfs als minimum.

-Dep. Omgeving stelt de voorwaarden dat zo'n ontwikkelingen altijd gekoppeld dienen te zijn aan een mobipunt en suggereert de kansen voor TOD in relatie tot de sneltram.

-Dep. Omgeving stelt dat scenario\_4 enkel als doorgroeiscenario (fase 1) kan worden beschouwd en dat platform C meer ambitie in zich draagt dan enkel parking en een stedelijk lint.

-DWV stelt dat een dergelijke toplocatie vraagt voor ontwikkeling op regionale schaal, en dat de fietssnelweg en sneltram voldoende zullen voorzien in het optimaliseren van de bereikbaarheid.

**1.5 Internationale schaal – de mate waarin platform C zich verhoudt tot de Heizel**

**Algemeen kan worden geconcludeerd dat ontwikkeling op platform C altijd complementair moeten zijn aan het Heizelplateau. Programma's die het Heizelplateau ondersteunen (tijdelijk verblijven, 'circularium' ifv Expo) werden in het algemeen goed ontvangen. Groot-schalige programma's met internationale aantrekkingskracht (platform C als verlengstuk van het Heizelplateau), zijn mogelijk mits strenge voorwaarden (zie verder stelling 12, voorzieningen - scenario\_1: stadion).**

-Dep. Omgeving stelt dat het internationale aspect niet het volledige programma hoeft te domineren maar dit zal verrijken. De internationale ambitie kan meer zijn dan zoals opgenomen in de scenario's 2, 3 en 4.

	scenario_1: stadion	scenario_2: scharnier	scenario_3: bedrijvigheid	scenario_4: stedelijk lint
<b>1. type natuur</b>	de mate waarin vergroening samenhangt met verblijfskwaliteit of eerder met ecosysteemdiensten. Noordelijk deel (N) = ten noorden van de buurtweg Zuidelijk deel (Z) = ten zuiden van de buurtweg			
	N: natuurlijk groen, voorrang aan biodiversiteit. Z: cultuurlandschap	N & Z: natuurlijk groen, voorrang aan biodiversiteit	N-(berm en groene vingers): natuurlijk groen, voorrang aan biodiversiteit. Z: cultuurlandschap (incl. Treft en Panoramastraat/Magnollalaan)	N-(tot aan woningen): natuurlijk groen, voorrang aan biodiversiteit. Z-(lint RS): cultuurlandschap
Grimbergen	Yellow	Green	Yellow	Yellow
MIVB	Green	Green	Green	Green
Omgeving	Red	Red	Red	Red
Perspective	Green	Green	Green	Green
Vlaams Brabant	Green	Green	Green	Orange
Werkvennootschap	Green	Green	Green	Orange
<b>2. natuurwaarde P3</b>	de mate waarin parkeerveld P3 wordt ingezet voor vergroening (natuur) of meervoudig ruimtegebruik (cultuur)			
	P3 ligt aan de rand en leent zich het beste toe tot vergroening	P3 ligt centraal en ontplooit zich best als cultuurlandschap	P3 ligt centraal en ontplooit zich best als cultuurlandschap	P3 ligt aan de rand en leent zich het beste toe tot vergroening
Grimbergen	Yellow	Green	Green	Green
MIVB	Green	Green	Green	Green
Omgeving	Yellow	Orange	Orange	Yellow
Perspective	Green	Green	Green	Green
Vlaams Brabant	Green	Green	Green	Orange
Werkvennootschap	Green	Green	Green	Orange
<b>3. waterbuffering</b>	het water wordt lokaal gebufferd. Dit kan door (1) gecentraliseerde bassins/vijvers (2) ondergrondse opslag (3) decentrale groen-blauwe aders (4) lokale infiltratievelden			
	buffering gebeurt door (1) bassins in laag gelegen zones én (4) lokale infiltratie in de woon-werk velden	buffering gebeurt door (1) bassins in laag gelegen zones én (2) ondergrondse opslag i.f.v. proceswater (bv. schoonmaken bussen en trams)	buffering gebeurt door (2) ondergrondse opslag i.f.v. proceswater (bv. kuisen bussen en trams) én (3) groen-blauwe aders door de parkeervelden	buffering gebeurt door (3) groen-blauwe aders door de parkeervelden én (4) lokale infiltratie in de woon-werkvelden
Grimbergen	Yellow	Green	Green	Yellow
MIVB	Green	Green	Green	Green
Omgeving	Green	Green	Green	Green
Perspective	Green	Green	Green	Green
Vlaams Brabant	Green	Green	Yellow	Green
Werkvennootschap	Green	Green	Yellow	Green
<b>4. energie</b>	de wijze waarop PC zich toeleent voor voor energieproductie- en opslag			
	bij heraanleg worden geasfalteerde wegen op PC voorzien van asfaltcollectoren, die de nieuwe woonontwikkeling voorzien van warmte	inzetten op pv-park, welke (bijkomend aan de gebouwen) bovenop alle P1-parkeervelden komen. Dit gekoppeld aan het opladen van elektrische bussen (stelplaats).	bij heraanleg wordt de R0 voorzien van asfaltcollectoren, met PC als warmtefabriek (opslag, afname,...)	inzetten op pv-park, welke (bijkomend aan de gebouwen) bovenop alle P1-parkeervelden komen.
Grimbergen	Orange	Green	Green	Green
MIVB	Green	Green	Green	Green
Omgeving	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow
Perspective	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow
Vlaams Brabant	Green	Green	Green	Green
Werkvennootschap	Green	Green	Green	Green

**2.1 Type natuur - de mate waarin vergroening samenhangt met verblijfskwaliteit of eerder met ecosysteemdiensten. Noordelijk deel (N) = ten noorden van de buurtweg Zuidelijk deel (Z) = ten zuiden van de buurtweg**

***Algemeen kan worden geconcludeerd dat er een groot draagvlak is voor vergroening en voorrang aan biodiversiteit.***

- Dep. Omgeving stelt dat bij een nieuwe ontwikkeling maximaal ingezet moet worden op klimaatadaptatie en biodiversiteit door een groot deel van de site écht vrij te maken voor natuurlijk groen. In die zin is een ontharde parking onvoldoende.

- Grimbergen geeft aan dat permanente activiteiten vermeden moeten worden voor scenario's met een cultuurlandschap in het zuidelijk deel.

**2.2 Natuurwaarde P3\* - de mate waarin parkeerveld P3 wordt ingezet voor vergroening (natuur) of meervoudig ruimtegebruik (cultuur)**

***Alle actoren zijn het er over eens dat P3, welke slechts tijdens piekbelasting ingezet zou worden voor parkeren een geschikte plek is voor vergroening. De inzet van P3 als cultuurlandschap wordt tevens gedragen, voor één actor evenwel met de nodige reserve.***

- Dep. Omgeving stelt dat bij een nieuwe ontwikkeling maximaal ingezet moet worden op klimaatadaptatie en biodiversiteit door een groot deel van de site écht vrij te maken voor natuurlijk groen. In die zin is een ontharde parking onvoldoende, en wordt gevraagd om de noodzakelijke parkeercapaciteit en overige programma elementen te voorzien met oplossingen die minder volle grond gebruiken, bv. stapelen, tijdelijk gebruik.

- Dep. Omgeving stelt dat een cultuurlandschap niet uitgesloten wordt, doch vreest dat hierdoor minder kans op vergroening overblijft.

- Grimbergen vindt P3 geen geschikte locatie voor een camping.

**2.3 Waterbuffering - het water wordt lokaal gebufferd. Dit kan door (1) gecentraliseerde bassins/vijvers (2) ondergrondse opslag (3) decentrale groen-blaue aders (4) lokale infiltratievelden**

***Algemeen kan worden geconcludeerd dat er een unaniem draagvlak is voor alle verschillende voorstellen van waterbuffering, zonder dat de actoren hun standpunten hieromtrent verder toelichten.***

- Provincie Vlaams-Brabant stelt voor dat integratie van bassins in laag gelegen zones, ongeacht het scenario, voor deze site onderzocht wordt.

**2.4 Energie - de wijze waarop platform C zich toeleent voor voor energieproductie- en opslag**

***Algemeen kan worden geconcludeerd dat, rekening houdend met verder onderzoek op technisch en financieel vlak, het idee om platform C in te zetten voor energieproductie- en opslag algemeen aanvaard wordt.***

- Perspective en MIVB achten het noodzakelijk een verder haalbaarheids-onderzoek, technisch en kosten/baten, noodzakelijk.

- Dep. Omgeving wijst op de kans om bij de herontwikkeling van dergelijke grote site een werkbare energiestrategie op maat van het programma uit te werken. Evenwel stelt Omgeving als randvoorwaarde dat de energiematregelen geen afbreuk mogen doen aan het groen-blaue systeem van de site.

\* P3 = parkeerveld waarbij parkeren praktisch uitzonderlijk gebeurt. Zie scenario's of hoofdstuk 05 - 'Afbouwen parkeercapaciteit' voor meer informatie.

	scenario_1: stadion	scenario_2: scharnier	scenario_3: bedrijvigheid	scenario_4: stedelijk lint
<b>1. meervoudig ruimtegebruik</b>	de wijze waarop P2 zich ontplooit tot 'ballon' voor bijkomend ademend programma. Parkeren + ... (1) activiteiten in relatie tot de expo (2) zachte recreatie (3) culturele events (concerten, festivals,...)			
	PC kijkt naar dubbelgebruik van de parkeervelden; parkeren + (1) + (2). Echter zijn er strengere omgevingsparameters door de directe nabijheid van nieuwe woonontwikkeling (oost)	PC kijkt naar dubbelgebruik van de parkeervelden; parkeren + (1). P2 sluit niet direct aan bij de inkom van de Heizelpaleizen.	PC kijkt naar dubbelgebruik van de parkeervelden; parkeren + (1) + (2) + (3). Mildere/geen beperkende omgevingsparameters.	PC kijkt naar dubbelgebruik van de parkeervelden; parkeren + (1). P2 sluit direct aan op de inkom van de Heizelpaleizen.
Grimbergen				
MIVB				
Omgeving				
Perspective				
Vlaams Brabant				
Werkvennootschap				
<b>2. meervoudig ruimtegebruik</b>	de functie van de driehoek tussen de buurtweg en de 'parallelweg' aan de RS (=zone die direct aansluit bij Verregatpark en inkom Heizelpaleizen)			
	parkeren is ondergeschikt; velden die aansluiten bij het Verregatpark dienen zich het beste aan* om te gaan reserveren voor ademend programma (activiteiten, ontharden).	parkeren blijft prioriteit; parkeervelden die aansluiten bij de inkom naar de Heizelpaleizen en het Verregatpark, worden in eerste instantie gebruikt als parking (P1).	parkeren is ondergeschikt; velden die aansluiten bij het Verregatpark dienen zich het beste aan* om te gaan reserveren voor ademend programma (zachte recreatie).	parkeren blijft prioriteit; velden die aansluiten bij de inkom naar de Heizelpaleizen en het Verregatpark, worden in eerste instantie gebruikt als parking (P1).
Grimbergen				
MIVB				
Omgeving				
Perspective				
Vlaams Brabant				
Werkvennootschap				
<b>3. voorzieningen</b>	de wijze waarop voorzieningen een plaats krijgen op PC (sport, gemeenschapsvoorzieningen,...)			
	Stadion is mogelijk (grootteorde 35,000 m2, of rond 6,000-8,000 aantal toeschouwers). Specifieke voorzieningen worden opgenomen, in directe relatie tot de nieuwe woonontwikkeling aan de wijk Tref (school, crèche). Sportvelden mogelijk op de tunnel van de verbindingsweg. Verder is sport mogelijk op geasfalteerde weg: fietsen, skaten,...	Sportvelden mogelijk op de tunnel van de verbindingsweg. Verder is sport mogelijk op geasfalteerde weg: fietsen, skaten,...	Er worden buurtvoorzieningen (sport, jeugdvoorzieningen,...) opgenomen, dit ter hoogte van de 'magneten' Tref en Wemmel. Verder is sport mogelijk op geasfalteerde weg: fietsen, skaten,...	Er worden buurtvoorzieningen (sport, jeugdvoorzieningen,...) opgenomen, dit ter hoogte van de 'magneten' Tref en Verregatpark. Verder is sport mogelijk op geasfalteerde weg: fietsen, skaten,...
Grimbergen				
MIVB				
Omgeving				
Perspective				
Vlaams Brabant				
Werkvennootschap				
<b>4. wonen</b>	de mate waarin wonen een plaats krijgt op PC			
	grootste aandeel wonen, dit in aansluiting bij de wijk Tref, alsook langs de RS	beperkte woonontwikkelingen toegelaten langs de RS, dit in een gemengd bouwblok	beperkte woonontwikkeling toegelaten langs de RS, monofunctioneel	grote woonontwikkeling, dit in aansluiting bij de tuinwijk Verregat, quasi monofunctioneel
Grimbergen				
MIVB				
Omgeving				
Perspective				
Vlaams Brabant				
Werkvennootschap				
<b>5. kantoren</b>	de mate waarin kantoren een plaats krijgt op PC			
	kantoorontwikkeling kan, tot de limiet van 10,000 m2, en is wenselijk voor een goede mix	monofunctionele kantoorontwikkeling, tot aan de limiet van 20,000 m2 zoals beschreven in het GRUP	geen kantoorontwikkeling noch toelaten	geen kantoorontwikkeling wenselijk noch toelaten
Grimbergen				
MIVB				
Omgeving				
Perspective				
Vlaams Brabant				
Werkvennootschap				

### 3.1 Meervoudig ruimtegebruik - de wijze waarop P2 zich ontplooit tot 'ballon' voor bijkomend ademend programma. Parkeren + ... (1) activiteiten in relatie tot de expo (2) zachte recreatie (3) culturele events (concerten, festivals,...)

**Alle actoren zijn het er over eens dat P2 zich kan ontplooiën tot 'ballon' voor een ademend programma, bijkomend aan parkeren.**

- Dep. Omgeving geeft aan dat het scenario waarbij P2 niet direct aansluit bij de inkom van de Heizelpaleizen het

meest geschikt is om maximaal bijkomende, complementaire activiteiten te programmeren. In globo is verder onderzoek evenwel noodzakelijk om inzicht te verkrijgen over welke types van ademend programma gecombineerd kunnen worden, waarbij o.a. rekening wordt gehouden met activiteitenkalender, de frequentie activiteiten, organisator, ev. regularisatie, ...

- Grimbergen gaat volledig niet akkoord met woonontwikkeling op platform C. Bijkomend wordt meegegeven dat als bijkomend ademend programma op P2 eerder kleinschalig activiteiten en gericht op mobiliteit gewenst zijn, b.v. openluchtcinema, mountainbikeparcours, skeeleren,...

- Perspective gaat er van uit dat voor scenario 2 synergie wordt nagestreefd tussen de aanvullende activiteiten en de nieuwe logistieke voorzieningen.

- Prov. Vlaams-Brabant merkt op dat het ademend programma van de parkeervelden naast ev. grote woonontwikkeling bij voorkeur gericht wordt op zachte recreatie in combinatie met groen.

### 3.2 Meervoudig ruimtegebruik - de functie van de driehoek tussen de buurtweg en de 'parallelweg' aan de RS (=zone die direct aansluit bij Verregatpark en inkom Heizelpaleizen)

**De afwegingen van de verschillende actoren, geven noch een expliciete voorkeur om deze zone prioritair aan parkeren toe te wijzen, noch parkeren hier ondergeschikt te maken.**

- Grimbergen geeft aan dat in geval van meervoudig ruimtegebruik hier eerder kleinschalig activiteiten en gericht op mobiliteit gewenst zijn, b.v. openluchtcinema, mountainbikeparcours, skeeleren,...

- DWV benoemt dat deze zone dichtsbijgelegen is bij de activiteiten op de Heizel en bijgevolg de kortste looplijnen geeft. Vanuit een vergelijkbare commentaar benoemt Perspective dat indien P1 niet in deze zone zou liggen er voldoende aandacht voor routing voor voetgangers nodig is in geval geen téléphérique als alternatief wordt voorzien

- Dep. Omgeving benadrukt dat stapelen van functies en stapelparkeren een oplossing kan bieden voor echte ontharding en de ontwikkeling van noodzakelijke stedelijke infrastructuur, zodat parkeren niet ondergeschikt hoeft te zijn.

### **3.3 Voorzieningen - de wijze waarop voorzieningen een plaats krijgen op platform C (sport, gemeenschapsvoorzieningen,...)**

**Algemeen kan geconcludeerd worden dat het ev. voorzien van een stadion dient voort te vloeien uit een grondige behoefte-analyse en dat diepgaander onderzoek over de ruimtelijk en programmatorisch relatie met bestaande en geplande omliggende wijken en ontwikkelingen noodzakelijk is. Het integreren van buurtvoorzieningen (sport, jeugdvoorzieningen,...) op platform C wordt gedragen door alle actoren.**

- Dep. Omgeving geeft aan dat het een waardevolle optie is om deze ruimte eerder vrijblijvend naar gebruik in te richten en niet strikt geregeld. Hierbij spelen inrichting en materiaalgebruik een belangrijke rol.

- Perspective waarschuwt dat ev. buurtvoorzieningen bij de wijk Trefte als te geïsoleerd en stelt hier een verrij-

king van het programma voorop.

### **3.4 Wonen - de mate waarin wonen een plaats krijgt op platform C**

**De standpunten omtrent de mate waarin wonen een plaats krijgt op platform C groeperen zich in 2 tegenstijdige visies. De visie dat platform C niet in aanmerking komt voor woonontwikkeling staat hierbij haaks op de visie dat woonontwikkeling op deze site kan. Het standpunt dat wonen hier kan worden door een aantal actoren gekoppeld aan overwegingen over schaal, locatie en relatie tot omgeving en andere voorzieningen.**

- Grimbergen is niet akkoord met woonontwikkeling op platform C. Dit standpunt werd tijdens de werksessie beargumenteerd vanuit de locatie, die te ver van het centrum ligt. Ook omdat Grimbergen hier geen voorzieningen (bv. school of crèche) wil gaan voorzien die een woonontwikkeling met zich meebrengt.

- Dep. Omgeving stelt dat woonprogramma de ontwikkeling van de site en de lokale woonomgeving constructief en positief te dient te ondersteunen en te versterken. De realisatie van voldoende woondichtheid, voldoende aandeel woningen en sterke menging van functies staan hier bij voorop.

- Prov. Vlaams-Brabant stelt het monofunctioneel karakter van woonontwikkelingen bij "scenario\_4: stedelijk lint" in vraag en acht bij "scenario\_2: scharnier" verzoening tussen woonontwikkeling aan de Romeinsesteenweg met logistieke activiteiten op Parking C mogelijk.

- DWV acht grote woonontwikkeling aan de RS niet opportuun.

### **3.5 Kantoren - de mate waarin kantoren een plaats krijgt op platform C**

**Algemeen kan geconcludeerd worden dat het ev. voorzien van een kantoorontwikkeling dient voort te vloeien uit een behoefte-analyse, enkel te voorzien is indien kantoorontwikkeling vermengd wordt met**

**andere functies en dus niet kan leiden tot een monofunctionele grootschalige invulling.**

- Perspective acht kantoren enkel aanvaardbaar indien zij ondersteunend zijn aan de hoofdfuncties die voorzien worden.

- Prov. Vlaams-Brabant geeft als randvoorwaarde dat ev. kantoorontwikkeling geen mobiliteitsimpact mag veroorzaken.

- Grimbergen onderlijnt dat kantoorontwikkeling in het huidige klimaat niet wenselijk is.

	scenario_1: stadion	scenario_2: scharnier	scenario_3: bedrijvigheid	scenario_4: stedelijk lint
<b>1. tracé sneltram</b>	de wijze waarop het tracé van de sneltram loopt			
	het tramtracé verleggen, zodat deze een bouwblok maakt aan de oostzijde van de site, brengt voldoende meerwaarde om dit verder te gaan onderzoeken	tramtracé blijft ongewijzigd, zoals opgenomen in de startnota en wordt niet onnodig in vraag gesteld.	tramtracé blijft ongewijzigd, zoals opgenomen in de startnota en wordt niet onnodig in vraag gesteld.	tramtracé blijft ongewijzigd, zoals opgenomen in de startnota en wordt niet onnodig in vraag gesteld. Wel wordt de tramhalte verlegd, zodat deze beter aansluit bij een mogelijk parkeergebouw en de OV-diensten thv de Romeinsesteenweg
Grimbergen				
MIVB				
Omgeving				
Perspective				
Vlaams Brabant				
Werkvennootschap				
<b>2. gestapeld parkeren</b>	de wijze waarop gestapeld parkeren wordt georganiseerd. (1) Deze kan een autonome of gecombineerde garage zijn. (2) Deze kan een potentie hebben als overstaphub. (3) Deze kan een hogere of lagere beeldkwaliteit hebben.			
	(1) gecombineerd (2) potentie als overstaphub in aansluiting met Verregatpark (Metro-halte Heizeel) (3) ondergronds, geen visuele impact	(1) twee keer gecombineerd (kantoren en 'circularium') (2) diegene aan Verregatpark potentie als overstaphub (Metro-halte Heizeel) (3) beperkte visuele impact: half ondergronds (west) of bovenop 'circularium' (oost)	(1) autonome parking (2) diegene aan Verregatpark potentie als overstaphub (Metro-halte Heizeel) (3) hogere beeldkwaliteit: mogelijkheid voor groene beplanting rond het gebouw of levendige facade naar RS (oost)	(1) autonome parking (2) parking aan Treft potentie als overstaphub (direct aan tramhalte Treft) (3) lagere beeldkwaliteit in relatie tot omgeving
Grimbergen				
MIVB				
Omgeving				
Perspective				
Vlaams Brabant				
Werkvennootschap				
<b>3. verbindingsweg</b>	de wijze waarop de verbindingsweg kan worden georganiseerd (argumenten hiervoor zijn niet ontwikkeld binnen deze studie, wel in de mobiliteitsstudie over de volledige Heysel-site. Wel geven we graag hier de mogelijkheid voor reactie)			
	kan, maar enkel logistiek verkeer ifv NEO en Expo	kan voor logistiek verkeer ifv NEO en Expo alsook doorgaand verkeer, komende van de Houba de Strooperlaan	kan, maar enkel logistiek verkeer ifv NEO en Expo	kan, voor logistiek verkeer ifv NEO en Expo, alsook voor bestemmingsverkeer voor NEO (geen aansluiting voor doorgaand verkeer)
Grimbergen				
MIVB				
Omgeving				
Perspective				
Vlaams Brabant				
Werkvennootschap				
<b>4. fietssnelweg</b>	de wijze waarop de fietssnelweg FRO' loopt			
	de fietssnelweg loopt permanent langs de RO, er is de mogelijkheid om over PC te fietsen (indien hier geen events of parkeren plaatsvindt)	het is opportuun om de nieuwe fietssnelweg FRO' over PC te laten lopen als permanente fietssnelweg. Dit langs gemengde ontwikkeling.	de fietssnelweg loopt permanent langs de RO, er is de mogelijkheid om over PC te fietsen (indien hier geen events of parkeren plaatsvindt)	het is opportuun om de nieuwe fietssnelweg FRO' over PC te laten lopen als permanente fietssnelweg. Dit over de buurtweg.
Grimbergen				
MIVB				
Omgeving				
Perspective				
Vlaams Brabant				
Werkvennootschap				



#### **4.1 Tracé sneltram - de wijze waarop het tracé van de sneltram loopt**

***De standpunten omtrent het verleggen van het tramtracé, zodat deze een bouwblok maakt aan de oostzijde van de site, zijn verdeeld, gaande van melding van vasthouden aan het tracé zoals in de Startnota GRUP sneltram (2020) is opgenomen tot mogelijke toename van het potentieel. Doch geen enkele actor wijst op de noodzaak van verleggen.***

***Alle actoren scharen zich achter het scenario om het tramtracé zoals opgenomen in de startnota ongewijzigd te laten en geven volgende aandachtspunten:***

- Grimbergen en DWV sluiten een andere locatie voor de tramhalte niet uit, doch wijzen op de noodzaak van onderzoek en aandacht voor een goede ontsluiting van de buurt, Treft en Procter & Gamble.

- Dep. Omgeving wijst op het belang van voldoende ruimte binnen het concept zodat het tracé gerealiseerd kan worden.

**4.2 Gestapeld parkeren - de wijze waarop gestapeld parkeren wordt georganiseerd. (1) Deze kan een autonome of gecombineerde garage zijn. (2) Deze kan een potentie hebben als overstaphub. (3) Deze kan een hogere of lagere beeldkwaliteit hebben.**

***Algemeen kan gesteld worden dat de standpunten van de actoren vertrekken vanuit verschillende invalshoeken, maar dat gestapeld, gecombineerd parkeren het breedste draagvlak bereikt.***

- Dep. Omgeving stelt dat bij een nieuwe ontwikkeling de ambitie qua stapeling van functies hoger mag ingezet worden, zodat het parkeergebouw flexibel kan ingezet worden en de site maximaal vrij wordt gemaakt voor groen.

- Perspective benadrukt het behoud

van de actuele parkeercapaciteit van 10.000. De investeringen in een parkeergebouw worden hoog geschat en worden slechts op lange termijn terugverdiend. Bovendien dient bij de ontwikkeling van een parkeergebouw rekening te worden gehouden met een onzekere factor, nl. de evolutie van de parkeerbehoefte i.f.v. o.a. modal shift.

- Prov. Vlaams-Brabant acht de potentie als overstaphub slechts zinvol indien ingezet wordt op deelfietsen, steps, 'slim parkeren', e.d.. Het gecombineerd en ondergronds parkeren dient als middel om bovengronds parkeren te reduceren.

- DWV acht stapelen van de parkeercapaciteit i.p.v. inname van volle grond een vanzelfsprekende en noodzakelijke evolutie.

#### **4.3 Verbindingsweg - de wijze waarop de verbindingsweg kan worden georganiseerd**

(argumenten hiervoor zijn niet ontwikkeld binnen deze studie, wel in de interregionale mobiliteitsstudie over de volledige Heizelsite. Wel geven we graag hier de mogelijkheid voor reactie)

Alle actoren zijn het er over eens dat ev. standpunten omtrent de verbindingsweg op de scenario's voorliggende studie overstijgen en samenhangen met de resultaten van de interregionale mobiliteitsstudie over de volledige Heizel-site. In die zin kan i.k.v. dit ontwerpend onderzoek geen eenduidige conclusies meegenomen worden. Máár, zoals toegelicht in het thema 'verwevenheid', is er wel een draagvlak om de aansluiting voor afrit 7a ondergronds aan te leggen (ook zijn hier enkele kritische kanttekeningen bij, zie afwegingsmatrix 'verwevenheid', stelling 1.2).

#### **4.4 Fietssnelweg - de wijze waarop de fietssnelweg FR0' loopt**

***De standpunten omtrent het traject van de fietssnelweg ter hoogte van platform C zijn uiteenlopend. Algemeen kan gesteld worden dat alle actoren het wel eens zijn dat verschillende fietsverbindingen over platform C wenselijk zijn.***

- Grimbergen verkiest de fietssnelweg langs RO en een permanente veilige fietsverbinding over platform C.

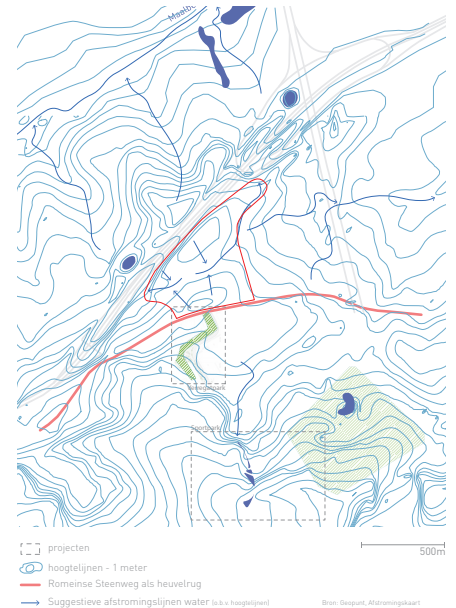
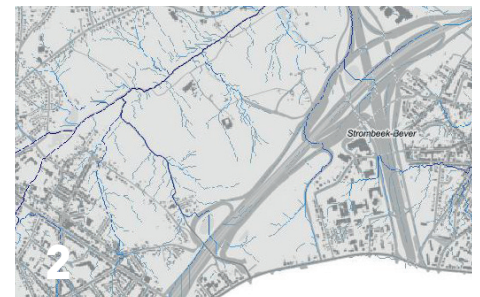
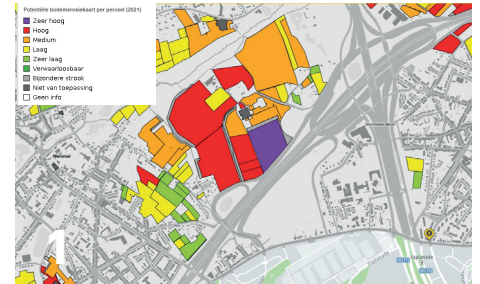
- Dep. Omgeving verkiest om aansluiting te vinden bij de mobiliteitshub en de ontwikkelingen op de site en acht een traject langs de Romeinsesteenweg minder wenselijk voor de fietssnelweg.

- Prov. Vlaams-Brabant acht het oppor-tuun om verder te onderzoeken hoe de nieuwe fietssnelweg FR0' over platform C kan lopen, zodat betere aansluiting wordt bereikt naar het lokale fietsnetwerk en de attractiepolen.

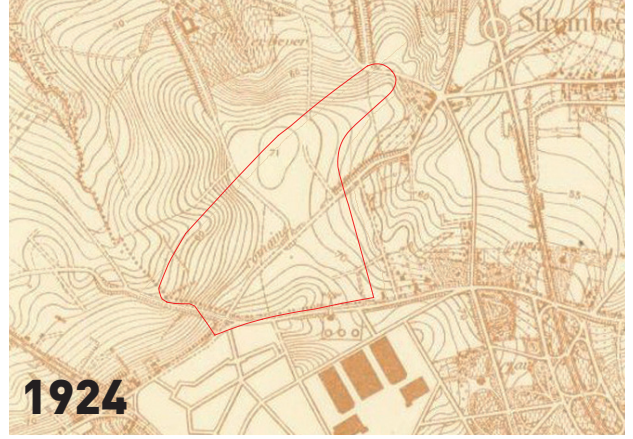
Platform C is vandaag voorzien van verschillende types verharding, hoofdzakelijk impermeabel (asfalt, beton en gecompacteerd grind). De parking is sinds het begin van de jaren 2000 gedeeltelijk beplant met een raster van bomen (bron: Bruciel). De bermen aan de kant van de R0 (max breedte 34m) zijn begroeid met een gras, kruidachtigen en heesters, ze worden beschouwd als biologisch waardevol tot zeer waardevol.

**Het parkeeroppervlak** rond de Heizelsite is sinds de opening in (19xx) stelselmatig gegroeid. De topografische kaart van 1924 toont de zone van platform C als een onbebouwde ruimte met kleinschalige landbouwpercelen, waarbij de buurtweg benoemd wordt als Romeinsesteenweg. De weg vormde een verbinding tussen de nieuwe Magnolia-tuinwijk en een knooppunt van 5 wegen, in de huidige noordostrand van de wijk Tref. Op de luchtfoto van 1951 zien we dat dit oorspronkelijk tracé zijn belang verliest en de hoofdverkeersroute verplaatst naar de huidige tracé, langs de Heizelpaleizen. In de zone tussen de weg en de paleizen werd een eerste groot parkeeroppervlak aangelegd, ontsloten vanaf de Romeinsesteenweg. 20 jaar later in 1971 krijgen we een heel ander beeld: de R0 is aangelegd en de zone tussen de Romeinsesteenweg en de buurtweg is volledig ingevuld met parking. Erond is ook de wijk Tref en Panorama in volle ontwikkeling. In 1991 is de parking ontwikkeld naar zijn huidige capaciteit van 10.000 plaatsen. Er is nog geen voetgangersbrug over de Romeinsesteenweg, er bevinden zich enkele zebrapaden en een ondergrondse voetgangerstunnel op de hoek met de wijk Tref.

**De bodem.** De toplaag is opgehoogde grond, daaronder vinden we de historische bodem die grotendeels benoemd wordt als kleirijke Löss (bron: DOV virtuele boring), een bodemtype dat uitstekend geschikt is voor landbouw maar ook zeer erosiegevoelig is. Het gevolg daarvan is zeer goed zichtbaar ten noorden van de R0: het gebied gaat gebukt onder belangrijke erosievraagstukken, ontstaan door een combinatie van het bodemtype, het landbouwtype met intensief bewerkte grond. De grote mate van verharding en de daarmee gepaarde afstroming van hemelwater in de hoger gelegen zones (snelweg, platform C) draagt uiteraard bij aan deze situatie.



(BOVEN NAAR ONDER): 1. POTENTIËLE BODEMEROSIEKAART (2021) 2. AFSTROMINGSKAART



### Doelstellingen voor platform C

**Ontharding.** De onthardingsdoelstelling, opgenomen in de Strategische Visie Beleidsplan Ruimte Vlaanderen, wil dat er tegen 2050 20% minder verharding in de open ruimte te vinden is in vergelijking met 2016. ... Dit zouden we als strikte minimum kunnen opnemen. Dat betekent concreet dat ongeveer 8000 hectare tegen 2050 onthard moet worden. Dat is 250 tot 300 hectare per jaar. (bron: BRV) De verharde ruimte op platform C omvat vandaag ca. 23,4ha. Indien we de doelstellingen van 20% ontharding zouden vertalen als minimumnorm voor platform C betekent dit dat er minstens 5ha ontharding gerealiseerd moet worden, wat overeenstemt met een oppervlakte van 2000 wagens.

**Optimaliseren van het hemelwaterbeheer.** Op platform C stroomt het grootste deel van het hemelwater gravitair af van de verharding. Een deel stroomt gravitair af in de bermen op de randen van de parking, een tweede deel wordt op de parking verzameld in straatgoten (ondermeer langs de Buurtweg en in de zone zijde Panorama) die uitmonden in het rioleringsstelsel richting Wemmel (vandervekenstraat). Een gedeelte van de parking bestaat uit een grindoppervlakte, die als gevolg van de compactering echter niet beschouwd kan worden als een volwaardige waterdoorlatende doorlatende verharding. Op het VMM-geoloket zoning en uitvoeringsplannen stellen we vast dat:

- De gebouwen langs de Romeinsesteenweg in een zone "collectief te optimaliseren buitengebied, prioriteit 7" vallen (en dus nog moeten aangesloten worden aan een waterzuivering)
- De SIBELGA-site in een zone "individueel te optimaliseren buitengebied" valt en dat er een IBA gepland is

Voor het effectieve platform C gebied lijken er op dit moment nog geen plan-

nen of projecten bestaan. Nochtans is het gezien de enorme oppervlakte verharde ruimte en de impact daarvan op de waterbeheersingsvraagstukken ten noorden van de R0 wel zeer wenselijk om het hemelwater lokaal te zuiveren, bufferen en infiltreren. Volgens de gewestelijke stedenbouwkundige verordening (2016) zou bij de aanleg van een infiltratievoorziening een infiltratieoppervlakte van minstens 4% van de afwaterende oppervlakte voorzien moeten worden (=10.000m<sup>2</sup> infiltratieoppervlakte) en een buffervolume van minstens 25l per m<sup>2</sup> afwaterende oppervlakte (=5,85 miljoen liter).\*

### Uitbreiden van de biodiversiteit en gunstige impact op opwarming.

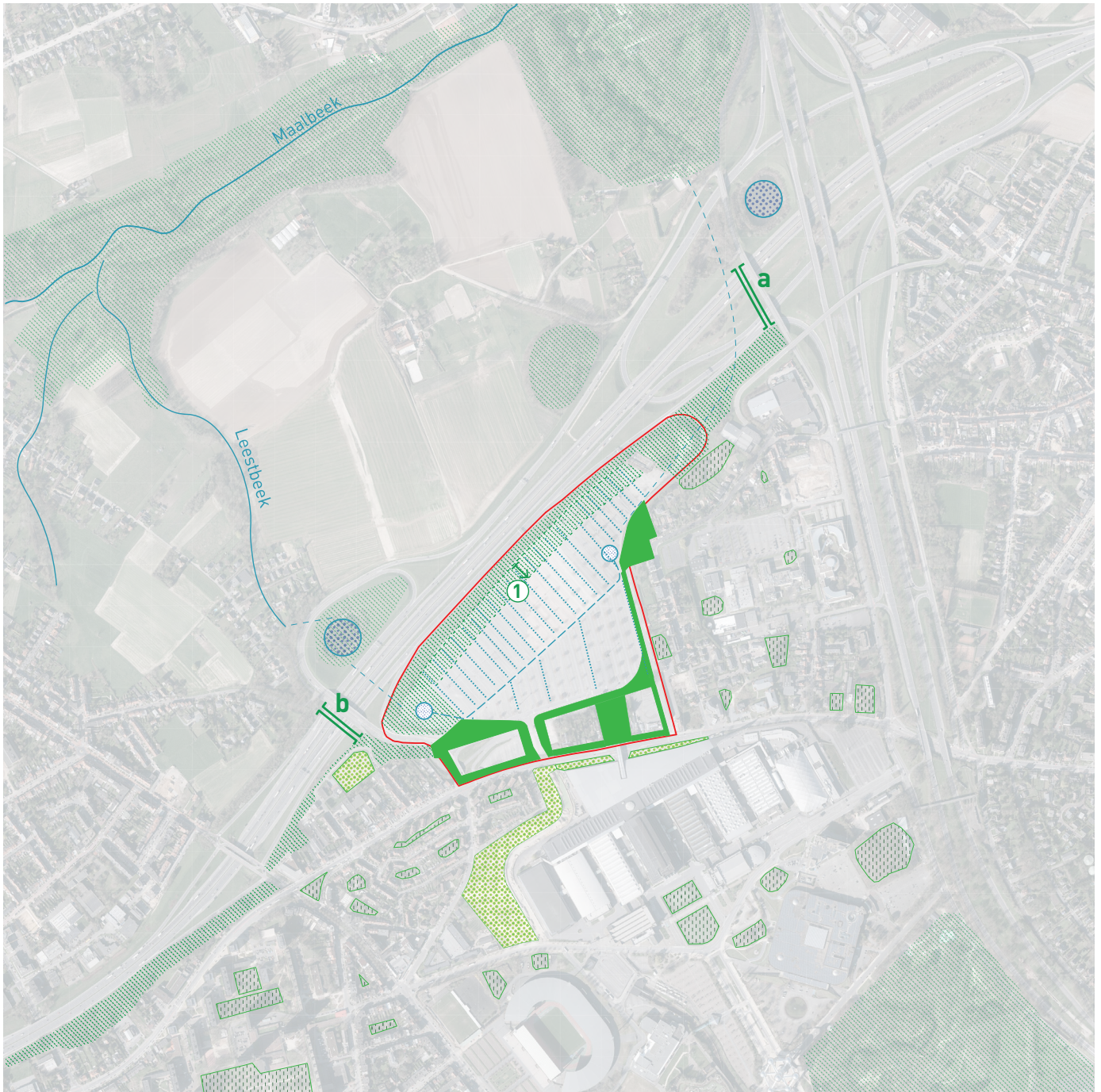
De huidige, quasi volledig verharde parking heeft een negatieve impact op de opwarming van de temperatuur van de atmosfeer. Er wordt voorspeld dat in 2100 het aantal hittegolfdagen zal toenemen met een factor 6 ten opzichte van 2017. Platform C zal in de toekomst dus groener en natuurdiverser moeten worden, wat een positieve impact heeft op de temperatuur en de opslag van CO<sub>2</sub>. Om deze doelstellingen te halen is het type beplanting van groot belang. Een klassiek grasveld of "groene parking" heeft niet dezelfde impact als een bos of een extensief begraasd grasland. Het is daarom van belang om minstens een deel van de open groene ruimte in te richten vanuit een aantal natuurdoelstellingen, niet louter te mikken op cultuurlandschap (park, landbouw, ...). De ruimte waar deze doelstelling het meest voor de hand ligt is de zone langs de berm van de R0 en de bijhorende op- en afritcomplexen. Hier werden reeds een aantal kwaliteiten vastgesteld (bron: BWK) en een uitbreiding van deze bestaande natuurwaarde kan enkel voordelen hebben.

Voetnoot: bovenstaande berekening is een minimale inschatting, in sommige beleidsambities (bijvoorbeeld het Waterplan Stad Antwerpen) wordt deze vermenigvuldigd met factor 2 in functie van klimaatadaptatie.

**Groene voegen in de koppeling met het stedelijk weefsel.** Platform C is vandaag een niemandsland, een bres in het lint van de Romeinsesteenweg. Een groene inrichting kan inspelen op het verweven met de omringende stukken stad, vanuit de volgende ambities:

- Een groene voeg als koppeling met het Verregatpark: een logische verbinding voor gebruikers van de parking, en een toegangspoort vanaf het Heizelplateau naar de multifunctionele ruimte van platform C.
- Een groene voeg als koppeling tussen de wijken Trefit en Panorama, als voorwaarde voor een aangename verbinding voor voetgangers en fietsers. De as zou gerealiseerd kunnen worden op het tracé van de buurtweg, of parallel met de Romeinsesteenweg.
- Een groene voeg tussen de wijk Trefit en het platform C. In de wijk Trefit is momenteel een residentiële verdichtingsoperatie aan de gang, waardoor te verwachten valt dat meer bewoners hogere eisen zullen stellen aan de kwaliteit van de woonomgeving. Om het platform C kansen te geven als multifunctioneel en ademend platform geniet het daarom de voorkeur om aan deze zijde wat groene tussenruimte in te bouwen.








 cultuurlandschap - groene voegen

 natuurlandschap


 groenfragmenten in stedelijk weefsel

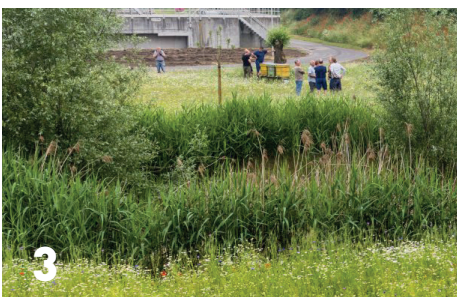
 1 verbreden berm met 60m  
= tot. van 5ha onthard

 vijvers (of ondergrondse bassins):  
centrale waterbuffering voor infiltratie

 blauwe aders:  
decentrale waterbuffering voor infiltratie

 a  
ecoduct - gepland

 b  
ecoduct - voorstel



(BOVEN NAAR ONDER): 1. GROENE BERM 2. DREVEN ALS LANDSCAPPELIJK KADER, FESTIVALWEIDE WERCHTER - CLUSTER LANDSCAPE. 3. BASSINS OF VIJVERS ALS CENTRALE BUFFERING VAN HEMELWATER 4. BLAUWE ADERS ALS DECENTRALE BUFFERING VAN HEMELWATER

Platform C bestaat voornamelijk uit leegte, en dit is haar grootste troef. Naast de functie als parking, liggen er kansen om de lege ruimte op te vullen met periodieke activiteiten. Platform C als ballon voor ademend programma.

**Dit ademend programma heeft een impact. Het is daarom belangrijk om deze te synchroniseren met de ambitie tot vergroening en de juiste condities te bepalen.**

**We onderscheiden hierbij twee verschillende zones waar dit ademend programma zich zou kunnen manifesteren en in welke vorm:**

- **Ten noorden van de buurtweg** is de potentie van de vergroening van de minerale vlakte van groter belang dan het huisvesten van culturele activiteiten. Hier zouden sporadische activiteiten kunnen plaatsvinden, met de voorwaarde dat deze een minimale impact hebben op het groene karakter.

- **Ten zuiden van buurtweg** is de verhouding natuur-cultuur omgekeerd waar de potentie voor ademend programma groter is; het sluit beter aan bij de publieke ruimte, de inkom naar Brussels Expo alsook bij wat we noemen de 'magneten' (zie verder).

**Enerzijds kan dit ademend programma zich manifesteren in specifieke pieken.** We denken hierbij aan culturele events, rommelmarkten, openlucht expo in relatie tot de Heizelpaleizen, outdoor drive-in cinema, ... Wat voor type activiteiten wenselijk is zal in overleg en stapsgewijs kunnen worden uitprobeerde.

**Anderzijds kan dit ademend programma zich manifesteren in terugkerende patronen, in relatie tot de seizoenen of het dagelijkse leven.** We kunnen dit ook beschrijven als zachte recreatie, waarbij er nood is aan voorzieningen die voor een bepaalde periode worden geïnstalleerd. Dit soort type activitei-

ten dienen zich best te concentreren bij de magneten.

**Deze magneten beschrijven de belangrijkste plekken tussen platform C en haar omgeving en de synergiën die hier kunnen worden opgezocht.** Deze magneten zijn als poorten en dus dé plek om deze in te richten in relatie tot de buurt waarbij ze aansluit. Dit niet alleen voor ademend maar ook om vast (lokaal) programma te gaan voorzien;

Voor de magneten Treft en Panorama zou dit kunnen gaan over een inrichting als buurtparkje met een ludiek karakter, gericht op vergroening en rust- en spelinfrastructuur.

De magneet Verregatpark lijkt een goede locatie voor een overdekt publieke hal. Een gebouw met een duidelijke smoel aan de Romeinsesteenweg die platform C op de kaart zet. De hal huisvest wisselende activiteiten doorheen het jaar.

Daarnaast lenen deze magneten zich toe voor ademend programma te gaan concentreren van een tijdelijke aard (zachte recreatie), we denken hierbij aan bijvoorbeeld pop-up bars, info-punten voor toerisme, zomerkampen, stadscamping, sportactiviteiten, ...



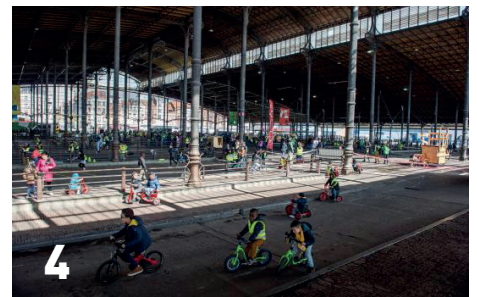
1



2



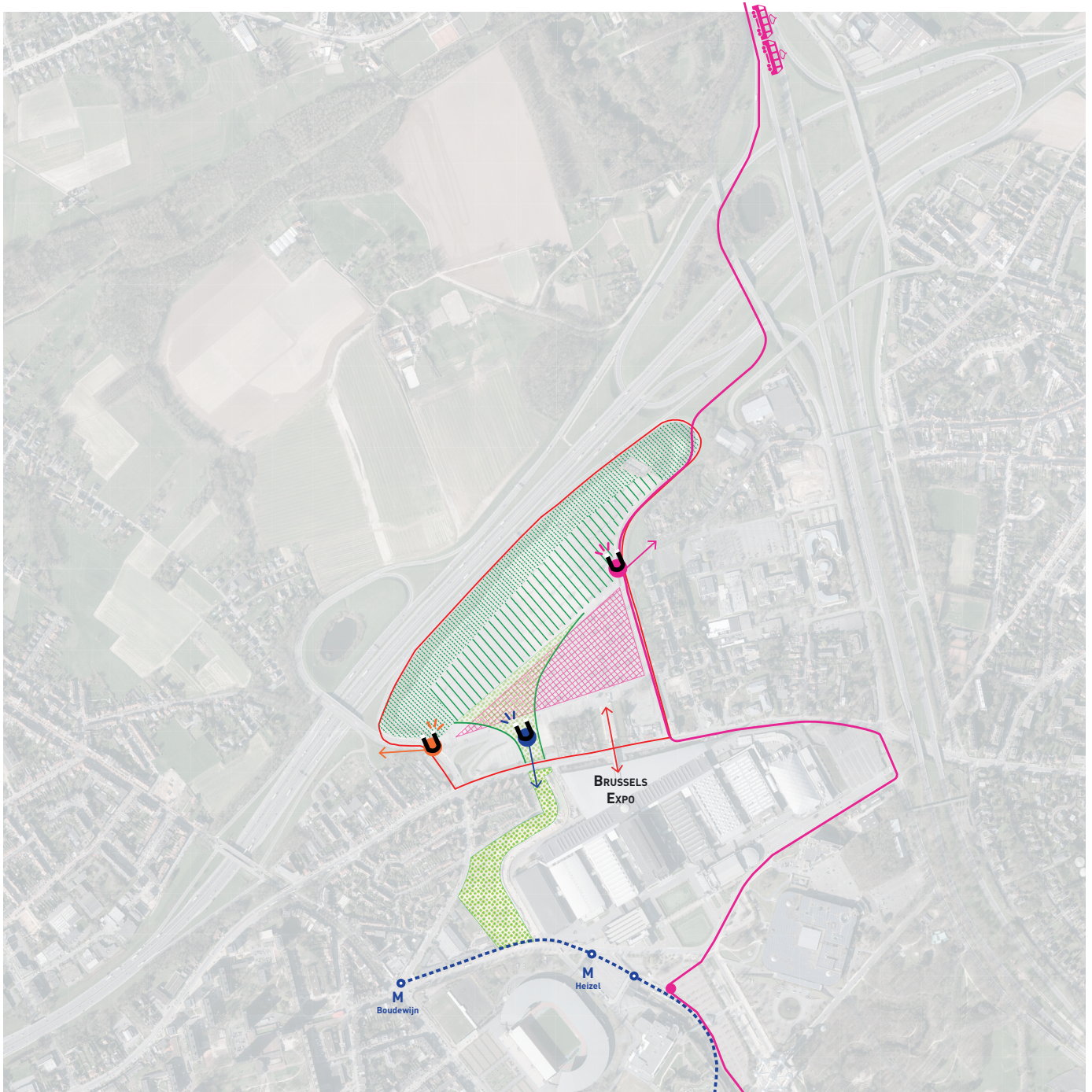
3



4



5



ruimte voor activiteiten  
ademend programma > groen



inzetten op vergroening  
groen > ademend programma



magneet Treft



halte sneltram  
aansluiting wijk Treft  
schakelpunt Vlaanderen-Brussel  
poortfunctie



magneet Verregatpark



nabijheid Metro  
Verregatpark  
connectie met HP



magneet Panorama



aansluiting Wemmel  
volkstuintjes

(BOVEN NAAR ONDER): 1. DRIVE-IN CINEMA, AMSTERDAM 2. VLIAGER-FESTIVAL, TEMPELHOF BERLIJN. 3. HALLEN DIE AAN DE SCHELDEKAAIEN STONDEN, WERDEN OP PARK SPOOR OOST HEROPGEBOUWD ALS PUBLIEKE HAL (LOCATIE: MAGNEET VERREGATPARK) 4. PLAYBOXEN MET SPEELGOED BRENGEN LEVEN ONDER DE LUIFEL VAN DE ABATTOIR-SITE (LOCATIE: MAGNEET VERREGATPARK) 5. BUURTPARKJE LANGS HET GROEN LINT (RECREATIEF FIETSPAD ROND OOSTENDE).

We zijn ervan overtuigd dat een goede fietsontsluiting platform C op de kaart kan brengen maar ook omgekeerd speelt platform C een belangrijke schakel om te komen tot een kwalitatief aaneengesloten fietsnetwerk.

**Een belangrijke 'gamechanger' hierbij kan de aanleg van de fietssnelweg langs de ring (FR0') zijn.** Deze fietssnelweg zal de kwaliteit hebben om grote afstanden te kunnen afleggen, zonder al te veel kruisingen. Aan de westkant zal de fietssnelweg moeten stijgen vanaf de Panoramastraat tot platform C. De herinrichting van afrit 7a, en het al dan niet ondergronds brengen van deze afrit, zal een belangrijk impact hebben op de kwaliteit van deze fietssnelweg (kruising, geluid- en luchtvervuiling). Verder zijn er drie opties voor het traject over platform C, elk met hun voor- en nadelen. Ook is het van belang om het traject van de fietssnelweg af te stemmen op de locatie van de mobiliteitshub, zie volgende ruimtevrage.

**Optie 1** garandeert een vlotte doorstroming met het minste aantal kruisingen maar is misschien qua beleving en omgeving minder kwalitatief (geluid- en luchtkwaliteit). **Optie 2** knoopt aan bij het historisch tracé langs de buurtweg en voorziet in een efficiënt traject met aanknoping op de wijk Treft en de Romeinsesteenweg aldaar. **Optie 3** loopt door de groene vinger en langs de mogelijke ontwikkelingen op platform C. Dit traject heeft een hoger aantal kruisingen maar is qua beleving meer opgeladen (sociale controle).

**Een belangrijke 'urgentie' is de fietsvoorziening op de Romeinsesteenweg, welke momenteel niet veilig verloopt.** We zouden de aanleg hiervan complementair aan de FR0' kunnen opvatten. Het lijkt ons aangewezen om hierbij eerder in te zetten op goede connectiviteit en veiligheid dan op de efficiënte doorstroming die een fietssnelweg vooropstelt.

**Verder zijn er een aantal belangrijke dwarsverbindingen (noord-zuid), cruciaal voor het geheel van het netwerk.**

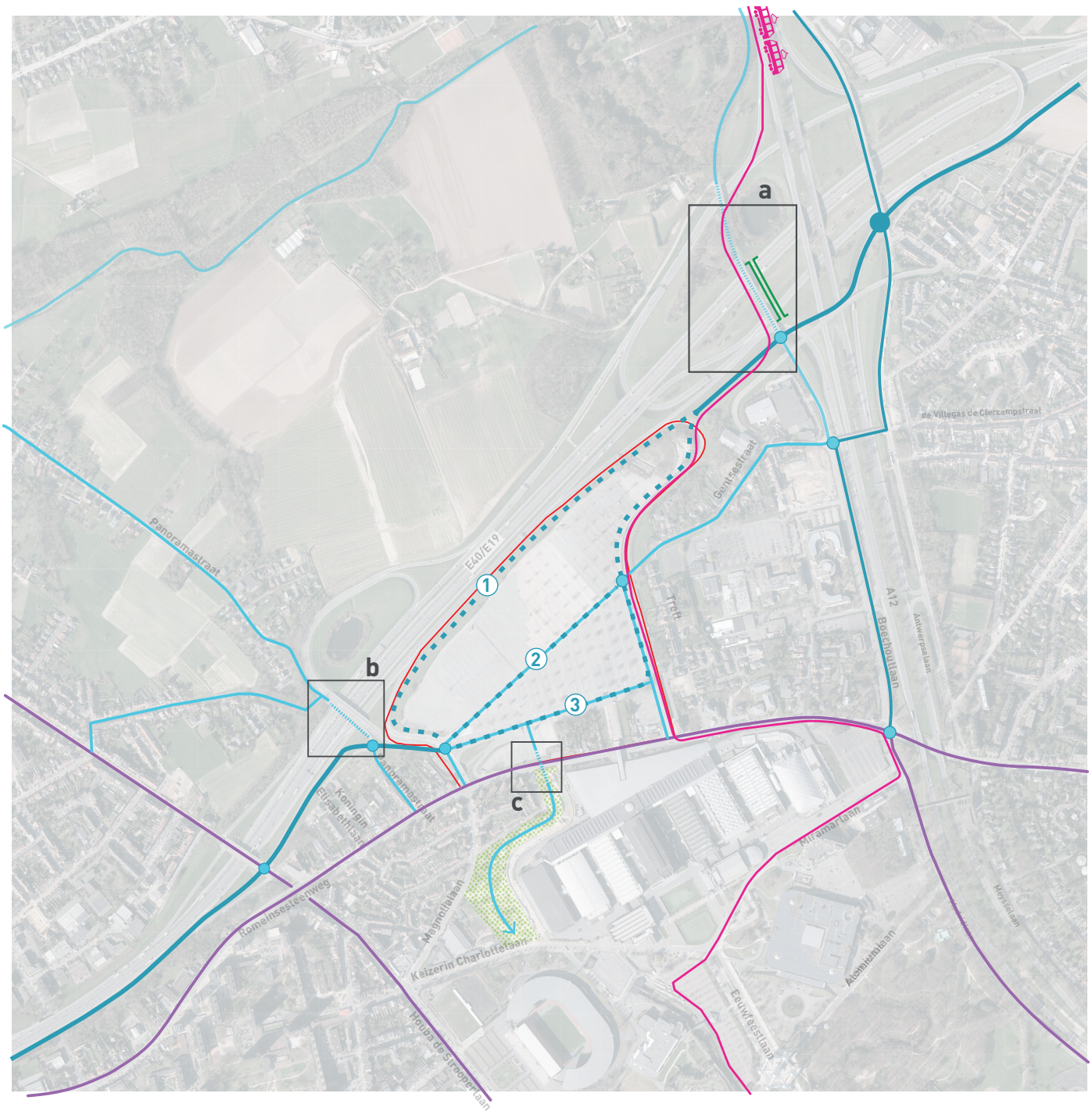
**Enerzijds zijn er de mogelijke fietsbruggen over de R0,** die zowel voor lokale ontsluiting als voor recreatieve fietsers en wandelaars een belangrijke missing-link kunnen opheffen. De aanleg van deze bruggen voor actieve mobiliteit dienen samen met de ecoducten en de sneltram worden bekeken.

**Anderzijds is er de aansluiting van platform C, via het Verre gatpark, naar het Heizelplateau.** De kruising met de Romeinsesteenweg zou via een fietsbrug kunnen worden voorzien, gezien de belangrijke fietsverbinding alsook de grote voetgangersstromen die tussen platform C en de Heizel plaatsvinden.



(BOVEN NAAR ONDER): 1. FIETSSNELWEG IN HET GROEN (OPTIE 1/2). 2. FIETSEN LANGS DE ACTIVITEITEN DOOR EEN DREEF (OPTIE3). 3. COMBINATIE VAN ECODUCT EN FIETSERSBRUG. 4. FIETSERSBRUG, SCHEUTVELDPARK ANDERLECHT.





- fiets snelweg FR0'
- ① fiets snelweg FR0' opties 1, 2 en 3
- fiets snelweg
- bovenlokaal fietspad (FietsGEN)
- lokaal fietspad
- ⋯ voorstel brug voor zacht verkeer
- sneltram

#### FIETSBRUGGEN

- a.** ecoduct + brug sneltram - opgenomen in de start- en scopingnota GRUP R0-noord (2019).  
Voorstel: combi met brug zacht verkeer
- b.** afrit 7a heraanleggen - opgenomen in de start- en scopingnota GRUP R0-noord (2019).  
Voorstel: combi ecoduct en zacht verkeer
- c.** kruiding Romeinsesteenweg  
voorstel: brug voor zacht verkeer

Platform C is vandaag een geïsoleerde parkeervlakte die voornamelijk gebruikt wordt tijdens grote evenementen op het Heizelplateau, maar dit uitgangspunt zal veranderen na de aanleg van de sneltram naar Willebroek, de ringtrambus op de Romeinsesteenweg, de realisatie van de fiets-snelweg FRO, en de afwerking van het Verregatpark dat er voor zal zorgen dat de metro- en tramhaltes Heyzel op een vlottere en meer aangename wijze toegankelijk worden. **Platform C zal binnen de bestaande plannen al ontsloten worden door meerdere vervoersvormen,... maar kunnen deze ook gebundeld worden in een multimodale hub die een betekenisvolle rol kan opnemen in de ketenmobiliteit?**

In en rond Brussel wenst men de komende jaren verder in te zetten op het realiseren van P+R voorzieningen, om de stad te ontlasten van het pendelverkeer. In de noordrand is er een duidelijk gebrek aan dergelijke voorzieningen, het aanbod in het zuiden van het Brussels gewest is al beter ontwikkeld. Parking C is één van de locaties die hiervoor mogelijk in beeld komt, maar ook enkele honderden meters verder, aan het einde van de A12, werd de inplanting van een overstapparking overwogen (Esplanade). (Vandaag is het echter niet zeker of dit idee voor een P+R op Esplanade zal worden uitgevoerd, deels omwille van de afwezigheid van een rechtstreekse aansluiting op de Metro).

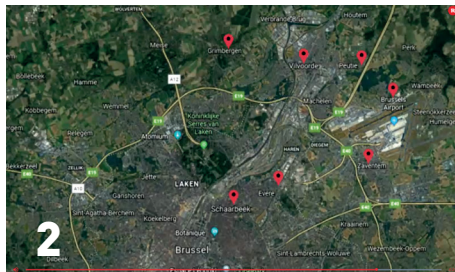
**Essentieel voor het succes van een P+R voorziening is een vlotte overstap van de auto naar een performante OV-modus zoals een metro of tram.**

Aanvullend kan dit klassieke OV-aanbod versterkt worden met vormen van deelmobiliteit zoals fietsen, steps,... of in de toekomst misschien ook met autonome voertuigen. In het kader van de werken aan de Leopold-tunnels werd er op parking C al een ontradingsparking geïnstalleerd maar deze was geen groot succes, de overstap naar de metro of tram op de

Heizel bleek immers te groot (14min stappen). Maar, indien vanuit een bredere mobiliteitsstudie zou blijken dat Parking C een geschikte locatie is voor een multimodale overstaphub, dan zouden de volgende plekken overwogen kunnen worden (zie volgende pagina);

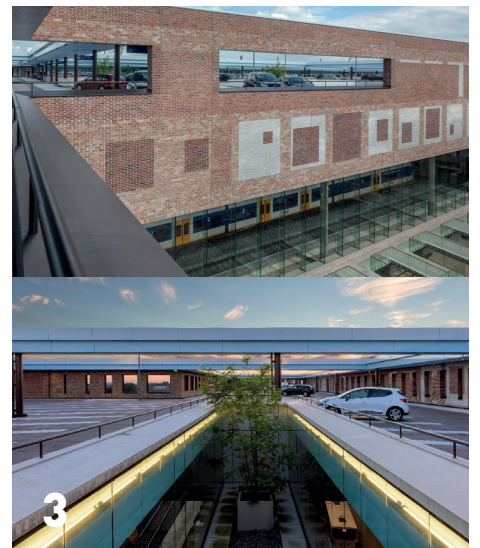


1

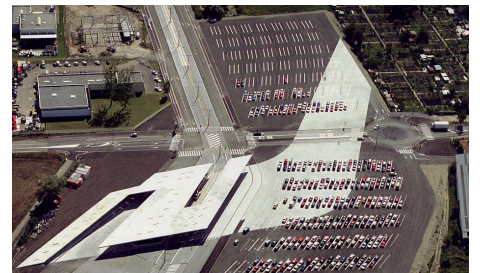


2

(BOVEN): 1. HET TRACÉ VAN DE SNELTRAM BRUSSEL-WILLEBROEK (BRON: WERKENAAN- DERING.BE) 2. SCREENSHOT STUDIE ORG MOBILITEITSHUBS IN DE NOORDRAND

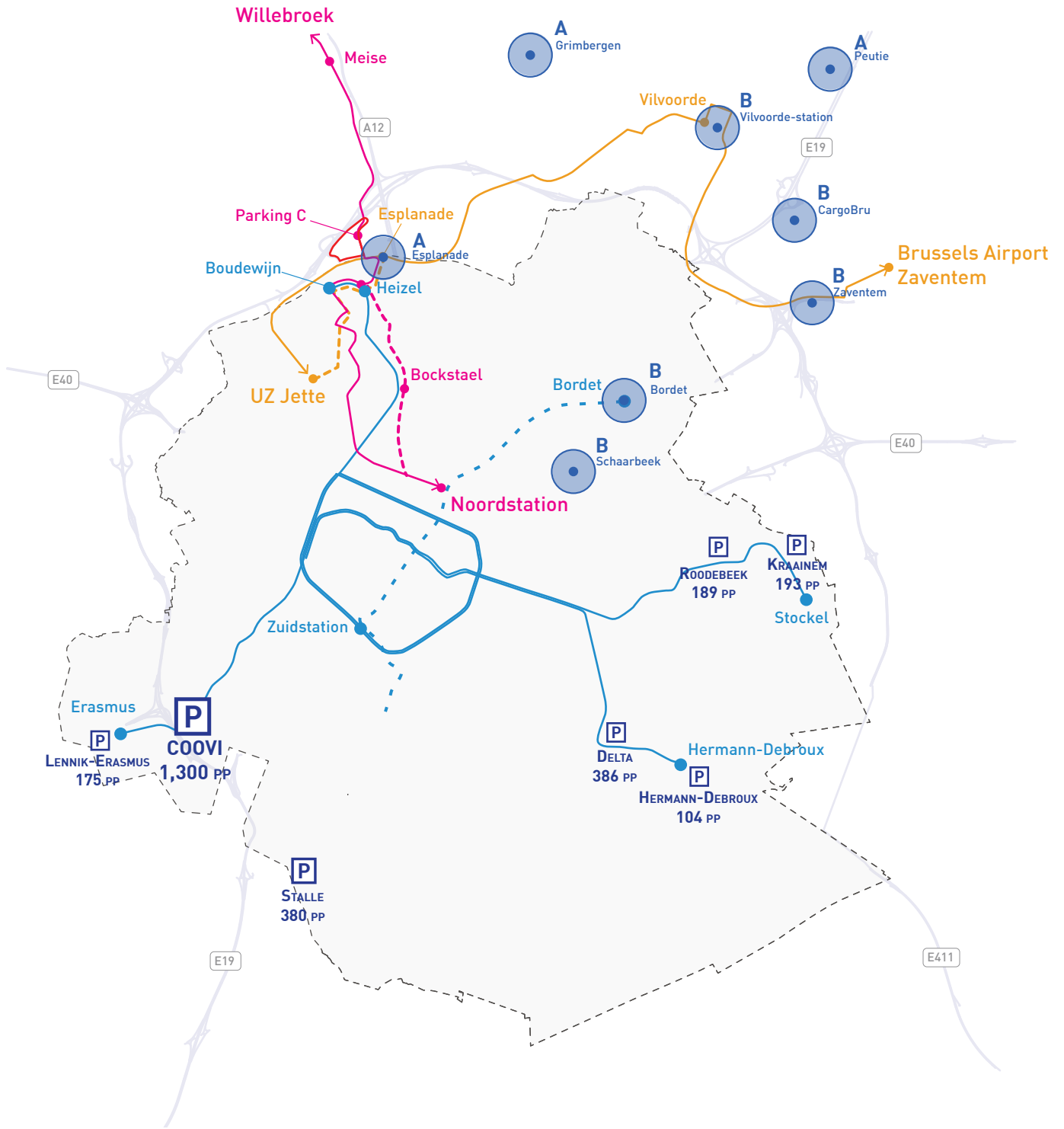


3



4

(BOVEN): 3. MOBILITEITSHUB STATION BREDA, KOEN VAN VELSEN ARCHITECTEN (LINKS) 4. HOENHEIM-NORD TERMINUS & CAR PARK, ZAHA HADID



- Sneltram A12 Willebroek-Parking C-Heizel-Noordstation
- Ringtrambus Zaventem-Vilvoorde-Heizel-Jette
- Metro bestaand
- - - pre-Metro

**P** Park+Ride (bestaand in Brussels Gewest)

Bron: parking.brussels

- - - Sneltram A12 - voorkeustracé
- - - Ringtrambus - voorkeustracé

- A** P+R / multimodale voorzieningen
- B** multimodale hub - station nmbs

Bron: studie ORG mobiliteitshubs in de Noordrand (via ringtv.be)

### Zone 1: een P+R op de knoop Romeinsesteenweg – Verregatpark.

**a)** Voor pendelaars van en naar Brussel-centrum: De afstand tot aan de halte via het Verregatpark bedraagt ca. 700m of 9min wandelen. Dit is een verbetering ten opzichte van de bestaande ontradingsparking, maar is desalniettemin minder comfortabel in vergelijking met andere P+R voorzieningen in Brussel (zoals bv. Roodebeek, Delta, Stalle of Coovi) die vlak naast een metro- of tramhalte gelegen zijn. Om de overstap aantrekkelijk te maken kunnen een aantal voorzieningen worden getroffen zoals een voetgangersbrug over de Romeinsesteenweg, een goed uitgerust, aangenaam wandelpad (deels overdekt), een aanbod van deelfietsen of een zelfrijdende “pod”...

**b)** Voor werknemers in deze zone van de Noordrand: Een P+R op deze locatie zou aanvullend bediend kunnen worden door de ringtram(bus), maar we dienen op te merken dat het voorkeurscenario voor de ringtram(bus) via de voorkant van de Heizelpaleizen verloopt en niet aan de achterkant. Dit publiek zal deze P+R dan ook maar overwegen mits er een degelijk alternatief is voor de “last mile”. Personeel uit de zone Treft (Proctor & Gamble) moet vanaf hier nog 1km stappen (12min) via de buurtweg, een aanbod van deelfietsen- of steps zou een oplossing kunnen zijn.

**c)** Voor recreatieve bezoekers aan de Brabantse kouters: Deze locatie heeft weinig meerwaarde want eerder gericht op de Brusselse zijde.

**d)** Het aanbieden van aanvullende diensten (buurtsupermarkt, kinderdagverblijf, pakjesautomaat,...) is op deze locatie misschien minder interessant omdat dit weinig betekenis zal hebben t.o.v. het aanbod in Neo.

### Zone 2: een P+R op de knoop Treft - Gentsestraat

**a)** Voor pendelaars van en naar Brussel-centrum: De sneltram is een performant alternatief om naar het centrum van de stad te reizen, mits de frequentie van de bediening hoog genoeg is.

**b)** Voor werknemers in deze zone van de Noordrand: de halte is uitstekend gelegen ten opzichte van de campus van Proctor & Gamble, dat heel wat personeel te werk stelt. Ook voor het groeiend aantal bewoners van de wijk Treft kan deze halte van grote betekenis zijn, en zou een P+R hub zelfs kunnen functioneren als parking voor de privéwagen (een ongepland fenomeen dat ook zichtbaar is op andere P+R voorzieningen, zoals bvb. Stalle of Roodebeek)

**c)** Voor recreatieve bezoekers aan het Brabantse kouters: indien er ter hoogte van het geplande ecoduct over de R0 ook een fietsbrug voorzien zou worden, dan kan deze functioneren als recreatieve toegangspoort voor de Noordrand.

**d)** Het aanbieden van aanvullende diensten (buurtsupermarkt, kinderdagverblijf, pakjesautomaat,...) is op deze locatie zeker interessant voor de bewoners en de werknemers van de wijk Treft. Het aanbod kan zelfs inspelen op het toeristisch-recreatief potentieel, waardoor er ook in het weekend leven is in de brouwerij!

### Zone 3: Een P+R op de knoop Romeinse steenweg – Treft.

**a)** Voor pendelaar van en naar Brussel-centrum: De sneltram is een performant alternatief om naar het centrum van de stad te reizen, mits de frequentie van de bediening hoog genoeg is. Voor deze doelgroep scoren zone 2 en 3 echter even goed.

**b)** Voor werknemers in deze zone van de Noordrand: de halte is minder goed gelegen ten opzichte van de campus van Proctor & Gamble, dat heel wat

personeel te werk stelt. De koppeling met het OV op de Romeinse steenweg is gunstig, maar we dienen op te merken dat het voorkeurscenario voor de ringtram(bus) via de voorkant van de Heizelpaleizen verloopt en niet aan de achterkant.

**c)** Voor recreatieve bezoekers aan de Brabantse kouters heeft deze locatie geen bijzondere voordelen, ze scoort op dat vlak gelijk als zone 1.

**d)** Het aanbieden van aanvullende diensten (buurtsupermarkt, kinderdagverblijf, pakjesautomaat,...) kan op deze locatie zeker interessant zijn voor bewoners en werknemers van de wijk Treft en aanvullend voor passanten langs de Romeinsesteenweg of occasionele bezoekers aan de Heizelpaleizen die hier tijdens een evenement komen parkeren.



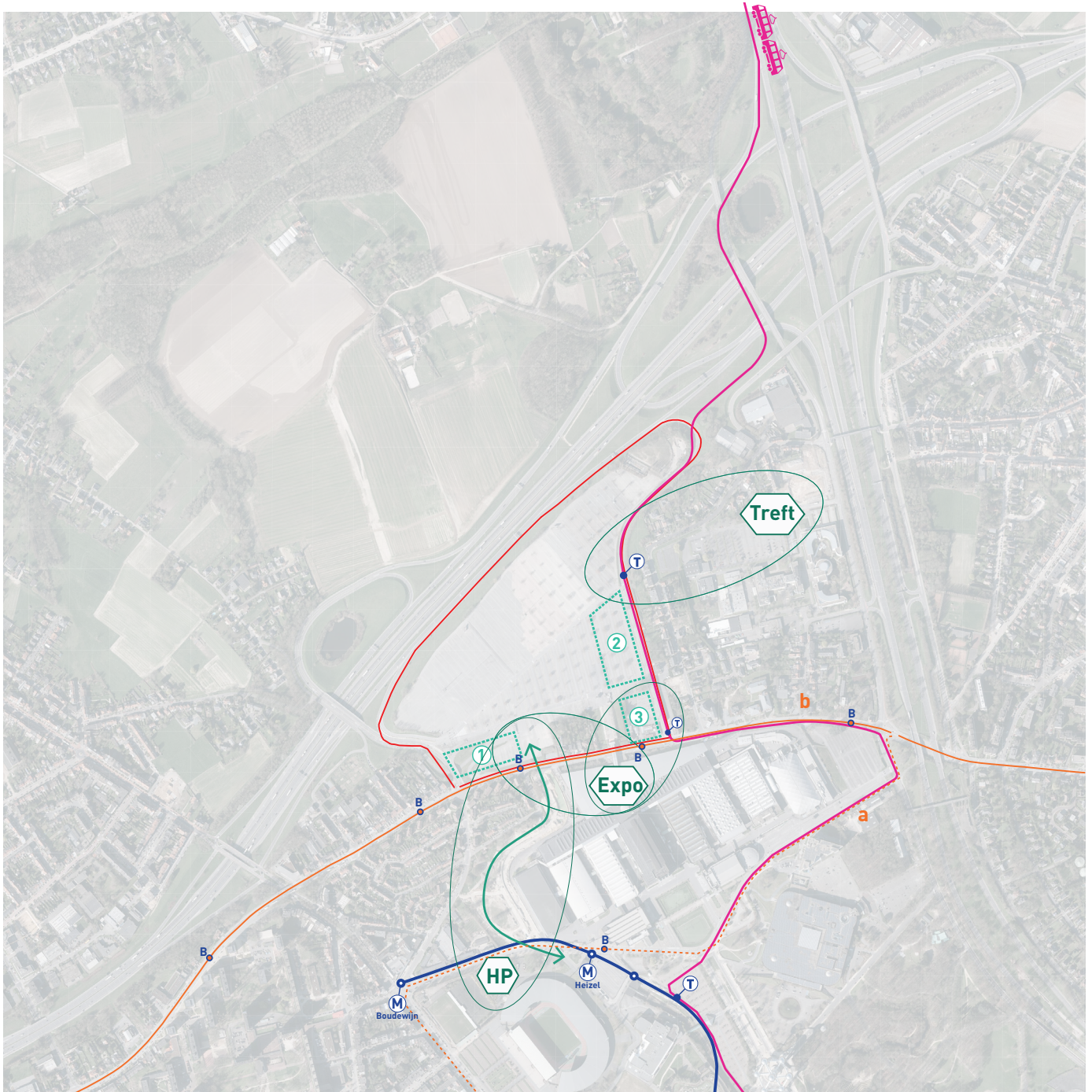
1



2



3



**bestemmingen**

HP, Expo, Trefth

**OV-diensten**

- Metro —
- sneltram —
- ringtrambus - - -

**a.** voorkeursroute

**b.** blijft op RS

① in relatie tot HP (en RS)

② in relatie tot Trefth

③ in relatie tot Expo (en RS)

last-mile bereikbaarheid

(BOVEN NAAR ONDER): 1. GEMENGDE ONTWIKKELING PARKEERGEBOUW, BIRCHAM CARPARK, UK 2. FIETSVORZIENING BIJ OVERSTAP, CYCLO VZW BRUSSEL-ZUID 3. BEVEILIGDE FIETSENSTALLING BIJ OVERSTAP

De toegang tot platform C voor gemotoriseerd verkeer wordt vandaag via 4 toegangen geregeld:

- R0 naar platform C en de Romeinsesteenweg via oprit 7a:
  1. Een inrit naar platform C + de Romeinsesteenweg voor verkeer van de R0 komende uit het oosten en het westen
  2. Een uitrit van platform C naar de R0 naar het westen en het oosten
- Romeinsesteenweg naar platform C:
  3. Een inrit voor verkeer van de Romeinsesteenweg komende vanuit het oosten (A12)
  4. Een inrit voor verkeer van de Romeinsesteenweg komende vanuit het westen (via het lichtengeregeld kruispunt Panorama)

In het kader van de werken aan de R0 zal deze situatie aangepast worden. Het behoort niet tot de scope van deze studie om alle ontsluitingsopties te onderzoeken en op zoek te gaan naar een consensus. **Er werd wel overleg gepleegd vanuit het omgekeerde perspectief: welk ontsluitingssysteem biedt gunstige voorwaarden om platform C om te vormen van een monofunctionele parking naar een multifunctionele ruimte voor ademend programma en een betere integratie met het omringende weefsel?**

**- Het principe van de omvorming van het oprittencomplex 7a wordt niet in vraag gesteld door de betrokken actoren.** In het nieuwe complex wordt de aantakking met de Romeinsesteenweg geknipt, dit zal een gunstige impact hebben op de doorstroming van het verkeer op het kruispunt Panorama, dat een T-kruising wordt met de Mag-noliaaan.

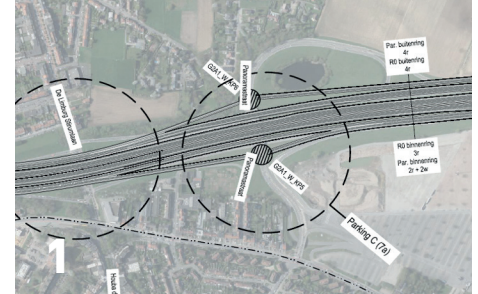
**- Het principe van het aansluiten van de verbindingsweg tussen NEO, vanaf de Keizerin Charlottelaan, met een tunnel onder de Romeinsesteenweg naar het aangepaste oprittencomplex 7a wordt door alle actoren onderschreven als een goed uitgangspunt**, op voorwaarde dat de aansluiting, type verkeer en inrichting van deze verbindingsweg voortkomt uit de lopende interregionale mobiliteitsstudie rond de ontsluiting van de gehele Heizelsite.

- De voorkeur gaat naar een tunnel onder de Romeinsesteenweg, waarbij de inrit van de tunnelmond aan de kant van Platform C noordelijker wordt voorzien dan aangevraagd in de lopende vergunningsaanvraag. Hierdoor ontstaat er langs de noordelijke rand van de Romeinsesteenweg voldoende ruimte en omgevingskwaliteit voor bebouwing in de vorm van een stedelijk lint.

Het ondergronds brengen van deze weginfrastructuur is een noodzakelijke randvoorwaarde om een stedelijk lint in te richten langs de Romeinsesteenweg (zie Ruimtevrage 8 en 10) en kan ook een aanzienlijk barrière-effect hebben voor actieve mobiliteit in relatie tot de wijken waar Platform C mee wil verbinden.

**- Aanvullend kan op deze ontsluiting nog een extra tak geplaatst worden: een verbinding voor vrachtverkeer naar de ostrand van platform C (zie deel 8) :**

- Als toegang voor de logistieke inrit aan de achterkant van Brussels Expo
- Als ontsluiting voor aanvullend programma op platform C, in de sfeer van productieve activiteiten in de oostelijke rand.



1. SCHEMATISCHE WEERGAVE HERINRICHTING AFRITTENCOMPLEX 7A (DWV).



- ..... afrit 7a en kruising Romeinsesteenweg (ondergronds)
- erfontsluiting / ventweg via lokaal verkeersnet (Romeinsesteenweg)
- enkel doorgang voor logistiek verkeer ifv Expo

- lokale wegen
- actieve mobiliteit
- functionele ontsluiting i.f.v. parking

In dit hoofdstuk worden enkele aanleidingen en suggesties gemaakt om de parkeercapaciteit op Platform C af te bouwen en te optimaliseren. Ondanks het feit dat alle partijen het eens zijn dat de capaciteit van 10,000 parkeerplaatsen op dit moment behouden moet blijven, is het in het verlengde van een aantal beleidsdoelstellingen en trends wenselijk te streven naar een daling van het gebruik van de privé wagen ten voordele van andere vormen van vervoer. Ons mobiliteitslandschap is als gevolg van technologische, demografische en beleidsmatige ontwikkelingen al aan het veranderen, en dat opent ongetwijfeld deuren om Parking C op een meer aantrekkelijke en diverse wijze in te richten.

### Algemene beleidsdoelstellingen en trends

**In het regeerakkoord 2019-2024 schuift de Vlaamse Regering ambitieuze doelstellingen naar voor.** Voor het woon-werk en woon-schoolverkeer in de vervoersregio Vlaamse Rand wordt gestreefd naar een aandeel van 50% voor duurzame vervoersvormen. Een netwerk bestaande uit fietsvoorzieningen, collectief vervoer en mobipunten moet de ambitie van de modal shift bewerkstelligen. Als gevolg van dit beleid zal Parking C de komende jaren stap voor stap vervellen van een louter autogerichte locatie naar een platform dat via talrijke vervoersvormen bereikbaar is. Het uitrollen van het **Brabantnet** (ringtram, sneltram A12/Willebroek/Brussel Noord, luchthaventram) en het **verknopen van het fietssnelwegennetwerk** (zoals de FRO en FRO') zal dus ook een impact hebben op het bestemmingsverkeer van en naar het Heizelplateau. Voor Brusselaars is deze bestemming al uitstekend bereikbaar met het openbaar vervoer (alook vanuit Wallonië). Maar voor bezoekers vanuit Vlaanderen ontstaat een totaal nieuw ontsluitingsprofiel, waarbij er sterke alternatieven verschijnen voor de privéwagen.

**Trends in andere Europese steden: de slimme kilometerheffing.** Verschillende Europese steden voerden de voorbije decennia met succes alternatieve taks-systemen in (bijvoorbeeld de 'Congestion Charge' in Londen van 2003) die het autogebruik ontraden en bijsturen (bijvoorbeeld hogere heffing tijdens spitsuren). Deze maatregelen tonen aan dat het autogebruik effectief afneemt, waardoor duurzame vervoermiddelen aantrekkelijker worden.

**Verder zullen ook technologische ontwikkelingen de wijze waarop we vandaag de auto gebruiken veranderen.** De verwachting is dat er tegen 2035 of 2040 (prognose van Engie) volledig zelfrijdende auto's op onze wegen zullen rijden. Als deze niet privaat maar in gedeeld gebruik en beheer komen, zal de nood aan parkeerplaatsen dalen. De covid19-crisis heeft ons ook geleerd dat thuiswerken met behulp van digitale middelen perfect mogelijk is, wat gedurende de crisis heeft geleid tot een daling van het autoverkeer, het valt nog af te wachten of deze tendens zich ook structureel na de crisis zal bestendigen.

**Tot slot spelen ook demografische motieven een rol.** De gemiddelde gezinsgrootte zal de komende decennia verder blijven dalen (statbel, 2017) en uit recente gegevens (statbel datalab 2020) blijkt dat alleenwonenden en alleenstaande ouders minder vaak over een eigen wagen beschikken dan de overige huishoudens.

Tabel 1: Aantal voertuigen per huishouden volgens type huishouden - procentuele verdeling volgens type huishouden.

	Aantal personen		Aantal wagens per huishouden							
	0	1	2	3	4	5	>5			
Alleenwonenden	15,0%	49,9%	46,8%	2,8%	0,3%	0,1%	0,0%	0,0%		
Paar zonder thuiswonend kind	22,2%	12,5%	57,8%	25,3%	3,3%	0,6%	0,2%	0,1%		
Paar met thuiswonende kind(eren)	48,2%	9,2%	36,8%	39,6%	10,8%	2,6%	0,6%	0,3%		
Alleenstaande ouders	11,4%	30,0%	50,3%	15,9%	3,1%	0,5%	0,1%	0,1%		
Andere types huishoudens	3,1%	38,9%	37,5%	19,0%	3,4%	0,7%	0,2%	0,2%		
	100%									
Aantal huishoudens	26,8%	46,9%	20,5%	4,4%	1,0%	0,2%	0,1%			

1

Tabel 6: België - aantal particuliere huishoudens, verdeling per huishoudentype en gemiddelde grootte

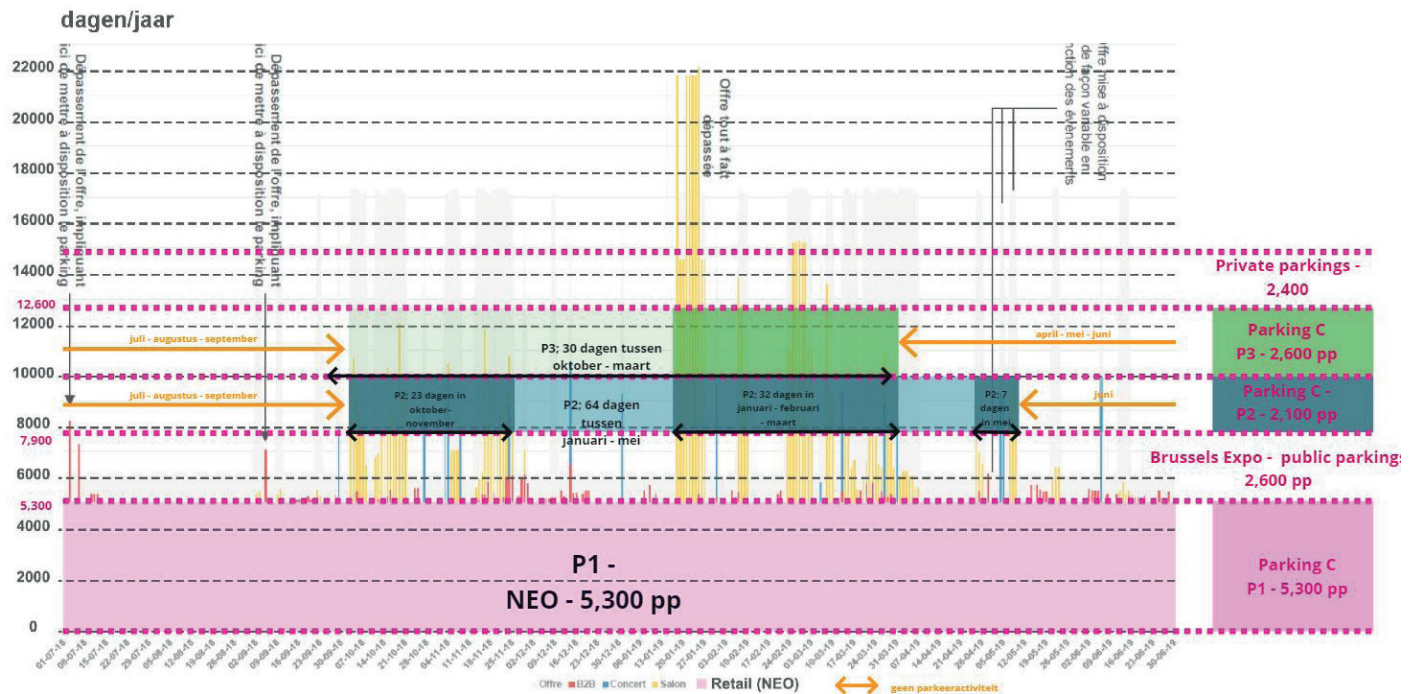
Aantal op 01/01	Verdeling volgens huishoudentype								Gemiddelde grootte
	SING	MARD	MAR+	UNMO	UNM+	1PA	OTHR		
1991 4014,6	29,6%	22,5%	35,6%	1,8%	1,4%	7,8%	1,3%	2,46	
2000 4245,7	31,3%	22,1%	30,5%	1,4%	2,6%	8,7%	1,4%	2,38	
2010 4662,3	33,9%	20,6%	23,8%	1,0%	5,5%	9,7%	1,6%	2,30	
2016 4848,2	34,2%	19,6%	21,6%	1,1%	7,1%	9,9%	1,8%	2,30	
2020 5001,2	35,3%	19,4%	20,3%	1,1%	7,4%	9,9%	1,9%	2,27	
2030 5277,8	37,6%	19,1%	17,7%	1,0%	7,8%	9,9%	2,0%	2,24	
2040 5535,9	39,8%	18,0%	15,9%	1,0%	8,1%	10,0%	2,0%	2,20	
2050 5720,3	41,2%	16,8%	14,8%	1,0%	8,6%	10,1%	2,1%	2,18	
2060 5863,7	41,7%	16,2%	14,0%	1,0%	9,1%	10,3%	2,2%	2,18	

Bron: 1991-2016: waarnemingen, BR-AUS 2017-2060: Demografische vooruitzichten 2016-2060, FRB A25.  
 Noet: SING = enkelwonerhuishouden; MARD = huishouden bestaande uit een gehuwd koppel zonder kinderen; MAR+ = huishouden bestaande uit een gehuwd koppel met kinderen; UNMO = huishouden bestaande uit een samenwonder koppel zonder kinderen; UNM+ = huishouden bestaande uit een samenwonder koppel met kinderen; 1PA = vervoersgroep; OTHR = 'overig' huishoudentype.

2

1. AUTOBEZIT VOLGENS HUISHOUDEN (STATBEL DATALAB 2020) 2. EVOLUTIE HUISHOUDENS 2060 (STATBEL 2017)





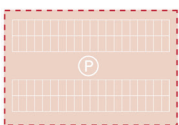
BASISGRAFIEK BRON: EIE TELEXPO (2018)  
 AANDUIDING P1, P2 EN P3 IS VOORSTEL DOOR 1010AU



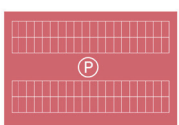
- **Nooit parkeren - P0**
  - Groen inrichting
  - Bebouwen



- **Praktisch uitzonderlijk - P3**
  - Salon (autosalon, batibouw)
  - Ontharden - (gefundeerd) grasveld



- **Occasioneel - P2**
  - Combinatie wedstrijd + concert + ...
  - ganse zomer niet in gebruik; periodiek activeren



- **Praktisch permanent - P1**
  - Concert / wedstrijd / salon
  - P+R
  - NEO - retail



SCHEMA TYPE PARKEERVELDEN: P1, P2, P3 EN P0

### Van Parking C naar platform C

Parking C is qua capaciteit en gebruik een buitenbeentje. De capaciteit van 10.000 parkeerplaatsen wordt momenteel enkel gebruikt voor Brussels Expo en wordt slechts uitzonderlijk volledig benut. Een van de belangrijke randvoorwaarden om Parking C om te vormen naar het multifunctioneel Platform C is het bijsturen van de capaciteit van de parking. Hieronder wordt een voorstel uitgewerkt om de ruimte beter te benutten vanuit een multifunctioneel perspectief.

### Organisatie in parkeervelden volgens frequentie van gebruik.

We zien dat de bezetting van de parkeerplaatsen sterk fluctueert in de tijd. De data van het gebruik van de parkeerplaatsen, stelde ons in staat om verschillende parkeervelden te definiëren, naargelang hun bezetting (zie grafiek, vorige pagina). Deze velden kunnen op hun manier worden gebruikt om ook ander ademend programma op te nemen. Op basis van de inventarisatie van het gebruik van de parking komen we tot een functioneel – ruimtelijke indeling in 4 types:

### P1 – parkeren gebeurt in deze zone theoretisch gezien permanent.

Dit zijn de 5,300 parkeerplaatsen die gereserveerd worden voor het NEO-project. De indeling van de ruimte en de materialisering wordt best afgestemd op hoogfrequent gebruik en een goede doorstroming van en naar het oprittencomplex: slijtvaste materialen, logische routing van en naar het oprittencomplex en een helder en aangenaam wandeltraject richting het Verregatpark en de ingang van Brussels Expo. Ondanks het feit dat de bezettingsgraad in de tijd hoog is, zijn er toch nog heel wat tijdstippen waarop de parking quasi leeg zal staan en dus gebruikt kan worden voor andere (informele) doeleinden (indien geen evenement op Brussels Expo en op de momenten waarop het retailprogramma op Neo minder bezoekers lokt).

### P2 – parkeren gebeurt occasioneel, in functie van de activiteiten op Brussels Expo.

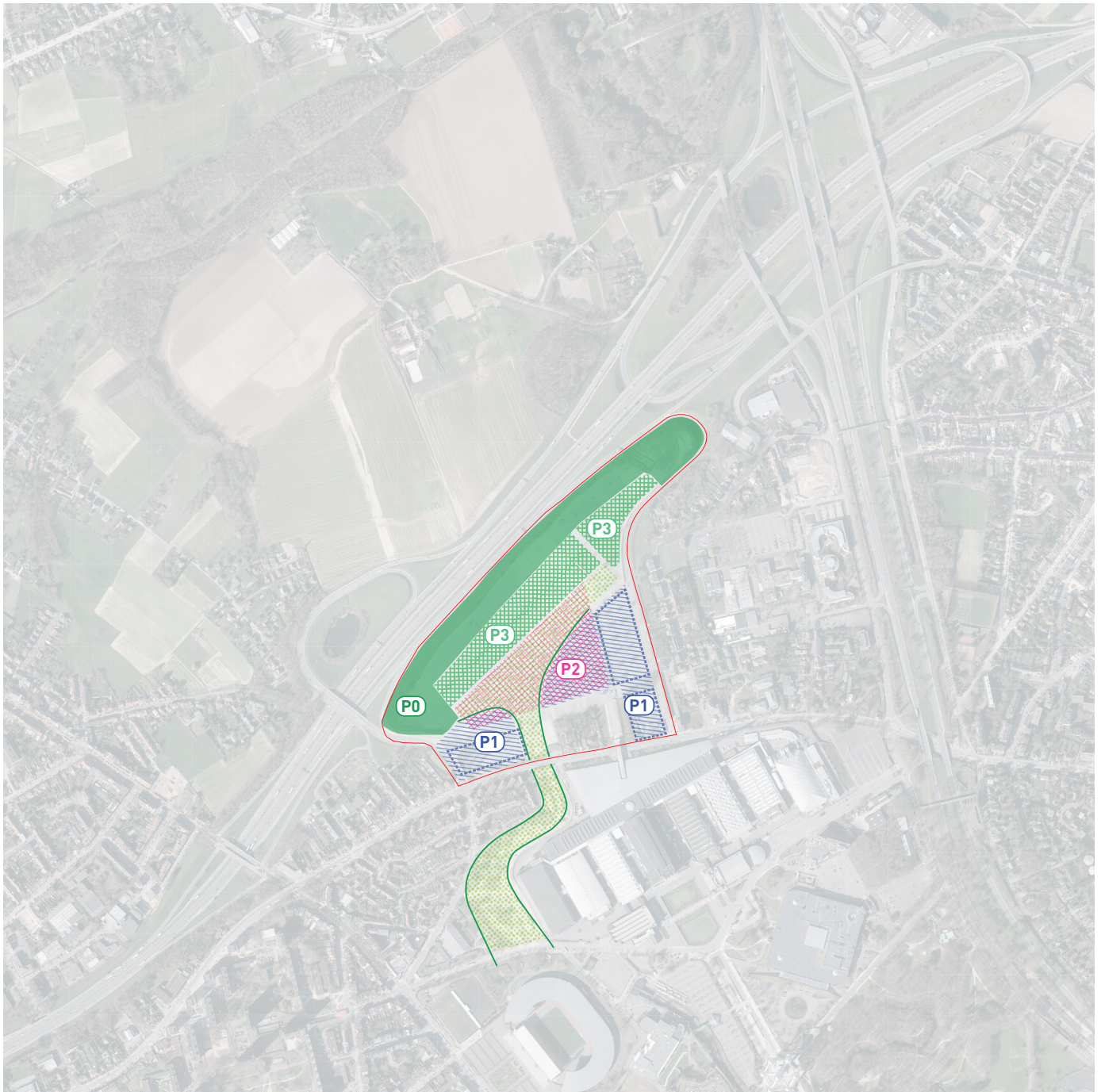
We zien enkele periodes van concentratie: oktober-november, januari- maart en mei. P2 wordt in totaal 64 dagen in gebruik genomen, of 17.5% van het jaar. De ganse zomer (juni-september) staat ook dit parkeerveld leeg. Aangezien dit parkeerveld 80% van het jaar niet gebruikt wordt als parking is deze prima geschikt voor tijdelijk meervoudig ruimtegebruik: buitenevenementen, spontaan sport & spel, ... Dit parkeerveld kan echter ook gebruikt worden als shuttleparking voor evenementen in de ruime omgeving (vb rock Werchter) of als personeelsparkeergarage voor nabijgelegen bedrijvencampus (vb voor de Proctor & Gamble campus in de wijk Treft).

### P3 – parkeren gebeurt zeer uitzonderlijk.

De pieken doen zich voor tijdens de grote salons zoals bv. Batibouw en het Autosalon, in de periode januari-maart. P3 wordt in totaal 30 dagen in gebruik genomen, of 8% van het jaar. De ganse periode april-september staat dit parkeerveld leeg. Gezien het eerder sporadische gebruik kan men overwegen om de bodem te ontharden en in te richten als een (gefundeerd) hooiland, dat op het vlak van biodiversiteit beschouwd kan worden als een vorm van “tijdelijke natuur”.

### P0 – de parkeerfunctie verdwijnt.

... is de ruimte die door het afbouwen of het stapelen (zie Ruimtevrage - ‘gestapeld parkeren’ op volgende pagina) van de parkeerbehoefte kan worden vrijgesteld van parkeren, en dus andere programma’s permanent kan huisvesten zo niet kan de ruimte ook worden onthard in functie van het inrichten van PC als meer klimaatrobuuste en biodiverse open ruimte.



**SUGGESTIE ZONES P1-P2-P3**

-  P1
-  P2
-  P3
-  P0

### Welke locaties zijn het meest geschikt om te stapelen?

Ter hoogte van de ruimtelijke scharnieren met de omgeving, waardoor het multifunctioneel gebruik van deze compacte parkeeroplossing het beste gegarandeerd wordt.

- Aansluiten op Verregatpark
- Aansluiten op Treft
- Aansluiten op Brussels Expo

### Ondergronds of bovengronds?

Vanuit een ruimtelijk standpunt kan het ondergronds organiseren van de parkeercapaciteit de voorkeur genieten, daarmee wordt het parkeren immers volledig onzichtbaar, waardoor er maximaal ruimte vrij gemaakt wordt voor andere activiteiten. Maar ondergronds parkeren heeft echter ook enkele consequenties:

- Ondergrondse parking kost een veelvoud van een bovengrondse gestapelde oplossing
- Bij herbesteding minder mogelijkheden dan bovengronds gebouw
- Kan het beste gekoppeld worden aan een intensief gebruikt programma om haalbaar exploitatieverhaal mogelijk te maken
- Prijs wordt hoger naarmate er meer lagen onder de grond gebouwd worden
- Beperkingen van bovengronds gebruik: niet meer permeabel, complex om groen te realiseren, beperkingen op het vlak van belasting
- Impact op grondwaterstromingen

Bovengrondse parkeersilo's hebben zonder twijfel nadelen (aantrekkelijkheid gevels, akoestische impact, uitlaatgassen,..) maar de impact kan gemilderd worden met enkele aandachtspunten:

- Plint met levendig programma
- Slim inplanten van opritten en helingen, afgeschermd van gebouwen met verblijfskarakter
- Aandacht voor gevelontwerp

### Hybride of monofunctionele parkeergebouwen? Licht en demontabel... of zwaar en aanpasbaar?

- Monofunctionele gebouwen zijn eenvoudiger van opzet en sneller te realiseren, maar worden het best geconcentreerd vanuit een lange termijnsperspectief (hergebruik) en met de nodige aandacht naar levendige plinten indien ze gebouwd worden in een zone die van stedelijk strategisch belang is (de ruimtelijke scharnieren).

- Hybride gebouwen genieten de voorkeur, in het geval van een parkeergebouw moet minstens de plint geactiveerd worden met aanvullend programma (zie referentie 2)

- De parkeercapaciteit kan ook boven het maaiveld voorzien worden, bovenop een grote hal of atelier (vb. voor lichte productie-activiteiten, stadslogistiek,...)

**Robuustheid** van gebouwen kijkt naar het (parkeer)gebouw als casco, dat in de tijd kan worden omgebouwd, heringericht of gedemonteerd i.f.v. een wijzigende parkeerbehoefte of programma.

Het parkeergebouw zou moeten worden opgebouwd volgens een slim grid, met oog voor aanpasbaarheid (zie verhoudingen bouwblokken bij Ruimtevragen 'logistiek' en 'stelplaats').

Op schaal van het bouwblok zien we kansen om te werken met een grid van 18m;

- Omdat dit gelijk is aan de diepte van een dwarse parkeerplaats-rijstrook-dwarse parkeerplaats
- Omdat dit gelijkaardig is aan de diepte voor kantoorgebouwen, maakateliers of bepaalde woontypologieën
- Omdat er op termijn stroken kunnen worden tussenuit gehaald, waardoor deze andere functies genoeg daglicht krijgen

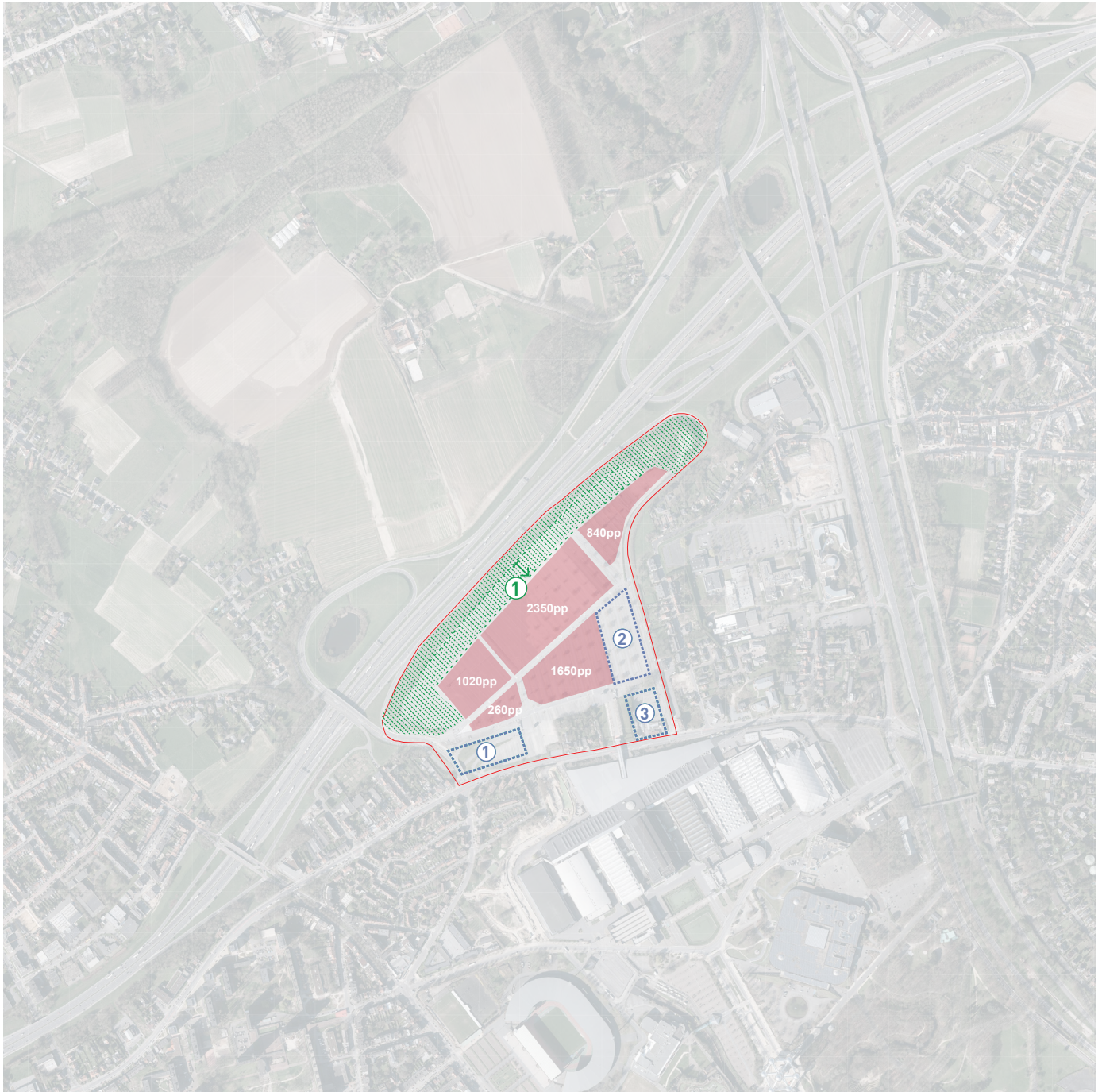
Op schaal van het gebouw zien we kansen om te werken met een primaire structuur van 6m verdiepingshoogte met een secundaire structuur als tussenverdiep (2\*3m). Zo wordt

er een aanpasbaarheid ingebouwd dat toe laat om;

- Parkeercapaciteit of andere functies te organiseren met verdiepingshoogte van 3m
- Op termijn (terug) als dubbelhoge ruimte kan worden gebruikt (bv. stelplaats, maakateliers, vides bij bepaalde woontypologieën of kantoren, ...)

**Medegebruik** kijkt naar een combinatie van parkeren met andere type activiteiten. In analogie met de kansen voor ademend programma bij het openlucht parkeren, zouden we dit ook kunnen inbeelden bij het stapelen ervan. We kijken bij medegebruik dus naar parkeerbezetting die varieert in de tijd (bv. P2 of P3, zie Hoofdstuk 05 – afbouwen parkeercapaciteit). Dit door de gelijkvloers op te vaten als een semi-publieke ruimte die 'door' of 'onder' het gebouw loopt en beschutting biedt voor markten, sportactiviteiten en evenementen in relatie tot de buurt. Deze verharde en overdekte plaats functioneert als publieke hal of luifel en wordt occasioneel ook gebruikt voor parkeren (of vice versa). Dit zien we vooral kansrijk op de locatie 1 (zie kaart), waar deze plek het meest aansluiting kan maken op de publieke ruimte.



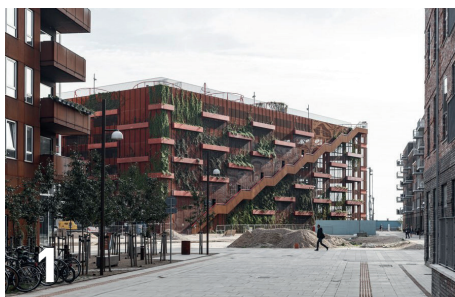


① Ontharden van 5ha

Gelijkvloers parkeren **4,360pp**

Gestapeld parkeren

- ① 1 laag = 350 pp max
- ② 1 laag = 450 pp max
- ③ 1 laag = 200 pp max



(RECHTS NAAR LINKS): 1. PARKEERGEBOUW PARKHOUSE, JAJA ARCHITECTS, COPENHAGEN (MONOFUNCTIONEEL) 2. P+R GECOMBINEERD MET KANTOREN EN WINKELS, DE OPGANG AMSTERDAM (HYBRIDE) 3. STUDENTENHUIS-VESTING MET OMKEERBARE PARKEERFUNCTIE - BRUTHER, PARIJS (AANPASBAAR) 4. PARKEERGEBOUW, IMEC LEUVEN (MONOFUNCTIONEEL)

## CONCLUSIES RUIMTEVRAGEN

### 8 - permanent programma: ateliers en ruimte voor stadslogistiek

Platform C is een ruimte die geschikt is voor ademend programma, tijdelijke activiteiten die komen en gaan. Maar is er ook ruimte voor meer permanente activiteiten? En waar worden deze dan het beste gesitueerd?

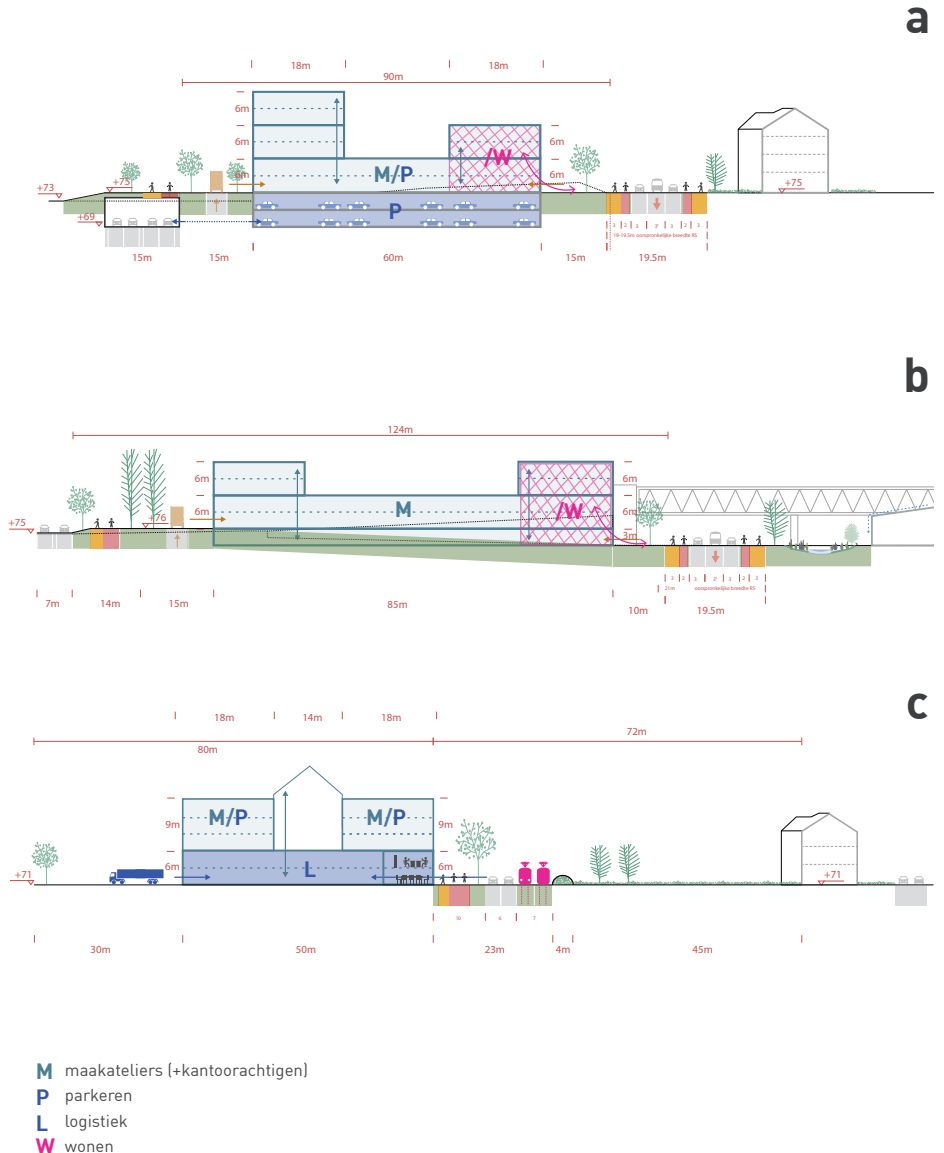
Uit de gesprekken met de betrokken stakeholders bleek er draagvlak te bestaan voor **activiteiten in de sfeer van lichte industrie, maakeconomie of stedelijke logistieke activiteiten**. Functies die complementair of ondersteunend kunnen zijn met de bestaande activiteiten in de omgeving. Het zou een geschikte vestigingsplaats kunnen zijn voor bedrijven die regelmatig diensten verlenen aan Bussels Expo, zoals voedings- en cateringbedrijfjes, verhuur van tenten en podiummateriaal, constructieateliers voor standbouwers, verkoop en recuperatie van materialen voor standbouw, verhuur en herstelling van van audio-visueel materiaal, technische onderhoudsdiensten, security en onderhoud, tijdelijke opslagruimte, taxi- en shuttlediensten, event management,...

Daarnaast vond ook de suggestie voor een **hub voor stadslogistiek** weerklank bij de betrokkenen. De directe aansluiting op de R0, het ruimteaanbod en de mogelijkheden om vanaf Platform C het Noorden van Brussel en de Vlaamse Rand te bedienen (met lichte voertuigen of op termijn zelfs gebruik makend van de traminfrastructuur) maken dat dit hiervoor een geschikte locatie lijkt.

**We onderscheiden 2 zones die dit soort programma zouden kunnen ontvangen:**

#### Zone 1. Oostrand – Treft.

- geschikt voor zowel maakateliers, kantoorachtigen alsook stadsdistributie.
- de logistieke activiteiten kunnen voor zwaar verkeer exclusief ontsloten worden via afrit 7a op de R0. De lokale leveringen (cargo bikes, bestelwagens, ...) kunnen gebeuren via het



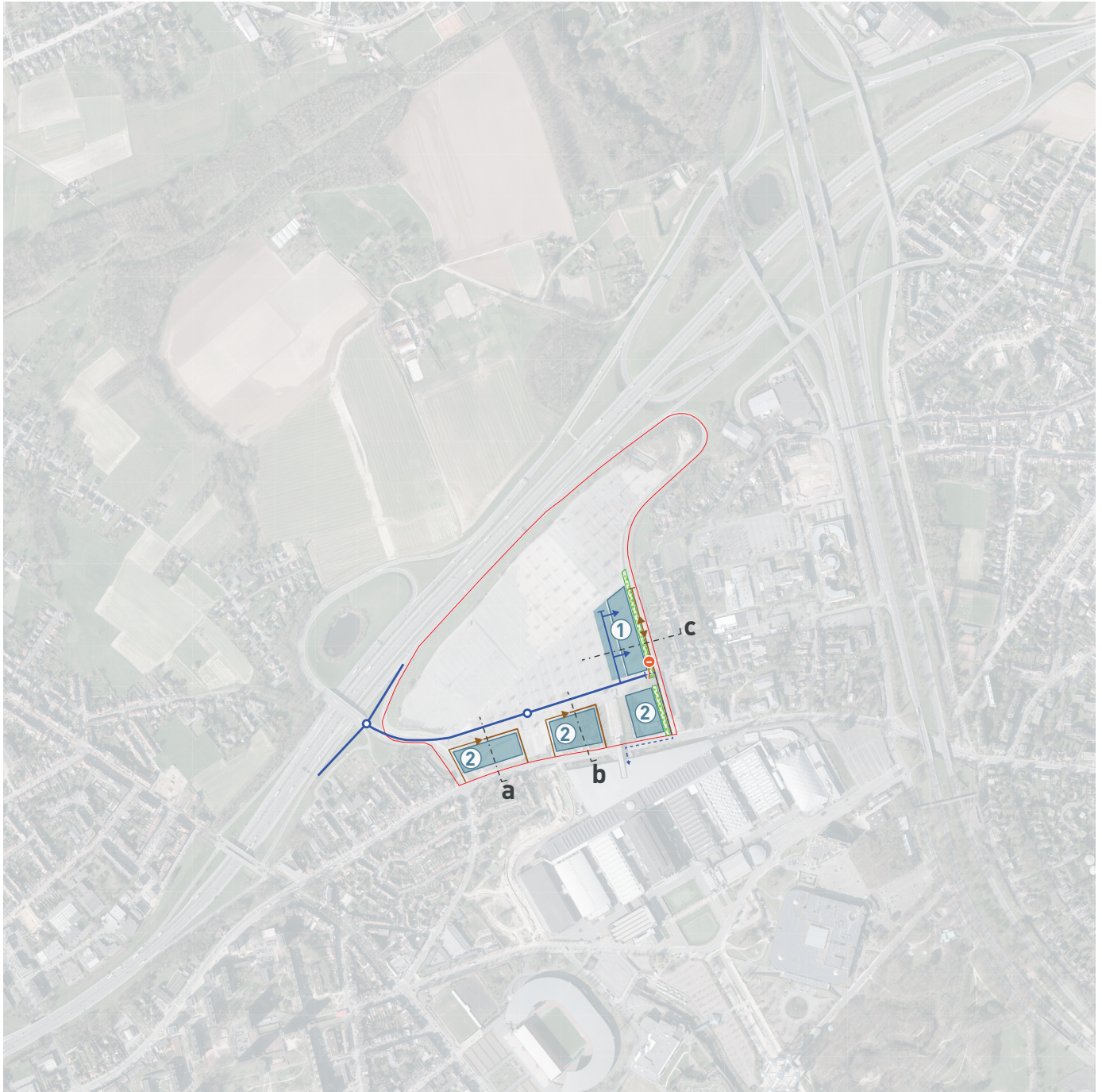
lokale verkeersnetwerk, via de Romeinsesteenweg en de fietssnelweg.




#### Zone 2. Romeinsesteenweg




- geschikt voor maakateliers en kantoorachtigen maar niet voor stadsdistributie. De verweving met het stedelijk lint langs de Romeinsesteenweg staat voorop.
- de activiteiten in deze zone dragen bij aan het levendig karakter van de Romeinsesteenweg, de plinten zijn actief en transparant.
- Het type activiteiten laat zich mengen met een aandeel tijdelijk verblijf en wonen, is eerder kleinschalig van aard en veroorzaakt geen milieuhinder.



STADSDISTRIBUTIE + LOGISTIEK/MAAKBEDRIJVEN + STADSLANDBOUW - HÔTEL LOGISTIQUE, VITRY-SUR-SEINE



-  logistieke ontsluiting  
(vrachtverkeer)
-  enkel doorgang voor  
logistiek verkeer ifv Expo
-  erfontsluiting / ventweg  
(bestelwagens + sporadisch vrachtverkeer)

-  stadsdistributie + maakbedrijven  
+ kantoorachtigen
-  maakbedrijven  
+ kantoorachtigen
-  groene buffer



STADSDISTRIBUTIE + LOGISTIEK/MAAKBEDRIJVEN + STADSLANDBOUW - HÔTEL LOGISTIQUE, VITRY-SUR-SEINE



GESTAPELDE MAAKBEDRIJVEN MET KANTOOR-ACHTIGEN, KADE 11, AMSTERDAM



BEDRIJVENCENTRUM MET MAAKATELIERS EN KANTOORACHTIGEN - KAAP NOORD, AMSTERDAM

### Platform C positioneert zich als scharnier tussen de stad en de regio.

Met het vooruitzicht van de aanleg van de sneltram, alsook de al operationele ringtrambus werd de functie als stelplaats tijdens de werksessies naar voor geschoven als kansrijk hier. Het stellen zou aangevuld kunnen worden met andere programma-activiteiten zoals herstellen, schoonmaak, ...

We komen hierbij tot één locatie op platform C die zicht het meest toeleent voor deze functie(s). Deze locatie heeft een mogelijke ontsluiting via tram (bedding sneltram) maar positioneert zich in de regio ook op een strategische locatie voor het stellen van (elektrische bussen).

#### Randvoorwaarden;

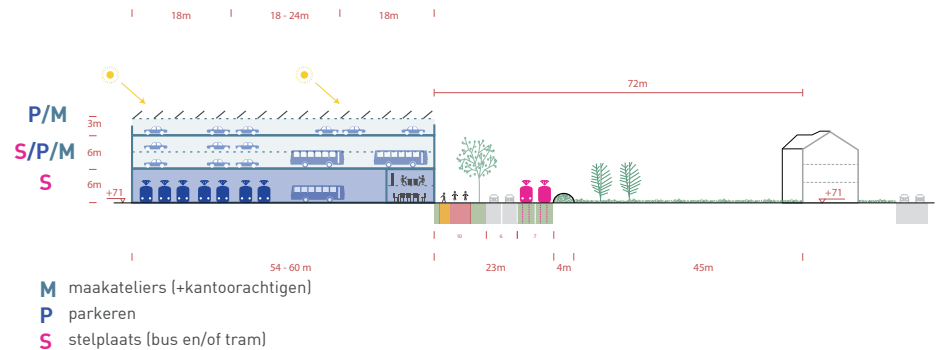
**1) Goede inpassing** (zie puntje 3 Inpassing bouwblok 1, bij Ruimtevrage Logistiek-Maakbedrijven op vorige pagina)

**2) Stelplaats alleen is niet voldoende en manifesteert zich in volgende programma-combinatie als minimum;**

- Stelplaats + parkeren/maakbedrijven (+zonnepanelen)
- Stelplaats + stelplaats (+zonnepanelen)
- Stelplaats + logistiek

**3) Aanpasbaarheid van programma-combinaties** (zie puntje 4 bij Ruimtevrage 'Gestapeld parkeren')

**4) Indien stelplaats voor elektrische bussen, dient er worden gekeken naar het opwekken van elektriciteit op duurzame manier** (zonnepanelen) op lokaal niveau.



STELPLAATS + COLLECTIEF WONEN - KALKBREITE ZÜRICH



STELPLAATS + STELPLAATS + PARKING - HORTA BUS DEPOT, BARCELONA - DFT ARCHITECTS

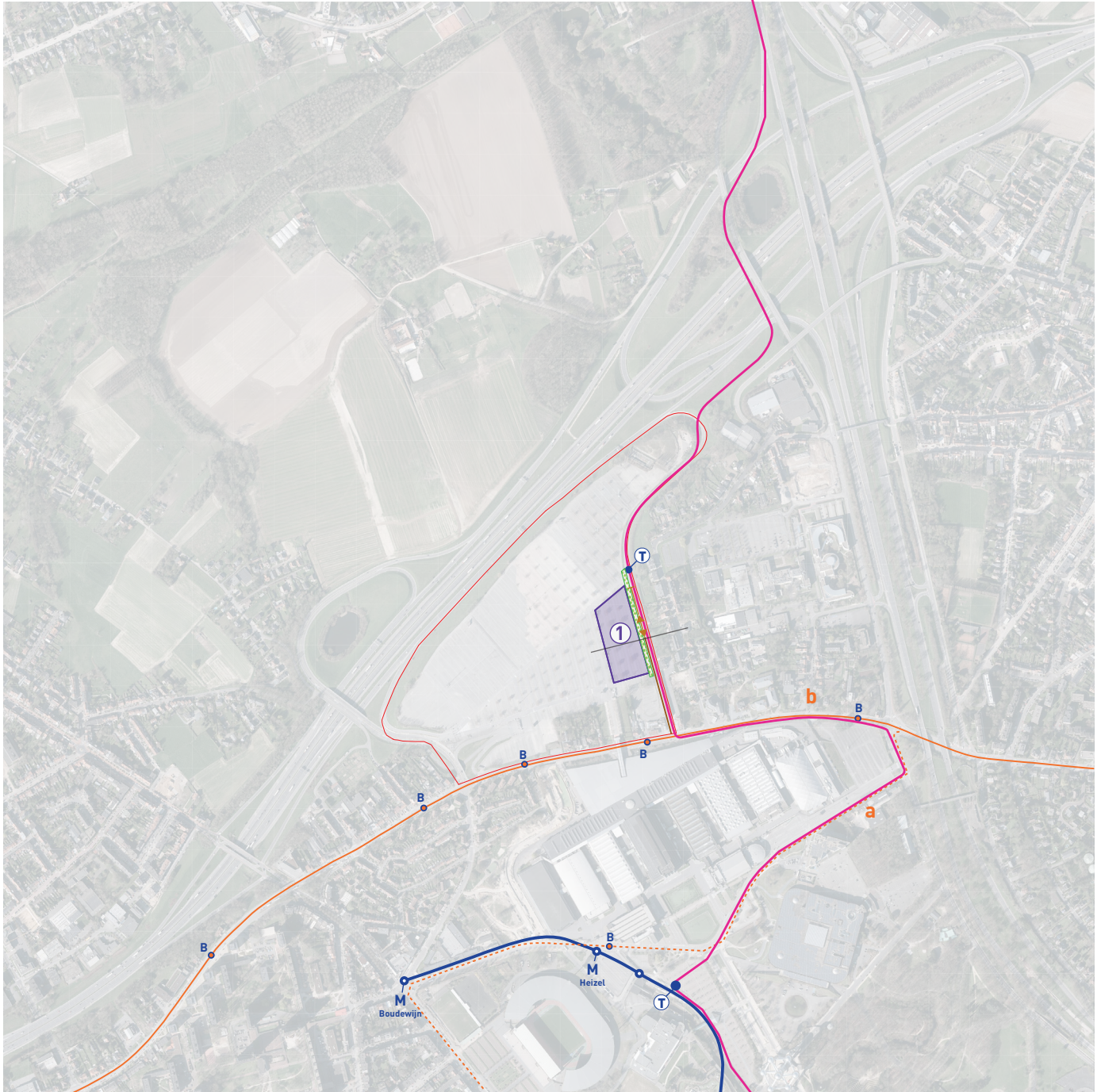


DE STELPLAATS IS OPGEBOUWD UIT EEN ROBUUSTE BETONSTRUUTUUR - HORTA BUS DEPOT, BARCELONA - DFT ARCHITECTS



DAKPARK OP DE BUSDEPOT - HORTA BUS DEPOT, BARCELONA - DFT ARCHITECTS





① mogelijke zone voor stelplaats tram en/of bus

**OV-diensten**

- Ⓜ Metro ————
- Ⓣ sneltram ————
- <sup>B</sup> ringtrambus - - - - -
- a. voorkeursroute
- b. blijft op RS

Is Platform C geschikt als zone voor woonuitbreiding? ... zowel in het Brussels gewest als in de Vlaamse rand is er sprake van een sterke demografische groei en stijgt de prijs van de woonegelegenheden heel snel. De goede ontsluiting met het openbaar vervoer, het (toekomstig) aanbod van voorzieningen in de buurt maken dat we deze locatie niet over het hoofd kunnen zien. **Vanuit die optiek is de vraag om hier extra wooncapaciteit te realiseren wel legitiem. Maar er spelen echter ook nog een aantal andere elementen een rol die deze hypothese onder druk zetten.**

**1)** De geluidsdruk van de ring aan de noordelijke en westelijke rand van parking C is zeer reëel en zal ook na de werken aan de ring en de elektrificatie van het wagenpark blijven bestaan. Ook de lokale effecten van de fijnstofproblematiek spelen mee in dit verhaal, waardoor we enig voorbehoud moeten hanteren bij het inpassen van woonegelegenheden.

**2)** Brussels Expo en bij uitbreiding platform C is een ruimte die zeer geschikt is voor de organisatie van grote evenementen. Het is een zone waar het vaak erg rustig is, maar tijdens de pieken (de grote salons, outdoor-activiteiten,...) wordt de leefbaarheid van de omgeving serieus op de proef gesteld. Het is belangrijk om in onze steden ruimte te reserveren voor dergelijke programma's, met voldoende marge om de negatieve effecten ervan te milderen.

**Woonprogramma op platform C kan vanuit stedenbouwkundig oogpunt wel gefaciliteerd worden, mits er rekening gehouden wordt met een aantal randvoorwaarden:**

**- Platform C is niet geschikt als ruimte voor grootschalige woonuitbreiding,** de milieucondities zijn daarvoor te stringent.

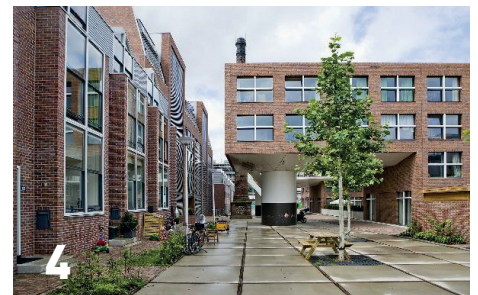
**- Wonen kan gezien worden als een welkome aanvulling op andere vormen van stedelijke activiteiten** (zie Ruimtevrage - 'permanent programma'), waardoor er in de omgeving een bepaalde mate van levendigheid kan ontstaan in de publieke ruimte. Het wonen dient (horizontaal of verticaal) gemengd worden met ander programma maar mag in geen enkel geval de bovenhand nemen bij de programmering van de bouwblokken.

**- Naast wonen kunnen ook vormen van tijdelijk verblijf** (hotel, aparthotel,...) inspelend op het evenementieel karakter van het Heizelplateau een plek vinden in deze zone.

**- Het woonprogramma dient voldoende afstand te houden van de R0 en het afrittencomplex,** waardoor het in de praktijk enkel in een stedelijk lint langs de Romeinsesteenweg in aanmerking komt. Om de akoestische hinder te verminderen, geniet een ondergrondse aanleg van het afrittencomplex de voorkeur.

**- Kleinschalige horecavoorzieningen** kunnen inspelen op het karakter van platform C maar functioneren ook als basisvoorziening op wijkniveau.

- Brussels Expo en platform C zijn uiterst geschikt voor de **organisatie van tijdelijke evenementen. Het inplanten van woonprogramma mag deze functie niet hypothekeren.** Tussen het stedelijk lint en het platform C wordt het beste een landschappelijk kader voorzien, als buffer maar tevens als aangename, dagelijkse verblijfsruimte.



(BOVEN NAAR ONDER): URBAN VILLA-TYPOLOGIE (AANSLUITING VERREGATWIJK) - 1. DENGELHOEFF, COLLECTIEF NOORD. 2. BERLIJN, HANS HOLLEIN. 3. DWARSE STROKEN - L'HERMITAGE, NANTES. 4. GEMENGD WOONWEEFSEL, DOBBELMAN-SITE IN NIJMEGEN.



- attractiepolen Heizel
- open bebouwing met groen karakter
  - a. Tuinwijk Verregat
  - b. Modelwijk Laken
- woonontwikkeling gepland
  - a. NEO 1
  - b. op P&G-site
- 1 RS-Tuinwijk Verregat
- 2 RS
- 3 Trefthuis
- 4 hoek RS
- landschappelijk kader (groenbuffer)

**Van verdeelweg naar lokale verbindingsweg.** Momenteel is de Romeinsesteenweg een overbelaste verkeersgoot omwille van de vele op- en afritten naar de R0 op aantakken (afrit 7a, zowel langs de oost- en westzijde van de site van platform C). Het resultaat is een bovenlokale verdeelweg die veel doorgaand en zelf sluipverkeer van de R0 slikt. De herinrichting van het afrittencomplex 7a (maar ook de sneltram) is een hefboom om de Romeinsesteenweg als stedelijke as te gaan inrichten. Het doorgaand verkeer (naar de R0) op bovenlokaal niveau zal sterk afnemen. De Romeinsesteenweg zal vooral gaan functioneren als lokale verbindingsweg die de historische kernen van Wommel, Tref en Grimbergen verbindt.

**Ruimte voor duurzame vervoersmodaliteiten.** Anderzijds komen er belangrijke ruimtevragen voor duurzame vervoersmodaliteiten bij (zie snedes op volgende pagina ter conclusie);

**(a) sneltram Willebroek-Brussel Noord** die over deel 1 van de RS zal rijden Zal op middellange termijn worden aangelegd op deel 1 van de RS.

- Deze trambinding dient compatibel te zijn voor busverkeer (reservatiestroken).

**(b) reservatiestro(o)k(en) voor de (ringtram)bus,** De vraag of we al dan niet de huidige situatie met 1 reservatiestrook willen gaan verdubbelen (beide richtingen), hangt samen met de nood aan een vlotte doorstroming voor openbaar vervoer en is afhankelijk van het definitieve tracé van de ringtrambus;

- Met de herinrichting van afrittencomplex 7a zal de Romeinsesteenweg minder verkeer moeten opnemen, en dus ook een gunstig effect hebben op de doorstroming van het openbaar vervoer.

- Het voorkeurstracé van de ringtrambus ligt niet langs de Romeinsesteenweg, maar langs de voorkant van de Heizelpaleizen in aansluiting met

Metro Heizel. Er dient duidelijkheid te komen over het definitieve tracé van de ringtrambus, alvorens een sluitende keuze te kunnen gaan maken – maar, ook gezien het smalle profiel van de Romeinsesteenweg, lijkt de keuze voor één reservatiestrook hier meer waarschijnlijk.

**(c) Veilige fietsinfrastructuur.**

Zoals besproken in de ruimtevraag 'fietsnetwerk' is het aangewezen om de fietsvoorziening op de Romeinsesteenweg in synergie met de FR0' te gaan bekijken. Het lijkt erop dat een fietssnelweg meer zinvol is langs de R0/PC (conflictvrij, minder kruisingen) en de Romeinsesteenweg zich meer toeleent als een goed geconnecteerde stedelijke fietsas.

**(d) brede voetpaden.** We zien de Romeinsesteenweg als publieke ruimte een belangrijke rol spelen in de toegankelijkheid van platform C naar het Heizelplateau. Voetpaden dienen voldoende ruim te worden voorzien om de grote voetgangersstromen op te vangen.

**De parkeerplaatsen op straat worden geschrapt**

In het volgende bekijken we de mogelijkheden en impact van deze vervoersmodi op het profiel van de Romeinsesteenweg.

**Conclusie per segment. (zie ook bijlage WS4 - Romeinsesteenweg\_scenario's)**

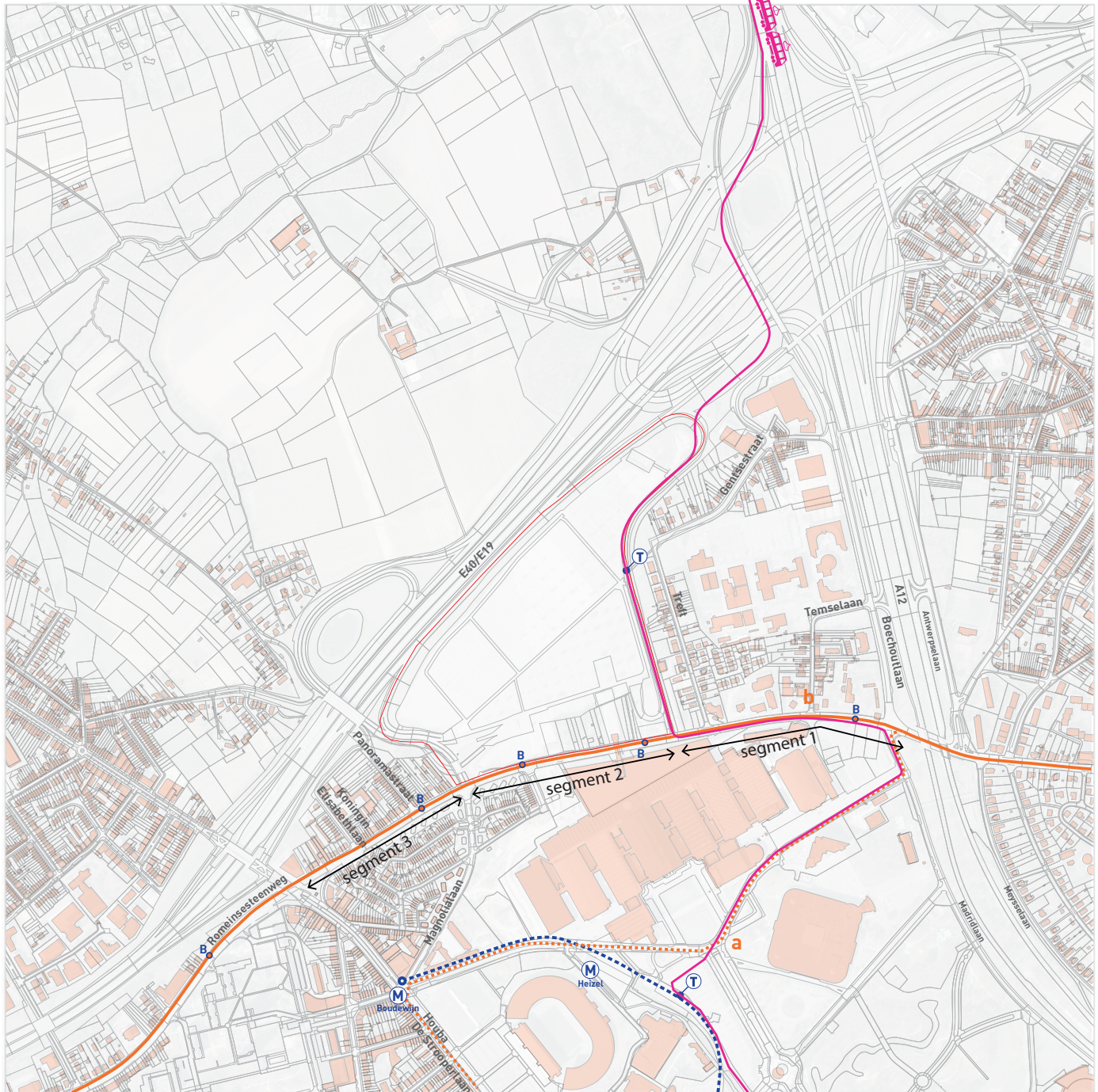
- Segment 1; hier voldoet het huidige straatprofiel niet en zal er een deel moeten worden onteigend, indien men ruimte wil voorzien voor het tracé van de sneltram.

- Segment 2; in het huidige straatprofiel is er plaats voor behoud van één reservatiestrook voor busverkeer en plaats voor veilige fietspaden en brede voetpaden.




- Segment 3; gelijkaardig aan segment 2.



(BOVEN NAAR ONDER): 1. ZICHT OP DAK HEIZELPALEIZEN EN HEKWERK 2. ONVEILIGE FIETSFRASTRUCTUUR 3. PARKING C HEEFT MOMENTEEL GEEN ADRES AAN DE ROMEINSESTEENWEG 4. OOK IN HET 1STE SEGMENT ZULLEN DE PARKEERPLAATSEN GESCHRAPT MOETEN WORDEN.



**OV-diensten**

-  Metro
-  sneltram
-  ringtrambus
- a. voorkeursroute
- b. blijft op RS

**Vergroenen en beeldkwaliteit.**

We dienen de inrichting van de Romeinsesteenweg en platform C in synergie aan te vatten. Gezien de ruimtevraag van de verschillende vervoersmodi, en het relatief smalle profiel van de RS is de marge voor verbetering binnen het profiel van de straat zelf beperkt. De conclusie is dan ook dat we de gewenste vergroening en beeldkwaliteit moeten gaan garanderen op (en in relatie met) de aangrenzende percelen. We denken hierbij aan volgende acties om tot een gewenste kwaliteit te komen;

- **De uitbouw van een stedelijk lint**, tussen de openruimte gebied van platform C en de RS die met voldoende landschappelijke kwaliteit dient te worden ingericht. We kijken hiervoor naar gemengde bouwblokken die een levendige gevel en mixiteit van gebruikers garanderen.

- **Aanleg van dwarse groene vingers** (zie ruimtevraag – ‘groenblauwe onderlegger’) die toegang en doorzicht geven naar de open ruimtegebied van platform C.

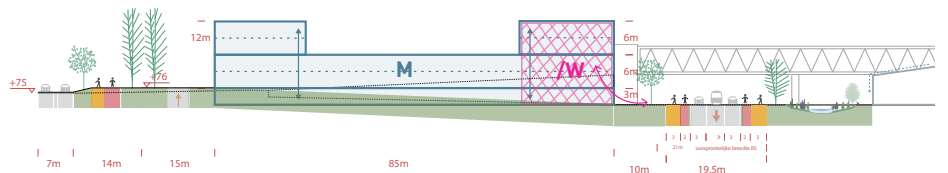
- **Groenfragmenten in het straatbeeld** te gaan voorzien door het gabarit te laten terugspringen of bebouwing te schranken. Deze logica zien we trouwens terugkomen langsheen de RS (Modelijkwijk, Tuinwijk Verregat,...)

- Het huidige hekwerk (hangende tuinen) langs de Heizelpaleizen te vervangen door **buffer- en infiltratievoorzieningen voor hemelwater, afkomstig van de expohallen.**

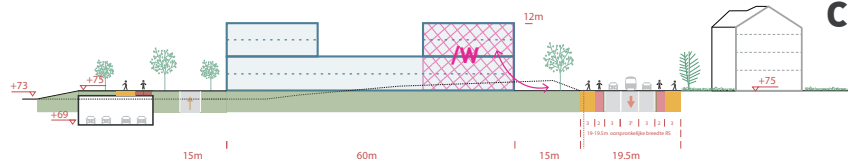
a

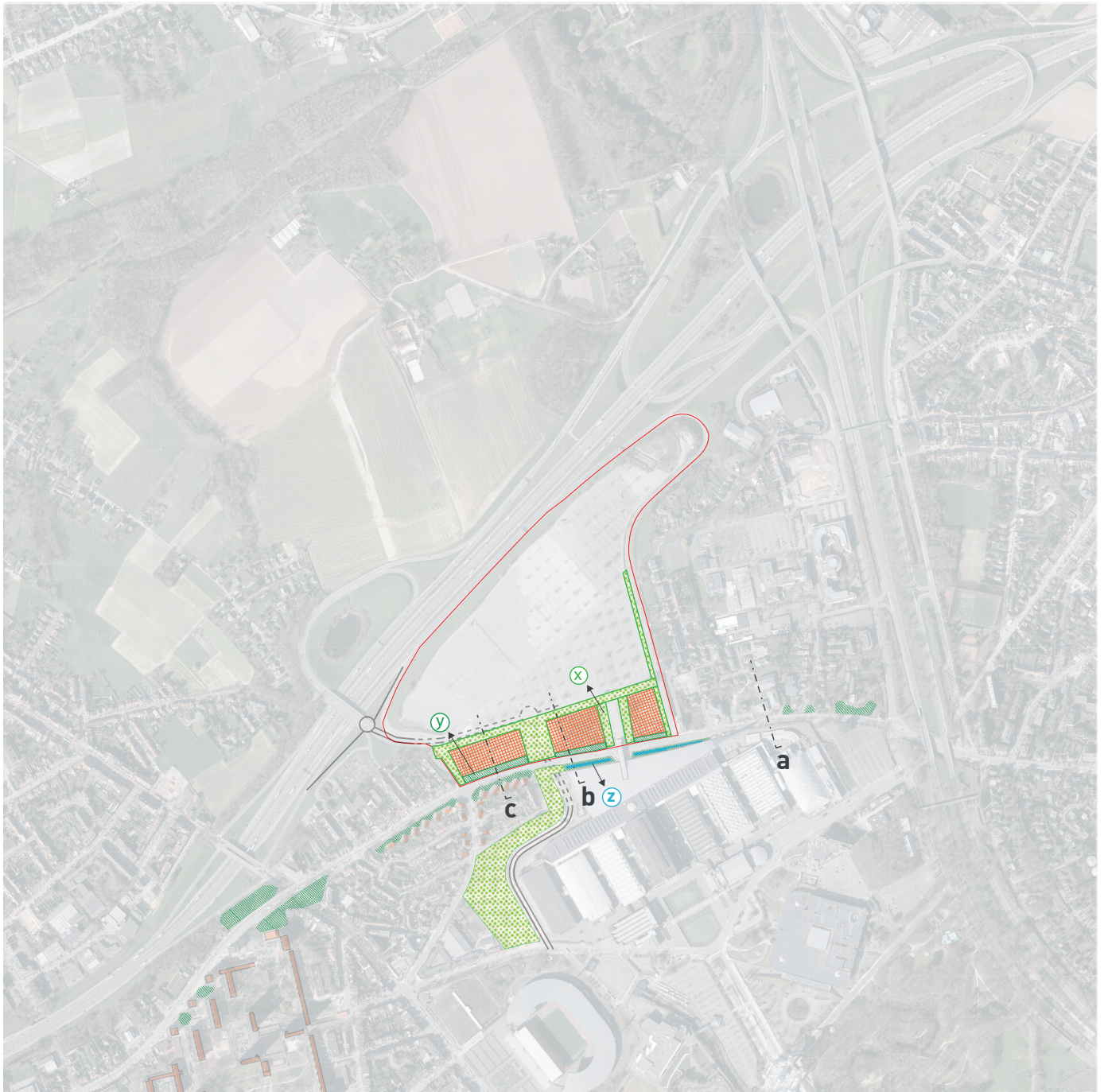






b



c





-  groene vingers
-  groenfragmenten in straatbeeld
-  hemelwateropvang
-  stedelijk lint

## COLOFON

Ontwerpend onderzoek i.f.v. visie  
Romeinsesteenweg-Parking C,  
2020-2021

**Opdrachtgever:**

Departement Omgeving

**Opdrachthouder:**

1010 architecture urbanism bv +  
PREO bv

**Depotnummer:**

D/2021/3241/343