

AUTOUR DU PARC DE L' OUEST RONDOM WESTPARK

DUURZAAM WIJKCONTRACT

**MOLENBEEK - SAINT - JEAN
SINT - JANS - MOLENBEEK**

2018-2023|2025



An aerial photograph of a dense urban neighborhood. The image shows a complex grid of streets and buildings. A prominent feature is a large, irregularly shaped green area in the center, which appears to be a park or a large open space. The surrounding area is filled with multi-story residential buildings, many with red-tiled roofs. The overall impression is one of a well-established, densely populated urban environment.

*“J’aime bien le quartier, j’habite ici depuis
toute ma vie”*

habitant : bewoner

INTRODUCTION

L'étude d'un Contrat de Quartier Durable (CQD) comprend 3 parties : l'analyse, les priorités & le programme. Ce premier dossier comprend l'analyse du domaine d'étude. Dans le cadre de la présente analyse, les données ont été collectées et traitées, une étude de terrain approfondie a été menée et un large éventail d'acteurs concernés ont été consultés. L'étude se fonde sur d'autres études (non) publiées, qui ont été complétées par ses propres interprétations. Tous les thèmes décrits dans les cahiers de charge ont été traités, dans une combinaison de 2 thèmes. L'analyse comporte 6 chapitres comprenant chacun une réflexion sur le quartier :

1. Autour du Parc de l'Ouest
2. Rupture multiple
3. Passé industriel à potentiel particulier
4. Bien desservi, mais peu d'animation
5. Se rassembler, où ?
6. Bien dans sa peau

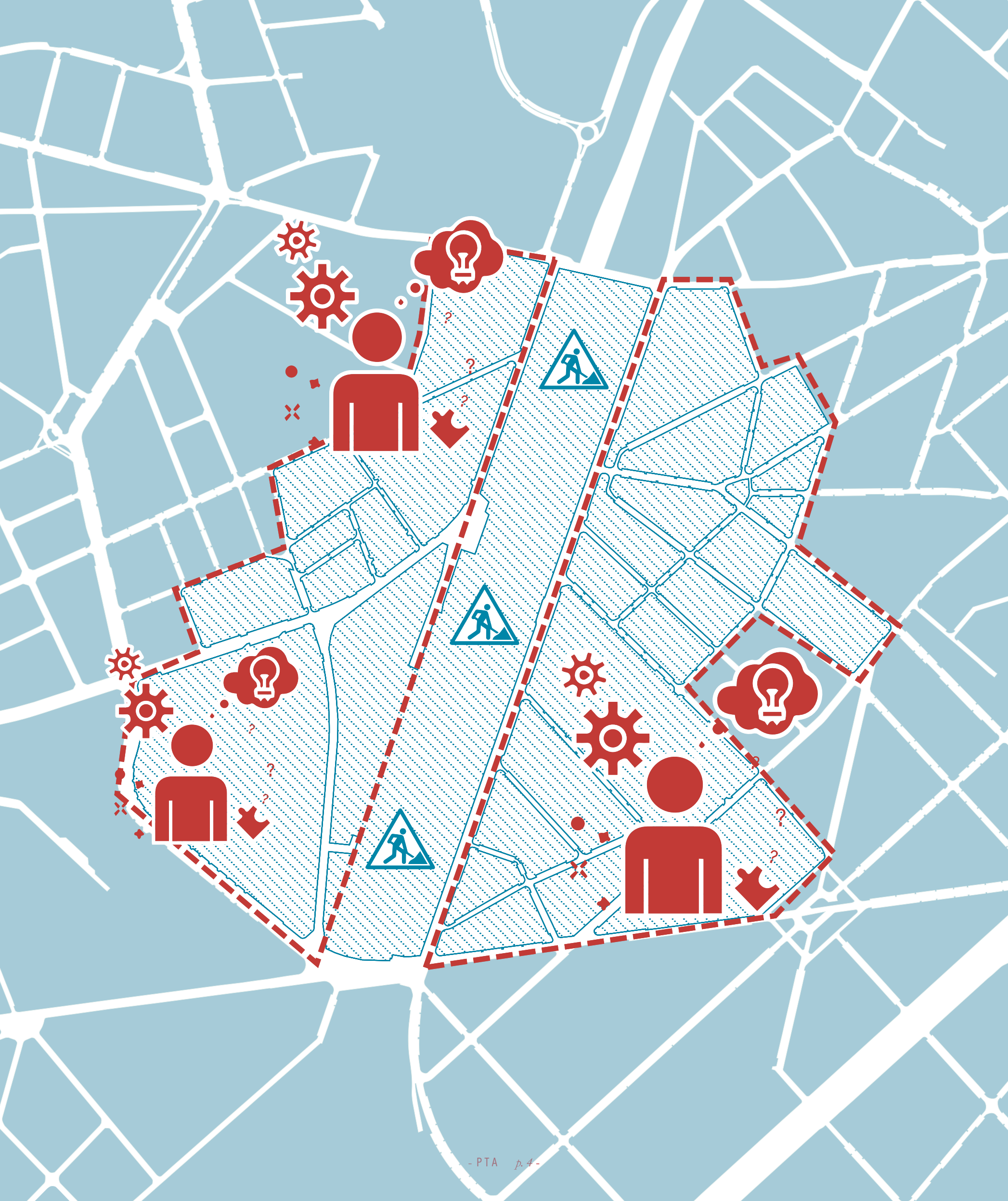
Chaque réflexion est étayée à l'aide de matériel cartographique, d'une participation et d'une analyse. Les données 'brutes' sont, quant à elles, reprises en annexe à la fin du dossier.

INLEIDING

De studie van een Duurzaam wijkcontract (DWC) bevat 3 delen : analyse, prioriteiten & programma. Deze eerste bundel bevat de analyse van het studiegebied. In het kader van deze analyse werden gegevens verwerkt en verzameld, uitgebreid terreinonderzoek gevoerd en een brede waaier aan betrokkenen geconsulteerd. Er werd gebruik gemaakt van al dan niet gepubliceerde studies, aangevuld met eigen interpretaties. Alle thema's beschreven in het bestek werden behandeld, maar per 2 gecombineerd. Op die manier wordt de analyse opgebouwd uit 6 hoofdstukken met telkens een reflectie over de wijk :

1. Rondom Westpark
2. Veelvoudige breuk
3. Industrieel verleden met bijzondere potentie
4. Goed ontsloten maar weinig te beleven
5. Samenscholen, waar?
6. Goed in je vel

Elke reflectie wordt onderbouwd a.d.h.v. kaartmateriaal, participatie en analyse. De meer droge data zijn opgenomen in een bijlage achteraan in de bundel.





AUTOUR DU PARC DE L'OUEST

RONDON WESTPARK

Le périmètre du Contrat de Quartier Durable (CQD) s'étale sur 2 quartiers à l'est et à l'ouest du réseau ferroviaire entre la gare de l'Ouest et la station de métro Osseghem. Pour les terrains en friche le long de la ligne ferroviaire et la ligne de métro, les plans du Contrat de Renovation Urbaine (CRU) sont élaborés afin d'être exécutés. La réalisation du Parc de l'Ouest est ici un atout important pour les environs. L'objectif du CQD est d'opérer de manière complémentaire au CRU en accordant une attention particulière au tissu résidentiel dense de part et d'autre du réseau ferroviaire.

Ce chapitre met en rapport :

- La localisation du quartier (thème 1)
- L'inventaire des actions pour la rénovation urbaine (thème 3)

De perimeter van het Duurzaam wijkcontract (DWC) beslaat de 2 wijken ten oosten en ten westen van de spoorbundel tussen het Weststation en metro Osseghem. Voor de braakliggende terreinen langs de spoor- en metrolijn worden de plannen van het stadsvernieuwingscontract (SVC) uitgewerkt voor uitvoering. De realisatie van het Westpark is hierin een belangrijke troef voor de omgeving. De doelstelling van het DWC is complementair aan het SVC te opereren met bijzondere aandacht voor het dense woonweefsel aan beide zijden van de sporenbundel.

In dit hoofdstuk wordt het verband gelegd tussen :

- Lokalisering van de wijk (thema 1)
- Inventaris van de verrichtingen voor stadsvernieuwing (thema 3)

1.1

QUARTIERS 'GARE DE L'OUEST'

WIJKEN 'WESTSTATION'

PÉRIMÈTRE

La zone d'étude du Contrat de Quartier Durable Autour du Parc de l'Ouest se situe entre les stations de métro Gare de l'Ouest et Osseghem et est délimitée par les rues suivantes : l'avenue Joseph Baeck et la chaussée de Ninove au sud; la rue Jean-Baptiste Decock, la rue Henri de Saegher, la rue Vanderdussen et la rue de Menin, y compris le site autour de Brussels Event Brewery à l'est; la chaussée de Gand au nord; la rue Jules Delhaize, la rue d'Osseghem, la rue Pierre J. Demessemaeker et le boulevard Edmond Machten à l'ouest.

LE RÉSEAU FERROVIAIRE DÉFINIT 2 QUARTIERS

La zone d'étude du Contrat de Quartier Durable Autour du Parc de l'Ouest se situe le long des parties est et ouest de la ligne ferroviaire 28. En parallèle à cette ligne de chemin de fer, le métro relie les stations Gare de l'Ouest, Beekkant et Osseghem.

Les quartiers de part et d'autre du réseau ferré sont de nature très différente. La partie est se caractérise par un tissu urbain datant du 19e siècle, alors que la partie ouest comprend un bâti plus récent, dominé surtout par les grands blocs d'appartements de Beekkant.

L'ensemble de la zone située le long de la ligne ferroviaire entre la gare de l'Ouest et Osseghem est aujourd'hui fait de friches et de terrains vagues inaccessibles. Ils perpétuent les différences entre les deux quartiers de part et d'autre du chemin de fer et dressent une frontière (au sens propre) qui empêche le développement et l'extension du quartier en tant que quartier dynamique de Bruxelles.

Aujourd'hui, il n'existe que trois façons de se rendre d'un quartier à l'autre: au sud, il y a moyen de traverser la voie ferrée via le nœud de mobilité à la gare de l'Ouest ; au nord, il y a un tunnel où la chaussée de Gand plonge en dessous des voies ; puis il y a une passerelle au centre, au départ de (et conduisant vers) la station de métro Beekkant. Les habitants s'accordent à dire que ce pont est très désagréable: humide en hiver et suffoquant en été, avec des mauvaises odeurs tenaces.

PERIMETER

Het studiegebied van het duurzaam wijkcontract rondom Westpark bevindt zich tussen de metrohaltes Weststation en Osseghem en wordt begrensd door de volgende straten: de Joseph Baecklaan en de Ninoofsesteenweg in het zuiden; de Jean-Baptiste Decockstraat, Henri de Saegherstraat, Vanderdussenstraat en Menenstraat, inclusief de site rond de Brussels Event Brewery in het oosten; de Gentssesteenweg in het noorden; de Jules Delhaizestraat, Ossegemstraat, Pierre J. Demessemaekerstraat en Edmond Machtenslaan in het westen.

SPOORBUNDEL DEFINIEERT 2 WIJKEN

Het studiegebied van het duurzaam wijkcontract rondom Westpark bevindt zich langs de oost- en westzijde van spoorlijn 28. Evenwijdig met deze spoorlijn loopt ook de metro die de haltes Weststation, Beekkant en Osseghem met elkaar verbindt.

De wijken aan beide zijden van de spoorbundel zijn zeer verschillend. Het Oostelijk deel kenmerkt zich door een stedelijk weefsel uit de 19de eeuw. Het Westelijk deel bestaat uit nieuwere bebouwing waarbij de appartementsblokken aan Beekkant erg bepalend zijn.

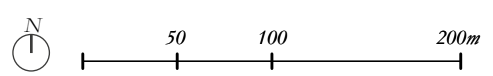
De gehele zone langs de spoorlijn tussen Weststation en Osseghem is momenteel een ontoegankelijke woestenij. Het zorgt ervoor dat de verschillen tussen de twee wijken aan beide zijden van de spoorweg blijven bestaan en dat een (letterlijke) grens de ontwikkeling en uitbreiding van de buurt als dynamisch onderdeel van Brussel in de weg staat.

Er zijn op dit moment slechts drie mogelijkheden om van de ene wijk naar de andere te gaan. In het zuiden kan je de sporen oversteken via het verkeersknooppunt aan het Weststation. In het noorden is er een tunnel waar de Gentste Steenweg onder de sporen gaat. Daarnaast is er centraal, van en naar het metrostation Beekkant, een voetgangersbrug. Bewoners zijn het er over eens dat deze brug erg onaangenaam is. Niet in de winter en erg warm in de zomer, wat bovendien een onaangename geur met zich meebrengt.

*"C'est juste un endroit de passage."
Man op weg naar zijn werk*



CARTE DE LA ZONE D'ÉTUDE
KAART VAN HET STUDIEGEBIED



LÉGENDE - LEGENDE

— PÉRIMÈTRE
— PERIMETER

UN AUTRE RÔLE URBAIN

La partie à l'est du chemin de fer ne fait plus qu'un avec les autres quartiers du Molenbeek historique, elle s'oriente vers le canal et le reste de la ville. La partie à l'ouest du chemin de fer détient, quant à elle, un caractère plus péri-urbain avec ses hauts immeubles d'appartements et ses cités-jardins largement ponctués d'espace public. Malgré la distance relativement courte par rapport au centre et sa bonne desserte par les transports en commun, ce quartier fait partie de la partie résidentielle de Molenbeek.

STATIONS DE MÉTROS COMME QUARTIERS

Alors que le quartier a un grand potentiel et est bien desservi sur le plan de la mobilité, il ne peut toujours pas compter comme entité importante de l'ensemble métropolitain. En effet, le quartier n'a pas de faire-valoir métropolitain. En outre, il y a peu de pôles d'attraction supralocaux. De part et d'autre du réseau ferroviaire, c'est la fonction résidentielle qui prime, mais il y a aussi de nombreux terrains abandonnés et beaucoup d'inoccupation.

La gare de l'Ouest est un nœud intermodal fréquemment emprunté. Les navetteurs descendent à la gare de l'Ouest pour prendre le métro, le tram ou le bus, et vice versa. Or, peu de voyageurs s'arrêtent à la gare de l'Ouest ou ont la gare de l'Ouest comme destination finale.

Un certain nombre de "sous-quartiers" se distinguent au sein du quartier. La division en sous-quartiers suit la succession des stations de métro. Pour les jeunes surtout, 'Osseghem', 'Beekkant' et 'Gare de l'Ouest' sont 3 sous-quartiers différents.

CHERCHER À SE RAPPROCHER

Le périmètre fait partie du périmètre du Contrat de Rénovation urbaine (CRU) 'Parc de l'Ouest'. Le CRU traite l'ensemble du tronçon autour de la ligne 28 et est en gros relié à la zone entre la première et la deuxième couronnes à l'ouest de Bruxelles. À l'aide de ce plan, on cherche en amont une façon de relier les deux quartiers entre eux. Pour le périmètre ceci s'exprime dans le développement de la friche, entre autres sous la forme de l'aménagement d'un parc.

EEN ANDERE STEDELIJKE ROL

Het deel ten Oosten van de spoorweg is vergroeid met de andere wijken van historisch Molenbeek. Het richt zich naar het kanaal en de rest van de stad. Het deel ten Westen van de spoorweg heeft een meer suburbane sfeer. Het bestaat uit hoge appartementsgebouwen en tuinwijken met daartussen een veel wijdere publieke ruimte. Ondanks zijn relatief korte afstand tot het centrum en goede verbinding met het openbaar vervoer behoort deze wijk tot het residentiële deel van Molenbeek.

METROSTATIONS ALS BUURTEN

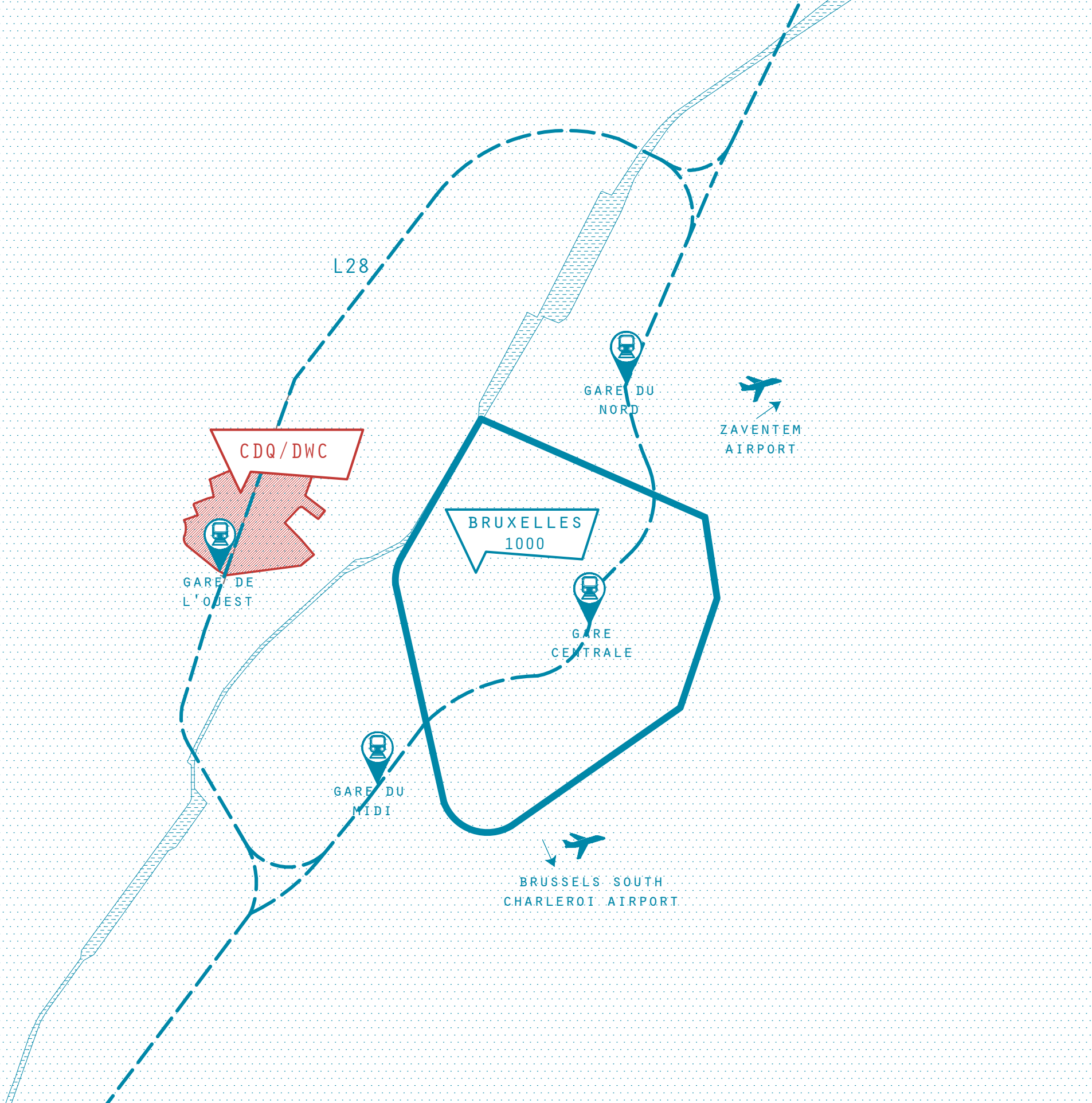
Ondanks dat de buurt veel potentieel bevat en goed voorzien is op vlak van mobiliteit, kan ze zich momenteel nog niet manifesteren als een belangrijk onderdeel van een grootstedelijk geheel. De buurt meet zich niet echt een grootstedelijke identiteit aan. Er zijn bovendien weinig bovenlokale aantrekkingspolen. Aan beide kanten van de spoorbundel primeert de woonfunctie, maar er zijn ook heel wat verlaten terreinen en leegstand.

Het Weststation is een veelgebruikt intermodaal knooppunt. Pendelaars stappen in Weststation over van de metro op de tram of bus, en omgekeerd. Weinig reizigers blijven echter hangen aan het station of hebben Weststation als eindbestemming.

Binnen de wijk kan je een aantal buurten onderscheiden. De opdeling in buurten volgt de opvolging van metrostations. Zeker voor de jongeren zijn "Osseghem", "Beekkant" en "Weststation", 3 verschillende buurten.

TOENADERING ZOEKEN

De perimeter is onderdeel van de perimeter van het Stadsvernieuwingscontract (SVC) 'Westpark'. Het SVC behandelt de hele strook rond spoorlijn 28 en heeft zo ruwweg betrekking op de zone tussen de eerste en tweede kroon in het Westen van Brussel. Aan de hand van dit plan wordt er van bovenaf gezocht naar een manier om de twee wijken met elkaar te verbinden. Dit uit zich in het geval van de perimeter in de ontwikkeling van het braakliggend terrein, o.a. door het aanleggen van een park.



LOCALISATION DU PÉRIMÈTRE
SITUERING PERIMETER

LÉGENDE - LEGENDE

-  CANAL
-  KANAAL
-  CHEMIN DE FER
-  SPOORWEG

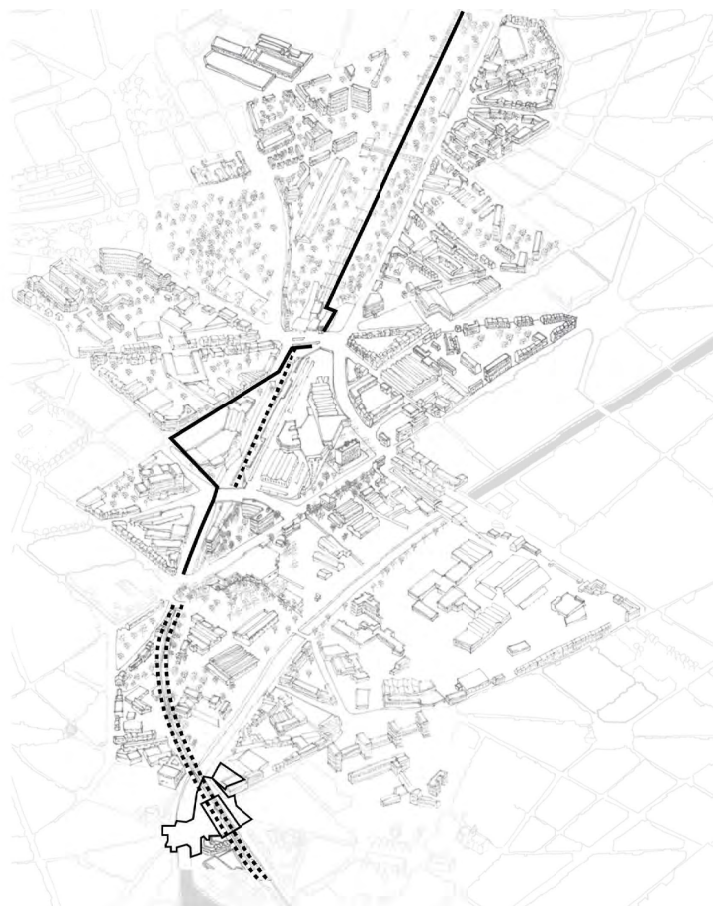
1.2

COMPLÉMENTAIRE AVEC LE CRU

CONTRAT DE RÉNOVATION URBAINE GARE DE L'OUEST

source : texte rédigé à partir du CRU3, réalisé par 1010au, Taktyk et Alive Architecture

Bientôt le Contrat de Rénovation urbaine Gare de l'Ouest sera mis en œuvre. Le programme du CRU 3 avait été réalisé par 1010au, Taktyk et Alive Architecture. La plus grande intervention dans la zone entre la gare de l'Ouest et Beekkant a été le développement de la zone en friche autour des voies ferrées. Au sein du périmètre du Contrat de Quartier Durable, l'enjeu du CRU se situe surtout dans la zone en friche à l'est des voies ferrées. Hormis l'aménagement du nouveau parc de l'Ouest entre Osseghem et Beekkant, l'on prévoit une surface construite considérable. Un plan directeur est actuellement en cours d'établissement.



LA FUTURE LIGNE 28 / TOEKOMSIGE LIJN 28

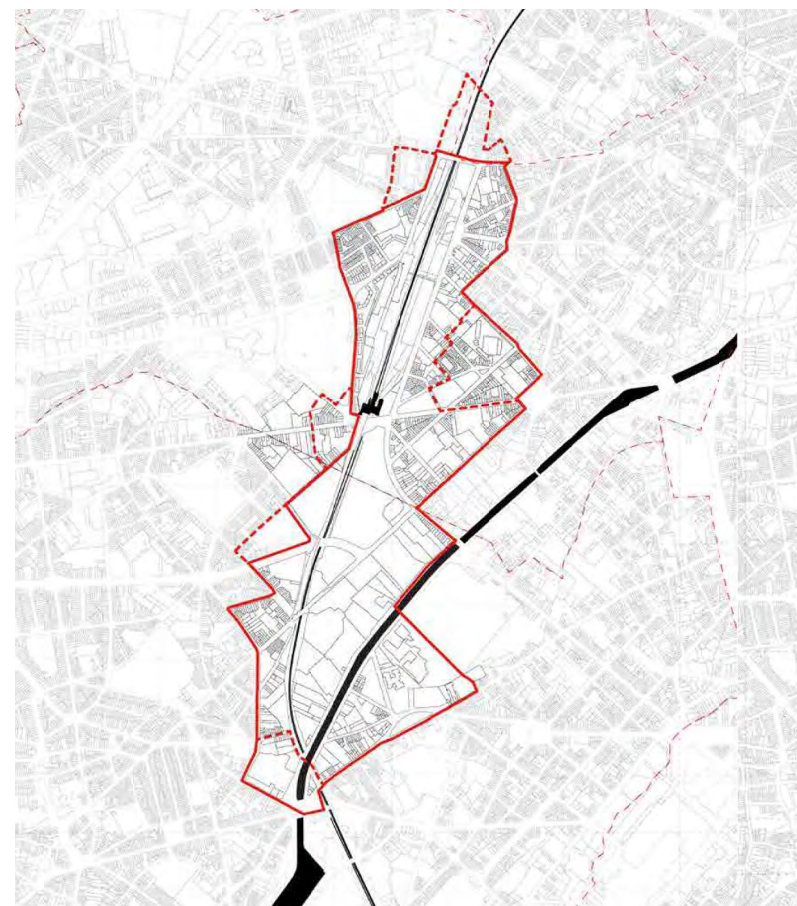
BRON: 1010AU, TAKTYK, ALIVE ARCHITECTURE

COMPLEMENTAIR MET SVC

STADSVERNIEUWINGSCONTRACT WESTSTATION

bron : tekst op basis van SVC3, opgemaakt door 1010au, Taktyk en Alive Architecture

Binnenkort gaat het Stadsvernieuwingscontract Weststation in uitvoering. Het programma van dit SVC 3 werd opgemaakt door 1010au, Taktyk en Alive Architecture. Wat de zone tussen Weststation en Beekkant betreft is de grootste ingreep het ontwikkelen van de braakliggende zone rond de sporen. Binnen de perimeter van het duurzaam wijkcontract, zet het SVC vooral in op de braakliggende zone ten Oosten van de sporen. Naast de aanleg van het nieuwe Westpark tussen Osseghem en Beekkant, wordt hier ook een aanzienlijke oppervlakte aan bebouwing voorzien. Hiervoor is momenteel een richtplan in opmaak.



PERIMÈTRE DU CONTRAT DE RÉNOVATION URBAINE GARE DE L'OUEST / PERIMETER
STADSVERNIEUWINGSCONTRACT WESTSTATION

BRON: 1010AU, TAKTYK, ALIVE ARCHITECTURE

Le contrat de quartier durable Autour du Parc de l'Ouest est complémentaire au CRU et entend élaborer au maximum le lien entre le quartier et le nouveau Parc de l'Ouest. Alors que le contrat de rénovation urbaine comprend de grands changements, le contrat de quartier vise à améliorer le quartier à partir de l'intérieur et à l'échelle du quartier même.

POINT DE DÉPART DE L'ÉTUDE DU PROGRAMME

Selon l'étude du CRU 3 (1010au, Taktyk en Alive Architecture) une lecture territoriale de la zone d'étude révèle trois paysages métropolitains émergents. Ceux-ci traversent la zone d'étude et lui confèrent son identité :

- . la vallée ferroviaire,
- . la vallée canalisée
- . la vallée cultivée.

La colonne vertébrale de la vallée ferroviaire est la future promenade cyclo-piétonne L28 qui traverse le périmètre du CRU, mais également du CQD. Dans la vallée ferroviaire, la présence de la gare et la proximité des haltes des transports en commun au sein du périmètre fait rêver d'une vie citadine aux multiples facettes. Le CRU le formule ainsi : *Toutes ces gares sont des lieux par excellence favorisant rencontres et interaction, et dès lors l'urbanité, mais leur potentiel sur le plan de la centralité et de l'intensité urbaine, à devenir des hubs, doit encore être développé. Aujourd'hui, les gens s'y rendent parce qu'ils cherchent des services spécifiques sans lien avec le quartier, et les projets réalisés ou en cours de réalisation aux abords de ces gares voient leur ancrage régional comme un facteur stratégique pour leur localisation, mais ne sont pas assez bien intégrés dans un système urbain cohérent.*

L'infrastructure ferroviaire à laquelle la zone du CQD, mais également du CRU doit son identité et son potentiel, contribue en même temps à son éparpillement. Le CRU vise à mettre en œuvre de nouvelles connexions susceptibles d'une part de consolider les réseaux existants et prévus des espaces publics et de la mobilité active et d'autre part de relier les hubs aux centralités locales à proximité du périmètre.

Ni les trois paysages, ni les hubs potentiels ou les réseaux qui les traversent n'ont aujourd'hui la faculté de mobiliser l'imagination des Bruxellois, alors qu'ils sont des leviers importants pour mieux intégrer cette partie régionale dans le territoire de la métropole avec ses dynamiques propres.

RÉALISATION L28

L'extension projetée de la promenade cyclo-piétonne traverse le périmètre du CQD. Certes, le projet a un grand impact métropolitain, mais sous plusieurs aspects il peut aussi affecter l'échelle locale. Non seulement, il encourage l'accès à et l'activation du terrain en friche de la gare de l'Ouest, mais il protège aussi les rails de la SNCB. Le projet doit prévoir des passages sécurisés pour les cyclistes à différents croisements, notamment à la gare de l'Ouest.

Het duurzame wijkcontract Rondon Westpark is complementair aan het SVC en wil de relatie van de wijk met het nieuwe Westpark zo sterk mogelijk uitbouwen. Daar waar het stadsvernieuwingscontract grote veranderingen bevat is de bedoeling van het wijkcontract om van binnenuit en op lokale schaal de buurt te verbeteren.

VERTREK PUNT PROGRAMMASTUDIE

De studie van het SVC 3 (1010au, Taktyk en Alive Architecture) geeft aan dat bij de territoriale lezing van het studiegebied drie opkomende grootstedelijke landschappen naar voor komen. Deze drie doorkruisen het studiegebied en verlenen haar een identiteit:

- . de spoorwegvallei,
- . de gekanaliseerde vallei
- . de gecultiveerde vallei.

De ruggengraat van de spoorwegvallei is de toekomstige fiets- en voetgangerspromenade L28 die de perimeter van het SVC, maar ook van het DWC doorkruist. In de spoorwegvallei doet de aanwezigheid van het station en de dichtheid van de haltes van het openbaar vervoer binnen de perimeter dromen van een zeer ge diversifiëerd stadsleven. Het SVC stelt : *Al deze stations zijn heuse plaatsen voor ontmoetingen en interactie en dus mogelijk ook urbaniteit, maar hun potentieel op het vlak van centraliteit en stedelijke intensiteit, dus als hubs, moet nog worden ontwikkeld. Vandaag gaan de mensen naar deze plaatsen omdat ze op zoek zijn naar specifieke diensten die losstaan van de wijk en de gerealiseerde of lopende projecten in de buurt van deze stations zien hun gewestelijke verankering als een strategische factor voor hun lokalisatie, maar zijn niet voldoende geïntegreerd in een coherent stedelijk systeem.*

De spoorinfrastructuur waaraan het gebied van het DWC, maar ook het SVC zijn identiteit en potentieel ontleent draagt ook bij tot de versnippering ervan. Het SVC ambieert nieuwe verbindingen die zullen helpen om de bestaande en voorziene netwerken van openbare ruimten en actieve mobiliteit te bestendigen en de hubs te verbinden met lokale centraliteiten in de buurt van de perimeter.

De drie landschappen spreken, evenmin als de potentiële hubs en de netwerken die erdoor lopen, nog niet tot de collectieve verbeelding van de Brusselaars maar zijn belangrijke hefboomen om dit deel van het Gewest beter in te passen in het grondgebied en zijn grootstedelijke dynamieken.

REALISATIE L28

De beoogde uitbreiding van het fiets- en voetgangerspad doorkruist de perimeter van het DWC. Het project heeft uiteraard een grootstedelijke impact maar kan ook effecten genereren op meer lokale schaal. Niet alleen worden de toegang tot en activering van het braakliggend terrein van het Weststation bevorderd, ook de rails van de NMBS worden beschermd. Het project moet voorzien in beveiligde oversteekplaatsen voor de fietsers op de verschillende kruispunten, met name aan het Weststation.

La ZIR prévoit un parc linéaire et un nouveau développement territorial le long de la rue Vandenpeereboom. Non seulement le parc linéaire pourvoira la ville en espaces verts, mais il constituera aussi un havre de paix dans une zone soumise à beaucoup de bruit ambiant. L'analyse a aussi pointé un patrimoine industriel intéressant sous la forme de bâtiments et de vestiges de l'histoire de l'industrialisation dans cette partie de la ville située le long de la ligne ferroviaire.

Aménagement du Parc de l'Ouest

Le plan directeur de la gare de l'Ouest prévoit un parc d'au moins 3 ha. La réalisation du schéma directeur de la gare de l'Ouest prendra environ 10 ans. Or, il importe que le site soit déjà activé bien plus tôt et qu'une gestion temporaire soit organisée.

Les jeunes sont agréablement surpris d'entendre parler du nouveau parc. Il est intéressant d'apprendre qu'aucun jeune n'en a eu vent. Informer est au cœur de la participation. Les jeunes trouvent que le parc est une bonne idée, surtout les jeunes de la partie est du périmètre confirment le grand manque d'espaces verts dans leur quartier.

Les photos ci-contre montrent les besoins des enfants du quartier. La nature y est déjà présente, mais il faut encore la rendre accessible. Un endroit pour rencontrer d'autres enfants est également un souhait pour beaucoup d'entre eux.



ACTIONS SUR SITE / ACTIES OP DE SITE - HUB BEEKKANT

BRON: 1010AU, TAKTYK, ALIVE ARCHITECTURE

Het GGB voorziet een lineair park en een nieuwe grondontwikkeling langs de Vandenpeereboomstraat. Het lineair park zal dit deel van de stad niet alleen voorzien van groene ruimten, het kan ook een haven van rust vormen in een gebied met veel omgevingslawaai. De analyse wees ook op interessant industrieel erfgoed in de vorm van gebouwen en sporen van het industrialiseringsproces in dit deel van de stad langs de spoorlijn.

Aanleg van het Westpark

Het richtschema van het Weststation voorziet een park van minstens 3 ha. De uitvoering van het richtschema van het Weststation zal ongeveer 10 jaar in beslag nemen. Het is echter belangrijk dat de site al veel eerder wordt geactiveerd en dat een voorlopig beheer wordt georganiseerd.

Jongeren zijn aangenaam verrast wanneer ze horen over het nieuwe park. Het is interessant dat geen enkele jongere hier reeds van weet. Informeren is een wezenlijk onderdeel van participatie. Jongeren vinden het park een goed idee en voornamelijk jongeren uit het oostelijk deel van de perimeter beamen het nijpend gebrek aan groene ruimte in hun wijk.

De foto's hiernaast tonen de noden van de kinderen uit de buurt. De natuur is al aanwezig maar moet toegankelijk gemaakt worden. Een plek om samen te komen met andere kinderen is ook een grote wens van velen.

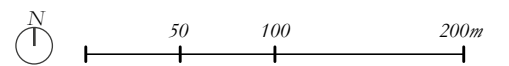


ACTIONS SUR SITE / ACTIES OP DE SITE - HUB WESTSTATION

BRON: 1010AU, TAKTYK, ALIVE ARCHITECTURE



CARTE AVEC LES ACTIONS PLANIFIÉES DU CRU
 KAART MET GEPLANDE ACTIES SVC



LÉGENDE - LEGENDE

- | | | | | | |
|---|------------------------------------------------------------|---|----------------------------------------------------------------------------|---|--------------------------------------------------------------------------|
| ① | AMÉNAGEMENTS DU PARC DE L'OUEST
AANLEG VAN HET WESTPARK | ④ | PISTE CYCLABLE RUE VANDENPEEREBOOMSTRAAT
FIETSPAD VANDENPEEREBOOMSTRAAT | ⑦ | LOGEMENTS MOLENBEEKOIS
MOLENBEEKSE HUISVESTINGSMACHTSCHAAP |
| ② | BRASSERIE VANDENHEUVEL
BROUWERIJ VANDENHEUVEL | ⑤ | RUE DUBOIS-THORN
DUBOIS-THORNSTRAAT | ⑧ | RECY PARK |
| ③ | PASSERELLE STIB
LOOPBRUG MIVB | ⑥ | PLACE BEEKKANT
BEEKKANTPLEIN | ⑨ | IMMEUBLE RÉSIDENTIEL ET PROGRAMME MIXTE
WOONBOUW EN GEMENGD PROGRAMMA |
| ⑩ | HALLE AUX CHARBONS
STEENKOOHAL | | | | |



Halle aux charbons

Le CRU projetait l'acquisition et la rénovation de la halle aux charbons sur le site comme symbole puissant, occupant une place centrale sur le terrain en friche du chemin de fer. Après la rénovation et la transformation, ce patrimoine deviendrait une halle polyvalente. Entre-temps, il s'avère que le maintien de la halle aux charbons est impossible pour des raisons techniques de construction. L'idée d'une structure polyvalente a été maintenue et sera réalisée au même endroit comme projet de construction neuve.

Passerelle comme espace de séjour

L'équipe 1010au, Taktyk et Alive Architecture propose la transformation de la passerelle existante à Beekkant dans le but de la rendre accessible aux cyclistes et aux PMR. Elle doit non seulement continuer d'assurer le passage entre les deux côtés de Molenbeek, mais devenir un espace public à part entière où la passerelle permet une vue sur les développements urbains.

De nombreux enfants et jeunes estiment que la passerelle Beekkant doit être rénovée. Actuellement, la passerelle est sale, trop chaude en été, trop froide en hiver et dangereuse. La vue promise à partir de la passerelle vers les espaces verts du futur parc est vivement attendue.

Piste cyclable rue Vandenpeereboom

La rue Vandenpeereboom est une connexion importante entre la chaussée de Gand et la chaussée de Ninove. La commune de Molenbeek-Saint-Jean s'attèle à un projet pour le réaménagement partiel de la rue. Le CRU propose une étude de projet, pour toute la rue Vandenpeereboom. En outre, la rue longe la friche inaccessible. A court terme, des entrées vers le terrain peuvent être aménagées à partir de la rue Vandenpeereboom afin de pouvoir l'utiliser.

Rue Dubois-Thorn

L'implantation d'Infrabel Academy et la transformation de la halle Delhaize peuvent, après leur occupation par des acteurs locaux, activer une partie de la rue Dubois-Thorn aujourd'hui fermée aux utilisateurs. En ouvrant cette partie aux cyclistes et piétons, une continuité peut être créée avec un autre tronçon de la rue Dubois-Thorn. La connexion entre la gare de l'Ouest et la station de métro Beekkant peut aussi s'en voir améliorée.



Steenkoolhal

Het SVC voorzag in de aankoop en renovatie van de steenkoolhal op de site als belangrijk symbool dat op het braakliggende spoorwegterrein een centrale plaats inneemt. Na renovatie en omvorming zou dit erfgoed een polyvalente hal worden. Intussen werd duidelijk dat het behoud van de steenkoolhal niet mogelijk is om bouwtechnisch redenen. Het idee van een polyvalente structuur werd behouden en zal op dezelfde plaats worden voorzien als nieuwbouwproject.

Voetgangersbrug wordt verblijfsruimte

Het team 1010au, Taktyk en Alive Architecture stelt de verbouwing van de bestaande loopbrug bij Beekkant voor opdat ze naast voetgangers toegankelijk wordt voor fietsers en PBM. Niet alleen moet het de oversteek tussen beide kanten van Molenbeek blijven garanderen, het moet een echte openbare ruimte worden waarin de voetgangersbrug dienst kan doen als uitkijkpunt over de stedelijke ontwikkelingen.

Heel wat jongeren en kinderen vinden een renovatie van de Beekkantbrug noodzakelijk. Momenteel is de voetgangersbrug te vuil, te warm in de zomer, te koud in de winter en gevaarlijk. Het uitzicht op de natuur van het toekomstige park vanop de brug wordt toegejuicht.

Fietspad Vandenpeereboomstraat.

De Vandenpeereboomstraat is een belangrijke verbinding tussen de Gentssesteenweg en de Ninoofsesteenweg. De gemeente Sint-Jans Molenbeek werkt aan een project voor de gedeeltelijke heraanleg van de straat. Het SVC stelt een ontwerpstudie voor, voor de hele Vandenpeereboomstraat. Daarnaast loopt de straat langs het ontoegankelijke braakliggend terrein. Op korte termijn kunnen er toegangen gemaakt worden vanuit de Vandenpeereboomstraat naar dit terrein opdat het gebruikt kan worden.

Dubois-Thornstraat

De inplanting van de Infrabel Academy en de verbouwing van de Delhaizehal, waarna lokale actoren er hun intrek zullen nemen, kan een deel van de Dubois-Thornstraat activeren dat vandaag is afgesloten voor gebruikers. Door dit deel open te stellen voor fietsers en voetgangers kan een continuïteit worden gecreëerd met het andere deel van de Dubois-Thornstraat. Ook de verbinding tussen het Weststation en het station Beekkant kan daardoor worden bevorderd.

Place Beekant

L'espace est aujourd'hui occupé par des zones de stationnement et de manœuvre pour les bus de De Lijn et de la STIB et n'invite pas à la rencontre. Le projet veut répondre aux besoins des différents usagers en tentant d'intégrer l'espace autour des hauts immeubles d'appartements du Logement Molenbeekois et l'espace autour de la gare. Le CRU ne projette pas de réaménagement concret en ce lieu.

Au cours de la promenade de quartier, organisée par JES avec les élèves de l'école primaire Windekind, les enfants ont intuitivement grimpé de tous côtés en se fauflant partout. L'intégration d'un mur d'escalade destiné aux enfants pourrait rendre le lieu bien plus attractif. Avec quelques bancs assortis pour les parents, ce serait parfait. Les jeunes manquent d'un local pour y rencontrer d'autres jeunes de leur âge et organiser des activités. Un jeune proposait une soirée de jeux sur la Playstation, un autre de préparer ensemble un voyage.

Etude pour la rénovation des bâtiments du Logement Molenbeekois

Hormis la rénovation des façades sur la partie est des bâtiments, la connexion entre les deux parcs et les logements peut être renforcée et activée si les rez-de-chaussée prévoient aussi l'intégration d'espaces ouverts.

Au cours des promenades de quartier avec les enfants et les jeunes organisées par JES, on leur a demandé de prendre des photos de leur quartier avec l'appli Lomap et de les évaluer à l'aide de filtres : vert pour le positif, rouge pour le négatif. Leur appréciation des habitations bien entretenues, de celles aux couleurs fraîches et aux façades bien retapées est éloquent.

Recypark

Bruxelles-Propreté cherche l'implantation d'un nouveau Recypark. A peine 6% des habitants se rendent dans un des parcs à conteneurs régionaux. Dans plusieurs analyses, Bruxelles-Propreté a indiqué un lien indéniable entre la fréquentation et la proximité de l'infrastructure. Par ailleurs, la commune fait face à de nombreux problèmes de malpropreté. L'ambition d'intégrer un



Beekantplein

De ruimte wordt vandaag ingepalmd door de parkeer- en manoeuvreerzones voor de bussen van De Lijn en de MIVB, ze nodigt niet uit tot een gebruik als ontmoetingsplaats. Het project wil aan de behoeften van verschillende gebruikers tegemoetkomen door te trachten de ruimte rond de hoge gebouwen van de Molenbeekse Huisvestingsmaatschappij en de ruimte rond het station te integreren. Het SVC voorziet hier echter geen concrete heraanleg.

Tijdens een buurtwandeling georganiseerd door JES met kinderen van de basisschool Windekind klommen ze intuïtief overal op en tussen. Het integreren van een klimconstructie op maat van kinderen kan deze plaats al een pak attractiever maken, nog een paar banken voor de ouders en het is af. Voor jongeren ontbreekt hier momenteel een lokaal om af te spreken met gelijkgezinde leeftijdsgenoten om samen activiteiten te doen. Een jongere stelde een spelletjesavond op de Playstation voor, een andere het samen voorbereiden van een reis.

Studie voor de renovatie van de gebouwen van de Molenbeekse Huisvestingsmaatschappij

Naast een renovatie van de gevels aan de oostzijde van de gebouwen kan de verbinding tussen de twee parken en woningen worden versterkt en geactiveerd als er op de gelijkvloerse verdiepingen ook openbare ruimten geïntegreerd worden.

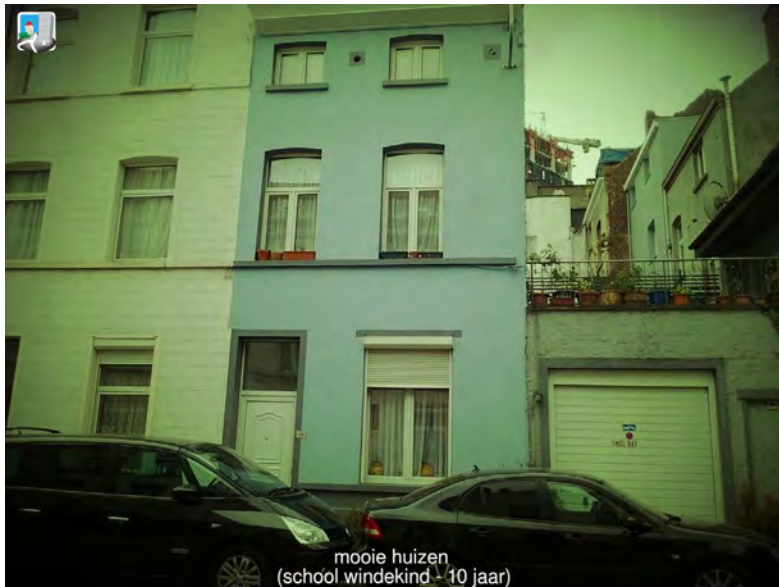
Tijdens buurtwandelingen met kinderen en jongeren georganiseerd door JES vroegen ze hen om met de applicatie Lomap foto's te nemen van hun buurt en deze te waarderen aan de hand van filters, groen wanneer iets positief is, rood wanneer het negatief is.

Hun appreciatie voor goed onderhouden woningen of woningen met een fris kleurtje en opgeknapt gevel is duidelijk.

Recypark

Net Brussel zoekt verder naar de inplanting van een nieuw Recypark. Amper 6% van de inwoners bezoekt de gewestelijke containerparken. In verschillende analyses stelde Net Brussel een sterk verband vast tussen de frequentatie en nabijheid van de infrastructuur. Anderzijds kampt de gemeente met heel wat netheidsproblemen. De ambitie om een recypark op gewestelijke schaal te





Recypark à l'échelle communale semble toutefois difficile à concilier avec le développement urbain de la ZIR et l'impact sur le quartier, notamment sur la mobilité. Le projet devrait intégrer un point de collecte innovant à l'échelle du quartier qui soit aussi facilement accessible pour les piétons et cyclistes. L'accent doit être mis sur le recyclage.

Les photos Lomap réalisées par les enfants avec JES montrent quantité d'exemples de déchets encombrants en rue. Les enfants trouvent qu'ils sont sales et estiment que « ce n'est pas bien et que c'est interdit ».

HUB GARE DE L'OUEST

L'identité de ce lieu dépend très fort de sa fonction de transferium.

Bâtiment résidentiel et programme mixte

La parcelle de la Régie Foncière jouxtant le site de la gare de l'Ouest doit être développée à court terme, compte tenu du plan directeur de la ZIR gare de l'Ouest. En construisant la tour, une densification s'impose. Or, il est important de prévoir un espace public de qualité en face du bâtiment dans le prolongement de la gare de l'Ouest afin de créer des espaces de rencontre.

Brasserie Vandenbeuvel

La gare de l'Ouest se prête parfaitement à la mixité de fonctions. A l'angle de la gare, le bâtiment de la brasserie Vandenbeuvel bénéficie d'une situation stratégique dans le quartier. Le projet consiste en l'acquisition et la transformation du bâtiment. Des projets socio-économiques temporaires peuvent y être hébergés (de type pop-up) et, à terme, une programmation culturelle publique à l'échelle métropolitaine (musée) peut être organisée dans l'ancienne brasserie.



intégrer semble onverenigbaar met de stedelijke ontwikkeling van het GGB en de impact op de wijk, met name op de mobiliteit. Het project moet de integratie ambiëren van een innovatief inzamelpunt op schaal van de wijk dat ook makkelijk toegankelijk is voor voetgangers en fietsers. Het accent moet liggen op hergebruik.

De Lomapfoto's die de kinderen met JES maakten staan bol van grof huisvuil op straat. Kinderen vinden dit vuil, het is niet goed en het mag niet.

HUB WESTSTATION

De identiteit van deze plek is sterk verbonden met haar functie als transferium.

Woongebouw en gemengd programma

Het perceel van de Grondregie dat aan de site van het Weststation grenst moet op korte termijn worden ontwikkeld, rekening houdend met het richtplan GGB Weststation. Door de bouw van het torengebouw dringt verdichting zich op. Het is noodzakelijk dat een kwaliteitsvolle openbare ruimte wordt voorzien tegenover het gebouw in het verlengde van het Weststation opdat er ontmoetingsruimten kunnen worden gecreëerd.

Brouwerij Vandenbeuvel

Het Weststation leent zich uitermate voor een functionele gemengdheid. Op de hoek van het station geniet het gebouw van de brouwerij Vandenbeuvel een strategische ligging in de wijk. Het project bestaat in de aankoop en omschakeling van het gebouw. Er kunnen tijdelijk sociale economische projecten worden gevestigd (type pop up). Op termijn kan in deze voormalige brouwerij een openbare culturele programmatie op grootstedelijke schaal worden georganiseerd (museum).

ACTIONS EN FAVEUR DE LA COHÉSION SOCIALE ET DE LA VIE EN COMMUNAUTÉ

L'équipe 1010au, Taktyk et Alive Architecture propose de lancer des appels à projets. Elle propose plusieurs thèmes pour lesquels une demande de subsides pourraient être introduite. Les appels à projets reposeraient sur les piliers suivants :

Organisation et communication; défis urbains lors du développement de la zone

En raison de l'importance d'impliquer les habitants dans le développement du quartier, une équipe pourrait être désignée qui organise les appels à projets. Cette équipe serait chargée de la communication avec les habitants et d'informer ces derniers ainsi que les associations locales.

Réappropriation de l'espace public

Encourager l'utilisation de l'espace public par les habitants du quartier. Ces actions peuvent contribuer à l'utilisation du terrain en friche de la gare de l'Ouest.

Insertion/formation professionnelles

Organiser des formations dans le domaine du recyclage et des formations pour les personnes peu qualifiées dans des métiers innovants et porteurs.

Jeunesse

Le quartier est caractérisé par un grand besoin en espaces d'accueil pour les jeunes. L'équipe entend encourager le système des écoles de devoirs qui peuvent offrir un soutien important aux élèves.

Initiatives locales

Hormis les appels à projet classiques, le CRU pourrait aussi promouvoir des budgets pour des initiatives locales.

OPÉRATIONS À INITIER

Le CRU3 mentionne également un certain nombre de projets qui n'ont pas été intégrés au programme final, mais qui à terme devraient être initiés. Concrètement ceci veut dire qu'aujourd'hui il n'y a pas de budget pour eux. Il est pourtant possible que le CQD intègre un ou plusieurs de ces projets dans son programme. L'on évaluera s'ils répondent aux priorités du CQD. Ils seront définis dans la phase suivante. Le CRU recense les opérations suivantes à initier :

Réaménagement futur de la rue Vandenpeereboom

Il consiste à se réapproprier le trottoir côté ouest et à planter des arbres côté est. A cet effet, le profil de la voirie doit aussi être adapté. On pourrait rénover la rue de façade à façade et requalifier la rue à hauteur de la friche de la gare de l'Ouest.

« Ce n'est pas bien » disent les enfants à propos des déchets clandestins dans la rue Vandenpeereboom. Il faut agir. Par contre, les arbres de la rue sont très appréciés.

ACTIES TER BEVORDERING VAN DE MAATSCHAPPELIJKE COHESIE EN GEMEENSCHAPSLEVEN

Het team 1010au, Taktyk en Alive Architecture stelt voor om een projectoproep te lanceren. Het stelt verschillende thema's vast waarvoor er subsidies aangevraagd zouden kunnen worden. De projectoproepen zou rond de volgende peilers opgebouwd moeten worden.

Organisatie en communicatie; stedelijke uitdagingen bij de ontwikkeling van het gebied

Wegens het belang van het betrekken van de inwoners bij de ontwikkeling van de wijk zou een team kunnen worden samengesteld dat de projectoproepen organiseert. Dit team moet instaan voor de communicatie en het informeren van de bewoners en lokale verenigingen.

Herverovering van de openbare ruimte

Het gebruik van de openbare ruimte door de wijkbewoners bevorderen. Deze acties kunnen bijdragen tot het gebruik van het braakliggend terrein van het Weststation.

Professionele inschakeling/opleiding

Opleidingen inzake recycling en opleidingen voor laaggeschoolden in een innoverend en dragend beroep organiseren.

Jeugd

In de wijk heerst er een grote behoefte aan onthaalruimten voor jongeren. Het team wil het systeem van huiswerkscholen aanmoedigen die een belangrijke ondersteuning kunnen bieden aan de leerlingen.

Lokale initiatieven

Naast de klassieke projectoproepen zou het SVC ook budgetten kunnen promoten voor lokale initiatieven.

TE INITIËREN OPERATIES

Het SVC3 vermeldt eveneens een aantal projecten die niet werden opgenomen in het uiteindelijke programma, maar op termijn wel zouden moeten geïnitieerd worden. Concreet betekent dit dat hiervoor vandaag geen budget beschikbaar is. Het is mogelijk dat het DWC één of meerdere van deze projecten opneemt in zijn programma. Hierbij zal worden afgetoetst of ze voldoen aan de prioriteiten van het DWC. Deze worden gedefinieerd in de volgende fase. Het SVC somt de volgende te initiëren operaties op :

Toekomstige heraanleg Vandenpeereboomstraat

Het trottoir aan de westkant veroveren en aan de oostkant bomen aanplanten. Ook de aanpassing van het wegprofiel wordt voorgesteld. De straat renoveren van gevel tot gevel en herwaardenen ter hoogte van het braakliggend terrein van het Weststation.

'Niet goed mensen' is het commentaar van kinderen bij het sluikeval in de Vandenpeereboomstraat. Hier moet iets aan gedaan worden. De bomen in de straat worden wel geapprecieerd.

Passerelle au-dessus de la friche

Le projet propose de créer un deuxième et nouveau passage à hauteur du HUB Beekant.

En général, les enfants comme les jeunes trouvent qu'une passerelle supplémentaire au-dessus de la friche est une bonne idée. Les enfants attachent aussi de l'importance au parachèvement. Selon un jeune, la passerelle supplémentaire constitue surtout un progrès pratique car les deux passerelles ne rapprocheront pas forcément les habitants des différents quartiers étant donné qu'ils se connaissent déjà, mais ils faciliteront les déplacements.

Rénovation de la halle Delhaize

Rénovation de la halle Delhaize. Après rénovation, cette halle peut devenir un espace public couvert. À l'intérieur de la halle, des espaces fermés et chauffés peuvent être aménagés. La halle se prête à l'installation de toutes sortes de fonctions évolutives.

L'ouverture de cette halle industrielle et l'implantation d'Infrabel Academy peuvent ouvrir et activer une partie de la rue Dubois-Thorn aujourd'hui fermée aux cyclistes et piétons. Une ouverture dans la halle peut créer une autre entrée assurant le lien avec le parc Marie-José.

Réaménagement d'un tronçon de la chaussée de Ninove

La chaussée de Ninove relie la gare de l'Ouest avec le canal via la place de la Duchesse. Un réaménagement de cette chaussée ouvre la voie vers un espace public agréable et renforce la mobilité des modes de transport actifs, et dès lors le lien entre le canal et la gare de l'Ouest.

Les enfants de l'école primaire Imelda, située chaussée de Ninove, ont un avis prononcé sur cet axe routier très fréquenté.

Ils trouvent qu'il y a trop de bruit en rue, que les pavés sont cassés et ne sont pas remplacés, de même que les feux de signalisation. Il y a aussi trop de voitures. Certains enfants proposent d'éliminer toutes les voitures, mais ceci n'a pas fait l'unanimité chez tous les enfants.

Les transports en commun sont, quant à eux, évalués positivement. Une halte de bus se trouve juste à côté de l'école, ce qui facilite les sorties scolaires. Faire du vélo est dangereux car de petits poteaux barrent la route et les rails du tram sont très dangereux car une roue peut facilement s'y coincer.

Matériaalbeek

La proposition comporte la rénovation et la transformation de la halle existante (l'ancien SITOMECA) en banque de matériaux et centre de formation pour des activités économiques ou de recyclage. Une telle structure présente une opportunité réelle dans un quartier où sont prévues plusieurs opérations de rénovation (halle aux charbons, halle Delhaize, brasserie Vandenheuvel, CINOCO, ...).

Loopbrug over braakliggend terrein

Het project stelt voor om een nieuwe tweede oversteekplaats te creëren ter hoogte van de HUB Beekant.

Over het algemeen vinden zowel kinderen als jongeren een extra loopbrug over het braakliggend terrein een goed idee. Voor kinderen is ook extra aandacht voor de afwerking belangrijk. Een jongere stelt dat de extra bruggen vooral praktisch een vooruitgang zullen betekenen, het zal niet zozeer de bewoners uit de verschillende wijken dichterbij elkaar brengen of verenigen aangezien ze elkaar reeds kennen, maar het zal de verplaatsing vergemakkelijken.

Renovatie van de Delhaize hal

Verbouwing van de Delhaize-hal. Na renovatie kan deze hal een overdekte openbare ruimte worden. Binnenin de hal kunnen afgesloten en verwarmde ruimtes worden ingericht. Er kunnen tal van evolutieve functies worden geïnstalleerd.

De opening van deze industriële hal en de inplanting van de Infrabel Academy kunnen een deel van de Dubois-Thornstraat dat vandaag is afgesloten activeren en openstellen voor fietsers en voetgangers. Een opening in de hal kan een andere toegang creëren en een verbinding maken met het Marie-Josépark.

Heraanleg deel Ninoofsesteenweg

De Ninoofsesteenweg verbindt het Weststation met het Kanaal, via de Hertoginneplaats. Een herinrichting van deze steenweg opent de weg naar een gezellige openbare ruimte en versterkt de mobiliteit van de actieve vervoerswijzen en dus de verbinding tussen het Kanaal en het Weststation.

De kinderen van basisschool Imelda, die zich in de Ninoofsesteenweg bevindt, hebben een duidelijke mening over deze drukke verkeersas.

Zo vinden ze dat er te veel geluid is op straat, de straatstenen zijn kapot en worden niet vervangen, analoog met kapotte verkeerslichten. Ook zijn er te veel auto's. Sommige kinderen stelden voor om alle auto's weg te doen. Dit werd echter niet door alle kinderen positief onthaald.

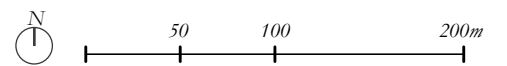
Het openbaar vervoer wordt als positief bestempeld. Er is een bushalte vlakbij de school. Dit vergemakkelijkt het maken van een schooluitstap. Het is er ook gevaarlijk fietsen, er staan immers paaltjes in de weg. En de tramsporen zijn erg gevaarlijk gezien de reële kans om met een fietswiel in de sporen te geraken.

Materiotheek

Renovatie en verbouwing van de bestaande hal (het voormalige SITOMECA) tot een materiaalbank en opleidingscentrum voor recycling/economische activiteit. Een dergelijke structuur is een reële opportuniteit in een wijk waar verschillende renovatieoperaties gepland zijn (steenkoolhal, hal Delhaize, Brouwerij Vandenheuvel, CINOCO, ...).



CARTE AVEC DES PROJETS À INITIER
 KAART MET TE INITIËREN PROJECTEN



LÉGENDE - LEGENDE

- ① RÉAMÉNAGEMENT RUE VANDENPEEREBOOM
HERAANLEG VANDENPEEREBOOMSTRAAT
- ② MATERIOTHÈQUE
MATERIOTHEEK
- ③ PASSERELLE AU-DESSUS DE LA FRICHE
LOOPBRUG OVER BRAAKLIGGEND TERREIN

- ④ RÉNOVATION HALLE DELHAIZE
RENOVATIE VAN DE DELHAIZE HAL
- ⑤ RECONSTRUCTION PARTIE CHAUSSÉE DE NINOVE
HERAANLEG DEEL NINOOFSESTEENWEG

PLAN D'AMÉNAGEMENT DIRECTEUR GARE DE L'OUEST

source: *Factsheet-Gare-1-BMA over richtplan opgemaakt door 51N4E, Taktyk en Alive Architecture*

La Région de Bruxelles-Capitale a souhaité proposer un cadre urbanistique et paysager cohérent pour développer et accompagner les projets immobiliers et d'espaces publics sur le site de la Gare de l'Ouest. La Région a choisi la proposition de l'équipe Taktyk + Alive Architecture + 51n4e + Tractabel + Abo.

Le Plan Régional d'Affectation du Sol (PRAS) définit un certain nombre de Zones d'Intérêt Régional (ZIR). Le plan directeur élabore le ZIR3 et arrête le cadre juridique pour la programmation ultérieure et le développement. Le Plan Régional d'Affectation du Sol a arrêté un certain nombre de principes qui sont élaborés dans le plan directeur.

ZONE D'INTÉRÊT RÉGIONAL 3 - GARE DE L'OUEST

Cette zone est affectée principalement aux logements, aux commerces, aux bureaux, aux activités productives, aux équipements d'intérêt collectif ou de service public et aux espaces verts.

L'augmentation de la superficie de plancher affectée aux bureaux, par rapport aux bureaux existants à l'entrée en vigueur du plan arrêté le 3 mai 2001, est limitée à 27.000 m².

La superficie de plancher affectée aux logements ne peut être inférieure à 50% de l'ensemble des superficies de plancher à réaliser dans la zone. La surface affectée aux espaces verts est de minimum 1 ha.

La zone comportera deux liaisons Est-Ouest, la première à hauteur de la station Beekant et la seconde à hauteur de la place de l'Ouest.

Les réservations pour les transports en commun par voie ferrée doivent être prévues en concertation avec les administrations concernées.

La composition urbaine de l'ensemble vise à l'amélioration des liaisons Nord/Sud par une perméabilité piétonne et cyclable du site.

source: *urbanisme.irisnet.be*

PROPOSITION

La vision proposée par l'équipe lauréate assume la partition du site en 4 quadrants qui ont chacun leur vocation : l'espace parc d'un seul tenant à activer sans délai, le tiers paysage qui lui répond de l'autre côté, le quadrant campus où viendra bientôt s'implanter l'Infrabel Academy et enfin le quadrant habité qui longe la rue Vandenpeereboom. Les stratégies d'intervention s'appuient sur 4 axes.

La première ambition de l'équipe est de valoriser l'existant ou encore de 'faire avec'. faire avec l'identité industrielle et ferroviaire du site, avec les bâtiments existants, la végétation, le quartier et les environs du site.

Il s'agira en deuxième lieu d'intégrer la valeur écologique du site à son futur statut de parc urbain, de faire coïncider la dimension sociale et récréative essentielle à l'échelle locale avec la dimension écologique et de maillage au

RICHTPLAN VAN AANLEG WESTSTATION

bron : *Factsheet-Gare-1-BMA over richtplan opgemaakt door 51N4E, Taktyk en Alive Architecture*

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest wou een coherent stedenbouwkundig en landschappelijk kader voorstellen voor de ontwikkeling en begeleiding van vastgoedprojecten en van publieke ruimtes op de site van het Weststation.

Het heeft gekozen voor het voorstel van het team Taktyk + Alive Architecture + 51N4E + Tractabel + Abo.

Het Gewestelijk Bestemmingsplan (GBP) definieert een aantal gebieden van Gewestelijk belang (GGB). Het richtplan werkt het GGB3 verder uit en schept het juridisch kader voor de verdere invulling en ontwikkeling. Het gewestelijk bestemmingsplan legde een aantal principes vast die in het richtplan verder worden uitgewerkt.

GEBIED VAN GEWESTELIJK BELANG 3 - WESTSTATION

Dit gebied is hoofdzakelijk bestemd voor huisvesting, handelszaken, kantoren, productieactiviteiten, voorzieningen van collectief belang of van openbare diensten en voor groene ruimten.

De vergroting van de vloeroppervlakte bestemd voor kantoren is, ten opzichte van de bestaande kantoren bij de inwerkingtreding van het plan, beperkt tot 27.000 m².

De vloeroppervlakte bestemd voor huisvesting mag niet kleiner zijn dan 50 % van al de vloeroppervlakten welke in dit gebied worden ingericht. De voor groene ruimten bestemde oppervlakte bedraagt minimum 1 ha.

Het gebied zal twee oost-westverbindingen omvatten, de eerste ter hoogte van het Beekantstation, de tweede ter hoogte van het Westplein.

De ruimten gereserveerd voor het openbaar vervoer per spoor dienen te worden gepland in overleg met de betrokken besturen.

De stadscompositie van het geheel beoogt een verbetering van de noord/zuid-verbindingen door de permeabiliteit van de site voor voetgangers en fietsers.

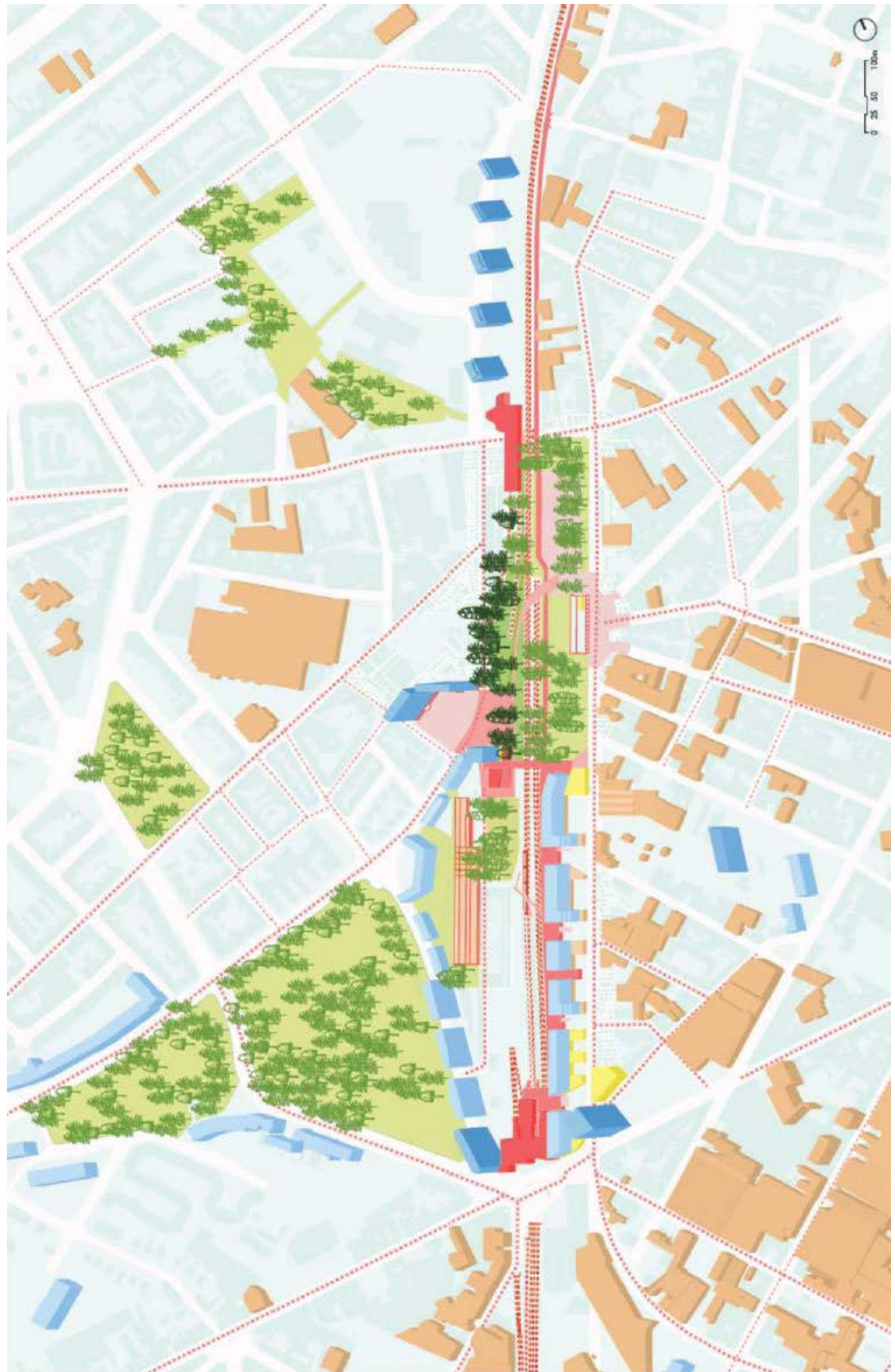
bron: *stedenbouw.irisnet.be*

VOORSTEL

De door het winnende team voorgestelde visie verdeelt de site in 4 kwadranten met elk een eigen invulling: een aaneengesloten parkruimte die zo snel mogelijk moet worden geactiveerd, het overige landschap dat er recht tegenover ligt, het kwadrant campus waar binnenkort de Infrabel Academy haar deuren opent en ten slotte het bewoonde kwadrant langs de Vandenpeereboomstraat. De interventiestrategieën zijn op 4 pijlers gebaseerd.

De eerste ambitie van het team is om het bestaande op te waarderen, of 'daarmee te leven', met de industriële en spoorwegidentiteit van de site, met de bestaande gebouwen, de vegetatie, de wijk en de omgeving van de site.

Ten tweede zal het erom gaan de ecologische waarde van de plaats af te stemmen op zijn toekomstige status van stadspark, en de essentiële sociale en recreatieve dimensie op lokaal niveau te doen aansluiten bij de ecologische dimensie en de vermazing op regionaal niveau.



source / bron: Perspective.brussels

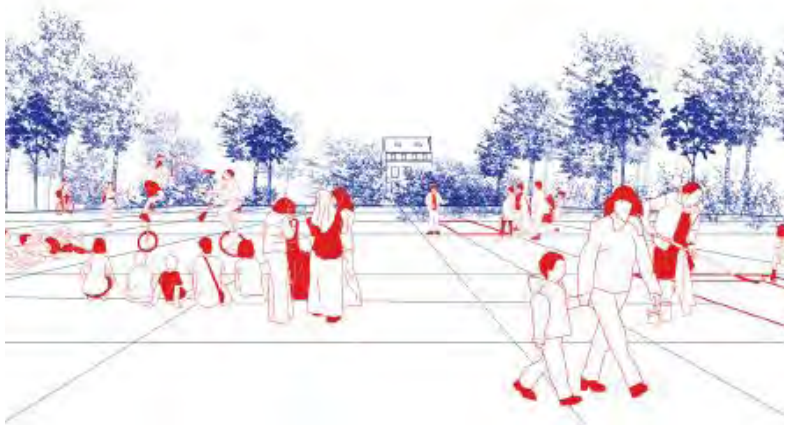
niveau régional.

La troisième ambition consiste à profiter de l'excellente desserte du site pour mettre les fragments d'espaces publics en réseau et pour développer une vision globale et intégrée de la mobilité dans le développement urbain du site et favoriser les parcours et traversées.

Il s'agira enfin de préserver l'actuelle mixité entre habitat et économie, telle qu'elle se manifeste autour de la friche, de trouver le bon équilibre entre les différentes fonctions, d'identifier les programmes qui pourront susciter en un même lieu des activités différentes et ainsi accentuer des échanges, contacts entre des usagers et des populations diverses.

De derde ambitie is om gebruik te maken van de uitstekende ontsluiting van de site om de gefragmenteerde publieke ruimtes in een netwerk te verbinden en om binnen het kader van de stedelijke ontwikkeling van de site een globale en geïntegreerde visie op de mobiliteit te ontwikkelen, en de parcours en doorsteken te bevorderen.

Ten slotte is het belangrijk de huidige mixiteit tussen bewoning en economie te bewaren, zoals die momenteel rond dit braakliggende terrein bestaat, een goed evenwicht te vinden tussen de verschillende functies en de programma's te identificeren die binnen eenzelfde plek verschillende activiteiten op gang kunnen trekken, om op die manier de uitwisselingen en contacten tussen de gebruikers en de verschillende bevolkingsgroepen te bevorderen.



WESTPARK

source / bron: Factsheet-Gare-1-BMA



WESTPARK

source / bron: Factsheet-Gare-1-BMA

1.3

WORK IN PROGRESS

Dans le passé, le quartier a fait l'objet d'une grande attention dans le domaine de la rénovation urbaine. C'est toujours le cas aujourd'hui. A l'échelle de la ville, cela se traduit dans le contrat de rénovation urbaine, alors qu'à l'échelle du quartier, il se traduit dans les Contrats de Quartier Durables, les projets de Beliris et les quartiers durables participatifs et enfin, les projets concernant la rénovation et la construction neuve de bâtiments. Néanmoins, les points d'attention dans les quartiers autour de la gare de l'Ouest restent considérables.

CONTRATS DE QUARTIER DURABLES PRÉCÉDENTS

source/bron: Dossier de candidature Molenbeek-Saint-Jean/Kandidatuur dossier Sint-Jans-Molenbeek

Depuis 1999, plusieurs Contrats de Quartier (Durables) ont été exécutés à Molenbeek. Les périmètres des Contrats de Quartier Duchesse de Brabant, Rives Ouest et l'Ecluse Saint-Lazare se situent à cheval sur le périmètre de l'actuel Contrat de Quartier Autour du Parc de l'Ouest. Les contrats de quartiers Cinéma Belle-Vue et Zinneke se situent à l'est du périmètre. Bien que le périmètre de Rives Ouest passe en dessous du chemin de fer de la ligne 28 à la chaussée de Gand, le Contrat de Quartier Autour du Parc de l'Ouest est le premier qui se situe entièrement sur la séparation entre le haut et le bas Molenbeek. Ceci implique qu'il veut contribuer à relier ces deux quartiers. Les environs au-delà de la gare de l'Ouest, n'ont jamais fait l'objet d'un projet quelconque de rénovation urbaine.

Dans le cadre des Contrats de Quartier précédents, septante logements sociaux se sont ajoutés et plus d'une soixantaine de logements conventionnés sont encore à développer. Le logement continue d'être un point d'attention important dans le nouveau Contrat de Quartier Durable. Surtout depuis la densification projetée à gare de l'Ouest, il est nécessaire de prévoir un accompagnement dans ce domaine.

Les Contrats de Quartier précédents n'ont jamais abordé le problème de la ligne de rupture physique et sociale autour du chemin de fer. L'aménagement de ce terrain inutilisé fait cependant partie du Contrat de Rénovation Urbaine. En raison des grands changements qu'il entraîne, il serait avisé de désigner le Contrat de Quartier Durable pour accompagner ce projet à une échelle plus locale.

Les Contrats de Quartier Rives Ouest et Ecluse-Saint-Lazare s'étaient déjà concentrés sur le réaménagement des espaces publics.

WORK IN PROGRESS

De buurt kreeg in het verleden en krijgt tegenwoordig relatief veel aandacht op het vlak van stadsvernieuwing. Dit gebeurt op stedelijke schaal met het stadsvernieuwingscontract, op de schaal van de wijk met de Duurzame wijkcontracten, Beliris-projecten en participatieve duurzame wijken en ten slotte projecten betreffende de renovatie en het optrekken van gebouwen. Desondanks blijven de aandachtspunten in de buurten rondom het Weststation enorm.

VORIGE DUURZAME WIJKCONTRACTEN

source/bron: Dossier de candidature Molenbeek-Saint-Jean/Kandidatuur dossier Sint-Jans-Molenbeek

Er werden sinds 1999 al verschillende (Duurzame) Wijkcontracten uitgevoerd in Molenbeek. De perimeters van de Wijkcontracten Hertogin Van Brabant, Westoever en Sluis-Sint-Lazarus overlappen met de perimeter van het huidige Wijkcontract Rondom Westpark. De Wijkcontracten Cinema Belle-Vue en Zinneke liggen ten oosten van de perimeter. Hoewel de perimeter van Westoever de spoorweg van lijn 28 onderdoorgaat bij de Gentssesteenweg is het Wijkcontract Rondom Westpark het eerste dat zich volledig op de scheiding van hoog en laag Molenbeek bevindt. Het draagt met zich mee dat het wil trachten om deze twee wijken te verbinden. In de buurt voorbij het Weststation hebben nog nooit stadsvernieuwingsprojecten plaatsgevonden.

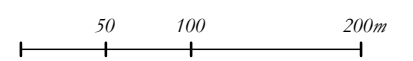
In het kader van de vorige Wijkcontracten zijn er zeventig sociale woningen bijgekomen en meer dan een zestigtal geconventioneerde woningen worden nog ontwikkeld. Huisvesting blijft ook nu in het nieuwe Duurzaam Wijkcontract een belangrijk aandachtspunt. Zeker gezien de geplande verdichting aan het Weststation is op dit vlak begeleiding nodig.

In de vorige Wijkcontracten werd de fysieke en sociale breuklijn rond de spoorweg nooit aangepakt. De aanleg van dit ongebruikte terrein is wel onderdeel van het Stadsvernieuwingscontract. Door de grote veranderingen die dit met zich meebrengt is het gewenst dat het Duurzaam Wijkcontract dit begeleidt op een lokalere schaal.

In de Wijkcontracten Westoever en Sluis-Sint-Lazarus werd al ingezet op herinrichting van openbare ruimtes.



CARTE AVEC LES CONTRATS DE QUARTIER DURABLES PRÉCÉDENTS
 KAART MET VOORGAANDE DUURZAME WIJKCONTRACTEN



LÉGENDE - LEGENDE

- | | |
|----------------------------|--------------------|
| — CDQ DUCHESSE DE BRABANT | — CDQ PETITE SENNE |
| — DWC HERTOGIN VAN BRABANT | — DWC ZINNEKE |
| — CDQ ECLUSE-SAINTE-LAZARE | |
| — DWC SLUIS-SINT-LAZARUS | |
| — CDQ RIVES OUEST | |
| — DWC WESTOEVERS | |

RIVES OUEST

CONTRAT DE QUARTIER | MOLENBEEK (2007 - 2011)

Ce Contrat de Quartier couvre un périmètre qui s'étend principalement au sud de la chaussée de Gand, de part et d'autre du chemin de fer. A l'ouest, la zone est délimitée par l'avenue Brigade Piron, à l'est par les rues de la Carpe et des Quatre-vents.

Ce quartier regroupe de nombreux logements en mauvais état ou insalubres. Les espaces verts y sont quasi-inexistants.

Le Contrat de Quartier développe les projets suivants :

- réaliser 55 nouveaux logements, dont 25 conventionnés;
- intervenir sur les espaces publics: réaménagement d'une place et d'un carrefour, aménagement d'un parc, réfection de trottoirs et voiries, installation de mobilier urbain, travaux pour lutter contre les nuisances du trafic automobile;
- créer deux crèches et un centre de formation, fournir un équipement de proximité pour la gestion du parc récréatif Menin;
- offrir la possibilité à des jeunes, des jeunes familles, des personnes isolées, etc. de se loger chez des personnes âgées qui ont des surfaces inoccupées;
- lutter contre l'insalubrité, soutenir les demandeurs d'emploi;
- rendre le quartier plus vert et organiser des actions en faveur de la propreté publique;
- mener des actions visant à redonner une identité au quartier;
- soutenir une école de devoirs.

Budgets:

Région: 8 539 516,60 €

Molenbeek: 1 030 836,71 €

Beliris: 3 125 000,00 €

Total: 12 695 353,31 €

Infos:

- 55 logements
- 84 places dans 2 crèches
- 155m² de toitures vertes
- 10 projets socio-économiques

source: quartiers.brussels

WESTOEVERS

WIJKCONTRACT | MOLENBEEK (2007 - 2011)

Dit Wijkcontract beslaat grofweg het gebied ten zuiden van de Gentsesteenweg, aan weerszijden van de spoorweg. In het westen loopt het tot aan de Brigade Pironlaan en in het oosten tot aan de Karper- en de Vierwindenstraat.

Deze wijk telt een groot aantal vervallen of onhygiënische woningen en is vrijwel volledig verstoken van groenruimtes.

Het Wijkcontract ontwikkelt onder andere de volgende projecten:

- 55 nieuwe woningen bouwen, waarvan 25 geconventioneerd;
- de openbare ruimte opknappen door een plein en een kruispunt herin te richten, een park aan te leggen, stoepen en straten te herstellen, stadsmeubilair te plaatsen en de verkeersoverlast tegen te gaan;
- twee crèches en een opleidingscentrum openen, voorzieningen treffen voor het beheer van het recreatieve park Menin;
- jongeren, jonge gezinnen, alleenstaanden, enz. uitzicht bieden op onderdak bij ouderen met onbenutte woonruimte;
- onbewoonbaarheid tegengaan, werkzoekenden ondersteunen;
- de wijk vergroenen en schoner maken;
- acties opzetten om de wijk weer een identiteit te geven;
- een huiswerkschool ondersteunen.

Begroting:

Gewest: 8 539 516,60 €

Molenbeek: 1 030 836,71 €

Beliris: 3 125 000,00 €

Volledig Budget: 12 695 353,31 €

Informatie:

- 55 woningen
- 84 plaatsen in 2 kinderdagverblijven
- 155m² groendaken
- 10 socio-economische projecten

bron: wijken.brussels



PERIMÈTRE CQD RIVES OUEST / PERIMETER DWC WESTOEVERS

source / bron: wijken.brussels

PROJETS TERMINÉS RIVES OUEST

UITGEVOERDE PROJECTEN WESTOEVERS

Chaussée de Gand, 375

Un bâtiment à fonction mixte est construit chaussée de Gand, à proximité de la station de métro Osseghem. Il permet également de reconstituer le front bâti de la chaussée de Gand.

Au rez-de-chaussée, réalisation d'une crèche basse énergie de 48 places;

Aux étages: création de 8 logements passifs, dont un pour personne à mobilité réduite.

Gentsesteenweg, 375

Een gebouw voor gemengd gebruik is gebouwd op de Gentsesteenweg, vlakbij het metrostation Ossegem. Het maakt het ook mogelijk om de gebouwde voorzijde van de Gentsesteenweg te reconstrueren.

Op de begane grond werd een crèche met een laag energieverbruik met 48 plaatsen gerealiseerd;

Op de verdiepingen: creatie van 8 passieve wooneenheden, waaronder een voor personen met beperkte mobiliteit.



Budgets / Begroting:

Région / Gewest: 1 664 672,07 €

Molenbeek: 379 479,05 € + 715 679,44 €

Total / Volledig Budget: 2 759 830,56 €

Projet / Project:

Bureau d'études / Studiebureau: Pierre Blondel Architectes

Réception / Oplevering : 22-08-2014

1000 m² de logements / woningen

Infos / Informatie

- 8 logements / woningen

- 48 places en crèche / plaatsen in kinderdagverblijven

Opérations Beliris

Un réaménagement complet de façade à façade: La rue Dubois-Thorn et le carrefour de la Chaussée de Gand (entre la rue Dubois-Thorn et la rue Mahatma Gandhi)



source: beliris.be

Beliris Operaties

Herinrichting van gevel tot gevel: Dubois-Thornstraat en het kruispunt van de Gentssesteenweg (tussen de Dubois-Thornstraat en de Mahatma Gandhistraat)

Budgets / Begroting:
Région / Gewest: 0,00 €
Molenbeek: 0,00 €
Beliris: 980 735,25 €
Total / Volledig Budget: 980 735,25 €

Projet / Project:
Réception / Oplevering: 01-01-2014



bron: beliris.be

Etangs Noirs - Vandenpeereboom

Après acquisition du terrain et du bâtiment existant, la commune vendra l'ensemble à un prix réduit pour permettre à un investisseur de construire un minimum de 25 logements conventionnés;

Le parking existant, source de nuisances sonores, sera supprimé;

Le projet permettra en outre de reconstituer le front bâti, tant sur la rue des Etangs Noirs que sur la rue Vandenpeereboom.



Zwarte Vijvers - Vandenpeereboom

Na de verwerving van het terrein en het bestaande gebouw, verkoopt de gemeente het geheel aan een gereduceerde prijs aan een investeerder met de voorwaarde er minimaal 25 geconventioneerde woningen te bouwen;

De bestaande parkeerplaats, een bron van geluidsoverlast, zal worden verwijderd;

Het project zal ook het gat tussen de rijwoningen in de Zwarte Vijversstraat en de Vandenpeereboomstraat sluiten en terug aan elkaar doen aansluiten.

Projet en cours de réalisation/project in uitvoering

Budgets / Begroting
Région / Gewest: 514 500,00 €
Molenbeek: 220 500,00 €
Total / Volledige budget: 735 000,00 €

Infos / Informatie
- 25 logements / woningen

Voiries Commune

Réaménagement des espaces publics à l'objectif d'améliorer le cadre de vie



Gemeentelijke wegen

Herinrichting van de openbare ruimtes ter verbetering van het leefklimaat

Budgets / Begroting

Région / Gewest: 378 936,01 €

Molenbeek: 54 627,48 €

Total / Volledige budget: 433 563,49 €

Projet / Project:

Bureau d'études / Studiebureau: Survey & Aménagement

Réception / Oplevering: 17-02-2011

Rue Decock 99-101

Le bâtiment existant a été entièrement rénové, en basse énergie, et réaménagé en:

- 7 logements sociaux
- une crèche de 36 places.

Decockstraat 99-101

Het bestaande gebouw werd volledig gerenoveerd tot passief gebouw en heringericht tot:

- 7 woningen
- een kinderdagverblijf met 36 plaatsen



source: quartiers.brussels

Budgets / Begroting

Région / Gewest: 1 755 205,27 €

Molenbeek: 314 102,55 € + 860 904,45 €

Total / Volledige budget: 2 930 212,27 €

Projet / Project:

Bureau d'études / Studiebureau: OB-DR

Réception / Oplevering: 30-04-2014

Infos / Informatie

- 7 logements / woningen
- 36 places en crèche / kinderverblijfplaatsen
- Basse énergie / Lage energie

bron: wijken.brussels

ECLUSE - SAINT-LAZARE

CONTRAT DE QUARTIER | MOLENBEEK (2008 - 2012)

Le contrat couvre un périmètre partant du sud de la limite communale avec Anderlecht vers une zone jouxtant la gare de l'Ouest. Ce quartier est marqué par le flux automobile important sur la chaussée de Ninove, et celui lié au commerce de voitures. Le revenu moyen des habitants est faible.

Le contrat de quartier développe les projets suivants:

- réaliser 82 nouveaux logements, dont 46 conventionnés;
- intervenir sur les espaces publics: plantation, réfection de trottoirs et de voiries, installation de mobilier urbain;
- créer une crèche, une antenne de quartier, un jardin récréatif avec un pavillon et un espace extrascolaire;
- accompagner les jeunes du quartier dans leur parcours professionnel, avec démarchage proactif auprès des entreprises;
- organiser diverses animations et actions de communication, visant notamment la propreté publique et la promotion de la santé;
- favoriser l'insertion socioprofessionnelle via la formation de demandeurs d'emploi à des métiers spécifiques (formation à la rénovation de façades et de l'habitat, etc.);
- augmenter le nombre de places en école de devoirs.

SLUIS - SINT-LAZARIUS

WIJKCONTRACT | MOLENBEEK (2008 - 2012)

Dit contract beslaat het gebied van iets ten zuiden van de gemeentegrens met Anderlecht tot naast het station Brussel-West. Deze wijk heeft te maken met druk verkeer op de Ninoofsteeuweg en met de autodealers. Het gemiddelde inkomen ligt laag.

Het wijkcontract draait onder andere om de volgende projecten:

- 82 nieuwe woningen bouwen, waarvan 46 geconventioneerde;
- de openbare ruimte opknappen door bomen te planten, straten en stoepen te herstellen en stadsmeubilair te plaatsen;
- een crèche, een wijkcentrum, een recreatietuin met prieel en een buitenschoolse ruimte bouwen;
- de wijkjongeren naar de arbeidsmarkt begeleiden en het bedrijfsleven hierbij actief benaderen;
- acties en -activiteiten met voorlichting over bijvoorbeeld een schonere wijk en een gezonder leven organiseren;
- desocio-professionele integratie bevorderen met gerichte beroepsopleidingen (zoals gevelrestauratie en woningrenovatie) voor werkzoekenden;
- het aantal plaatsen in de huiswerkschool vergroten.



PERIMÈTRE CQD SAINT-LAZARE / PERIMETER DWC SLUIS-SINT-LAZARIUS

source / bron: wijken.brussels

Budgets:

Région: 9 897 121,64 €
Molenbeek: 1 108 550,01 €
Beliris: 1 976 823,22 €
Total: 12 982 494,87 €

Infos:

- 79 logements
- 55m² de panneaux solaires
- Citernes contenant 24.800 litres d'eau de pluie
- 36 places dans 1 crèche
- 9 arbres plantés
- 509m² de toitures vertes
- 8 projets socio-économiques

source: quartiers.brussels

Rue Alphonse Vandenpeereboom 106



Begroting:

Gewest 9 897 121,64 €
Molenbeek 1 108 550,01 €
Beliris 1 976 823,22 €
Volledig Budget 12 982 494,87 €

Informatie:

- 79 woningen
- 55m² zonnepanelen
- Tank voor 24.800 liter regenwater
- 36 plaatsen in 1 kinderdagverblijf
- 9 geplante bomen
- 509m² groendaken
- 8 socio-economische projecten

bron: wijken.brussels

Alphonse Vandenpeereboomstraat 106

Projet en cours de réalisation/project in uitvoering

Budgets / Begroting

Région / Gewest: 1 197 763,67 €
Molenbeek: 402 236,33 €
Total / Volledige budget: 1 600 000,00 €

Projet / Project:

3750 m² de logements / woningen

Infos / Informatie

- 35 logements / woningen
- Passif / passief

Rue des Quatre-Vents, 192

Création d'un espace semi-public destiné aux habitants et à l'école n°5 et construction d'un pavillon.



source: quartiers.brussels

Vierwindenstraat, 192

Aanleg van een semi-publieke ruimte voor de bewoners en voor de school nr 5, en de bouw van een paviljoen.

Budgets / Begroting

Région / Gewest: 427 954,46 €
Molenbeek: 48 438,30 €
Total / Volledige budget: 476 392,76 €

Projet / Project:

Bureau d'études : Baukunst + Landinzicht Landschaparchitecten Paysagistes

Réception / Oplevering : 17-12-2013

Infos / Informatie

- 9 arbres plantés / 9 geplante bomen

bron: wijken.brussels

DUCHESSÉ DE BRABANT

CONTRAT DE QUARTIER | MOLENBEEK (1999 - 2003)

Budgets:

Région: 5 615 257,29 €
Molenbeek: 2 725 355,67 €
Beliris: 1 363 000,00 €
Total: 9 703 612,96 €

Infos:

- 19 logements
- 1 projet socio-économique

source: *quartiers.brussels*

HERTOGIN VAN BRABANT

WIJKCONTRACT | MOLENBEEK (1999 - 2003)

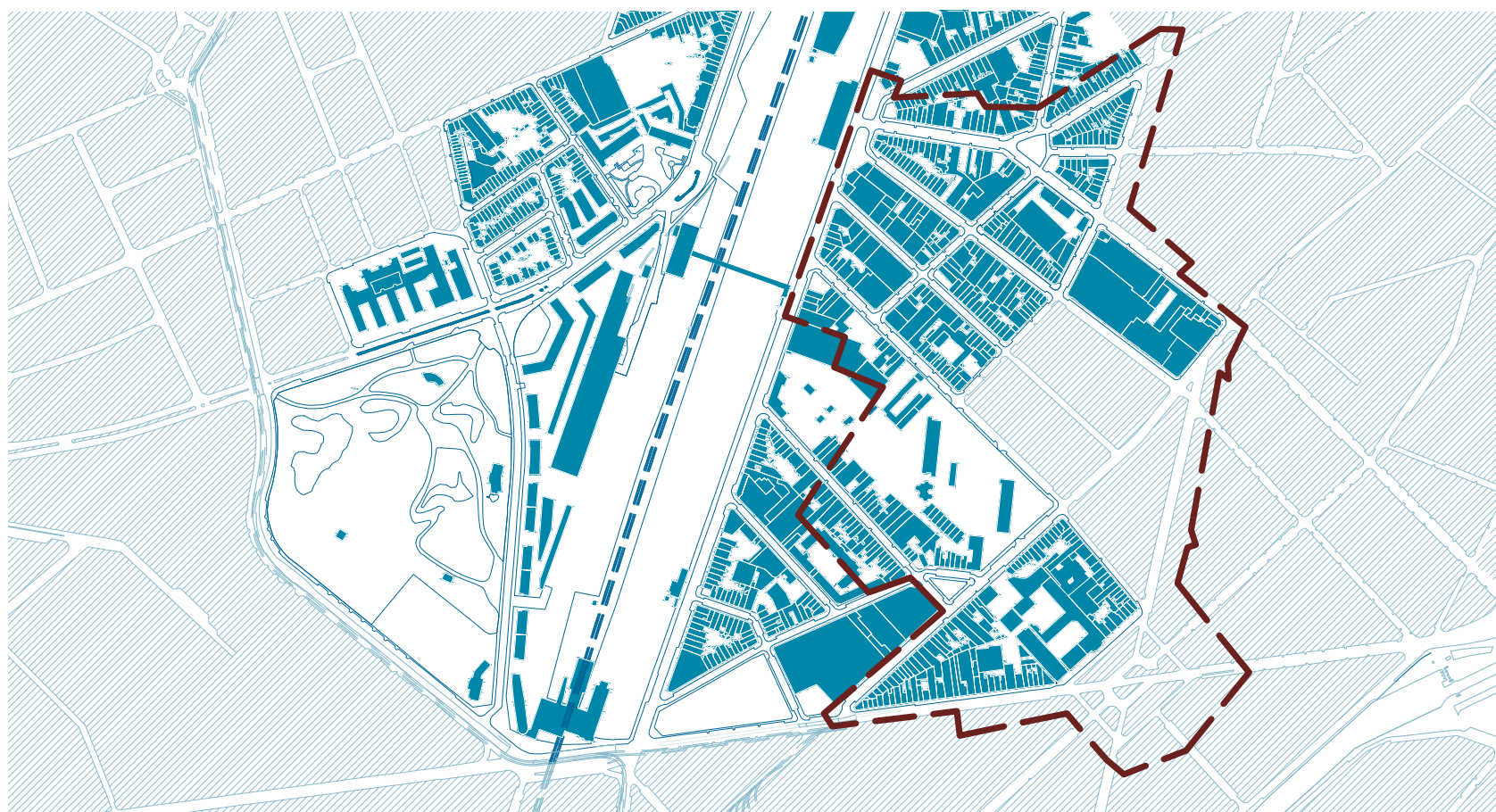
Begroting:

Gewest: 5 615 257,29 €
Molenbeek: 2 725 355,67 €
Beliris: 1 363 000,00 €
Volledig Budget: 9 703 612,96 €

Informatie:

- 19 woningen
- 1 socio-economisch project

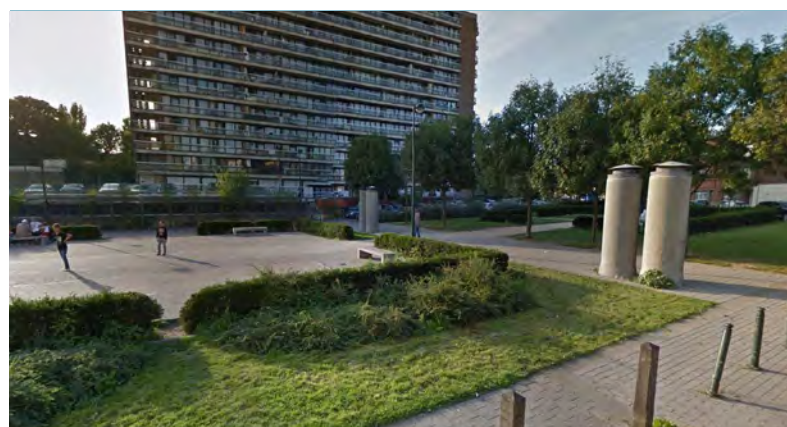
bron: *wijken.brussels*



PERIMÈTRE CQD DUCHESSÉ DE BRABANT / PERIMETER DWC HERTOGIN VAN BRABANT

source / bron: *wijken.brussels*

Decock / Quatre Vents



Decock / Vierwinden

Projet en cours de réalisation / project in uitvoering

Budgets / Begroting

Région / Gewest: 887 991,01 €
Molenbeek: 229 973,68 €
Total / Volledige budget: 1 117 964,69 €

Projet / Project:

Bureau d'études : Benoît Moritz-AEDES

Réaménagement des Voiries

Divers trottoirs, Logement Molenbeekois angles Quatre Vents/Delaunoy/Indépendance, Angle Quatre Vents/Decock, Campine (partie) De Saegher (partie) Quatre Vents (partie) Teirlinck, divers

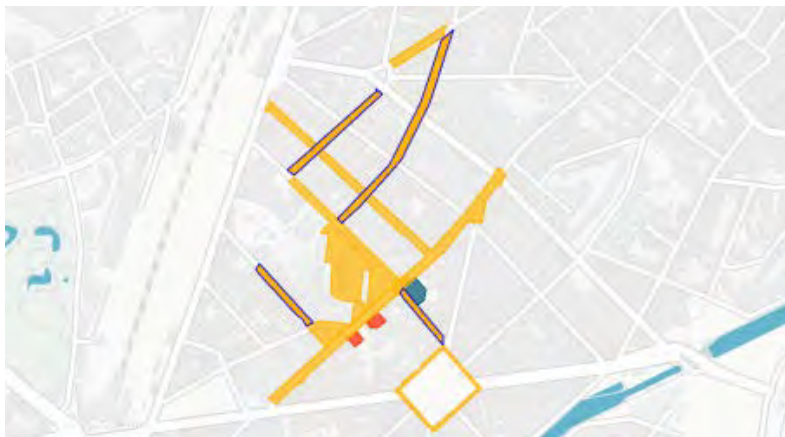


Heraanleg Straten

Verschillende voetpaden, gebouwen Molenbeekse Huisvestingsmaatschappij hoeken Vierwinden / Delaunoy / Onafhankelijkheids, hoek Vierwinden / Decock, Kempen (deel), De Saegher (deel), Vierwinden (deel), Teirlinck, diversen.

Budgets / Begroting
Région / Gewest: 796 631,91 €
Molenbeek: 216 137,98 €
Total / Volledige budget: 1 012 769,89 €

Opérations Beliris



Beliris operaties

Budgets / Begroting
Région / Gewest: 0,00 €
Molenbeek: 0,00 €
Beliris: 1 363 000,00 €
Total / Volledige budget: 1 363 000,00 €

Rue des Quatre Vents, 154-156

Logements sociaux, Infrastructure sportive



Vierwindenstraat, 154-156

Sociale woningen, Sportinfrastructuur

Budgets / Begroting
Région / Gewest: 1 458 737,87 €
Molenbeek: 712 942,69 €
Total / Volledige budget: 2 171 680,56 €
Projet / Project:
Bureau d'études : Pierre Blondel Architectes
Réception / oplevering : 23-02-2006
Infos / informatie
- 5 logements / woningen

Rue des Quatre Vents, 182-190b

Construction de 8 logements à vocation sociale et d'une entrée secondaire vers l'école communale.



Vierwindenstraat, 182-190b

Bouw van 8 sociale woningen en een tweede ingang naar de gemeentelijke school.

Budgets / Begroting
Région / Gewest: 794 704,99 €
Molenbeek: 916 767,16 €
Total / Volledige budget: 1 711 472,15 €

Projet / Project:
Bureau d'études : Pierre Blondel Architectes

Réception / oplevering: 26-05-2005

Infos / informatie
- 8 logements / woningen

Rue des Quatre Vents, 190c-192

Logements sociaux



Vierwindenstraat, 190c-192

Sociale woningen

Budgets / Begroting
Région / Gewest: 893 102,91 €
Molenbeek: 633 916,87 €
Total / Volledige budget: 1 527 019,78 €

Projet / Project:
Bureau d'études : Ariade Architectes

Réception / oplevering: 18-11-2004

Infos / informatie
- 6 woningen

source: quartiers.brussels

bron: wijken.brussels

PETITE SENNE

CONTRAT DE QUARTIER DURABLE | MOLENBEEK (2014 - 2018)

Le périmètre « Petite Senne » s'articule autour de la zone du canal à hauteur du quartier Heyvaert. Il jouxte le périmètre du CQD Compas à Anderlecht et se prolonge vers la rue de Birmingham, la chaussée de Ninove et la rue du Cheval Noir.

Ce périmètre présente des opportunités intéressantes en termes de reconversion de sites d'anciennes activités industrielles, souvent occupées par des commerces de voiture, qui dessinent un fort potentiel de création de logements, d'équipements et d'espaces verts.

Budgets:

Région: 10 990 750,00 €

Molenbeek: 699 909,92 €

Beliris: 3 125 000,00 €

Total: 14 815 659,92 €

Infos:

- 30 logements
- 72 places dans 1 crèche
- 11 projets socio-économiques

source: quartiers.brussels

ZINNEKE

DUURZAAM WIJKCONTRACT | MOLENBEEK (2014 - 2018)

De perimenter "Zinneke" bevindt zich rond de kanaalzone, ter hoogte van de Heyvaertwijk. Deze perimenter grenst aan de perimenter van het Duurzame Wijkcontract Passer in Anderlecht, en loopt tot aan de Birminghamstraat, de Ninoofsesteenweg en de Zwart Paardstraat. De perimenter biedt interessante mogelijkheden op het vlak van de reconversie van de voormalige industriële sites - die vaak door autohandelaars zijn ingenomen. Deze sites vertonen heel wat potentieel voor nieuwe woongelegenheid, voorzieningen en groene ruimten.

Begroting

Gewest 10 990 750,00 €

Molenbeek 699 909,92 €

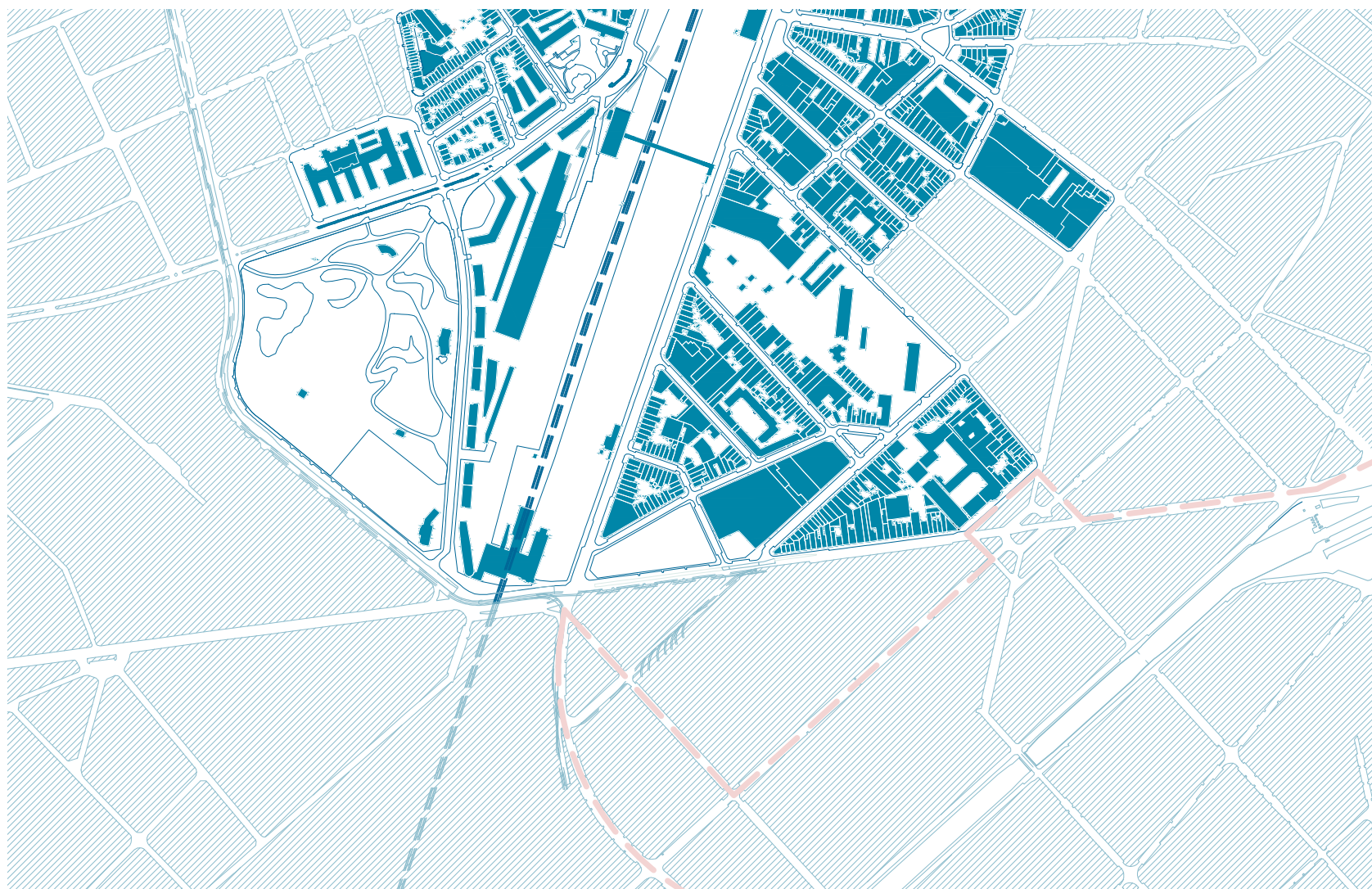
Beliris 3 125 000,00 €

Volledig Budget 14 815 659,92 €

Informatie:

- 30 woningen
- 72 plaatsen in 1 kinderdagverblijf
- 11 socio-economische projecten

bron: wijken.brussels



PERIMÈTRE CQD PETIT SENNE / PERIMETER DWC ZINNEKE

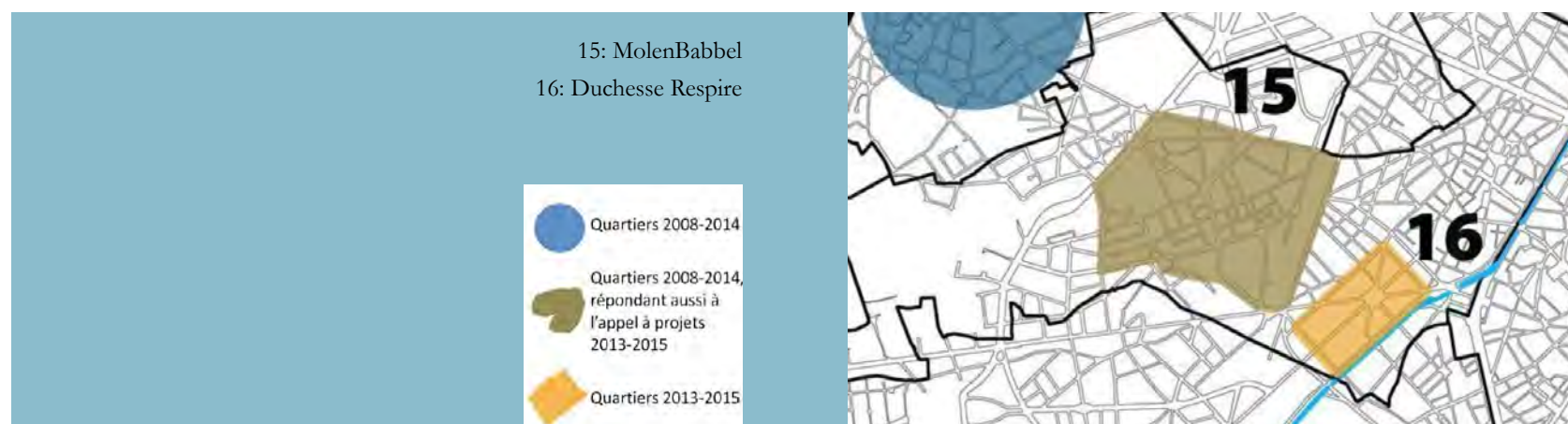
source / bron: wijken.brussels

QUARTIERS DURABLES

Dans les Quartiers durables citoyens, les habitants et usagers du quartier apprennent à travailler (mais aussi passer de bons moments!) ensemble pour mener des projets autour de plusieurs enjeux: économiser l'énergie, diminuer et valoriser les déchets, se déplacer autrement, développer et préserver la biodiversité, mieux réfléchir l'utilisation de l'espace public, valoriser le patrimoine naturel, renforcer la cohésion sociale et la solidarité,...

source: Participatieveduurzamenijken.be

Il y a deux Quartiers Durables qui se situent dans le périmètre: Molenbabbel et Duchesse Respire.



source/ bron: Participatieveduurzamenijken.be

Le projet durable du quartier « Molenbabbel » se construit autour de trois axes principaux : l'alimentation (jardin collectif, cours de cuisine, table du monde), la valorisation des déchets à travers la mise en place d'un compostage de quartier et la consommation d'énergie (défi énergie dans deux écoles, infos pour les particuliers).

En 2013, plein d'énergie, le groupe pilote s'est renouvelé pour donner une nouvelle dimension aux projets existants : mise en place d'un rucher collectif, ouverture à de nouveaux jardiniers, collecte d'eau de pluie, fruitiers, amélioration de la communication vers le quartier, ... Dans le Parc Marie-José, Molenbabbel gère un potager et un rucher.

bron: Brussels Leefmilieu, Oriëntatienota milieu

DUURZAME WIJKEN

In de participatieve duurzame wijken leren de mensen die in de wijk wonen en er vaak komen samen te werken (en ook leuke momenten te beleven) rond projecten waarbij er heel wat op het spel staat: energie besparen, afval verminderen en nuttig aanwenden, zich anders verplaatsen, biodiversiteit ontwikkelen en beschermen, beter nadenken over het gebruik van de publieke ruimte, het natuurlijke erfgoed naar waarde schatten, zorgen voor een sterkere sociale cohesie en solidariteit, ...

bron: Participatieveduurzamenijken.be

Er zijn twee Duurzame Wijken die binnen de perimeter vallen: Molenbabbel en Duchesse Respire.

Het duurzame project van de wijk « Molenbabbel » steunt op drie belangrijke pijlers : voeding (collectieve tuin, kooklessen, wereldtafel), de nuttige aanwending van afval door aan wijkcomposteren te doen en het energieverbruik (energie-uitdaging in twee scholen, informatie voor particulieren).

In 2013 werd de stuurgroep vol energie vernieuwd om een nieuwe dimensie aan de bestaande projecten te geven : installatie van een collectieve bijenkast, een kans voor nieuwe tuiniers, het opvangen van regenwater, boomgaarden, de verbetering van de communicatie met de wijk, ... In het Marie-Josépark beheert Molenbabbel een groententuin en een bijenkast.

bron: Brussels Leefmilieu, Oriëntatienota milieu

AUTRES PROJETS EN COURS

Hormis les études et projets déjà commentés, il y a quelques autres projets en cours dans et autour du périmètre. Ils sont souvent de nature privée.

CHEMISERIE COSTER & CLÉMENT

Le projet consiste en le développement d'un projet immobilier de rénovation lourde en vue de réaménager en logements l'Ensemble immobilier. Ce projet immobilier de 6.000 m² en intérieur d'îlot consiste principalement en la création de 67 logements et implique la démolition des annexes basses à côté du bâtiment existant, la division des plateaux, anciennement utilisés en bureaux, avec création de nouvelles entrées/ascenseur à l'immeuble, la création des abords : jardins, places de parking, emplacements vélos, la transformation de certaines baies au rez-de-chaussée, la création de baies et lucarnes en toiture ainsi que la restauration des façades et de la toiture. Le projet est actuellement au stade de l'établissement des dossiers d'appels d'offre. La mission d'Immo-Pro est d'assurer la Maîtrise d'Ouvrage Déléguée du projet en assistant le Maître de l'Ouvrage dans la coordination des bureaux d'études et architectes, en phase études et exécution.



source/bron: immo-pro.be

RÉNOVATION PASSERELLE STIB

La région prévoit la rénovation de la passerelle à la station de métro Beekkant dans le cadre du contrat de rénovation urbaine.

OVERIGE LOPENDE PPROJECTEN

Naast de reeds besproken studies en projecten, zijn er een aantal andere lopende projecten binnen en rond de perimeter. Dikwijls zijn deze van private aard.

HEMDENFABRIEK COSTER & CLÉMENT

Het project bestaat uit een grodige renovatie van het gebouw met het oog op de herontwikkeling van het complex tot wooneenheden. Dit project van 6000 m² met binnenplaats bestaat vooral uit het creëren van 67 woningen en omvat de sloop van de lagere bijgebouwen naast het bestaande gebouw en de herindeling van de bouwlagen die voordien als kantoren gebruikt werden met toevoeging van nieuwe ingangen en liften. Het heraanleggen van de omgeving: tuinen, parkeerplaatsen, een fietsenstalling, de transformatie van sommige erkers op de begane grond, het toevoegen van erkers en dakramen op het dak evenals de restauratie van de gevels en het dak. Momenteel is men bezig met het opstellen van de dossiers voor aanbesteding. De missie van Immo-Pro is om de opdrachtgever van het project te assisteren in de coördinatie van de studiebureaus en architecten, in de studiefase en tijdens de uitvoering.

Maître de l'Ouvrage / Eigenaar: SERAPI

Client final / Finale klant: N/A

Bureaux d'études / Studiebureau: A.2R.C. – Criteria – Van Ransbeek

Localisation / Locatie: Chaussée de Gand à Molenbeek-Saint-Jean

Type de projet / Type project: Rénovation / Renovatie

Type de bâtiment / Type gebouw: Logement (67 entités)

Surfaces / Oppervlaktes: 6.000 m²

Délai / Deadline: 2015-2017

Coût des travaux / Kosten van de werken: N/A

bron: immo-pro.be

RENOVATIE LOOPBRUG MIVB

Het gewest plant de renovatie van de loopbrug bij het metrostation Beekkant als onderdeel van het stadsvernieuwingscontract.

INFRABEL ACADEMY

Le gestionnaire du réseau ferroviaire onstruit un centre de formation à Bruxelles. Ce centre, « Infrabel Academy », permettra l'écolage de nouveaux collaborateurs aux métiers du rail, ainsi que la formation continue du personnel de l'entreprise. Au total, ce sont plus de 500 formations différentes qui seront dispensées. La construction du bâtiment devrait être achevée d'ici la fin 2020.



source: infrabel.be

INFRABEL ACADEMY

Het betreft de bouw van een nieuw opleidingscentrum in Brussel. In dit gebouw, "Infrabel Academy", zullen alle Infrabel-werknemers terecht kunnen voor een training of vorming. In totaal worden er zo'n 500 tal verschillende opleidingen aangeboden. De hele infrastructuur moet klaar zijn eind 2020.

Location / Locatie

Entre la Gare de l'Ouest et l' Avenue de Roovere / Tussen het Weststation en de De Rooverelaan

Début des travaux / Start van de werken: 09.01.2018

Fin des travaux / Einde van de werken: 01.02.2021

Coût des travaux / Kosten van de werken: +20 miljoen €

bron: infrabel.be

EKLA

EKLA compte 92 appartements, un supermarché de proximité Okay, une école maternelle et primaire néerlandophone, une crèche, de petits espaces de bureaux et un nouveau parc de quartier. En outre, le projet dispose d'un parking souterrain pouvant accueillir plus de 100 voitures et de 200 vélos. Le chantier est en cours.

source: <http://ekla.brussels>

EKLA

EKLA omvat 92 appartementen, een Okay buurtsupermarkt, een Nederlandstalige kleuter- en basisschool voor 260 leerlingen, een crèche, kleinschalige kantoorruimtes en een nieuw buurtpark. Daarnaast is er een ondergrondse parking met ruimte voor meer dan 100 auto's en er zijn meer dan 200 fietsplaatsen beschikbaar. De werf is lopende.

bron : <http://ekla.brussels>



Type de bâtiment / Type gebouw: Gemengd

Localisation / Locatie: Ninoofsesteenweg 192

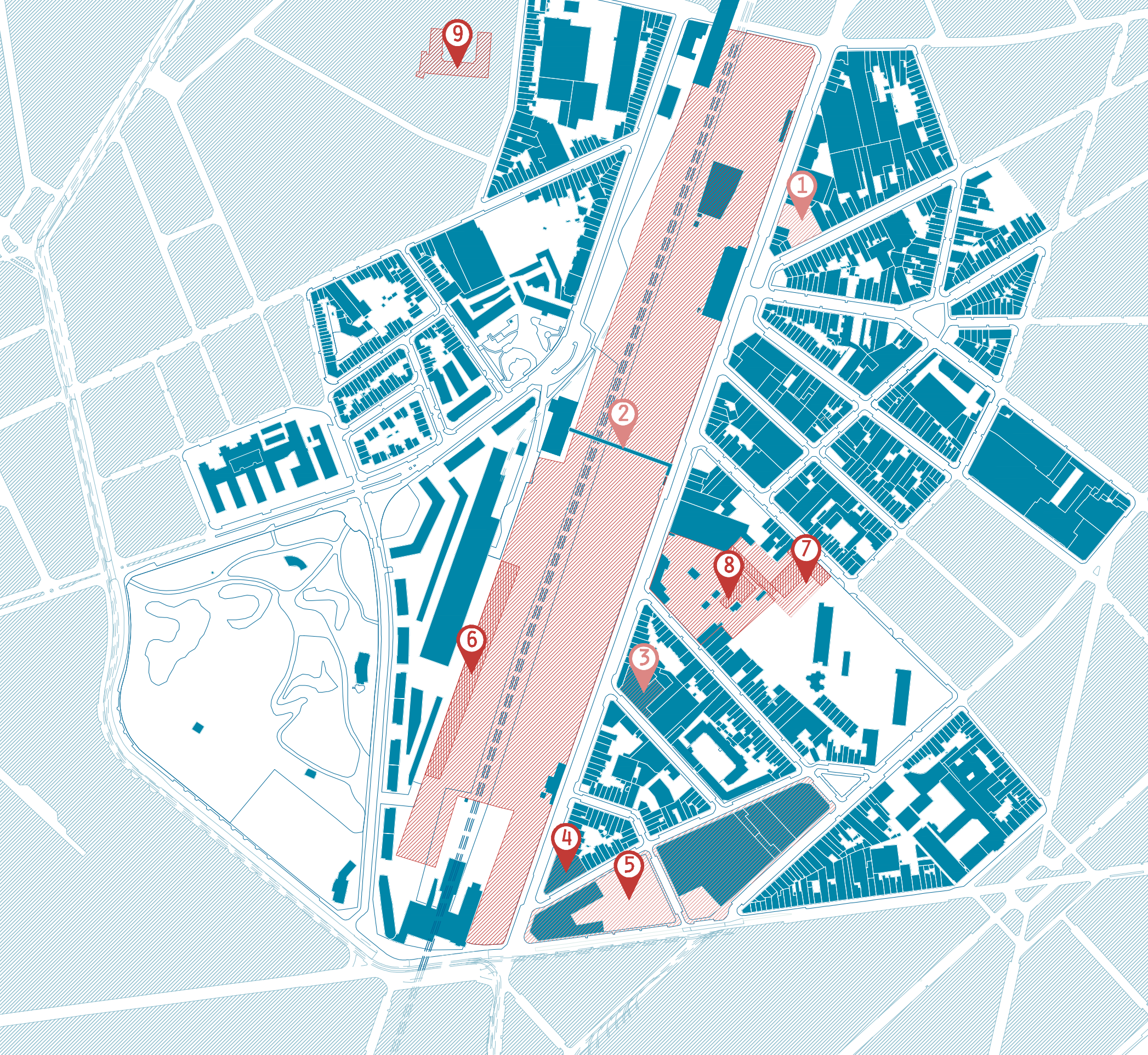
Stakeholder: BESIX

Client / Opdrachtgever: Re-Vive

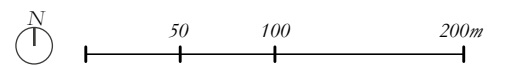
Architect: BURO II & Archi +I & Establis

Coût des travaux / Kosten van de werken: € 22.5 miljoen





CARTE AVEC LES PROJETS EN COURS
 KAART LOPENDE PROJECTEN



LÉGENDE - LEGENDE

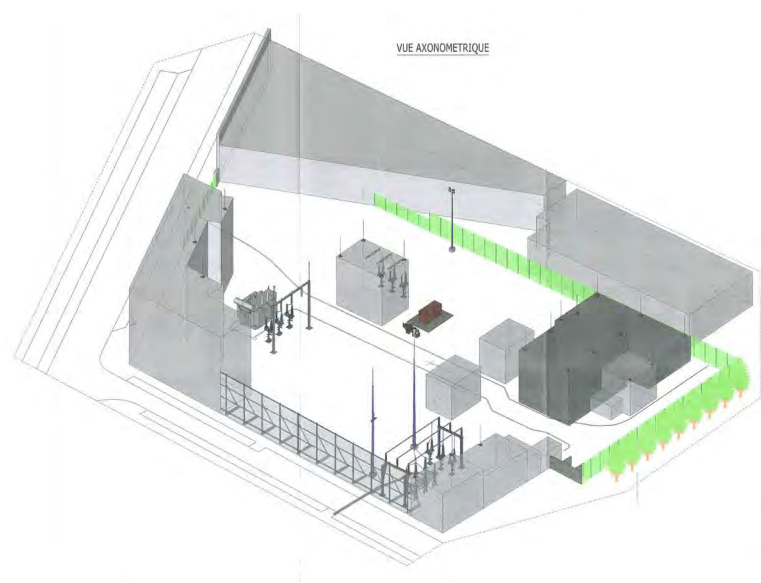
- | | | | | | | | |
|--|---------------------------------------|--|-----------------------------------|--|------------------|--|-------------------------------------------|
| | STADSVERNIEUWING - RÉNOVATION URBAINE | | CDQ ECLUSE-SAINT-LAZARE (MAISONS) | | INFRABEL ACADEMY | | CHEMISERIE DE COSTER & CLEMENT (MAISONS) |
| | CLT POUR CQD RIVES OUEST (MAISONS) | | BRASSERIE VANDENHEUVEL | | ECOLE WINDEKIND | | CHEMISERIE DE COSTER & CLEMENT (WONINGEN) |
| | PASSERELLE STIB (RÉNOVATION) | | EKLA (PEUT-ÊTRE AUSSI CINOCO) | | SCHOOL WINDEKIND | | |
| | LOOPBRUG MIVB (RENOVATIE) | | EKLA (MOGELIJK OOK CINOCO) | | UITBREIDING ELIA | | |

LA BRASSERIE VANDENHEUVEL

Le bâtiment de l'ancienne brasserie Vandenheuvel à l'angle de la rue Vandenpeereboom et la rue Edmond Bonehill est inoccupé depuis des années. Il a été vendu il y a un an pour 1,7 million d'euros à un des propriétaires actuels. Il n'est pas clair s'il y a des projets.
source: Bruzz

EXTENSION ELECTRABEL

Sur le site de la rue Vandenpeereboom, Electrabel prévoit une nouvelle salle de relais et une Gas Insulated Substation.



BROUWERIJ VANDENHEUVEL

Het gebouw van de voormalige brouwerij Vandenheuvel op de hoek van de Vandenpeereboomstraat en de Edmond Bonehillstraat staat al jaren leeg. Het werd een aantal jaar geleden verkocht voor 1,7 miljoen euro aan één van de huidige eigenaars. Het is niet duidelijk of hiermee plannen zijn.

bron: Bruzz

UITBREIDING ELECTRABEL

Op de site in de Vandenpeereboomstraat plant Electrabel een nieuwe relais zaal en een Gas Insulated Substation.

Salle Relais / Relais zaal: 234 m²
poste électrique sous enveloppe métallique /
Gas Insulated Substation: 173 m²

CONSTRUCTION NEUVE & EXTENSION WINDEKIND

L'école primaire communale Windekind projette un nouveau bâtiment de manière à doubler sa capacité de 200 à 400 élèves. Le bâtiment sera érigé en 2 phases. La première phase devrait être achevée d'ici septembre 2019. Le chantier se prépare en ce moment.

NIEUWBOUW & UITBREIDING WINDEKIND

De gemeentelijke basisschool Windekind plant een nieuw gebouw waardoor de capaciteit van de school verdubbelt van 200 tot 400 leerlingen. Het gebouw zal in 2 fases worden opgetrokken. De eerste fase zou moeten klaar zijn tegen september 2019. De werf wordt momenteel voorbereid.





2

RUPTURE MULTIPLE

Ce qui frappe d'emblée lors de la lecture de la zone d'étude est que le périmètre correspond en grandes lignes à la ligne de rupture entre le haut et le bas Molenbeek. La barrière entre le nouveau Molenbeek et le Molenbeek historique est complexe et variée : le réseau ferroviaire est une barrière physique puissante, le bâti aux allures de semi-tours dresse une barrière visuelle à laquelle il faut ajouter une barrière émotionnelle entre les 2 quartiers.

Le CQD a comme objectif de s'attaquer aux différentes barrières à l'échelle locale et de réunir la population de part et d'autre de la ligne ferroviaire autour de visions partagées et de projets communs.

Ce chapitre met en rapport :

- Le logement (thème 4)
- La population (thème 7)

VEELVOUDIGE BREUK

Wat bij een lectuur van het studiegebied direct opvalt is dat de perimeter in grote lijnen overeenkomt met de breuklijn tussen hoog en laag Molenbeek. De barrière tussen nieuw en historisch Molenbeek is complex en divers : de spoorbundel als sterke fysieke barrière, semi-hoogbouw als visuele barrière met bovendien een emotionele barrière tussen de 2 wijken.

Het DWC ambieert de verschillende barrières op lokale schaal aan te pakken en de bevolking van beide kanten langs de spoorlijn te verenigen rond gedeelde visies en projecten.

In dit hoofdstuk wordt het verband gelegd tussen :

- Huisvesting (thema 4)
- Bevolking (thema 7)

2.1

BARRIÈRE PHYSIQUE

FRACTURE MULTIPLE

Ce qui frappe d'emblée lors de la première lecture de la zone d'étude est que le périmètre correspond en grandes lignes à la ligne de démarcation entre le haut et le bas de Molenbeek.

La ligne de démarcation suit la ligne ferroviaire mais varie en épaisseur. Ceci se reflète dans la largeur de la zone d'étude. La barrière entre le haut et le bas de Molenbeek est cependant beaucoup plus complexe et diverse qu'une donnée spatiale. Elle n'est pas seulement déterminée par la ligne ferroviaire. Les effets de la barrière au nord et au sud de la chaussée de Ninove sont d'ailleurs différents.

Le périmètre du CQD se situe entièrement au nord de la chaussée de Ninove où la barrière spatiale est essentiellement constituée de 3 éléments :

1. la ligne ferroviaire : assure une barrière physique puissante empêcher de traverser.
2. une succession de semi-tours résidentielles en forme de barres et parallèles à la ligne ferroviaire : elles assurent une barrière visuelle forte entre l'est et l'ouest.
3. les terrains en friche ou abandonnés, essentiellement situés à l'est de la ligne ferroviaire : ils sont responsables du manque absolu d'animation dans toute la zone.

Les barrières physique, visuelle et fonctionnelle font du tronçon le long de la ligne ferroviaire de la chaussée de Ninove une zone frontalière frappée de désolation entre le haut et le bas de Molenbeek .

Au sud de la zone d'étude, la barrière entre le haut et le bas de Molenbeek se prolonge. La barrière provient ici moins des éléments linéaires que des îlots massifs introvertis :

- . le dépôt de bus de la STIB comme île inaccessible à un endroit stratégique du tissu urbain
- . le dépôt de tram de la STIB est un peu mieux intégré et présente une architecture de qualité, mais il est très enclavé.
- . le site Nestlé comme complexe de bureaux
- . l'îlot entre le quai Fernand Demets et la rue de Birmingham comme île introvertie de commerces de détail à grande échelle

FYSIEKE BARRIÈRE

VEELVULDIGE BREUK

Wat bij een eerste lectuur van het studiegebied direct opvalt is dat de vooropgestelde perimeter in grote lijnen overeenkomt met de breuklijn tussen hoog en laag Molenbeek.

De breuklijn volgt de spoorlijn maar varieert in dikte. Dit weerspiegelt zich in de breedte van het studiegebied. De barrière tussen hoog en laag Molenbeek is echter veel complexer en diverser dan een ruimtelijk gegeven. Ze wordt niet alleen bepaald door de spoorlijn.

Er is bovendien een verschil in barrière werking ten Noorden en ten Zuiden van de Ninoofsesteenweg.

De perimeter van het DWC bevindt zich volledig ten Noorden van de Ninoofsesteenweg. Hier wordt de ruimtelijke barrière in hoofdzaak gevormd door 3 elementen :

1. De spoorlijn : deze zorgt voor een sterke fysieke barrière van onoversteekbaarheid.
2. Een opeenvolging van balkvormige semi-hoogbouw woongebouwen parallel met de spoorlijn : deze zorgen voor een sterke visuele barrière tussen Oost en West.
3. De braakliggende of vervallen terreinen in hoofdzaak ten oosten van de spoorlijn : deze zorgen voor een absoluut gebrek aan leven in de hele zone.

De fysieke, visuele en functionele barrières maken van de strip langs de spoorlijn ten noorden van de Ninoofsesteenweg een desolaat grensgebied tussen hoog en laag Molenbeek.

Ten Zuiden van het studiegebied trekt de barrière tussen hoog en laag Molenbeek zich door. De barrièrevorming komt hier echter minder van lijnvormige elementen maar wordt gevormd door grote introverte bouwblokken :

- . het busdépôt van de MIVB als ontoegankelijk eiland op een strategische plaats in het stedelijk weefsel
- . het tramdépôt van de MIVB is iets beter geïntegreerd en met waardevolle architectuur, maar zeer gesloten in zijn omgeving
- . De Nestlé site als kantoorcomplex
- . het bouwblok tussen de Fernand Demetskaai en de Birminghamstraat als



“On doit garder l’aventure.”
employé STIB / MIVB-medewerker

source / bron: msi.brussels



ZONE D’ÉTUDE COMME PARTIE DE LA LIGNE DE DEMARCATIION ENTRE LE HAUT ET LE BAS DE MOLENBEEK / STUDIEGEBIED ALS DEEL VAN BREUKLIJN TUSSEN HOOG EN LAAG MOLENBEEK



TOPOGRAPHIE MOLENBEEK / TOPOGRAFIE MOLENBEEK

source / bron: topographic-map.com

. le site Erasmus dans sa configuration actuelle
. les sites de Bois Watteau, Leonidas et Ste Anne/St. Rémi à l'ouest de la ligne de métro.

Ces îlots sont introvertis et ne cherchent guère à s'inscrire dans le prolongement du tissu urbain ou de la vie urbaine. Les sites sont enclavés et de grande envergure. Ils ne répondent pas à l'échelle humaine et repoussent le contact. Ils forment donc une barrière physique, visuelle et fonctionnelle dans le tissu urbain.

Dans la partie nord de la zone d'étude nous trouvons également de tels îlots inaccessibles qui renforcent la fracture entre le haut et le bas de Molenbeek, quoique ici en moindre mesure. Nous pensons d'abord au site Delhaize, mais aussi au site de l'Athénée Royal Serge Creuz,

2 QUARTIERS DIFFÉRENTS

Le terrain en friche entre le vieux et le nouveau Molenbeek est une barrière physique importante. Lors de l'essor industriel au 19e siècle, la ligne ferroviaire constituait une frontière dans la ville. Les usines se situaient surtout entre la ligne ferroviaire et le canal.

A partir du 20e siècle, et surtout à partir des années '50, de nouvelles habitations furent aussi construites à l'ouest de la ligne ferroviaire. Ce quartier reçut dans l'esprit de l'époque un tout autre visage que celui du vieux et dense Molenbeek : des immeubles à appartements longeaient désormais les larges avenues bordées de verdure.

La ligne ferroviaire n'est donc pas une ligne de démarcation qui coupe un seul quartier en deux. Les quartiers se sont développés à des moments différents et ont dès lors une structure et un rayonnement différents.

La question est de savoir quels sont les rapports qu'entretiennent les deux quartiers entre eux. Se sont-ils rapprochés ces dernières années pour devenir un seul quartier ou peut-on continuer de parler de fracture ?

FAIBLE TOPOGRAPHIE

Bien qu'on parle aussi d'une frontière entre le haut et le bas de Molenbeek, le site est moins caractérisé par une différence de niveau. Alors qu'on s'attend à ce que l'ouest soit situé plus haut que l'est, il est frappant de constater que dans le périmètre, le parc Marie-José est situé beaucoup plus bas que les friches à l'ouest du réseau ferroviaire et les bâtiments adjacents des logements sociaux.

La différence de hauteur entre le bas et le haut Molenbeek ne se dégage que plus loin vers l'ouest, en commençant à l'avenue Brigade Piron.

introvert eiland van grootschalige detailhandel

. de Erasmussite in zijn huidige opstelling

. de sites van Bois Watteau, Leonidas en St. Anna/St. Remy ten westen van de metrolijn.

Deze bouwblokken richten zich op zichzelf en zoeken nauwelijks aansluiting met het stedelijk weefsel of het stedelijk leven. De sites zijn groot en gesloten. Ze zijn niet op schaal van de mens en werven contact. Hierdoor werken ze als fysieke, visuele en functionele barrière in het stedelijk weefsel.

Ook in het Noordelijk deel van het studiegebied vinden we dergelijke ontoegankelijke bouwblokken terug, die de breuk tussen hoog en laag Molenbeek versterken, zij het hier in mindere mate. We denken dan in de eerste plaats aan de site van Delhaize, maar ook aan de site van het Athenée Royal serge Creuz,

2 VERSCHILLENDE WIJKEN

Het braakliggend terrein tussen oud en nieuw Molenbeek is een sterke fysieke barrière. Tijdens de industriële ontwikkelingen in de 19de eeuw gold de spoorlijn als een grens van de stad. De fabrieken bevonden zich voornamelijk tussen de spoorlijn en het kanaal.

Vanaf de 20ste eeuw, en vooral vanaf de jaren '50, werden er ook nieuwe woningen gebouwd ten Westen van de spoorlijn. Deze buurt kreeg gezien de tijdgeest een heel ander uitzicht dan het dense oud Molenbeek : appartementsgebouwen langs brede lanen en met meer groen ertussen.

De spoorlijn is dus geen breuk die één buurt in twee snijdt. De wijken hebben zich op een ander tijdstip ontwikkeld en hebben ook een andere opbouw en uitstraling.

De vraag is hoe de twee wijken nu tegenover elkaar staan. Zijn ze de laatste jaren als één wijk naar elkaar toe gegroeid of kan men nog steeds spreken over een breuk?

WEINIG TOPOGRAFIE

Hoewel we ook spreken van de grens tussen hoog en laag Molenbeek wordt de site minder gekenmerkt door een hoogteverschil. Daar waar je verwacht dat het Westen hoger zou liggen dan het Oosten, valt binnen de perimeter juist op dat het Marie José park veel lager ligt dan de braakliggende terreinen ten Westen van de spoorbundel en de aanpalende gebouwen met sociale huisvesting.

Het hoogteverschil tussen laag en hoog Molenbeek manifesteert zich pas verder naar het Westen, en start aan de Brigade Pironlaan.



LA FRICHE / BRAAKLIGGEND TERREIN

source / bron: msi.brussels

2.2

BARRIÈRE VISUELE

MORPHOLOGIE MARQUÉE

Il a déjà été établi plus haut que la ligne ferroviaire n'est pas une ligne de démarcation coupant un seul quartier en deux. Les quartiers se sont développés à d'autres époques et ont dès lors une structure et un rayonnement différents. Ces différences sont toujours très marquées aujourd'hui.

MOLENBEEK HISTORIQUE AU 19^e SIECLE

Le bâti dans le Molenbeek historique est ancien. Quatre bâtiments sur cinq ont été construits avant 1961. Une grande partie des habitations ont même été construites au 19^e siècle.

Il n'y a pas beaucoup de tours. Moins de 3% des bâtiments comptent plus de 5 étages, à l'exception des trois blocs d'appartements à logements sociaux dans la rue des Quatre Vents.

Etant donné que le quartier s'est développé pendant l'essor industriel, il a un tissu très dense. Côté rue sont érigées des maisons. Puis, avec le temps, les intérieurs d'îlots ont été entièrement couverts de constructions. Il y a une forte présence d'entrepôts, dont certains ont été transformés en garages. Le reste a continué de se couvrir de baraques.

Résultat : le quartier n'a que peu d'espace ouvert. Il n'y a que quelques endroits ponctuels d'espace ouvert autour des carrefours. Seule la place Duchesse de Brabant, à l'aménagement plus urbain, offre de l'espace. Or, cette place est dominée par le trafic car la chaussée de Ninove la coupe en diagonale.

Le quartier consiste en une offre relativement variée d'activités au rez-de-chaussée. La plus grande partie couvre une fonction résidentielle, mais à certains angles il y a des échoppes de quartier. Il s'agit alors surtout d'échoppes de quartier avec une offre restreinte en produits alimentaires, des boucheries et des boulangeries. L'horeca compte surtout des salons de thé.

Le tissu dense avec des îlots plutôt classiques s'arrête de manière abrupte à la rue Alphonse Vandenpeereboom, où on se trouve face à des terrains vagues entourés d'une clôture. Cet axe fait office, ensemble avec la zone en friche, de frontière pour le vieux Molenbeek. C'est la lisière du quartier et elle est employée en tant que telle. La circulation y est rapide mais ne s'y

VISUELE BARRIÈRE

MORFOLOGIE TEKENT DE WIJK

Er werd reeds gesteld dat de spoorlijn geen breuklijn is die één buurt in twee snijdt. De wijken hebben zich op een ander tijdstip ontwikkeld en hebben ook een andere opbouw en uitstraling. Deze verschillen zijn vandaag nog steeds sterk aanwezig.

19^e EEUWS HISTORISCH MOLENBEEK

De bebouwing in historisch Molenbeek is oud. Vier op vijf gebouwen zijn gebouwd voor 1961. Een groot deel van de woningen zijn daarbij reeds opgetrokken in de 19^e eeuw.

Veel hoogbouw is er niet. Minder dan 3% procent van de gebouwen heeft meer dan 5 verdiepingen. Uitzonderingen zijn de drie sociale woonblokken in de Vierwindenstraat.

Aangezien de wijk in de industriële bloeiperiode is gegroeid heeft het een heel dens weefsel. Aan de straatkant zijn huizen opgetrokken. Vervolgens zijn de binnenterreinen van de bouwblokken met de tijd dichtgeslibd. Er is een grote aanwezigheid van opslagplaatsen, sommige omgevormd tot garages. De rest is dichtgeslibd met koterijen.

Het gevolg is dat de buurt weinig open ruimte kent. Er zijn slechts enkele punctuele open plekken te vinden rondom kruispunten. Enkel het meer stedenbouwkundig ontwikkelde Hertogin van Brabantplein biedt ruimte. Dit plein wordt echter gedomineerd door verkeer doordat de Ninoofsesteenweg er diagonaal door snijdt.

De wijk bestaat uit een tamelijk gevarieerd aanbod aan activiteiten op het gelijkvloers. Het overgrote deel beslaat woonfunctie maar op bepaalde hoeken zijn er buurtwinkeltjes te vinden. Het gaat dan vooral om buurtwinkels met een klein aanbod aan voeding, slaggers, bakkers. Horeca bestaat vooral uit theehuizen.

Het dens weefsel met eerder klassieke bouwblokken stopt abrupt aan de Alphonse Vandenpeereboomstraat. Daar stuit je op het wilde groen en de omheining die errond werd geplaatst. Deze as geldt, samen met de braakliggende zone, als grens voor oud Molenbeek. Het is de rand van een wijk en ze wordt ook zo gebruikt. Het verkeer rijdt er snel, maar stopt er

*“L’autre côté est tellement fermé, on n’y
trouve rien comme verdure.”*

riverain nouveau Molenbeek / bewoner nieuw Molenbeek



arrête pas. En outre, la rue est un lieu favori pour les déchets clandestins, ce qui explique son aspect sale. Le nombre assez faible d'habitations dans la rue très fréquentée ne bénéficie pas des mêmes qualités résidentielles que dans les rues situées à l'arrière.

Ces deux éléments renforcent le sentiment de délimitation du quartier.

BÉTON & MINI CITÉS-JARDINS DANS LE NOUVEAU MOLENBEEK

Le nouveau Molenbeek offre un tout autre aspect que le vieux Molenbeek. Les blocs d'appartements en béton accrochent d'emblée le regard. Ils font partie des logements sociaux érigés entre les années '50 et '70 par le Logement Molenbeekois. Il y a d'autres bâtiments construits en hauteur dans le nouveau Molenbeek. Les blocs d'appartements entre Beekkant et la gare de l'Ouest dressent de par leur hauteur un mur parallèle à la ligne ferroviaire. Le contact visuel avec le vieux Molenbeek est ainsi affaibli. La zone entre les blocs d'appartements et la ligne ferroviaire est un espace résiduel avec des emplacements de garages fermés et beaucoup d'espace perdu.

Le tissu à l'ouest du réseau ferroviaire comporte plusieurs typologies. Hormis les blocs résidentiels, il y a des cités-jardins et des maisons ouvrières. Ceci confère au quartier un aspect étonnamment varié. De grands axes traversent par ailleurs le quartier, ce qui lui donne l'impression d'être plus ouvert.

Les grands axes ne structurent pourtant pas le quartier, de manière à pouvoir parler de centre quelque part. Il y a beaucoup d'espace ouvert et les trottoirs sont plus larges. Cet espace public n'a cependant pas les mêmes qualités qu'une place autour de laquelle peut se développer une vie en communauté. Si on devait désigner un centre, il s'agirait surtout de nœuds de mobilité, tels que les trois stations de métro. Des lieux qui semblent dominés par le trafic.

Les activités commerciales se situent surtout le long des grands axes en lisière, où l'offre en commerces est assez importante.

En dehors des grands axes, on trouve surtout des habitations. Les fonctions ne sont pas mixtes et aux rez-de-chaussée il y a à peine quelques échoppes ou de l'horeca. On peut parler en quelque sorte d'une séparation entre d'une part l'échelle humaine et d'autre part les espaces publics et l'espace commercial offerts. Certains habitants se plaignent de la distance jusqu'aux magasins.

niet. Daarnaast is de straat een geliefde plek voor sluikestoters. Het is er vuil. Het relatief kleine aantal woningen in de drukke straat krijgt niet dezelfde woonkwaliteiten als in de achterliggende straten.

Deze twee elementen versterken het gevoel van afbakening van de buurt.

BETON & MINI TUINWIJKEN IN NIEUW MOLENBEEK

Nieuw Molenbeek heeft een heel ander uitzicht dan oud Molenbeek. De betonnen appartementsblokken vallen meteen op. Ze maken deel uit van de sociale woningen die de Molenbeekse Huisvestingsmaatschappij tussen de jaren '50 en '70 heeft opgetrokken. Er zijn meer hoge gebouwen in nieuw Molenbeek. De appartementsblokken tussen Beekkant en Weststation vormen door hun hoogte een muur evenwijdig met de spoorlijn. Dit zorgt ervoor dat er weinig visueel contact is met oud Molenbeek. De zone tussen de blokken en de spoorlijn is een restruimte met garageboxen en veel verloren plek.

Het weefsel ten Westen van de spoorbundel bestaat uit verschillende typologieën. Naast woonblokken zijn er tuinwijken en arbeiderswoningen. Dit geeft de buurt een verrassend gedifferentieerd uitzicht. Grote assen doorkruisen daarnaast de buurt. Dit samen zorgt ervoor dat de wijk meer open aanvoelt.

De grote assen structureren de buurt echter niet op zo'n manier dat er zich ergens een centrum bevindt. Er is veel open ruimte en de voetpaden zijn breder. Deze publieke ruimte heeft echter niet dezelfde kwaliteiten als een plein waarrond een gemeenschapsleven zich kan ontwikkelen. Als men al moet spreken over een centrum dan gaat het voornamelijk over knooppunten voor mobiliteit zoals de drie metrostations. Hier heeft het verkeer eerder de bovenhand.

Handelsactiviteiten bevinden zich voornamelijk op de grote assen aan de rand. Hier is het aanbod van handelszaken redelijk groot.

Buiten de grote assen, treft men vooral woningen aan. De functies zijn niet gemixt en op het gelijkvloers zijn er amper winkeltjes of horeca. Er is in zekere zin een scheiding tussen de schaal van de mens en de aangeboden publieke ruimte en commerciële ruimte. Sommige bewoners klagen over de afstand tot de winkels.