

DISCIPLINE: *CONCEPT URBANISM*

PROJECT SCALE: 117.232m<sup>2</sup>

PROJECT TYPE: *Civic Centers/Liberal Monuments*

# Globale Ontwikkelingsvisie Abatan "Den BuiK van Brussel"





# INHOUDSOPGAVE

<b>Inleiding</b>	4
Lijst van geconsulteerde personen	4
Situering van de globale ontwikkelingsvisie	5
Samenvatting	7
Uitgangspunten	8
<b>Bestaande plannen op en rond de Slachthuisensite</b>	9
Op de Slachthuisensite zelf	9
Binnen het vigerende BBP	10
Buiten het vigerende BBP	16
<b>Schalen van het projectgebied</b>	18
Ligging op de metrolus	18
Ligging op wandel- en fietsnetwerk	18
Kanaalweefsel	18
<b>Principes van de Globale Ontwikkelingsvisie</b>	19
1e principe: doorbraken en continuïteiten	22
2e principe: het stedelijk plein	24
3e principe: de stedelijke pakhuizen als open vormen	26
4e principe: figuren en accenten die het plein omringen	30
5e principe: functies in de Buik van Brussel	32
<b>Logistiek en mobiliteit</b>	34
<b>Deelprojecten</b>	38
De voedingsmarkt	38
Het compact slachthuis	39
De NOMA	40
Campus Erasmus	41
Percelen Renault	42
Metro Delacroix	42
<b>Fasering van de ontwikkeling</b>	43
<b>Urgente acties voor politiek en bedrijfsleven</b>	44
Aanpassing vigerende BBP	44
Opbouw overlegorgaan wijk	44
Bijkomende acties	44
<b>Résumé en Français</b>	46
<b>Summary</b>	48
<b>Colofon</b>	50

## Lijst van geconsulteerde personen\*

Overzicht van de personen en organisaties die in de loop van het proces geïnformeerd werden:

NV Abatan (opdrachtgever)	Joris Tiebout (Afgevaardigd Bestuurder), Luc Blancke (voorzitter Raad van Bestuur), Jan Van Assche (Kwaliteitsverantwoordelijke)
Gut-t Hinton Partners	Jo Huygh (Project manager Abatan 2020) Lara Hinton (Project manager Abatan 2020)
Team Brussels Bouwmeester	Olivier Bastin (Brussels Bouwmeester) en Susanne Breuer (ivm Ecopole)
Erasmushogeschool	Stefaan De Corte (hoofd Afdeling Stedenbouw) en Marc Runacres (Departementshoofd Industriële Wetenschappen en Technologie), Inrichtende macht met Luc Van de Velde (algemeen directeur)
BROH	François Timmermans (leidend ambtenaar)
Mobiël Brussel, Directie Infrastructuur Openbaar Vervoer-	Albert Neyens en Nicolas Leonard(DITP), Miriam Dubois
MIVB/STIB ivm stedelijke ontwikkeling	Jean-Luc Lecluse (Directeur), Dirk Jacobs (Hoofd Departement Gebouwen, Stations en Tunnels), Gunther Vanderheyden
Net Brussel	Yves Frémal (Ecopole - Infrastructuur et projecten)
GOMB	Mevr. Dubois
Gemeente Anderlecht	Gaëtan Van Goidsenhove (Burgemeester), Fabrice Cumps (eerste schepen), Yvette Zegé en Patrice Demol (Administratie Stedenbouw), Anne-Marie Vanpévenage (Schepen Stedenbouw Anderlecht)
SUMResearch	Livia de Bethune (wijkcontract Kanaal Zuid)
Hoefsmidschool	Hilde Boel (studie en uitvoering Go! Onderwijs Vlaamse Gemeenschap)
Birmingham Center (Tax Free Company)	Philippe Maertens en Paul Maertens
Platform Kanal	Wim Embrechts (Algemeen Coördinator)
Euclides- Zuidhaven	José Menendez (Directeur Euclides)
Cooparch	Mati Paryski (Ir.-Architect, Stedenbouwkundige), Christian Frisque (Architect, Stedenbouwkundige)
Haven van Brussel	Alfons Moens (Adjunct Directeur-generaal), Valérie Thanghe (coördinator cel ontwikkelingen), Christophe de Voghel (Mobiël Brussel, Directie Beleid, Cel planning/goederen))
La Cambre	Victor Brunfaut (Lesgever La Cambre Horta - ULB)
Admin. Monumenten en Landschappen Koninklijke Commissie van Monumenten en Landschappen	Manja Vanhaelen (Directie M&L), Sibylle Valcke (Directie M&L) Charlotte Nys, Christian Frisque
Inter-environnement Bruxelles (IEB) Bral	Gilles Renson, Claire Scohier, Gwen Brees (beheerraad) Marianne Stevens
CRU-CSV	Abderazak Benayad, Marie de Jaer, Frank Kerkhofs (beheerraad)
Actoren voedingsmarkt kwaliteitskamer	Wim Embrechts (Algemeen Coördinator Platform Kanal), Eric Coryn (Departementshoofd Geografie, Hoofd onderzoeksgroep Cosmopolis), Victor Brunfaut (Lesgever La Cambre Horta - ULB), Olivier Bastin (Brussels Bouwmeester), Rachid Azaoum (Quality-Bel SPRL)

\*niet-bindend advies

# SITUERING VAN DE GLOBALE ONTWIKKELINGSVISIE

In 2009 gaf NV Abatan de opdracht om de ontwikkelingsmogelijkheden van de Slachthuizensite te onderzoeken. NV Abatan (1983) is de naam van de vennootschap die eigenaar is van “De slachthuizen en Markten van Anderlecht”. De vennootschap heeft een deel van het terrein van de Slachthuizensite tot 2050 in erfpacht van de gemeente Anderlecht en is eigenaar van een ander deel.

Aanleiding voor het geven van de opdracht was het verkrijgen van een EFRO-FEDER subsidie “voor de omzetting van tijdelijke marktstaansplaatsen naar een meer permanente behuizing”. Het gebouw moet volgens de subsidievoorwaarden in 2013 operationeel zijn. Met de studie beoogde men een algemene ontwikkelingsvisie voor de hele site, maar voornamelijk ook een antwoord op de vraag; *waar op de site een nieuwe voedingsmarkt kan worden gebouwd, zonder in de tussentijd het functioneren van de huidige activiteiten te belemmeren?*

De indertijd onderzochte ontwikkelingsmogelijkheden van de site werden voor een groot deel ingegeven door de mogelijkheden tot fasering. Bovendien werd er binnen de bepalingen van het huidige bestemmingsplan (BBP) gewerkt.



Historische tekening “Abattoirs et Marchés d’Anderlecht-Cureghem”

**Deze visie voorziet de geleidelijke verdichting van de Slachthuizensite rondom een groot plein voor de markten van Brussel, met behoud van haar industrieel-stedelijke mix van functies.**



Interne workshop Compact Slachthuis, augustus 2011

Het ontwikkelingsmodel tilde de voedingsmarkt op tot een heus marktgebouw, met commerciële en publieke diensten, een openluchtmarkt, een indoor-markt, en omliggende publiek toegankelijke ruimtes.

De globale ontwikkelingsvisie voor de Slachthuizensite is nog altijd een visie uitgewerkt vanuit de site en zijn directe omgeving zelf, maar ingeschreven in een veel bredere lezing van het gebied. De globale ontwikkelingsvisie gaat voorbij aan de bepalingen van het vigerende bestemmingsplan en tast het werkelijke ontwikkelingspotentieel van de site en zijn omgeving af.

De globale ontwikkelingsvisie is echter geen richtschema zoals dat als instrument in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (BHG) wordt gebruikt voor de herontwikkeling van grote sites. Er werd geen participatieproces met de buurtbewoners op gang gebracht, noch werden verschillende processtappen officieel goedgekeurd door een begeleidingscomité samengesteld uit alle betrokken openbare instanties.

Anderzijds, op eigen initiatief engageerden NV Abatan en het stedenbouwkundig bureau wel een aantal belangrijke actoren en bureaus in een reeks intensieve gesprekken die de opmaak van het plan beïnvloedden: MIVB, Erasmushogeschool, BROH, Brussels Bouwmeester, Gemeente Anderlecht, Haven van Brussel.



ORG Boston, augustus 2011



1. Groot plein van Brussel 2. Markthal 3. Voedingsmarkt 4. North Market 5. Logistieke zone 6. Stedelijk slachthuis 7. Pakhuis drie 8. Erasmus yard  
 9. Pakhuis vier 10. Pakhuis vijf 11. Luifelstructuur

# SAMENVATTING

In 2009 gaf NV Abatan de opdracht om de ontwikkelingsmogelijkheden van de Slachthuizensite te onderzoeken, kaderend in een brede lezing van het gebied. Op eigen initiatief engageerde NV Abatan met het stedenbouwkundige bureau een aantal belangrijke actoren en bureaus in een reeks intensieve gesprekken die de opmaak van het plan beïnvloedden: MIVB, Erasmushogeschool, BROH, Brussels Bouwmeester, Gemeente Anderlecht, Haven van Brussel. De globale ontwikkelingsvisie gaat voorbij aan de bepalingen van het vigerende bestemmingsplan (BBP Bergen-Birmingham, 2004) en tast het werkelijke ontwikkelingspotentieel van de site en zijn omgeving af.

De Slachthuizensite is sinds het einde van de 19e eeuw een industriële site. De industriële bedrijvigheid (stedelijk slachthuis en marktgebeuren) blijft ook nu en in de toekomst behouden. De visie voorziet een geleidelijke verdichting van de Slachthuizensite rondom een groot plein voor de markten van Brussel, met behoud van haar industrieel-stedelijke mix van functies. Het moet een plein worden dat publieke ruimtes en architecturen organiseert in een lokale én regionale dimensie. De Slachthuizensite kan daardoor een van de belangrijke symbolische en functionele ruimtes op de 'uitgebreide vijfhoek' van de metrolus 2 en 6 vormen.

De concrete uitwerking van deze visie is tweeledig. Enerzijds legt het plan een ruimtelijk organisatie-schema vast, echter zonder een strikt programma te definiëren. Anderzijds worden de afzonderlijke bouwstenen van het plan uitgebreid gedocumenteerd naar principes en richtlijnen toe, zonder de architectuur zelf vast te leggen. De globale ontwikkelingsvisie beschrijft de vijf fundamentele principes die tot de realisatie van de visie voor de site moeten leiden.

**1e principe: doorbraken en continuïteiten.** Fysieke en visuele doorbraken in het bestaande weefsel zullen de Slachthuizensite veelvoudig verbinden met de omliggende stad. Belangrijk is dat het monument en bijbehorende plein niet alleen een gezicht zal hebben naar de Heyvaertstraat (richting oosten), maar ook naar de Bergensesteenweg richting westen, en in minder mate ook naar het zuiden. In brede zin keert de site niet langer haar rug naar de stad.

**2e principe: het stedelijk plein.** Het masterplan stelt de realisatie van een groot stedelijk plein van 60.000m<sup>2</sup> voor. Het is een samenbrengen van de open ruimte die vandaag versnipperd over de hele site ligt. Dit 'groot plein van Brussel' wordt een figuur die een vorm geeft aan de informele uitwisselingen van het multiculturele leven van Brussel.

**3e principe: de stedelijke pakhuizen als open vormen.** Het plein wordt gedefinieerd door een zeer heldere omranding van 'stedelijke pakhuizen'. We gaan evenwel uit van vorm en typologie eerder dan invulling en programma. De ontwikkelingsvisie geeft principeschema's voor grid, gevels, verdiepingshoogte, patio's en kwaliteit.

**4e principe: figuren en accenten die het plein omringen.** De randen van het plein afwerken met een reeks gebouwde 'accenten', die vanop grotere afstand zichtbaar zouden kunnen zijn.

**5e principe: functies in de Buik van Brussel.** Voor de pakhuizen bouwt het plan een redenering op rond een tentatief programma, waarbij enkel drie functies vastliggen; compact slachthuis (10.000m<sup>2</sup>), de voedingsmarkt (12.000m<sup>2</sup>) en een auditorium ('black box'). Voor het overig toekomstig programma worden algemene krijtlijnen van sociaaleconomische aard uitgeschreven. De bedoeling is evenwel om een bruisende stadswijk te ontwikkelen op basis van het genetische materiaal van de bestaande stedelijkheid, die evenwel programmatisch intensiever zal worden, en aansluiting zal vinden bij een grotere diversiteit aan gebruikers.

Vervolgens tonen we een zes deelprojecten van de ontwikkelingsvisie. Deze deelprojecten zijn oefeningen en geven aanduidingen over de uiteindelijke vorm of organisatie, zonder dwingend te zijn. Achtereenvolgens bespreken we; de voedingsmarkt (12.000m<sup>2</sup>) als exemplarisch voorbeeld van een stedelijk pakhuis; een nieuw compact stedelijk slachthuis (10.000m<sup>2</sup>); een polyvalente zaal / evenementenruimte in aansluiting op kelders; voorstel voor heroriëntering Erasmus naar het nieuwe plein, incl. herinrichting van omgeving van de Erasmushogeschool; een ontwikkelingsvoorstel voor de huidige Renault percelen; een nieuwe metro uitgang voor de halte Delacroix, rechtstreeks op het plein.

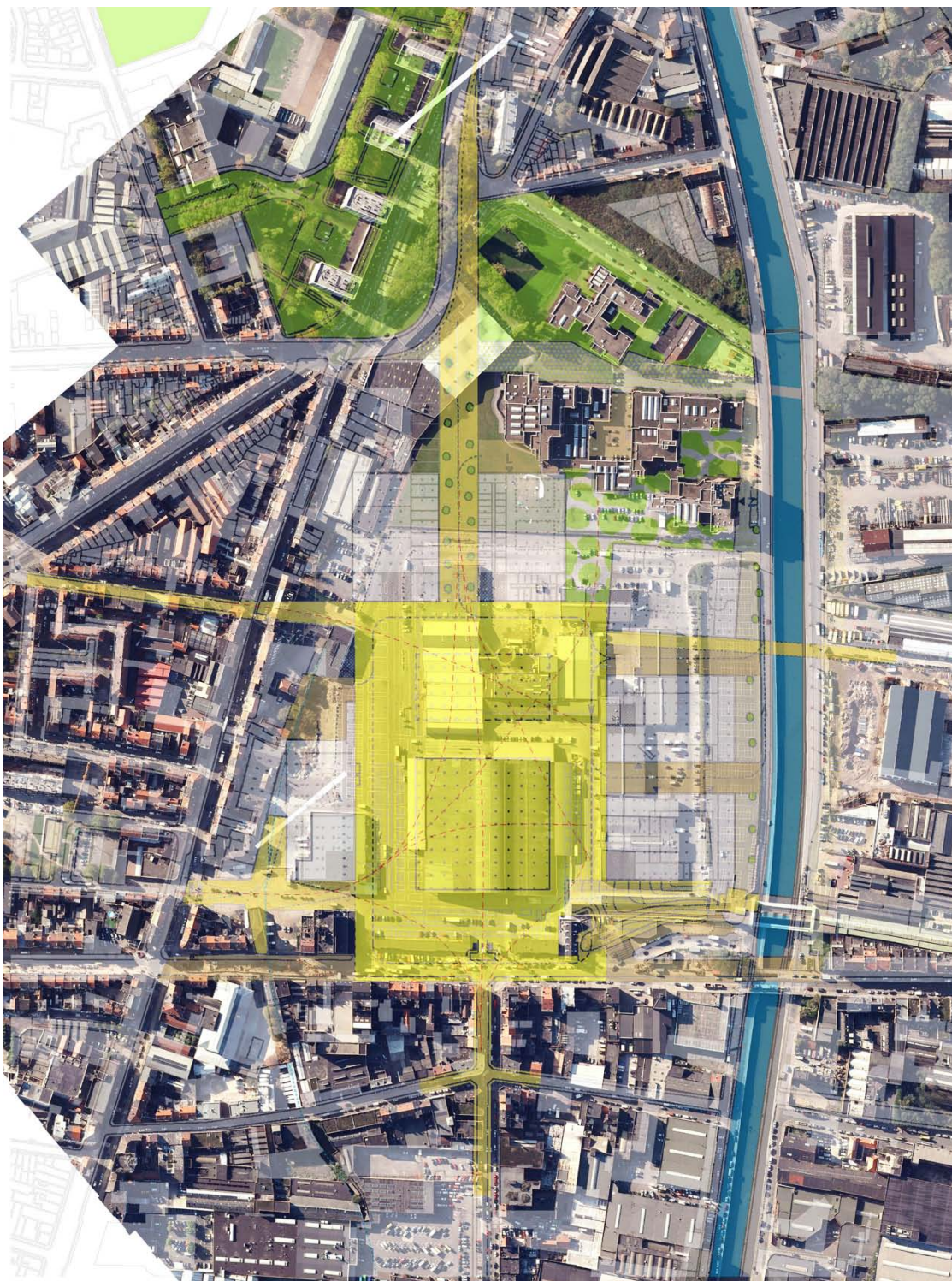
De fasering van de ontwikkeling van de Slachthuizensite tot slot, is een delicate oefening. De functie van het huidige slachthuis moet ten allen tijde operationeel blijven en het marktgebeuren moet kunnen blijven plaatsvinden.

De globale ontwikkelingsvisie rond af met een overzicht van urgente acties voor politiek en bedrijfsleven. De belangrijkste actie wordt de aanpassing van het bestaande BBP, een taak die moet worden opgenomen door de Gemeente Anderlecht. Daarnaast is het ook cruciaal een overlegorgaan voor de wijk op te bouwen, waarin onder meer de vier belangrijkste spelers uit de omgeving zetelen: toekomstige eigenaar Renaultpercelen, NV Abatan, Erasmushogeschool en MIVB.

# UITGANGSPUNTEN

De Globale Ontwikkelingsvisie van de Slachthuizensite baseert zich op de volgende uitgangspunten:

- het organiseren van de economische toekomst van Abatan voorbij de slachthuizen en andere bestaande functies;
- het maximaliseren van het economisch ontwikkelingspotentieel van de site, met behoud en uitbreiding van de commerciële functie;
- het verbeteren van de omstandigheden voor de naburige wijken en het meer aantrekkelijk maken van de omgeving voor de Erasmushogeschool en andere instituten;
- regionale aantrekkingspool voor het gewest in zijn geheel, maar ook daarbuiten; “de grote markten” als aantrekkingspool.





# BESTAANDE PLANNEN OP EN ROND DE SLACHTHUIZENSITE

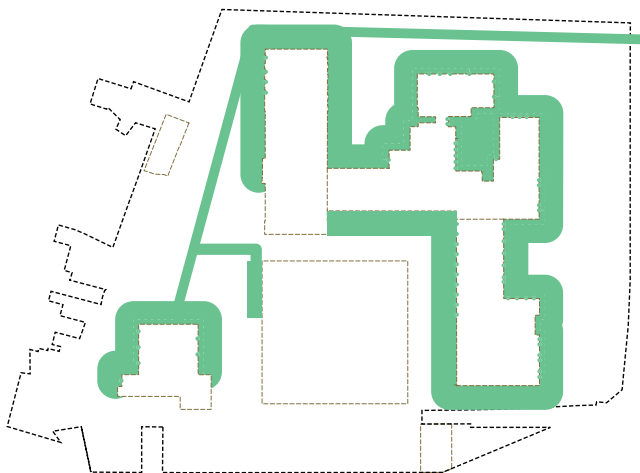
## OP DE SLACHTHUIZENSITE ZELF

### Het stedelijk slachthuis

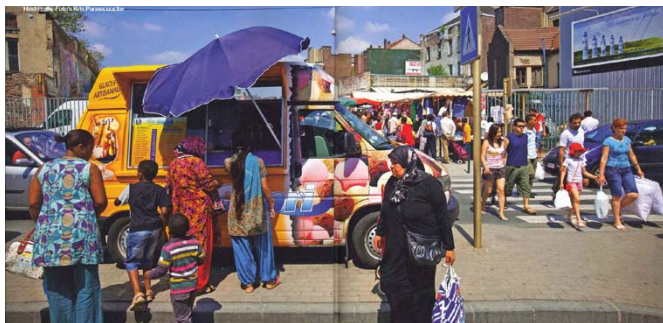
De betrokken partijen wensen de slachthuisfunctie te behouden. De functie moet echter in een nieuw gebouw gelokaliseerd worden, want de huidige infrastructuur is verouderd en staat centraal op de slachthuizen-site, waardoor ze een toekomstige ontwikkeling van de site blokkeert.

Het nieuwe stedelijk slachthuis moet ontstaan vanuit een bewustzijn waarin het welzijn van het dier en de mens centraal staan, waarin het leven en de dood, het fokken en het slachten, zinvol worden samengebracht.

Een nieuw stedelijk slachthuis stelt een groot aantal technische eisen. Daarom werd er in het kader van het masterplan diepgaand op ingezoomd, met een intensieve workshop met de bevoegde personen van NV Abatan zelf, maar ook met input uit de workshop U21 van La Cambre onder leiding van Victor Brunfaut.

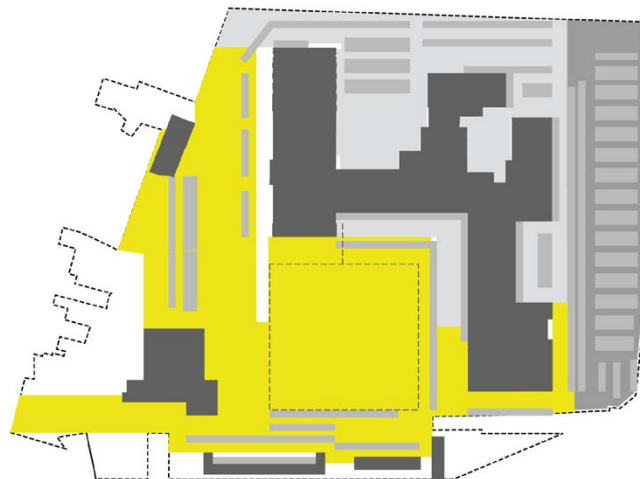


De huidige logistieke zone rond het slachthuis is aangeduid in het groen



De markt, beeld uit Goedele magazine, getiteld 'alles kits in Kuregem'

### Het marktgebeuren



De huidige marktoppervlakte (geel): 40.400 m<sup>2</sup>

De huidige parkeeroppervlakte markt-kramers (lichtgrijs): 19.500 m<sup>2</sup>

De huidige parkeeroppervlakte bezoekers (donkergrijs): 13.600 m<sup>2</sup>

Vier maal per week vindt op de Slachthuizenstie een markt plaats : op vrijdag, zaterdag en zondag een algemene markt en op donderdag een boerenmarkt.

Deze markt trekt op zondagen tot 60.000 bezoekers. Deze functie blijft behouden en kan zelfs nog wat doorgroeien. Momenteel nemen de markt-kramen 40.400m<sup>2</sup> in beslag. De oppervlakte van parkeerplaatsen voor bezoekers bedraagt momenteel 13.600m<sup>2</sup>. De parkeerruimte van de markt-kramers bedraagt 19.500m<sup>2</sup> en zij gebruiken elke resterende open ruimte rond het slachthuis als parkeerplaats.

Bestelwagens moeten af en aan kunnen rijden tijdens opbouw/afbraak van de kramen. De marktfunctie is brutaal en intensief, en verdraagt geen zachte, groenige bodem, maar eist verharde, niet al te poreuze oppervlaktes.



Luchtfoto van de site op marktdag, Bing maps bird's eye view

## De Kelders van Cureghem

De monumentale markthal is volledig onderkelderd en die ruimte is gekend als de Kelders van Cureghem. NV Abatan verhuurt deze voor bedrijfsevents, galadiners, seminaries en tentoonstellingen. De grootte van de evenementen varieert van kleine seminaries tot exposities zoals Körperwelten (2001) met meer dan 500.000 bezoekers.

De Kelders verdienen door te groeien. Daarom voorziet NV Abatan een uitbreiding met een grote polyvalente zaal (de 'black box', capaciteit 500 personen) en een of meerdere horecazaken gelinkt aan het gebeuren in de black box en de Kelders.

Even belangrijk is het maken van een nieuwe en representatieve toegang naar de kelders vanop het plein én een nieuwe (ondergrondse) verbinding tussen kelders en toekomstige 'black box'.

De uitbreiding van de kelders zelf ten slotte, lijkt ook zinvol.

De logistieke ontsluiting van de kelders is een deelproject dat is opgenomen in het ontwerp van de nieuwe voedingsmarkt.

De verdere ontwikkeling van de Kelders van Cureghem is een prioriteit voor de eigenaar.

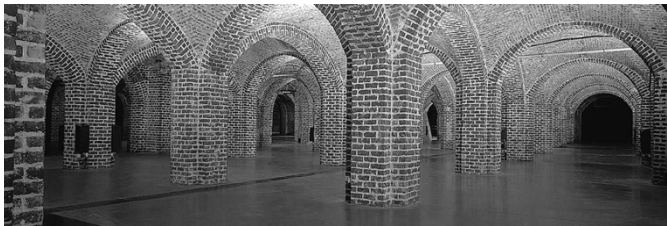


Foto van de Kelders van Cureghem

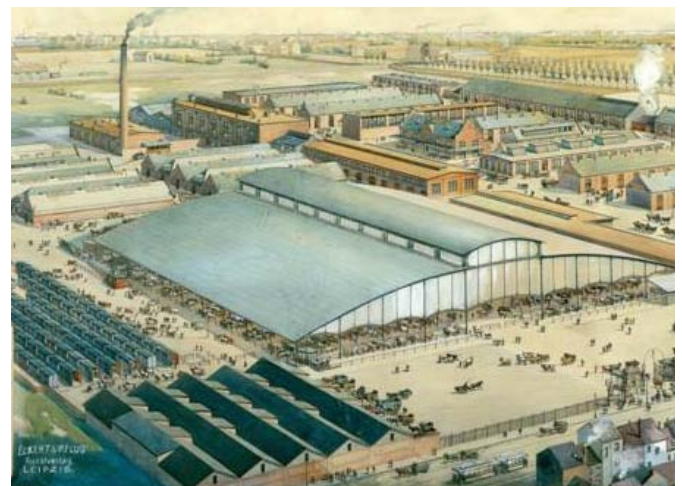
## Renovatie monumentale markthal

De historische markthal is beschermd als monument en wordt gerenoveerd met behulp van een subsidie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. In 2011 werd de studie hiervan opgestart, uitgevoerd door T.A.R.S. Architectenvennootschap.

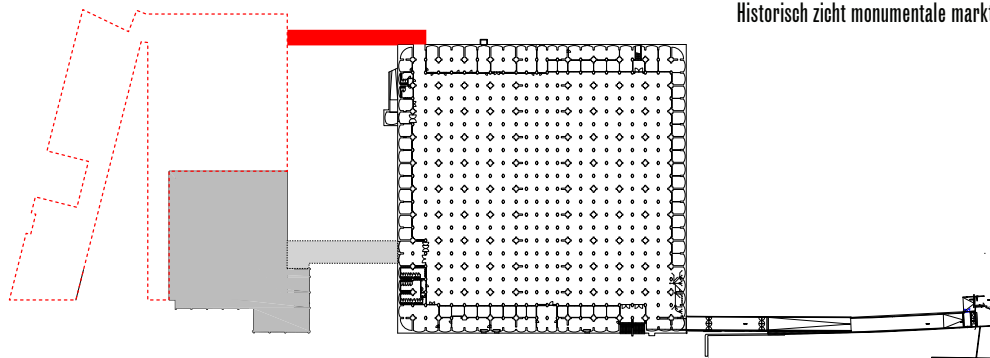
In de huidige situatie wordt de ruimte onder de markthal beschut van wind en regen door de omliggende bebouwing en door een lage luifel over een breedte van ongeveer 50m, die later linksachteraan de structuur werd toegevoegd.

De renovatie omvat:

- het kuisen en renoveren van de overkapping en de structuur;
- het bestuderen van mogelijkheden om het huidige microklimaat onder de markthal te behouden, door toevoeging van een scherm, glaspanelen, lage luifel of andere mogelijkheden die de openheid en zicht naar het plein niet belemmeren;
- het bestuderen van bestaande en nieuwe toegangen tot de Kelders van Cureghem, vanop het plein of vanonder de markthal.



Historisch zicht monumentale markthal: historische toevoeging lage luifel achteraan links



Niv.-1 van de Kelders van Cureghem met nieuw geplande logistieke toegang vanuit de nieuwe voedingsmarkt

## BINNEN HET VIGERENDE BBP 'BERGEN-BIRMINGHAM'

### Het BBP zelf

Hieronder geven we een overzicht van plannen, projecten en initiatieven die gelegen zijn binnen de perimeter van het vigerende BBP waarin ook de Slachthuizensite is opgenomen.



Het vigerende BBP (2004)

Het huidige BBP (2004) bepaalt dat de Slachthuizensite enkel mag worden bestemd voor uitrustingen van collectief belang of voor openbare uitrustingen en voor ambachtelijke en industriële activiteiten die zijn verbonden aan de slachthuizen, marktplaatsen en Kelders van Cureghem.

Buiten de bestaande activiteiten en hun uitbreiding is het dus niet mogelijk om nieuwe functies naar de site te halen. Ook ruimtelijk is het BBP beperkend doordat het slechts toelaat om een deel van de site te bebouwen met een maximale bouwhoogte van 13m (donkergroene zone).

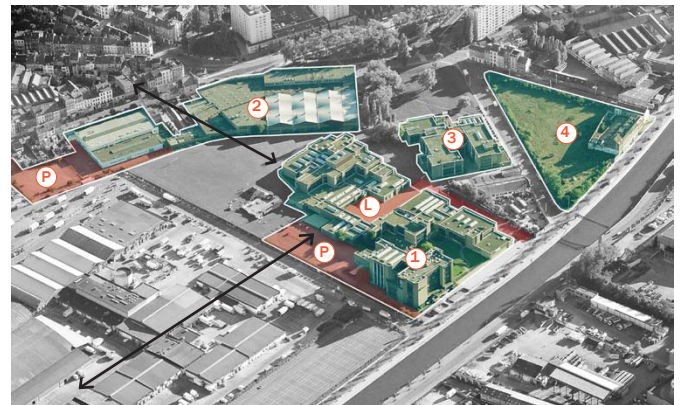
### Erasmushogeschool

De koepel waartoe de Erasmushogeschool behoort, wenst haar aanwezigheid in de wijk te versterken.

Dit is een gunstige kentering in het beleid, dat tot recent een stadscentrumlocatie verkoos. NV Abatan is hierover met de school in een diepgaand gesprek en wil de zijde die grenst aan de Erasmushogeschool en die nu is ingericht als logistieke toegang, gaan programmeren en activeren.

De studenten van de Erasmushogeschool lopen momenteel van de metro Delacroix langsheen het smalle voetpad van de Nijverheidskaai naar de ingang van de school. Dit leidt tot gevaarlijke verkeerssituaties met vrachtwagens en snelheidsduivels op de kaai. Een doorsteek over de slachthuissite is aangevoerd.

Het terrein van de Erasmushogeschool kan intensiever gebruikt worden door ook een voorkant te creëren die naar de stad is gericht, in tegenstelling tot vandaag.



1. Erasmus Hogeschool hoofdingang 2. Renault 3. GO! Onderwijs 4. GOMB ontwikkeling  
P. parking L. logistieke zone



Zicht op Erasmushogeschool en Renaultpercelen op de voorgrond en de Slachthuizensite op de achtergrond





## Renault sites

De onderneming Renault is eigenaar van twee grote sites gelegen aan de Bergensesteenweg. Renault trekt zijn activiteiten daar weg en stelt zijn sites te koop aan op de markt.

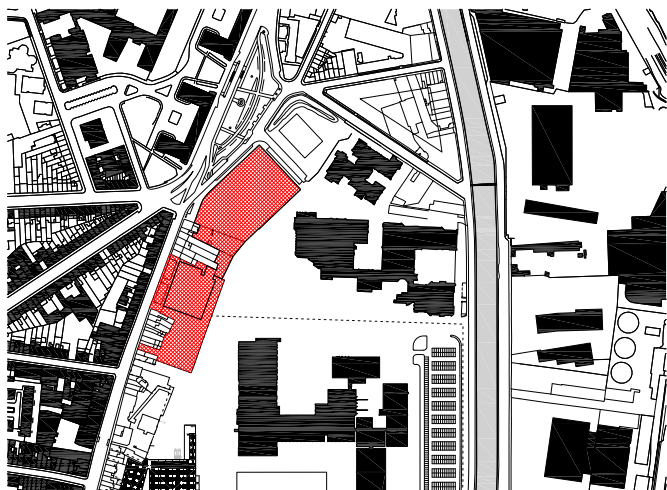


Luchtfoto van de huidige Renault gebouwen

De gemeente sluit een nieuwe autohandelaar uit om milieuredenen. De GOMB heeft een voorkooprecht op de percelen.

Dit is absoluut een sleutelsite om zowel de Slachthuisensite als de Erasmushogeschool een nieuwe voorkant te geven, NAAR de stad gericht, in plaats van weg ervan.

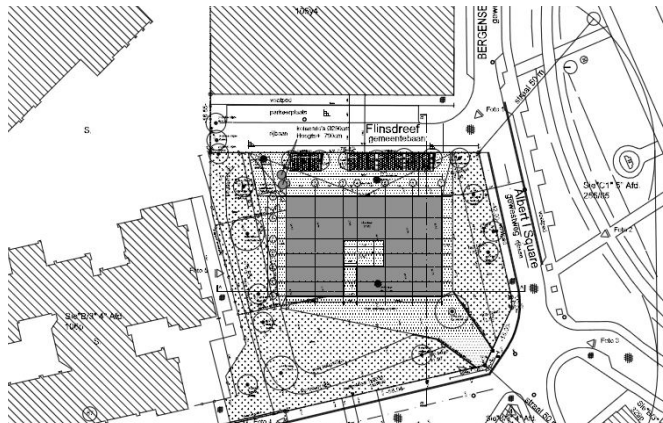
Het Renault terrein is zonder meer de sleutel voor de doorbraken, en de kanteling van de site van een perifere, van de stad afgekeerde locatie, naar een integratie met wijk en stad.



Plan van het Renault-perceel, totale eigendom gearceerd in het rood

## Hoefsmidschool - Go! Onderwijs

Het Go! Onderwijs Vlaamse Gemeenschap heeft in 2010 een bouwaanvraag ingediend voor de bouw van een nieuwe Hoefsmidschool en Kunstsmederij (1.500m<sup>2</sup> gevraagd programma) op het perceel grenzend aan de Bergensesteenweg.



Inplanting van de Hoefsmidschool; geplande nieuwbouw ingekleurd in het grijs (BUROII&ARCHI+I)

De fase van openbaar onderzoek werd op 8 september 2011 afgerond. Het project is een ontwerp van BuroII & ARCHI+I bvba.

De school heeft slechts enkele parkeerplaatsen op de site voorzien, hoofdzakelijk voor personeel en instructoren. Het merendeel van de studenten verplaatst zich met het openbaar vervoer.

De rest van het perceel blijft groen, als verderzetting van de grasvlakte op het perceel van de Erasmushogeschool.

In de projectbundel wordt ook aandacht besteed aan een mogelijke nieuwe verbinding met het metrostation Jacques Brel aan de overkant van het kanaal, door middel van een voetgangers- en fietsersbrug in het verlengde van de Materiaalstraat.



Beeld van de Hoefsmidschool, axonometrie (BUROII&ARCHI+I)

## GOMB woningen

Het driehoekig perceel ingeklemd tussen de Nijverheidskaai, de Materiaalstraat en de Bouwerstraat is in eigendom van de GOMB.



Bouwblok aan Materiaalstraat - eigendom GOMB

De GOMB voorziet een huisvestingsproject van 119 lage energiewoningen, waarvan zelfs 30% passief zal zijn. De drie randen van het bouwblok worden bebouwd, met een gemiddelde hoogte van 4 verdiepen. In de punt van de driehoek is een ruimte voorzien voor een gemeentelijke functie op de gelijkvloers. Een ondergrondse parkeergarage is toegankelijk vanop de Nijverheidskaai.

De bouwvergunning werd einde juni 2011 afgeleverd en de werf werd begin augustus 2011 opgestart.



Beeld GOMB huisvestingsproject (GOMB)

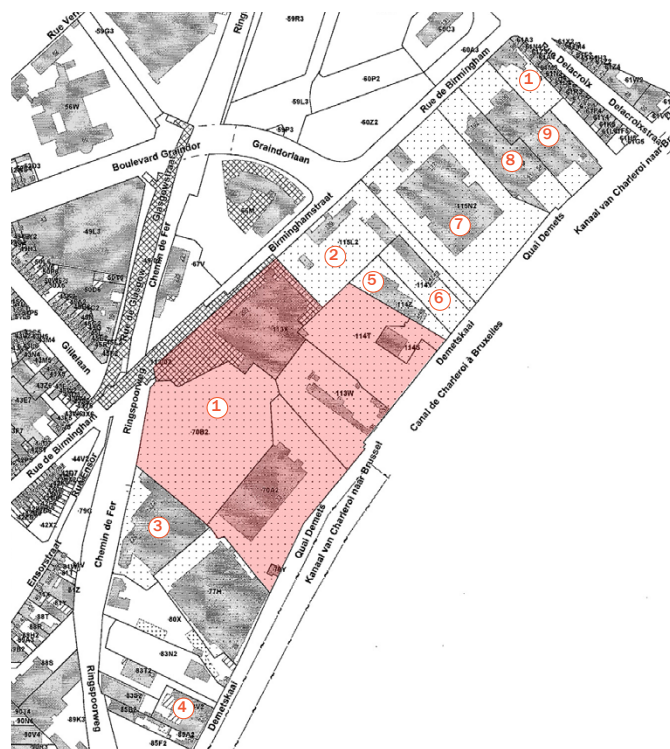
## Eigenaars percelen overkant kanaal

In de zone tussen de Mariemontkaai en de Birminghamstraat bevinden zich enkele uitzonderlijk grote percelen, zoals de terreinen van de MIVB met depots, kantoren en een werkplaats en het terrein van het Birmingham Center met een handelsactiviteit ("Mr. Bricolage", Tax Free Company) en een feestzaal. Maar ook Net Brussel (zie verder) en Zuidhaven (zie verder) hebben interessante projecten op hun percelen aan deze kant van het kanaal.

Enkele van de private eigenaren werden in het proces van de opmaak van de globale ontwikkelingsvisie wel gehoord, maar zij legden geen concrete toekomstplannen voor.

De MIVB heeft wel enkele bezorgdheden geuit met betrekking tot hun percelen. Zij verwachten een toename met 50% van het aantal openbaar vervoersritten in de komende 5 jaar. Het stationneren van de bussen wordt dus een probleem. De MIVB zoekt dan ook naar stelplaatsen (3 à 4 ha), zo dicht mogelijk bij het centrum.

Op het perceel waar sporen gecentreerd worden, is geen stelplaats mogelijk wegens de aanwezige geklasseerde loods, die een gebruik als stelplaats structureel niet toelaat. Op het perceel ten noorden van de Birminghamstraat bevindt zich de enige toegang tot het ondergrondse metro-tram netwerk, van strategisch belang voor herstellingen en aan/afvoer van materialen.



### Percelen overkant kanaal

1. MIVB 2. Vivaqua 3. verschillende rechthebbenden 4. Zuidhaven 5. verschillende rechthebbenden 6. Trading Corporation 7. Tax Free Company 8. Fabair Home Technic 9. Net Brussel

## Brussels Ecopole — Net Brussel

Net Brussel heeft een perceel naast de metrobrug Delacroix gekocht. Het heeft een gevel aan de Birminghamstraat en een gevel aan de Mariemontkaai.

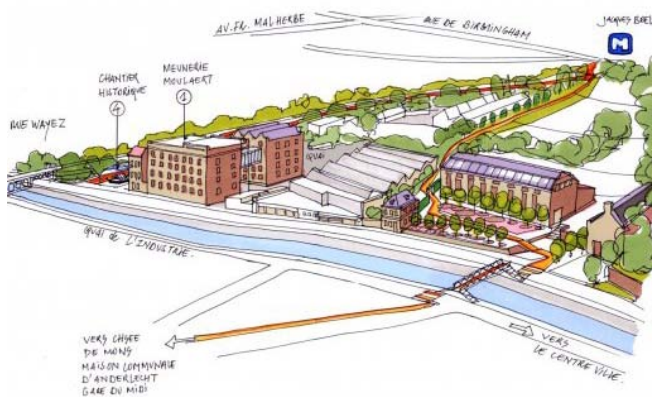
Het project volgt de regelgeving van het vigerende BBP en maakt een langse doorsteek op het perceel dat het hoge en het lage gedeelte moet verbinden. Het project plant een minimale renovatie van de bestaande gebouwen.

Het project Ecopole (EFRO-subsidie) heeft als doel een centrum voor sociale economie op het gebied van afvalverwerking op te richten. Het is eveneens de bedoeling om een expertisecentrum voor hergebruik en recyclage van afval te creëren dat kan bijdragen tot het ontstaan en verspreiden van innovatieve oplossingen en dat op die manier de afvalverbranding kan terugdringen. <http://www.bruplus.eu/nl/content/brussels-ecopole-recuperatie-van-afval>

## Zuidhaven - Euclides

Het project Zuidhaven wordt gerealiseerd in de oude maalderij van Anderlecht, gelegen aan de overkant het kanaal ter hoogte van de Bouwerstraat. Het project voorziet in totaal 4.000m<sup>2</sup> waarvan  $\frac{3}{4}$  wordt gereserveerd voor ondernemingen en  $\frac{1}{4}$  wordt ingericht als ontdekkings- en innovatiecentrum.

Het project ZUIDHAVEN wordt gefinancierd door het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling (EFRO) van de Europese Unie, in het kader van het programma Doelstelling 2011. [www.portsud.be](http://www.portsud.be)



Project Zuidhaven



De oude maalderij in zijn huidige staat

## BUITEN HET VIGERENDE BBP

### Wijkcontract Kanaal-Zuid

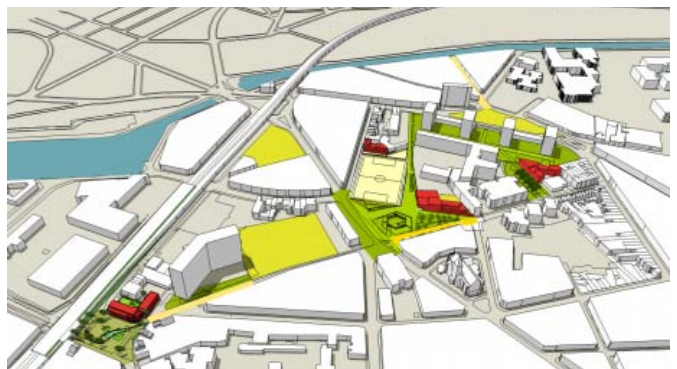
Midden 2011 werd door SUMResearch het wijkcontract Kanaal-Zuid te Anderlecht afgewerkt. Drie plaatsen krijgen bijzondere aandacht in het wijkcontract Kanaal-Zuid: een groen traject zal de twee sociale wooncomplexen aan de Albert 1-Square en in de Grondelsstraat, en de Joodse Martelaren-square er tussenin, verbinden. Aan het Albert 1-plein is het de bedoeling om het rijvak van de Bergensesteenweg richting centrum te verleggen en een groene bedding te voorzien voor de tram.

Naast de investeringen in de openbare ruimte omvat het wijkcontract ook nieuwe woningen en voorzieningen, alsook een sociaaleconomisch luik.

Bron: <http://www.brusselnieuws.be/artikel/kuregem-knipoogt-naar-de-zenne>



Voorstel voor het verleggen van de Bergensesteenweg (SUMResearch)



Wijkcontract Kanaal Zuid, overzichtsbeeld (SUMResearch)



## BBP Biestebroek

De gemeente Anderlecht heeft begin 2011 de projectoproep voor de opmaak van het BBP Biestebroek gelanceerd. De studie werd toegekend aan de tijdelijke vereniging BUUR - Aries Consultants.

Het BBP zal de toekomst voor de zone van het kruispunt Kanaal-Bergensesteenweg tot aan de Pierre Marchantstraat vastleggen. De verkeersproblematiek zal worden opgelost, alsook het vastleggen van een uitgebreid programma van wonen, werken en groene ruimte.

## Naburige wijken

De bewoners van de wijk Kuregem gebruiken de Slachthuisensite: in grote getallen zijn zij bezoekers van de markt, een van de goedkoopste en grootste markten van de stad.

De activiteiten op de site (slachten, versnijden, verkopen) en de directe gelinkte economische activiteiten rond de site (commerciële activiteiten en horeca) verschaffen werkgelegenheid aan de omwonende bevolking. Van de 332 marktkramers die op de Slachthuisensite staan, zijn er 104 afkomstig uit Anderlecht. Maar de wijk blijft kampen met een hoge jeugdwerkloosheid (45%).

Er bestaat momenteel een belangrijke sociaaleconomische link tussen de activiteiten die plaatsvinden op de Slachthuisensite en de omwonenden. Deze link staat centraal in de visievorming die voor de Slachthuisensite ontwikkeld werd en deze link wordt door de nieuw geplande ontwikkelingen nog versterkt.

Bovendien zal een kapitaalsinversie op de Slachthuisensite zelf, positief afstralen op de rest van de omgeving, waarbij ervoor gewaakt wordt geen gentrificatie te laten ontstaan, maar een complementariteit en algemene opwaardering van de wijk met zijn huidige inwoners.



"Kurasaw", een project werklozenbegeleiding in Kuregem - MAKS vzw

## Masterplan Molenbeek Kanaal 2010 — Heyvaert wijk

In november 2010 werd de stedenbouwkundige studie Masterplan Molenbeek Kanaal afgerond door de TV BUUR-Idea Consult in opdracht van de gemeente Molenbeek. Het doel van de studie is om een lange termijnvisie op te stellen voor de kanaalzone te Molenbeek, waarop een grote ontwikkelingsdruk ligt.

Het masterplan focust ook op de problematische Heyvaertwijk, waar zich momenteel een conglomeraat van autohandelaars heeft gevestigd, wat een grote druk legt op de leefbaarheid van de wijk (overlast, vervuilde gronden, onefficiënt ruimtegebruik, lage tewerkstelling, overwegend zwarte markt).

Het masterplan stelt een geleidelijke transformatie van de wijk voor, waarbij de autosector wordt afgebouwd. De grote percelen worden gezien als een kwaliteit, in het bijzonder deze percelen die door hun diepte de Nijverheidskaai en de Heyvaertstraat verbinden.

Het Zenne traject kan versterkt worden als een publiek pad met inwendige tuinen. Op termijn beoogt het masterplan het behoud van die economische activiteiten, met een hoge werkgelegenheid per m<sup>2</sup>, een focus op laaggeschoolden, en compatibel met residentiële functies. Men concludeert dat vooral de kleine bouwondernemingen en kleine productieondernemingen (1.000 à 2.000m<sup>2</sup>) in aanmerking komen.



'De Heyvaertwijk, een verdichte wijk', uit 'Masterplan Molenbeek-Kanaal' (BUUR)

Uit bovenstaand overzicht van plannen, projecten en initiatieven kunnen we besluiten dat dit deel van het kanaal in ontwikkeling komt op individueel (privaat of publiek) initiatief. De meeste projecten gaan bewust om met de bestaande sociale en historische context van de wijk. Daardoor is het niet onrealistisch om binnenkort een kanteling ten goede te verwachten in Kuregem. De missing link is het masterplan voor het slachthuizen en omgeving, dat hier wordt voorgesteld.

# SCHALEN VAN HET PROJECTGEBIED

We maken een analyse op drie thematische niveaus: (1) de ligging op het openbaar vervoersnetwerk; (2) de positie in het wandel- en fietsnetwerk vanuit Brussel Centrum; (3) de potentie als site in het kanaalweefsel. Met deze lezingen stemmen schaalniveaus overeen.

## LIGGING OP DE METROLUS

De traditionele vijfhoek, als centrum van Brussel, wordt met de sluiting van de metrolus 2/6 een 'uitgebreide vijfhoek', waar het kanaal midden door loopt en waarvan de Slachthuisensite, net zoals de andere symbolische en functionele ruimten als Kunst-Wet, Louisa, Tour & Taxis en het Elisabeth Park (Basiliek van Koekelberg), op de buitengrens liggen.

Via de centrale metrolus is de Slachthuisensite regionaal zeer goed verbonden. Bovendien takt deze ook aan op de treinstations van Brussel Noord en Brussel Zuid, waardoor een nationaal en zelfs internationaal publiek wordt bereikt.

## LIGGING OP HET WANDEL- EN FIETSNETWERK

Op het schaalniveau van wandel- of fietsverbindingen, ligt de Slachthuisensite op een gelijke afstand van het Brussels stadscentrum als de site van Tour&Taxis.

Momenteel wordt dit nog niet zo ervaren, doordat de huidige inrichting van de Ninoofsepoort een verkeers-obstakel vormt voor voetgangers en fietsers. Maar zijn geplande herontwikkeling, met een verbeterde verkeerssituatie en nieuwe publieke ruimte, zal een bijkomende stimulans vormen om richting Slachthuisensite te wandelen.

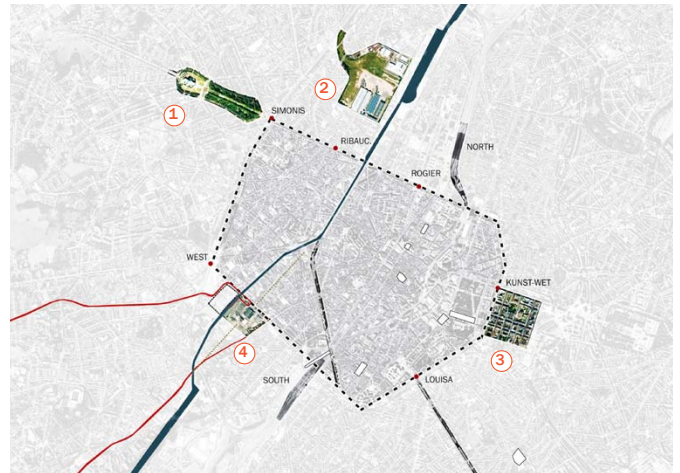
Vanaf de Ninoofsepoort komt de geklasseerde markthall van de site via de Heyvaertstraat in perspectief en dat op slechts enkele minuten wandelen.

## KANAALWEEFSEL

Bovendien vormt de Slachthuisensite nog een van de sites met groot ontwikkelingspotentieel in het kanaalweefsel. Het centrale, meest residentiële deel van de kanaalzone (tussen Saintelette en Ninoofsepoort) is al grotendeels verdicht. Maar net zoals de site van Tour&Taxis aan de noordoostzijde van het kanaal nog een groot ontwikkelingspotentieel vasthoudt, heeft ook de Slachthuisensite aan de zuidwest zijde dit potentieel nog in handen.

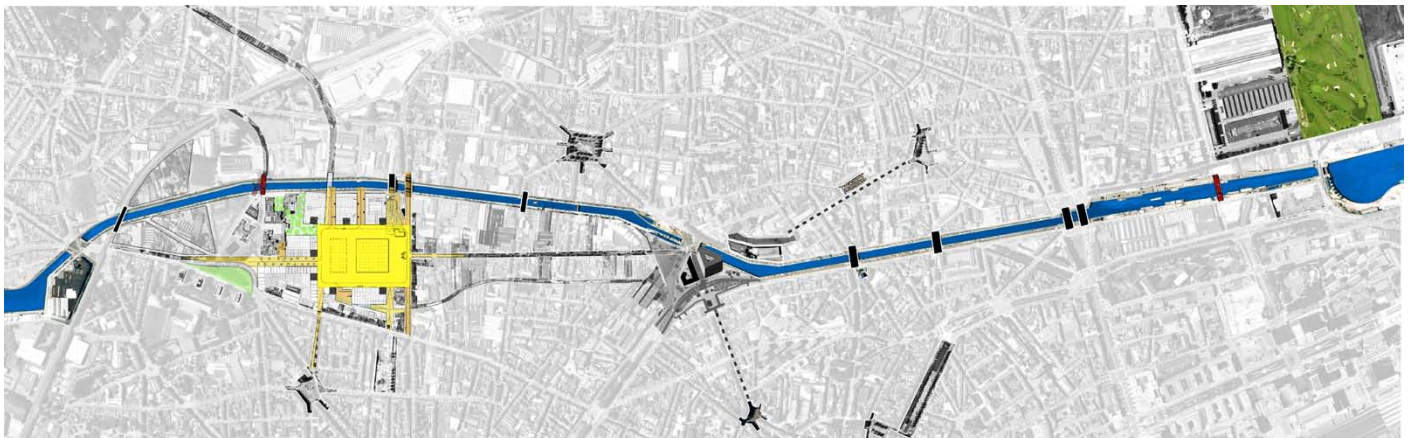
Wegens zijn beperkte breedte echter, kan het kanaal kan in deze zone geen economische functie opnemen, maar zal het eerder een landschappelijke rol opnemen en bijdragen tot de identiteit van de plek.

De nieuwe ontwikkelingen aan de Biestebroek, de Ninoofsepoort en op de Slachthuisensite zullen de publieke aandacht trekken, waardoor de zuidwestelijke tak van het kanaal op de 'mentale kaart' van de Brusselaars zal komen te liggen.



Ligging van de Slachthuisensite op de metrolus 2/6

1. Het Elisabeth Park (Basiliek van Koekelberg): ruimte met belangrijke symbolische waarde
2. Site Tour & Taxis: ruimte met belangrijke functionele en symbolische waarde
3. Europese wijk: ruimte met belangrijke functionele waarde
4. Slachthuisensite: ruimte met belangrijke functionele en symbolische waarde



Ligging op wandel- en fietsnetwerk

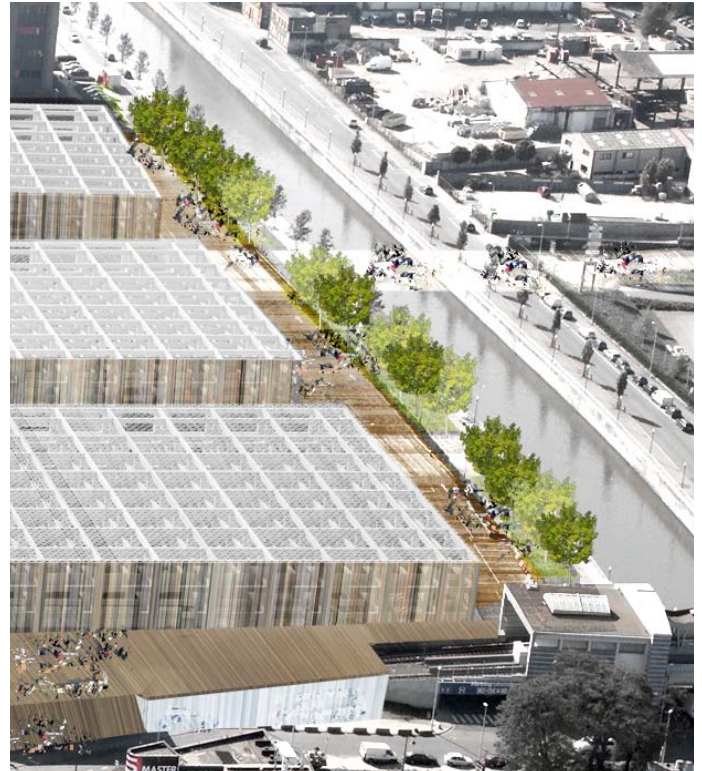
# PRINCIPES VAN DE GLOBALE ONTWIKKELINGSVISIE

De Globale Ontwikkelingsvisie voor de Slachthuizensite is tweeledig. Enerzijds legt het een ruimtelijk organisatieschema vast, echter zonder een strikt programma te definiëren. Anderzijds worden de afzonderlijke bouwstenen van het plan uitgebreid gedocumenteerd naar principes en richtlijnen toe, zonder de architectuur zelf vast te leggen.

De Globale ontwikkelingsvisie steunt op 5 principes:

- 1e principe: doorbraken en continuïteiten
- 2e principe: het stedelijk plein
- 3e principe: de stedelijke pakhuizen als open vormen
- 4e principe: figuren en accenten die het plein aborderen
- 5e principe: functies in de Buik van Brussel: eten, leren, ontmoeten, feesten, congresseren, slachten en versnijden, (ver)kopen en wonen.

Deze principes worden hierna uitgebreid gedocumenteerd.



Zoom van de toekomstige situatie op de Slachthuizensite - Kanaalboulevard



Zoom van de toekomstige situatie op de Slachthuizensite - groot plein aan de voedingsmarkt





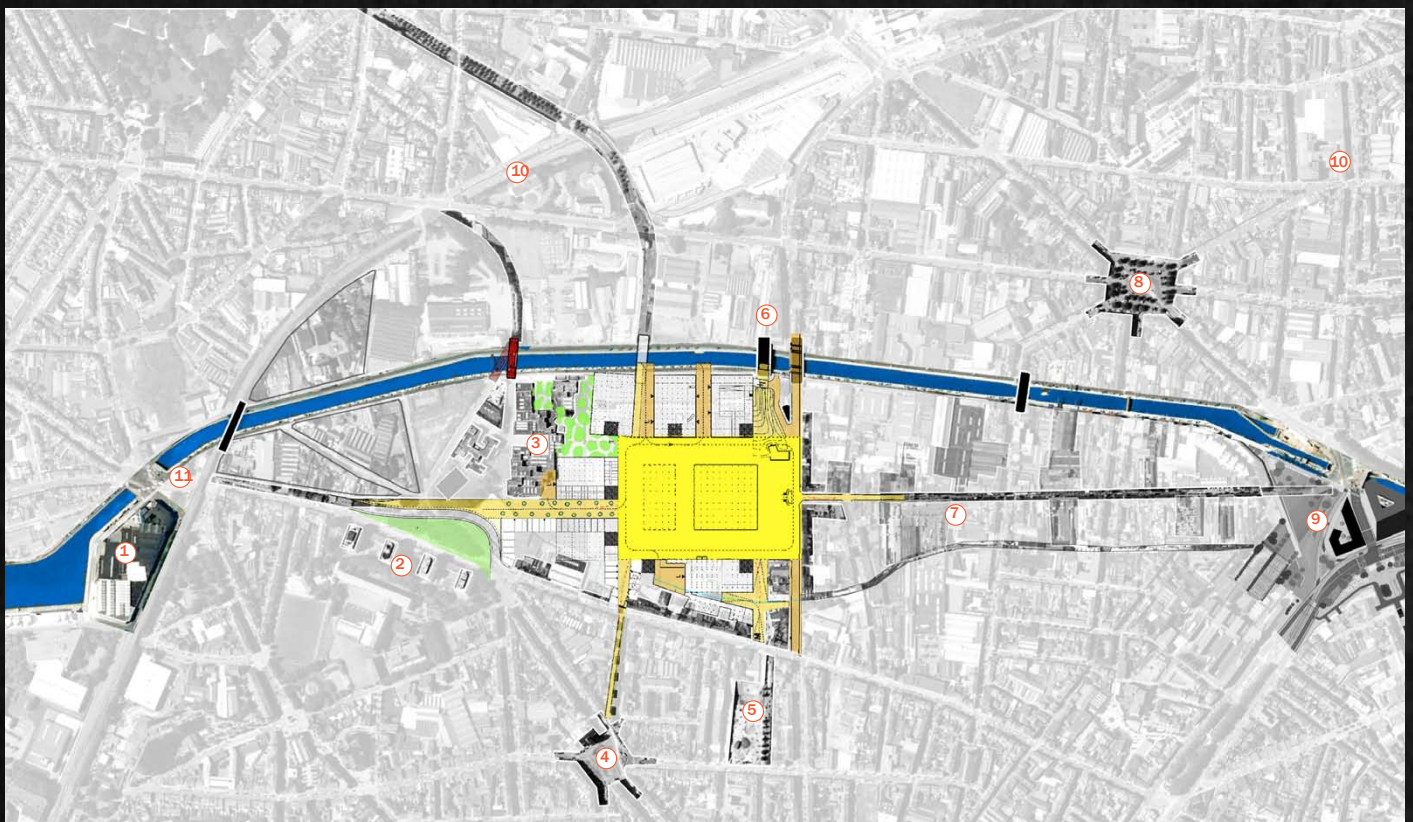
1. Groot plein van Brussel 2. Markthal 3. South Market 4. North Market 5. Logistieke zone 6. Stedelijk slaachthuis 7. Pakhuis drie 8. Erasmus yard 9. Pakhuis vier 10. Pakhuis vijf

11. Lufelstructuur



### DOORBRAKEN EN CONTINUÏTEITEN

1. Ropsy-Chaudronstraat en verlengde S. De Bruynestraat vormen een parvis
2. Doorbraak richting Bergensesteenweg
3. As Heyvaertstraat-Bergensesteenweg
4. Dwarse verbinding Raadplein tot Birminghamstraat
5. Nieuwe doorbraak over Erasmuscampus
6. Transparant Kanaalweefsel
7. Continuïteit groene slinger



### RUIJERE CONTEXT VAN HET MASTERPLAN

1. Ontwikkeling Biestebroekkaai
2. Wijkcontract Kanaal Zuid
3. Erasmus Hogeschool
4. Raadplein
5. Metro Clemenceau
6. Metro Delacroix
7. Heyvaertwijk
8. Hertogin Van Brabantplein
9. Ontwikkeling Ninoofsepoort
10. Metro Jacques Brel
11. GEN station Kuregem

## 1e PRINCIPE: DOORBRAKEN EN CONTINUITeiten

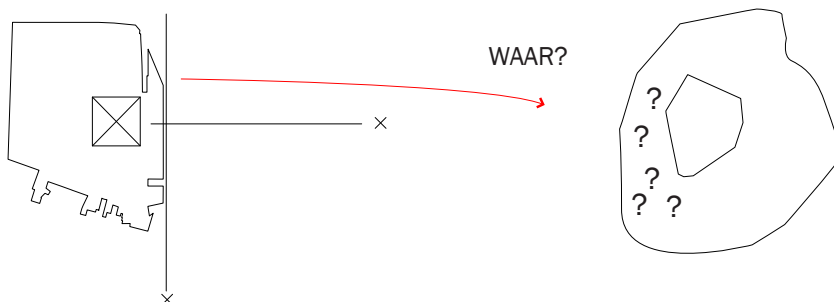
De site is feitelijk bereikbaar, maar visueel verborgen. Enkel ter hoogte van de metro Clemenceau is de site zichtbaar vanop de Bergensesteenweg.

Vanop de kaaien is ze volledig aan het oog onttrokken door de hoger gelegen parking. En vanop de Ropsy Chaudronstraat wordt het open zicht belemmerd door de twee strips met commerciële units. De Heyvaertstraat die in de as van de monumentale markthal ligt, is een eenrichtingsstraat in de richting die wegrijdt van de site. De toegangsroutes zijn niet duidelijk, de site staat noch visueel, noch in termen van verbindingen op de mentale kaart van de Brusselaars.

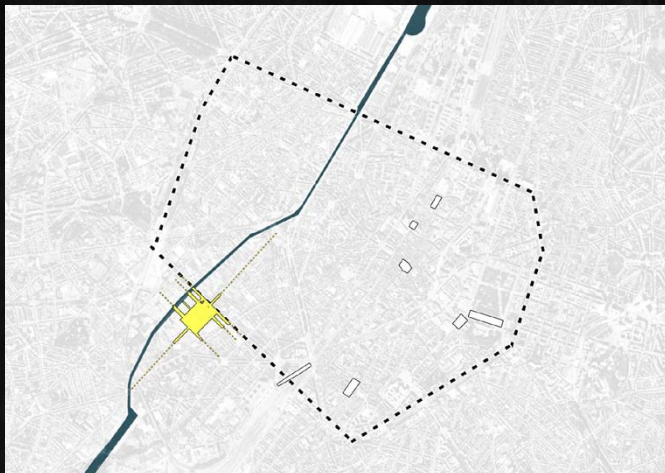
De essentie van het plan is dan ook de bestaande verbindingen koppelen aan effectieve visuele continuïteiten; en daarnaast een aantal nieuwe doorbraken realiseren, waar een circulatie en visuele verbinding effectief kan worden. Het nieuwe plein moet verankerd worden in het stedelijk weefsel; nieuwe zichten moeten het plein openbaren en verschillende wandel- en fietstrajecten moeten naar het plein leiden.

Daarom worden een reeks nieuwe fysieke en visuele doorsteken gecreëerd:

- Opentrekken Ropsy-Chaudronstraat en het verlengde van de Sergeant De Bruynestraat door ze samen een groot voorplein voor de markthal te laten definiëren.
- Doorbraak over de Renault site naar de Bergensesteenweg, zodat inkomend stadsverkeer vanaf Bergensesteenweg effectief de markthal zal zien en ernaartoe kan. Dit introduceert een tweede voorkant voor zowel Abatan als Erasmus. Met deze doorbraak richten ze zich voor het eerst echt op de stad. Nieuwe ontwikkelingen op beide sites dienen deze doorbraak te beantwoorden met adressen en voorkanten.
- Omgekeerd zorgt dit voor een doorsteek en nieuwe zicht-as vanuit de Heyvaertstraat, over het plein, richting Bergensesteenweg. Enkel voetgangers en fietsers kunnen het plein op deze as oversteken. Voor gemotoriseerde voertuigen blijft het voornamelijk een visuele as.
- Er wordt een nieuwe dwarse verbinding gemaakt tussen het Raadsplein, doorheen de Raphaelstraat, over het nieuwe plein langs de Erasmushogeschool en over het kanaal met een nieuwe voetgangersbrug tot aan de Birminghamstraat. De voorgestelde brug is lichtjes verschoven ten opzichte van het voorstel uit het BBP.
- Nieuwe doorbraak over de Erasmuscampus heen, in combinatie met het elimineren van de minder functionele Materiaalstraat. De nieuwe doorbraak maakt twee meer logische bouwblokken en sluit aan op de kruising Bergensesteenweg/doorbraak plein richting Bergensesteenweg.
- De huidige hoger gelegen parkeerzone langs het kanaal wordt verlaagd tot op het niveau van het plein en de kaaien. Het geplande weefsel van stedelijke pakhuizen voorziet voldoende porositeit, waardoor er visuele linken tussen de kanaalboulevard en het plein ontstaan. Voornamelijk voor vrachtwagens en bestelwagens worden dit ook fysieke verbindingen.
- Op de Slachthuizensite wordt ook de link gemaakt tussen de voorgestelde 'groene slinger' langsheen het Kleine Zenne traject (Masterplan Molenbeek-Kanaal) en de voorgestelde vergroening van het Albert 1-plein (Wijkcontract Kanaal-Zuid). Langsheen de voedingsmarkt en het nieuwe bouwblok grenzend aan de Bergensesteenweg worden de groenstructuren doorgetrokken en verbonden.
- Tot slot wordt de bestaande voetgangerstoegang aan de Bergensesteenweg ter hoogte van de metro Clemenceau verbeterd alsook de voetgangersverbinding tussen het nieuwe plein en de metro Delacroix.



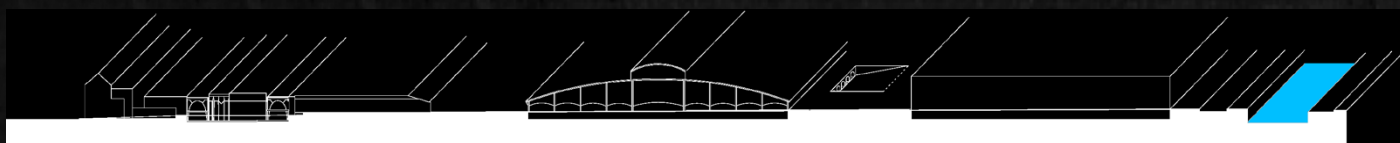
De site is feitelijk bereikbaar, maar visueel verborgen



## GROOT PLEIN VAN BRUSSEL

Opgeladen door het evenementenpotentieel van het plein en de Kelders van Cureghem, zal een groot stedelijk plein op de Slachthuizensite een nieuw visitekaartje voor Brussel kunnen vormen.

Het Groot Plein van Brussel en andere Brusselse pleinen binnen de uitgebreide vijfhoek, een schaalvergelijking



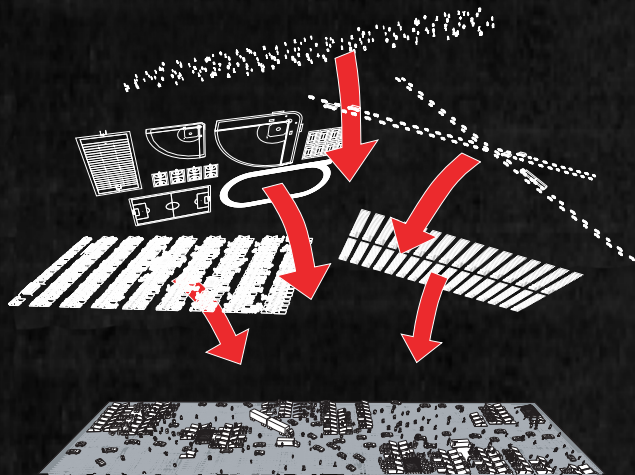
Langsdoorsnede door het plein

## GROTE VERHARDE RUIMTE

Het 'groot plein van Brussel' meet 200 x 300m en vertrekt van de gevels van de stedelijke pakhuizen en de voedingsmarkt en neemt ook de Ropsy Chaudronstraat op. Zijn totale oppervlakte bedraagt 60.000m<sup>2</sup>, hetgeen eigenlijk de som is van het huidige ruimtegebruik op marktdagen (40.400m<sup>2</sup> voor de marktkramers plus bijna 19.500m<sup>2</sup> voor het parkeren van de marktkramers).



Projectie nieuw plein over de huidige situatie



Het plein als een grote verharde ruimte, bedrukt met patronen.



Ontwerp voor een plein in Rotterdam, Slinge, ORG architecten en stadsontwerpers



## 2e PRINCIPE: HET STEDELIJK PLEIN

Een groot groen park zoals dat op Tour&Taxis zal worden ontwikkeld, is gezien zijn huidige en toekomstige functie (verharde ruimte voor het marktgebeuren) geen optie voor de Slachthuizensite. De site kan daartegen een grote verharde ruimte worden, "het groot plein van Brussel". In een dichte wijk als Kuregem maar ook op het regionale schaalniveau is er nood aan een groot stedelijk plein, dat naast het marktgebeuren nog andere sociaal-culturele activiteiten kan ontvangen. Er is momenteel in Brussel geen plein van die afmetingen.

De totale oppervlakte van de open ruimte op de Slachthuizensite (60.000m<sup>2</sup>) blijft gelijk, maar de vorm verandert van een versnipperde ruimte overheen de hele site naar een aaneengesloten ruimte. Daardoor wordt de ruimte ook functioneel voor andere evenementen, omdat achter de markthal nu één open zone ontstaat, die tijdens het marktgebeuren weliswaar wordt gebruikt voor de bestelwagens van de marktkramers maar waar op andere momenten een muziekpodium, een circus of een beach-volleybal toernooi kunnen plaatsvinden.

Over de volgende principes bestaat een consensus tussen de partijen die tijdens het proces geconsulteerd werden:

- Een eenvoudige, open, verharde ruimte, met zo weinig mogelijk visuele obstakels, omdat deze enkel de flexibiliteit en de veiligheid van het plein in de weg staan.
- Het vastleggen van een opening in het plein als nieuwe toegang naar de Kelders: deze opening trekt eveneens licht en maakt de Kelders zichtbaar vanop het plein. De exacte locatie van die opening wordt niet bepaald, er wordt wel voorgesteld om ze in nabijheid van de 'black box' te situeren.
- Verkeersafwikkeling: enkel bestemmingsverkeer op het plein. Dat betekent dat alle panden langs het plein er hun voorkant en hoofdadres zullen hebben.
- Het plein aanleggen volgens het concept van gedeelde ruimte (zie Hoofdstuk Logistiek/Mobiliteit).
- De reproductie van een dak achter de monumentale markthal.
- de renovatie van de markthal mag de visuele openheid tussen hal en plein niet belemmeren. Anderzijds zal deze studie ook voorstellen formuleren om het aanwezige microklimaat onder de dakstructuur te behouden.

Het plein blijft het marktgebeuren huisvesten op vrijdag, zaterdag en zondag. Verder kan het plein ook een forum bieden voor allerhande sociale en culturele evenementen. De markt wordt altijd rond het middaguur afgebroken, waardoor dat deel van het plein in de late namiddag terug beschikbaar wordt.



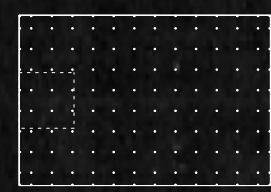
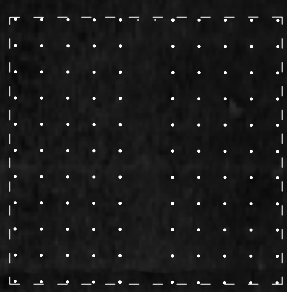
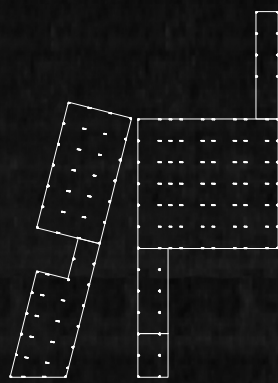
Place Bellecour, Lyon (200 x 300m)

In tegenstelling tot zijn grote leegte, moeten de randen van het plein deze ruimte juist definiëren door hun densiteit in bebouwing en intensiteit in gebruik. Er wordt gewerkt met een typologie van stedelijke pakhuizen die niet noodzakelijk geprogrammeerd worden, maar vooral via een reeks inrichtingsprincipes worden vormgegeven. (zie 3e principe: de stedelijke pakhuizen)

Hoewel het programma voor deze "economische rand" niet wordt vastgelegd, worden toch drie functies die zich hierin moeten ontwikkelen, opgetekend: het stedelijk slachthuis; het parkeren voor bezoekers; en een black box met bijhorende representatieve activiteiten (onthaal, foyer, restaurant) om de uitbating van de Kelders van Cureghem te versterken en te vervolledigen.



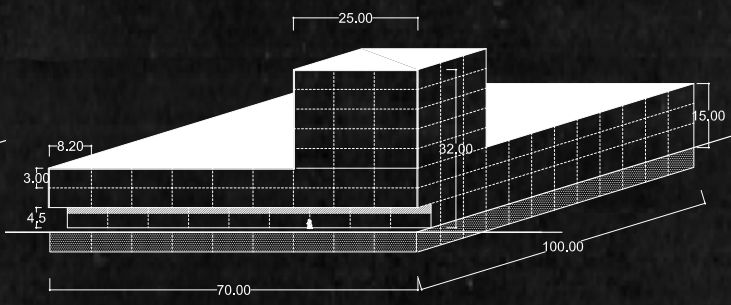
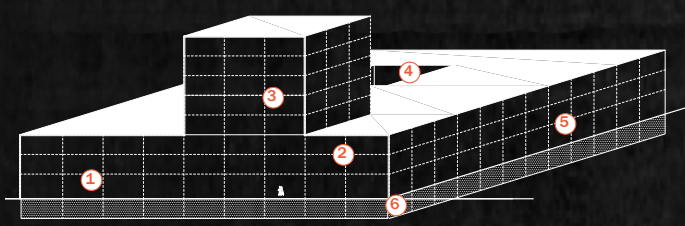
Transparante luifel Theaterplein Antwerpen (Studio Secchi & Vigano)



Voedingsmarkt grid: 8.20 x 8.20 m

Overdekte markt grid: 10 x 10 m

Stedelijk pakhuis grid: 8.20 x 8.20 m

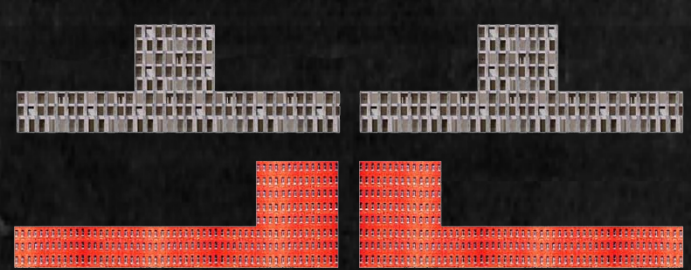
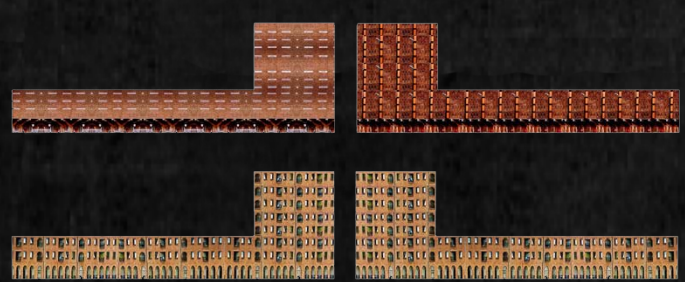


Axonometrie van een mogelijke configuratie van de stedelijke pakhuizen

1. Basis met horeca en handel aan het plein en de kanaalboulevard 2. Lichaam 3. Accent - 'Tourette' 4. Patio 5. Langse gevel met logistiek op de gelijkvloers 6. Eventuele ondergrondse verdieping

### GEVELS VAN DE PAKHUIZEN

Bij deze pakhuizen is de structuur van het gebouw ook de gevel van het gebouw. Het is de bedoeling dat bijvoorbeeld over 30 jaar de functies kunnen wijzigen zonder dat dat noemenswaardige verschuivingen in het beeld veroorzaakt.



### 3e PRINCIPE: DE STEDELIJKE PAKHUIZEN ALS OPEN VORMEN

De randen van het plein definiëren de grote open ruimte door hun densiteit in bebouwing en intensiteit in gebruik. We stellen hier de typologie van het ‘stedelijke pakhuis’ voor. Dergelijke gebouwen worden niet noodzakelijk geprogrammeerd, maar worden vooral met algemene inrichtingsprincipes van structuur en invulling vorm gegeven. Een referentie is hierbij het Nederlandse ‘www.solids.nl’.



Marshall Field Warehouse Bldg., H.H. Richardson, Chicago 1887

Ons concept voor duurzaamheid in architectuur is erop gericht om gebouwen te realiseren met een zeer lange levensduur. Dat kan als zij een vorm krijgen die relatief onafhankelijk kan zijn van elk programma waardoor ze vele malen opnieuw gebruikt kunnen worden en waardoor ze echte containers van activiteiten kunnen zijn.



Pakhuis, Lowell, MA

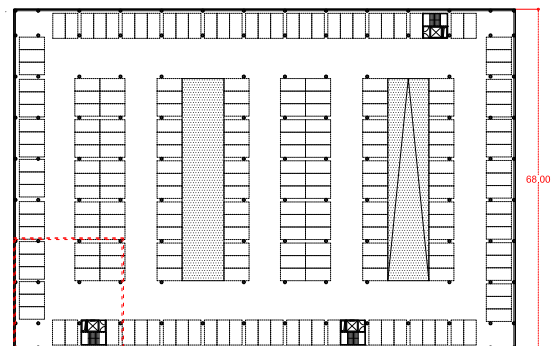
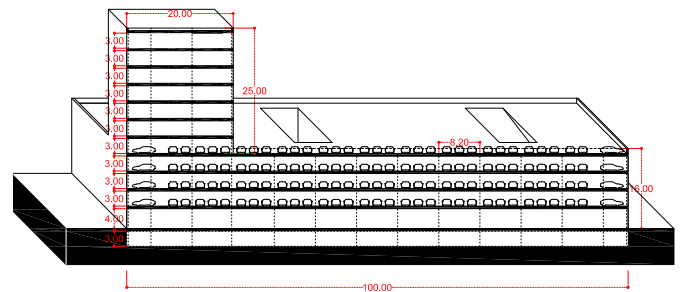
Daarom gaan we uit van vorm en typologie eerder dan invulling en programma. De karakteristieken van pakhuizen die ondertussen bewezen hebben generische gebouwen te zijn, worden hernomen. De pakhuizen introduceren de industriële stedelijkheid waarnaar eerder werd verwezen.

Oude pakhuizen zijn inderdaad haast onbedoeld zo geconcipeerd dat ze ook vandaag de dag moeiteloos dienst kunnen doen voor andere functies dan waarvoor eerder bedoeld. De vormgeving van de bovenste twee pakhuizen in het plan (pakhuis 4 en 5) is vooral richtinggevend, maar ligt niet onbeslist vast.

Hieronder geven we enkele algemene principes voor de uitwerking van de pakhuizen:

#### Grid

Indien er een ondergrondse parking wordt gerealiseerd, of indien een van de verdiepen op een bepaald moment als parking zou moeten worden ingericht, dan is deze functie zeer bepalend voor het grid (de structuur van kolommen en balken) van het gebouw. Ons onderzoek heeft uitgewezen dat een maatvoering van 8.2m op 8.2m ideaal is om een parking te organiseren en tevens voor huisvesting, kantoren, bedrijfsruimtes of horeca/handel een goede dimensionering is.



Pakhuis, langsdoorsnede en typeplan parkeerverniveau

## Gevels

Daar waar de stedelijke pakhuizen aan het nieuwe plein of aan het kanaal grenzen, is het wenselijk om de eerste 12 meter op de gelijkvloers te reserveren voor activiteiten die het plein of de kanaalboulevard kunnen activeren. We denken aan kleine handelszaken, horeca (bar, brasserie, restaurant, broodjeszaak), maar evengoed aan een postkantoor of een bankfiliaal.

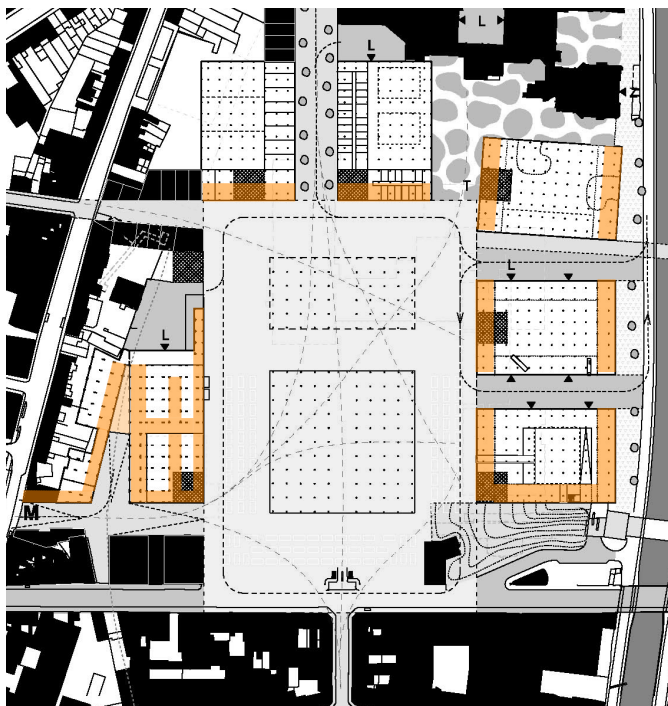
Het zal afhangen van de marktvrage op het moment van de ontwikkeling, of er grotere of kleinere eenheden moeten worden ingericht, en welke diversiteit aan activiteiten zal worden aangetrokken.



Koninklijke galerijen Oostende

De horeca-activiteiten zouden ook een terras op de publieke ruimte kunnen installeren. Vooral de zone aan het plein van de pakhuizen 1, 2 en 3, heeft de hele namiddag een volle bezonning.

De langse gevels van de pakhuizen gelegen aan het kanaal functioneren als logistieke zones waar grotere vrachtwagens aan een docking station kunnen laden en lossen.

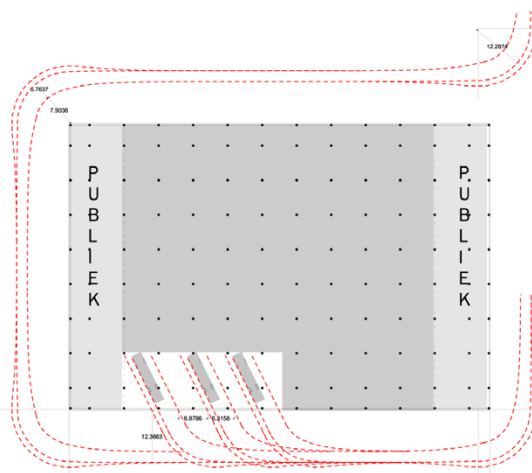


Gevels van de stedelijke pakhuizen bestemd voor horeca of handel

## Verdiepingshoogte

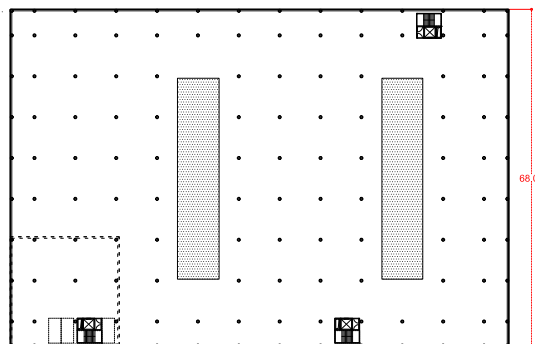
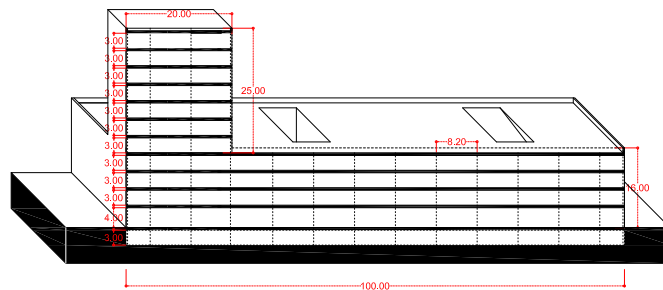
Om eenheid in de architecturale uitwerking te behouden, wordt voorgesteld om de totale hoogte van de pakhuizen (met uitzondering van de 'accenten'; zie verder) te houden op 15m gemeten vanaf het plein (dat gelegen is op 21m).

Een typische snede kan dan zijn: gelijkvloers van 4.5m vrije hoogte met de 3 bovengelegen verdiepen van 3m vrije hoogte. De structuur wordt berekend op 0.3m. Dit brengt het totaal op 15m.



Schema draaicirkels vrachtwagens

Het is wenselijk om de continuïteit van de buitengevel van de pakhuizen te behouden en de patio's of uitsparingen inwendig op te lossen.



Pakhuis in langsdoorsnede en typeplan

## Patio's/licht/kwaliteit

De gebruikerskwaliteit van de pakhuizen moet hoog zijn. Het is dus vooral belangrijk om de pakhuizen te voorzien van een reeks patio's die licht trekken tot op de verdiepen waar de activiteiten dit vereisen.

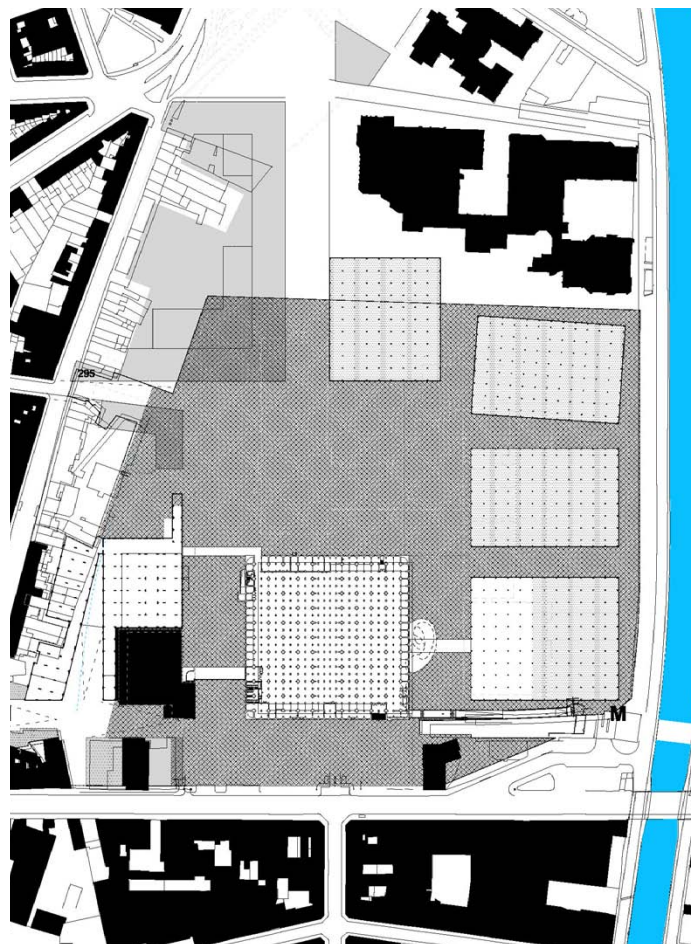
Zelfs in een parkeergebouw kunnen twee grote patio's, licht tot op de begane grond trekken, zonder de algemene financiële haalbaarheid te zeer te schaden. Deze inrichting kan over drie verdiepen 220 personenwagens opnemen met een gemiddelde oppervlakte van 31m<sup>2</sup>/parkeerplaats (circulatie en patio incl.)

## Totale oppervlakte

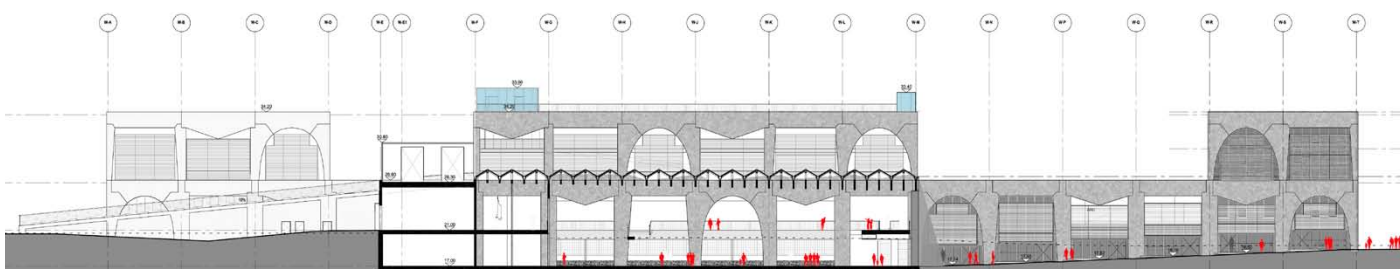
In het totaal wordt volgens dit plan 83.829m<sup>2</sup> (inclusief patio's) op de Slachthuizensite gecreëerd. Op het terrein van de Erasmushogeschool wordt 9.450m<sup>2</sup> gerealiseerd (inclusief patio's). Op de terreinen van Renault wordt 16.670m<sup>2</sup> (inclusief patio's) geprojecteerd.



Parkeergebouw 1111 Lincoln Road, Miami, FL, Herzog & De Meuron



Plan met ondergrondse parkeerniveaus onder de pakhuizen (optioneel) en logistieke verbindingen tussen de Kelders van Cureghem, voedingsmarkt en pakhuis 1



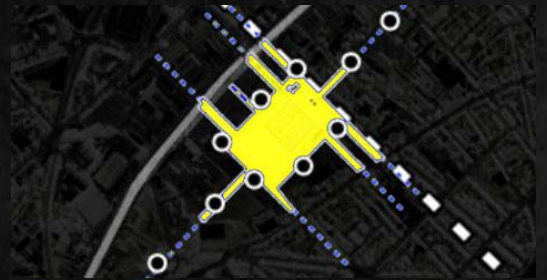
Doorsnede-aanzicht door de voedingsmarkt



Werkmaquette juli 2011

#### DIAGRAM VAN EEN PARELSNOER VAN GEBOUWDE ACCENTEN

Een reeks van gebouwde accenten definieert het plein en zet zich verder langsheen de Heyvaertstraat en de Bergensesteenweg.



Louis Kahn, Civic Center, Philadelphia, Pennsylvania. Aerial perspectives. 1957. Ink on tracing paper. The Museum of Modern Art, New York

## 4e PRINCIPE: FIGUREN EN ACCENTEN DIE HET PLEIN OMRINGEN

Langsheen het kanaal bevinden zich enkele hoogbouwprojecten (in ontwikkeling of gepland); de Athenortoren aan de Willebroekkaai; een mogelijke toren aan het Saincteletteplein; semihoogbouw aan de Ninoofsepoort en mogelijks ook nog hoogbouw aan de Biestebroekkaai.

Hoewel torens en vogue zijn in Brussels, stellen we voor om langs het 'groot plein' eerder kleine torens te voorzien - tourettes - van ongeveer 6 verdiepingen hoog - bovenop de pakhuizen met hun 3 verdiepingen. De verschillende torentjes verzamelen zich rond het plein en dragen zo bij tot een definitie van de ruimte, die zelfs vanop grotere afstand zichtbaar wordt.

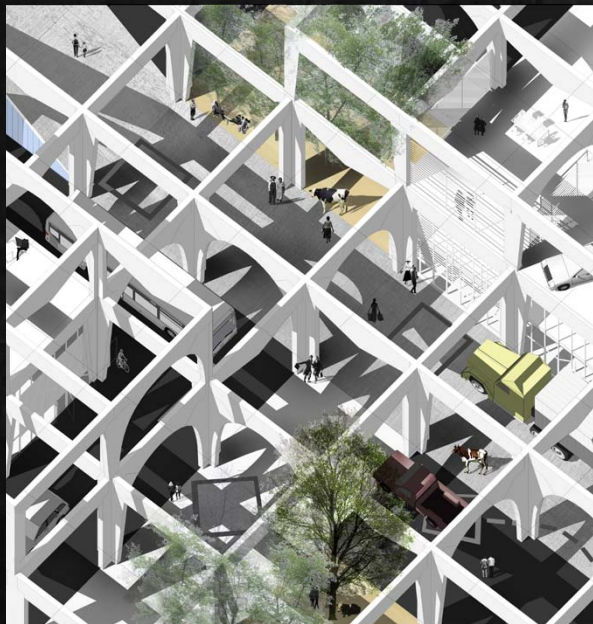
Deze 'tourettes' meten momenteel 20x20m, en bieden per verdiep ruimte voor twee appartementen van ongeveer 140m<sup>2</sup>.



Zoom van de toekomstige situatie op de Slachthuisensite - Torens die het plein omringen en nieuwe toegang Erasmushogeschool



Allereerste 'Boeremet' onder de markthal, september 2011



#### FUNCTIES IN DE BUIK VAN BRUSSEL

België geniet sinds decennia van de reputatie er een "bourgondische levenswijze" op na te houden. Chocolatiers met wereldfaam, frituren (net geen cultureel erfgoed) worden geëxporteerd naar de verste uithoeken ter wereld, samen met onze gereputeerde bieren. Driesterrenchefs, waarvan sommige actief in het Brusselse, genieten van wereldfaam en hebben een wereldcliënteel.

De Slachthuizensite zal zich profileren als de 'Buik van Brussel'.



South Market, voedingsmarkt



## 5e PRINCIPE: FUNCTIES IN DE BUIK VAN BRUSSEL: ETEN, LEREN, ONTMOETEN, FEESTEN, CONGRESSEREN, SLACHTEN EN VERSNIJDEN, (VER)KOPEN EN WONEN

De Slachthuizensite is van oudsher een site met industriële activiteiten en ook naar de toekomst toe wil NV Abatan dit industriële karakter behouden, aangevuld met een meer stedelijk programma.

Als algemeen principe wensen we alle functies die te maken hebben met het vervaardigen, verkopen en kopen van etenswaren te verwelkomen. De link van ambachtelijk slachthuis naar culinaire cultuur ligt voor de hand. Deze rode draad kan zowel winkels, bedrijven, lichte industrie, handel, als zelfs woningen omvatten. Daarnaast zijn ook de creatieve industrieën die zich momenteel rond het Kanaal in Molenbeek en Brussel-Centrum vestigen welkom langs het Kanaal in ons masterplan.

Drie al bestaande functies op de site wensen we te behouden en versterken. De slachtactiviteit als een compact slachthuis (10.000m<sup>2</sup>), de voedingsmarkt als een groter, in de stad geïntegreerde markt (21.000m<sup>2</sup>), en een auditorium ('black box') als noodzakelijke aanvulling op het evenementencentrum Kelders van Cureghem (500m<sup>2</sup> met additioneel 500m<sup>2</sup> voor bijhorende randfuncties).

Daarnaast formuleren we volgende programmatorische uitgangspunten:

- De ondernemingen die zich op de site zullen vestigen bieden een belangrijk percentage tewerkstelling voor laaggeschoolden aan;
- Ondernemingen met een activiteit die past binnen het industriële karakter van het kanaalweefsel;
- Invulling met wonen op de hogere niveaus;
- Functies gelinkt aan de Erasmushogeschool of andere onderwijsinstellingen uit de omgeving: spin-offs, studentenhuysvesting, uitbreiding van school zelf (auditorium, leslokalen ...);
- Horeca en handel langs het groot plein zijn wenselijk: een goede broodjeszaak, koffiешop, krantenwinkel, betere restaurant, brasserie, etalage, showrooms;
- Restaurant/receptieruimte gelinkt aan de Kelders van Cureghem en de Black Box;
- Parkeren op de site moet behouden blijven, maar hiervoor zijn verschillende oplossingen mogelijk (ondergronds, bovengronds, gespreid onder elk gebouw, geconcentreerd in een gebouw).

Op de lager gelegen verdiepen van de pakhuizen rondom het plein wordt bedrijvigheid of zelfs woningen voorzien. Voor de hoger gelegen verdiepingen zijn woningen of kantoren zeker mogelijk. De artistiek-culturele sector, die zich volop rond het kanaal aan het vestigen is, kan hier zich merkkelijk uitbreiden met fantastische ruimtes met grote zichten en licht.

Speciale aandacht kan ook gaan naar ondernemingen gelinkt aan de technische scholen: zoals werkplaatsen voor houtbewerking (kan op verdieping mits goede goederenlift) of metaalbewerking.

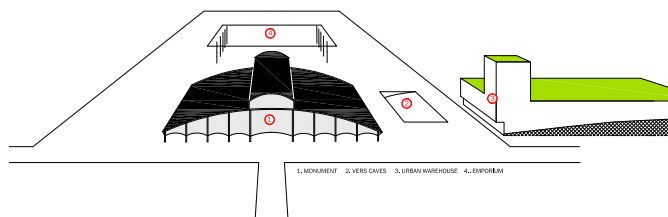
De GOMB ontwikkelt bedrijfsruimtes met een 'stedelijke bedrijvigheid', dat wil zeggen een voldoende hoge densiteit aan werknemers per ha. Ook voor de Slachthuizensite zoeken we ruimte-intensieve bedrijvigheid, veeleer dan ruimte-extensieve bedrijvigheid die zich eerder in suburbane gebieden zou moeten vestigen.

Indien dus de normen voor tewerkstelling van de GOMB als richtlijn worden genomen. (De norm is 75 personen per hectare voor activiteiten van immateriële productie en 50 personen per hectare voor activiteiten van materiële productie) dan komt men tot onderstaande berekening:

- 56 werknemers op een verdiep van een pakhuis (75 x 100m) voor immateriële productie
- 37,5 werknemers op een verdiep van een pakhuis voor materiële productie.

Voor de GOMB industriële vestigingen blijven volgende sectoren uitgesloten van een eventuele vestiging:

- automobiëlactiviteiten van carrosserie (met inbegrip van recyclage en afbraak),
- opslag en logistiek,
- administratieve en financiële activiteiten.



Bestaande en nieuwe structuren die de functies zullen accommoderen  
1. Monument 2. Toegang tot de Kelders 3. Pakhuizen 4. Luifelstructuur op het plein

# LOGISTIEK EN MOBILITEIT

## Concept van gedeelde ruimte

Het groot plein wordt opgevat als een gedeelde ruimte (espace partagé/shared space) waar alle gebruikers de ruimte gemeenschappelijk en met respect voor elkaar gebruiken. Voetgangers en fietsers volgen geen vooraf vastgelegde routes, maar lopen kris kras over het plein, van vertrekpunt naar hun bestemming.

'Gedeelde Ruimte' is een relatief nieuwe naam voor een concept in opkomst in heel Europa. Het omvat een nieuwe filosofie en set van uitgangspunten voor het ontwerp, beheer en onderhoud van straten en openbare ruimten, gebaseerd op de integratie van het verkeer met andere vormen van menselijke activiteit. Het meest herkenbare kenmerk van Gedeelde Ruimte is de afwezigheid van de conventionele verkeerssignalen zoals lichten, borden, wegmarkeringen, drempels en barrières - alle rommel die essentieel is voor de snelweg. De bestuurder in een gedeelde ruimte wordt een integraal onderdeel van de sociale en culturele context, en het gedrag (zoals snelheid) wordt bepaald door alledaagse gedragsnormen.

Gedeelde ruimte houdt meer in dan eenvoudige ontwerptechnieken. Het vereist ook een innovatieve benadering van het proces van planning, ontwerp en besluitvorming. Nieuwe structuren voor de gemeentelijke organisatie en de publieke betrokkenheid zijn het resultaat. Gedeelde ruimte biedt een basis voor de aanpak van veiligheidsproblemen en congestie, voor het overwinnen van de sociale scheiding, en voor de versterking van de economische vitaliteit in de straten en openbare ruimten.

## Principes van Gedeelde Ruimte

- De straat praat (met zijn geschiedenis), niet de bewegwijzering;
- Enige regels: rechts rijden + voorrang van rechts
- De mens is geplaatst in het midden van de ontwikkeling;
- Schep onduidelijkheid en veroorzaak oogcontact tussen gebruikers;
- Vermindering van het verschil in snelheid tussen de gebruikers;
- Alle gebruikers hebben dezelfde rechten;
- De verplaatsingen zijn een middel, geen doel;
- De schijnbare onzekerheid bevordert de echte zekerheid ("productieve chaos");
- De auto is niet het probleem, maar een deel van de oplossing.

Bron: Hans Monderman, <http://carfree.free.fr/index.php/2008/11/24/le-concept-despace-partage-peut-il-reconcilier-les-usagers-de-la-rue/>

Een mooi voorbeeld van een Gedeelde Ruimte is het project Laweiplein te Drachten (Nederland, 2000). Een van de belangrijkste kruispunten van de stad krijgt 22.000 voertuigen per dag te verwerken, terwijl ook alle regionale buslijnen er passeren. Het kruispunt werd helemaal heringericht volgens de principes van gedeelde ruimte: alle verkeerssignalisatie werd weggenomen en fietsers, voetgangers en voertuigen circuleren gemeenschappelijk.

De nieuwe organisatie aanvaardt de noodzaak voor een rondpunt, maar heeft getracht om een dergelijke 'verkeersinfrastructuur' op te nemen als deel van een algemeen publieke ruimteontwerp. Dit werd bereikt met behulp van verticale waterfonteinen die in hoogte antwoorden op het verkeersvolume. De vloerverlichting accentueert de gehele ruimte in plaats van enkel het rondpunt.

Ook de toegang tot het achterliggende stadstheater wordt geïntegreerd in het plein. Het getekende bochtdetail is voldoende om voertuigen op het rondpunt te houden, maar laat fietsers toe om de hoeken van het kruispunt af te snijden. Gedurende de drukke periodes trekken de fonteinen groepen kinderen en volwassenen aan, wat de menselijke activiteit verhoogt en de snelheid doet dalen. Omgekeerd verhoogt dit de capaciteit van kruispunt en vertragingen zijn opmerkelijk verminderd.

(project van Gemeenteraad van Smallingerland ism Regionaal Bureau voor Verkeersveiligheid van Friesland, projectbeschrijving van Hans Monderman op <http://www.shared-space.org/>)

Voor meer informatie over gedeelde ruimte en referentieprojecten, zie: [www.shared-space.org](http://www.shared-space.org)



Laweiplein, Drachten

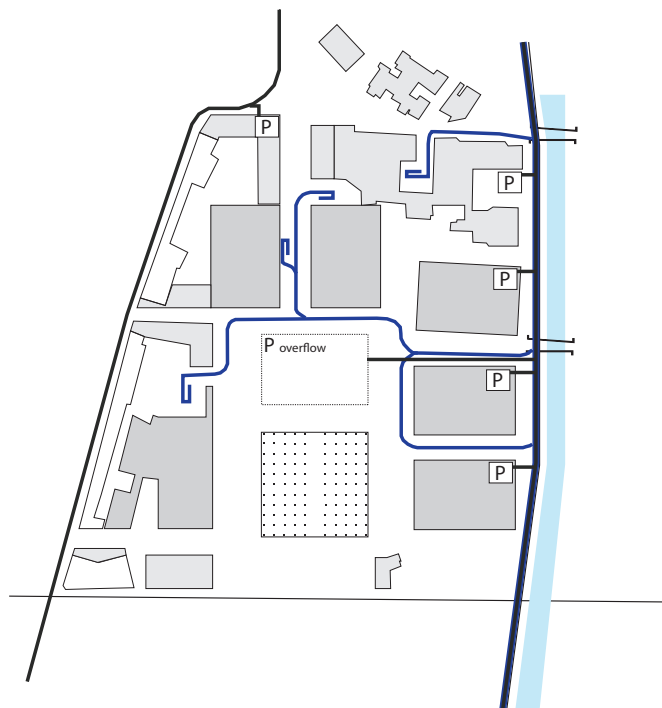
## Circulatie over en rond het groot stedelijk plein

Op de Slachthuizensite, hoeven personenwagens in principe niet over het plein te rijden, met uitzondering van de strip van de Ropsy Chaudronstraat die uiteraard oversteekbaar blijft. Wanneer personenwagens naar de parkings gelegen in de randen van het plein moeten rijden, kunnen zij toegang tot het plein krijgen via de zuidelijke ingang van de Ropsy Chaudronstraat, vanop de Nijverheidskaai via de nieuwe toegang aan pakhuis 2 of via de nieuwe toegang vanop de Bergensesteenweg in het verlengde van de Raphaelstraat.

## Toegang tot de site

De belangrijkste voetgangerstoegangen tot het plein bevinden zich in aansluiting op de metrostations Delacroix en Clemenceau. Maar ook de ingang vanop de Bergensesteenweg nabij het Albert 1-plein is een belangrijke toegang. Verder wordt ook een nieuwe voetgangers-en fietserverbinding naar de overzijde van het kanaal voorzien, die aantakt op het kruispunt van de Birminghamstraat en de Jules Graindorlaan.

Vrachtwagens en bestelwagens kunnen het plein slechts vanop een plaats oprijden, namelijk vanop de Nijverheidskaai via de nieuwe toegang aan pakhuis 2. Van daar kunnen de vrachtwagens in een lus rond de stedelijke pakhuizen rijden en op de voorziene locaties tussen de pakhuizen laden en lossen. Enkel vrachtwagens die de voedingsmarkt moeten voorzien, zullen over het plein moeten rijden.



## Parkeren

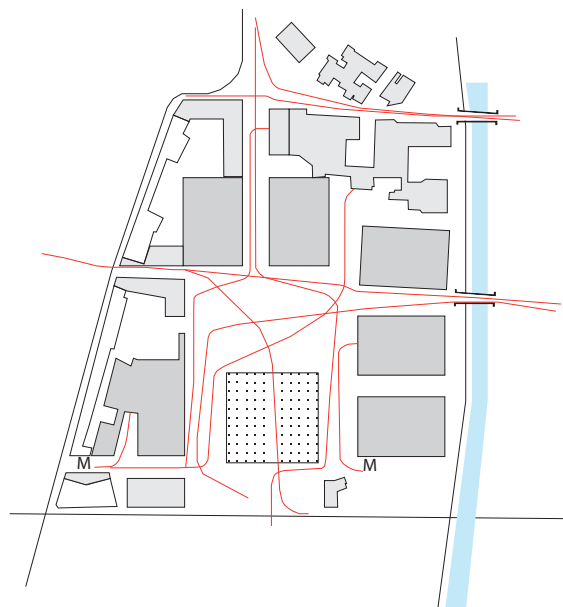
Het parkeren voor gebruikers (momenteel 13.600m<sup>2</sup>) blijft een belangrijke functie op de site en moet ook binnen de perimeter worden opgelost.

Er zijn verschillende oplossingen mogelijk; ondergronds parkeren onder elk pakhuis of bovengronds parkeren geclusterd in één pakhuis. Het plein zelf kan enkel uitzonderlijk als overloopparking voor bezoekers worden ingericht, maar wordt tijdens het marktgebeuren wel gedeeltelijk een parkeerterrein voor de bestelwagens van de marktkramers.

Algemeen blijft altijd de voorwaarde gelden dat er geen parkeren op de gelijkvloerse verdieping van de pakhuizen in aansluiting op het plein of de Kanaalboulevard kan plaatsvinden. Deze sokkels moeten geactiveerd worden met publieke of handelsfuncties.

De beslissing over een of andere oplossing is afhankelijk van een aantal ongekende parameters; de eventuele aanwezigheid van vervuilde gronden; en de mogelijke waardevermindering van het pakhuis zelf dat een ondergrondse parking wel dan niet kan bekostigen. Het scenario waarbij elk pakhuis een ondergrondse parking heeft, lijkt een voor de hand liggende oplossing. Het voordeel hierbij is dat alle parkeergarages ondergronds liggen en dat men dicht bij zijn bestemming parkeert. Het nadeel hiervan is dat er wordt geparkeerd in het gebouw van bestemming, waardoor de publieke ruimte rondom het pakhuis veel minder wordt benuttigd: men rijdt als het ware een cocon binnen en weer buiten en is op geen enkele manier verplicht in de publieke ruimte te komen.

Daarom is een scenario waarbij een pakhuis voor een groot deel wordt ingericht als parkeergebouw (of transferium indien dicht bij de metro) veel interessanter. Men wordt verplicht om na het parkeren van het voertuig over het plein te lopen, of althans om zich op het publiek domein te begeven om zijn uiteindelijke bestemming te bereiken. Dit activeert het plein en de openbare ruimte.







# DEELPROJECTEN

## DE VOEDINGSMARKT

Op 25 mei 2011 werd een vergunningsaanvraag ingediend voor het bouwen van een voedingsmarkt met bijhorende logistieke ruimtes en bovengrondse parkeerverdiepingen op de Slachthuisensite. Het gebouw heeft de werktitel voedingsmarkt meegekregen, verwijzend naar het marktgebouw aan de zuidzijde van de site.

Het project is een exemplarisch voorbeeld van de architectuur die in de Globale Ontwikkelingsvisie voor de Slachthuisensite wordt beoogd. Het gebouw past een scheiding van structuur en invulling toe; door de structuur eenvoudig, formeel helder, maar los van functie en programma op te bouwen, ontstaat een lange termijnfunctionaliteit; dit gebouw kan op veel manieren in de toekomst hergebruikt worden. Het gebouw geeft een hedendaagse invulling aan het archetypen van het stedelijke pakhuis, waarvan de kenmerken hierboven beschreven werden.

De structuur van het gebouw is gebaseerd op een grid van 8.2 x 8.2m. De voedingsmarkt is 13m hoog met parkeerniveaus en krijgt 5 verdiepingen bij het residentiële gedeelte, in aansluiting met het aanpalende stedelijke weefsel. Het gebouw zal een gemengd programma huisvesten: een voedingsmarkt, commerciële ruimten, 20 appartementen, parking en publieke ruimte.



Axonometrie op het project voedingsmarkt

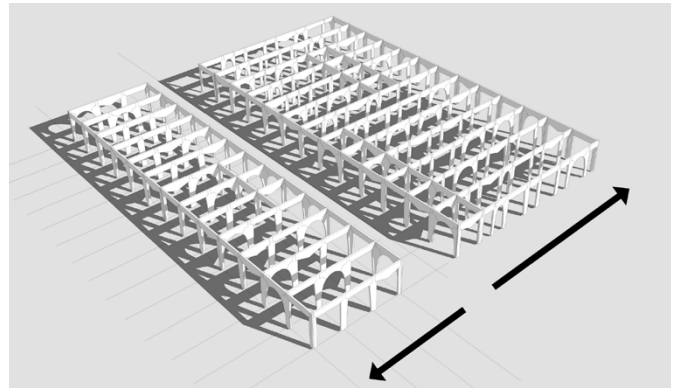


Zicht op de voedingsmarkt

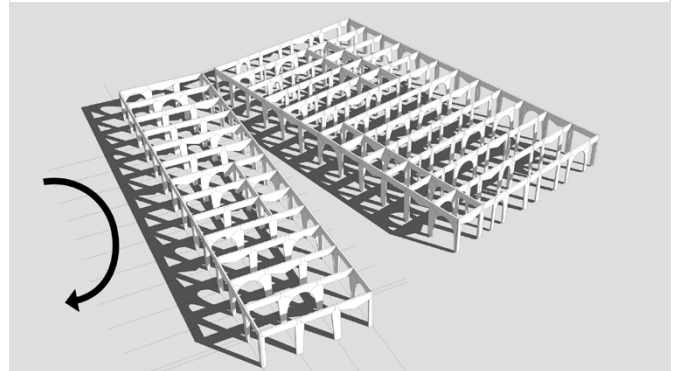


Locatie van de voedingsmarkt op de Slachthuisensite

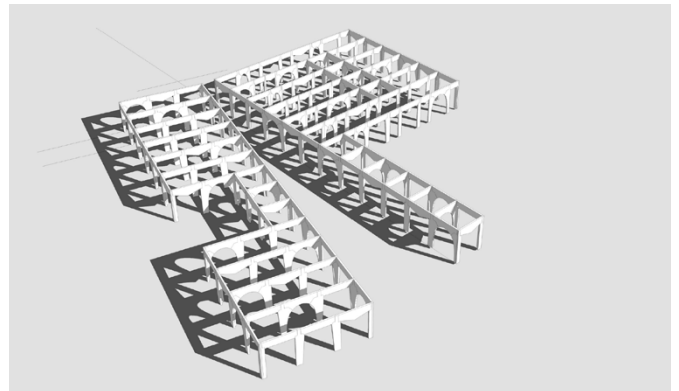
Het openbreken van het grid van het stedelijk pakhuis voor de voedingsmarkt



Het openbreken om de oude Zenne door te laten



Rotatie om 1 deel in geometrie van het stadsweefsel te brengen



Verhoging om publieke randen te tonen

# HET COMPACT SLACHTHUIS

## Randvoorwaarden

In deze studie werd gewerkt rond de mogelijke vorm van een nieuw compact stedelijk slachthuis. Via verschillende gesprekken en een intensieve workshop met de bevoegde personen bij NV Abatan, werden een groot aantal randvoorwaarden voor een nieuw compact stedelijk slachthuis opgetekend, die samen te vatten zijn in onderstaand organigram.

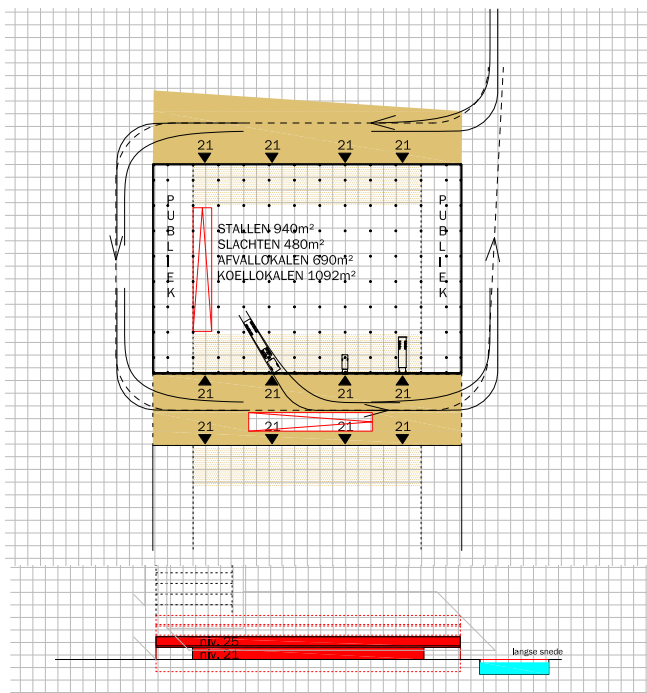
Uit de ontwerpbeurt kwam ook naar voor dat het nieuw compact stedelijk slachthuis een totale oppervlakte van bijna 10.000 m<sup>2</sup> zal beslaan. Vergeleken met het huidige ruimtegebruik is dit een reductie van ongeveer 50%.

Het betreft hier dus een totaloppervlakte van bijna 10.000m<sup>2</sup> voor een nieuw compact stedelijk slachthuis.

## Ontwerpoefening compact stedelijk slachthuis

Er werd ook een eerste ontwerpbeurt voor een compact stedelijk slachthuis gemaakt. Hierbij wordt op de gelijkvloer plaats voorbehouden voor horeca en handel langs de gevels aan het plein en de kanaalboulevard. De logistieke zones worden volgens de algemene principes aan de langszijde van het pakhuis gelokaliseerd.

Het totale programma voor het slachthuis is groter dan één vloerplaat van een pakhuis. De hele slachtlijn, met stallen en de afval- en koellokalen kunnen op het gelijkvloers georganiseerd worden. (ongeveer 3.160m<sup>2</sup> excl. 30% technieken). De versnijzalen en de logistieke en sociale ruimten kunnen dan op het verdiep georganiseerd worden.



Inrichting compact slachthuis met logistieke doorgang rondom het pakhuis

Om de interne organisatie van een slachthuis op twee verdiepen vlot te laten verlopen, moet er een interne helling worden voorzien tussen het slachten (beneden) en het versnijden (boven), waarna de afgewerkte producten via een lift of een tweede helling terug naar beneden worden gebracht.

De enige manier om het opsplitsen tussen slachten en versnijden te vermijden is door de horeca- en handelseenheden op de gelijkvloers te verwijderen en de volledige 7.500m<sup>2</sup> van een vloerplaats aan het slachthuis te geven. Het ongewenste effect hiervan is dat de gelijkvloers van het pakhuis dan langs de vier zijden een quasi blinde gevel zou krijgen, hoewel in een stedelijk slachthuis sommige gedeelten van de productie wel kunnen getoond worden (onder eigen controle).

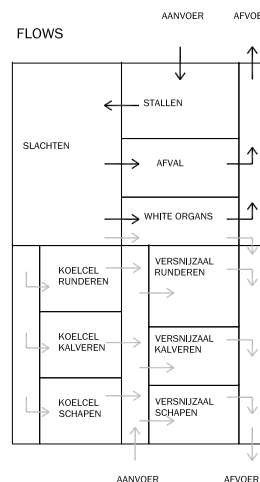
## Fasering ontwikkeling

Met betrekking tot de fasering van het masterplan komen alle pakhuisen in aanmerking voor het compacte slachthuis, maar is vooral pakhuis 2 het minst voor de hand liggende. Als het slachthuis in dat pakhuis wordt voorzien, dringt zich een gefaseerde bouw ervan op: zo zouden de technieken eerst kunnen gebouwd worden in het deel dat niet in het bestaande gebouw grijpt.

Het Slachthuis zou ook in pakhuis 1 kunnen gerealiseerd worden, maar die locatie is meer geschikt als positie voor de black box met bijhorende ruimtes en een transferium.

Een derde mogelijkheid is om het slachthuis in pakhuis 3 te organiseren, maar dat vormt geen mooie link naar de Erasmushogeschool toe en er kan een probleem ontstaan met de noodzakelijke tweede logistieke zone.

NV Abatan viseert om tegen 2020 een nieuw compact stedelijk slachthuis te realiseren.



Organigram compact slachthuis

## DE NOMA

Pakhuis 1, dat aansluit op de metro Delacroix, wordt hieronder verder uitgewerkt. De algemene voorwaarden voor de inrichting worden hier aangegeven:

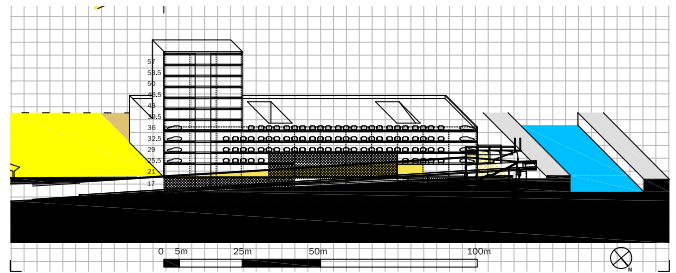
- Het pakhuis zou idealiter de black box met bijhorende horeca en ontvangstruimten (onthaal, foyer) opnemen. Richtgetal: 2500m<sup>2</sup> voor de black box, en een bijkomende 500m<sup>2</sup> voor de bijhorende activiteiten;
- Het pakhuis kan ook een functie als transferium (parkeergebouw) opnemen: met directe aansluiting op het metrostation Delacroix en door gebruik te maken van de bestaande autotoegang vanop de Jules Ruhlstraat;
- Het is wenselijk om de ondergrondse toegang tot de Kelders van Cureghem (die momenteel naast de metrosleuf loopt) te behouden voor bevoorrading, toelevering of als extra nooduitgang;
- Bijkomend is het ook gewenst om een nieuwe, meer representatieve toegang naar de Kelders te organiseren, vanuit het pakhuis zelf. Bijvoorbeeld door het doortrekken van de foyer, die tevens een patio is, tot op de ondergrondse verdieping (-1), die toegang geeft tot de kelders;
- De black box kan georganiseerd worden over twee verdiepen en als een zwarte doos worden opgehangen in het pakhuis;
- Het pakhuis wordt deels ingegraven door het 'platform' dat de verbinding maakt tussen het metrostation Delacroix en het plein. Het is wenselijk om vanop dit 'platform' ook een toegang tot het pakhuis te realiseren. Het is ook mogelijk om horeca en/of handel in deze gevel van het pakhuis te lokaliseren.

Zoals in de algemene principes voor de pakhuizen aangegeven, geldt ook hier:

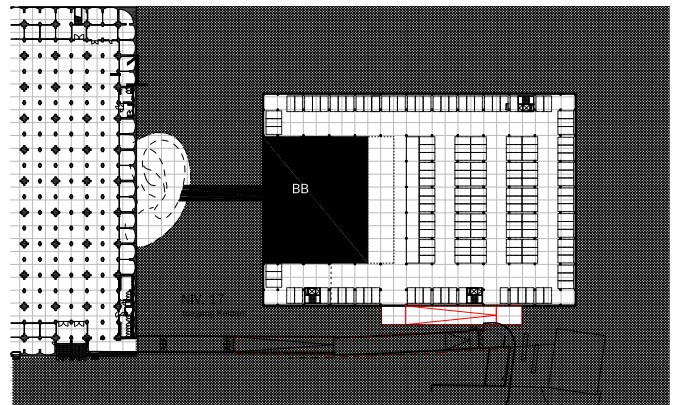
- De gevels aan het plein en aan de kanaalboulevard worden ingericht als horeca/handelszaken;
- De logistieke straat ligt aan de langse gevel van het pakhuis, die ook de black box bedient.



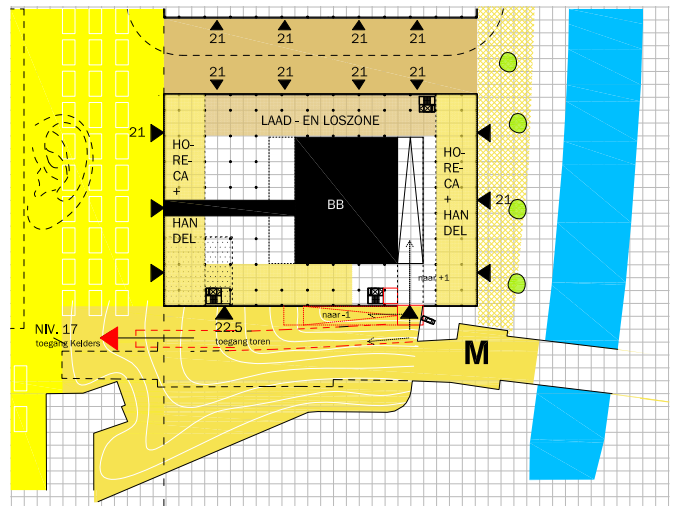
Referentie black box theatre



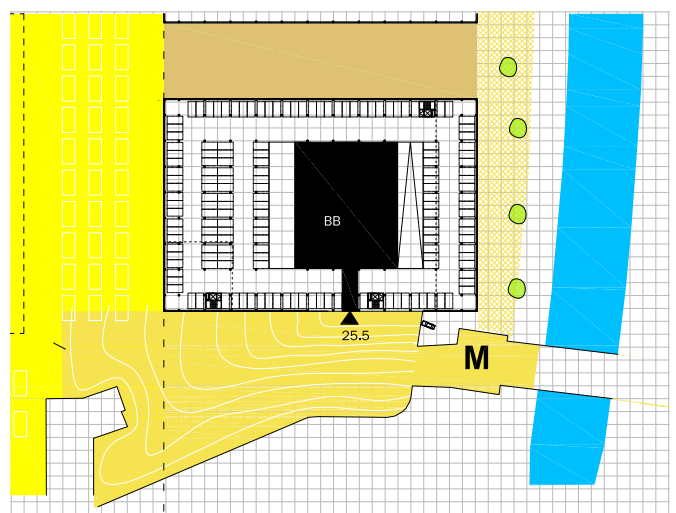
Langsdoorsnede pakhuis 1



Principeschema NOMA, niv.-1



Principeschema NOMA, niv. 0



Principeschema NOMA, niv. +1



## CAMPUS ERASMUS

Algemene doelstellingen voor de zone van de Erasmushogeschool zijn het meer aantrekkelijker maken van de campus en zijn directe omgeving voor studenten en bezoekers. In het masterplan wordt dit opgelost door een nieuwe toegang tot de gebouwen van de Erasmushogeschool te linken aan het groot plein. De studenten kunnen dan vanaf de metrohaltes, over het plein lopen, naar de nieuwe ingang van de school. De zone rond de school wordt ook ingesloten door twee nieuwe 'pakhuisen' (pakhuis 3 en 4), waarvan een bijna volledig op het perceel van de Erasmushogeschool ligt. Daardoor wordt de nieuwe toegang tot de school ook intiemer, en wordt het een soort afgesloten buitenruimte, waar studenten buiten kunnen zitten, lunchen en studeren, wat het campusgevoel zal versterken. We verwijzen hiervoor naar de inrichting van Harvard Yard als referentie.

Bovendien kan de school pakhuis 4 ontwikkelen voor eigen gebruik: indien nodig voor een uitbreiding van de onderwijsactiviteiten, of als ruimte voor spin-off bedrijven van de school. De hogere verdiepen kunnen bijvoorbeeld ook ingericht worden als studentenhuisvesting.

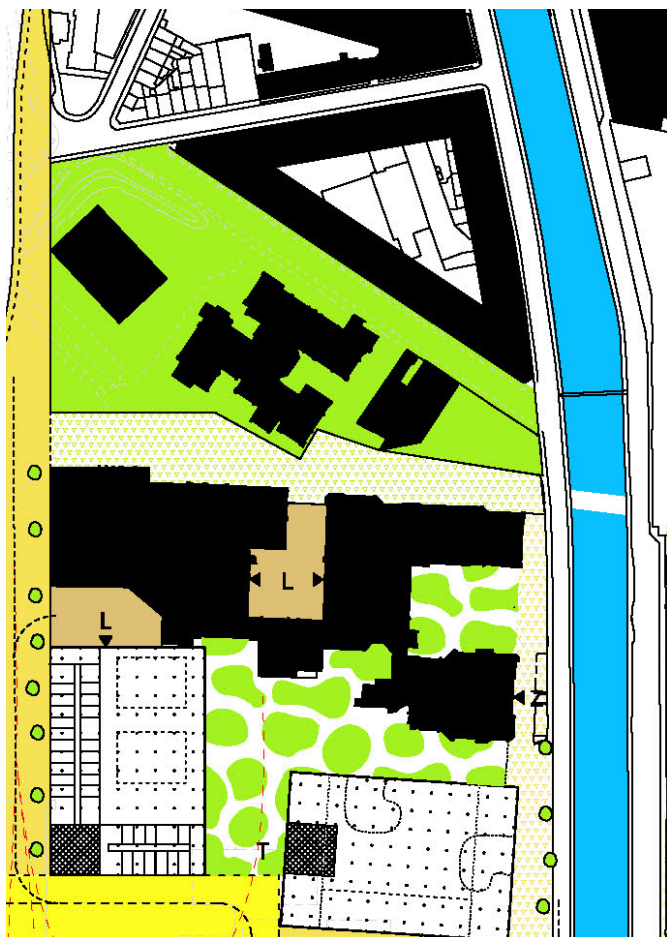
In het totaal wordt volgens dit plan 9.450m<sup>2</sup> (incl. patios) op het terrein van de Erasmushogeschool gerealiseerd.



Harvard yard, Cambridge, MA



HyPar Pavilion Lincoln Center, NYC (Diller Scofidio + Renfro)



Masterplan zone rond Erasmushogeschool

## PERCELEN RENAULT

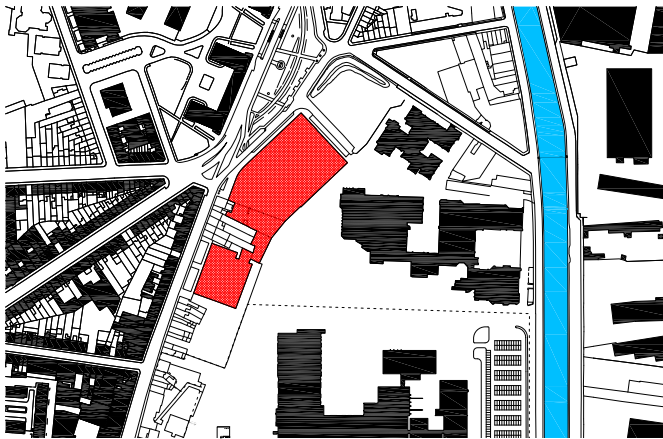
De percelen van Renault worden op de markt te koop aangeboden. Indien de toekomstige eigenaar geïnteresseerd is in de visie die hier wordt voorgelegd, dat kan dat een grote kans voor de verbetering van die zone betekenen.

Het herschikken van het grootste perceel van Renault kan de verkeersproblematiek rond het Albert 1-plein oplossen: het zou toelaten om de Bergensesteenweg te verleggen en het Albert 1-plein dat nu door de verkeersinfrastructuur wordt geïsoleerd, te laten aansluiten bij de sociale woontorens. Enkel de tram zou nog over het vroegere plein rijden. Auto's, bussen en vrachtwagens, moeten de bocht maken en het nieuwe profiel van de Bergensesteenweg volgen.

Bovendien zou de nieuwe inrichting de toegankelijkheid en de zichtbaarheid van de Slachthuisensite sterk verbeteren, een aspect dat in het eerste principe van de ontwikkelingsvisie werd uitgelegd.

Er wordt dus wel een deel van de Renault-percelen afgesneden, maar dat wordt gecompenseerd door het feit dat de huidige achterzijde van het perceel in de toekomst een voorkant zal krijgen, naar de Erasmushogeschool toe, waar dit nu een achterbouw is met een klein vuil steegje.

Ook het tweede perceel van Renault, kan langs de achterkant aansluiten op pakhuis 4 en langs daar een logistieke toegang krijgen. Op die manier wordt de Bergensesteenweg een beetje ontlast.



Plan van het Renault-perceel, huidige gebouw gearceerd in het rood



Zicht nieuwe doorbraak richting Bergensesteenweg, overheen huidige percelen Renault

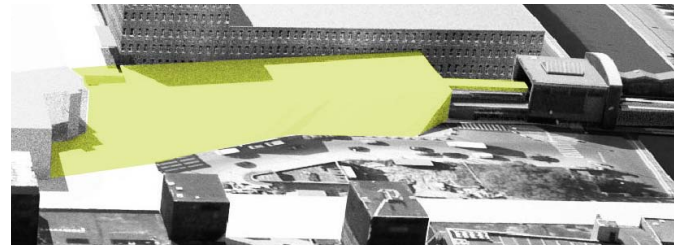
## METRO DELACROIX

Het metrostation van Delacroix is een belangrijke openbare vervoersverbinding voor de Slachthuisensite. Het metrostation heeft een directe uitgang op de site. Anderzijds, vormt de huidige open sleuf van de metro, waar deze ondergronds duikt, een soort barrière tussen de site, de Ropsy Chaudronstraat en het kanaal. In het kader van voorliggende ontwikkelingsvisie werden enkele principes voor het oplossen van dit knooppunt uitgewerkt.

Deze principes werden afgetoetst met de Gewestelijke Administratie MIVB en werden positief onthaald. Er wordt een tijdelijke oplossing met een loopbrug voorzien, in afwachting van een finale oplossing die zal gerealiseerd worden na verder overleg, gelijktijdig met de verdere aanleg van het plein en het aanliggende pakhuis.

Het knooppunt van Delacroix zal in de toekomst 4 stromen moeten opnemen:

- toegang van auto's en bestelwagens tot de parking en de site;
- toegang van metrogebruikers tot het plein;
- toegang van metrogebruikers tot de Nijverheidskaai;
- toegang tot de Kelders van Cureghem.



Principebeeld van de nieuwe aansluiting metro Delacroix op het plein



Maritime Youth House, Copenhagen, DK, 2004 ( JDS Architects)

# FASERING VAN DE ONTWIKKELING

De fasering van de ontwikkeling van de Slachthuizensite is een delicate oefening. Er zijn een aantal randvoorwaarden die in beschouwing moeten genomen worden:

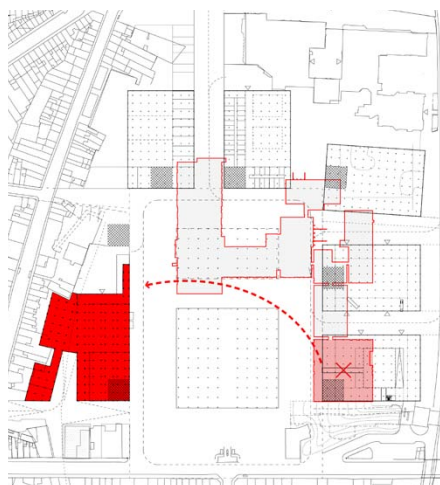
- de functie van het huidige slachthuis moet ten allen tijde operationeel blijven. Dit impliceert dus ook dat de 18m rond de gebouwen, momenteel in gebruik als laad- en loszones, toegankelijk moet blijven;
- het totaal aantal parkeerplaatsen op de site mag niet verminderen;
- het marktgebeuren moet ten allen tijde kunnen blijven plaatsvinden, daarvoor hebben we bijna 40.000m<sup>2</sup> vrije ruimte nodig (exclusief de voorgenoemde parking);
- het aantal verkooppunten indoors moet ten alle tijde behouden blijven.

Op basis van deze voorwaarden wordt volgende fasering opgesteld:

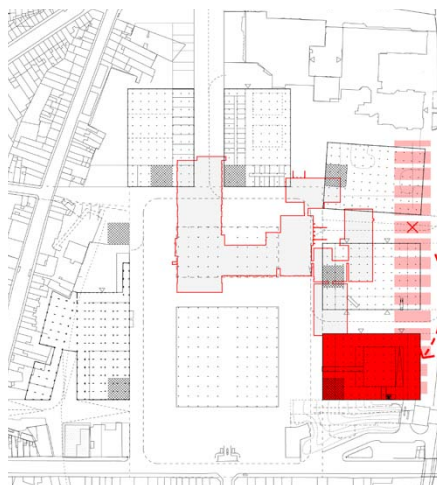
## Fase 1: ontwikkelen van de voedingsmarkt

Er wordt voorzien dat het gebouw van de voedingsmarkt alle functies van de huidige vleesmarkt zal opnemen, met bijkomende verkooppunten voor andere winkels (groenten- en fruitwinkels), equivalent aan de oppervlakte die wordt afgenomen van de markt.

In het voorontwerp voorziet het gebouw 87 parkeerplaatsen, een logistieke zone met docking station en een toegang tot de ondergrondse straat die de Kelders van Cureghem bevoorraadt. Na het realiseren en de ingebruikname van de voedingsmarkt, zullen enkele gebouwen op de site mogen worden afgebroken.



Fase 1: ontwikkelen van de voedingsmarkt



Fase 2: ontwikkelen van pakhuis 1 (black box met transferium)



Fase 3: ontwikkelen compact stedelijke slachthuis

## Fase 2: ontwikkelen van pakhuis 1: black box met transferium

De zone voor pakhuis 1 komt na fase 1 volledig vrij te liggen. Het programma van de black box met bijhorende functies is ook voor NV Abatan een prioriteit. Het lijkt dus aangewezen om dit programma eerst te realiseren. Indien er bovendien nog een transferium (parkeergarage) in het gebouw wordt opgenomen, dan wordt direct een ander deel van de site (momenteel parkeerruimte) vrijgegeven voor een volgende stap in de fasering.

## Fase 3: ontwikkelen van pakhuis 2: compact stedelijk slachthuis

Het realiseren van het compact slachthuis in pakhuis 2 vraagt een grote logistieke fasering. Het is mogelijk, maar vergt een inspanning. Eventueel zullen enkele functies van het huidige slachthuis elders een tijdelijk onderkomen moeten vinden.

**Indien gewenst kunnen fase 2 en 3 omgewisseld worden.**

## Volgende fases: ontwikkelen van de andere pakhuisen

Het realiseren van de andere pakhuisen (3,4 en 5) met de "afwerkingen" in aansluiting op het residentiële weefsel van de Bergensesteenweg zijn minder dwingend naar fasering toe. Voor deze pakhuisen zal het vooral aankomen op het beschikbaar komen van investeringsbudgetten, het vinden van investeringspartners en de nood aan huisvesting voor bepaalde programma's.

De belangrijkste voorwaarde voor de realisatie van pakhuis 3, is dat een nieuwe toegang tot het plein vanop de Nijverheidskaai wordt voorzien.

# URGENTE ACTIES VOOR POLITIEK EN BEDRIJFSLEVEN

## Aanpassen vigerende BBP

Na de bestudering van het vigerende BBP, in relatie tot de ontwikkelingsvisie wordt al snel duidelijk dat het huidige BBP te beperkend is, zowel naar programma als ruimtelijke ontwikkeling toe. Indien de toekomstige ontwikkelingen moeten voldoen aan de bestaande regelgeving, dan zou de Slachthuizensite zijn roeping en potentieel in het Brusselse stedelijke weefsel missen, een kans die zowel voor de buurt als voor het gewest, verloren gaat.

Wat de ontwikkelingsvisie duidelijk heeft aangetoond is dat er meer kan gebeuren met de site dan aangegeven in het vigerende BBP, dat de eigenaars van de site enerzijds hun ontwikkelingspotentieel willen maximaliseren maar anderzijds een zeer groot deel van de site voor publiek gebruik willen openstellen. Bovendien is er een intensief proces van consensusopbouw op gang getrokken, zowel met de andere grote grondeigenaars in de omgeving als met de regelgevende overheid.

De belangrijkste vervolgstap is daarom een aanpassing van het huidige BBP. Dat is een taak voor de Gemeente Anderlecht.

## Opbouw overlegorgaan wijk (Renault-Erasmus-Abatan-MIVB)

Anderzijds is het ook noodzakelijk om gelijktijdig een overlegorgaan voor de wijk op te zetten, waarin de vier belangrijkste spelers (toekomstige eigenaar Renaultsite, Erasmushogeschool, NV Abatan, MIVB) zeker moeten zetelen.

Het zal daarom nodig zijn om een gesprek aan te gaan met de toekomstige kopers van de Renault-percelen en het gesprek met de Directie van de Erasmushogeschool aan te houden.

Eveneens is het van cruciaal belang om de MIVB als partner op een meer systematische manier te betrekken. Zij zijn op minstens 3 manieren structureel belangrijk in dit project:

- Voor het vereenvoudigen van de infrastructuurknoop rond de metro Delacroix en het realiseren van een nieuwe uitgang op de site;
- Het realiseren van een nieuwe metrotoegang Clemenceau rechtstreeks op de site;
- De ontwikkeling van het grote perceel van de MIVB aan de overzijde van het kanaal, in aansluiting met een toekomstige multifunctionele ontwikkeling langs het kanaal en in aansluiting op de Slachthuizensite;

## Bijkomende acties

Eenmaal het BBP is aangepast (of gelijktijdig met zijn aanpassing), zijn er wat betreft de ontwikkelingen op de Slachthuizensite, nog een heleboel stappen die zullen moeten ondernomen worden:

- Partners zoeken voor de ontwikkeling van de stedelijke pakhuisen (mede-investeerdere, medegebruikers);
- Gesprekken met MIVB hervatten over de uitgang metro Delacroix en Clemenceau;
- Gesprekken met Dienst Infrastructuur van de Gemeente Anderlecht opstarten met betrekking tot de nieuwe voetgangers- en fietsersbrug over het kanaal;
- Gesprekken met de Dienst Stedenbouw van de Gemeente Anderlecht opstarten in verband met de aanleg van de openbare ruimte van het plein;
- Idealiter het uitschrijven van wedstrijden; voor het ontwerp van de openbare ruimte en voor het ontwerp van elk van de pakhuisen (afzonderlijke wedstrijden);
- Een publiek-private samenwerking met de Erasmushogeschool opstarten voor pakhuis 4;
- Er is verdere verdieping nodig om de locatie van de toegangen tot de Kelders van Cureghem (vanop het plein en vanuit de NOMA) te concretiseren;



# RESUME

En 2009, Abatan SA a demandé de réaliser une étude sur les possibilités de développement du site des Abattoirs, non seulement pour le site et son environnement immédiat même, mais qui cadre dans une large lecture du domaine. Sur sa propre initiative, Abatan SA a invité, de concert avec le bureau d'urbanisme, un nombre important d'acteurs et voisins à une série de discussions intensives, influant sur la mise en forme du plan dont la STIB, l'Erasmushogeschool, l'AATL, le Maître architecte pour Bruxelles, la Commune d'Anderlecht et le Port de Bruxelles. Le masterplan a repris tous les plans et projets existants dans les environs immédiats (Erasmushogeschool, vente des parcelles Renault, projet de construction de l'École de Maréchalerie, projet de construction d'appartements de la SDRB, Bruxelles Ecopôle porté par Bruxelles-Propreté, Port Sud porté par la Commune d'Anderlecht, SDRB, Port de Bruxelles et Abatan, Contrat de Quartier Canal Sud, Masterplan Molenbeek Canal, PPAS Biestebroek). L'idée d'un développement global outrepassé les dispositions du schéma d'aménagement en vigueur (PPAS Mons-Birmingham, 2004) tout en explorant le potentiel de développement réel du site et de ses environs.

Le site des Abattoirs est depuis la fin du 19<sup>ème</sup> siècle un site industriel. Les activités industrielles (abattoir urbain et organisation de marchés) sont et seront maintenues dans le futur. L'idée est de densifier progressivement le site des Abattoirs autour d'un vaste espace accueillant les marchés de Bruxelles, tout en conservant son mélange d'activités industrielles et urbaines. Cet espace doit associer lieux publics et architectures dans une dimension locale et régionale.

De cette manière, le site des Abattoirs peut former, autour du 'pentagone élargi' de la ligne de Métro 2/6, un espace des plus importants, tant symboliquement que fonctionnellement. En outre, le site se trouve à brève distance, que ce soit à pied ou à vélo, du centre touristique de Bruxelles et possède un potentiel de développement important, situé dans la zone du canal actuellement en pleine mutation.

La réalisation concrète de cette étude est double. D'une part, le projet établit un plan d'aménagement, sans définir toutefois un programme strict. D'autre part, les éléments isolés du projet sont documentés de manière détaillée compte tenu des principes et des directives, sans en définir l'architecture même. Le projet de développement global expose les cinq principes fondamentaux qui doivent mener à la réalisation du projet pour le site.

**1er principe : avancées et continuités.** Des avancées physiques et visuelles dans le tissu existant permettront de relier de multiples façons le site des Abattoirs avec la ville environnante. Ainsi, le site deviendra plus reconnaissable dans la carte mentale des Bruxellois. Il est important que le monument et la plaine annexe n'ait pas seulement une vue vers la rue Heyvaert (direction est), mais aussi vers la chaussée de Mons direction ouest, et dans une moindre mesure vers le sud. De façon plus large, le site ne tourne plus le dos à la ville. Le plan propose de : (1) réaliser un parvis rue Ropsy Chaudron, (2+3) prolonger l'axe Heyvaert par-dessus le site direction chaussée de Mons, (4) réaliser une liaison transversale à partir de la Place du Conseil au-dessus du canal jusqu'à la rue de Birmingham, (5) réaliser une nouvelle percée à travers le campus Erasmus, (6) ébaucher une zone transparente le long du canal, (7), aménager le tracé de la vieille Senne de manière à en faire un méandre vert par-dessus le site.

**2ème principe : l'espace urbain.** Le masterplan propose de faire de la partie centrale du site un espace urbain de 60.000 m<sup>2</sup>. Le but est de réunir l'espace ouvert qui, aujourd'hui, se trouve éparpillé un peu partout sur tout le site. Ceci donnera naissance à un espace qui, à côté des activités des marchés, pourra accueillir d'autres événements socioculturels. Cette 'grande plaine de Bruxelles' deviendra l'illustration des échanges informels de la vie multiculturelle de Bruxelles. Elle devient une figure pouvant apporter une valeur à l'échelle de Bruxelles-Capitale, car elle formera, ensemble avec Tour et Taxis, le quartier européen, le quartier Nord et Koekelberg, l'un des grands espaces urbains le long de la ligne centrale du métro.

**3ème principe : les entrepôts urbains comme formes ouvertes.** L'espace est défini par un contour très clair. Une demi-douzaine 'd'entrepôts urbains' détermine ce pourtour. 'L'entrepôt urbain' offre une typologie qui conduit la culture industrielle et l'urbanisme de la zone du Canal vers le 21<sup>ème</sup> siècle. En développant le patrimoine existant d'entrepôts, nous proposons une nouvelle variante rare, offrant un mélange d'industries légères, d'ateliers, de parkings, de locaux professionnels, etc. Nous partons cependant de la forme et de la typologie plutôt que du remplissage et du programme. Les caractéristiques des entrepôts sont reprises lesquelles réintroduisent l'urbanisme industriel. Le projet de développement propose des principes de schémas pour grille, façades, hauteur des étages, patios et qualité.

**4ème principe : figures et accents entourant la plaine. Parachever les contours de l'espace par une série 'd'accents construits', légèrement plus hauts que les grands corps des entrepôts urbains, mais qui peuvent être bien visibles à grande distance. Avec une hauteur de 3-5 étages, ils forment une ligne bien définie autour de l'espace tout en renforçant son rôle.**

**5ème principe : fonctions au sein du ventre de Bruxelles; manger, apprendre, faire des rencontres, organiser des fêtes, des congrès, abattre, acheter, vendre et habiter.** Pour les entrepôts, le plan esquisse une analyse autour d'un essai de programme en déterminant trois fonctions uniquement; un abattoir compact (10.000 m<sup>2</sup>), la Halle Alimentaire (12.000 m<sup>2</sup>) et une salle polyvalente ('black box') comme complément indispensable au centre événementiel des Caves de Cureghem (500 m<sup>2</sup> avec un supplément de 500 m<sup>2</sup> pour des fonctions accessoires supplémentaires). Quant au reste du futur programme, des lignes générales à la craie, de nature socioéconomique, sont transcrites. L'objectif est de développer un quartier plein de vie sur base du matériel génétique issu de l'urbanisme existant, qui s'intensifiera du point de vue du programme, et touchera une plus grande diversité d'utilisateurs.

Le développement et la réalisation de ces cinq principes permettra au site des Abattoirs de retrouver un rôle potentiel dans le tissu local et régional de Bruxelles

Ensuite, nous exposons un six projets partiels sur la conception de développement. Ces projets sont des exercices et apportent des indications sur la forme ou l'organisation définitive, sans être contraignantes. Elles illustrent les principes et énoncent quelques conclusions qui seront prises en considération lors d'une prochaine phase du développement.

Successivement, nous débattons;

- la Halle Alimentaire, (12.000 m<sup>2</sup>) comme modèle d'entrepôt urbain;
- le nouvel abattoir compact urbain (10.000 m<sup>2</sup>);
- l'auditorium / espace événementiel en annexe aux Caves;
- la proposition de réorientation d'Erasmus vers le nouvel espace ouvert en incluant le réaménagement de l'environnement de l'Erasmushogeschool;
- le projet de développement pour les actuelles parcelles Renault. Ce site est crucial et représente une clé pour l'avenir du quartier ;
- la nouvelle sortie de métro pour la station Delacroix avec accès direct sur la plaine.

En conclusion, les phases de développement du site des Abattoirs constitue un exercice délicat. La fonction de l'abattoir actuel doit rester à tout moment opérationnelle et les activités des marchés doivent se poursuivre. Le nombre de points de vente à l'intérieur et le nombre total de places de parking sur le site doivent être sauvegardés. Un échelonnement sera établi sur base de ces conditions.

L'idée globale de développement s'achève par un tour d'horizon des mesures urgentes en matière politique et en matière de vie économique. L'action la plus importante est l'ajustement du PPAS existant, une tâche qui doit être prise en charge par la Commune d'Anderlecht. En outre, il est crucial de constituer un organe de concertation, au sein duquel siègeront les quatre acteurs principaux issus des environs : le futur propriétaire des parcelles Renault, Abatan SA, Erasmushogeschool et la STIB.

1. Grande plaine de Bruxelles
2. Monument
3. Halle Alimentaire
4. North Market
5. Zone Logistique
6. Abattoir urbain
7. Entrepôt trois
8. Erasmus yard
9. Entrepôt quatre
10. Entrepôt cinq
11. Structure auvent



# SUMMARY

In 2009, Abatan SA commissioned a study on the development opportunities present by the Abattoirs site, not only for the site itself and its immediate surroundings, but as part of a wider interpretation of the area. On its own initiative and in consultation with the planning agency, Abatan SA invited a significant number of players and neighbours to a series of intensive discussions influencing the shaping of the plan. These players include the STIB, Erasmushogeschool, the AATL, the Architectural Advisor for Brussels, Anderlecht municipality and the Port of Brussels. The master plan brought together all the plans and projects existing in the immediate area (the Erasmushogeschool, the sale of Renault land parcels, the construction project for the Ecole de Maréchalerie, the SDRB project for the construction of apartments, Brussels Ecopôle backed by Bruxelles-Propreté, Port Sud supported by Anderlecht municipality, the SDRB, the Port of Brussels and Abatan, the Canal Sud Neighbourhood Contract, the Molenbeek Canal Master plan, and the Biestebroek PPAS). The idea of an integral development plan exceeds the existing spatial planning provisions (Mons-Birmingham PPAS, 2004), while exploring the real development potential of the site and its surroundings.

The Abattoirs site has been an industrial site since the late 19th century. Industrial activities (urban abattoir and the organisation of markets) are still present, and will be maintained in the future. The idea is to gradually densify the Abattoirs site around a vast space hosting the Brussels markets, while retaining the mix of industrial and urban activities. This space must associate public spaces with architecture, taking a local and regional perspective.

In this way the Abattoirs site can form an area of symbolic and practical importance around the 'extended pentagon' formed by Metro lines 2 and 6. What is more, the site is located at a short distance, on foot or by bicycle, from the tourist heart of Brussels and has significant development potential, situated as it is in the canal zone which is currently undergoing rapid change.

The practical approach of this study is a dual one. Firstly, the project establishes a spatial plan, without defining a strict programme. Secondly, the separate components of the project are documented in a detailed fashion reflecting principles and guidelines, but without defining the architecture itself. The integral development project outlines the five fundamental principles which must underpin the project for the site.

**1st principle: advances and continuities.** Physical and visual advances in the existing fabric will create multiple links between the Abattoirs site and the surrounding town. In this way, the site will become more of a focal point on the mental map of Brussels' residents. It is important that the monument and the adjoining square should not merely have a view towards rue Heyvaert to the east, but also towards the Chaussée de Mons in the west, and to a lesser extent southwards. More generally, the site will no longer turn its back on the town. The plan proposes to: (1) create a concourse on rue Ropsy Chaudron, (2+3) extend the line of rue Heyvaert beyond the site towards Chaussée de Mons, (4) create a transverse connection from the Place du Conseil beyond the canal as far as rue de Birmingham, (5) cut a new route across the Erasmus campus, (6) open a transparent area along the canal, (7), develop the line of the old Senne so as to create a green meander through the site.

**2nd principle: the urban space.** The master plan proposes to create a 60,000 m<sup>2</sup> urban space from the central part of the site. The aim is to bring together the open space which is currently scattered across the site. This will result in a space which can host other socio-cultural events alongside the market activities. This 'great square' will become the exemplar of informal multicultural exchanges in Brussels. It will become a feature capable of exerting an impact on a regional scale, because together with Tour and Taxis, the European district and the Nord and Koekelberg district it will form one of the major urban spaces along the central metro line.

**3rd principle: the urban warehouse as an open form.** The space has a very clear outline. Half a dozen 'urban warehouses' outline this perimeter. The 'urban warehouse' provides a form of building that will lead the industrial culture and planning of the canal zone into the 21st century. In developing the existing warehouse heritage, we propose a new and unusual variant, offering a mix of light industry, workshops, car parks, professional premises, etc. However, our point of departure is the form and type, rather than the end use and programme. The focus is on warehouse characteristics that can re-introduce industrial urban planning. The development project suggests outline principles for grills, facades, storey heights, patios and quality.



**4th principle: features and highlights surrounding the square.** Punctuating the contours of the space with a series of 'built highlights', slightly higher than the large building elements of the urban warehouses, but which can be seen from a great distance. With a height of 3-5 floors, they provide a well-defined demarcation around the space, while simultaneously strengthening its role.

**5th principle: functions in the heart of Brussels; eating, learning, meeting people, organising fairs and conferences, butchering, buying, selling and living.** For the warehouses, the plan sketches an analysis around a model programme which determines only three functions; a compact abattoir (10,000 m<sup>2</sup>), a food market hall (12,000 m<sup>2</sup>) and an auditorium ('black box') as the indispensable accompaniment to the Cellars of Cureghem (2500 m<sup>2</sup> with an additional 500 m<sup>2</sup> for accessory functions). As to the remainder of the proposed programme, rough socio-economic outlines have been set out. The aim is to develop a neighbourhood full of life on the basis of the genetic material inherent in the existing planning, which will intensify from the point of view of the programme, and will involve a greater diversity of users.

The development and implementation of these five principles will enable the Abattoirs site to find a potential role in the local and regional fabric of Brussels.

The function of housing along the Chaussée de Mons could be densified with a view to the Urban Space, south orientated near the Chaussée de Mons. Apart from living it could also offer other opportunities (nursery for children, social restaurants,...).

Next we outline six part-projects which address the design of the development. These projects are exercises which provide indications of the final form or organisation, but are in no way binding. They illustrate the principles and suggest some conclusions which will be taken into consideration at a subsequent stage in the development. We will discuss in turn:

- the Food market hall, 12,000 m<sup>2</sup> as a model urban warehouse;
- the new compact urban abattoir (10,000 m<sup>2</sup>);
- the auditorium/event space adjacent to the Cellars;
- the proposed realignment of Erasmus towards the new open space, including the redevelopment of the surroundings of the Erasmushogeschool;
- the development project for the existing Renault plots. This site is crucial and represents a key for the future of the district;
- the new metro exits for Delacroix an Clemenceau station with direct access to the urban space.

Finally, phasing the development of the Abattoirs site is no simple matter. The existing abattoir must remain in operation at all times, and the market activities must also continue. The number of sales points within the site, and the total number of parking spaces, must be safeguarded. The development will be staggered to take account of these conditions.

The overall development plan will be completed by a review of the urgent political and economic issues. The most important task is the adaptation of the existing PPAS, a job for Anderlecht municipality. It is also essential to establish a consultative body on which the main players and neighbours in the areas can sit: the future owners of the Renault, Abatan SA, Erasmushogeschool, STIB and others.

1. Urban Space of Brussels
2. Monumental Hall
3. Food Market Hall
4. North Market
5. Logistic area
6. Urban abattoir
7. 3rd Warehouse
8. Erasmus yard
9. 4th Warehouse
10. 5th Warehouse
11. Covered Structure



## **Auteurs van het project:**

### **The Organization for Permanent Modernity (ORG)**

De Organization for Permanent Modernity, ORG is een ontwerp bureau architectuur en stedenbouw. ORG's ontwerpen optimaliseren functionaliteit en vorm om duurzame oplossingen te formuleren voor een aantal van de moeilijkste hedendaagse ontwerpuitdagingen. De organisatie heeft een onderzoeksafdeling aan het Massachusetts Institute of Technology (MIT) en professionele praktijklocaties in Boston en Brussel. We engageren ons in simpliciteit, bescheidenheid en ernst.

<http://www.orgpermanentmodernity.com>

## **Medewerkers project:**

**Partners project:** Alexander D'Hooghe, Luk Peeters

**Projectleiding:** Katrien Theunis

**Projectmedewerkers:** Wim François, Joseph O'Connor, Nida Rehman, Evelyne Vanhoutte, Andrew Corrigan

**Alexander D'Hooghe**, PhD, Master Stedenbouwkundig Ontwerpen, Partner, behaalde zijn doctoraat aan het Berlage Instituut (ism T.U.Delft), heeft Stedenbouw gestudeerd aan de Harvard Design School, en is tevens Ir.-Architect (KULeuven). Alexander heeft gewerkt met Marcel Smets, Stephane Beel, Wiel Arets, en Rem Koolhaas. Hij is momenteel Associate Professor in Architectural Urbanism aan het MIT, en heeft gepubliceerd in verschillende tijdschriften in de VS, GB, Duitsland, Israël, Spanje, Nederland, etc.

**Luk Peeters**, Ir.-Architect en stedenbouwkundige, Partner, behaalde een Master Ingenieur-Architect aan de KULeuven (België) en een Master in de stedenbouw aan de KULeuven en UGent (België). Hij heeft 15 jaar ervaring in architectuur, stedenbouw en projectmanagement in grote en internationaal georiënteerde projecten.

**Katrien Theunis**, PhD, Ir.-Architect en stedenbouwkundige, heeft een belangrijke expertise opgebouwd met betrekking tot grote en complexe stedelijke (her)ontwikkelingsprojecten, waarbij ze zich concentreerde op ontwerp, project management, beleidsadvies en onderhandelingsprocessen. Gedurende 10 jaar, heeft Katrien deze expertise opgebouwd met projectwerk in Spanje, Portugal, Nederland, België, Libanon en Vietnam.

**Wim François**, Architect, behaalde een Master Architectuur aan het Sint-Lucas Instituut te Brussel. Zijn afstudeerontwerp focust op het Brussels Justitiepaleis. Wim heeft eerder gewerkt voor bureaus gebaseerd in Brussel; noA architecten, URA architecten and Office KGDVS. Hij werkt sinds februari 2010 bij ORG.

**Joseph O'Connor**, Ingenieur en Architect, behaalde een Master Architectuur en een Bachelor burgerlijke bouwkunde aan het MIT. Joseph werkt sinds maart 2011 bij ORG. Zijn expertise ligt in de relatie tussen infrastructuursystemen en architectuurvormen en hun implicaties op verschillende schaalniveaus. Hij heeft eerder als stagiair gewerkt bij verschillende ontwerp bureaus, zoals Corgan Associates, RMA, en een ingenieursbureau gespecialiseerd in snelwegen in Texas.

**Nida Rehman**, Pakistaanse Architect en stedenbouwkundige, is gebaseerd in Boston. Ze behaalde een Wetenschappelijk Master aan het MIT en een professionele graad in de architectuur aan Cornell University. Nida heeft ontwerpstudio's gegeven aan te Sharjah en Lahore en heeft gewerkt als onderwijs- en onderzoeksassistente aan het MIT. Haar professionele contacten omvatten de bureaus Rafael Viñoly Architects in New York, SR Designworks in Lahore en ORG Boston.

**Evelyne Vanhoutte**, Ir.-Architect, stedenbouwkundige, behaalde een Master Ingenieur-Architectuur aan de KUL en startte een Master stedenbouw aan het IUAV te Venetië. Zij deed praktijkervaring op bij Huguette De Ceulaer Architecten en 51N4E, en heeft in 2009-2010 bij ORG gewerkt.

**Andrew Corrigan**, Architect, behaalde een Master Architectuur aan de Rice University te Houston en een Bachelor in art and architecture, aan het Middlebury College te Vermont. Andrew deed praktijkervaring op bij Julien De Smedt Architects te Kopenhagen en bij KieranTimberlake Associates in Philadelphia (USA). Hij heeft in 2009 bij ORG gewerkt.

## **Contact info:**

Belgium - Brussels

Koolmijnenkaai 30-34 - B-1080 Brussels, Belgium  
T +32 (0)2 460 44 08 - F +32 (0)70 41 44 47

United States - Boston

33 1/2 Union Square - Somerville MA 02143, USA  
P +1 (617) 996-9036  
[info@orgpermod.com](mailto:info@orgpermod.com)

## **Klant:**

NV Abatan, onder leiding van Joris Tiebout,  
Gedelegeerd Bestuurder

Met financiële steun van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (subsidie aan ondernemingen)

**Publicatiedatum:** maart 2012



