

Bijlage 1 – Definitie van het “Delta-Tower”-project

1. Plaatsbeschrijving van de site	2
2. De site in zijn omgeving en de projecten rondom.....	4
3. Het wettelijk kader.....	6
3.1 Het GBP	6
3.2 Het richtplan van aanleg (RVA) Herrmann-Debroux.....	8
3.3. Het BBP en GPDO.....	9
4. Beschrijving van het project.....	10
4.1 Programmatie.....	10
4.2 Stedenbouwkundige en architecturale aanpak.....	12
4.3 Duurzame en milieuvriendelijke bouw.....	12
4.4 Mobiliteit en toegankelijkheid.....	12

1. Plaatsbeschrijving van de site

De Triomf-site bevindt zich in het zuidoosten van het gewest, op het grondgebied van de gemeente Oudergem, op de nummers 172 – 173 – 174 van de Triomfiaan.

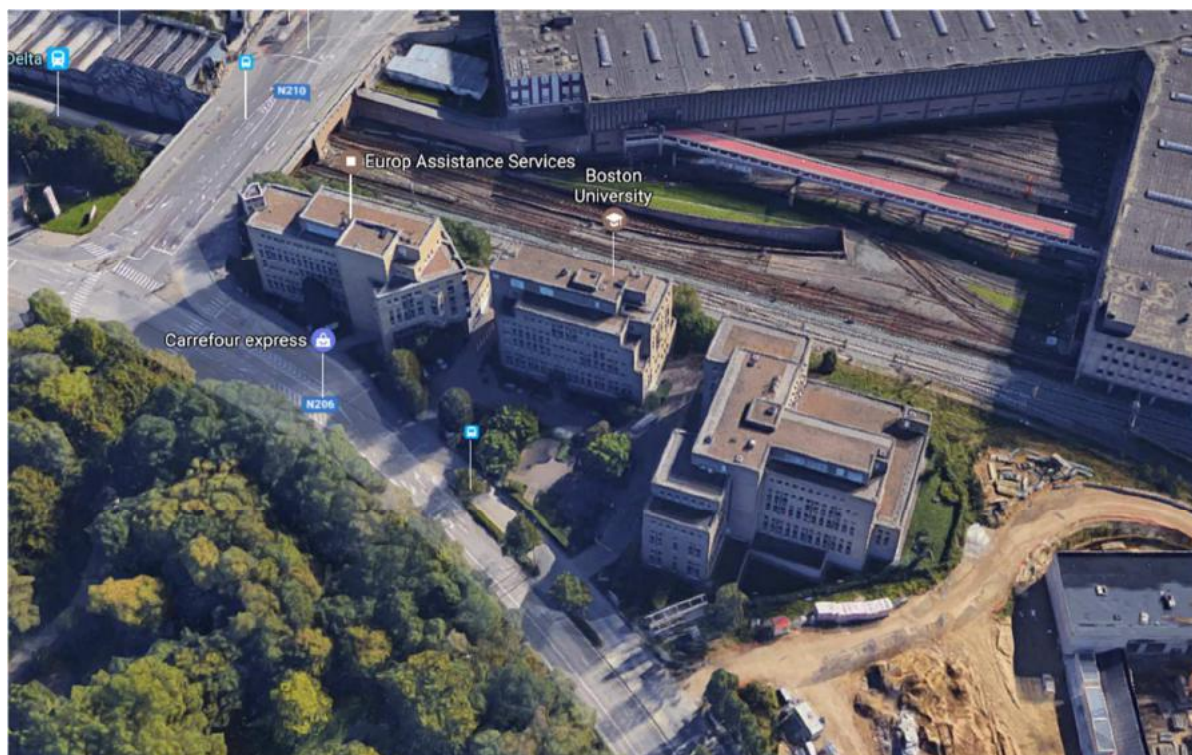
De site bestaat uit 4 kadastrale percelen: 46S2, 46P2, 46R2 en 46N2, en heeft een totale oppervlakte van 7.500m².

De site is gelegen aan een invalsweg naar de stad, aan het eind van de E411 en zijn 'verlenging' door de opeenvolgende viaducts van de Drie Fonteinen, Herrmann-Debroux en Watermaal. Op termijn zal de site geen stadstoegang meer vormen, maar zal ze geïntegreerd worden in de stadsboulevard.

De site grenst in het zuiden aan de toekomstige 'Deltadriehoek' vlak bij het toekomstig CHIREC-ziekenhuis, en in het oosten aan de spoorweg nr. 26 en de Deltabrug over die spoorweg. De spoorwegberm grenst aan de site.

Er bevinden zich vandaag drie verschillende kantoorgebouwen op de site. Deze drie gebouwen zijn op dit ogenblik volledig of deels in gebruik. Ze dateren van de jaren 1980.





2. De site in zijn omgeving ende projecten rondom

De site, aan de voet van de Deltabrug, ligt in een scharnierzone. De spoorweg vormt een belangrijke fysieke barrière die enkel onderbroken wordt door de Deltabrug. De site wordt zichtbaar eens men aan het eind van het Deltatunnel is aangekomen, en fungeert in zekere zin als stadstoegang. Aan elke kant van de brug bevinden zich verschillende wijken of zones:

- Ten oosten van de site, aan de andere kant van de spoorweg, bevinden zich het depot en de onderhoudsloodsen van de metro's en bussen van de MIVB, en de Delta-park&ride met een capaciteit van +/- 350 parkeerplaatsen.
- Ten westen ervan bevindt zich de Plein-site, gelegen op het grondgebied van de gemeente Elsene. Op de Plein-site liggen de campussen van de VUB en de ULB. Hier vindt ook een belangrijk vastgoedproject plaats, met de realisatie van het Universalis Park-project. Dit project voorziet in het optrekken van verschillende gebouwen (klassieke woningen, studentenwoningen, serviceflats en woonzorgcentra) rond een centraal gelegen park met een oppervlakte van 2 hectare. Een BBP voor de Universiteitscampus is momenteel in ontwikkeling.
- Ten zuiden ervan bevindt zich het toekomstige CHIREC-ziekenhuis (500 bedden). In dit ziekenhuis wordt ook een commerciële ruimte geïntegreerd, met onder meer een apotheek, een bandagist, kledingzaken (onder andere een zaak die gespecialiseerd is in kledij en accessoires voor mensen met kanker), een personeelsrestaurant, een Carrefour Express, een crèche met 48 bedden, een optiekzaak, een hoorapparatenzaak, een bureau van de burgerlijke stand en een leefruimte van 900m² met restaurant, giftshop en een kranten- en boekenwinkel.¹ Ook voor deze zone is een BBP opgemaakt.
- Nog zuidelijker ligt de spoorwegzone van de Deltadriehoek. Deze zone is bestemd om snel verstedelijkt te worden, met name in het kader van de opmaak van het Richtplan van Aanleg (RVA) Herrmann-Debroux. Het gewest streeft naar een 'verticale mengeling' van dienstverlenende functies voor de stad (bpost, Net Brussel), groene ruimtes en woningen.

De onmiddellijke omgeving van het perceel zal op die manier belangrijke stedenbouwkundige en functionele evoluties ondergaan die de morfologie van en het leven in de wijk grondig zullen veranderen.

De wijk rond de site heeft dus een zeer **gemengde bestemming** (residentieel, kantoren, handelszaken enz.) **en bevolking** (studentenwijk, seniorenwoningen en RVT). Daarnaast zijn er ook nog de Europese School III van Brussel op de Triomflaan en de Japanse School van Brussel bij Beaulieu.

¹ <https://www.youtube.com/watch?v=R46BXbMh8vs>

Het Triomf-project bevindt zich tegelijk op slechts enkele minuten te voet/per fiets van de Spoorwegwandeling die leidt naar het park van Woluwe en de Groene Wandeling, een van de meest geapprecieerde groene zones van Brussel. Het openbaar vervoer (bus 72 en metrolijn 5) leidt eveneens snel naar Herrmann-Debroux, vlakbij het Zoniënwood.

3. Het wettelijk kader

3.1 Het GBP

De Triomf-site is in het GBP opgenomen als administratieve zone. Ze is gelegen langs de structurerende as van de Triomfstraat. In de directe omgeving bevindt zich ook de P&R-transitparking aan de Jules Cockxstraat.



Wat wegen en verkeer betreft, is de Triomfstraat een grootstedelijke weg waarlangs een fietspad gelegen is.



Het Deltastation van de NMBS is gelegen op lijn 26. Het Deltastation is een reizigershalte van de NMBS die bediend wordt door voorstedelijke treinen (S). Er is aansluiting met het metrostation Delta (lijn 5).

Lijn 26 verbindt Vilvoorde met Aalst / Mechelen met Halle. Deze lijn bedient ook de Brusselse stations Merode, Etterbeek en Arcaden.

Lijn 5 verbindt de stations Erasmus in het zuidwesten van Brussel (Anderlecht) en Hermann-Debroux in het zuidoosten (Oudergem). Lijn 5 bedient eveneens de Europese wijk en het centrum van de stad.



Delta: trein- en metrostation



Lijn 26 NMBS



Metrolijn 5

3.2 Het richtplan van aanleg (RVA) Herrmann-Debroux

Het gewest is gestart met de opmaak van een Richtplan van Aanleg (RVA) Herrmann-Debroux.

Het RVA is het nieuwe instrument voor territoriale ontwikkeling van het gewest. Het staat gelijk met een richtschema met een reglementair luik voor wat de essentiële elementen betreft.

De perimeter van het RVA Herrmann-Debroux is zeer uitgebreid en integreert verschillende elementen langs zijn parcours: de stadstoegang via de E411; het Carrefour/Redevco-retailpark; de kantorenzone Beaulieu; de Deltadriehoek, de Delta-P&R, de loodsen van de MIVB. Ook de Triomf-site ligt binnen deze perimeter.



“Dit RVA vormt het stedenbouwkundig kader voor de herdefiniëring van de Delta-stadstoegang met inbegrip van de grootstedelijke weg E411 en de 4 aansluitende sites (de Deltadriehoek, het MIVB-depot en P&R, de administratieve site van de Europese Commissie bij Beaulieu en het Redevco-retailpark). Het doel van de studie is het uitwerken van een algemene strategie voor de inrichting van de E411 om van dit grondgebied een hefboom van duurzame gewestelijke stadsontwikkeling te maken, te anticiperen op toekomstige veranderingen en deze op coherente wijze te begeleiden. Het RVA, dat een oppervlakte van 43,5 ha omvat, staat voor twee grote uitdagingen:

De eerste inzet van dit richtplan van aanleg betreft de herdefiniëring van de weginfrastructuur en de uitbreiding van het aandeel van actieve vervoerswijzen en openbaar vervoer op dit grondgebied.

[...] De tweede inzet, die voortvloeit uit de opties die werden gehanteerd met betrekking tot de viaducten, is de omkadering van de ontwikkeling van de sites die aansluiten op de E411.

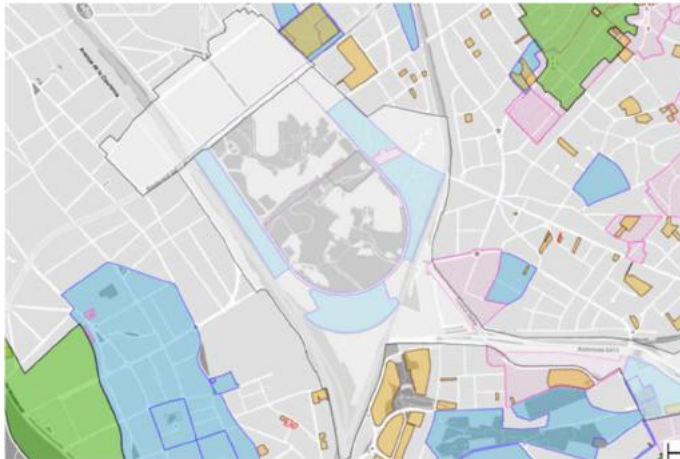
[...] Er moet dus worden ingezet op de heraanleg van de viaducten opdat deze een grotere verweving van stedelijke functies toelaten, het creëren van een of meerdere merktekens van lokale centraliteit, het bevorderen van alternatieven voor de auto als transportmiddel en het beschermen van de onmiddellijke natuurlijke omgeving van de structurerende as. Deze

uitdagingen moeten naar voren komen in de verschillende fases van het stadsproject: van de intentie, de coördinatie en de uitwerking tot de begeleiding van de toepassing ervan.”²

Het Triomf-project moet passen in de logica van de stadsontwikkeling zoals beschreven in het RVA.

3.3 Het BBP en GPDO

De Triomf-site is niet gelegen binnen de perimeter van een BBP.



Zij maakt deel uit van de prioritaire ontwikkelingspool Delta in het Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling (planontwerp onderworpen aan een openbaar onderzoek van 13 januari tot 13 maart 2017):

“De Delta-site is de zuidoostelijke toegangspoort tot het gewest en beschikt over een opmerkelijke bereikbaarheid (via de weg en de metro) en een groot ontwikkelingspotentieel. Dit gebied dat zich uitstrekt aan het uiteinde van de E411 bestaat uit enkele locaties van strategisch belang: Jezus-Eik, ADEPS, het Rood Klooster, het Retail Park van Oudergem, de gebouwen van de Europese Commissie bij Beaulieu, de stelplaats van de MIVB en de transitparkings en de Delta-‘driehoek’ (het terrein tussen de spoorlijnen 26, 161 en 26bis). De harmonieuze en coherente inrichting van deze locaties vereist een totaalvisie op deze toegangspoort en een gefaseerde programmatie.

Een van de grootste uitdagingen is de her-verbinding van de twee gebieden aan weerszijden van het viaduct. De verbetering van de circulatie voor fietsers en voetgangers en de parking voor pendelaars zijn van groot belang.”

² <https://enot.publicprocurement.be/enot-war/preViewNotice.do?noticeId=245846>

4. Beschrijving van het project

4.1 Programmatie

De opdrachtgever voorziet de volledige reconversie van de Triomf-site en de realisatie van een kwalitatief en hoogstaand vastgoedproject met een zeer gemengd functioneel karakter met een potentieel van minimum 25.000m² en maximum 50.000 m².

Het project voorziet in de volledige afbraak van de 3 gebouwen op de nummers 172, 173 en 174 van de Triomflaan.

Voor de opdrachtgever zou dit nieuwe vastgoedcomplex samengesteld kunnen worden uit een combinatie van volgende elementen:

Een commerciële **sokkel** van ongeveer 5.000 m² bestaande uit handelszaken of een cinema of een combinatie van deze 2. De samenstelling van deze ruimte kan beschreven worden als volgt:

De commerciële mix werd nog niet vastgelegd maar de volgende elementen moeten voorzien worden:

- Een verkoopruimte van ongeveer 1.500 m² om een supermarkt in te vestigen. De toegangen en leveringszone voor de handelszaken moeten mee in overweging worden genomen.
- Een sportzaal (fitness/wellnesscentrum) met een oppervlakte van ongeveer 1.500 m².

Alle handelszaken beschikken over een vrije hoogte onder het plafond van minimum 4 m.

Alle commerciële uithangborden moeten duidelijk zichtbaar zijn op de Triomflaan.

- **Een cinemacomplex³:** de inplanting op de site van een cinema van 8 tot 10 zalen, liefst op één enkel niveau (gelijkvloers). De typologie van de voorziene zalen is de volgende:
 - 1 zaal met 200 plaatsen (16 m x 20 m)
 - 2 zalen met 150 plaatsen (15 m x 17 m)
 - 2 zalen met 120 plaatsen (14 m x 17 m)
 - 1 zaal met 100 plaatsen (14 m x 16 m)
 - 2 zalen met 80 plaatsen (12 m x 14 m)

De vrije hoogte onder de kroonlijst moet 7,50 m bedragen.

De cinema moet beschikken over een foyer/bar/zone voor kassa's van 500m² (vrije

³ We zijn op dit ogenblik in contact met een cinema-uitbater voor de uitbouw van een cinema op de site.

hoogte van 5 m) en over een vipruimte van 200 m² (vrije hoogte van 5 m).

Er moet 300 m² extra (met een vrije hoogte van 3,5 m) worden voorzien voor de circulatie en de toegang tot de zalen.

De cinema zal ook een technische verdieping bevatten (300 m² - vrije hoogte van 3,5 m) en lokalen voor de voorraad, het sanitair, de verwarming, hoog- en laagspanning, meters... met een oppervlakte van in totaal 200 m².

De cinema moet beschikken over een parking met een capaciteit van 300 plaatsen.

- Een crèche van ongeveer 500 m².

Een horecazaak (restaurant) van ongeveer 500 m². Het restaurant moet niet noodzakelijk op de benedenverdieping gevestigd zijn, maar moet beschikken over een buitenoppervlakte (terras). De toegankelijkheid en zichtbaarheid moeten groot zijn, zowel voor de klanten als voor de leveranciers.

Een hotel met een capaciteit van minimum 100 kamers (ongeveer 6.500 m² bovengrondse oppervlakte). Dit hotel zal beschikken over zijn eigen installaties en een exclusieve toegang. Het uitgangspunt is ongeveer 20 kamers per niveau.

Een of meerdere appartementsgebouwen voor een totaaloppervlakte van ongeveer 25.000 à 40.000 m² bovengrondse oppervlakte. Deze gebouwen zullen voor het grootste deel residentieel zijn en moeten beschikken over een eigen ingang. Nieuwe woonconcepten zijn zeker mogelijk, als ze geïntegreerd kunnen worden in het geheel van het project. Het project moet beantwoorden aan de vraag naar woningen in de wijk. De andere voorzieningen naast de woningen (handelszaken, hotel, horeca...) moeten in ieder geval ten dienste staan van het woonprogramma en een onmiddellijke meerwaarde betekenen voor de wijk. Er zullen verschillende soorten woningen gebouwd worden (appartementen - van studio's tot 3 slaapkamers, serviceflats en/of woonzorgcentrum), die zullen beschikken over privatieve en/of gemeenschappelijke buitenruimtes.

In functie van de behoefte en de vraag, voorzien we ook dat het ontwikkelde project de conversie van een residentieel gebouw tot kantoren kan toelaten voor een oppervlakte van maximaal 10.000 m².

We verwachten een voorstel m.b.t. de inplanting van de verschillende voorzieningen en de omvang van de verschillende gebouwen die deel uitmaken van het project. Om de toegang tot de stad duidelijk aan te geven behoort de realisatie van één of meer torens tot de mogelijkheden. Deze hoogbouw past in de skyline zoals gedefinieerd in het Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling (GPDO).

In het algemeen moet intelligente architectuur ertoe bijdragen dat de oppervlakten modulair ingezet kunnen worden (twee kleine entiteiten kunnen samen geschakeld worden om er een grotere van te maken, of omgekeerd). Het ontwerp integreert het project zo goed mogelijk in zijn omgeving (met name: omgang met het 'pover' zicht op de spoorweg en de MIVB-loods aan de achterkant van de site).

Elke voorziening moet beschikken over **ondergrondse parkeerplaatsen**. De toegang tot de

kelderverdieping (inrit) kan gemeenschappelijk zijn, maar de parkingzones zijn apart. Het aantal plaatsen zal conform zijn met de regelgeving die van kracht is.

De dichtheid, de afmetingen, de mogelijkheden met betrekking tot het programma en alle andere reglementaire aspecten zullen overlegd en op punt gesteld worden tijdens de stedenbouwkundige opdracht en finaal vastgelegd door de overheden in het kader van de opmaak van het Richtplan van Aanleg (RVA) Herrmann-Debroux. De elementen die in deze Bijlage 1 vermeld staan, geven enkel het standpunt van de opdrachtgever weer.

4.2 Stedenbouwkundige en architecturale aanpak

De opdrachtgever streeft een geïntegreerde stedenbouwkundige aanpak na en een aantrekkelijk architectuurproject dat de strategische positie van de site, aan de voet van de Deltabrug, in de verf zet.

Het project moet zo ontworpen worden dat het een onafhankelijke stedenbouwkundige eenheid vormt. Tegelijk moet het project aansluiten bij zijn directe omgeving, met name wat de toegankelijkheid tot het metrostation Delta en de NMBS-spoorweghalte betreft.

Zoals aangegeven mikt het project op de integratie van hoogbouw (torens) op deze plek en zet het in op verticaliteit in de residentiële sector.

Er is bijzondere aandacht voor:

- de buitenruimtes: de publieke ruimte wordt opgewaardeerd en er zijn betere aansluitingen tussen privaat en publiek domein, voetgangers-, fietsers- en autostromen worden veiliger gemaakt
- de barrière die veroorzaakt wordt door de aanwezigheid van de spoorwegberm.

4.3 Duurzame en milieuvriendelijke bouw

Het project is onderhevig aan de EBP 2015-regelgeving en zal voldoen aan alle regels met betrekking tot de energieprestaties die van kracht zijn in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest. Er wordt ook gewaakt over duurzaam waterbeheer.

Wat betreft bouwmaterialen zal er gekozen worden voor duurzame materialen.

4.4 Mobiliteit en toegankelijkheid

De Triomflaan is een van de belangrijkste invalswegen van Brussel vanaf/naar de E411-autosnelweg. De projecten die in de wijk worden ontwikkeld, zoals de CHIREC, Universalis Park, Delta View... zullen ook de inkomende en uitgaande verkeerscirculatie beïnvloeden. Het is dus belangrijk om de mobiliteitskwestie rond de Triomf-site te integreren in het concept van het project.

Anderzijds is de site ook zeer toegankelijk met het openbaar vervoer, met name via:

- Metro Delta, lijn 5, die onder andere de verbinding verzorgt met de Europese wijk (Kunst-Wet, Schuman, Maalbeek) en met het centrum van Brussel (De Brouckère);
- het treinstation Delta (lijn S4 Merode, Aalst, Vilvoorde en lijn S7 Mechelen, Halle);
- de buslijnen 71 (Delta - De Brouckère) en 72 (ADEPS – ULB) die hun halte hebben voor de site;
- de buslijn TEC naar Waver, met halte aan de Deltaparking;
- het Delta-Villostation.

Op vijftien à twintig minuten wandelafstand, aan de Generaal Jacqueslaan, bevinden zich ook:

- het station van Etterbeek (treinen vanaf Charleroi en Dinant naar Brussel Zaventem, lijn S4, lijn S8 Ottignies, Louvain-la-Neuve, Brussel-Zuid, lijn S9 Eigenbrakel, Leuven);
- De trams 7 naar de Heizel en 25 naar Rogier.

Het project gaat resoluut voor duurzame mobiliteit en zal rekening houden met deze elementen.

Eén van de doelstellingen van de wedstrijd is om de inplanting van de toegangen tot de site te optimaliseren om een goed circulatiebeheer van zowel voetgangers, fietsers en gemotoriseerde voertuigen toe te laten.

Wat betreft de capaciteit van de parking mikt de opdrachtgever op 0,85 parkeerplaatsen en 1,5 fietsstallingen per woonst. Het toekomstig ontwerp zal het autoverkeer op de site luw houden en de wagens naar de kelderverdieping leiden, met als bedoeling de levenskwaliteit bovengronds te verbeteren.

De lokalen met de fietsstallingen zullen gemakkelijk bereikbaar zijn, beveiligd, overdekt en voorzien van laadpalen voor elektrische fietsen.

De inrichting van de parking op de kelderverdieping voorziet plaatsen voor mensen met een beperkte mobiliteit, plaatsen voor carpooling en plaatsen voor elektrische wagens met laadpalen.

Een sharing systeem van de parkeerplaatsen voor de verschillende voorzieningen (residentieel, commercieel, hotel) kan voorgesteld worden om het aantal en de bezetting van deze parkeerplaatsen te rationaliseren.

De toegang tot de commerciële en horecazone voor leveranciers met vrachtwagens moet zorgvuldig bestudeerd worden en zo goed mogelijk geïntegreerd in het gebouwencomplex.