



P-24-1106 – SCHAARBEEK – BACK – UP

Bouwaanvraag – beschrijvende nota

* aanvullingen 15 augustus 2026

1. Voorwerp van de aanvraag

Deze verklarende nota werd toegevoegd aan de aanvraag voor een bouwvergunning die door de Belgische Nationale Spoorwegmaatschappij (NMBS) werd ingediend voor het gebouw gelegen aan de Monplaisirlaan 60, 1030 Brussel, op het kadastrale perceel 2181310091/22_000.

Het project omvat een uitgebreide renovatie van het bestaande gebouw, met een oppervlakte van ongeveer 700 m² op de begane grond, evenals de bouw van een uitbreiding op de verdieping van ongeveer 370 m², waarmee de totale geplande oppervlakte op 1070 m² komt.

De interventie bestaat uit:

- het restaureren en moderniseren van een oud spoorweggebouw uit 1913;
- het gebouw aanpassen om leslokalen en kantoren voor de NMBS-beveiligingsdiensten onder te brengen;
- ervoor zorgen dat het gebouw voldoet aan de huidige behoeften op het gebied van werking, veiligheid, toegankelijkheid en energie-efficiëntie;
- het project integreren in zijn directe omgeving, rekening houdend met het spoorwegkarakter van de locatie en de nabijheid van een woonwijk.

De aanvraag betreft daarom een project voor de volledige transformatie van het bestaande gebouw, inclusief een architectonische uitbreiding, om hergebruik, duurzaamheid en functionele integratie in de activiteiten van de NMBS te waarborgen, waarbij de erfgoed- en stedenbouwkundige voorwaarden van de locatie worden gerespecteerd.

2. Wettelijke context

2.1 Monumenten en landschappen

- Het goed is niet onderworpen aan bescherming: het gebouw is noch geklasseerd, noch op de beschermingslijst vermeld en niet onderworpen aan een procedure tot bescherming.
- Het gebouw bevindt zich niet in een beschermd zone van een monument, groep of locatie die geclassificeerd of beschermd is, en valt daarom niet onder enige regulerende erfgoedbeperkingen met betrekking tot een beschermd perimeter.
- Pro memorie, in toepassing van art. 333 van het BWRO, het gebouw werd automatisch opgenomen in de inventaris van onroerende erfgoed, aangezien de bouw dateert van voor 1932. Deze bepaling is niet langer van toepassing sinds de publicatie van de inventaris, die de bescherming heeft opgeheven.
- Ondanks het gebrek aan juridische bescherming, geeft de directie monumenten en landschappen het gebouw een zekere erfgoedwaarde, verbonden met de industriële spoorwegarchitectuur van het begin van de twintigste eeuw en de relatie met het station van Schaarbeek (zie verslag projectvergadering, bijlage 12).

2.2 Stedenbouw

- Het goed was onderwerp van een sloopvergunning in 2016, deze werd geweigerd op basis van art. 333 van de BWRO die het gebouw automatisch als ingeschreven beschouwde op de bewaarlijst.
 - De locatie ligt binnen de perimeter van de ontwikkelingshub “kanaalzone”.
 - Volgens het GBP, het goed is gelegen in de zone spoorweggebied, waarvan de primaire bestemming het onderhoud en de ontwikkeling van de spoorwegfunctie is.
- Milieu



- Het goed is niet opgenomen in de inventaris van de bodemtoestand
- De Groene Wandeling situeert loopt onmiddellijk langs het gebouw
- Het bestaande gebouw vormt een natuurlijke akoestische barrière tussen de spoorlijnen en het woongebied tegenover
- De locatie is opgenomen in de biologische evaluatiekaart met een C-score (belangrijke biologische waarde).

2.3 Mobiliteit

- Langs het gebouw loopt een aftakking van de gewestelijke fietsroutes (GFR)
- Langs de Monplaisirlaan bevindt zich de fietssnelweg C36 (verbinding Brussel Noord ↔ Haren).
- De haalbaarheidsstudie Beliris (2023) voorspelt :
 - optimalisatie van de kruising van de Lambermontlaan : deze verbinding naar een fietsweg langs het spoor wordt voorzien voor dat de Monplaisirlaan begint te stijgen in de richting van de R21 ;
 - optimalisaties bestaand tweerichtingsfietspad en kenbaar maken als C36.

2.4 EPB

PROCEDURE (alle EPB-bestemmingen)	Door te sturen naar	Door te sturen naar	Door te sturen naar	Door te sturen naar
Erkend EPB-adviseur	✓	✓	✓	Facultatief
Haalbaarheidsstudie (HS)	Alle NE Bouwheer	Als Σ NGE+ZGE > 5.000 m ² Bouwheer	Als Σ NGE+ZGE > 5.000 m ² Bouwheer	/

Aangezien de oppervlakte van het gebouw < 5.000m² is een haalbaarheidsstudie niet nodig

3. Bestaande toestand

3.1 Eigendomstitel van het goed

Voorschreven goed was sedert meer dan dertig jaar eigendom van de Belgische Staat.

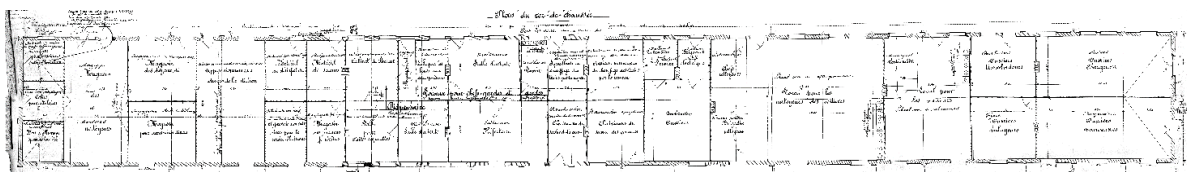
Krachtens artikel 4 van de wet van 23 juli 1926 tot oprichting van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, zoals vervangen bij artikel 3 van het Koninklijk Besluit van 30 september 1992, tot goedkeuring van het eerste beheerscontract en tot vaststelling van de maatregelen met betrekking tot deze maatschappij, werd voorschreven goed van rechtswege overgedragen aan de N.M.B.S, op 14 oktober 1992.

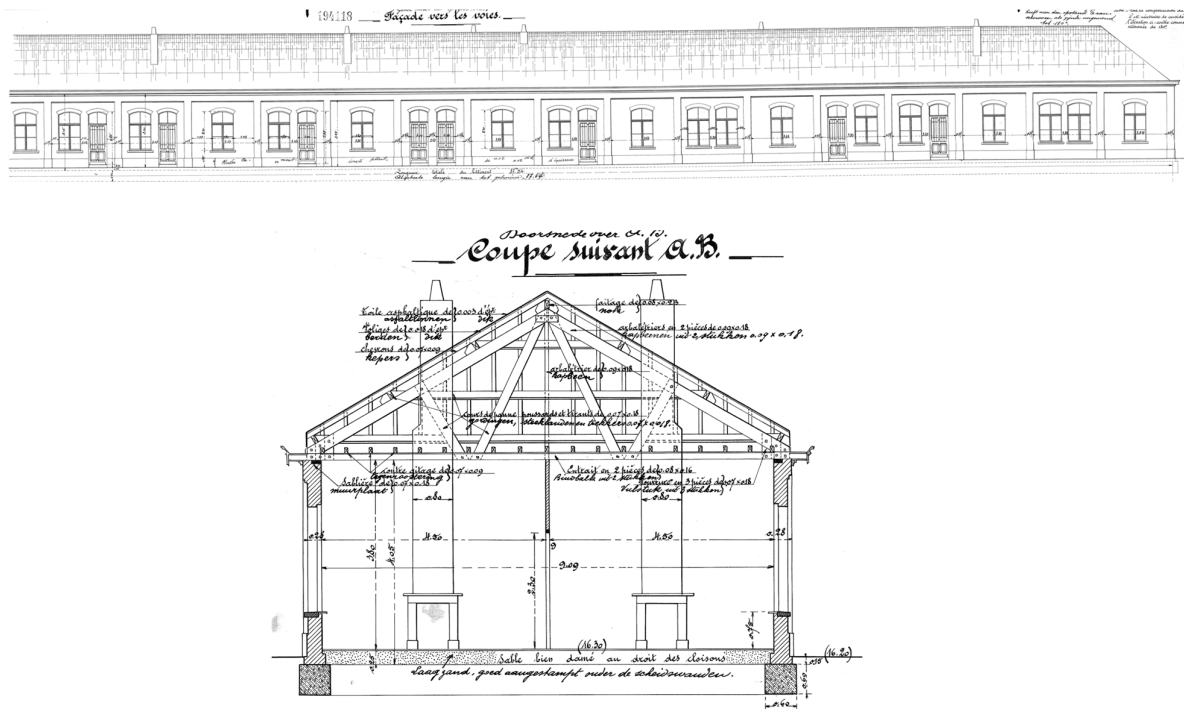
De naam van deze vennootschap werd op 1 januari 2004 gewijzigd in NMBS-Holding en op 1 januari 2014 in Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, afgekort NMBS.

3.2 Geschiedenis van het gebouw

Het gebouw, opgericht in 1913, behoort tot de gehele spoorweginfrastructuur die verbonden is met station van Schaarbeek. Ontworpen voor verschillende toepassingen, heeft het in het bijzonder onderdak gegeven aan :

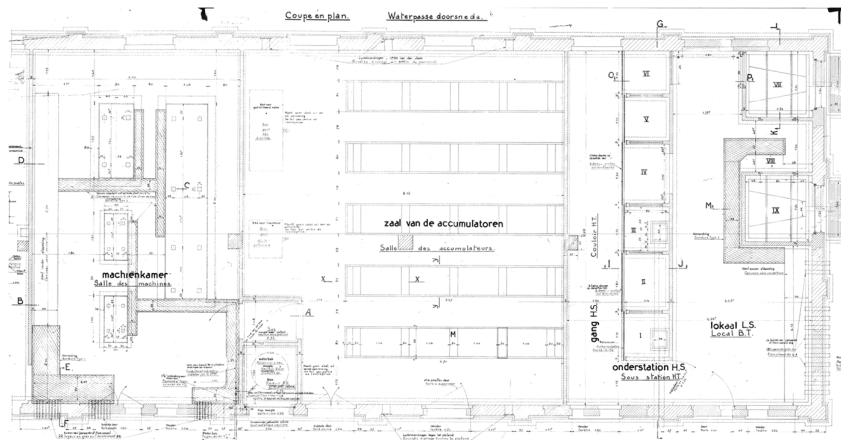
- ruimte voor diensten (refter, sanitair, werknemerskamer),
- ruimtes in functie van diensten (opslag voor diverse accessoires, kolenopslag),
- ontvangstruimtes (wachtruimte),
- evenals een dokterskabinet voor het personeel.



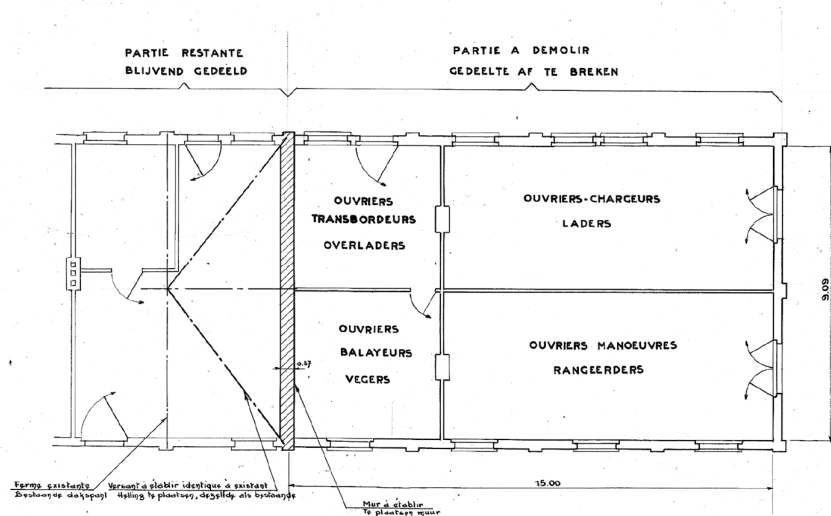


De evolutie van het gebouw kan dan als volgt worden samengevat:

- 1937 : ontwikkeling van een deel van het volume tot een onderstation, als onderdeel van de modernisering van het netwerk.



- 1951 : Sloop van vier traveeën, waardoor de totale lengte van het gebouw werd teruggebracht van 87,5 m naar 72,5 m.



- 1951–2000 : opeenvolging van onderhoudswerken en herbestemming, inclusief interventies in de refters, de verwarming, de ateliers, de magazijnen, de riolering en het dak
- Gedurende de voorbije 10 jaar : Het gebouw is buiten gebruik, de ramen dichtgemetseld, regelmatig gekraakt en verkeert nu in een gevorderde staat van achteruitgang.



3.3 Architectonische en structurele staat

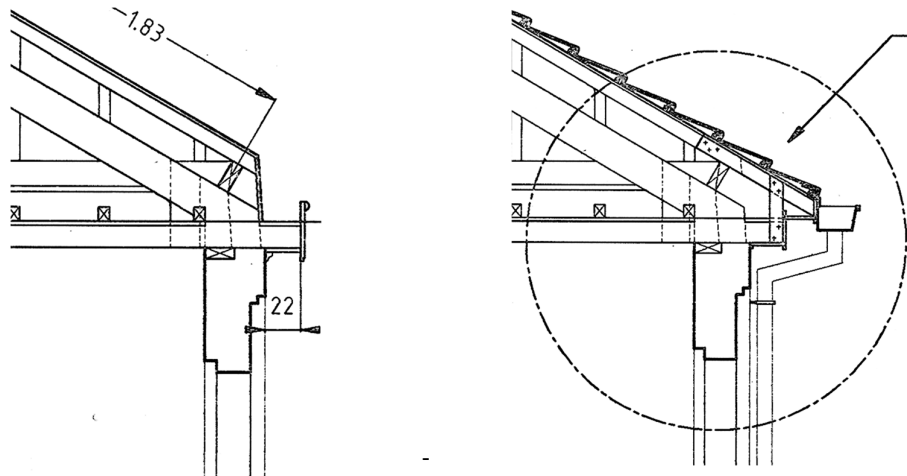
Structuur

De oorspronkelijke structuur is bewaard gebleven en bestaat uit

- Vier dragende muren in de lengte, verstevigd door een regelmatig raster van kolommen opgevuld met bakstenen met een breedte 3,80 m.
- Een houten dakgebint over de volledige lengte van het gebouw, wat voor vrijheid en flexibiliteit zorgt in het interieur

Volumétrie en dak

- Het originele bouwvolume is grotendeel gevrijwaard, met uitzondering van de longitudinale vermindering na de sloop van de vier traveeën in 1951.
- Tijdens latere ingrepen werd er een dakoversteek toegevoegd, waardoor de oorspronkelijke uitzicht van het gebouw werd aangepast. Oorspronkelijk stak alleen de kroonlijst iets uit; Tegenwoordig versterkt de oversteek visueel de massief van het dakvolume.



De oorspronkelijke asfalt dakbedekking werd vervangen door een leien dak.

Gevels

- De gevels bestaan uit:
 - Een plint uit cementering,
 - Muren uit rode bakstenen,
 - Openingen met een regelmatig ritme.
- Oorspronkelijk was de afmeting van de ramen 120×210 cm en de deuren 100×285 cm, allemaal met gebogen lateien.



- In de loop van de herbestemmingen zijn sommige vakken opgevuld, gecreëerd of aangepast, wat heeft geleid tot een heterogeniteit in het ritme van de openingen.

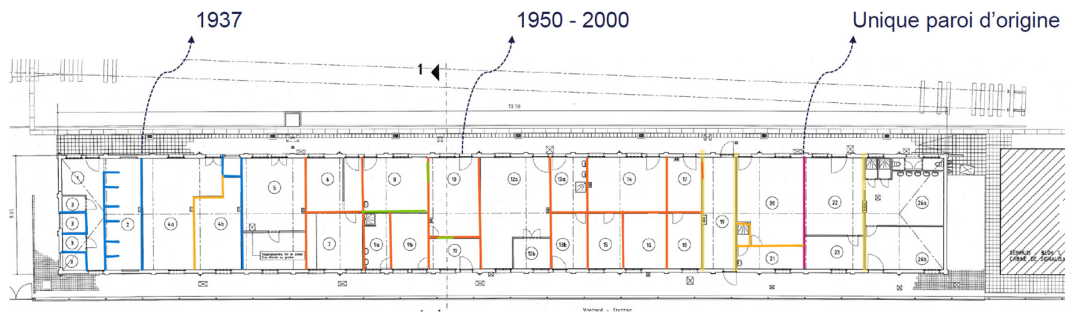


- De gevels zijn nu veel beklad, wat getuigt van de langdurige verlatenheid van het gebouw.

Intérieur



- De oorspronkelijke scheidingswanden zijn bijna allemaal verdwenen. Hun verwijdering is het resultaat van de talrijke functionele aanpassingen die tijdens de levensduur van het gebouw zijn gemaakt.



- Het interieur wordt nu gepresenteerd als een afgeschermd ruimte van een reeks kamers die niet altijd met elkaar communiceren. Het geheel is ernstig aangetast en vereist een grote interventie om een gebruiksniveau te herstellen dat past bij hedendaagse praktijken.

Stedelijke omgeving

Het gebouw maakt deel uit van een hybride stedelijke context, kenmerkend voor de koppeling tussen spoorweginfrastructuur en een traditionele woonomgeving. Gesitueerd langs de Monplaisirlaan, vormt het gebouw een lineair element aan de directe rand van het spoorwegerrein, terwijl het uitkijkt op woningen uit het begin van de twintigste eeuw. Deze specifieke positie maakt het tot een landschapsmarkering op de verbinding tussen twee verschillende stedelijke sferen : enerzijds de functionele en technische spoorwegwereld; aan de andere kant het woongebied Schaarbeek, dicht en gestructureerd.



Aan de spoorwegzijde, dat wil zeggen aan de zijkant van het gebouw, wordt het aangesloten door een aangrenzend modernistisch gebouw met twee verdiepingen. Dit sobere en orthogonale volume introduceert een contrasterende, recentere architectuurstijl, die de interpretatie van de spoorweg gebouwde front voltooit en bijdraagt aan de structurering van het industriële landschap van de locatie.



Oorspronkelijk had het gebouw een hoge zichtbaarheid vanuit de openbare ruimte, met name door:

- De breedte van de Monplaisir laan,
- Het langgerekte volume parallel aan de spoorbundel,
- en de aanwezigheid van een aaneengesloten lineaire gevel van bijna 70 meter.

Vandaag is het gebouw beperkt tot een één niveau, maar is het zicht vanuit de openbare ruimte sterk verminderd. De lineaire beplanting langs het fietspad — geïntroduceerd als onderdeel van de ontwikkeling van de Monplaisir Avenue — verbergt grotendeels de gevel. Deze visuele lijn beplanting versterkt de perceptie van de laan als een groene as, maar vermindert de aanwezigheid van het gebouw in het landschap ondanks de aanzienlijke voetafdruk.

Omgeving

Nabije omgeving sporen

Het gebied achter het gebouw was ooit een ruimte die volledig door sporen werd ingenomen. Tegenwoordig zijn deze sporen verdwenen en maken ze plaats voor een braakliggende zone, wat een aanzienlijke visuele diepte richting de spoorbundel biedt. Deze ruimte blijft echter moeilijk te benutten en kan geen extra gebruik bieden zonder grote ingrepen, vanwege de aanwezigheid van talrijke kabels, zowel ondergronds als aan de oppervlakte, die met de spoorweginstallaties zijn verbonden.



Omgeving kant Monplaisierlaan

Het voorkant wordt begrensd door de gevel van het gebouw en de afsluiting die het spoorwegterrein van de openbare ruimte scheidt. Deze tussenruimte, nu bezwaard door spontane vegetatie, is een plek



die bevorderlijk is voor kraken en daden van delinquentie, wat het beeld van verlatenheid van het gebouw versterkt. Deze situatie is voornamelijk het gevolg van:

- het gebrek aan zicht vanaf de laan door de dichte en hoge begroeiing langs het fietspad ;
- de terugtrekking van het gebouw ten opzichte van de straat, waardoor een verlaten ruimte ontstaat die moeilijk te monitoren is;
- de aanwezigheid van een lichtmetalen barrière waar gemakkelijk kan overgesprongen worden.



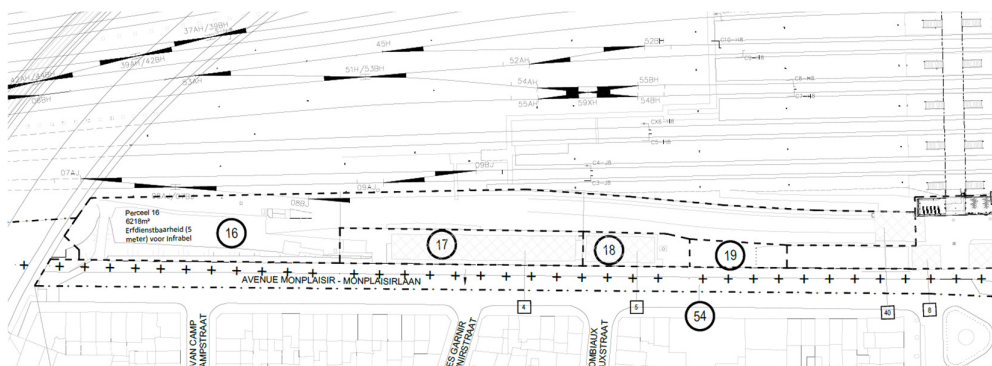
Het gebrek aan sociale controle, gecombineerd met deze hoekjes-en-kantjesconfiguratie en het gebrek aan onderhoud van de omgeving, veroorzaakt een gevoel van onveiligheid en draagt bij aan de geleidelijke verslechtering van het imago van de locatie.

4. Ontwerp

4.1 Kenmerken van het project

Het gebouw is kadastraal gekend onder op het kadastrale perceel 2181310091/22_000. De omliggende percelen hebben geen kadastraal nummer en zijn openbaar domein.





16	Bijsporen / Van Infrabel naar NMBS	62	18	SNCB/NMBS
17	Erfdienstbaarheid (5 meter) voor Infrabel	12	70	SNCB/NMBS
	Dienstgebouw / Van Infrabel naar NMBS			

Rond het gebouw zal een zone van 1500m² opnieuw aangelegd worden (voetpaden rond het gebouw, parkeerplaatsen, oprit, groenzone).

4.2 Programma

Het project voorziet een volledige herbestemming om te voldoen aan punctuele, flexibele en evolutieve behoeften van NMBS. Het gebouw vormt een ondersteunende infrastructuur, om de continuïteit van beveiligingsdiensten te waarborgen, actief 24u/24 en 7 dagen op 7, voor het geval de hoofdgebouwen tijdelijk niet beschikbaar zijn.

Naast deze functie zal het gebouw ook vaker worden gebruikt voor opleidingen van het personeel.

Het gebruik ervan zal daarom punctueel en tijdelijk blijven, zonder permanente bezetting.

Kantoorruimtes

Het gebouw herbergt 85 werkposten, verdeeld over twee afzonderlijke verdiepingen. Op het gelijkvloers, de ruimtes zijn bewust open en royaal van formaat om maximale flexibiliteit in gebruik te garanderen en om een soepele communicatie tussen de verschillende afdelingen te bevorderen.

Op de verdieping, een afzonderlijk eilandbureau is toegewezen aan een specifieke dienst, terwijl een flexibele organisatie behouden blijft.

Het algemene doel is niet om de ontwikkelingen te bevriezen, aangezien het gebouw ad hoc en niet permanent wordt gebruikt, en de toepassingen waarschijnlijk in de loop van de tijd zullen evolueren.

Ruimte

Er is een gezellige ruimte ingericht, bestaande uit een pauzeruimte en een uitgerust keukentje, zodat het personeel een plek heeft om uit te rusten en samen te komen. Deze ruimte is op een weloverwogen manier gedimensioneerd, rekening houdend met het niet-permanente karakter van de bezetting van het gebouw. Het doel is daarom niet om een refter in strikte zin te creëren, maar om een adequaat comfortniveau voor de teams te garanderen tijdens hun incidentele aanwezigheid op het terrein.

Daarnaast is er op de begane grond een koffieruimte gepland. De ligging, dicht bij de kantoren, maakt het gemakkelijk toegankelijk en maakt snelle pauzes mogelijk, zonder dat je de hoofdruimte hoeft te bereiken.

Vergaderzaal

Er is een vergaderruimte voor ±20 personen beschikbaar voor interne vergaderingen en trainingen. De ruimte bevindt zich boven, vlakbij de keuken, waardoor het makkelijker is om pauzes te nemen en te socializen tijdens trainingen en vergaderingen.

Dienstruimtes

De dienstruimtes omvatten:



- vestiaires,
- sanitair,
- circulatieruimte,

Deze functies zijn samengebracht in het noordelijke deel van het gebouw, direct bij de hoofdingang, waardoor de arbeiders een intuïtieve route hebben : ingang → vestiaires → toegang tot kantoren. De technische ruimtes bevinden zich op de eerste verdieping, in het midden van het gebouw, wat zorgt voor een efficiënte verdeling van de technische installaties op de twee niveaus en een directe nabijheid van het platte dak behoudt, waar een deel van de apparatuur is ondergebracht.

Het oppervlak dat aan technische ruimtes is toegewezen, is bijzonder belangrijk, omdat beveiligingsdiensten afhankelijk zijn van een aanzienlijk volume aan IT-infrastructuur en communicatiesystemen die essentieel zijn voor de continuïteit van hun missies. Deze faciliteiten vereisen specifieke, veilige en aangepaste ruimtes, wat de omvang van de technische ruimtes in het project rechtvaardigt.

Buitenopslagruimte en ruimtes voor dienstvoertuigen

Buiten is er een ruimte gereserveerd voor het opslaan van apparatuur (DISC, CCTV op een aanhangwagen) evenals de acht parkeerplaatsen voor dienstvoertuigen.

4.3 Interventie op het bestaande volume

Behoud en sloop

Het project omvat de volledige sloop van de interieurinrichting, om het gebouw aan te passen aan zijn nieuwe functies en maximale flexibiliteit te waarborgen. Aangezien bijna alle binnenmuren niet origineel zijn, sluit deze aanpak aan bij de historische logica van het gebouw, dat altijd is gerenoveerd volgens de opeenvolgende behoeften van de NMBS. Het doel is om een vrij plan te creëren dat een evoluerende organisatie van ruimtes mogelijk maakt.

De gevels worden zoveel mogelijk in hun oorspronkelijke staat gerestaureerd. Het project omvat:

- Recuperatie en reiniging van de originele baksteen om de textuur en kleur te onthullen,
- Restauratie plint in cementering,

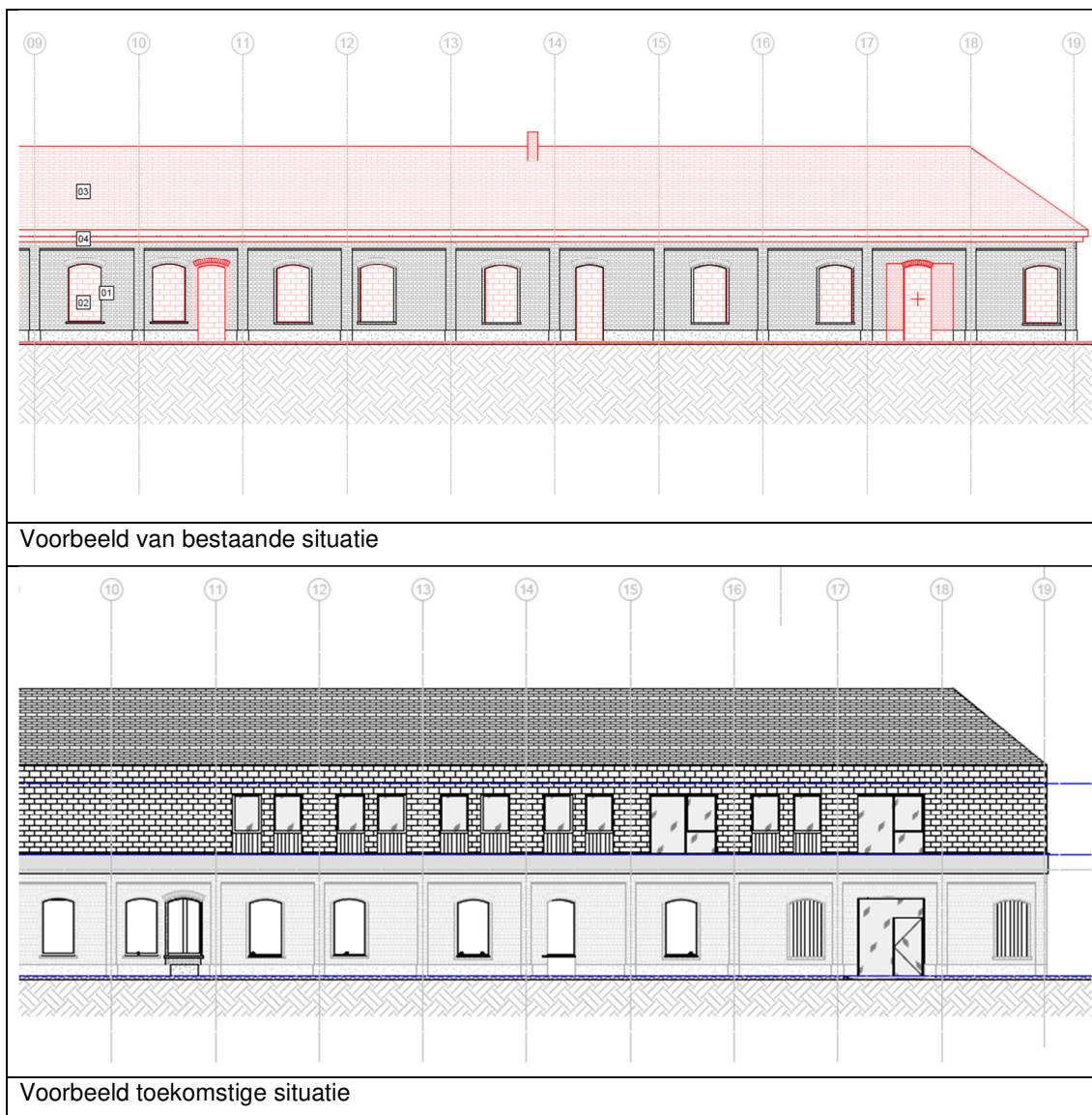
Voor het huidige programma is het niet noodzakelijk het gebouw uit te breiden over de volledige lengte, het project stelt een plaatselijke ingreep voor: volledige afbraak van het bestaande dak, met de creatie van een uitbreiding ter hoogte van een deel van het gebouw, en een plat dak op het andere deel, voorzien van zonnepanelen en andere technische uitrustingen. Op termijn behoort een bijkomende uitbreiding ook nog tot de mogelijkheden.

Traveeën

De oorspronkelijke traveeën vormen een belangrijk onderdeel van de architectuur van het gebouw. Het project heeft als doel de samenhang, leesbaarheid en ritme te herstellen die kenmerkend zijn voor deze gevels.

Heropening en restauratie van de oorspronkelijke traveeën

- Het heropenen van de ramen, die nu gesloten zijn, en de installatie van nieuw buitenschrijnwerk die de boogvorm van de latei respecteren.
1. Verwijdering van heterogene invullingen en transformaties, om een homogene en getrouwe weergave van het historische gebouw te herstellen.



Aanpassingen schrijnwerk

Veel oude deuren of ramen komen niet langer overeen met het huidige gebruik.

Ze zijn daarom aangepast volgens de volgende principes:

- Gabarit oude schrijnwerk te behouden.
Volledige of gedeeltelijke vulling door middel van een gedifferentieerd materiaal, licht teruggetrokken, waardoor de oude opening gelezen kon worden en deze een eigentijdse functie kreeg. (zie § materiaal)

Nieuwe hoofdingang

Een van de bestaande deuren, gelegen aan de zijde van de Monplaisir laan, is verbreed en opnieuw uitgerust om de nieuwe hoofdingang te worden.

Deze interventie maakt het mogelijk om :

- verduidelijken van de hiërarchie van toegangen,
- maakt de ingang zichtbaar en herkenbaar vanuit de openbare ruimte,



- Verbetering van de functionaliteit en de flow

4.4 Uitbreiding

Volume en gabarit

1. De uitbreiding is voorzien aan de Noordzijde van het gebouw, op de plaats van het gedemonteerde dak. Deze keuze maakt het mogelijk om het gabarit op natuurlijke wijze te verbinden met die van het naburige modernistische gebouw, terwijl het optimale zonlicht van het platte dak aan de zuidkant behouden blijft, bedoeld om de fotovoltaïsche panelen te huisvesten.

Het volume van de uitbreiding werd bepaald op basis van verschillende criteria:

- Voorzien van de benodigde oppervlakken voor de interne werking van het gebouw ;
- Het voorstellen van een samenhangende architectonische geheel door de geest van het oorspronkelijke dak opnieuw te interpreteren : De uitbreiding is ontworpen als een eigentijdse extrusie van dit dak, met hellende hellingen identiek aan die van het oorspronkelijke dak;
- Behouden van een visueel evenwicht tussen historisch volume en hedendaagse toevoeging.

Om een massief effect te vermijden, is de uitbreiding iets naar achteren geplaatst van de gevels van het bestaande gebouw. Deze verschuiving maakt het mogelijk om de interventie te verlichten en het onderscheid tussen oud en nieuw te versterken, terwijl een harmonieuze overgang wordt gegarandeerd. Deze wens wordt ook versterkt door de toevoeging van een perifere band rond de gehele omtrek van het bestaande gebouw. Deze laatste heeft verschillende functies:

- Het maakt het mogelijk om de thermische brug die inherent is aan de aansluiting van de verlenging te behandelen met de bestaande die van binnenuit geïsoleerd is ;
- Het doet denken aan de oude kroonlijst, die al overhing,
- en het zorgt voor een duidelijke en leesbare verbinding tussen de bestaande en de hedendaagse uitbreiding.

Het deel van het gebouw dat geen uitbreiding kent, is bedekt met een plat dak, bedoeld om de fotovoltaïsche panelen en technische apparatuur te huisvesten, terwijl de mogelijkheid tot verdere ontwikkeling bij verandering behouden blijft.

Om de afwerking van het bestaande gebouw — nu zonder het oorspronkelijke dak — te waarborgen, werd een borstwering voorzien op de dakrand. Deze borstwering heeft dezelfde hoogte van de vensterbanken van de uitbreiding en gebruikt hetzelfde materiaal, waardoor een visuele samenhang en formele continuïteit ontstaat tussen het bestaande en de uitbreiding.

Stramien en openingen

De uitbreiding neemt het stramien van het historische gebouw over, gekenmerkt door regelmatige overspanningen van 3,80 m, gedragen door bakstenen pilaren. Dit stramien dient als een gemeenschappelijke leidraad voor zowel de organisatie van het plan als voor de compositie van de gevels, om de hedendaagse interventie te verankeren in de oorspronkelijke constructieve logica.

Deze aanpak garendoert :

- een natuurlijke continuïteit tussen het bestaande volume en de uitbreiding,
- een harmonieuze lezing van de ritmes van de gevel,
- een constructieve samenhang die latere interventies en de evolutie van het gebouw faciliteert.

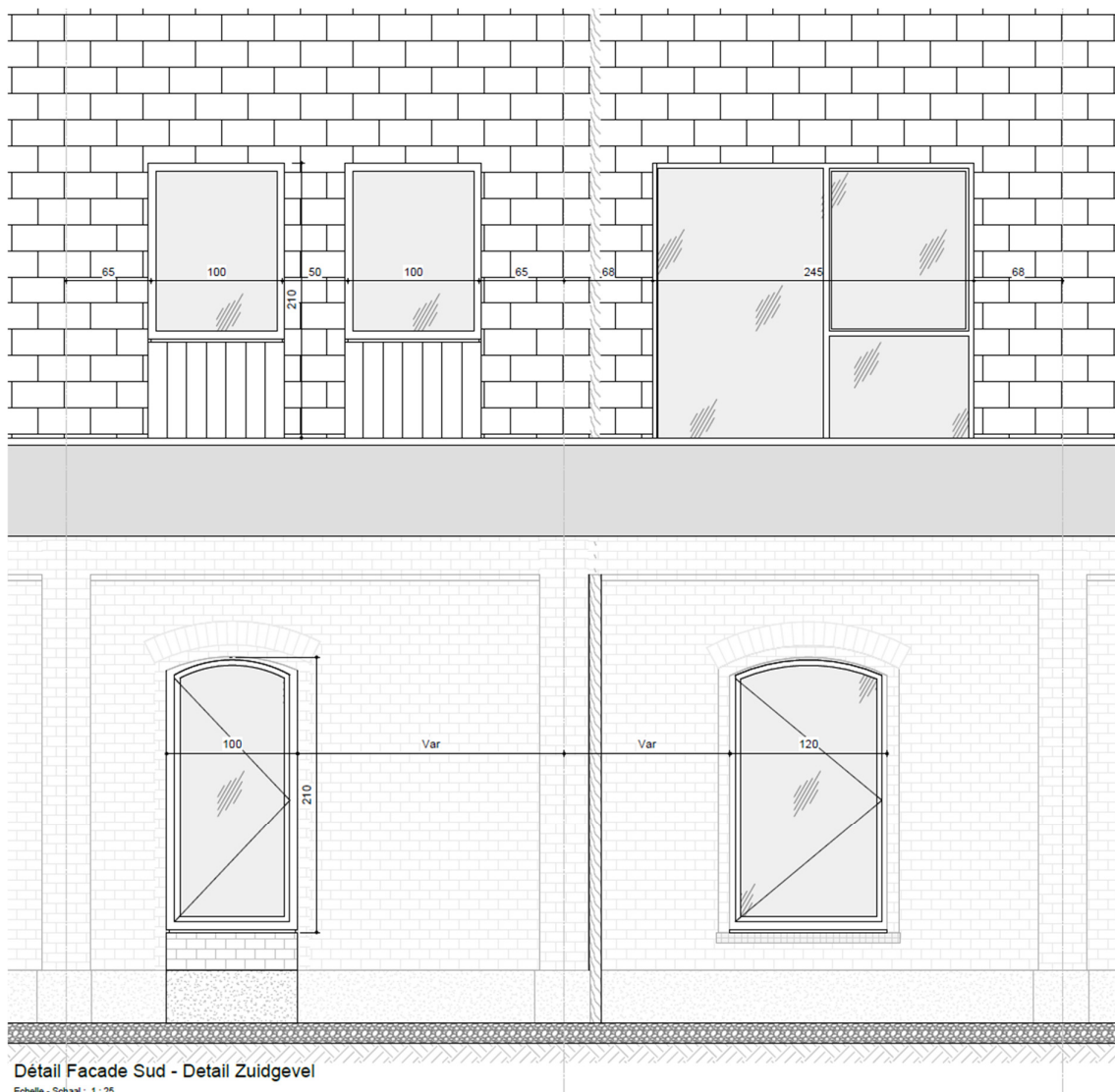
Concreet hebbe de openingen van de uitbreiding afmetingen die lijken op die van de bestaande (100 × 210 cm) en zijn ze per stramien van 2 verdeeld, zoals bij de hoofdgevels van het oorspronkelijke gebouw. Hun indeling is afgestemd op de bestaande openingen om een precieze visuele verbinding te garanderen.

In kantoorruimtes wordt een massieve opvulling toegevoegd aan het onderste deel van de ramen. Deze is gemaakt van een duidelijk ander materiaal en is licht teruggetrokken, waardoor de karakteristieke verhoudingen van de originele traveeën kunnen worden afgelezen.



In de vergaderruimte en de ruistruimte krijgen de openingen ruimere afmetingen, wat een eigentijdse uitstraling biedt en toch in lijn blijft met het bestaande raster. Deze aanpassing maakt het mogelijk om meer licht en gebruikskwaliteit toe te voegen zonder de ritmische samenhang van het gebouw te verstoren.

Evenzo is de toegangsdeur op de begane grond in dezelfde stijl voorzien en sluit aan bij deze vergrote verhoudingen, waardoor een harmonieuze weergave van alle openingen in de gevel wordt gegarandeerd.



Materiaal

De materiaalkeuze is bedoeld om het hedendaagse karakter van de uitbreiding te bevestigen en tegelijkertijd deel uit te maken van de logica van een extrusie van het bestaande dak. Het doel is om een samenhangend, leesbaar en respectvol geheel van het oorspronkelijke gebouw te creëren.

De aangenomen principes zijn als volgt:

- Buitenbekleding met vezelcementleisteek, die zowel de gevels als het dak van de uitbreiding bedekt.

Dit materiaal zorgt voor formele continuïteit met het oorspronkelijke hellende dak, terwijl het duidelijk onderscheidt van de eigentijdse interventie van de gerestaureerde bakstenen sokkel.

1. Houten bardages gebruikt als begeleidend element:



- o voor de vensterbanken van de verlenging,
- o voor de gedeeltelijke opvulling van de bestaande openingen,
- o voor de borstwering.

Deze behandeling creëert een visuele verbinding tussen het oude en het nieuwe. Het hout wordt thermobehandeld en voorgrijs gemaakt, wat esthetische stabiliteit na verloop van tijd garandeert. Het is een eenvoudig materiaal, dat veel wordt gebruikt in traditionele bouw en in hedendaagse projecten — net als leisteen.

1. Gecoördineerde tinten en texturen, met de voorkeur voor antraciet- en grijstinten met een matte afwerking. Deze keuzes benadrukken de bestaande rode bakstenen, terwijl ze de hedendaagse identiteit van de uitbreiding bevestigen.
1. De perifere band, bedoeld om de overgang tussen de bestaande en de uitbreiding te waarborgen, wordt behandeld in dezelfde antracietkleur als de leisteen. De soepele afwerking verduidelijkt het lezen tussen oude en nieuwe interventies.

4.5 Architecturale kwaliteit

Dialogo tussen spoorwegerfgoed en hedendaagse uitbreiding

De architectuur van de uitbreiding neemt een bewust afgemeten en respectvolle houding aan, met als doel het oorspronkelijke industriële karakter te volgen zonder het te reproduceren of ermee te concurreren. Deze dialoog is gebaseerd op verschillende principes:

- Veronderstelde differentiatie: de uitbreiding verschilt van het baksteenvolume door hedendaagse materialen, strakkere lijnen en een bewust minimalistische uitdrukking.
- Structurele continuïteit: het raster van de bestaande traveeën wordt als basis van de compositie gebruikt, wat zorgt voor een constructieve harmonie tussen de twee volumes.
- Consistentie van de daken: het schuine dak van de uitbreiding interpreteert de oorspronkelijke silhouet, terwijl het aangrenzende platte dak de technische apparatuur op een onopvallende manier huisvest.
- Respect voor de oorspronkelijke openingen: De restauratie van de oorspronkelijke traveeën op de begane grond en de samenhangende verhoudingen van de openingen van de uitbreiding zorgen voor een evenwichtige continuïteit tussen de bestaande en de nieuwe.

Op deze manier biedt het project een complementaire lezing tussen het oude en het nieuwe: het bestaande wordt benadrukt, en het geheel vormt een samenhangende eenheid die de kwaliteit van de locatie versterkt.

Flexibiliteit

Het gebouw is ontworpen als een volledig aanpasbaar gereedschap, in staat om de evolutie van de operationele behoeften van NMBS op korte, middellange en lange termijn te ondersteunen.

Dit aanpassingsvermogen is gebaseerd op een fundamenteel principe: een vrije plattegrond over het hele gebouw.

Dankzij het ontbreken van beperkende structurele afscheidingen is het mogelijk om elk type ruimte eenvoudig te herinrichten: kantoren, trainingsruimtes, ondersteuningsruimtes, maar ook technische ruimtes, waarvan het oppervlak kan worden vergroot of verkleind afhankelijk van toekomstige behoeften.

Dit vermogen om te evolueren wordt versterkt door het ontwerp van de uitbreiding zelf: door strikt af te stemmen op het bouwkader van het gebouw, kan het indien nodig gemakkelijk worden verlengd. De eenvoudige en modulaire architectuurtaal van de interventie maakt ook toekomstige uitbreiding mogelijk.

De combinatie van een volledig flexibel plan, niet-vaste ruimtes en een schaalbare uitbreiding maakt het gebouw een veerkrachtige en aanpasbare infrastructuur, die effectief kan voldoen aan de behoeften van de diensten van SNCB, nu en in de toekomst.



4.6 Inrichting van de omgeving

Ingang

Ingang voetgangers

De hoofdingang van het gebouw is aangelegd aan de zijde van de Monplaisirlaan, om directe en intuïtieve toegang te bieden aan personeel dat van het station of de parkeerplaats komt.

Momenteel heeft het gebouw verschillende oude deuren ter hoogte van de gevel, zonder hiërarchie of echte hoofdingang. Het project corrigeert deze situatie door een nieuwe ingang te creëren die duidelijk te herkennen is en leesbaar is vanuit de openbare ruimte.

Ingang voertuigen

Voor dienstvoertuigen is de toegang via de bestaande ingang, die op zijn huidige locatie blijft. Deze toegang voldoet al aan de operationele behoeften van de locatie en vereist geen significante aanpassingen.

Het trottoir en zebrapaden langs de Avenue Monplaisir zijn al aangelegd om overgangen nabij deze toegang veiliger te maken. Daarom is verdere herontwikkeling niet nodig.

Parkeren

De locatie profiteert van uitzonderlijke bereikbaarheid voor de zachte weggebruiker, dankzij de aanwezigheid van verschillende vervoersmiddelen binnen een directe straal van ongeveer 200 meter. Station Schaerbeek, dat in minder dan twee minuten te voet bereikbaar is, is het belangrijkste toegangspunt voor NMBS-personeel, dat vooral de trein gebruikt voor hun thuis- en werkreizen. Het station wordt ook bediend door verschillende tram- en buslijnen, waardoor een directe verbinding is met de omliggende wijken en de rest van Brussel.

Het project voorziet in de ontwikkeling van acht parkeerplaatsen exclusief voor SNCB-dienstvoertuigen. Deze plaatsen zijn gereserveerd voor de operationele behoeften van de technische en beveiligingsteams.

Het personeel heeft weinig tot geen parkeergelegenheid nodig op het terrein, aangezien het woon-werkverkeer voornamelijk per trein of openbaar vervoer zal plaatsvinden, aangezien station Schaerbeek en aangrenzende buslijnen in de directe omgeving liggen. In geval van een eenmalige behoefte heeft het personeel al toegang tot de parkeerplaats bij station Schaerbeek, waardoor de autocapaciteit op het terrein niet groter wordt.

Wat de zacht weggebruiker betreft, heeft het personeel toegang tot de beveiligde fietsparkeerplaats bij station Schaerbeek, die minder dan twee minuten lopen verderop ligt. Deze infrastructuur garandeert veilige en geschikte parkeergelegenheid voor dagelijks fietsverkeer.

Zo reageert de organisatie van de parkeerplaats op een evenwichtige manier op de werkelijke behoeften van het gebouw, rekening houdend met de bestaande infrastructuur en maakt deel uit van een duurzame mobiliteitsaanpak.

Toegang PBM

Het gebouw is exclusief voor NMBS-personeel en verwelkomt geen externe bezoekers. In deze context zijn er geen plannen om op het perceel een PRM-parkeerplaats te ontwikkelen.

Medewerkers met verminderde mobiliteit hebben echter twee volledig functionele toegangswijzen:

1. Met het openbaar vervoer, het treinstation Schaerbeek en de bushaltes bevinden zich in de directe nabijheid van de locatie.
1. Met privévoertuigen, gebruikmakend van de PBM-plaatsen op de parkeerplaats van station Schaerbeek, toegankelijk voor het personeel en op korte afstand van het gebouw.

In beide gevallen is de openbare ruimte voldoende ontwikkeld en doorlopend om een comfortabel pad mogelijk te maken: brede wegen, veilige oversteekplaatsen, beperkte hoogteverschillen en geen grote obstakels tussen het station en de ingang van het gebouw.



Binnen is het gebouw ontworpen om volledig toegankelijk te zijn, dankzij vlakke verkeersregeling, onbelemmerde paden en indelingen, waardoor alle medewerkers, inclusief mensen met beperkte mobiliteit, soepel gebruik van de ruimtes mogelijk maken.

Veiligheid

Gezien de opslag van gevoelige apparatuur en de aanwezigheid van specifieke apparatuur in het gebouw, wordt er bijzondere aandacht besteed aan het beveiligen van de locatie en is deze op verschillende niveaus georganiseerd:

- Versterkte afsluiting, beperkte ongeautoriseerde toegang tot het terrein en beschermde dienstvoertuigen die achterin geparkeerd stonden.
- 1. Het vrijmaken van logge groene gebieden, waardoor doorzichten vanuit de openbare ruimte toegankelijk kunnen worden en de sociale controle wordt versterkt (zie § Dialoog met de openbare ruimte)

Deze interventies verminderen situaties die onveiligheid bevorderen aanzienlijk en verbeteren de stedelijke perceptie van de locatie, terwijl ze bescherming garanderen die is aangepast aan het gebruik van de SNCB.

Beplantingen

De locatie heeft nu ongecontroleerde spontane vegetatie, maar de grote aanwezigheid van begraven en oppervlaktekabels beperkt de mogelijkheid om op een gestructureerde manier in te grijpen in alle omgeving sterk.

De landschapsinrichting richt zich daarom op gebieden waar het technisch mogelijk is, dat wil zeggen waar de beplanting de integriteit van het gebouw, de veiligheid van de locatie of het bestaande kabelnetwerk niet beïnvloedt.

In deze beplante gebieden, het project voorziet:

- inheemse soorten en onderhoudsarme lokale soorten, lage struiken die biodiversiteit bevorderen terwijl ze zichtbaarheid behouden en overmatige verduistering vermijden.

Op de rest van het terrein, waar technische beperkingen groot zijn, heeft een drainerende steenslag de voorkeur. Deze oplossing garandeert zowel de doorlaatbaarheid van de grond, de stabiliteit van de



oppervlakken als de beperking van onderhoud, terwijl een samenhangend beheer van de omgeving in deze spoorwegcontext wordt gegarandeerd.

Vegetatie geïntegreerd in de architectuur

Gelet op de aanwezigheid van fotovoltaïsche panelen en technische apparatuur kozen we niet voor de installatie van een groen dak. Om dit gebrek aan begroening op het dak te compenseren en groen terug te brengen in de architectonische compositie van het project, wordt een specifieke oplossing voorgesteld:

- visueel verlengen van het volume van de uitbreiding door twee portieken toe te voegen;
- deze twee portiek verbinden door klimplanten;

Dit systeem maakt het volgende mogelijk:

- gedeeltelijk de technische apparatuur op het dak verbergen,
- introduceren van een verticale vegetatie geïntegreerd in de architectuur,
- om het ritme van de traveeën van het gebouw te verlengen,
- en om bij te dragen aan de vergroening van de locatie, door een vleugje groen te brengen dat zichtbaar is vanuit de openbare ruimte.

Beheer regenwater

Het hemelwater wordt volledig opgevangen en geleid naar een hemelwaterput van 20 m³ (zie bijgevoegd document) bedoeld om het interne gebruik van het gebouw te dekken. De overloop van deze tank zal naar de riool worden gevoerd, omdat het onmogelijk is om natuurlijke infiltratiebekkens op het perceel te creëren (de bodem bestaat uit verhardingen en de grote aanwezigheid van spoorwegkabels, begraven en aan het oppervlak, maakt ondergrondse werkzaamheden niet mogelijk).

Aan de andere kant wordt al het afvoerende water van de voetpaden direct in de grond geïnfiltreerd, dankzij het systematische gebruik van doorlatende oppervlakken. Dit systeem maakt het mogelijk om de afvoer naar het rioolnetwerk zo veel mogelijk te beperken, gezien de beperkingen van de locatie.

Groen dak

Aangezien we bezig zijn met renovatie (ondersteuning wordt gedaan op de bestaande muren en funderingen) - is er een belastingslimiet, vandaar dat er niet werd geopteerd voor een groendak in combinatie zonnepalen.

Dialoog met openbare ruimte

Om de relatie tussen het gebouw en de Monplaisirlaan te verbeteren en tegelijkertijd een veiligheidsniveau te garanderen dat is aangepast aan het spoorwegterrein, voorziet het project in verschillende gerichte interventies:

- Verwijdering van de niet verzorgde vegetatie in de ruimte tussen het openbare domein en de gevel, om het uitzicht te openen en de leesbaarheid van het gebouw te verbeteren.
- Vervanging van het bestaande hek door een meer kwalitatief hek dat beter geïntegreerd is in de openbare omgeving. Het project stelt voor hetzelfde model te gebruiken als het "Documentatiecentrum", gelegen aan de andere kant van station Schaarbeek, om visuele samenhang en een beveiligingsniveau te waarborgen die aansluiten bij de eisen van het spoorwegterrein.

Om de zichtbaarheid vanuit de openbare ruimte te vergroten en de sociale controle te verbeteren, zou een aanvullende interventie — maar buiten het kader van het project — noodzakelijk zijn. Het zou een kwestie zijn van het behouden van de vegetatie van het openbare domein langs het fietspad, maar het beperken in hoogte, om te voorkomen dat het een visueel scherm vormt.

Zo'n ingreep zou de gevel van het gebouw weer zichtbaar maken vanaf de laan, waardoor de onopvallende gebieden die tegenwoordig onveilige situaties bevorderen, worden verminderd.

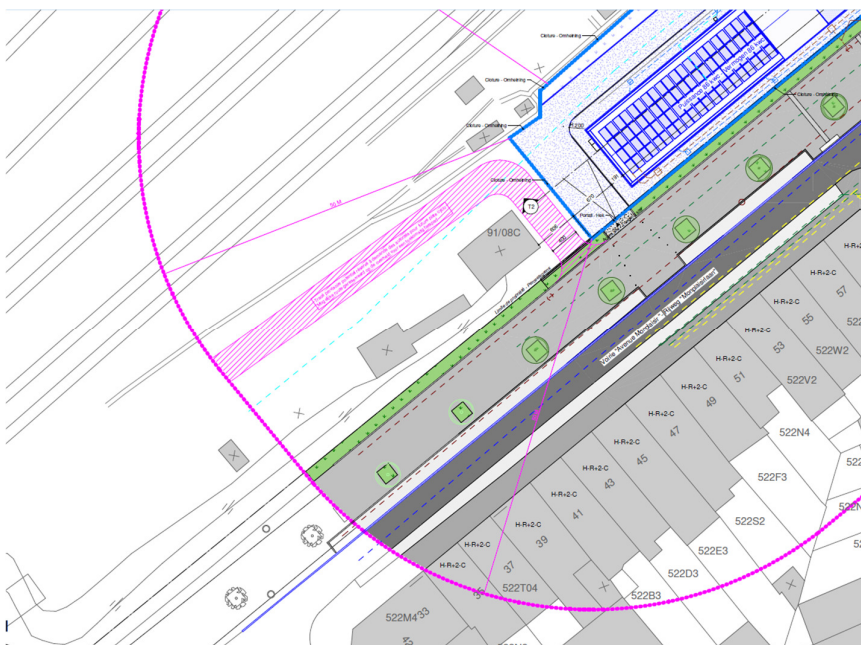
Deze maatregelen maken het mogelijk het gebouw volledig te integreren in zijn stedelijke omgeving, om de visuele aanwezigheid te verbeteren en de rol ervan in de structurering van het gebouwde front langs de toekomstige route van de cyclostrade te consolideren.



Project voor de fietssnelweg

De locatie is direct geïmpacteerd door de toekomstige route van fietssnelweg **C36**, die langs de spoorlijnen zal lopen en de verbinding zal vormen tussen Brussel-Noord en Haren. Om de continuïteit van deze infrastructuur te bevorderen en de leesbaarheid te optimaliseren, stellen we voor om de ingang tussen Avenue Monplaisir en het toekomstige fietspad langs de wegstroken te plaatsen, direct naast de ingang van het bestaande terrein.

Het gebouw en de geplande ontwikkelingen beïnvloeden niet het terrein dat nodig is voor de fietssnelweg en vormen geen belemmering voor de toekomstige realisatie.



Aanpalend gebouw rechts – voormalig seinhuis

In de toekomst zal dit gebouw opgenomen worden bij Train World.



6. Conclusie

Het werk schendt op geen enkele manier de rechten van de aanpalende burenen.

Dezen aanvraag is gecommuniceerd aan de mede-eigenaren van het goed waarop het werk gepland is

(Een kopie van de kennisgeving is toegevoegd).