



**ONTWERP VAN RICHTSCHEMA
VOOR DE WIJK VAN HET STATION BRUSSEL-ZUID
'HET WOONVRIENDELIJKE STATION'**

Advies van de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie

23 juni 2015

Gelet op de adviesaanvraag door de Regering op 1 juni 2015, met toepassing van artikel 7 van het Brussels Wetboek van Ruimtelijke Ordening;

Gelet op het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 25 maart 2010 betreffende de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie;

Gelet op de betekening van de goedkeuring, in eerste lezing, door de Regering, op 30 april 2015, van het ontwerp van Richtschema Zuid, hierna genoemd 'ontwerp-RS';

Is de Commissie op 4, 9, 16 en 23 juni 2015 samengekomen.

Na de vertegenwoordiger van de Regering gehoord te hebben, evenals de ontwerpers van het Richtschema, brengt de Commissie op 23 juni 2015 volgend advies uit:

Pagina 1 van 7

De Commissie dankt de Regering omdat ze haar het ontwerp van Richtschema voor de wijk van het station Brussel-Zuid ter advies voorgelegd heeft.

Algemene opmerkingen

De Commissie heeft kennis genomen van het ontwerp-RS en van zijn basisoriënteringen (pp. 20 en 21) met betrekking tot de toekomstige ontwikkeling van de wijk.

Ze spreekt zich in deze fase hoofdzakelijk uit over Staat 1. Het lijkt immers voorbarig dat de Commissie zich over Staat 2 uitspreekt, zolang Staat 1 niet duidelijk in uitvoering is.

Ze staat positief tegenover het feit dat de verschillende analysedimensies in aanmerking genomen worden: het RS integreert immers zowel de internationale schaal (station als eerste Belgische stoppunt voor de treinen van Parijs en Londen, Amsterdam, ...) als de gewestelijke (bijzondere spreiding en typologie van de verschillende stations in het BHG) en de lokale (samenhang tussen het station en de aanpalende wijken).

De Commissie steunt de benadering waarbij men vertrekt van de open ruimten als vector voor ontwikkeling, maar dringt aan op programmavermenging met huisvesting in een sleutelpositie (concept van het bewoonde station').

De Commissie suggereert om in het document een inhoudstafel op te nemen, wat de lezing zou vergemakkelijken.

Ze betreurt dat voor dit RS geen publieksraadpleging plaatsvond, terwijl het GewOP dit wel voorziet.

Statuut van het Richtschema

Het Richtschema kadert in een al bestaande dynamiek: het wil projecten van de bestaande private en openbare actoren samenvoegen. Het weerspiegelt een onderhandelingsproces.

Het RS bepaalt een gemeenschappelijk kader dat in enkele grote lijnen de uitdagingen vastlegt voor de verschillende actoren. De Commissie stelt vast dat bepaalde projecten in dit kader geëvolueerd zijn (zoals de projecten van Atenor en van Eurostation).

De Commissie benadrukt dat de 4 grote lijnen (blz.20 en 21) door alle actoren gedeeld moeten worden en dat ze op langere termijn moeten blijven gelden.

Ze vraagt dat het RS de mogelijke interactie met de projecten in de onmiddellijke omgeving bestudeert (Biestebroek, stadscentrum voorbehouden voor voetgangers, ...).

Rekening houdende met het feit dat een Richtschema het resultaat is van een onderhandelingsprocedure,

blijft het document over bepaalde aspecten algemeen, terwijl het over andere zeer specifiek is.

De Commissie denkt dat een goedkeuring van dit RS in deze fase belangrijk is als stevig fundament voor de grote oriënteringen die men wil bestendigen. Ze is van mening dat de tekst de elementen waaraan niet te tornen valt omdat ze een voorwaarde vormen voor het welslagen van het project, nog sterker mag beklemtonen.

Uitvoering van het Richtschema

Het document stelt onder meer dat *“de begeleiding van het richtschema vooral bestaat uit een permanente monitoring van de evolutie van de programmatische projecties in het interventiegebied, voor STAAT 1 per direct en voor STAAT 2 vooruitlopend op de ontwikkelingen. Zo zal de verdeling van de globale programmatische doelstellingen voor de knooppunten voor wonen / voorzieningen / kantoren worden geanalyseerd en bijgewerkt gedurende de verschillende fasen van de ontwikkelingen”*..

De Commissie beschouwt de goedkeuring van het Richtschema-Zuid als een extra stap in een lang proces waar de actie van de (federale, gewestelijke en gemeentelijke) overheden en die van de privésector gecoördineerd zullen moeten worden.

De Commissie twijfelt aan de opportuniteit van de lange termijn begeleiding van het proces door de projectontwerper. Ze is van mening dat de administratie (BPB en MSI) hiervoor zouden moeten instaan.

De permanente monitoring van de evoluties die in het RS voorzien worden, zal belangrijk zijn. De Commissie acht een grondige kennis van het vastgoed in het gebied essentieel, want vastgoedbeheer vormt de kernhefboom van elk stadsproject.

Ze suggereert om voortaan een regelmaat en procedures vast te leggen voor de actualisering van het Richtschema, als garantie dat dit kader tijdens het vervolg van het proces de referentie blijft. Ze is immers van mening dat de basisprincipes van het RS niet onderhandelbaar mogen zijn. Zo is het volgens haar belangrijk om bijvoorbeeld via het BBP op regelgevend niveau de grote opties te bepalen die bestendig moeten worden. Aangezien deze regels niet evolutief zijn, dient nagedacht te worden over de perimeters en over de termijnen van die BBP's. Intensief overleg met de betrokken gemeenten en gebruikers (onder meer de bewoners) is hiervoor uiteraard fundamenteel, net als de transparantie van de debatten.

A. Specifieke opmerkingen

Openbare ruimten

In het ontwerp van Richtschema wordt het volgende onderstreept: *“Het station is aan alle kanten open en de vloer van het station strekt zich uit in de openbare ruimte, in de vorm van een ontmoetingsplatform. Die oppervlakte is een ‘capabele’ ruimte, die de impact van het station uitbreidt en die op deze manier de mogelijkheid biedt om nieuwe relaties te laten ontstaan tussen de bebouwde ruimtes, de grond, de nieuwe ontwikkelingen en de wijken”*.

De Commissie staat achter de idee die in het Richtschema ontwikkeld wordt, dat de openbare ruimte op zo'n drukke plek het fundamentele element is van waaruit de gebouwde volumes bepaald worden. Bovendien valt het onder de verantwoordelijkheid van de overheid en kan het dus als hefboom dienen voor de herwaardering en de uitvoeringskalender.

De Commissie waardeert de inspanning om de openbare ruimte tussen de verschillende niveaus en naar de naastliggende wijken open te trekken. Deze transparantie zal de inschakeling van de stationsbuurt in de stad mogelijk maken.

De Commissie merkt op dat het landschapsplan zich vooral toespitst op de inschakeling van de wijk in de Zennevallei. Ze vraagt bijzondere aandacht voor de straten die loodrecht op de vallei uitkomen, want zij zijn doorslaggevend voor de verbinding tussen het station en de omringende wijken. Deze transversale verbindingen zijn complexer tot stand te brengen, want ze vergen de samenwerking van alle actoren, zowel de particuliere als de openbare.

De Commissie merkt op dat in de sector achter het station de mogelijkheid van een ondergronds station bepalend geweest is voor de definitie van de temporaliteit (lange termijn ontwikkeling), van de stadsstructuur en van de verdeling tussen openbare en bebouwde ruimten.

De Commissie vraagt om samen met de NMBS-verantwoordelijken te verduidelijken of voor deze verstedelijking onteigeningen nodig zijn. Indien ja, stelt ze voor om met de betrokken partijen een beheerplan op te stellen om een herhaling van voorbije ervaringen te voorkomen.

Programmering

Het ontwerp-RS gaat uit van het feit dat de vermenging met een sterk woningaanbod tegelijk een opportuniteit en een middel voor de omvorming van het stationsgebied kan worden.

De Commissie deelt deze idee. Ze moedigt de idee van het Bewoonde Station aan, evenals de ambitie van het RS om de programmering van de buurt in evenwicht te brengen door er huisvesting aan toe te voegen. Het lijkt haar echter dat het uitvoeringsschema voorrang geeft aan de realisatie van kantoren en dat huisvesting op de tweede plaats komt. De woningen lijken 'bijkomstig' of 'ondergeschikt' ten opzichte van de kantoren. Ze stelt dat het belangrijk is om in deze buurt op zeer korte termijn een aantal woningen te realiseren dat minimaal nodig is voor een goed evenwicht tussen de functies in deze buurt, zodat een dynamiek ontstaat die positief is voor de buurt in haar geheel.

De Commissie realiseert zich dat dit programma, dat huisvesting gunstig gezind is, deels mogelijk gemaakt wordt door de verzadiging van de kantorenmarkt. Ze merkt op dat het RS kadert in de doelstellingen van het GPDO-ontwerp dat een verdichting van de stedelijke activiteiten en functies rond de multimodale transportknooppunten aanbeveelt. Ze verdedigt dus de noodzaak om dit streven naar de uitbouw van een bewoond station op termijn in stand te houden, zelfs als de kantorenmarkt zich herontplooit. Ze benadrukt de noodzaak om de toekomstige gebouwen te kunnen omschakelen naar andere functies.

De Commissie vestigt de aandacht op het feit dat een goed samengaan van de woonfunctie met het

transportknooppunt specifieke aandacht zal vergen voor de overlast die dit laatste met zich brengt.

De Commissie pleit eveneens in het voordeel van een onderzoek naar vernieuwende huisvestingsconcepten. Immers, een evenwichtige aanwezigheid van de verschillende types van woningen is belangrijk voor de inschakeling van de buurt in de stad. Bovendien dient het woningaanbod aangevuld te worden met de voorzieningen die nodig zijn voor de goede werking van deze nieuwe ontwikkelingen: kinderdagverblijven, scholen, culturele ruimten, ... Het gaat onder meer ook over het creëren van wijken waar 'kinderen toegelaten' zijn.

In diezelfde orde van ideeën vraagt de Commissie om KMO's in de lage skyline te integreren, die zouden kunnen bijdragen tot de animatie en de creatie van banen in de buurt.

De Commissie deelt de mening dat de Vierhoeken bestemd moeten worden voor activiteiten die tot de leefbaarheid van de buurt bijdragen. Via een bestemming als overdekte markt kan het uitzonderlijke erfgoedkarakter van de ruime oppervlakte van de grote Vierhoeken opgewaardeerd worden. De Commissie heeft bedenkingen bij het monofunctionele karakter van de voedingshal. Ze suggereert om deze hal multifunctioneel te maken, zodat de interacties met de diversiteit aan activiteiten in de wijk gestimuleerd worden. Bovendien benadrukt ze de noodzaak om specifieke akoestische maatregelen te treffen tijdens de bouw of de renovatie van de gebouwen om, enerzijds, het openbaar gebruik van deze gebouwen te optimaliseren en, anderzijds, de verenigbaarheid van de verschillende functies in dit gebied te verzekeren.

De Commissie acht de afbraak van het RSZ-gebouw voorbarig, want het is er gekomen als gevolg van het BBP Frankrijk van 1996. Ze vindt immers dat de korte levensduur van dit gebouw problemen zou stellen qua milieu (grijze energie, enz. ...).

Overigens deelt ze de visie van het RS om een doorgang te maken van het station naar de Rossinilaan en dus naar het gemeentehuis. Deze doorgang zou er kunnen komen als het bestaande gebouw verbouwd wordt.

Mobiliteit

De Commissie vraagt de verdieping van het mobiliteitsplan en de actualisering van het plan Iris 2. Het houdt immers geen rekening met de grote projecten die langsheen het Kanaal voorzien worden (Biestebroeck, Slachthuizen, ...) en in het ontwerp van GPDO aangekondigd worden. Ze vraagt een impactstudie.

Ze vraagt ook dat de uitvoering van het mobiliteitsplan volgens een beredeneerde chronologie verloopt.

1. Regulering van het stroomopwaarts verkeer

Het Richtschema *“beoogt ... de verschillende modi van het openbaar vervoer te versterken en wederzijds te integreren, zodat een in Brussel ongekend intermodaal knooppunt ontstaat, van plaatselijke tot internationale schaal”*. Het benadrukt ook dat *“het mobiliteitsproject is gebaseerd op een eenvoudig, maar noodzakelijk concept: de stad begint bij de Grote Ring en niet bij de Kleine Ring. De beperking van het verkeer naar de wijken is een basisvoorwaarde voor alle mobiliteitsmaatregelen die in het stationsgebied*

worden genomen. De aanleg van de transitparking en de inrichting van de Industrielaan met een shuttlebus op een eigen weggedeelte zijn onontbeerlijk om een rustiger ontmoetingsplatform te creëren. Daarom moeten de eerste maatregelen die worden genomen daarop betrekking hebben.”. Het RS bepaalt ook dat, “om de P+R-pendelbus nog aantrekkelijker te maken en het gebruik van de transitparking geloofwaardig te maken, de mogelijkheid onderzocht dient te worden om een vrije busbaan aan te leggen aan beide zijden van de Industrielaan, die daardoor een autoprofiel zou krijgen van 2 x 1 banen”..

De Commissie heeft grote bedenkingen bij de regulering van het stroomopwaarts verkeer om opstoppingen in de buurt van het Zuidstation te vermijden, zonder enige voorafgaandelijke impactstudie. Het is ook verwonderlijk dat er geen rekening gehouden wordt met de projecten in de omgeving, zoals het verkeersvrij maken van het stadscentrum en een eventuele toekomstige aanleg van de Kleine Ring.

De Commissie vreest overigens dat de zowel kwantitatieve als kwalitatieve toename van het openbaar vervoer niet volstaan in verhouding tot de geplande schrapping van een groot aantal autorijstroken, vooral gezien de voorziene verdichting van het gebied.

Bovendien verbaast de Commissie zich erover dat in dit RS zo weinig rekening gehouden wordt met het GEN, en vooral met zijn binnenstedelijke dimensie. Ze vindt dat het GEN een belangrijker plaats verdient in het RS.

Men kan ook het feit noteren dat Brussel-Zuid met zijn statuut als internationaal station en als unieke HST-toegang in het Brusselse Gewest een zekere toestroom van het autoverkeer zal blijven aantrekken waarmee dus rekening gehouden moet worden (kwalitatieve kiss & ride en behoud van een minimale autotoegankelijkheid). Bovendien moet ook rekening gehouden worden met de leveringen en moeten de mogelijkheden van een modale verschuiving onderzocht worden.

Tegelijk dient de transfer tussen de andere vormen van openbaar vervoer en het station vlot te verlopen (rekening houdend met de verplaatsing van soms zware en lastige bagage, kinderwagens, enz.).

Zoals voorzien wordt in het GemOP van Anderlecht, dat onlangs goedgekeurd werd door de Regering, zal de Industrielaan een echte stadslaan worden. Daarom heeft de Commissie vragen bij het nut van een eigen bedding op die plaats en bij de capaciteit van de Barastraat om het verkeer op te vangen zoals door de ontwerpers van het R voorzien wordt.

Indien men de mobiliteitsprincipes die in dit RS beschreven worden wil realiseren, dan is het noodzakelijk om alternatieven, zoals bijvoorbeeld, de transitparking die voorgesteld wordt maar die niet vermeld wordt in het 'P+R' plan dat onlangs door de Regering goedgekeurd werd, te laten uitvoeren.

2. Eindstations van reisbussen

Het RS verdedigt de idee om de terminus van de reguliere reisbussen op een site buiten de stationsbuurt te vestigen.

De Commissie vraagt dat op gewestelijk vlak een oplossing gevonden wordt om de private busmaatschappijen voor lange afstand reizen te vestigen, die uit de buurt geweerd zouden worden. Ze

moeten een alternatieve locatie krijgen met een correcte verbinding met de stad, temeer omdat het aantal maatschappijen voor langeafstandsbusreizen toeneemt. De Commissie suggereert dat de aanleg gekoppeld wordt aan de overstapparking die aan de Ring voorzien wordt.

3. Overdektestraat

De ruimte van de Overdektestraat is vandaag gewijd aan het vervoer. Het is een oncomfortabele ruimte, tegelijk ruim en smal. Deze grote ruimte onder de spoorweg loopt nochtans langsheen het hele station en vormt een verbinding met de grote Vierhoek die binnenkort heraangelegd zal worden. Zodra trams, taxi's en bussen geweerd zijn, kan de Overdektestraat een architecturaal gegeven op zich vormen: een meesterlijk voorbeeld van de opwaardering van openbare ruimte in de stationsbuurt.

De Commissie vindt dit nieuwe statuut van de Overdektestraat interessant: een nieuwe openbare ruimte, bevrijd van alle verkeer. De straat zal zo een verbindingselement vormen tussen de verschillende ruimten in de wijk en in het bijzonder tussen het station en de grote Vierhoeken.

Erfgoed

De Commissie stemt in met de optie om zoveel mogelijk de bestaande erfgoedrijckdom te behouden, met name de elementen van het station en het coherente geheel van de werken in verband met de Noord-Zuidverbinding van architecten Blomme en Petit, hierin begrepen het Postsorteercentrum en de twee Vierhoeken.

De Commissie vestigt de aandacht op het belang om de vergezichten te behouden die in de 19e eeuw gecreëerd werden. Ze adviseert om de as 'Kleine Ring / gemeentehuis van Anderlecht' beter te benadrukken, die gevormd wordt door de as van de Jamarlaan (67 m breed) en van de de Fiennesstraat (20 m). Ze vraagt om dus het gebouw te schrappen op de tunnelingang van de tram, in het midden van de Jamarlaan, zoals in het RS voorzien wordt.

Met betrekking tot het tracé van het oude Grondwetplein, dat aan weerskanten van de kleine Vierkanten lag, vraagt ze om de rooilijn van het voormalige huizenblok Argonne, Jamar, Europaesplanade te behouden, die zich voortzet in de rooilijn van het huizenblok, Jamar, Zelfbestuurstraat, Zuidlaan.