

BRUSSEL ZUID

ONTWERP VAN HET RICHTPLAN VAN AANLEG

Informatief luik

ONTWERP
06/05/2021

BRUSSEL ZUID
RICHTPLAN VAN AANLEG

INFORMATIEF LUIK

RICHTPLAN VAN AANLEG BRUSSEL-ZUID

INHOUD

INFORMATIEF LUIK

I/ HISTORISCHE CONTEXT EN BESTAANDE SITUATIE

BRUSSEL-ZUID: DE GROTE CONSTRUCTIEBAKENS	P. 6
1.DE GROTE FASES VAN DE GESCHIEDENIS VAN DE WIJK	P. 8
2. DE ONTWIKKELINGEN IN DE OMGEVING	P. 12
A. Naar het zuiden toe	
B. Kuregem	
C. Voetgangerszone Stadscentrum	
D. Project Grondwet	
E. Revitalisering van het stadsweefsel	
3. PERIMETER, DIAGNOSE EN UITDAGINGEN	P. 16
A. Perimeter	
B. Diagnose	
C. Doelstellingen en uitdagingen	

II / VAN HET RICHTSCHEMA TOT HET RICHTPLAN VAN AANLEG

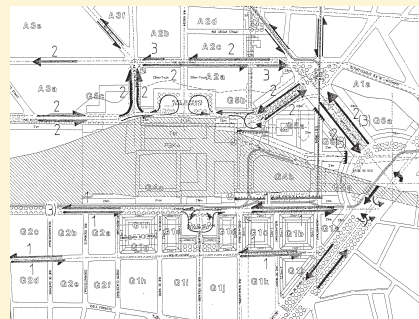
1. HET RPA/ EEN NIEUW GEWESTELIJK INSTRUMENT	P. 22
2. EVOLUTIES EN INVARIANTEN VAN HET RICHTSCHEMA	P. 24

I/ HISTORISCHE CONTEXT EN BESTAANDE SITUATIE

Brussel-Zuid

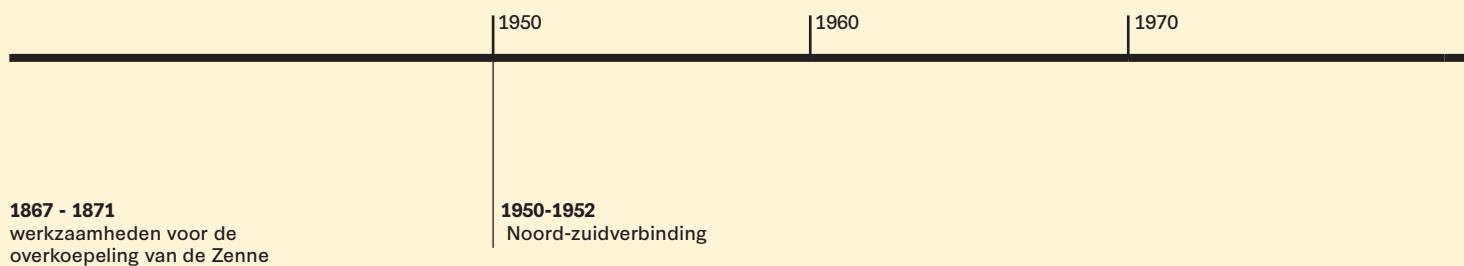
De grote mijlpalen in de ontwikkeling van de wijk

1991



Ontwikkelingsschema voor de omgeving van het Zuidstation

Ministerie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (J. de Salle en Ch. Frisque)



1840
Bogaardenstation



1869
inhuuldiging Brussel-Zuid



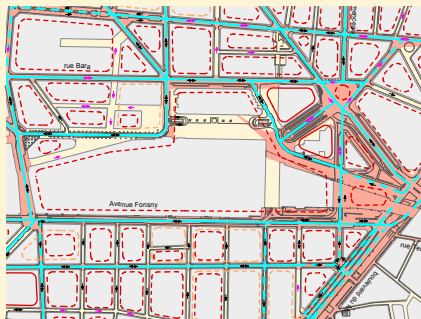
1952
terminus >
doorsteekstation



1961
Zuidertoren



2009



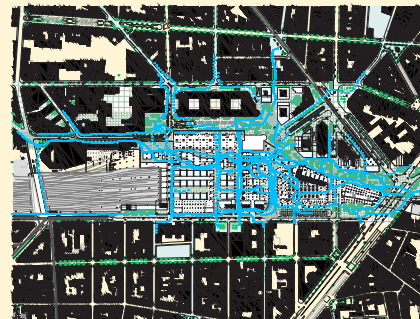
Stedenbouwkundige studie van het station Brussel-Zuid in de context van de wijken
- Eurostation (arsis bvba)

2012



Oriëntatienota voor de ontwikkeling van de Zuidwijk
Januari 2012-update juni 2012
- ATO

2016



Goedkeuring van het richtschema voor de wijk van het Zuidstation
- ATO -Brussels Hoofdstedelijk Gewest (AUC, NFA, BBS, egis, 8.18, Transsolar, Bollingeret Grohmann, Encore)

14 janvier 2016
goedkeuring van
het richtschema

1990

2000

2010

2020

1991
ontwikkelingsschema voor de omgeving van het Zuidstation

2009
stedenbouwkundige studie van het station Brussel-Zuid in de context van de wijken

2018
lancering van het RPA voor de sector Brussel-Zuid

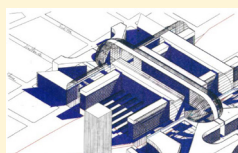
2008
Masterplan van het Zuidstation

2013
het Gewest neemt de touwtjes weer in handen

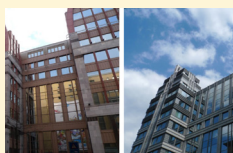
2014
stopzetting van het project Eurostation

2008
lancering van het project Grondwet

1991
komst van de hst



1990 - 2000
ontwikkelingsproject voor een tertiaire sector



2010
project V van Jean Nouvel



1. De grote historische fases van de wijk

De wijk van het Zuidstation heeft verschillende radicale stedenbouwkundige evoluties doorgemaakt die het station mee geïsoleerd hebben van de nabije omgeving en die het afgescheiden hebben van de naburige wijken. Het station kreeg nooit meer de mogelijkheid om zich open te stellen naar de buitenwereld. De administratieve architectuur van het grondgebied heeft echter de slagkracht binnen deze pool beperkt. Er werden al aanzienlijke inspanningen geleverd voor het verbeteren van de integratie van het Zuidstation in zijn stedelijke context. Deze inspanningen waren echter nog niet groot genoeg om van deze integratie een succes te maken. Sinds het begin van het decennium 2010 zien we een vermenigvuldiging van grote vastgoed- en transportprojecten die een omkadering vereisen.

1840: het Bogaardenstation

Tijdens de 19de eeuw droeg de groei van de stad als gevolg van het nieuwe statuut van Brussel hoofdstad en door de opkomst van de industrialisering bij tot een radicale transformatie van de stad. Twee elementen werden bepalend:

- de aanleg van het kanaal tussen Brussel en Charleroi, voltooid in 1832, dat het bassin van Henegouwen en de koolsteenmijnen verbindt en dat sterk zal bijdragen tot de industriële ontwikkeling van Brussel en Kuregem in het bijzonder;
- de ontwikkeling van de spoorweg, parallel met de as van het kanaal, in de vlakste zones van de stad.

Het eerste station op de lijn Brussel-Bergen, het Bogaardenstation, werd in 1840 gebouwd in het stadscentrum, op 400 meter van de Grote Markt. Het was gelegen op de site van het oude klooster van de Bogaarden, het huidige Rouppeplein, en vormde in die tijd al een verbinding tussen België en Frankrijk. Op Belgisch niveau was het de eindhalte van de treinen die uit Bergen, Charleroi en La Louvière kwamen.

1869: het station van Auguste Payen

Het Bogaardenstation geraakte al snel verzadigd en had vaak te kampen met overstromingen. Daarom werd het een paar honderd meter opgeschoven, tot buiten de Vijfhoek, naar het grondgebied van Sint-Gillis. Dit nieuwe eclectische en monumentale station uit 1864 werd ontworpen door Auguste Payen. Het is nog altijd een eindstation. Het nieuwe station aan het 'Grondwetplein' dat dienst deed als voorplein vormde een magistrale toegangspoort tot de stad. Het station maakte echt deel uit van het stadsweefsel en het was zichtbaar vanaf de Zuiddreef (de huidige Stalingradlaan). De uitspringende portiek bood een uitzicht op de ingang vanaf de uiteinden van de Argonnestraat. In de omgeving van dit nieuwe station werden een heel aantal wegen parallel en haaks op de spoorlijnen aangelegd, en



Fragment van de plankaart van Victor Besme (circa 1865)



Plattegrond NGI uit 1930 van de wijken rond het Zuidstation

deze vormden een dambordpatroon dat vandaag nog zichtbaar is. De huizenblokken langs de kant van Sint-Gillis werden volledig vernieuwd. Er werden herenhuizen en landhuizen in neoklassieke stijl gebouwd om er hotels, handelszaken en arbeiderswoningen in onder te brengen.

1901 -1952: de Noord-zuidverbinding

In 1900 was het eindstation Auguste Payen reeds verzadigd. Op dat moment telde Brussel twee eindstations, een in het zuiden en een in het noorden. Als gevolg van het drukke verkeer en de wens om het centrum van Brussel beter te bedienen wierp het idee van een spoorwegverbinding tussen beide stations zich op. Het project van de noord-zuidverbinding komt dan op tafel te liggen. Het duurde nog 50 jaar voor de noordzuidverbinding het levenslicht zag. Deze werken leidden tot de volledige afbraak van het Zuidstation van Auguste Payen dat in 1952 vervangen werd door een functioneel gebouw dat 150 meter meer naar achter werd neergezet ten opzichte van het vorige station. Het nieuwe gebouw in de gele Fauquembergbaksteen, uitgerust met een horlogetoren, schrijft zich in in een samenhangend geheel van infrastructuren dat door de stad loopt. De architecten zijn Yvan Blomme en Fernand Petit. De Noord-zuidverbinding bepaalde een nieuwe organisatie van het station. De sporen bevinden zich op 6 meter boven het maaiveld en strekken zich in de vorm van een viaduct uit in de richting van het stadscentrum. Onder het viaduct bevinden zich handelszaken en een overdekte straat (de voormalige Argonnestraat) waar de tramsporen worden geïnstalleerd. Het stationsplein is verdwenen. Het viaduct vernietigt het stedelijk weefsel dat het station centraal plaatste. Het station verliest zijn leesbaarheid. Het heeft nu twee gevels, naar het oosten en naar het westen gericht, aan weerskanten van het spoorwegviaduct. Er kwamen twee grote wegen langs beide kanten van de Noordzuidverbinding, vanaf de kleine ring, de Frankrijkstraat en de Fonsnylaan. Oorspronkelijk waren het kleine wegen die de wijken bedienden. In dezelfde periode (1948) werd de Zenne, grens tussen de gemeenten Sint-Gillis en Anderlecht, ter hoogte van dit deel van het grondgebied overkoepeld. Ze loopt van de Veeartsenstraat onder de Frankrijkstraat en het Baraplein. Deze grote stedenbouwkundige werkzaamheden en evoluties gingen gepaard met verschillende vastgoedprojecten (vooral langs de kant van Anderlecht). Het belangrijkste was de Zuidertoren (1962-1967), symbool van moderniteit. Met zijn 150 meter hoogte (38 verdiepingen) is het nog altijd de hoogste toren van het land.

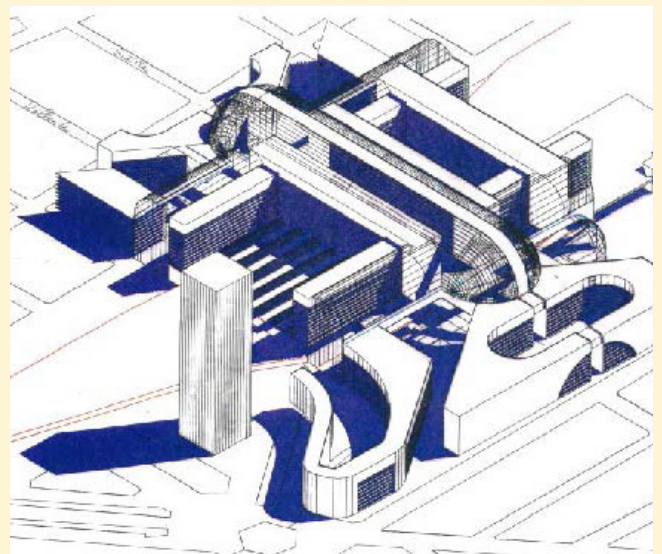
Tweede helft van de 20ste eeuw

Na de Tweede Wereldoorlog en in versneld tempo vanaf de jaren 1960 verlieten bedrijven het dichtbebouwde stadscentrum dat zich niet echt leende tot uitbreidingen. Ze verhuisden naar het westen, naar industriezones, met name langs de Industrielaan, of ze verdwenen. Door de deïndustrialisering verschenen er heel wat braakliggende industrieterreinen. Het economische en sociale verval van de wijken van de observatieperimeter werd ingezet. In deze periode bleef het stadsweefsel evolueren. De herinrichting van de kleine ring vanaf de jaren 60 met het oog op een autosnelweg creëerde een diepe kloof tussen de omgeving van het Zuidstation en het stadscentrum. Tussen 1970 en 1980 leidden de graafwerken voor de metro tot de afbraak en de heropbouw van heel wat gebouwen.

1990-2010: de komst van de HST

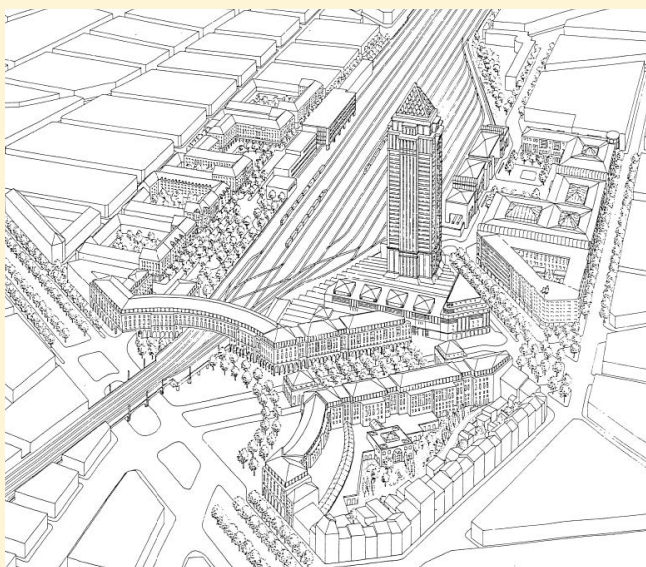
1991: het ontwikkelingsschema

De wil om de ontwikkelingen als gevolg van de hogesnelheidstreinen te omkaderen heeft het Gewest ertoe aangezet te beginnen met de uitwerking van een "ontwikkelingsschema voor de omgeving van het Zuidstation" (auteurs: J. de Salle, Ch. Frisque). Het ontwikkelingsschema sluit aan bij de ambitie om Brussel te voorzien van een zakenwijk in de onmiddellijke nabijheid van het HST-station en om op deze plek een ware toegangspoort te creëren om bezoekers te verwelkomen. Het schema omvat de wil om een "extravert" station te creëren waardoor op lokale, gewestelijke en internationale schaal de vruchten geplukt kunnen worden van de aanwezigheid van de HST. Het schema voorziet een versterking van de huisvesting in de Merodestraat en de zijstraten, evenals de creatie van een tertiaire pool. Een deel van de visie van het Ontwikkelingsschema werd vertaald in verschillende bijzondere bestemmingsplannen (BBP), waaronder het BBP "Wijk van de Fonsnylaan 1", dat de herontwikkeling omkadert van de vier huizenblokken tussen de Fonsnylaan en de Merodestraat. In deze BBP's worden twee publieke pleinen die voorgesteld werden door het Ontwikkelingsschema (Victor Hortaplein en Marcel Broodthaersplein) kleiner gemaakt en van vorm veranderd. Het Schema beval ook de uitwerking aan van een operationeel instrument, gebaseerd op het model van de Franse 'société d'économie mixte' (SEM). In eerste instantie moest deze tool alle studies sturen die nodig waren om over te gaan tot de operationele fase om dan in een tweede tijd de operationele uitvoering te sturen (aankopen, leefbaar maken, doorverkopen met een omkadering van programma en architecturale kwaliteit). Deze aanbeveling werd gevolgd door de publieke overheden en ze richtten de maatschappij Brussel-Zuid op (die intussen geliquideerd werd). Perspectief van het project van het HST-station door de NMBS op basis van de visie als luchthaventerminal.



Perspectief van het project van het HST-station door de NMBS volgens de visie van een luchthaven

Op het einde van de jaren 1980 positioneerde het Brussels Gewest zich als hub van een Noord-Europees hogesnelheidsspoornet. Het Zuidstation zal de HST Noord en de terminal van de Eurostar omvatten. De eerste lijn opende in december 1997 met de Thalys-treinen waardoor het traject tussen Parijs en Brussel op 1u25 afgelegd kon worden. Andere lijnen volgden en bevestigden Brussel definitief als een Europees knooppunt. Door de komst van de HST moest een deel van het station opnieuw ingericht worden om te voldoen aan de vereisten van dit internationale netwerk. Het westelijke deel van het station werd opnieuw geconfigureerd om de sporen bestemd voor de HST af te zonderen. Bij deze werken verdween ook de klokkentoren van het station. In die tijd hoopten de steden die de HST verwelkomden om internationale zakelijke functies rond hun HST-stations aan te trekken. Investeerders en vastgoedpromotoren vestigden zich in de Zuidwijk door er grond te kopen met het oog op de inrichting van kantoren. Ook de NMBS ging van start met de eerste operaties om de grond rendabel te maken. De eerste kantoorprojecten rezen uit de grond rond 2000 met de bouw van de blokken 1 en 2 tussen het station en de Barastraat. Tussen beide werd de Frankrijkstraat onderbroken om het Hortaplein te kunnen aanleggen ter hoogte van de uitgang van het internationale station. Er werden handelszaken, infrastructuur en hotels voorzien om een maximale animatie van deze ruimte te garanderen. Tijdens deze periode werd ook de Fonsnylaan grondig vernieuwd om er kantoorgebouwen te plaatsen die tot dan toe zo goed als onbestaande waren in de wijk. Vier huizenblokken tussen de Fonsnylaan en de Merodestraat waren bestemd voor afbraak uit hoofde van een onteigeningsplan (1996) gekoppeld aan het BBP. Ze moesten plaatsmaken voor operaties die de dichtheid vergrootten door de creatie van kantoor- en woningoppervlaktes. Deze operaties vonden plaats zonder wijziging van het stedelijk raster, maar met een verhoging van de bouwprofielen. Er werd een rechthoekig openbaar plein - Marcel Broodthaersplein - aangelegd ter hoogte van het begin van de Hollandstraat. Binnen het huizenblok Rusland-Merode bouwde de NMBS een kantoorgebouw, genaamd "Atrium Zuid", voor haar eigen behoeften.



De stadspoort gezien door het atelier d'Art Urbain, J. de Salle, Ch. Frisque

2008-2012: een nieuwe golf voorstellen voor grote vastgoedprojecten

2008 : Masterplan van het Zuidstation

Sinds de eerste gebiedsdekkende planningstools van het Gewest werd het Zuidstation gedefinieerd als een strategische zone, zowel in het GewOP I en II van 1995 en 2002 als in het Internationale Ontwikkelingsplan (IOP) van 2007. Hoewel de verschillende ontwikkelingsplannen elk hun eigen prioriteiten hebben, bestaat de gemeenschappelijke ambitie erin het stedelijke transformatieproces te voltooien met de tertiaire ontwikkeling, gekoppeld aan de herkwalificatie van de wijk en de bestaande publieke ruimte en de creatie van woningen. Naar aanleiding van de uitwerking van het IOP in 2007 werden de NMBS en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest het eens over de noodzaak om "hun inspanningen en respectievelijke middelen te bundelen om van het Zuidstation en omgeving een toegangspoort te maken die de Europese hoofdstad waardig is en een uitstapraam voor Brussel en België". Hiervoor werd een protocol ondertekend gericht op de uitwerking door de NMBS van een Masterplan voor het Station Brussel-Zuid en de omgeving. In dit kader werden twee studies uitgevoerd: enerzijds een stedenbouwkundige studie (auteur: Arsis) die aanleiding heeft gegeven tot een voorstel voor stedelijke interventie met betrekking tot de stedelijke structuur, de dichtheden, de bestemmingen en het verkeer, en anderzijds een voorstel voor de reorganisatie van de verschillende transportmodi in de omgeving van het station.

Aansluitend bij het "Masterplan" van het Zuidstation ziet de wijk van het Zuidstation sinds 2010 een vermenigvuldiging van voorstellen voor grote vastgoed- en transportprojecten. Deze projecten betreffen voornamelijk de modernisering van het station zelf, projecten voor de inrichting van de publieke ruimtes gekoppeld aan de organisatie van de mobiliteit en grootse vastgoedprojecten. De NMBS heeft een project ontwikkeld voor de herinrichting van het station en de herovering van de twee vierhoeken onder de sporen waarvan ze eigenaar is. Verschillende voorstellen werden voorgelegd, waaronder de creatie van een openbaar plein in plaats van de kleine vierhoek, het naar voor verschuiven van het station tot aan de grote vierhoek waar commerciële lokalen zouden komen, de verwijdering van de Overdekte straat en de herinrichting van het station. Hoewel de kantoorprojecten die verwezenlijkt werden aan het begin van de jaren 2000 niet de verhoopte internationale ondernemingen aangetrokken hebben, werden enorme vastgoedprojecten voorgesteld in de wijk. De NMBS stelt drie projecten voor: een kantorenprogramma ontwikkeld langs de westelijke kant van de Fonsnylaan en getekend door architect Jean Nouvel, een kantorenprogramma dat "V" heet bovenop de spoorweg en een woningprogramma binnen het huizenblok Frankrijk-Bara. Het vierde project, ontwikkeld door een privépromotor, is een groot kantorenprogramma dat "Victor" heet.

Vanaf 2013: het Gewest neemt de touwtjes in handen

2016: Richtschema -Het woonvriendelijke station

Bij gebrek aan een gecoördineerde visie ten opzichte van de heel grote ontwikkelingen die voornamelijk voorgesteld werden door de NMBS in de periode van de uitwerking van het Masterplan, besloot het Gewest om de planning van de wijk van het Zuidstation zelf in handen te nemen. Dit leidde tot een Richtschema 'Het Woonvriendelijke Station' (auteur: l'AUC), dat goedgekeurd werd op 14 januari 2016. Het schema, uitgewerkt door de gewestelijke autoriteiten, in overleg met de gemeentes, de NMBS en de operatoren van het openbaar vervoer, berust op een gedeelde ambitie om de levenskwaliteit rond deze essentiële toegangspoort tot Brussel te verbeteren. De grote projecten die sinds 2010 op tafel lagen werden opnieuw onderhandeld in het kader van het Richtschema.

De visie van het Richtschema voor de wijk van het Zuidstation was die van een hedendaags station dat aansluit bij zijn omgeving en bij de vernieuwde positionering op schaal van de metropool. Het is de bedoeling om een mutatie te garanderen die profiteert van het unieke karakter van dit veelzijdige grondgebied, die de aanwezige diversiteit en de complementariteiten benut. Tegelijk moeten de krachten en actoren worden gebundeld en moet men zich achter eenzelfde visie scharen, die van een "woonvriendelijke stationsomgeving".

In dit kader streeft de ontwikkeling van richtschema voor de pool Zuid een dubbele doelstelling na:

* De bevestiging van de internationale status van dit grondgebied. De Zuidwijk moet ontwikkeld worden als een "toegang tot de stad" dankzij de opmerkelijke bediening door het openbaar vervoer, zowel op internationaal, nationaal, grootstedelijk als Brussels niveau. De transformatie van deze pool moet dus voordeel halen uit de uitzonderlijke toegankelijkheid. De wijk van het station Brussel-Zuid moet haar centrale ligging kunnen versterken en uitbreiden, zowel binnen de nabije omgeving als op het niveau van de metropool, om zo volledig aan te sluiten bij een polycentrische visie op de stad.

* De verbetering van de levenskwaliteit van de wijk ten gunste van de bewoners. Het concept van woonvriendelijk station wordt concreet vertaald in een herstel van het evenwicht van de functies van de wijk door het residentiële karakter te versterken met een evenwicht (50%/50%) tussen oppervlaktes gecreëerd voor huisvesting en voor kantoren. Deze doelstellingen moeten echter gepaard gaan met een toereikende ontwikkeling van nieuwe voorzieningen om de functionele en sociale mix van de wijk te versterken en om de wijk aangenamer te maken voor de bewoners en de gebruikers van het station. Dit moet ook gebeuren door de verbetering van de kwaliteit

van de publieke ruimtes en van de intermodale pool, afgestemd op de andere wijken en in het bijzonder het stadscentrum van Brussel, de opwaardering van het architecturale erfgoed en, in voorkomend geval, een programma voor de tijdelijke bezetting van de leegstaande ruimtes. Het richtschema behandelt de vraagstukken rond inrichting, publieke ruimtes en mobiliteit en prefigureert de grote inrichtings- of herinrichtingstrends. De grote doelstellingen zijn:

* een geconnecteerd en geïntegreerd interfacestation dat nieuwe relaties activeert met het oog op een stedelijke integratie van de zuidelijke sector in Brussel, die een optimale bereikbaarheid garandeert van de hub Zuid en die tegelijk de wijken ontlast door in te zetten op het multimodale karakter van de wijk;

* een publieke ruimte op grootstedelijke schaal die de stromen en toegangswegen in en rond het station reorganiseert waardoor ze efficiënter en comfortabeler worden;

* een gevarieerde stationswijk voor de organisatie van de verdichting en intensivering. Het concept van de 'double skyline' laat toe om op een serene manier de inplanting van hoge gebouwen te plannen, aangezien de sokkels bijzonder verzorgd zijn en op mensmaat ingericht werden in relatie met de publieke ruimte en de dynamiek in de wijk, en hetzelfde geldt voor de versterking van de dynamiek van de wijk;

* concept van het woonvriendelijke station, dat expliciet gericht is op de uitbreiding van de woningen en voorzieningen in de wijk.

Wat de operationalisering betreft, werden een fase 1, met projecten tussen het station en de kleine ring die sneller gemobiliseerd moeten worden, en een fase 2, met projecten langs de kant Frankrijkstraat gekoppeld aan de verwezenlijking van het internationale station, gedefinieerd. De uitvoering van het richtschema zou moeten leiden tot de bouw van woningen en voorzieningen, de heropwaardering van de publieke ruimtes en tegelijk zou deze pool moeten aansluiten bij een rationele tertiaire strategie.

Dit document heeft echter geen reglementaire kracht en het vervangt dus niet de bestaande tools, zoals de BBP's. Het geeft een visie, voorafgaand aan de andere inrichtingsplannen, en het definieert een operationeel actiekader. In mei 2018 werd gestart met een actualisering en een reglementaire vertaling van het richtschema onder de vorm van een nieuwe planningsinstrument, het Richtplan van Aanleg (RPA). Nog in 2018 bevestigt het GPDO (Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling) de doelstellingen van het Richtschema voor de wijk, en het ontwerp van GMP 'Good Move' geeft de details van de ambities in termen van mobiliteit.

VOLET INFORMATIF / CONTEXTE HISTORIQUE ET SITUATION EXISTANTE

2. De ontwikkelingen in de omgeving

De Zuidwijk ligt op de grens van de gemeenten Sint-Gillis en Anderlecht. In de buurt van de wijk worden op gemeentelijke schaal projecten ontwikkeld in het kader van de wijkcontracten die door de twee gemeenten worden uitgevoerd. Ook projecten op regionale schaal, zoals de ontwikkeling van een voetgangersas, het project van de slachthuizen, de transformatie van de Biestebroekwijk en het Kanaalplan, vinden in de onmiddellijke omgeving plaats. Eind 2020 lanceerde het Gewest een Stadsvernieuwingscontract voor de Zuidwijk.

A. Naar het zuiden toe

Biestebroek

Het BBP Biestebroek situeert zich in het oosten van de gemeente Anderlecht en beslaat een grondgebied van 47 hectare. De site van Biestebroek bevindt zich ter hoogte van het topografisch scharnier tussen de verstedelijkte hellingen van Anderlecht en de industriële vlakte van de Zennevallei. De doelstellingen van het BBP Biestebroek zijn de volgende:

- * De kanaalzone herkwalficeren en revitaliseren;
- * Opnieuw stedelijke verbindingen creëren tussen de twee oevers van het Kanaal en de banden tussen de wijken versterken;
- * Tegemoetkomen aan de bevolkingsgroei en de residentiële aantrekkingskracht vergroten;
- * De functiemix aanmoedigen en een betere integratie van de



PPAS Biestebroek

haven-, transport- en productieactiviteiten in een stedelijke omgeving bevorderen;

* De juiste ontwikkeling van voorzieningen van collectief belang en dan vooral van schoolvoorzieningen plannen.

Het BBP definieert drie zones met een eigen programmapotentieel:

* De bewoonde strook: creatie van ongeveer 500 nieuwe woningen langs de linkeroever. Er zullen kleine wijkvoorzieningen en handelszaken ontwikkeld worden volgens de logica van de bestaande handelsstroken binnen de huizenblokken.

* De stedelijke pool: het masterplan stelt op het einde van het bekken van Biestebroek een concrete stedelijke vorm voor. Deze zou een hoge dichtheid toelaten dankzij de creatie van 420 woningen, 15.000 m² handelszaken, 15.000 m² productieactiviteiten en kantoren en 2.000 m² voorzieningen.

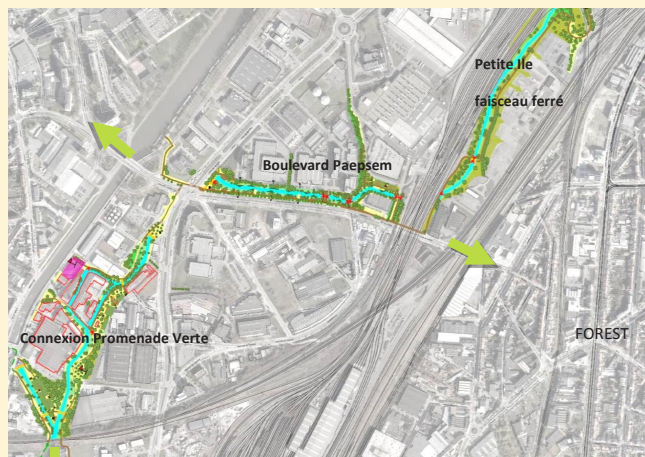
* De bewoonde groene Campus: de creatie van een groene campus met economische en stedelijke roeping.

City Gate

De projecten City Gate zijn gemengde projecten ontwikkeld door Citydev. Ze hebben een strategische positie ter hoogte van de toegangspoort tot de stad in Anderlecht. De ontwikkeling ervan zou het mogelijk maken om de voornamelijk industriële wijk te laten evolueren naar een grotere mix. De voorgestelde projecten opereren de ontwikkeling van een gemengd programma: activiteiten, productie van materiële en immateriële goederen, voorzieningen en woningen, gekoppeld aan een publieke ruimte. Aangezien ze voornamelijk ontwikkeld worden langs het spoorwegnet, werd een minimale afstand voorzien tussen



City Gate



Continuité Senne Sud

de gebouwen en de sporen om een publieke voetgangerscontinuïteit vanaf het huizenblok Twee Stations naar het kanaal te kunnen garanderen. Het project City Gate 1 grenst aan de perimeter van het RPA en het strekt zich uit over drie huizenblokken ter hoogte van het kruispunt van de Tweestationsstraat en de spoorweg. City Gate 2 bevindt zich op de oude site Vesdre binnen een ondernemingsgebied in stedelijke omgeving (OGSO). Er zou onder andere een middelbare school komen voor 750 leerlingen. Het project City Gate 3 bevindt zich ter hoogte van het kruispunt van de Kommenstraat en de Prévinairestraat.

Continuïteit Zenne-Zuid

De Zenne loopt in openlucht door de industriegebieden en langs de transportinfrastructuur in het zuiden van het Gewest. Deze gebieden ondergaan vandaag een grondige verandering. De uitdaging van dit project bestaat erin een publieke en landschappelijke continuïteit te creëren langs de Zenne om het traject en de omliggende wijken te valoriseren.

B. Kuregem

Ontwerp van RPA Heyvaert

Dankzij een strategie voor de ontwikkeling en de renovatie van de Heyvaertwijk kan de economie van de wijk evolueren naar een activiteit die beter geschikt is voor een kwaliteitsvol stadsleven. De reconversie is een uitdaging voor deze wijk, die historisch gekenmerkt wordt door een intense industriële activiteit en die vandaag vooral gewijd is aan de handel in tweedehandswagens.

Ontwerp van RPA Ninoofsepoort

De Ninoofsepoort bevindt zich op het scharnier tussen het westen en het oosten van de stad, op de plaats waar het Kanaal een elleboog vormt en een sluis omvat. Het is de bedoeling om deze overblijvende driehoek om te vormen tot een gezellige en aantrekkelijke plek voor alle bevolkingsgroepen. De doelstellingen van de ontwikkelingsstrategie zijn de herinrichting van de publieke ruimtes en de creatie van een nieuw stedelijk landschap. In dit kader worden woningen, een verbetering van de voorzieningen en een groot park ontwikkeld.

Slachthuizen

De site van de Slachthuizen is sinds het einde van de 19de eeuw een industriële site. Het project voorziet een progressieve verdichting van de site van de Slachthuizen rond een grote vlakte voor de markten, en dit met behoud van de mix van industriële en stedelijke functies. Het is de bedoeling om een levendige wijk te ontwikkelen op basis van het genetische materiaal afkomstig van de bestaande stedenbouw, die intenser zal worden wat het programma betreft en die een grotere diversiteit aan gebruikers zal bereiken. Het doel bestaat erin de publieke ruimtes en de architecturen te organiseren binnen één tegelijk lokale en gewestelijke dimensie.

C. Voetgangerszone Stadscentrum

Het boegbeeld van het uitbreidingsproject van de Brusselse voetgangerszones is de voetgangersas die de Vijfhoek doorkruist van het Zuidstation tot aan het Noordstation. Deze voetgangersas is ingericht als een opeenvolging van sequenties van de publieke ruimte. De as begint ter hoogte van het uiteinde van de Europa-esplanade en ze vertegenwoordigt een bevoorrechte voetgangersverbinding van het Zuidstation naar het historische stadscentrum.

D. Project Grondwet

Het project Grondwet is een groot project voor de verbetering van het openbaar vervoer, gericht op de aanleg van de metro ter hoogte van het premetrotraject Noord-Albert via de Zuidwijk, met name door de creatie van een nieuw metrostation ter hoogte van de Stalingradlaan. Het project raakt aan de toekomstige metrolijn Noord, die Albert moet verbinden met Bordet en zo de gemeenten in het noordoosten van Brussel uit hun isolement moet halen. Het project zal dus een impact hebben op de publieke ruimte en de organisatie van de lijnen van het openbaar vervoer rond het station.

E. Heropleving van het stadsweefsel

Het stadsvernieuwingsbeleid wil kwetsbare wijken nieuw leven inblazen. Het betreft een combinatie van vastgoedoperaties, socio-economische projecten, het milieu en publieke ruimtes. De twee instrumenten voor de uitvoering, namelijk de Duurzame Wijkcontracten (DWC) en de Stadsvernieuwingscontracten (SVC), volgen hetzelfde principe: ze beschikken over een budget om projecten uit te voeren op een bepaald grondgebied en dit voor een beperkte duur. Het verschil tussen beide is de schaal: daar waar de Wijkcontracten betrekking hebben op het lokale weefsel, soms door kleine strategische interventies (een gebouw, een kinderdagverblijf, een straat ...), hebben de SVC een gewestelijk belang: grote steenwegen, uitgestrekte groene ruimtes, sportinfrastructuren, culturele en wetenschappelijke voorzieningen die de gehele bevolking impliceren.

Verschillende DWC en SVC zijn lopende of werden uitgevoerd in de omgeving van de Zuidwijk. In Sint-Gillis betreft het met name de wijkcontracten Bosnië, Fontainas en Voorplein-Morichar, in Anderlecht gaat het om Kompas en Biestebroek en in Brussel-Stad om Verbinding en de Marollen. De lopende SVC grenzend aan de Zuidwijk zijn de Koningslaan op de grens van Vorst en Sint-Gillis, en Heyvaert-Poincaré tussen het Zuidstation en het Kanaal, op de grens van Anderlecht, Molenbeek en de Stad Brussel. De projecten van het eerste SVC concentreren zich in het stroombekken van de Zenne, tussen de zone Wiels en de Veeartsentunnel. De focus van het SVC Heyvaert-Poincaré ligt in de wijk rond de Heyvaertstraat. Eind 2019 werd een nieuwe perimeter voor een Duurzaam Wijkcontract goedgekeurd voor het deel van de Zuidwijk in Sint-Gillis: 'De woonvriendelijke stationsomgeving'. Dit DWC zal uitgevoerd worden tijdens de periode 2021-2026. Eind 2020 werd een stadsvernieuwingscontract rond het Zuidstation gelanceerd, dat de hele perimeter van het RPA bestrijkt met een uitbreiding tot in de Vijfhoek. Dit nieuwe SVC zal de uitvoering mogelijk maken van een deel van de in dit RPA gedefinieerde gewestelijke ambities.

3. Perimeter, diagnose, uitdagingen

A. Perimeter

De perimeter van het RPA definieert het grondgebied waarop het plan van toepassing zal zijn. Binnen deze perimeter zullen openbare en private projecten plaatsvinden die de belangrijkste hefboomen zullen vormen van de ontwikkeling en herschikking van het grondgebied. Het betreft een oppervlakte van 45 ha bestaande uit zones langs beide kanten van het spoornet, op het grondgebied van de gemeentes Sint-Gillis en Anderlecht (en een klein deeltje van Vorst), tussen de kleine ring en de spoorlijn L28. Specifieker gaat het om een zone tussen de Fonsnylaan, de Veeartsenstraat, de spoorwegen, de Tweestationsstraat, de Barastraat, het Baraplein, de Jamarlaan en de Poincarélaan, met inbegrip van de stukken van deze publieke ruimtes dat binnen de perimeter valt. De perimeter van het project werd uitgebreid ten opzichte van het Richtschema: een extra deel van Sint-Gillis werd opgenomen met het oog op de omkadering van de mutatie van het kantoorgebouw Atrium van de NMBS binnen het huizenblok Rusland-Merode. Voor de analyse van het grondgebied en de identificatie van de behoeften en uitdagingen werd de perimeter bestudeerd in een globalere context. Dit laat toe het opnieuw te positioneren binnen zijn geografische omgeving (de positie binnen de mazen en netwerken voor milieu, transport, kantoren) en rekening te houden met de behoeften van de lokale bevolking en de gebruikers (woningen, voorzieningen, handelszaken, lokaal leven, mobiliteit ...).

B. Diagnose

Een volledige diagnostiek bevindt zich in hoofdstuk 2 van de milieu-effectenrapport van het RPA, samen met een beschrijving van de feitelijke en juridische bestaande toestand in de perimeter.

Stedelijke structuur

De vestiging van het Zuidstation op zijn huidige plaats heeft geleid tot een specifieke stedelijke configuratie. Langs de kant van Sint-Gillis werden de huizenblokken op een vrij homogene manier gebouwd. De structuur langs de kant van Anderlecht is anders met huizenblokken waarvan de afmetingen afgestemd zijn op de industriële activiteit van die tijd. Deze zijn dus groter, maar ze verschillen onderling ook sterker. Deze indeling geldt ook vandaag nog terwijl de Noord-zuidverbinding de wijk letterlijk in twee deelt.

Functionele mix

De relatie tussen het station en de stad is verslechterd

door een verlies aan functionele mix in de onmiddellijke omgeving van het station. In tegenstelling tot wat we zien binnen de traditionele huizenblokken van de wijk, zijn de nieuwe huizenblokken in de omgeving van het station monofunctioneel. Vandaag is het aantal bezoekers van de wijk van het station sterk gelinkt aan de openingsuren en -dagen van de kantoren en van de Zuidmarkt op zondagvoormiddag. Deze activiteiten volstaan niet om te zorgen voor een continue stedelijke animatie. Bovendien zijn de in- en uitgangen van de gebouwen die uitgeven op de publieke ruimte erg beperkt, wat de connectiviteit met de publieke ruimte vermindert en de problemen met animatie en de afwezigheid van sociale controle binnen de uitgestrekte publieke ruimtes rond het station verklaart.

Tertiaire pool

Hoewel het station Brussel-Zuid het station is dat het best bediend wordt door het openbaar vervoer en dat heel wat internationale verbindingen heeft, haalt de wijk niet echt voordeel uit deze ligging. De wijk trekt immers maar weinig ondernemingen aan, vooral heel weinig internationale ondernemingen. De kantooroppervlakte in de Zuidwijk blijft de kleinste van de verschillende kantoorwijken van het Gewest. De beschikbare kantoorruimte wordt voornamelijk gebruikt door de federale overheidsdiensten en de spoorwegsector. De kantoorleegstand in de wijk is erg beperkt.

Wonen, bewoners

De Zuidwijk wordt gekenmerkt door een bevolking met een hoog armoedepercentage. Bovendien heeft de wijk te kampen met een woningschaarste. Sinds 1989 werden maar weinig residentiële projecten ontwikkeld en het residentiële aanbod laat niet toe de Brusselse bevolkingsgroei te volgen. Het aantal sociale woningen is klein ten opzichte van het aantal gezinnen met lage inkomens in de wijk. De algemene staat van de gebouwen is aanzienlijk verslechterd, wat vertaald wordt in oude en weinig comfortabele woningen, grotendeels bewoond door huurders. Het gebrek aan openbare voorzieningen binnen de wijk, en dan vooral aan sportieve voorzieningen, kinderopvang, scholen, groene ruimtes en speeltuinen, is ook een factor die de woonomstandigheden van de bewoners van de wijk bepaalt.

Handel

Met uitzondering van de handelszaken binnen het station, die gericht zijn op de pendelaars, is het commerciële aanbod weinig gediversifieerd en het bestaat voornamelijk uit voedingswinkels. De wijk lijdt onder een gebrek aan aantrekkingskracht, ook al zou het multiculturele aspect een troef kunnen vormen. De Zuidwijk wordt gekenmerkt door de aanwezigheid

van de Zuidmarkt, een van de vijf grootste markten van Europa. Deze markt staat op de publieke ruimtes langs beide kanten van de sporen in Sint-Gillis. Het is een van de enige elementen die de sporen oversteekt en ze verbindt het Grondwetplein met de Europa-esplanade.

Publieke ruimte

Over het algemeen is de kwaliteit van de publieke ruimtes laag, wat wijst op een slecht ontwerp van deze ruimtes. Heel vaak werden deze ruimten ontworpen op basis van een logica voor de kanalisering van automobiliststromen of ten voordele van de Zuidmarkt, meer dan voor het comfort van de gebruikers en, in eerste instantie dat van de voetgangers. De publieke ruimten in de omgeving van het station zijn niet uitnodigend terwijl de aanwezigheid van het station op zich een aanzienlijk voetgangersverkeer genereert. Door het barrière-effect dat ontstaat door de grote aanwezigheid van weg- en spoorinfrastructuur wordt de plaats voor voetgangers beperkt.

Mobiliteit

Het Zuidstation stond al sinds de oprichting ervan in de voorhoede van het transport en van een baanbrekende multimodale zone. Vandaag is dit station een zenuwcentrum van transport als best bediende station van het land en het station dat het best verbonden is met andere modi van collectief vervoer. De aanwezigheid van het HST-station (HST en Eurostar) en de bediening door de Thalys en ICE plaatsen het Zuidstation in het hart van het Europese hogesnelheidsnet.

Het ligt op de Noord-zuidverbinding en het profiteert dankzij de 22 perrons waarover het beschikt van de beste bereikbaarheid van het land via het spoor, net zoals het Centraal Station en het Noordstation. Het is volledig verbonden met de metro, de tram, de gewestelijke buslijnen (MIVB, de Lijn, TEC) en de Europese buslijnen, wat het tot het best bediende station van het Gewest maakt. Toch hebben de ligging en distributie van het openbaar vervoer te lijden onder een gebrek aan duidelijkheid en leesbaarheid binnen de verwarrende publieke ruimte van het Zuidstation.

Wat de auto betreft, wordt de Zuidwijk gekenmerkt door een bijzonder moeilijke context aangezien de wijk langs een van de wegenassen ligt die een bevoorrechte toegang tot de stad vormt tussen de Ring West en de kleine ring.

Hoewel dit het station heel toegankelijk maakt, moet de wijk heel wat doorgaand verkeer verdragen. Bovendien genereert het Zuidstation als multimodale pool ook heel wat verplaatsingen. Bijgevolg lijden de wegen die de perimeter structureren (de Fonsnylaan, de Barastraat, de Veeartsenstraat, de Jamarlaan en de kleine ring) onder grote congestie, voornamelijk tijdens de spitsuren, wat voor heel wat sluipverkeer in de wijken zorgt.

Op schaal van de wijk is de situatie ook niet goed. De ondergrondse verbindingen zijn stipt en goed, maar de fiets- en voetpaden in de wijk van slechte kwaliteit. De leesbaarheid, zowel richting station als richting stadscentrum is slecht. De parkeersituatie is gelijkaardig aan de algemene vaststelling in dichtbevolkte Brusselse wijken, namelijk een verzadiging in de bewoonde wijken en een overvloedig aanbod van openbare parkeergelegenheid en bij tertiaire functies.

C. Doelstellingen en uitdagingen

De doelstellingen van het RPA zijn gebaseerd op de principes van het Richtschema voor de wijk van het station Brussel-Zuid. Dit Richtschema bakent de herinrichting af van deze internationale toegangspoort tot Brussel en baseert zich daarvoor op het concept van het “woonvriendelijke station”. Rekening houdend met de diagnose-elementen, heeft het Brussels Hoofdstedelijk Gewest de volgende ambities:

De functionele mix garanderen en de residentiële functie versterken

De wijk van het station moet geen gespecialiseerde wijk zijn, maar ze moet alle functies van de stad omvatten: huisvesting, kantoren, activiteiten en voorzieningen. De functionele mix moet op alle schalen versterkt worden, van de wijk tot het gebouw. De belangrijke herintroductie van woningen en functies die hieraan gekoppeld zijn laat toe om de wijken dicht bij het station opnieuw te integreren in het stadsweefsel van de gemeentes Anderlecht, Sint-Gillis en de Stad Brussel. Dit biedt ook een oplossing voor de grote vraag naar woningen in het Brussels Gewest en zorgt voor evenwichtige dichtheden voor de verschillende zones rondom het station.

De aantrekkingskracht vergroten

De nieuwe wijk van het Zuidstation wordt gekenmerkt door een evenwichtige dichtheid en onderscheidt zich door de diversiteit en de identiteit van de actieve gelijkvloeren. Een intens, gediversifieerd en evenwichtig stedelijk aanbod, zowel qua stadsvormen, architectuur, huisvestingskwaliteiten, kantoraanbod dat aansluit bij een internationale vraag, als qua diensten en handelszaken, verzekert de aantrekkelijkheid van de wijk.

De wijk animeren

De versterking van de functionele mix, met name van de commerciële functie en van de aanwezigheid van culturele voorzieningen, en de versterking van de aandacht die besteed wordt aan de animatie van de benedenverdiepingen zullen toelaten om een continue animatie van de wijk te bevorderen, zowel overdag als 's avonds, zowel tijdens de week als in het weekend. De

versterking van de publieke ruimtes, de organisatie van culturele evenementen of de installatie van kunstwerken in de stedelijke ruimte zullen ook bijdragen tot de animatie van de wijk.

Het station verbinden met de wijken

De wijk van het station Brussel-Zuid zijn heeft het potentieel om nieuwe relaties te activeren. Het Zuidstation, dat zich op 15 minuten te voet van de Grote Markt bevindt, ligt bij een van de toegangspoorten van het Brusselse stadscentrum en in de buurt van de gemeentehuizen van Anderlecht en Sint-Gillis. De grote stedelijke ontwikkelingen rond de creatieve pool Wiels in Vorst, en op het grondgebied van het kanaal zijn ook vlakbij. Het maaswerk tussen deze verschillende polen en het streven naar synergieën maken een sterke verbinding van het station met de naburige wijken mogelijk.

De visibiliteit en de leesbaarheid garanderen

Het station Brussel-Zuid, een structurerende voorziening en een belangrijk knooppunt van openbaar vervoer, is vandaag maar weinig zichtbaar in het stedelijke landschap. Het moet dus zichtbaarder worden in de stad en meer opengetrokken worden naar de naburige wijken. Het is een hele uitdaging om de toegankelijkheid te verbeteren en om het imago van deze toegangspoort te valoriseren ten opzichte van de verschillende doelgroepen van gebruikers (lokaal, gewestelijk, nationaal en internationaal). De wijk wordt opnieuw een bestemming binnen de grootstad en een centrale plaats in de omgeving. De reorganisatie van de wegen en van de signalisatie in het station, de intermodale pool en de wijk zullen bijdragen tot een betere leesbaarheid van deze ruimtes. De intermodale pool moet ook opnieuw geconfigureerd worden om het gebruikscomfort voor alle reizigers te verbeteren.

Het aanbod aan voorzieningen ontwikkelen

Als belangrijke transportvoorziening kan het station een geheel van aantrekkelijke diensten verenigen voor de reizigers, maar ook voor de bewoners van de wijk en de Brusselaars in het algemeen. De inplanting van lokale en gewestelijke voorzieningen in en rond het station kan de stedelijke polariteit en de verbinding met de stad versterken.

Op lokaal niveau gaat het er zowel om de nodige voorzieningen te realiseren voor de nieuwe bewoners als het huidige gebrek aan voorzieningen te compenseren dankzij de installatie van voorzieningen voor jonge kinderen, basis- en middelbare scholen, voorzieningen voor ouderen, sportfaciliteiten en speelterreinen/agoraspaces.

Voorrang voor actieve verplaatsingen

Van de voetganger de prioritaire gebruiker van de wijk rond het station maken, waar het vaak bijzonder druk is, het autoverkeer beperken en de publieke ruimte opnieuw configureren om zo voorrang te verlenen aan de voetganger.

De publieke ruimtes herbekijken

De publieke ruimtes rondom het station moeten een structurerende rol spelen voor de wijk. Ze moeten herbekeken worden om de gezelligheid te verbeteren, verschillende vormen van gebruik toe te laten (markt, Zuidkermis, tijdelijk gebruik, evenementen ...) en om de wijk te verbinden met de aangrenzende wijken. Deze plaats van uitwisseling is een "bruikbare" ruimte die de invloedssfeer van het station uitbreidt en zo dezelfde schaal en zichtbaarheid verwerft als de andere grote Brusselse publieke ruimtes. Het goede toekomstige beheer van deze publieke ruimtes moet ook centraal staan.

De grote stedelijke barrières overwinnen

De spoorwegen en de kleine ring vormen zware infrastructurele barrières die verbindingen en uitwisselingen tussen de wijken ondermijnen. De breuken moeten gematigd worden en deze grote infrastructuren moeten geïntegreerd worden.

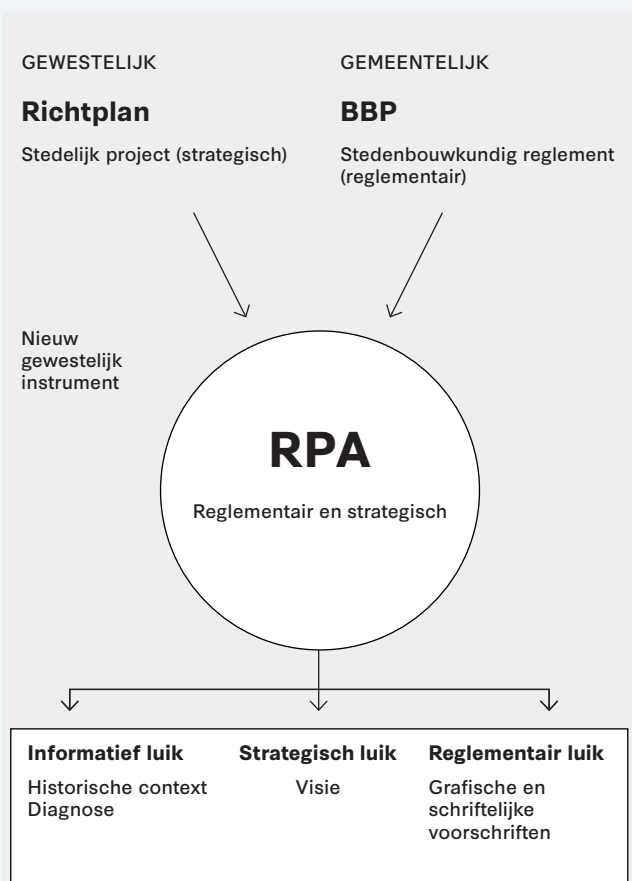
Een efficiënte beheersmodus bepalen

Het onderhoud, de netheid en de animatie van de publieke ruimtes van de wijk vereisen een gecoördineerd beheer van deze ruimtes voor een betere dienstverlening aan de gebruiker.

II / VAN HET RICHTSCHEMA TOT HET RICHTPLAN VAN AANLEG

- * Het informatieve luik legt uit wat een RPA is, wat de doelstellingen ervan zijn;
- * Het strategische luik bepaalt de grote principes, de richtlijnen voor de inrichting van de betreffende perimeter;
- * Het reglementaire luik omvat de essentiële voorschriften die gereguleerd moeten worden en die zowel door particulieren als overheidsinstanties moeten gevolgd worden. Het bestaat uit grafische en schriftelijke voorschriften.





Gebruiksaanwijzing regelgevend luik

Het regelgevende luik kan alleen worden gelezen in samenhang met het strategische luik van het RPA. Het bevat algemene en bijzondere voorschriften. De algemene voorschriften zijn van toepassing op de gehele perimeter van het plan, bovenop de bijzondere voorschriften. De bijzondere voorschriften gelden alleen voor de huizenblokken waarvoor ze zijn vastgesteld.

Het BWRO bepaalt dat de verordenende bepalingen van het RPA, binnen de perimeter(s) waar ze van toepassing zijn, de bepalingen opheffen van het GBP en van de stedenbouwkundige verordeningen die ermee in tegenspraak zijn. Het verband tussen de reglementaire voorschriften van het RPA en die van de andere plannen en gewestelijke en gemeentelijke verordeningen is dus gebaseerd op het beginsel van impliciete opheffing.

Om conflicten tussen de voorschriften van het GBP en het RPA zoveel mogelijk te voorkomen, wordt in de bestemmingsvoorschriften zoveel mogelijk de terminologie van het GBP gebruikt. Een gecoördineerde tabel met de algemene en bijzondere voorschriften van het GBP en een gecoördineerde tabel met de voorschriften van de GSV, in samenhang met de relevante voorschriften van het RPA, zijn bij het RPA gevoegd.

Het BWRO voorziet niet in de mogelijkheid om af te wijken van een RPA. Om de flexibiliteit bij de beoordeling van stedenbouwkundige vergunningsaanvragen te behouden, zijn alleen de essentiële voorschriften inzake bestemming, bouwprofielen en inplanting opgenomen in het regelgevende luik van het RPA.

Het regelgevende luik vereist dat de aanvrager aanvullende informatie verstrekt ter ondersteuning van de aanvragen van attesten en stedenbouwkundige en milieuvergunningen. Deze bijkomende informatie komt bovenop de informatie die wordt opgelegd door de besluiten van de Regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest die de samenstelling van de attesten en de aanvragen voor stedenbouwkundige en milieuvergunningen bepalen.

Het regelgevende luik bevat enkele plannen. Sommige hebben een verordenende waarde, de andere dienen enkel ter verduidelijking.

2. Evoluties en invarianten van het Richtschema

Sinds de goedkeuring van het Richtschema in januari 2016 is de algemene context van de Zuidwijk veranderd. De mobiliteitsprojecten van het Internationale station en Grondwet werden respectievelijk stopgezet en aangepast, de vastgoedstrategie van de NMBS werd verduidelijkt en het aantal actoren van Richtschema werd uitgebreid.

Stopzetting van het project van het Internationale station

Het project van het internationale station, geleid door Eurostation, wilde het probleem van de verzadiging van de Noord-zuidverbinding oplossen. Het zou verwezenlijkt worden langs de kant van de Frankrijkstraat, binnen de huizenblokken grenzend aan deze Frankrijkstraat. De stopzetting van het project Eurostation gebeurde op het einde van de uitwerking van het Richtschema. De stopzetting van het project heeft de stedelijke uitdagingen van de wijk, evenals de fasering van het stedelijk project, gewijzigd. De stopzetting van het project van het Internationale station herinnert aan de problemen waar de Noord-zuidverbinding al sinds de creatie ervan mee te kampen heeft. Deze verbinding is een van de drukste ter wereld en de overbelasting moet nog steeds opgelost worden. Wat de toekomstige oplossing ook wordt, ze moet geïntegreerd worden in een strategische en contextuele visie van de stad.

Wijziging van het project Grondwet

Een herziening van het project voor openbaar vervoer Grondwet in 2018 heeft geleid tot het behoud van de bovengrondse tramlijn in de Fonsnylaan tot in de Overdekte straat. De tramlijn behoudt haar huidige tracé, namelijk de doorgang via het spoor tegenover de Grote Vierhoek, wat de opening van de vierhoek naar de Europa-esplanade toe verhindert. Bovendien zal een tramlijn het Grondwetplein oversteken tot aan een eindhalte ten westen van de Argonnestraat achter de Zuidertoren. Door deze evoluties is de globale mobiliteitsstrategie van het Richtschema deels verouderd en deze veranderingen hebben ook een impact gehad op de strategie voor de publieke ruimte die ermee gepaard ging.

Nieuwe zetels voor de NMBS en Infrabel

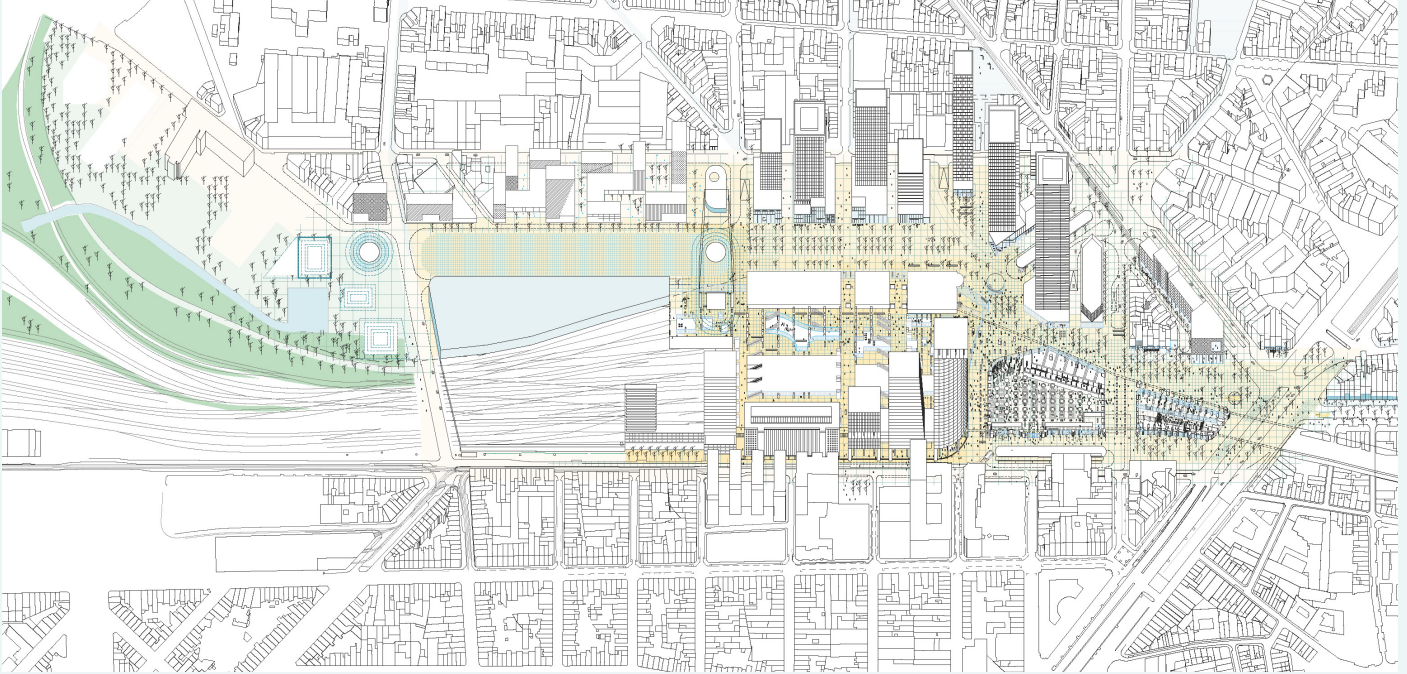
Behalve het station is ook de NMBS een belangrijke speler in de wijk, aangezien ze eigenaar is van heel wat gronden in de wijk. De vastgoedstrategie van de NMBS is verduidelijkt: ze wil een deel van deze gronden valoriseren en de zetel van de NMBS groeperen in de

Fonsnylaan (Postsorteercentrum en beide vleugels). Specifieker betekent dit dat de NMBS haar gronden in het huizenblok Frankrijk-Bara verkoopt, evenals de gebouwen tussen het spoornet en de Frankrijkstraat (Delta, Zennewater) en het gebouw Atrium. In december 2017 werd een kandidatuuroproep gelanceerd. In tussentijd blijven de vierhoeken onder de sporen leeg en ongebruikt. De herbestemming van de Vierhoeken, zelfs tijdelijk, vereist grote investeringen in de beveiliging van de spoorwegen.

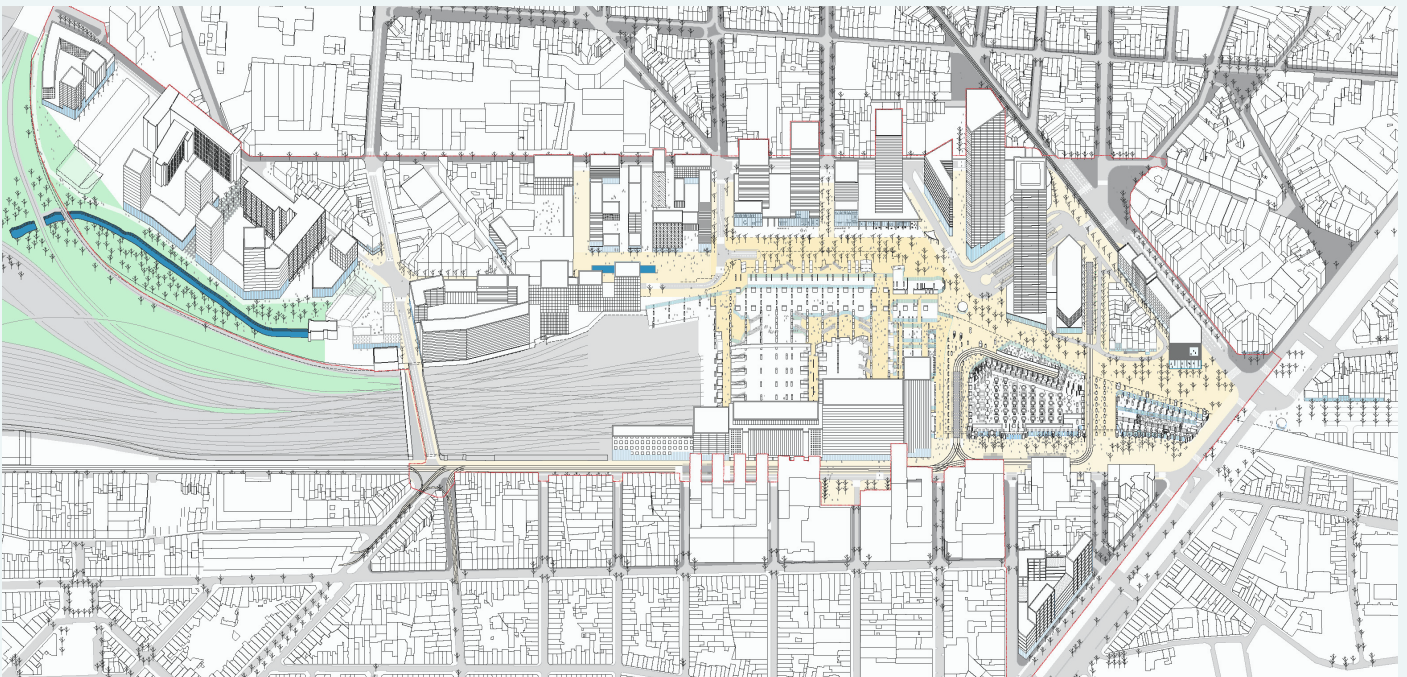
Infrabel huist momenteel in huurkantoren in gebouwen die eigendom zijn van de NMBS, in het huizenblok Frankrijk-Bara. De onderneming wil haar kantoren groeperen in een enkel gebouw, dat ze zal bouwen op een site waarvan ze reeds eigenaar is, in de Frankrijkstraat.

In dit geëvolueerde kader kreeg perspective.brussels de opdracht om het Richtschema Zuid bij te werken. Het ministerieel besluit dat opdracht geeft tot het uitwerken van een ontwerp van richtplan van aanleg voor de zone "Wijk van het station Brussel-Zuid" werd gepubliceerd op 8 mei 2018. De principes van het Richtschema werden geactualiseerd en de nieuwe projectdynamiek werd geïntegreerd in een RPA dat de doelstellingen van de Brusselse regering voor deze wijk bevestigt. Hoewel deze belangrijke veranderingen de ambities van het richtschema voor de wijk niet veranderd hebben, waren een herstel van het evenwicht en een herdefiniëring van bepaalde ruimtelijke principes noodzakelijk. Ook de in het Richtschema vooropgestelde fasering werd herzien.

RICHTSCHEMA 2016



RICHTPLAN VAN AANLEG 2019



“De illustraties (axonometrieën, doorsnedes, perspectieven ...) in het strategische luik van het ontwerp van RPA, die de mogelijke stedelijke vormen van de inrichtingen voorstellen, zijn louter indicatief.”

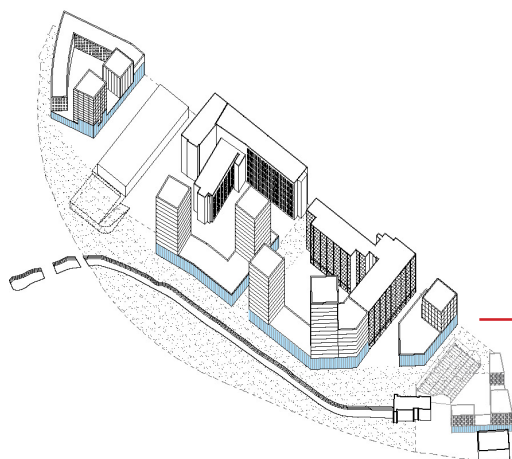
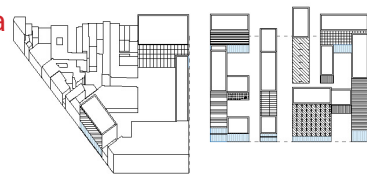
2. Evoluties en invarianten van het Richtschema

Verandering van het evenwicht van het Richtschema

"De illustraties die de stedenbouwkundige vormen van de inrichtingen weergegeven zijn louter indicatief.

Huizenblok Frankrijk-Bara

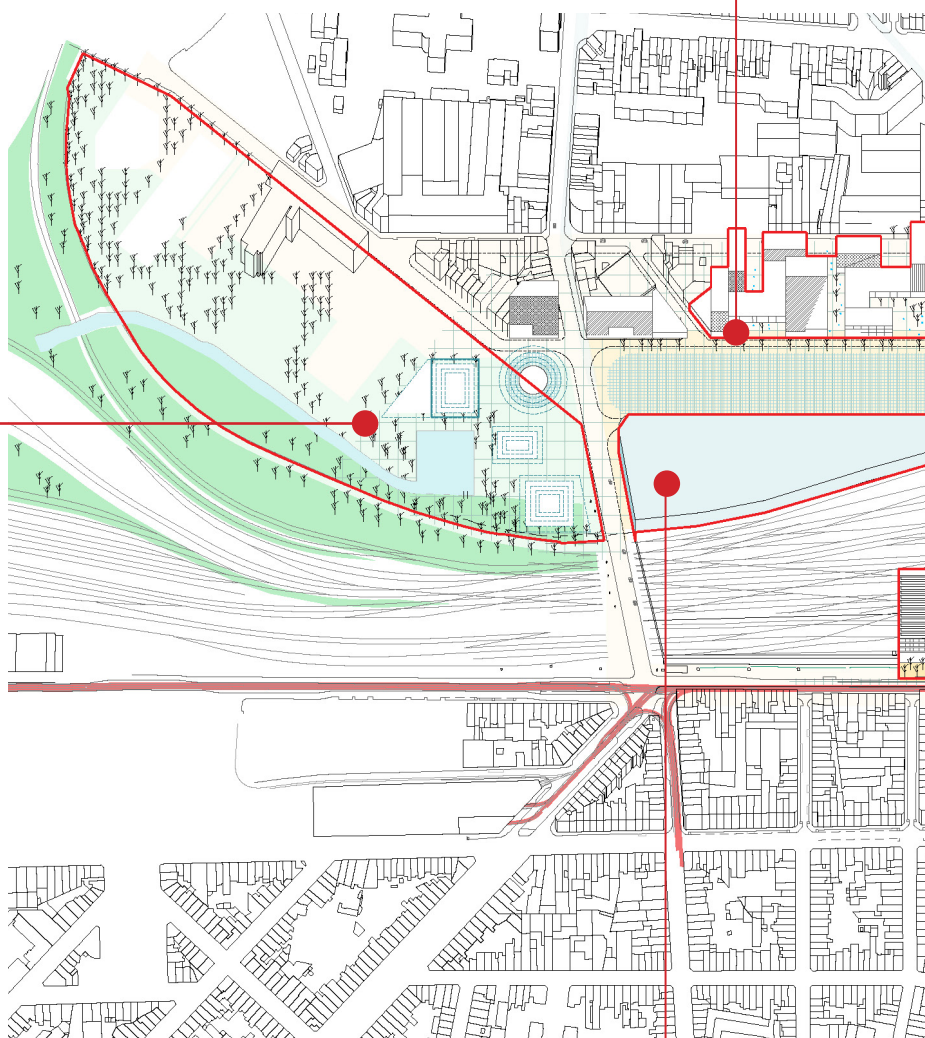
Verkoop van de grond van de NMBS, herstructurering van het huizenblok



Huizenblok van de Twee Stations

Project van de promotor Virix

Project van Infrabel ter vervanging van het technisch gebouw Veeartsenstraat



Huizenblok Frankrijk-Veeartser

Stopzetting van het project voor een internationaal station

Verkoop NMBS-grond, herstructurering huizenblok

