

“WIJK VAN HET ZUIDSTATION”

ONTWERP VAN HET RICHTPLAN VAN AANLEG

Milieueffectenrapport - Niet-technische samenvatting

Maart 2021

Ontwerp van RPA "Wijk van het Zuidstation"

Milieueffectenrapport (MER)

Niet-technische samenvatting



Inhoudstafel

NIET-TECHNISCHE SAMENVATTING	3
1. INLEIDING	4
1.1. Context uitwerking.....	4
1.2. Voorstelling van de RPA-tool	10
1.3. Perimeters van het ontwerpplan	12
1.3.1. Operationele perimeter	12
1.3.2. Territoriale observatieperimeter (TOP).....	13
1.4. Inhoud en belang van het RPA ZUID.....	14
1.4.1. Ontwerpstrategie.....	14
1.4.2. Strategisch luik.....	16
1.4.3. Reglementair luik.....	39
1.5. Voorstelling van het MER	41
1.5.1. Doelstellingen van het MER	41
1.5.2. Inhoud van het MER	41
1.6. Voorstelling van de betrokken spelers	44
1.6.1. Initiatiefnemer van de uitwerking van het RPA: Perspective Brussels.....	44
1.6.2. Leden van het begeleidings- en stuurcomité	44
1.6.3. Teams belast met de uitwerking van het RPA en het bijhorende milieueffectenrapport	45
2. ANALYSE VAN DE EFFECTEN VAN DE ALTERNATIEVEN EN VAN HET ONTWERPPLAN	46
2.1. Huidige situatie en referentiesituatie	46
2.2. Besluit over de effecten	51
2.3. Synthese van de maatregelen bedoeld om tegemoet te komen aan de ambities en om de negatieve effecten van het RPA te beperken	78
2.4. Samenvatting van de interacties	83
2.4.1. Divergerend:	83
2.4.2. Convergerend:	84
2.5. Aanpassingen naar aanleiding van de analyse van het voorkeursscenario.....	85

Niet-technische samenvatting

1. Inleiding

1.1. Context uitwerking

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 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. 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 1869 werd ontworpen door Auguste Payen. Het was nog altijd een eindstation. Het nieuwe station aan het 'Grondwetplein' dat dienst deed als voorplein vormde een echte 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 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. 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 duurde nog 50 jaar voor de noord-zuidverbinding 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 stadsweefsel dat het station integreerde werd gedestructureerd door deze verbinding. De viaduct bood plaats voor handelszaken en een Overdekte straat waar de tram doorreed. Na de Tweede Wereldoorlog en in versneld tempo vanaf de jaren 1960 verlieten de ondernemingen 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 desindustrialisering verschenen er heel wat braakliggende industrieterreinen. De handelszaken groepeerden zich langs de grote lanen van het centrum. In deze periode werd het economische en sociale verval van de wijken van de observatieperimeter ingezet.

Op het einde van de jaren 1980 positioneerde het Brussels Gewest zich als hub van een Noord-Europees hogesnelheidsspoornet. Door de komst van de TGV 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 omgevormd om de sporen bestemd voor de TGV af te zonderen. Bij deze werken verdween ook de klokkentoren van het station. In die tijd hoopten de steden die de TGV verwelkomden om internationale zakelijke functies rond hun TGV-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, maar de beperkte beschikbare oppervlakte was een zwak punt. 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.

Vanaf dat moment kreeg de wijk van het Zuidstation heel wat voorstellen voor grote vastgoed- en transportprojecten ... Echter zonder echte samenhang of voortrekker (de NMBS was eigenaar van een heel groot aantal percelen binnen de perimeter).

Sinds de aanleg van de noord-zuidverbinding kreeg het station 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 om de samenleving van het Zuidstation en de wijk waarin dit station staat te verbeteren. Deze inspanningen waren echter nog niet groot genoeg om van deze samenleving een succes te maken.

Het Zuidstation is een van de belangrijkste internationale stations van Europa en het eerste van België wat de bediening betreft. In werkelijkheid vertoont het echter verschillende architecturale incoherenties en bovendien komt de reiziger toe in een zone die niet afgewerkt en weinig leesbaar lijkt.

De administratieve architectuur van het grondgebied en de verantwoordelijkheden die verdeeld zijn tussen de gemeenten Sint-Gillis, Anderlecht, de stad Brussel en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest hebben de slagkracht binnen deze pool beperkt. Bovendien hangt de alomtegenwoordige speler van deze zone, de NMBS, af van de federale overheid. Sinds het ontstaan van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest werden er al aanzienlijke inspanningen geleverd om de samenleving van het Zuidstation en de wijk waarin dit station staat te verbeteren. Deze inspanningen waren echter nog niet groot genoeg om van deze samenleving een succes te maken.

De **gewestelijke beleidsverklaring** van 14 juli 2014 specificeert dat de ontwikkeling van de pool Zuid verdergezet zal worden met een dubbele doelstelling: de bevestiging van de internationale status van dit grondgebied en de verbetering van de levenskwaliteit van de wijk ten gunste van de bewoners. Twintig jaar na de komst van de TGV moet dit grondgebied het voorwerp uitmaken van een ambitieuze, coherente en evenwichtige ontwikkeling, gestuurd door het Gewest in nauw overleg met de betrokken gemeenten.

Door het ontbreken van een gecoördineerde visie op deze ontwikkelingen en na jaren van debatten **heeft het Brussels Hoofdstedelijk Gewest op 14 januari 2016 een richtschema voor de Zuidwijk goedgekeurd**. Dit wil de levenskwaliteit van deze essentiële toegangspoort tot Brussel verbeteren.

Het schema werd uitgewerkt in overleg met de gewestelijke en gemeentelijke overheden, de NMBS en de operatoren van het openbaar vervoer, en het berust op een gedeelde ambitie om de functionele mix in de wijk te versterken en de animatie en de gezelligheid te vergroten ten voordele van de bewoners, de Brusselaars in het algemeen en de gebruikers van het station. Het Richtschema (RS) 'Het woonvriendelijke station' hecht veel belang aan de herkwalificering van de publieke ruimtes en de verbetering van de intermodale pool. Tegen 2020 en 2025 zou de uitvoering van het richtschema 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.

In dit kader streeft de ontwikkeling van 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. Dit 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 het gebruiksvriendelijker 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 stelt dus de grote trends voorop wat inrichting en herinrichting van deze hefboomzone nr. 3 betreft, met als grote doelstellingen:

- o 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;
- o Een publieke ruimte op grootstedelijke schaal die de stromen en toegangswegen in en rond het station reorganiseert waardoor ze efficiënter en comfortabeler worden;
- o 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 ingericht werden op mensmaat om te kunnen handelen binnen de publieke ruimte, en hetzelfde geldt voor de versterking van de dynamiek van de wijk;
- o Het concept van het woonvriendelijke station, dat expliciet gericht is op de uitbreiding van de woningen en voorzieningen in de wijk

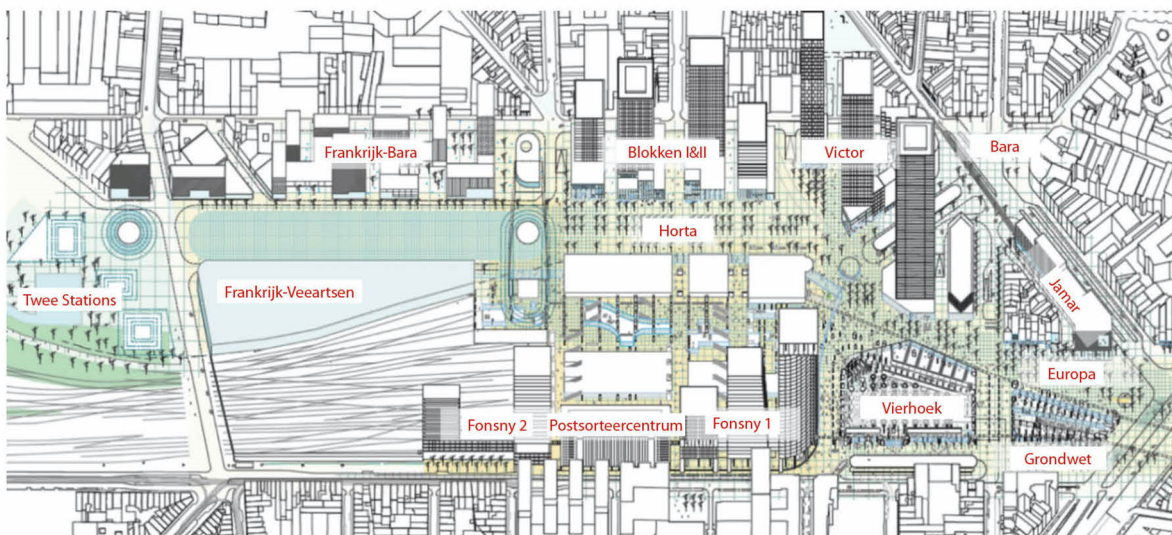
Globaal genomen behandelt het Richtschema Zuid vraagstukken betreffende inrichting, publieke ruimtes en mobiliteit. Het stelt bovendien een uitvoeringsversie in opeenvolgende fases voor tegen twee einddatums:

Staat 1 – “Optimalisering van de ruimtes en de levenskwaliteit in de wijk”

- o Verbetering van de levenskwaliteit door de herinrichting van de publieke ruimtes en de herconfiguratie van de belangrijke ruimtes (Baraplein, Poincarélaan, Europaesplanade, Grondwetplein, Kleine en Grote Vierhoek, metro, enz. ...)
- o Herinrichting van de vierhoeken
- o Reorganisatie van de multimodale pool van het openbaar vervoer
- o Herinrichting van de sokkel van de Zuidertoren, ondergronds maken van de tram in het kader van het project Grondwet
- o Vereenvoudiging van de weg tussen Anderlecht en Sint-Gillis via ‘de stationsruimte’, maar ook naar het stadscentrum toe;
- o Uitvoering van verschillende stedenbouwkundige projecten:
 - Project Victor;
 - Project Jamar;
 - Projecten Fonsny 1 en 2.

Staat 2 – “Herstel van het evenwicht tussen de functies met doelstelling 50/50”

- o Komen tot de mix woningen/kantoren
- o Reconversie van het huizenblok Frankrijk-Bara
- o Reconversie van het huizenblok Twee Stations
- o Reconversie van de blokken II binnen Bara-Horta



Figuur 1: Projectie van het richtschema dat in januari 2016 goedgekeurd werd (l'AUC)

Dit document heeft echter geen reglementaire kracht en het vervangt dus niet de bestaande instrumenten, zoals het BBP. Het geeft een overzicht voorafgaand aan de andere inrichtingsplannen en het definieert een operationeel actiekader (belangrijkste interventieopties en vereiste middelen).

Het Richtschema maakte het mogelijk om een visie voor de wijk te creëren. Het was opgebouwd rond drie assen: mobiliteit, publieke ruimte en de vorm van de stad. Sinds de uitwerking van het Richtschema en de goedkeuring ervan door de regering op 14 januari 2016 is de algemene context van de Zuidwijk veranderd. De mobiliteitsprojecten van een nieuw ondergronds internationaal station en van Grondwet werden respectievelijk stopgezet en aangepast waardoor de globale mobiliteitsstrategie van de wijk deels verouderd is. Deze veranderingen hebben ook een impact gehad op de strategie van de publieke ruimte die gelijkloopt met die van de mobiliteit. De vastgoedstrategie van de NMBS werd verduidelijkt en het spel van actoren van het Richtschema werd uitgebreid door de integratie van nieuwe projectdragers in de Zuidwijk.

Ter hoogte van de achterkant van het station is de fasering zoals gepland door het Richtschema ondertussen verouderd. Enerzijds door de inertie van de projecten die overwogen werden in staat 1. Anderzijds door de komst van nieuwe actoren actief in wat in het Richtschema "de Zennekant" genoemd werd en dat bedacht werd in een staat 2. De fasering van het stedelijke project moet opnieuw gedefinieerd worden in het kader van het richtplan van aanleg.

Wat het project Grondwet betreft, dat voorzag het ondergronds brengen van de tramlijn ter hoogte van de Fonsnylaan waardoor het tramverkeer op de Fonsnylaan en in de Overdekte straat weggenomen zou worden. Het voorzag ook de creatie van een nieuw metrostation genaamd Grondwet, ter hoogte van het kruispunt van de Europaesplanade en de Zuidlaan. In 2018 werd het project Grondwet aangepast. De aanpassing betrof het ondergronds brengen van de tramlijn van de Fonsnylaan en impliceerde het behoud van de tramlijn in de Overdekte straat. De tramlijn behoudt haar huidige tracé, namelijk de doorgang via het spoor tegenover de Grote Vierhoek naar de stelplaats, wat de opening van de vierhoek naar de Europaesplanade toe verhindert. Het project van de multimodale pool werd ook gewijzigd en het integreert nu een tramhalte in de Overdekte straat. De toegang tot de metro/ tram voorzien in de lobby van het station werd geschrapt.

De NMBS is eigenaar van het Station Brussel-Zuid, van de twee Vierhoeken onder de spoorwegen, van het Postsorteercentrum en de twee vleugels ervan aan de Fonsnylaan, van het Atrium-gebouw in de Zuidlaan, van ongeveer 50% van het huizenblok Frankrijk-Bara in de Frankrijkstraat en ook van de gebouwen tussen de Veeartsenstraat en de Frankrijkstraat (Delta). Nu wil de NMBS een deel van dit vastgoed verkopen:

- ☐ het vastgoed van het huizenblok Frankrijk-Bara
- ☐ het Postsorteercentrum en zijn beide zijgebouwen
- ☐ de gebouwen tegen de spoorweg aan tussen de Veeartsenstraat en de Frankrijkstraat (Delta)
- ☐ het Atrium-gebouw

In december 2017 werd een kandidatuuroproep gelanceerd. De NMBS wil dit vastgoed verkopen aan een vastgoedoperator die deze sites zal heropwaarderen en zal zelf haar toekomstige kantoren voorzien in de Fonsnylaan (84.0000m²).

De creatie van nieuwe kantoren in de Fonsnylaan laat toe de tertiaire gebouwen van het huizenblok Frankrijk-Bara vrij te maken waar de onderneming momenteel kantoren heeft. Tegelijk wil de NMBS de vierhoeken een nieuwe bestemming geven. Deze staan immers al geruime tijd leeg en worden niet meer gebruikt. De herbestemming van de Vierhoeken, zelfs tijdelijk, vereist grote investeringen in de beveiliging van de spoorwegen. De NMBS is op zoek

naar partners in de privésector om na te denken over een globaal concept dat het mogelijk zou maken om de nodige investeringen te doen en de Vierhoeken in gebruik te nemen. Hiervoor wil de maatschappij een raadpleging van de markt organiseren voor een stedelijk ontwikkelingsproject binnen de Vierhoeken.

Andere actoren hebben zich bereid getoond om een project uit te voeren binnen de wijk:

- de onderneming 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, achter het station. Het is onder andere de bedoeling om een technisch gebouw te creëren. Dit project vertegenwoordigt 38.0000 m² aan kantoren.
- Promotor Virix, eigenaar van de Philips-site in het huizenblok Twee Stations, is ook kandidaat om een project te verwezenlijken op de site.

In dit kader kreeg perspective.brussels de opdracht om het Richtschema Zuid, dat begin 2016 goedgekeurd werd, bij te werken. Het is de bedoeling om de principes van het Richtschema te vertalen in een Richtplan van Aanleg (RPA) door de doelstellingen van de Brusselse regering voor deze wijk te bevestigen en de nieuwe projectdynamiek die ontstaan is sinds de uitwerking van het richtschema te integreren. Het RPA zal de opportuniteiten die gerezen zijn sinds de goedkeuring van het RS omkaderen, door alle belanghebbende partijen te verenigen en een voorafgaand informatie- en participatieproces te organiseren.

Het GPDO, goedgekeurd in november 2018, omvat de volledige Zuidwijk als prioritaire ontwikkelingspool en wil er een gemengde wijk van maken.

Het GPDO stelt:

"De wijk beschikt nog over een zeker potentieel voor de bouw van kantoren. Deze moeten echter gepaard gaan met een toereikende ontwikkeling van woningen en nieuwe buurtvoorzieningen om er het gemengde karakter te versterken, met name door de commerciële animatie van de benedenverdiepingen.

In het kader van een ambitieuze strategie heeft het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een richtschema voor de wijk goedgekeurd. [...] Het is de bedoeling om het evenwicht tussen de functies van de wijk te herstellen door het residentiële karakter te versterken (doelstelling 50% woningen en 50% kantoren). Het project wil de functionele en sociale mix van de wijk versterken, er een tewerkstellingspool ontwikkelen en de gebruiksvriendelijkheid verbeteren voor de bewoners en de gebruikers van het station. "

Het RPA Zuid, dat voorwerp uitmaakt van deze analyse, komt dus tegemoet aan de gewestelijke ambities die gedefinieerd werden in de strategische documenten (en die recent werden gevalideerd door het GPDO) en het is gericht op een herstructurering van de vestigingen van de NMBS binnen de perimeter van het RPA, en dit op basis van de stedelijke vorm en de richtlijnen gedefinieerd door het richtschema.

1.2. Voorstelling van de RPA-tool

De nieuwe tool 'Richtplan van Aanleg' (RPA), zoals bevestigd in de nieuwe versie van titel II hoofdstuk III van het BWRO (van kracht sinds 30 april 2018), maakt het mogelijk om in één keer de strategische en regelgevende aspecten van een stedelijke strategie te bepalen. Voortaan neemt het een belangrijke plaats in de hiërarchie van de gewestplannen in. Aan de hand van deze tool kunnen de regelgevende of strategische elementen, de aanvaardbare dichtheden voor de betrokken percelen, de ambities in termen van bouwprofiel en inplanting, de ambities in termen van bestemming en de ambities in functionele termen en in termen van mobiliteit worden bepaald voor een deel van, delen van of heel de perimeter van het RPA. Het RPA wordt opgemaakt in overleg met de betrokken openbare operatoren en instanties. Ook de private stedelijke actoren worden erbij betrokken. In verband met de RPA's zorgt perspective.brussels ook voor een participatieve dynamiek met de inwoners en burgermaatschappij, om de burgerexpertise te mobiliseren.

Binnen de perimeter die het dekt, heft een RPA de reglementaire bepalingen van andere plannen die ermee in strijd zijn op: reglementaire bepalingen van het Gewestelijk bestemmingsplan (GBP), de Bijzondere Bestemmingsplannen (BBP), de stedenbouwkundige reglementen, de gewestelijke en gemeentelijke mobiliteitsplannen en de geldende bouwvergunningen.

Een Richtplan van Aanleg (RPA) bepaalt:

- ☐ de bestemmingen (woningen, winkels, kantoren, enz.), en de oppervlaktes die eraan toegeschreven moeten worden;
- ☐ de inrichting van de publieke ruimte (wegen, open ruimten; landschap);
- ☐ de eigenschappen van de gebouwen;
- ☐ de bescherming van het erfgoed;
- ☐ de organisatie van mobiliteit en parkeermogelijkheden.

Het RPA omvat drie luiken:

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

Zo draait het RPA rond vaste elementen, die de gewenste ambities voor de zone garanderen, en flexibele elementen die een innovatieve architecturale vrijheid toelaten.

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**.

Dit ministerieel besluit heeft een reeks overwegingen geuit:

Overwegende dat het Brussels Gewest een aanhoudende demografische groei kent; dat, gezien de statistieken en de vooruitzichten van de Federale Overheidsdienst (Planbureau) en het Brussels Instituut voor Statistiek en Analyse (BISA), deze groei waarschijnlijk zal aanhouden tot het midden van de 21ste eeuw; dat het mobiliseren van terreinen en het

voorzien in de huidige en toekomstige behoeften inzake huisvesting, voorzieningen en aanverwante diensten noodzakelijk is.

Dat de Zuidwijk deel uitmaakt van hefboomzone nr. 3 "Zuid" in het GewOP;

Overwegende dat de gewestelijke beleidsverklaring van 20 juli 2014 specificeert dat de ontwikkeling van de pool Zuid verdergezet zal worden met een dubbele doelstelling: de bevestiging van de internationale status van dit grondgebied en de verbetering van de levenskwaliteit van de wijk ten gunste van de bewoners; Rekening houdend met het richtschema "De woonvriendelijke stationsomgeving – Richtschema voor de wijk van het station Brussel-Zuid", goedgekeurd door de regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest op 14 januari 2016;

Overwegende dat dit richtschema een functionele mix, een gecontroleerde verdichting van de wijk, een activering van de benedenverdiepingen, een verbetering van de kwaliteit van de openbare ruimte met de herinrichting - en zelfs de bestemming - van de ruimtes onder de noord-zuidspoorwegverbinding en de samenleving van de transportmodi wil garanderen, evenals een versterking van de dynamiek van de wijk;

Dat dit richtschema aantoont dat de Zuidwijk over al het nodige potentieel beschikt voor de opbouw van een vernieuwde identiteit en de ontwikkeling van een echte gemengde wijk met een evenwicht tussen de verschillende stedelijke functies; Dat de wijk van het station van Brussel-Zuid een versterkte en uitgebreide centraliteit moet kunnen bevestigen, zowel binnen de nabijgelegen zones als op schaal van de Brusselse metropool, en dit door volledig aan te sluiten bij een polycentrische visie van de stad; Dat naast de functionele mix een sociale mix vereist is waarbij de voorkeur uitgaat naar een gevarieerd woningaanbod wat de typologie en de grootte betreft voor nieuwbouw en binnen de perimeter; Dat de ontwikkeling van huisvesting moet worden aangevuld met de creatie van lokale voorzieningen om tegemoet te komen aan de behoeften van de wijk en met gewestelijke voorzieningen voor meer animatie in de wijk en om te kunnen profiteren van de uitstekende bereikbaarheid;

Overwegende dat de wijk weliswaar zeer goed bereikbaar is, maar dat de intermodaliteit versterkt moet worden

Dat een bijzondere aandacht geschonken moet worden aan de actieve verplaatsingsmodi;

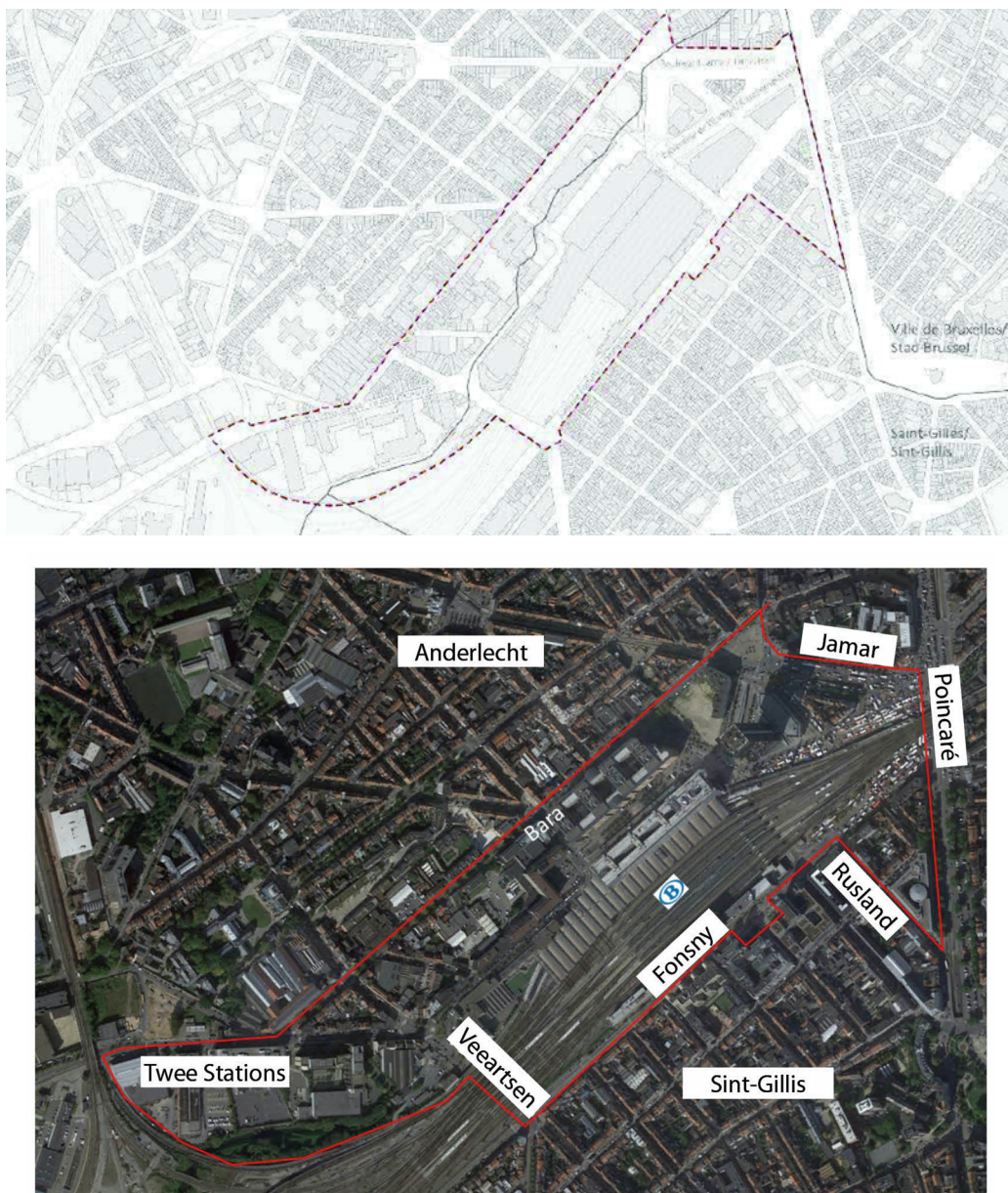
Overwegende dat het noodzakelijk lijkt om voor deze perimeter een strategische visie op gewestelijke planning en een overkoepelend reglement te bepalen; dat het richtplan van aanleg het meest toepasselijke instrument lijkt te zijn om dit te doen;

De operationele perimeter wordt ook gevalideerd door dit besluit:

1.3. Perimeters van het ontwerpplan

1.3.1. Operationele perimeter

De operationele perimeter (OP) van het RPA definieert het grondgebied waarop het RPA van toepassing zal zijn. Dit grondgebied beslaat een oppervlakte van 45 ha. Het bevindt zich tussen de Fonsnylaan, de Veeartsenstraat, de spoorwegen, de Tweestationsstraat, de Barastraat, het Baraplein, de Jamarlaan en de Poincarélaan, het geheel van de stukken van deze publieke ruimtes dat binnen de perimeter en het huizenblok "Atrium" valt. Binnen deze perimeter zullen openbare en private werkzaamheden plaatsvinden die de belangrijkste hefboomen zullen vormen van de ontwikkeling en herinrichting van het grondgebied. Deze perimeter werd op 8 mei 2018 gepubliceerd in het staatsblad.



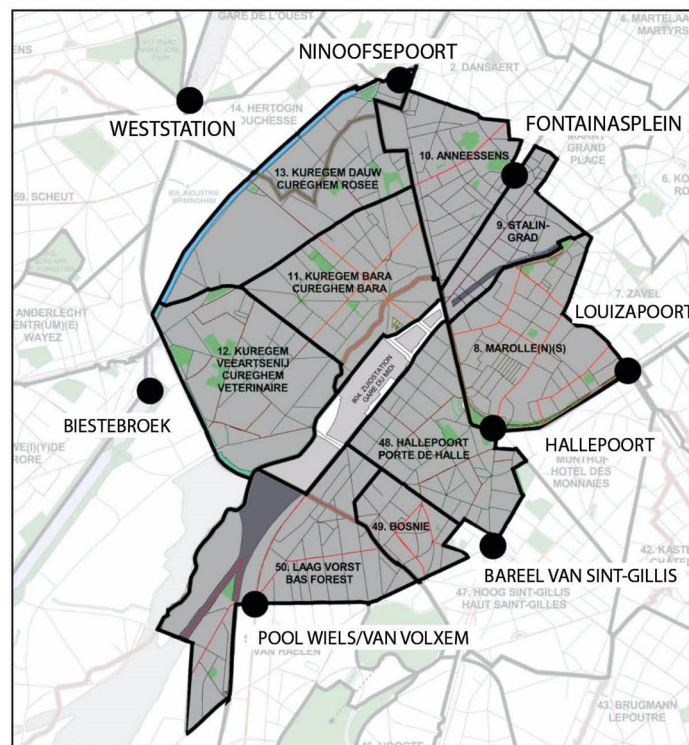
Figuur 2: Afbakening van de operationele perimeter (BS 14/05/2018)

1.3.2. Territoriale observatieperimeter (TOP)

Er werd een **territoriale observatieperimeter (TOP)** weerhouden voor de analyse van het grondgebied, de behoeften en de identificatie van de belangen. Deze is groter dan de operationele perimeter in die zin dat deze toelaat de operationele perimeter te benaderen binnen een globalere context: deze terugplaatsen in zijn geografische omgeving en rekening houden met de behoeften van de lokale bevolking en de gebruikers. Het is de bedoeling dat de andere schalen (internationaal, grootstedelijk en gewestelijk) geïntegreerd worden in de denkplaatse wanneer het gaat om de wijk.

Net zoals de oriënteringsstudie van het ATO van 2012 en de analyse van Perspective van 2018 betreffende de demografie en de behoeften aan woningen en voorzieningen werd de TOP gedefinieerd voor een gemakkelijke toegang tot de gegevens in functie van de statistische sectoren, rekening houdend met de nabijheid tot de operationele sites en met de aanwezigheid van structurerende elementen. De TOP houdt rekening met de belangrijkste stedelijke polen in de onmiddellijke omgeving, en dan met name: het stadscentrum (Stalingradlaan, Lemonnierlaan, Nieuwlandstraat en de Marollenwijk), Anderlecht (de wijk Kuregem, de slachthuizen van Anderlecht/metrostation Delacroix, gemeentehuis), Sint-Gillis (Volders-Hallepoort, Bethlehemplein, voorplein van Sint-Gillis, de "Bareel"), Vorst (culturele pool van het Wiels, enz.). Voor de mobiliteit op de weg strekt de betreffende perimeter zich uit van Ring O, Industrielaan tot de Kleine Ring. Er moet ook rekening gehouden worden met de belangrijkste in- en uitvalswegen naar en van het stadscentrum.

De geografische onderzoekszones worden gespecificeerd in punt 4 "Definitie en inhoud van de milieuthema's."



Figuur 3: Territoriale observatieperimeter van het RPA Zuid (uittreksel van het bijzonder bestek MER Zuid van 7/12/2017)

1.4. Inhoud en belang van het RPA ZUID

1.4.1. Ontwerpstrategie

Dit grondgebied, gekenmerkt door een heel aanwezige wegeninfrastructuur die de gebouwde huizenblokken structureert, bestaat uit een geheel van elementen met elk een eigen logica (residentiële wijk, station, opslagplaats, spoorwegviaduct, kantoren, enz.). Vandaag weegt de doorgang van de spoorweg op de levenskwaliteit binnen de perimeter. Het station fungeert als een grens die de ontwikkeling van een dynamisch stadsleven in de weg staat. De site moet dus opnieuw uitgedacht worden, rekening houdend met deze centrale doelstelling die echt de locomotief moet worden voor het herwerken van de dynamiek van het stadsleven.

Het Richtplan van aanleg (RPA) voor de Wijk van het Zuidstation heeft betrekking op een grondgebied van 45 ha dat de Zuidlaan, de Fonsnylaan, de Barastraat en de Tweestationsstraat omvat en dat een van de belangrijkste toegangswegen tot het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is. De operationele perimeter van het RPA wordt sterk gekenmerkt door het spoorwegnet dat het volledig doorkruist en ook door verschillende sites met heel eigen kenmerken (Zuidertoren, Blok 2, Fonsny).

De ambities van het RPA zijn:

- ☐ een sterke gewestelijke sturing garanderen die van de acties een prioriteit maakt;
- ☐ een actieve en duurzame gewestelijke coördinatie van alle actoren garanderen;
- ☐ een duidelijke stedelijke visie bepalen die gedragen wordt door het Gewest en die gedeeld wordt door alle actoren. Deze moet dan dienen als richtlijn voor de verschillende openbare en privéprojecten;
- ☐ de kwaliteit van de publieke ruimtes versterken;
- ☐ het evenwicht tussen de ruimtes voor woningen en kantoren versterken,
- ☐ de verbindingen versterken tussen de wijken enerzijds en met het stadscentrum anderzijds,
- ☐ beschikbare ruimtes onder de sporen activeren om de dynamiek van de wijk te stimuleren

Globaal genomen is het de bedoeling om het ontwerp van een woonvriendelijk station uit te voeren om zo de internationale toegangspoort van Brussel te doen evolueren tot een gezellige grootstedelijke wijk waar het voor iedereen aangenaam leven is.

Een duidelijker, zichtbaarder station in de stad, dat de rol van verbindingsknooppunt vervult, niet alleen tussen het vervoer maar ook tussen de wijken.

Een heraangelegd station, met nieuwe, comfortabele en ingerichte passages dat overzichtelijker, efficiënter en toegankelijk wordt door oost en west te verbinden en door aansluiting te vinden op de publieke ruimte tussen Sint-Gillis en Anderlecht.

Een openbare stationsomgeving in het hart van een bruisende, levendige en diverse wijk, een leefomgeving die met zijn diensten, handelszaken en ruimten, zijn landschap en architectuur comfort biedt voor reizigers en pendelaars, voor het publiek, de inwoners van de wijk of de stad, en die zodoende zijn eigen identiteit vernieuwt.

Een eigentijds "hybride" station, dat zeer efficiënt zijn vervoersfunctie vervult en tegelijk nieuwe functies integreert op het vlak van werk, diensten, handel, vrije tijd, cultuur en

gebruiksvriendelijkheid (de Zuidmarkt is hiervoor een belangrijk steunpunt). Een station dat een heuse hub moet worden voor leven, activiteiten en cultuur in de stad, in het hart van een eigentijdse, actieve en dichtbevolkte wijk, die komaf maakt met de notie van een monofunctionele zakenwijk.

Het ontwerp voor de wijk rond het station Brussel-Zuid kan nieuwe relaties stimuleren tussen de stad en de omgeving, tussen de centrale figuur van de vijfhoek en de voorsteden, tussen de wijken van Sint-Gillis, Anderlecht, Vorst en Brussel. In de Brusselse metropool vormt ze het zenuwcentrum voor de stedelijke integratie van de zuidelijke sector, dankzij bestaande troeven zoals het kanaal, de culturele infrastructuur en de overgeërfde openbare figuur.

Het station, omkaderd door het openbare weefsel van de omliggende wijken, zet aan tot verschillende strategieën die de invloed vergroten. Het is tegelijk een interface tussen de ring en de vijfhoek, en tussen de gemeenten Anderlecht en Sint-Gillis die vroeger op een afstand werden gehouden.

Door de stromen en toegangen in en rondom het station te reorganiseren kunnen deze efficiënter en gemakkelijker worden gemaakt. Het station is open aan alle kanten en strekt zich uit over de publieke ruimte, onder de vorm van een uitwisselingsplek.

Deze "capabele" ruimte breidt de invloedssfeer van het station uit en maakt op die manier nieuwe relaties mogelijk tussen de gebouwde ruimten, de vloer, nieuwe projecten en de wijken. Door elke verwijzing naar het traditionele stationsplein te elimineren kan met deze uitwisselingsplek die het station Brussel-Zuid is, het struikelblok van een verschillende behandeling en definitie tussen "voor het station" en "achter het station", oost en west worden vermeden. Dit zorgt voor de nodige schaal en zichtbaarheid van de grote publieke ruimtes in Brussel.

Door het station open te werken kunnen de stromen worden gereorganiseerd, terwijl de inrichting van de uitwisselingsruimte als een grootstedelijke publieke ruimte projecten in de omgeving de mogelijkheid biedt om zich volledig te integreren in de invloedssfeer van het station. Omgekeerd heeft de ontwikkeling van de verschillende weefsels in de directe omgeving en de integratie van naburige ruimten die in het kader van het transformatieproces tot woonvriendelijk station worden aangepakt, het potentieel om een nieuwe identiteit tot stand te brengen en de verankering van het station in de wijken te begeleiden.

Huisvesting kan tegelijk een opportuniteit en tool zijn om de stationsomgeving te transformeren. Door diverse woonvriendelijke ervaringen en elementen, diverse soorten en kwaliteiten van huisvesting te voorzien, door grondig na te denken over de band met het ruimere grondgebied en de onderlinge verhoudingen tussen woningen, en door gemeenschappelijke publieke ruimtes en voorzieningen te ontwikkelen die samen een woonwijk vormen, komt de nieuwe identiteit van Brussel-Zuid geleidelijk aan tot stand.

Een van de fundamentele principes van het Richtschema is het "woonvriendelijke concept". Dit manifesteert zich onder andere door de gelijkheid op schaal van de wijk tussen de woon- en kantoorprogramma's. De doelstelling van 50% kantoren - 50% woningen werd door het Richtschema vooropgesteld op basis van verschillende vastgoedprojecten die toen overwogen werden. Door de veranderde context moeten deze projecten herbekeken worden.

De kantoorprojecten, zoals Victor, het project van de NMBS en Infrabel TOC, garanderen de bouw van kantoren in de wijk. De belangrijkste woonprojecten, zoals de huizenblokken Frankrijk-Bara en Twee Stations, moeten echter opnieuw gedefinieerd worden in het licht van de huidige belangen van de zone achter het station.

Om de gelijkheid van woningen en kantoren te garanderen, moet het RPA de dichtheden en de programma's afstemmen op schaal van de wijk van het Station Brussel-Zuid.

1.4.2. Strategisch luik

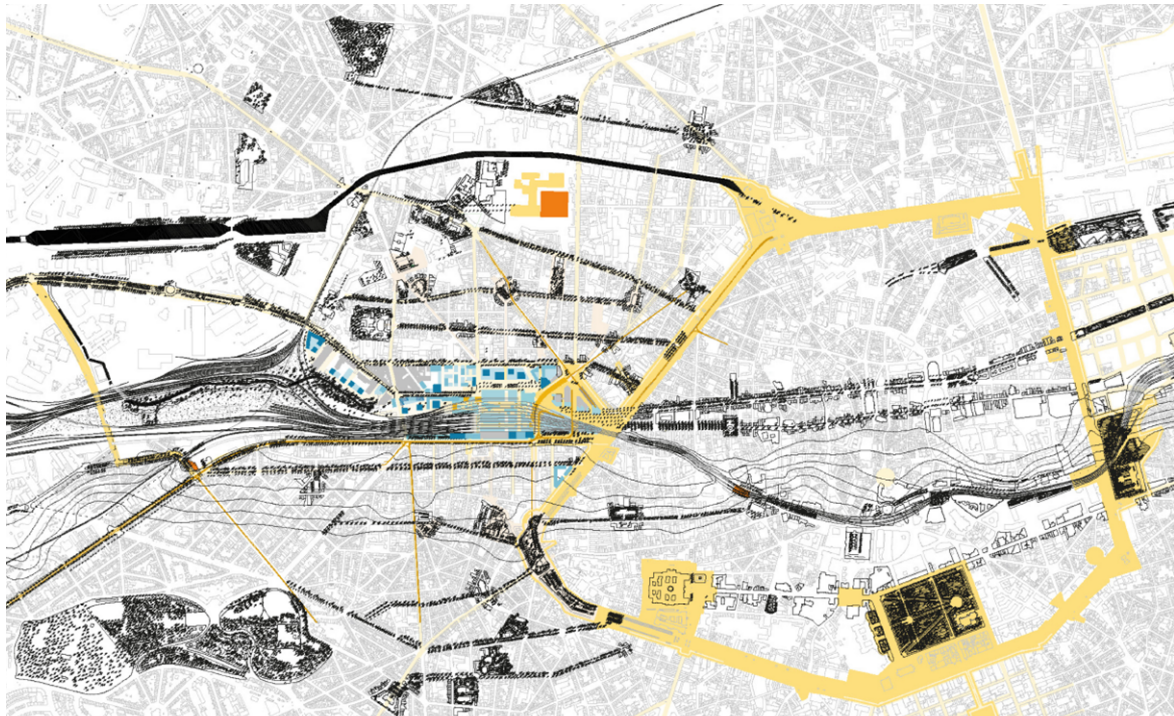
De doelstellingen van het RPA Zuid zijn:

- ☐ een grootstedelijke publieke ruimte
- ☐ de intermodaliteit ten dienste van het gebruik
- ☐ een bewoonde stationswijk

Deze doelstellingen zijn onveranderlijk, net zoals de bepalingen die geïdentificeerd werden voor de vernieuwing van de wijk.

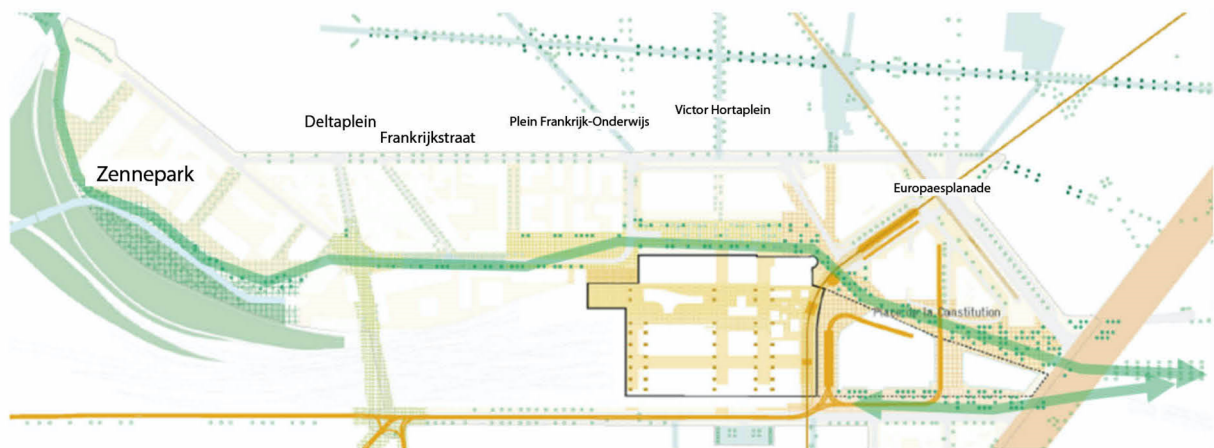
1.4.2.1. Een grootstedelijke publieke ruimte

Het weefsel van de Zennevallei en de strategische ligging van het station tussen de ring en de grote historische assen van Brussel in het noorden en de hedendaagse assen in het zuiden wijzen op het belang van de versterking van de noord-zuidverbindingen om de Zuidwijk de mogelijkheid te bieden de rol van publieke ruimte op grootstedelijke schaal ten volle te kunnen spelen. Het RPA streeft in eerste instantie naar een continuïteit van de bomenrijen langs de assen grenzend aan het station. Rondom het station worden de bestaande noord-zuidcontinuïteiten versterkt, met name in de Barastraat en op het Grondwetplein, en uitgebreid tot de Overdekte straat. Een nieuwe noord-zuidcontinuïteit wordt ingevoerd van de Europaesplanade tot aan de Tweestationsstraat via het Hortaplein en de Frankrijkstraat. Er moet gedacht worden aan de invoering van een beplantingssysteem voor deze nieuwe as van het noorden naar het zuiden, en aan de punctuele herintroductie van het water in continuïteit met de Zenne tot in het centrum van de wijk dicht bij het station. De wijk Brussel-Zuid krijgt zo opnieuw een sterke verbinding met de grote structurerende assen van het stadscentrum, zoals de Stalingradlaan en de Maurice Lemonnierlaan. De landschappelijke noord-zuidstructuur krijgt zo het overwicht ten opzichte van de ring rond de Vijfhoek. Een ontsloten station, dat zich naar het noorden uitstrekt met een nieuwe gevel, gericht op de Vijfhoek van het stadscentrum, en naar het zuiden, om de stedelijke integratie van de industriële buitenwijken tot aan het kanaal mogelijk te maken; op deze manier kan de wijk duurzamer worden geïntegreerd in de Brusselse geografie en het landschap van de Zennevallei.



Figuur 4: de Zennevallei als fundering van de publieke ruimte (I'AUC, 2019)

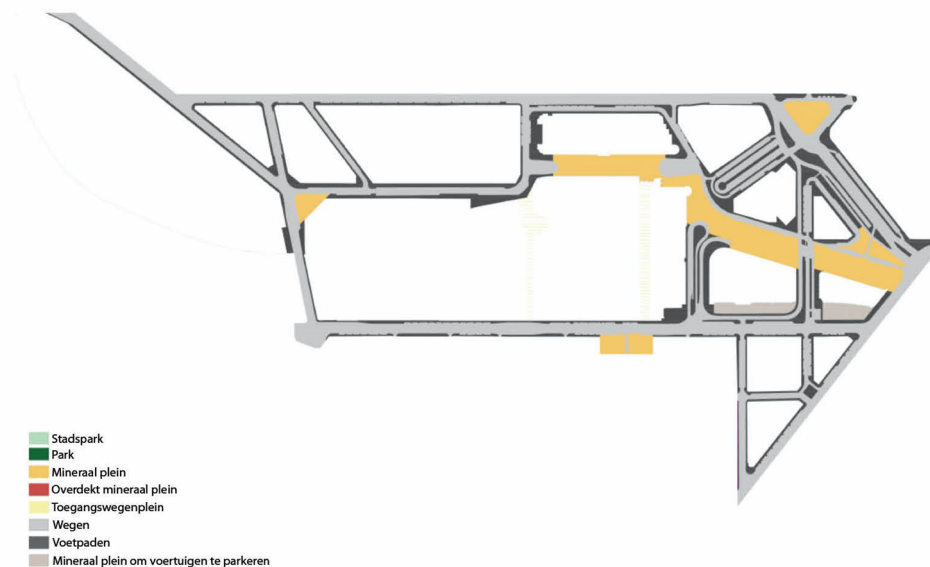
De bomenrijen kunnen verlengd en versterkt worden, en de bomenrijen- en partijen op bepaalde plaatsen (zoals de Europaesplanade, het Hortaplein en het Grondwetplein) moeten belangrijke functionele beperkingen integreren (markten, leveringen, enz.). In de buurt van de Zenne, daar waar ze nog bovengronds stroomt en ter hoogte van het Deltaplein, de ingang van het toekomstige park, moeten de willekeurige aangeplante bomen versterkt worden.



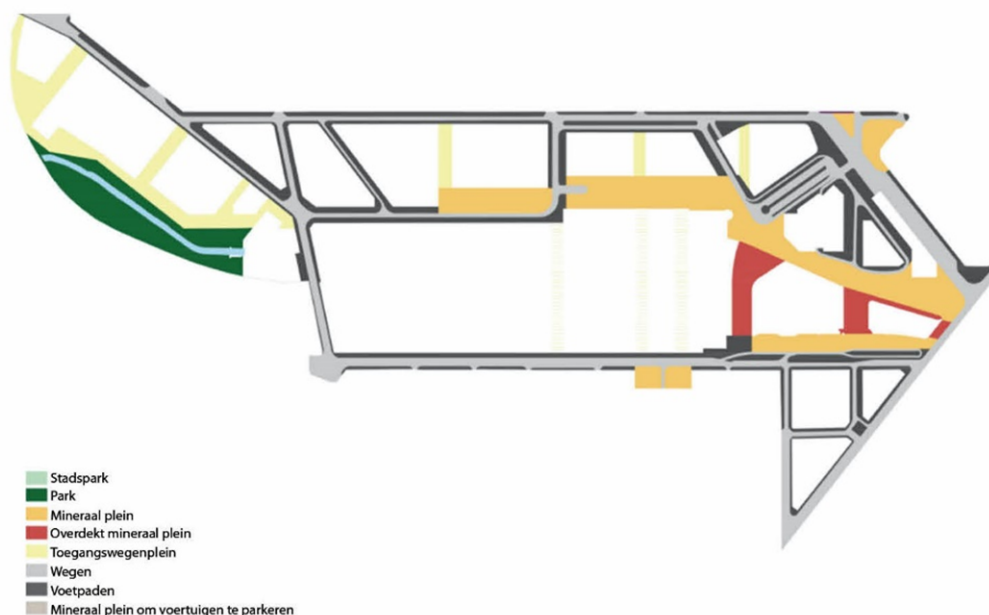
Figuur 5: Inrichtingsprincipe van de noord-zuidverbinding (I'AUC, 2019)

1.4.2.2. Intermodaliteit ten dienste van het gebruik

Een “uitwisselingsplek” met vertakkingen tot in iconische publieke ruimtes zoals het Sint-Gillisvoorplein, het park van Vorst, het Raadsplein in Anderlecht, de naburige gewestelijke voorzieningen (het Wiels, het slachthuisproject), de werkplaatsen en het stadscentrum. Een superefficiënt verbindingsknooppunt tussen het Europese net, het gewestelijke net en het lokale net voor stedelijk vervoer, dat zodanig wordt heringericht dat het een duidelijkere en kwaliteitsvollere plek voor voetgangers, zacht verkeer, publieke ruimtes en het landschap wordt.



Figuur 6: Evolutie van de publieke ruimtes – Bestaande situatie (l'AUC, 2019)



Figuur 7: Evolutie van de publieke ruimtes – Ontwerp van RPA (l'AUC, 2019)

Het RPA wil in eerste instantie het openbaar vervoer wederzijds versterken en integreren, zodat er een voor Brussel ongekeende plek van **intermodaliteit** ontstaat, op lokaal tot internationaal niveau. Tegelijk wordt het autoverkeersplan op een evenwichtige manier herbekeken en het werpt zich op als de progressieve start van een nieuwe visie op de mobiliteit, die de link legt tussen de huidige noodzaak en de toekomstige modi. In een eerste tijd blijven de huidige capaciteiten behouden, maar het nieuwe autoverkeersschema zal het gezellige karakter van de assen en bewoonde wijken herstellen, met name door bepaalde grote assen open te stellen voor tweerichtingsverkeer. De harmonisering van het gehele mobiliteitsplan laat toe het station en de omgeving open te trekken, te ontsluiten, en bijkomende publieke ruimte te creëren. De eerste verwezenlijking die beoogd wordt door het RPA is de installatie van een heuse uitwisselings- en voetgangerszone rondom het station. Deze "gemakkelijke vloer" wordt kenmerkend voor de benadering van het station en laat toe het station open te trekken naar alle omliggende wijken toe.

De as Ring RO - Industrielaan - Zuidlaan is een van de kortste en efficiënte routes om de westelijke Ring te verbinden met het stadscentrum en dat maakt er een van de bevoorrechte assen van voor automobilisten om van buitenaf naar Brussel en de Kleine Ring te rijden. De Zuidwijk is dus een van de meest filegevoelige wijken van de agglomeratie.

De nieuwe projecten die er gepland worden, zullen onvermijdelijk leiden tot een toename van de vraag naar verplaatsingen met het risico om de druk van het autoverkeer nog te vergroten, met name op de assen Bara en Fonsny, die vandaag al het drukst zijn binnen de sector. Het is dus belangrijk om te denken aan proactieve maatregelen om alternatieve transportmiddelen te bevorderen, evenals een beveiligde en leesbare ruimte voor de actieve modi binnen de perimeter.

De rol van het RPA bestaat er niet in een oplossing te vinden voor het doorgaand verkeer binnen deze perimeter, want die oplossingen situeren zich voor en na de Zuidwijk (Industrielaan en Kleine Ring). Uit de situatie van de auto en het mobiliteitsschema blijkt dat de verwachte toename van verplaatsingen als gevolg van de nieuwe ontwikkelingen van de Zuidwijk tijdens de drukste verkeerspieken vertaald zal moeten worden in een toename van het gebruik van alternatieve mobiliteiten in plaats van de individuele wagen en zeker binnen een zo performante transporthub als die van het Zuidstation. De Zuidwijk, en ook de rest van het Brussels Gewest, zijn immers niet langer in staat extra wegverkeer op te vangen.

Om de werking van de belangrijkste interfaces op te vangen, stelt het **mobilitéitsschema** (bestudeerd in parallel met het RPA), dat in het RPA wordt geïntegreerd, het volgende voor:

- Tweerichtingsverkeer op het westelijke deel van de Barastraat, met een dimensioneringslogica van 2x1 algemene rijweg voor de volledige as (met hier en daar een uitzondering voor voorsorteerstroken bij het naderen van de belangrijkste kruispunten aan de Veeartsenstraat, de Tweestationsstraat en de Eloystraat). Deze heraanleg van de Barastraat maakt het ook mogelijk om twee fietspaden te voorzien.
- Er is ook sprake van een nieuwe gereguleerde oversteekplaats voor actieve modi in het midden van het stuk Veeartsenstraat/Eloystraat om zo de porositeiten met de verwachten ontwikkelingen binnen het huizenblok Frankrijk-Bara te bevorderen en te beveiligen. Dit voorstel integreert ook eenrichtingsverkeer van het westen naar het oosten van de Tweestationsstraat en het behoud van 2x1 rijstroken in de Frankrijkstraat/Onderwijsstraat.

- De afschaffing van het autosysteem van de Europaesplanade en de Argonnestraat (voor het algemene verkeer).
- De Blerotstraat wordt opnieuw ontwikkeld ten voordele van de bus/taxiverbinding tussen de as Bara (eigen bedding op een zijstrook van west naar oost en een voorbehouden strook op het belangrijkste stuk van oost naar west). De noordelijke toegang tot de parking Q-Park wordt verplaatst naar de Barastraat en wordt geïntegreerd binnen de toegangsinfrastructuur van de toekomstige inrichting van het huizenblok Kuifje (Victor).
- De kruispunten Bara/Blerot en Bara/Q-Park/Kuifje worden geïntegreerd in eenzelfde reguleringssysteem met verkeerslichten om ook de zachte continuïteit vanaf de Europaesplanade naar het Grisarsquare te beveiligen. Met deze twee nieuwe inrichtingen zal het voor de automobilisten niet langer mogelijk zijn om de Zuidwijk over te steken tussen de assen Bara en Fonsny.
- De omvang van de Jamarlaan wordt aangepast met de afschaffing van de parkeerplaatsen langs de rand van de centrale strook. De vrijgekomen plaats wordt weer teruggegeven aan de publieke ruimtes en de alternatieve mobiliteitsvormen.
- De publieke ruimtes van het Baraplein worden opnieuw geconfigureerd rond een systeem met gereguleerde en gecoördineerde dubbele kruispunten waarvan de verkeerslast verlicht wordt dankzij de verplaatsingen van nadelige bewegingen (toegang tot de pool Spaak opnieuw georiënteerd naar het zuiden via de Blerotstraat, afslag naar links van Bara naar de Fiennes opgeschoven in de richting van het gereguleerde kruispunt Bara/Rossini).
- De interface tussen de Zuidwijk en de Kleine Ring wordt geoptimaliseerd, aansluitend bij de projecten Grondwet en de aanleg van fietspaden op de Kleine Ring. Het aantal rijstroken voor auto's zal met een rijstrook per richting verminderen, zodat kwalitatieve fietspaden in twee richtingen aangelegd kunnen worden. Het systeem van laterale rijstroken voor auto's op het stuk tussen Fonsny en de Hallepoort wordt herbekeken ten voordele van de publieke ruimtes en het lokale verkeer.
- De kruispunten Fonsny, Jamar en Lemonnier worden gerationaliseerd door een aanpassing van de fasering van de verkeerslichten om zo het oversteken tussen de Zuidwijk en de stad Brussel te vergemakkelijken voor de actieve modi.
- Ter hoogte van de Fonsnylaan wordt het wegprofiel voor de auto's met 2x1 rijstrook (+ verbreding ter hoogte van de kruispunten Zuid en Veeartsen) verbeterd, en om de conflicten tussen de verschillende weggebruikers te vereenvoudigen en te beveiligen wordt voorgesteld om de plaats die de auto inneemt te verplaatsen naar het zuidelijke deel van de beschikbare ruimte, langs de kant van de Merodewijk en om de infrastructuur van de eigen beddingen van het openbaar vervoer lateraal op te schuiven naar het noordelijke deel, langs de kant van het station. De overgang van de axiale infrastructuur van de eigen bedding in twee richtingen naar een laterale infrastructuur van eigen bedding in twee richtingen langs de kant van het station zal de toegankelijkheid van de tram/bus van het tweeluik Overdekte straat (tram) en busstation van de vierhoeken verbeteren door de conflicten tussen voetgangers/openbaar vervoer los te koppelen van de conflicten tussen voetgangers/algemeen autoverkeer.

- Ten slotte wordt ter hoogte van de as Veeartsen een principe van 3 algemene rijstroken voorgesteld. In het tunnelgedeelte is een rijkstrook voorzien in de richting zuid-noord voor twee rijstroken in de richting noord-zuid naar het kruispunt Fonsny toe, en een rijkstrook draait naar links in de richting van het station. De plaats die zo vrijkomt laat toe comfortabele continuïteiten voor actieve modi door te voeren binnen een ruimte die vandaag sterk gekenmerkt wordt door overlast van auto's.
- In het noordelijke deel worden de twee rijstroken ingericht in de richting zuidnoord met op het einde van het stuk, ter hoogte van het kruispunt Bara, een specifieke strook om af te slaan naar links in de richting van de uitgang van de stad (het zal niet meer mogelijk zijn om links af te slaan naar de Tweestationsstraat, want die wordt een eenrichtingsstraat naar het Zuidstation toe).

De weerhouden principes voor het **parkeren** streven naar een vermindering van de capaciteit tot het noodzakelijke minimum, in die zin dat de doelstelling van het RPA erin bestaat het gebruik van de individuele auto te beperken binnen deze wijk die bijzonder goed bereikbaar is met alternatieve mobiliteitsvormen, die ook nog opgewaardeerd zullen worden. Er moet echter een bijzondere aandacht besteed worden aan het parkeren van de omwonenden binnen een wijk waar maar heel weinig privégarages zijn. Deze dubbele wil druist in tegen de behoeften die gegenereerd zullen worden door de nieuwe geplande projecten, die het verkeer tijdens de spitsuren nog zouden kunnen opdrijven op de nu al bijzonder drukke assen. De parkeercapaciteiten gelinkt aan deze projecten worden bewust beperkt gehouden, rekening houdend met de bereikbaarheid van de zone, de te behalen mobiliteitsdoelstellingen in het BHG, de lage absorptiemarge voor extra wegverkeer op het belangrijkste wegennet en ten slotte de vrije parkeercapaciteit in de grote parking Q-Park en de andere parkings in de wijk (Zuidertoren...).

Een schrapping van om en bij de 400 parkeerplaatsen op de weg wordt overwogen en heeft voornamelijk betrekking op

- De Europaesplanade en de omgeving van het systeem Spaak/Pensioentoren, aansluitend bij de strategie voor meer kalmte rondom de grootstedelijke publieke ruimte
- Het parkeren langs het centrale stuk van de Jamarlaan
- Het Grondwetplein
- Het eindstuk van de Barastraat (tussen de Parentéstraat en de Tweestationsstraat, afschaffing van een strook), en de huidige ingerichte parkeerzone ter hoogte van de zijstrook
- De Veeartsenstraat (afschaffing langs een kant)
- De zuidelijke kant van de Fonsnylaan langs de kant van Merode is ook betrokken bij deze afschaffing.

Overall wordt het parkeren gereguleerd (en gecontroleerd) om de parkeerduur te beperken en tegelijk parkeerplaatsen te behouden voor de omwonenden en lokale behoeften. Er komt een harmonisering van het parkeerbeleid van alle gemeenten.

De parking Q-Park behoudt zijn functie als belangrijkste parking van de pool Zuidstation voor middellang en lang parkeren. Er moet onderhandeld worden met het gewest om de parking, gekenmerkt door een aanzienlijke leegstand, te delen (hetzelfde geldt voor de parking van de Zuidertoren).

De hoofdingang in de Frankrijkstraat, aangeduid voor de automobilisten komende van buiten Brussel, wordt behouden in de huidige configuratie terwijl de noordelijke en minder gebruikte ingang verplaatst zal worden van de Europaesplanade naar de omgeving van de Barastraat en samengevoegd zal worden met de toegang tot de parking van het toekomstige project van het huizenblok Kuifje.

Om het concept van de 'woonvriendelijke' stad te ontwikkelen, stelt het RPA voor om **verplaatsingen te voet** te bevorderen in de hele stationswijk en alle breukeffecten als gevolg van de belangrijke aanwezigheid van de spoorweginfrastructuren te beperken. De voetpaden en voetgangerswegen zullen systematisch het voorwerp uitmaken van een kwalitatieve behandeling die erop gericht zal zijn deze voor iedereen (personen met een specifieke mobiliteit, verplaatsingen met een kinderwagen, reizigers met een koffer op wieltjes, ouderen) aangenamer en dus aantrekkelijker te maken om zich te voet te verplaatsen.

De vrijmaking van de Overdekte straat en de Argonnestraat en de reorganisatie van het verkeer binnen het Zuidstation zullen het station poreuzer maken en de voetgangersverplaatsingen vergemakkelijken, zowel in de richting noord-zuid, maar ook van oost naar west, tussen Anderlecht en Sint-Gillis. De oversteekplaatsen voor voetgangers op de structurerende wegen langs de uitwisselingsruimte (Barastraat, Fonsnylaan, Zuidlaan) worden verbreed, vermenigvuldigd en beveiligd door een betere leesbaarheid en een gunstig beheer van de verkeerslichten ter hoogte van de kruispunten.

Het oversteken van de Zuidlaan wordt vergemakkelijkt, zodat het stadscentrum gemakkelijker bereikt kan worden via de Stalingradstraat dankzij de beperking van het aantal rijstroken (2x4 in plaats van 2x5) en dankzij een afstemming van de verkeerslichten die meer comfort biedt voor het oversteken.

De oost-westelijke verbindingen worden ook bevorderd dankzij het systeem van opeenvolgende publieke ruimtes: Europaesplanade, Hortaplein, Frankrijkstraat tot aan de oude Philips-site. Ze worden ook verbeterd door de herkwalificering van de voetpaden en oversteekplaatsen van de verschillende heringerichte wegen.

Het Gewest heeft besloten om het parkeren van de **internationale bussen** te verplaatsen naar een geschiktere site, in principe Erasmus, maar de shuttle van en naar de luchthaven van Charleroi blijft behouden en schuift op naar de pool H. Spaak.

Het RPA heeft het idee om de drie operatoren, **De Lijn, MIVB en TEC**, op een enkele plaats te verzamelen niet weerhouden, gezien het gebrek aan de nodige ruimte voor alle voertuigen en de eerlijke verdeling van de haltes in de publieke ruimte volgens de oriëntatie van de routes. Dit probleem wordt nog versterkt door het feit dat de meeste lijnen terminuslijnen zijn, wat een beheer van de wachttijd van de voertuigen met zich meebrengt waarvoor nog meer plaats nodig is, evenals een zekere nabijheid van deze infrastructuur tot de metro en de tram waarmee de bus de meeste interactie heeft. Bovendien blijkt dat de busaansluitingen tussen de operatoren vrij beperkt zijn, waardoor de concentratie van de buslijnen van de drie operatoren dus niet noodzakelijk is.

Het busstation Spaak, waarop De Lijn (en ook shuttles naar de luchthaven) zich grotendeels richt, blijft bediend worden door De Lijn. Ook enkele lijnen van de MIVB zullen worden toegevoegd. De efficiëntie wordt geoptimaliseerd dankzij een specifiek ankerpunt via het kruispunt Blerot/ Bara. Het Spaakplein wordt dus ingericht voor de bussen en een echt lokaal verkeer.

Langs de kant van de Fonsnylaan stelt het RPA voor om de zuidelijke tegenhanger van het Spaakplein te creëren met de inrichting van een nieuw busstation ter hoogte van de Grote

Vierhoek, op het Grondwetplein. Dit busstation zou in het verlengde van de gevel liggen en beschikken over 6 perrons (afmeting van gelede bussen) voor het oppikken en afzetten van reizigers. Deze perrons zijn bestemd voor de MIVB en TEC. De activering van de Grote Vierhoek door de Horeca en andere handelszaken zou toelaten om dit nieuwe busstation heel kwalitatief en aangenamer te maken dan de huidige plek onder de Overdekte straat.

De lijnen van De Lijn kunnen hun perrons in de Engelandstraat behouden.

De verdeling van de buslijnen tussen de polen Spaak en Fonsny zal meer en meer vastgelegd worden op basis van geografische logica's van routes eerder dan door toewijzing per operator.

In het kader van het gewijzigde project Grondwet worden de bovengrondse tramlijnen in de Fonsnylaan en de Overdekte straat behouden. In deze laatste straat zal men echter kunnen profiteren van de vrijgekomen ruimtes van de rijstroken voor bussen en taxi's om de rustigere uitwisselingsruimte in de Overdekte straat in te richten. Deze configuratie biedt een betere leesbaarheid van deze toegang tot het station (centrale positie), ook gekoppeld aan de metro.

Door het gewijzigde project grondwet krijgt **tramlijn 51** vanuit het noorden een eindhalte ter hoogte van het Zuidstation. De eindhalte voor de reizigers wordt de Overdekte straat terwijl de technische eindhalte voor het draaien wordt ingericht ter hoogte van het noordelijke deel van de huidige Argonnestraat aan de voet van de Zuidertoren. Vanaf de Overdekte straat wordt dus een continuïteit in twee richtingen ingericht langs de Grote Vierhoek (met inrichting van het nieuwe busstation langs beide kanten) en ter hoogte van de doorsteek Argonne. De oversteekplaats van de Europaesplanade voor de trams van lijn 51 en de bussen van enkele lijnen (die de polen Fonsny en Spaak verbinden) wordt er een met beperkte snelheid en een minimale impact op de publieke ruimte.

Er wordt voorgesteld om de eigen bedding van het openbaar vervoer in twee richtingen te verplaatsen van de Fonsnylaan naar het noordelijke laterale deel van de weg (kant station), en zuidelijke uitgang van de Overdekte straat wordt dan niet meer dan een T-kruispunt tussen tram- en busverkeer en de overgangen van de actieve modi. Het huidige conflict met het autoverkeer wordt dus opgeheven.

Meer naar het zuiden toe wordt ook de tramhalte Zweden, gekoppeld aan de zuidelijke gang van het station van de NMBS, versterkt door de verplaatsing van de infrastructuur in twee richtingen van de tram/bus naar de laterale strook langs het station met bredere reizigersperrons door de synergie met de voetpaden.

Het RPA voorziet verschillende parkeerzones voor **Kiss & Ride**, belangrijk voor de werking van het Zuidstation:

- ☐ Een laterale zone van het deel Fonsny ten zuiden van gang M van het NMBS-station, in oost-westelijke richting, Kleine Ring naar Veeartsen;
- ☐ Een laterale zone van de Frankrijkstraat, in westoostelijke richting, Veeartsen naar Bara;
- ☐ Een laterale zone van het deel Bara tussen de Frankrijkstraat en de Blerotstraat, in westoostelijke richting, Veeartsen naar Jamar;

Voor elke zone worden aparte plaatsen voor Kiss & Ride (afzetten van reizigers, maximale stilstand van het voertuig is 5 minuten) en Pick-Up (ophalen van reizigers, maximale stilstand van het voertuig is 15 minuten) voorzien.

Plaatsen voorbehouden voor voertuigen voor vrije bediening (Cambio...) en het opladen van elektrische voertuigen zullen deze specifieke parkeerinfrastructuren vervolledigen.

Het RPA stelt voor om een enkele **taxi**standplaats te creëren voor het ophalen van reizigers ter hoogte van het Hortaplein, aan het einde van de multimodale Blerotstraat. Deze ene standplaats, gelegen ter hoogte van de huidige grootste standplaats voor taxi's, bevindt zich in de onmiddellijke nabijheid van de internationale treinsporen, de horecasector van het plein en het hotel, die de belangrijkste aanbrengrers van klanten voor taxi's zijn. Een bewegwijzering in de hele wijk en in het station (ook ter hoogte van de perrons) zal de reizigers naar deze standplaats leiden.

Voor deze enige standplaats voor het oppikken van reizigers wordt een voorsorteerstrook ingericht voor taxi's komende van de hoek Bara/Frankrijk/Onderwijs ter hoogte van de zijstrook Bara en de Blerotstraat (de voorsorteerstrook zal een aanvulling vormen op de eigen bedding van de bus).

Naast deze standplaats voor het oppikken van passagiers zijn twee zones voorzien waar taxi's mensen kunnen komen afzetten:

- ☐ Een zone in de Fonsnylaan langs de kant van het station, komende van de Kleine Ring, tussen de hoofdgangen en de gang M van het station van de NMBS
- ☐ Een zone in de Frankrijkstraat langs het station, komende van de Industrielaan.

De bestelde taxi's en TVC worden verzocht niveau -1 van Q-Park te gebruiken waar voorbehouden plaatsen beschikbaar zijn.

Ten opzichte van de bestaande situatie zal het systeem met eigen beddingen voor bussen en trams in de Fonsnylaan niet meer opengesteld worden voor taxi's, aangezien de zone voor het afzetten in de Fonsnylaan op een strook lateraal met het algemene verkeer ingericht wordt. De eigen beddingen van de Barastraat en de Blerotstraat daarentegen blijven wel toegankelijk.

Leveringen vormen een van de delicaatste punten in die zin dat deze vitale behoefte voor de werking van de wijk in strijd is met de beperking van de wegen die het RPA voorziet voor de omgeving van het station.

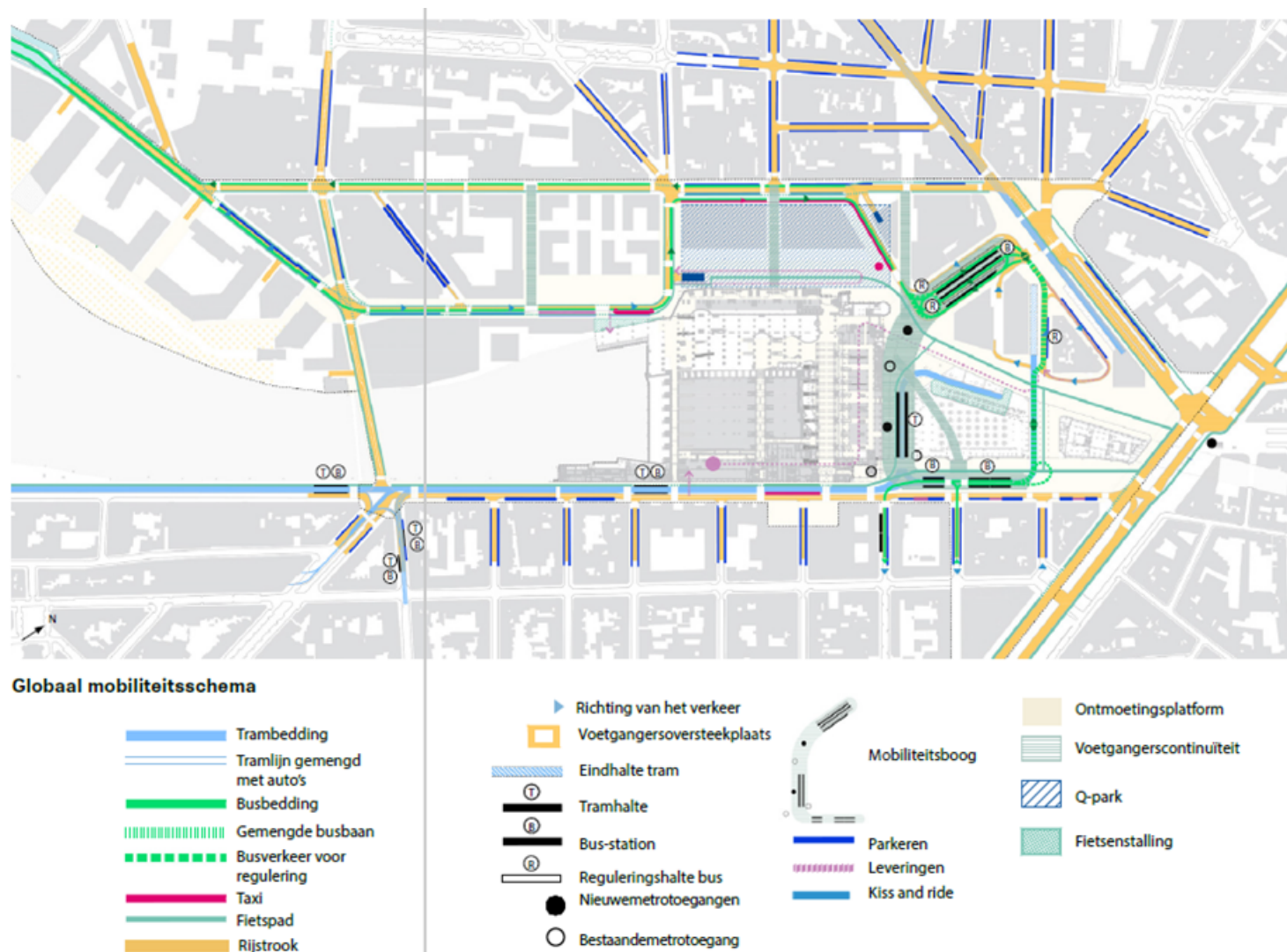
Het globale mobiliteitsschema stelt voor om de leveringen te verdelen over en te concentreren op specifieke en gereguleerde sites, zo dicht mogelijk bij de plaats van bestemming. Voor de westelijke kant van de wijk zal de bevoorrading van het station en het hotel gebeuren via het Hortaplein vanuit de Frankrijkstraat (met in deze laatste het behoud van inzamelzones voor het afval van het station).

Voor de oostelijke kant van de wijk zullen leveringspunten voorzien worden ter hoogte van de lus van de Argonnestraat, om zo de vierhoeken en de handelszaken van het station te bevoorraden. Voor het zuidelijke deel worden hier en daar specifieke leveringsplaatsen ingericht binnen de rijen met parkeerplaatsen in de buurt van de handelszaken en diensten, met name in het noordelijke deel van de Fonsnylaan.

Voor de nieuwe ontwikkelingen (project Fonsny NMBS) zal voorrang gegeven worden aan een principe van leveringen buiten de weg.

De leveringsruimtes moeten gereguleerd en gecontroleerd worden, zodat de overlast tijdens de minder drukke momenten van het leven in de wijk tot een minimum beperkt blijft. Zo zal vooral het Hortaplein het voorwerp uitmaken van een toegangscontrole om de druk van de voertuigen tot het strikt noodzakelijke minimum te beperken. In functie van de toekomstige vastgoed- en technische opportuniteiten zou de leveringszone van het Hortaplein vervangen kunnen worden door een logistieke ondergrondse oplossing, maar momenteel blijkt de haalbaarheid van deze optie te onzeker om een plaats te krijgen in de huidige versie van het RPA.

Op termijn zou het gebruik van een stedelijk distributiecentrum de stroom vrachtwagens in de wijk nog verder beperken.



Figuur 8: Mobiliteitsschema voor het ontwerp van RPA Zuid

1.4.2.3. Een bewoonde stationswijk

De strategische assen die verdedigd worden door het RPA geven een ruimtelijke vertaling van de visie uitgewerkt in het richtschema dat goedgekeurd werd in 2016 voor de wijk van het station Brussel-Zuid. Sindsdien hebben zich echter enkele opmerkelijke veranderingen voorgedaan, zoals de stopzetting van het project van het internationaal station, de aanpassing van het project Grondwet en de specificering van een aantal projecten. In dit kader duiken de opportuniteiten op om de doelstelling van een evenwicht kantoren/woningen te bereiken voor deze perimeter om zo de ontwikkeling van een bewoonde stationswijk te garanderen.

Van een monofunctionele wijk overgaan naar een gevarieerde wijk is niet eenvoudig. De strategie van het RPA bestaat er dus in een nieuw gemengd programma tot stand te brengen dat gericht is op een consequente toename van woningen (van alle types) en van de bijhorende voorzieningen. Er wordt dus gestreefd naar een evenwicht tussen kantoren en woningen om van de stationswijk een echte bewoonde wijk te maken die gebruikt wordt door uiteenlopende bevolkingsgroepen op verschillende ritmes. Hiervoor moet ook een specifieke strategie ontwikkeld worden in het RPA om de wijk te animeren, met name met een juiste verdeling handelszaken/horeca binnen een perimeter die momenteel een achteruitgang kent.

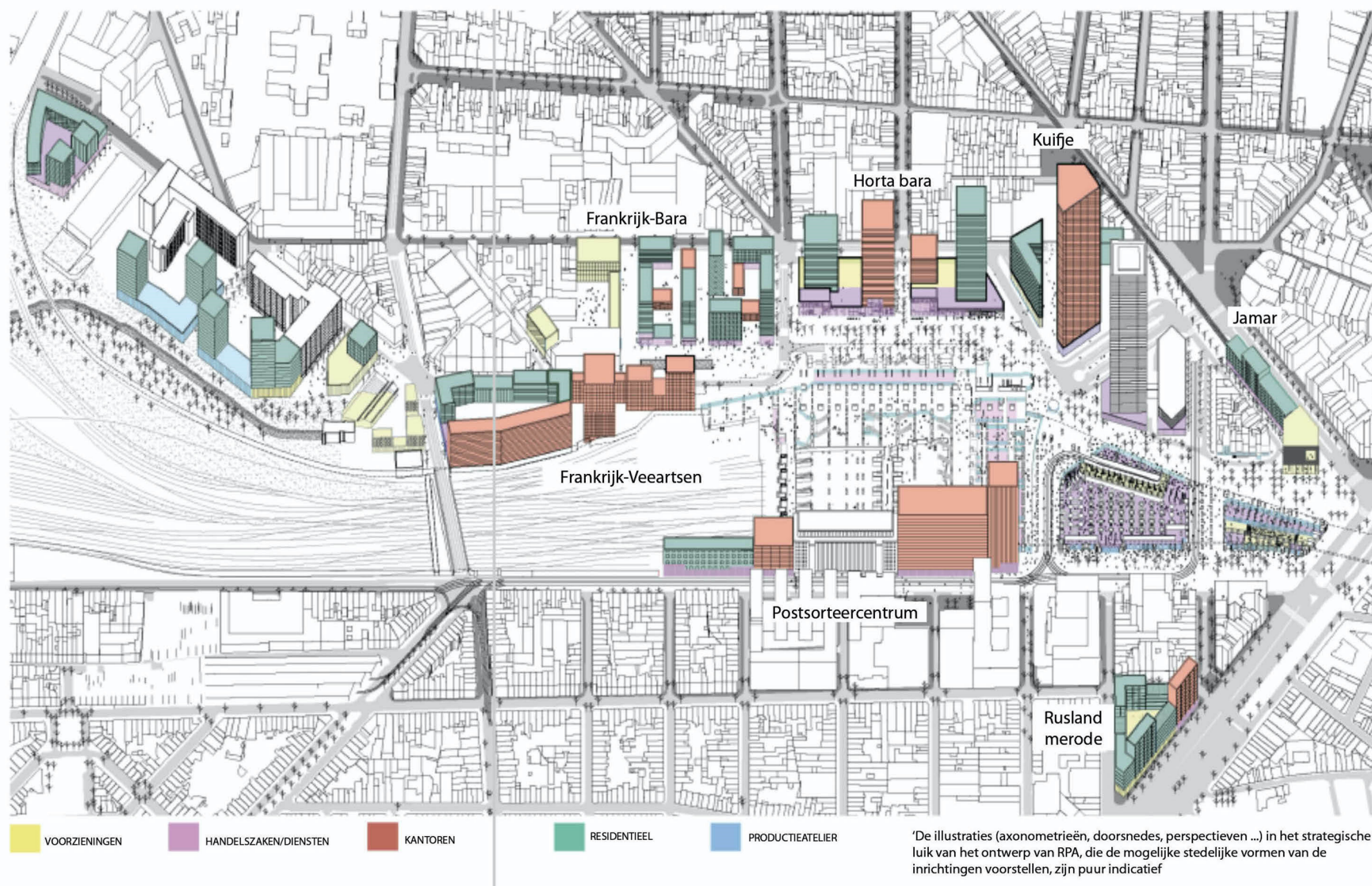
De spoorweg blijft hoe dan ook een grens die men zo doorlaatbaar en zo levendig mogelijk moet maken. De doorgang van de Veeartsentunnel moet aangenamer en veiliger gemaakt worden. De verschillende zijtoegangen tot het station in Anderlecht en Sint-Gillis moeten langs beide kanten beter aangeduid en geactiveerd worden. De doorgang van de Overdekte straat moet minder druk worden en moet een echte verbinding vormen tussen het Europaplein en het Grondwetplein. Ten slotte zou dit RPA niet "woonvriendelijk" kunnen zijn en dus geen verbinding tussen Sint-Gillis en Anderlecht kunnen vormen zonder een reële wil om de vierhoeken in te richten (handelszaken, horeca, voorzieningen).

Momenteel schommelt het aandeel kantoren binnen de perimeter rond de 75% ten opzichte van slechts 12% woningen. De doelstelling van het RPA is de kantooroppervlakte niet te beperken binnen deze zo belangrijke intermodale pool van het Zuidstation (met de kleinste voorraad in het Gewest), maar wel om de mix te reorganiseren en opportuniteiten te vinden om het aandeel woningen binnen de gehele perimeter aanzienlijk te vergroten. De toename van de dichtheid mag echter niet overdreven worden om toch maar te komen tot een programmaevenwicht van 50/50. Het RPA moet aan de hand van het MER de opportuniteiten voor dichtheid voor elk huizenblok bestuderen.

De analyses uitgevoerd in het kader van het RPA hebben geleid tot de definitie van de volgende **programmatische verdeelsleutel** (deze verdeling werd tijdens de studie verfijnd):

- Kantoren: 50-55%
- Woningen: 30-35%
- Handelszaken en horeca: 10%
- Voorzieningen: 5%
- Productieactiviteiten: 5%

Om deze mix te garanderen, zal er binnen bepaalde huizenblokken sprake zijn van een nabijheid van kantoren en woningen. Deze mix kan horizontaal maar ook verticaal tot stand komen. Het RPA en het MER zullen de huizenblokken identificeren die het best geschikt zijn voor een dergelijke mix.



□ Nieuwe gebouwen of renovatie in het RPA

	Kantoren 47%	Handelszaken/ Diensten 5%	Voorzieningen 8%	Residentieel: Woningen Hotels* 39%	Productieactiviteiten 1%	Totale oppervlakte van de nieuwe constructies
Huizenblokken	248 000 m²	27 000 m²	43 500 m²	205 000 m²	6 500 m²	530 000 m²
1 - Zuidertoren		500 m²	500 m²			1 000 m²
2 - Jamar		500 m²	3 500 m²	10 000 m²		14 000 m²
3 - Grote Vierhoek		10 000 m²	2 000 m²			12 000 m²
4 - Kleine Vierhoek		1 000 m²	2 500 m²			3 500 m²
5- Postsorteercentrum	80 000 m²	2 500 m²	1 000 m²	9 000 m²** Hotel		92 500 m²
6- Rusland Merode	7 000 m²	500 m²	2 500 m²	20 000 m²		30 000 m²
7- Kuife	56 000 m²	3 000 m²	2 000 m²	26 000 m²		87 000 m²
8- Horta Bara	40 000 m²	3 000 m²	6 000 m²	40 000 m²		89 000 m²
9- Frankrijk Bara	7 000 m²	1 500 m²	11 500 m²	40 000 m²		60 000 m²
10- Frankrijk Veeartsen	58 000 m²	1 500 m²	1 500 m²	10 000 m²		71 000 m²
A - Zone Toc Infrabel	38 000 m²					38 000 m²
6 - Zone Delta Zennewater	20 000 m²	1 500 m²	500 m²	10 000 m²		33 000 m²
11 - Huizenblok van de Twee Stations		3 000 m²	9 500 m²	50 000 m²	7 500 m²	70 000 m²
A - Zone Veeartsen			5 000 m²			5 000 m²
B - Zone Delta Twee Stations			2 000 m²	3 000 m²		5 000 m²
C - Zone Ring Station		1 000 m²	2 000 m²	32 000 m²	5 000 m²	40 000 m²
E - Zone Brico		2 000 m²	1 500 m²	15 000 m²	1 500 m²	20 000 m²

Bestaande situatie	438.00	53.600	7.100	66.000	18.100	583.000
Behouden oppervlaktes	182.500	42.180	7.100	61.000	12.700	316.300
Totaal RPA	430.500	69.180	50.600	266.000	19.200	835.500

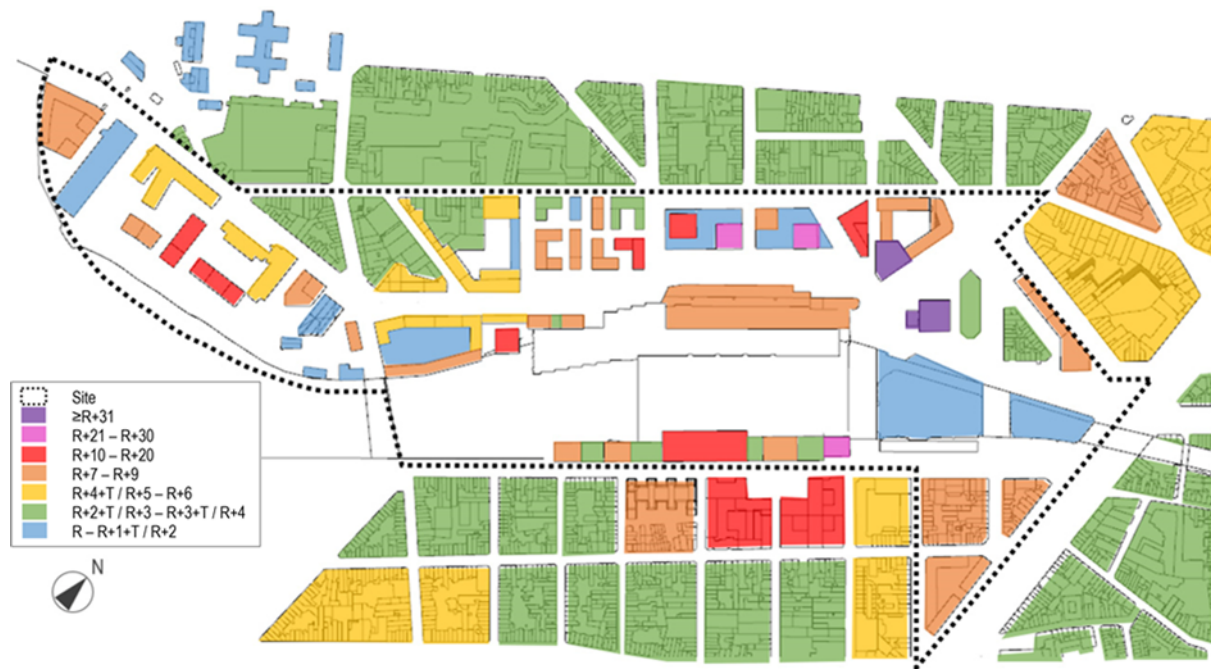
Als gevolg hiervan bestaat het ontmoetingsplatform zowel uit vloeroppervlakken die moeten worden ingericht als uit ondergrondse ruimten die moeten worden aangepakt; hier komen nog de ondergrondse ruimten voor ondergrondse mobiliteit bij. De uitgestrekte, maar gesloten en donkere overdekte ruimten vergen een bijzondere behandeling en specifieke verlichting. Ze kunnen worden gebruikt voor programma's die open zijn naar de publieke ruimte toe (voedingshal, handelszaken, fietsruimte, restaurants), die de infrastructuur van het spoorwegnet opwaarderen en een eerste belangrijke stap zijn bij de ontwikkeling van de wijk. De ondergrondse ruimten zijn dan weer onvoldoende zichtbaar. De verbindingen tussen het metro-/tramnet en de uitwisselingsruimte kunnen worden verbeterd en de in-/uitgangen kunnen worden verduidelijkt met een nieuwe stationslobby om de mobiliteit te organiseren en de stromen te herschikken. Tussen de ondergrondse ruimten voor mobiliteit, de woonvriendelijke overdekte ruimten en de uitwisselingsruimte die open is naar de stad toe, wordt een vloeiende omgeving voorzien. Hier worden binnen en buiten, onder en boven, mobiliteit en handel, bewoners en reizigers geconcentreerd. Uit te breiden groene ruimtes, de vrij te maken Zennevallei.

De ambitie van het RPA is meer inwoners verwelkomen binnen een uitgebreide perimeter rond het station. De ruimtelijke indeling van een woonvriendelijk concept voor het geheel van deze liggingen is de gelegenheid om te denken aan de ontwikkeling van de wijk uitgaande van de kwaliteit en de diversiteit van de woningen. Indeling van de woonmodi op basis van vier modellen om tegemoet te komen aan de verschillende situaties in de wijk en om het woonaanbod te verrijken en een grotere mix van toekomstige bewoners te garanderen.

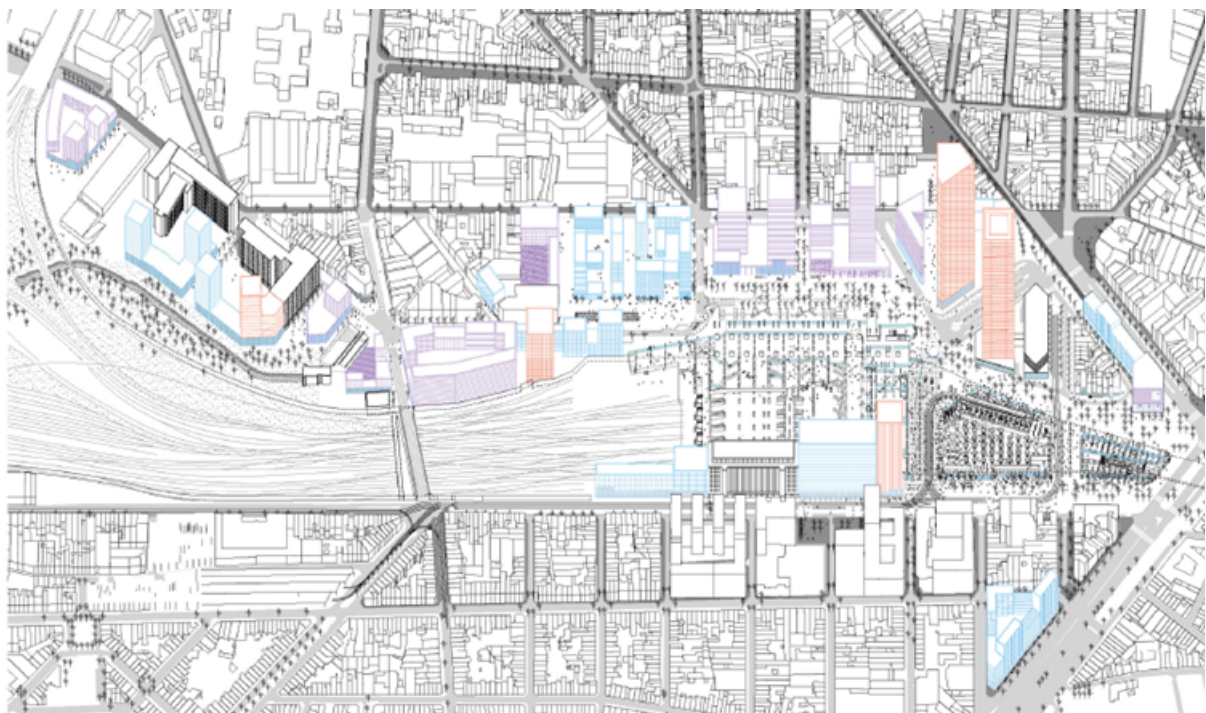
- Het landschap bewonen: compact object neergezet in het open landschap, de vier gevels zijn open en het gebouw beschikt over een centrale kern voor een verdeling in woningen met dubbele oriëntatie, de breedte van het volume is minstens 20 meter en aangezien de skyline vrij hoog is kunnen de gebouwen als referentiepunt fungeren op schaal van de wijk. De actieve sokkels staan rechtstreeks in dialoog met het landschap.
- De interface bewonen: gebouw dat dienst doet als grens, aansluitend bij de straat aan de ene kant en uitgevend op de intiemere binnenkant van een huizenblok langs de andere kant. De actieve benedenverdieping is poreus voor meer zichtbaarheid (en een mogelijke toegang) vanaf de straat naar de binnenkant van het huizenblok toe. De ideale breedte van dit lineaire volume ligt tussen 13 en 15 meter voor een verdeling in volledig opengetrokken woningen.
- Het gemengde karakter bewonen: gebouw met een zichtbaarheid op grootstedelijke schaal. Deze woonvorm heeft een grootstedelijker karakter en kan in eenzelfde gebouw gecombineerd worden met activiteiten van de tertiaire sector. Deze gebruiksmix leidt tot een specifiek bouwprofiel en een belangrijke verkeerskern die verdeeld kan worden tussen de verschillende gebruiksvormen. De actieve sokkel van het gebouw is ook indrukwekkend en kan plaats bieden aan voorzieningen en handelszaken met een aantrekkingskracht op grootstedelijke schaal.
- Het interne karakter bewonen: de gebouwen bevinden zich binnen een huizenblok, in een huiselijkere omgeving. De begrippen wijkgemeenschap en buurtverhouding zijn hier meer ontwikkeld. De volumes zijn fijner en compacter voor een vrij dichte indeling die stroken vrijlaat op een intiemere schaal van de woning. De actieve sokkels van de gebouwen kunnen plaats bieden aan kleine handelszaken en diensten met een aantrekkingskracht op schaal van de wijk, maar ze kunnen ook

activiteiten van de tertiaire sector op kleine schaal herbergen onder de vorm van SOHO (small office / home office).

De hoge skyline is gericht op de ruimere schaal van het grootstedelijke landschap. Ze verzekert de zichtbaarheid van ver van het station en organiseert de dichtheid hiervan. Iconische architecturen die symbool staan voor de verandering van de wijk. Voornamelijk gesitueerd rond het station als referentiepunten binnen het landschap.

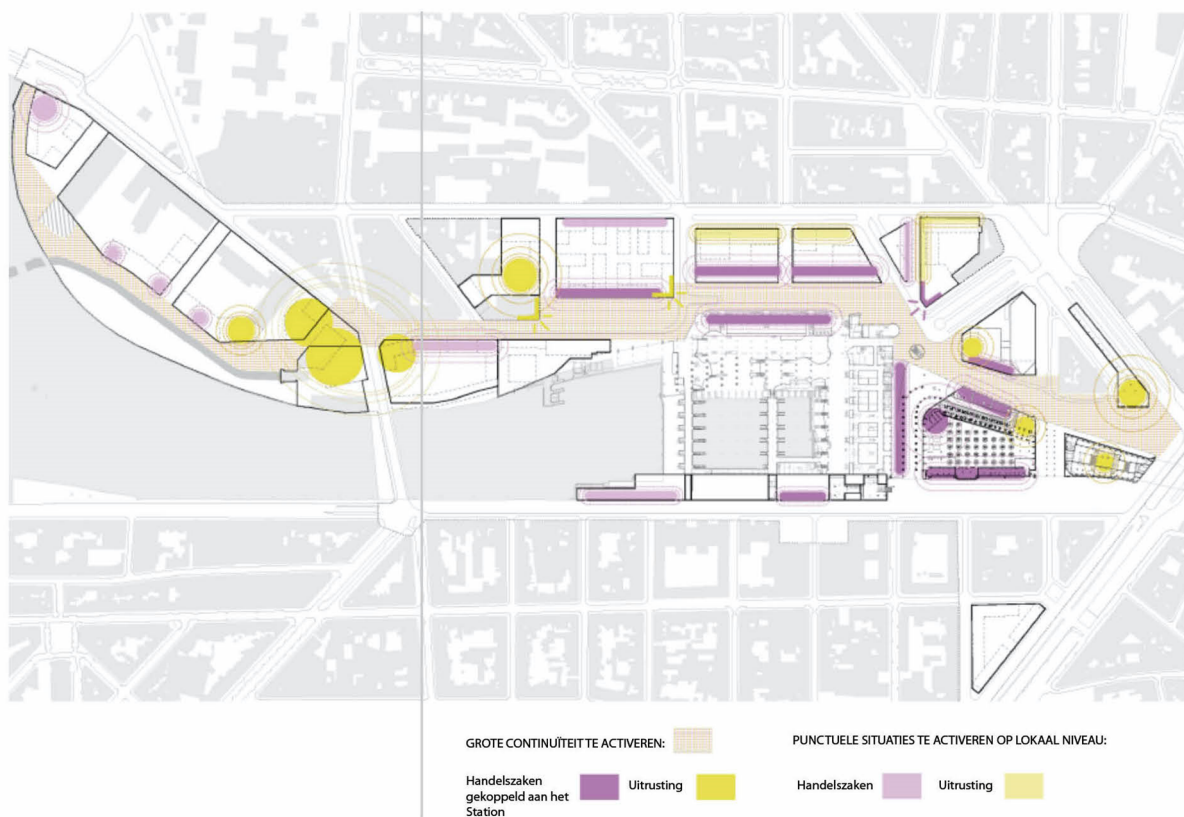


Figuur 9: Verspreiding van de bouwprofielen binnen het ontwerp van RPA (ARIES 2019)



Figuur 10: Indicatief schema van de geschikte volumes in het RPA (I'AUC, 2019)

De lage skyline verzekert de delicate integratie van nieuwe projecten in de bestaande bewoning. Ze is onlosmakelijk verbonden met de aanleg en organisatie van de uitwisselingsruimte, zowel door haar architecturale identiteit als door de open programmatie die ze mogelijk maakt. Hoewel de sokkels waaruit ze bestaat, een precies onderscheid mogelijk maken tussen elke nieuwe ontwikkeling en de omgeving, als voortzetting van de publieke ruimte, worden ze niet afzonderlijk bedacht. Hun architectuur en programmatie worden op elkaar afgestemd op het niveau van de wijk. De lage skyline past in het bestaande Brusselse weefsel en maakt op die manier deel uit van het specifieke karakter van de wijk, net als de bijbehorende in-/uitgangen. De lage skyline leidt tot een logica van mix en synergie, zowel met de tertiaire programma's als met de woningen, de publieke ruimte en de mobiliteit. Ze is een belangrijk element in de ontwikkeling van een bewoonde stationswijk. Ze garandeert de aantrekkingskracht van de wijk door de publieke ruimte te animeren met commerciële en culturele activiteiten overdag en 's avonds. De lage skyline stemt overeen met een delicate benadering van de sokkels van de nieuwe ontwikkeling (maar ook van de opmerkelijke gerenoveerde gebouwen) om hun integratie binnen de bestaande woningen te garanderen, evenals een activering van de publieke ruimtes. Deze benedenverdiepingen vormen een ware identiteit voor de wijk en de voetganger die gebruik maakt van het woonvriendelijke station. Men streeft naar wijkvoorzieningen, grote winkels, een overdekte markt, horeca, kleine handelszaken en wijkdiensten, productieateliers, kleine kantoren.



Figuur 11: Detail van de lage skyline op schaal van het RPA (I'AUC, 2019)

De ruimtelijke principes zijn gericht op het herdefiniëren van de open ruimtes binnen de perimeter om zo een netwerk te creëren van kwalitatieve open ruimtes gelinkt aan de omliggende context.

De ruimtelijke principes zijn geconcentreerd rond 3 fundamentele belangen:

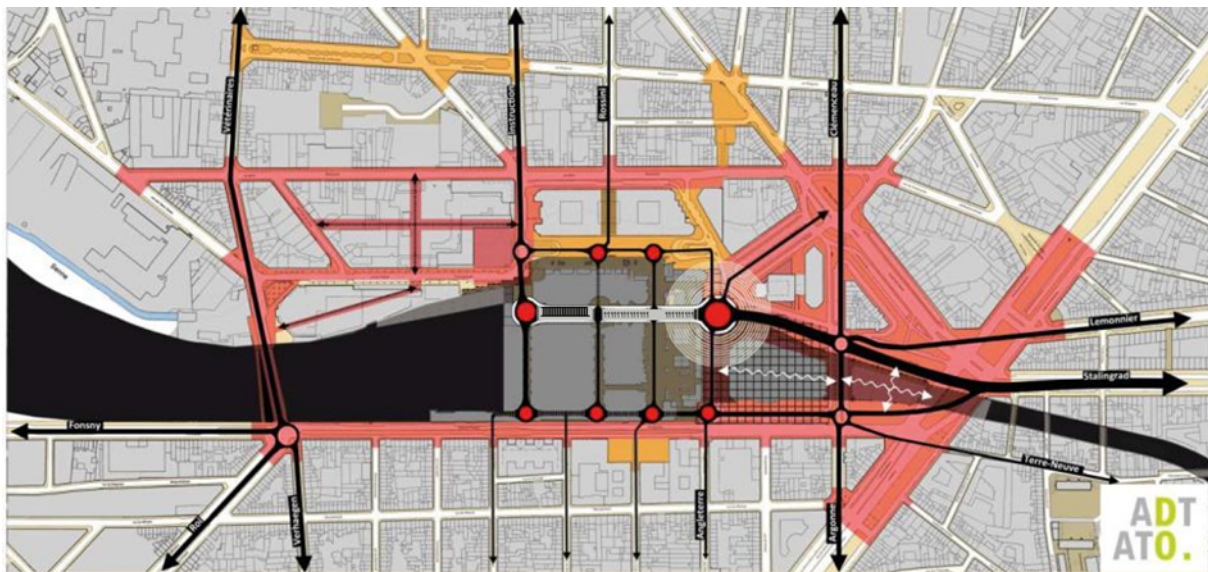
A.1. De oostwestelijke as:

Langs de Zennevallei wil het ontwerp van RPA de "rustigere zone" opentrekken, het perspectief afstemmen, zorgen voor een continue en kwalitatieve stedelijke animatie. Het wil deze hertekenen als een continue ruimte en deze herdefiniëren als een herkenningspunt in de stad. De as wordt begrensd door specifieke plaatsen die toelaten de ervaringen langs het parcours te vermenigvuldigen en het aanbod te verrijken.

A.2. De doorlaatbaarheid van noord naar zuid

Het ontwerp van RPA wil banden smeden met de wijken in het noorden en het zuiden om te komen tot een ware transversale doorlaatbaarheid van het station. Het gaat ervan uit dat de verschillende bestaande landschappen een opportuniteit vormen om Sint-Gillis te verbinden met Anderlecht en met het lokale leven van de omliggende wijken (Hallepoort, Marollen, Vorst, enz.). Dit principe komt tot uiting in de volgende uitgevoerde punten:

- Vernieuwde aansluiting met de bestaande wijken: articulatiepunten en transversale straten
- Creatie van nieuwe doorgangen;
- Creatie van binnenkanten van huizenblokken met beplantingen.



Figuur 12: Dwarse en lange doorgangen die gecreëerd moeten worden binnen de perimeter (RPA-2012)

A.3. De identiteitspolen

Het ontwerp van RPA stelt de creatie van identiteitspolen voor die bijdragen tot de ruimtelijke en functionele afstemming op de grote stedelijke en lokale structuren die de perimeter doorkruisen. Deze polen vormen de basis van de functiemix:

- **Zone Fonsny-Europa:** het betreft een plaats van afstemming tussen de verschillende multimodale platformen en de grote publieke ruimtes. Deze zone is van primordiaal belang om een link tot stand te brengen naar het stadscentrum via 4 grote publieke ruimtes (Bara, Europa, Fonsny, Merode). Ter hoogte van deze 4 toegangswegen bevinden zich verschillende herkenningspunten, met name om te verwijzen naar het station op een gewestelijk niveau. Deze zone blijft voornamelijk

gericht op kantoren, maar het is de bedoeling om een maximum aan woningen te mixen en tegelijk de vierhoeken (3-4) te activeren met handelszaken en voorzieningen. De belangrijkste beperking bestaat er ook in de beroemde Zuidmarkt niet te ondermijnen (deze zou echter punctueel verplaatst kunnen worden om het verkeer van alle modi te garanderen). In dit opzicht wordt de Grote Vierhoek beschouwd als een "dagelijkse uitbreiding" van de Zuidmarkt, die ook kan toelaten om de kwaliteit van het nieuwe busstation op het Grondwetplein te verbeteren.

De Fonsnylaan krijgt een tweede leven dankzij de herbestemming van de NMBS-gebouwen (5 - renovatie en/of heropbouw) en de activering van de benedenverdiepingen met enkele handelszaken en voorzieningen. De publieke ruimte wordt uitgebreid en de modale transfer vergemakkelijkt om de zuidelijke toegang tot het station aangenamer te maken.

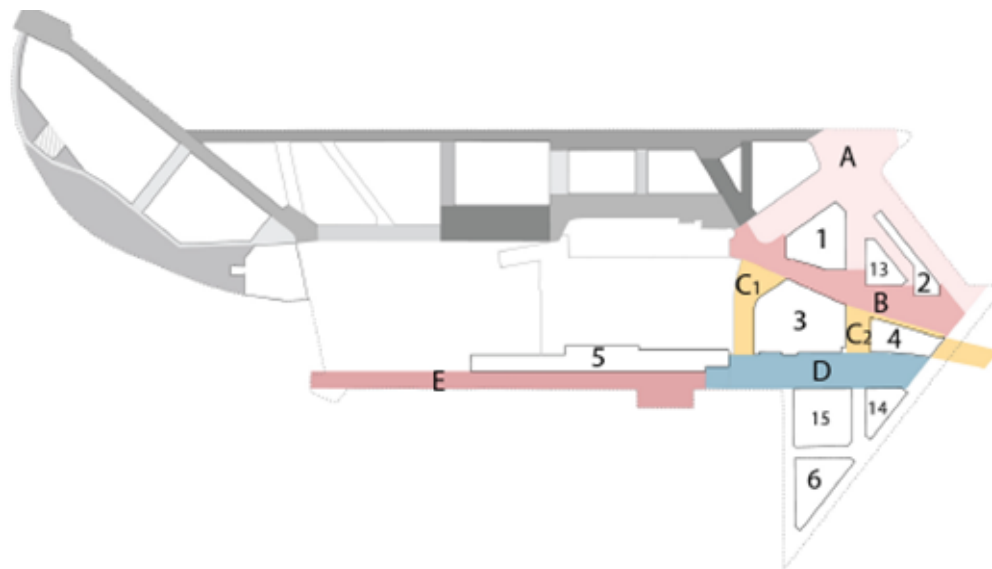
De wijk Rusland zal nieuwe inwoners verwelkomen door de transformatie van het huizenblok Rusland/Merode (6).

De pool Spaak wordt opnieuw ingericht tot een doordringbare en beveiligde ruimte voor de actieve mobiliteit.

Het huizenblok Jamar-Argonne (13) is niet langer geïsoleerd zoals nu, maar maakt voortaan integraal deel uit van de dynamiek van de wijk met een uitsluitend lokaal verkeer waardoor grote publieke ruimtes ontstaan (het Europaplein wordt uitgebreid). Dit huizenblok, dat momenteel geïsoleerd is langs de kant van de Zuidertoren, wordt voortaan omringd door echte publieke ruimtes. Het nieuwe huizenblok Jamar (2) zou de overgang moeten worden tussen dit huizenblok Jamar-Argonne en de bestaande gebouwen langs de andere kant van de laan.

Het Baraplein wordt opnieuw ingericht om het oversteken te voet te vergemakkelijken, de verkeersstromen worden gereorganiseerd om voortaan een echte publieke ruimte te vormen die verbonden is met de voetpaden, waardoor de bewoners en de handelszaken zich de ruimte echt eigen kunnen maken, iets wat momenteel niet mogelijk is.

De Overdekte straat (C1) is vandaag een oncomfortabele, lawaaierige en donkere ruimte. Deze plek moet een aangename, verlichte doorgang worden, vrij van stromen taxi's en andere voertuigen en met aangepast en comfortabel stadsmeubilair dat door iedereen gebruikt kan worden. Het is de bedoeling om de gebruiker de mogelijkheid te bieden gebruik te maken van een rustig, veilig en leesbaar platform. Deze ruimte is nauw verbonden met de inrichting van de grote vierhoek. Deze ruimte vormt de sleutel van de centrale activering van het RPA, dat enkel echt operationeel kan zijn als de vierhoeken geactiveerd worden met handelszaken, voorzieningen, ondernemingen en opvangruimtes voor daklozen.

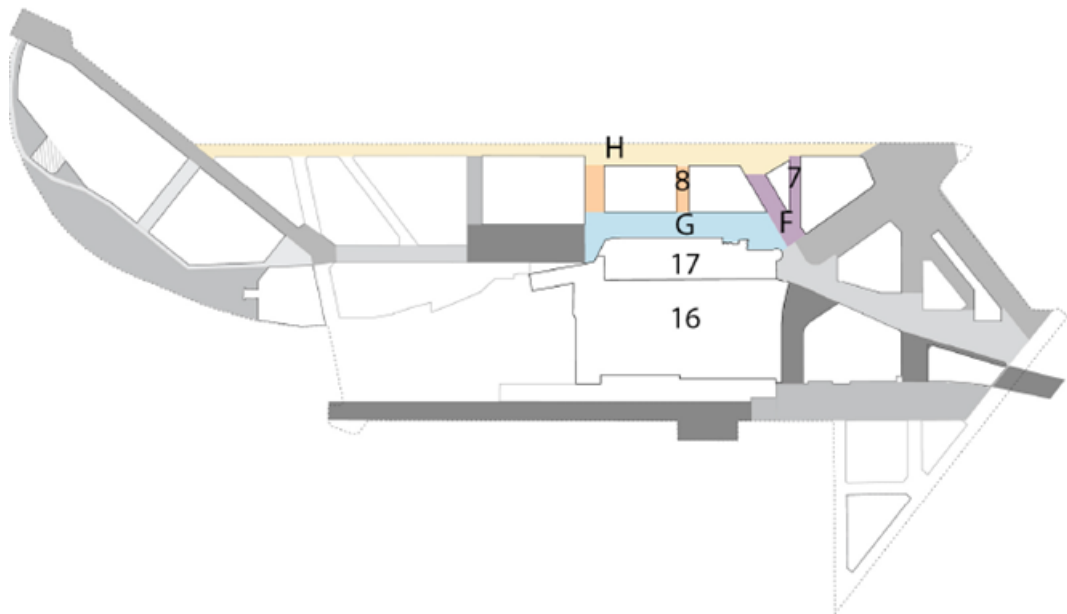


- **Zone Horta:** Verbindingspunt tussen de multimodale uitwisselingszone en de nieuwe en meer bewoonde wijk van de Frankrijkstraat. Deze pool met lage skyline blijft gericht op horeca en handel om deze uitwisselingszone tussen lokale bevolking en reizigers te behouden. De hoge skyline zou dan weer profiteren van een mix van kantoren en woningen, wat momenteel niet het geval is. Het is belangrijk dat deze ruimte geniet van een nieuwe doorgang naar Anderlecht (8). Deze pool vlakbij het station blijft logischerwijs en bij voorkeur verbonden met de tertiaire sector, maar het RPA integreert het gemengde karakter met een groot aandeel woningen.

Deze pool tussen de twee grote assen bij het station en langs de winkelgalerij wordt geïdentificeerd als een minizakenwijk met grootstedelijke voorzieningen en horeca, wat de rol van de aangrenzende multimodale pool versterkt. Langs de stationskant van het Hortaplein zal de verandering niet ingrijpend zijn, maar de winkelgalerij zal er verlicht worden. De doelstelling van het RPA bestaat erin voortaan te beschikken over een echte interactie met het huizenblok Horta-Bara (8), maar ook met de Anderlechtse wijken langs de andere kant van de Barastraat.

Er zou een uitsteeksel kunnen komen ter hoogte van het huizenblok Kuifje (7), in dialoog met de Zuidertoren, als symbool voor de vernieuwing van de wijk. De rest van het huizenblok blijft beperkt wat bouwprofiel betreft, waardoor het verbonden kan worden met de bestaande gebouwen. Net zoals de nieuwe doorgang naar Rossini is de nieuwe doorgang naar de Grisarpassage (7) belangrijk voor de verbinding tussen Sint-Gillis en Anderlecht via de Europaesplanade. De Blérotstraat is vandaag niet echt gezellig en het RPA voorziet een openbare doorsteek binnen het huizenblok Kuifje om een voetgangerscontinuïteit te bieden vanaf het Hortaplein richting Anderlecht. Het is ook de bedoeling om de publieke ruimtes langs de Blérotstraat uit te breiden, zodat deze ruimtes voortaan ingenomen kunnen worden door de actieve modi. De taxi's blijven bereikbaar ter hoogte van het Hortaplein.

Het Zuidstation lijdt onder een gebrek aan zichtbaarheid en fluiditeit. De ambities voor het station (16) zijn meer toegangen voorzien en deze duidelijker aangeven door ze duidelijk te identificeren vanaf de publieke ruimte (Frankrijkstraat, Hortaplein, Overdekte straat, Grondwetplein, Fonsnystraat).



- **Zone Frankrijk-Bara-Onderwijs:** verbindingspunt met de omliggende gemengde wijken. Deze nieuwe wijk creëert een verbinding met zowel de noord-zuidelijke as als de oost-westelijke as. De woonfunctie staat centraal en haalt het boven de kantoorfunctie.

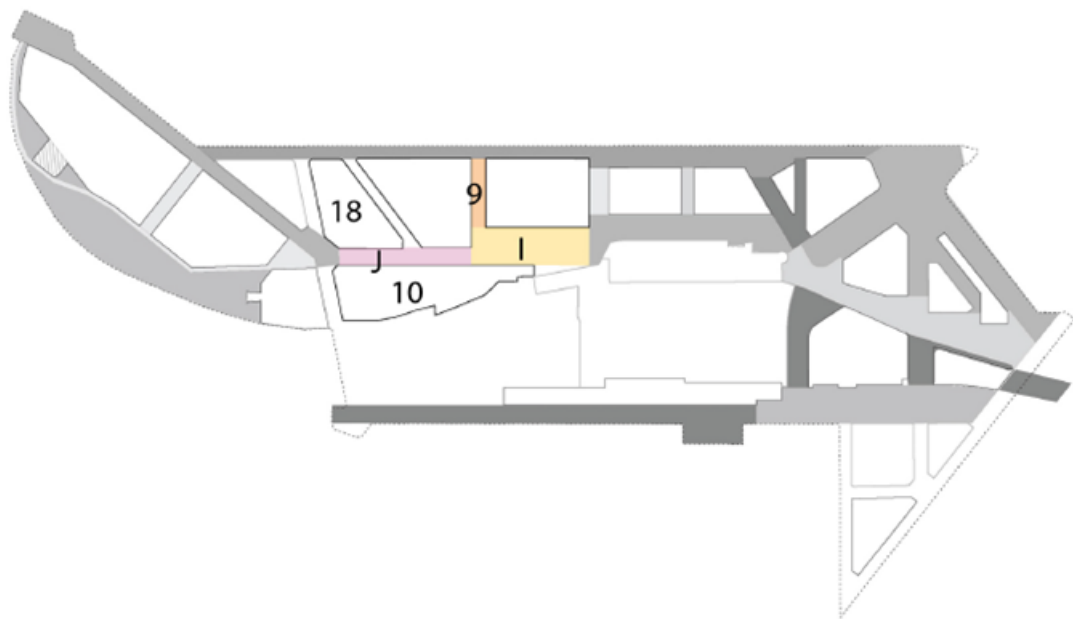
Het ontwerp van RPA wil van deze pool een gebruiksvriendelijke wijk maken waarin microcentraliteiten op residentiële schaal ontwikkeld worden met opengetrokken kernen van huizenblokken met lokale voorzieningen en diensten en buurtwinkels. Deze centrale zone is ook gunstig voor de plaatsing van een grote schoolinfrastructuur.

De toekomstige constructies moeten ontwikkeld worden met bouwprofielen die gelijkaardig zijn aan de bouwprofielen van de tegenoverliggende gebouwen aan de andere kant van de Barastraat. Hogere bouwprofielen zijn mogelijk langs de kant van de Frankrijkstraat. De hoekgebouwen zullen bijzonder belangrijk zijn als stedenbouwkundige en landschappelijke herkenningspunten. Er wordt een nieuwe oversteekplaats voor voetgangers aangelegd tussen de Frankrijkstraat en de Barastraat om dit huizenblok doordringbaar te maken en te verbinden met de omliggende wijken.

De kantoren zullen voornamelijk langs de spoorweg (10) liggen, maar altijd in combinatie met een mix van woningen, handelszaken en voorzieningen.

Deze zone is belangrijk voor de creatie van een nieuwe publieke ruimte (I) die op termijn deel moet gaan uitmaken van de opeenvolging: Europa-Horta-Zennepark. Deze ruimte moet het ook mogelijk maken om wat afstand te creëren en de hoofdingang duidelijker zichtbaar te maken vanuit het noorden. Het moet een gezellige publieke ruimte worden dankzij de aanwezigheid van handelszaken, aanplantingen, stadsmeubilair en waterpartijen.

Het huizenblok Frankrijk-Parenté (18) blijft onveranderd.



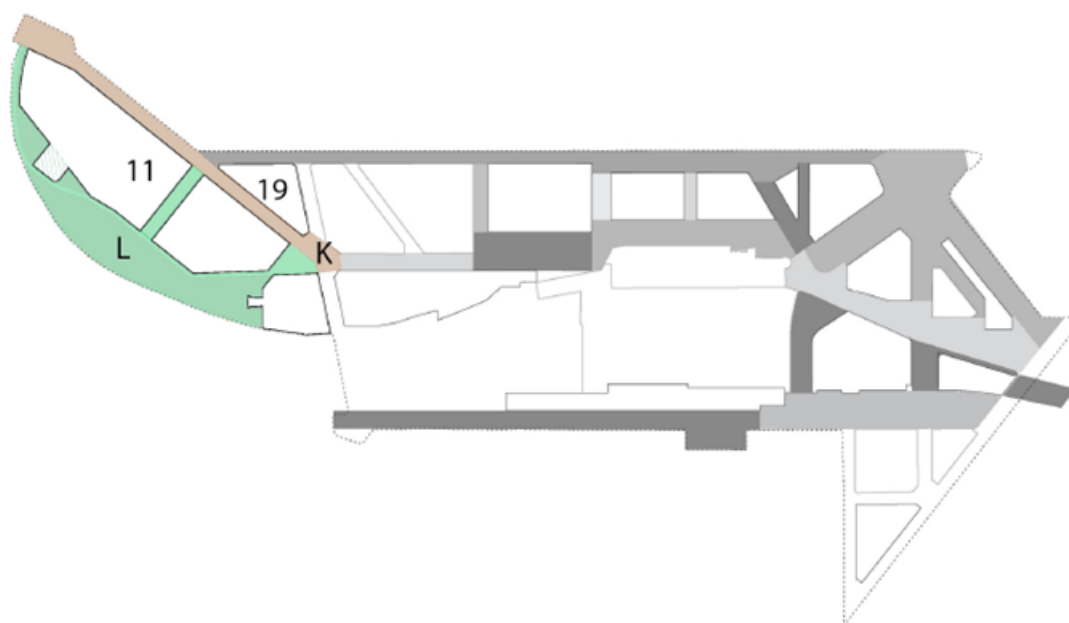
- **Zone Delta-Zenne:** nieuwe wijk met een voornamelijk residentiële roeping, maar ook beschikkend over grote oppervlakken voor de ondernemingen die van oudsher reeds gevestigd zijn op deze site.

Het Zennepark is een recreatieve oppervlakte waar de nieuwe bewoners rechtstreeks van kunnen profiteren maar ze laat ook toe de link te leggen tussen het station en de nieuwe wijken van Biestebroek die buiten de perimeter liggen. De grootste uitdaging ter hoogte van het huizenblok Twee Stations bestaat erin een visibiliteit en aantrekkingskracht te garanderen voor het park, dat een belangrijk onderdeel is van de strategie van de publieke ruimtes voor de wijk. Er moet een leesbaar parcours komen van het Europaplein tot het Zennepark. De uitdaging voor dit huizenblok bestaat erin een echte openbare groene ruimte te creëren aan de rand van de nieuwe constructies en verbonden met de Zenne. Er moeten verschillende doorgangen gecreëerd worden tussen het Zennepark en de Tweestationsstraat.

De nieuwe ontwikkeling moet de principes volgen die bepaald werden om de visie van een bewoonde stationswijk te respecteren. Het moet een gemengde wijk zijn met een overwegend residentiële karakter. De typologieën van de gebouwen moeten gemengde gebruiksvormen bevorderen, met name in deze ondernemingszone in een stedelijke omgeving. De lage skyline wordt dus verzekerd door de actieve sokkels, dragers van residentiële uitsteeksels.

De huidige kantoren zullen gerenoveerd en in de nieuwe constructies geïntegreerd worden. Het gebouw Ring station (11) beschikt over stedenbouwkundige eigenschappen die in de kijker gezet moeten worden.

De nieuwe publieke ruimte "Delta", gelegen tegenover het kruispunt tussen de Tweestationsstraat en de Veeartsenstraat, moet de integratie van functionele en landschappelijke eigenschappen mogelijk maken. Het gaat om een opeenvolging die noodzakelijk is voor de verbinding tussen Sint-Gillis en Anderlecht en in de richting van de nieuwe wijk Biestebroek. Hiervoor moet de tunnel Veeartsen ook beter verlicht, beveiligd en gemoderniseerd (wat materialen betreft) worden.



Figuur 13: Kaarten uit het strategische luik

1.4.3. Reglementair luik

Dit luik omvat de elementen uit het ontwerp van RPA die een reglementaire waarde hebben. Deze elementen zijn gebaseerd op de strategische principes voorgesteld in voorgaand punt en verduidelijken deze principes.

Dit gedeelte bestaat uit:

- ☐ De grafische voorschriften;
- ☐ De algemene en bijzondere voorschriften die de voorwaarden betreffende de bestemmingen, de bouwprofielen en de inplantingen en betreffende de inrichting van de openbare en open ruimtes definiëren;

De bestemmingen van het GBP blijven behouden voor 15 van de 19 huizenblokken van het RPA. Voor de 4 huizenblokken die gewijzigd worden:

- Het huizenblok van de Twee Stations is het huizenblok dat de grootste aanpassing ondergaat wat het ontwerp betreft, maar in werkelijkheid gaat het nog steeds om een kleine aanpassing. Het betreft immers de aanleg van een parkzone die voortaan 1/3 zal innemen van het huizenblok dat zich momenteel in een OGSO bevindt en in werkelijkheid in een parking. Deze bestemmingswijziging impliceert ook een nieuwe morfologie, aangezien er een belangrijke toegangsweg gevormd wordt ter hoogte van het kruispunt Twee Stations/Veeartsen en er dus verschillende gebouwde elementen verdwijnen.
- Het huizenblok Frankrijk-Bara: momenteel neemt een administratieve zone 7100m² van het huizenblok Frankrijk-Bara in. De huidige indeling van het GBP werd in die tijd gemaakt om kantooractiviteiten mogelijk te maken in het 'Z'-gebouw. In het kader van het RPA en het inplantingsplan wordt dit volledige deel van het huizenblok herzien voor de creatie van een grote publieke ruimte en voor een mix van de omliggende functies. De relevantie van het al dan niet uitbreiden van het sterk gemengd gebied om er een echte publieke ruimte te creëren (privéruimte die aan het publiek teruggegeven wordt) is een juridische kwestie, want ze vereist dat er rekening gehouden wordt met het eventuele private aspect van de kelderverdieping van dit nieuw gecreëerde plein (eventuele ondergrondse garages).
- De twee vierhoeken: deze twee huizenblokken bevinden zich momenteel in spoorweggebied. Dit stemt effectief overeen met de bestaande situatie waar de trein over de viaduct gaat. Voor de benedenverdieping is een specifieke bestemming echter wenselijk voor de activering van de twee vierhoeken met een minimum aan beperkingen vanuit het standpunt van de functies. Het gaat immers om een cruciaal punt in de doelstellingen van het RPA. Daarom blijft het spoorweggebied van toepassing, maar het wordt aangevuld met een zone "handelszaken en voorzieningen op de benedenverdieping". Het zou echter nuttig zijn om de toelaatbare functies uit te breiden (niet enkel handelszaken en voorzieningen) voor een snelle activering naargelang de opportuniteiten die zich zouden voordoen.
- ☐ De andere veranderingen betreffen voornamelijk aanpassingen en updates van de bestemmingen op basis van een coherente inplanting van de toekomstige constructies (het RPA en het inplantingsplan moeten samengelegd worden).
- ☐ Het huizenblok Jamar is een nieuw gegeven dat niet in het GBP staat, want momenteel gaat het om het tramnet, opgenomen als structurerende ruimte. Het

RPA bakent deze zone af om er een gemengd gebouw in te planten dat vooral bestemd is voor huisvesting.

- Het RPA is nuttig wat het grafische en schriftelijke reglementaire luik betreft, want het laat nieuwe hoogtes toe die niet overeenstemmen met die van de GSV. Al verschillende jaren was de perimeter immers in onbruik geraakt en de gehelen die dienst deden als referentie sluiten vandaag niet langer aan bij de huidige gebouwen, maar ook niet bij de geplande gebouwen. Het RPA bakent de mogelijke bouwprofielen en inplantingen af om zo de bouw van bepaalde hogere gebouwen en/of iconische elementen mogelijk te maken met behoud van een coherentie tussen huizenblokken, maar ook met de omliggende huizenblokken (behalve voor Kuifje en Horta-Bara waarvoor stedenbouwkundige keuzes gemaakt moeten worden, al dan niet los van de microklimatologische overwegingen).

De volledige analyse van het reglementair luik wordt gemaakt in deel 5 van het MER.

1.5. Voorstelling van het MER

1.5.1. Doelstellingen van het MER

De doelstelling van dit rapport is volgende elementen identificeren, beschrijven en evalueren:

- ☐ De doelstellingen, behoeften en belangen van de beoogde perimeter, die het ontwerpplan of reglement rechtvaardigen;
- ☐ De waarschijnlijke aanzienlijke gevolgen van de uitvoering van het plan of reglement en de maatregelen om deze te vermijden, te beperken of te compenseren;
- ☐ De redelijke alternatieven die overwogen werden tijdens de uitwerking van het project en de evaluatie van de effecten ervan, en die toelaten om de doelstellingen van het ontwerpplan of reglement te behalen.

In dit kader wil onderhavig rapport ook drie fundamentele vragen beantwoorden:

- ☐ 1. Rechtvaardigen de behoeften en doelstellingen op sociaal, economisch, milieuen territoriaal vlak de uitvoering van een RPA?
- ☐ 2. Laat de beoogde perimeter toe om tegemoet te komen aan de behoeften en doelstellingen?
- ☐ 3. Is de te voorziene impact aanvaardbaar en welke maatregelen kunnen genomen worden om deze te beperken, te doen verdwijnen of te compenseren?

1.5.2. Inhoud van het MER

De structuur van onderhavig MER volgt Bijlage C van het BWRO dat de inhoud van het MER definieert in de plannen, namelijk:

1° een samenvatting van de inhoud, een beschrijving van de doelstellingen van het plan en van de links met andere relevante plannen en programma's;

2° de relevante aspecten van de milieusituatie en de waarschijnlijke evolutie ervan indien het plan niet wordt uitgevoerd;

3° de milieukeukenmerken van de gebieden die waarschijnlijk aanzienlijk beïnvloed zullen worden;

4° de milieuproblemen gelinkt aan het plan, in het bijzonder de problemen die betrekking hebben op de zones die van specifiek belang zijn voor het milieu, zoals aangeduid conform de richtlijnen 79/409/EEG van de Raad van 2 april 1979 inzake het behoud van de vogelstand en 92/43/EEG van de Raad van 21 mei 1992 inzake de instandhouding van de natuurlijke habitats en de wilde fauna en flora;

5° de milieuproblemen gelinkt aan de inschrijving in het plan van zones waar de inplanting van vestigingen met een risico op zware ongevallen waarbij gevaarlijke stoffen zijn betrokken, toegelaten is in de zin van de richtlijn 96/82/EG van de Raad van 9 december 1996 betreffende de beheersing van de gevaren van zware ongevallen waarbij gevaarlijke stoffen zijn betrokken of, indien het plan geen dergelijke zones omvat, de milieuproblemen gelinkt aan de inschrijving in het plan van gebieden die voor huisvesting bestemd zijn, door het publiek worden bezocht en een bijzonder

natuurlijk belang inhouden, of die verbindingswegen omvatten en die in de nabijheid zijn gelegen van dergelijke vestigingen of van gebieden waarin ze zijn toegelaten;

6° de relevante doelstellingen inzake bescherming van het milieu en de manier waarop hiermee rekening wordt gehouden in het kader van de uitwerking van het plan;

7° de waarschijnlijke merkbare effecten, namelijk de secundaire, cumulatieve, synergetische effecten op korte, middellange en lange termijn, permanent en tijdelijk op het milieu, zowel positief als negatief, inclusief de biologische diversiteit, de bevolking, de gezondheid van de mens, de fauna, de flora, de bodem, het water, de lucht, de klimaatfactoren, de materiële goederen, het cultureel erfgoed, inclusief het architecturale en archeologische erfgoed, de landschappen en de interacties tussen deze factoren;

8° de in te voeren maatregelen om elke merkbare negatieve impact van de uitvoering van het plan op het milieu te vermijden, te beperken en in de mate van het mogelijke te compenseren;

9° de voorstelling van mogelijke alternatieven, de rechtvaardiging ervan en de redenen voor de weerhouden keuzes;

10° een beschrijving van de weerhouden evaluatiemethode en van de ervaren moeilijkheden tijdens de inzameling van de vereiste gegevens;

11° de overwogen maatregelen om de opvolging van de uitvoering van het plan te garanderen;

12° een niet-technische samenvatting van de hierboven bedoelde informatie. "

Het volgt ook de rapportstructuur gedefinieerd in bijlage 1 "Structuur van het milieueffectenrapport bedoeld in de artikels 15/1 en 87/1 van het Brussels Wetboek van Ruimtelijke Ordening, waarvan de hoofdstukken en secties de volgende zijn:

- ☐ Hoofdstuk I: Inleiding en voorstelling van het ontwerpplan of reglement
- ☐ Hoofdstuk II: Diagnose van de huidige toestand
- ☐ Hoofdstuk III: Identificatie van de milieueffecten
 - Deel 1: Methodologie voor de identificatie van de milieueffecten
 - Deel 2: Voorstelling van de redelijke alternatieven en de weerhouden evaluatiemethode
 - Deel 3: Evaluatie van de effecten van het ontwerp van RPA
 - Deel 4: Evaluatie van de effecten van de alternatieven
 - Deel 5: Analyse van het reglementaire luik
- ☐ Hoofdstuk IV: Besluiten, aanbevelingen en opvolgingsmaatregelen
- ☐ Niet-technische samenvatting

We melden bovendien dan geen enkel effect te melden is met betrekking tot de notering van specifieke milieueffecten aangezien:

- ☐ De site en het programma van het RPA geen betrekking hebben op:
 - Gebieden die een specifiek belang hebben voor het milieu, aangeduid conform de richtlijn 2009/14/EG van het Europees Parlement en de Raad van 30 november 2009 inzake het behoud van de vogelstand en de richtlijn 92/43/EEG van de Raad van 21 mei 1992 inzake de instandhouding van de natuurlijke habitats en de wilde fauna en flora;
 - Gebieden waar het toegelaten is om vestigingen in te planten die een risico inhouden op zware ongevallen waarbij gevaarlijke stoffen betrokken zijn in de zin van de richtlijn 2012/18/EU van het Europees Parlement en de Raad van 4 juli 2012 betreffende de beheersing van de gevaren van zware ongevallen waarbij gevaarlijke stoffen zijn betrokken, houdende wijziging en vervolgens intrekking van Richtlijn 96/82/EG van de Raad;
- ☐ De site bevindt zich niet in de buurt van dergelijke gebieden.

1.6. Voorstelling van de betrokken spelers

1.6.1. Initiatiefnemer van de uitwerking van het RPA: Perspective Brussels

De Aanbestedende overheid en de speler die het initiatief genomen heeft voor dit ontwerp van RPA is het Brussels Planbureau (Perspective Brussels), Directie Territoriale Strategie.

1.6.2. Leden van het begeleidings- en stuurcomité

Aan het begin van de opdracht werd een Begeleidings- en stuurcomité opgericht, belast met de opvolging van de procedure voor de uitvoering van het milieueffectenrapport. De taak van het Comité bestond er meer bepaald in:

- ☐ Advies te verstrekken over de filosofische benadering van de opdracht;
- ☐ Mee te werken aan de definiëring van de inhoud van de documenten;
- ☐ Enigerlei advies uit te brengen over de uitvoering van de opdracht.

Het Stuurcomité bestaat uit de volgende organisaties:

- ☐ Perspective
- ☐ I'AUC /NFA / EGIS
- ☐ ARIES
- ☐ Minister voor Territoriale Ontwikkeling
- ☐ Minister voor Mobiliteit en openbare werken
- ☐ Staatssecretaris voor Stedenbouw
- ☐ Staatssecretaris voor huisvesting
- ☐ Brussel Mobiliteit
- ☐ Urban
- ☐ BMA
- ☐ Leefmilieu Brussel
- ☐ De gemeente Sint-Gillis
- ☐ De gemeente Anderlecht
- ☐ NMBS

Het Begeleidingscomité bestaat uit de volgende bijkomende leden:

- ☐ MIVB
- ☐ De Lijn
- ☐ TEC
- ☐ Citydev
- ☐ De gemeente Brussel-stad
- ☐ Net Brussel
- ☐ Infrabel

1.6.3. Teams belast met de uitwerking van het RPA en het bijhorende milieueffectenrapport

De tijdelijke vereniging tussen de groepering van stedenbouwkundigen, gestuurd door l'AUC, werd door de aanbestedende overheid aangeduid voor de uitvoering van het ontwerp van RPA. ARIES werd aangeduid voor de realisatie van het milieueffectenrapport op basis van het voorstel dat werd gedaan als antwoord op de offerteoproep uitgewerkt door het Brussels Planbureau (perspective.brussels). Het werk werd zodanig georganiseerd dat er een dynamische interactie ontstond rond de specifieke bevoegdheden van elk bureau waardoor deze ook hun redactionele onafhankelijkheid konden behouden:

- ☐ **ARIES** (Aries Consultants) werd aangeduid als verantwoordelijke voor de opdracht en belast met de opstelling van het **milieueffectenrapport**.
- ☐ **De groepering van stedenbouwkundigen** reikte de alternatieven aan, evenals het ontwerp van RPA en het reglementaire luik.

De volgende personen waren betrokken bij de opdracht van het MER:

ARIES Consultants:

- Directie van de studies: Gilles LEDENT
- Coördinatie en projectleiding: Quentin PAUWELS
- Medewerkers: Arnaud Gossiaux, Niels Regnier, Michael Allaer, Alejandro Rodriguez, Nathan Delbecq, Severine Delstanche, Yves Mathieu

2. Analyse van de effecten van de alternatieven en van het ontwerpplan

2.1. Huidige situatie en referentiesituatie

De huidige situatie stemt overeen met de situatie die bestudeerd werd in de diagnose. Deze stemt overeen met de huidige feitelijke situatie op het moment dat de diagnose gesteld werd (en 2018).

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 om het samengaan van het Zuidstation en de wijk waarin dit station staat te verbeteren. Deze inspanningen waren echter nog niet groot genoeg om van deze wisselwerking een succes te maken. Sinds het begin van het decennium 2010 zien we een vermenigvuldiging van grote vastgoed- en transportprojecten die een omkadering vereisen. Aansluitend bij het "Masterplan" van het Zuidstation ziet de wijk van het Zuidstation sinds 2010 een vermenigvuldiging van voorstellen voor grote vastgoed- en mobiliteitsprojecten. 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 ontwikkelde een project voor de herinrichting van het station en de inrichting van de twee vierhoeken 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 stelde drie projecten voor: een kantorenprogramma ontwikkeld langs de westelijke kant van de Fonsnylaan en getekend door architect Jean Nouvel, een kantorenprogramma dat "V" heet langs de spoorweg en een woningprogramma binnen het huizenblok Frankrijk-Bara. Het vierde project, ontwikkeld door een privépromotor, is een groot kantorenprogramma dat "Victor" heet.

Het BBP Biestebroek situeert zich in het zuidoosten 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 herkwaltificeren 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 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 eigen een programmapotentieel:

- ☐ De bewoonde strook: creatie van ongeveer 500 nieuwe woningen langs de linkeroever. Er zullen kleine wijkvoorzieningen en handelszaken worden ontwikkeld 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 met de creatie van 420 woningen, 15000 m² handelszaken, 15000 m² productieactiviteiten en kantoren en 2000 m² voorzieningen.
- ☐ De bewoonde groene Campus: de creatie van een groene campus met economische en stedelijke roeping.

De projecten City Gate zijn gemengde projecten ontwikkeld door Citydev. Ze hebben een strategische positie als toegang tot de stad ter hoogte van Anderlecht en hun ontwikkeling maakt het mogelijk om deze voornamelijk industriële wijk een meer gemengd karakter te geven. De voorgestelde projecten opperen 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 de gebouwen en de sporen om de openbare 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.

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.

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 gebruiksvriendelijke 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.

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.

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 snijdt.

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, voornamelijk als gevolg van het negatieve imago van deze wijk, het gebrek aan variatie in oppervlakten en het verouderende kantorenbestand. Het aantal beschikbare kantooruimtes blijft het kleinst ten opzichte van de kantoorwijken van het Gewest. De beschikbare kantooruimte wordt voornamelijk gebruikt door de federale overheidsdiensten en de spoorwegsector. De leegstand in de wijk is heel laag. De Noordwijk en de Europese wijk blijven aantrekkelijker voor de ondernemingen, maar deze wijken kunnen op zich niet alle tertiaire ruimtes van Brussel implementeren. Wetende dat ook grote programma's gelanceerd worden binnen deze 2 zones om er een grotere mix te creëren.

Met de nieuwe ruimtes die de NMBS zal vrijgeven en met de nieuwe geplande mix kan de Zuidwijk snel aantrekkelijk worden.

Woonomgeving, 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 vrij 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.

Voorzieningen

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 weergeeft. De analyse van de uitgebreide observatieperimeter toont ons ook een gebrek aan basisscholen en middelbare scholen. Hoewel dit tekort langs de kant van Anderlecht gedeeltelijk zal worden ingevuld door de bouw van een vestiging in de Biestebroekwijk, zal er op korte en middellange termijn een tekort blijven bestaan. Daarbij komt nog het tekort in Sint-Gillis, maar ook de behoeften die eigen zijn aan het programma van het RPA Zuid. Er moet dus gedacht worden aan de installatie van kinderdagverblijven, kleuterscholen en minstens één lagere school binnen de perimeter van het RPA.

Handelszaken

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 leegstand buiten het station is bijzonder groot.

De Zuidwijk wordt nochtans 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 en de Europaesplanade. Helaas worden de publieke ruimtes buiten deze markt te weinig gevaloriseerd. Het negatieve imago van de vierhoeken (verloederd) geeft ook een verkeerd signaal ten opzichte van de wandelaars, pendelaars en bewoners van de wijk.

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 automobielstromen of ten voordele van de Zuidmarkt, meer dan voor het comfort van de gebruikers en, in eerste instantie, dat van de voetgangers. De publieke ruimtes 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. De doorgangen onder de sporen zijn bijzonder onveilig en weinig uitnodigend. De toegangen tot het station zijn niet leesbaar.

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 het zenuwcentrum van het 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 dus 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 er het best bediende station van het Gewest van 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 vormen 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 heel zware files, met name tijdens de spitsuren, en dat leidt tot vluchtverkeer via de lokale wegen.

Op schaal van de wijk is de situatie ook niet schitterend. Ondergronds zijn de verbindingen weliswaar goed en punctueel, maar bovengronds zijn de fietspaden en voorzieningen voor voetgangers van slechte kwaliteit. De leesbaarheid in de richting van het station en het stadscentrum is zwak. De situatie van parkeerplaatsen voor auto's is representatief voor wat doorgaans waargenomen wordt in de drukke wijken van Brussel, namelijk een verzadiging van het aanbod in de bewoonde wijken en een groot aanbod ter hoogte van de openbare parking en voor de tertiaire functies.

De parking Q-Park kent grote schommelingen wat de bezettingsgraad betreft en heel wat studies tonen aan dat het mogelijk zou zijn om een maximale bezetting te garanderen op basis van verschillende mogelijke afspraken over een gezamenlijk gebruik van de parking.

2.2. Besluit over de effecten

Het nieuwe instrument 'Richtplan van Aanleg' (RPA), zoals bevestigd in de nieuwe versie van titel II hoofdstuk III van het BWRO (van kracht sinds 30 april 2018), maakt het mogelijk om in één keer de strategische en regelgevende aspecten van een stedelijke strategie te bepalen. Voortaan neemt het een belangrijke plaats in de hiërarchie van de gewestplannen in. Aan de hand van deze tool kunnen de regelgevende of strategische elementen, de aanvaardbare dichtheden voor de betrokken percelen, de ambities in termen van bouwprofiel en inplanting, de ambities in termen van bestemming, mobiliteit, bescherming van het erfgoed en de ambities in functionele termen worden bepaald voor een deel van, delen van of heel de perimeter van het RPA. Dit laatste wordt opgemaakt in overleg met de betrokken openbare operatoren en instanties. Ook de private stedelijke actoren worden erbij betrokken. In verband met de RPA's zorgt perspective.brussels ook voor een participatieve dynamiek met de inwoners en burgermaatschappij, om de burgerexpertise te mobiliseren.

Binnen de perimeter die het dekt, heft een RPA de reglementaire bepalingen van andere plannen die ermee in strijd zijn op: reglementaire bepalingen van het Gewestelijk bestemmingsplan (GBP), de Bijzondere Bestemmingsplannen (BBP), de stedenbouwkundige reglementen, de gewestelijke en gemeentelijke mobiliteitsplannen en de geldende bouwvergunningen. 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.

Het RPA Zuid wil tegemoet komen aan de gewestelijke ambities die betrekking hebben op de Zuidwijk en deze concretiseren. Deze werden uitgedrukt en ontwikkeld aan de hand van het richtschema dat goedgekeurd werd in 2016 en dat de grote inrichtingstrends vooropstelde.

De strategische doelstelling van het RPA omvat dus de grote lijnen van het richtschema (RS) en dat is een samengestelde stationswijk creëren op basis van het concept van een "woonvriendelijke station" door de organisatie van de verdichting en de mix van deze belangrijke intermodale hub. Het concept van een woonvriendelijk station is expliciet gericht op de versterking van de huisvesting en de voorzieningen in deze wijk die momenteel vooral ontwikkeld is rond kantoren. De doelstelling bestaat er ook in de verbindingen naar het station te reorganiseren, evenals naar de andere modi van openbaar vervoer, aangezien deze momenteel weinig leesbaar zijn op dit transportplatform. De herstructurering van de vestigingen van de NMBS binnen de perimeter biedt ook de opportuniteit om grond vrij te maken om de mix te vergroten. Momenteel wordt de perimeter beheerst door het GBP en de GSV, maar door geen enkel ander specifiek plan op schaal van de wijk. De huidige toestand laat geen aanpassing toe aan de stedenbouwkundige beperking waarnaar gestreefd wordt door het GPDO (hefboomzone nr. 3) en het richtschema. Deze horizontale en verticale reorganisatie moet gebeuren aan de hand van een globaal plan met regelgevende kracht dat ook toelaat tegemoet te komen aan de verschillende doelstellingen. In zijn ontwerp is het RPA het instrument dat deze nieuwe dynamiek kan ontwikkelen.

Wat het ontwerp van het RPA betreft, heeft het richtschema gediend als basis voor de creatie van een visie voor de wijk. Het was opgebouwd rond drie assen: mobiliteit, publieke ruimte en de bouwvormen in de stad. Sinds de uitwerking van het Richtschema en de goedkeuring ervan door de regering op 14 januari 2016 is de algemene context van de Zuidwijk veranderd. De mobiliteitsprojecten van het nieuwe internationale ondergrondse station werden stopgezet en het tramproject "Grondwet" werd aangepast waardoor de globale mobiliteitsstrategie van

de wijk deels verouderd is. Deze veranderingen hebben ook een impact gehad op de strategie van de publieke ruimte die gelijkloep met die van de mobiliteit.

Sindsdien werd de vastgoedstrategie van de NMBS verduidelijkt en het spel van actoren van het Richtschema werd uitgebreid door de integratie van nieuwe projectdragers in de Zuidwijk.

Ter hoogte van de achterkant van het station (Frankrijkstraat, Tweestationsstraat) is de fasering zoals gepland door het Richtschema ondertussen verouderd. Het project van het internationale station werd immers stopgezet waardoor de projecten die er overwogen werden in staat 1 van het RS zijn weggefallen. Sindsdien hebben nieuwe projectactoren zich gemanifesteerd en de NMBS-groep zou al zijn activiteiten willen groeperen en zo ruimte vrijmaken langs de kant van de Frankrijkstraat. Het RPA biedt de opportuniteit om te komen tot een coherente en snellere uitvoering dan voorzien in het RS.

Wat het project Grondwet betreft, dat voorzag de ondergraving van de tramlijn ter hoogte van de Fonsnylaan waardoor de Fonsnylaan en de Overdekte straat rustiger zouden worden. Het voorzag ook de creatie van een nieuw metrostation genaamd Grondwet, ter hoogte van het kruispunt van de Europaesplanade en de Zuidlaan. In 2018 werd het project Grondwet aangepast. De aanpassing betrof de positionering van de tramlijn in de Fonsnylaan en impliceerde het behoud van de bovengrondse tramlijn 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 grote vierhoek naar de Europaesplanade toe verhindert.

De renovatie/creatie van nieuwe kantoren (wedstrijd lopende) in de Fonsnylaan zal de tertiaire gebouwen van het huizenblok Frankrijk-Bara, waar de onderneming momenteel kantoren heeft, vrij kunnen maken. Tegelijk is het belangrijk om de vierhoeken een nieuwe bestemming te geven. Deze staan immers al geruime tijd leeg en worden niet meer gebruikt. De herbestemming van de Vierhoeken, zelfs tijdelijk, vereist echter grote investeringen in de beveiliging van de spoorwegen. De NMBS zal op zoek moeten gaan naar partners in de privé- of publieke sector om na te denken over een globaal concept dat het mogelijk zou maken om de nodige investeringen te doen en de Vierhoeken in gebruik te nemen.

In dit kader heeft Richtplan van aanleg (RPA) voor de Wijk van het Zuidstation betrekking op een grondgebied van 45 ha tussen de Zuidlaan, de Fonsnylaan, de Jamarlaan, de Barastraat, de Veeartsenstraat en de Tweestationsstraat, dat een van de belangrijkste toegangswegen tot het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is. De operationele perimeter van het RPA wordt sterk gekenmerkt door het spoorwegnet dat het volledig doorkruist en ook door verschillende sites met heel eigen kenmerken (Zuidertoren, Bara/Horta, Fonsny, huizenblok Twee Stations).

De huidige situatie binnen de perimeter wordt enerzijds gekenmerkt door verschillende negatieve aspecten inzake stedelijke kwaliteit (die een impact hebben op verschillende domeinen van het milieu), maar anderzijds door een groot verbeterings- en opwaarderingspotentieel van de stedelijke ruimte (door de aanwezige functies en de strategische ligging). Dit grondgebied, gekenmerkt door een heel aanwezige wegeninfrastructuur die de gebouwde huizenblokken structureert, bestaat uit een geheel van elementen met elk een eigen logica (residentiële wijk, station, opslagplaats, spoorwegviaduct, kantoren, enz.). Vandaag weegt de doorgang van de spoorweg op de levenskwaliteit binnen de perimeter. Het station fungeert als een grens die de ontwikkeling van een dynamisch stadsleven in de weg staat.

Dit deel van het Brussels grondgebied beschikt momenteel over het slechtst mogelijke imago dat men kan geven van de hoofdstad van Europa wanneer de reizigers toekomen met de trein, de bus of de auto. Sinds de inrichtingen van de pool Eurostar vond er geen enkele echte

vooruitgang meer plaats. Noch aan het station zelf, noch in de omliggende wijken. Bijgevolg staat de perimeter van het RPA bekend als niet echt veilig, potentieel gevaarlijk voor de actieve modi, lawaai en weinig uitnodigende publieke ruimtes.

De stedelijke ruimte binnen deze perimeter wordt gekenmerkt door de aanwezigheid van aanzienlijke stromen van auto's in de Barastraat, de Jamarstraat en de Fonsnylaan en door de daaruit volgende overlast (lawaai, vervuiling, onveiligheid ...). De open ruimtes zijn niet echt gebruiksvriendelijk en slecht georganiseerd. Ook de gebouwen dragen bij tot het gebrek aan gezelligheid door hun monofunctionele karakter (de kantoren brengen slechts overdag tijdens de week activiteit naar de perimeter en de benedenverdiepingen zijn vaak slecht verbonden met de publieke ruimte) en door de monotonie van de architectuur (behalve hier en daar een element zoals de Zuidertoren). Bovendien is het sterk gemineraliseerde karakter van de stedelijke ruimte van slechte kwaliteit door het gebrek aan een verfrissende ruimte, een ecologisch netwerk, biodiversiteit en waterbeheer.

Momenteel is de functiemix zo goed als onbestaande door het grote aandeel kantoren, goed voor 75% van de 600.000 bebouwde m² ten opzichte van slechts 12% woningen. De kantoren beslaan dus 438.000 m² ten opzichte van 66.000 m² voor de woningen. Dit alles moet opnieuw in vraag gesteld worden in het licht van de centrale positie van deze Brusselse zone en van de huidige lage dichtheid binnen deze perimeter. Een lage dichtheid ten opzichte van de verhouding vloer/terrein die netto globaal 2.70 en bruto 1.22 bedraagt. In vergelijking met andere zones rond internationale stations in Europa en rond andere belangrijke stations in België is deze perimeter momenteel niet echt dichtbebouwd.

Deze heeft echter niet altijd het negatieve imago gehad dat het nu bij een eerste indruk uitstraalt. Het Zuidstation stond immers al sinds de oprichting ervan in de voorhoede van het transport en van een baanbrekende multimodale zone. Vandaag is dit station nog steeds het zenuwcentrum van het transport als best bediende station van het land en het station dat het best verbonden is met andere modi van collectief vervoer. Het station van Brussel-Zuid is immers verbonden met alle internationale lijnen (Eurostar, HST, Thalys, ICE, Intercity Benelux), alle nationale lijnen, de metro, tram- en buslijnen, TEC en de Lijn en buslijnen over lange afstand. Sinds de afbraak van het 2de station ligt het station echter op de grens tussen Vorst, Sint-Gillis, Anderlecht en Brussel en het heeft nooit meer de mogelijkheid gehad om zich verder open te stellen, en dit ondanks de investeringen die ingezet werden om er een internationaal station te creëren. De voorzieningen bij het station hebben altijd moeite gehad om zich te ontwikkelen en deze vroeger schitterende pool met zijn eindstation is zijn grootsheid binnen dit sterk strategische deel van het Brussels grondgebied verloren.

Ondanks de uitstekende bereikbaarheid blijft de oppervlakte die aan kantoorruimte wordt besteed - ook al is die veel groter dan de oppervlakte van de woningen - paradoxaal genoeg de kleinste van Brussel. De kantorenpool van de Zuidwijk beschikt over het de kleinste beschikbare kantooroppervlakte van het zakendistrict. Ook al werd 300.000 m² aan kantoren geproduceerd op 20 jaar tijd, dan nog heeft het Zuidstation met minder dan 500.000 m² aan kantoren vandaag paradoxaal genoeg de minste beschikbare oppervlakte binnen een sterke Brusselse intermodale zone. Momenteel wordt deze beschikbare oppervlakte voor meer dan 70% gebruikt door de openbare sector, wat maar weinig plaats laat voor nieuwe nationale of internationale investeerders. De kantoren liggen momenteel voornamelijk rond het station in heterogene bouwprofielen en meestal in gebouwen die meer dan 30 jaar oud zijn. Een van de uitdagingen van het RPA is de aantrekkingskracht vergroten van een kantoorwijk die momenteel weinig in trek is bij de private ondernemingen (met name de internationale), onder andere door een gebrek aan diversiteit en moderniteit in het beschikbare aanbod, maar ook

door het bijzonder negatieve imago van deze wijk en het ontbreken van een sterk signaal, zowel openbaar als privé.

Het beheermodel van de kantoren is ook sterk aan het veranderen door een grote vraag naar co-working spaces, moduleerbare ruimtes en een gezamenlijk gebruik van de installaties door de functies (parking, verwarming, riolering, recyclage van zuiver water en afvalwater, enz.) en dus is het gemengde karakter echt zinvol.

Op dit moment is de wijk voornamelijk gericht op de publieke ondernemingen met een nationale dimensie. Het hoofddoel van het RPA is het woningaanbod uitbreiden, maar dit mag niet gebeuren ten koste van de kantoren binnen een stationspool die zo belangrijk is als die van het Zuidstation. Het noordstation en de Europese wijk kunnen immers niet alleen het hoofd bieden aan de nieuwe mobiliteitsuitdagingen en dus aan de verhuizing van de kantoren, de toename van de mix ten gunste van de huisvesting en de behoefte om kantoren te groeperen rond de Brusselse stations. Deze groepering rond een belangrijke multimodale hub is een noodzaak, enerzijds om andere minder goed bediende ruimtes in de stad vrij te maken om deze dan om te vormen tot woningen en andere functies (Louizalaan bijvoorbeeld), en anderzijds om de exodus van de ondernemingen naar de Brusselse rand tegen te gaan, want die is niet voordelig voor de financiën en het imago van Brussel als Europese hoofdstad, noch voor het klimaat aangezien we een explosie van het gebruik van de wagen in de rand waarnemen als gevolg van de nieuwe geïsoleerde tertiaire polen op het platteland.

Door zijn ligging en uitzonderlijke aanbod zou het Zuidstation zijn beschikbare kantooruimte moeten kunnen behouden. De beredeneerde groei en de diversiteit van dit aanbod zou onder andere kunnen leiden tot een verbetering van het imago van de wijk, maar ook tot een opening naar de internationale markt. Dit is absoluut niet incompatibel met de injectie van daaruit volgende woonoppervlaktes. Het is immers een doel om te komen tot een levendige wijk via nieuw gebouwde woningen en handelszaken en niet langer een monofunctionele wijk te hebben waar slechts overdag tijdens de week leven is (en op zondag wanneer het markt is).

In dit kader is het RPA een van de instrumenten die het mogelijk maken om deze perimeter, die te lang verwaarloosd werd en een bron van conflicten is, snel te activeren. Het biedt iedereen de mogelijkheid om te beschikken over precieze informatie betreffende de grondopportuniteiten, de beoogde ambities voor deze perimeter en het bakent de ontwikkeling van deze zone duidelijk af.

In het ontwerp van RPA, op basis van de ambities gedefinieerd door de regering, werden verschillende ruimtelijke-programmatorische alternatieven uitgewerkt. Deze laatste moeten dezelfde doelstellingen beogen als het oorspronkelijke project en deze kunnen behalen. Indien de ligging van het alternatief of het gebrek aan ambitie de verwezenlijking van deze doelstellingen in het gedrang brengt, dan kan het alternatief niet opgenomen worden in het basisproject en dus niet weerhouden worden.

De studie van de **alternatieven voor de ligging** heeft aangetoond dat de pool Zuidwijk wel degelijk prioritair is om tegemoet te komen aan de gewestelijke ambitie die nagestreefd wordt aan de hand van het GPDO, het richtschema en de ambitiesnota voor het RPA.

Het **alternatief 0** staat voor de waarschijnlijke situatie indien het plan niet uitgevoerd wordt. In het kader van het RPA Zuid stemt dit overeen met een evolutie van de functies die gelijkaardig is aan de evolutie die momenteel wordt waargenomen en dit in naleving van het bestaande reglementaire kader. Let wel, de perimeter wordt momenteel niet beheerst door een specifiek plan van het type BBP of zoneverordening. Momenteel gaat het er dus om het GBP en de GSV toe te passen. In deze optiek worden weinig veranderingen verwacht, ook al

zou het woningaandeel ten hoogste verdubbeld kunnen worden (123.000 m²), wat nog steeds te weinig is om op een adequate manier tegemoet te komen aan de ambitie en de waargenomen tekorten in de diagnose. Er zou bekibbeld worden op de kantooroppervlakte om te komen tot 428.000 m². Het globale aandeel zou dus nog altijd niet in evenwicht zijn, ten gunste van de kantoren met 67% ten opzichte van 19% voor de woningen. De productieactiviteiten, voorzieningen en handelszaken zouden maar heel licht vooruit kunnen gaan.

Wat het alternatieve richtschema 2016 betreft - dat weliswaar nooit getest werd wat effecten betreft - schuilt het belang van dit alternatief ook in de analyse van de grote richtlijnen die in 2016 goedgekeurd werden om te begrijpen hoe deze versie van de inrichting (al dan niet) beantwoordt aan de verschillende ambities (gemeentelijk, gewestelijk, omwonenden, gebruikers) en aan de gebreken die waargenomen werden in de diagnose van de RPA-studie. Het richtschema is een ruimtelijk instrument maar het blijft indicatief. De ambities werden nooit vertaald in een effectenrapport. De doelstelling van dit alternatief is dus het programma, de functies en de bouwprofielen die overwogen werden op het moment van de uitwerking duidelijker te vertalen. Dit alternatief vermenigvuldigt de woningoppervlakte echter bijna met vier (254.000 m²), maar verkleint de kantooroppervlakte (400.000 m²) en de oppervlakte van de productieactiviteiten (9.600 m²). Dit alternatief geeft echter meer plaats aan de publieke ruimtes, de voorzieningen (63.000 m²) en de handelszaken (53.000 m²).

Het maximalistische alternatief wil de maximale dichtheid testen, met name binnen de belangrijke huizenblokken (Twee Stations, Frankrijk, Bara, Kuifje). De doelstelling van dit alternatief bestaat erin de gewestelijke uitdagingen aan te gaan in termen van huisvesting, voorzieningen en kantoren, en dit door ambitieuzer te zijn dan de aangekondigde vooruitzichten voor de 10 komende jaren. De kennis en de statistische tools, met name inzake huisvesting in Brussel, zijn immers nog te weinig ontwikkeld om de niet-uitgedrukte vraag precies te becijferen en te kenmerken. Daarom is het noodzakelijk om te verwijzen naar een reeks indirecte indicatoren om zo goed mogelijk te anticiperen op de behoeften. De situatie op de Brusselse woningmarkt vormt vandaag een hele uitdaging door de stijging van de vastgoedprijzen, het tekort aan betaalbare woningen voor bescheiden gezinnen, maar ook de slechte woonomstandigheden waarin steeds meer gezinnen leven. Deze woningcrisis waarop onvoldoende geanticipeerd werd bevordert de stijging van de prijzen en verstoort het evenwicht wat betaalbare woningen betreft. Er ontstaat een andere kijk op de situatie: de aantrekkingskracht die Brussel uitoefent als tewerkstellingspool, als hoofdstad van Europa en als internationale metropool. Deze situatie bevordert de groepering van de werknemers in de hoofdstad en voornamelijk rond de trein- en metrostations.

Daarom wil het maximalistische alternatief sterk tegemoetkomen aan de vraag aan woningen, voorzieningen en kantoren rond deze gemeentelijke, gewestelijke, nationale en internationale transportknooppunten. Bovendien bestaat de doelstelling van dit alternatief erin om de effecten te testen van verschillende grote projecten voor de Zuidwijk die de voorbije 10 jaar ingediend werden en dit om eventuele positieve effecten te identificeren.

Met 293.000 m² vloeroppervlak voor woningen en 532.000 m² voor kantoren is dit alternatief het volutaristisch in termen van injectie van nieuwe woningen en kantoren. Deze dichtheid is gelijkaardig aan de dichtheid die we waarnemen rondom de stations van de grote Europese hoofdsteden.

Het alternatieve project 2018 is een update van het alternatieve Richtschema 2016 op basis van de evolutie van de onderhandelingen tussen de verschillende spelers van de perimeter en op basis van de stopzetting van het oorspronkelijke project van een internationaal

station (Frankrijkstraat). Dit alternatief wil de voornaamste doelstelling van het Richtschema nastreven, namelijk voor de voor de nieuwe constructies in wijk van het Zuidstation een programmatorisch evenwicht 50/50 tot stand brengen tussen woningen en economische activiteiten. Bovendien berustte het RS 2016 op een principeschema voor de inrichting van de verschillende huizenblokken langs de Frankrijkstraat en de Tweestationsstraat. Het project 2018 werkt de informatie bij en maakt de stedenbouwkundige schema's van deze verschillende huizenblokken concreter. Dit alternatief wil de huidige kantooroppervlakte behouden door het aandeel gewijd aan kantoren te behouden en het aandeel gewijd aan woningen (266.000 m²), voorzieningen (28.000 m²), productieactiviteiten (22.000 m²) en handelszaken (50.000 m²).

Het project van RPA is een evolutie van het project 2018 dat profiteert van de positieve input van de andere alternatieven, echter zonder te komen tot een evenwicht 50/50 (woningen kantoren) voor de nieuwe constructies. Het evenwicht situeert zich rond de 46% kantoren tegenover 40% woningen. De teams die instaan voor de uitwerking van het project van RPA hebben geschat dat deze verhouding het meest geschikte dichtheidscompromis vertegenwoordigt met betrekking tot de beschikbare grondoppervlakte. Eens te meer blijft de dichtheid relatief, want het project van RPA injecteert 235.000 m² of 1/3 nieuwe constructies meer ten opzichte van de bestaande situatie, voornamelijk voor huisvesting en zonder kantoren toe te voegen.

De netto verhouding V/T van het geheel van het ontwerp van RPA overschrijdt de waarde 4 niet en blijft dus lager dan de andere stationswijken van de noord-zuidverbinding maar ook van andere Europese steden die zich doorgaans tussen 4 en 5 bevinden.

De programmatorische en ruimtelijke alternatieven, goedgekeurd door het stuurcomité, hebben de milieu-impact van elk van deze programmatorische of ruimtelijke trends die doorgevoerd kunnen worden binnen de perimeter geïdentificeerd.

Wat het programma betreft hebben de alternatieven het mogelijk gemaakt te identificeren dat de introductie van woningen, voorzieningen en diensten positief is om de stedelijke ruimte leefbaarder te maken (functies die beter aansluiten bij de publieke ruimte en die meer bezoekers naar de perimeter halen buiten te kantooruren). Het is echter noodzakelijk om de kantoorfunctie te behouden als hoofdfunctie om tegemoet te komen aan de behoeften aan oppervlakte van de Belgische en buitenlandse ondernemingen en om er een belangrijke tewerkstellingspool van het Gewest van te maken, aansluitend op een performant transportnet.

Specifieker met betrekking tot **de huisvesting** is het noodzakelijk om een groot aandeel te introduceren, zodat de impact ervan op het gemengde karakter groot is (zoniet zou de hieraan gekoppelde aanwezigheid in de perimeter niet echt significant zijn). Het ontwerpplan zal ongeveer **2.000 bijkomende woningen ontwikkelen**, of voldoende woningen om te beantwoorden aan 48% van de verwachte bevolkingsgroei op schaal van de territoriale observatieperimeter (TOP) die de wijken buiten de perimeter dekt, voor de komende tien jaar. Dit betekent ongeveer **4.200 nieuwe bewoners** binnen de perimeter waardoor het aantal bewoners van de pool Zuid dus met 3 vermenigvuldigd wordt.

Dit aanbod, gekoppeld aan het aanbod dat voorzien is voor de zones die door het GPDO geïdentificeerd werden als grondreserves en die zich bevinden binnen of in de buurt van de TOP, zal tegemoet komen aan de volledige ingeschatte vraag voor de volgende tien jaar. De uitvoering van het project van RPA zou het mogelijk maken om een oud woningpark, dat voornamelijk dateert van voor 1919, een nieuwe dynamiek te geven, maar vooral om

woningen met een hoog comfortniveau te ontwikkelen, aangezien uit de diagnose is gebleken dat het comfortniveau van de huidige woningen binnen de TOP te wensen overlaat.

Wat de woningen betreft moet de financiële haalbaarheid voor een groot deel van deze nieuwe woningen gegarandeerd kunnen worden en het aanbod aan sociale woningen moet ook versterkt worden aangezien het socio-economische profiel van deze wijk gekenmerkt wordt door een hoog niveau van armoede. Bovendien stellen we vast dat de gewestelijke vraag naar sociale woningen bijzonder groot blijkt (in 2015 stonden 40.000 gezinnen op de wachtlijst voor woningen beheerd door de OVM + nota GPDO). Het RPA Zuid op zich zal dit fenomeen niet kunnen doen verdwijnen, maar door de ligging aan een transportpool is het logischerwijs het eerste gebied dat hier een positieve invloed op kan hebben. Zoals vermeld in het GPDO moet elk woningproject binnen het RPA minstens 15% publieke woningen omvatten. Aangezien dit cijfer het resultaat is dat bekomen werd door de eenvoudige en strikte toepassing van het besluit betreffende de stedenbouwkundige lasten, zou het verstandig zijn om het op te trekken tot 20-25% voor het RPA Zuid, want het is een reële noodzaak binnen deze perimeter.

Voor de **voorzieningen en handelszaken** is het belangrijk om oppervlaktes te implementeren die voldoende kunnen tegemoetkomen aan de behoeften, maar niet buitensporig om te voorkomen dat er ruimtes voor voorzieningen leeg komen te staan (omdat ze geen beheerder hebben) en om de creatie van een commerciële pool met een gewestelijk karakter te voorkomen (wat niet noodzakelijk blijkt gezien de behoeften). Momenteel is de leegstand van handelszaken buiten het station immers heel groot. Aangezien de komst van nieuwe bewoners uiteraard nieuwe commerciële opportuniteiten met zich mee zal brengen, moet dit aanbod echter beredeneerd en doelgericht ontwikkeld worden om niet te concurreren met de winkelgalerij van het station en van de centrale lanen. In termen van oppervlaktes zou het ontwerp van RPA het commerciële aanbod aanzienlijk versterken met een groei van om en bij de 32.000 m². De huidige MER-analyse schat dat deze oppervlakte te groot is en dat er aanpassingen doorgevoerd moeten worden in het uiteindelijke ontwerp van RPA ten voordele van de voorzieningen. De prioriteit moet uitgaan naar de versterking van het commerciële aanbod op specifieke locaties aansluitend bij de ontwikkeling. Concreet moet de versterking van het commerciële aanbod de voorkeur genieten voor de twee vierhoeken en in beperktere mate ook voor het huizenblok Kuifje en de Zuidertoren. De wens om een voedingshal te plaatsen binnen de grote vierhoek vormt een opportuniteit om de aantrekkingskracht van de Zuidmarkt uit te breiden naar de hele week, zoals het geval is in andere grote steden. De Zuidmarkt zou heel erg moeten kunnen profiteren van de positieve effecten van de nieuwe mix die beoogd wordt door het RPA.

Het Hortaplein zou grotendeels bestemd moeten blijven voor de horecasector met een mix van uiteenlopende voorzieningen.

Het nieuwe Frankrijklein moet uitgerust worden met een heel beperkt aantal handelszaken om niet te concurreren met het station en het Hortaplein. Ten slotte beschikt het huizenblok Twee Stations over verschillende opportuniteiten om kleine en middelgrote commerciële vestigingen bestemd voor nieuwe bewoners te ontwikkelen.

Wat de voorzieningen betreft, zal het ontwerpplan de behoeften aan basisvoorzieningen vergroten (basisschool, middelbare school, kinderdagverblijven, rusthuis, enz.). Naast deze behoeften gegenereerd door het programma werden ook behoeften op schaal van de TOP en gewestelijke behoeften geïdentificeerd (3.000 plaatsen te weinig in het basisonderwijs, 241 plaatsen in de voorzieningen voor kinderopvang, te weinig basisscholen op gewestelijke schaal, enz.). Zelfs met de inrichting van de wijk Biestebroek zal het tekort blijven bestaan. Hoewel het project van RPA niet de bedoeling heeft alle tekorten van het gewest in te vullen,

lijkt de ontwikkeling van een bijkomend aanbod waarmee gedeeltelijk tegemoet gekomen kan worden aan de behoeften van de bevolkingsgroepen van de omliggende wijken noodzakelijk. Wat het geproduceerde aanbod betreft, is het voorgestelde aanbod van 28.000 m² onvoldoende om te beantwoorden aan de behoeften die door het programma zelf genereerd worden. In het strategische luik moet er dus over gewaakt worden dat dit aanbod aan voorzieningen versterkt en geconcretiseerd wordt door de verplichting om een of twee voorzieningen voor kinderopvang, een lagere en middelbare school te plannen. De sportinfrastructuur zijn ook onbestaande en het RPA biedt de ruimtelijke opportuniteit om er te voorzien, en hetzelfde geldt voor speeltuinen en agoraspace. De uitvoering van het RPA zou de installatie van minstens 3 speeltuinen en 1 sporthal, bestemd voor de scholen maar ook voor de Brusselaars, vereisen.

Wat de kantoren betreft, daar zal het RPA resulteren in een lichte daling van de beschikbare kantooroppervlakte met -7.700 m² ten opzichte van de huidige situatie. Dit betekent dus een vermindering met 1,4% van de totale kantooroppervlakte die momenteel beschikbaar is. Het RPA zal ook een opportuniteit creëren: namelijk de concentratie (rationalisering) van de oppervlaktes van de NMBS en Infrabel tot een beperkt aantal huizenblokken: de huizenblokken Postsorteercentrum-Fonsny en Frankrijk-Veeartsen, wat de mogelijkheid zou creëren om kantooroppervlakte vrij te maken voor nieuwkomers (alle functies). Het project van RPA door de rationalisering van de oppervlaktes van de NMBS en Infrabel tot een beperkt aantal huizenblokken zal het mogelijk maken om een vermindering van de concentratie van de kantooroppervlaktes binnen de nationale sectoren ten voordele van andere investeerders te overwegen. Toch impliceert het behoud van beschikbare kantoorruimte in het kader van het RPA aansluitend bij de huidige situatie dat de uitvoering van het richtplan niet zou resulteren in een totale omvorming van de kantoorwijk van het Zuidstation, want deze zal nog altijd voornamelijk bezet worden door de nationale sectoren (bezetting geschat op 62% van de kantooroppervlaktes van de Operationele Perimeter) en de beschikbare kantoorruimte blijft het kleinst van het Central Business District (CBD) terwijl deze wijk zich bevindt bij het best bediende station van de hoofdstad. Het is belangrijk om te melden dat deze informatie berekend werd voor de alle kantoren van de "zone zuid", die ook de kantoren buiten de perimeter van het RPA groepeerde (met name langs de Fonsnylaan).

Het ontwerp van RPA zal het kantooraanbod dus niet versterken binnen een van de best bediende zones op gewestelijke, nationale en internationale schaal. In het licht van de interacties tussen de effecten bestond het compromis er immers in te kiezen voor een gemiddelde dichtheid die niet toelaat (gezien de beschikbare vloeroppervlakte) om zowel de woning- als de kantooroppervlaktes te vergroten.

De uitdaging wat deze functies betreft (woningen, voorzieningen en handelszaken) schuilt niet enkel in de voorziene oppervlaktes, maar ook in de typologieën. Voor de huisvesting bestaat de behoefte er dus in variatie te voorzien in de typologieën en te garanderen dat de "zwakste" functies, die beantwoorden aan de behoeften, ingeplant worden (betaalbare woningen, gezinswoningen en woningen aangepast aan senioren). Voor de handelszaken moet het bestaande aanbod (dat voornamelijk gericht is op kantoren en pendelaars) ook gediversifieerd worden, er moeten nieuwe oppervlaktes komen op zichtbare plaatsen die verbonden zijn met de centrale voorzieningen en met de publieke ruimte (zodat deze kunnen overleven en om de gebruiksvriendelijkheid van deze ruimtes te bevorderen), en dit alles binnen de schaal van een lokale pool.

De eerder genoemde functiemix is ook positief voor andere milieuaspecten (verticale of horizontale mix). Ze maakt synergieën tussen functies mogelijk in bepaalde domeinen: warmtewisseling waardoor energie bespaard wordt, hergebruik van afvalwater van kantoren

en woningen, efficiënter gebruik van het openbaar vervoer (huisvesting en voorzieningen hebben bijkomende behoeften ten opzichte van de kantoren, namelijk richting van de verplaatsing en gebruiksuren: 's avonds, richting weg van de perimeter). Ze bevordert ook de verplaatsingen te voet (buurthandel, nabijheid werkplek/woonplaats). We merken echter op dat bepaalde bovengenoemde synergieën slechts een (theoretisch) potentieel vormen. De bovengenoemde positieve impact kan slechts aanwezig zijn als specifieke maatregelen in dit opzicht voorzien worden in de fase van de vergunningen.

Wat **de dichtheid** betreft, daar blijkt uit de alternatieven dat een verdichting van de perimeter noodzakelijk is voor de invoering van de bovengenoemde mix met behoud van een aanzienlijk aandeel aan kantoren waardoor beantwoord kan worden aan de behoeften binnen een zo belangrijke stationspool. Er moest een benchmark gemaakt worden om vast te stellen dat de grote Europese stations beschikken over een netto V/T van meer dan 3 en een bruto V/T van meer dan 2. Ter herinnering, momenteel bedraagt de netto V/T 2.70 en de bruto V/T 1.22. De doelstelling van het RPA bestond erin de nagestreefde groei af te bakenen door een compromis te vinden tussen dichtheid en kwaliteit van de ruimtes. Het gemiddelde van het ontwerp van RPA bepaalt een netto V/T rond 4.

Het MER schat dat een overmatige dichtheid, globaal hoger dan een V/T van 4, geen kwalitatieve inrichting van de zone mogelijk maakt in termen van landschap en milieu. De dichtheid van de torens zal immers een brede, meer continue schaduw en een visueel barrière-effect creëren, en de gecreëerde open ruimtes zijn dan niet echt luchtig.

Het centrum van de perimeter, rond het station, wordt verdicht en wordt geleidelijk aan hoger wat bouwprofiel betreft, maar wel vanuit een perceptie die veel opener zal zijn dan nu (momenteel een continue lijn binnen het huizenblok Frankrijk en Blok 2). De huizenblokken aan de uiteinden van het RPA blijven ofwel in de huidige situatie, of ze worden gecontroleerd verdicht op een afstand van de sporen. Enkele huizenblokken overstijgen deze waarde maar ze blijven lager dan 10. Deze grotere dichtheid zien we binnen de huizenblokken die rechtstreeks in contact staan met het station, vooral de huizenblokken in de buurt van het station die niet over meer terreinoppervlakte kunnen beschikken aangezien de doelstelling van het RPA erin bestaat de grootte en de kwaliteit van de publieke ruimtes te verbeteren.

Enkel het huizenblok Kuifje, dat verder van het station ligt, overschrijdt de V/T-drempel van 10 ruimschoots. Er moet een bijzondere aandacht besteed worden aan dit zeer dichte huizenblok, zodat er een harmonieuze overgang van de hoogtes kan komen tussen wat reeds bestaat en wat gepland is. De binnenkant van dit huizenblok moet ook groen en van goede kwaliteit zijn, en er moet een voldoende brede en niet-overdekte publieke doorgang komen, zodat het door de gebruikers gewaardeerd kan worden.

Globaal genomen bevindt de netto V/T die overwogen wordt voor de perimeter zich onder de bestaande netto dichtheden voor andere zakenwijken in Brussel. Het is belangrijk te melden dat de hierboven gecommuniceerde cijfers rekening houden met een maximale hypothese aan toelaatbare vloeroppervlaktes per huizenblok (in de fase van het RPA bepaalt men mogelijke volumes en maximale m²). Het is dus heel goed mogelijk om minder te doen in de fase van de latere vergunningen.

Vanuit een standpunt van de **bestemmingen** vertoont het centrale gedeelte van het RPA met de rond het station gelegen huizenblokken een gemengd karakter (woningen en kantoren), echter met behoud van een groter aandeel aan kantoren. Deze bestemming vormt een scharnierpunt tussen de kantorenpool en de aangrenzende residentiële wijk. De huizenblokken Postsorteercentrum-Fonsny en Frankrijk-Veeartsen blijven prioritair voor het behoud van een

kantooractiviteit aangezien de vele overlast het niet toelaat er op een serene manier gevoelige bestemmingen te plaatsen (zie de volledige MER-analyse).

Het zuidwestelijke deel (het huizenblok Twee Stations) wil de verbinding maken tussen het station en de toekomstige wijk Biestebroek. Dit huizenblok binnen een OGSO zal dus gericht zijn op huisvesting met een toename van productieactiviteiten. Het noordoostelijke deel (kant Europaesplanade) is eerder gewijd aan commerciële activiteiten en voorzieningen die te maken hebben met de reorganisatie van de bediening door het openbaar vervoer en de publieke ruimtes die rustiger gemaakt worden, ook gelinkt met het stadscentrum.

Het centrale deel langs de kant van het station (Horta) blijft prioritair voor de horeca, de handelszaken en de nieuwe mix van woningen-kantoren. Het centrale deel langs de kant van de Frankrijkstraat ontwikkelt zich met een mix ten gunste van de huisvesting. De kantoren verhuizen voornamelijk langs de spoorweg om het voordeel van de gevoelige functies te behouden in de richting van het nieuwe Frankrijkplein.

Voor de voorzieningen en handelszaken laat het ontwerp van RPA de mogelijkheid om een school te creëren binnen het huizenblok Frankrijk-Bara. Het beoogt ook de bezetting van de twee Vierhoeken door handelszaken en voorzieningen, evenals de integratie van deze twee functies op de benedenverdieping van verschillende nieuwe gebouwen. Dit blijkt positief voor de animatie van de publieke ruimtes in de omgeving en ook voor de aansluiting van het RPA bij de rest van de wijk.

Dan rijst de vraag met betrekking tot de mix van kantoren en woningen binnen een huizenblok dat zo smal is als het huizenblok Kuifje. Er zal een bijzondere aandacht besteed moeten worden aan de fase van de latere vergunningen om de goede samenleving van deze twee functies mogelijk te maken (maar ook van de handelszaken op de benedenverdiepingen). De mix is immers horizontaal en niet verticaal, wat problematisch is binnen dit huizenblok dat over relatief weinig "rustige" zones zal beschikken. Het RPA kan de stedenbouwkundige technieken en uitdagingen die de architecten te wachten staan niet voorspellen, want het blijft in eerste instantie een planologisch instrument. De autoriteiten zullen er een bijzondere aandacht aan moeten besteden en de architecten uitdagen met betrekking tot de uiteindelijke inrichting van dit huizenblok.

Wat de bouwprofielen betreft, wordt het ontwerp van RPA gekenmerkt door profielen die globaal genomen hoger zijn dan in de bestaande situatie. Over het algemeen zakken de hoogtes geleidelijk aan vanaf de omgeving van de Zuidertoren naar het zuidwesten toe. De hogere bouwprofielen zijn dus geconcentreerd rond het station en de Zuidertoren, wat interessant is om de stationspool te valoriseren en tegelijk te profiteren van het spoorweg om er de overlast van te beperken. Er werden echter effecten geïdentificeerd binnen verschillende domeinen en er werden aanbevelingen geformuleerd ter verbetering van het ontwerp van RPA dat vandaag vertaald is in een reglementair luik. De alternatieven benadrukken de impact gekoppeld aan de manier waarop de gebouwde volumes en de open ruimtes geschikt worden, evenals de impact gelinkt aan de ligging van de verschillende functies binnen de perimeter.

De verhoging van de bouwprofielen, die geassocieerd wordt met de creatie van open ruimtes, heeft een impact, met name op de wind, de inval van de zon en het landschap. Binnen deze drie domeinen lijkt het positief om lage en middelhoge bouwprofielen in te planten om de effecten van de wind, die geassocieerd worden met hoge bouwprofielen (voornamelijk veroorzaakt door het contrast met de omliggende bestaande bouwprofielen) te beperken, om gevarieerde liggingen te voorzien in termen van inval van de zon (onderbrekingen in de bouwprofielen voorzien zodat de zon kan binnenvallen) en om te beschikken over volumes die de hoge bouwprofielen doen aansluiten bij de bestaande gebouwen door overgangen te

creëren, evenals een niveau dat dichter aanleunt bij dat van de publieke ruimte. De bouwprofielen die overwogen worden voor Frankrijk-Bara, langs de Frankrijkstraat en de Tweestationsstraat, zijn dus gelijkaardig aan de bestaande gebouwen.

De ligging van de hogere bouwprofielen langs de Fonsnylaan blijkt niet problematisch voor de baan van de zon.

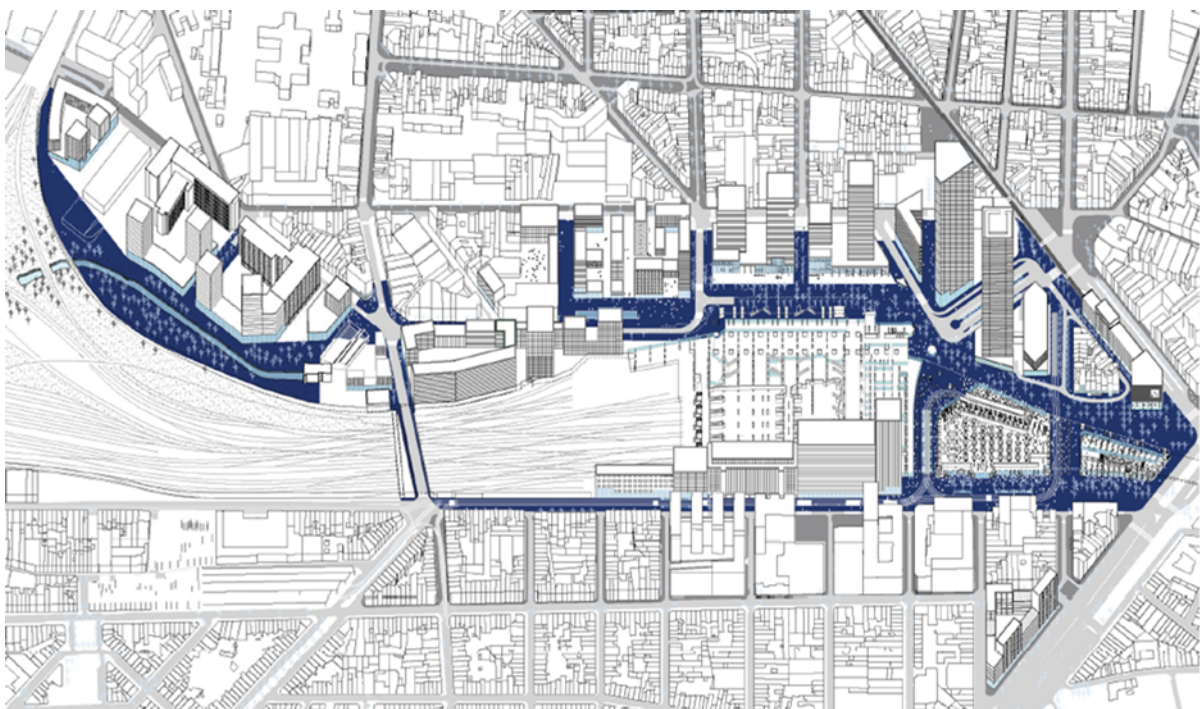
Hogere constructies langs de Barastraat zijn daarentegen problematischer voor de omwonenden buiten het RPA. In dit geval is het verplicht verder achteruit plaatsen van de torens en het voorzien van grote ruimtes ertussen positief, en hetzelfde geldt voor de perceptie naar en vanaf het station. Het spreekt voor zich dat de hoogte van de torens een impact heeft op het microklimaat (schaduw en wind), maar in de simulaties werd aangetoond dat het effect minder hinderlijk zal zijn dan het nu is met dit massieve en continue blok 2.

Het RPA voorziet de aanwezigheid van een hoge constructie die bijna even groot zal zijn als de Zuidertoren binnen het huizenblok Kuifje. Volgens de stedenbouwkundigen zouden deze toren en de Zuidertoren een zekere visuele dialoog tot stand brengen zonder afbreuk te doen aan de functie van de Zuidertoren als herkenningspunt. Ook wat de vergezichten betreft, bestraft de milieuanalyse de bouw van een nieuwe toren binnen dit smalle huizenblok. Vanuit stedenbouwkundig standpunt is het MER echter niet gekant tegen de nabijheid van een nieuwe hoge toren waardoor de Zuidertoren niet langer geïsoleerd zou zijn in de Brusselse skyline. Deze zou ook de vernieuwing van de wijk kenmerken. De Zuidertoren werd ontworpen om het vakmanschap van de Belgische ingenieurs en arbeiders te bewijzen. En om de vernieuwing van de wijk te tonen. De toren werd lange tijd bekritiseerd en geïsoleerd, maar is in de loop der jaren een echt Brussels erfgoed geworden, een herkenningspunt in de stad. Vandaag kunnen de meeste Brusselaars zich niet inbeelden dat de toren zou worden afgebroken ... Een nieuwe toren in de buurt van de Zuidertoren kan, indien deze even avant-gardistisch is als de Zuidertoren toen was, zinvol zijn vanuit stedenbouwkundig standpunt om de vernieuwing van de wijk aan te tonen en om dit deel van het grondgebied, dat al te lang beschimpt werd, een nieuw symbool te geven. In het licht van de milieuthema's is het echter logisch dat deze nieuwe toren vooral negatieve effecten heeft, want hij wijkt per definitie af van het traditionele gebouwde kader. Op basis van een geschikt volume en zonder concreet project geeft het MER objectieve indicaties met betrekking tot de impact en er werden aanbevelingen geformuleerd binnen verschillende thema's om de effecten van een eventuele toren te beperken. Voor dit huizenblok is er in werkelijkheid, naast de technische overwegingen, sprake van een echte stedenbouwkundige keuze (tussen een toren of eerder verschillende lage gebouwen) die gedragen moet worden door de autoriteiten om deze stadskanker eindelijk te kunnen inrichten. We merken ook op dat dit type project bij de vergunningsaanvraag verplicht het voorwerp moet uitmaken van een milieuonderzoek.

Binnen de huizenblokken Kuifje en Bara/Horta moet aandacht besteed worden aan de hoogte van en de tussenafstand tussen de torens. De bouw van een sokkel is aanbevolen. Deze inrichting moet technisch doordacht zijn (om de effecten van de wind te voorkomen), niet hoog (om het massaffect langs de kant van de Barastraat te voorkomen), toegankelijk (om het isolement te voorkomen en om te profiteren van de goede inval van de zon om er publieke ruimtes te creëren). Elders binnen het RPA meent het MER dat de overwogen bouwprofielen geoptimaliseerd werden om de juiste verdeling van de functies mogelijk te maken. De nieuwe constructies voorzien middelhoge bouwprofielen die bijdragen tot de creatie van een overgang tussen de hogere gebouwen van het RPA en de bestaande gebouwen in de omgeving en ze beperken de overlast voor het microklimaat.

Verschillende verplichtingen in termen van functies, bouwprofielen en vloeroppervlakte worden toegepast in het reglementaire luik. Dit blijkt positief op verschillende vlakken. Deze verplichting laat toe het gebouwde element af te bakenen ter bevordering van de creatie van open ruimtes die de gebruiksvriendelijkheid vergroten, de creatie van een rijker en diverser stedelijk landschap, de beplanting en de versterking van het ecologische netwerk, de inrichting van meer doordringbare oppervlakken, de vergroting van oppervlakken voor voetgangers en fietsers, de inrichting van wegen die de trajecten voor zachte modi vergemakkelijken ... We merken echter op dat een deel van de eerder aangehaalde positieve effecten grotendeels afhangt van de precieze manier waarop de nieuwe open ruimtes ingericht worden.

Het ontwerp van de huizenblokken en de nieuwe open ruimtes kan een negatieve impact hebben, aangezien de bescherming die deze gebouwenrijen momenteel bieden aan de binnenkant van de huizenblokken deels zal verdwijnen. Zo is het waarschijnlijker dat voornamelijk het lawaai, maar ook de luchtvervuiling en de wind zullen doordringen tot in het hart van de huizenblokken. Dit benadrukt het belang van het behoud van een zekere gebouwenrij, ondanks de punctuele doorgangen, om zo de binnenkant van deze huizenblokken gedeeltelijk te beschermen. We denken dan onder andere aan de huizenblokken Jamar, Postsorteercentrum/Fonsny, Horta/Bara, Frankrijk/Bara en Frankrijk/Veeartsen.



Figuur 14: Indicatief schema van de maximale toelaatbare volumes voor het RPA Zuid (I'AUC, 2019)

Vanuit een **erfgoed-** en stedenbouwkundig standpunt werd de operationele perimeter sterk verminkt door drie opeenvolgende golven van afbraak- en heropbouw zonder een effectief overzicht over het geheel van de wijk. Binnen de perimeter staat geen enkel als erfgoed geklasseerd gebouw. Het MER benadrukt echter het belang van het behoud van de identiteit en van de valorisatie van bepaalde overblijfselen uit het verleden, zoals het huizenblok Postsorteercentrum-Fonsny (vooral het postsorteercentrum), de vierhoeken, bepaalde gebouwen van het huizenblok van de Twee Stations, maar ook de gebouwen van het driehoekige huizenblok Argonne/Esplanade (geheel gebouwd op het einde van de 19de eeuw),

de viaduct van de Zuidlaan en het beroemde bord met Kuifje. Daarbij mag ook de Zuidertoren niet uit het oog verloren worden. In de fase van het RPA blijft de impact van de nieuwe constructies echter theoretisch en subjectief, en bovendien zal deze sterk afhangen van de architecturale kwaliteit van de ontwikkelde projecten waarvoor een vergunning vereist zal zijn.

Specifiek voor het huizenblok Postsorteercentrum-Fonsny zijn een of meerdere opties mogelijk, zowel voor zware renovatie als heropbouw. In dit opzicht meent het MER dat het behoud van het postsorteercentrum een prioriteit is dankzij de geschikte volumes die het omvat, dankzij de architectuur die kenmerkend is voor een bepaalde periode, dankzij de erfgoedrijdommen die het herbergt, maar ook vanuit een geest van circulaire economie, die de leidraad van dit RPA vormt. Daarom moet tijdens de fase van de latere vergunningen een bijzondere aandacht besteed worden aan het volledig of gedeeltelijk behoud van het gebouw nr. 48 van de Fonsnylaan (maar het spreekt voor zich dat een aanzienlijke opfrissing noodzakelijk is ...).

Indien de bestaande gebouwen van het huizenblok Postsorteercentrum-Fonsny (volledig of gedeeltelijk) behouden blijven, zouden de constructies die gepland zijn voor dit huizenblok een volumetrie moeten voorzien die deze bestaande gebouwen valoriseert. Daarvoor zijn bijvoorbeeld de creatie van inspringingen ten opzichte van de bestaande gebouwen en/of afwijkende bouwprofielen voor bestaande en nieuwe gebouwen aanbevolen. Het is ook mogelijk om verschillende modules te verbinden langs de achterkant van de huidige gebouwenrij door te spelen met de diepte van de gebouwen nr. 47-49 en door meer te werken in de richting van de perrons van het station. We merken op dat wat aanbevolen wordt het gebruik van gemeenschappelijke elementen in termen van bouwprofiel of architecturale behandeling niet in de weg wil staan, zodat de constructies een coherent geheel kunnen vormen.

Worden de bestaande gebouwen echter niet behouden en zijn de geplande constructies van verschillende hoogtes, dan is het aangewezen om de hoogste bouwprofielen neer te zetten tegenover het Grondwetplein (het noordoostelijke uiteinde van het huizenblok), aansluitend bij de hoofdingang van het station. De hogere gebouwen moeten een bouwprofiel hebben dat lager is dan dat van de Zuidertoren.

Specifiek voor elk van de domeinen willen we melden dat wat de **wind** in het algemeen betreft, de bereikte waarden comfortabel zijn voor ontspanning (ondanks de inplanting van torens), uitgezonderd in enkele punctuele zones, voornamelijk rond het Spaakplein en aan de voet van de Zuidertoren. De creatie van een uitsteeksel of hoge gebouwen houdt echter in dat er windeffecten ontstaan aan de voet van deze gebouwen. Daarom is het aangewezen om te kiezen voor de plaatsing van sokkels, luifels, afdaken, enz. om de negatieve effecten ervan te beperken. De instrumenten waarover we momenteel beschikken stellen ons in staat om deze effecten efficiënt tegen te houden. Daarom moeten specifieke onderzoeken gevoerd worden tijdens de fase van de vergunning.

Wat de inval van de zon betreft, worden de perimeter en omgeving gekenmerkt door een beperkte schaduw op de gevoelige naburige gebouwen (woningen), met name door de centrale plaats die de spoorweginfrastructuur van het Zuidstation inneemt en door het kleine aantal hoge gebouwen errond. In vergelijking met de bestaande situatie blijven de bouwprofielen rondom het station globaal genomen identiek aan de bestaande. Voor de nieuwe toegelaten inplantingen worden de nieuwe bouwprofielen in de meeste gevallen uitgelijnd op de bestaande gebouwen. Hier en daar staat het RPA echter nieuwe uitsteeksel toe, met name met een centrale positie (dicht bij het station). De algemene situatie neigt dus naar een verslechtering van de omstandigheden van de inval van de zon binnen een huizenblok buiten het RPA (gesloten huizenblok, gevormd door de straten Grisar-Rossini-de Fiennes-

Bara), maar het onderzoek en de modellen tonen aan dat dit weinig afbreuk zal doen aan de verwachte levenskwaliteit binnen deze ruimtes dankzij de voorziene openingen tussen de torens. Op het interne niveau van het RPA en voor de toekomstige bewoners van dit huizenblok blijft het huizenblok Kuifje problematisch met betrekking tot de sterke dichtheid en de toegelaten bouwprofielen. In het licht van de baan van de zon is een eventuele verhoging van het bouwprofiel binnen het huizenblok Postsorteercentrum-Fonsny niet problematisch indien de aanbevelingen van het MER goed opgevolgd worden (de verhoging van het bouwprofiel wordt beperkt voor een specifiek deel van het huizenblok).

Binnen de rest van de perimeter impliceert het RPA meer doorgangen en ruimte tussen eventuele torens waardoor de eerste gebouwenrij meer licht krijgt (met name in de Barastraat waar momenteel maar weinig zon doordringt). De verhoging van het bouwprofiel binnen het huizenblok van de Twee Stations is niet problematisch, niet voor de omwonenden, noch voor het project op zich. De verhoging van het bouwprofiel binnen het huizenblok Frankrijk-Bara blijft sterk gecontroleerd, wat de impact op de omliggende wijken beperkt. De creatie van een nieuw huizenblok Jamar is niet problematisch voor de inval van de zon, noch voor het project op zich, noch voor de omwonenden (ook al doet dit huizenblok vragen rijzen wat de inplanting ervan betreft). De verhoging van het bouwprofiel binnen het huizenblok Rusland-Merode zou gebeuren langs de kant van de Zuidlaan (idem bestaande situatie) terwijl de rest van het huizenblok blijft aansluiten bij de norm van de GSV, wat dus geen probleem vormt voor de inval van de zon.

Het huizenblok Kuifje daarentegen ligt momenteel grotendeels braak en het is dus onvermijdelijk dat de nieuwe constructies en de hoogbouw voorzien door het ontwerp van RPA leiden tot een verlies aan lichtsterkte voor de omwonenden ertegenover.

Voor de andere publieke ruimtes wordt geen enkele grote positieve of negatieve verandering verwacht in termen van schaduw en wind. Wat de impact van het project op zich betreft, zal de bouw van torens met een hoog bouwprofiel onvermijdelijk leiden tot een impact van het project op zichzelf, met name op de lage sokkels van de torens zelf (Horta/Bara). Daarom is het aangewezen om bij de indiening van elke vergunning een diepgaand onderzoek te voeren naar de schaduw en de windeffecten om de beste spreiding, de beste gebruiksoportunities van de daken van deze sokkels te bepalen op basis van hun situering ten opzichte van de zon.

De inval van de zon op de bestaande en geplande publieke ruimtes wordt gekenmerkt door goede omstandigheden, zowel op het moment van de equinoxen als in de zomer. Op bepaalde uren van de dag kan de superpositie van de schaduwen misschien wat gevoeliger zijn dan in de huidige situatie, met name rond het Baraplein en het H. Spaakplein, maar het blijft aanvaardbaar in verhouding tot de gemiddelde inval van de zon per jaar. De Europaesplanade, het Hortaplein, het nieuwe Frankrijkplein, de Zennewandeling genieten van een goede inval van de zon van de lente tot de herfst.

Er kunnen maatregelen genomen worden om de impact te beperken, zoals de ligging en de dikte van de torens, een lagere dichtheid van gebouwen binnen het huizenblok Kuifje, een grotere afstand tussen de torens, onderbrekingen in de bouwprofielen ter hoogte van de middelste gebouwlijn, progressieve sokkels, enz.

Wat **het lawaai** betreft, is de operationele perimeter bijzonder gevoelig voor hoge geluidsniveaus. De toename van de mix en in het bijzonder van het aandeel woningen op schaal van de perimeter verhoogt de gevoeligheid voor lawaai aanzienlijk, evenals de mogelijke akoestische overlast tussen de functies onderling. Er werd aangetoond dat de constructies in de buurt van de wegen en de spoorwegen onderhevig zijn aan hoge geluidsniveaus. Aangezien het ontwerp van RPA openingen voorziet binnen de meeste huizenblokken (en dus de

verspreiding van het geluid naar de binnenkant van de huizenblokken toe), is het belangrijk verschillende maatregelen voor de constructie of inplanting te overwegen om deze verspreiding te beperken. Uit verschillende interacties tussen factoren blijkt dus dat het verstandig zou zijn om in de mate van het mogelijke exclusiviteit te verlenen aan kantoren, handelszaken en andere minder lawaaigevoelige bestemmingen binnen de huizenblokken Postsorteercentrum-Fonsny en Frankrijk/Veeartsen. Voor Frankrijk/Veeartsen zou de keuze voor kantoren langs de spoorweg toelaten om de verspreiding van het lawaai naar de Frankrijkstraat en de woningen die er voorzien zouden worden te beperken. Omgekeerd zouden het Hortaplein (laag lawaainiveau) en de binnenkant van het huizenblok Twee Stations plaats kunnen bieden aan gevoeligere functies. De aanwezigheid van de spoorwegen, de metro- en tramlijnen vereist dat er rekening mee wordt gehouden bij de ontwikkeling van de perimeter. Het zijn immers belangrijke bronnen van trilling en lawaai. Het is aangewezen om voor het huizenblok Jamar de bouw van gevoelige bestemmingen zoals woningen langs de spoorwegen te vermijden, en om geschikte isolatiemaatregelen te nemen tegen de trillingen afkomstig van de trein en de tram.

De verbetering van het **regenwaterbeheer** vormt een belangrijke uitdaging gezien de verzadiging van het unitaire rioolnet. Er is sprake van een reëel tekort ter hoogte van deze perimeter, want deze is momenteel dichtbebouwd aan de oppervlakte. Bovendien neemt de spoorweg 25% van de oppervlakte in, en zo goed als het volledige geheel gebouwd op een echte gatenkaas van parkings, metroschachten, tramopeningen, Zennetunnels, collectoren, enz.. En het geheel bevindt zich op slechts een paar meter van de waterlaag. Het is dus zo goed als onmogelijk om te infiltreren binnen een groot deel van het RPA.

In het kader van het RPA zal het noodzakelijk zijn om voorzieningen te plannen voor het behoud/de infiltratie van het regenwater van de daken, de wegen en de ondoordringbare ruimtes. De te beheren regenwatervolumes na extreme regenval overschrijden de 15.000 m³ voor het ontwerp van RPA, wat impliceert dat er aan de bron gehandeld moet worden binnen alle huizenblokken van het RPA. Het is dus een prioriteit om rechtstreeks te handelen op de daken en de betegelde ruimtes door groene daken, retentiezones en andere temporisatiesystemen te installeren. Daarna is het een prioriteit om dit water te valoriseren door het te hergebruiken of door het te gebruiken binnen de private en publieke ruimtes (zelfs bij betegeling is het dan mogelijk om meer bekkens te voorzien). Ten derde moet de infiltratie bevorderd worden, maar deze zal weinig efficiënt zijn gezien de nabijheid van de ondergrondse watermassa en het bijzonder grote aantal ondergrondse werken. Ten slotte, en slechts na toepassing van de voorgaande punten, is de lozing in de Zenne in plaats van in de riolering een einddoel voor het regenwater.

Voor het afvalwater bestaat er een reëel valorisatiepotentieel via de mix die overwogen wordt voor de meeste huizenblokken. Het is een reële opportuniteit die geïmplementeerd moet worden vanaf de onderhandeling met het oog op het krijgen van vergunningen.

Voor de riolering moeten maatregelen genomen worden, zodat er niet langer rechtstreeks in de Zenne geloosd moet worden (ook voor bestaande gebouwen).

Wat de **groene ruimtes** betreft, is de site momenteel grotendeels gemineraliseerd (95%), de contouren van de huizenblokken zijn reeds gedefinieerd en de perimeter is bijzonder complex wat de concessiehouders betreft (metro, Zenne, collector, viaduct, tunnels, parkings enz.) en het is dus niet evident om deze situatie te verbeteren. In het voorkeursscenario zou ze evolueren naar 90%. Het ontwerpplan laat slechts toe om gedeeltelijke tegemoet te komen aan het tekort aan openbare groene ruimtes. Het biedt echter niet de mogelijkheid om een ecologische connectiviteit doorheen de site te ontwikkelen. In het licht van het natuurplan van

het Gewest en van de noodzaak om over een groene ruimte te beschikken op 400 m van elke woning, slaagt het RPA er voor de helft van zijn perimeter niet in om deze ambitie waar te maken.

In de huidige fase van het project beschikt enkel het huizenblok Twee Stations over een toereikende oppervlakte aan groene ruimte. Voor de rest van het RPA bestaat de moeilijkheid erin de vele ondergrondse infrastructuren te verenigen met de ambitie van een mix en een dichtheid binnen een zo belangrijke multimodale pool en tegelijk de grondinname van de gebouwen te beperken. Het is dus nodig om huizenblok per huizenblok te werken om zo te dwingen tot een beplanting van alle nieuwe daken en van de binnenkant van de momenteel gemineraliseerde huizenblokken. Tegelijk moet ook echt gestreefd worden naar een beplanting ter hoogte van het nieuwe Frankrijklein, de Europaesplanade en het Baraplein, en langs het huizenblok Jamar (beplanting op tegels).

Wat de **energie** betreft, vormt het ontwerpplan een opportuniteit om de hernieuwbare energiebronnen en innovatieve technologieën te maximaliseren door te profiteren van passieve zonnewarmte. De voorgestelde functiemix maakt ook synergieën tussen bestemmingen mogelijk.

Wat de **mens** betreft, laat het RPA toe om, zelfs al is het sterk beperkt wat beplantingspotentieel betreft, de leefomgeving van de huidige en toekomstige gebruikers te vergroten. Door de aanpassing van de wegen in het centrum van het RPA, door de herinrichtingsvoorstellen voor de Overdekte straat en de verschillende platformen van het openbaar vervoer. Ook via de aanleg van het Zennepark en het nieuwe Frankrijklein. Maar ook door de reorganisatie van de Fonsnystraat en het Baraplein. Hiervoor moet ook de wil bestaan om de Europaesplanade en het Grondwetplein te beplanten en daarbij rekening te houden met de beperkingen als gevolg van de Zuidmarkt (strategisch luik). De beplantingsvoorstellen voldoen echter niet aan de gemiddelde behoefte aan groene ruimte per inwoner van Brussel.

De door het RPA verwachte bevolkingsgroei zal enerzijds een negatieve impact hebben op de levenskwaliteit binnen de perimeter, en dit in termen van toename van de druk van de auto, intensifiëring van het lawaai, potentiële verslechtering van de luchtkwaliteit en risico op openbare vervuiling. Anderzijds zal deze verdichting dan weer positieve gevolgen hebben voor de levenskwaliteit, en wel door bij te dragen tot het animeren van de publieke ruimte, het creëren van een meer continu gebruik van de wijk en het genereren van een veiligheidsgevoel.

Dankzij het ontwerp van RPA zullen door de herkwalificering van de belangrijkste huizenblokken de gebouwen en de publieke ruimtes gemoderniseerd kunnen worden waardoor de omliggende wijken zullen profiteren van een nieuwe dynamiek. Er moet een bijzondere aandacht besteed worden aan de inrichting van de vierhoeken, de Overdekte straat, de veeartsentunnel en de achterkant van het station, die momenteel een bijzonder onveilige zone vormen.

Wat het **afval** betreft, blijft het aandeel geproduceerd door de kantoren hetzelfde als in de bestaande situatie of het wordt zelfs een heel klein beetje kleiner. Het aandeel geproduceerd door de handelszaken en voorzieningen zal waarschijnlijk verdubbelen ten opzichte van de bestaande situatie. Deze nieuwe situatie kan geabsorbeerd worden door de inzamelinstanties. De uitdaging bestaat er echter in het aandeel afval te verkleinen door recyclage- (indien mogelijk ondergronds) en compostzones zo veel mogelijk te bevorderen, met name binnen het huizenblok Twee Stations. Het sloopafval is een van de grootste uitdagingen met betrekking tot de afvalproductie. De invoering van het RPA impliceert immers heel wat afbraak- en heropbouwingswerken. Deze afbraakwerken en het beheer van het geproduceerde afval

genereren overlast in termen van: te verwerken volumes, verkeer, lawaai, energie, vervuiling, enz. Principes van circulaire energie (gericht op hergebruik en recyclage) toegepast op het ontwerp van de toekomstige gebouwen en op de afbraakfasen van de bestaande gebouwen kunnen helpen om de overlast te beperken. In het MER werden verschillende aanbevelingen geformuleerd.

Het beheer van het sloopafval blijkt echter niet problematisch gezien de ligging van de perimeter van het RPA Zuid die het mogelijk maakt om te kiezen voor een traject via het kanaal (transport per schip aangeraden) of voor een route naar de Ring.

Wat de mobiliteit betreft, is de perimeter momenteel verzadigd door doorgaand en bestemmingsverkeer. Ook al werden er aanpassingen doorgevoerd om de stromen en de snelheid op de grote assen van het RPA te beperken, is het niet de bedoeling van het RPA, zoals vertaald in het strategische luik - verkeersplan, om een oplossing aan te reiken voor het verkeersprobleem binnen de perimeter. Het voorziet echter een herstructurering van het verkeer om ruimte te creëren voor de andere verplaatsingsmodi (de actieve modi bevorderen). De enige oplossing die toelaat om een verbetering van de huidige en geplande verkeerswerking te overwegen bestaat er dus in om voorzieningen te implementeren die het wegverkeer "ontsluiten" ter hoogte van de toegang tot het Brussels Gewest en deze met name aan te bevelen in het kader van het GPDO en het Gewestelijk Ontwerpplan Mobiliteit. Deze maatregelen moeten gepaard gaan met maatregelen voor een modale verschuiving.

De uitvoering van het RPA zal ook een toename genereren van de stromen die nog eens bij de verzadiging tijdens de spitsuren komen. Dit moet gerelativeerd worden op basis van drie aspecten:

Het eerste is de ligging van het RPA Zuid op het belangrijkste multimodale platform van België. Deze ligging suggereert een gedragsverandering ten voordele van het openbaar vervoer en een duidelijke wens van het RPA om het gebruik van de auto voor alle nieuwe gebruikers sterk te beperken. Het gaat om een gedragsverandering die waargenomen wordt in het hele gewest.

Het tweede, en dit geldt voor alle modi, betreft de grote stromen die gegenereerd worden door het station zelf, de handels- en horecazaken, gevolgd door de kantoren en daarna de woningen en voorzieningen. De introductie van een mix binnen de programmatie van het RPA zal een spreiding van de stromen mogelijk maken in vergelijking met een monofunctionele zone waar het verkeer geconcentreerd is tijdens de spitsuren. Bovendien zal de introductie van een mix binnen het RPA een herontwikkeling van de stromen In en Out mogelijk maken met een vernieuwd evenwicht tussen deze twee stromen die momenteel zo goed als volledig overeenstemmen met de ochtendspits van stromen naar de zone en de avondspits vertrekkende uit de zone. In het kader van het ontwerp van RPA zou de impact van de nieuwe bestemmingen en oppervlaktes gekenmerkt worden door een netto kruising van de omgekeerde bewegingen ten opzichte van de momenteel dominerende stromen tijdens de spitsuren. De introductie van een functiemix zal dus een herstel van het evenwicht mogelijk maken van de "stromen" die momenteel in één richting gaan naar een stroom in twee richtingen, waardoor het gebruik van de bestaande structuren geoptimaliseerd wordt (wegen, voetpaden, fietspaden, openbaar vervoer ...).

Het derde aspect betreft de duidelijke wil van Brussel om het gebruik van de auto in Brussel te beperken, maar ook voor pendelaars en bezoekers. Het is de bedoeling om deze laatste te laten uitwijken naar parkings buiten de ring en het gebruik van het openbaar vervoer te

bevorderen. Dit mag de hoofdambitie van dit ontwerp van RPA niet beïnvloeden, namelijk de vestiging van nieuwe bewoners in deze stationswijk mogelijk maken.

Wat het autoverkeer betreft, is de toename van de stromen, hoewel ze groot lijken ten opzichte van de referentiesituatie, niet groot of niet heel groot in verhouding tot het verkeer dat in de bestaande situatie door de perimeter van het project komt. Bovendien zal het bijkomend verkeer zich vooral bewegen in de tegengestelde richting van het dominerende verkeer dat naar en vanuit het RPA komt in de referentiesituatie. Momenteel rijden per dag meer dan 75.000-80.000 Pwe rondom de perimeter van het RPA (buiten de kleine ring), terwijl tijdens de ochtendspits ongeveer 5.000-5.600 Pwe/u op de assen rondom de site rijden en tijdens de avondspits rijden tussen de 6.800 en 7.200 Pwe/u op de belangrijkste assen van de perimeter van het RPA. De toename van het verkeer gelinkt aan het ontwerp van RPA vertegenwoordigt een toename van het verkeer binnen de grootteorde van 10% per dag, van 10-12% tijdens de ochtendspits en van 10% tijdens de avondspits. Deze verkeersstromen zijn dus proportioneel beperkt, MAAR ze leiden onvermijdelijk tot een verkeerstoename en dus een verslechtering van de omstandigheden betreffende de waargenomen zwarte punten in de bestaande en geplande situatie. Ook al worden binnen de perimeter verscheidene weginrichtingen doorgevoerd, is het onvermijdelijk dat de verzadiging blijft aanhouden, want het probleem situeert zich ver voor en na het RPA. Te meer daar het hoofddoel van het ontwerp van RPA wat mobiliteit betreft erin bestaat het aandeel ruimtes gewijd aan de actieve modi te vergoten, de leesbaarheid, de veiligheid en de performantie van het multimodale platform te verbeteren ten koste van het gebruik van de auto.

Wat het fietsersverkeer betreft, zal de toename voornamelijk het gevolg zijn van de functies handelszaken/horeca en voorzieningen, ook al zal de ochtendspits gekenmerkt worden door een stroom die voornamelijk gelinkt is aan de woningen. In de namiddag zal de fietsersstroom voornamelijk gelinkt zijn aan het station, de handelszaken en de horeca. Het fietsersverkeer binnen de perimeter zou minstens verdubbelen tijdens de spitsuren. De vraag naar infrastructuur voor het parkeren van fietsen wordt dus een sleutelement voor de ontwikkeling van deze verplaatsingsmodus en voor de beveiliging van deze verplaatsingen ten opzichte van de andere verplaatsingsmodi binnen de zone. Gezien het groot aantal verwachte fietsers moeten alle wegen binnen de perimeter van het RPA het voorwerp uitmaken van een behandeling/inrichtingen om het verkeer voor fietsers en andere tweewielers (elektrisch of op spierkracht aangedreven) comfortabeler en veiliger te maken. De uitwerking van het fietsnetwerk moet het mogelijk maken om de verschillende convergentiepunten en wijken met elkaar te verbinden via zo rechtstreeks mogelijke routes, aansluitend bij een echt netwerk van publieke ruimtes. Een dergelijk aantal verwachte fietsers binnen de zone brengt ook een hele uitdaging met zich mee met betrekking tot de parkeermogelijkheden voor deze fietsers binnen het project en de publieke ruimte. Ter herinnering, het is niet de bedoeling van het RPA om de omvang en de ligging van de fietsersparring binnen de publieke ruimte te specificeren.

Conform het verkeersplan stelt het strategische luik van het RPA voor om het bestaande netwerk aan te vullen en het verkeer in de Fonsnylaan te optimaliseren door er een eigen fietsersstrook in twee richtingen te integreren.

Het verwachte aantal voetgangers en voetgangersverplaatsingen binnen de zone zal heel sterk toenemen (+39.600 verplaatsingen/dag). Deze verplaatsingen zullen voornamelijk gelinkt zijn aan de haltes van het openbaar vervoer, zoals het station, de metrostations en tramhaltes en de pool van de MIVB/De Lijn. Het wordt dus belangrijk om de plaats van de "voetganger" binnen de publieke ruimte te vergroten, en de bijhorende infrastructuren zullen herzien en aangepast moeten worden, in het bijzonder rond de convergentiepunten zoals de metro-, trein- en busstations, maar ook rond de toekomstige polen met voorzieningen/handelszaken

en naar het stadscentrum toe, want deze zullen heel veel verplaatsingen van klanten genereren (toekomstige internationale polen – commerciële gebieden – scholen – voorzieningen ...). Deze toename vereist de herziening van de kwaliteit en de breedte van de voetpaden van de straten gelegen langs beide kanten van de sporen (Fonsny en Frankrijk-Bara), maar ook de doorgangen onder de sporen die de noord- en zuidwijk van het station verbinden (afgesneden effect).

Momenteel is het multimodale platform niet goed leesbaar. De bezoekers lopen gemakkelijk verloren, want de operatoren bevinden zich verspreid over de perimeters en de bewegwijzering is heel onduidelijk. Het is de bedoeling van het RPA om verschillende oplossingen aan te reiken voor de leesbaarheid van de ruimte en de coherentie van de haltes van het openbaar vervoer. Het MER is van mening dat het nieuwe ontwerp van de publieke ruimtes (en de huizenblokken) tegemoetkomt aan deze problematiek.

Het strategische luik van het RPA, en dan vooral het verkeersplan, voorziet de uitvoering van continuïteiten en de doordringbaarheid van de trajecten door de huizenblokken tussen de haltes van het openbaar vervoer en de buitenste wijken van het RPA. Dit plan voorziet de ontwikkeling van heel veel ruimte voor voetgangers, evenals het verkorten van oversteekplaatsen voor voetgangers op de belangrijkste verkeersassen, zoals de kleine ring, de as Frankrijk-Bara-Twee Stations, de Veeartsenstraat en de Fonsnylaan om zo de oversteekbaarheid ervan te verbeteren.

De toegangen tot het station zullen gevaloriseerd worden, vooral langs de Fonsnylaan en de Europaesplanade. De Overdekte straat zou vrijgemaakt moeten worden van bussen en taxi's. Een reorganisatie van de bushaltes is voorzien in functie van de richting van de lijnen. De taxizones worden duidelijk geïdentificeerd als IN en OUT. Er komen Kiss&ride-zones rondom het station.

Op basis van de typologie van de geplande voorzieningen, voornamelijk ter hoogte van de schoolvoorzieningen van het huizenblok Frankrijk-Bara, moeten de publieke ruimtes die er rechtstreeks mee verbonden zijn bestudeerd, ingericht en gepland worden om er de voetgangers, maar ook de fietsers zo goed mogelijk in te integreren en om de verkeersstromen van de actieve modi vlotter te laten verlopen.

Wat het openbaar vervoer betreft, wordt de perimeter van het RPA tijdens de spitsuren momenteel bediend door ongeveer 70 treinen/uur/richting, 20 metro's/uur/richting, 24 premetro's/uur/richting, 30 trams/uur/richting en een vijftigtal bussen per richting (De Lijn, MIVB en TEC). De globale nominale capaciteit van deze lijnen is heel groot en zal de komende jaren nog toenemen (herontwikkeling van het MIVB-net, automatisering van de lijnen en metro Noord). De toename van de vraag als gevolg van het RPA zal kleiner zijn dan 5% van de bestaande theoretische capaciteit. De mix kantoren/woningen/andere functies zal toelaten om de vraag naar pendelverplaatsingen te beperken door de vraag naar verplaatsingen naar en vanuit de site te verminderen. Naargelang de typologie en de doelgroep van de verwachte handelszaken en voorzieningen (nog onbekend in de fase van het RPA) zal de bestemming en herkomst van de pendelaars sterk verschillen. Voor voorzieningen van internationale, gewestelijke en grootstedelijke omvang zullen sterke en rechtstreekse verbindingen met het station Brussel-Zuid en met de luchthaven noodzakelijk zijn. Voor lokale handelszaken en voorzieningen zijn verbindingen naar de andere wijken ten oosten en ten westen van het station prioritair om de andere wijken in de buurt van de perimeter van het RPA met elkaar te verbinden en om de gebruikers naar de nieuwe voorzieningen/handelszaken te lokken om nieuwe polariteiten te creëren. Naast het "klassieke" openbaar vervoer met Trein-Tram-Bus-Metro zal op basis van de geplande voorzieningen ingespeeld moeten worden op een al dan

niet grote vraag binnen de site met betrekking tot autocars/schoolbussen en taxi's, wat ook een behoefte aan specifieke ruimtes op de weg zou impliceren.

We verwijzen naar de wil van het Gewest om een busstation te voorzien op de Erasmus-site, wat het (voorwaardelijk) mogelijk zou maken om met name de busparking uit de Zuidwijk te doen verdwijnen. Daarom voorziet het RPA geen parkeerzone voor dit type activiteit.

Het strategische luik voorziet een reorganisatie en optimalisering van de polen van het openbaar vervoer van de zone, evenals de creatie van nieuwe eigen busstroken, met name in de Barastraat.

Wat het **parkeren** van de auto's betreft, heeft de diagnose voor de kantoren geïdentificeerd dat een groot deel van de werknemers van de pool zuid logischerwijs het openbaar vervoer gebruiken. Het RPA wil dit gebruik behouden en vergroten door de oplegging van een ratio van 1 plaats/400 m². Dankzij het huidige en geplande parkeeraanbod voor de kantoren zal aan de vraag tegemoetgekomen kunnen worden.

Rekening houdend met de bestaande parkeerplaatsen en de huidige publieke parkings (maximalistische hypothesen) zal het aanbod voor de handelszaken en voorzieningen globaal genomen tegemoetkomen aan de vraag. Binnen de onmiddellijke zone van het station (waaronder het ongebruikte potentieel van Q-Park) zou in voorkomend geval een pool van 1.000 plaatsen beschikbaar zijn voor de andere behoeften (parkeren gekoppeld aan het station, noodzakelijke plaatsen voor de naburige wijken, afschaffing van plaatsen langs de weg, zoals gepland in het strategische luik - 400 plaatsen ...).

Voor de woningen daarentegen wordt het huidige aanbod gelinkt aan de woningen heel duidelijk overschreden. Deze vaststelling is logisch gezien het huidige kleine aandeel woningen binnen de onderzoeksperimeter. Bovendien overweegt het RPA de schrapping van plaatsen langs de weg. Om de creatie van parkeerplaatsen voor auto's te beperken, moet per huizenblok en/of wijk een globale analyse gemaakt worden van het beheer van de parkeerplaatsen en van het potentieel voor een gedeeld gebruik. Hoe meer de functiemix ontwikkeld wordt, hoe beter het mogelijk wordt om parkeerplaatsen te delen en zo aan parking te "winnen". **Het privéparkeren mag uitsluitend gebeuren binnen de huizenblokken en niet langs de weg.** Het parkeren langs de weg zal beperkt worden tot maximum het parkeren voor korte duur. Bovendien voorziet het strategische luik van het RPA de afschaffing van ongeveer 400 parkeerplaatsen langs de weg. De afschaffing van deze plaatsen moet specifiek bestudeerd worden voor elk project voor de herinrichting van wegen, om oplossingen en alternatieven te vinden voor de afschaffing van parkeermogelijkheden in de buurt van de woonblokken die in de meeste gevallen niet beschikken over private parkeermogelijkheden. Gezien het uitstekende aanbod aan openbaar vervoer meent het MER dat de huizenblok in het centrum van het RPA een parkeerratio van om en bij de 0,5 zouden moeten toepassen terwijl een verder gelegen huizenblok dat meer gewijd is aan woningen en ondernemingen, zoals het huizenblok van de Twee Stations, eerder naar een ratio van 0,7 pl/woning zou moeten neigen. Het spreekt voor zich dat de toepassing van een ratio per huizenblok moet gebeuren, want de geplande situaties zijn erg heterogeen en het RPA blijft in de eerste plaats een planologisch document. Dit gezegd zijnde, moeten we, zoals aangegeven in het reglementaire luik, ambitieus zijn, maar ons tegelijk schikken naar de reglementering die voortdurend evolueert om te blijven aansluiten bij de uitdagingen van de grote steden. Het zou afbreuk doen aan het RPA om doelstellingen voor 2019 vast te leggen die in 2030 misschien achterhaald zullen zijn.

Parkeervoorzieningen voor fietsers binnen de perimeter van het RPA blijven een heel belangrijke uitdaging voor de ontwikkeling van het gebruik van de fiets. Om tegemoet te komen aan de grote vraag naar parkeerplaatsen voor fietsen, zijn twee oplossingen mogelijk:

parkeerplaatsen ontwikkelen binnen de geplande gebouwen/huizenblokken zelf of parkeerplaatsen voorzien binnen de gecentraliseerde parking (er wordt een fietsparking met grote capaciteit voorzien binnen de grote vierhoek), dicht bij de multimodale pool. Deze parking zou echter deels dienst kunnen doen als plaats voor langdurig parkeren voor de werknemers en bewoners van de wijk, evenals voor de pendelaars. De limietafstand die vermeld wordt in de documenten van Leefmilieu Brussel is maximum 20 meter voor de "werknemers" en 50 meter voor de "bewoners". Deze parking zou echter niet of weinig geschikt zijn voor parkeren voor middellange of korte duur, behalve indien deze rechtstreeks en snel bereikbaar zou zijn vanaf de handelszaken en voorzieningen van de zone

De parkeermogelijkheden voor fietsen zullen zo vroeg mogelijk geïntegreerd en bestudeerd moeten worden in de toekomstige projecten. Als we rekening houden met de oppervlakte van 2 m² per parkeerplaats voor fietsen, dan worden de parkeermogelijkheden voor fietsen binnen de publieke ruimte een aanzienlijke uitdaging met bijna 4.000 m² die nodig zou zijn binnen en buiten de publieke ruimte.

Bovendien integreert deze vraag naar publieke parkeerplaatsen niet de in de huidige situatie zeer grote en niet volledig bevredigde vraag rondom de pool van het Zuidstation. Om deze behoeften aan particuliere parkeerplaatsen te beperken, voornamelijk voor de "klassieke" woningen, zou de creatie van polen voor het delen van fietsen geïntegreerd moeten worden binnen de perimeter (voorbeeld: Billy Bike, O Bike, Gobee Bike). De parkeermogelijkheden die voorzien moeten worden binnen de publieke ruimte moeten zichtbaar en beveiligd zijn, ze moeten doordacht gepositioneerd worden in de onmiddellijke nabijheid van de polen waar er vraag naar is (voorzieningen, handelszaken, bezoekers van de woningen, gebruikers van het station ...) en ze moeten voorzien worden van een degelijk bevestigingssysteem. De ontwikkeling van een grote fietsparking binnen de grote vierhoek maakt slechts mogelijk om gedeeltelijk tegemoet te komen aan de vraag naar publieke parkeerplaatsen. De voorziening van minstens één tweede publieke fietsparking aan de oostelijke kant van het station (kant van Sint-Gillis) lijkt noodzakelijk om tegemoet te komen aan de vraag van deze wijken. Er moet een andere beveiligde fietsparking komen ter hoogte van de toegang van het station langs de kant van de Frankrijkstraat. Deze beveiligde parking bestaat al, maar moet groter gemaakt worden om te voldoen aan de nieuwe vraag. In de huidige fase van de uitwerking van het ontwerpplan is het onmogelijk om te evalueren welke oppervlakte nodig zal zijn in de gebouwen, want dat zal afhangen van de projecten die gefinaliseerd worden en die nadien onderworpen zijn aan vergunningen. Daarom gaat het MER ervan uit dat de nieuwe voorziene gewestelijke reglementering ter zake nageleefd zal moeten worden en dat het RPA er niet van mag afwijken.

We merken op dat de hierboven vermelde elementen in termen van mobiliteit ervoor zorgen dat de grootste geïdentificeerde impact binnen andere milieudomeinen niet beïnvloed wordt door het programma van het RPA, maar wel door de stromen doorgaand autoverkeer die hier niet van afhangen. Dit is met name het geval voor de luchtkwaliteit en het lawaai.

Het **begrip 'polen'**, dat het programmatorische en ruimtelijke niveau van de verschillende delen van de perimeter kenmerkt, is interessant om het stadswefsel te structureren en om de verbindingen met de omliggende functies en aanwezige elementen te versterken. De centrale pool 'Horta' blijkt het gunstigst voor de inplanting van de handelszaken (visibiliteit en transportknooppunt), de polen aan de uiteinden (Twee Stations en Rusland/Merode) zijn het gunstigst voor de inplanting van woningen en bouwprofielen die minder hoog zijn dan in het centrum van de perimeter (lokale schaal, wegen met minder overlast door lawaai, wind, enz.). De centrale zone leent zich het best voor de installatie van het gemengd gebied met

kantoren en woningen (aansluitend bij de transportknooppunten en grootstedelijke assen). De zone Fonsny is goed gelegen voor de valorisatie van het erfgoed en de ontwikkeling van kantoren en voorzieningen (gelinkt met het station). De ligging van de belangrijkste open ruimtes in verbinding met de Europaesplanade en bijhorende centraliteiten (polen met knooppunten van transport en van handel en voorzieningen) is ook positief voor de verbetering van de gezelligheid van de grote as die gevormd wordt door de Europaesplanade, het Horta- en het Frankrijkplein, de Zennewandeling. In dit kader is de activering met handelszaken en voorzieningen van beide vierhoeken een prioriteit.

Over het algemeen houdt het basisproject (voorkeursalternatief en ontwerp van voorschriften van het RPA) rekening met de bovengenoemde effecten en het voorziet maatregelen die bedoeld zijn om de negatieve effecten die zich binnen bepaalde domeinen zouden kunnen voordoen te beperken en/of te beheersen. In die zin werd een groot deel van de aanbevelingen die geformuleerd werden met betrekking tot de programmatorische en ruimtelijke alternatieven geïntegreerd in het ontwerp van RPA.

De voorschriften van het ontwerp van RPA voorzien immers een functiemix, een gecontroleerde verdichting en de verplichting om open ruimtes te creëren, ze beperken de inplanting en de hoogte van de torens, ze leggen de verbetering van de inrichting van de wegen op, met name in de Fonsnylaan en de Barastraat, en dit ten voordele van de zachte modi, de creatie van een groen netwerk, enz. Ze geven ook indicaties (methodes, doelstellingen, enz.) voor de meeste milieudomeinen en daar moet rekening mee gehouden worden in het kader van de projecten die ontwikkeld worden binnen de perimeter.

We merken echter op dat bepaalde nadelige effecten en aandachtspunten geïdentificeerd werden in het kader van de analyse van de voorschriften, en dit aansluitend bij de problemen om het RPA uit te voeren en de efficiëntie van bepaalde voorgestelde maatregelen. De uiteindelijke aanbevelingen die in dit rapport geformuleerd worden betreffen deze aspecten, evenals de aanbevelingen die niet geïntegreerd werden in de voorschriften van het ontwerp van RPA en de aanbevelingen die van toepassing zijn op andere documenten dan het RPA (want te gedetailleerd voor een stedenbouwkundig plan of omdat het gaat om maatregelen die genomen moeten worden buiten de perimeter van het RPA).

Ten slotte melden we dat het RPA, ondanks deze enkele aspecten en aanbevelingen die niet geïntegreerd werden in de voorschriften, aanzienlijke verbeteringen aanbrengt in termen van milieu- en landschappelijke impact ten opzichte van het bestaande reglementaire kader. We wijzen erop dat dit laatste beperkt is tot het GBP en de GSV en dus minder precies is dan het RPA en verouderd in termen van ligging van de functies, structurerende open ruimtes, milieuambities voor bepaalde domeinen, programmavereisten, enz.

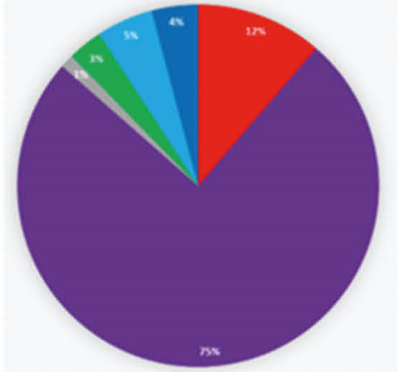
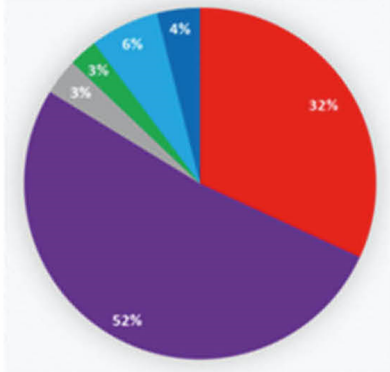
Samengevat is het ontwerp van RPA gericht op de creatie van nieuwe gemengde wijken die de huidige monofunctionaliteit moeten verhelpen.

Bijgevolg komt er een toename van de oppervlaktes voor alle functies, uitgezonderd de kantoorfunctie die heel licht zal afnemen. Over het algemeen zal het ontwerp van RPA de huidige oppervlakte (van 597.000 m²) vergroten met +236.000 m² vloeroppervlakte voor een totaal van 832.500 m², wat overeenstemt met een uitbreiding van de oppervlakte van om en bij de 40% ten opzichte van de bestaande situatie. Deze toename moet in de huidige context van de perimeter geplaatst worden. Deze is goed voor 45 ha met 1 huizenblok dat braak ligt (Kuifje), 1 bijna volledig ongebruikt huizenblok (Fonsny) en 25% van de oppervlakte die enkel voor de spoorwegen gebruikt wordt.

De invoering van het ontwerp van RPA zou het volgende mogelijk maken:

- een lichte daling van de kantooroppervlaktes met -7.700 m²;
- Een toename van de woonoppervlaktes met +200.000 m²;
- Een toename van de oppervlaktes voor voorzieningen met +21.000 m²;
- Een toename van de oppervlaktes voor handel en horeca met +32.000 m²;
- Een lichte toename van de oppervlaktes voor productieactiviteiten van +3.800 m²;

Ziehier de vergelijkende tabel van de aandelen van de functies voor en na de invoering van het ontwerpplan:

Bestaande situatie	Ontwerp van RPA
	
☐ Kantoren: Aandeel kantoren van 75%; ☐ Woningen: Aandeel woningen van 12% ☐ Voorzieningen: Aandeel voorzieningen van 1%; ☐ Productieactiviteiten : Aandeel productieactiviteiten van 3%; ☐ Handelszaken en horeca : Aandeel handelszaken, diensten en horeca van 9%	☐ Kantoren: Daling van het aandeel kantoren van 75 naar 52% ☐ Woningen: Toename van het aandeel woningen van 12 tot 32%; ☐ Voorzieningen: Toename van het aandeel voorzieningen van 1 tot 3%; ☐ Productieactiviteiten : Behoud van het aandeel productieactiviteiten van 3%; ☐ Handelszaken en horeca : Behoud van het aandeel handelszaken, diensten en horeca van ongeveer 10%;

Funcities*	Oppervlakte (m ²)	Verhouding
Woningen	266.000	32%
Kantoren	430.589	52%
Uitrusting	28.051	3%
Productieactiviteiten	21.955	3%
Handelszaken	52.719	6%
Horeca	32.995	4%

Tabel 1: indicatieve tabel van de maximale toelaatbare oppervlaktes in de initiële fase van de uitwerking van het ontwerp van RPA. Deze oppervlaktes kunnen evolueren in het reglementaire luik op basis van de aanbevelingen van het MER.

Van de nieuwe constructies zijn de meeste bestemd voor het woningpark met meer dan 200.000 m² nieuwe vloeroppervlakte die gebouwd zal worden. Dan volgen de kantoren (240.000 m²) waarvan bijna de helft gebouwd/gerenoveerd zal worden door de NMBS en Infrabel en de rest stemt overeen met de inrichting van het huizenblok Kuifje en de rehabilitatie van de huizenblokken Frankrijk/Bara, Twee Stations, Rusland-Merode.

In termen van functionele mix wordt de operationele perimeter (OP) momenteel gekenmerkt door een oververtegenwoordiging van kantoren en ondernemingen (75% van de oppervlaktes binnen de perimeter zijn bestemd voor kantoren en productieactiviteiten). Op basis van deze vaststelling bestaat een van de uitdagingen van het RPA erin de functiemix binnen de perimeter te vergroten en er een wijk van te maken die meer gericht is op de bewoners.

Globaal genomen zal het ontwerp van RPA het aandeel vloeroppervlakte van de kantoren binnen de operationele perimeter verkleinen tot 52% van de totale bebouwde oppervlaktes (in plaats van de huidige 75%).

Het ontwerp van RPA is dus een oplossing voor de gewestelijke doelstelling van een programmatorisch evenwicht voor dit plan, omdat het het aandeel kantoren terugbrengt tot ongeveer 50% en het aandeel woningen aanzienlijk vergroot. De kantoorfunctie neemt dus 52% in ten opzichte van 48% voor de andere functies die voor het gemengde karakter zorgen.

Met betrekking tot de opportuniteit voor de versterking van de internationale aantrekkingskracht van de kantoorwijk van het Zuidstation die het ontwerp van RPA vertegenwoordigt. Het geproduceerde aanbod dat bovenop de spoorweg- en administratieve sector komt wordt geschat op meer dan 100.000 m² en dit aanbod kan gevaloriseerd worden door ondernemingen van andere sectoren, en dan met name internationale sectoren. Het project van RPA voor de rationalisering van de oppervlaktes van de NMBS en Infrabel tot een beperkt aantal huizenblokken zal het mogelijk maken om de ligging en de beschikbaarheid van de kantooroppervlaktes op het niveau van de nationale sectoren te herzien. Toch impliceert het behoud van beschikbare kantoorruimte in het kader van het Ontwerp, aansluitend bij de huidige situatie, dat de uitvoering van het richtplan niet zou resulteren in een totale omvorming van de kantoorwijk van het Zuidstation, want deze zal nog altijd voornamelijk bezet worden door de nationale sectoren en de beschikbare kantoorruimte blijft het kleinst van het Central

Business District (CBD) terwijl deze wijk zich bevindt bij het best bediende station van de hoofdstad.

Wat de oppervlaktes van de handelszaken betreft, zal het ontwerp van RPA het commerciële aanbod aanzienlijk versterken. Het grootste risico bestaat erin een overaanbod te ontwikkelen dat zou concurreren met de omliggende handelszaken en de leegstand ter hoogte van het Zuidstation zou vergroten. Dit commerciële aanbod is ongetwijfeld voorzien om de activering van de vele geplande sokkels te vergemakkelijken. In die zin werd het MER gevolgd en de strategische en reglementaire luiken van het RPA werden aangepast om de commerciële oppervlaktes wat te verkleinen ten voordele van de voorzieningen.

In de huidige fase is het echter complex om ons uit te spreken over de verhouding tussen het aanbod en de ingediende vraag, aangezien er geen informatie verschaft werd over de typologie van de handelszaken. In het kader van dit RPA is het dus aangewezen om:

- ☐ deze commerciële ontwikkeling tijdens de verschillende fases van het RPA op te volgen om erover te waken dat er geen overaanbod ontwikkeld wordt.
- ☐ commerciële cellen te ontwikkelen van variabele grootte die omgevormd kunnen worden tot andere functies, met name voorzieningen.
- ☐ de voorkeur te geven aan de versterking van het commerciële aanbod op specifieke locaties aansluitend bij de prioritaire ontwikkeling van:
 - de commerciële pool ten noorden van het Zuidstation om een echte commerciële continuïteit te creëren ten noorden van het station, aansluitend bij het multimodale platform (nieuw Frankrijkplein, Hortaplein, Kuifje) en het stadscentrum. Concreet moet de versterking van het commerciële aanbod de voorkeur genieten voor de 2 vierhoeken en in beperktere mate ook voor het huizenblok Kuifje en de Zuidertoren, rechtstreeks aansluitend bij het nieuwe Frankrijkplein.
 - de commerciële pool Rusland/Merode ter hoogte van de huizenblokken Postsorteercentrum-Fonsny en de 2 vierhoeken;
 - De voorkeur moet uitgaan naar de inplanting van de handelszaken op de benedenverdiepingen van de verschillende gebouwen.

De voorzieningen moeten toenemen in verhouding met het aantal nieuwe bewoners maar ook om tegemoet te komen aan het grote tekort waarmee de zone momenteel te kampen heeft. Het ontwerpplan zal de behoeften aan basisvoorzieningen vergroten (basisschool, middelbare school, kinderdagverblijven, rusthuis, enz.). Naast deze door het programma gegenereerde behoeften werden behoeften op schaal van de TOP en op gewestelijke schaal geïdentificeerd. Hoewel het project van RPA niet de bedoeling heeft al deze tekorten in te vullen, lijkt de ontwikkeling van een bijkomend aanbod waarmee gedeeltelijk tegemoet gekomen kan worden aan de behoeften van de bevolkingsgroepen van de omliggende wijken noodzakelijk.

Wat het geproduceerde aanbod betreft, blijkt het ontwikkelde aanbod van 28.000 m² onvoldoende om te beantwoorden aan de behoeften die door het programma zelf genereerd worden. Dit aanbod aan voorzieningen moet dus versterkt worden in het strategische luik van het RPA door de installatie van verschillende kinderdagverblijven voor de opvang van minstens 80 kinderen, van een lagere en middelbare school, van een voorziening voor de opvang van senioren, van sport- en culturele infrastructuur, van een voorziening voor maatschappelijke ondersteuning en van uiteenlopende wijkvoorzieningen.

Ten slotte laat het RPA toe om in een enkele beweging de strategische en reglementaire aspecten van een stedelijke strategie te definiëren. Voor de ontwikkeling van de Zuidwijk, die zich op de grens van verschillende gemeenten bevindt en die tegenwoordig beschikt over een richtschema, was het van primordiaal belang om de ambities van dit schema en van het GPDO te vertalen in een reglementair plan.

Door dit plan en de bijhorende procedure kunnen de verschillende autoriteiten, de burgermaatschappij en de interveniënten binnen de zone Zuid samen rond de tafel gaan zitten.

Op dit moment wordt de door het project beoogde perimeter enkel gereguleerd door het GBP en de GSV. Uiteraard zijn dit wel degelijk kostbare instrumenten, maar ze kunnen op zich niet aansluiten bij een ambitieuze en kwalitatieve ontwikkeling van de zone.

In grote lijnen:

- stelt het RPA in staat om een maximaal toelaatbaar programma per huizenblok te definiëren. Dit betekent dus de toelaatbare functies en de toelaatbare vloeroppervlaktes af die de mix binnen de perimeter kunnen garanderen. Deze mix werd getest binnen het MER en gevalideerd.
- maakt het RPA het mogelijk om een duidelijke planologische visie te hebben dankzij het inplantingsplan en het bestemmingsplan waardoor de oppervlakte voor publieke ruimtes vergroot kan worden en de omvang en hoogte van de constructies beperkt blijven. Het MER formuleert aanbevelingen met betrekking tot de inrichting van bepaalde huizenblokken en blijft zich tegelijk bewust van het beperkte potentieel voor mogelijke beplanting (in volle grond). De nadruk moet dus gelegd worden op de beplanting op tegels binnen de private en publieke ruimtes.
- Globaal genomen **voorziet het reglementaire luik van het RPA geen afwijkingen van de verschillende bestemmingen van het GBP**. Van de 19 huizenblokken blijven er 15 identiek aan de bestemmingen van het GBP.

De bestemmingen binnen de perimeter blijven dus dezelfde als in de situatie van 2019, uitgezonderd enkele specifieke aspecten:

- ☐ de vierhoeken die een aanpassing vereisen van de zone die momenteel een "spoorweggebied" is. Zo worden de vierhoeken een gebied met handelszaken en voorzieningen op de benedenverdieping.
- ☐ Een heel klein aandeel van het spoorweggebied rond de huizenblokken Postsorteercentrum-Fonsny en Frankrijk-Veeartsen wordt ook een administratief gebied om een coherente inrichting van de gebouwen op deze erg versnipperde percelen mogelijk te maken. Hetzelfde geldt voor een klein stukje van het huizenblok Kuifje.
- ☐ Het nieuwe huizenblok Jamar maakt eveneens het voorwerp uit van een wijziging ten opzichte van het GBP (momenteel structurerende ruimte). Dit huizenblok wordt een gemengd gebied waar woningen, voorzieningen en handelszaken ingeplant kunnen worden.
- ☐ Het deel van het huizenblok Frankrijk-Bara, dat momenteel administratief gebied is, wordt, net zoals de rest van het huizenblok, een sterk gemengd gebied om de

coherentie van het geheel te garanderen en een grotere functiemix mogelijk te maken tegenover de hoofdingang van het station.

- ☐ En deel van het OGSO “huizenblok van de Twee Stations” wordt parkgebied om de aanleg van een echte groene ruimte langs de Zenne mogelijk te maken. De ingang van dit park (is momenteel bebouwd) ter hoogte van het kruispunt van de Tweestationsstraat en de Veeartsenstraat wordt een grote publieke ruimte opgenomen in het gebied van groene ruimte.

Verschillende huizenblokken blijven volledig identiek aan de situatie van 2019 en vereisen geen reglementaire aanpassing (Rusland-Merode, Argonne-Fonsny, Jamar-Argonne, Twee Stations-Bara, Frankrijk-Parenté).

Het reglementaire luik specificeert en/of annuleert bepaalde delen van de GSV, voornamelijk om de inplanting van hoge bouwprofielen en uitsteeksels mogelijk te maken. Bepaalde voorschriften specificeren dan ook hoe de gebouwen ingeplant moeten worden binnen de verschillende delen van het RPA.

De GSV definieert de toegelaten hoogte in functie van de hoogte van de naburige gebouwen, wat aanleiding geeft tot doorgaans homogene bouwprofielen binnen elk deel van het stadsweefsel en een behoud van de bestaande bouwprofielen. Het RPA gebruikt een andere logica door de maximale toelaatbare hoogte onmiddellijk op te geven voor de verschillende gebieden.

Hierbij laat het RPA hier en daar de bouw van uitsteeksels toe terwijl de GSV dit verbiedt tenzij er andere uitsteeksels aanwezig zijn binnen de bestaande context van het project. De impact van deze uitsteeksels werd geanalyseerd binnen alle milieuthema's. Een hele reeks elementen gedefinieerd in Titel I van de GSV, zoals bijvoorbeeld de uitspringende elementen, de inrichting van opgeschoven en naar achter geschoven zones, het behoud van een doordringbare oppervlakte, de aansluitingen van de constructies, de opvang van regenwater, enz., werden niet gereguleerd in het reglementaire luik van het RPA (maar wel in het strategische luik). Bijgevolg blijven de voorschriften van de GSV voor al deze domeinen die niet aangekaart worden in het RPA ongewijzigd van toepassing binnen de perimeter van het RPA.

Deel 5 van het MER is een grondige analyse van de reglementaire wijzigingen en de verwachte effecten. Het RPA zal in zijn uitvoering dus voornamelijk afwijken van het GSV in termen van bouwprofielen en inplantingen. In die zin werd het MER in verschillende stappen verwezenlijkt om via de aanbevelingen het RPA te doen evolueren van de eerste schetsen tot aan het huidige ontwerpplan.

2.3. Synthese van de maatregelen bedoeld om tegemoet te komen aan de ambities en om de negatieve effecten van het RPA te beperken

In het kader van het project van RPA worden specifieke maatregelen genomen om de huidige en toekomstige negatieve effecten te beperken:

- ☐ Met betrekking tot het netwerk met de naburige wijken:
 - Aanleg van “netwerken voor voetgangers/fietsers”, voor het publiek toegankelijke verbindingen die ook bereikbaar zijn voor zachte verplaatsingsmodi.
 - Aanleg/wijziging van beveiligde oversteekplaatsen voor voetgangers in de Fonsnylaan, Zuidlaan, Barastraat en op het Baraplein.
 - Markering van de centrale weg vanaf de Zuidlaan tot aan het huizenblok van de Twee Stations. Deze doorgang kan de integratie van de verschillende stadsweeffels in de zone verbeteren en ze verkleint de fysieke barrière die gevormd wordt door de spoorweg.
- ☐ Met betrekking tot het netwerk binnen de site:
 - Herinrichting van de centrale zone van het RPA ter hoogte van het busplatform. Afsluiting van de Blérotstraat voor het doorgaand verkeer.
 - Open ontwerp van de huizenblokken
 - Creatie van een netwerk voor “actieve modi” doorheen alle huizenblokken ten noorden van de sporen.
 - Beveiliging, verbetering van de subjectieve veiligheid in de doorgangen onder de sporen
 - Aanleg van het Zennepark en verbinding met de wijk Biestebroek.
 - Markering van de toegangen tot het station langs de kant van Sint-Gillis en Anderlecht en toename van de doorwaardbaarheid van de actieve modi in de richting van Anderlecht.
 - Wil om de tram te verplaatsen naar de Fonsnylaan door de sporen langs de kant van het station te leggen, om ervoor te zorgen dat de reizigers en de voertuigen minder vaak over de sporen moeten.
- ☐ Met betrekking tot de pleinen en andere ingerichte publieke ruimtes:
 - Meer groene ruimtes binnen het huizenblok van de Twee Stations.
 - Creatie van een nieuwe publieke ruimte “Frankrijkplein”
 - Aanleg van een ‘beplant’ raster op de Europaesplanade
 - Vermindering van het minerale aspect van het Baraplein
 - Activering van de vierhoeken om bij te dragen tot de gezelligheid van de site en de structurering van de publieke ruimte, zowel langs de kant van het Grondwetplein als van de Europaesplanade. Aanleg van een rustige binnenkant van het huizenblok dankzij het nieuwe huizenblok Jamar. Meer gebruiksvriendelijkheid in deze centrale zone (driehoek Argonne, Zuidertoren, Jamarlaan)

- Met betrekking tot de functies:
 - Toename van de mix rond het station;
 - Herbestemming van het huizenblok Postsorteercentrum-Fonsny tot voornamelijk kantoren;
 - Herstructurering van het huizenblok Frankrijk-Veeartsen om er kantoren en woningen te vestigen;
 - Meer woningen binnen het huizenblok van de Twee Stations;
 - Meer voorzieningen binnen het volledige RPA;
 - Meer handelszaken in het centrale deel van het RPA;
 - Integratie van de mix op schaal van elk huizenblok om monofunctionele zones te voorkomen;
 - De functiemix zal leiden tot een toename van het aantal bezoekers en ze zal de bezoekersstromen spreiden over de volledige dag en week. Dit zal de aantrekkingskracht en de subjectieve veiligheid van de perimeter ten goede komen.
- Met betrekking tot de dichtheid en de leefomgeving:
 - De verdichting voorzien in het RPA gebeurt niet ten koste van de kwaliteit van de publieke ruimtes en de groene ruimtes binnen de perimeter van het RPA.
 - De verdichting blijft onder controle en de globale waarden zijn lager dan in de andere Europese stationswijken. Deze waarden liggen ook onder de netto dichtheden die gelden voor andere wijken in Brussel
 - Slechts twee huizenblokken vertonen netto dichtheden die groter zijn dan die van de Zuidertoren (9,66): Kuifje (13,24) en Postsorteercentrum-Fonsny (10,46).
 - De verdeling van het maximale volume in de verschillende huizenblokken vrijwaart de omliggende wijken van de effecten (behalve voor Kuifje, Horta-Bara waar aanbevelingen geformuleerd werden).
 - Gezien de weinige beschikbare grond- en ondergrondse oppervlakte, is het RPA binnen de mate van de technische mogelijkheden gericht op een spaarzaam grondgebruik door hoe dan ook de leefomgeving van de toekomstige gebruikers en bewoners te vergroten. Het huizenblok van de Twee Stations zal profiteren van een echte openbare groene ruimte, het huizenblok Frankrijk-Bara wordt doordringbaar gemaakt in de richting van de omliggende wijken en zal kunnen profiteren van een nieuwe publieke ruimte. Het Baraplein wordt aangepast ten voordele van de omwonenden. Het Hortaplein wordt aantrekkelijker gemaakt door een toename van de mix en het herstel van de verbinding naar Rossini. Het Grondwetplein zou aantrekkelijker moeten worden door de invoering van het zuidelijk busplatform en de activering van de vierhoeken. De rehabilitatie, de renovatie van het huizenblok Postsorteercentrum-Fonsny laat een nieuwe organisatie van de sokkel toe (handelszaken, voorzieningen, stationsingangen) ten voordele van de gebruikers. Het huizenblok Rusland/Merode krijgt een sterkere mix en wordt gezelliger dankzij de activering van de benedenverdieping en de integratie van woningen.
 - Het centrale scharnier dat gevormd wordt door de Zuidertoren, het Jamar-gebouw, de driehoek Argonne en de vierhoeken wordt geactiveerd door de

benadrukking van de handelszaken en de voorzieningen rond een publieke ruimte die rustiger gemaakt wordt.

- Over het algemeen moet de inrichting het gebruik en de kwaliteit van de openbare plaatsen bevorderen: openbaar plein (ontmoetingsplaats voor interactie), weg (verkeers-, wandelruimte), park of sportterrein (ruimte voor vrije tijd, ontspanning, enz.). De functies van een ruimte zijn meervoudig, complex en niet-exclusief. De inrichting moet bovendien flexibiliteit bieden in de evolutie en aanpassing aan de specifieke behoeften. De inrichting omvat heel wat parameters: verlichting, kenmerken van het stadsmeubilair, bekleding, enz.
 - In de fase van de verkavelings- en stedenbouwkundige vergunningen is het aangewezen om de toekomstige bewoners en die van de naburige wijken te betrekken bij het ontwerp en de inrichting van de geplande publieke ruimtes (groene ruimtes, recreatieve ruimtes).
 - In de fase van de verkavelings- en stedenbouwkundige vergunningen is het bovendien ook aanbevolen om de vademecums, documenten en infofiches te volgen die gepubliceerd werden door de publieke organisaties en die deze domeinen dekken, zoals en zonder dat deze lijst exhaustief is:
 - De documenten genoemd in het hoofdstuk Mobiliteit: de vademecums fietsen en voetgangers;
 - De Infofiches van leefmilieu Brussel, gegroepeerd onder de benaming: Ontwerptool "Publieke ruimtes";
 - Of nog andere publicaties van Leefmilieu Brussel, zoals, Het spel in de stad: Voor een speelnetwerk in Brussel, gepubliceerd in 2015.
- ☐ Met betrekking tot de eigenschappen van de gebouwen en de aanpak van de onbebouwde ruimtes:
- De creatie van een gevarieerd en gestructureerd stedelijk landschap (variatie in volumes en inplanting van de gebouwen) om de kwaliteit van de leefomgeving van de bewoners te verbeteren.
 - De volumes van de gebouwen van de site zijn gevarieerd, maar het geheel vertoont toch een zekere coherentie;
 - De herhaling van identieke gebouwen wat volume en inplantingsmodus betreft, wordt vermeden voor de meeste zones;
 - De inplanting van hogere gebouwen sluit aan bij opvallende punten in het stadsweefsel die "gekenmerkt" worden door de inplanting van deze gebouwen.
 - De integratie van de gebouwen van de site in het bestaande bebouwde kader door de inplanting van een lager bouwprofiel binnen de delen die het dichtst bij de bestaande gebouwen liggen om zo "overgangsvolumes" te creëren tussen de bestaande gebouwen en de hogere bouwprofielen van de site (buiten de Kuifjetoren). Omvorming van het huizenblok Bara/Horta om komaf te maken met het monofunctionele karakter en tegelijk een afwisseling van bouwprofielen te voorzien waardoor het minder massief wordt vanaf de publieke ruimte.
 - Verbinding van de gebouwen met de publieke ruimtes en de wegen om bij te dragen tot de kwaliteit ervan.

- Progressieve verhoging van de bouwprofielen in de richting van de centrale zone van het RPA om de centraliteit van het station te benadrukken.
- De verplichting van een kwalitatieve bewerking van de architectuur (windeffect, nagalm, richting, schaduw, enz.) en van de onbebouwde omgeving (vergroening van de binnenkant van de huizenblokken, beplante rasters, benadrukking van het water binnen de publieke ruimtes) om bij te dragen tot de levenskwaliteit van de bewoners.
- Benadrukking van het historische erfgoed van het huizenblok Postsorteercentrum-Fonsny.

□ Met betrekking tot de mobiliteit

Wat de mobiliteit op een transversale manier betreft, voorziet het project de creatie van een gecombineerde gemengde en duurzame wijk rond het Zuidstation. Dankzij deze elementen kunnen polen van de inkomende en uitgaande verkeersstromen dichter bij elkaar gebracht worden waardoor de globale verplaatsingen zullen verminderen, terwijl actieve verplaatsingen aangemoedigd worden. Deze nieuwe wijk wordt ook verbonden met de naburige wijken door de beveiliging van de oversteekplaatsen voor voetgangers op de belangrijkste wegen.

Momenteel zijn de wegen voor actieve modi naar Anderlecht, Sint-Gillis en Brussel schaars en weinig leesbaar. Dankzij het RPA wordt het multimodale platform duidelijker leesbaar terwijl er meer plaats komt voor de actieve modi. De doorgang tussen Sint-Gillis en Anderlecht wordt verbeterd dankzij een nieuwe inrichting van de Overdekte straat en een heraanleg van de hoofdingang van het station in de Fonsnylaan. Langs de kant van de Zuidlaan en deze grote dwarsstraat tussen het stadscentrum en het station worden testen uitgevoerd om de doorgang veiliger te maken voor voetgangers en fietsen. Het RPA integreert reeds een deel van deze testen.

Wat het openbaar vervoer betreft, beschikt het Zuidstation over de beste bediening van het gewest. De doelstelling van het RPA bestaat erin het volledige "multimodale platform Zuid" beter leesbaar te maken. De verbetering heeft zowel betrekking op de nieuwe huizenblokken van het RPA als op de omliggende wijken. Het is de bedoeling om dit platform aantrekkelijker te maken, ook door de trajecttijden tussen het bovengrondse transport en de metro te beperken.

Wat de gemotoriseerde mobiliteit betreft, daar wordt geen verbetering verwacht, want de site bevindt zich momenteel in een gebied dat zich perfect leent voor doorgaand verkeer. De verbetering van deze situatie door een vermindering van de stromen kan slechts verwezenlijkt worden via een doelbewust beleid dat het vervoer met de personenwagen in Brussel beperkt en de transitparkings ter hoogte van de Brusselse rand stimuleert. Het RPA moedigt het verkeer van de actieve mode en de gedragsverandering van de toekomstige bewoners echter aan door verschillende verbeteringen van de publieke ruimte en via een specifiek strategisch luik om het gebruik van de auto binnen deze perimeter te beperken.

De inrichting van de wegen en de snelheidsbeperkingen gekoppeld aan de hiërarchie van deze wegen binnen het wegennet draagt bij tot de verkeersveiligheid. Globaal genomen draagt de inrichting van de wegen, die gedefinieerd zal worden in de latere fases en die gekoppeld is aan deze beperkingen, ook bij tot de veiligheid van de personen.

Gezien het doelbewuste beleid van dit RPA zal het huidige aanbod van parkeerplaatsen langs de weg volstaan om de kantoor-, handels- en voorzieningenfuncties te absorberen. Gezien de uitstekende bediening wordt deze vraag als klein beschouwd. Het is echter nodig om te

onderhandelen met de operatoren om de buitensporige prijzen in te dijken. Wat de woningen betreft, overweegt het RPA om standaard het nieuwe Brusselse parkeerbeleid (nieuwe GSV) toe te passen en tegelijk ambitieuzer te zijn. Het parkeren langs de weg zal gediversifieerd en beter georiënteerd worden met plaatsen voor PBM, gedeelde auto's en plaatsen voor kortparkeren. Tegelijk zal het afzetten en ophalen van klanten voor de taxi's geherstructureerd worden.

- ☐ Met betrekking tot de hydrologie en riolering
 - De aanleg van een gescheiden rioolnet voor de gedifferentieerde opvang van regenwater en huishoudelijk afvalwater van de verschillende huizenblokken;
 - In functie van de ondergrondse beschikbaarheid, de maximalisering van de doordringbare oppervlakken die de infiltratie van het regenwater en de bijvulling van de waterlaag mogelijk maken;
 - De invoering van extensieve groendaken die het vasthouden en verdampen/transpireren van het regenwater bevorderen;
 - De invoering van beplantingsvoorzieningen op tegels binnen de huizenblokken;
 - De opvang en het hergebruik van het regenwater van de daken door de voorziening van opvangtanks;
 - De opvang en het hergebruik van het regenwater van de publieke ruimtes door de aanleg van bassins en de voorziening van andere inrichtingen die het blauwe netwerk bevorderen.
 - In laatste instantie de buffering van het regenwater voor het in de Zenne terechtkomt, tegen een beperkt debiet (maximum 5 l/s/ha).
- ☐ Wat de energie betreft
 - Dankzij de door het RPA beoogde mix wordt een synergie tussen verschillende functies mogelijk.
 - De latere fases van het RPA (verkavelingsvergunning, stedenbouwkundige vergunning, enz.) zullen het mogelijk maken om het programma en de precieze ruimtelijke spreiding van de projecten te definiëren. In het stadium van deze fases kunnen zich functionelere synergieën voordoen dan voor het geheel van het RPA. Behoeften aan warmte, koeling of installaties die lokaal warmte produceren of vereisen en die niet te voorzien waren in de fase van het RPA zouden geïdentificeerd kunnen worden. Op deze schaal wordt een relevantiestudie aanbevolen indien een potentieel geïdentificeerd wordt.
- ☐ Wat de kwaliteit van de geluidsomgeving betreft:
 - De kantoorfuncties of economische activiteiten bevorderen ter hoogte van de gevels uitkijkend op de spoorweg;
 - Binnen het geheel van het RPA gebruik maken van heel performante materialen in termen van akoestische isolatie;
 - Open appartementen voorzien voor woningen met een gevel of in de richting van de spoorweg of in de richting van de grote verkeersassen. Dankzij deze maatregel kunnen de toekomstige bewoners ten minste profiteren van één rustige gevel.
- ☐ Wat het afval betreft:

De grote assen van duurzame ontwikkeling waarnaar het RPA verwijst, willen afval aan de bron voorkomen en beperken (inzamel- en recyclagepunten, repair café, collectief compost, enz.). De voorkeur moet uitgaan naar afvalinzameling in grote ondergrondse voorzieningen die het afval centraliseren op specifieke plaatsen waardoor de overlast tijdens de werking en ophaling beperkt wordt. Eens onder de grond kunnen de inzamelvoorzieningen op strategische plaatsen geplaatst worden om de inzameling bij de bewoners maar ook bij de gebruikers te optimaliseren.

De invoering van het RPA impliceert heel wat afbraak- en heropbouwingswerken. Deze afbraakwerken en het beheer van het geproduceerde afval genereren overlast in termen van: te verwerken volumes, verkeer, lawaai, energie, vervuiling, enz. Principes van circulaire energie (gericht op hergebruik en recyclage) toegepast op het ontwerp van de toekomstige gebouwen en op de afbraakfasen van de bestaande gebouwen kunnen helpen om de overlast te beperken. In het MER werden verschillende aanbevelingen geformuleerd.

Het beheer van het sloopafval blijkt echter niet problematisch gezien de ligging van de perimeter van het RPA Zuid die het mogelijk maakt om te kiezen voor een traject via het kanaal (transport per schip aangeraden) of voor een route naar de Ring.

2.4. Samenvatting van de interacties

2.4.1. Divergerend:

- De voorschriften van het RPA laten torens binnen verschillende huizenblokken toe. Wat de visuele impact betreft, impliceert dit voorschrift dat bepaalde nabije en verre uitzichten geblokkeerd worden. Wat de inval van de zon betreft, beperkt dit voorschrift ook de factor zicht op de hemel (wat het verlichtingsniveau vertaalt in diffuus licht). Wat de uitvoering betreft, zou dit voorschrift in combinatie met de andere beperkingen voor de inplanting van torens (progressiviteit van de sokkels ten opzichte van de bestaande gebouwen, kwaliteit van de publieke ruimtes aan de voet van de uitsteeksels) echter wel eens te beperkend zijn om de verwezenlijking van projecten mogelijk te maken.

Binnen beide voornoemde domeinen blijven de effecten van deze inplanting beperkt voor zover de inplanting van een toren ertoe kan bijdragen het uitzicht op of vanaf de site te benadrukken, voor zover ze zich bevinden in de buurt van het station, wat hun impact op de inval van de zon beperkt (behalve voor Kuifje) en aangezien ze met de huidige technieken een ware iconische architecturale uitdaging kunnen vertegenwoordigen voor de stad (zoals de Zuidertoren in zijn tijd). De aanbevelingen in die zin werden dus zodanig geformuleerd dat ze de locaties afbakenen en er een aandachtspunt van maken in de latere beslissingen zonder er echter een prioritaire verplichting van te maken. Ter herinnering, het RPA overweegt maximale bruikbare volumes en het is perfect mogelijk om minder vloeroppervlakte te voorzien in de later toegekende vergunningen.

- In verschillende hoofdstukken (stedenbouw, fauna en flora, de mens) is het van prioritair belang om te zorgen voor een betere beplanting van de site, maar het is ook noodzakelijk om overdekte ruimtes te voorzien die kunnen tegemoetkomen aan de behoeften van het programma en de te verwachten voetgangersstromen op het niveau van de mobiliteit (toegang metro en voorzieningen, pleinen, enz.),

en die ook gericht zijn op het behoud van de Zuidmarkt. Bovendien is het van primordiaal belang om rekening te houden met de technische beperkingen van de ondergrond, waar zich al diverse voorzieningen bevinden. Bepaalde aanbevelingen betreffende de vergroening worden dus genuanceerd om rekening te houden met een heel beperkte ruimte met volle grond. Het is echter perfect mogelijk om intensief te beplanten op betegeling.

- Bepaalde aanbevelingen met betrekking tot de inval van de zon zouden wel eens te streng kunnen zijn voor de uitvoering van het RPA gezien de aanwezige gronduitdagingen en het beoogde programma. Deze zijn niet prioritaire ten opzichte van andere aanbevelingen met betrekking tot andere domeinen die betrekking hebben op de inplanting van een meer gemengd programma en de creatie van nieuwe open ruimtes (met betrekking tot de aspecten stedenbouw, mobiliteit, socio-economisch, de mens, enz.). Deze aanbevelingen werden dus genuanceerd voor de volledige nieuwe gebouwenrij van de Barastraat, zodat er rekening mee wordt gehouden, maar minder prioritair dan met de andere eerder genoemde elementen.
- De inplanting van de gemengde huisvesting binnen het geheel van de perimeter is positief vanuit stedenbouwkundig en menselijk standpunt om de creatie van zones met een monofunctioneel karakter te voorkomen. Het is echter ook noodzakelijk om te voldoen aan de behoeften van de ondernemingen waarvan het RPA de inplantingen wil herstructureren. De creatie van woningen (van het type gezinswoning) binnen het huizenblok Postsorteercentrum-Fonsny werd in deze zin niet aanbevolen door het MER, want de beperkingen wat lawaai en mix betreft, zijn groot. Door de ligging (tussen de Fonsnylaan en de spoorwegen) is deze plek niet echt geschikt voor de inrichting van gevoelige functies.
- Zo lijkt ook de inplanting van woonoppervlaktes binnen het nieuwe huizenblok Jamar niet zinvol gezien de beperkingen wat lawaai, trillingen en de onmogelijkheid om er een private ondergrondse parking te voorzien betreft. Op stedenbouwkundig niveau is dit gebouw, indien het architecturaal geslaagd is, echter een element dat toelaat de Jamarlaan te structureren aansluitend bij de bestaande gebouwen terwijl een rustigere binnenkant van het huizenblok mogelijk wordt langs de kant van de driehoek Argonne en de Europaesplanade (een soort lawaaiwerende muur). Er moet een bijzondere aandacht besteed worden aan het behoud van het uitzicht/de uitlijning vanaf Poincaré in de richting van het gemeentehuis van Anderlecht.

2.4.2. Convergerend:

- Aanzienlijke toename van het aandeel woningen, behoud van de beschikbare kantooroppervlakte. Zeer grote toename van de voorzieningen en het commerciële aanbod, geval per geval aan te passen in functie van de ontwikkelingsfases van het RPA (aanbevelingen van het MER).
- Een grotere opening van de huizenblokken zou een negatieve impact hebben binnen verschillende domeinen: lawaai, wind en luchtvervuiling komen naar de binnenkant van het huizenblok en op stedenbouwkundig niveau is de gebouwenrij meer gedestructureerd.

- De voorschriften voorzien de systematische invoering van het voorschrift 0.2 van het GBP, dat de verwezenlijking van een minimum aan groene ruimtes oplegt voor projecten van meer dan 5000 m². De vergroening van de stedelijke ruimte van de perimeter is een prioriteit, met name wat het ecologische netwerk (hoofdstuk fauna en flora) en de verbetering van de leefomgeving (hoofdstukken stedenbouw en de mens) betreft. Het RPA verplicht dat dit voorschrift ook wordt toegepast op de ruimtes die op de grond gebouwd worden op tegels met een minimum van 100 cm bouwland.
- De voorschriften beperken de beschikbaarheid van parkeerplaatsen voor alle functies. Dit is logisch gezien de zeer goede bereikbaarheid en ook relevant aangezien de verwachte functies niet noodzakelijk het gebruik van de wagen vereisen. Wetende dat het project de parkeerplaatsen langs de weg zal beperken, moet er voor de bestaande bewoners binnen het RPA echter over gewaakt worden dat zij opgenomen worden in de ondergrondse parkings van de nieuwe gebouwen of in de publieke parkings op basis van een aangepaste tarifiering (het gaat slechts om een paar huizenblokken binnen het RPA).
- De grafische voorschriften specificeren de plaatsing van de activeringsstroken. Het MER laat zich gunstig uit over de verschillende vermelde stroken. Bovendien specificeert het MER dewelke specifiek bestemd zouden moeten worden voor de handel (activeringsprioriteit).

Het geheel van de aanbevelingen staat in hoofdstuk IV "Conclusies, samenvatting van de aanbevelingen en opvolgingsmaatregelen"

2.5. Aanpassingen naar aanleiding van de analyse van het voorkeursscenario

De ontwikkeling van het ontwerp van RPA Zuid gebeurde in een proces van "voorstel - test - correctie". Dit proces wordt mogelijk gemaakt door een samenwerking tussen de auteur van het ontwerp van RPA, de auteur van het MER en de opdrachtgever (in dit geval perspective.brussels voor het Brussels Gewest). De auteur van het ontwerp van RPA stelt zaken voor. De auteur van het MER toetst deze voorstellen. De opdrachtgever besluit, in overleg met het begeleidingscomité, het voorstel al dan niet aan te passen.

Deze manier van werken heeft tot een voorstel van voorkeursscenario geleid dat door de auteur van het ontwerp van RPA in overleg met de auteur van het MER en onder toezicht van de opdrachtgever opgesteld.

Het voorkeursscenario wordt in het MER nog een laatste maal getoetst, zodat de opdrachtgever zich ervan kan vergewissen dat de milieueffecten van het voorkeursscenario aanvaardbaar zijn. Op dat ogenblik bevat het MER conclusies en slotaanbevelingen. Aan het einde van deze iteratieve oefening heeft het Gewest de kans om een laatste correctie aan te brengen in het ontwerpplan en zo de sequentie "voorstel - test - correctie" te voltooien voordat het ontwerp van PAD voor goedkeuring wordt voorgelegd en vervolgens in openbaar onderzoek gaat.

De laatste correcties betreffen:

a. Huizenblok Postsorteercentrum-Fonsny

- programma 'kantoren': daalt van maximaal 80.000m² naar maximaal 75.000m²
- programma 'hotelinrichting/huisvesting': daalt van minimaal 9.000m² naar minimaal 8.000m²
- programma 'hotelinrichting/huisvesting' uitgebreid met "uitrusting"

Conclusie van het MER: Aangezien het om een groot gebouw gaat dat momenteel niet meer in gebruik is, is de wijziging het gevolg van een meetfout.

- o Het gaat om een minimale wijziging zonder dat de conclusies van de MER -analyses worden gewijzigd, aangezien het gaat om een vermindering van het kantoor- en woon/hotel-programma en een toename van voorzieningen die in het MER als ontoereikend in deze zone wordt aangeduid. Daarom heeft deze wijziging positieve gevolgen.
- o De wijziging maakt het mogelijk het bestaande gebouw in zijn geheel te behouden, hetgeen wordt aanbevolen in het MER.

b. Huizenblok Frankrijk-Veerartsen

- programma 'kantoren' in zone 10A: verhogingen van maximaal 38.000m² tot maximaal 40.000m²
- De driehoek van openbare ruimte die de status van bebouwbare ruimte had gekregen, zal publieke ruimte blijven

Conclusie van het MER: dit is een niet significante wijziging die de MER-analyse niet wijzigt.

- o Het voorzien van kantoren op deze plaats werd aanbevolen door het MER met het oog op de slechte ligging voor kwalitatief woningen, terwijl het plaatsen van een kantoorfront langsheen de spoorlijn deze functie in de stationsbuurt optimaliseert en tegelijkertijd lawaai tegenhoudt voor de huizenblokken van de Frankrijkstraat en de Barastraat. De oppervlaktestijging is niet significant en heeft geen impact op de effectbeoordeling voor dit huizenblok.
- o Ten slotte maakt het behoud van de oorspronkelijke vorm op de hoek van de Frankrijkstraat/Veeartsenstraat een grotere publieke ruimte mogelijk tegenover het huizenblok Tweestations.

c. Huizenblok Kuifje

- bouwhoogte zone 7B: daalt van 45 m tot 28 m
- programma 'huisvesting': daalt van minimum 26.000m² naar minimum 16.000m²
- publieke verbinding: krijgt de status 'indicatief' (in plaats van verplicht)

Conclusie van het MER: Dit is een belangrijke wijziging, maar ligt in lijn met de conclusies van het MER.

- o De verlaging van de bouwhoogte van het de zone van 45 tot 28 m is een keuze tussen comfort en stedelijkheid. Bij de stedenbouwkundige analyse is er namelijk op gewezen dat deze oplopende bouwhoogtes (150-45-28 m) een voordeel is, ook in verband met het gebouw Horta-Bara. Wat de thema's schaduw, wind, lawaai, stedenbouw (nabijheid) betreft, werd deze nabijheid tussen een conventioneel gebouw van 28 m (overeenkomend met het huidige huizenblok en de tegenoverliggende gebouwen) en een hoger gebouw echter als negatief ervaren. Het feit dat de bouwhoogte over het gehele huizen blok is teruggebracht tot 28 m, waarbij slechts één hoogbouwelement is toegestaan, is dan ook positief vanuit het oogpunt wind, beschaduwing, lawaai en nabijheid van de bouwwerken van het ontwerp van RPA maar ook met de bestaande gebouwen buiten het RPA.
- o De vermindering van het programma houdt verband met deze verlaging van de bouwhoogte MAAR ook met de aanbevelingen van het MER, aangezien deze zowel in de analyse van alternatieven als van het voorkeursscenario meermaals aanhaalt dat het niet raadzaam is de dichtheid van wonen op deze plaats te verhogen, aangezien het een zeer bijzonder huizenblok is inzake ligging, grootte en vorm en dat het hierdoor heel wat negatieve effecten voor deze functie cumuleert. Anderzijds stelt het MER dat de verdichting van kantoor op deze locatie geschikt is en dat een onevenwicht in bestemmingen ten gunste van kantoren, zoals voorgesteld in de herziene versie van het ontwerp-RPA, positief is. Het gedeelte wonen neemt af in hoeveelheid maar de kwaliteit neemt toe, wat in het MER als positief wordt beoordeeld. Het algemene evenwicht van het RPA blijft ongewijzigd, zodat de effecten op niveau van het RPA niet veranderen.
- o Het indicatieve karakter van de publieke verbinding in plaats van de verplichting kan worden gezien als een manier om de verschillende negatieve gevolgen voor deze ruimte op te lossen, zoals aangegeven in de analyse van alternatieven voor het ontwerp van RPA (mens, wind, globaal comfort gezien de smalheid, beheer van deze ruimte). Er werd voorgesteld om de verbinding 's nachts te sluiten.