

OPMERKINGEN RPA ZUID

OPENBAAR ONDERZOEK 09-10/2021

VOORAF

De gemeente heeft reeds herhaaldelijk, zowel bij de opstelling van een RPA als in het kader van de goedkeuring van het richtschema, opmerkingen geformuleerd over verschillende essentiële aspecten waarop het huidige RPA-project geen bevredigend antwoord biedt (buitensporige bouwprofielen, verhouding kantoor-huisvesting en voorrang voor de bouw van woningen, levensvatbaarheid van bepaalde bestemmingen zoals handel of collectieve uitrustingen, technische haalbaarheid van de reconversie van de quadrilateres...).

Vanuit methodologisch oogpunt betreuren we dat, zoals al te vaak het geval is, de opstelling van dit RPA in gang is gezet door reeds lopende projecten en dat het RPA daaromheen is opgebouwd, zonder dat er een echte objectieve evaluatie is gemaakt van de behoeften van de wijk en van zijn absorptiecapaciteit, zonder dat ernstige vragen zijn gesteld bij bepaalde projecten maar dat het veeleer om een aanpassing van het regelgevend kader gaat, om die projecten mogelijk te maken.

Hoewel het principe van het 'woonvriendelijk station', waarbij gestreefd wordt naar een 50/50-verdeling woningen/kantoren, aantrekkelijk is, is het duidelijk opgebouwd rond een reeds bestaande vraag naar kantooroppervlakte, wat zal leiden tot een verdichting en buitensporige bouwprofielen.

Bovendien heeft de huidige gezondheidscrisis tot een ingrijpende verandering van de maatschappij en van onze werkmethoden geleid, waarbij met name telewerk de norm is geworden en een blijver zal zijn. Deze nieuwe situatie vereist een herziening van de werkruimten (en zelfs van de indeling van woningen) en van de behoeften aan kantooroppervlakte in het algemeen, en al zeker binnen de perimeter van het RPA. Het MER, dat vóór de gezondheidscrisis is opgesteld, houdt geen rekening met deze elementen en moet dus ook in die zin worden geactualiseerd.

Bovendien zal deze ingrijpende wijziging een aanzienlijke impact hebben op alle Brusselse kantoorpolen. Deze zomer berichtten de media over de plannen van verschillende grote spelers, waaronder de federale overheid en de Europese Commissie, om de kantooroppervlakte die deze instellingen gebruiken, aanzienlijk af te bouwen.

De Nationale Bank van België gaat voor de komende vijf jaar uit van een daling van de kantooroppervlakte in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest met 22%.

Bovendien gaat het RPA volledig voorbij aan de aanzienlijke kantooroppervlakte aan de zuidflank van de Fonsnylaan, die integraal deel uitmaakt van de pool van het Zuidstation. Bijna de helft van deze ruimte wordt ingenomen door Infrabel (huizenblok B van BBP Fonsny 1) en komt leeg te staan, om plaats te maken voor het toekomstige TOC aan de rand van de Frankrijkstraat.

Hoewel het ontwerp van RPA en het bijbehorende MER afgelopen juni in eerste lezing zijn goedgekeurd, is bij de opstelling ervan vóór eind 2019 geen rekening gehouden met de door de pandemie veroorzaakte onomkeerbare omwenteling, met name de verstoring van het evenwicht tussen werkplek en woonplaats, en de aanpassing daarvan aan nieuwe levenswijzen.

Het stedenbouwkundige model waarbij kantoren worden gegroepeerd rond stations, de modale knooppunten voor het woon-werkverkeer, is in het licht van deze veranderingen aan herziening toe.

Het RPA Zuid is in eerste lezing goedgekeurd op voorwaarde dat de dichtheid in het huizenblok Kuifje wordt herzien op basis van de desbetreffende aanbeveling in het MER, met het oog op de tweede lezing. Tijdens de informatievergaderingen (openbaar en college) was er sprake van dat het RPA, na deze wijziging, opnieuw aan een openbaar onderzoek moest worden onderworpen. Bij het overleg moet dan ook absoluut rekening worden gehouden met deze maatschappelijke veranderingen, waarvan ook de milieueffecten moeten worden geëvalueerd.

Ten slotte is de impact van het plan zeer verontrustend in termen van duurzame ontwikkeling en milieueffecten. Aangezien de werven voor vastgoedontwikkeling, bovenop die voor de openbare ruimtes en het openbaar vervoer komen, zal de ontwrichting van de buurt vele jaren aanhouden. Afgezien van de duur en de impact van de verschillende bouwwerken en hun koolstofvoetafdruk, om het enkel over deze indicator te hebben, is de sloop van gebouwen die minder dan 25 jaar oud zijn een aberratie (Atrium, Blok 2, Delta, enz.), en al zeker gezien de oppervlakte van deze gebouwen. In een tijdperk waarin we komaf moeten maken met de wegwerpcultuur, vallen deze afbraakoperaties niet te rechtvaardigen.

PROGRAMMERING

KANTOREN

Het RPA ZUID beoogt een aanzienlijke verdichting van de wijk. Ook al is de hergroepering van de kantoren van de NMBS en ook die van Infrabel op één site in principe een goede zaak, toch roept de ontwikkeling van de kantooroppervlakte zoals gepland in het RPA vragen op. Rekening houdend met het bestaande kantorenpark en los van de gedeeltelijke reconversies die het RPA vooropstelt (en die zeer hypothetisch blijven, zoals we later zullen zien), kan men zich afvragen of het wel zin heeft nieuwe kantoorlocaties in te richten, ten koste van woningen. De kantoren van de NMBS en van Infrabel komen immers vlak naast de spoorweg, op percelen die niet erg geschikt zijn voor woningbouw, wat niet het geval is voor het huizenblok Kuifje. Het is dan ook moeilijk te vatten waarom men daar persé nieuwe kantooroppervlakte wil ontwikkelen, temeer deze extra ruimte moeilijk te verdedigen valt gezien de leegstand van het huidige kantorenpark in de onmiddellijke omgeving van de operationele perimeter van het RPA. Bovendien zal door de groepering van Infrabel binnen het nieuwe gebouw aan de Frankrijkstraat (38.000 m²) nog kantooroppervlakte vrijkomen (met name aan het Marcel Broodthaersplein), waarvoor het RPA geen reconversie voorziet.

Het RPA en het MER houden enkel rekening met kantooroppervlakte in een perimeter die te beperkt is om het volledige aanbod in de onmiddellijke omgeving van het station weer te geven. Zo moet absoluut rekening worden gehouden met de kantoren recht tegenover het station aan de Fonsnylaan, in de onmiddellijke nabijheid van de pool, om het plan en het daaraan gekoppelde MER te objectiveren. De impact van deze transportpool is veel ruimer dan de in aanmerking genomen perimeter, de analyse van de wijk mag dan ook niet worden teruggebracht tot zo'n beperkte perimeter.

Bovendien leidt het instandhouden of zelfs de uitbreiding van dit enorme aanbod aan kantooroppervlakte in de zone tot een oververdichting van deze zone, om er een gelijkwaardige oppervlakte aan woningen te ontwikkelen.

HUISVESTING

Als alle projecten worden uitgevoerd, zijn de in het RPA geplande oppervlaktes aan woongegelegenheid veel kleiner dan de kantooroppervlaktes en de aanvankelijk beloofde 50/50-verhouding wordt helemaal niet gehaald. Van de totale geplande oppervlakte zou de kantooroppervlakte 50 tot 55% vertegenwoordigen, huisvesting 30 tot 35%, handel en horeca 10%, uitrustingen 5% en productieactiviteiten 5%. Dit is een zeer optimistische visie. De verschillende geplande oppervlaktes aan woongegelegenheid lijken inderdaad meer dan hypothetisch:

- Jamar: het optrekken van een woongebouw boven de tramsleuf zal voor tal van technische problemen zorgen waarvoor een oplossing allesbehalve evident is, nog afgezien van de hoge uitvoeringskosten voor de publieke operator Citydev, en de juridische problemen op vlak van eigendom die evenmin makkelijk op te lossen zullen zijn. Bovendien kan men zich vragen stellen bij de kwaliteit van de woningen die daar moeten komen, op vlak van privacy, inkijk en rust. Dit woonblok zal ook de breuk in het stedelijk weefsel accentueren, waarbij de sleuf ervoor zorgt dat de begane grond over enkele tientallen meter onbruikbaar is. Zonder garanties op vlak van haalbaarheid en stedenbouwkundige en architectonische kwaliteiten van dit project lijkt het moeilijk om deze 10.000 m² in de geplande oppervlakte aan woongegelegenheid in aanmerking te nemen.
- Postsorteercentrum Fonsny: een oppervlakte van 9.000 m² aan woningen wordt er onterecht meegerekend. Bij het daar geplande project, waarvoor de bouwvergunningsaanvraag in behandeling is, gaat het om een hotel en niet om woningen. Het moet dus worden opgenomen in de oppervlaktes voor handel en horeca, en sowieso worden verwijderd uit de oppervlakte aan woongegelegenheid.
- Rusland / Mérode : Het gaat om één van de gebouwen die intussen worden beheerd door het consortium dat belast is met het project voor de hoofdzetel van de NMBS. Dit gebouw, dat enkel uit kantoren bestaat, is iets meer dan 20 jaar oud. Het RPA wil het gebouw slopen, om plaats te maken voor de heropbouw van gemengde gebouwen, waaronder 20.000 m² woningen. In de bijzondere voorschriften van het RPA worden de door het administratiegebied van het GBP (PP.06) bepaalde bestemmingen behouden en de vrijwaringsclausule van het RPA (PG.12) staat de renovatie of transformatie ervan toe (zonder uitbreiding van de oppervlakte, in tegenstelling tot het GBP). Een gedeeltelijke reconversie in woningen zou alleen gelden in geval van afbraak/heropbouw van dit gebouw. Nog los van het feit dat de sloop van zo'n recent gebouw onzinnig is, lijkt het hoogst onwaarschijnlijk dat een projectontwikkelaar zich zou wagen aan een project om dergelijk gebouw te slopen/herop te bouwen. In zijn huidige staat zal het onmiddellijk opbrengen. Deze 20.000 m² zijn puur theoretisch en zullen wellicht nooit of pas op zeer lange termijn worden gehaald.
- Kuifje: het project voorziet in 26.000 m² huisvesting voor 56.000 m² kantoren (3.000 m² winkels en 2.000 m² uitrusting). Zoals hierboven reeds uiteengezet, moet op deze locatie prioriteit worden gegeven aan huisvesting, niets kan er kantooroppervlakte rechtvaardigen. Dit blok is een gelegenheid om, met betere garanties, het evenwicht huisvesting/kantoren binnen de hele perimeter te herstellen en er onmiddellijk woningen in te richten, zonder te wachten op een hypothetische reconversie. Voor deze locatie pleiten we voor een drastische vermindering van de bouwhoogtes

(verwijdering van de toren, zie hieronder) en voor bestemmingen waarbij kantooroppervlakte moet wijken voor woningen.

- Horta / Bara: De voorschriften van het RPA voor dit blok zijn vergelijkbaar met die voor het blok Rusland. Het RPA voorziet in de afbraak van dit gebouw (momenteel kantoren), dat amper twintig jaar geleden werd gebouwd, om het op te splitsen in twee percelen die van elkaar worden gescheiden door een weg (openbare ruimte). In de plaats moeten gebouwen komen met 40.000 m² kantoorruimte en 40.000 m² woningbouw (3.000 m² winkels en 6.000 m² uitrusting). Het is een illusie te denken dat de eigenaar van dit gebouw in zo'n project zal stappen, we verwijzen dan ook naar onze opmerkingen over het blok Rusland / Mérode. De 40.000 m² woningen die in het plan zijn voorzien, zijn zelfs op middellange of lange termijn een utopie.
- Frankrijk / Bara: 40.000 m² woningen die in het plan zijn opgenomen (+ 7.000 m² kantoorruimte, 1.500 m² winkels en 11.500 m² uitrusting), hoewel deze gebouwen iets ouder zijn, hebben wij dezelfde bedenkingen als voor het blok Rusland / Mérode, waarbij de voornoemde vrijwaringsclausule van toepassing is.
- Frankrijk Veeartsen: 10.000 m² woningbouw in het plan opgenomen (58.000 m² kantoorruimte, 1.500 m² winkels en 1.500 m² uitrusting). Bestaande woningen op een deel van het stuk van de Frankrijkstraat, relatief nieuw kantoorgebouw op de hoek van Veeartsen / Frankrijk. Dezelfde opmerkingen als voor het blok Rusland / Mérode.
- Blok Tweestations: 50.000 m² woningbouw gepland (3.000 m² winkels, 10.500 m² uitrusting en 6.500 m² productieactiviteiten);

Uitgaande van een redelijk optimistische prognose zouden dus alleen de oppervlaktes aan woongelegenheid van het blok Kuifje en het blok Tweestations op middellange termijn kunnen worden gerealiseerd, zodat een totale oppervlakte aan woongelegenheid van 76.000 m² realistisch is. De kantooroppervlakte die behouden blijft zou het aanbod van kantoren in de wijk doen exploderen. Het door het plan nagestreefde evenwicht tussen kantoren en woningen zou op die manier volledig worden verstoord, met een buitensporig percentage kantooroppervlakte (bouw van kantoren en behoud van bestaande kantoren). Het RPA beschikt niet over de hefboomen om deze oppervlakte aan woongelegenheid op te leggen, noch om te zorgen voor een fasering voor de bouw van deze woningen. Projecten zoals de kantoren van de NMBS (80.000 m² kantooroppervlakte), van Infrabel (38.000 m² kantooroppervlakte) en Victor (56.000 m² kantooroppervlakte, 26.000 m² woningen) staan reeds in de steigers: ofwel is de vergunningsaanvraag in behandeling (NMBS) ofwel zit die in de fase van projectvergadering in afwachting van de invoering en inwerkingtreding van het RPA Zuid, dat deze projecten mogelijk zou maken.

Op vlak van openbare huisvestingsprojecten is er in deze prognoses momenteel enkel Citydev met de 10.000 m² op Jamar en mogelijk 7 à 8.000 m² op Kuifje, wat zeer marginaal is in verhouding tot de verwachte oppervlakten en het gaat dan nog niet om sociale huisvesting.

Er moet ook worden voorzien in 25% openbare huisvesting, zoals bepaald in het MER, maar ook in de bouw van een aanzienlijk percentage sociale woningen. Het socio-economische profiel van de wijk, met een zekere mate van precariteit, vraagt om dit soort woningen en niet om standingvolle woningen van middenklasse of hogere klasse. Rekening houdend met de wachtlijsten heeft Sint-Gillis, die momenteel geen gronden meer ter beschikking heeft, net als het gewest, dringend behoefte aan meer sociale woningen. Het creëren van sociale huisvesting moet gepaard gaan met een betere regulering van vastgoedprojecten, door quota's van sociale huisvesting op te leggen variërend van 15 tot 25%, afhankelijk van de aard en de omvang van het project (op privéterreinen zou elk woningbouwproject van meer dan 1.000 m² 15% sociale huisvesting moeten bevatten en die van meer dan 10.000 m², 25%). Het RPA legt in dit opzicht geen verplichtingen op, terwijl dat soort opgelegde maatregelen echt nodig is (zoals het quotum dat wordt gevraagd in het naburige Heyvaert-project op privéterrein). We vragen trouwens ook dat de BGHM hierbij wordt betrokken (en niet alleen Citydev).

Naast het optrekken van realistische oppervlaktes voor woningbouw en het streven naar een reëel evenwicht tussen kantoren en woningen, pleiten we voor een fasering die prioriteit geeft aan deze oppervlaktes en die de realisatie ervan garandeert. Dit zou de voorwaarde zijn om het RPA de middelen te geven om zijn ambities op vlak van mixiteit huisvesting/kantoren waar te maken en om tegemoet te komen aan het concept van "Woonvriendelijk station".

HANDEL

De gemeente is tevreden met het principe van de in het plan verdedigde activering van de benedenverdiepingen; een van de pistes om dit te doen is de opening van winkels, die leven brengen in de openbare ruimte. De quadrilatères onder de spoorweg zijn in dit opzicht zeker een van de grootste uitdagingen, en alleen de activering ervan zal voor een gezellige verbinding tussen het station en het stadscentrum zorgen. Rekening houdend met de geplande oppervlaktes aan winkels in het plan (27.000 m² bovenop de reeds bestaande) rijst echter de vraag naar de levensvatbaarheid van deze winkels en naar de effectieve activering van de benedenverdiepingen. De commerciële studie die in het kader van de voorbereiding van het richtschema door een adviesbureau is uitgevoerd en die vraagtekens plaatst bij de levensvatbaarheid van een dergelijke uitbreiding van de winkelruimte, lijkt daarbij over het hoofd te zijn gezien. Het MER wijst dan weer op de grote leegstand van winkels buiten het station en op de risico's van verplaatsing

van activiteiten vanuit de bestaande polen. Noch het RPA, noch de zeer vage aanbevelingen van het MER, geven een sluitend antwoord op de vragen die met zo'n ontwikkeling gepaard gaan: Is het haalbaar en is het aanbod niet te hoog? Welk soort handel zal zo'n aanbod aantrekken? Welk soort handel of activiteit moet in de quadrilatères worden uitgeoefend, rekening houdend met de trillings- en geluidsoverlast en de veiligheidsmaatregelen die in acht moeten worden genomen?

De levensvatbaarheid van zo'n aanbod aan winkels en uitrusting (infra) hangt hoofdzakelijk af van de bouw van woningen, wat zeer hypothetisch en zelfs onrealistisch is, zoals hierboven beschreven.

Bovendien voorziet het RPA in commerciële ruimtes gekoppeld aan andere functies binnen de gebouwen en/of blokken. Maar vooraleer er sprake is van aantrekkelijke en kwaliteitsvolle winkels, en om een zekere continuïteit te bieden, moet worden nagedacht over klantenparcours. Het RPA biedt daar weinig duidelijkheid over.

UITRUSTINGEN

Ook al zijn ze één van de hefboomen voor de activering van de benedenverdiepingen, zijn de extra uitrustingen die in de perimeter zijn gepland aanzienlijk. Er kunnen evenwel vragen worden gesteld bij de effectieve bezetting ervan. Ongeacht het huidige gebrek aan voorzieningen in de wijk, vormt 43.500 m² een aanzienlijke toename als gevolg van de buitensporige verdichting die in het RPA is gepland. Bovendien kan het beheer van deze voorzieningen aanzienlijke kosten met zich meebrengen voor de overheidsinstanties, waarvan de budgetten daar niet altijd op zijn voorzien. Het begrip uitrusting is ook zeer ruim (lokale overheidsdiensten, scholen, gebedshuizen, sport-, gezondheids- en sociale voorzieningen, enz.) en de effecten en impact ervan zijn verschillend: de activering van een benedenverdieping door een dienst van de lokale overheid zal niet dezelfde zijn als die van een concertzaal, net zo min als de potentiële overlast. Belangrijk is om de tekortkomingen duidelijker te identificeren, de noodzakelijke voorzieningen te verduidelijken en die te prioriteren, en zelfs om de ontwikkeling van de projecten te faseren. Als er geen huisvesting bijkomt, of pas op lange termijn, zal de behoefte aan uitrusting verschillend zijn.

Ook benadrukken we nogmaals de noodzaak om de quadrilatères te activeren en herhalen we onze eerdere opmerkingen. Het MER verwijst voor de herinrichting van deze quadrilatères naar studies die door de NMBS moeten worden uitgevoerd en naar een partnerschap met private projectontwikkelaars. Er wordt echter geen enkele activeringshefboom voorgesteld en het RPA is op dit punt niet voldoende proactief, waardoor de effectieve activering van deze quadrilatères hypothetisch is.

STADSVORMEN

De gemeente spreekt nogmaals haar bezorgdheid uit over de zeer grote bouwhoogtes van sommige gebouwen, vooral in het noordelijke deel van de operationele perimeter. Het effect van deze bouwhoogtes - waar ook in het MER wordt op gewezen - op de omringende laagbouw (met name wat de oriëntatie betreft) is zeer nadelig voor de wijk (Victor-project, Horta-Bara-blok, Frankrijk-Bara-blok, enz.).

Die zijn het rechtstreekse gevolg van de dichtheid die door het RPA-programma wordt gegenereerd op het begrensde oppervlak van zijn perimeter.

Het onderscheid tussen articulatoren (uitzonderlijk en punctueel architectonisch object) en markerende elementen (iconische architectuur die symbool staat voor de mutatie van de wijk) is vrij subtiel, aangezien het gaat om torenflats van verschillende hoogtes!

Aangezien dit onderscheid echter bestaat, moeten de markerende elementen (iconische toren) die een symbolisch karakter van de wijk hebben, worden voorbehouden voor overheidsgebouwen (Zuidtoren, historisch symbool). De andere emblematische bouwwerken (* op de kaart) zijn markerende elementen, waarvan de bouwhoogte moet worden herzien. Emblematische bouwwerken zijn niet noodzakelijk hoog. Zij hebben een specifieke rol binnen de openbare ruimte.

Bovendien lijkt de locatie van deze verschillende hoge constructies voor sommige projecten (Horta Bara bijvoorbeeld) te vaag of zelfs te dicht bij de lage constructies in de Barastraat en de woonwijken te liggen (impact op het zonlicht).

Ook houden deze stadsvormen evenmin rekening met de noodzakelijke evolutie van de bewoning als gevolg van de recente pandemie: meer leefruimten in de woning om telewerk mogelijk te maken, behoefte aan buitenruimten, ...

Ten slotte is het RPA bedoeld als een volledig planningsinstrument dat in de plaats treedt van bestaande regelgeving (GBP en GSV) en zelfvoorzienend is (vrijgesteld van BBP voor de uitvoering ervan).

Het is vrijgesteld van de inplantingsregels van de GSV (PG 14). In tegenstelling tot het BBP stelt het wel geen specifieke regels vast voor de inplanting van gebouwen in de blokken (behalve voor hoogbouwelementen) en handhaaft/schept het geen binnenzones om de rust van de bewoners en zones met volle grond te waarborgen.

MOBILITEIT

Op de herverdeling van het autoverkeer is er geen commentaar, ook al zal de geplande verdichting onvermijdelijk tot een toename van het verkeer leiden, zelfs bij een relatieve afname van het autogebruik.

Aangezien het station een bestemming op grootstedelijke schaal is, moet de verdichting van de zone gepaard gaan met een aanzienlijke verbetering van de mobiliteit op gewestelijke schaal (overstapparkings, verbetering van het openbaarvervoersnet, vooral 's avonds en in het weekend, enz.).

Onder de maatregelen van het strategische luik van het RPA moet worden onderzocht of vervoerslijnen met een hoge frequentie op de invalswegen (Industrie/Jamar/Bara) mogelijk zijn, om een echte modal shift te bewerkstelligen.

Wat de organisatie van het openbaar vervoer in het bijzonder betreft, zijn er verschillende opmerkingen:

De hardnekkige versnippering van de knooppunten van het openbaar vervoer, die inherent is aan enerzijds het kleinschalige stedelijk weefsel en anderzijds de institutionele structuur van deze diensten, maakt het er voor de gebruiker niet overzichtelijker op.

De bouw van een nieuw busstation aan het Grondwetplein heeft belangrijke gevolgen voor de organisatie van de Zuidmarkt en voor de eenheid van de hele openbare ruimte op deze plaats (cf. infra).

De optie om de tramhalte van de Overdekte straat naar Fonsny te verplaatsen is niet meer dan een hypothese, omdat uit de lopende mobiliteitsstudies voor de Fonsnylaan blijkt dat de laan deze extra druk niet kan opvangen, waarbij volgens de MIVB 3,50 m brede tramperrons nodig zijn. Het is nog te vroeg om hierin mee te gaan.

De verplaatsing van de eigen bedding Fonsnylaan langs het station (terugkeer naar de vroegere situatie), in een gedeelte zone voetpad/eigen bedding, impliceert dat taxi's de eigen bedding niet langer kunnen gebruiken, ondanks het (noodzakelijke) behoud van een drop-off zone aan de Fonsny-zijde. Gezien de vele functies die Good Move aan deze as toekent (auto +, fiets +, vrachtauto + en comfort OV), is de speelruimte voor de herinrichting van deze rijweg zeer beperkt. Bovendien moet ook voorrang worden gegeven aan het voetgangersverkeer, als we de benedenverdiepingen langs het Postsorteercentrum willen reactiveren.

Wanneer er markt is, blijft het busstation Spaak bereikbaar via Bara en Veeartsen, of via Jamar en Bara, afhankelijk van de toekomstige organisatie van de markt.

De geplande halte op het Grondwetplein zal ontoegankelijk zijn tijdens de markt. Momenteel stoppen de TEC en de MIVB aan de Hallepoort, wat realistischer lijkt dan de Engelandstraat, die niet geschikt is voor bussen zoals nu het geval is (lokale weg met verschillende scholen en kinderdagverblijven).

Het RPA wijst er terecht op dat de Zuidmarkt een van de belangrijkste markten van Europa is. We moeten er dus voor zorgen dat deze geplande herinrichtingen niet leiden tot een teloorgang van deze markt omwille van al te ingrijpende ruimtelijke beperkingen: busstation Grondwet (zelfs zonder bussen, aanwezigheid van straatmeubilair); fietsenstalling op de Europaesplanade, heraanleg van Jamar en kleine ring, terminus tram 51 (zelfs uitspringend voor Grondwet), beplantingen, vastgoedprojecten, (sokkel Zuidtoren, Jamar).

De impact van de verschillende eindstations van buslijnen (TEC, De Lijn, Brussels South airport shuttle) zorgen voor aanzienlijke beperkingen in de openbare ruimte. De mogelijkheid om een busstation aan te leggen op een van de herverkavelde blokken is niet onderzocht.

Parkeren

Met de aanzienlijke vermindering van het aantal parkeerplaatsen langs de openbare weg zal het "behoud van parkeergelegenheid voor omwonenden" niet mogelijk zijn.

Deze vermindering moet worden getoetst aan de aanzienlijke toename van het aantal gebruikers als gevolg van de extra m², met name van woningen. In dit verband zal het Jamar-gebouw niet over een parking buiten de openbare weg beschikken, aangezien de tramsleuf onder het gebouw loopt.

Belangrijk is dat aan de hand van het RPA concreet werk wordt gemaakt van het delen van parkeerplaatsen in deze zone. Daartoe moet in het regelgevend luik een maximum aantal parkeerplaatsen worden vastgesteld dat binnen de perimeter van het RPA is toegestaan, om het delen van de bestaande parkeerplaatsen maximaal aan te moedigen. Ook moeten alternatieve vervoerswijzen worden voorzien.

Daarbij aansluitend worden leveringen buiten de openbare weg gepland. Voor nieuwe projecten is dit mogelijk, voor bestaande winkels wordt geen oplossing voorgesteld.

OPENBARE RUIMTE

Openbare ruimtes

Gezien de verdichting van de wijk vertonen de openbare ruimtes, en vooral dan de recreatieve ruimtes, duidelijk tekortkomingen. Deze ruimtes zijn te klein voor de vooropgestelde dichtheid. De straten kunnen ook niet alle te voorziene functies herbergen (openbaar vervoer, actieve vervoerswijzen, leveringen, gemotoriseerde voertuigen, ...), en ze kunnen evenmin worden gereduceerd tot functionele kanalen; ze moeten ook aangener worden gemaakt om te gebruiken (landschappelijke inrichting, winkelroutes, wandelingen, restaurant- en caféterrassen, ...). Veel van de wegen in de omgeving van het station kunnen al deze behoeften niet combineren en ze kunnen ook niet worden uitgebreid. Dit aspect stelt ook het principe van verdichting sterk ter discussie. De inrichting van de Fonsnylaan is een flagrant voorbeeld: het is onmogelijk om er zelfs maar de functionele behoeften op vlak van mobiliteit te integreren. Het gaat echter om de rechtstreekse toegangsweg naar het station, die aan een grondige herinrichting toe is, in termen van mobiliteit en aantrekkelijkheid.

Prioritair is de herinrichting van de emblematische openbare ruimtes: niet alleen de Europaesplanade maar ook het Bara- en het Grondwetplein.

Het RPA voorziet in de aanleg van verschillende doorgangen om de verbinding tussen de wijken van Anderlecht en het station te verbeteren. Deze doorgangen zijn weliswaar voorbehouden voor de zachte vervoermiddelen (voetgangers, fietsers) maar zijn in de eerste plaats bedoeld voor het verkeer en niet voor ontspanning. Twee van deze 3 doorgangen, in Kuifje en Frankrijk-Bara, zijn overdekte doorgangen van respectievelijk 15 en 20 meter breed, terwijl de 3^e, in Horta-Bara, een 17,5 meter brede rijweg is. Deze laatste is ook afhankelijk van de afbraak/heropbouw van het huidige gebouw, een van de meest recente in de wijk.

Paradoxaal genoeg stelt het RPA de sloop van dit gebouw voor omdat de verbinding die door het vorige BBP was gepland via een doorgang door blok 2, op een mislukking is uitgedraaid, en net datzelfde principe wordt hier voorgesteld via de blokken Kuifje en Frankrijk-Bara. Het RPA biedt geen enkele garantie dat aan de voorwaarden is voldaan om er nu wel een succes van te maken.

De enige extra potentiële ontspanningsruimte is de open ruimte die er in het verlengde van het Hortaplein komt.

Aangezien de projecten voor de inrichting van de openbare ruimte een aanzienlijke impact zullen hebben op de Zuidmarkt (busstation, beplanting van de Europaesplanade, fietsenstalling in de grote quadrilatères, activering van de quadrilatères, enz.) moet rekening worden gehouden met de behoeften van de markt en werk worden gemaakt van een verfijning van de compensaties.

De activering van de quadrilatères met de inplanting van nieuwe functies aan de rand van het Grondwetplein en de Fonsnylaan is zeer positief voor de animatie van de openbare ruimte (ondanks de hierboven aangehaalde technische moeilijkheden). Bovendien zal de ruimte kunnen profiteren van meer dan voldoende zonlicht, wat gunstig is voor de economische ontwikkeling. Toch is het jammer dat deze positieve dynamiek zal worden gebroken door de eindhalte van de TEC-lijnen en andere haltes van het openbaar vervoer, die een bijna doorlopend front zullen vormen tussen het plein en de tegenoverliggende gebouwen, die nauwelijks zullen profiteren van de extra ruimte op straatniveau (0,5 m).

Bij de herinrichting van de openbare ruimte wordt niet voldoende rekening gehouden met de problematiek van de leveringen in het algemeen. Voor vele activiteiten rondom en in het station zijn veel leveringen nodig.

Het zou goed zijn het Hortaplein aan de kant van het station te activeren, door ook aan de kant van het station handelszaken in te richten die open zijn naar het plein.

Groene ruimtes

Hoewel het RPA reeds binnen een zone met een tekort aan groene ruimtes ligt (cfr. het natuurplan van Leefmilieu Brussel) en het een aanzienlijke verdichting van de wijk plant, zijn de in het RPA voorgestelde recreatie- en groene ruimtes volstrekt ontoereikend om aan de behoeften van de huidige en toekomstige bewoners van de wijk te voldoen.

De enige groene ruimte die in het RPA wordt voorgesteld, is de heropwaardering van het bestaande natuurgebied aan de oevers van de Zenne, dat momenteel ontoegankelijk is.

Gezien zijn configuratie tussen de spoorwegzone en de grote bouwvolumes die voor het blok Tweestations zijn gepland, blijft het de facto beperkt tot een wandeling langs de oevers, met daarboven de spoorwegberm - die weliswaar beplant is maar niet bruikbaar is als ontspanningsruimte - en gebouwen met te grote bouwvolumes (50 m tot 60 m, d.w.z. bijna 20 verdiepingen).

Tegelijkertijd voorziet het RPA in de vergroening van de bestaande openbare ruimte door de aanplant van een netwerk van bomen. Het principe is weliswaar zeer interessant, de technische haalbaarheid ervan op de Europaesplanade (aanwezigheid van de ondergrondse tramtunnel, enz.) en de gevolgen ervan voor de organisatie van de Zuidmarkt moeten nog worden aangetoond. Na de aanplant van het bomennetwerk moet

immers niet alleen de uitbouw van de markt mogelijk blijven, er moet ook rekening worden gehouden met het verkeer en met de manoeuvres die nodig zijn om de markt op te stellen. Het houden van de wekelijkse markt bemoeilijkt ongetwijfeld de inrichting van de openbare ruimte in de omgeving van het station. Anderzijds is de markt, na het station zelf, een van de belangrijkste attracties van de wijk, met een bijzonder symbolisch en sociaal belang, zowel op het niveau van de wijk als op het niveau van de gemeente of het gewest.

Bovendien zijn de enige andere aanwinsten van openbare ruimte in de wijk ook zeer hypothetisch (Frankrijklein, aanleg van een rijweg na de afbraak van blok 2, doorgang in het huizenblok Kuifje, enz.) en zal het om sterk verharde en functionele ruimtes gaan, waarvan de aantrekkelijkheid niet meer dan zeer secundair kan zijn. Ze kunnen dus ook niet in aanmerking worden genomen bij de beoordeling van het vergroeningsniveau, zoals het MER lijkt te doen.

Toch wijst het MER erop dat het project zwak scoort op vlak van groene ruimtes, en onder de door het GBP opgelegde drempels zit en ook onder het gewestelijke gemiddelde van 11m²/inwoner aan openbare groene ruimtes. Het is dan ook absoluut noodzakelijk een grote groene ruimte aan te leggen, bovenop het park van de Tweestations, en te zorgen voor de aansluiting daarvan op het gehele terrein.

De voorschriften moeten ook specifieke bepalingen bevatten voor groene ruimtes, de binnenhuizenblokken in stand houden en die een bestemming geven als koer of tuin. Voorts moet ook een doorlaatbaarheidspercentage in acht worden genomen. Groendaken kunnen het gebrek aan open groene ruimtes niet compenseren.

WATERBEHEER

Het terrein, gelegen in een vallei en aan de rand van de Zenne, vangt alle water op uit een groot stroomgebied van Vorst en Sint-Gillis en is opgenomen in het overstromingsgebied. Met de huidige verharding van de bodem en bij hevige neerslag, is het rioleringsnet niet toereikend om overstromingen te voorkomen, ondanks een overstort van de riolen in de Zenne.

Volgens schattingen van het MER zullen de waterbehoefte en de hoeveelheden afvalwater die door het ontwerpplan worden gegenereerd, verdubbelen ten opzichte van de bestaande situatie.

Het ontwerp van RPA laat de kans liggen om de situatie te verbeteren, door het verhogen van de doorlaatbaarheid van het terrein en door een voorbeeldig regenwaterbeheer. Het MER reikt verschillende pistes aan die qua haalbaarheid onrealistisch lijken (synergie van grijs water van woningen/doorspoelen van toiletten van kantoren, oversteek van de perimeter door de Zenne in de open lucht, enz.).

Het MER lijkt niet voldoende rekening te hebben gehouden met de klimaatverandering en met de daarmee gepaard gaande stijging van de frequentie en intensiteit van extreme regenval.

BIODIVERSITEIT

De oevers van de Zenne, die momenteel ontoegankelijk zijn voor het publiek, zijn ongetwijfeld de meest interessante plaats voor de biodiversiteit. Het hoge natuurlijke karakter ervan moet worden beschermd door expliciete voorschriften.

De toename van het aantal groene ruimtes, zoals hierboven vermeld, moet ook bijdragen tot de verbetering van de biodiversiteit op het terrein.

DUURZAAMHEID

De aspecten op vlak van duurzaamheid lijken amper aan bod te komen, afgezien van enkele grote principes die aan het begin van het strategische luik zijn opgenomen.

Het reglementaire luik bevat geen bepaling om de haalbaarheid van de reconversie van de gebouwen te waarborgen. Het RPA gaat zelfs zo ver dat het zijn doelstellingen inzake mixiteit van de bestemmingen baseert op de afbraak/wederopbouw van relatief recente gebouwen, met als gevolg een zeer negatieve ecologische voetafdruk (tonnen extra afval, ontginnen en productie van nieuwe materialen, af- en aanrijden van vrachtwagens, ...) en een gebrek aan ecologische ambitie (in de letterlijke betekenis van het woord).

Met het oog op een economisch en rationeel energiebeheer zou het RPA algemene strategieën en een "koolstof"-studie moeten opleggen.

CONCLUSIE

Hoewel de gemeente volledig achter het concept van 'woonvriendelijk station' staat, vraagt ze zich af of het wel zin heeft de tertiaire ontwikkeling van de wijk voort te zetten op basis van een ontwerp dat geen rekening houdt met de recente ontwikkelingen op vlak van de arbeidsorganisatie en waarvan de binnen de zone voorgestelde buitensporige dichtheid, een rechtstreeks gevolg is.

En hoewel de klimaatuitdagingen al veel langer bekend zijn, hebben de rampen van afgelopen zomer ze nog veel tastbaarder gemaakt en gaat het RPA daar niet ver genoeg in.

Het RPA streeft een langetermijnvisie na maar het is onaanvaardbaar dat in de nabije toekomst enkel werk wordt gemaakt van kantoorprojecten (de projecten staan al in de steigers), terwijl de cruciale elementen voor het welslagen van het woonvriendelijk station, met name het aantrekken van huisvesting en de activering van de belangrijkste openbare ruimtes door de heropwaardering van de quadrilatères, hypothetisch blijven en afhankelijk zijn van oncontroleerbare factoren (de wil van particuliere of parastatale operatoren).

De aanpassing van de openbare ruimtes, en met name van de groene ruimtes, is niet in overeenstemming met de voorgestelde verdichting voor deze reeds verzadigde wijk. Bovendien worden onvoldoende oplossingen voorgesteld om de mobiliteit te verbeteren.

Het RPA moet de ontwikkeling van sociale huisvesting of iets dergelijks (SVK, ...) uitdrukkelijk in zijn regelgevende voorschriften opnemen, zonder afbreuk te doen aan de toepassing van de stedenbouwkundige lasten.

Er wordt onvoldoende rekening gehouden met milieu-uitdagingen en deze zijn niet het resultaat van een globale strategie op wijkniveau.

Afgezien van de projecten die te maken hebben met de herstructurering van de NMBS en de centralisering van haar activiteiten aan de rand van het station, op ruimtes die niet erg geschikt zijn voor huisvesting, moet bij de ontwikkeling van de rest van de wijk in de eerste plaats rekening worden gehouden met de belangen van de bestaande bewoners en de duurzaamheid.