

# ZUIDSTATION

**Oriëntatienota voor de ontwikkeling van de Zuidwijk**

Januari 2012 – update juni 2012



Dit dossier werd opgesteld door het team Territoriale Ontwikkeling van het ATO:

- Yves ROUYET, departementshoofd;
- Claire HEUGHEBAERT, projectleider Zuidwijk;
- Pierre LEMAIRE, projectleider;
- Raphaël MAGIN, projectleider;
- Louise RICHARD, projectleider;
- Cédric VAN MEERBEECK, projectleider.

Eerst en vooral wensen wij alle personen en deelnemers aan de workshops te danken die sterk hebben bijgedragen aan de samenstelling van deze nota.

**Kabinet van de minister-president**

Tom SANDERS

**Kabinet van de minister van Openbare Werken**

Christel STRAETEMANS

**Kabinet van de minister van Stedenbouw**

Thierry MERCKEN

**Kabinet van de staatssecretaris bevoegd voor mobiliteit**

Arnaud VERSTRAETE

**Brussel Stad**

Marie-Pierre MATHY

Éric VANDEBERRE

Nicole VANDERAEGHE

**Gemeente Anderlecht**

Gaëtan GOIDSENHOVEN

Laurent GABELE

Patrice DEMOL

Alain GOSSET

Didier NOLTINCKS

Yvette ZEGE

**Gemeente Sint-Gillis**

Patrick DEBOUVERIE

Olivier PIROTTE

Kamal ADINE

Catherine AVAKIAN

Christophe DE BLIECK

**Gemeente Vorst**

Annie RICHARD

**bMa**

Olivier BASTIN

**BROH-DSV**

Albert GOFFART

Francisco GUILIAN

**BROH-DSP**

Myriam CASSIERS

Monique COPPENS

Sophie KOEKELBERG

Véronique VAUSSE

**BROH-DML**

Sybille VALCKE

**Mobiel Brussel**

Pierre-Jean BERTRAND

Chris CEUSTERMANS

Thao NGUYEN THI PHUONG

Joséphine NTINU

Chantal ROLAND

Ulric SCHOLLAERT

Koen VANDEKERKHOVE

**BIM**

Gaëtan CUARTERO DIAZ

**GOMB**

Myriam DUBOIS

Martine GOSSUIN

**ATRIUM**

Amandine BILLON

**MIVB**

Dominique JUNNE

Jean Michel MARY

Amandine STEVEN

Jean-Claude de WILDE d'ESTMAEL

**NMBS Holding**

Serge DEVEU

Philippe ROSSEELS

**EuroImmoStar-Eurostation**

Salvatore BONO

Thierry DE LIMBURG STIRUM

Wim MICHIELS

Léo PARDON

Pascal SALMON

Daphné WOUTERS

**INFRABEL**

Patrick FRENAY

Lucia VAN LAER

Jan VAN NEROM

Jan UITERSPROT

**ATENOR**

Didier LERINCKX

Stéphan SONNEVILLE

**Charve (concessiehouder Zuidmarkt)**

M. TRUDON DES ORMES

**IEB**

Gwenaël BREES

Claire SCOHIER

**Cimatics**

Muriel CLAES

Nicolas WIERINCK

**Arsis / Space syntax**

Guido STEGEN

**BUUR**

Jens AERTS

**COOPARCH-RU**

Jean De SALLE (onafhankelijk)

Christian FRISQUE

Mati PARYSKI

**Construct Eco**

Jean-Paul WOUTERS

**Espaces Mobilités**

Laure VANDENBOSSCHE

**MSA**

Benoît MORITZ

**SUEDE 36**

Christophe MERCIER

**SUM**

Livia de BETHUNE

Patrick MOYERSOEN

Charlotte NOËL

**Transurb**

Thierry DUQUENNE



*Afbeelding 1: Deelnemers aan de workshop van 21 november 2011*

*'In de omgeving van het Zuidstation*

*(...)*

*De aarzeling behoort niet alleen toe aan de paar passanten die weinig vertrouwd zijn met de omgeving. Grijszige buurt, kunstmatige verlichting, een wirwar van gangen langs handelszaken. Fastfoodrestaurants van allerlei slag vestigen zich in Brussel. (...) Brussel is moeilijk te begrijpen zeggen de inwoners, te beginnen met dit station en vervolgens het netwerk van trams en bussen. (...) De recente herinrichting van het Zuidstation en zijn omgeving versterkt de indruk van een stedelijk niemandsland gevangen in een moderne logica rijmend op rationaliteit en uniformiteit. De Zuidmarkt, een van de grootste in Europa, neemt op zondagochtend bezit van het plein en omliggende trottoirs. Diverse kraampjes met fruit, exotische groenten, kruiden, hoeveproducten, kledij, en de geur van warme wafels of frieten geven opnieuw leven aan de periferie van het station en trekken ten aanval tegen de Hallepoort. Elke zondag installeren en verspreiden zich 400 handelaars over de gemeenten Anderlecht en Sint-Gillis. Het geroezemoes van stemmen, de mengeling van culturen, je vindt er alle gemeenschappen van Brussel.*

*Op deze weekdag vind je er niets van terug. (...) De wachtende op het perron kijkt verloren naar de kilheid van zijn omgeving. Op het dak van een nabijgelegen gebouw staan de lachende gezichten van Kuifje en Bobbie bevroren.'*

Uitreksel uit *Bruxelles Itinéraires* van François Schuiten en Christine Close, Lonely Planet, uitgave Casterman, februari 2010

## INHOUDSOPGAVE

<b>1</b>	<b>DIAGNOSE</b>	<b>17</b>
1.1	stedelijke en functionele morfologie	17
1.1.1	Geschiedenis	17
1.1.2	Lezing van het stadsweefsel in de observatieperimeter	44
1.1.3	Lezing van het stadsweefsel in de operationele perimenter	53
1.1.4	De openbare ruimte in de observatieperimeter	59
1.2	het station	70
1.3	de omgeving van het station: een essentieel element voor het imago van brussel?	74
1.4	het beheer en het onderhoud van de intermodale pool en de omgeving van het station	75
1.5	MobilitEIT	77
1.5.1	Plaats van het Zuidstation op internationale schaal	77
1.5.2	Plaats van het Zuidstation op nationale schaal	78
1.5.3	Plaats van het Zuidstation op grootstedelijke schaal	80
1.5.4	Plaats van het Zuidstation op regionale schaal	82
1.6	sociaaleconomische situatie en huisvesting	100
1.6.1	Sterke bevolkingsgroei	100
1.6.2	Dichtbevolkte wijken	101
1.6.3	Oververtegenwoordiging van kinderen en jonge volwassenen	102
1.6.4	Bevolking met kinderen	103
1.6.5	Minder aantrekkelijke wijken	105
1.6.6	Hoge werkloosheid, vooral bij jongeren	105
1.6.7	Lage inkomens	107
1.6.8	Laag opleidingsniveau	109
1.6.9	Conclusies betreffende de bevolking	110
1.6.10	Oververtegenwoordiging van huurders	112
1.6.11	Kleine woningen	112
1.6.12	Aandeel sociale woningen	113
1.6.13	Comfort van de woningen	114
1.6.14	Staat van de gebouwen	115
1.6.15	Woningmarkt	116
1.6.16	Architecturale waarde van de gebouwen	118
1.7	Voorzieningen	123
1.7.1	Onderwijs- en opleidingsvoorzieningen	123
1.7.2	Kinderopvangvoorzieningen	123
1.7.3	Culturele voorzieningen	124
1.7.4	Hulpvoorzieningen voor daklozen en kansarmen	124
1.7.5	Geïdentificeerde behoeften aan voorzieningen	125
1.7.6	Zuidkermis	126
1.8	ECONOMISCHE DYNAMIEK	127
1.8.1	Verdeling van de activiteiten	127
1.8.2	De hotelsector	131
1.8.3	Handel en horeca	131
1.8.4	Opkomst van een creatieve en culturele pool	135
1.8.5	Tertiaire sector	135
1.9	Inzet van de diagnose	141
1.9.1	Station en intermodale pool	141
1.9.2	Stationsbuurt en omringende wijken	142
<b>2</b>	<b>STRATEGISCH, REGELGEVEND EN OPERATIONEEL KADER</b>	<b>146</b>

2.1	HET SECTORPLAN VAN 1979: BEHOUD VAN DE HISTORISCHE BESTEMMING VAN WIJKEN.....	147
2.2	ONTWIKKELINGSSCHEMA VOOR DE OMGEVING VAN HET ZUIDSTATION (1991): Afstemming op de KOMST VAN DE hst IN DE WIJK.....	148
2.2.1	De voorstellen van het Ontwikkelingsschema .....	148
2.2.2	De uitvoering van het ontwikkelingsschema voor de omgeving van het zuidstation .....	151
2.2.3	De omzetting van het ontwikkelingsschema d.m.v. BBP's van 1993 tot 1999.....	152
2.3	Het gewop van 1995: bevestiging van de tertiaire bestemming van de zuidwijk.....	154
2.4	Het GBP (2001) .....	155
2.5	Het gewop van 2002: de PGB ZUID wordt heFboomgebied .....	158
2.6	DE zuidwijk in de DOCUMENTEN VOOR gemeentelijke strategische planning.....	161
2.7	DE gewestelijke stedenbouwkundige verordening (GSV) .....	161
2.7.1	Parkeren buiten de openbare weg.....	161
2.7.2	Bouwprofielen .....	161
2.8	Het plan voor de internationale ontwikkeling (PIO): de wijk van het zuidstation wordt ingekleurd als strategische ontwikkelingspool.....	162
2.9	Masterplan van het zuidstation .....	162
2.9.1	Organisatie van de sturing van het Masterplan: het samenwerkingsakkoord.....	162
2.9.2	Stedenbouwkundige studie van het station Brussel-Zuid in wijkcontext .....	166
<b>3</b>	<b>UITGEWERKTE PROJECTEN .....</b>	<b>171</b>
3.1	PROJECTEN VOOR DE REORGANISATIE VAN DE MOBILITEIT .....	171
3.1.1	Verkeersschema van Arsis.....	171
3.1.2	Mobiliteitsvoorstel van EuroImmoStar .....	174
3.1.3	Project voor de geleidelijke overgang van het premetronet in het metronet .....	212
3.1.4	Project voor een ondergrondse tram onder de Fonsnylaan .....	215
3.1.5	Project voor een tramstrook in de De Fiennesstraat .....	223
3.2	projecten voor de herinrichting van het station en zijn omgeving .....	228
3.2.1	Herinrichting van het station en zijn omgeving .....	228
3.2.2	Project voor de inrichting van de Stalingradlaan - Stad Brussel.....	239
3.3	Vastgoedprojecten .....	241
3.3.1	Project 'Victor' .....	243
3.3.2	Projecten van de gebouwen 'Fonsny' en 'V' .....	249
3.3.3	Project van woningen in het stratenblok Frankrijk – Bara .....	259
3.3.4	Projecten en dichtheden .....	265
3.3.5	Dichtheden en afmetingen.....	267
3.3.6	Bakens .....	271
3.3.7	Nieuwe torens in de wijk? .....	272
3.3.8	Afstemming van de projecten op de kenmerken van de vastgoedmarkt .....	276
<b>4</b>	<b>AANBEVELINGEN .....</b>	<b>280</b>
4.1	DEFINITIE VAN EEN STEDENBOUWKUNDIG PLAN VOOR DE ZUIDWIJK .....	281
4.1.1	Een operationeel hulpmiddel: het 'richtschema' .....	322
4.1.2	Definitie van een voorzieningenprogramma.....	326
4.1.3	Reorganisatie van de mobiliteit in de omgeving van het station .....	327
4.1.4	Ontwerp van de openbare ruimte .....	329
4.2	Uitvoering van het stedelijke project .....	333
4.2.1	Aansturing .....	333
4.2.2	Aandachtspunten voor overleg en acceptatie van een stedelijk project .....	339
4.2.3	Middelen .....	344
4.2.4	Gelijkwaardige financiering van stedelijke ontwikkeling .....	344
4.2.5	Fasering .....	345
4.3	BEHEER VAN HET TERREIN: DE GEBRUIKER IN HET MIDDELPUNT .....	346





## INLEIDING

De minister-president van het Brussel Hoofdstedelijk Gewest heeft het ATO per brief van 20 juli 2011 de opdracht toegewezen een oriëntatienota over de ontwikkeling van de Zuidwijk op te stellen.

De belangrijkste doelstellingen van deze opdracht zijn de volgende:

- analyse van de bestaande situatie van de wijk;
- analyse van de behoeften van de wijk zoals geformuleerd in de doelstellingen van het PIO en de gegevens met betrekking tot verwachte bevolkingsexplosie;
- synthese van de lopende onderzoeken en een compilatie van de bestaande projecten;
- evaluatie van de mogelijke impact van deze projecten op de wijk.

Deze nota helpt de regering een standpunt in te nemen over de belangrijkste oriëntaties die nodig zijn voor een samenhangende ontwikkeling, die inspeelt op de lokale en regionale belangen van deze wijk.

Hiertoe heeft het ATO een groot aantal actoren (overheden, verenigingen, studieburelen) en projectleiders in deze zone ontmoet. Er werden drie workshops georganiseerd met betrekking tot stedenbouw, architectuur en mobiliteit. De doelstellingen van deze workshops waren dubbel:

- informatie vergaren en delen;
- aanbevelingen bekrachtigen en delen.

De onderzochte perimeter is opzettelijk breed genomen om de verhoudingen tussen het station en de omliggende wijken goed te kunnen evalueren en om het ontwikkelingspotentieel te kunnen bepalen.

## WERKMETHODE

### Informatiebronnen

Deze oriëntatienota werd opgesteld door het ATO-team op basis van volgende elementen:

- Terreinbezoeken;
- Ontmoetingen met projectleiders;
- Ontmoetingen met de verschillende actoren en betrokkenen van de zone (zie de lijst van contactpersonen hierboven);
- Analyse van de documentatie en bestaande literatuur (zoals het 'Ontwikkelingsschema van de nabije omgeving van het Zuidstation' uit 1991 en de 'Stedenbouwkundige studie van het Zuidstation in relatie met de wijken' uit 2008);
- Organisatie van drie thematische workshops: met stedenbouwkundigen die betrokken zijn bij projecten in de zone over thema's rond stadsprojecten/openbare ruimte en architecturale projecten, met actoren die betrokken zijn bij mobiliteit. Deze workshops hadden als doel informatie te vergaren en te delen en aanbevelingen te bekrachtigen en te delen.
- Beroep op twee expertises: vastgoedsector met DTZ en mobiliteit met Constuct-Eco (J-P Wouters).

## **Opmerking**

Om redenen van tijd heeft het ATO ervoor gekozen om de vraagstukken rond de ontubbeling van de Noord-Zuidverbinding die de NMBS opwerpt niet te behandelen. Hoewel er hierdoor grote onzekerheden blijven wegen op de ontwikkeling van de Zuidwijk, kan dit dossier in het kader van deze nota niet worden opgelost. De verschillende technische oplossingen voor deze ontubbeling zullen echter een grote onzekerheid blijven voor de ontwikkeling van de projecten in de wijk, specifiek voor de projecten van de NMBS.

Het is de taak van de federale overheid om een technische oplossing, een budget en een agenda voor te stellen. Op basis van de uitgevoerde en bekrachtigde keuzen zullen het stadsproject van de Zuidwijk en de afgeleiden daarvan aangepast moeten worden.

## **Moeilijkheden**

De voornaamste moeilijkheid van dit dossier vloeit voort uit het bestaan van de zeer verschillende visies bij de actoren die betrokken zijn bij de ontwikkeling van de wijk. Zelfs binnen een zelfde structuur hebben de technici soms tegengestelde visies. Er is geen uniek standpunt van de structuur. Deze situatie is bijzonder sterk aanwezig binnen de NMBS en haar verschillende afdelingen. Ook tussen technici en politici lopen de standpunten erg uiteen.

Bij de uitwerking van de nota was de grootste moeilijkheid dat de NMBS belangrijke informatie over zijn projecten die al sinds de maand augustus werd gevraagd niet verstrekke: vereisten, programma's, plannings, toewijzingen, functionele schema's, enzovoort.

De gesprekspartner van het ATO binnen de NMBS was EuroImmoStar-Eurostation. Aanvankelijk ging deze structuur akkoord om de gevraagde documentatie te bezorgen op voorwaarde dat een vertrouwelijkheidsclausule werd ondertekend.

Maar in tweede instantie kwam EuroImmoStar-Eurostation hierop terug. Ze kregen geen toelating om de gevraagde informatie te verstrekken en namen niet deel aan de eerste twee georganiseerde workshops. Ze presenteerden dus niet hun projecten aan de deelnemers aan de workshops, zoals hen was gevraagd te doen. In hun plaats heeft het ATO die projecten gepresenteerd. Ze namen wel deel aan de laatste workshop over mobiliteit.

Daardoor is de informatie over de vastgoedprojecten van de NMBS grotendeels gebaseerd op elementen die werden gepresenteerd tijdens de bijeenkomsten van de stuurgroepen over het Zuidstation, die ons werden verstrekt door het kabinet van de minister-president.

## **Realisatie van de nota**

Deze nota werd gerealiseerd gedurende een periode van 5 maanden tussen juli en december 2011 op basis van de beschikbare documenten. Alleen de 'stedenbouwkundige studie van het station Brussel-Zuid in de context van de wijken' die het studiebureau Arsis in 2008 uitwerkte voor EuroImmoStar-Eurostation biedt een globale en recente analyse van de ruimtelijke structuur van de wijken rond het station en doet voorstellen voor ingrepen in de stedenbouw. In dat opzicht vormt deze studie het referentiedocument voor de realisatie van deze nota.

Om een breder standpunt te formuleren over de beschrijving en de aanbevelingen voor een georganiseerde ontwikkeling van de wijk organiseerde het ATO thematische workshops, waarvan de eerste twee met stedenbouwkundigen met een grondige kennis over de stationswijken, namelijk de auteurs van de wijkcontracten Rouppe, Fontainas, kanaal-Zuid, Sint-Antonius, het GemOP van Anderlecht, het BBP van Biestebroeck, het 'Ontwikkelingsschema voor de omgeving van de Zuidwijk' uit 1991 en de 'stedenbouwkundige studie van het station Brussel-Zuid in de context van de wijken', die in 2008 werd uitgevoerd voor EuroImmoStar-Eurostation. Bij de derde workshop bestonden de aanwezigen uit de bestuurders die bevoegd zijn voor dit onderwerp, evenals EuroImmoStar-Eurostation.

## **Opbouw van het rapport**

Het rapport bestaat uit een korte diagnose van het gebied, een identificatie van de grootste uitdagingen, een analyse van het strategische, wetgevende en operationele kader, een analyse van de lopende projecten en aanbevelingen voor het vervolg van de ontwikkeling van de Zuidwijk.

## **Onderzoekspereimeters**

Om de stationswijk en de relaties van de wijk met de dichte en verder afgelegen omgeving te onderzoeken, werden twee onderzoekspereimeters bepaald:

- een brede observatiezone waarin de relaties tussen het station en de omliggende wijken kunnen worden onderzocht;
- een beperktere operationele perimeteer rond het station waarin de relaties tussen het station en de onmiddellijke omgeving kunnen worden onderzocht. In deze perimeteer liggen ook de grote vastgoedprojecten die momenteel in ontwikkeling zijn.

Ook de grootstedelijke en internationale impact van met name het GEN- en het HST-project werden besproken in de hoofdstukken over vastgoed en mobiliteit.

## **Observatieperimeteer**

Het observatiegebied bedraagt ongeveer 502 hectare en ligt tussen de huidige of toekomstige gewestelijke polen, namelijk de perimeteer van het toekomstige BBP Biestebroeck, het terrein van de Slachthuizen, de Ninoofsepoort, de pool Rouppe/Fontainas, het Louizaplein, de Hallepoort, de bareel van Sint-Gillis en het Wiels. In het noordwesten wordt het gebied afgegrensd door het kanaal. Het correspondeert grotendeels met de vallei van de Zenne en de helling in het oosten.

Het gebied correspondeert met 10 wijken zoals die zijn afgebakend in het kader van de Wijkmonitoring<sup>1</sup>, die allemaal in de arme sikkel van Brussel liggen, namelijk Kuregem in zijn geheel, de wijk van het Zuidstation, de wijken die men 'Laag-Vorst' en 'Laag-Sint-Gillis' noemt (Bosnië en Hallepoort) en de wijken Anneessens, Stalingrad en de Marollen.

Het gebied ligt op vijf gemeenten: Anderlecht, Bruxelles-Stad, Vorst, Sint-Jans-Molenbeek (minimaal) en Sint-Gillis.

Het Zuidstation ligt in het midden van deze wijken, die aan weerszijden van de spoorweg liggen. Die kan een belangrijke stedelijke barrière vormen.

Het station biedt de gelegenheid tot een stedelijke ontwikkeling in relatie tot de grote ontwikkelingspolen in de buurt, namelijk: het kanaal met Biestebroeck en de Slachthuizen, de wijk rond Wiels met het GGB Van Volxem en het centrum.

De perimeter heeft een groot aantal structurele elementen:

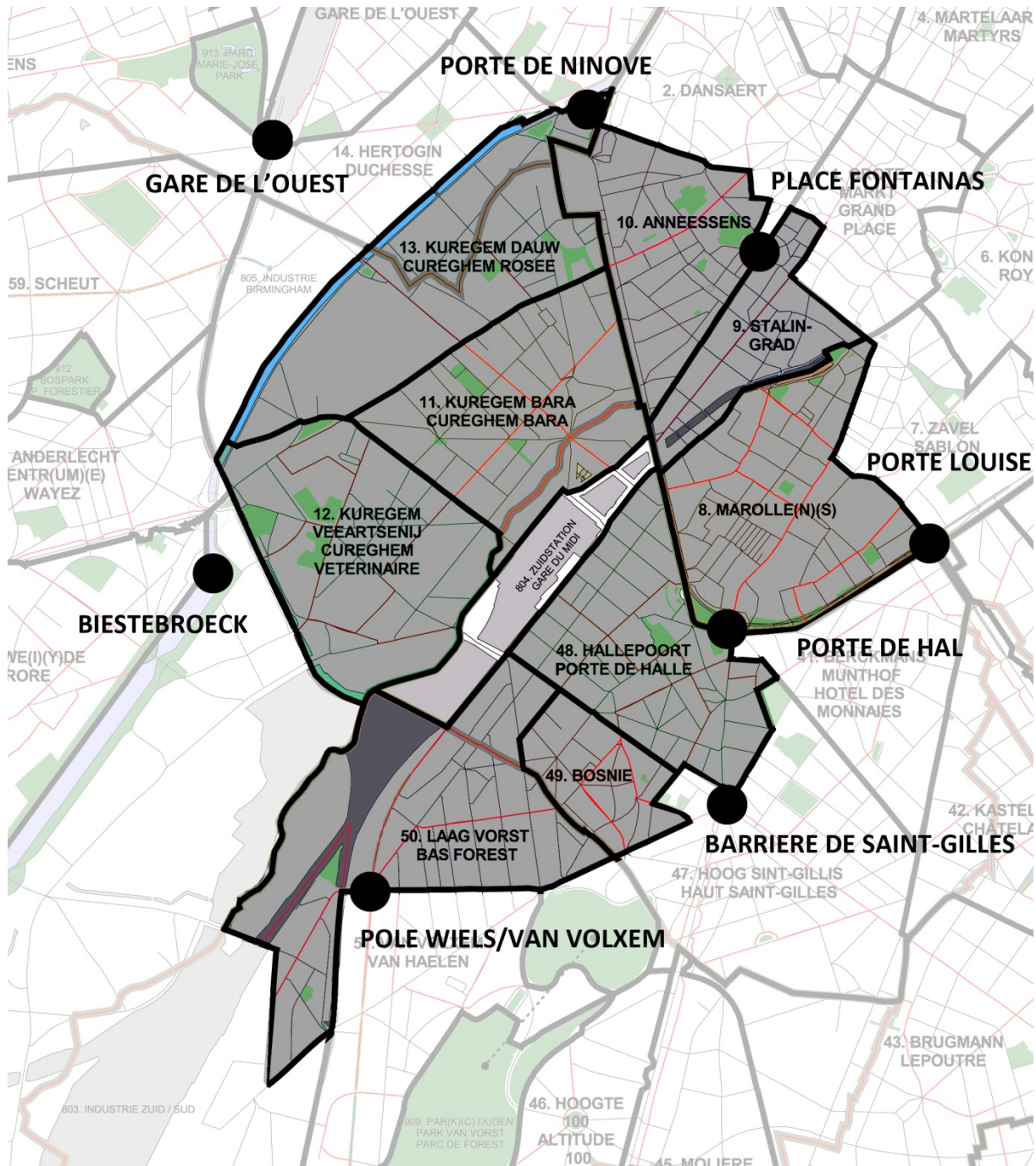
- de negentiende-eeuwse stedenbouw heeft de ruimte georganiseerd met talloze markeerpunten en brede rechtlijnige assen die deze stedelijke 'markers' naar voren kunnen brengen (de Herzieningslaan met de Veeartsenijschool, de Jamarlaan met het gemeentehuis, de Fonsnylaan die in het perspectief van het gemeentehuis ligt, enz.)
- infrastructuur die het landschap sterk markeert en een barrière vormt: de spoorweg, het kanaal en de kleine ring.

De perimeter heeft ook belangrijker markeerpunten op regionale schaal:

- de Zuidtoren (niet het station...);
- de Hallepoort;
- het Wiels;
- enz.

---

<sup>1</sup> De wijkmonitoring (BISA – ATO) verdeelt het Brussels Gewest in 145 wijken die een coherente stedelijke observatie-eenheid vormen en overeenstemmen met een verzameling van statistische sectoren. Op deze schaal is dus kwantitatieve informatie beschikbaar.

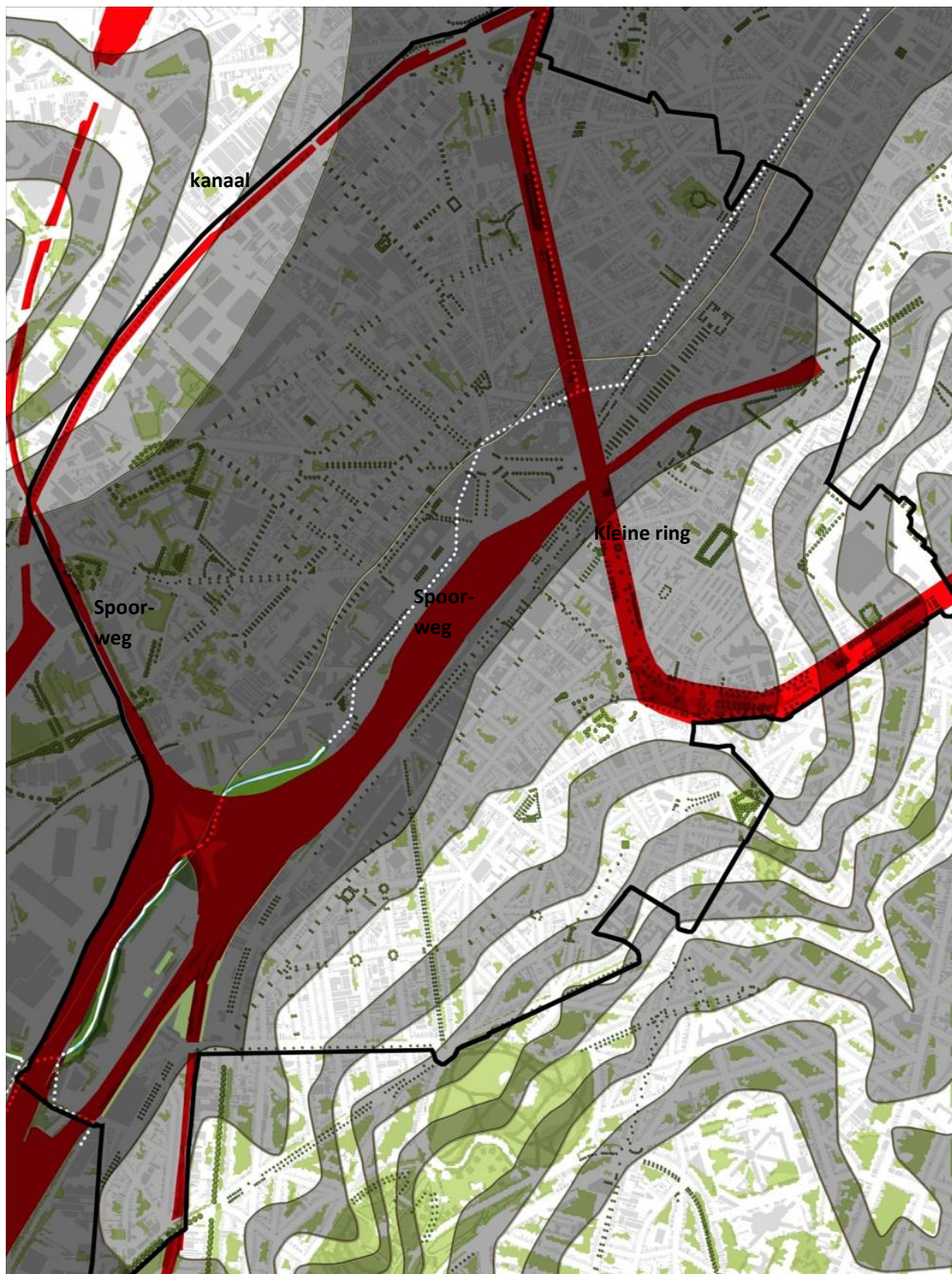


Kaart 1: De wijken van de observatieperimeter

Bron: ATO



*Kaart 2: Afstand van de verschillende polen tot het Zuidstation  
Bron: ATO, achtergrond Google maps*



*Kaart 3: Kaart van de structurele elementen in het landschap*

*Bron: ATO, 2011.*

*De observatieperimeter ligt grotendeels op het vlakke terrein dat wordt gevormd door de bodem van de Zennevallei en de eerste paar meter van de oostelijke helling*

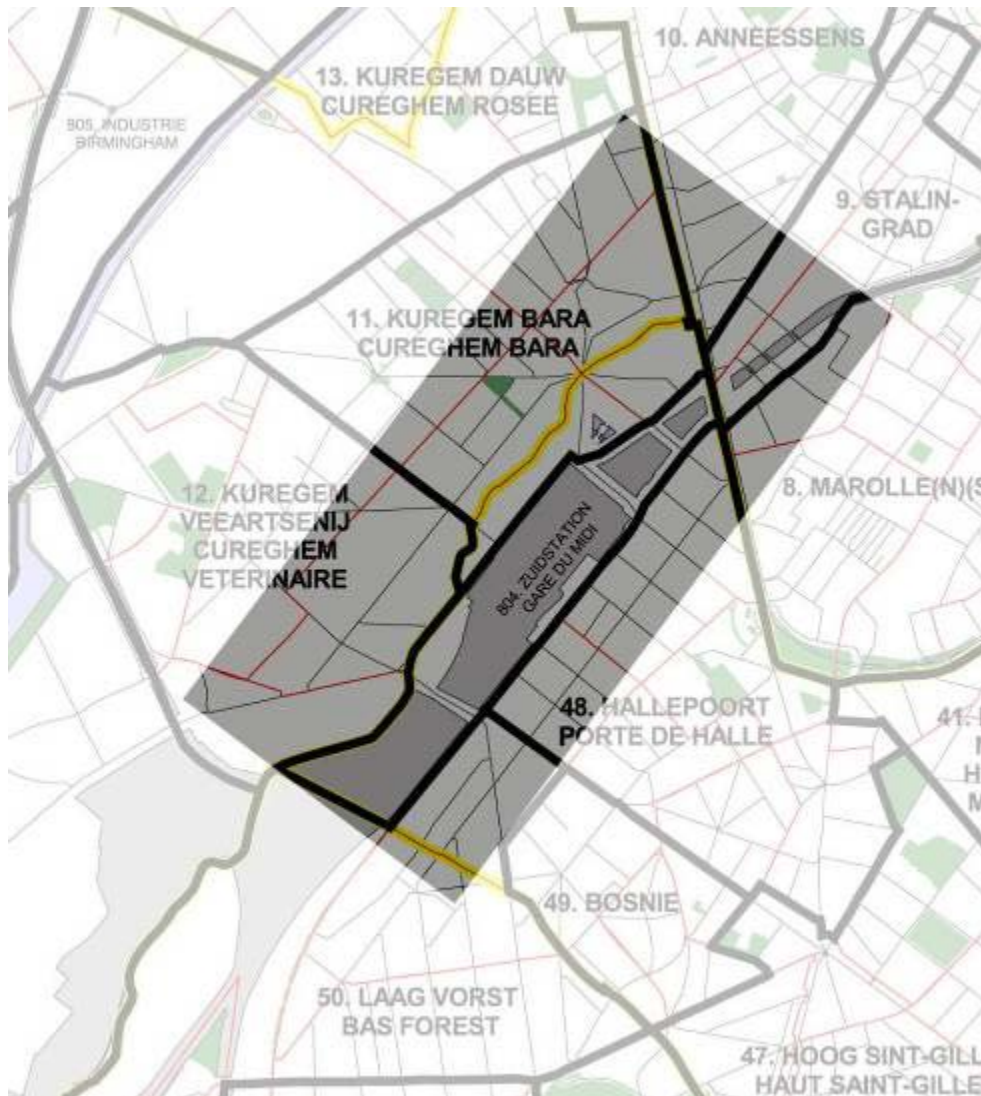
### Operationele perimeter

De operationele perimeter beslaat ongeveer 150 ha aan weerszijden van de spoorweg en omgrent de stratenblokken die in de buurt van het station liggen.

De perimeter bestaat uit:

- de stratenblokken vlak bij het station die alle stedelijke transformaties van de aanpassingen aan het station hebben ondergaan;
- de eerste stratenblokken van de traditionele wijken rond het station die niet zijn getroffen door de recente transformaties.

De perimeter ligt verspreid over het grondgebied van de gemeenten Anderlecht, Brussel-Stad, Vorst (minimaal) en Sint-Gillis.



Kaart 4: Operationele perimeter

Bron: ATO.

De operationele perimeter is een rechthoek van 830 m breed en 1800 m lang. De gemeentegrenzen zijn aangegeven in het geel



# 1 DIAGNOSE

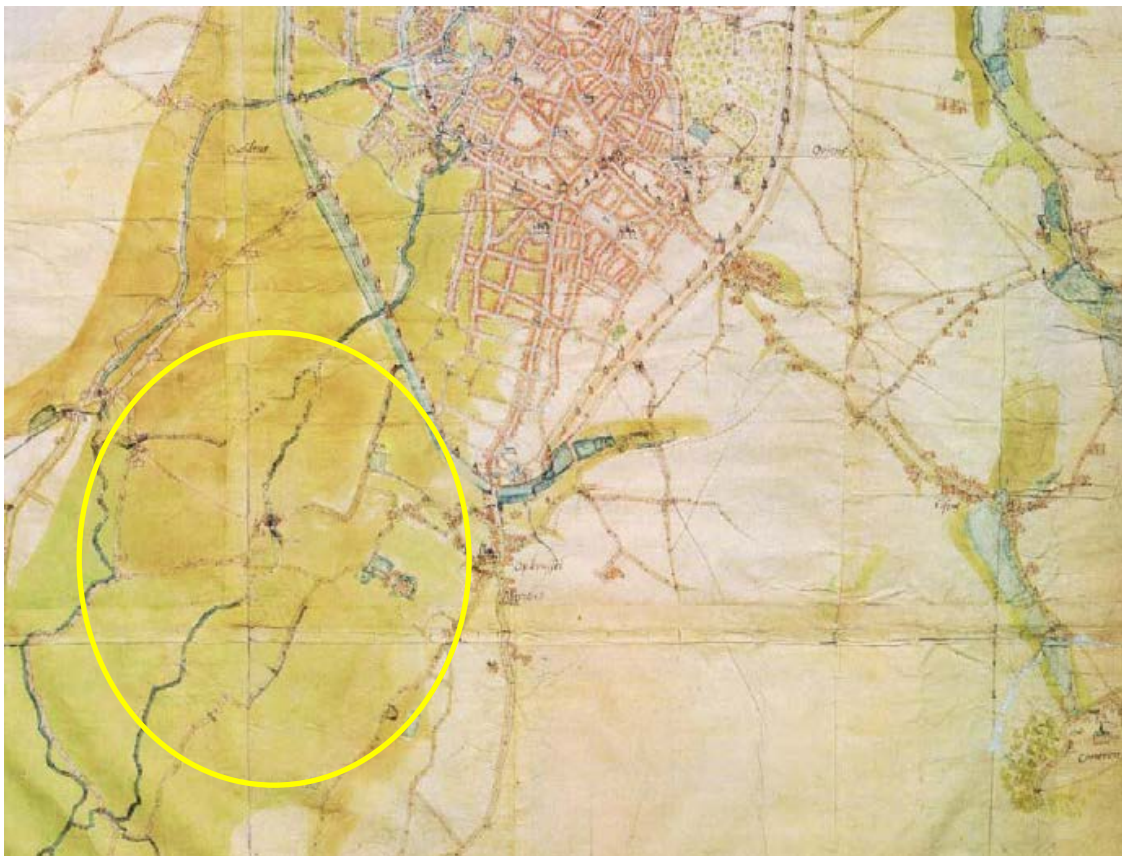
## 1.1 STEDELIJKE EN FUNCTIONELE MORFOLOGIE

---

### 1.1.1 GESCHIEDENIS

#### 16-17<sup>E</sup> EEUW: EEN LANDELIJK GEBIED

De wijken van de observatieperimeter liggen hoofdzakelijk in de Zennevallei. Omdat ze grotendeels in drassig gebied lagen, werden ze pas laat verstedelijkt, nadat ze eerst hadden gediend als landbouw- en veeteeltgebied voor de bevoorrading van de stad.



Kaart 5: Manuscriptkaart van Jacob Van Deventer, 1555

Bron: © BRA, Kabinet manuscripten

*Op de kaart van Deventer van midden 16e eeuw is de vallei van de Zenne in het lichtgroen aangegeven. Men ziet duidelijk de loop van de Zenne en de aftakkingen, waardoor wat nu de wijk Kuregem is een vochtig gebied is. De stad ligt nog binnen de stadsmuur van de 14e eeuw. De kern van Sint-Gillis is al te zien buiten die muur.*

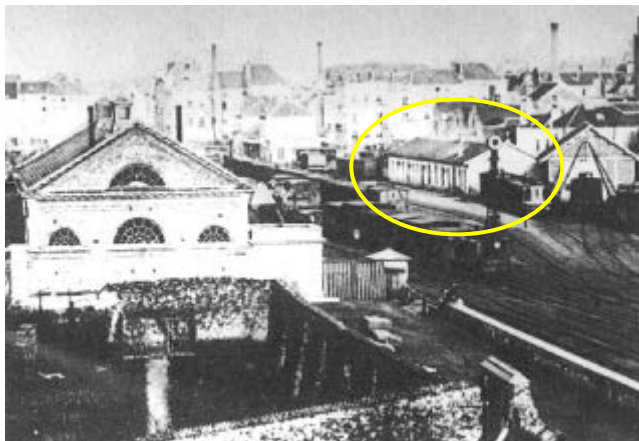
## 19E EEUW: DE STAD BREIDT ZICH UIT BUITEN DE VIJFHOEK, ONTSTAAN VAN DE WIJKEN ROND HET STATION EN INDUSTRIALISERING VAN KUREGEM

In de 19e eeuw zal de groei van de stad als gevolg van het nieuwe statuut als hoofdstad van Brussel en als gevolg van de industrialisering deze wijken radicaal transformeren. Daarbij zijn twee bepalende elementen:

- de aanleg van het kanaal tussen Brussel en Charleroi, voltooid in 1832, dat de verbinding legt met de bedrijvigheid en kolenmijnen in Henegouwen en dat sterk zal bijdragen tot de industriële ontwikkeling van Brussel en Kuregem in het bijzonder;
- de aanleg van de spoorweg langs het kanaal in de vlakste zones van de stad.

### Bogaardenstation (1840)

Het eerste station op de lijn Brussel-Bergen, het Bogaardenstation, wordt in 1840 gebouwd in het centrum, op 400 meter van de Grote Markt. Het station ligt op de plaats van het voormalige Bogaardenklooster op het huidige Rouppeplein en heeft zes sporen. Het was het eindpunt van de treinen afkomstig uit Bergen, Charleroi en La Louvière. Al snel was het station te klein en de industriële ontwikkeling van de 19e eeuw gaf aanleiding tot de wens om het station uit het centrum van Brussel weg te halen. Bij de afbraak in 1864 werd de wijk gesaneerd, omdat die geregeld te kampen had met overstromingen van de Zenne. Op de plaats van de sporen kwam een majestueuze laan: de Zuiddreef (nu de Stalingradlaan)<sup>2</sup>.

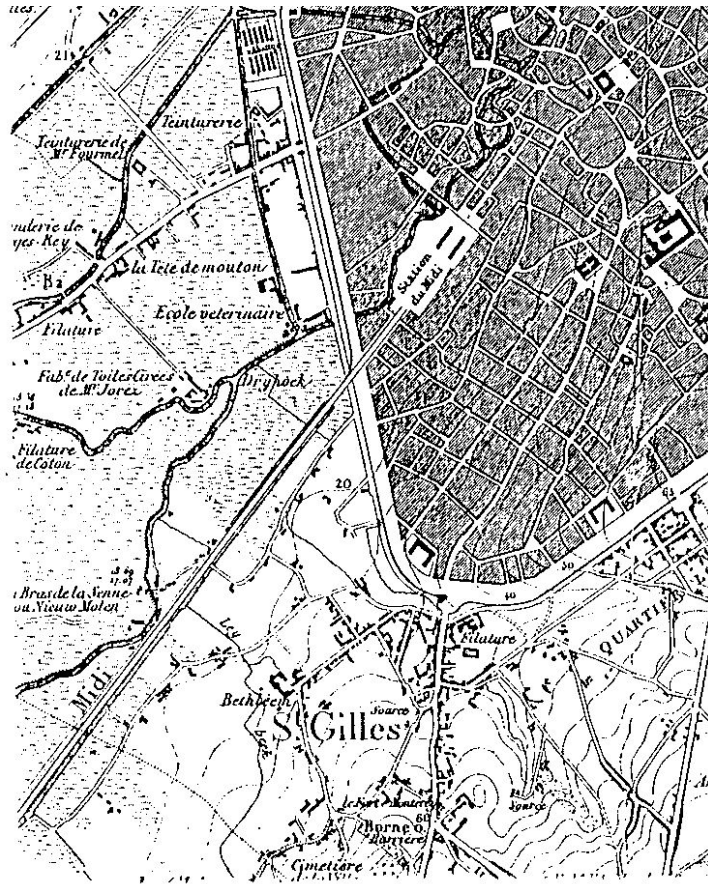


Illustratie 2: Bogaardenstation in 1845

Bron: MEYFROID C. Etude: La ZUIDSTATION à Bruxelles (1840-1952) Un enjeu urbanistique et économique (beelden uit de collectie van de NMBS)

De gebouwen van het Bogaardenstation zijn bescheiden. Illustratie links: achteraan het station en het Rouppeplein, vooraan links de Zenne

<sup>2</sup> MEYFROID C. Etude: La Gare de Midi à Bruxelles (1840-1952) Un enjeu urbanistique et économique, 2004, 18 p.



Kaart 6: Plattegrond van Brussel en zijn randgemeenten door Vandermaelen (1858)

Bron: IGN

De lijn van 'de spoorweg uit Henegouwen' wordt vanaf 1840 aangelegd in de vallei en dringt door in de stad. Het Bogaardenstation ligt rechts van het huidige Rouppeplein

Het station wordt al heel snel te klein en wordt als 'Zuidstation' verplaatst naar Sint-Gillis. De verplaatsing leidt tot radicale stedelijke transformaties volgens een totaalplan dat wordt geleid door inspecteur-opzichter Victor Besme ('Algemeen plan voor de uitbreiding en verfraaiing van de Brusselse agglomeratie', 1862). Enkele privébedrijven zullen meewerken aan de inrichting van het gebied, die lucratief blijkt te zijn: de Compagnie immobilière de Belgique (die de Argonnestraat en de Clemenceaulaan zal aanleggen), de Société immobilière du Midi en de Société immobilière de Cureghem<sup>3</sup>.

<sup>3</sup> MEYFROID C. Etude: *La ZUIDSTATION à Bruxelles (1840-1952) Un enjeu urbanistique et économique*, 2004, 18 p

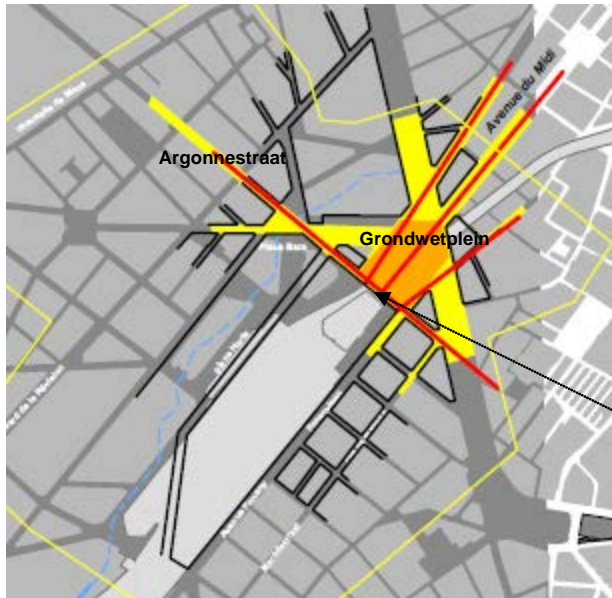


*Kaart 7: Fragment van de plankaart van Victor Besme (circa 1865)*

*Victor Besme plant rond het nieuwe Zuidstation een weefsel van parallellen en loodrechte straten op de spoorlijnen, waardoor de stratenblokken afgebakend worden. Aan de kant van Sint-Gillis zijn de vierkante blokken ongeveer 90 meter lang.*

### Het station van Auguste Payen (1864-1869)

Het Zuidstation wordt gebouwd met een groot plein, het Grondwetplein, dat fungeert als voorplein van het station en toegang tot de stad. Het eclectische en monumentale ontwerp van architect Auguste Payen heeft een duidelijke functie als toegangspoort tot de stad in nauwe relatie tot het grote voorplein dat de monumentaliteit van het station benadrukt. Het station maakt daadwerkelijk deel uit van het stadsweefsel en is duidelijk te zien vanaf de Zuiddreef (nu de Stalingradlaan). De vooruitstekende portiek zorgde ervoor dat de ingang van het gebouw al te zien was vanaf de uiteinden van de Argonnestraat.



*De kaart toont hoe de nieuwe stedelijke structuur op de bestaande structuur wordt gelegd voor de realisatie van het station van Auguste Payen.*

*Het station maakt daadwerkelijk deel uit van het stadsweefsel dankzij de aanleg van het Grondwetplein, dat het station verbindt met het stadscentrum. De verbinding met de wijken van Sint-Gillis en Anderlecht wordt gewaarborgd door de aanleg van de Argonnestraat.*

ingang van  
het station

*Kaart 8: Het station van Auguste Payen, een station dat aansluit op het stadsweefsel*

*Bron: Arsis. Stedenbouwkundige studie van het station Brussel-Zuid in de context van de wijken – Deel 1 Analyse van de bestaande situatie, 2008*



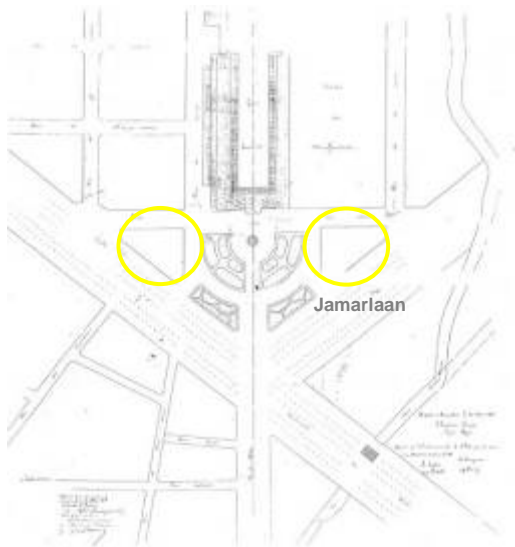
*Illustratie 3: Zicht op het Zuidstation van Auguste Payen*

*Bron: [www.irismonument.be](http://www.irismonument.be), Collectie ansichtkaarten van Dexia Bank, s.d.*

*Het Zuidstation wordt gebouwd op de plaats van het huidige Grondwetplein in 1864. Het bestaat uit drie gebouwen in een U-vorm, rond een metalen hal die de sporen overkoepelt. De hoofdgevel wordt onderbroken door een monumentale portiek in de vorm van een Romeinse triomfboog die wordt gedomineerd door een gevleugeld vierspan dat de snelheid van de communicatiemiddelen benadrukt.*

### Transformatie van de wijken

Het tracé van het Grondwetplein gaat gepaard met de aanleg van de Jamarlaan en een wijk in dambordpatroon aan de kant van Sint-Gillis. Deze wijk is bestemd voor ambachtslieden (zoals blijkt uit de nog aanwezige koetspoorten die toegang verleenden tot de werkplaatsen die aan de binnenkant van de stratenblokken lagen) en voor huisvesting (werklieden en kleine renteniers). De Fonsnylaan wordt aangelegd in het perspectief van de spits van het gemeentehuis.



Auguste Payen ontwerpt het station en het voorplein, maar stelt ook de aanleg van de Jamarlaan voor. Dit voorstel wordt bij KB aangenomen op 17 mei 1864. De laan moet worden verlengd op het grondgebied van Anderlecht, maar door een gebrek aan middelen stopt de laan op het grondgebied van Sint-Gillis, waardoor de naam van 'valse' laan ontstaat. Het voorplein van het station wordt afgebakend door twee stratenblokken in driehoekige vorm, die vandaag nog bestaan.

*Illustratie 4: Het plan van Auguste Payen dat de opening van de 'valse' Jamarlaan decreeteert, wordt op 17 mei 1864 per koninklijk besluit aangenomen*

*Bron: J. de Salle, Ch. Frisque voor MBHG. Ontwikkelingsschema voor de omgeving van het Zuidstation – Fase 2 Definitie van de operatie, verzameling van gegevens, synthese van bestaande gegevens, maart 1990*

Vanaf de tweede helft van de 19e eeuw ontstaat in het kielzog van de spoorwegen rond de Vorst- en Zuidstation (in 1851 geopend op de lijn Brussel-Tubeke) en het goederenstation Klein Eiland (1910) aan de kant van Vorst een grote industriële activiteit (productie van schoenen, brouwerijen, drukkerijen en chemische fabrieken)<sup>4</sup>. De brouwerij Wielemans-Ceuppens die er werd gevestigd in 1882 en het art-decogebouw uit 1932 tonen het succes van deze onderneming en zijn daar vandaag nog steeds getuige van.



*Illustratie 5: Foto van het resterende gebouw van de voormalige brasserie Wielemans Ceuppens*

*Bron: ATO*

*Uit het industriële tijdperk resteren gebouwen met een grote architecturale waarde, waarvan de reconversie een motor voor de ontwikkeling van de wijk kan vormen. Hier het gebouw van het Wiels (oude brouwerijzaal van de brouwerij Wielemans-Ceuppens, nu een centrum voor hedendaagse kunst) en het Brass (oude machinezaal, nu een cultureel centrum) in de Sint-Antoniuswijk in Vorst.*

<sup>4</sup> Sous la direction de Serge JAUMAIN. *Histoire et patrimoine des communes Belges. La Région de Bruxelles-Capitale*, éditions Racine – Dexia, Bruxelles, 2008, 624 p.

Aan de kant van Anderlecht zorgt de Zenne voor een vroegtijdige installatie van de textielproductie. De aanleg van het kanaal uit Charleroi in 1826 versterkt de industriële activiteiten in Anderlecht. De samenvoeging van de spoorweg en het kanaal leidt tot het ontstaan van een zeer actieve industrie- en arbeiderswijk. De industrie is heel divers: voedingsindustrie gekoppeld aan de handel in vlees (aanleg van de slachthuizen rond 1890) en de vleesverwerking, kaashandel, chocolade (Côte d'Or, Léonidas), leerhandel en leerbewerking, textiel, metaalbewerking en elektrische apparaten (zoals MLBE, dat later Philips wordt), enz.



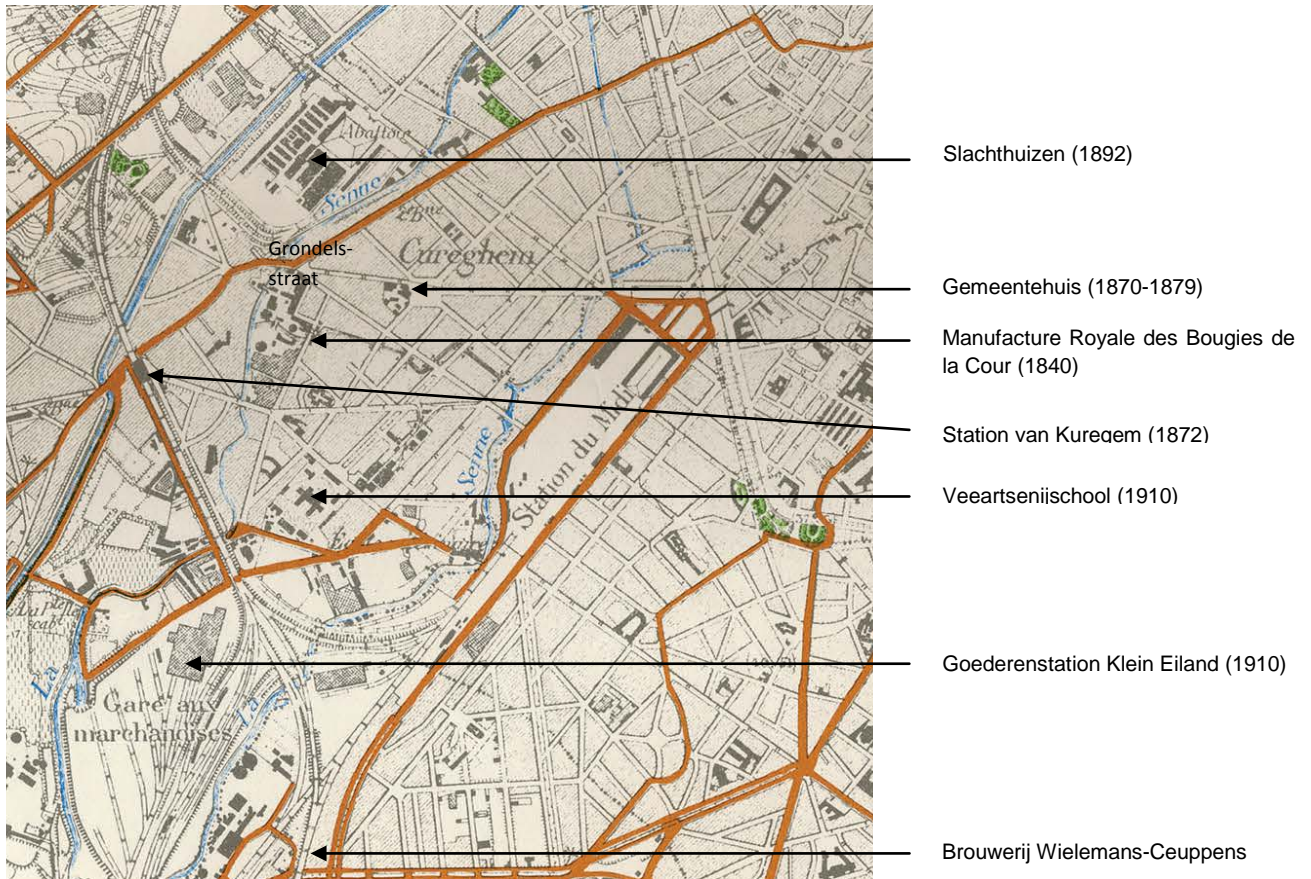
*Illustratie 6: Zicht op de hallen van de Slachthuizen*

*Bron: ATO*

*De overdekte beestenmarkt van Kuregem die in 1890 werd gebouwd door Emile Tirou is een fraai voorbeeld van de industriële metaalarchitectuur in België. Tegenwoordig vindt hier elk weekend de markt van de slachthuizen plaats. In de kelders onder de hal bevindt zich een feest- en tentoonstellingsruimte van 10.000 m<sup>2</sup>.*







Kaart 9: Plattegrond IGN uit 1930 van de wijken rond het Zuidstation

Bron: IGN

De kaart van 1930 toont de verworven voorspoed in de wijk Kuregem, onder meer door de aanwezigheid van de Zenne, het kanaal van Charleroi, het goederenstation Klein Eiland en het station van Kuregem. Deze voorspoed verklaart de beslissing om er een gemeentehuis te bouwen.

Tot in de jaren 1950 zal de wijk Kuregem en vooral het gedeelte tussen het kanaal en de Grondelsstraat een heel belangrijke bron van tewerkstelling vormen<sup>5</sup>.

### De centrale lanen (1865-1880)

Vanuit het centrum verlenen de centrale lanen en de Stalingradlaan toegang tot het Zuidstation. De aanleg van de centrale lanen houdt verband met de eerste grote overwelfingswerken van de Zenne (1867-1871). Zij zorgen voor een snelle verbinding tussen het Zuid- en het Noordstation. Daarvoor moesten de reizigers een heel nauwe route tussen de twee stations volgen (via de Zuidstraat, de Kleerkopersstraat en de Nieuwstraat)<sup>6</sup>. In de tijd van de aanleg van de lanen bouwt de Algemene Compagnie der Markten de grote overdekte markt van het Zuidpaleis (1875-1880) ter stimulering van de commerciële activiteiten aan de kant van de Henegouwenlaan (vandaag de Maurice Lemonnierlaan) waar het wordt gevestigd.

<sup>5</sup> SUM. *Duurzaam wijkcontract kanaal-Zuid 2011-2014. Fase 1: Analyse en diagnose van de wijk, definitieve versie*, november 2010, 123 p.

<sup>6</sup> DEMEY Thierry. *Bruxelles, chronique d'une capitale en chantier*. Volume 1: Du voûtement de la Senne à la Jonction Nord-Midi, Editions Paul Legrain CFC, Bruxelles, 1990, 343 p.

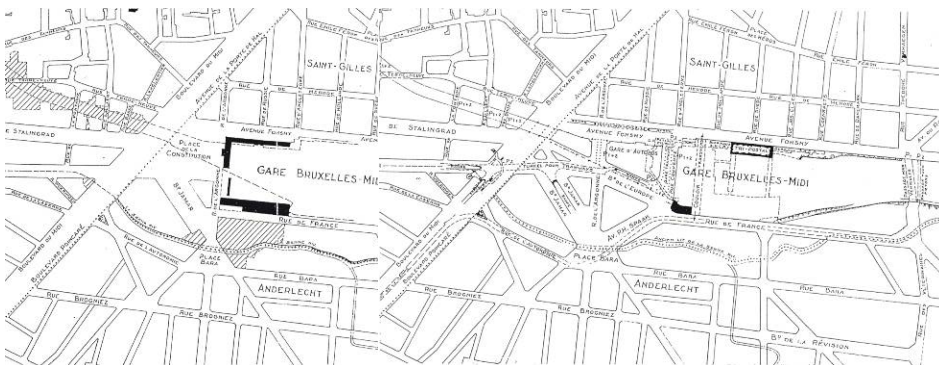
### De Noord-Zuidverbinding (1911-1952)

Brussel had twee eindstations: het Zuidstation en het Noordstation. Gezien het reizigersvolume van de twee stations en de wens om het centrum van Brussel zo goed mogelijk te ontsluiten, ontstond het idee om een spoorwegverbinding tussen de twee te creëren. De werken voor deze verbinding starten in 1911 en eindigen in 1952.

Deze werken leiden ertoe dat het Zuidstation van Auguste Payen in 1947 wordt afgebroken en in 1952 vervangen door een functionalistisch gebouw dat 150 meter naar achteren ligt dan zijn voorganger. Het nieuwe gebouw in gele baksteen uit Fauquemberg krijgt een klokkentoren. De architecten zijn Yvan Blomme en Fernand Petit. Zij worden geselecteerd na een wedstrijd die de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (NMBS) in juli 1936 organiseert<sup>7</sup>.

De aanleg van de Noord-Zuidverbinding bepaalt de nieuwe inrichting van het station. De sporen liggen 6 meter hoger en strekken zich door een viaduct uit naar het centrum. In het viaduct komen winkels en een overdekte straat (de voormalige Argonnestraat) waar de tram doorloopt. Het voorplein van het station bestaat niet meer. Het stadsweefsel rond het station wordt afgebroken voor de aanleg van de spoorverbinding. Het station is niet goed meer te zien. Het heeft voortaan twee gevels ten oosten en westen van het spoorwegviaduct.

*'Het stationsgebouw onderscheidt zich niet meer van de spoorwegvoorziening: alleen een klokkentoren geeft de inkomhal aan in de Frankrijkstraat vanuit de directe omgeving. Het station is niet meer te zien vanuit de wijk, noch vanuit de stad: het toont niet meer de nabijheid en de continuïteit. Het is integendeel voortaan de continuïteit van het spoorwegnet die zich opdringt, onverschillig voor het onderscheid tussen de stad en de buurt dat wordt gemarkeerd door de stadsring die de spoorweg overbrugt: de continuïteit verdwijnt en het onderscheid tussen de stad en de buurt gaat verloren.'*<sup>8</sup>



Kaart 10: Het tweede en derde Zuidstation, voor en na de Noord-Zuidverbinding

Bron: F. BRUNFAUT, *La Jonction*, 1959<sup>9</sup>

<sup>7</sup> MEYFROID C. *Etude: La ZUIDSTATION à Bruxelles (1840-1952) Un enjeu urbanistique et économique*, 2004, 18 p.

<sup>8</sup> J. de Salle, Ch. Frisque pour MRBC. *Schéma de développement des abords de la ZUIDSTATION – Phase 2*, p.21

<sup>9</sup> In: J. de Salle, Ch. Frisque pour MRBC. *Schéma de développement des abords de la ZUIDSTATION – Phase 2 Définition de l'opération, collecte de données, synthèse des données existantes*

Links: Het station van Auguste Payen (het 2e Zuidstation) heeft een voorplein dat uitloopt op het centrum: het Grondwetplein. De toegang tot het station verloopt via dit plein.

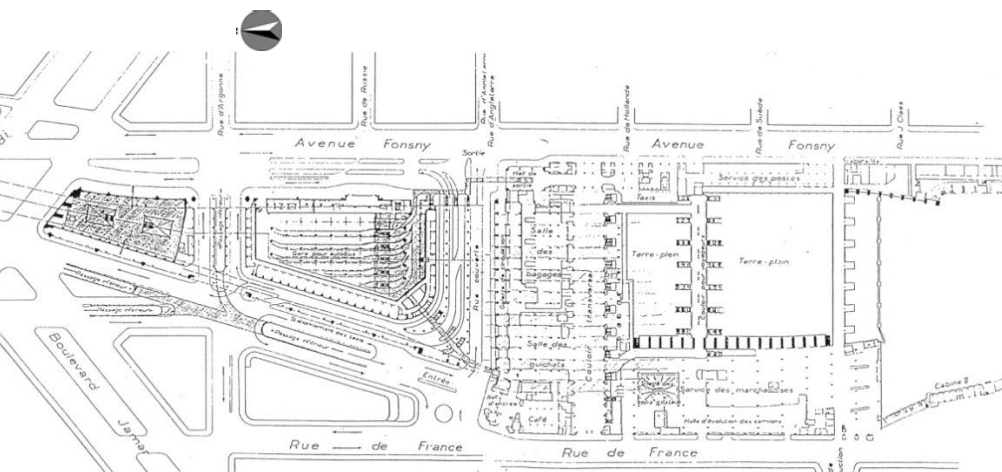
Rechts: Het station van Y. Blomme en F. Petit (het 3e Zuidstation) wordt 150 meter verder dan het Grondwetplein gebouwd. De toegang tot het station verloopt via twee zijwaartse ingangen die aan weerszijden van het spoorwegviaduct liggen.



Illustratie 7: Zicht op het Zuidstation vanaf de Frankrijkstraat (het huidige Hortaplein)

Bron: <http://www.reflexcity.net>

Het gebouw heeft een klokkentoren die een signaalfunctie voor het station heeft.



### *Illustratie 8: Plattegrond van het Zuidstation*

*Bron: J. de Salle, Ch. Frisque voor het MBHG. Ontwikkelingsschema voor de omgeving van het Zuidstation – Fase 2 Definitie van de operatie, verzameling van de gegevens, synthese van de bestaande gegevens.*

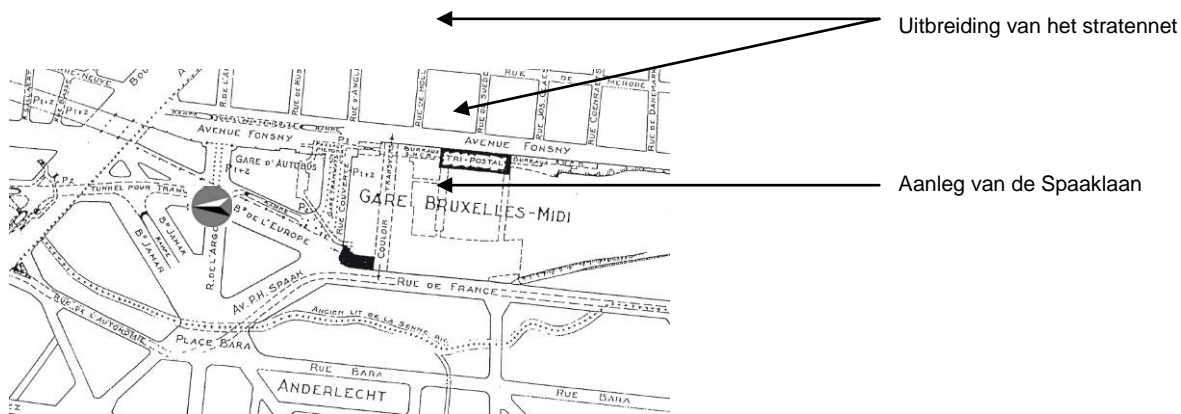
*Het Zuidstation wordt georganiseerd langs een brede gang die gebouw doorsteekt van oost naar west.*

De transformatie van de spoorweginfrastructuur gaat eveneens gepaard met een toename van het aantal wegen rond het station en van de vastgoedprojecten.

### *Stratennet*

Er worden twee grote wegen aangelegd aan weerszijden van de Noord-Zuidverbinding die de verbinding vormen naar de kleine ring: de Frankrijkstraat aan de ene kant en de Fonsnylaan aan de andere kant. Dit waren eerst smalle straten die toegang verleenden tot de wijken. Ze worden 25 meter verbreed.

De Spaaklaan wordt aangelegd. Die vormt een verkeerslus waardoor het autoverkeer naar en van het station en buiten de stad kan toenemen.



Kaart 11: De omgeving van het Zuidstation na de aanleg van de Noord-Zuidverbinding

Bron: F. BRUNFAUT, *La Jonction*, 1959

#### Vastgoedprojecten

De aanleg van de Noord-Zuidverbinding gaat niet gepaard met een stadsplanning voor de ruimten die heropgebouwd moeten worden door de overheid<sup>10</sup>. De heropbouw gebeurt al naargelang van de mogelijkheden die zich aandienen.

In de Zuidwijk worden na de aanleg van de Noord-Zuidverbinding de volgende gebouwen gerealiseerd:

- de Zuidtoren (1962-1967), als symbool voor moderniteit. Met zijn 150 meter hoogte (38 verdiepingen) is de toren nog steeds het hoogste gebouw van het koninkrijk;
- het gebouw met de uitgeverij Lombard en woningen, op de hoek van de Spaaklaan, ter hoogte van het Baraplein, dat 8 verdiepingen (GV+7) telt. Momenteel staat op dit gebouw een bewegend logo van Kuifje en Bobby (beschermd als monument).

<sup>10</sup> DESSOUROUX Ch., sous la direction de PUISSANT J. *Espaces partagés, espaces disputés. Bruxelles, une capitale et ses habitants*. Editions du Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale, 149 p.



*Illustratie 9: Links: De bouw van de Zuidtoren (1961), architecten: R. Aerts, P. Ramon, Y. Blomme, J.F. Petit, A. Bressers, A. Van Acker, M. Lambrichs, J. Van Dooselaere. Rechts: Zicht op het gebouw op de hoek van de Spaaklaan en het Baraplein*

*Bron: MBHG Iris monument - Inventaris van het architecturaal erfgoed in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Geschiedenis van de architectuur in Sint-Gillis, p. 24; (© IRPA-KIK Brussel) en ATO*

### **De latere overkapping van de Zenne in Kuregem (1948-1955)**

Waar de Zenne de grens vormt tussen de gemeenten Sint-Gillis en Anderlecht, werd de rivier naar verhouding laat gekanaliseerd in dit gedeelte van het grondgebied, tijdens de tweede overkoepelingsfase van de Zenne (tussen 1931 en 1955). Volgens Thierry Demey<sup>11</sup> werd de overkoepeling in Kuregem vertraagd door de werken aan het Zuidstation.

De aanwezigheid van de ondergrondse gekanaliseerde Zenne vormt vandaag nog steeds een technisch obstakel waarmee rekening gehouden moet worden. De overkoepeling begint aan de Veeartsenstraat en gaat onder de Frankrijkstraat en het Baraplein.

In Anderlecht komt de rivier boven de grond, in het zuiden van de observatieperimeter. Op deze plek kan de Zenne een meerwaarde vormen voor de landschappelijke aanleg en de uitwerking van een groene strook die ook nog voorbij de observatieperimeter doorloopt.

<sup>11</sup> DEMEY Thierry. *Bruxelles, chronique d'une capitale en chantier*. Volume 1: Du voûtement de la Senne à la Jonction Nord-Midi, Editions Paul Legrain CFC, Bruxelles, 1990, p.85.



*Illustratie 10: Zicht op de bovengrondse loop van de Zenne aan de achterkant van het stratenblok dat tussen de spoorweg en de Tweestationsstraat ligt*

*Bron: ATO*

*De rechtse afbeelding toont de loop van de Zenne onder de spoorlijn van de L28.*

### **Desindustrialisering (tweede helft 20e eeuw)**

Na de Tweede Wereldoorlog en op versnelde wijze vanaf de jaren 1960 verlaten bedrijven het dichtbebouwde stedelijke weefsel, dat weinig ruimte laat voor uitbreiding. Ze verhuizen westwaarts naar de industriegebieden aan de Industrielaan of verdwijnen als gevolg van modernisering en concentratie. In die tijd begint het economische en sociale verval van de wijken uit de observatieperimeter.

Als gevolg van de desindustrialisering ontstaan talloze braakliggende industrieterreinen. Volgens Michel de Waha en Christian Vanderमotten wordt Kuregem een 'economisch armoedegebied'<sup>12</sup>, met als meest markante voorbeeld de autohandel in de Heyvaertwijk. Er ontstaan ook nieuwe activiteiten, zoals in het actieve gedeelte van de 'Driehoek', waar in aansluiting op het nabijgelegen Brussel een concentratie van kledinggroothandels wordt ontwikkeld.

Vandaag wordt de infrastructurele erfenis van de industrialisering gekenmerkt door grote stedelijke barrières die Kuregem afzonderen van de omgeving, met aan de ene kant de spoorweg tussen Brussel Zuid en Klein Eiland en aan de andere kant het kanaal van Charleroi.

### **Opkomst van nieuwe stedelijke vormen (1960-1970)**

Eveneens in die tijd worden nieuwe stedelijke vormen gepromoot. In Anderlecht ziet in 1958 de wijk met sociale flatgebouwen rond het Albert I-plein het licht. De initiële plannen, die veel ambitieuzer waren, zullen nooit helemaal worden uitgevoerd. In de buurt van deze wijk wordt de Grondelstoren in 1968 voltooid.

De erfenis van deze periode is een reeks geïsoleerde flatgebouwen in een groene wijk zonder verbinding met de omgeving. Daarom moet er opnieuw nagedacht worden over het verband tussen deze zones en de oudere stad die eromheen ligt. Ook de aanleg van de openbare ruimte moet herbekeken worden, omdat er weinig

<sup>12</sup> Sous la direction de Serge JAUMAIN. *Histoire et patrimoine des communes Belges. La Région de Bruxelles-Capitale*, éditions Racine – Dexia, Bruxelles, 2008, 624p.

aandacht is besteed aan het ontwerp en het beheer daarvan. Dat is het doel van het huidige wijkcontract kanaal Zuid.



*Illustratie 11: Albertstorens in Kuregem en Grondelstoren in Kuregem (Anderlechtse Haard)*

*Bron: ATO*

Ook de Fontainaswijk in Sint-Gillis doorbreekt het ruitpatroon van de 19e eeuw met de vestiging van modernistische gebouwen in de jaren 1970 die niet verbonden zijn met de straat.

### **De kleine ring (1960-1984)**

De kleine ring is het laatste grote en markante element in de observatieperimeter, samen met het kanaal en de spoorweg. Ook de ring vormt een grote stedelijke barrière.

De lanen van de kleine ring zijn aangelegd tussen het einde van de 18e en de 19e eeuw op het tracé van de tweede stadsmuur van Brussel die werd gebouwd in de 14e eeuw. Van deze stadsmuur resteert slechts één overblijfsel: de Hallepoort, waarvan de huidige fysionomie het resultaat is van de werken in de 19e eeuw op de wijze van Viollet-Le-Duc.



*Illustratie 12: Hallepoort en de kleine ring (Zuidlaan) in de richting van het centrum*

*Bron: EAS ATO*



Deze lanen worden opnieuw aangelegd vanaf de jaren 1960 vanuit het idee van een snelweg met tunnels en doorgangen. De autotunnel aan de Hallepoort wordt pas tussen 1980 en 1984 aangelegd<sup>13</sup>. Op het niveau van het Zuidstation bevindt het verkeer zich aan de oppervlakte. De sleuf tussen de omgeving van het Zuidstation en het centrum vormt met zijn breedte van ongeveer 67 meter een grote breuk. Bovendien heeft de overlast van het intensieve autoverkeer op deze as ertoe geleid dat de gebouwen rondom in waarde zijn gedaald.

### De metro (1970-1980)

De aanleg van de metro in de jaren 1970 en 1980 heeft grote sporen nagelaten in Sint-Gillis en Anderlecht.

In de Engelandstraat in Sint-Gillis werd vanaf 1985 de hele even kant afgebroken. Eind jaren 1980 en begin jaren 1990 werden er kantoorgebouwen en appartementen gebouwd, evenals een hotel (IBIS) dat het hele eerste gedeelte van de straat inpalmt. Al deze gebouwen zijn ontworpen door de tijdelijke vereniging van de architectenbureaus Jourquain, De Borman & Gérard, Vandenbossche en Archi + i<sup>14</sup>.



Illustratie 13: Engelandstraat 2 en 24, hotel en appartementsgebouw gebouwd na de aanleg van de metro  
Bron: ATO

In Anderlecht zal het langer duren voordat de littekens van de metro geheeld zijn. Er zijn nog steeds sporen van te zien in het stadsweefsel, zoals bij de doorgang tussen de Bara- en de Grisarstraat, die summier als park is ingericht, maar altijd gesloten om veiligheidsredenen. Het Clémenceaupark werd pas in 2009 afgewerkt.



<sup>13</sup> DEMEY Thierry. *Bruxelles, chronique d'une capitale en chantier*. Volume 2: De l'Expo' 58 au siège de la C.E.E., Editions Paul Legrain CFC, Bruxelles, 1992, p.328 p.

<sup>14</sup> <http://www.irismonument.be/nl.Sint-Gillis.Engelandstraat.html>

*Illustratie 14: De sporen van de aanleg van de metro in Anderlecht. Links de doorgang tussen de Bara- en Grisastraat, rechts het Clémenceaupark*

*Bron: ATO*

#### **RECENTE INGREPEN ALS GEVOLG VAN DE KOMST VAN DE HST (1990-2010)**

##### ***De eerste aanzetten van het project voor de herontwikkeling van de Zuidstationwijk: 'Het Ontwikkelingsschema voor de omgeving van het Zuidstation' (1991)***

Eind jaren 1980 bevindt het Brussels Gewest zich in het centrum van een Nood-Europees spoorwegnetwerk met hoge snelheid. In het Zuidstation komt een HST-station (PBKA: Parijs-Brussel-Köln-Amsterdam) en een terminal van de Eurostar. Het station moet worden heringericht om deze internationale functie te kunnen herbergen.

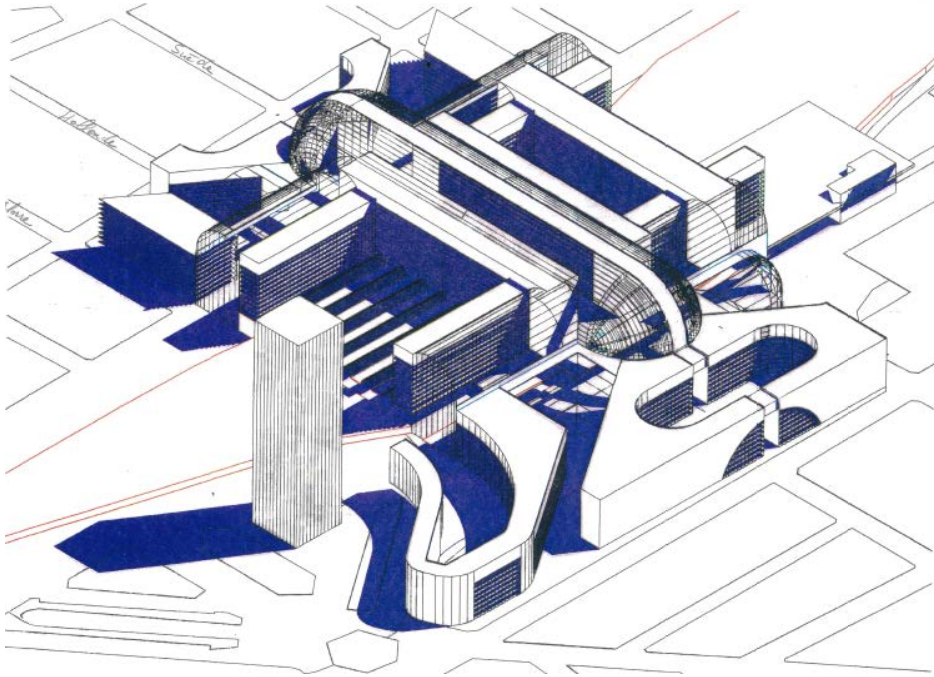
In die tijd wilden steden waar de HST langskwam rond hun HST-station internationale zakelijke functies groeperen<sup>15</sup>. Dat is onder andere het geval in Rijsel met het Euralilproject, maar ook in Brussel. Investeerders en projectontwikkelaars namen een positie in de Zuidwijk door grond aan te kopen.

Het streven om deze ontwikkeling te sturen zette het prille Gewest ertoe aan om een 'Ontwikkelingsschema voor de omgeving van het Zuidstation' te lanceren. De realisatie daarvan werd toevertrouwd aan Jean de Salle en Christian Frisque. Het schema bevat de wens om een 'extravert' station te creëren, waardoor de aanwezigheid van de HST gunstige effecten zou hebben op lokale, regionale en internationale schaal. Deze visie is tegengesteld aan de meer 'introverte' opvatting van het station die de NMBS op dat moment koesterde, waarin het station als een 'moderne luchthaven' werd beschouwd<sup>16</sup>.

---

<sup>15</sup> ULB, Université de Liège, pour le compte du Ministère de la Région wallonne – CPDT. Rapport final de la subvention 2000. Thème 2 Gestion de la Mobilité et de la multimodalité. *Tome 1: Le transport ferroviaire, rapport principal*, septembre 2001, 171p.

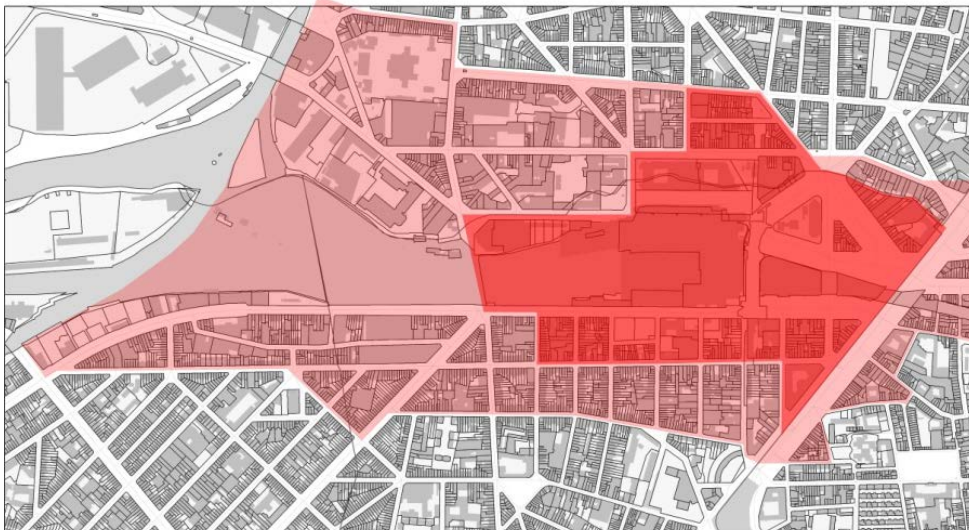
<sup>16</sup> EUROSTATION. *HST-Terminal Bruxelles Midi*, juin 1990



*Illustratie 15: Perspectief van het project van het HST-station door de NMBS volgens de visie van een luchthaven*  
*Bron: EUROSTATION. HST-Terminal Brussel Zuid, juni 1990*

Het schema stelt het volgende onderscheid voor:

- de 'zone Brussel Zuid' waarvoor wordt voorgesteld om de tertiaire functie te concentreren met behoud van een zekere functionele mix;
- de 'consolidatie- en renovatiezone' die eerst werd voorgesteld op de perimeter van 4 gemeenten (Vorst, Sint-Gillis, Brussel en Anderlecht) en later wordt beperkt tot Anderlecht en Sint-Gillis en waar wordt voorgesteld om investeringen in de renovatie van de woningen te bevorderen, met behoud van de bestaande functionele mix.



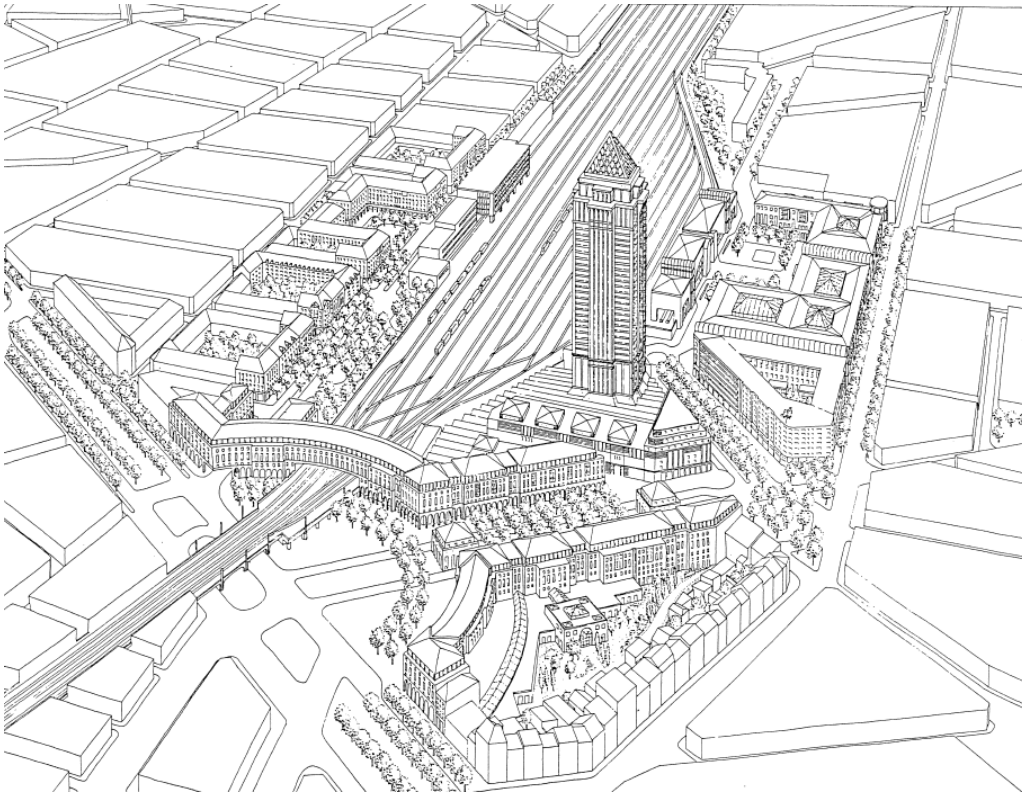
*Kaart 12: De perimeters Brussel-Zuid en de consolidatie- en renovatiezone*

*Bron: J. de Salle, Ch. Frisque voor MBHG. Ontwikkelingsschema voor de omgeving van het Zuidstation – Synthese van de studie, april-mei 1991, p. 16*

*De perimeter Brussel-Zuid is aangegeven in het donkerrood en de rest van de zone vormt de consolidatie- en renovatiezone.*

#### *Belangrijkste principes voor de stadsplanning*

- Een 'extravert' station creëren:
  - o de impact van de HST moet een gunstig effect hebben op drie niveaus: lokaal, regionaal en internationaal
  - o grote opening naar de omliggende wijken: aanleg van een Hollandplein (nvdr: groter dan het bestaande) en een Frankrijplein (dat de verbinding met de Raadswijk garandeert), die kunnen fungeren als centraal activiteitenpunt in de buurt van het station, als marker van de ingang en als verbinding met de naburige wijken.
- Een poort creëren: verbinding tussen het station en het centrum ('we geven het station terug aan de stad'), gelegen tussen de kleine vierhoek en de grote vierhoek (dus op de plaats van het station van Auguste Payen uit 1869 op het Grondwetplein) en met het principe van een functiemix (winkels op het gelijkvloers, recreatie, woningen, voorzieningen van de NMBS).
- Maximale hoogte gedefinieerd door de afmetingen van het gebouw van de Post aan de Fonsnylaan: alle nieuwe gebouwen moeten daaronder blijven.



Illustratie 16: De stadspoort in de visie van Atelier d'Art Urbain - Bron: J. de Salle, Ch. Frisque voor MBHG. Ontwikkelingschema voor de omgeving van het Zuidstation – Synthese van de studie, april-mei 1991, p. 20

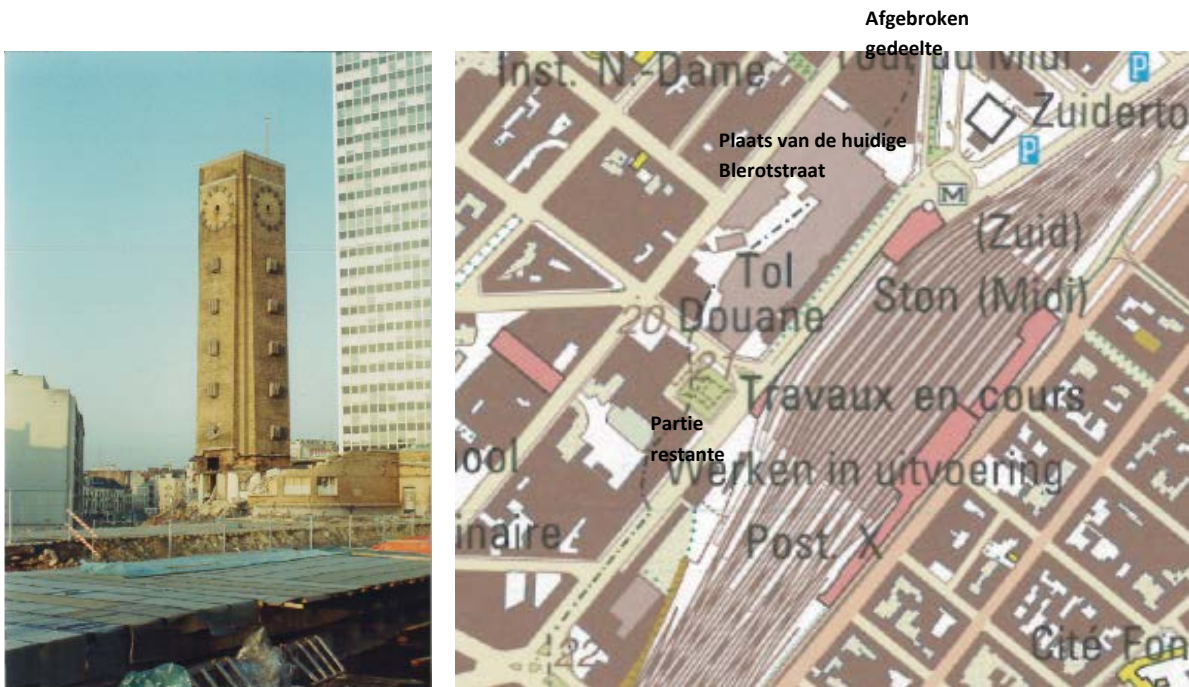
## Realisaties na het ontwikkelingsschema

### *Het HST-station*

De aankomst van de HST noodzaakt de omvorming van een deel van het station, zodat het tegemoetkomt aan de verplichtingen van dit internationaal netwerk, met name de Schengennormen. Het westelijke gedeelte van het station wordt verbouwd, zodat de sporen voor de HST apart komen te liggen. Tijdens deze werken wordt de klokkentoren afgebroken, evenals het voorportaal, de ronde entreehal, de bagagezaal, het restaurant en de lokettenzaal<sup>17</sup>. Op die plaats verricht de NMBS haar eerste vastgoedoperaties. Blok 1 (boven de internationale entree die uitkomt op het Hortaplein, architect Marc de Vreese) van ongeveer 40.000 m<sup>2</sup> wordt in 2003 afgeleverd en herbergt het RIZIV en een hotel in opbouw.

De Frankrijkstraat wordt opgedeeld voor de aanleg van het Hortaplein aan de uitgang van het internationale station. De Ernest Blerotstraat wordt aangelegd op de plaats van het stratenblok van Côte d'Or.

<sup>17</sup> [http://www.irismonument.be/fr.1060.Avenue\\_Fonsny.47.html](http://www.irismonument.be/fr.1060.Avenue_Fonsny.47.html)



Illustratie 17: Afbraak van de klokkentoren en het IGN-plan uit 1994 waarop de oude Frankrijkstraat te zien is  
Bron: YR en IGN



Illustratie 18: situatie van blok 1 en de internationale ingang van het station  
Bron: ATO



Illustratie 19: Het gebouw van blok 1 met het RIZIV en het hotel

Beeld links: vooraan het vastgoedproject van de NMBS ter gelegenheid van de aanpassingen aan het station.  
Beeld rechts: het uiteinde van hetzelfde gebouw, aan de kant van de Europa-esplanade, is bestemd voor een hotel

### Omgeving

De vertaling van het 'Ontwikkelingsschema voor de omgeving van het Zuidstation' in verschillende BBP's voor het gebied gebeurt niet helemaal volledig en correct. Met name het creëren van een toegangspoort die de verbinding met het centrum garandeert wordt niet gerealiseerd. Bovendien transformeren de stratenblokken in de onmiddellijke omgeving van het station op een manier die niet altijd tegemoetkomt aan de doelstelling om het station te openen naar de omliggende wijken.

Het gaat om de volgende stratenblokken:

- Vier stratenblokken tussen de Fonsnylaan en de Merodestraat worden dichter bebouwd met kantoorgebouwen die daarvoor nauwelijks bestonden in de wijk en met woningen.

Deze ingrepen gebeuren zonder aanpassing van het stratenpatroon, maar met een toename van de gevelhoogte, waardoor aan de kant van de Fonsnylaan een benauwend effect ontstaat.



Kaart 13: Situatie van de vier stratenblokken van Sint-Gillis (BBP Fonsny 1)

Bron: ATO



Illustratie 20: Realisatie van kantoren aan de Fonsnylaan

Bron: ATO

Links, blok A: gebouw Tuc Rail, architect: Atelier d'Art Urbain, oppervlakte: 10.500 m<sup>2</sup>, hoogte GV+8.

*Rechts, gebouw Swiss Life, architect: Vizzion Architects, oppervlakte: 20.000 m<sup>2</sup>, hoogte GV+6/10, oplevering: 2005*



*Illustratie 21: Realisatie van kantoren langs de Fonsnylaan  
Bron: ATO*

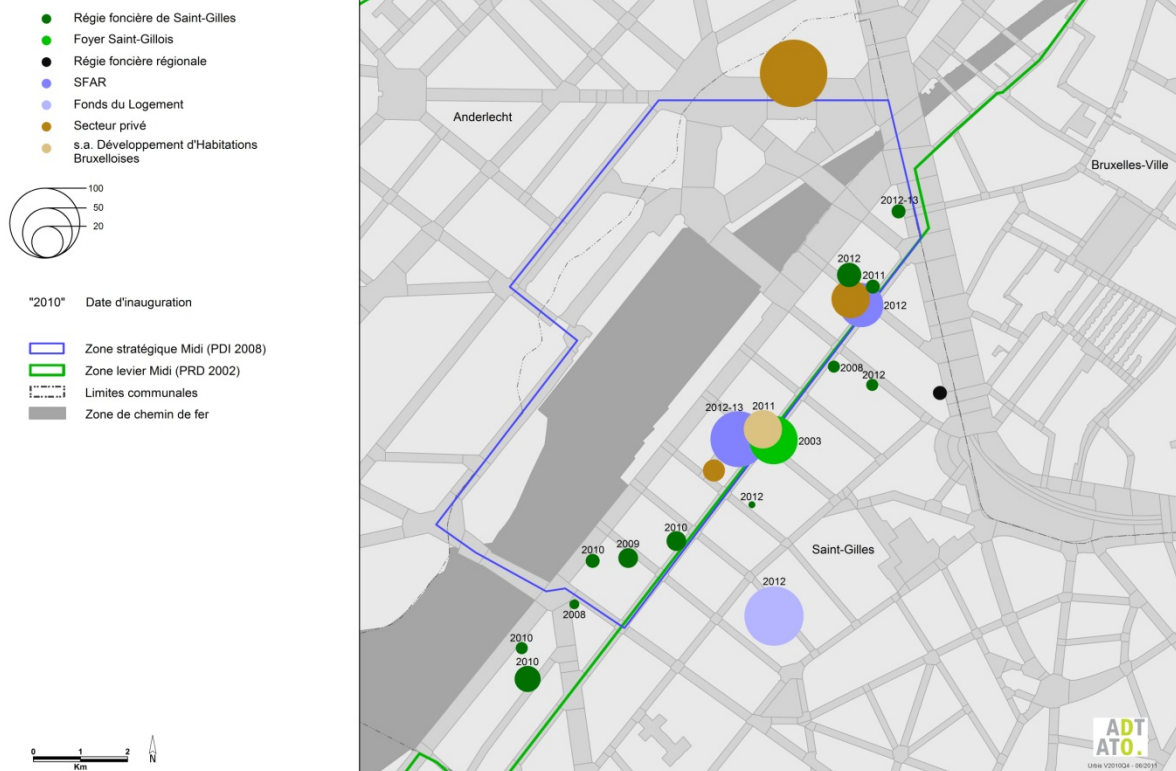
*Links, blok C: gebouw South City, architecten: A2RC en Jaspers&Eyers, oppervlakte: 52.500 m<sup>2</sup>, hoogte: GV+6/12, oplevering: 2010*

*Rechts, blok D: gebouw South Crystal, architect: A2RC, oppervlakte: 8000 m<sup>2</sup>, hoogte: GV+6, oplevering: 2010*

De woningen worden hoofdzakelijk aan de Merodestraat gebouwd. In juni 2011 tellen we in de perimeter op de kaart hieronder 313 openbare woningen en 133 private woningen, gebouwd of in aanbouw.



Projets de logements dans le quartier Midi



Kaart 14: Gerealiseerde of geplande woningbouwprojecten in de Zuidwijk in juni 2011

Bron: ATO

- Het stratenblok aan de kleine ring dat 'Atrium Zuid' wordt genoemd en wordt begrensd door de Zuidlaan, de Ruslandstraat en de Merodestraat. In dit stratenblok bevindt zich sinds 2002 een geheel van 41.000 m<sup>2</sup> kantoren van de NMBS (die eigenaar is). Deze constructie van de NV Louis De Waele vervangt een geheel van stadswoningen en kleine opbrengstgebouwen met winkels op het gelijkvloers, die de projectontwikkelaar bijna in zijn geheel opkocht. De architect is het bureau A+U (Jacques Baudon). Het nieuwe ontwerp wordt gekenmerkt door een gelijkvloers met blinde muren en een beperkt aantal entrees die uitkomen op de straat (drie, waarvan een in gebruik).



Kaart 15: Situatie van het stratenblok Atrium Zuid

Bron: ATO



Illustratie 22: Zicht op Atrium Zuid

Bron: ATO

Het stratenblok bestaat uit één enkel gebouw.



Illustratie 23: Gelijkvloers van het gebouw Atrium Zuid op de Zuidlaan en het Argonneplein

Bron: ATO.

- Een stratenblok tussen het Hortaplein en de Barastraat (voormalige locatie van de fabriek van Côte d'Or<sup>18</sup>, ook blok 2 genoemd) herbergt een kantoorgebouw met op het gelijkvloers aan het Hortaplein horecavoorzieningen. Dit geheel van ongeveer 100.000 m<sup>2</sup> werd ontwikkeld door Eurostation en opgeleverd in 2004. De architect is Jean-Philippe Reynders. Hierin is het ministerie van Sociale Zaken en Volksgezondheid gevestigd.

Dit stratenblok vormt een stedelijke barrière met de wijk Kuregem, omdat er geen stratenverbinding tussen het station en het Raadsplein is.



Kaart 16: Situatie van het stratenblok van Côte d'Or (blok 2)

Bron: ATO



<sup>18</sup> De fabriek van Côte d'Or die sinds 1899 aan de Barastraat in Anderlecht lag, verdween in de jaren 1980.



*Illustratie 24: Zicht vanuit de Barastraat op het voormalige stratenblok van Cote d'Or en vanaf het Raadsplein in Anderlecht*

*Bron: ATO*

*Aan de Barastraat heeft het gebouw geen enkele verbinding met de straat. Omdat het hoger ligt, moet het worden betreden via een aantal treden. Er zijn geen activiteiten op het gelijkvloers.*

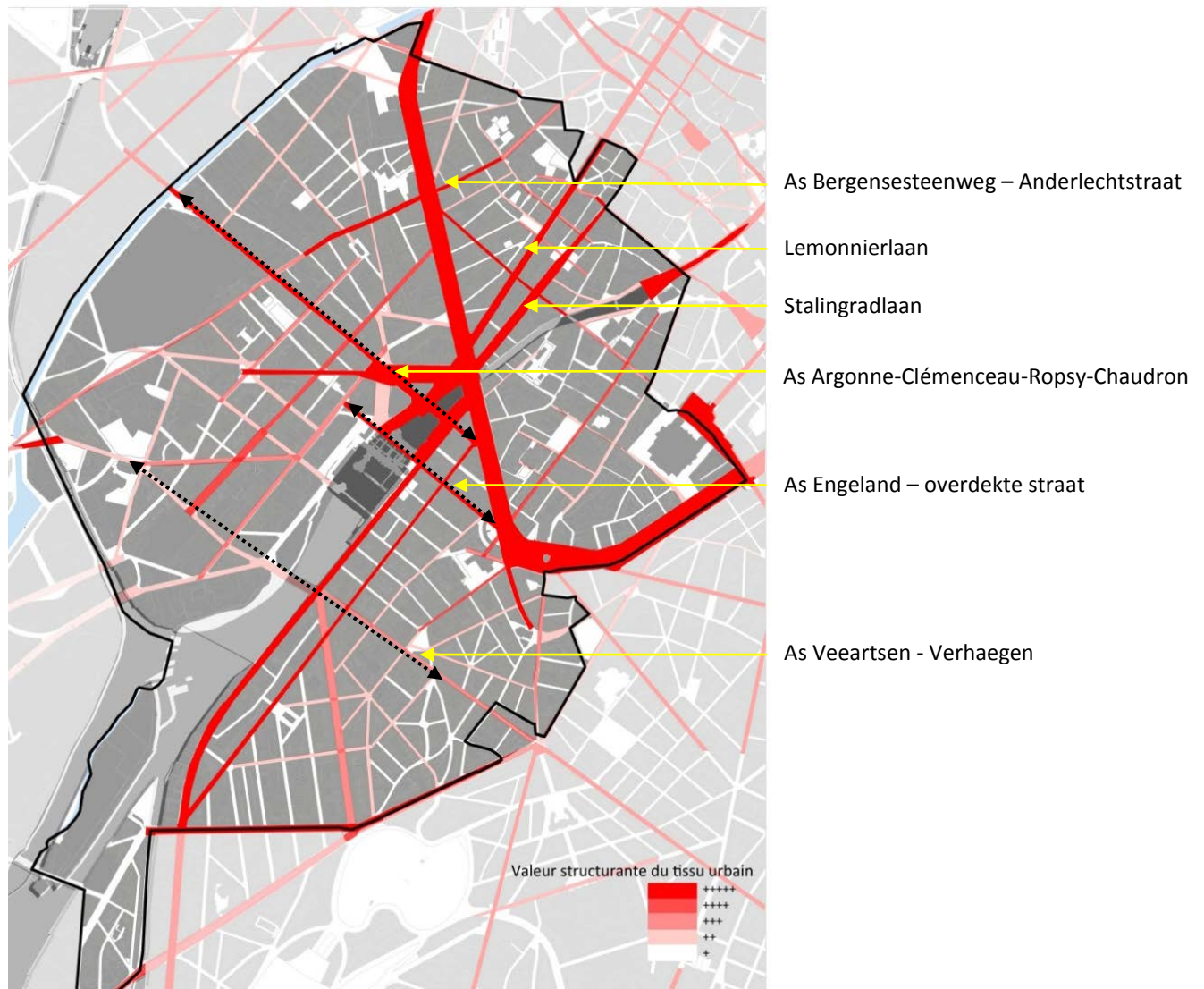
*Vanaf het plein van het gemeentehuis stuit de blik op het gebouw van het Côte d'Or blok, waardoor er geen visuele verbinding is met het Zuidstation dat er net achter ligt.*

## 1.1.2 LEZING VAN HET STADSWEEFSEL IN DE OBSERVATIEPERIMETER

### De hiërarchie van de stedelijke verbindingssassen

De hiërarchie van de stedelijke verbindingssassen op het niveau van de observatieperimeter laat een verschil zien tussen structurele verbindingssassen en de secundaire verbindingssassen binnen de wijken<sup>19</sup>. Deze verbindingssassen onderscheiden zich in de wijken en in het Gewest door hun leesbaarheid in de stad (ze dragen ertoe bij dat de waargenomen afstand korter is dan de reële afstand). De ruimtelijke configuratie van de structurele verbindingssassen zorgt ervoor dat hier talloze activiteiten zijn gevestigd.

De volgende kaart is gerealiseerd op basis van de gegevens uit de 'Stedenbouwkundige studie van het station Brussel-Zuid in de context van de wijken' van Arsis uit 2008. Hierop ziet men de structurele ruimten en de secundaire ruimten van de vijf wijken die deel uitmaken van de analyse. Zo krijgt men zicht op de continuïteit tussen de wijken die in sommige gevallen grote stedelijke barrières moet overbruggen (zoals de spoorweg en de kleine ring).



Kaart 17: Hiërarchie van de stedelijke verbindingssassen in de observatieperimeter

<sup>19</sup> Arsis in opdracht van EuroImmoStar-Eurostation. *Stedenbouwkundige studie van het station Brussel-Zuid in de context van de wijken*, 2008. Deze studie wordt uitgebreider besproken in deel 2.9.2 Stedenbouwkundige studie van het station Brussel-Zuid in de context van de wijken, p.158

Het merendeel van de structurele verbindingssassen loopt in de richting van de Zennevallei, met uitzondering van de kleine ring, die zich ent op de vallei.

De enige verbindingssassen die de spoorweg oversteken en die dus een belangrijke verbinding vormen tussen de wijken aan weerszijden van het station zijn:

- de as van de Argonnestraat, Clémenceaulaan en de Ropsy-Chaudronlaan;
- de as van de Engelandstraat en de overdekte straat;
- de as van de Veeartsenstraat en de Théodore Verhaegenstraat.

De belangrijkste wegen en verbindingssassen die een belangrijke aansluiting met het centrum vormen zijn:

- de Lemonnierlaan;
- de Stalingradlaan;
- de as van de Bergensesteenweg en de Anderlechtstraat.

De verbindingssassen brengen structuur aan in het stedelijk weefsel<sup>20</sup>. Op de belangrijkste structurele assen moet worden gestreefd naar een verdichting en een functiemix. De minder structurele assen moeten worden beschermd tegen het doorgaand verkeer.

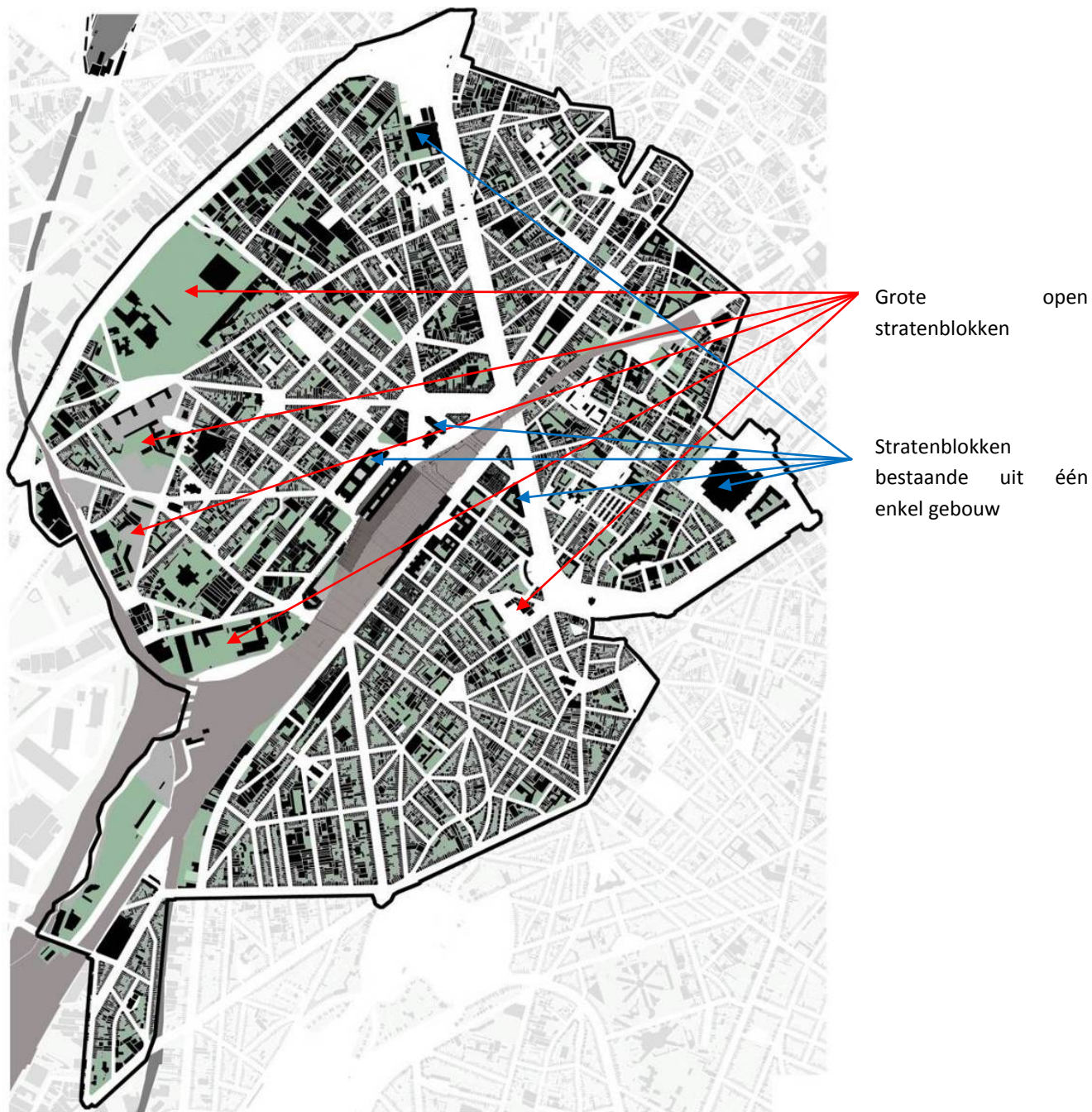
### **De structuur van de gebouwen**

De structuur van de gebouwen in de observatieperimeter is niet homogeen, ook al domineert het traditionele gesloten stratenblok. Er bestaan enkele geïsoleerde open bebouwingen, waar activiteiten, voorzieningen of sociale woningen zijn gevestigd.

Enkele stratenblokken onderscheiden zich omdat ze worden ingenomen door één enkel gebouw (Justitiepaleis, Instituut voor Kunsten en Ambachten, Zuidtoren, blok 2, Atrium Zuid). In het geval van het Justitiepaleis en het Instituut voor Kunsten en Ambachten is het mogelijk om de bijzondere waarde naar voren te brengen en te benutten. Voor de andere voorbeelden, die werden gebouwd in de tweede helft van de 20e eeuw of het begin van de 21e eeuw, heeft deze waardering niet veel zin, omdat het gaat om banale voorbeelden van kantoorcomplexen die zijn afgesloten voor het publiek.

---

<sup>20</sup> Arsis in opdracht van EuroImmoStar-Eurostation. *Stedenbouwkundige studie van het station Brussel-Zuid in de context van de wijken*, 2008

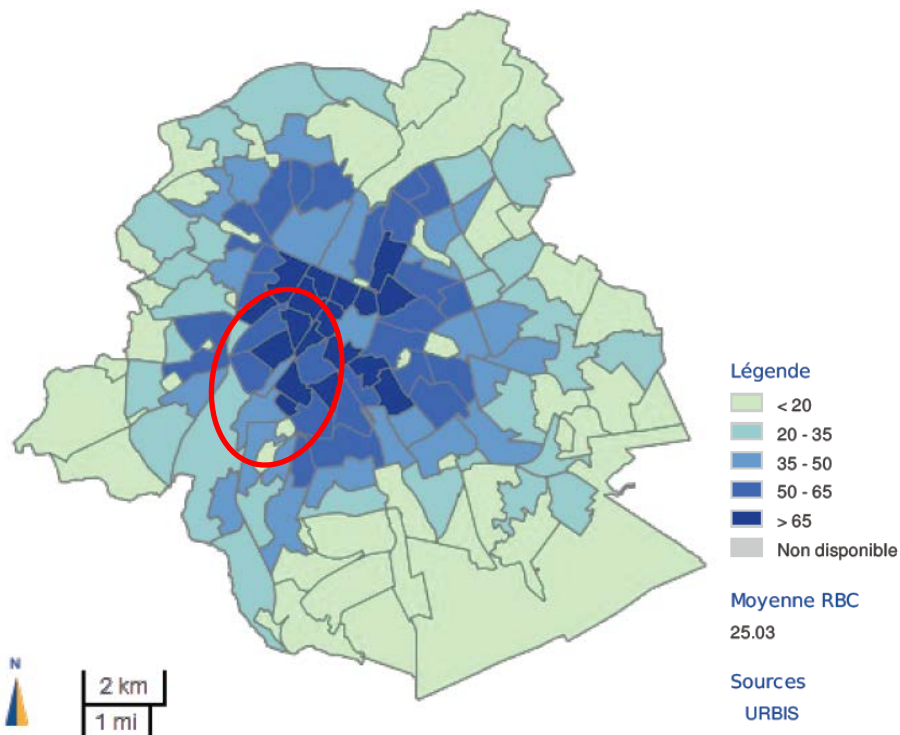


*Kaart 18: Bebouwing en binnenkant van de stratenblokken*

*Bron: ATO*

*De vrije ruimte is aangeduid in het groen.*

De stratenblokken zijn meestal heel dichtbebouwd met weinig vrije ruimte. Het percentage bebouwde oppervlakte van de stratenblokken (de verhouding tussen de vloeroppervlakte van de gebouwen en de totale oppervlakte van het stratenblok) in de wijken van de observatieperimeter schommelt tussen 46 en 75%, terwijl het gewestelijke gemiddelde 25% bedraagt. De binnenkant van de stratenblokken zijn ingenomen door werkplaatsen, opslagplaatsen of garages.



Kaart 19: Bebouwd percentage van de stratenblokken in 2003

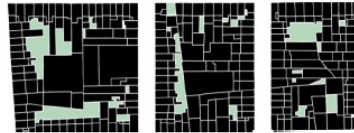
Bron: Wijkmonitoring

Code	Gebied	Bebouwd percentage van de stratenblokken (%) in 2003
804	ZUIDSTATION	45,95
50	LAAT VORST	47,56
13	KUREGEM DAUW	52,64
12	KUREGEM VEEARTSEN	53,58
8	MAROLLEN	61,14
9	STALINGRAD	73,98
48	HALLEPOORT	74,25
11	KUREGEM BARA	74,29
10	ANNESENS	75,33
49	BOSNIË	75,70
	<b>Observatieperimeter</b>	<b>60,69</b>
	Gemiddelde BHG	25,03

Tabel 1: Bebouwd percentage van de stratenblokken

Bron: Wijkmonitoring

Het industriële verleden van Kuregem verklaart de aanwezigheid van een aantal zeer grote stratenblokken (bijvoorbeeld Bara de Lijn: ongeveer 4,5 ha), die bestaan uit uitgestrekte percelen. Deze stratenblokken contrasteren met kleinere blokken (bijvoorbeeld de stratenblokken langs de Fonsnylaan: tussen 0,6 en 0,9 ha) die vooral bestemd zijn voor huisvesting, met over het algemeen zeer smalle repen van percelen.



Îlots de Cureghem

Îlots de St Gilles

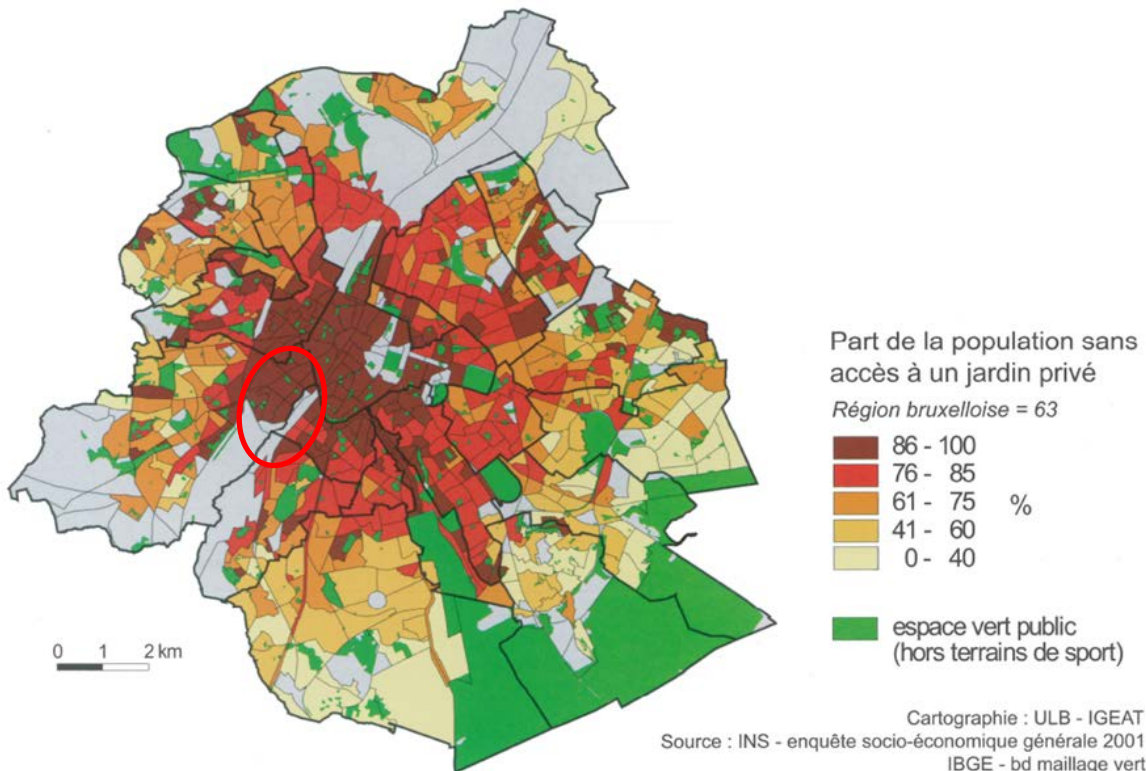
Illustratie 25: Schematische weergave van de stratenblokken van Kuregem en Sint-Gillis langs de Fonsnylaan op dezelfde schaal

Bron: ATO

De projecten voor deze grote stratenblokken bestaan meestal uit het opdelen van de oppervlakte zodat ze beter bebouwd kunnen worden en zodat de circulatie en de dynamiek van het stadsweefsel worden verbeterd. Het betreft met name de projecten van de GOMB (Compas, Bara de Lijn) of het project van Abatan op het terrein van de slachthuizen.

### Een tekort aan groen

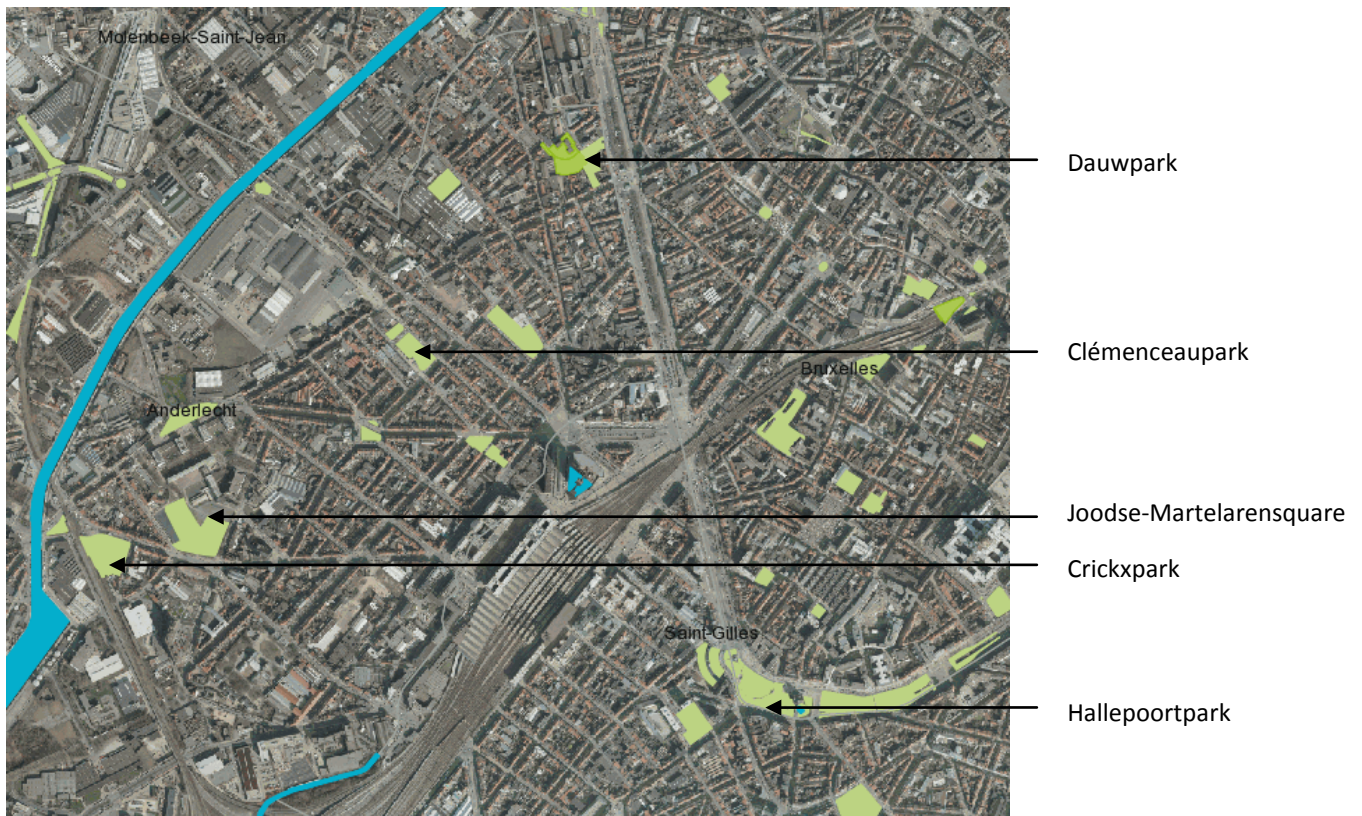
De wijken van de observatieperimeter worden gekenmerkt door een gebrek aan openbare groenvoorzieningen en zeer weinig groen in het midden van de stratenblokken. Dit gebrek aan groenvoorzieningen is vooral schrijnend omdat de wijken worden gekenmerkt door een groot aantal kinderen en dichtbevolkte huizen (zie het gedeelte sociaaleconomische situatie en huisvesting en blz. 100) In 2001 had ruim 76% van de bewoners van de observatieperimeter geen toegang tot een privétuin.





## Kaart 20: Privétuinen en openbare parken en 2001

Bron: Observatorium voor Gezondheid en Welzijn Brussel. Atlas van gezondheid en welzijn van Brussel-Hoofdstad, 2006, 152 p.



## Kaart 21: Openbare groenvoorzieningen

Bron: IGE

De grootste groenvoorzieningen zijn:

- het Hallepoortpark (3,2 ha beheerd door het BIM), dat de breuk van de kleine ring tussen Sint-Gillis en Brussel-Stad vermindert;
- de Joodse-Martelarensquare (1,25 ha);
- het Crickxpark (0,9 ha);
- het Dauwpark (0,7 ha beheerd door het BIM), dat zeer drukbezocht is tot zelfs 400 personen op drukke momenten;
- het Clémenceaupark (0,4 ha), dat een bestraat park is.

Opmerking: De oevers van de Zenne (waar de rivier boven de grond komt) zijn niet toegankelijk. Op dit moment biedt dit element geen enkele gebruikswaarde voor de bewoners van de wijk.

### De openbare ruimte

Op de kaart hieronder staat het netwerk van geplande en bestaande openbare plaatsen, groenvoorzieningen en speelpleinen. Rond de bestaande elementen is een cirkel getrokken met een straal van 200 meter<sup>21</sup>, waardoor de zones met een relatief gebrek zichtbaar worden. Deze weergave houdt geen rekening met de grotere invloedssfeer van enkele grote openbare plaatsen, zoals het Hallepoortpark.

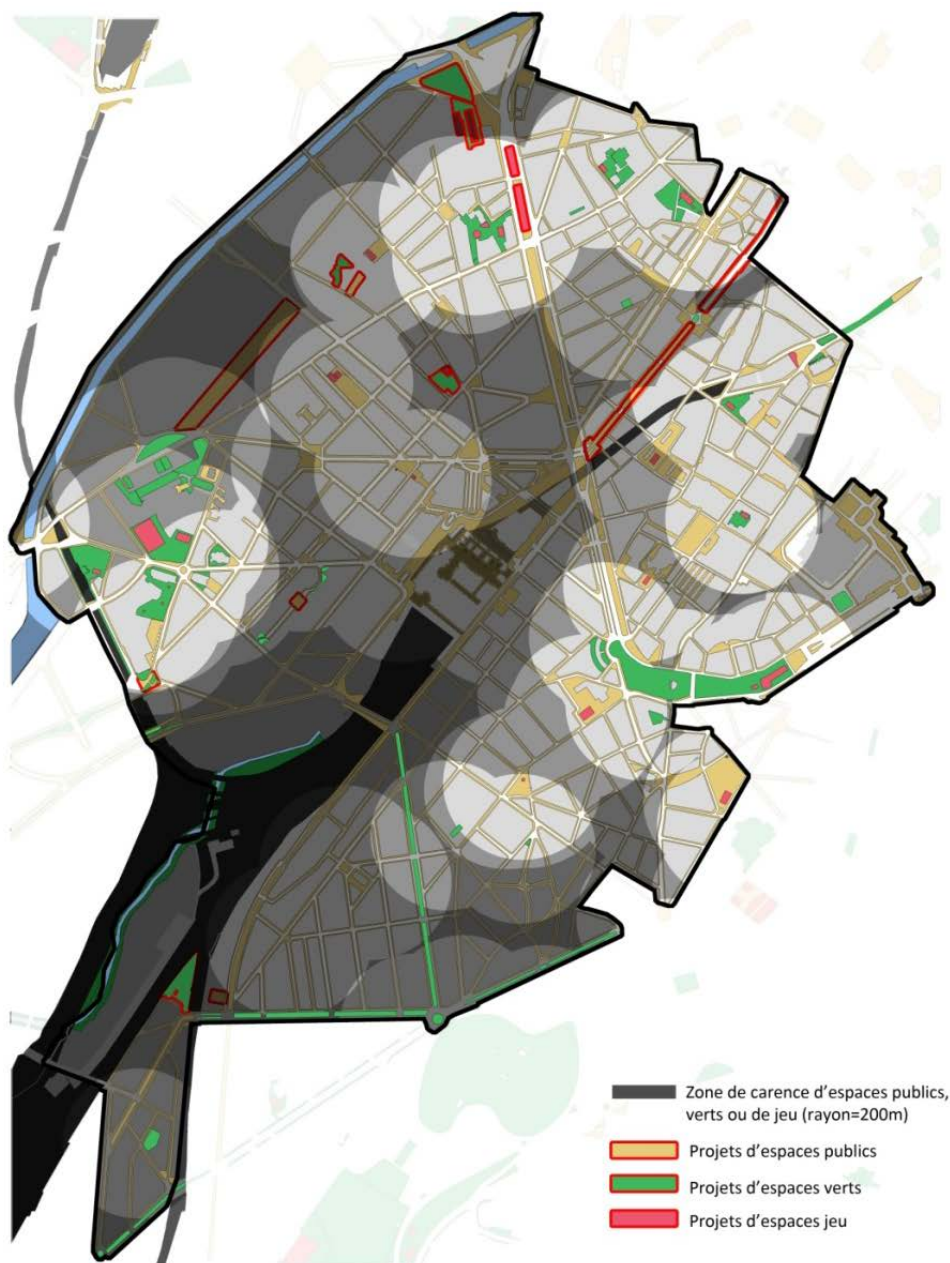
We zien dat er een groot tekort aan openbare plaatsen, groenvoorzieningen en speelpleinen is aan weerszijden van de grote infrastructuren zoals het kanaal en de spoorweg. Historisch gezien was dit de plaats voor

<sup>21</sup> Referentie die het BIM gebruikt voor de afstanden

activiteiten. Bij de inrichting werd weinig rekening gehouden met de leefomgeving, waardoor deze zones er nu redelijk verwaarloosd bij liggen.

Maar er staat een aantal grote projecten op stapel voor de inrichting van de openbare plaatsen en groenvoorzieningen, die de komende vijf jaar een positief effect op de wijken zouden moeten hebben:

- de aanleg van het park aan de Ninoofsepoort van ongeveer 2 ha (Beliris);
- de aanleg van speelpleinen op de middenberm tussen de Zuidlaan en de Poincarélaan;
- de herinrichting van het terrein van de slachthuizen (Abatan, masterplan in het kader van het EFRO-programma 2007-2013);
- het herstel van de groenvoorzieningen aan de voet van de sociale woonblokken aan de Grondelsstraat, de Albert 1-square (wijkcontract kanaal Zuid) en Fontainas (wijkcontract Fontainas);
- de aanleg van een park in de wijk van de Luttrebrug (wijkcontract);
- de herinrichting van de Stalingradlan (wijkcontract Rouppe – Beliris) .



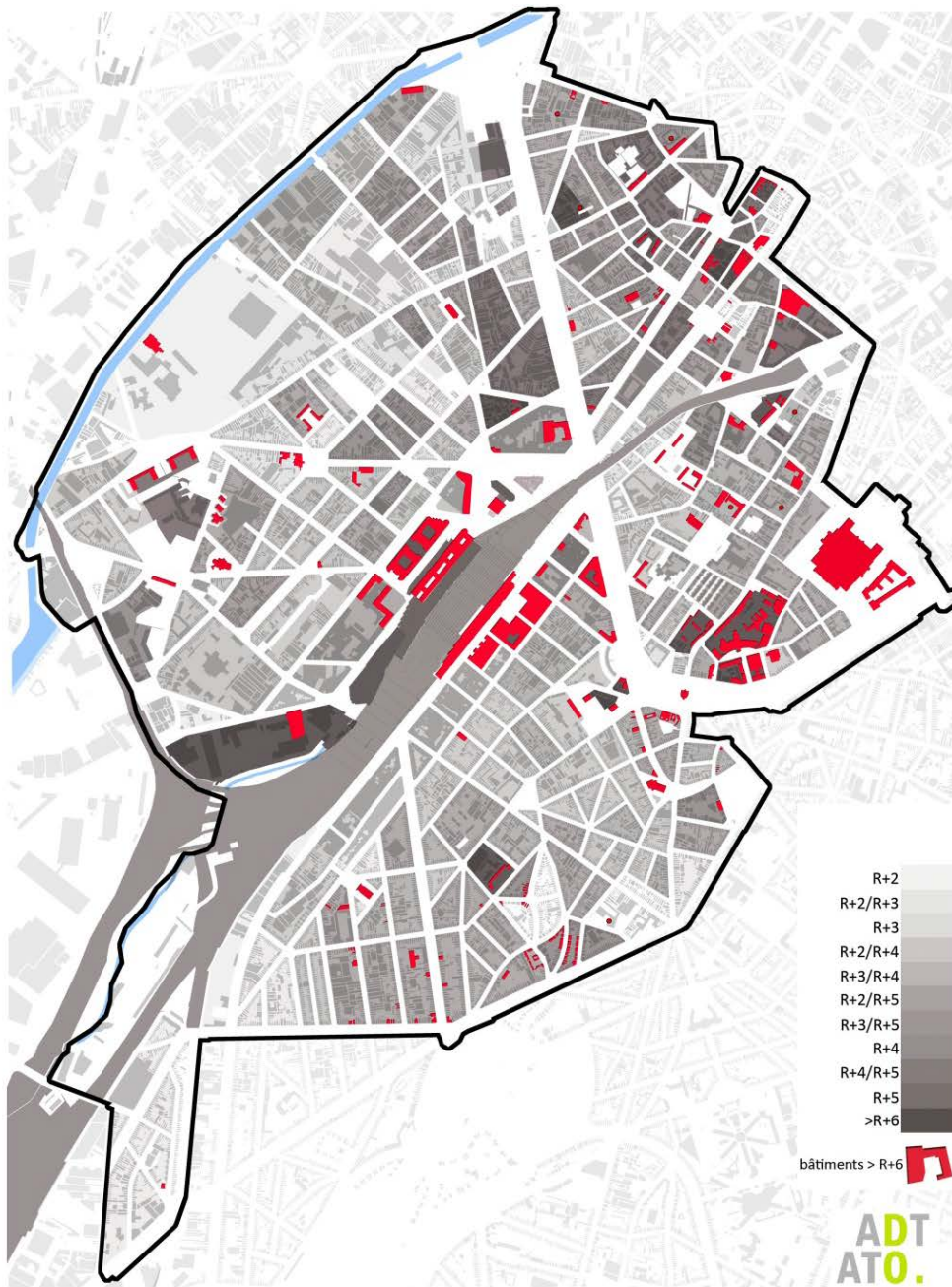
*Kaart 22: Het bestaande gebrek aan openbare plaatsen, groenvoorzieningen en speelpleinen en aanduiding van de geplande projecten*

*Bron: ATO, op basis van elementen die zijn geleverd door Leefmilieu Brussel, 2011*

### **Gemiddelde hoogte per stratenblok en hoge gebouwen: schaalbreuken in de omgeving van het station**

De kaart van de gemiddelde hoogte van de stratenblokken en de gebouwen van +6 verdiepingen in de observatieperimeter laat zien dat de stratenblokken in de vijfhoek hoger zijn (GV+4/GV+5) dan in de rest van de observatieperimeter, waar de hoogte rond de GV+2 en GV+3 schommelt (kenmerkende hoogte in de eerste kroon).

Er is een concentratie van hoge gebouwen in de onmiddellijk omgeving van het station, waardoor een morfologische breuk ontstaat tussen deze stratenblokken en de rest van de wijken. Wanneer we bovendien weten dat de vrije ruimte aan de voet van gebouwen kan bijdragen tot de waarde van het gebouw, dan zien we dat die in dit geval beperkt is, vooral aan de Fonsnylaan, waardoor de breuk in de schaalverhouding geen positief effect kan hebben.



Kaart 23: Gemiddelde hoogte van de stratenblokken en hoge gebouwen

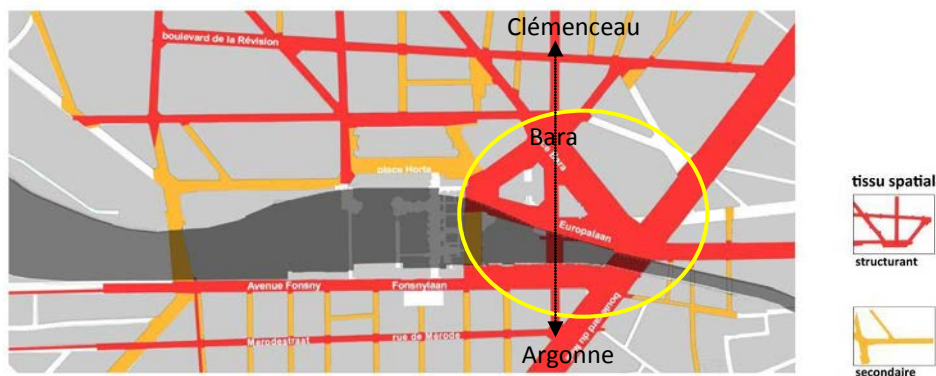
Bron: ATO

### 1.1.3 LEZING VAN HET STADSWEEFSEL IN DE OPERATIONELE PERIMETER

#### Een moeilijke dialoog tussen het station en zijn omgeving

De evolutie van het stadsweefsel sinds de aanleg van de Noord-Zuidverbinding heeft de dialoog tussen het station en de omgeving doen afnemen:

- De Noord-Zuidverbinding en de verplaatsing van het station verzwakten de sterke relatie tussen het station en het centrum. Op dit moment is de verbinding met het centrum niet goed leesbaar. Volgens Arsis<sup>22</sup> is deze relatie nog meer verzwakt doordat het gebrek aan een functiemix in de zone tussen het station en de kleine ring afbreuk doet aan de relatie tussen de Clémenceaustraat, de Argonnestraat en het Baraplein, omdat er een tekort aan continuïteit en activiteit is.

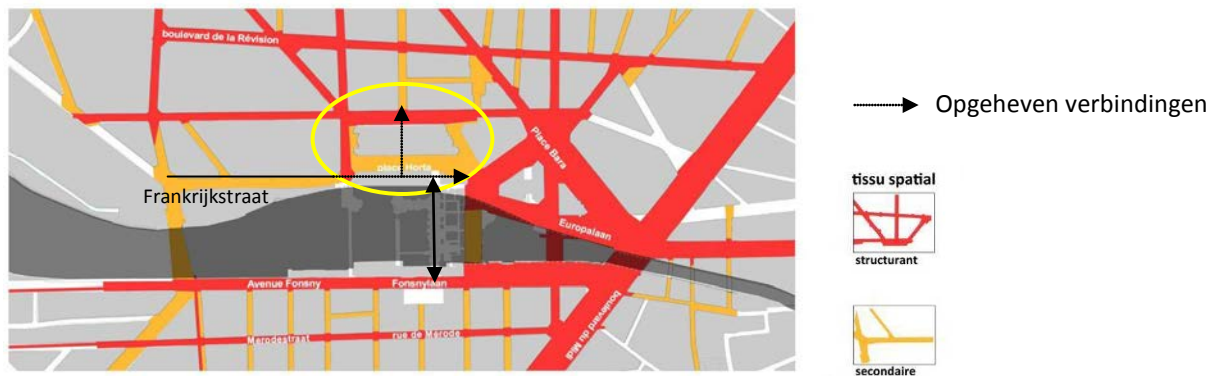


Kaart 24: De relatie met het centrum

Bron: ATO 2011 op basis van Arsis, 'Stedenbouwkundige studie van het station Brussel-Zuid in de context van de wijken, februari 2008

De overvloed van structurele verbindingssassen tussen het station en de kleine ring verhindert de vlotte leesbaarheid van de relatie met het stadscentrum als gevolg van de hiërarchie tussen de plaatsen.

- Als gevolg van de Noord-Zuidverbinding liggen de gangen van het station in oost-westelijke richting tussen de Fonsnylaan en de Frankrijkstraat, waardoor Sint-Gillis wordt verbonden met Anderlecht. Maar de ingrepen voor het internationale station en in de omgeving aan de kant van Anderlecht (afbraak van een gedeelte van de Frankrijkstraat, aanleg van het Hortaplein en kantooractiviteiten in het voormalige stratenblok van Côte d'Or) hebben het station afgesneden van zijn verbinding met Anderlecht, waardoor de overheersende oost-westoriëntatie wordt doorbroken.



Kaart 25: Marginalisering van de noordwestelijke kant van het station

Bron: ATO 2011 op basis van Arsis, 'Stedenbouwkundige studie van het station Brussel-Zuid in de context van de wijken, februari 2008

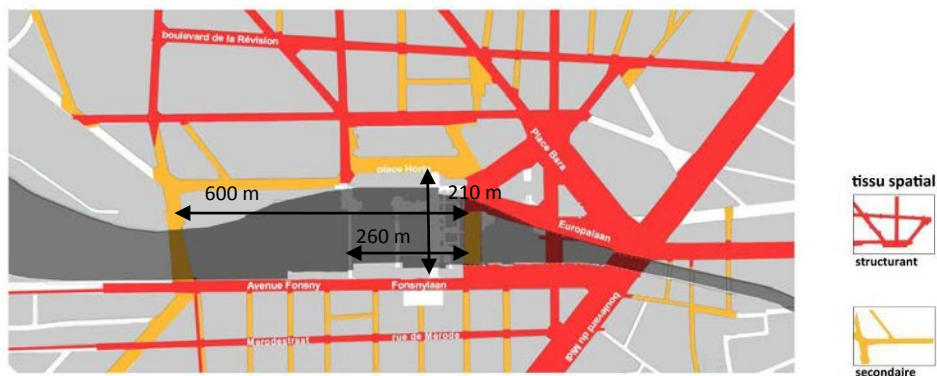
<sup>22</sup> Arsis in opdracht van EuroImmoStar-Eurostation. Stedenbouwkundige studie van het station Brussel-Zuid in de context van de wijken, 2008

- In het zuidwesten bestaat geen enkele sterke relatie met het station, hoewel dit het stadsweefsel een nieuwe dynamiek zou kunnen geven.



**Kaart 26: Gebrek aan een georganiseerde relatie tussen het station en het stadsweefsel ten zuidwesten**  
 Bron: ATO 2011 op basis van Arsis, 'Stedenbouwkundige studie van het station Brussel-Zuid in de context van de wijken, februari 2008

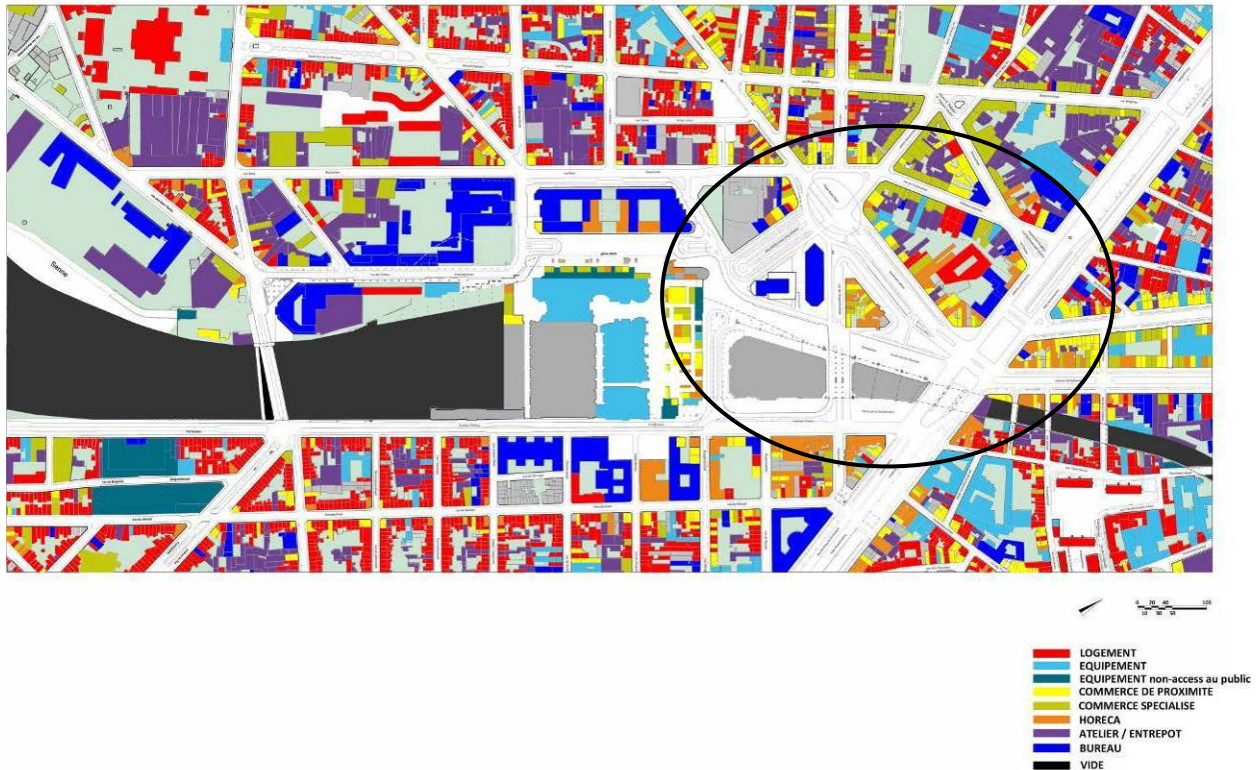
- De grootte van het stratenblok van het station maakt het niet gemakkelijk om het door te steken en is bijna buiten proportie ten opzichte van de naburige stratenblokken, waardoor de onmiddellijke omgeving wordt gemarginaliseerd.



**Kaart 27: Het station is een enorm stratenblok**  
 Bron: ATO 2011 op basis van Arsis, 'Stedenbouwkundige studie van het station Brussel-Zuid in de context van de wijken, februari 2008

## Verdeling van de functies

### Bestemming van de gelijkvloerse verdiepingen



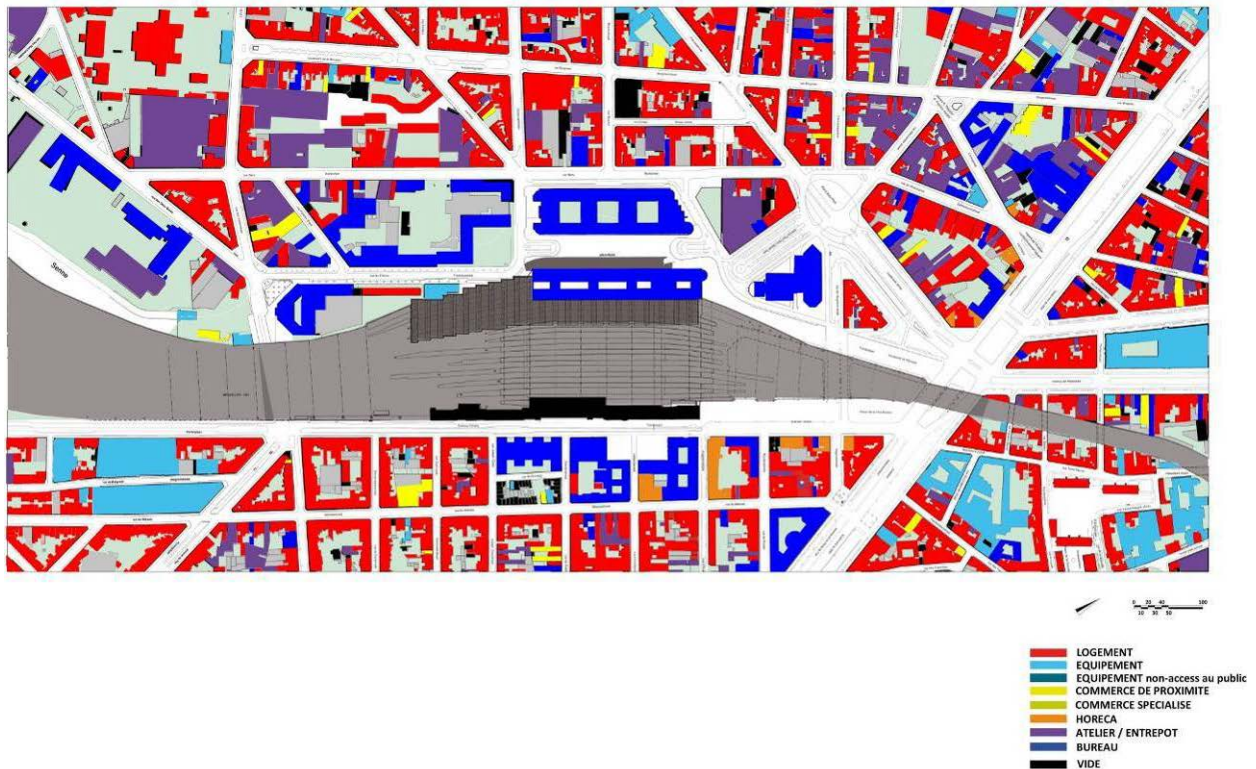
*Kaart 28: Bestemming van de gelijkvloerse verdiepingen*

*Bron: ATO 2011 op basis van Arsis, 'Stedenbouwkundige studie van het station Brussel-Zuid in de context van de wijken, februari 2008*

- De winkel- en horecafuncties zijn geconcentreerd in de zone tussen het Baraplein, het station, de Fonsnylaan en de Stalingradlaan. Die concentratie moet gezien worden in het licht van de centrale functie die deze zone heeft in de ruimtelijke structuur. Deze pool zou nog versterkt kunnen worden om de relatie tussen het station en het centrum te vergemakkelijken, indien de vierhoekige stratenblokken en de openbare plaatsen aan weerszijden ervan worden heringericht.
  - De kantoren zijn gegroepeerd aan weerszijden van het station zonder dat ze dieper in de wijken gaan. Deze functie vindt onderdak in gebouwen met de volgende kenmerken:
    - o monofunctioneel, met een gelijkvloerse verdieping met weinig of geen activiteiten;
    - o piekmomenten die zijn gekoppeld aan de kantooruren;
    - o weinig relatie tot de straat door een beperkt aantal ingangen in het gebouw.
- Deze kenmerken hebben tot gevolg dat er geen grote en permanente bedrijvigheid in de openbare ruimte rond deze kantoren mogelijk is.
- Verder dan één stratenblok van het station overheerst de woonfunctie.

### Bestemming van de verdiepingen

De kaart met de bestemming van de verdiepingen toont de overheersing van de woonfunctie buiten de stratenblokken die grenzen aan het station en die een monofunctionele kantoorfunctie hebben.



*Kaart 29: Bestemming van de verdiepingen*

*Bron: ATO 2011 op basis van Arsis, 'Stedenbouwkundige studie van het station Brussel-Zuid in de context van de wijken, februari 2008*

### **Zwakke relatie van de bebouwing met de openbare ruimte**

Onderzoek naar de gemiddelde hoogte van de stratenblokken en de aanwezigheid van hoge gebouwen (van meer dan 6 verdiepingen) in de operationele perimeter laat zien dat de traditionele stratenblokken in de wijk merendeels laag zijn (GV+2/GV+3).

Pas bij de aanleg van de Noord-Zuidverbinding is een morfologische breuk ontstaan tussen de nieuwe constructies en het traditionele weefsel eromheen.

De volgende bouwwerken vormen een breuk met de traditionele gebouwhoogte:

- de gebouwen die dateren van na de aanleg van de Noord-Zuidverbinding: het station zelf, de Zuidtoren en het geheel van gebouwen aan de Spaaklaan;





*Illustratie 26: Zicht op de Zuidtoren en het nabijgelegen traditionele stratenblok, zicht van het Zuidstation op de Fonsnylaan*

Bron: ATO

- de gebouwen uit de jaren 1960 en 1970 met een modernistische architectuur: de kantoorgebouwen in het stratenblok tussen de Tweestationsstraat en de spoorweg en in het stratenblok tussen de Frankrijk- en de Barastraat, de sociale woonblokken aan de Krakeelstraat en het Fontainasplein;



*Illustratie 27: Gebouw van de NMBS in het stratenblok Frankrijk-Barastraat en sociale woonblokken in de Krakeelstraat*

Bron: ATO

- de gebouwen die dateren uit de periode vanaf de jaren 1990 en die ontworpen werden vanuit het streven naar het creëren van een zakenwijk rond het station: de gebouwen van de 4 stratenblokken van Sint-Gillis aan de Fonsnylaan (BBP Fonsny 1), het gebouw Atrium Zuid dat het hele stratenblok inneemt, de gebouwen aan weerszijden van het Hortaplein en tussen de Frankrijkstraat en de spoorweg.



*Illustratie 28: Gebouw Swiss Life en de traditionele bebouwing in de Hollandstraat; het gebouw Atrium Zuid en de traditionele bebouwing in de Argonnestraat*

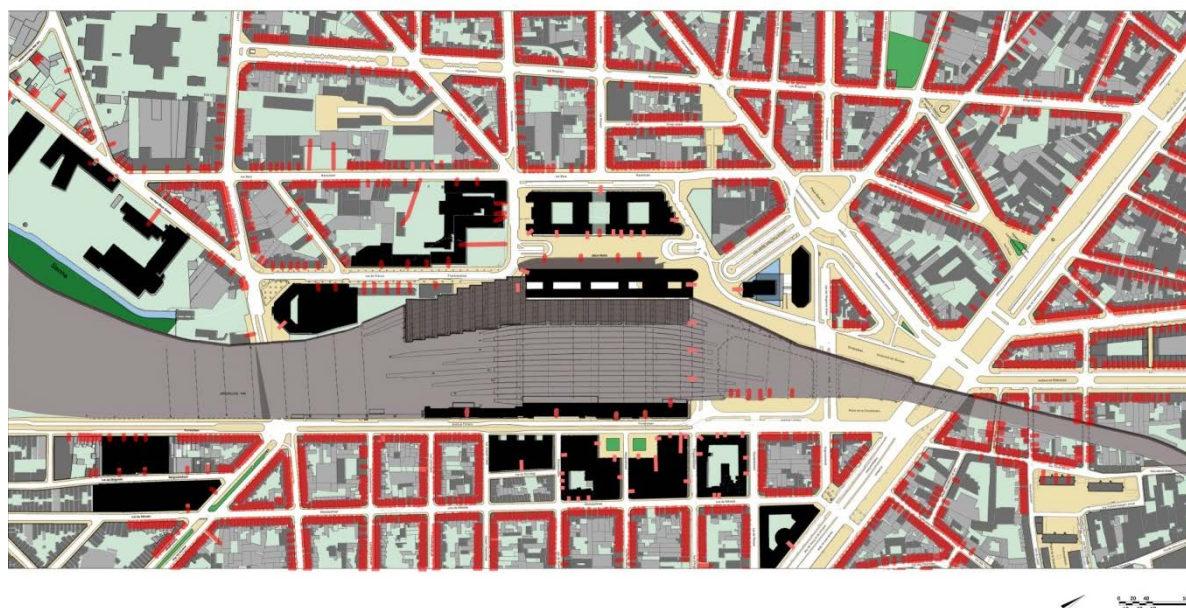
Bron: ATO



*Kaart 30: Gemiddelde hoogte van de stratenblokken en hoge gebouwen in de operationele perimeter*

*Bron: ATO*

Deze bouwwerken hebben het aantal gebouwen in een stratenblok drastisch verminderd (vaak is het stratenblok beperkt tot één enkel gebouw) en vandaar ook de mogelijkheid om meer bedrijvigheid in de openbare ruimte te creëren. Het aantal ingangen die uitkomen in de openbare ruimte is beperkt, waardoor de connectiviteit tussen de bebouwing en de openbare ruimte wordt aangetast, zoals de volgende kaart toont. Dit creëert een groot probleem voor de dynamiek en de sociale controle in de openbare ruimte.



*Kaart 31: Connectiviteit van de bebouwing met de openbare ruimte*

*Bron: ATO 2011 op basis van Arsis, 'Stedenbouwkundige studie van het station Brussel-Zuid in de context van de wijken, februari 2008*

*Een rode streep geeft de in- of uitgang van het gebouw in de openbare ruimte aan. We zien dat in de nieuwe stratenblokken in de omgeving van het station, in tegenstelling tot de situatie in de traditionele stratenblokken van de wijk, deze connectiviteit met de openbare ruimte heel beperkt is. Dat verklaart de problemen die voortvloeien uit het gebrek aan bedrijvigheid en sociale controle in de uitgestrekte openbare ruimte rond het station.*

#### 1.1.4 DE OPENBARE RUIMTE IN DE OBSERVATIEPERIMETER

De observatie van de openbare ruimte in de observatieperimeter laat zien dat er vaak geen verband is tussen de staat van de ruimte en de kwaliteit.

##### **De staat van de openbare ruimte: globaal van voldoende hoog niveau**

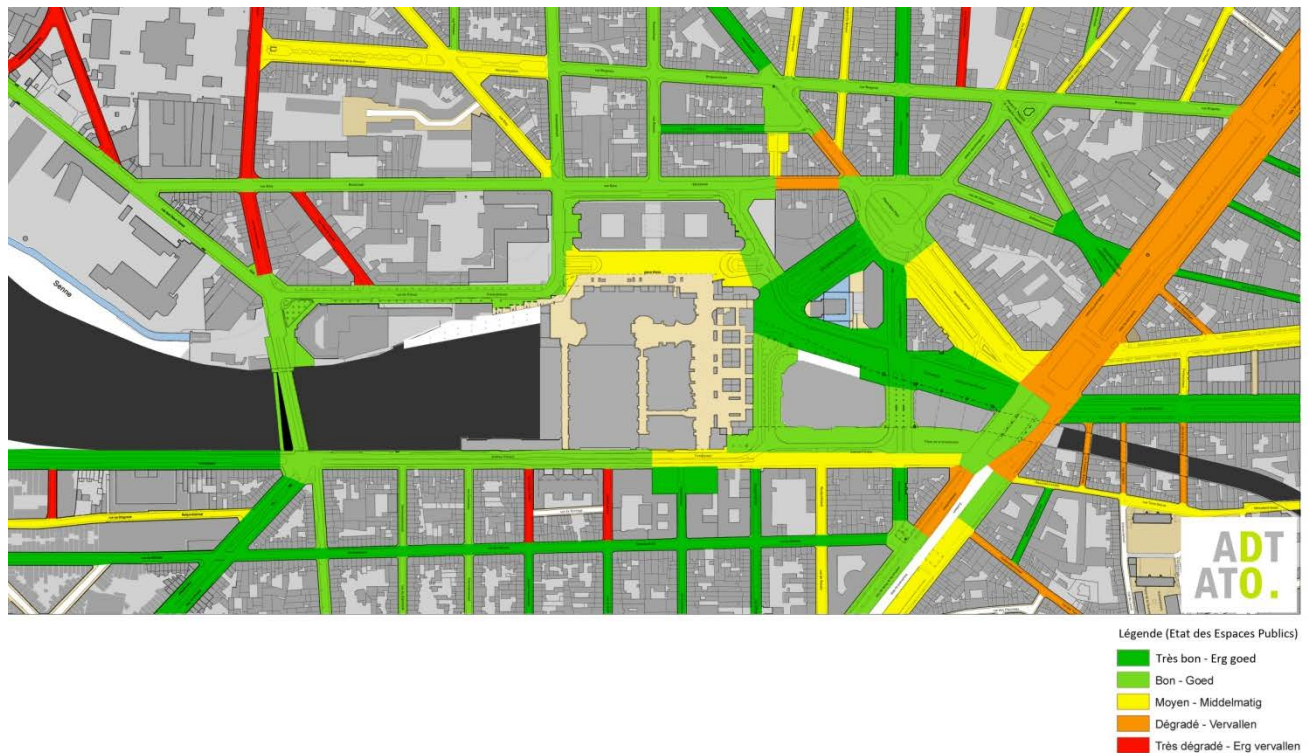
Over het algemeen is de staat van de openbare ruimte, die het ATO heeft beoordeeld op basis van de aanwezige elementen (voetpaden, straat, stadsmeubilair, verlichting, aanplantingen, bewegwijzering), zeer bevredigend. Dat wordt grotendeels verklaard door de recente uitvoering van werkzaamheden (met name door Beliris in de omgeving van het station).

Slechts enkele gedeelten bevinden zich in een zeer verwaarloosde staat:

- in Anderlecht: gedeelten van de Veeartsenstraat aan weerszijden van de Barastraat, Kubornstraat, Charles Parentéstraat, Memlingstraat.
- in Sint-Gillis: Joseph Claesstraat en Suèdestraat, maar hier is de renovatie gepland na de heraanleg van het gedeelte van het stratenblok tussen deze twee straten en de Mérodestraat.
- in Vorst: Drukkerijstraat.

De kleine ring bevindt zich over het algemeen in een verwaarloosde staat, met uitzondering van enkele kleinere gedeelten die onlangs zijn heraangelegd.

Enkele plaatsen in de omgeving van het station bevinden zich in een redelijke staat (Hortaplein, Jamarlaan en het gedeelte van de Fonsnylaan tussen de ingang van het station en de kleine ring). Dat wordt gedeeltelijk verklaard door het feit dat dit zeer drukbezochte plaatsen zijn.



*Kaart 32: Staat van de openbare ruimte in de operationele perimeter*

*Bron: ATO, na een terreinbezoek op 4 en 5 januari 2012*

### Een problematische kwaliteit van de openbare ruimte

Over het algemeen laat de kwaliteit van de openbare ruimte, in tegenstelling tot de staat ervan, vaak te wensen over. Daaruit blijkt dat het ontwerp faalt. Het ATO heeft de kwaliteit beoordeeld op basis van het statuut van de openbare plaats (straat, plein, enz.) en de volgende criteria: comfort voor voetgangers, comfort voor fietsers, comfort voor mindervalide mensen, kwaliteit van de bestrating, kwaliteit van de aanplanting, gebruikswaarde en landschappelijke kwaliteit.

De belangrijkste plaatsen van slechte kwaliteit zijn de volgende: Baraplein, Jamarlaan, kleine ring, overdekte straat, Veeartsenstraat en het gedeelte van de Onderwijsstraat tussen het Hortaplein en de Barastraat.

De belangrijkste plaatsen van zeer matige kwaliteit zijn de volgende: Marcel Broodthaersplein, het gedeelte tussen de ingang van het station en de kleine ring, Ruslandplein, Europa-esplanade, Spaaklaan, Hortaplein, Lemonnierlaan, Ruslandstraat en het gedeelte van de Barastraat tussen de Frankrijkstraat en de Grisardoorgang.

Heel vaak zijn deze plaatsen ontworpen vanuit het oogpunt van de doorstroming van het autoverkeer of ten voordele van de Zuidmarkt, meer dan op basis van het comfort van de gebruikers, in de eerste plaats de voetgangers. De openbare ruimte in de omgeving van het station is niet gebruiksvriendelijk voor voetgangers, hoewel het station een constante stroom voetgangers genereert (125.000 gebruikers van het station per dag).



*Kaart 33: Kwaliteit van de openbare ruimte in de operationele perimeter*

*Bron: ATO, na een terreinbezoek op 4 en 5 januari 2012*

De openbare plaatsen in de onmiddellijke nabijheid van het station waarvan de kwaliteit is beoordeeld als slecht tot zeer matig worden hierna besproken.

- **Baraplein** (staat: goed / kwaliteit: zeer slecht)

Het Baraplein (0,25 ha) is heraanlegd in 1998. Het ontwerp wordt gedomineerd door het regelen van de verkeersstroom. Het plein is voor bijna de helft bestemd voor het autoverkeer en het openbaar vervoer. Vandaag zien we dat er problemen zijn voor alle vervoermiddelen (openbaar vervoer, auto's en voetgangers): slechte leesbaarheid, opstoppingen, onveiligheid.

De driehoek die het 'echte' plein vormt, is aangelegd met een bestrating, enkele banken en een verlichting die men op snelwegen terugvindt. Er staat geen enkele boom. Vaak is er sprake van wildparkeren. Door het drukke verkeer op de wegen die langs het plein lopen, is het niet mogelijk om het af te schermen tegen de overlast van het verkeer. De voetgangersverbindingen naar het driehoekige plein zijn slecht leesbaar, vooral naar het station (via de Spaaklaan).

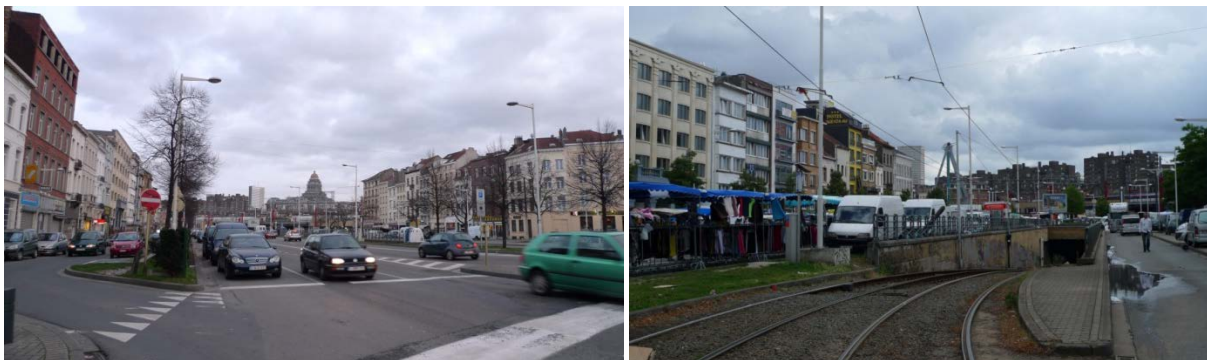


*Illustratie 29: Zicht op het Baraplein*

*Bron: Google Maps et ATO*

- **Jamarlaan** (staat: matig / kwaliteit: zeer slecht)

De Jamarlaan, die oorspronkelijk moest uitlopen op het gemeentehuis, is nooit voltooid. Daardoor is de laan zeer breed (ongeveer 66 meter) en kort (ongeveer 240 meter) en is ingericht met zijwegen. De auto neemt een dominante plaats in. De tramsporen zijn zo goed en zo kwaad als het gaat geïntegreerd, maar dit belangrijke breukelement krijgt geen specifiek landschappelijk ontwerp om de integratie in de omgeving te bevorderen. De bouwgevels langs de boulevard zijn redelijk laag ten opzichte van hun breedte, waardoor ze de openbare ruimte niet goed omkaderen.



*Illustratie 30: Zicht op de Jamarlaan*

*Bron: ATO. Op het beeld rechts ziet men de tramsporen verschijnen*

- **Overdekte straat** (staat: bon / kwaliteit: zeer slecht)

De overdekte straat is een heel specifieke openbare plaats, toegankelijk vanaf het station, de Europa-esplanade en het Ruslandplein. De straat loopt onder de treinsporen van de Noord-Zuidverbinding (vandaar zijn naam) en

biedt plaats aan trams, bussen, taxi's en een gewestelijke fietsroute. De straat kan worden overgestoken door voetgangers. Het naast elkaar bestaan van de verschillende vervoerswijzen maakt de inrichting ingewikkeld. Door de grote drukte (tussen 6000 en 7000 personen tijdens de ochtend- en avondspits) is er een groot probleem met zwerfvuil en geuroverlast. Het gebrek aan natuurlijke verlichting en de lage kwaliteit van de kunstverlichting geven de ruimte een onveilig gevoel, vooral als het later is.



*Illustratie 31: Zicht op de overdekte straat*

*Bron: ATO*

- **Onderwijsstraat (gedeelte tussen het Hortaplein en de Barastraat)** (staat: goed / kwaliteit: zeer slecht)

Het gedeelte van de Onderwijsstraat tussen de Barastraat en het Hortaplein is aan de noordelijke kant ingericht met een breed trottoir, waarop een niet gemarkeerd fietspad loopt. Het wordt breder bij de terugwijkende ingang van de parking en de entree van het gebouw dat erlangs ligt. Daardoor ontstaat een zeer grote restruimte die wordt ingenomen door de vuilnisbakken van de gebouwen en diverse illegale storten.

Het kruispunt met de Barastraat en het weggedeelte voor taxi's is al zeer lange tijd op een provisorische wijze aangegeven met betonblokken om het verkeer op deze plaats tegen te houden.



*Illustratie 32: Zicht op de Frankrijkstraat tussen de Barastraat en het Hortaplein*

*Bron: ATO*

- **Barastraat (gedeelte tussen de Grisardoorgang en het Baraplein)** (staat: goed tot verwaarloosd / kwaliteit: slecht tot zeer slecht)

De Barastraat heeft het statuut van een grootstedelijke weg, waardoor er sprake is van een grote verkeersdruk. De huidige inrichting met smalle voetpaden zonder bomen in het gedeelte tussen Jamar en Blerot versterkt het gevoel van een autoweg, terwijl de straat dichtbevolkte wijken doorkruist. Ook de slecht ingerichte kruispunten tasten de kwaliteit aan. De terugwijkende zone ter hoogte van blok 2 (het voormalige stratenblok van Côte d'Or) die is ingericht als een zijweg van de Barastraat met een taxistroom, draagt bij tot de aantasting van de gevellijn.

Het zou de ambitie kunnen zijn om deze verkeersas te transformeren tot een echte stadsboulevard van hoge kwaliteit.



*Illustratie 33: Zicht op de Barastraat*

*Bron: ATO*

- **Paul-Henri Spaaklaan** (staat: zeer goed / kwaliteit: slecht)

De P-H Spaaklaan presenteert zich als een brede avenue (van ongeveer 52 meter), maar over slechts een beperkte lengte. In het midden ligt het busstation van De Lijn. De bushokjes zijn zeer smal en niet reglementair.

Aan de voet van de Zuidtoren is deze ruimte heel sterk blootgesteld aan de wind, waardoor hij onaangenaam aanvoelt.



*Illustratie 34: Zicht op de P-H Spaaklaan*

*Bron: ATO*

- **Fonsnylaan** (staat: matig tot goed / kwaliteit: matig tot slecht)

De Fonsnylaan ligt in het perspectief van de spits van het gemeentehuis. In het gedeelte tot de overdekte straat liggen twee tramsporen in het midden. Op dit moment is er geen enkele veilige oversteekplaats van de laan. Het naast elkaar bestaan van trams, auto's en bussen verloopt moeizaam in deze smalle straat (tussen 23 en 25 meter, trottoirs inbegrepen, tussen 16 en 20 meter voor de weg). De laan is dus heel gevaarlijk voor voetgangers. Op het kruispunt met de Engelandstraat gebeuren de meeste ongevallen in het hele Gewest.

De combinatie van de smalle straat en de aanwezigheid van gebouwen tot GV+12 voor de stratenblokken van het BBP Fonsny I geven de laan een benauwend gevoel.

De aanplantingen langs de straat zijn in slechte staat.



*Illustratie 35: Zicht op de Fonsnylaan*

*Bron: ATO*

- **Kleine ring** (staat: verwaarloosd / kwaliteit: zeer slecht)

De kleine ring is representatief voor de periode waarin de stad werd ontworpen voor de suprematie van de auto. De ring lijkt dus op een stedelijke autosnelweg, die voetgangers systematisch in twee keer moeten oversteken. De middenberm met bomen wordt gebruikt als parking of voor de Zuidkermis tijdens de zomer.



*Illustratie 36: Zicht op de kleine ring*

*Bron: ATO*



- **Marcel Broodthaersplein** (staat: zeer goed / kwaliteit: slecht)

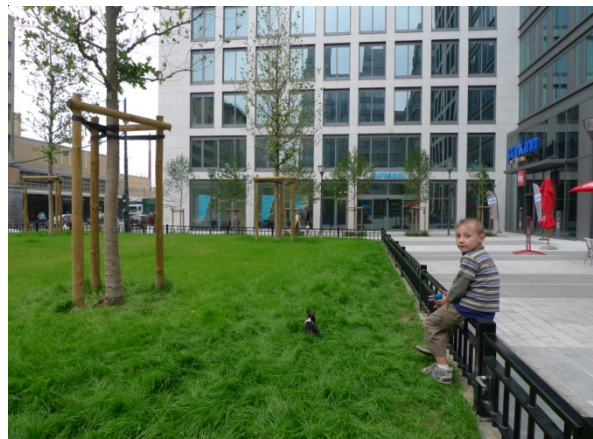
Het Marcel Broodthaersplein<sup>23</sup> (0,2 ha) is recent aangelegd door Beliris<sup>24</sup> (begin van de werken in 2008). Het ligt niet tegenover de ingang van het station en wordt dus niet noodzakelijk gebruikt door de reiziger die aan deze kant uit het station komt. Het bestaat uit twee pleinen die aan weerszijden van de Hollandstraat liggen. Er is alleen bedrijvigheid van winkels in het noordelijke gedeelte, bestaande uit één enkel café en een hotel. In het zuidelijke gedeelte heeft de politie een ruimte.



Kaart 34: Ligging van het Marcel Broodthaersplein

Bron: ATO

Het groene gedeelte is niet toegankelijk om te verhinderen dat het wordt ingenomen door daklozen. Dat heeft tot gevolg dat 30 procent van de oppervlakte van het plein niet gebruikt kan worden. Er zijn banken neergezet om auto's tegen te houden, maar die staan niet op een optimale plaats voor de gebruikers. De bomen staan op een rij voor de ingang van het hotel en de sas (het hotel zorgt er dus voor de boom die het meeste hindert te snoeien).



<sup>23</sup> Dit correspondeert met het zogenoemde Hollandplein dat werd voorgesteld in het ontwikkelingsschema voor de omgeving van het Zuidstation uit 1991.



*Illustratie 37: Zicht op het Marcel Broodthaersplein*

*Bron: ATO*

- **Hortaplein** (staat: matig / kwaliteit: slecht)

Het Hortaplein (0,9 ha) functioneert op een onevenwichtige wijze. De bedrijvigheid wordt gegarandeerd door de handelszaken op het gelijkvloers aan de westkant, waar restaurants en cafés zijn gevestigd, die alleen tijdens de dag en door de week zorgen voor dynamiek.

De oostkant van het Hortaplein is levenloos, als gevolg van de handelszaken van het station die terugwijken van de gevel. Die kan men bereiken via een galerie die geen opening naar het Hortaplein heeft.

Het plein kan worden gezien als een grote gang als gevolg van de afmetingen. Het is een lange rechthoek van 240 meter op ongeveer 36 meter. Om het plein in zijn geheel meer levendig te maken, is het nodig dat de gelijkvloerse verdiepingen van de gebouwen aan het plein functies hebben die publiek aantrekken en een opening naar de openbare ruimte hebben.

Er is een middenberm die hoger ligt dan de rest van het plein, waar banken en bomen staan.

De uiteinden van het plein worden ingenomen door de in- en uitgang van de openbare parkeergarage.

De bestrating bestaat uit kasseien, die vooral voor reizigers met rolkoffers weinig comfortabel zijn.



*Illustratie 38: Zicht op het Hortaplein*

*Bron: ATO*

Er is een openbare doorgang door het voormalige stratenblok van Côte d'Or tussen het Hortaplein en de Barastraat, maar die is weinig bekend en wordt weinig gebruikt. Die doorgang doorkruist een commerciële ruimte waar momenteel de zaak Midi Station is gevestigd. De doorgang moet mogelijk zijn tussen de tijd van de eerste HST en de laatste, maar in de praktijk is die alleen mogelijk tijdens de openingstijden van het café.

- **Europa-esplanade, Grondwetplein en Ruslandplein** (staat: goed tot zeer goed / kwaliteit: slecht)

De Europa-esplanade (1,2 ha) en het Ruslandplein (0,7 ha) liggen aan weerszijden van de Noord-Zuidverbinding en worden dus afgegrensd door het viaduct. Daaronder liggen ruimten met blinde muren die geen levendigheid brengen in de openbare ruimte. Zowel de Esplanade als het Ruslandplein heeft geen enkele functie tijdens de week, behalve parkeerplaatsen op een gedeelte van het Ruslandplein (40 plaatsen). Op zondag vindt hier de Zuidmarkt plaats.

Deze plaatsen zijn onlangs heraangelegd door Beliris (oplevering: 2005, ontwerpers: A2RC, JNC International en Lipski). Om het opzetten van de markt niet te hinderen, is er geen enkel stadsmeubilair neergezet om de ruimte te doorbreken (zoals banken of kunstwerken). Er zijn blokken blauwe steen neergezet in de openbare ruimte om de bomen te beschermen tegen de vrachtwagens van de marktlieden of om hun plaatsen af te bakenen. Wanneer er geen markt plaatsvindt, hebben deze elementen geen enkele andere functie, hoewel ze op een multifunctionele manier ontworpen hadden kunnen worden.



*Illustratie 39: Zicht op de Europa-esplanade*

*Bron: ATO*

De hele week worden deze plaatsen doorkruist door reizigers die te voet naar het station gaan. Vreemd genoeg verhindert die drukte niet dat er overlast ontstaat, onder meer door het ontbreken van een openbare toilet.



*Illustratie 40: Zicht op de Europa-esplanade en het Ruslandplein*

*Bron: ATO*

De leveringsstrook aan de uitgang van het station op de Europa-esplanade werkt niet goed. De strook wordt constant ingenomen door wildparkeerders. De toegang werd mogelijk doordat de ketting die de toegang verhinderde gebroken was. Sinds eind 2011 zijn provisorisch blokken beton neergezet om dit probleem op te lossen. Dat heeft het wildparkeren gedeeltelijk verminderd, maar heeft een betreurenswaardig gevolg voor het visuele aspect.



*Illustratie 41: Zicht op de leveringsstrook*

*Bron: ATO*

- **Grisardoorgang** (staat: matig / kwaliteit: matig)

Deze ruimte is het gevolg van de aanleg van de metro door het residentieel weefsel. De doorgang loopt tussen de blinde gevels van de naburige bouwwerken en is aangelegd als een square met een speelplein, meubilair en planten. Momenteel is de plaats helaas gesloten voor het publiek.

De doorgang wordt voorbij de Grisarstraat vervolgd door een pleintje dat uitkomt op de De Fiennesstraat.

Een recent gebouw dat uitkomt op deze ruimte staat blijkbaar te koop. Het zou een optie kunnen zijn om daar een lokale voorziening in onder te brengen, waardoor de sociale controle wordt gegarandeerd en de plaats opnieuw geopend kan worden. Het bijzondere gebrek aan groen- en speelvoorzieningen in deze buurt rechtvaardigt deze investering, die een snelle heropening mogelijk zou maken.



*Illustratie 42: Grisardoorgang*

*Bron: ATO*

### - Tunnel van de Veeartsenstraat

De tunnel van de Veeartsenstraat gaat onder de sporen tussen Anderlecht en Sint-Gillis en is zo'n 100 meter lang. Het autoverkeer en de zachte weggebruikers worden gescheiden. De lage kwaliteit van het kunstlicht en de verwaarloosde staat van de tunnel maken het gebruik bijzonder onaangenaam, vooral voor voetgangers.



*Illustratie 43: Tunnel van de Veeartsenstraat, gedeelte voor auto's en gedeelte voor voetgangers*

*Bron: ATO*

### Het gebrek aan leesbaarheid van de openbare ruimte

#### De verbinding met het centrum

Het centrum is niet te zien vanuit het station, noch aan de kant van de Fonsnylaan als op het Hortaplein, hoewel de Grote Markt op slechts 15 minuten wandelen ligt.

Aan de kant van de Fonsnylaan is het zicht op de spits van het stadhuis niet voldoende om de reiziger die Brussel niet kent naar het centrum te geleiden.

Aan de kant van het Hortaplein heeft de reiziger geen enkel element om het centrum waar te nemen. Hier is de openbare ruimte zeer verwarrend. De breedte van de wegen is geen goede indicator om naar het centrum te gaan via een hoofdweg. De Jamarlaan is immers breder dan de Stalingradlaan en zou de reiziger ertoe kunnen aanzetten om die te nemen, vanuit de veronderstelling dat die naar het centrum voert.



*Illustratie 44: Gedesoriënteerde voetgangers aan de uitgang van het station*

*Bron: ATO*

#### De verbinding met het openbaar vervoer

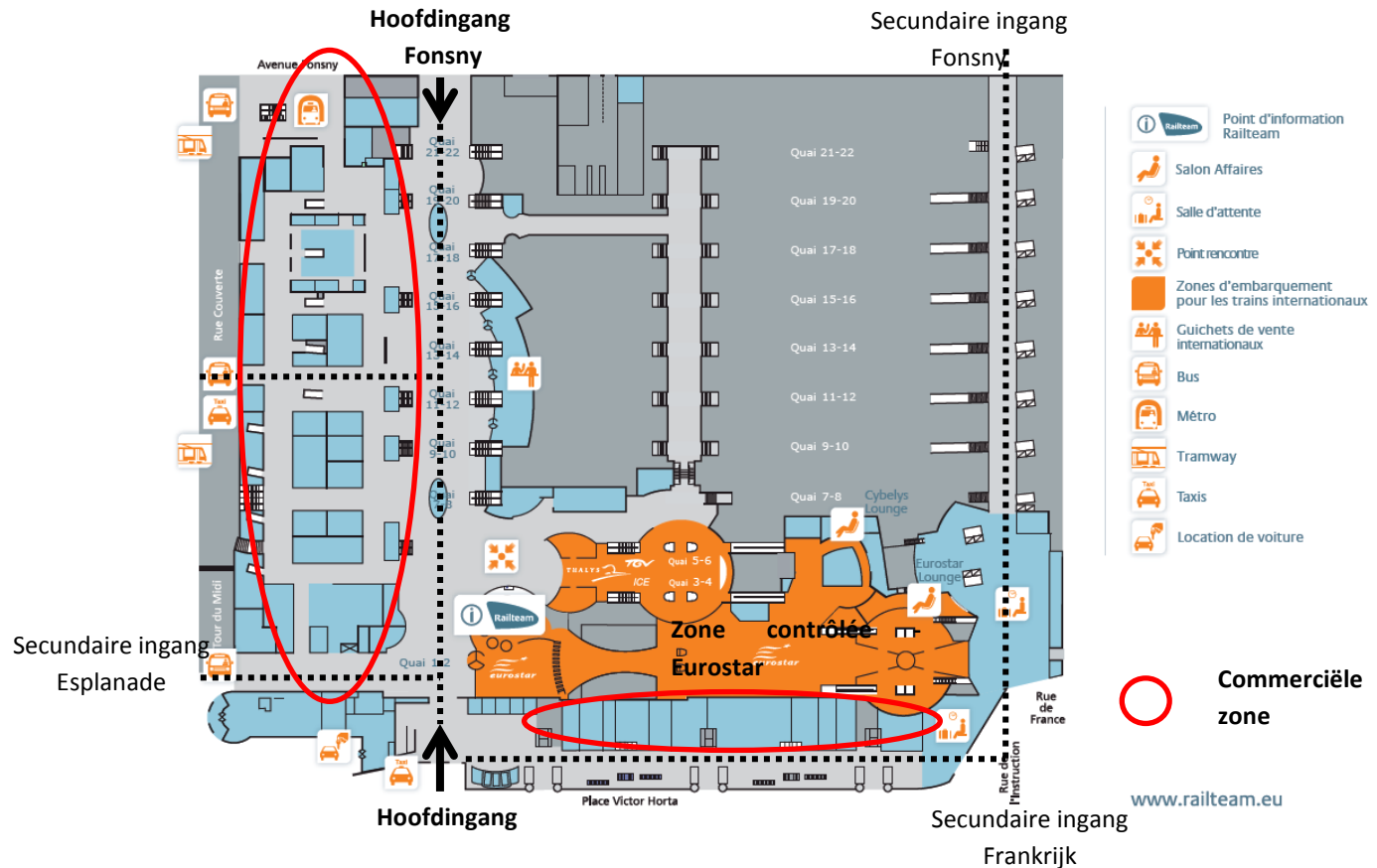
Voor de treinreiziger die aankomt in het Zuidstation is het moeilijk zich te oriënteren en te weten welk openbaarvervoermiddel hij kan nemen. De verschillende modi (bus, tram, metro, taxi, huurfiets) zijn niet te zien op één enkele plek, maar zijn verspreid over verschillende plaatsen. Bovendien is de bewegwijzering ontoereikend en compenseert deze niet het gebrek aan leesbaarheid van de ruimte zelf.

## 1.2 HET STATION

### Kwaliteiten van het huidige station

#### Het station

Het ontwerp van het huidige station is het resultaat van de plaatsing van alle diensten onder de verhoogde sporen. Het resultaat daarvan is: een lage plafondhoogte en een zeer zwakke natuurlijke verlichting.



Illustratie 45: Plattegrond van het Zuidstation

Bron: <http://www.b-europe.com/>

De structuur van de interne circulatie is moeilijk te doorgronden voor een gebruiker die het station niet kent.

De twee hoofdingangen van het gebouw liggen aan de Fonsnylaan (aan de kant van de binnenlandse treinsporen) en aan het Victor Hortaplein (aan de kant van de internationale treinsporen). De drie bijkomende ingangen liggen aan de Fonsnylaan tegenover de Ruslandstraat, op de Frankrijkstraat en op de Europa-esplanade.

In totaal beschikt het station over drie oost-westelijk georiënteerde gangen die toegang bieden tot de perrons en die men kan bereiken via de roltrappen (met uitzondering van de centrale gang) en de trappen. De gangen zijn niet met elkaar verbonden waardoor de circulatie binnen het station moeilijk leesbaar is.

Twee gangen doorkruisen het gehele stratenblok van het station:

- de hoofdgang, van 190 meter lang, die de twee hoofdingangen met elkaar verbindt. Hieraan liggen alle diensten van het station en de ruimten die zijn voorbehouden voor het internationale verkeer. De metalen structuur die de sporen ondersteunt is zichtbaar in de centrale gang.

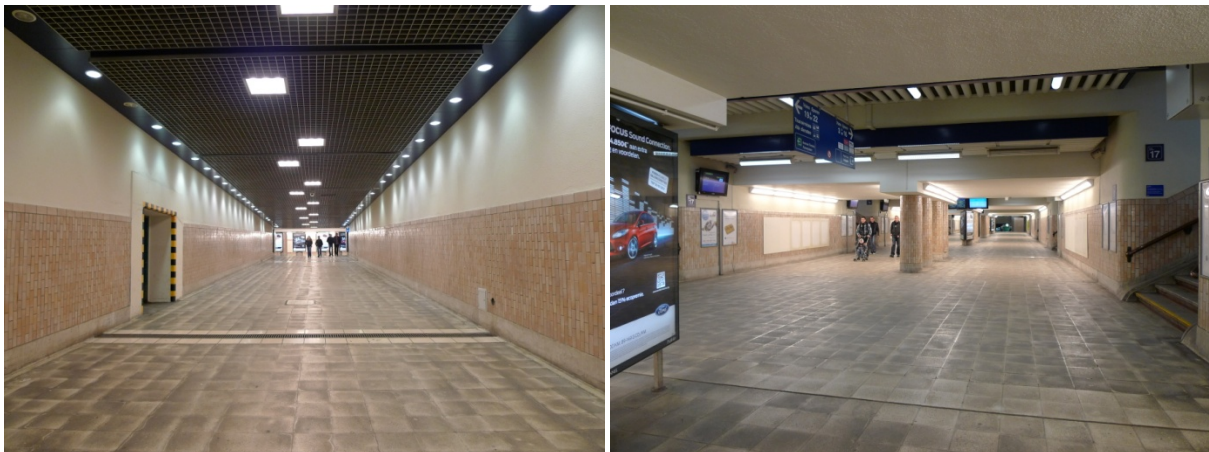
- de zuidelijke gang die de Fonsnylaan verbindt met de Frankrijkstraat en die als enige functie heeft om toegang te bieden tot de sporen, er is geen enkele dienst of winkel.



*Illustratie 46: Zicht op de hoofdgang (links) en de zuidelijke gang (rechts) van het Zuidstation.*

*Bron: ATO*

De centrale gang doorkruist niet het hele stratenblok van het station en eindigt op een blinde muur. In tegenstelling tot de andere gangen is deze gang niet recent gerenoveerd. De enige functie is toegang tot de sporen.



*Illustratie 47: Zicht op de toegang tot de centrale gang (vanuit de hoofdgang) en de centrale gang*

*Bron: ATO*

Winkels met een oppervlakte van 10.000 m<sup>2</sup> liggen langs de overdekte straat en in een galerie die langs het Hortaplein loopt. De winkels aan de kant van de overdekte straat dragen bij tot de fragmentatie van de ruimte en maken de doorgang tussen de centrale gang en de overdekte straat complexer. De winkels langs het Hortaplein geven niet direct uit op de openbare ruimte, maar op een galerie van het station, waardoor ze niet bijdragen tot de levendigheid van de openbare ruimte op deze plaats.



*Illustratie 48: Zicht op de buiten- en binnenkant van de galerie die aan het Hortaplein ligt*

*Bron: ATO*

### De perrons

Het station Brussel-Zuid heeft 22 sporen.

De perrons van spoor 1 en 2 zijn 400 meter lang en voorbehouden voor de Eurostar. De wachtruimte en de toegang tot de sporen worden gecontroleerd zoals in een luchthaven. Deze zones zijn alleen toegankelijk voor de gebruikers van de Eurostar.

De perrons van spoor 3 tot 6 zijn ook 400 meter lang en worden voornamelijk gebruikt door Thalys en HST-treinen. In afwachting van de besluiten over de capaciteitsproblemen van de Noord-Zuidverbinding die de NMBS-groep signaleert, zijn de perrons van spoor 7 tot 22 niet gerenoveerd, in tegenstelling tot de eerste 6.



*Illustratie 49: Zicht op een perron van binnenlands verkeer (links) en internationaal verkeer (rechts)*

*Bron: ATO*

### Onthaal van de toerist in het station

Het onthaal van toeristen vindt plaats in een gesloten stand 'Visit Brussels' aan de uitgang van het station aan de kant van het Hortaplein. De stand wordt niet aangeduid.

Het contact met een woordvoerder gebeurt nadat men is binnengegaan in een gesloten compartiment, waar pas na de ingang is aangegeven dat er slechts 4 personen tegelijk binnen mogen. Deze voorziening is niet gebruikersvriendelijk.





*Illustratie 50: Zicht op de stad van Visit Brussels in het Zuidstation*  
*Bron: ATO*

### **1.3 DE OMGEVING VAN HET STATION: EEN ESSENTIEEL ELEMENT VOOR HET IMAGO VAN BRUSSEL?**

---

De nieuwe stratenblokken die in de nabijheid van het station liggen in het gedeelte dat het dichtst bij het centrum ligt, waarbij eveneens het stratenblok van de Zuidtoren wordt gerekend, dragen ertoe bij dat een reiziger die uit het station komt een onpersoonlijk beeld van Brussel krijgt. De functionele architectuur met een internationale stijl verleent een onbeduidend stedelijk decor aan wijken die zelf wel een grote architecturale rijkdom hebben.

De onleesbaarheid van de verbinding met het centrum gekoppeld aan de falende bewegwijzering zorgt ervoor dat de reiziger zijn weg niet vindt. Hij komt terecht in een openbare ruimte die weinig gebruikersvriendelijk is.

## 1.4 HET BEHEER EN HET ONDERHOUD VAN DE INTERMODALE POOL EN DE OMGEVING VAN HET STATION

---

Ondanks een redelijk beperkt aantal beheerders (Gewest, gemeenten Sint-Gillis en Anderlecht, NMBS, MIVB en De Lijn) die verantwoordelijk zijn voor het onderhoud en het beheer van de verschillende ruimten van de internationale pool en de omgeving van het station, zijn de resultaten op het terrein zeer matig.

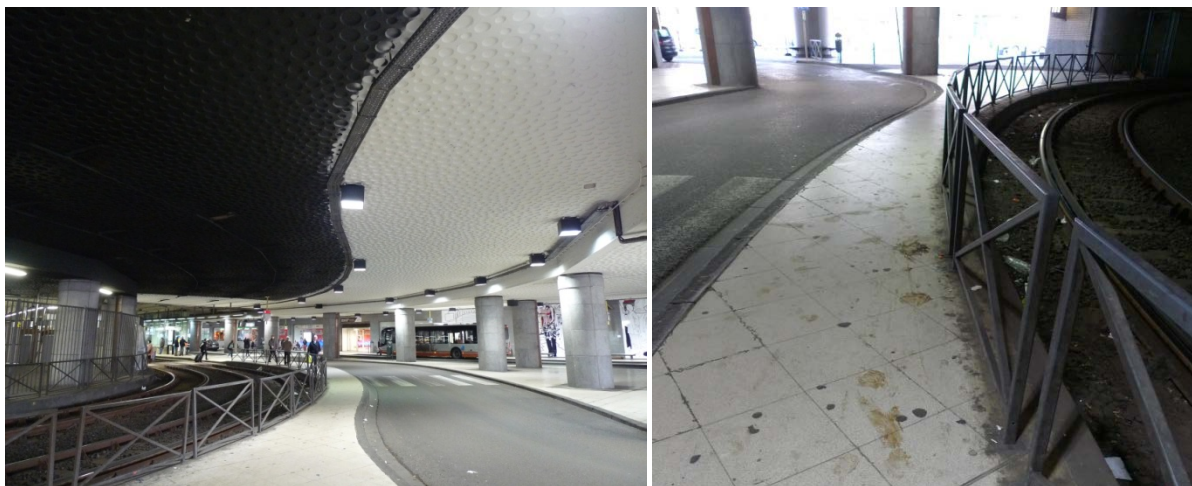
De praktijken van deze beheerders zijn eenduidig en niet op elkaar afgestemd of vertonen een gebrek aan daadkracht en middelen, waardoor op het terrein sprake is van een extreme verwarring. Die situatie draagt bij tot een negatief beeld van deze ruimten.

Nochtans zijn de ruimten bijzonder drukbezocht, wanneer men kijkt naar het aantal gebruikers en passanten (125.000 gebruikers van het station per dag). De kwaliteit van deze ruimten neemt in sneltempo af en noodzaakt grote middelen op het gebied van onderhoud en beheer om de gebruikersvriendelijkheid te waarborgen.

Het beheer wordt nog bemoeilijkt door het feit dat het ontwerp niet altijd voldoende rekening gehouden heeft met deze problematiek in een vroegtijdige fase.

Enkele voorbeelden van het niet functioneren van het beheer van de omgeving van het station:

- de overdekte straat is eigendom van twee aparte organisaties (het Gewest en de NMBS) en afhankelijk van verschillende beheerders (Gewest, NMBS, MIVB en Net Brussel). Ondanks recente verbeteringen heeft deze plaats nog steeds te lijden onder het niet op elkaar afgestemde beheer. De ene instantie schildert zijn gedeelte van het plafond, de andere niet. Het onderhoud van de trottoirs varieert sterk tussen de verschillende zones.



*Illustratie 51: Plafond van de overdekte straat en vuile trottoirs*

*Bron: ATO*

- De openbare ruimte rond het station (Barastraat, Baraplein, Hortaplein, Blerotstraat, Spaaklaan, overdekte straat, Europa-esplanade, Grondwetplein, gedeelte van de Argonnestraat tussen het Baraplein en de Fonsnylaan, Fonsnylaan, Broodthaersplein en het gedeelte van 30 meter van de Hollandstraat tegenover het Broodthaersplein) zijn eigendom van het Gewest en worden daardoor beheerd.

Maar het Gewest is niet uitgerust om krachtdadig te reageren op problemen op het terrein die worden doorgegeven door gemeentelijke instanties. Vooral de verplichting om voor sommige taken een openbare aanbesteding te lanceren weerhoudt het Gewest ervan om snel in te grijpen.

De leveringsstrook op de Europa-esplanade, tegenover de ingang van het station, blijkt bijzonder moeilijk te beheren. Ondanks de recente plaatsing van paaltjes en obstakels blijft het wildparkeren voortduren. Aangezien geen rekening werd gehouden met het beheer van deze plaats bij het ontwerp, blijft het bijzonder moeilijk om een voorziening te vinden die functioneert en die esthetisch gezien in de ruimte past.

Het beheer en het onderhoud van de inrichtingen rond het Zuidstation werden geregeld in een overeenkomst van 23 december 2003, die de volgende verantwoordelijkheden bepaalt:

- Het Gewest betaalt de kosten die voortvloeien uit het onderhoud van de wegen, de trottoirs, het stadsmeubilair, de aanplanting, de openbare verlichting, de kunstwerken, de verkeerslichten en de palen met elektrische voeding voor de Zuidmarkt (met uitzondering van de elektriciteitskosten);
- De NMBS betaalt de kosten voor het beheer en het onderhoud van de bestrating van het trottoir van de overdekte straat aan de kant van het station;
- De MIVB betaalt de kosten voor het beheer en het onderhoud van de glaswand van de overdekte straat en het premetrostation van de overdekte straat;
- De Lijn betaalt de kosten voor het beheer en het onderhoud van het busstation (met inbegrip van de verlichting en de advertentievoorzieningen);
- De gemeente Sint-Gillis betaalt de kosten van het elektriciteitsverbruik van de voedingspaal van de Zuidmarkt;
- De gemeente Anderlecht betaalt de kosten voor het beheer, het onderhoud en de vernieuwing van de inrichting van de Barastraat;
- De gemeente Sint-Gillis betaalt de kosten voor het beheer, het onderhoud en de vernieuwing van de inrichting van de Veeartsenstraat.

In de praktijk is er, ondanks de overeenkomst die ieders verantwoordelijkheden regelt, een gebrek aan coördinatie van het geheel en van een voorziening die ervoor zorgt dat de dagelijkse vaststellingen op het terrein terechtkomen bij elke beheerder.

Het Gewest had een coördinator aangesteld voor het beheer van de ruimte. Dat bleek een efficiënte voorziening om de coördinatie van alle actoren te garanderen. Het is raadzaam om middelen te voorzien om deze coördinatie te versterken, aangezien dit de enige manier is om een optimaal beheer van de openbare ruimte te verzekeren.

### **Daklozen**

Omdat het station een drukbezochte plaats is, trekt het veel daklozen en bedelaars aan. Er zijn veel verenigingen die zich het lot van deze mensen aantrekken, maar zonder echte coördinatie. De gemeente Sint-Gillis heeft in 2011 een reeks ontmoetingen met de verenigingen georganiseerd om onderzoek te doen naar een gemeenschappelijke aanpak van de daklozen.

## 1.5 MOBILITEIT

De studie van de bestaande situatie in termen van mobiliteit voor de Zuidwijk impliceert dat we buiten de gedefinieerde perimeters voor de stedelijke analyse (observatieperimeter en operationele perimeter) moeten gaan, omdat het Zuidstation als transportvoorziening de Zuidwijk op verschillende niveaus positioneert: internationaal, grootstedelijke en lokaal. Bovendien dwingen de verbindingen met de grote verbindingssassen in het Brussels Gewest ertoe om de mobiliteit op verschillende schalen te bestuderen, afhankelijk van de vervoersmodus die wordt onderzocht.

### 1.5.1 PLAATS VAN HET ZUIDSTATION OP INTERNATIONALE SCHAAAL

Het station Brussel-Zuid is het grootste van het Belgisch spoorwegnet (in aantal sporen), vooral als gevolg van zijn functie als internationaal station. Het is het enige Brusselse station waar de Thalys, de Eurostar en de HST aankomen. Het is een kruispunt tussen Parijs (1u20), Londen (2u), Keulen (1u40) en Amsterdam (1u30).

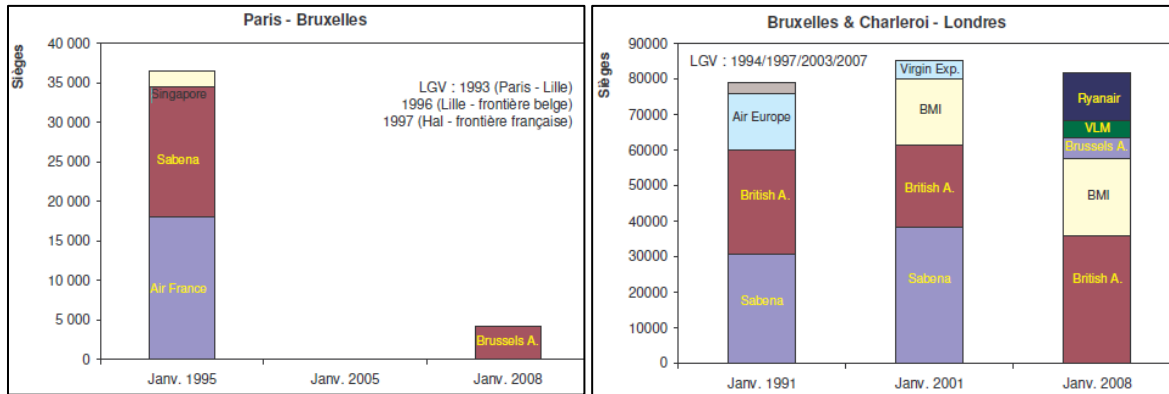
Het station is tevens een van de vertrekpunten van de lijnen van de Eurobus naar internationale bestemmingen en van touringcars die naar Marokko rijden. Die internationale functie impliceert dat de kwaliteit van het beeld dat het station en de stationswijk uitdragen naar de internationale reizigers een belangrijke inzet is voor het Gewest.



Kaart 35: Kaart van de directe HST-verbindingen vanuit Brussel

Bron: <http://www.belrail.be>

De Thalysverbinding neemt het grootste deel van het passagiersverkeer tussen Brussel en Parijs op zich. Het aandeel van het luchtverkeer voor dit type bestemmingen is bijna nul, zoals te zien is op de volgende grafiek, die de dalende lijn van het luchtverkeer tussen Brussel en Parijs tussen 1995 en 2008 toont.



Illustratie 52: Evolutie van het luchtverkeer tussen Parijs en Brussel en tussen Brussel/Charleroi en Londen tussen 1995 en 2008

Bron: Frédéric Dobruszkes, ULB-IGEAT, maart 2009

De Eurostartverbinding tussen Londen en Brussel ondervindt wel meer concurrentie van het vliegtuig. De grafiek hierboven toont de evolutie van het luchtverkeer tussen Brussel en Londen tussen 1991 en 2008. Deze evolutie is licht positief. In tegenstelling tot de Thalys heeft de Eurostar het gebruik van het vliegtuig voor dit traject niet kunnen verminderen. De tarieven van de Eurostar en de moeilijke toegang tot het Zuidstation (als gevolg van de verkeersopstoppingen), vooral van buiten Brussel, kunnen de keuze voor het vliegtuig in plaats van de trein verklaren.

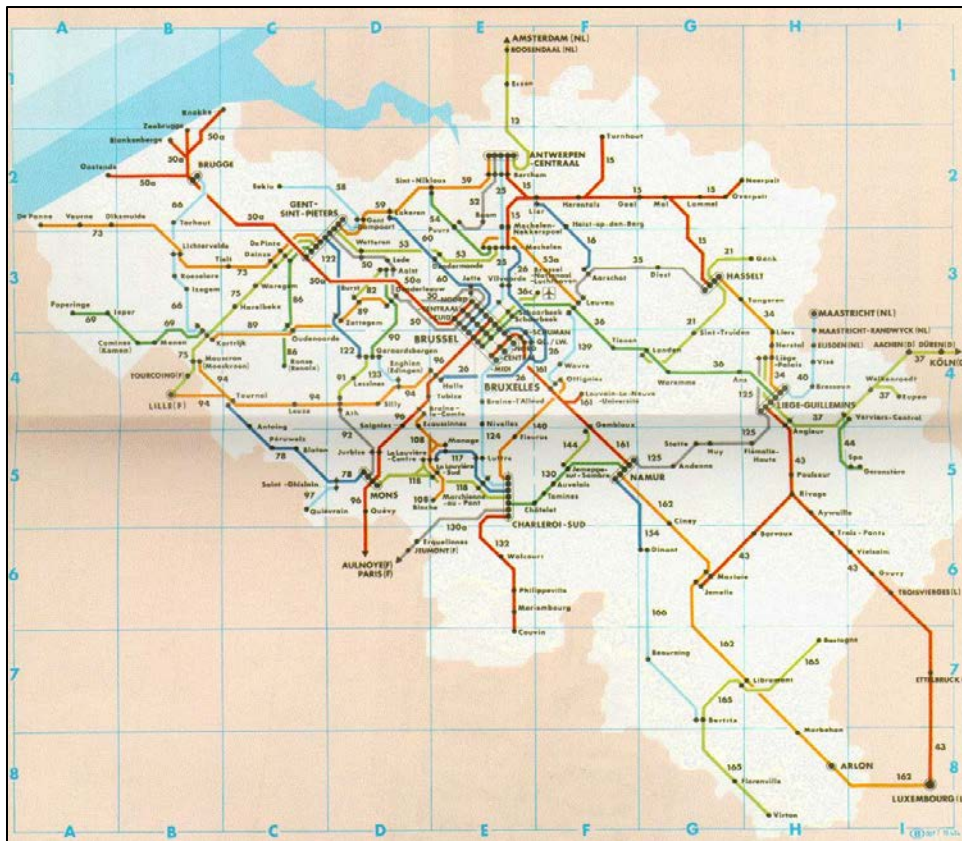
### 1.5.2 PLAATS VAN HET ZUIDSTATION OP NATIONALE SCHAAL

Het station Brussel-Zuid is een belangrijk knooppunt voor de binnenlandse treinen. In termen van reizigers is dit het tweede grootste station van het Belgisch spoorweginet, met meer dan 100.000 reizigers per dag<sup>25</sup> (na het Centraal Station met 140.000 reizigers per dag).

De meerderheid van de lijnen die het Brussels Gewest doorkruisen, gaat door de tunnel van de Noord-Zuidverbinding. Het Zuidstation heeft daar direct voordeel van, omdat alle lijnen die daarlangs gaan er voorbijkomen, evenals het Noordstation en het Centraal Station.

Bovendien zijn de 16 perrons voor het binnenlands verkeer goed voor het vertrek van een zeer groot aantal lijnen die door het Brussels Gewest komen.

<sup>25</sup> Telling NMBS 2011



Kaart 36: Belgisch spoorwegnet

Bron: <http://www.belrail.be>

### De verzadiging van de Noord-Zuidverbinding

De Noord-Zuidverbinding (lijn 0 van het NMBS-netwerk) is de bestaande spoorwegverbinding tussen de stations Brussel-Noord en Brussel-Zuid. De verbinding is 2,8 km lang en bestaat uit zes sporen (in drie verschillende sleuven), die bijna uitsluitend worden gebruikt voor passagiersvervoer. Met 1.200 treinen per uur is de Noord-Zuidverbinding de meest gebruikte spoorlijn van België. Op dit moment kan die 96 treinen per uur verwerken.

Omdat de Noord-Zuidverbinding wordt beperkt door de 6 sporen en door de kruising van de sporen en rekening houdend met de stijging van de vraag, kan men stellen dat de tunnel verzadigd is.

In 2008 heeft de NMBS een onderzoek gedaan naar de nodige maatregelen om de capaciteit van de verbinding uit te breiden. Er werden diverse opties besproken, waaronder:

- de uitbreiding van de huidige verbinding;
- de aanleg van een nieuwe tunnel onder de huidige verbinding, met als mogelijke tracés: onder de Barastraat, onder het huidige station, onder de Fonsnylaan, en eveneens diverse punten waar de verbinding ondergronds gaat: voor het Zuidstation (in het geval van een tunnel op grote diepte) of ter hoogte van het Kapellekerkstation;
- omleiding van de verbinding voor een gedeelte van het spoorverkeer via het oosten van het Gewest;
- omleiding van de verbinding voor een gedeelte van het spoorverkeer via het westen van het Gewest (L28).

Daarnaast heeft de NMBS maatregelen getroffen om het vermogen van de huidige verbinding te vergroten (met name door het aantal kruisingen te verminderen).

Op dit moment zijn de resultaten van de studie van de NMBS voor de uitbreiding van de capaciteit van de Noord-Zuidverbinding nog niet bekend. Er is geen enkel besluit genomen. Dat compliceert in hoge mate de huidige stand van zaken bij het analyseren van de projecten in de Zuidwijk, aangezien een eventuele ontduubeling van de verbinding grote stedenbouwkundige effecten voor het hele Gewest kan hebben. Op het niveau van de Zuidwijk is er een directe impact op de vastgoedprojecten van de NMBS (en eventueel het project Victor, afhankelijk van de exacte plaats en de kenmerken van een eventuele toekomstige tunnel) en op de projecten voor de lokalisering van de diverse vervoersmodi in de omgeving van het station. De plaats van het internationale station zou kunnen wijzigen in de hypothese van een ontduubeling van de Noord-Zuidverbinding en kunnen verhuizen naar de kant van de Fonsnylaan of de kant van de Frankrijkstraat. Naast de impact op de vastgoedontwikkeling moet ook de verbinding met de verschillende transportwijzen worden bekeken in termen van deze toekomstige locatie.

Hoe dan ook heeft de Brusselse regering zich op 11 mei 2012 uitgesproken ten gunste van een alternatief voor de ontduubeling van de huidige verbinding, met een voorkeur voor de versterking van de verbinding via het westen (lijn 28) en het oosten (lijn 26) van Brussel.

Voor een totaalvisie op de toekomst van de Zuidwijk is het dus noodzakelijk om te weten welke beslissingen zijn genomen ten aanzien van de capaciteitsproblemen van de Noord-Zuidverbinding.

Bij gebrek aan een beslissing is het raadzaam dat onderzoek naar dit vraagstuk in synergie wordt gevoerd met de ontwikkelingsstrategie die het Gewest uitzet.

### **1.5.3 PLAATS VAN HET ZUIDSTATION OP GROOTSTEDELIJKE SCHAAL**

Op grootstedelijke schaal zal de versterking van het GEN-netwerk<sup>26</sup> dat Brussel verbindt met de rand het bestaande aanbod tegen 2019 verdubbelen. Dit project is bedoeld om de modal shift van de auto naar het openbaar vervoer te stimuleren door de pendelaars een comfortabel en regelmatig alternatief aan te bieden, met een hoge frequentie tijdens de spitsuren. Het principe van de GEN-verbinding, dat is vastgelegd in de overeenkomst van 4 april 2003, is gebaseerd op minstens vier verbindingen per uur tijdens de spitsuren in de week (van 7-9.30 uur en van 16-20 uur) in elk station in de GEN-zone en de helft hiervan 's avonds en in het weekend. De dienstregeling loopt van 6 tot 24 uur in de week en van 7 tot 1 uur in het weekend en tijdens feestdagen.

Het spoorwegnet van de GEN is gebaseerd op de bestaande spoorlijnen (die verdubbeld zullen worden) in een straal van 30 km rond Brussel. Bij deze lijnen komen de snelle buslijnen (TEC en De Lijn), die het spoorwegaanbod zullen aanvullen in zones die niet bereikt kunnen worden.

Het GEN-netwerk staat in nauwe verbinding met de lijnen van de MIVB (tram, bus en metro). Om het stedelijke OV-netwerk in Brussel te optimaliseren moet worden gekeken naar de complementariteit van het GEN- en MIVB-netwerk, in plaats van de infrastructuur te ontduubelen.

In elk geval zal het GEN de bestaande intermodaliteit in het Zuidstation versterken.

Op het niveau van het toekomstige exploitatieschema (haltes en stops) van het GEN-netwerk bestaat er momenteel een debat over de GEN-haltes binnen het Gewest en in dit geval in de observatieperimeter, over de haltes op het grondgebied van Anderlecht en Vorst. Op het eerste plan dat werd gepresenteerd aan de stuurgroep van de GEN-studie in juni 2009, dat nog niet politiek bekrachtigd is (zie hierna), staat de halte Klein Eiland, terwijl sommige partijen, in de eerste plaats de gemeente Anderlecht, daar liever de halte Kuregem zouden zien (op de plaats van het voormalige station van Kuregem). Met de lancering van een proces voor de transformatie van de zone in de perimeter van het BBP van Biestebroeck is het coherent om hier een GEN-halte te willen plaatsen, omdat die kan bijdragen aan de ontwikkeling van de wijk Kuregem. Daarnaast, eveneens in de observatieperimeter, vraagt de gemeente Vorst een halte bij het Wiels, die eveneens niet is opgenomen in het plan van juni 2009.

---

<sup>26</sup> Geakteerd op 4 april 2003, bij de ondertekening van de GEN-overeenkomst tussen de federale staat en de drie gewesten

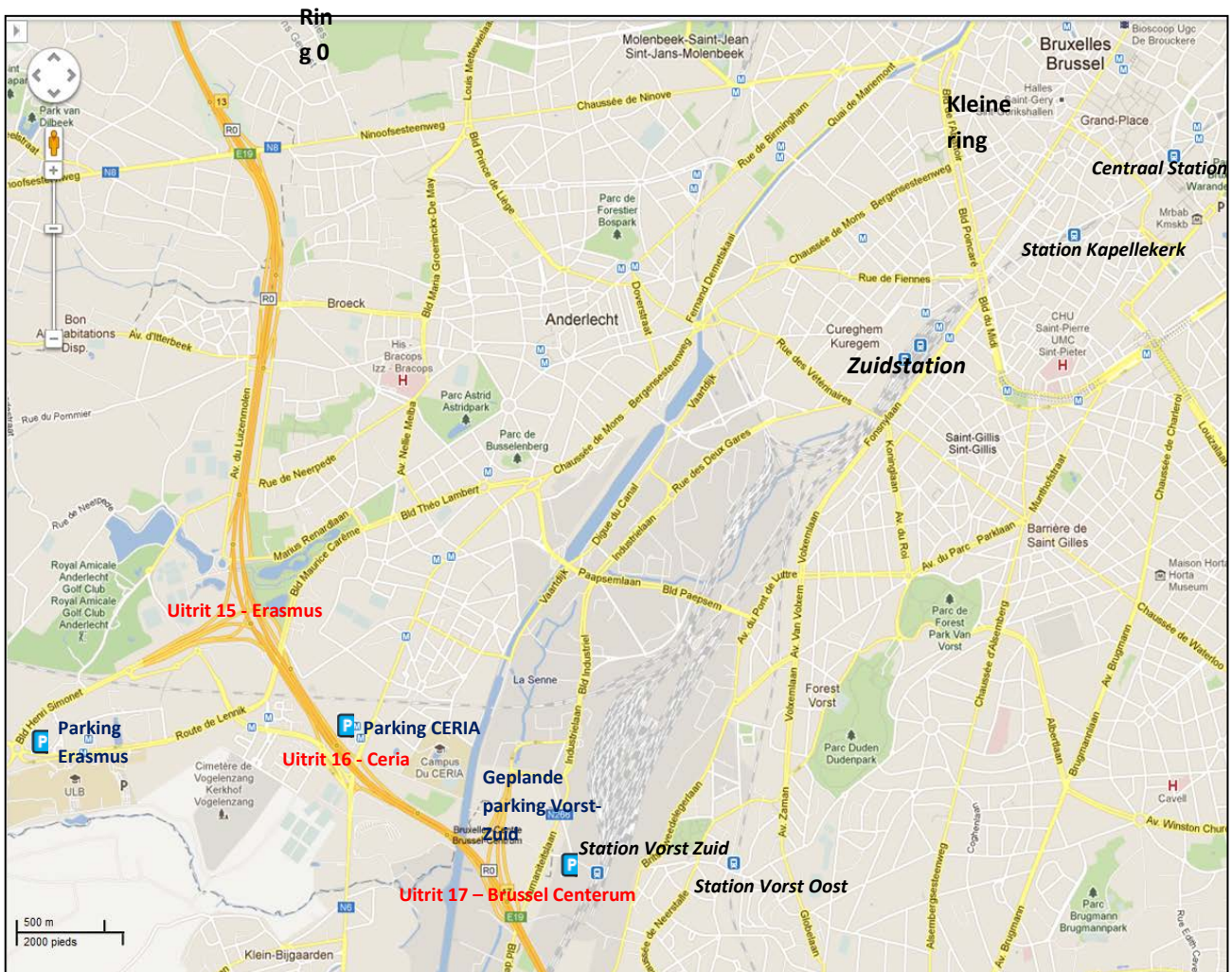




#### **1.5.4 PLAATS VAN HET ZUIDSTATION OP REGIONALE SCHAAL**

Het Zuidstation is een groot intermodaal knooppunt voor het Brussels Gewest. De wijk ligt bovendien aan de kleine ring met een belangrijke route naar de grote ring (afslag 17), waardoor het ook een belangrijke toegangspoort voor het autoverkeer naar het Gewest is.

De volgende kaart toont duidelijk de belangrijkste grote infrastructuurvoorzieningen die in het onderzoeksgebied liggen. Op deze kaart zijn te zien: het spoorweganet en de bestaande 'passagiersstations', de buitenring en de belangrijkste uitritten naar de Zuidwijk (uitrit 17 Brussel-Centrum, via de Industrielaan, uitrit 16 Ceria via de Bergensesteenweg en uitrit 15 Erasmus via de route van Lennik, de Maurice Carémelaan, de Théo Lambertlaan en vervolgens de Bergensesteenweg), het metronet en de stations, de transitparkings die al bestaan (Erasmus, Ceria) of die gewenst zijn in het kader van het Iris II-plan (Vorst-Zuid, 'bij de ring en bij het GEN') en het kanaal Brussel-Charleroi. De verstrengeling van al deze netwerken is een opportuniteit die benut kan worden om een duurzaam mobiliteitsonderzoek te verrichten.



Kaart 40: Belangrijkste mobiliteitsnetwerken in de buurt van het Zuidstation

Bron: ATO, achtergrond Google Maps

## Situatie van tram en metro

Het Zuidstation heeft een uitstekende toegang tot de metro en de tram.

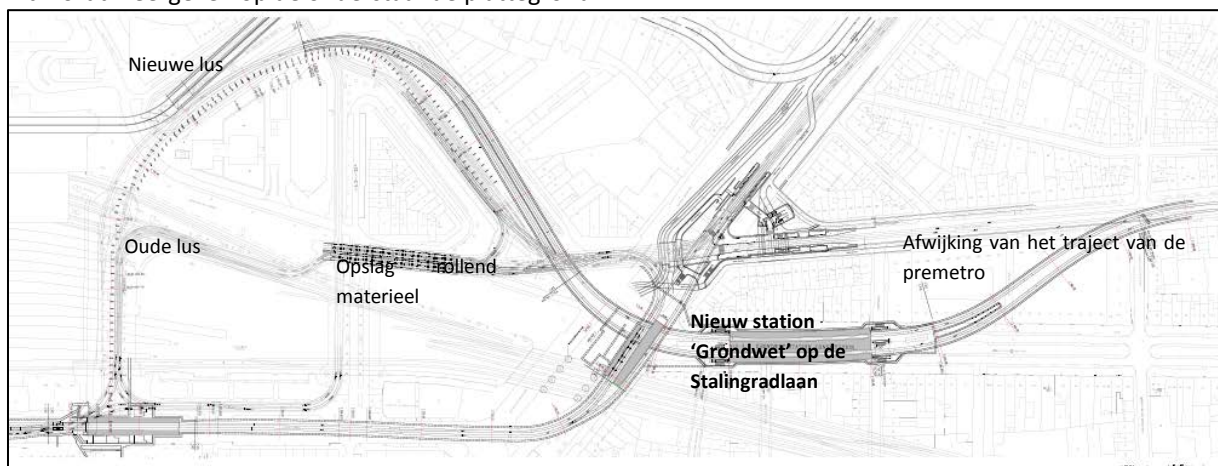
De twee metrolijnen 2 (Simonis Leopold II – Simonis Elisabeth) en 6 (Koning Boudewijn – Simonis Elisabeth) bieden een snelle en gemakkelijke verbinding met de metrostations Weststation, Beekant en Kunst-Wet, die alle drie een verbinding vormen met lijn 1 (Weststation – Stokkel) en 5 (Erasmus – Hermann Debroux).

De bereikbaarheid met de metro zal nog beter worden als gevolg van de beslissing in het kader van het IRIS II-plan om het metroaanbod van de MIVB uit te breiden. In eerste instantie gaat het om de verlenging van de premetro en de metro naar Schaarbeek, met een depot in Haren. Daarna wordt overwogen om deze noord-zuidas (die daadwerkelijk door de premetrokoker gaat onder de centrale lanen en tot aan Albert) te verlengen tot Ukkel. In de Zuidwijk zou dat tot gevolg hebben dat er zware infrastructurele ingrepen moeten gebeuren, met name de aanpak van het tunnelgedeelte tussen het Zuidstation en Lemonnier-Anneessens. De huidige lus van de tunnel is te scherp om een doorgang van de metro toe te laten.

Op dit moment onderzoekt de Directie Infrastructuur en Openbare Werken van Mوبiel Brussel dus de volgende elementen:

- de afwijking van het tracé van de huidige premetro, net na het station Anneessens (naar het zuiden), met een doorgang onder het Zuidpaleis,
- het creëren van een nieuw metrostation onder de Stalingradlaan, met als naam 'Grondwet'

Dit wordt weergegeven op de onderstaande plattegrond:



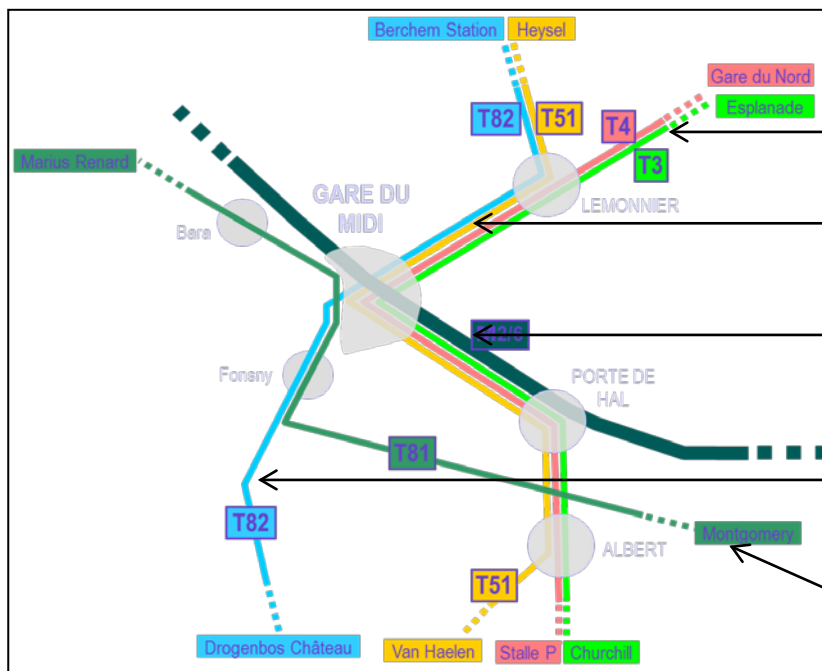
Kaart 41: Ontwerp van de ligging van de metro in het Zuidstation

Bron: Mوبiel Brussel

De kosten van deze nieuwe metro-infrastructuur zouden volgens de eerste schattingen zo'n 85 miljoen euro bedragen.

Rekening houdend met deze geplande uitbreiding van het metronet op de noord-zuidas zou de toegankelijkheid van het Zuidstation nog worden vergroot, niet alleen door de uitbreiding van de capaciteit en de frequentie die daaruit voortvloeit, maar ook door het bijkomende aanbod aan de bewoners in het noorden en zuiden van het Gewest.

In de huidige situatie ziet het metro- en tramnet van de MIVB rond het Zuidstation er als volgt uit:



Premetrolijnen 3 en 4 nemen de bestaande tunnel tussen Albert en het Noordstation – frequentie van 3' in het spitsuur op het gedeelde stuk

Tram 51 toegestaan in de tunnel op een gedeelte van de lengte tussen Albert en Lemonnier

Metrolijnen 2 (Simonis Leopold II-Simonis Elisabeth) en 6 (Koning Boudewijn – Simonis Elisabeth)

Tram 82 rijdt bovengronds tussen de Fonsnylaan en de overdekte straat, gaat onder de grond bij Grondwet en komt weer boven bij Lemonnier

Tram 81 rijdt bovengronds behalve tussen Grondwet en Jamar

### Plan 1: Bestaand metro- en tramnet

Bron: ATO, op basis van het MIVB-plan

Deze situatie is het gevolg van de toepassing van het tram-busplan uit 2005, op basis waarvan de MIVB een herstructurering van het netwerk doorvoerde met het oog op een grotere regelmaat. Maar een van de gevolgen van deze reorganisatie voor de gebruikers was het wegvallen van de oude lijn 52, die werd omgevormd tot tram 82 met een directe verbinding met het centrum. Deze lijn wordt nog slechts toegelaten op het premetronet tot Lemonnier, waardoor reizigers die naar het centrum willen moeten overstappen in het Zuidstation of in Lemonnier.

De MIVB overwoog diverse maatregelen om het overstappen voor de bewoners van Vorst en Drogenbos minder lastig te maken:

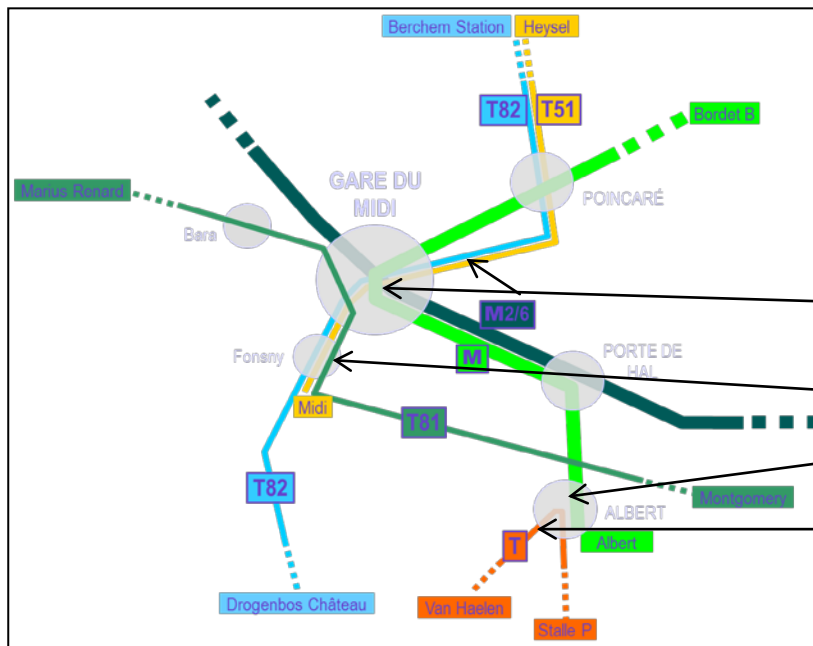
- installatie van liften in het Zuidstation om makkelijker van de bovengrondse tram naar niveau -2 en -3 te gaan, deze werkzaamheden zijn bezig
- heraanleg van het station Lemonnier
- voortzetting van de 82 in de tunnel na 20.00 uur naar het Noordstation (de 82 wordt dan de 32)

Naast deze maatregelen is een van de oplossingen die de MIVB overweegt om het comfort van de bewoners van Vorst te verbeteren het ondergronds leggen van de tramlijnen 81 en 82 onder de Fonsnylaan, waardoor het overstappen op de metro vlotter verloopt. Deze oplossing zou gepaard gaan met de bouw van twee nieuwe stations in verbinding met het metronet (Zuid en Grondwet). De MIVB rechtvaardigt deze optie door de aanwezigheid van een reeds bestaand gedeelte van de tunnel onder de Fonsnylaan dat daarvoor gebruikt kan worden, waardoor de investeringen kunnen worden beperkt. De kosten voor het creëren van een toegang, de bijkomende tunnels bij de bestaande tunnel en de aanleg van twee nieuwe stations bedragen ongeveer 16 miljoen euro<sup>27</sup>, volgens de informatie van de MIVB.

Daarnaast plant de MIVB, om iets te doen aan de bovengrondse moeilijkheden van tramlijn 81 (Montgomery – Marius Renard), die vastzit in het verkeer tegenover de Fiennesstraat en het Baraplein, de heraanleg van de De Fiennesstraat om de stiptheid en de commerciële snelheid van de tram te verbeteren.

De toekomstige situatie voor de trams en de metro zou er dus als volgt uitzien:

<sup>27</sup> Dat kan een heel laag bedrag lijken.



Reorganisatie van het tracé van de lijnen 81 en 82:

- aanleg van twee ondergrondse stations: station Zuid en station Grondwet (Stalingradlaan)
- ondergronds onder de Fonsnylaan

Aansluiting op de metro

Combinatie van de tramlijnen 51, 3 en 4 na Albert (kunnen geen gebruik meer maken van het premetronet dat metro is geworden) om een lus op het huidige tracé te maken.

Kaart 42: Bestaand tram- en metronet

Bron: ATO, op basis van het MIVB-plan

## Situatie van de bus

De zone rond het Zuidstation ontvangt op zijn grondgebied zowel openbare buslijnen (van de MIVB, De Lijn en TEC) als private touringcars (regelmatige verbinding naar de luchthaven in Charleroi of de bussen van Eurolines of andere maatschappijen naar Noord-Afrika, waarvan vele agentschappen een kantoor hebben op de Stalingrad- of Lemonnierlaan).

### Openbaar net

De kaart hieronder, die een fragment van het huidige net van de MIVB toont, laat zien hoe belangrijk het Zuidstation is in de verschillende openbarevervoernetten. Het is niet alleen een eindstation (voor 4 lijnen van de MIVB – lijn 27, 50, 49 en 78; voor 2 lijnen van De Lijn – lijn 144 en 145; voor 2 lijnen van TEC – lijn 365 en W), maar ook een belangrijk doorgangspunt voor de bussen van De Lijn die tot het eindstation bij Brussel Kapellekerk rijden en voor de bussen die het Brussels Gewest doorkruisen.

Er bestaan evenveel verschillende haltes als netwerken en maatschappijen: de bussen van de MIVB stoppen in de overdekte straat, in een directe verbinding met de tram- en metronetten, de bussen van De Lijn stoppen op het niveau van het busstation aan de Paul-Henri Spaaklaan en de bussen van TEC stoppen ter hoogte van het Ruslandplein aan de kant van de Fonsnylaan. Deze situatie is niet gunstig voor het gebruik. Zo kan iemand die naar de Waterlooosesteenweg in Ukkel wil de 136 of 137 van De Lijn naar Alsemberg nemen of ook de W of de 365 van TEC naar Eigenbrakel en Charleroi. Zo iemand weet dus niet waar hij moet wachten om de eerste beschikbare bus te kunnen nemen.



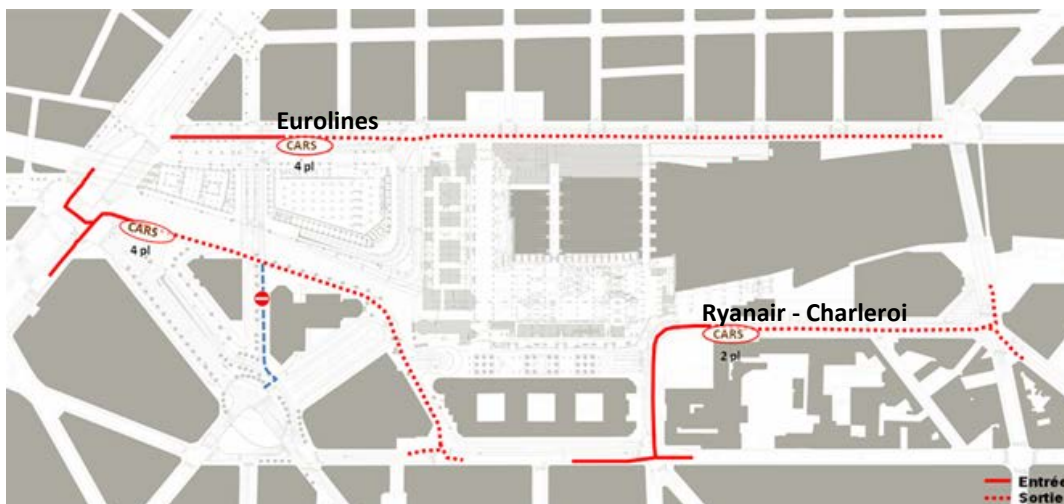


Kaart 45: Overzicht van de verkeersopstoppingen voor de bus  
Bron: EurolmmoStar–Eurostation

Het busstation aan de Spaaklaan is bovendien naar verluidt te groot (hoewel De Lijn dit betwist), terwijl de parkeerplaatsen voor de bussen van TEC aangenamer en comfortabeler gemaakt zouden kunnen worden.

#### Privaat net

Op dit moment vertrekken veel touringcars vanaf de Stalingradlaan en de Lemonnierlaan in de vijfhoek. Maar er bestaat ook een reeks lijnen die vertrekken vanaf het Zuidstation, zoals aangegeven op de deze kaart:



Kaart 46: Locatie van de touringcars  
Bron: EurolmmoStar–Eurostation

Geen enkele locatie is een comfortabele wachtplaats voor de gebruikers (geen bushokjes, geen banken, geen enkele beveiligde oversteekplaats, enz.).



Voor de verbinding naar de luchthaven van Charleroi is de weinig bevredigende situatie nog schrijnender, omdat een reeks autoparkeerplaatsen die zijn gereserveerd voor het Corps Diplomatique en die bijna altijd leeg staan, heel goed zouden kunnen dienen als op- en afstapplaats voor de regelmatige lijnen, al onmiddellijk en met een paar kleine aanpassingen. De reizigers zouden dan kunnen wachten in de hal van het nabijgelegen station.

In het kader van het wijkcontract Rouppe zal de Stalingradlaan worden heraangelegd. De plaatsen voor de touringcars die nu op de laan liggen zouden dan worden verplaatst naar de middenberm van de Zuidlaan.

### **Situatie van de leveringen**

Op dit moment gebeuren de leveringen aan het Zuidstation op een chaotische manier.

Er is een plaats voorbehouden voor leveringen op de Europa-esplanade tegenover de ingang van het station. Een eenvoudige ketting verhinderde de toegang, maar die is gebroken. Als gevolg daarvan wordt er wild geparkeerd, waardoor die plaats moeilijk toegankelijk is voor de dagelijkse leveringen. Daardoor gebeuren die zo goed en zo kwaad als het gaat op straat.



### *Illustratie 53: Zicht op de leveringszone (Europa-esplanade)*

*Bron: ATO en beeld Google Maps*

Deze situatie is sinds kort geregeld, tenminste gedeeltelijk (er bestaat nog steeds wildparkeren, maar in mindere mate) door een tijdelijke en weinig aantrekkelijke inrichting. Er zijn betonblokken (van het soort die worden gebruikt om de weg af te zetten) neergezet om het parkeren voor een deel te verhinderen.



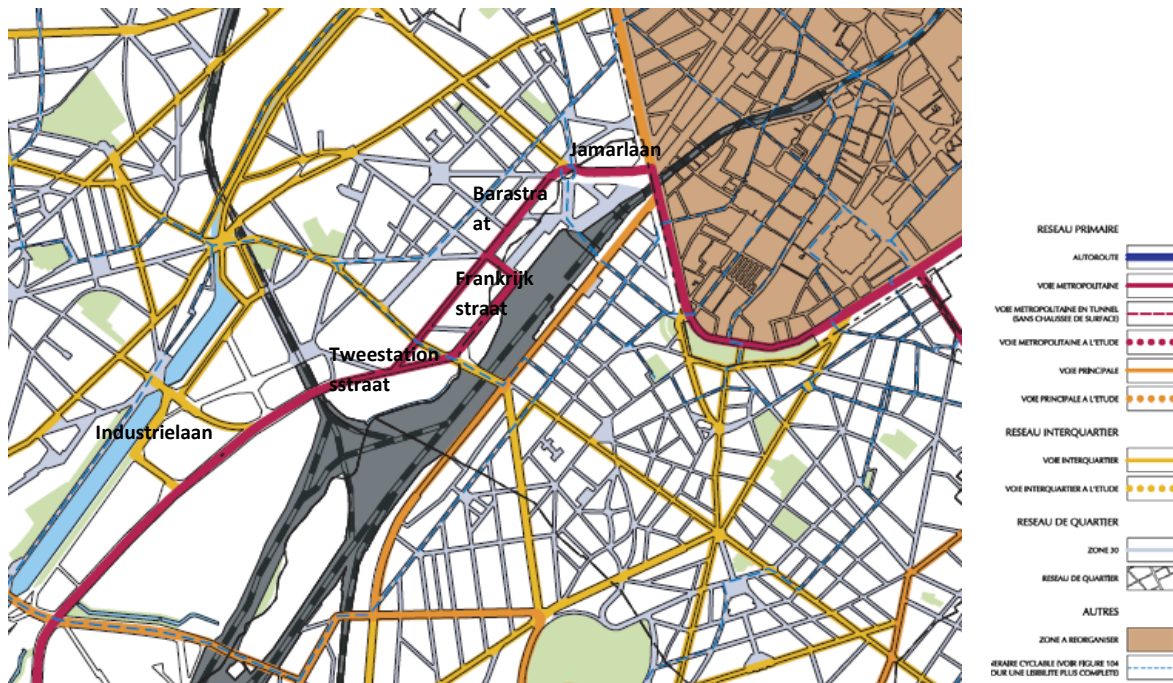
Illustratie 54: Wildparkeren om te leveren, Fonsnylaan tegenover de ingang van het station

Bron: ATO

### Situatie voor bijzondere voertuigen

Op gewestelijk niveau is de hiërarchie in het wegennet in de buurt van het station als volgt:

- grootstedelijke wegen: Industrielaan, Tweestationsstraat, Frankrijkstraat, Barastraat, Jamerlaan, Zuidlaan;
- hoofdwegen: Van Volxemlaan, Fonsnystraat;
- interwijkenstraten: Veeartsenstraat, Bergensesteenweg, Nijverheidskaai, Ropsy Chaudronstraat, Clémenceaulaan.



Kaart 47: Hiërarchie van de wegen in het GewOP 2002

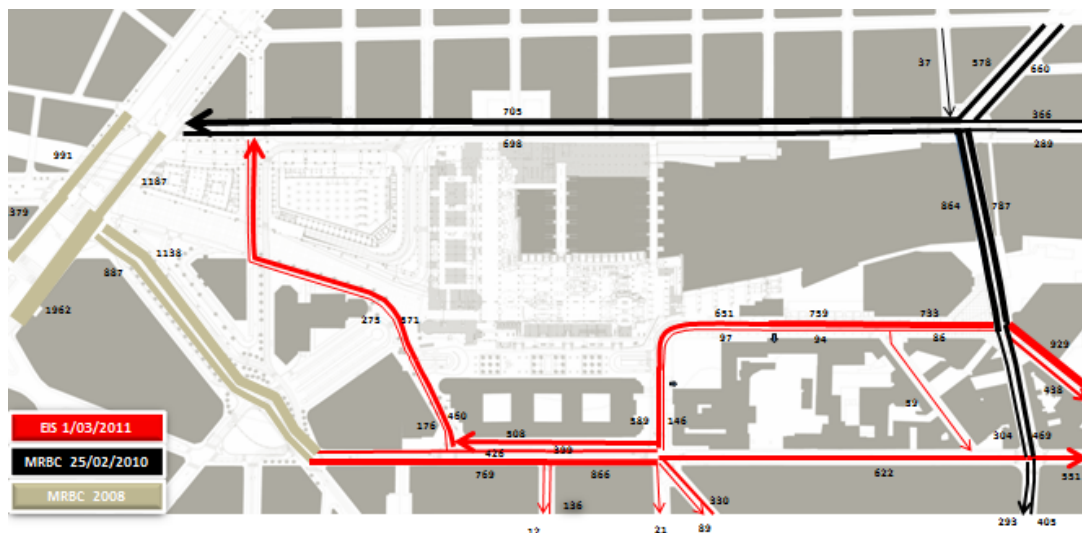
Bron: GewOP 2002

Deze hiërarchie die is vastgesteld op het gewestelijk beleidsniveau wordt evenwel niet feitelijk gerespecteerd als gevolg van de verkeersopstoppingen die veel doorgaand verkeer naar de bewoonde gebieden sturen.

Er is geen enkele globale studie naar een grotere perimeter gevoerd, maar er zijn wel enkele tellingen uitgevoerd in een beperkte perimeter rond het Zuidstation, door de gewestelijke autoriteiten (in 2008 en 2010) en door EuroImmoStar (in 2011).

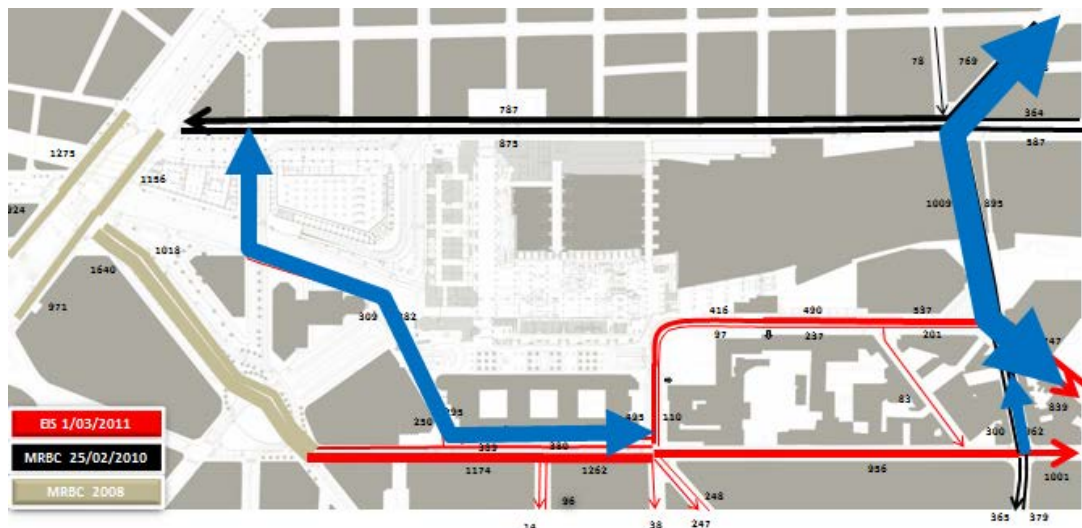
In algemene zin zijn de wegen van de wijk al bijzonder verzadigd, bijna de hele dag lang. Dat onderscheidt de wijk van veel andere zones in de hoofdstad, die meestal alleen met een ochtend- en avondspits te kampen hebben.

De tellingen tonen het volgende verkeersniveau tijdens de ochtendspits (eerste illustratie) en de avondspits (tweede illustratie):



Kaart 48: Verkeer van personenauto's ochtends (8.00-9.00 uur)

Bron: EuroImmoStar - Eurostation



Kaart 49: Verkeer van personenauto's 's avonds

Bron: EuroImmoStar - Eurostation

Tijdens de ochtendspits bedraagt het verkeer afkomstig uit de rand zo'n 930 voertuigen per uur in de Tweestationsstraat, 470 voertuigen per uur in de Veeartsenstraat, 370 in de Fonsnylaan (aan de kant van Wielemans), 580 in de Koningslaan, waardoor de Frankrijkstraat 760 voertuigen per uur en de Fonsnylaan 710 voertuigen per uur krijgen te verwerken. Dit verkeer verloopt moeizaam, als gevolg van de opstopping van het kruispunt met de kleine ring, die zelf overbelast is. De ochtendspits komende uit de stad bedraagt 890 voertuigen per uur vanuit de Jamarlaan en 700 voertuigen per uur vanuit de Fonsnylaan.

Tijdens de avondspits verwerkt de Barastraat zo'n 1300 tot 1000 voertuigen per uur, afhankelijk van het gedeelte, maar het debiet wordt beperkt door het kruispunt met de Veeartsenstraat en de Tweestationsstraat. De Fonsnylaan verwerkt 880 voertuigen per uur, de tunnel van de Veeartsenstraat 1010 per uur en de

Tweestationsstraat (voor het kruispunt met de Barastraat) 840 per uur. Het verkeer dat de stad uitrijdt via de Tweestationsstraat kan dus worden geschat op 1800 voertuigen per uur, in vergelijking met de genoemde 930 voertuigen per uur die 's ochtends de stad binnenrijden via dezelfde verkeersas.

Hoewel de geometrie van de weg hetzelfde is (2x2 rijstroken) is de belemmering van de doorstroming als gevolg van de files 's ochtends het dubbele van 's avonds. Deze hele verkeersas (Industrielaan gevolgd door de Tweestationsstraat) is 's ochtends verzadigd, waardoor de straten van de wijken tussen de Industrielaan en de Bergensesteenweg (waaronder de Vaartdijk) worden overstelpt door sluipverkeer.

Ook 's avonds zijn er twee stromen sluipverkeer: vanaf de Fonsnylaan via de Argonnestraat en de Blerotstraat en vanaf de Koningslaan via de tunnel van de Veeartsenstraat om zo op de aantrekkelijke uitgang van de stad via de Tweestationsstraat te komen.

Tellingen van het studiebureau Arsis in het kader van de 'Stedenbouwkundige studie van het station Brussel-Zuid in de context van de wijken' bevestigen de hiervoor beschreven situatie:

- Er zijn weinig schommelingen in het autoverkeer tijdens de week en in het weekend: dat wordt vooral verklaard door de hoge verzadiging van de wijkstraten (zelfs bij minder verkeer wordt de verzadiging van de wegen bijna bereikt).
- De verschillen tussen spits- en daluren zijn eveneens minder groot dan bijvoorbeeld voor de voetgangersstromen, om dezelfde reden.

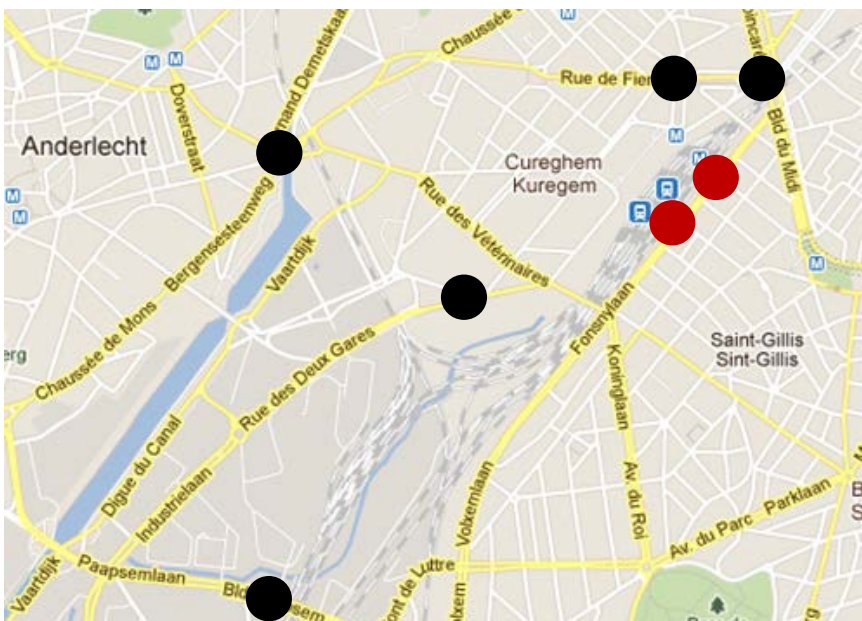
Daarbij moet worden opgemerkt dat de gegevens die uit de verschillende tellingen komen geen informatie geven over de verdeling tussen doorgaand verkeer en bestemmingsverkeer, hoewel dit nuttig zou zijn geweest.

### Zwarte punten van verkeersveiligheid

Vershillende kruispunten van het onderzoeksgebied zijn daarnaast opgenomen als een zwart punt op het gebied van verkeersveiligheid in de database Irissafe:

- Poincarélaan / Zuidlaan (zwart punt 6);
- Tweestationsstraat / Dokter Kubornstraat (zwart punt 20);
- Baraplein (zwart punt 25);
- Bergensesteenweg / Fernand Demetskaai (zwart punt 46);
- Humaniteitslaan / Paepsemlaan (zwart punt 55).

Er zijn ook grote conflicten vastgesteld ter hoogte van de overdekte straat, die een barrière vormt voor de doorstroming van de voetgangers, voor het kruispunt Fonsnylaan / Engelandstraat (een van de kruispunten met de meeste ongevallen in het Brussels Gewest) en voor het kruispunt Fonsnylaan / Zwedenstraat (uitgang van het station naar de tramhaltes).



### Kaart 50: Zwarte punten in de omgeving van het Zuidstation

Bron: ATO, op basis van de gegevens van Irissafe en achtergrond van Google Maps

### Situatie van het parkeren

De laatste mobiliteitsstudies die zijn uitgevoerd in de wijk hebben de situatie van het parkeren niet gedetailleerd onderzocht, noch op de weg, noch daarbuiten.

EuroImmoStar heeft daarentegen een onderzoek gedaan naar het aantal openbare parkeerplaatsen binnen een beperkte perimeter rond het Zuidstation. Deze staan op de onderstaande kaart.

Alleen middels een grondige studie kunnen op dit punt conclusies worden getrokken.

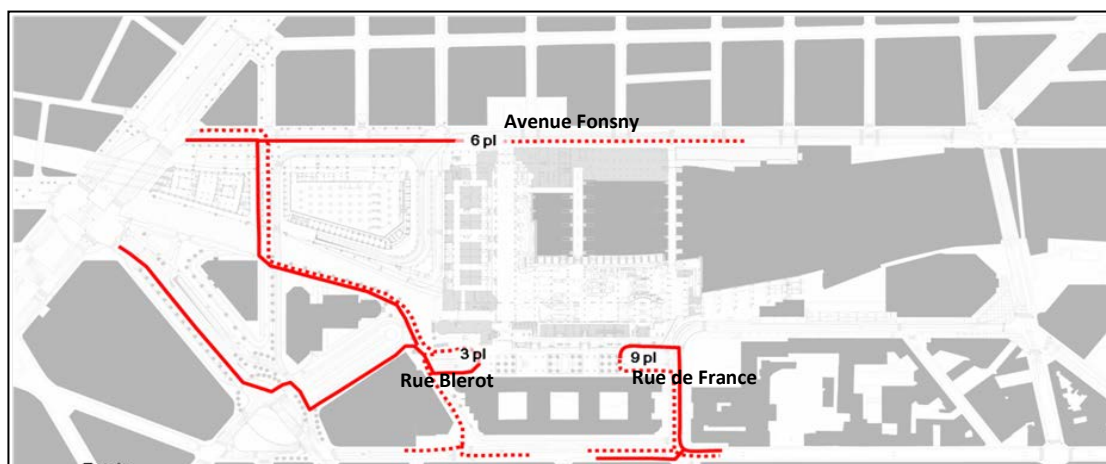


### Kaart 51: Plaats van de openbare parkings in de buurt van het station

Bron: EuroImmoStar - Eurostation

### Situatie van de Kiss&Ride-strook

Op dit moment bestaan er meerdere Kiss&Ride-stroken rond het station:



### Kaart 52: Plaats van de kiss&ride-stroken in de buurt van het station

Bron: EuroImmoStar – Eurostation

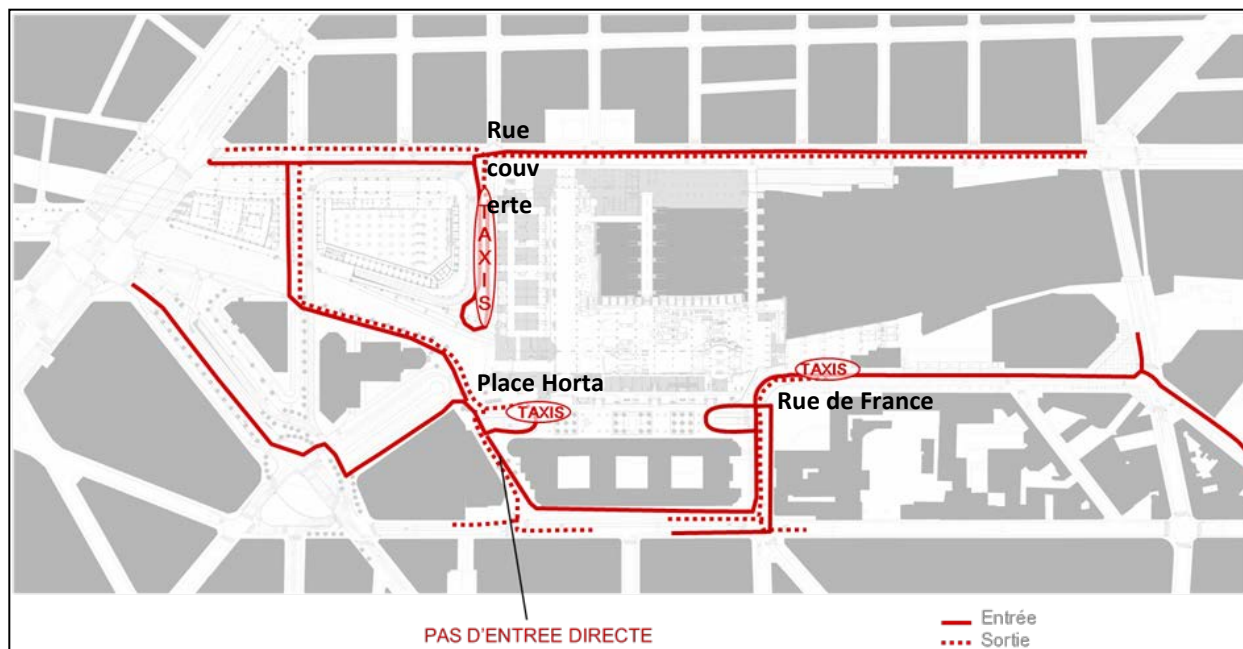
In de praktijk blijkt de kiss&ride-strook bij de Blerotstraat, ter hoogte van het Hortaplein, het meest bekend bij de habitués, hoewel die het minste capaciteit heeft met slechts drie plaatsen. Die situatie is hoofdzakelijk het gevolg van de aanwezigheid van de Thalys- en Eurostarterminal aan die kant van het station.

De Kiss&Ride-strook aan de kant van de Frankrijkstraat lijkt geen specifieke problemen te veroorzaken. Maar de K&R-strook aan de kant van de Fonsnylaan wordt eveneens intensief gebruikt en draagt bij tot de opstoppingen in de straat. Omdat de K&R-plaatsen eveneens worden gebruikt voor kort of middellang parkeren, gebeurt het afzetten en ophalen van mensen met dubbel parkeren op de eerste rijstrook van de straat in de richting van het centrum/Vorst. Dat draagt bij tot de opstopping op het kruispunt Fonsnylaan/overdektestraat/Engelandstraat, wat verderop in de Fonsnylaan voor problemen zorgt.

### Situatie van de taxi's

Op dit moment zijn er meerdere taxistandplaatsen beschikbaar voor de gebruikers van het Zuidstation:

- een druk gebruikte standplaats, vooral tijdens de piekuren van de aankomst van de internationale treinen, aan de voorkant van het Hortaplein, rond een van de ingangen van de Q-Park parkeergarage
- een tweede taxistandplaats in de Frankrijkstraat
- een derde taxistandplaats, die relatief onbekend is, aan de overdekte straat

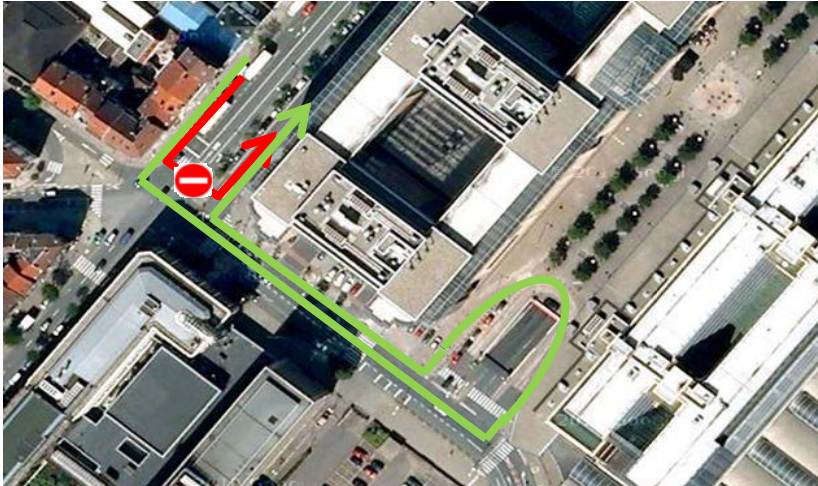


### Kaart 53: Plaats van de taxi's in de buurt van het station

Bron: EuroImmoStar – Eurostation

De belangrijkste problemen in verband met de taxistandplaatsen komen voor bij de standplaats aan het Hortaplein en de parallelweg van de Barastraat:

- betreffende de parallelweg van de Barastraat:
  - o om de parallelweg te kunnen bereiken vanaf de Barastraat, moeten de taxi's normaal gezien de Frankrijkstraat nemen en een halve draai maken ter hoogte van de ingang van het Q-Park (zie onderstaande illustratie)



Illustratie 55: Circulatie van de taxi's ter hoogte van de Frankrijkstraat en de parallelweg van de Barastraat  
Bron: ATO op basis van EuroImmoStar – Eurostation

- o er is een voorlopige barrière gezet op het kruispunt Bara-Onderwijs om te vermijden dat de taxi's een bocht maken op de Barastraat, maar volgens de tellingen van EuroImmoStar maakt 60% van de taxi's toch dit verboden manoeuvre en slechts 40% rijdt door naar de Frankrijkstraat



Illustratie 56: Circulatie van de taxi's ter hoogte van het kruispunt Onderwijsstraat – Barastraat  
Bron: EuroImmoStar – Eurostation

- o van die 40% maakt 70% een bocht van 180° (eveneens verboden) in plaats van dat manoeuvre uit te voeren rond de ingang van de parkeergarage;
- o in de Onderwijsstraat beschikken de taxi's niet over een apart verkeerslicht om rechtsaf te slaan naar de Barastraat;
- o de lange rijen op een groot gedeelte van de parallelweg tijdens bepaalde uren van de dag verhinderen het rechtsaf slaan;
- o tijdens de ochtendspits zien we een grote omleiding van het verkeer op de Barastraat via de parallelweg: er is meer verkeer op de parallelweg dan in de Barastraat om naar de kleine ring te

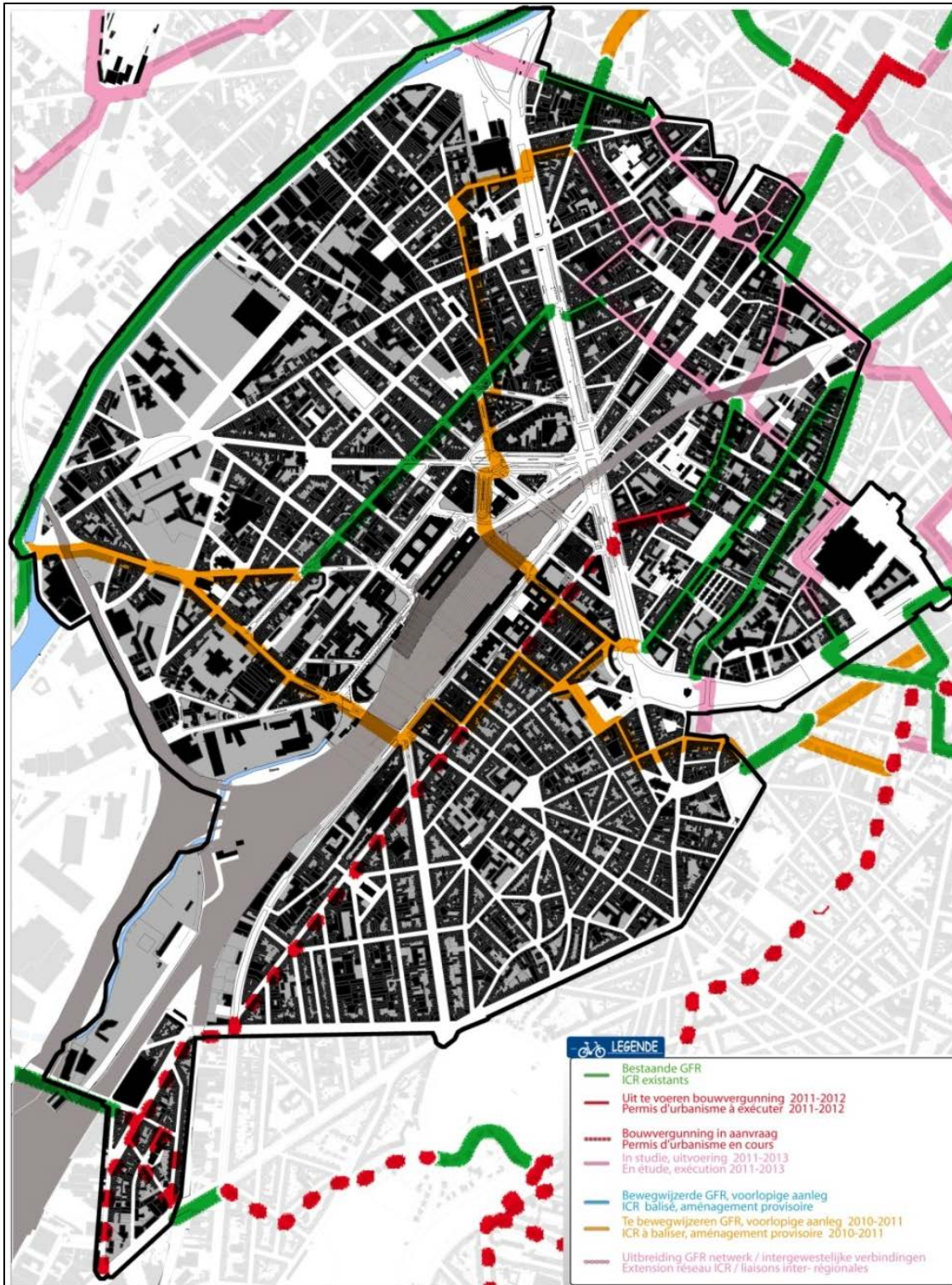
rijden!

- de taxi's maken ook een vergelijkbaar manoeuvre met de ongewenste halve draai tegenover de standplaats aan de Frankrijkstraat.
- betreffende de taxistandplaats aan het Hortaplein:
  - er worden veel verkeersconflicten geconstateerd tussen het afzetten en ophalen van mensen, de uitgang van het Q-Park en de verkeersstroom op de Blerostraat;
  - er is onduidelijkheid over de voorrang tussen deze vier bewegingen (onvoldoende horizontale en verticale bewegwijzering).

#### **Situatie van de fietsen**

Er zijn twee probleempunten op de bestaande gewestelijke fietsroutes (GFR) waarmee de spoorwegen overgestoken kunnen worden: de tunnel van de Veeartsenstraat en de overdekte straat. Deze twee doorgangen zijn bijzonder ongebruiksvriendelijk op het gebied van de inrichting van de openbare ruimte op deze plaatsen. We zien ook dat de verbinding naar het station vanaf het kanaal gemakkelijker is via de GFR in de buurt van het Biestebroeckbekken dan via de GFR vlakbij de kleine ring, wanneer men uit het noorden komt.





Kaart 54: Kaart van de huidige en geplande GFR in de observatieperimeter

Bron: ATO op basis van GewOP 2002

De telling van de fietsen geeft op dit moment een zeer laag fietsgebruik aan, maar dit zou groter moeten worden, ook omwille van de duidelijke politieke wil (zie het IRIS II-plan) om het zachte weggebruik te stimuleren en om hier op termijn een aantrekkelijk intermodaal knooppunt te maken.



Kaart 55: Telling van het aantal fietsen in de buurt van het Zuidstation

Bron: EuroImmoStar – Eurostation, presentatie van 6 december 2011

We tellen in totaal 209 fietsparkeerplaatsen, wat heel weinig is voor een station van deze omvang. Zo zal het nieuwe Sint-Pietersstation in Gent 10.000 plaatsen om fietsen te parkeren hebben!

Er is een fietsenherstelpunt op de Fonsnylaan, maar dat is niet goed zichtbaar.



Kaart 56: Fietsparkeerplaatsen

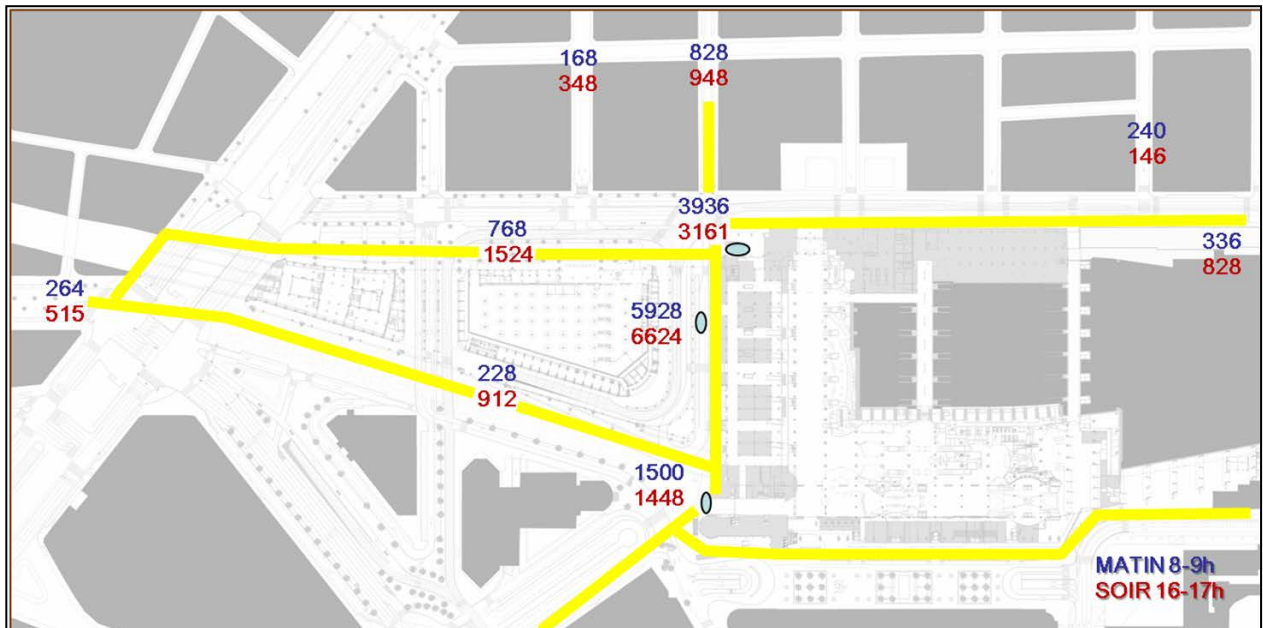
Bron: EuroImmoStar - Eurostation

### Situatie van de voetgangers

Als gevolg van de aanwezigheid van het station en het intermodale knooppunt is de voetgangersstroom bijzonder groot in dit gebied. We tellen effectief 125.000 gebruikers per dag in het station.

In het algemeen zijn de oversteekplaatsen voor voetgangers op de kruispunten bijzonder ongebruiksvriendelijk, met name in de Fonsnylaan, de Barastraat, de overdekte straat en de kleine ring. Er zijn veel conflicten met andere vormen van transport, in de eerste plaats de auto's.

De ongebruiksvriendelijke overdekte straat vormt een barrière voor voetgangers en voor fietsers.



Kaart 57: Telling van de voetgangers in de buurt van het station

Bron: EuroImmoStar - Eurostation

## 1.6 SOCIAALECONOMISCHE SITUATIE EN HUISVESTING

### 1.6.1 STERKE BEVOLKINGSGROEI

De observatieperimeter telde 77.602 bewoners in 2008. De gemiddelde leeftijd was ongeveer 33,2 jaar in 2006 (tegenover 37,9 jaar voor het gewestelijk gemiddelde).

	Bevolking in 2008	Gemiddelde leeftijd in 2006	Bevolkings-evolutie tussen 1981 en 2001	Bevolkings-evolutie tussen 2001 en 2006	Bevolkings-evolutie tussen 1981 en 2006
8. MAROLLEN	10.008	36,2	-6,54	7,20	0,18
9. STALINGRAD	3.489	38,0	3,34	11,21	14,92
10. ANNEESSENS	9.433	31,6	-3,68	11,48	7,38
11. KUREGEM BARA	9.466	31,4	-10,61	15,91	3,62
12. KUREGEM VEEARTSEN	8.105	31,9	-8,18	5,71	-2,93
13. KUREGEM DAUW	4.435	30,7	-21,27	8,46	-14,61
48. HALLEPOORT	12.608	34,0	-11,30	4,25	-7,52
49. BOSNIË	7.253	34,2	-7,16	4,37	-3,10
50. LAAT VORST	12.805	32,1	-7,12	5,36	-2,14
<b>TOTAAL</b>	<b>77.602</b>	<b>33.2</b>	<b>-8,40</b>	<b>7,68</b>	<b>-1,37</b>
<b>BHG</b>	<b>1.044.340</b>	<b>37.9</b>	<b>-3,28</b>	<b>5,19</b>	<b>1,74</b>

Tabel 2: Totale bevolking en evolutie

Bron: Wijkmonitoring

Tussen 1981 en 2001 verliest de hele observatieperimeter een groot deel van de bevolking (-8,40%), veel meer dan in het hele Brussels Gewest (-3,28%). Maar na 2000 doet zich een complete ommekeer van deze tendens voor. De bevolkingstoename tussen 2001 en 2006 is groot (+7,68%). Dit fenomeen sluit aan bij de omkering van de algemene tendens, maar dan veel sterker, in het Brussels Gewest (stijging van de bevolking van 5,19% tussen 2001 en 2006). Dankzij een positieve natuurlijke groei en een positief migratiesaldo gaat de bevolking van het Gewest sinds 1995 in stijgende lijn.

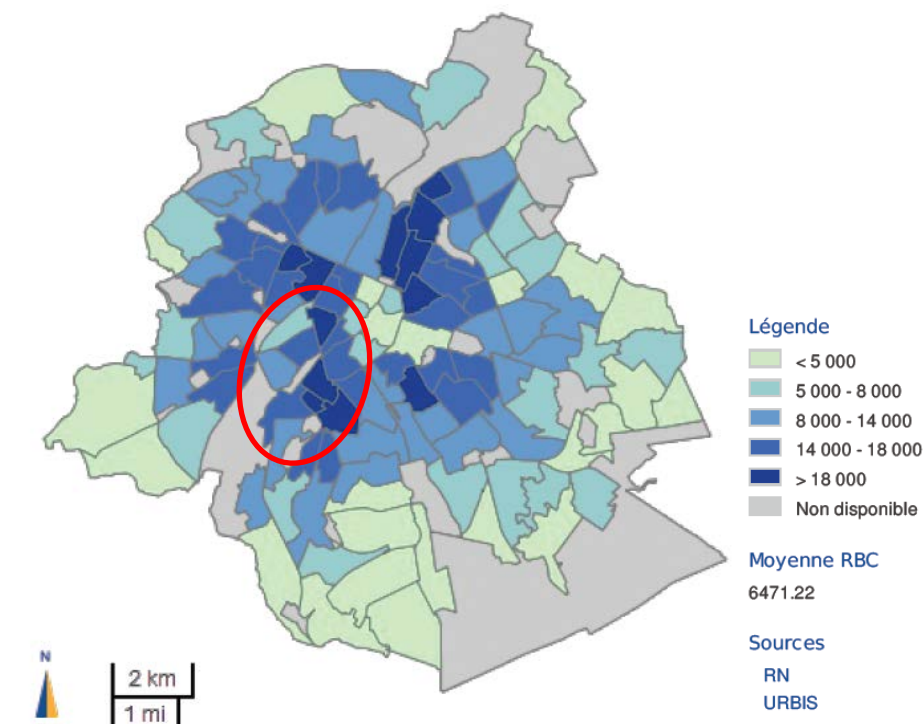
#### *Een tegengestelde evolutie in de bevolking aan weerszijden van het spoor*

Binnen de observatieperimeter zien we tegengestelde situaties aan weerszijden van het spoor. In het westen kennen vooral de wijken van Kuregem tussen 2001 en 2006 een zeer grote bevolkingstoename (tussen 5,71 en 15,91%). Deze evolutie is veel gematigder in de wijken van Sint-Gillis en Vorst (tussen 4,25 en 5,36%), waar minder koppels met kinderen wonen, zoals blijkt uit een hogere gemiddelde leeftijd.

Zoals ook in veel andere centrale wijken van het Gewest wordt de bevolkingstoename vertaald in een vraag naar bijkomende woningen en voorzieningen.

## 1.6.2 DICHTBEVOLKTE WIJKEN

De bevolkingsdichtheid is hoog in de observatieperimeter (gemiddeld 16.249 inw. per km<sup>2</sup> tegenover 6.471 voor het gewestelijk gemiddelde), met name in de wijken van Sint-Gillis (Hallepoort: 23.677 inw/km<sup>2</sup> en vooral Bosnië: 36.243 inw/km<sup>2</sup>). Deze hoge dichtheidsgraad is kenmerkend voor de wijken uit de 19e eeuw aan de rand van het centrum, zoals het lage gedeelte van Molenbeek, het oostelijke deel van Sint-Joost-ten-Node en het zuidwesten van Schaarbeek<sup>29</sup>.



Kaart 58: Bevolkingsdichtheid in 2008 (inw/km<sup>2</sup>)

Bron: Wijkmonitoring

Tabel 3: Bevolkingsdichtheid in 2008

N°	Gebied	Bevolkingsdichtheid (inw/km <sup>2</sup> ) in 2008
13	KUREGEM DAUW	6.554,93
12	KUREGEM VEEARTSEN	12.150,70
9	STALINGRAD	14.649,20
8	MAROLLEN	15.672,03
11	KUREGEM BARA	15.958,06
50	LAAT VORST	15.999,25
10	ANNESENS	21.979,64
48	HALLEPOORT	23.677,00
49	BOSNIË	36.243,25
804	ZUIDSTATION	NB
	<b>Gemiddelde observatieperimeter</b>	<b>16.249,31</b>
	Gemiddelde BHG	6.471,22

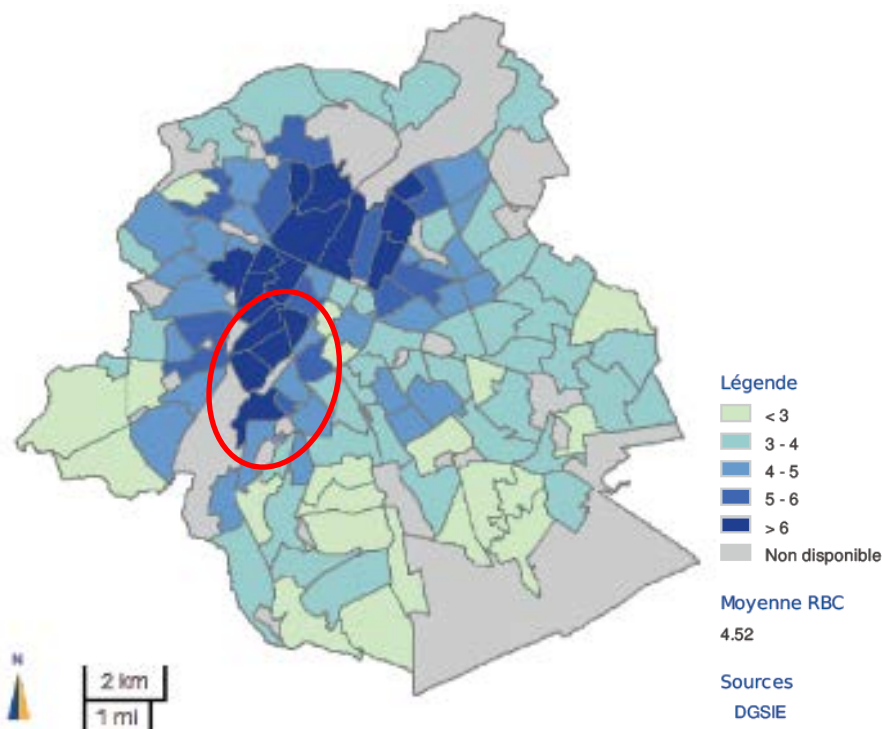
Bron: Wijkmonitoring

<sup>29</sup> BISA. WILLAERT Didier, DEBOOSERE Patrick. *Buurtatlas van de bevolking van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest bij de aanvang van de 21e eeuw*, Uitgaven Iris, 2005, p.25

### 1.6.3 OVERVERTEGENWOORDIGING VAN KINDEREN EN JONGE VOLWASSENEN

In 2008 was 26,12% van de bevolking jonger dan 18 jaar (tegenover een gewestelijk gemiddelde van 21,89%) en 46,39% van de bevolking jonger dan 30 jaar (tegenover een gewestelijk gemiddelde van 39,56%).

De onderstaande kaart van de -3-jarigen in de totale bevolking van 2008 laat zien dat de wijken van de observatieperimeter niet de enige zijn die te maken hebben met een oververtegenwoordiging van deze leeftijdsklasse. Dit fenomeen geldt namelijk voor alle arme wijken van de eerste kroon.



Kaart 59: Aandeel van de -3-jarigen in 2008 (%)

Bron: Wijkmonitoring

N°	Gebied	Aandeel -3-jarigen (%) in 2008
9	STALINGRAD	4,53
48	HALLEPOORT	4,93
8	MAROLLEN	5,22
49	BOSNIË	5,29
10	ANNEESSENS	6,16
50	LAAT VORST	6,21
11	KUREGEM BARA	6,40
12	KUREGEM VEEARTSEN	6,70
13	KUREGEM DAUW	6,72
804	ZUIDSTATION	NB
<b>Gemiddelde observatieperimeter</b>		<b>5,81</b>
Gemiddelde BHG		4,52

Tabel 4: Aandeel -3-jarigen in 2008 (in %)

Bron: Wijkmonitoring

#### 1.6.4 BEVOLKING MET KINDEREN

Er is in de observatieperimeter een lichte oververtegenwoordiging ten opzichte van het gewestelijke gemiddelde van alleenstaanden onder de 30 jaar (vooral in de wijken in de vijfhoek), koppels met kinderen (zeer opvallend in Kuregem) en eenoudergezinnen.

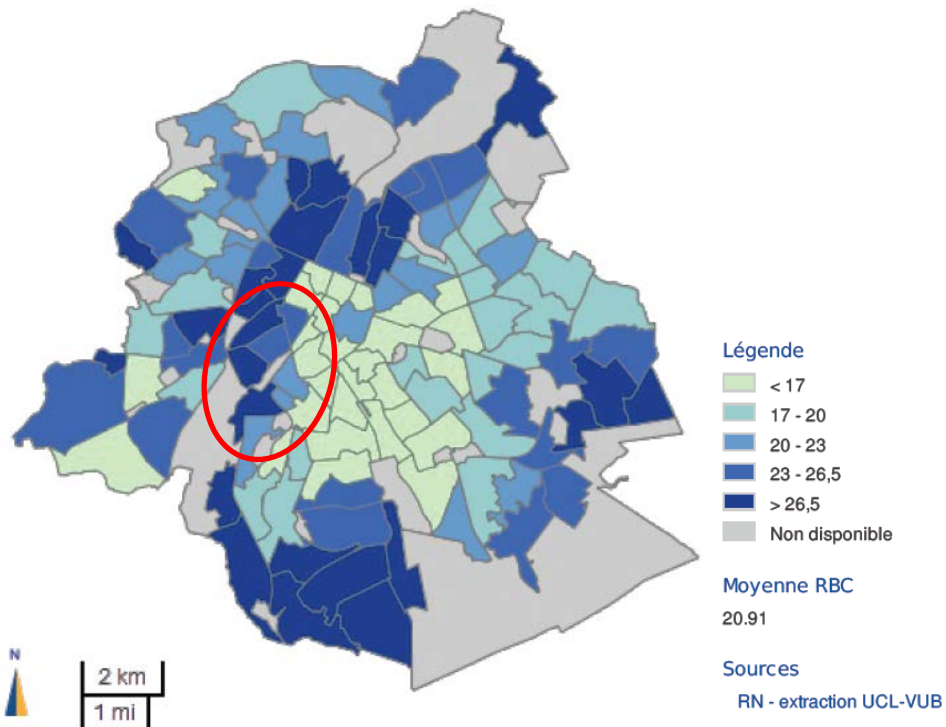
In de sociale woningen rond de Albert 1-square in Anderlecht wonen veel alleenstaanden en vrouwen met kinderen. Dat zou het hoge percentage eenoudergezinnen in de wijk Kuregem Veeartsen kunnen verklaren (13,55 % tegenover een gewestelijk gemiddelde van 10,76%)<sup>30</sup>.

N°	Gebied	Alleenstaanden onder 30 jaar (%) in 2006	Alleenstaanden boven 30 jaar (%) in 2006	Alleenstaanden boven 65 jaar (%) in 2006	Koppels met kinderen (%) in 2006	Koppels zonder kinderen (%) in 2006	Eenoudergezinnen (%) in 2006
8	MAROLLEN	10,79	<b>50,56</b>	<b>17,17</b>	16,47	9,29	10,61
9	STALINGRAD	<b>16,80</b>	<b>53,84</b>	<b>16,19</b>	10,64	9,18	6,26
10	ANNEESSENS	<b>13,85</b>	39,30	6,52	<b>23,39</b>	9,84	10,77
11	KUREGEM BARA	<b>13,57</b>	35,79	6,04	<b>25,56</b>	<b>12,61</b>	9,88
12	KUREGEM VEEARTSEN	10,29	34,45	8,67	<b>28,34</b>	11,14	<b>13,55</b>
13	KUREGEM DAUW	<b>12,54</b>	33,86	5,45	<b>29,91</b>	10,72	<b>11,35</b>
48	HALLEPOORT	11,45	37,84	8,68	22,13	<b>13,23</b>	<b>12,18</b>
49	BOSNIË	10,99	38,70	<b>10,76</b>	21,14	<b>12,86</b>	<b>13,06</b>
50	LAAT VORST	10,29	31,64	7,26	<b>29,29</b>	<b>13,62</b>	<b>11,97</b>
804	ZUIDSTATION	NB	NB	NB	NB	NB	NB
	<b>Gemiddelde observatieperimeter</b>	<b>11,93</b>	<b>39,31</b>	<b>9,69</b>	<b>23,04</b>	<b>11,63</b>	<b>11,31</b>
	Gemiddelde BHG	9,45	40,06	13,12	20,91	16,55	10,76

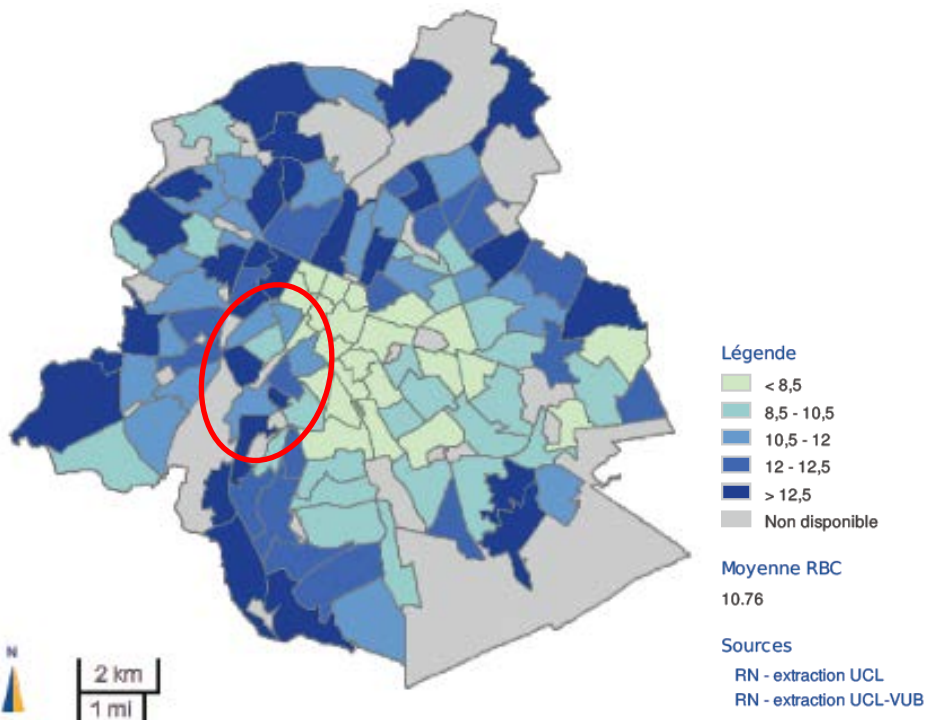
Tabel 5: Type huishoudens in 2006

Bron: Wijkmonitoring

<sup>30</sup> SUM Research voor de gemeente Anderlecht. *Duurzaam wijkcontract kanaal-Zuid 2011-2014, Fase 1: Analyse en diagnose van de wijk*. Definitieve versie, november 2010, p. 42



*Kaart 60: Aandeel koppels met kinderen in 2006 (in %)*  
Bron: Wijkmonitoring

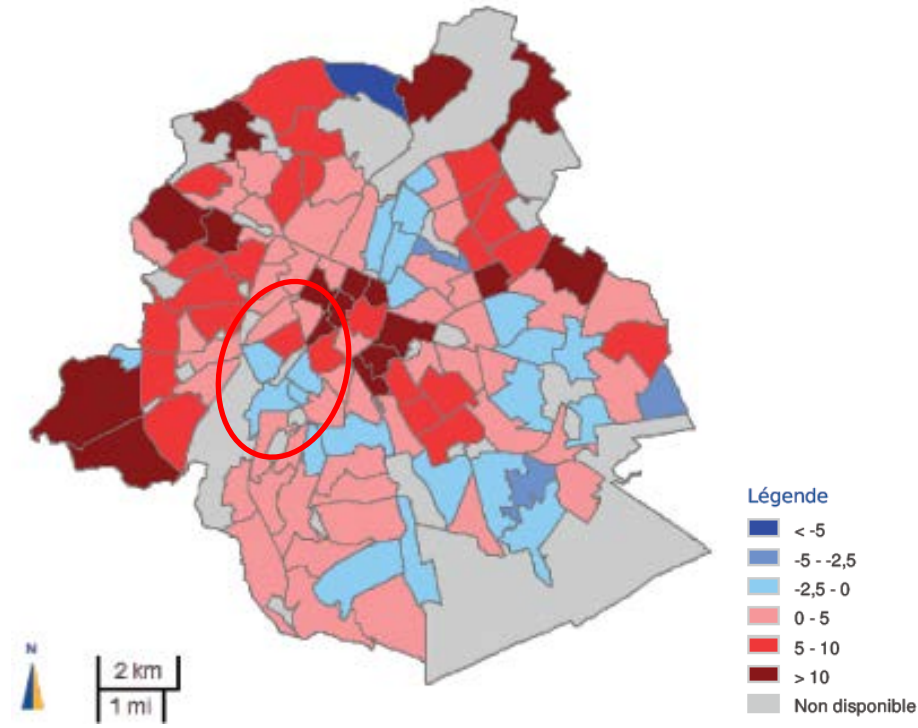


*Kaart 61: Aandeel eenoudergezinnen in 2006 (in %)*  
Bron: Wijkmonitoring



### 1.6.5 MINDER AANTREKKELIJKE WIJKEN

De migratiebalans in 2006 (het verschil tussen aankomende en vertrekkende bewoners) laat zien dat de wijken Hallepoort, Bosnië, Laat Vorst en Kuregem Veeartsen minder aantrekkelijk zijn. Deze wijken verliezen inwoners door emigratie (hoewel ze er globaal gezien inwoners verkrijgen dankzij de natuurlijke bevolkingsgroei).

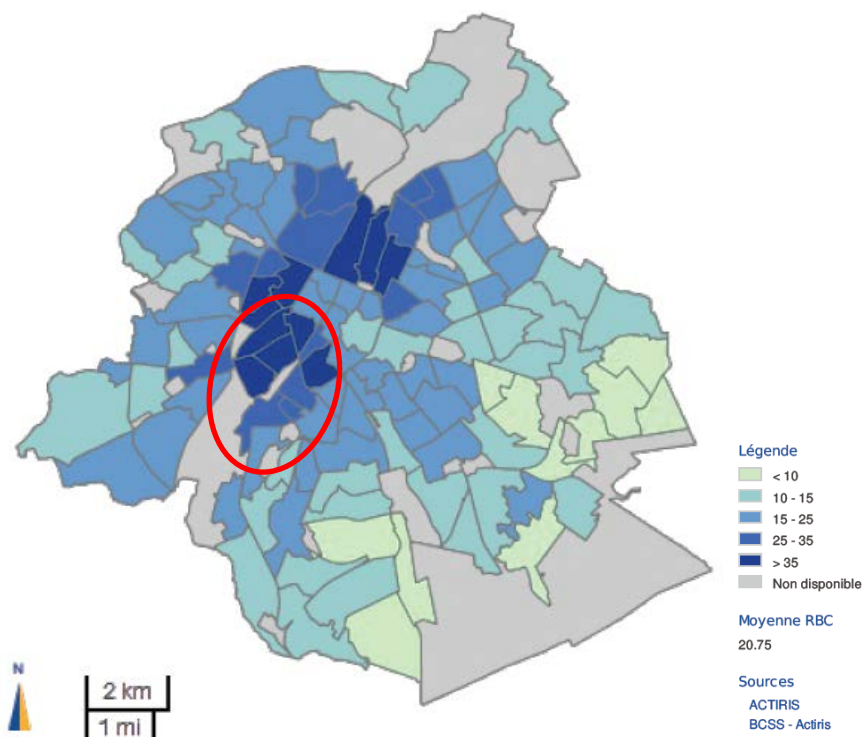


Kaart 62: Migratiebalans in 2006 (en %)

Bron: Wijkmonitoring

### 1.6.6 HOGE WERKLOOSHEID, VOORAL BIJ JONGEREN

De wijken van de observatieperimeter kenmerken zich door een hoge werkloosheidsgraad (34,44% in 2007) ten opzichte van het gewestelijke gemiddelde (20,75%), die tot de hoogste van alle wijken van het Gewest behoort.



Kaart 63: Werkloosheidsgraad in 2007 (in % van de actieve bevolking)

Bron: Wijkmonitoring

Het percentage jonge werklozen (18-24 jaar) is hoger (45,58%) dan het gewestelijke gemiddelde (34,80%) in 2007. Dit fenomeen is hoofdzakelijk te wijten aan het lage opleidingsniveau (zie Fout! Verwijzingsbron niet gevonden., p. Erreur ! Signet non défini.).

Code	Wijk	Werkloosheid in 2007	Jongerenwerkloosheid in 2007
13	KUREGEM DAUW	43,12	45,84
12	KUREGEM VEEARTSEN	38,83	38,83
8	MAROLLEN	36,22	45,12
10	ANNEESSENS	36,11	45,47
11	KUREGEM BARA	35,22	48,84
49	BOSNIË	34,98	58,15
50	LAAT VORST	31,18	41,09
48	HALLEPOORT	30,62	41,72
9	STALINGRAD	29,21	45,68
804	ZUIDSTATION	ND	ND
<b>Gemiddelde observatieperimeter</b>		<b>34,44</b>	<b>45,58</b>
Gemiddelde BHG		20.75	34,80

Tabel 6: Werkloosheid (in % van de actieve bevolking) en jongerenwerkloosheid in 2007 (in % van de actieve bevolking van 18-24 jaar)

Bron: Wijkmonitoring

## 1.6.7 LAGE INKOMENS

De wijken van de observatieperimeter worden gekenmerkt door armoede, met een gemiddeld inkomen per inwoners van 8.017 euro tegenover een gewestelijk gemiddelde van 12.740, dus 37% lager. Ook wat dit criterium betreft, worden de wijken van Kuregem meer getroffen dan de andere wijken van de observatieperimeter.

N°	Gebied	Gemiddeld inkomen per aangifte (€) in 2008	Gemiddeld inkomen per inwoner (€) in 2008	Welvaarts-index 2008	Aantal inwoners voor 100 aangiften in 2008
8	MAROLLEN	14222,71	7645,70	50,08	186,02
9	STALINGRAD	17668,89	10244,82	67,11	172,47
10	ANNESENS	16184,32	8377,83	54,88	193,18
11	KUREGEM BARA	14749,94	7448,21	48,79	198,03
12	KUREGEM VEEARTSEN	14669,71	6964,72	45,62	210,63
13	KUREGEM DAUW	14238,42	6417,72	42,04	221,86
48	HALLEPOORT	16786,48	8567,65	56,12	195,93
49	BOSNIË	15921,18	7845,35	51,39	202,94
50	LAAT VORST	17210,28	8632,69	56,55	199,36
804	ZUIDSTATION	NB	NB	NB	NB
	<b>Gemiddelde observatieperimeter</b>	<b>15813,23</b>	<b>8017,47</b>	<b>/</b>	<b>197,23</b>
	Gemiddelde BHG	23971,51	12740,24	83,45	188,16

Tabel 7: Inkomens in 2008

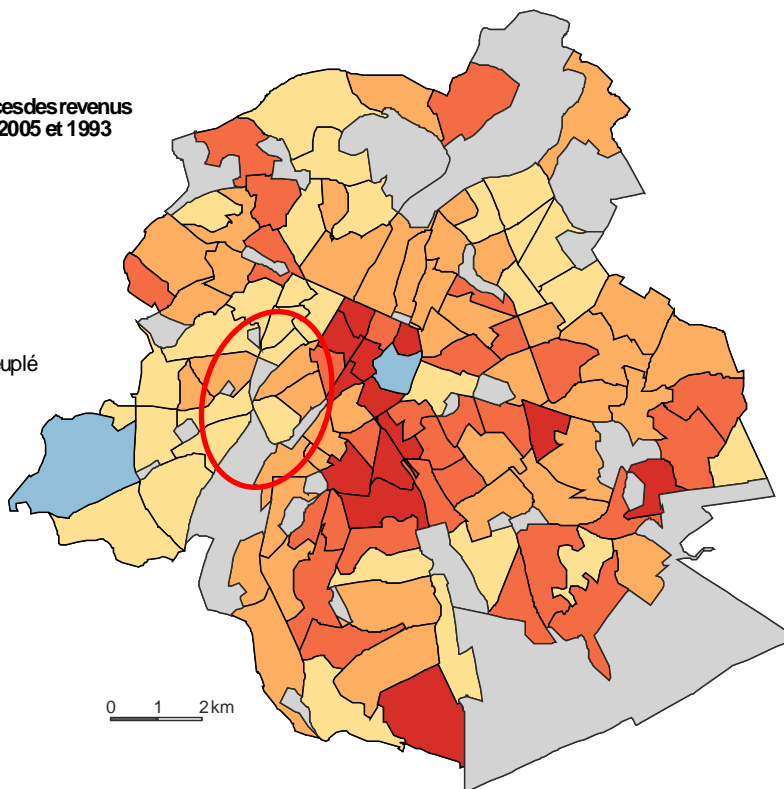
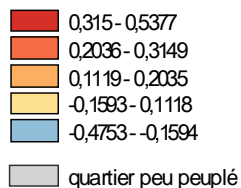
Bron: Wijkmonitoring

De onderstaande kaart van de evolutie van de index van het gemiddeld inkomen per inwoner tussen 1993 en 2005 toont een gunstige evolutie ten opzichte van het gewestelijke gemiddelde voor alle wijken van de observatieperimeter, behalve Kuregem Veeartsen.

De wijken Anneessens en Stalingrad kennen de meest positieve evolutie. Daarmee sluiten ze aan op de geobserveerde tendens in de wijken die oorspronkelijk tot de armste van de vijfhoek behoorden en van het oostelijke deel van de eerste kroon. Deze wijken zijn vandaag aantrekkelijk voor sommige jonge volwassenen en internationale kaderleden. Als gevolg daarvan correspondeert de stijging van het gemiddelde inkomen in deze wijken eerder met een toename van de inkomenskloof binnen de wijk als gevolg van een sociologische mutatie (komst van nieuwe inwoners met een hoger economische statuut), dan met een algemene stijging van het inkomen van de inwoners<sup>31</sup>.

<sup>31</sup> ULB IGEAT, VUB interface Demography, KUL Instituut voor sociale en Economische Geografie, VUB Cosmopolis; in opdracht van het ATO. *De dynamiek in de Brusselse wijken (1981-2006)*, oktober 2009, 83 p.

**Différence entre indices des revenus  
moyens par habitant 2005 et 1993**



Source: DGSIE, statistiques fiscales

Cartographie: IGEAT, ULB

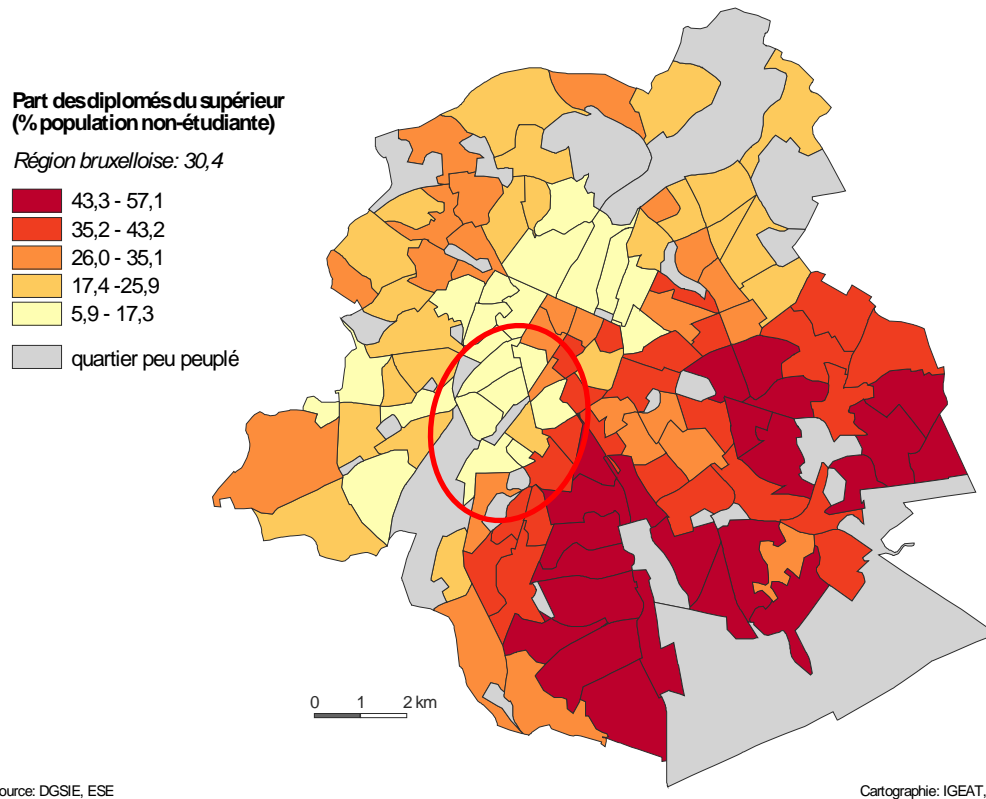
*'Op elke datum wordt het gemiddelde inkomen per inwoner van elke wijk uitgedrukt in een verhouding ten opzichte van het gemiddelde inkomen per inwoner in het Gewest. Vervolgens berekent men het verschil in deze index tussen 2005 en 1993. De evolutie die op de kaart geobserveerd kan worden wordt dus gecorrigeerd ten opzichte van de gemiddelde stijging van het inkomen per inwoner van het Gewest. Met andere woorden, men kan aangeven of de evolutie in een wijk meer of minder gunstig is dan de gewestelijke evolutie. Wanneer de waarde van een wijk in de buurt van 0 ligt, dan is het gemiddelde inkomen van deze wijk op hetzelfde ritme gestegen als het gewestelijke gemiddelde. In het geval van een negatieve waarde is de stijging minder snel dan het gewestelijk gemiddelde en bij een positieve waarde is de stijging sneller dan het gewestelijk gemiddelde. We benadrukken dat deze kaart alleen iets zegt over de evoluties en geanalyseerd moet worden ten opzichte van de kaart van de inkomensniveaus.'*

**Kaart 64: Evolutie van het gemiddelde inkomen per inwoner tussen 2005 en 1993**

Bron: ULB IGEAT, VUB interface Demography, KUL Instituut voor sociale en Economische Geografie, VUB Cosmopolis; in opdracht van het ATO. De dynamiek in de Brusselse wijken (1981-2006), oktober 2009

### 1.6.8 LAAG OPLEIDINGSNIVEAU

De wijken van de observatieperimeter behoren tot de wijken van het Brussels Gewest met het laagste opleidingsniveau.



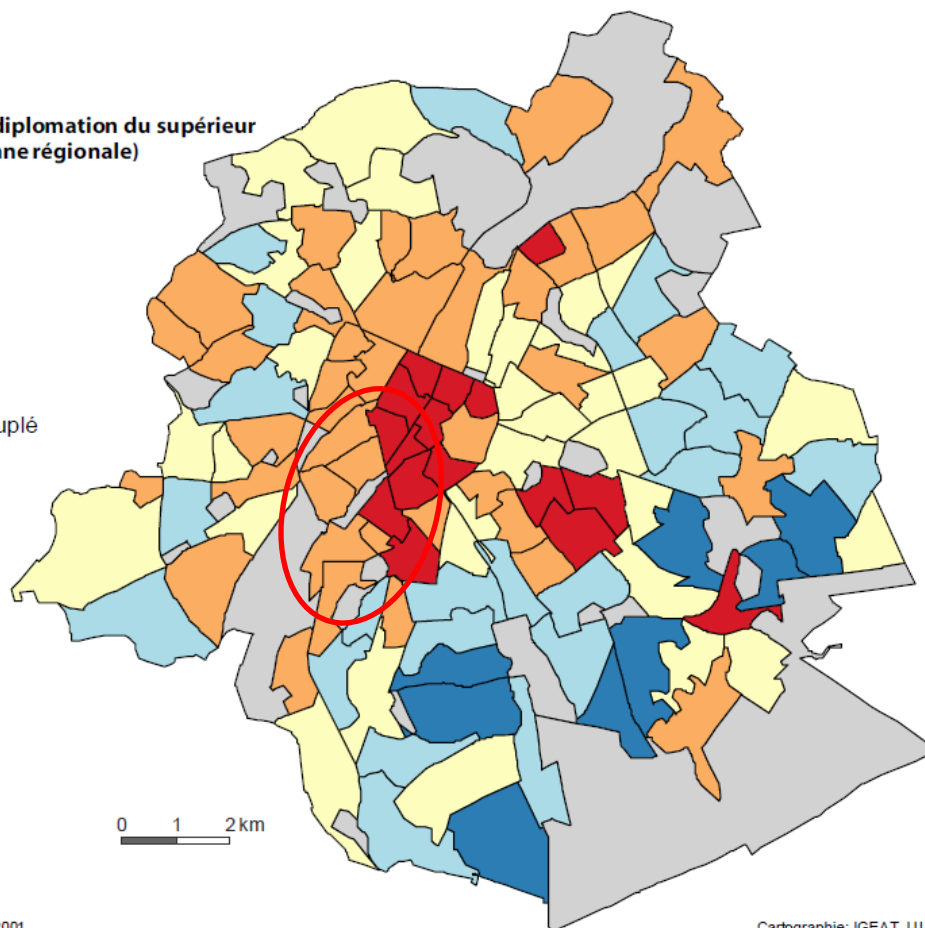
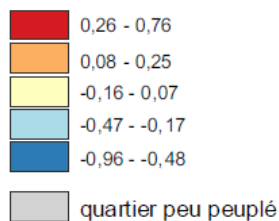
*Kaart 65: Aandeel hoogopgeleiden (universitair en niet-universitair) in 2001*

*Bron: ULB IGEAT, VUB interface Demography, KUL Instituut voor sociale en Economische Geografie, VUB Cosmopolis in opdracht van het ATO. De dynamiek in de Brusselse wijken (1981-2006), oktober 2009*

De kaart van de evolutie van het percentage hoogopgeleiden hieronder toont de evolutie in de wijken ten opzichte van het gewestelijke gemiddelde tussen 1981 en 2001. We zien in de observatieperimeter een gunstige evolutie van het percentage hoogopgeleiden. Niettemin wordt deze evolutie niet vertaald in een daling van het werkloosheidspercentage<sup>32</sup>. Deze vaststelling geldt in het algemeen voor de grote Europese steden, maar wijst eveneens op het probleem van de discriminatie bij de aanwerving. Met een gelijkwaardig diploma is het voor de inwoners van deze wijken moeilijker om werk te vinden.

<sup>32</sup> ULB IGEAT, VUB interface Demography, KUL Instituut voor sociale en Economische Geografie, VUB Cosmopolis; in opdracht van het ATO. *De dynamiek in de Brusselse wijken (1981-2006)*, oktober 2009, 83 p.

### Evolution du taux de diplomation du supérieur (en indice de la moyenne régionale)



Source: INS, recensements 1981 et 2001

Cartographie: IGEAT, ULB

#### Kaart 66: Evolutie van het aandeel hogeropgeleiden

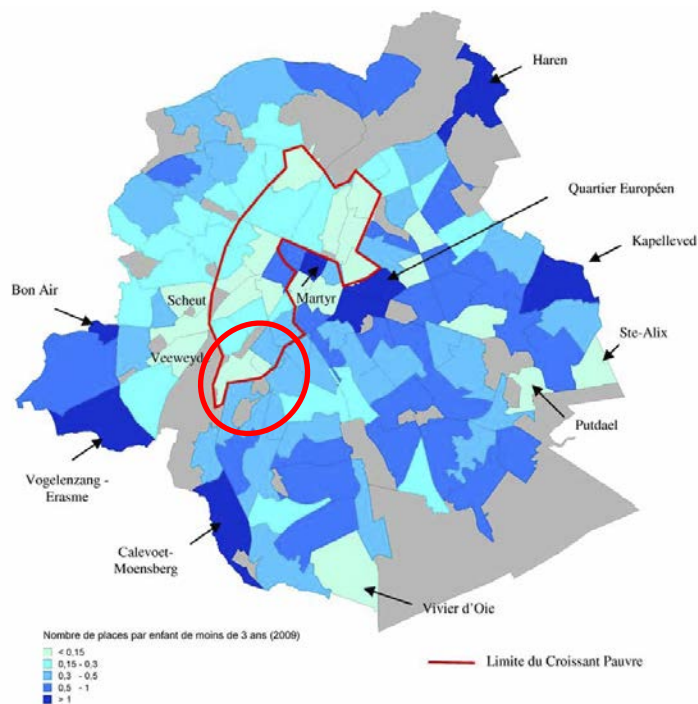
Bron: ULB IGEAT, VUB interface Demography, KUL Instituut voor sociale en Economische Geografie, VUB Cosmopolis; in opdracht van het ATO. De dynamiek in de Brusselse wijken (1981-2006), oktober 2009

### 1.6.9 CONCLUSIES BETREFFENDE DE BEVOLKING

De verschillende indicatoren binnen de observatieperimeter tonen aan dat de sociaaleconomische situatie van de wijken van Kuregem zorgwekkender is dan in de andere wijken.

Alle besproken elementen dragen ertoe bij dat de wijken van de observatieperimeter tot de 'arme sikkel' van het Brussels Gewest behoren.

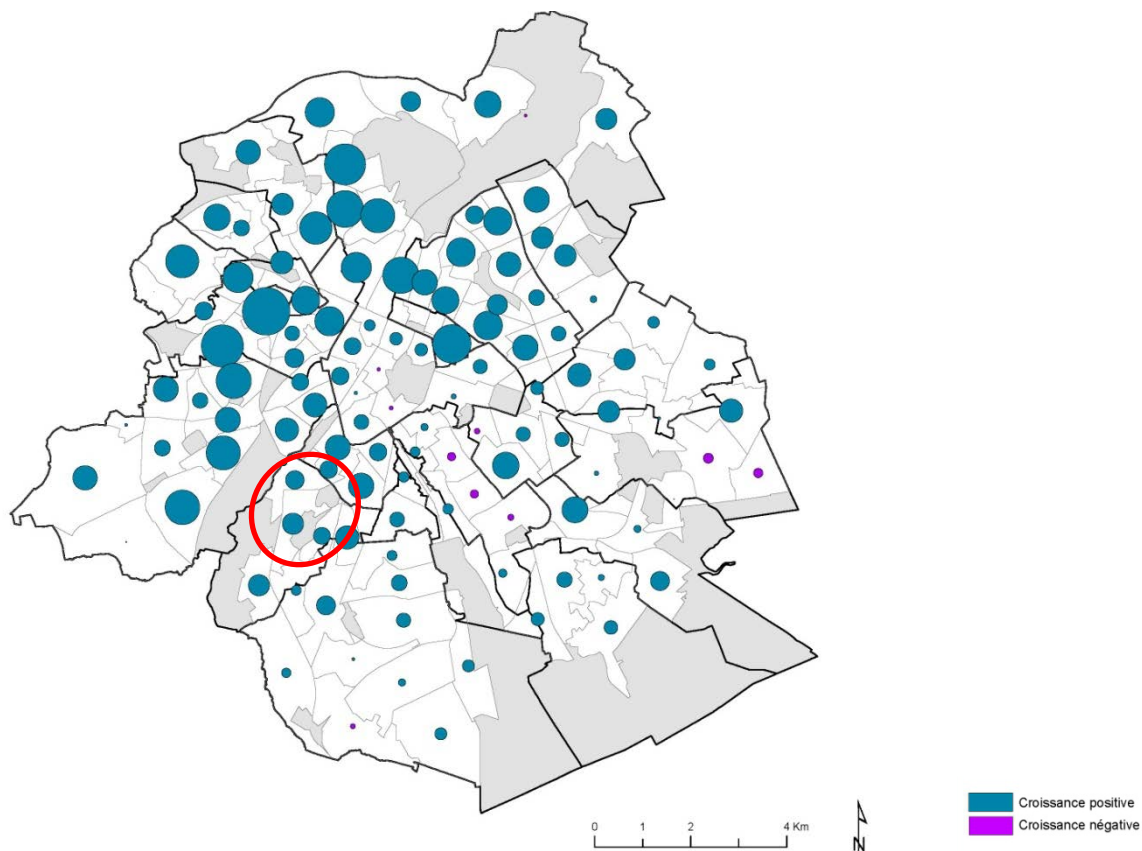
De kenmerken van de bevolking leiden tot specifieke behoeften op het vlak van voorzieningen. Zo toont de kaart hieronder het aantal opvangplaatsen voor kinderen onder de 3 jaar. Daarop ziet men dat de wijken van de 'arme sikkel' (aangeduid met een rode cirkel) achtergesteld zijn op deze indicator ten opzichte van de rest van het Gewest.



**Kaart 67: Aantal opvangplaatsen voor kinderen onder de drie jaar in 2009**

Bronnen: CERE, Rijksregister – Kaart: Wijkmonitoring

Daarnaast laten demografische projecties zien dat de bevolkingsgroei waarvan sprake is op gewestelijk niveau nog iets sterker is in de observatieperimeter. Met een sterke bevolkingstoename, vooral in Anderlecht, zal ook de vraag naar onder andere voorzieningen, woningen en diensten toenemen.



**Kaart 68: Toename van de totale bevolking in 2010 tussen 2010 en 2020 (in %)**

Bron: ATO, BRAT

### 1.6.10 OVERVERTEGENWOORDIGING VAN HUURDERS

Het aandeel eigenaars in de observatieperimeter was 22,60% in 2001 (datum van de laatste beschikbare telling), dat wil zeggen twee keer minder dan in de rest van het Brussels Gewest (41,65%). De aanwezigheid van de sociale woningen in de wijken van de Marollen en Kuregem Veeartsen (sociale woningen aan de Grondelsstraat en rond de Albert I-square) verklaren deze gegevens ten dele.

N°	Gebied	Aandeel woningen bewoond door de eigenaar (%) in 2001
8	MAROLLEN	9,07
9	STALINGRAD	15,86
10	ANNEESSENS	19,97
11	KUREGEM BARA	29,95
12	KUREGEM VEEARTSEN	21,87
13	KUREGEM DAUW	26,91
48	HALLEPOORT	25,14
49	BOSNIË	18,55
50	LAAT VORST	32,58
804	ZUIDSTATION	ND
	<b>Gemiddelde observatieperimeter</b>	<b>22,60</b>
	Gemiddelde BHG	41,45

Tabel 8: Aandeel woningen bewoond door de eigenaar in 2001

Bron: Wijkmonitoring

### 1.6.11 KLEINE WONINGEN

Het aandeel kleine woningen (minder dan 55 m<sup>2</sup>) in 2001 is veel groter dan het gewestelijke gemiddelde (34,71%). De wijken in de vijfhoek zijn de wijken met het grootste aandeel kleine woningen. Dit percentage moet in verband worden gebracht met het grote aantal alleenstaanden.

N°	Gebied	Woningen onder 55 m <sup>2</sup> (%) in 2001	Woningen tussen 55- 84 m <sup>2</sup> (%) in 2001	Woningen tussen 85- 104 m <sup>2</sup> (%) in 2001	Woningen boven 104 m <sup>2</sup> (%) in 2001	Gem. opp. per woning (m <sup>2</sup> ) in 2001	Gem. opp. per bewoner (m <sup>2</sup> ) in 2001	Aantal kamers per bewoner in 2001
8	MAROLLEN	56,95	25,69	11,69	5,67	57,51	26,94	1,49
9	STALINGRAD	53,81	21,51	16,56	8,12	60,96	33,77	1,71
10	ANNEESSENS	52,12	25,95	12,32	9,60	62,02	26,24	1,49
11	KUREGEM BARA	50,63	25,31	14,46	9,60	62,86	25,40	1,51
12	KUREGEM VEEARTSEN	52,61	26,97	13,22	7,20	60,60	25,21	1,50
13	KUREGEM DAUW	51,35	24,32	14,77	9,56	62,74	22,72	1,36
48	HALLEPOORT	50,47	26,67	13,88	8,98	62,48	27,96	1,60
49	BOSNIË	53,16	26,81	14,37	5,67	60,22	26,36	1,57
50	LAAT VORST	44,51	30,66	15,28	9,55	65,62	26,01	1,57
804	ZUIDSTATION	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
	<b>Gemiddelde observatieperimeter</b>	<b>51,32</b>	<b>26,62</b>	<b>13,84</b>	<b>8,21</b>	<b>61,80</b>	<b>26,52</b>	<b>1,54</b>
	Gemiddelde BHG	34,72	29,09	19,80	16,39	74,39	35,58	1,94

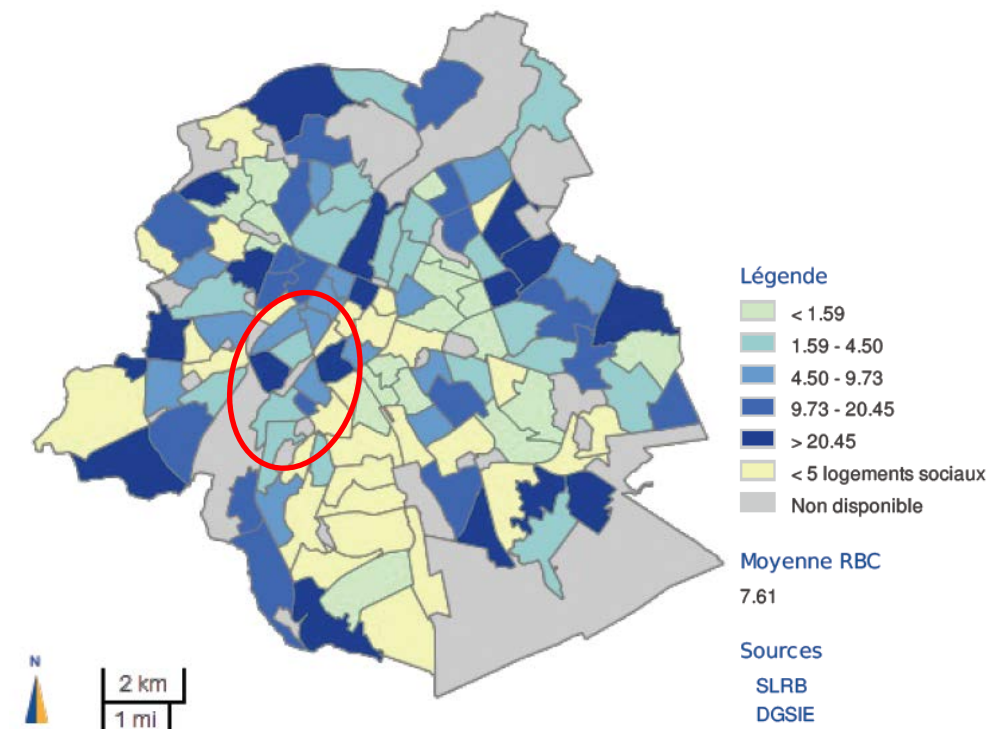
Tabel 9: Oppervlakte van de woningen in 2001

Bron: Wijkmonitoring



## 1.6.12 AANDEEL SOCIALE WONINGEN

De observatieperimeter heeft 11,93% sociale woningen voor 100 huishoudens in 2009, met een concentratie in de wijken van de Marollen, Kuregem Veeartsen en Bosnië. Ten opzichte van het aantal huishoudens met een laag inkomen in de wijk, correspondeert dit percentage niet met de totale vraag naar sociale woningen. Ook kan een groot gedeelte van de privéwoningen worden beschouwd als 'feitelijke sociale woningen'. Huishoudens met een laag inkomen wonen in huurwoningen die niet zo duur zijn en weinig comfort bieden of soms zelfs onbewoonbaar zijn.



Kaart 69: Aandeel sociale woningen in 2009 (woningen/100 huishoudens)

Bron: Wijkmonitoring

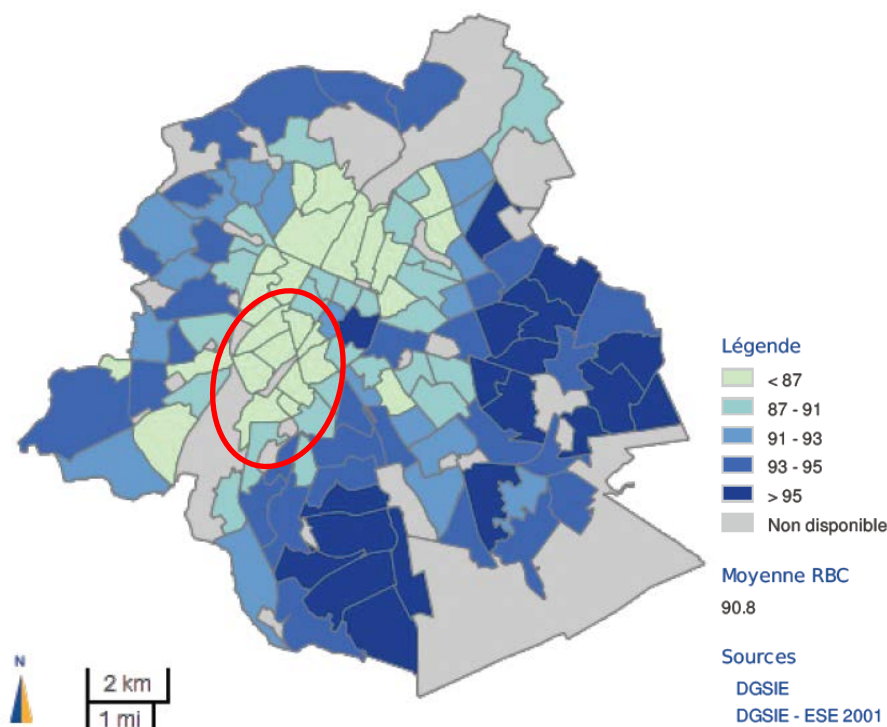
Code	Gebied	Aandeel sociale woningen in 2009 (won/100 huish)
11	KUREGEM BARA	2.56
50	LAAT VORST	2.60
13	KUREGEM DAUW	4.55
10	ANNESENS	5.90
48	HALLEPOORT	7.36
49	BOSNIË	17.39
12	KUREGEM VEEARTSEN	24.51
8	MAROLLEN	34.55
9	STALINGRAD	-
804	ZUIDSTATION	ND
<b>Gemiddelde observatieperimeter</b>		<b>11.93</b>
Gemiddelde BHG		7.61

Tabel 10: Aandeel sociale woningen in 2009 (won/100 huishoudens)

Bron: Wijkmonitoring

### 1.6.13 COMFORT VAN DE WONINGEN

Op de onderstaande kaart staat het percentage woningen met een basiscomfort in de wijken in 2001. Het gemiddelde van de observatieperimeter ligt onder het gewestelijke gemiddelde (83,22% tegenover een gewestelijk gemiddelde van 90,80%). Dit toont aan dat er een inhaalbeweging nodig is in de verbetering van het wooncomfort.



Kaart 70: Aandeel woningen met basiscomfort in 2001

Bron: Wijkmonitoring

N°	Gebied	Aandeel woningen met basiscomfort (%)
10	ANNEESSENS	81,74
11	KUREGEM BARA	81,89
12	KUREGEM VEEARTSEN	82,08
49	BOSNIË	82,33
9	STALINGRAD	82,72
48	HALLEPOORT	83,37
13	KUREGEM DAUW	83,63
50	LAAT VORST	83,94
8	MAROLLEN	86,08
804	ZUIDSTATION	NB
<b>Gemiddelde observatieperimeter</b>		<b>83,22</b>
Gemiddelde BHG		90,80

Tabel 11: Aandeel woningen met basiscomfort (in %)

Bron: Wijkmonitoring

### 1.6.14 STAAT VAN DE GEBOUWEN

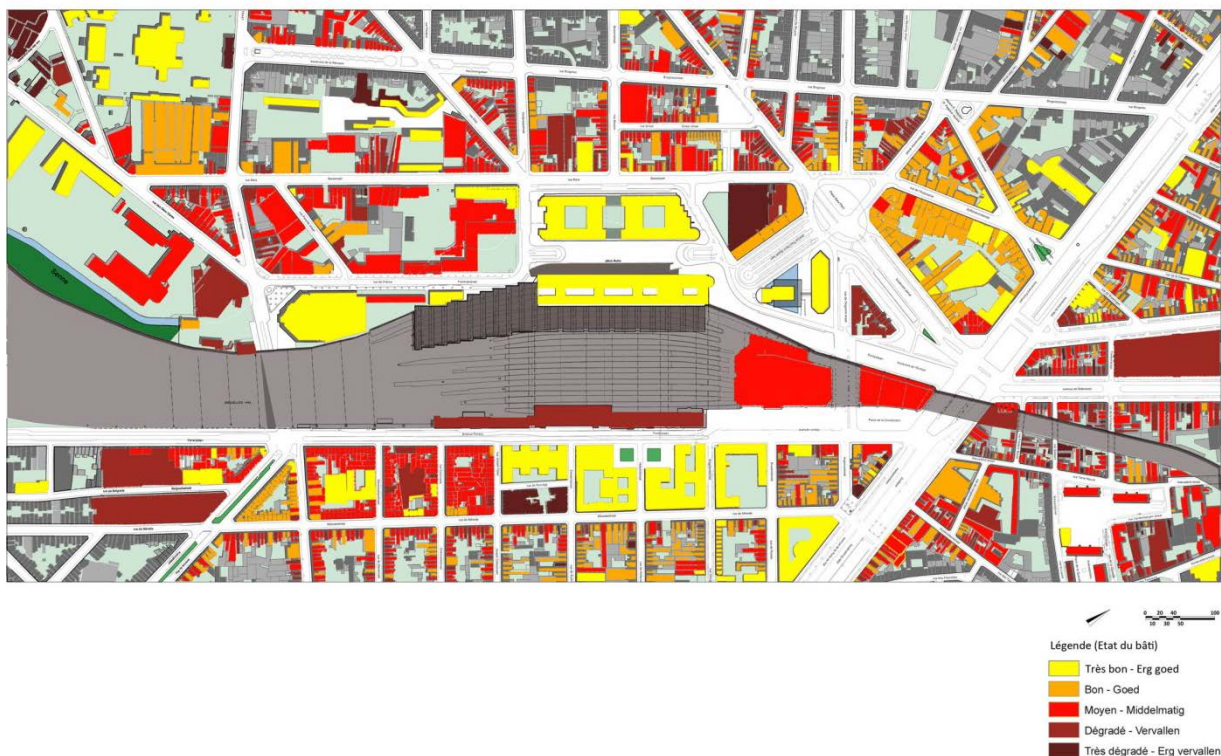
Op de onderstaande kaart staat de staat van de gebouwen op basis van de diagnose die in het kader van de wijkcontracten op verschillende data werd gemaakt. De gegevens houden dus geen rekening met de effecten van de renovaties die zijn voortgevloeid uit die wijkcontracten, omdat zij van daarvoor zijn. De beschikbare gegevens dekken dus ook niet de gehele observatieperimeter.

In de buurt van het Zuidstation zien we een algemene goede staat van de gebouwen, met name dankzij de nieuwe aanbouw. We zien ook de renovatiegebieden in de richting van Biestebroeck (Veeartsenijschool, alle kantoren in de Tweestationstraat, ACB Factory, enz.) en van het centrum (wijk van de driehoek).



Kaart 71: Staat van de gebouwen in de observatieperimeter

Bron: ATO op basis van de diagnose van de wijkcontracten



*Kaart 72: Staat van de gebouwen in de operationele perimeter*

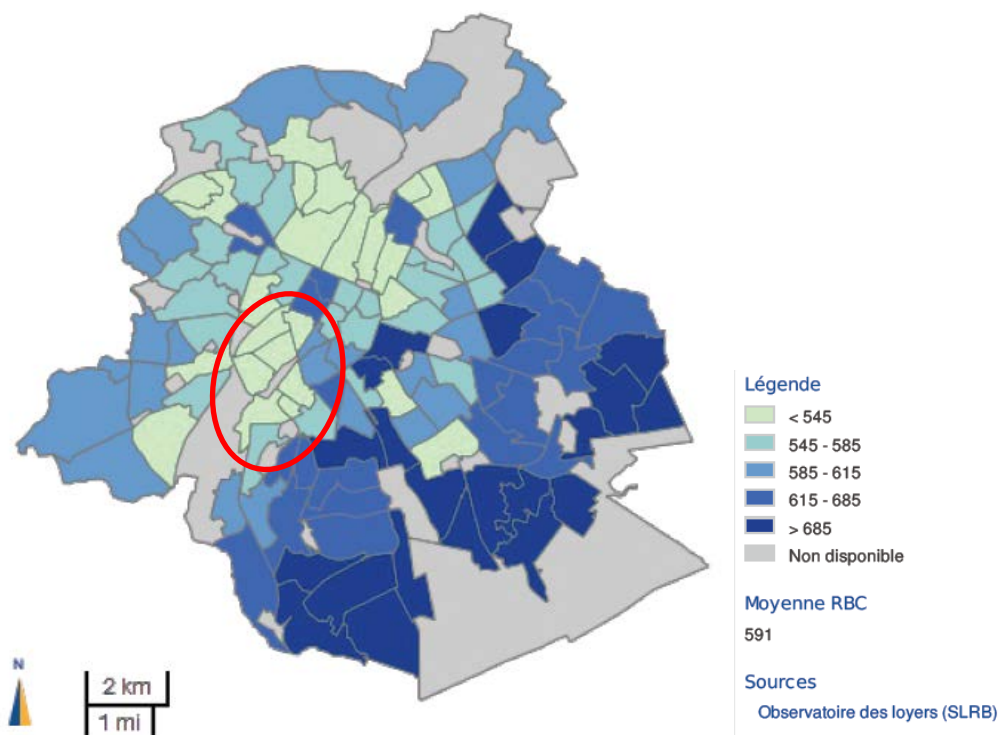
*Bron: ATO op basis van de diagnose van de wijkcontracten*

In de operationele perimeter is de staat van de gebouwen problematisch in enkele stratenblokken, hoewel in sommige blokken intussen renovaties hebben plaatsgevonden (het blok tussen de Veeartsenstraat en de Charles Parentéstraat) of afbraak en/of renovatie gepland is (blok tussen Noorwegenstraat en Mérodestraat, gebouwen in de zone van het Victorproject tussen de Blerotstraat en de Barastraat). In sommige blokken lijkt de staat van de gebouwen in hoofdzaak vervallen of zelfs erg vervallen:

- de 2 blokken tussen de kleine ring en de Argonnestraat;
- het blok tussen de Veeartsenstraat, de Tweestationsstraat en de Barastraat.

### 1.6.15 WONINGMARKT

De gemiddelde huurprijs in 2010 in de wijken van de observatieperimeter is lager dan het gewestelijke gemiddelde (rond de 500 euro tegenover een gewestelijk gemiddelde van bijna 600 euro), met uitzondering van de wijken van de vijfhoek.



Kaart 73: Gemiddelde huur in 2010

Bron: Wijkmonitoring

		<b>Gemiddelde huur in 2010 (€)</b>
8	MAROLLEN	609,00
9	STALINGRAD	609,00
10	HALLEPOORT	517,00
11	BOSNIË	517,00
12	KUREGEM VEEARTSEN	514,00
13	KUREGEM DAUW	514,00
48	KUREGEM BARA	498,00
49	ANNEESSENS	496,00
50	LAAT VORST	489,00
804	ZUIDSTATION	ND
	Gemiddelde BHG	591,00

Tabel 12: Gemiddelde huur in 2010

Bron: Wijkmonitoring

In de vijfhoek speelt het centrumeffect, dat verklaart dat het gemiddelde in de wijken Stalingrad en Marollen iets hoger ligt dan het gewestelijk gemiddelde. Dit effect speelt nog niet in Anneessens (hoewel het aandeel kleine woningen daar lager is dan in de twee andere wijken van de vijfhoek).

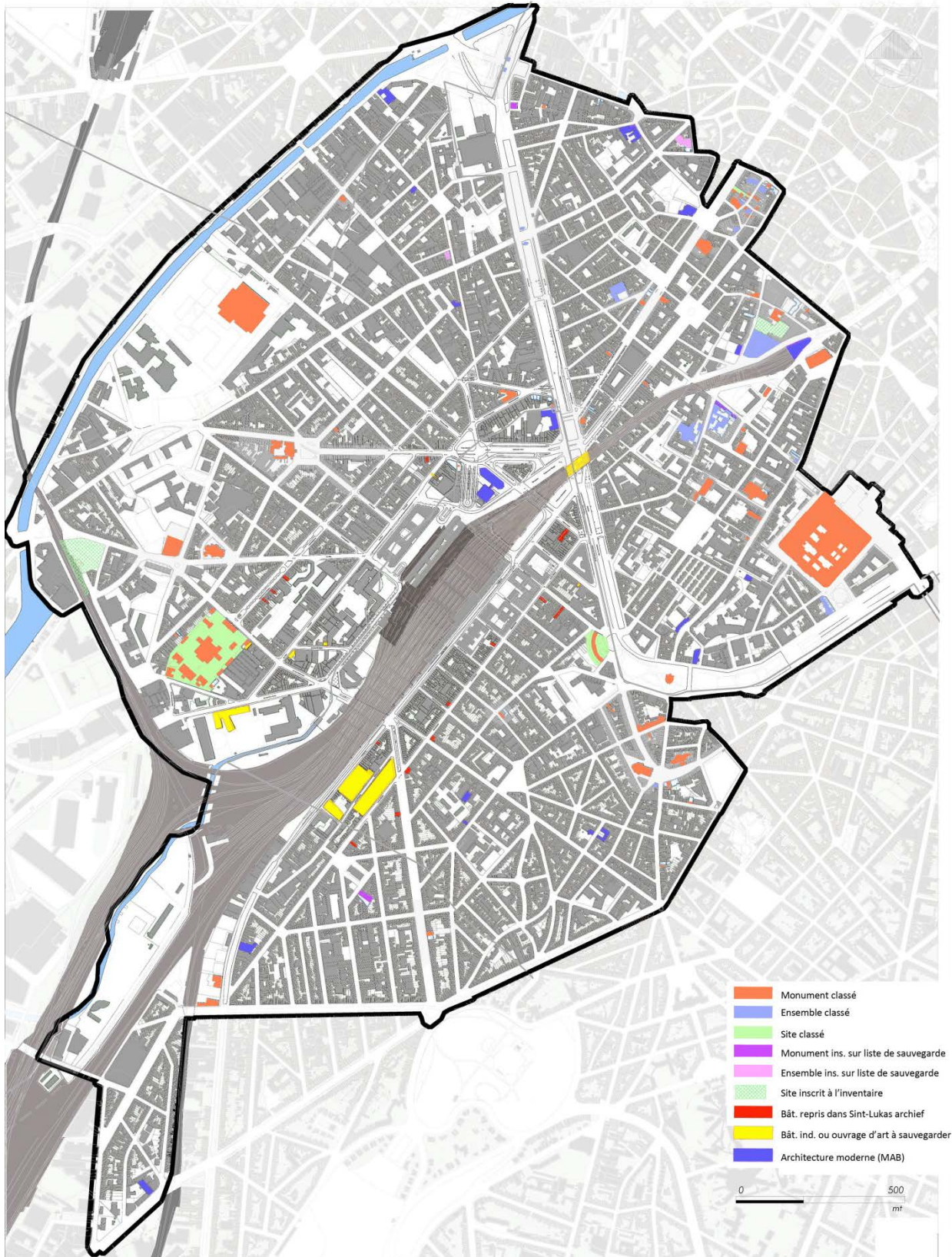
### **1.6.16 ARCHITECTURALE WAARDE VAN DE GEBOUWEN**

Deze wijken hebben zich vooral ontwikkeld in de 19e en begin 20e eeuw, in aansluiting op de industriële ontwikkeling, vooral in Kuregem. Deze periode van grote voorspoed leidde tot de bouw van woningen (herenhuizen, burgerwoningen en opbrengstwoningen), maar ook industriële gebouwen met een zeer mooi ontwerp.

In deze perimeter is vooral de wijk van de Veeartsenijschool opmerkelijk, zowel de gebouwen als de inrichting. De wijk ontstond in de periode tussen 1893 en 1896 en bevat een aantal gebouwen in eclectische stijl. De Veeartsenijschool is zelf het resultaat van een totaalplan uit 1890, dat samen met de Herzieningslaan werd ontworpen. De laan biedt een perspectief op het administratieve gebouw van de school, met zijn gevel in Vlaamse neorenaissancestijl.

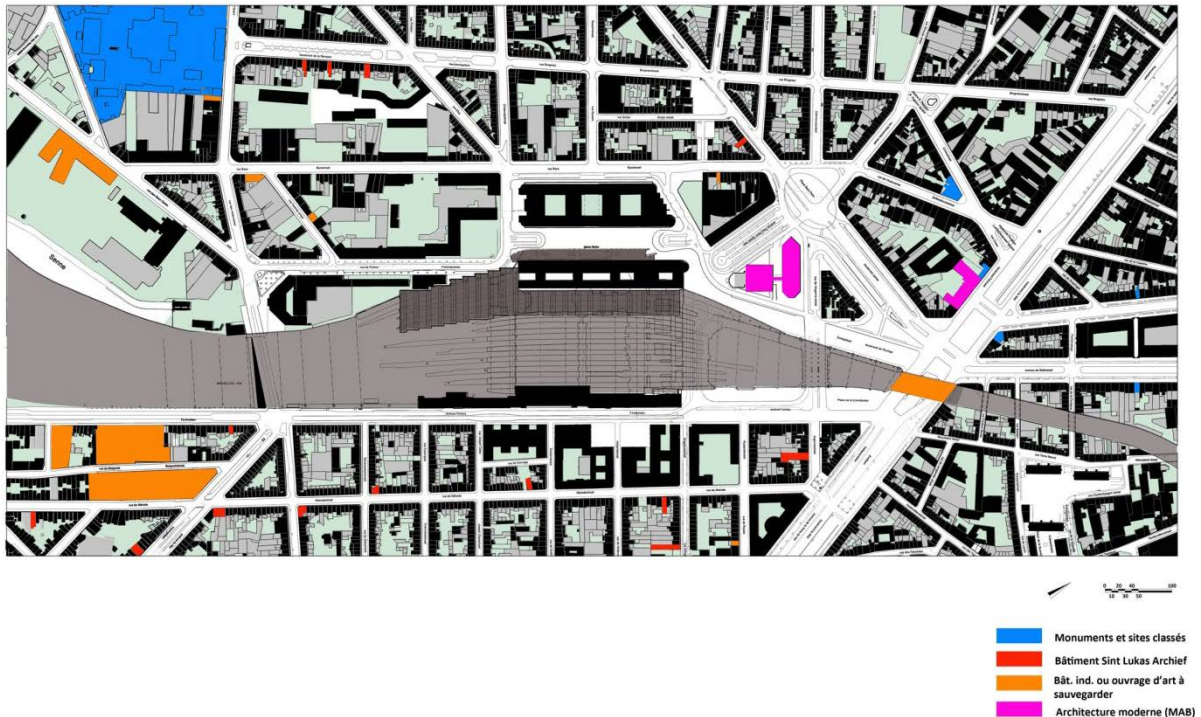
Op de onderstaande kaart staan:

- de beschermd gebouwen;
- de gebouwen die door Christian Frisque en Jean de Salle in 1991 zijn geïnventariseerd als industriële gebouwen die beschermd moeten worden vanwege hun grote architecturale waarde (we vinden in deze categorie de entrepots van de MIVB, het Zuidviaduct, enz.);
- de gebouwen die zijn geïnventariseerd door het Sint Lukas Archief, een vzw die is gespecialiseerd in de inventarisatie en conservatie van het architecturale erfgoed in Brussel;
- de gebouwen die op de kaart staan van 'Modern architecture in Brussels'.



**Kaart 74: Het erfgoed in de observatieperimeter**

Bron: ATO op basis van BROH-DML, 'Ontwikkelingschema voor de omgeving van het Zuidstation' en 'Modern architecture in Brussels'



*Kaart 75: Het erfgoed in de operationele perimeter*

*Bron: ATO op basis van BROH-DML, 'Ontwikkelingsschema voor de omgeving van het Zuidstation' en 'Modern architecture in Brussels'*

Behalve de opmerkelijke gebouwen die op basis daarvan zijn geïnventariseerd, bestaat de bebouwing uit talloze herenhuizen of opbrengsthuisen in neoklassieke stijl. Af en toe worden initiatieven genomen om deze gebouwen te renoveren en in waarde te herstellen. In het bijzonder de wijk Kuregem-Veeartsen begint aantrekkingskracht uit te oefenen op een middenklassebevolking die op zoek is naar dit soort panden, waarvan de prijs nog niet zo hoog is, hoewel dit fenomeen nog marginaal is. De recente renovatie van de Veeartsenijschool tot luxewoningen is daarvan een goed voorbeeld.

De renovatie van voormalige industriële gebouwen om er nieuwe functies in onder te brengen vindt al plaats in een aantal gebieden van de zone.

In algemene zin kan de waardering van de aantrekkelijke gebouwen en openbare plaatsen in deze wijken een bijzonder aantrekkelijk identiteitselement voor deze wijken zijn.





*Illustratie 57: Oude herenhuizen (Rusland en Barastraat)*

Bron: ATO



*Illustratie 58: Openbare ruimte met patrimoniale waarde (Herzieningslaan, Van Volxemlaan)*

Bron: ATO



*Illustratie 59: Art-nouveau- en art-deco-erfgoed*

Bron: ATO



*Illustratie 60: Erfgoed van de industriële en ambachtelijke activiteiten, geïntegreerd in het stedelijk weefsel*  
Bron: ATO



*Illustratie 61: Gevel van het postsorteercentrum (Fonsnylaan)*  
Bron: ATO



*Illustratie 62: Hedendaagse ingrepen, renovatie van een neoklassiek huis met toevoeging van een hedendaagse opening (Veeartsenstraat), nieuwe appartementsgebouwen (Engelandstraat)*  
Bron: ATO

## 1.7 VOORZIENINGEN

### 1.7.1 ONDERWIJS- EN OPLEIDINGSVOORZIENINGEN

Er zijn in de observatieperimeter onderwijs- en opleidingsvoorzieningen, waarvan sommige een supralokaal bereik hebben (Erasmus Hogeschool en technische scholen, zoals de kapperschool in de Barastraat, CEFA in Anderlecht, enz.).

	Stalingrad	Hallepoort	Marollen	Kuregem Veeartsen	Kuregem Dauw	KUREGEM BARA	Bosnië	Laat Vorst	Anneessens
Kleuteronderwijs	1	4	6	4	4	3	1	3	4
Lager onderwijs	1	2	4	3	4	3	1	3	4
Secundair onderwijs (algemeen technisch en beroeps)	3	1	2	2	1	3		1	4
Secundair onderwijs CEFA						1			1
Bijzonder onderwijs			4	1				1	2
Hoger niet-univeritair onderwijs	3		2		1		1		2
Volwassenenopleiding	5	3	6	5	4	2	2	4	6
Schoolbegeleiding (huiswerkklassen)	1	13	11	4	5	6	1	4	6

Tabel 13: Onderwijsvoorzieningen

Bron: BRAT voor het ATO. 'Inventaris van voorzieningen en diensten aan de bevolking in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest', 2010

De Erasmus Hogeschool heeft besloten om zijn gebouw in Kuregem aan het kanaal te behouden, terwijl het ISIB (Institut supérieur des ingénieurs de Bruxelles) in de Grondelsstraat daarentegen de wijk verlaten heeft. Dat laatste besluit zet ertoe aan om vragen te stellen bij de integratie van dit type voorzieningen.

### 1.7.2 KINDEROPVANGVOORZIENINGEN

Het aantal kinderopvangvoorzieningen is beperkt, vooral in Kuregem, waar slechts 5 kinderdagverblijven zijn (waarvan geen enkel in de wijk Kuregem Dauw), hoewel het aantal 0-3-jarigen van de bevolking er bijzonder groot is. Dat wordt vertaald in een laag aantal plaatsen per kind, dat vaak onder het gewestelijke gemiddelde ligt (0,34 plaatsen per kind van -3 jaar op 1 januari 2010).

	Stalingrad	Hallepoort	Marollen	Kuregem Veeartsen	Kuregem Dauw	Kuregem Bara	Bosnië	Laat Vorst	Anneessens
Kinderopvang									
Aantal voorzieningen	1	6	5	3		2	2	5	4
Aantal plaatsen per -3-jarige die in de wijk woont op 1 januari 2010	0,18	0,24	0,39	0,20	0	0,13	0,15	0,11	0,13

Tabel 14: Kinderopvangvoorzieningen

Bron: BRAT voor het ATO. 'Inventaris van voorzieningen en diensten aan de bevolking in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest', 2010

### 1.7.3 CULTURELE VOORZIENINGEN

	Stalingrad	Hallepoort	Marollen	Kuregem Veeartsen	Kuregem Dauw	Kuregem Bara	Bosnië	Laat Vorst	Anneessens
Podiumkunsten, concertzalen	2	1	2	1				1	
Uitleen- en documentatiecentra	3	5	5			3		3	2
Culturele en artistieke centra	1	3	1			1		2	1
Bioscopen		1						1	
Digitale openbare plaatsen en multimedievoorzieningen		1							
Cultuureducatie via opleidingen en stages	1	2	1		1	1		1	1
Musea en (tijdelijke) tentoonstellingsruimten	2	1	4		1	4		2	1
Academies	2	3		1	1				
TOTAAL	11	17	13	2	3	9	0	10	5

Tabel 15: Culturele voorzieningen

Bron: BRAT voor het ATO. 'Inventaris van voorzieningen en diensten aan de bevolking in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest', 2010

Het aantal culturele voorzieningen is heel laag in sommige wijken (Bosnië: 0, Kuregem Veeartsen: 2, Kuregem Dauw: 3). Daartegenover zijn sommige zones van de observatieperimeter heel rijk voorzien, vooral Hallepoort. Het merendeel van de culturele voorzieningen ligt binnen de vijfhoek. Maar de voorzieningen van supralokaal belang zijn relatief beter verspreid:

- in de vijfhoek: Les Briggittines, les Tanneurs (Marollen), Recyclart, les Riches Claires, Riolumuseum (Anneessens), enz.
- buiten de vijfhoek: Wiels (Laat Vorst), Café-théâtre des Deux Gares (Kuregem Veeartsen), Geuzemuseum (Kuregem Bara), Kelders van Kuregem (Kuregem Dauw), Hallepoort, Pianofabriek (Hallepoort), enz.

Binnen de observatieperimeter ligt een culturele voorziening van gewestelijk belang: het hedendaags kunstencentrum Wiels. Naast zijn gewestelijke functie, organiseert deze voorziening eveneens talloze acties die zijn gericht op de bewoners van de wijk.

Daarnaast biedt het verenigingswezen een bijkomend cultureel aanbod voor de verschillende gemeenschappen.

### 1.7.4 HULPVOORZIENINGEN VOOR DAKLOZEN EN KANSARMEN

Zoals geldt voor veel stationsbuurten kent ook de Zuidwijk een aandeel gemarginaliseerde bevolkingsgroepen. Er zijn voorzieningen in de observatieperimeter die specifieke hulp bieden aan daklozen en kansarmen. We zien dat deze voorzieningen praktisch onbestaande zijn in Kuregem (1 enkele voorziening in de wijk Kuregem Dauw). In de andere wijken liggen ze meestal ver verwijderd van de onmiddellijke omgeving van het station.

	Stalingrad	Hallepoort	Marollen	Kuregem Veeartsen	Kuregem Dauw	Kuregem Bara	Bosnië	Laat Vorst	Anneessens
Specifieke hulp aan daklozen en kansarmen	1	2	6	1	-		1	1	4

Tabel 16: Hulpvoorzieningen voor daklozen en kansarmen

Bron: BRAT voor het ATO. 'Inventaris van voorzieningen en diensten aan de bevolking in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest', 2010

## 1.7.5 GEÏDENTIFICEERDE BEHOEFTE AAN VOORZIENINGEN

### Lokale voorzieningen

Het huidige aantal voorzieningen in de wijken rond het Zuidstation is onvoldoende, gezien de typische kenmerken van de bevolking, ondanks de voorzieningen die recent zijn gecreëerd in het kader van met name de wijkcontracten en de EFRO-fondsen. Er ontbreken onder andere:

- sportvoorzieningen;
- kinderopvangvoorzieningen
- scholen;
- groenvoorzieningen en speelpleinen.

Het lopend onderzoek van BRAT en het ATO naar de behoeften aan voorzieningen maakte een stand van zaken op van de behoeften aan plaatsen in het kleuter- en basisonderwijs per wijk op basis van het huidige plaatsentekort en de evolutie van de schoolgaande bevolking. De gegevens zijn hieronder vermeld.

### Kleuterscholen

N°	Gebied	Projectie van het te creëren aantal plaatsen tegen 2020 <sup>33</sup>
8	MAROLLEN	39
9	STALINGRAD	159
10	ANNEESSENS	282
11	KUREGEM BARA	328
12	KUREGEM VEEARTSEN	219
13	KUREGEM DAUW	100
48	HALLEPOORT	208
49	BOSNIË	380
50	LAAT VORST	698

Tabel 17: Plaatsentekort in het kleuteronderwijs

Bron: BRAT voor het ATO. 'Inventaris van voorzieningen en diensten aan de bevolking in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest', 2010

De wijken van Kuregem, maar nog meer de wijk Bosnië en Laat Vorst hebben een zeer grote nood aan bijkomende kleuterklassen tegen 2020.

### Lagere scholen

N°	Gebied	Projectie van het te creëren aantal plaatsen tegen 2020 <sup>34</sup>
8	MAROLLEN	92
9	STALINGRAD	5
10	ANNEESSENS	124
11	KUREGEM BARA	292
12	KUREGEM VEEARTSEN	527
13	KUREGEM DAUW	159
48	HALLEPOORT	599
49	BOSNIË	566
50	LAAT VORST	851

Tabel 18: Plaatsentekort in de lagere scholen

Bron: BRAT voor het ATO. 'Inventaris van voorzieningen en diensten aan de bevolking in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest', 2010

<sup>33</sup> De plaatsen die nodig zijn om het huidige tekort op te vangen en om rekening te houden met de bevolkingstoename.

<sup>34</sup> De plaatsen die nodig zijn om het huidige tekort op te vangen en om rekening te houden met de bevolkingstoename.

De wijken Kuregem Veeartsen, Bosnië en Laat Vorst hebben tegen 2020 een grote nood aan bijkomende lagere scholen.

Er lopen projecten om plaatsen te creëren om de nood gedeeltelijk op te vangen. Zo zijn er in de hele observatiezone Zuid 1158 nieuwe onderwijsplaatsen gepland.

N°	Gebied	Geplande plaatsen
8	MAROLLEN	230
9	STALINGRAD	0
10	ANNESENS	0
11	KUREGEM BARA	60
12	KUREGEM VEEARTSEN	200
13	KUREGEM DAUW	0
48	HALLEPOORT	500
49	BOSNIË	0
50	LAAT VORST	168

### 1.7.6 ZUIDKERMIS

Sinds 1885 vindt in de wijk van het Zuidstation tijdens vijf weken in de zomer (in 2011 van 16 juli tot 21 augustus) de Zuidkermis plaats. Die ligt op het gebied van de Stad Brussel, tussen de Hallepoort en de Anderlechtsepoort. De kermis is bijzonder uitgestrekt (123 stands in 2011) en trekt dan ook publiek uit het hele Gewest en zelfs van daarbuiten aan.



Illustratie 63: Zuidkermis (editie 2011)

Bron: EAS-ATO

## 1.8 ECONOMISCHE DYNAMIEK

---

### 1.8.1 VERDELING VAN DE ACTIVITEITEN

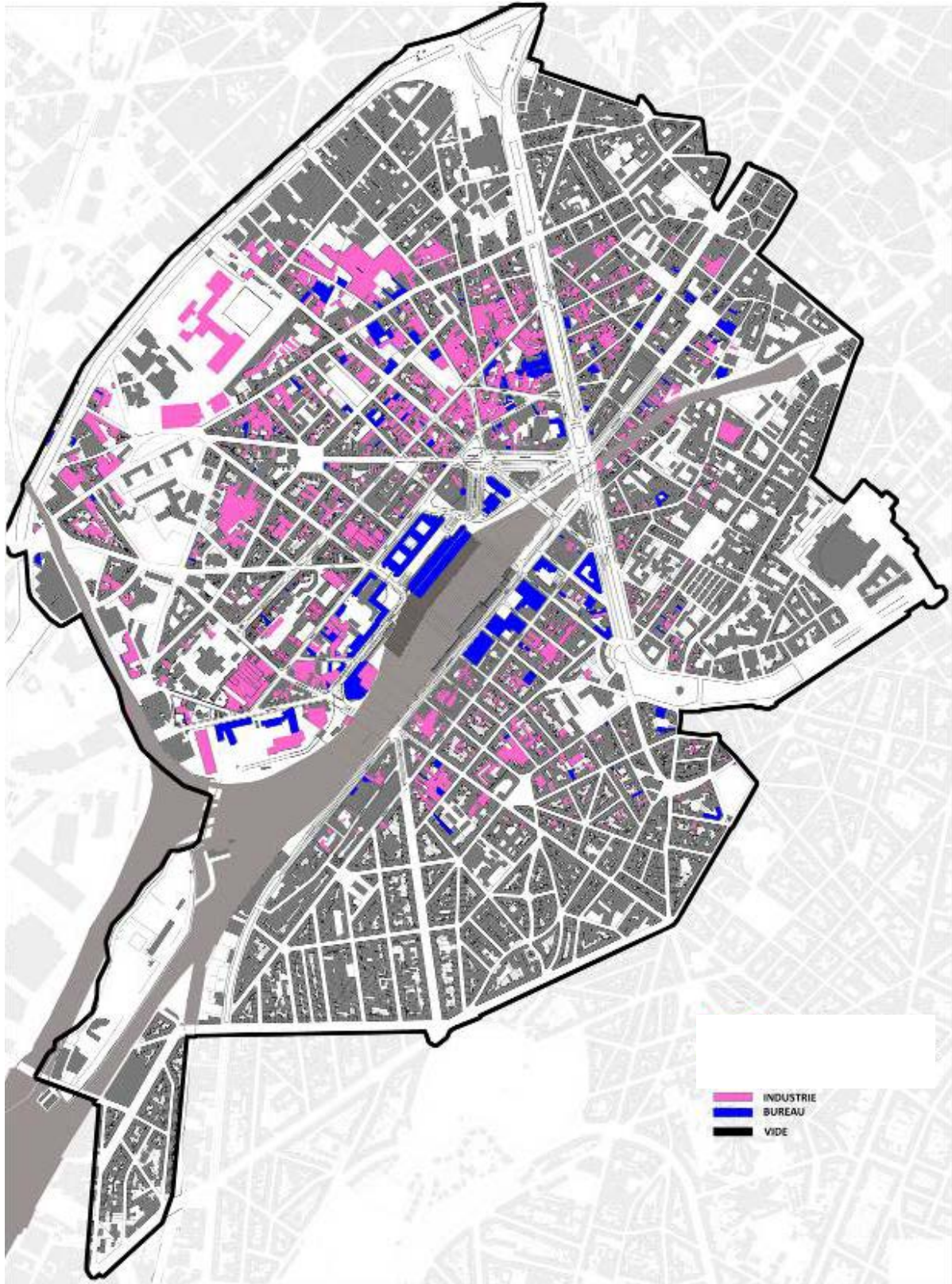
Volgens gegevens van de Nationale Bank van België<sup>35</sup> vertoont de verdeling van het aantal bedrijven per overkoepelende activiteitenklasse een oververtegenwoordiging van de sector ‘handel en reparatie van voertuigen’ in de observatieperimeter ten opzichte van het gewestelijke gemiddelde, met een verschil van 35,5% tegenover 22,2% voor het Gewest. Die oververtegenwoordiging geldt vooral voor de wijken van Kuregem en in de eerste plaats Kuregem Dauw met 51,7% bedrijven in de sector van de handel en reparatie van voertuigen (waar de Heyvaertwijk ligt, een centrum voor de handel in tweedehands voertuigen).

De andere sectoren met een lichte oververtegenwoordiging zijn: industrie, bouw, transport en opslag, hotels en restauratie. Met uitzondering van de laatste twee zijn dit sectoren die een grote oppervlakte vereisen. Het rendement per vierkante meter oppervlakte is lager dan in andere activiteiten. Daarom zijn deze sectoren op zoek naar een zo goedkoop mogelijke vestigingsplaats.

In de wijk Kuregem Bara is ruim 26% van het aantal bedrijven in de observatieperimeter geconcentreerd (614 van de 2349), waaruit een grote functiemix blijkt. Precies in deze wijk is een groot aantal kleine bedrijfsruimten gevestigd die naast de woonfunctie bestaan. In de wijken Kuregem Veeartsen en Kuregem Dauw zijn de bedrijfsruimten groter (en de bedrijven zelf ook waarschijnlijk). Hier is de combinatie met een woonfunctie wellicht moeilijker doordat er bevoorrading moet plaatsvinden (vrachtwagenverkeer) en door de geluidsoverlast.

---

<sup>35</sup> De informatie in dit hoofdstuk is gebaseerd op het aantal bedrijven en niet op hun activiteitsvolume of aantal werknemers. Een benadering op basis van die twee laatste elementen zou een heel ander beeld van de wijken kunnen geven. Om een grondiger beeld van de wijken te krijgen, is het noodzakelijk om een nauwkeurigere kennis te hebben van het economische weefsel in het gebied.



*Kaart 76: Plaats van de opslagruimten op het gelijkvloers en kantoren op de verdiepingen*

*Bron: ATO op basis van observaties ter plaatse en 'Stedenbouwkundige studie van het station Brussel-Zuid in de context van de wijken', Arsis, 2008*



De wijken onderscheiden zich door een sterke specialisatie. Ten opzichte van de gehele observatieperimeter zien we in elke wijk een duidelijk waarneembare specialisatie in de volgende activiteiten:

- Anneessens: overige dienstverlenende activiteiten, extraterritoriale activiteiten;
- Laat Vorst: bouw, transport en opslag, gespecialiseerde, wetenschappelijke en technische activiteiten;
- Bosnië: bouw, informatie en communicatie (als gevolg van de aantrekkingskracht rond het Wiels als creatief en cultureel knooppunt);
- Kuregem Bara: handel en reparatie van voertuigen, financiële en verzekeringsactiviteiten (de westelijke uitbreiding van de tertiaire sector van de Zuidwijk);
- Kuregem Dauw: handel en reparatie van voertuigen (handel in tweedehands voertuigen in de Heyvaertwijk), vastgoedactiviteiten;
- Kuregem Veearsten: bouw, transport en opslag;
- Marollen: handel en reparatie van voertuigen, hotels en restauratie (die twee specialisaties hangen nauw samen met het grote aantal bezoekers en de toeristische aantrekkingskracht van deze centrumwijk);
- Hallepoort: geen enkele sterke specialisatie ten opzichte van de observatieperimeter;
- Stalingrad: hotels en restauratie, administratieve en ondersteunende diensten.

		ANNESENS	LAAT VORST	BOSNIË	KUREGEM BARA	KUREGEM DAUW	KUREGEM VEEARTSEN	MAROLLEN	HALLEPOORT	STALINGRAD	Observatie- perimeter	Gewest
A	Landbouw, bosbouw en visserij	0,0%	0,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,5%	0,0%	0,0%	0,1%	0,2%
B	Winning van delfstoffen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,0%
C	Industrie	7,9%	6,7%	6,5%	6,4%	7,9%	9,2%	2,5%	3,5%	4,0%	6,3%	4,0%
D	Productie en distributie van elektriciteit en gas	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,1%
E	Productie en distributie van water; sanering, afvalbeheer en zuivering	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,4%	0,5%	0,0%	0,0%	0,1%	0,1%
F	Bouwnijverheid	5,8%	13,3%	18,1%	6,2%	3,8%	13,4%	5,6%	10,5%	2,8%	7,8%	7,0%
G	Groot- en detailhandel; reparatie van auto's en motorrijwielen	33,8%	22,0%	19,6%	43,0%	51,7%	33,2%	36,9%	27,5%	26,2%	35,5%	22,7%
H	Vervoer en opslag	2,5%	11,3%	3,6%	3,3%	5,3%	6,7%	2,0%	4,1%	3,2%	4,3%	2,5%
I	Hotels en restaurants	7,2%	3,3%	4,3%	7,7%	6,4%	4,9%	17,2%	11,7%	23,4%	9,5%	7,1%
J	Informatie en communicatie	5,0%	6,7%	16,7%	4,1%	4,9%	4,9%	3,0%	3,5%	5,2%	5,3%	6,3%
K	Financiële en verzekeringsinstellingen	2,5%	2,0%	2,9%	4,1%	0,8%	2,5%	2,5%	4,1%	2,0%	2,8%	6,5%
L	Onroerende goederen	8,6%	5,3%	5,8%	9,1%	11,7%	9,2%	9,1%	8,8%	7,1%	8,7%	10,5%
M	Gespecialiseerde, technische en wetenschappelijke activiteiten	9,4%	15,3%	10,1%	7,2%	1,5%	8,5%	9,6%	9,4%	10,7%	8,4%	17,7%
N	Administratieve en ondersteunende diensten	4,0%	2,0%	3,6%	2,4%	2,6%	3,2%	4,0%	4,1%	6,3%	3,4%	5,2%
P	Onderwijs	0,0%	0,0%	0,0%	0,5%	0,0%	0,0%	0,5%	0,0%	0,4%	0,2%	0,1%
Q	Gezondheidszorg en maatschappelijke dienstverlening	2,5%	3,3%	2,9%	1,5%	1,9%	1,4%	4,0%	5,3%	3,6%	2,6%	4,9%
R	Kunsten, podiumkunsten en recreatieve activiteiten	0,7%	0,0%	0,7%	0,7%	0,4%	0,4%	1,5%	2,3%	0,8%	0,8%	1,4%
S	Overige gemeenschapsvoorzieningen	7,2%	7,3%	5,1%	2,8%	1,1%	2,1%	0,5%	5,3%	4,0%	3,6%	3,3%
T	Activiteiten van huishoudens als werkgever	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,0%
U	Extraterritoriale activiteiten	2,9%	0,7%	0,0%	1,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,4%	0,8%	0,6%
	<b>Totaal aantal bedrijven</b>	<b>278</b>	<b>150</b>	<b>138</b>	<b>614</b>	<b>265</b>	<b>283</b>	<b>198</b>	<b>171</b>	<b>252</b>	<b>2 349</b>	<b>47 897</b>

Tabel 19: Verdeling van de bedrijven per wijk en per Nace-Bel-sectie

Bron: Nationale bank, 2007

### 1.8.2 DE HOTELSECTOR

De hotelsector bij het Zuidstation is de afgelopen jaar sterk gegroeid, doordat grote hotelgroepen interesse hebben in de ligging in de buurt van een station. Niettemin is de komst van deze hotels vertraagd doordat de wijk een negatief imago heeft bij dit type investeerders. Momenteel wordt gewerkt aan de ruimten die bestemd zijn voor een hotelfunctie in het Zuidstation en die sinds begin jaren 1990 zijn geleverd. Binnenkort zouden die in gebruik moeten worden genomen. Er is één hotel van vijf sterren in de wijk.

#### Hotelsector Zuid

	*****	****	***	**	*	TOTAAL
Aantal voorzieningen	1	3	7	3	1	15
Aantal kamers	60	459	637	92	32	1 280

Tabel 20: Hotels

Bron: Visit Brussels

### 1.8.3 HANDEL EN HORECA

Het belang van de handel- en horecasector met zijn potentieel voor de verlevendiging van de openbare ruimte vraagt om een nauwere blik op deze sector.

#### Observatieperimeter

In de observatieperimeter is de handel zeer aanwezig. Er kunnen zes categorieën worden onderscheiden:

- groothandels in kleding, vooral in de Barastraat en de Driehoekwijk;
- handels in de autosector op de Bergensesteenweg, in de wijk Veeartsen en voor tweedehands auto's in de Heyvaertwijk;
- buurtwinkels die relatief goed verspreid zijn over de hele perimeter, met een overwicht van kruideniers, groente en fruit en voedingsproducten;
- de horeca in de buurt van het station en aan de Stalingradlaan;
- de Zuidmarkt (op zondagochtend) en de markt van de Slachthuizen (vrijdag, zaterdag, zondagochtend)
- stationswinkels die zich richten op de pendelaars, hoofdzakelijk bestaande uit voedings- en kledingswinkels.

In algemene zin draagt de handel in het gebied weinig bij aan de aantrekkingskracht van de wijken: de winkelpuien zijn vaak verwaarloosd, de handelszaken zijn slecht geïntegreerd in de gevels (en vaak in strijd met de gemeentewet) en sommige activiteiten (met name groothandels en handels in tweedehands auto's) genereren verkeersproblemen in de wijk en de omgeving (opslag van dozen, verwerking van afvalolie, enz.).

Er zijn enkele evoluties zichtbaar in de perimeter:

- Het aandeel van de handelszaken in auto's zou de komende jaren moeten afnemen. Het Gewest heeft de verhuizing van de handel in tweedehands auto's van de Heyvaertwijk naar de voorhaven georganiseerd. De grote Renault-garage op de Albert I-square verhuist naar Drogenbos.
- De firma Abatan die de slachthuizen en de markt beheert, heeft een project voor een voedingshal die elke dag open is en die producten aanbiedt van een hogere kwaliteit dan in het weekend. Daarnaast ontwikkelt de firma een vastgoedproject om haar activiteiten te reorganiseren en de site beter te integreren in het stedelijk weefsel.
- Er zijn twee handelswijkcontracten in de observatieperimeter: een voor de Bergensesteenweg onder leiding van het agentschap Atrium van Kuregem en een voor het Zuidstation en de omgeving onder leiding van het agentschap Atrium Zuid. Zoals geldt voor alle handelswijkcontracten gaat het om zones waar de handelsactiviteiten moeilijkheden ondervinden.

#### Operationele perimeter

De operationele perimeter correspondeert grotendeels met de perimeter van het handelswijkcontract Zuid.

#### **Twee werelden: het handelscentrum van het station en de wijkhandel**

De handel in de perimeter van het handelswijkcontract Zuid wordt gekenmerkt door een complete scheiding tussen enerzijds de handelszaken in het station en in de onmiddellijke omgeving (alleen het Hortaplein en het Marcel Broodthaersplein) en anderzijds de handelszaken buiten het station. Hun staat, hun commerciële status en hun klanten lopen ver uiteen, ook al worden sommige handelszaken in het station wel gebruikt door de bewoners van de wijk (vooral de Carrefour Express).

De handel in het station bestaat hoofdzakelijk uit merkwinkels en is gericht op de pendelaars. Buiten het station gaat het om onafhankelijke handelszaken, vaak buurtwinkels die 'exotische' voedingsproducten kunnen aanbieden. Dankzij hun concentratie en hun uitgebreide aanbod hebben ze ook een aantrekkingskracht buiten de perimeter van de wijk (vooral de Spaanse en Portugese winkels in het stratenblok Spaak-Argonne-Europa-esplanade en de Griekse restaurants in de Argonnestraat), wat een troef is voor de wijk.

Buiten het station is bijna 20% van de commerciële ruimten buiten gebruik, terwijl de leegstand in het station nul is.

	Anderlecht	Sint-Gillis	Stations-galerie	Totaal
Handelszaken in bedrijf	164	145	60	369
Handelszaken te huur	14	1	-	15
Handelszaken te koop	5	1	-	6
Handelszaken te koop/te huur	2	-	-	2
Eenheden in renovatie	1	-	-	1
Verwaarloosde eenheden	9	16	-	25
Leegstaande eenheden / status onbekend	16	11	-	27
Totaal	211	174	60	445
% handelszaken in bedrijf	77,7	83,3	100,0	82,9

*Tabel 21: Handelszaken*

*Bron: ATRIUM, database Oligo 27 juni 2011*

De huurprijs voor handelszaken buiten het station en in het station is zeer verschillend. De gemiddelde schatting volgens Atrium van de huur voor een commerciële oppervlakte buiten het station ligt tussen 120 en 150 euro per vierkante meter, terwijl dit binnen het station oploopt tot 400 euro per vierkante meter per jaar.

Het zou interessant zijn om een gecoördineerde en aanvullende strategie op te zetten voor de ontwikkeling van de handel in het station en buiten het station. Het doel daarvan is te komen tot een visie op het geheel van de handelszaken in de wijk, met inbegrip van die in het station, en om niet alleen handelszaken in moeilijkheden maar ook bloeiende zaken te bereiken.

### Specifieke kenmerken van de buurthandelszaken

Aan weerszijden van het spoor kunnen enkele specifieke kenmerken worden geconstateerd.

Oostkant:

- enkele restaurants in de Argonnestraat die daar al lang gevestigd zijn en die bekend zijn in het hele Gewest;
- komst van enkele handelszaken in verband met de nabijheid van het station en de nieuwe vastgoedoperaties in de wijk (Carrefour Express in de Fonsnylaan, tweede vestiging van Artipain, bakker/broodjeszaak die vroeger in de wijk zat en die nu verhuisd is als gevolg van het BBP Fonsny 1).

Westkant:

- Spaanse en Portugese handelszaken in het stratenblok tussen de Jamarlaan en de Argonnestraat, waar mensen speciaal op afkomen vanwege hun gespecialiseerde aanbod en hun concentratie;
- groothandelszaken in kleding in de Driehoekwijk.

De afdeling Atrium Zuid wil het commerciële imago van de wijk verbeteren en zou graag voor de De Fiennesstraat een straatproject rond de wereldkeuken lanceren, met de bedoeling om profijt te halen uit de multiculturaliteit om de wijk aantrekkelijk te maken.



Kaart 77: Bestemming als handelszaak op het gelijkvloers

Bron: ATO

## Zuidmarkt

De wijk wordt op commercieel vlak ook gekenmerkt door de uitzonderlijk uitgebreide markt die plaatsvindt op zondagochtend. Dit is een van de vijf grootste markten van Europa met ongeveer 350 marktkramers. Een van de bijzondere kenmerken is het grote aanbod bloemen en planten (die samen de oppervlakte van een voetbalveld innemen). Daarnaast biedt de markt voedingsproducten die niet zijn verkocht tijdens andere markten tijdens de week (waardoor de markt is geklasseerd in categorie C).

De markt is verspreid over de publieke ruimte aan weerszijden van het spoor in Sint-Gillis. Dit is een van de weinige elementen die het spoor oversteken en die het Grondwetplein en de Europa-esplanade verbinden.

De gemeente Sint-Gillis heeft de firma Charve een concessie van 9 jaar gegeven voor de markt, die een belangrijke bron van inkomsten vormt voor de gemeentekas (800.000 euro per jaar).



*Illustratie 64: Beeld van de Zuidmarkt*

*Bron: ATO*

*Op de achtergrond een voorbijrijdende trein en de Zuidkermis*

De beheerder identificeert drie belangrijke knelpunten voor het houden van de markt: de stroomvoorziening, de reiniging en de plaatsen. De reiniging vormt het grootste probleem.

De beheerder pleit voor verbetering op de volgende punten:

- gebrek aan openbare toiletten
- slechts één watertoevoerpunt
- terrein is niet aangepast aan de afvoer van water
- vervuiling na de laatste beurt door Net Brussel en voor de komst van de marktkramen
- onvoldoende frequentie in de reiniging van de riolen
- hondenpoep en zwerfvuil

#### **1.8.4 OPKOMST VAN EEN CREATIEVE EN CULTURELE POOL**

In de Antioniuswijk rond het Wiels ontstaat een creatieve en culturele pool. De creatieve pool, die overwegend Nederlandstalig is, is ontstaan rond het centrale gedeelte van het kanaal (tussen Molenbeek en Brussel Stad).

In deze wijk vindt de creatieve sector:

- een aantrekkelijke vastgoedprijs, ook al is die de laatste jaren aan het stijgen;
- vastgoedmogelijkheden, met name bij de reconversie van oude industriële gebouwen.

We vinden er architecten, evenementenbureaus, grafische vormgevers, een uitgever, enz. Dit weefsel van bedrijven uit de creatieve sector wordt aangevuld door een netwerk van culturele instellingen, waaronder in de eerste plaats het Wiels, maar ook het Huis van Culturen in Sint-Gillis, het Brass, les Bains Connectives, dansgezelschap Rosas, enz.

Aan de kant van Kuregem getuigt de komst van het creatieve bedrijventrum The Egg van een zekere culturele dynamiek.

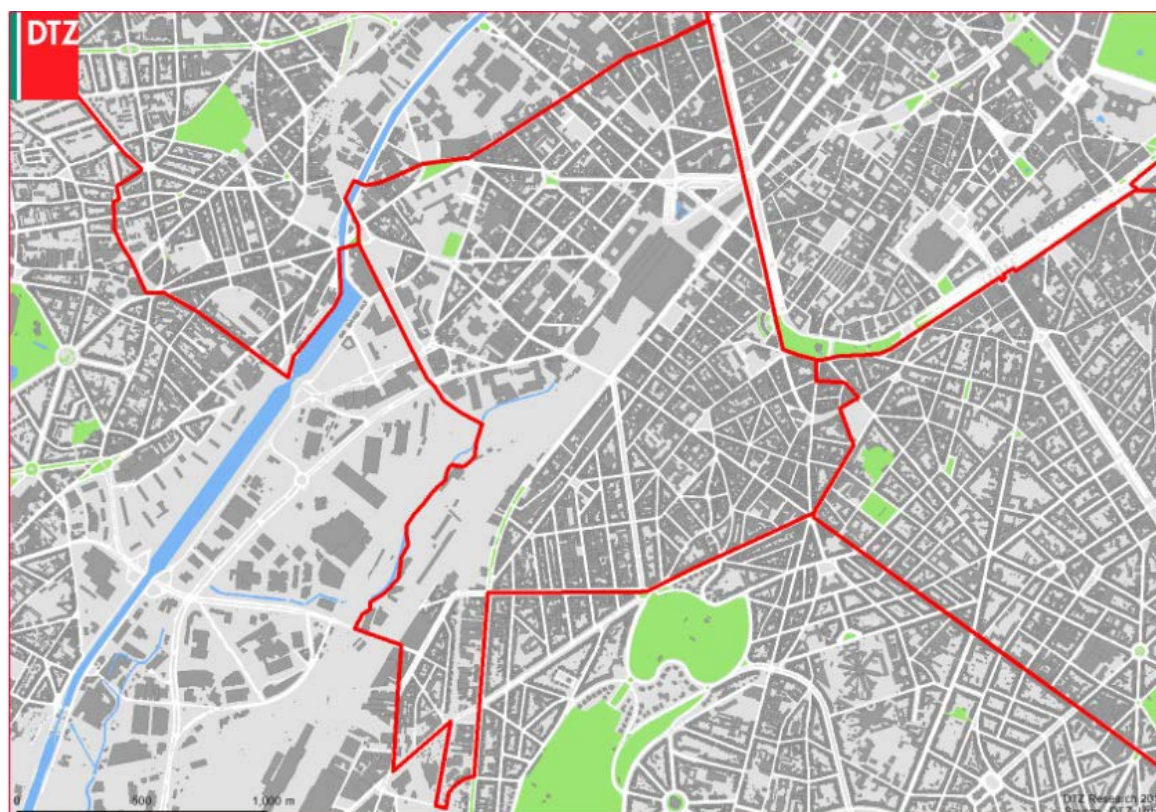
Er is in deze zone dus een mogelijkheid om de ontwikkeling van een creatieve pool te stimuleren, wat een belangrijke factor voor de verbetering van het imago kan zijn.

#### **1.8.5 TERTIAIRE SECTOR**

De eerste periode van de ontwikkeling van de administratieve functie in deze wijk vindt plaats na de aanleg van de Noord-Zuidverbinding. De administratieve wijk is dan beperkt tot het stratenblok van de Zuidtoren (gebouwd tussen 1962 en 1967, gebruikt door de nationale pensioenkas) en het stratenblok aan de andere kant van de Paul-Henri Spaaklaan (uitgeverij Lombard).

De komst van de HST-terminal in de jaren 1990 luidt de tweede periode van de tertiaire ontwikkeling van de wijk in. De ambitie bestaat om een zakenwijk te creëren voor internationale bedrijven.

Voor dit specifieke hoofdstuk correspondeert de perimeter voor de analyse van de tertiaire sector met de perimeter 'Zuid' van het overzicht van het kantorenpark van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en is identiek met de perimeter die DTZ gebruikt (globaal gezien corresponderend met de analyseperimeter die andere vastgoedagenschappen gebruiken). Deze perimeter stemt grotendeels overeen met onze observatieperimeter, met uitzondering van het gedeelte van Kuregem tussen de Bergensesteenweg en het kanaal, waar heel weinig kantoren te vinden zijn.



Kaart 78: Observatieperimeter van de tertiaire markt

Bron: DTZ Research, in opdracht van het ATO

### Kenmerken van de tertiaire vastgoedmarkt

De specifieke kenmerken van de tertiaire markt van het Zuidstation worden samengevat in de onderstaande tabel. De vergelijking met de Noordwijk en met het gehele Brussels Hoofdstedelijk Gewest wordt er ter illustratie bij vermeld.

	Zuidwijk	Noordwijk <sup>36</sup>	Brussels Gewest
Totale oppervlakte (m <sup>2</sup> )	588 000	1 506 000	13 114 000
Beschikbare oppervlakte (m <sup>2</sup> )	40 443	111 382	1 577 000
Leegstand	6.9%	7.4%	12.0%
Beschikbare oppervlakte in gebouwen boven 7 jaar	-	37 000	340 000
Leegstand in gebouwen onder 7 jaar	0.0%	16.4%	20.3%
Hoogste huur (€/m <sup>2</sup> /jaar)	180	160	265
Gemiddelde huur (€/m <sup>2</sup> /jaar)	160	130	170
Gemiddelde oppervlakte per firma (m <sup>2</sup> )	2 730	1 600	395
Gemiddelde oppervlakte per transactie (m <sup>2</sup> )	6 034	6 638	1 136
Aandeel publieke sector	46.0%	49.0%	33.0%
Aandeel publieke sector met NMBS en filialen	77.0%	49.0%	34.0%
Aandeel gebouwen van minder dan 5 jaar	14.1%	14.9%	12.7%
Gemiddeld jaarlijks volume per transactie (de 5 laatste jaren, in m <sup>2</sup> )	18 000	68 000	507 000

Tabel 22: Belangrijkste cijfers van de tertiaire vastgoedmarkt van de Zuidwijk

Bron: DTZ Research, in opdracht van het ATO

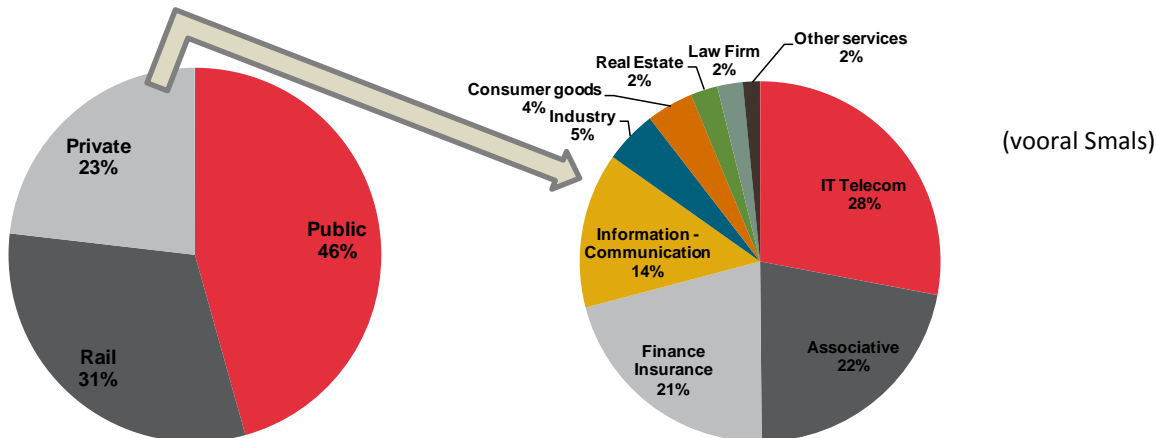
<sup>36</sup> Deze wijk is relatief vergelijkbaar, want opgebouwd rond een station en relatief excentrisch, net zoals de Zuidwijk.



## Belangrijkste kenmerken

- Zeer recente markt die hoofdzakelijk ontstaan is vanaf de jaren 1990 (ongeveer 270.000 m<sup>2</sup> kantoren zijn gebouwd tussen 1990 en 2005<sup>37</sup>, vandaar het lagere percentage verouderde gebouwen ten opzichte van de rest van het Gewest;
- Beperkte omvang van de markt ten opzichte van de andere gewestelijke tertiaire polen (in 2011: 588.000 m<sup>2</sup> of 4,5% van de Brusselse markt);
- Zeer lage leegstand (6,9% van de kantoren tegenover een gewestelijk gemiddelde van 12%), die verklaard wordt door de beperkte omvang van de markt en de recente ontwikkeling. Een ander opmerkelijk punt is de afwezigheid van leegstand in recente gebouwen (< 7 jaar), terwijl die rond de 20% schommelt in het Gewest;
- Hoog aantal eigenaars of huurders voor een langere periode;
- Zeer hoog aandeel van de publieke sector (46% zonder de NMBS en haar filialen, 77% inclusief, tegenover een gewestelijk gemiddelde van 34% met de NMBS inbegrepen);
- Gemiddelde huur van 160 euro per vierkante meter per jaar tegenover een gewestelijk gemiddelde van 170;
- De gemiddelde oppervlakte per firma (2.730 m<sup>2</sup>) en de gemiddelde oppervlakte per transactie (6.034 m<sup>2</sup>) zijn hoger dan het gewestelijk gemiddelde. Dat heeft waarschijnlijk te maken met de belangrijke aanwezigheid (in percentage) van grote gebouwen (van meer dan 10.000 m<sup>2</sup>) in de wijk van het Zuidstation, waardoor de transacties over grotere oppervlakten gaan.

## Belangrijkste gebruikers



*Illustratie 65: Weergaven van de activiteiten en gebruikers op basis van de transacties die sinds 2000 in de Zuidwijk hebben plaatsgevonden*

*Bron: DTZ Research, in opdracht van het ATO*

In het algemeen wordt de Brusselse markt in zijn geheel gedomineerd door de aanwezigheid van publieke administratieve en politieke instellingen, zowel Belgisch als internationaal. Daarbij komen de activiteiten die direct verband houden met de Europese aanwezigheid, de financiële sector en de sectoren van diensten aan bedrijven.

<sup>37</sup> Overzicht van het kantorenpark, onder leiding van Michel De Beule en Christian Dessouroux. *Bruxelles, ses bureaux, ses employés*. Bruxelles, 2009, p.16

In de Zuidwijk toont een onderzoek naar de transacties die sinds 2000 zijn geregistreerd de dominante aanwezigheid van de publieke sector. Met inbegrip van de NMBS en haar filialen wordt 77% van de oppervlakte die het voorwerp was van een transactie gebruikt door een publieke instelling. Het gewestelijk gemiddelde situeert zich rond de 34% en dat is al hoog ten opzichte van andere steden van deze grootte in Europa.

De belangrijkste gebruikers zijn:

- NMBS (Infrabel, B-Cargo, TUC-Rail, ...)
- Belgische staat (RSZ, ministerie van Arbeid, Pensioenen, Justitie, RVA)
- Swiss Life
- Group S
- Smals (ICT-diensten voor de sociale sector en sector van de gezondheidszorg, semipubliek);
- Test Aankoop (historisch gevestigd in de wijk)

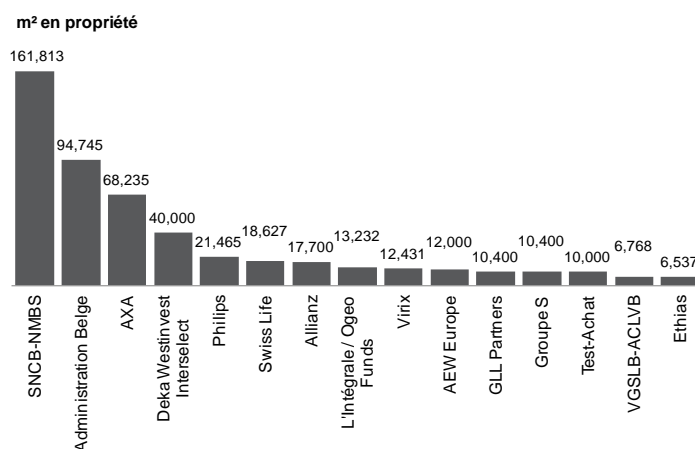
De belangrijkste gebruiker van het Zuidstation is duidelijk de groep van de NMBS (alle entiteiten bij elkaar), die vandaag rond de 220.000 m<sup>2</sup> kantoren gebruikt (als huurder of als eigenaar). Dat is meer dan 35% van de totale kantooroppervlakte in de wijk.

Het betreft dus grotendeels administraties en private back-offices (waarvan de belangrijkste vertegenwoordiger, de firma Smals, haar diensten alleen aanbiedt aan de overheid). Volgens DTZ zijn de private activiteiten in de wijk hoofdzakelijk op het gebied van informatieverwerking waarvoor geen hoogopgeleid personeel nodig is. De bedrijven hebben de Zuidwijk uitgekozen vanwege zijn uitstekende gewestelijke en landelijke bereikbaarheid met het openbaar vervoer voor hun werknemers.

De internationale bereikbaarheid heeft geen bedrijven aangetrokken, met uitzondering van het coördinatiecentrum van Arcelor van ongeveer 1000 m<sup>2</sup>. De Franse bedrijven die men zou verwachten in de buurt van de Thalys-terminal bevinden zich eerder in de andere wijken van het Gewest, zoals rond de Louizalaan, waar eveneens de Franse onderdanen wonen.

DTZ heeft geconstateerd dat de werknemers, vooral van de overheidsbedrijven, zeer vaste werkuren hebben, met weinig glijdende werkuren. Dat draagt niet bij tot de levendigheid in de wijk, omdat de werknemers allemaal op hetzelfde moment aankomen en weer vertrekken en tussen de middag heel weinig gebruikmaken van de wijk. Dat betekent dat de wijk in de buurt van het station buiten bepaalde werkuren leegloopt. De werknemers van de privébedrijven, die meer flexibele werkuren hebben, dragen traditioneel meer bij tot een grotere levendigheid in de wijk tijdens een ruimer gedeelte van de dag. Er is niettemin een mix van functies in de buurten buiten de onmiddellijke omgeving van het station.

### Belangrijkste eigenaars



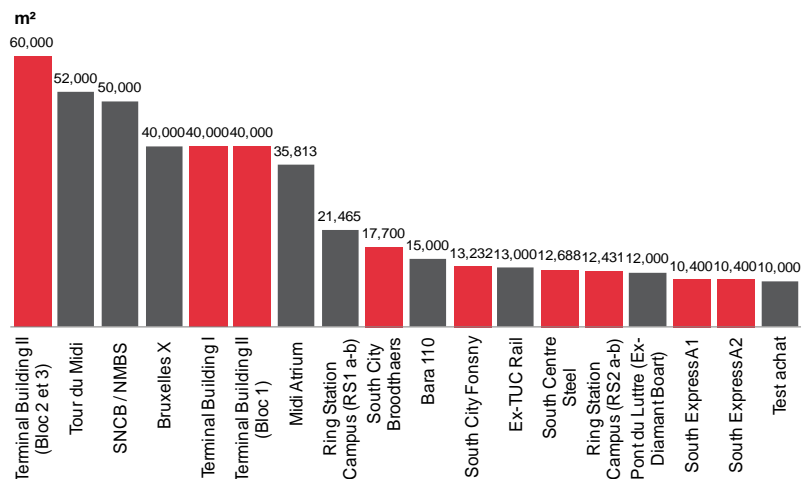
Illustratie 66: Verdeling van de m<sup>2</sup> die het voorwerp waren van een transactie sinds 2000 op basis van de eigenaar

Bron: DTZ Research, in opdracht van het ATO

De belangrijkste eigenaars van gebouwen die het voorwerp waren van een transactie sinds 2000 zijn de NMBS en de administraties die bijna 51% van de totale oppervlakte in bezit hebben. De NMBS (alle eenheden bij elkaar) is eigenaar van ongeveer 168.000 m<sup>2</sup> in de wijk of bijna 30% van de totale oppervlakte.

Bijzonder opmerkelijk ten opzichte van andere kantoorbuurten is het hoge percentage privébedrijven die eigenaar en huurder zijn (Philips, Swiss Life, Group S, enz.). Dit hoge percentage eigenaars-gebruikers verzekert een bepaalde stabiliteit, maar impliceert ook een risico op middellange of lange termijn. Wanneer het gebouw waarin ze zijn gevestigd het einde van zijn levenscyclus bereikt, zouden grote gebruikers de wijk kunnen verlaten, omdat er weinig oppervlakte beschikbaar is in de wijk.

### Verdeling van de oppervlakte



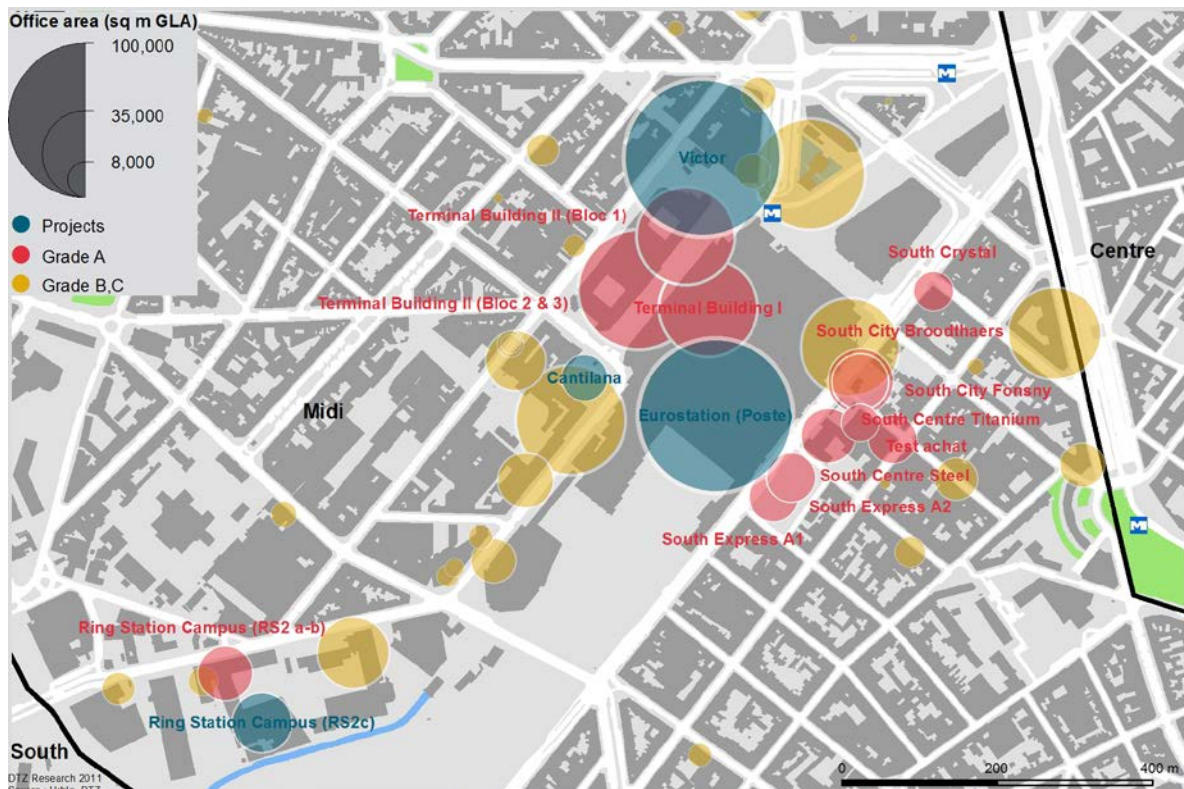
Illustratie 67: Verdeling van de m<sup>2</sup> volgens gebouwen in de Zuidwijk

In het rood staan de gebouwen die DTZ beoordeelt als categorie A, van minder dan 7 jaar in dit geval en conform de huidige normen op de kantorenmarkt. Alleen de gebouwen van meer dan 10.000 m<sup>2</sup> zijn weergegeven.

Bron: DTZ Research, in opdracht van het ATO

De belangrijkste gebruikers van de wijk hebben in vergelijking met het Brusselse gemiddelde een relatief grote omvang. Slechts zeven gebouwen zijn samen goed voor 50% van de kantooroppervlakte in de Zuidwijk. Bovendien is het aanbod van kantoren sterk geconcentreerd in de directe omgeving van het Zuidstation.

De kantoren van hoge kwaliteit zijn hoofdzakelijk geconcentreerd in de recente gebouwen aan weerszijden van het station in de stratenblokken die volledig heropgebouwd zijn (perimeter van het BBP Fonsny 1 en aan weerszijden van het Hortaplein). Eén gebouw in het stratenblok tussen de Tweestationsstraat en het spoor 'Ring Station Campus' wordt eveneens geklasseerd in deze categorie, omdat het voormalige industriële gebouw pas onlangs is gerenoveerd (gebruikt door de ICT-diensten van de NMBS).



Kaart 79: Plaats van de kantooroppervlakten en staat van de gebouwen

Bron: DTZ Research, in opdracht van het ATO

Niveau A correspondeert met gebouwen van minder dan 7 jaar, niveau B en C met gebouwen die meer verouderd zijn.

### Aantrekkelijkheid van de wijk

Volgens DTZ lijdt de wijk onder een minder imago als gevolg van de lage kwaliteit van de openbare ruimte en het gebrek aan levendigheid in de wijk (die te wijten is aan het lage aantal en de lage kwaliteit van het commerciële aanbod).

Bij gebrek aan een beschikbaar aanbod (als gevolg van de zeer lage leegstand) kiezen heel weinig bedrijven ervoor om zich te vestigen in de Zuidwijk. De wijk is niet 'gepositioneerd' als een echte markt, in tegenstelling tot de andere Brusselse kantoorwijken (vooral Europese wijk, centrum, Louiza en Noordwijk).

Ondanks deze vaststelling worden momenteel talloze projecten ontwikkeld in de wijk.

## 1.9 INZET VAN DE DIAGNOSE

---

De analyse van de werking en de ruimtelijke, stedelijke en sociaaleconomische kenmerken van het Zuidstation en de omliggende wijken duidt op een aantal uitdagingen voor de toekomstige ontwikkeling van het gebied. We onderscheiden daarbij twee niveaus:

- het station en de intermodale pool
- de stationsbuurt (= operationele perimeter) en de omringende wijken (= observatieperimeter)

### 1.9.1 STATION EN INTERMODALE POOL

→ **Zichtbaarheid van het station en de toegang tot het station. Het station als stadsbaken.** De configuratie van het station en de openbare ruimte eromheen zorgen ervoor dat het niet goed waarneembaar is in het stedelijke landschap en de toegangen tot het station nog minder. Nochtans zou deze structurele voorzieningen – het internationale station van Brussel en een belangrijk knooppunt voor het openbaar vervoer – een baken in de stad moeten zijn, enerzijds om de toegankelijkheid te verbeteren en anderzijds om het imago te verbeteren ten voordele van het Brussels grondgebied.

→ **Leesbaarheid van de ruimte binnen het station en de intermodale pool.** De looppaden binnen het station en de intermodale pool en naar de stad zijn onvoldoende duidelijk, waardoor gebruikers gedesoriënteerd worden, nog versterkt door het gebrek aan een goede bewegwijzering. De routes en de bewegwijzering moeten opnieuw bekeken worden zodat het station zijn rol als stedelijk transportknooppunt doeltreffend kan vervullen. De toegang tot het openbaar vervoer moet meer gegroepeerd worden. De leesbaarheid vormt nog een grotere uitdaging omdat het Zuidstation een groot aantal buitenlandse reizigers ontvangt die meteen hun weg moeten vinden zonder dat ze vertrouwd zijn met deze plaats.

→ **Een open station. Het station als stedelijke pool.** Als een grote transportvoorziening zou het station een geheel van aantrekkelijke stedelijke diensten moeten aanbieden, niet alleen voor de reizigers, maar voor de bewoners van de wijk en de Brusselaars. Vandaag speelt het station deze rol als stedelijke pool niet om een aantal redenen. De vestiging van lokale en gewestelijke voorzieningen in het station en eromheen zou de aantrekkelijkheid en de verbondenheid met de stad vergroten.

→ **Aandacht voor de achterkant van het station.** De huidige ingang van het station aan de kruising van de Frankrijkstraat, het Hortaplein en de Onderwijsstraat is bijna geheim en wordt weinig gebruikt. Niettemin is dit de belangrijkste ingang tot het station voor mensen die uit Anderlecht en Kuregem komen. Daarom zou deze ingang meer aandacht moeten krijgen en eens te meer met het oog op de recente en geplande ontwikkelingen in de wijk (Veeartsenijschool, Bara-De Lijn, project van EuroImmoStar voor het stratenblok Frankrijk-Bara, enz.) en daarbuiten: het zuidelijke gedeelte van het kanaal, Wiels, GGB Van Volxem ... Men moet hier alle nodige treindiensten ontwikkelen om een nieuwe stationsingang te creëren, zoals dat is gebeurd in Antwerpen en in Mans bij de komst van de HST.

→ **Gebruiksvriendelijkheid. De gebruiker opnieuw in het middelpunt van het ontwerp van de openbare ruimte.** De functionele kwaliteit van een transportknooppunt van deze omvang is cruciaal: leesbaarheid, verwerking van de reizigersstromen ... Maar ook de sfeer en de gebruiksvriendelijkheid zijn een beslissende factor voor het imago en de aantrekkelijkheid. Natuurlijk licht, verzorgd kunstlicht, goede geluidsinstallatie en aangenaam materiaal van hoge kwaliteit zouden de grootste aandacht moeten krijgen bij de herstructurering van het station.

→ **Onthaal en informatie.** Dit zijn de belangrijkste functies van een intermodale pool en nog meer van een internationaal station. Momenteel zijn de informatiediensten voor het station, het openbaar vervoer, de stad en het toerisme weinig zichtbaar en weinig ontwikkeld.

→ **Nieuwe plaats voor de tram?** De projecten van de MIVB voor de overgang van de premetro naar de metro vormen de aanzet om opnieuw na te denken over de huidige configuratie van het tramverkeer rond het Zuidstation. Vandaag is er een alternatief: het behoud van de tram boven de grond of een ondergrondse doorgang. Het bovengrondse traject kost minder en zou de gelegenheid bieden om de openbare ruimte van de Fonsnylaan opnieuw aan te leggen met voorrang voor het openbaar vervoer in plaats van de auto. In elk geval moeten de keuzen goed bestudeerd worden en moet de gekozen oplossing zo goed mogelijk in de globale werking van de intermodale pool worden geïntegreerd.

→ **Opknopbeurt voor de overdekte straat.** De overdekte straat wordt bestempeld als de meest verloederde plaats van het Zuidstation (moeilijke doorgang, geen natuurlijk licht, vervuiling, misselijk makende geuren van allerlei herkomst). Het in ere herstellen van de overdekte straat is een heel belangrijk element om het comfort en het imago van het Zuidstation te verbeteren.

→ **Plaats voor de auto en plaats voor de voetganger in de intermodale pool.** Het autoverkeer is een groot deel van de dag verzadigd in de wijk. Op veel kruispunten gebeuren ongelukken. De auto neemt de openbare ruimte in beslag (parkeren, inclusief wildparkeren, kiss and ride, taxi's), terwijl de voetganger vaak in een krappe en oncomfortabele ruimte wordt gedwongen. De ruimte voor de auto moet worden beperkt en de voetganger moet prioriteit krijgen rond het station.

→ **Vlotte leveringen.** Het is belangrijk voor de handelszaken in het station en in de onmiddellijke omgeving dat zij een goede en functionele leveringsplaats krijgen, buiten de openbare weg.

→ **Naast elkaar bestaan van doelgroepen** met een compleet verschillend profiel, met hun eigen verwachtingen waaraan voldaan moet worden.

→ **Maatschappelijke hulpverlening.** Veel mensen aan de rand van de maatschappij vinden een toevluchtsoord in het station. Er zijn verenigingen die zich ervoor inzetten om hulp te verlenen, maar hun acties zouden beter gecoördineerd moeten worden, zodat ze hun doel beter bereiken.

## 1.9.2 STATIONSBUURT EN OMRINGENDE WIJKEN

→ **Kwaliteit van het gebruik en beheer (onderhoud, straatreiniging, veiligheid) van de openbare ruimte.** De openbare ruimte van de stationswijk, inclusief de meest recent aangelegde delen, lijkt vaak te zijn aangelegd zonder aandacht voor de coherentie met het mogelijke gebruik of met de gebouwen die erop uitkomen (non-intuïtieve routes, ontoegankelijke groenvoorzieningen, onbruikbaar stadsmeubilair, aanplanting die de zichtbaarheid van winkelgevels belemmert ...). De landschappelijke kwaliteit van deze plaatsen is vaak over het hoofd gezien. Dat geldt vooral voor de Europa-esplanade en het Grondwetplein, die zijn aangepast aan de functionele vereisten van de Zuidmarkt, zonder enige landschappelijke aantrekkelijkheid. Bovendien dragen het intensieve gebruik van deze plaatsen, het gebrek aan sociale controle en de verschillende beheerders ertoe bij dat deze plaatsen nog meer achteruitgaan en een onaangename en onveilige sfeer ontstaat.

→ **Levendigheid in de wijken en in de openbare ruimte. Mix van functies.** Vandaag is het gebruik van de stationsbuurt sterk afhankelijk van de kantooruren en werkdagen en van de Zuidmarkt op zondagochtend. Die activiteiten zijn onvoldoende om de buurt continu meer levendigheid te bezorgen en dat geldt nog meer voor de uitgestrekte openbare ruimte van de Europa-esplanade en het Grondwetplein. Het is noodzakelijk om een multifunctioneel gebruik van deze plaatsen te stimuleren op alle momenten van de dag en de week, zodat ze aangenaam zijn om in te vertoeven en worden geïntegreerd in het leven in de stad. De functiemix die al aanwezig is op het niveau van de observatiezone zou moeten worden versterkt in de directe omgeving van het station. Ook een andere indeling van de openbare ruimte, de organisatie van culturele evenementen of de plaatsing van stadskunstwerken zouden kunnen bijdragen tot meer levendigheid in de wijk.

→ **Functiemix op alle niveaus.** De functionele mix moet op alle niveaus worden doorgevoerd: de wijk, de onmiddellijke omgeving van het station, de stratenblokken en zelfs de gebouwen. De ontwikkeling van een gemengd programma van

woningen, handelszaken, activiteiten en voorzieningen is een uitdaging voor het hele Zuidgebied, met name voor de projecten van de Frankrijkstraat aan de achterkant van het station.

→ **Link tussen het station en de stad. Integratie van de Noord-Zuidverbinding in de stad.** Het Zuidstation ligt op 15 minuten wandelen van de Grote Markt en vormt de perfecte toegangspoort tot het centrum van Brussel. Maar die nabijheid is niet zichtbaar en niet praktisch: moeilijkheden bij de oriëntatie, bij het oversteken van de kleine ring ... Vooral de ligging van het viaduct van de Noord-Zuidverbinding en de afwezigheid van een voorplein als gevolg daarvan verhinderen de lezing van deze ruimte als een centrale plaats. De integratie van de Noord-Zuidverbinding en de heraanleg van de ruimte vormen een grote uitdaging. Er zou een nieuwe monumentale hoofdingang in het station moeten worden gemaakt in de richting van het centrum.



→ **Interactie tussen het station en de buurt. Een transparante stad.** Sommige recente kantoorblokken hebben een kloof (soms zeer groot, zoals aan de kant van Anderlecht) geslagen tussen het station en de buurt eromheen. Om de aanwezigheid van het station als grote stedelijke voorziening ook ten goede te laten komen aan de wijken is het noodzakelijk dat er verbindingen worden aangelegd en dat er voorrang wordt gegeven aan stedelijke vormen die vlotter in de bestaande wijken kunnen worden geïntegreerd. De herstructurering van de grote stratenblokken uit de industriële periode in Kuregem moet dezelfde doelstellingen nastreven op het vlak van een fijnmazig stadsnetwerk en stedelijke eigenschappen.

→ **Doelstellingen voor de ontwikkeling van de tertiaire pool van het Zuidstation.** Bijna geen enkele gebruiker

van de kantoren in de wijk gebruikt de internationale verbinding (behalve het coördinatiecentrum van Arcelor, dat slechts een oppervlakte van 1.000 m<sup>2</sup> benut). De pool wordt eveneens gekenmerkt door een zeer sterk overwicht van de openbare instellingen bij de gebruikers. Hoewel de aanwezigheid van grote publieke instellingen een zekere stabiliteit in het gebruik van het vastgoed garandeert, is deze nadelig voor de levendigheid in de wijk (vooral als gevolg van de vaste uren van de werknemers die traditioneel minder gebruikmaken van de diensten in de wijk dan de werknemers uit de privésector die flexibelere uren hebben). Om een tertiaire dynamiek rond het Zuidstation te garanderen, moet worden gestreefd naar een grotere diversiteit in de gebruikers en de ontwikkeling van een vastgoedaanbod dat is aangepast aan de eisen van de huidige markt om privéondernemingen aan te trekken (de marktnormen schommelen rond entiteiten van 5.000 tot 30.000 m<sup>2</sup>).

→ **Bescherming van woonwijken.** De woonfunctie moet worden ondersteund door de bouw van publieke woningen die ten voordeel komen aan de zone en door erop toe te zien dat er zo veel mogelijk wordt voldaan aan de vraag naar sociale woningen. In de onmiddellijke omgeving van het station zullen het behoud van de bestaande woningen en de bouw van nieuwe woningen, waar mogelijk in nauw verband met andere functies, bijdragen tot de functionele mix en de levendigheid in de wijk.

→ **Bescherming van het erfgoed en identiteit van de wijken.** De observatiezone heeft een zeer rijk erfgoed, dat een belangrijke troef voor de wijken kan vormen. Het behoud van de traditionele stratenblokken met huizen, bescherming van deze oude gebouwen, aandacht voor de opmerkelijke elementen van het erfgoed en toegankelijkheid voor zo veel mogelijk mensen zijn middelen om de identiteit van deze wijken te versterken en om de levenskwaliteit er te verbeteren.

→ **Nieuwe voorzieningen en ondersteuning van cultuur.** Om een nieuwe dynamiek in de wijken te brengen en bij te dragen tot een herwaardering van hun imago kunnen voorzieningen met een gewestelijke uitstraling worden gecreëerd, die een nieuw publiek (anders dan dat van het station) zullen aantrekken. Ook de vestiging van buurtvoorzieningen is onmisbaar om te beantwoorden aan de groeiende behoeften van de bevolking (vooral kinderopvang en scholen) en om de structuren die al actief zijn zo goed mogelijk te vestigen. Cultuur mag een grotere plaats krijgen in de zone. Rond het Wiels ontstaat een

creatieve en culturele pool die ondersteuning verdient. Daarnaast moet cultuur een belangrijke investeringssector zijn in de wijken, vooral in Kuregem waar op dit gebied een tekort heerst<sup>38</sup>.

→ **Groenvoorzieningen** (publiek en binnen stratenblokken). De stationswijk en de wijken eromheen kenmerken zich door een groot gebrek aan groenvoorzieningen van alle soorten en grootten. De aanleg van nieuwe groenvoorzieningen is van groot belang voor de buurtbewoners en voor het imago en de aantrekkingskracht van deze wijken.

→ **Commerciële positionering**. Een grotere complementariteit tussen de lokale handel en de handel in het station zou de link tussen het station en de omgeving versterken en de wijken meer dynamiek geven, doordat hun identiteit in de verf wordt gezet. De mogelijkheid om een deel van de Zuidmarkt (groente en fruit, planten en bloemen) naar andere dagen van de wijk uit te breiden moet bestudeerd worden.

→ **Een totaalvisie voor een grootschalig metropolitaan project**. De ontwikkeling van de Zuidwijk is een project van gewestelijke omvang dat binnen een globale visie moet worden uitgewerkt. De uitstraling van het station moet zowel op gewestelijke schaal als op de schaal van de omliggende wijken (observatieperimeter) worden bestudeerd. De andere ontwikkelingspolen van gewestelijk belang, zoals de kanaalzone (met vooral de slachthuizen van Anderlecht en het BBP Biestebroek) en de zone van het Wiels (met het GGB Van Volxem), moeten in relatie tot het Zuidstation worden bekeken. Het doel moet zijn om de ontwikkeling van deze polen te laten uitstralen over het hele gewestelijke grondgebied en over alle wijken (met name Kuregem en Laet Vorst).

→ **Overstijging van de grote stedelijke barrières**. De spoorweg en de kleine ring vormen grote infrastructurele barrières die de banden en uitwisselingen tussen wijken in de weg staan. Een van de uitdagingen van het stadsproject voor de Zuidwijk is die kloven overbruggen en deze groot infrastructuurwerken integreren in het stadsweefsel.

→ **Een uitstraling, een eigen kenmerkende identiteit voor de verschillende zones van de wijk**. Vandaag lijdt de Zuidwijk onder het gebrek aan een imago. Zo heeft de stationswijk geen eigen identiteit. Het stadsproject kan de kans bieden om de identiteit van de zone en van de wijken daarbinnen opnieuw te bekijken.

→ **Een correcte financiering voor de ontwikkeling van het gebied**. Private projectontwikkelaars laten bijdragen tot de financiering van de herontwikkeling en de heropleving van de Zuidwijk.

→ **Participatie**. De dialoog aangaan met alle betrokken partijen (bewoners, gebruikers, handelaars, ontwikkelaars, investeerders, overheden, enz.) over de inrichting en de verlevendiging van de wijk, zodat het project kan worden verrijkt met hun expertise.

→ **Het beeld van Brussel vanuit de trein**. Het zicht op Brussel vanuit de trein bestaat hoofdzakelijk uit braakliggend terrein, verwaarloosde gebouwen of afgebladderde achterzijden van gebouwen. De nodige zorg voor de kwaliteit van de gebouwen langs het spoor kan de blik van de treinreizigers op de stad veranderen.

---

<sup>38</sup> Bron: Inventaris van voorzieningen, ATO/BRAT





*Illustratie 68: Zicht vanuit de trein op het gebied tegenover het Wiels en het Brass*

Bron: ATO

## 2 STRATEGISCH, REGELGEVEND EN OPERATIONEEL KADER

Om het strategisch, regelgevend en operationeel kader van de Zuidwijk voor te stellen, wordt gekozen voor een chronologische weergave van de evolutie in de denkoefening over de ontwikkeling van de wijk. De voorgestelde documenten zijn van verschillende aard, nl. strategisch, regelgevend of operationeel. Daarnaast worden ze ook op verschillende niveaus opgevat: het Gewest, de Zuidwijk of verschillende blokken die deel uitmaken van een BBP. In de volgende tabel wordt een overzicht gegeven van deze documenten, in de volgorde waarin ze zullen worden voorgesteld.

Opgesteld in	Strategische plannen	Regelgevende plannen en documenten	Operationele instrumenten
1979		Sectorplan	
1991			Ontwikkelingsschema voor de omgeving van het Zuidstation (J. de Salle, C. Frisque)
1993-1999		BBP	
1995	GewOP 1		
2001		GBP	
2002	GewOP 2		
2004	GOP van Brussel		
2007	PIO	GSV	
2008			Stedenbouwkundige studie van het station Brussel-Zuid in de context van de wijken (Arsis)

Tabel 23: Kader voor de ontwikkeling van de Zuidwijk sinds 1979

## 2.1 HET SECTORPLAN VAN 1979: BEHOUD VAN DE HISTORISCHE BESTEMMING VAN WIJKEN

In het sectorplan van 1979 worden bedrijven met stedelijk karakter en bewoning, die in de zone nadrukkelijk aanwezig zijn, duidelijk naar voren gebracht en versterkt. De opzet is om de historische bestemming van de wijken van Kuregem en Sint-Gillis te bevestigen. Alleen de Zuidtoren en zijn onmiddellijke omgeving (gebouw Paul Henri Spaaklaan) worden bestemd als administratieve gebied.



Kaart 80: Sectorplan van 1979

## 2.2 ONTWIKKELINGSSCHEMA VOOR DE OMGEVING VAN HET ZUIDSTATION (1991): AFSTEMMING OP DE KOMST VAN DE HST IN DE WIJK

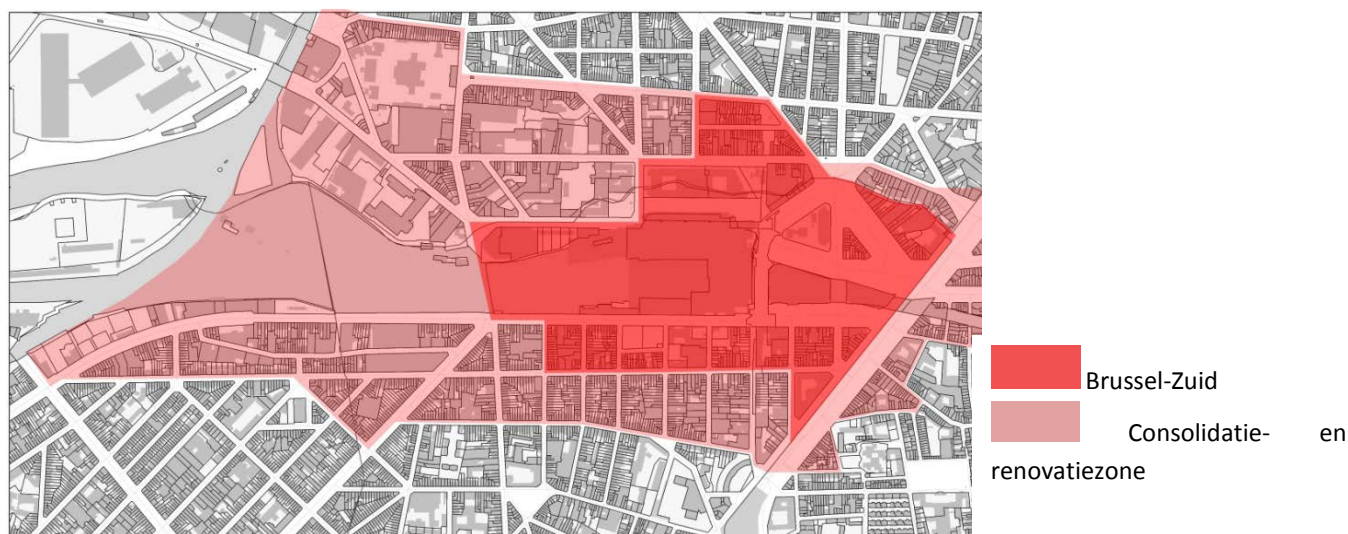
### 2.2.1 DE VOORSTELLEN VAN HET ONTWIKKELINGSSCHEMA

In 1989 is de wijk verloederd, met name door het verdwijnen van de economische en industriële activiteiten. Aansluitend aan de beslissing om de hst-terminal (Thalys en Eurostar) in het Zuidstation onder te brengen, besluit het Gewest om een Ontwikkelingsschema voor de omgeving van het Zuidstation uit te werken.

Het schema wordt opgesteld in opdracht van het Gewest en toevertrouwd aan Jean de Salle en Christian Frisque. Met het schema wordt op dat ogenblik tegemoetgekomen aan de ambitie om onmiddellijk rond het hst-station een zakenwijk te doen verrijzen en op die plaats een heuse stadspoort op te richten om bezoekers te verwelkomen.

In het schema wordt een onderscheid gemaakt tussen twee zones:

- De zone 'Brussel-Zuid' (donkerrood), die de blokken in de onmiddellijke buurt van het station omvat en de ongestructureerde ruimte die het station van de Vijfhoek scheidt: een oppervlakte van 31 ha, waarop 1.700 inwoners en 8.500 banen worden geteld.
- De 'consolidatie- en renovatiezone' (lichtrood), bedoeld om de bestaande functies in de wijk (woongelegenheid en nijverheid) te vrijwaren: een oppervlakte van 120 ha, goed voor 10.300 inwoners en 16.000 banen.



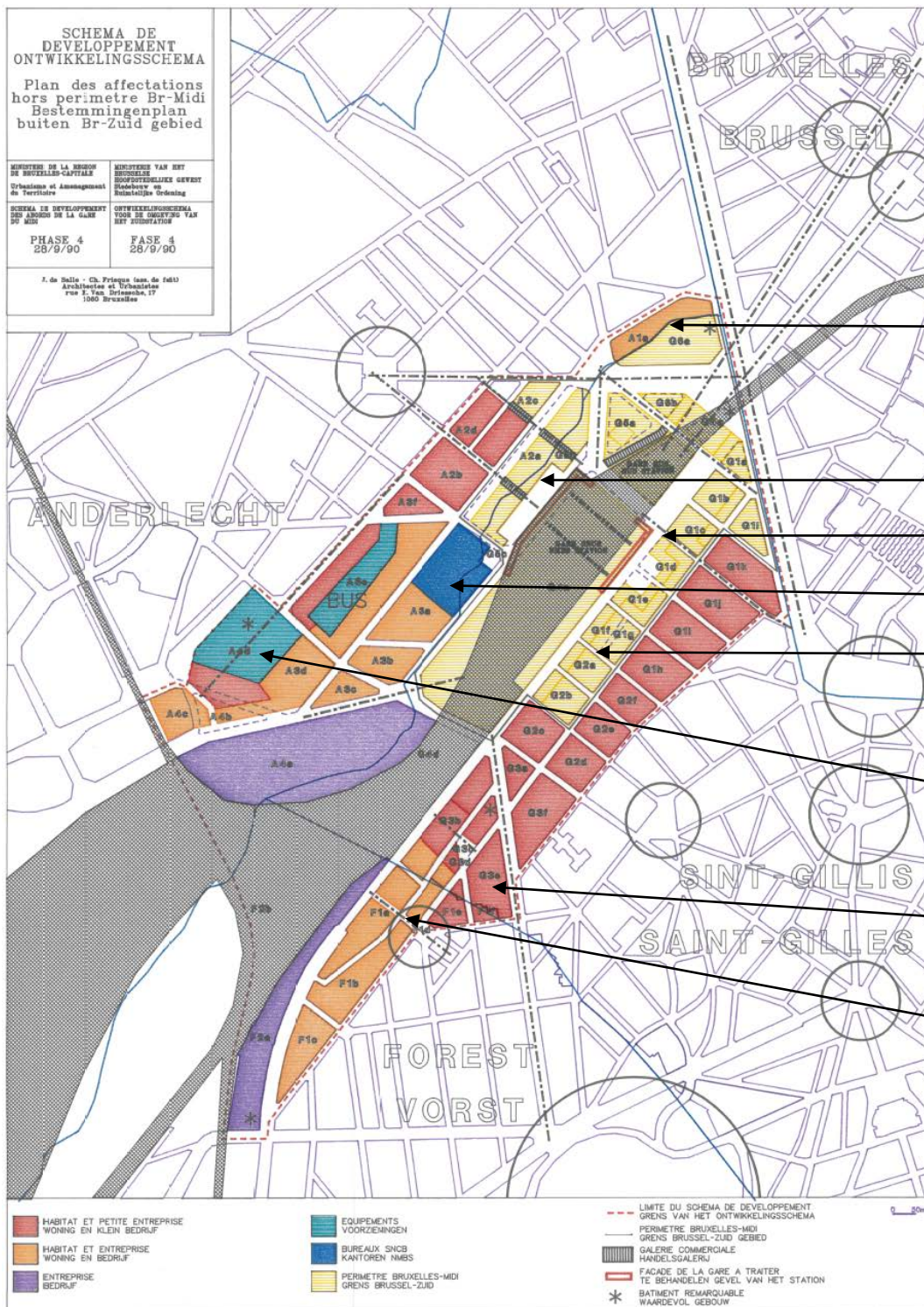
Kaart 81: De zones van het ontwikkelingsschema voor de omgeving van het Zuidstation

Bron: ATO

#### De consolidatie- en renovatiezone

Binnen de consolidatiezone is het de bedoeling om de woon- en nijverheidswijken te verstevigen. De traditionele bestemmingen en de bestaande bouwprofielen worden beschermd. Er worden vijf specifieke zones gedefinieerd, zoals weergegeven op de volgende kaart.

Behalve de extra kantoren voor de NMBS op het halve blok tussen de Frankrijkstraat, de Barastraat en de Onderwijsstraat, wordt voor de rest van de wijk een gemengde configuratie vastgelegd, nl. bewoning en nijverheid. Het sectorplan wordt dus voortgezet in het ontwikkelingsschema van 1991.



Kaart 82: Bestemmingen binnen de consolidatiezone

Binnen de consolidatie- en renovatiezone zullen bovendien drie ingrepen van beperkte omvang worden voorgesteld:

- een nieuwe straat tussen het voorplein van de Sint-Antoniuserk en de Fonsnylaan (zie er nooit zal komen)
- de bouw van een aantal sociale woningen op de werkplaats en de remise van de MIVB (die er nooit zullen komen)
- de herbestemming van de veeartsenij-school en de openstelling van het bijbehorende park voor het publiek alsook de een nieuwe wijk met bewoning en activiteiten (de herbestemming komt er, maar dan met een privépark dat niet toegankelijk is voor het publiek).

## De zone Brussel-Zuid



### *Realisatie van een tertiaire pool*

De kantoorfunctie wordt op de volgende plaatsen bevestigd:

- blok van de 'Pensioentoren' (Zuidtoren)
- langs het spoor aan de Fonsnylaan.

Daarnaast wordt de kantoorfunctie op de volgende plaatsen ontwikkeld:

- op het 'Côte d'Or'-blok aan de kant van de Barastraat en langs het Baraplein
- op drie blokken in de Fonsnylaan, tussen de Denemarkenstraat en de Zwedenstraat
- tussen de Frankrijkstraat, de Veeartsenstraat en het spoor.

Ten slotte worden kantoren voorgesteld:

- op het blok van het Atrium Midi-gebouw (De Waele-blok).

Kantoren zijn dus belangrijker geworden dan in het sectorplan van 1979, maar er is een kader en hun aanwezigheid blijft beperkt. Zo worden ze in de Fonsnylaan ingeperkt aan het spoor en op de blokken tussen de Zweden- en de Denemarkenstraat. Aan de andere kant van het station bevinden de kantoren zich aan de Barastraat en vormen ze nu de verbinding tussen de Financiëntoren en de voorgestelde kantoren op het halve blok 'Frankrijk-Bara' in de consolidatie- en renovatiezone.

In het plan wordt voorgesteld om aan het Frankrijklein (het huidige Victor Hortaplein) plaats in te ruimen voor handelszaken, voorzieningen en hotels om deze ruimte maximaal tot leven te brengen. Hetzelfde geldt rond het Hollandplein (het huidige Marcel Broodthaersplein). In de BBP's die op de goedkeuring van het ontwikkelingsschema volgen, zullen de afmetingen van deze openbare ruimten worden verkleind en hun vorm gewijzigd.

### **Vastgoedprogramma**

De onderhandelingen tussen de NMBS en het Brussels Gewest bij de uitwerking van het ontwikkelingsschema leiden tot het volgende programma van de NMBS:

- een vastgoedprogramma van 160.000 m<sup>2</sup> op de ruimte vanaf de huidige stationsgevel op de Frankrijkstraat tot de Barastraat. Het grootste deel van dit programma heeft betrekking op het Côte d'Or-blok. Het is de bedoeling om een nieuw stationsgebouw op te trekken dat een deel van de hst-terminal omvat en een aantal kantoren, hotels, handelszaken en woningen. Zoals in het ontwikkelingsschema wordt aangegeven, helpt dit programma de kantoorfunctie in de wijk te versterken t.o.v. de bestaande situatie vóór de goedkeuring van het plan.

Bovendien plant het Gewest:

- een programma voor 290.000 m<sup>2</sup> gemengde nieuwbouw (huisvesting, kantoren, voorzieningen) boven op wat al bestaat. De functiemix is gebaseerd op de principes van kaart 4, p. 5, maar zonder precieze verdeling van de oppervlakte onder de functies.

In de zone Brussel-Zuid wordt dus voorzien in 450.000 m<sup>2</sup> nieuwe functies, boven op de 120.000 m<sup>2</sup> bestaande en te renoveren kantoren (Pensioentoren en gebouwen van De Post en de NMBS, voornamelijk in de Fonsnylaan).

## **2.2.2 DE UITVOERING VAN HET ONTWIKKELINGSSCHEMA VOOR DE OMGEVING VAN HET ZUIDSTATION**

### **Oprichting van een gemengde onderneming**

In het 'Ontwikkelingsschema voor de omgeving van het Zuidstation' wordt aanbevolen om een operationeel instrument tot stand te brengen naar het model van de Franse gemengde onderneming ('société d'économie mixte' of SEM). In een eerste fase moet dit instrument alle studies sturen die nodig zijn voor de overgang naar de operationele fase. In een tweede fase moet daarmee de operationele uitvoering worden gestuurd (kopen, bruikbaar maken en opnieuw verkopen, waarbij het programma en de architecturale kwaliteit worden ondersteund).

De overheid volgt die aanbeveling en doet een beroep op het Franse Projénor. De ervaring van het bedrijf met de Euralille-operatie (oprichting van een nieuwe wijk ter gelegenheid van de komst van de hst in Rijsel) kan interessant zijn voor de Zuid-operatie. Zo wordt de vennootschap Brussel-Zuid opgericht met daarin het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, de GIMB, de NMBS, het Gemeentekrediet van België (Dexia) en Projénor. Brussel-Zuid kent de nodige moeilijkheden als gevolg van de complexe planning van de stadsoperaties, de lange onteigeningsprocedures en financieringsproblemen. Vandaag wordt de vennootschap vereffend aangezien de oorspronkelijk opdrachten zijn afgerond.

### **Dialoog met de NMBS**

De dialoog tussen het Gewest en de NMBS verloopt moeizaam in die tijd. Hun opvattingen over het station staan lijnrecht tegenover elkaar: zo wil het Gewest een station dat zich openstelt voor de buitenwereld, terwijl de NMBS denkt aan een station dat moet worden ontwikkeld als *'een moderne luchtterminal'*<sup>39</sup>. Daarbij komt nog dat de NMBS denkt als enige spreekrecht te hebben in het dossier, wat blijkt uit het volgende stukje uit een toenmalig rapport van Eurostation: *'Het is de eerste keer dat we te maken hebben met de impact van een hst-station in België. Geen enkel studie bureau kent die specifieke problematiek. Daarom heeft de NMBS haar eigen diensten al een hele tijd geleden de opdracht gegeven om vertrouwd te worden met het probleem door samen te werken en na te denken met specialisten van alle grote spoornetten.*

- *De NMBS beschikt dan ook als enige over de specialisten die de uitrusting en accommodatie kunnen uitwerken die de maatschappij nodig heeft. (...)*
- *Bovendien heeft de NMBS de onontbeerlijke financiële knowhow om het uitvoeringsmodel te ondersteunen en te begeleiden.*
- *Gezien het regionale belang van het dossier moet het initiatiefrecht aan de NMBS blijven toekomen. België mist trouwens de traditie maar ook de rechtsgrond m.b.t. 'operationele stadsplanning'.'<sup>40</sup>*

Dankzij het ontwikkelingsschema kan het Gewest zich echter gemakkelijker positioneren t.o.v. de NMBS. Het is de steunpijler voor dialoog, hoewel de tegenstand bij de NMBS fel is: *'Het voorgestelde bestemmingsplan, uitgewerkt door stedenbouwkundigen De Salle en Frisque (...), houdt geen rekening met de belangen van de NMBS en gaat volledig voorbij aan de TERMINALFUNCTIE van het hst-station'*<sup>41</sup>.

Doordat er geen direct contact is tussen de auteurs van het ontwikkelingsschema en de NMBS, ontstaat een wederzijds wantrouwen en kan het project niet worden verdeeld. Vandaag is de dialoog beter en hij zal nog worden versterkt in het kader van de ontwikkeling van het stadsproject 'Zuid' dat door het Gewest wordt gestuurd.

### **2.2.3 DE OMZETTING VAN HET ONTWIKKELINGSSCHEMA D.M.V. BBP'S VAN 1993 TOT 1999**

Om een deel van de krijtlijnen van het 'Ontwikkelingsschema voor de omgeving van het Zuidstation' in regelgeving te gieten, worden bijzondere bestemmingsplannen (BBP's) uitgewerkt. Daarin worden een aantal reeds vergevorderde projecten opgenomen.

Er worden vijf BBP's goedgekeurd:

---

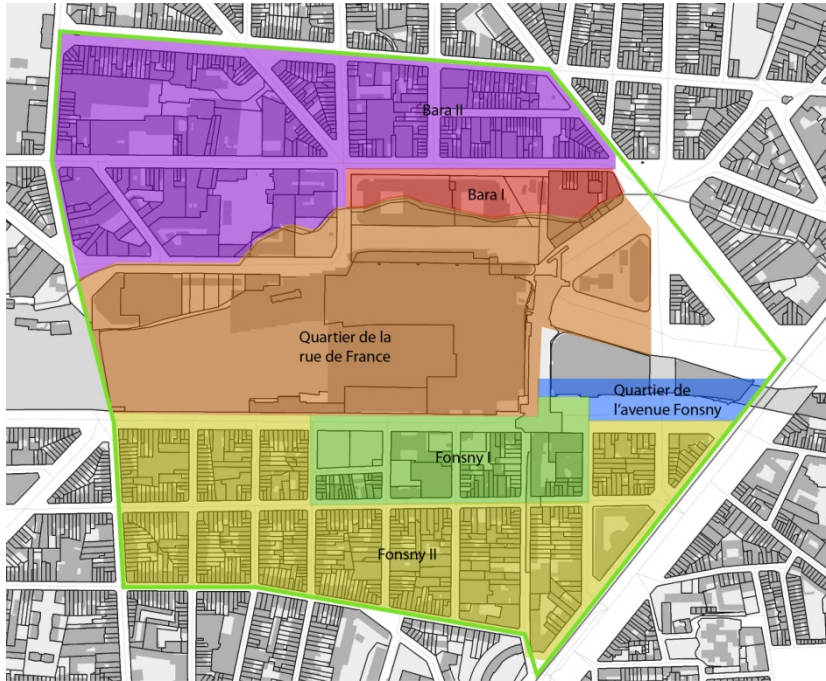
<sup>39</sup> EUROSTATION. *HST-Terminal Bruxelles Midi*, juni 1990

<sup>40</sup> EUROSTATION. *HST-Terminal Bruxelles Midi*, juni 1990

<sup>41</sup> EUROSTATION. *HST-Terminal Bruxelles Midi*, juni 1990



- Fonsny I (goedgekeurd door de RBHG in 1995)
- Fonsny II (goedgekeurd door de RBHG in 1993)
- Wijk van de Frankrijkstraat (goedgekeurd door de RBHG in 1995), gelegen in Sint-Gillis en noodzakelijkerwijs aangevuld door het BBP Bara op het grondgebied van Anderlecht
- Bara I (goedgekeurd door de RBHG in 1995), gelegen in Anderlecht en noodzakelijkerwijs aangevuld door het BBP Wijk van de Frankrijkstraat op het grondgebied van Sint-Gillis
- Bara II (goedgekeurd door de RBHG in 1999).



*Kaart 84: De vijf BBP's van de Zuidwijk*

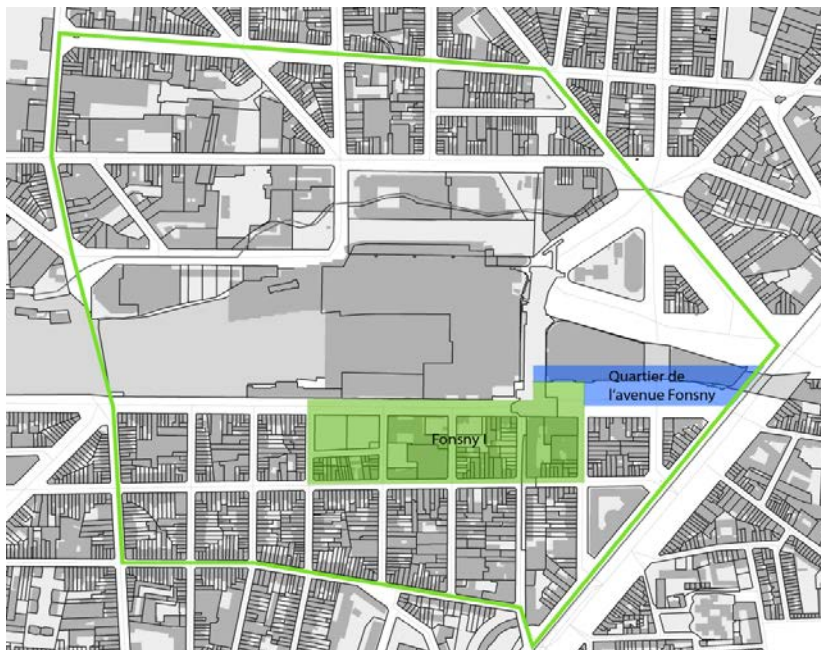
Sommige krijtlijnen van het ontwikkelingsschema voor de omgeving van het Zuidstation worden niet opgenomen in de BBP's, met name:

- de grootte en de morfologie van de gecreëerde openbare ruimten
- de verplichting van een functionele mix.

Deze BBP's vormen het kader voor de bestemming van de blokken en voor de bouwprofielen. Die regelgevende instrumenten kunnen de architecturale kwaliteit van de gerealiseerde gebouwen echter niet garanderen.

De ongunstige economische context op het ogenblik dat de operatie van start kan gaan, verklaart de vertraging in de uitvoering van het volledige BBP-programma.

Op het BBP Fonsny I en een deel van het BBP Wijk van de Frankrijkstraat na zijn alle BBP's vandaag opgeheven.



Kaart 85: BBP's die van kracht zijn

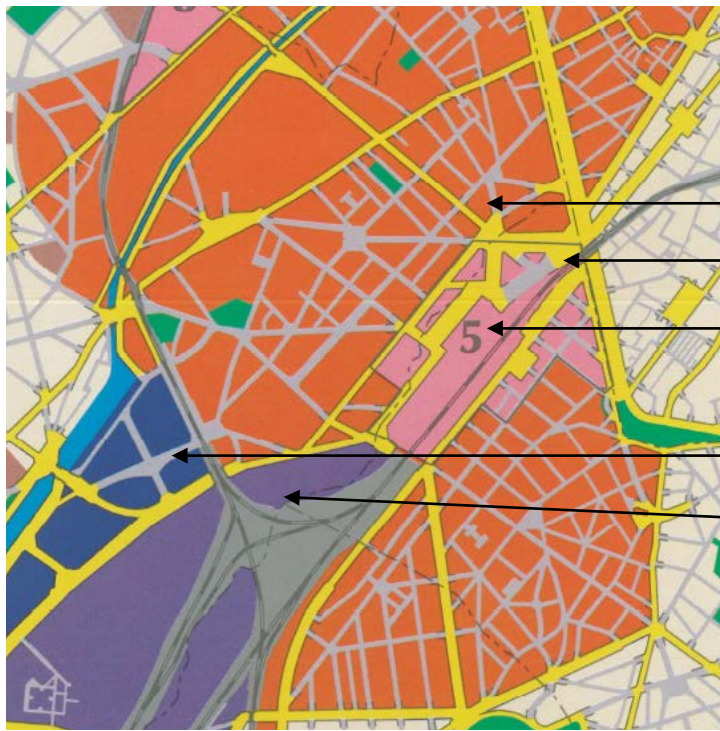
### Benadering van een groot grondgebied

De uitwerking van het 'Ontwikkelingsschema voor de omgeving van het Zuidstation' is de laatste allesomvattende denkoefening die met betrekking tot dit grote grondgebied wordt afgerond. In de omgeving van het station worden verschillende wijkcontracten gestart voor een beperkt gebied en worden inrichtingswerkzaamheden en vastgoedprojecten uitgevoerd.

## 2.3 HET GEWOP VAN 1995: BEVESTIGING VAN DE TERTIAIRE BESTEMMING VAN DE ZUIDWIJK

Het eerste GewOP, in 1995, bevestigt de Zuidwijk als een van de toekomstige kantoorpolen van het Gewest, net zoals de Noordwijk, de buurt van het Centraal Station en de Leopoldwijk. Het doel van die kantoorpolen is om te voorkomen dat kantoren over het hele Gewest worden verspreid en om de administratieve activiteit te concentreren in de onmiddellijke buurt van de grote stations van de hoofdstad, knooppunten van het openbaar vervoer. Het GewOP vervangt het sectorplan uit 1979. Die opvatting is nog altijd actueel in de voorbereidende werkzaamheden voor het toekomstige GPDO.

Het GewOP wordt opgesteld in het verlengde van het 'Ontwikkelingsschema voor de omgeving van het Zuidstation' van 1991. In dit plan wordt de Zuidwijk geïdentificeerd als een op gewestelijk vlak belangrijke zone *'waar grootstedelijke activiteiten moeten worden ontwikkeld met aandacht voor een mix van en controle op de mobiliteit en met het oog op de herstructurering of de vernieuwing van het bestaande weefsel'*. Er wordt een Perimeter van Gewestelijk Belang (PGB) afgebakend, bestaande uit de zone Brussel-Zuid van het ontwikkelingsschema met daar bovenop de Jamarlaan tot het Baraplein. Binnen dat gebied worden de Barastraat, de Frankrijkstraat en de Industrielaan (tot de kruising met de Veeartsenstraat) gedefinieerd als 'prioritaire structurerende ruimten'.



Ruimte voor prioritaire economische ontwikkeling

Structurerende ruimte

PGB Zuid

Haven- en transportactiviteiten

Stedelijke industrie

Kaart 86: Bescherming van de economische diversiteit – GewOP 1995

Het programma van PGB nr. 5 (Zuidstation) wordt gepreciseerd in de regelgevende bepalingen:

*'Deze perimeter is bestemd, behalve de spoorwegfunctie, voor woningen, winkels, ambachts- of nijverheidsbedrijven, uitrustingen van collectief belang, hotelinrichtingen en kantoren.'*

*De vergroting van de vloeroppervlakte bestemd voor kantoren ten opzichte van de feitelijke toestand op 30 juni 1993 is tot 300.000 m<sup>2</sup> beperkt.*

*Inzake huisvesting zal de onthaalcapaciteit van de gezinnen niet lager zijn dan die vastgesteld op 30 juni 1992, zowel ten oosten als ten westen van het spoorweggebied.*

*De stedelijke vormgeving van dit geheel beoogt de herinrichting van een gemengde wijk die rekening zal houden met zijn nieuwe internationale rol ten gevolge van de komst van de SST in dit stadsgedeelte. Twee openbare pleinen zullen worden aangelegd aan beide kanten van het spoorweggebied die overeenkomen met de belangrijkste toegangen tot het station. Een ondergrondse parkeerplaats verbonden aan het station zal aan de kant van de Frankrijkstraat worden aangelegd.'*

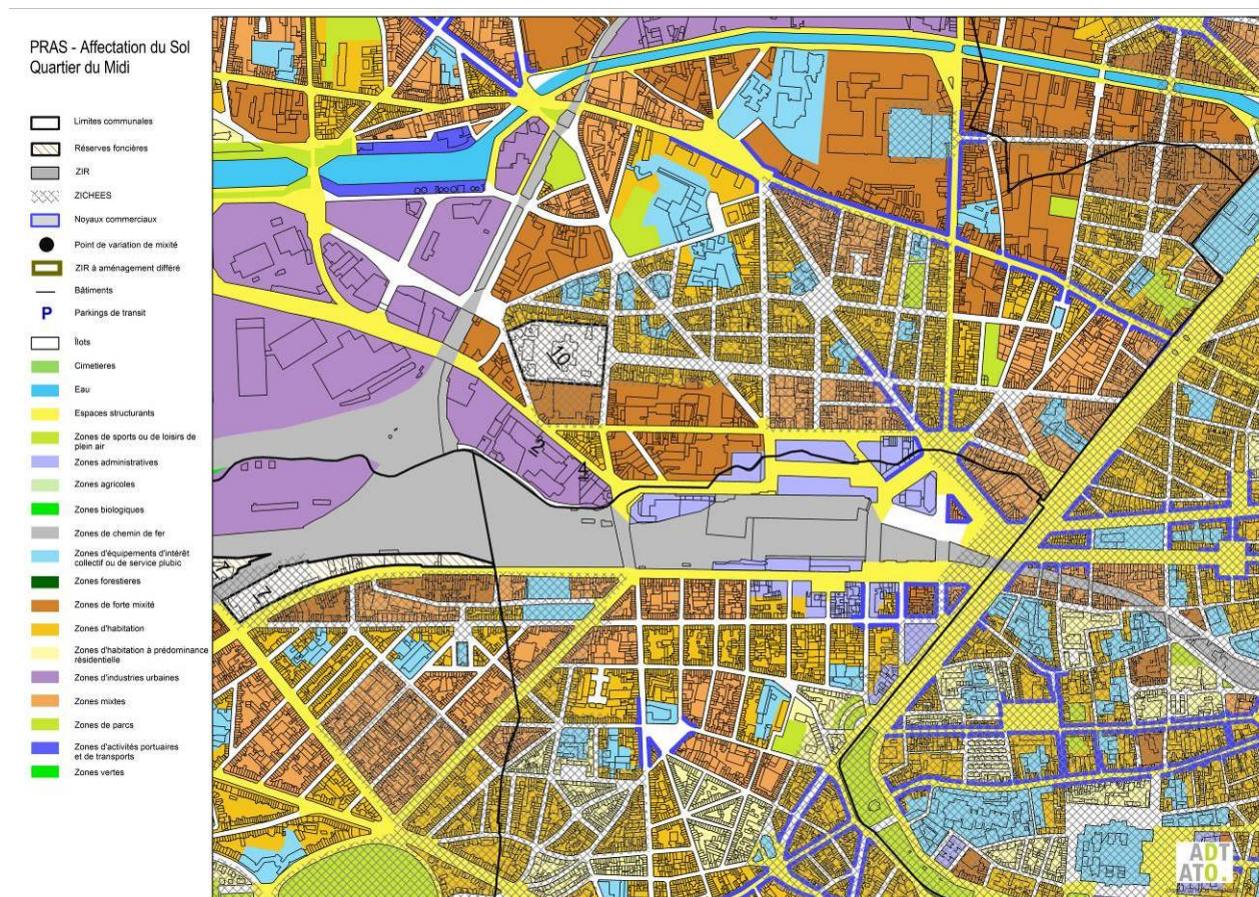
De doelstellingen van deze PGB leunen nauw aan bij de plannen in het 'Ontwikkelingsschema voor de omgeving van het Zuidstation'.

## 2.4 HET GBP (2001)

In het GBP dat de regering op 3 mei 2001 goedkeurt, omvat de Zuidwijk voornamelijk gemengde en sterk gemengde zones in de omgeving van de grote infrastructuur (spoorwegen, kanaal en kleine ring) en woonzones in het hart van de wijken. De administratieve functie wordt geconcentreerd in de blokken in de onmiddellijke omgeving van het station. Er bestaan grote zones voor voorzieningen: het Athénée Léonardo da Vinci, de Erasmus Hogeschool, het Slachthuis, het Institut des Arts et Métiers, de MIVB-remise enz. Het spoor is natuurlijk nadrukkelijk aanwezig.

Het enige blok in het stedelijke industriegebied is dat tussen de Tweestationsstraat en het spoor. In het kader van het ontwerp van gedeeltelijke wijziging van het GBP, waarvoor momenteel een openbaar onderzoek loopt, wordt een aanpassing van de bestemming van dit blok overwogen zodat er ook in huisvesting kan worden voorzien.

De spoorwegzones omvatten naast de eigenlijke sporen en de bermen, het station en de vierhoeken. Die zones worden bestemd 'voor spoorweginstallaties en voor aanverwante nijverheids- en ambachtsactiviteiten'. Op voorwaarde dat een BBP wordt opgesteld, kunnen op die niet-uitgebase domeinen of de ruimten boven de overdekte installaties de bijzondere voorschriften worden toegepast die gelden voor sterk gemengde zones. Zonder BBP kan de bestemming van bestaande gebouwen worden gewijzigd 'binnen de limieten voorzien in de bijzondere voorschriften van de sterk gemengde gebieden, nadat de handelingen en werken aan de speciale regelen van openbaarmaking werden onderworpen'. Dat is het geval van de vierhoeken onder het spoor. Het is mogelijk om hun gelijkvloerse verdieping te bestemmen voor winkels, zelfs zonder BBP, maar tot 200 m<sup>2</sup> per project en per gebouw. Mits verantwoording (handelingen en werken onderworpen aan maatregelen voor openbaarmaking of maatschappelijke en economische motivatie) kan dit cijfer tot 1.000 m<sup>2</sup> worden verhoogd. Met een BBP kan de voor handel bestemde ruimte oplopen tot 5.000 m<sup>2</sup> per project en per gebouw. Een grote speciaalzaak kan zonder BBP, mits toepassing van de openbaarmakingsmaatregelen, tot 3.500 m<sup>2</sup> per project en per gebouw. Met een BBP is meer dan 3.500 m<sup>2</sup> mogelijk.



Kaart 87: Bestemming van de Zuidwijk

### Concentratie van de administratieve zones rond de stations

Op gewestelijk niveau concentreert het GBP een groot deel van de administratieve zones rond de stations. Het uitgangspunt is dat kantooroppervlakte moet worden samengebracht aan transportknooppunten. In die zones is het ook gemakkelijker om hotels in te planten dan in andere zones. Hotelprojecten worden er bijv. niet beperkt tot 50 kamers zoals in woongebieden.

Het GBP preciseert dat iedere nieuwe administratieve zone waarin een BBP voorziet alsook het Gebied van Gewestelijk Belang met Uitgestelde Aanleg (GGBUA) en de spoorwegzones slechts mogen worden ontwikkeld zodra de minimumdrempel van 530.000 m<sup>2</sup> nieuwe kantoren is bereikt in de administratieve zones Noord, Europese Wijk en Zuid. De verdeling van die 530.000 m<sup>2</sup> onder de drie administratieve zones houdt in dat 250.000 m<sup>2</sup> in Zuid moet worden gerealiseerd. Die drempel van 250.000 m<sup>2</sup> is in Zuid vandaag nog niet bereikt, terwijl dat wel al het geval is voor het Noordstation. In de Zuidwijk ontbreekt nog 93.798 m<sup>2</sup> vóór de drempel wordt bereikt.

## **De GGB's**

In het in 2001 goedgekeurde GBP zijn bijzondere gebieden opgenomen. Het gaat om Gebieden van Gewestelijk Belang (GGB's), waarvoor programma's worden opgesteld. De wijk van het Zuidstation is geen GGB. Binnen de zone die hier wordt behandeld, zijn alleen de Veeartsenijschool en Van Volxem GGB's (resp. nr. 7 en nr. 10). Voor die gebieden moeten BBP's worden opgesteld om hun programma en inrichting te preciseren.

### GGB nr. 7 - Van Volxem

*'Dit gebied is bestemd voor handelszaken, kantoren, productieactiviteiten, uitrustingen van collectief belang of van openbare diensten.'*

*'De vergroting van de vloeroppervlakte bestemd voor kantoren is ten opzichte van de feitelijke toestand van het GBP beperkt tot 25.000 m<sup>2</sup>.'*

Op het programma van het GGB Van Volxem volgen geen realisaties. Hoewel een stedenbouwkundige vergunning wordt toegekend, start de voornaamste eigenaar van de site (JCX) de werkzaamheden niet, bij gebrek aan gegadigden voor de kantoren. Het ontwerp van gedeeltelijke wijziging van het GBP, dat werd goedgekeurd op 29 maart 2012 en waarvoor momenteel een openbaar onderzoek loopt, heeft als doel om het programma van dit gebied te heroriënteren naar de residentiële functie.

### GGB nr. 10 - Veeartsenschool

*'Om de herbestemming van het architecturaal erfgoed zo goed mogelijk te laten passen bij de site, wordt dit gebied bestemd voor huisvesting, uitrustingen van collectief belang of voor openbare diensten, handelszaken, kantoren en groene ruimten.'*

Aansluitend aan het GGB Veeartsenschool wordt een residentieel vastgoedprogramma in de hogere prijsklasse gestart, dat vandaag nog niet is voltooid. Het administratieve gebouw aan de straatkant is bestemd voor publieke infrastructuur (bedrijvencentrum 'Espace Lumière') in het kader van het EFRO-programma 2007-2013.

## **Gedeeltelijke wijziging van het GBP: het 'demografisch GBP'**

Het Gewest wordt geconfronteerd met een beduidende bevolkingsgroei, zodat de behoefte aan voorzieningen en huisvesting toeneemt. Het heeft de gedeeltelijke wijziging van het GBP ingezet om potentiële gronden te identificeren waarop woningen kunnen worden gebouwd. Hiervoor moet in bepaalde zones van het GBP de mogelijkheid worden gecreëerd om in huisvesting te voorzien, waar dat eerder niet mogelijk was. In het bestudeerde gebied kan op de volgende sites in nieuwe huisvesting worden voorzien:

- GGB Van Volxem
- Philips-blok in Kuregem.

Beide blokken worden opgenomen in het ontwerp van gedeeltelijke wijziging van het GBP, waarvoor momenteel een openbaar onderzoek loopt.

## 2.5 HET GEWOP VAN 2002: DE PGB ZUID WORDT HEFBOOMGEBIED

---

In het GewOP 2, dat in 2002 werd goedgekeurd en vandaag nog altijd van kracht is, wordt het gebied van de PGB Zuid uitgebreid en gecategoriseerd als 'hefboomgebied' nr. 3 Zuid. Het doel van de hefboomgebieden is *'de aantrekkelijkheid van het wonen versterken en het sociaal evenwicht bevorderen door een verbetering van de kwaliteit van het leefmilieu via een geïntegreerd en ambitieus beleid, met name op het gebied van stadsvernieuwing, openbare ruimten, collectieve uitrustingen, netheid en patrimonium'*. In het GewOP wordt dus bepaald dat in hefboomgebieden een functionele mix moet worden nagestreefd.

Om de ontwikkeling van de hefboomgebieden op een coherente en overlegde manier te plannen, wordt in het GewOP het instrument 'richtschema' gecreëerd, dat voor elk hefboomgebied moet worden opgesteld.

De veertien hefboomgebieden waarin het GewOP van 2002 voorziet, zijn van verschillende territoriale aard en stellen uiteenlopende uitdagingen.

Het hefboomgebied Zuid, net zoals de hefboomgebieden Europese Wijk, kanaal of nog Gulden Vlies, heeft als doel om de bestaande wijken te herkwalificeren. Wat Zuid betreft, gaat het erom het lopende proces voor stadsomvorming te voltooien dat werd ingezet aansluitend aan het 'Ontwikkelingsschema voor de omgeving van het Zuidstation' en het GewOP van 1995.

In tegenstelling tot het vorige GewOP worden voor de Zuidwijk geen cijferdoelstellingen bepaald.



Kaart 88: Stadsproject en verbetering van de leefomgeving in het GewOP van 2002

Bron: ATO naar het GewOP 2002, compilatie van de kaarten 'Stadsproject' en 'Verbetering van de leefomgeving'

### GEN-stations

Destijds waren drie GEN-stations gepland: een op de plaats van het oude station van Kuregem, een ter hoogte van de Klein Eilandstraat en een tegenover Wiels.

Een stuurgroep werd opgericht om de 'GEN-studie' te volgen. Tijdens de laatste vergadering van deze groep, in juni 2009, werd een exploitatieplan voorgesteld waarin de haltes Kuregem en Wiels niet waren opgenomen maar alleen de halte Klein Eiland. Dit plan is echter nog altijd niet politiek gevalideerd.

Het Gewest probeert de NMBS zover te krijgen dat het toekomstige GEN het grondgebied maximaal bestrijkt, ook in de zone Zuid.

## Groene ruimten

De Zuidwijk ligt in een gebied voor vergroening en de aanleg van groene ruimten. Drie nieuwe groene ruimten zijn gepland:

→ aan de Ninoofsepoort (nr. 3 op de kaart op de vorige pagina)

Een stedenbouwkundige vergunning is aangevraagd om een park aan te leggen.

→ tussen de Gheude- en de Memlingstraat (nr. 4 op de kaart op de vorige pagina)

Dit is nog altijd braakland, maar de eigenaar betwistte de bestemming als openbare ruimte en kreeg gelijk. De kans om er een grote publieke groene ruimte van te maken, is vervlogen. In de lopende onderhandelingen over de verkavelingsvergunning is echter voorzien dat een deel van de groene ruimte in het hart van het blok toegankelijk zal zijn voor het publiek.

→ aan de Veeartsenijschool (nr. 11 op de kaart op de vorige pagina)

Nr. 11, dat al in het 'Ontwikkelingsschema voor de omgeving van het Zuidstation' van 1991 als toekomstige publieke ruimte wordt geïdentificeerd, is een privésite geworden die niet toegankelijk is voor de wijkbewoners. Een vervlogen kans.

Het GewOP voorziet bovendien in nieuwe groencontinuïteiten naar het kanaal, door Kuregem. Het tracé van een groencontinuïteit wordt weergegeven op de kaart voor de verbetering van de leefomgeving. Vanaf het kanaal loopt ze door de Grondelsstraat, enerzijds tot de Kleine Ring door de Van Lintstraat en anderzijds tot het park van Vorst door de Veeartsenstraat.

## Interventiezones

De blokken van de wijk liggen binnen het gebied van de Ruimte voor Versterkte Ontwikkeling van de Huisvesting en de Renovatie (RVOHR), uitgezonderd het slachthuizenblok. Dit maakt het mogelijk om een beroep te doen op het wijkcontractensysteem.

Bovendien liggen de blokken ook in de Prioritaire Interventiezone (PIZ), waar EFRO-financiering mogelijk is.

## Uitwerking van een richtschema?

In het GewOP worden hefboomgebieden gecreëerd. Voor die gebieden kunnen richtschema's worden opgesteld, die beantwoorden aan stadsinrichtingsstrategieën.

Sinds 2002 is voor de hefboomgebieden Thurn & Taxis, RTBF-VRT, Schaarbeek-Vorming en Weststation een richtschema uitgewerkt of is dit aan de gang. Voor hefboomgebied Zuid is dit nog niet gebeurd.



## 2.6 DE ZUIDWIJK IN DE DOCUMENTEN VOOR GEMEENTELIJKE STRATEGISCHE PLANNING

---

Binnen het bestudeerde gebied is een Gemeentelijk Ontwikkelingsplan (GOP) van de Stad Brussel van kracht, dat echter al oud is (goedgekeurd op 13 december 2004). Daarin wordt niet gerept over het tot stand brengen van een koppeling met de wijk van het Zuidstation.

Anderlecht en Sint-Gillis hadden een ontwerp van GOP opgesteld, maar dat is uiteindelijk niet voltooid als gevolg van de wijziging van de procedure om GOP's goed te keuren. In het BWRO wordt nl. een milieueffectenverslag opgelegd, terwijl heel wat gemeenten al aan hun GOP waren begonnen. Inmiddels heeft Anderlecht het proces opnieuw gestart en wordt gewerkt aan een GOP. Het plan, waarvan de uitwerking aan Cooparch-Ru is toevertrouwd, zou in februari 2012 aan een openbaar onderzoek worden onderworpen.

## 2.7 DE GEWESTELIJKE STEDENBOUWKUNDIGE VERORDENING (GSV)

---

Het hele Gewest is onderworpen aan de regelgevende voorschriften van de GSV, die op 3 januari 2007 van kracht werd. Wanneer vastgoedprojecten worden onderzocht, moet worden gelet op twee bepalingen m.b.t. parkeren en bouwprofielen.

### 2.7.1 PARKEREN BUITEN DE OPENBARE WEG

In de GSV wordt het Gewest verdeeld in drie zones (A, B en C) naargelang van de bereikbaarheid met het openbaar vervoer. Die bereikbaarheid is bepalend voor het type van de economische activiteiten die in de betrokken zone mogen worden gevoerd en het aantal parkeerplaatsen per m<sup>2</sup> dat er wordt toegestaan.

Op basis van de GSV-criteria wordt de 'wijk van het Zuidstation' (die overeenkomt met een groot deel van het gebied dat hier wordt bestudeerd) ondergebracht in zone A, d.i. de zone met de beste verbindingen op het vlak van openbaar vervoer (minder dan 500 m verwijderd van een station met goede aansluitingen of minder dan 400 m van een metro- of premetrostation met goede aansluitingen).

In zone A moet de volgende regel worden gerespecteerd m.b.t. het toegestane aantal parkeerplaatsen voor kantoren<sup>42</sup>:

*1° voor gebouwen gelegen in zone A waarvan de vloeroppervlakte kleiner is dan of gelijk aan 250 m<sup>2</sup>: twee parkeerplaatsen*

*2° voor gebouwen gelegen in zone A waarvan de vloeroppervlakte groter is dan 250 m<sup>2</sup>: twee parkeerplaatsen voor de eerste schijf van 250 m<sup>2</sup> vloeroppervlakte plus één parkeerplaats per bijkomende schijf van 200 m<sup>2</sup> vloeroppervlakte.*

### 2.7.2 BOUWPROFIELEN

Het hele Gewest, en dus ook de Zuidwijk, is onderworpen aan de regels m.b.t. bouwprofielen waarin wordt bepaald dat de *'hoogte van de voorgevel wordt vastgesteld rekening houdend met de hoogte van de voorgevel van de twee naastliggende bouwwerken of, wanneer er geen naastliggende bouwwerken zijn, van de twee dichtstgelegen bouwwerken langs weerszijden gelegen van het desbetreffend terrein in dezelfde straat of zo niet, in de omtrek van hetzelfde huizenblok'*<sup>43</sup>.

Bovendien mag *'de hoogte van de voorgevel van het mandelig bouwwerk niet:*

*1° lager zijn dan de laagste referentiehoogte*

*2° hoger zijn dan de hoogste referentiehoogte'.*

---

<sup>42</sup> Artikel 11 van hoofdstuk 4 *'De kantoren, de oppervlakte bestemd voor activiteiten voor de vervaardiging van immateriële goederen en voor hoogtechnologie'*, onder titel *'De parkeernormen buiten de openbare weg'*

<sup>43</sup> Artikel 5 *'Hoogte van de voorgevel'* van hoofdstuk 2 *'Plaatsing en bouwprofiel'* onder titel I *'Kenmerken van de bouwwerken en hun naaste omgeving'*

## 2.8 HET PLAN VOOR DE INTERNATIONALE ONTWIKKELING (PIO): DE WIJK VAN HET ZUIDSTATION WORDT INGEKLEURD ALS STRATEGISCHE ONTWIKKELINGSPOOL

---

Het Plan voor de Internationale Ontwikkeling (PIO), dat op 21 december 2007 door de gewestregering werd goedgekeurd, bepaalt de strategische ontwikkelingspolen. Eén daarvan is de Zuidwijk, die aan de volgende doelstellingen moet beantwoorden:

Met het PIO wordt de bestemming van het Zuidstation als internationale toegangspoort opnieuw naar voren geschoven. Het plan voorziet in de inplanting van ondernemingen en kantoren in de *'internationale economische invloedssfeer'*, nieuwe huisvesting en een *'aangename en veilige'* omgeving.

In de roadmap van het PIO wordt de nadruk gelegd op:

- het imago van de zone, waarvoor de openbare ruimte moet worden geherkwalificeerd en de bewegwijzering herzien
- de tertiaire ontwikkeling van de zone.

*'Het Zuidstation, toegangspoort tot de stad, is bij uitstek de plaats waar reizigers een eerste indruk van Brussel opdoen. Het traject (openbare ruimten en omliggende functies) tussen het station en het stadscentrum alsook de bewegwijzering binnen en in de onmiddellijke omgeving van het station moeten opnieuw worden uitgedacht in overleg met het federale niveau.*

*Het Zuidstation plaatst Brussel op 1 uur 20 min van Parijs, en sinds 14 november<sup>44</sup> op minder dan 2 uur van Londen. De verbindingen met het centrum van Brussel, de Heizel en de Europese wijk zijn optimaal. Het is dan ook belangrijk om de kantoorinfrastructuur langs het station op een coherente manier te ontwikkelen – met respect voor de bestaande bestemmingen – met het oog op de inplanting van ondernemingen die onder de Parijse of Londense economische invloedssfeer vallen.*

*Daarom werd in samenwerking met de NMBS een masterplan gelanceerd voor het spoorweggebied van het Zuidstation. Bovendien moet een prospectief scenario voor deze handelszone worden opgesteld.'*

De volgende acties worden gedefinieerd:

*'Prioritaire acties*

*Doel: een echte stadsingang creëren.*

*Uitwerking: het masterplan van de NMBS volgen; een prospectief scenario voor de wijk van het Zuidstation opstellen'*

## 2.9 MASTERPLAN VAN HET ZUIDSTATION

---

Aansluitend aan de uitwerking van het PIO in 2007 worden de NMBS en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest het erover eens om *'hun inspanningen en middelen te bundelen om van het Zuidstation en zijn omgeving een ingang tot de stad te maken die de hoofdstad van Europa waardig en een visitekaartje voor Brussel en België is'*<sup>45</sup>. Om dit te realiseren, wordt een akkoord ondertekend waarin wordt bepaald dat Euro Immo Star-Eurostation een Masterplan zal opstellen voor het station Brussel-Zuid en zijn omgeving.

### 2.9.1 ORGANISATIE VAN DE STURING VAN HET MASTERPLAN: HET SAMENWERKINGSAKKOORD

#### De partijen

Er wordt een stuurgroep opgericht die de uitwerking van het 'Masterplan' zal volgen. Op 3 juni 2008 sluiten de leden van deze stuurgroep een samenwerkingsakkoord.

---

<sup>44</sup> N.v.d.r.: 2007

<sup>45</sup> 'Samenwerkingsakkoord Station Brussel-Zuid en omgeving', 3 juni 2008

Het 'samenwerkingsakkoord' wordt ondertekend door:

- het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, vertegenwoordigd door zijn minister-president
- de gemeente Sint-Gillis, vertegenwoordigd door haar gedelegeerde schepen voor de ontwikkeling van de Zuidwijk
- de gemeente Anderlecht, vertegenwoordigd door haar burgemeester
- de nv NMBS-Holding, vertegenwoordigd door haar gedelegeerd bestuurder
- de nv Eurostation/Euro Immo Star, vertegenwoordigd door haar gedelegeerd bestuurder.

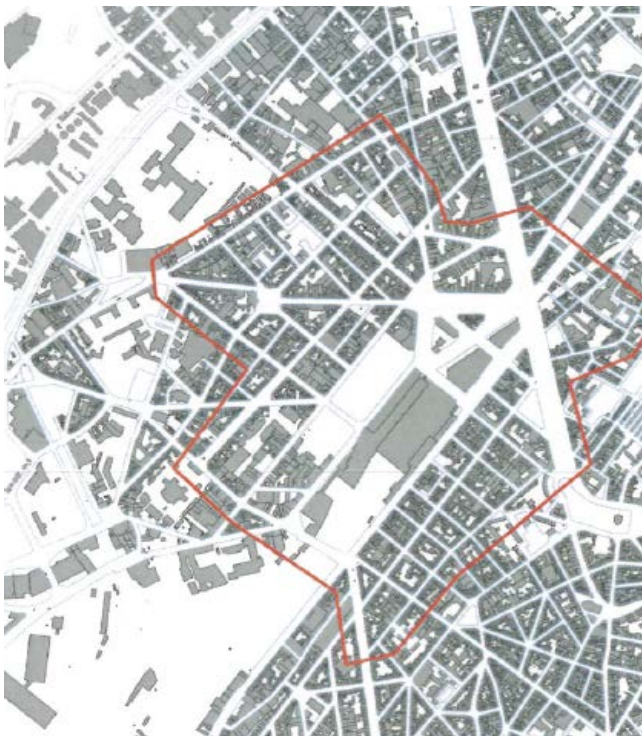
Daarnaast worden nog de volgende personen uitgenodigd om deel te nemen aan de stuurgroep (zij het zonder stemrecht):

- de gemachtigd ambtenaar van het BROH
- de vertegenwoordiger van de staatssecretaris voor Huisvesting
- de vertegenwoordiger van de minister bevoegd voor Mobiliteit en Openbare werken.

#### Doel van het akkoord

Het samenwerkingsakkoord heeft als doel om de realisatie van het 'project' te begeleiden. In dit akkoord worden het werkingsgebied van het project en een lijst van subprojecten gedefinieerd:

- 'aanpassing van de openbare ruimten: wegen en pleinen (Europa, Grondwet, Bara en Horta)
- hergroepering van de NMBS-installaties
- herbesteding van de vierhoeken
- blok Frankrijkstraat'.



*Kaart 89: Gebied bestreken door het Masterplan dat bij het samenwerkingsakkoord is gevoegd*

*Bron: Samenwerkingsakkoord van 3 juni 2008*

In de inleiding van het samenwerkingsakkoord wordt aangekondigd dat een 'Masterplan' zal worden opgesteld.

Bij het document is een schema gevoegd waarin staat dat het masterplan wordt opgesteld op basis van een stedenbouwkundige studie, een mobiliteits- en bereikbaarheidsstudie en eventuele andere elementen die in dit stadium nog niet worden verduidelijkt. Uit het schema blijkt bovendien dat de subprojecten het voorwerp zijn van technische ontwikkelingen die aan dezelfde stuurgroep worden voorgesteld.

### De stuurgroep

In het kader van het samenwerkingsakkoord wordt een stuurgroep opgericht die wordt gedefinieerd als het '*hoogste overleg- en beslissingsorgaan m.b.t. het opstellen van het Masterplan*'. De stuurgroep wordt voorgezeten door de minister-president van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest of zijn vertegenwoordiger. In hun afwezigheid wordt de groep voorgezeten door de vicevoorzitter, d.i. de vertegenwoordiger van de NMBS-Holding.

In het samenwerkingsakkoord krijgt Euro Immo Star-Eurostation (een van de stakeholders) de rol toegewezen om het 'Project' te beheren en te coördineren.

De stuurgroep heeft zeven keer vergaderd: eind 2007-begin 2008 om de twee maanden en vervolgens elk jaar. De laatste vergadering vond plaats op 10 december 2010.

### De studies

In het kader van de uitwerking van het Masterplan werden de volgende studies uitgevoerd:

#### → *Een stedenbouwkundige studie*

Aan het studiebureau Arsis (Guido Stegen) werd gevraagd om een '*Stedenbouwkundige studie van het station Brussel-Zuid in wijkcontext*' uit te voeren. Opdrachtgever van de studie, die hierna wordt voorgesteld, is Euro Immo Star.

Op basis van een analyse van de bestaande situatie kwam een voorstel voor een stedenbouwkundige ingreep tot stand m.b.t. de stadsstructuur, de dichtheid, de bestemmingen en het verkeer.

Dit voorstel werd gepresenteerd in de stuurgroep en vervolgens werd de opdracht van Arsis als voltooid beschouwd.

#### → *Een voorstel tot reorganisatie van de verschillende mobiliteitsmodi in de omgeving van het station*

Aan studiebureau Tritel werd de opdracht gegeven om de mobiliteitsproblemen in de wijk te onderzoeken. Op basis hiervan werkte Euro Immo Star-Eurostation een voorstel uit om de verschillende vervoersmodi in de omgeving van het station te reorganiseren.

#### → *Vastgoedprojecten*

Naast deze studies werkte Euro Immo Star-Eurostation de volgende mogelijke ingrepen uit:

- op stedelijk vlak:
  - o een voorstel voor de herinrichting van het Zuidstation
- inzake vastgoed:
  - o huisvestingsproject op het blok Frankrijk-Bara

- kantoorproject aan de Fonsnylaan
- kantoorproject boven het station.

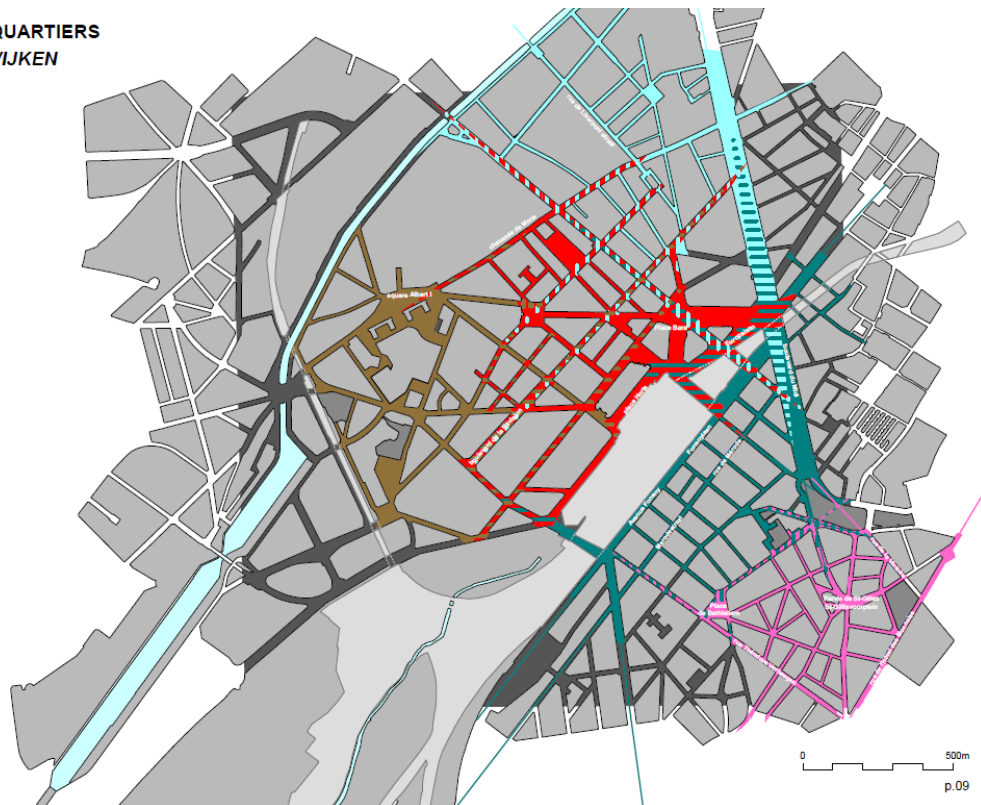
## 2.9.2 STEDENBOUWKUNDIGE STUDIE VAN HET STATION BRUSSEL-ZUID IN WIJKCONTEXT

In het kader van de uitwerking van het masterplan voor het Zuidstation gaf Euro Immo Star-Eurostation aan studie bureau Arsis, in samenwerking met het bedrijf Space Syntax, de opdracht om een 'stedenbouwkundige studie van het station Brussel-Zuid in wijkcontext' uit te voeren.

### Bestudeerd gebied

De volgende kaart geeft de wijken weer die Arsis heeft onderzocht. Het grote studiegebied is het gevolg van het feit dat een ingreep in een wijk gevolgen heeft voor de volledige ruimtelijke structuur van de wijken. Arsis houdt in zijn voorstellen rekening met die onderlinge verbondenheid.

#### LOCALISATION DES QUARTIERS SITUERING VAN DE WIJKEN



Kaart 90: Bestudeerde wijken in de 'Stedenbouwkundige studie van het station Brussel-Zuid in wijkcontext'

Bron: Arsis, Stedenbouwkundige studie van het station Brussel-Zuid in wijkcontext, 2008

### Inhoud van de studie

Op basis van een grondige analyse van de ruimtelijke structuur van de wijken rond het Zuidstation kon een stadsmorfologie worden bepaald met als doel om de wijk levendiger te maken en vast te hechten aan de bestaande wijken. Het resultaat bestaat uit:

- een voorstel om het stadsweefsel aan te passen
- een dichtheidsplan gekoppeld aan de ruimtelijkheid van de wijken
- een bestemmingsplan om de centraliteiten te versterken
- een plan voor de organisatie van het gemotoriseerd verkeer, waarbij het verkeer naar de sterke plaatsen binnen het ruimtelijk netwerk wordt geleid.

## De sterke punten van het project

De verdienste van de Space Syntax-methode, die door Arsis wordt gehanteerd, is dat er een sterke structurele band tot stand wordt gebracht tussen bebouwing en de openbare ruimte die in de analyse centraal wordt gesteld.

De sterke voorstellen van het Arsis-project:

- Verbetering van de coherentie van de ruimtelijke structuur van de wijken en het stationsblok door een herconfiguratie van blokken wat betreft hun grootte (met name voor de grote blokken dicht bij het station, aan de kant van Anderlecht), dichtheid en bestemming
- Heroriëntatie van het station volgens een brede noord-zuidgeoriënteerde dwarsgang (in de richting van het stadscentrum), die in verbinding staat met oost-westgeoriënteerde secundaire gangen
- Oost-westgeoriënteerde doorsteken in het stationsblok en onder de sporen om de wijken aan beide kanten van het station beter met elkaar te verbinden, met bijzondere aandacht voor de grote structurende assen: Onderwijsstraat, Argonnestraat en Veeartsenstraat
- Bestemming van de twee vierhoeken onder het spoor tussen het Grondwetplein en de Europa-esplanade: de kleine vierhoek wordt leeggemaakt om er een openbare ruimte van te maken waardoor het oude Grondwetplein opnieuw wordt hersteld en de as van de Argonnestraat wordt versterkt; de grote vierhoek wordt ingericht als intermodale pool en handelszone
- Creatie van een wijk achter het station, op het grondgebied van Anderlecht.



Kaart 91: Voorgestelde ingrepen in de stedelijke structuur

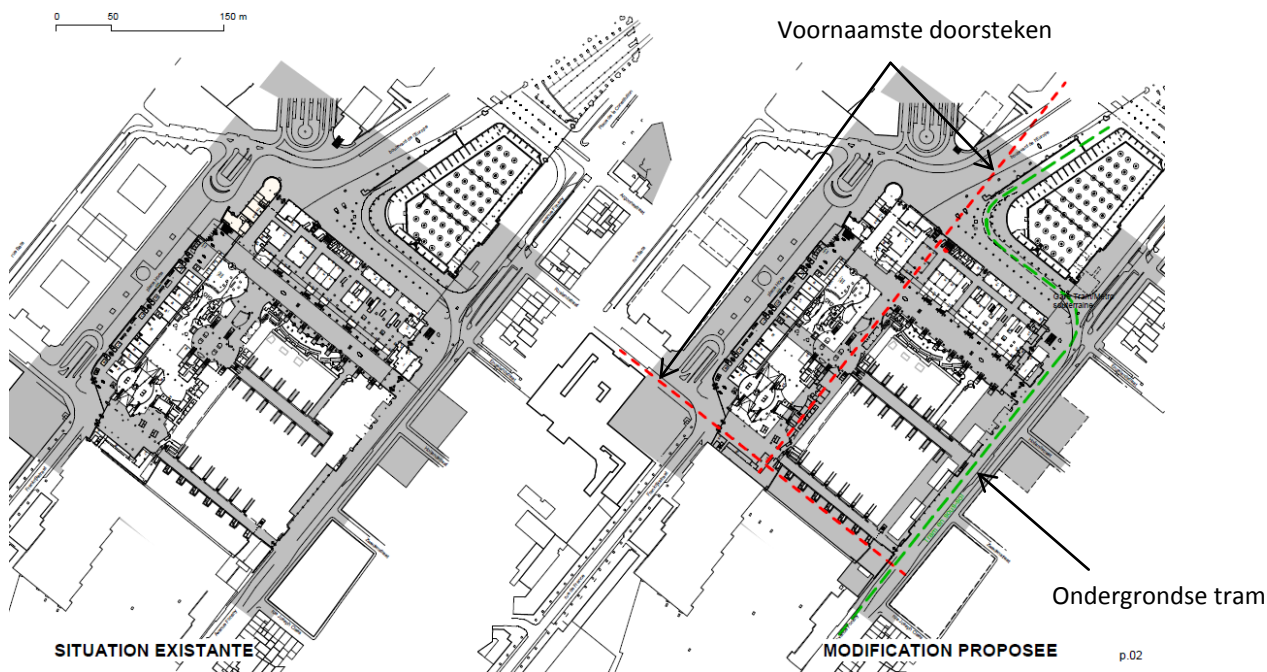
Bron: Arsis, *Stedenbouwkundige studie van het station Brussel-Zuid in wijkcontext*, 2008

Het volgende beeld laat de nieuwe aansluitmogelijkheden in de onmiddellijke buurt van het station zien die in het Arsis-project worden begunstigd.



Kaart 92: Voornaamste nieuwe aansluitmogelijkheden in de buurt van het station  
Bron: Arsis, Stedenbouwkundige studie van het station Brussel-Zuid in wijkcontext, 2008

De volgende beelden laten de huidige en geplande situatie van het station zien. De bestaande stationsdoorsteken sluiten slecht aan op de stationsomgeving en missen duidelijkheid. In het voorstel worden de verbinding met het stadscentrum en de Onderwijsstraat als voornaamste assen naar voren geschoven.



Kaart 93: Voorgestelde ingreep in de ruimtelijke structuur van het station  
Bron: Arsis, Stedenbouwkundige studie van het station Brussel-Zuid in wijkcontext, 2008



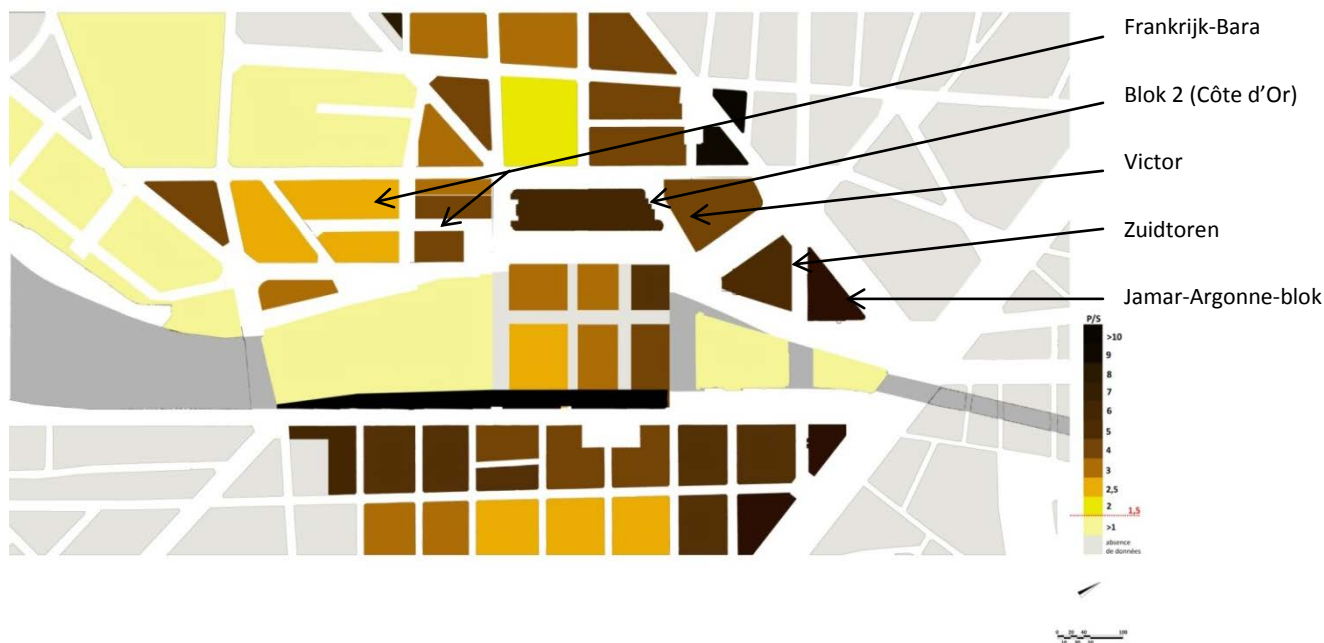
### Voorstel op het vlak van dichtheid

Op de volgende kaarten wordt de huidige dichtheid van de blokken en de door Arsis beoogde dichtheid weergegeven. In het voorstel van Arsis wordt de dichtheid rond de voornaamste structureerende assen verhoogd om de potentiële levendigheid op die plaatsen te verhogen. Dit dichtheidsvoorstel wordt aangevuld met een bestemmingsvoorstel om de inbreng te bevorderen van functies die voor een maximale levendigheid van de openbare ruimten kunnen zorgen.



*Kaart 94: Dichtheid van de blokken – Huidige situatie*

Bron: ATO volgens Arsis, *Stedenbouwkundige studie van het station Brussel-Zuid in wijkcontext, 2008*



*Kaart 95: Dichtheid van de blokken – Situatie beoogd door Arsis*

Bron: ATO volgens Arsis, *Stedenbouwkundige studie van het station Brussel-Zuid in wijkcontext, 2008*

De dichtheid neemt sterk en evenwichtig verdeeld toe aan de grote structureerende assen van de wijk (Barastraat, Fonsnylaan, Kleine Ring). Ze groeit sterk op enkele reeds bebouwde blokken, wat afbraakwerkzaamheden noodzakelijk maakt. Het huidige blok Frankrijk-Bara, dat voornamelijk plaats biedt aan gebouwen van de NMBS, wordt opgesplitst in verschillende blokken. Het oppervlak van het driehoekige blok wordt vergroot om de Jamarlaan te versmallen en de dichtheid van het blok op te trekken.

### Welke stadsvorm?

De herconfiguratie van de blokken steunt op een model voor ruimtelijke analyse met de naam 'Space Syntax'. Met dit systeem wordt voorrang gegeven aan een eerder traditioneel stadsmodel (straten, rooilijnen, gesloten blokken), wat goed beantwoordt aan het Brusselse stadsweefsel. Tijdens de door het ATO georganiseerde workshops heeft Guido Stegen er echter op gewezen dat met zijn model geen specifieke vorm wordt opgelegd. Concreet: moderne architectuur en hoge gebouwen zijn mogelijk op voorwaarde dat hun dichtheid en bouwprofiel aansluit bij de min of meer structurende aard van de as waarop ze zich bevinden.

## 3 UITGEWERKTE PROJECTEN

De verschillende projecten die in dit hoofdstuk worden voorgesteld, werden bestudeerd tijdens de drie workshops over het Zuidstation op 21 en 28 november en 6 december 2011. Het advies en de aanbevelingen die met betrekking tot de projecten worden geformuleerd, zijn het resultaat van de collectieve denkoefening tijdens die workshops.

De projecten worden een voor een voorgesteld en geanalyseerd, telkens gevolgd door aanbevelingen voor de wenselijke evolutie van ieder project.

### 3.1 PROJECTEN VOOR DE REORGANISATIE VAN DE MOBILITEIT

---

Met het oog op de globale reorganisatie van de mobiliteit in de volledige Zuidwijk worden twee voorstellen gedaan. Daarnaast worden er ook gerichte projecten naar voren geschoven om het openbaarvervoersnet te verbeteren:

- Voorstellen voor een volledige reorganisatie van de mobiliteit in de Zuidwijk:
  - voorstel van studiebureau Arsis in het kader van zijn 'Stedenbouwkundige studie van het station Brussel-Zuid in wijkcontext', die in 2009 werd uitgevoerd in opdracht van EuroImmoStar-Eurostation
  - voorstel van EuroImmoStar-Eurostation aansluitend aan de eerste vaststellingen van TRITEL.

Beide studies passen in de Masterplan-visie voor de wijk (zoals vermeld in het samenwerkingsakkoord dat in 2008 werd ondertekend door het Gewest, de gemeenten Sint-Gillis en Anderlecht en de NMBS-groep), die een kader moet bieden voor de geplande vastgoedontwikkeling van de NMBS-groep (zie verder).

- Voorstellen m.b.t. specifieke elementen:
  - de overschakeling van premetronet naar metronet op de Noord-Zuidas
  - het ondergronds brengen van de tram in de Fonsnylaan
  - het voorzien in een eigen bedding voor de tram in de De Fiennesstraat.

#### 3.1.1 VERKEERSSCHEMA VAN ARSIS

Wat het mobiliteitsvraagstuk betreft, wordt in de 'Stedenbouwkundige studie van het station Brussel-Zuid in wijkcontext' een nieuw verkeersschema geïntegreerd op basis van de volgende stadsfilosofie:

- Uitgangspunt van de gevolgde stadsfilosofie is de rangschikking van primaire en secundaire weefsels (zie bovenstaande kaart).
- Iedere ruimte wordt gekenmerkt door een centraliteitsvariabele (globaal en lokaal).
- Om de gewenste, bestaande of te versterken centraliteiten (en zoals ze naar voren worden gebracht) niet te breken, is het de bedoeling om het autoverkeer systematisch af te leiden naar de sterke ruimten (waar de dichtheid hoger is, met gevarieerde en sterke bestemmingen, en die een duidelijke aantrekkingskracht uitoefenen).
- Tegelijk wordt een nieuwe stadsstructuur voorgesteld met nieuwe wegen, nieuwe doorgangen voor verkeer in het Zuidstation-blok en de herinrichting van tal van openbare ruimten en wegen.
- In het verkeersschema wordt voor iedere weg een- of tweerichtingsverkeer voorgesteld. Daarbij worden ook wegen voor globaal doorgaand verkeer aangegeven en wordt met verschillende verkeerslussen gewerkt: lokale (voor één blok), mezzolokale (voor twee blokken) en mezzoglobale lussen (voor drie of meer blokken):



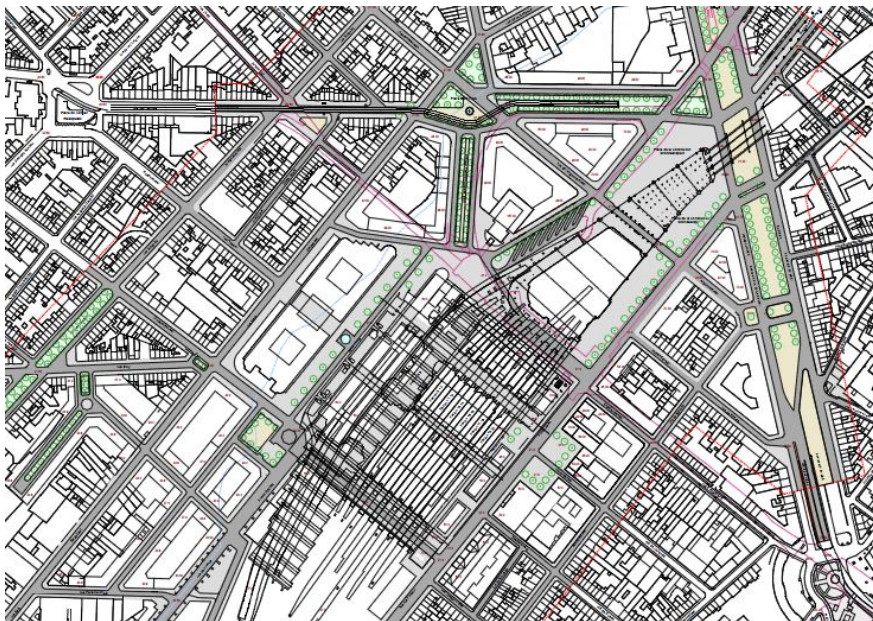
aan de wegenkaart van het Gewestelijk Ontwikkelingsplan (op de volgende kaart):



Kaart 97: Kaart 5 'Wegen' – gebied rond het Zuidstation

Bron: GewOP 2002

- de versterking van de activiteit in de oost-westdoorsteek in het Zuidstation-blok, in het verlengde van de huidige Onderwijsstraat, waarbij in toegankelijkheid voor de auto wordt voorzien en de beperking ervan tot bepaalde categorieën gebruikers kan worden bestudeerd
- de doelstellingen inzake herinrichting van wegen en pleinen (hierna een blik op het noordelijke stationsgebied)



Kaart 98: Figuratief plan – Zuidstation en omgeving

Bron: Arsis, 'Stedenbouwkundige studie van het station Brussel-Zuid in wijkcontext', 2008

- enkele van de voorgestelde herinrichtingsprojecten betreffen de Paul-Henri Spaaklaan en de Europa-esplanade.



*Kaart 99: Plan figuratif d'ensemble – zoom sur l'Esplanade de l'Europe et l'avenue Spaak*

Bron: Arsis « Etude urbanistique de la gare Bruxelles-Midi dans le contexte des quartiers », 2008

Arsis kiest er hier voor om het busstation tegenover de hoofduitgang van het nieuwe station neer te zetten. Het huidige busstation van De Lijn, in de Paul-Henri Spaaklaan, zou dus worden verplaatst naar de Europa-esplanade. Op die manier zou de buspool onmiddellijk zichtbaar zijn vanuit het station. De openbare ruimte op de Europa-esplanade zou daardoor kleiner worden, maar dit zou worden gecompenseerd door de nieuwe bestemming van de Paul-Henri Spaaklaan als een rustiger ruimte met bomen. De band met het Baraplein zou worden versterkt, terwijl de band met het stadscentrum aan visibiliteit zou inboeten door de aanwezigheid van het busstation.

### 3.1.2 MOBILITEITSVOORSTEL VAN EUROLMMOSTAR

De voorstellen die EuroImmoStar vandaag doet, zijn gebaseerd op:

- een reeks vaststellingen en aanbevelingen van het studie bureau TRITEL, waaraan EuroImmoStar in 2008 de opdracht had gegeven om de problemen en zwakke punten inzake mobiliteit in de omgeving van het Zuidstation op te lijsten (het eigenlijke ontwerpaspect maakte geen deel uit van de opdracht)
- tellingen van het autoverkeer, uitgevoerd in 2008 en 2010 door het ministerie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, aangevuld met eigen tellingen uitgevoerd in 2011.

De voorstellen van EuroImmoStar, zoals ze tijdens verschillende vergaderingen werden voorgesteld aan het ATO of aan andere actoren (op gewestelijk of gemeentelijk vlak – kabinet-Picqué, Regionale Mobiliteitscommissie, gemeente Sint-Gillis enz.), zijn momenteel niet 'vastgesteld' maar zijn – in hun woorden – een 'work in progress'.

We zullen ons hier dus baseren op de laatste mobiliteitsvoorstellen en de visie op korte en lange termijn uiteenzetten. Aangezien er ook geen volledig en gedetailleerd studierapport bestaat, zullen we in onze analyse uitgaan van de PowerPoint-presentaties die aan het ATO werden bezorgd.

Inventaire - conclusions						
Piétons	Vélos	Bus publics	Voitures	Taxis	Camions	Accessibilité
<ul style="list-style-type: none"> <li>• traversées = parcours du combattant! sauf France</li> <li>• Fonsny/Russie=carrefour le plus accidentogène</li> <li>• nombreux carrefours non structurés</li> <li>• revêtement non adapté</li> <li>• rue Couverte = barrière</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• traversées dangereuses</li> <li>• ICRA (rue Couverte impraticable)</li> <li>• stationnement insuffisant (209 places)</li> </ul> <p><b>VILLO</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• large couverture</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• offre suffisante mais dispersée</li> <li>• zone de stationnement pour TEC et STIB limitée</li> <li>• gare de De Lijn surdimensionnée</li> </ul> <p><b>Bus privés</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• service irrégulier (sauf Ryanair)</li> <li>• arrêts dispersés</li> <li>• confort aux arrêts limités</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gare = point de passage R0 ⇌ R20</li> <li>• hiérarchie non respectée</li> <li>• intensités Bara/Fonsny ≈ Loi/Belliard</li> <li>• saturées HP – denses journée</li> <li>• stationnement chaotique</li> </ul> <p><b>CAMBIO</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 80% voyageurs SNCB</li> <li>• offre suffisante actuellement</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• dispersion autour de la gare</li> <li>• Steward Place Horta</li> <li>• pointe = arrivée TGV</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• itinéraire via Bara/rue de France</li> <li>• livraisons dorénavant centralisées devant Esplanade de l'Europe mais accès piétons important à la gare</li> <li>• enquête réalisée auprès des concessions gare du Midi</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• orientation difficile dans et autour de la gare</li> <li>• confusion absolue des modes disponibles</li> <li>• accessibilité modes doux médiocre</li> <li>• accessibilité véhicules motorisés difficile</li> <li>• forte pression en stationnement (riverains + navetteurs)</li> </ul>

Overzicht van de voornaamste conclusies van EuroImmoStar

Illustratie 70: Diagnose – samenvattende tabel

Bron: EuroImmoStar –



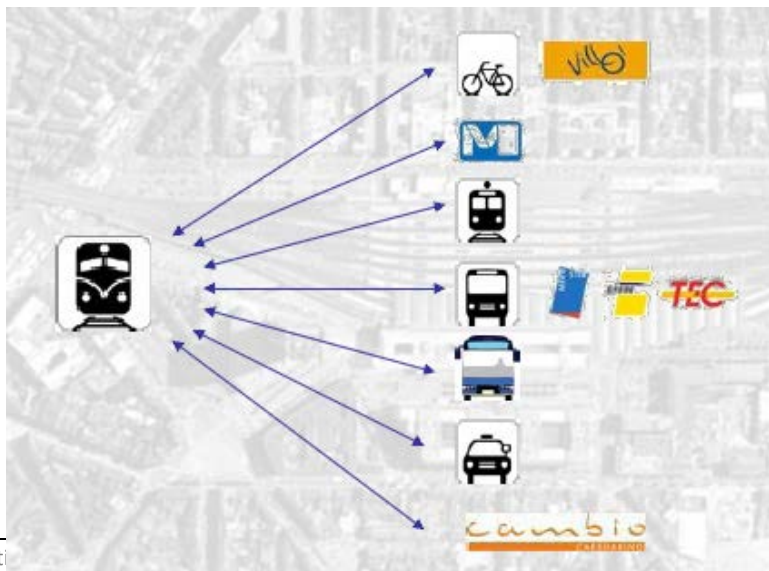
### Kaart 100: Huidig verkeersschema en vastgestelde problemen

Bron: EuroImmoStar – presentatie van 2 augustus 2011

In het algemeen zijn de publieke (gewestelijke en gemeentelijke) actoren het eens met de vaststellingen van EuroImmoStar. Die vaststellingen worden bondig samengevat in de tabel en het schema hiervoor, waarin de grootste probleempunten zijn opgenomen waarvoor een oplossing moet worden gevonden.

#### Methodologisch principe en doelstellingen van EuroImmoStar voor het station en zijn omgeving

- Toepassing van het **'STOP'**-principe, op basis waarvan de prioriteiten als volgt worden gerangschikt:
  1. **S**tappers (voetgangers)
  2. **T**rappers (fietsers)
  3. **O**penbaar vervoer
  4. **P**rivévervoer
- Daaruit vloeien de volgende prioriteiten voort:
  1. *'veiligheid bieden aan voetgangers in en rond het station'*
  2. *'de bereikbaarheid van het station, d.i. de intermodaliteit, optimaliseren'*



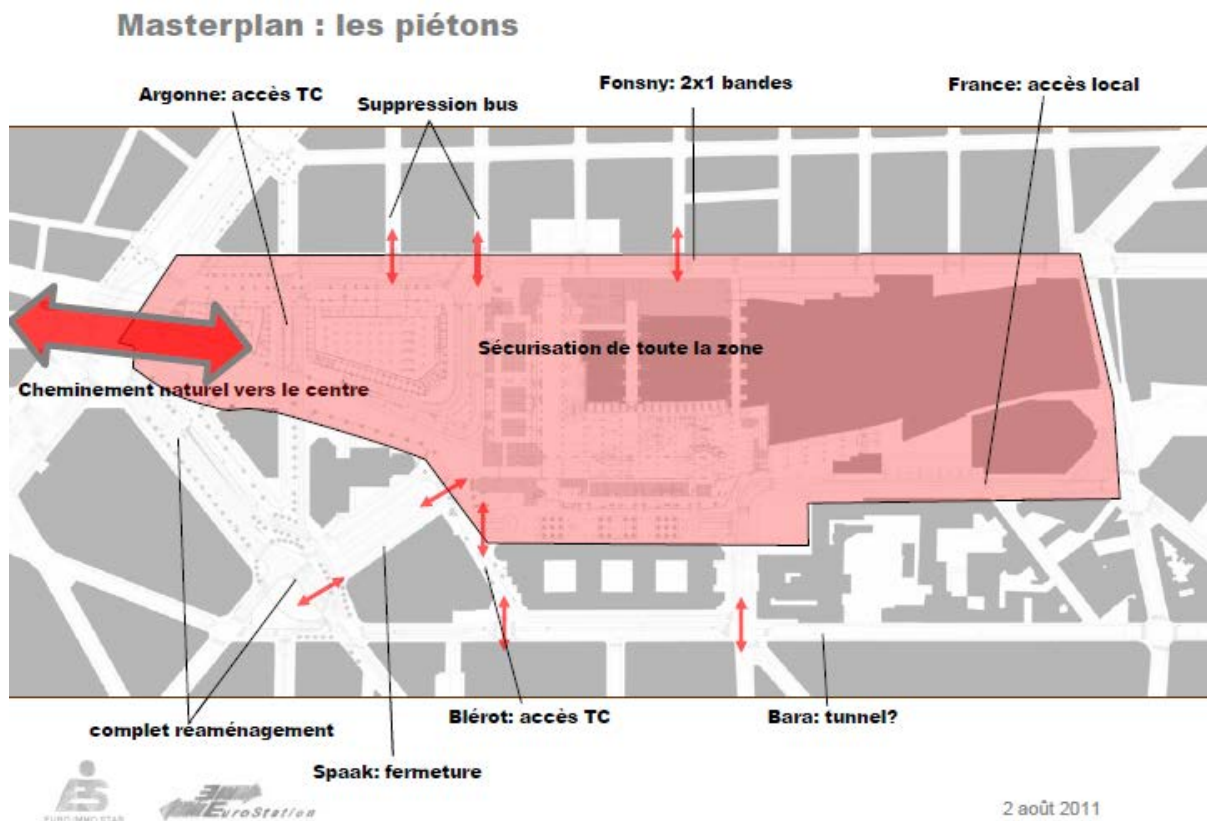
*Illustratie 71: Pôle intermodal – schéma de principe*

*Bron: EuroImmoStar – présentation du 2 août 2011*

3. . ‘de bereikbaarheid met gemotoriseerd vervoer veiligstellen (vlokker maken)’

- ‘Veiligheid van de voetgangers in en rond het station’

EuroImmoStar stelt een gebied rond het station voor waarin het comfort en de veiligheid van voetgangers beduidend moet worden verbeterd door een reeks herinrichtingswerkzaamheden aan openbare ruimten, wegen en oversteekplaatsen voor voetgangers:



*Kaart 101: Veiligstellen van de omgeving van het Zuidstation – voetgangers*

*Bron: EuroImmoStar – presentatie van 2 augustus 2011*

De zone wordt prioritair bestemd voor voetgangers en individueel gemotoriseerd vervoer wordt sterk ingeperkt. De verbindingen tussen de wegen aan de Europa-esplanade, de Blerotstraat en de Paul-Henri Spaaklaan zijn niet meer mogelijk. In dit kader wordt ook overwogen om de Spaaklaan volledig af te sluiten voor het autoverkeer.

Naast het feit dat de autodruk in deze zone aanzienlijk wordt verlicht en de mogelijkheden voor wildparkeren drastisch worden teruggedrongen, is de zone in deze configuratie bovendien niet meer interessant als bypass voor het doorgaand verkeer.

- Visie voor de intermodale pool

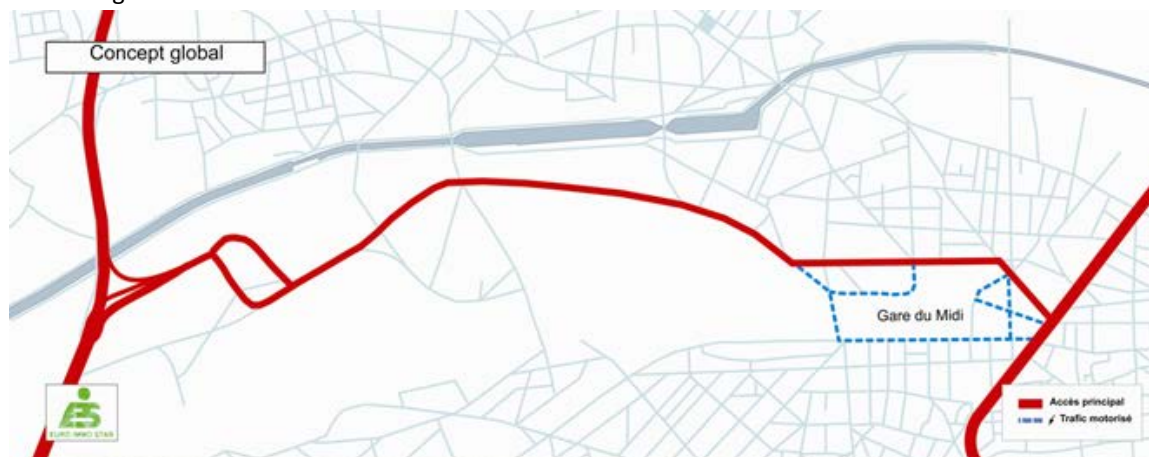
Aan de prioritaire doelstellingen van Euro Immo Station (‘grotere zichtbaarheid van de beschikbare modi’, bundeling van de ‘modi op een centrale plaats’ en ‘natuurlijke weg voor voetgangers naar het stadscentrum’) beantwoorden de volgende voorstellen:

1. ‘trein/tram/metro/fiets/taxi en het centrum dichterbij brengen’



2. 'een busstation waarin de drie openbaarvervoersmaatschappijen worden samengebracht'
  3. 'een busstation waarin privébusen worden samengebracht'
  4. 'een centrale standplaats voor taxi's'
  5. 'een hoofd-K&R'
- 'de bereikbaarheid met gemotoriseerd vervoer veiligstellen (vloetter maken)'

In dit kader heeft EuroImmoStar een globaal concept gedefinieerd voor de bereikbaarheid van het Zuidstation vanaf de Grote Ring en de uitrit aan de Industrielaan:



Kaart 102: Autoverkeer – globaal concept

Bron: EuroImmoStar – presentatie van 6 december 2011

Uit de doelstelling om het gemotoriseerd verkeer vloetter te laten verlopen, vloeien een aantal voorstellen voort om wegen, kruispunten en pleinen herin te richten of zelfs om nieuwe ingrijpende auto-infrastructuur te realiseren.

EuroImmoStar stelt twee verschillende visies voor naargelang van de mogelijkheden die zich zullen aanbieden als gevolg van de toekomstige beslissingen in het kader van het dossier 'Noord-Zuidverbinding bis':

- Ofwel kan worden gegraven in de Barastraat. De voorkeur van EuroImmoStar gaat dan uit naar een nieuwe tunnel onder de Barastraat, die zou worden verbonden met een overstapparking die plaats biedt aan 4.500 tot 5.000 plaatsen onder de stratenblokken Blok II (vroeger Côte d'Or-blok) en Bara-Frankrijk.



**Kaart 103: Overwogen tunnel onder de Barastraat**

Bron: EuroImmoStar – presentatie van 6 december 2011

In dat geval zou een ondergrondse reorganisatie het ook mogelijk maken om plaats te bieden aan de hoofd-K&R en een nieuwe taxistandplaats (opmerking: de oorspronkelijke taxistandplaats bij het internationaal station was ondergronds, maar werd al snel verlaten door de taxi's).

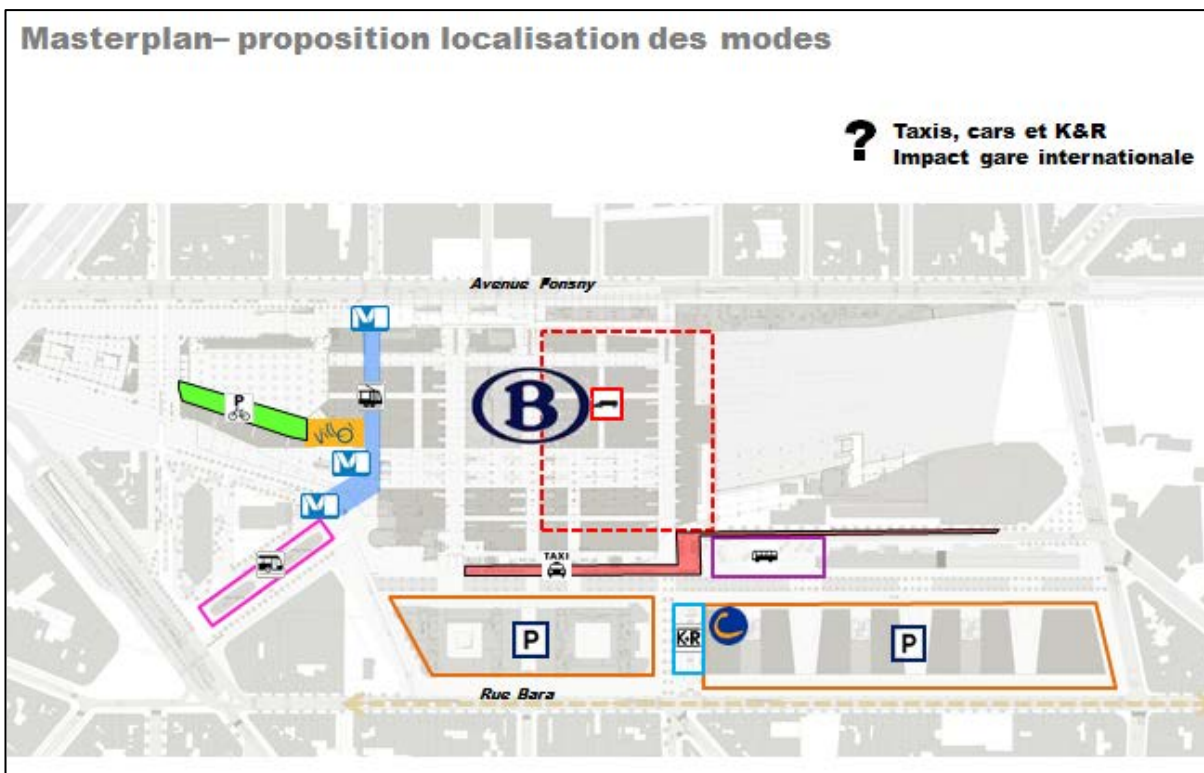


17 février 2011 | 33

**Illustratie 72: Onder het Hortaplein**

Bron: EuroImmoStar – presentatie van 17 februari 2011

In deze configuratie met tunnel bestaat echter ook een alternatief waarbij alle modi bovengronds worden voorzien:



Kaart 104:

**Voorgestelde locatie van de vervoersmodi – langetermijnvisie**

Bron: EuroImmoStar – presentatie van 6 december 2011

- Ofwel is het niet mogelijk om onder de Barastraat te graven. EuroImmoStar geeft er dan de voorkeur aan om de Barastraat herin te richten met 2 x 2 rijstroken en de taxistandplaats en de K&R bovengronds te houden. Speciale aandacht gaat dan uit naar het kruispunt Tweestations-Bara, waarvoor de volgende herinrichting wordt voorgesteld:

### Etude des différents carrefours



*Kaart 105: Voorgestelde herinrichting van het kruispunt Tweestations - Bara*

*Bron: EuroImmoStar – presentatie van 6 december 2011*

In beide gevallen hangen vele keuzes (tunnel, parking met 4.500 plaatsen, plaats van de verschillende vervoersmodi) direct af van de beslissingen die zullen worden genomen m.b.t. de capaciteitsproblemen van de Noord-Zuidverbinding zoals aangegeven door de NMBS en de toekomstige inplanting van een eventueel nieuw internationaal station.

De visie op het autoverkeer van EuroImmoStar, ongeacht de optie die zal worden gekozen, wordt nog aangevuld met de herinrichting van het Baraplein, de Jamarlaan, de Kleine Ring en de Fonsnylaan (2 x 1 rijstrook) – zie illustraties op de volgende pagina's.



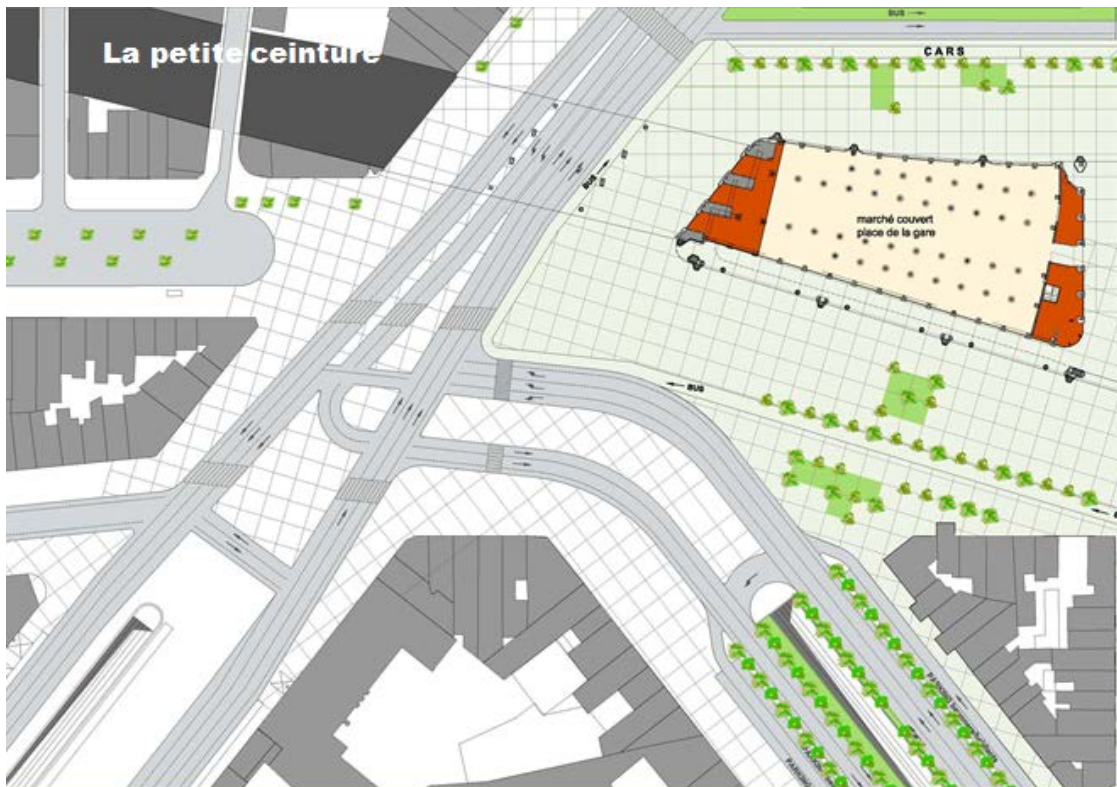
**Kaart 106: Voorgestelde herinrichting van het Baraplein**

Bron: EuroImmoStar – presentatie van 6 december 2011



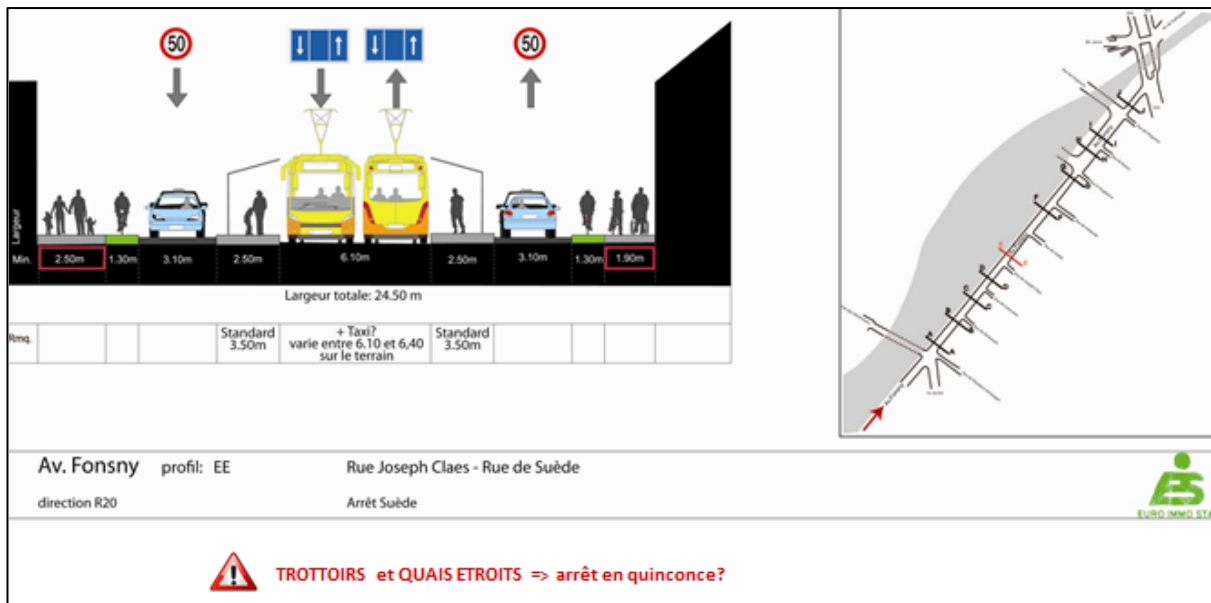
**Kaart 107: Voorgestelde herinrichting van de Jamarlaan**

Bron: EuroImmoStar – presentatie van 6 december 2011



Kaart 108: Voorgestelde herinrichting van het kruispunt Kleine Ring – Jamar – Lemonnier

Bron: EuroImmoStar – presentatie van 6 december 2011



Illustratie 73:

Voorgestelde herinrichting van de Fonsnylaan – wegprofiel

Bron: EuroImmoStar – presentatie van 6 december 2011

## Onderzoek van de mobiliteitsvoorstellen van EuroImmoStar

### 1. Over de werkhypothesen

De analyse van de bestaande situatie door EuroImmoStar, die voor bepaalde punten fragmentarisch is, werpt een interessant licht op de huidige situatie rond de Zuidwijk.

EuroImmoStar heeft er ons verschillende keren op gewezen dat het de wijk alleen in haar huidige configuratie heeft geëvalueerd, en dat het in zijn globale mobiliteitsstudie **geen rekening heeft gehouden met de duizenden extra m<sup>2</sup> die in de wijk zouden kunnen worden gecreëerd** (in zijn visie worden noch de projecten van de NMBS-groep, noch het 'Victor'-project opgenomen), **noch met de impact op het vlak van mobiliteit** (we denken hier voornamelijk aan de autostromen die erbovenop komen) die daaruit voortvloeit. Er wordt bovendien geen volutaristische doelstelling nagestreefd om het autoverkeer terug te dringen (IRIS II). De voornaamste doelstelling is om het verkeer vlotter te laten verlopen.

Het gaat nochtans om **essentiële voorwaarden** om een mobiliteitsvisie voor een stadsproject te bepalen.

### 2. Het zou beter zijn voor de door EuroImmoStar verzamelde gegevens over de huidige situatie als ze werden aangevuld met:

- informatie over het aandeel van het doorgaand verkeer en van het verkeer met als bestemming het Zuidstation (of de wijk in haar geheel)
- precieze gegevens over het parkeren in de wijk (parkeren op de weg of daarbuiten, capaciteitsreserve van de bestaande ondergrondse parkings zoals de publieke parking 'Q-Park', mogelijke complementariteit met andere bestaande of geplande parkings enz.)
- precieze informatie over de leveringen in de zone (aantal bewegingen van vrachtwagens per dag, aankomsturen, wenselijke leverzones enz.)
- informatie over de behoeften inzake plaatsen voor kortparkeren, voor treinreizigers en met het oog op een volutaristische mobiliteitsvisie waarbij de mobiliteitsdoelstellingen van IRIS II worden gerespecteerd
- een momentopname op een specifiek tijdstip (de tellingen werden uitgevoerd tussen 2008 en 2011).

### 3. Over het eigenlijke verkeersplan

- Het verkeer dat de stad binnenrijdt, wordt geconcentreerd op het kruispunt Jamar/kleine ring in plaats van dat het wordt verdeeld over een groter aantal kruispunten. De voorkeur geven aan de as Barastraat-Jamarlaan past echter in de visie om de wegen te rangschikken zoals bepaald in het GewOP.
- De voorgestelde herinrichting van de Fonsnylaan voorziet slechts in 2 x 1 rijstrook meer. Bijgevolg kan de laan alleen maar 600 voertuigen per uur meer slikken als een verbreding tot twee rijstroken wordt voorzien bij het naderen van grote kruispunten en stroken om linksaf te slaan zodat de dwarsstraten kunnen worden ingereeden zonder de hoofdas te blokkeren. Er moet voor worden gezorgd dat dit principe zeker wordt opgenomen.

### 4. Over de parking met 4.500-5.000 plaatsen

- Er moet hier worden gesproken van een 'aantrekkingsparking': in plaats van te ontraden om de stad met de auto in te rijden, zal de bouw van een zogenaamde ontradende parking dicht bij het stadscentrum alleen maar zo veel mogelijk auto's aantrekken, ook al verdedigt EuroImmoStar het project door te verwijzen naar de nabijheid van de intermodale pool en het station.

- Een P+R zo dicht bij het centrum strookt niet met de strategie van het Gewest.

Een reden te meer is dat in het verleden al is gebleken dat ontradingsparkings aan de gewestgrens die verbonden zijn met het openbaar vervoer automobilisten niet kunnen verleiden om hun auto niet meer te gebruiken voor de laatste kilometers of honderden meters tot hun werk. De aanwezigheid van een intermodale pool bij het Zuidstation garandeert blijkbaar niet dat op het openbaar vervoer wordt overgestapt.

- Dit zou leiden tot extra verkeer in de Tweestationsstraat, terwijl die weg niet die capaciteit heeft.

#### 5. M.b.t. de overwogen tunnel onder de Barastraat

- Het is de vraag of een dergelijke infrastructuur wel gepast is (*volgens Iris II moet de nieuwe 'infrastructuur worden onderworpen aan socio-economische evaluaties en zullen deze slechts worden gerealiseerd op voorwaarde dat ze bijdragen aan de globale vermindering van het aantal voertuigen en het aantal afgelegde kilometers in het Gewest en aan de verbetering van de levenskwaliteit van de inwoners en de gebruikers' en op voorwaarde dat ze bijdragen aan 'de versterking van de modale verschuiving naar het stappen, het fietsen en het openbaar vervoer'*).
- Er mag nl. worden aangenomen dat het kruispunt van de Jamarlaan met de kleine ring het extra verkeer als gevolg van die tunnel en de nieuwe dichtheid in de wijk niet zou aankunnen. Dit zou leiden tot een 'blocking back', waardoor de nieuwe tunnel wordt verzadigd en zijn uitwerking verliest.
- Rekening houdend met de ondergrondse metro-infrastructuur kan de tunnel niet rechtstreeks op de kleine ring worden aangesloten. Bovendien moet de noordtrechter van de tunnel zeker in de Barastraat komen, vóór het Baraplein. Het risico bestaat dus dat het verkeer daardoor meteen in de verkeersdrukte op het Baraplein en in de Jamarlaan terechtkomt.
  - De kwalitatieve verbeteringen van een dergelijke infrastructuur roepen vragen op.
- Aangezien de tunnel niet toegankelijk is voor vrachtwagens, zouden die bovengronds moeten blijven rijden.
- Het kostenplaatje van dergelijke infrastructuur zou navenant zijn (wie financiert?).
- De voorgestelde tunnel lijkt geen andere voordelen te hebben dan dat hij toegang biedt tot de 'aantrekkingsparking' die door EuroImmoStar naar voren wordt geschoven.

## Kritiek op de gekozen prioritaire doelstellingen

Hoewel wordt tegemoetgekomen aan de doelstellingen van het Gewest wat betreft het veiligstellen van de stationsomgeving voor zwakke verkeersdeelnemers en de inrichting van een intermodale pool van hoge kwaliteit, moet de doelstelling om het verkeer vlotter te laten verlopen worden herzien en vervolledigd: de doelstelling op zich (met name een vermindering van de CO<sub>2</sub>-uitstoot) mag dan wel lovenswaardig zijn, maar een globaal mobiliteitsbeleid voor het gebied mag echter niet worden herleid tot het streven naar een vlotte toegankelijkheid vanaf de grote ring.

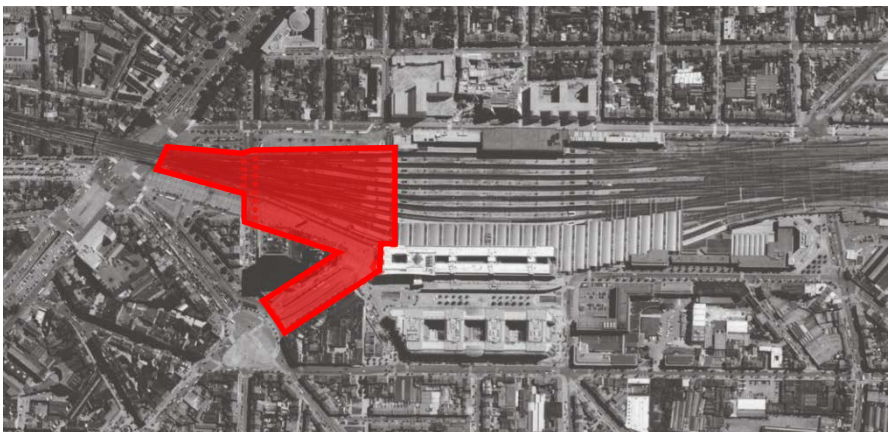
Dit principe is ontoereikend en vereist aanvullende maatregelen met als doel om:

- de capaciteit van het wegennet niet te verhogen
- het verkeer van de invalswegen in het Brussels Gewest te concentreren op de grootstedelijke en hoofdwegen naar het stadscentrum
- woonwijken, secundaire en plaatselijke wegen te vrijwaren van doorgaand verkeer (door nieuwe inrichtingen, ontradende verkeersslussen enz.)
- een modale verschuiving te overwegen nog vóór het Brussels Gewest wordt binnengereden of aan de grenzen van het Gewest door het verkeer af te leiden naar ontradingsparkings en naar de bestaande en te versterken metro- en spoorinfrastructuur (Erasmus, Ceria, Vorst enz.)
- de snelheid op de voornaamste verkeersassen te beperken (50 km/u)
- en alle andere nuttige maatregelen die kunnen worden geïdentificeerd.

Er mag bovendien niet worden uitgegaan van de realisatie van ingrijpende en dure auto-infrastructuur waarvan de voordelen niet zijn aangetoond (alle nieuwe infrastructuur vergroot namelijk de verkeerscongestie i.p.v. ze te verminderen).

## Inrichting van de vierhoeken

Tijdens de workshop 'Mobiliteit' die op 6 december 2011 bij het ATO plaatsvond, presenteerde EuroImmoStar een voorstel om de vierhoeken op korte termijn te reorganiseren. EuroImmoStar voegde er nog aan toe dat heel binnenkort een vergunningsaanvraag kon worden ingediend m.b.t. het volgende gebied:



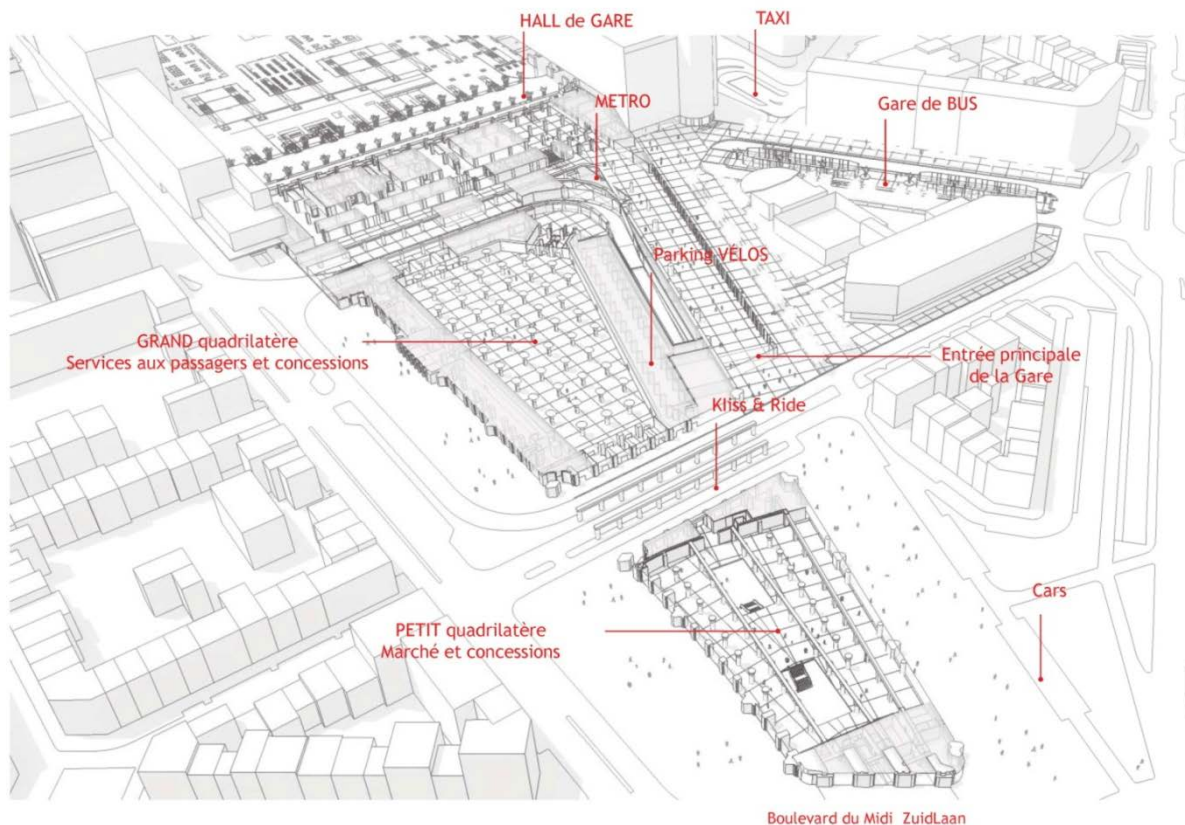
*Kaart 109: Gebied waarop de aanvraag op korte termijn van een stedenbouwkundige vergunning door EuroImmoStar betrekking heeft*

*Bron: EuroImmoStar – presentatie van 6 december 2011*



De presentatie van dit project maakt het mogelijk om voor het eerst een concrete visie op de intermodale pool te formaliseren:

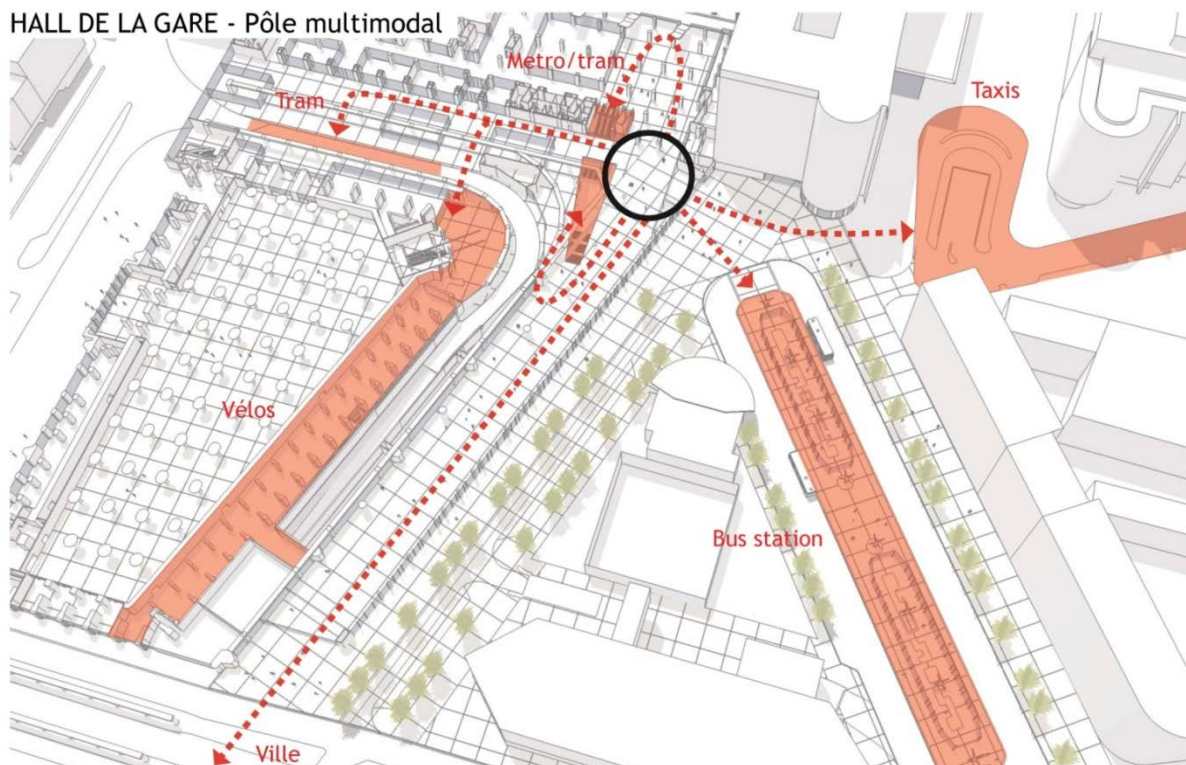
Illustratie 74:



*Formalisering van de intermodale pool*

Bron: EuroImmoStar – presentatie van 6 december 2011

**HALL DE LA GARE - Pôle multimodal**



Illustratie 75: Stationshal en intermodale pool

Bron: EuroImmoStar – presentatie van 6 december 2011

Wat de mobiliteitsaspecten en de intermodale pool zelf betreft, zou deze vergunningsaanvraag voornamelijk betrekking hebben op:

- de reorganisatie van het busstation
- de inrichting, in de huidige overdekte straat, van nieuwe toegangen tot het tram- en metronet
- de realisatie van een nieuwe K&R aan de Argonnestraat.

Intussen zouden trams door de overdekte straat blijven rijden, waarbij wordt voorgesteld om die straat te herkwalificeren door ze in het stationsgeheel te integreren.

Het is echter niet gemakkelijk om deze potentiële vergunningsaanvraag precies af te bakenen:

- is er al sprake van om een einde te maken aan het doorgaand verkeer tussen de Europa-esplanade, de Blerotstraat en de Spaaklaan en – ten minste voor dit gebied – het principe van het veiligstellen van de stationsomgeving te formaliseren?
- zal de taxistandplaats worden geherkwalificeerd met het oog op meer comfort voor wachtende passagiers?
- mag de vergunningsaanvraag van de NMBS-groep betrekking hebben op de herinrichting van een busstation dat momenteel wordt beheerd door De Lijn? (wij zijn niet op de hoogte van een formeel akkoord met De Lijn en de andere betrokken maatschappijen – de TEC en de MIVB – in dit verband)
- wat gebeurt er met de gesuggereerde plaatsen voor touringcars aan het Grondwetplein?
- hoe zou in deze vergunningsaanvraag de herinrichting van de openbare ruimten worden opgenomen aangezien deze ruimten eigendom zijn van het Gewest?

Rekening houdend met de voorgaande bedenkingen kan worden verondersteld dat de acties van EuroImmoStar in dit gebied in realiteit alleen betrekking zullen hebben op de herinrichting van de vierhoeken, de herkwalificering van de overdekte straat en de realisatie van een nieuwe stationsingang aan de grote vierhoek.

Het voorstel heeft echter wel de verdienste dat een beeld wordt geschetst van hoe de toekomstige intermodale pool er op korte termijn zou kunnen uitzien. Voorwaarde is natuurlijk dat alle betrokken actoren vooraf instemmen met die visie en akkoord gaan om de aanvullende vergunningen aan te vragen voor wie dat van toepassing is of ten minste om die opdracht te delegeren aan EuroImmoStar.

Bij het lezen van de volgende pagina's moet het onderscheid voor ogen worden gehouden tussen:

- de eventuele vergunningsaanvraag voor de herinrichting van de vierhoeken
- en de ontwikkeling van een visie op de intermodale pool op korte termijn, wat dan betrekking heeft op de plaats van de verschillende vervoersmodi.

#### **Details m.b.t. de toekomstige locatie van de verschillende vervoersmodi in de korte- en langetermijnvisie**

Wat betreft de toekomstige locatie van de verschillende vervoersmodi en hun verdeling rond het station zijn aanzienlijke verschillen merkbaar – toch wat bepaalde modi betreft – tussen de situatie op korte termijn en die op lange termijn. De verschillende mogelijke locaties worden hierna voorgesteld, waarbij de eventuele verschillen tussen de situatie op korte en lange termijn telkens worden aangegeven.

- Intermodale pool

De visie op de intermodale pool in zijn geheel, zoals hiervoor voorgesteld, zou niet al te veel verschillen laten optekenen tussen de situatie op korte en lange termijn (wel op voorwaarde dat de voornaamste betrokken actoren de andere voorstellen valideren).

De enige wijzigingen die EuroImmoStar overweegt, betreffen de veranderingen m.b.t. de tramlijnen (in het voorstel van de MIVB zouden die *a priori* niet meer door de overdekte straat lopen), de hoofdstandplaats van de taxi's en de plaats van de toekomstige hoofd-K&R (voor meer informatie daarover verwijzen we naar de punten waarin die modi worden behandeld).

Er moet ook op worden gewezen dat – op basis van de verkregen informatie – de verschillende bestudeerde technische hypothesen m.b.t. de capaciteitsproblemen van de Noord-Zuidverbinding zoals aangegeven door de NMBS-groep impliceren dat het eventuele toekomstige internationale station zou kunnen worden gerealiseerd hetzij aan de kant van de Fonsnylaan, hetzij onder het huidige station, hetzij aan de kant van de Frankrijkstraat aan de achterkant van het station, waardoor wordt gebroken met de gewenste nabijheid van station en intermodale pool.

Meer informatie over de reorganisatie van de vierhoeken en over deze stationsingang is te vinden in punt **Fout!Verwijzingsbron niet gevonden., Fout!Verwijzingsbron niet gevonden.,** op p. 228.

#### Aanbevelingen:

- ervoor zorgen dat alle vervoersmodi goed zichtbaar zijn vanaf de hoofduitgang van het station
  - de afstand tussen de verschillende vervoersmodi verminderen
  - erop toezien dat de toekomstige locatie van het internationale station dicht bij de intermodale pool blijft
  - ervoor zorgen dat de gebruikers van het station op een natuurlijke manier vanuit de verschillende delen naar het openbaarvervoersaanbod worden geleid
  - die natuurlijke geleiding versterken door bewegwijzering van hoge kwaliteit
  - de oost-westdoorsteekfunctie van de overdekte straat verzekeren voor de zachte modi
  - dit vereist een voldoende brede verbinding en een toereikend gebruikerscomfort om conflicten tot een minimum te beperken
  - het Zuidstation-blok op die plaats niet afsluiten (ten minste niet overdag). De doorgangen moeten zo groot en zo uitnodigend mogelijk zijn.
  - voorstellen doen om de openbare ruimte van de Europa-esplanade opnieuw in te richten, op een manier dat de stadskwaliteiten (voor voetgangers en als landschap) van die ruimten worden verbeterd in plaats van ze drastisch te beperken door een gang naast de spoorverbinding te creëren
  - de ingangen van de fietsenstalling op de grote vierhoek valoriseren en de zichtbaarheid ervan verbeteren.
- Voetgangers

Het kernprincipe is het veiligstellen van de stationsomgeving, zoals weergegeven op

*Kaart 101: Veiligstellen van de omgeving van het Zuidstation – voetgangers.*

Die doelstelling houdt in dat tal van conflictzones (zoals aangeduid op de kaart) moeten worden weggewerkt en de openbare ruimten heringericht. Enkele van de belangrijkste punten van het voorstel zijn:

- de voorgestelde herinrichting van de Europa-esplanade en van het kruispunt met de kleine ring zodat het stadscentrum te voet makkelijker bereikbaar wordt
- de realisatie van een nieuwe hoofdstationsingang aan de Argonnestraat waardoor – in de visie van EuroImmoStar – de band met het stadscentrum wordt versterkt. Op die nieuwe ingang wordt een nieuwe binnengang aangesloten, die rechtstreeks zou uitkomen op de toekomstige hoofd-noord-zuidas van het station.
- het beveiligen van tal van oversteekplaatsen voor voetgangers op heel uiteenlopende manieren, zoals de herinrichting van de Fonsnylaan (2 x 1 rijstrook) of door het doorgaand verkeer uit de Blerotstraat te bannen (door de Europa-esplanade, in het deel Argonne-Spaak, en de Paul-Henri Spaaklaan af te sluiten voor het autoverkeer – zie verder in het punt over het autoverkeer).

De stationsomgeving moet absoluut worden veiliggesteld: de huidige druk op de openbare ruimte rond het station heeft negatieve gevolgen voor de manier waarop voetgangers die ruimte ervaren.

Aanbevelingen:

- de doelstelling om de stationsomgeving veilig te stellen handhaven
- het gebied preciezer afbakenen
- de doelstelling bevestigen om het verkeer in dit gebied (individuele auto's en openbaar vervoer) te rationaliseren, uitgezonderd het verkeer dat moet worden behouden in de Argonnestraat (doorgang voor auto's voor de K&R en tracé van toekomstige buslijnen)
- ontspanningsruimten van hoge kwaliteit inrichten (stadsmeubilair enz.)
- meer bomen aanplanten (bomen bieden schaduw in de zomer, beschutten tegen de regen in de winter en regelen de temperatuur in de stad)
- ervoor zorgen dat het Zuidstation-blok doorsteken zo makkelijk mogelijk wordt gemaakt voor zachte mobiliteit (voetgangers, fietsers)

- bijzondere aandacht besteden aan verschillende oost-westverbindingen: Argonnestraat-Clemenceastraat, Engelandstraat-overdekte straat; Joseph Claesstraat-zuidgang van het station-Onderwijsstraat
  - die doorsteekmogelijkheden vanaf de omringende openbare ruimte aangeven d.m.v. gepaste bewegwijzering
  - een plan opstellen voor de werking overdag/'s nachts van het Zuidstation-blok, waarbij de voornaamste doorsteken van het blok 's nachts worden verzekerd
  - de doorsteek van de kleine ring naar de Stalingradlaan veiligstellen
  - de zachte verbindingen met de Hallepoort, het kanaal en de squares (Pequeur, Luchtvaart enz.) versterken door een aangepaste inrichting (fietspaden, promenades met planten enz.)
  - in het algemeen voor voetgangers: hun zichtbaarheid, comfort en veiligheid verhogen en voorzien in voldoende oversteekplaatsen
  - de oversteekplaatsen voor voetgangers aan het kruispunt Fonsny/overdekte straat/Engeland en ter hoogte van de openbaarvervoershalte 'Zweden' beveiligen
  - streven naar een Euro Station II-blok (vroeger Côte d'Or-blok) dat vlot kan worden doorgestoken, van de Rossinistraat naar het Hortaplein
  - streven naar open en doorsteekbare blokken in de omgeving van het station (voornamelijk aan de zuidwestkant, in de Kuregemwijk) waar wordt overwogen om er gemengde blokken van te maken.
- Busstation

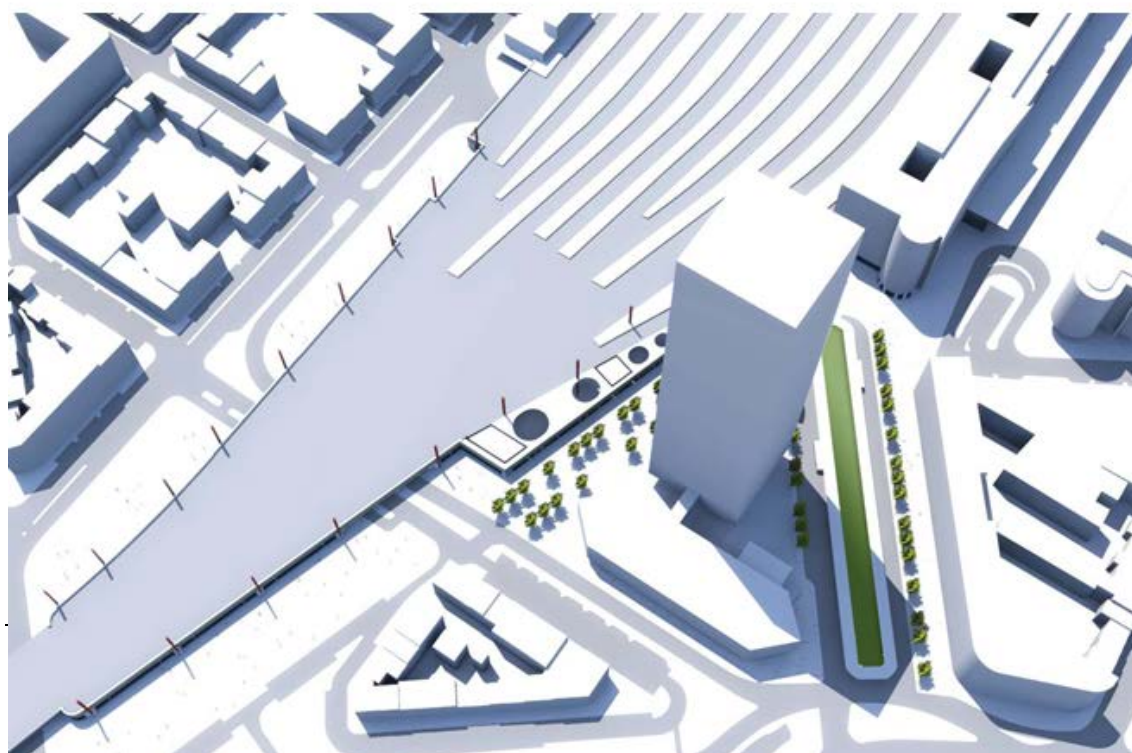
Het voorstel van EuroImmoStar is om alle publieke busoperatoren (De Lijn, MIVB, TEC) op één plaats samen te brengen. Hoewel alle actoren deze doelstelling op zich delen met het oog op meer duidelijkheid, is het debat over de precieze locatie van dit toekomstige busstation nog niet gesloten.

EuroImmoStar stelt voor om het huidige busstation van De Lijn te herkwalificeren, wat op korte termijn de meest realistische oplossing lijkt te zijn. Er zijn echter nog andere mogelijkheden die de moeite waard zijn om te worden onderzocht: hetzij op de Europa-esplanade (voorstel van Arsis en TRITEL) of op het Hortaplein, in een langetermijnvisie waarin de openbare ruimte rond het station zou zijn geherkwalificeerd en het Hortaplein handels- en ontspanningsfuncties zou kunnen bieden.

Het is aan de publieke actoren om te kiezen voor de meest relevante plaats, zowel vanuit stedenbouwkundig als vanuit mobiliteitsoogpunt (verkeerscongestie, aantal verkeerslichten en kruispunten op weg naar dit station enz.).

Visie van EuroImmoStar m.b.t. het station van De Lijn:

### **Bus – future gare**



Illustratie 76: 3D-projectie van het busstation in zijn omgeving

Bron: EuroImmoStar – presentatie van 6 december 2011



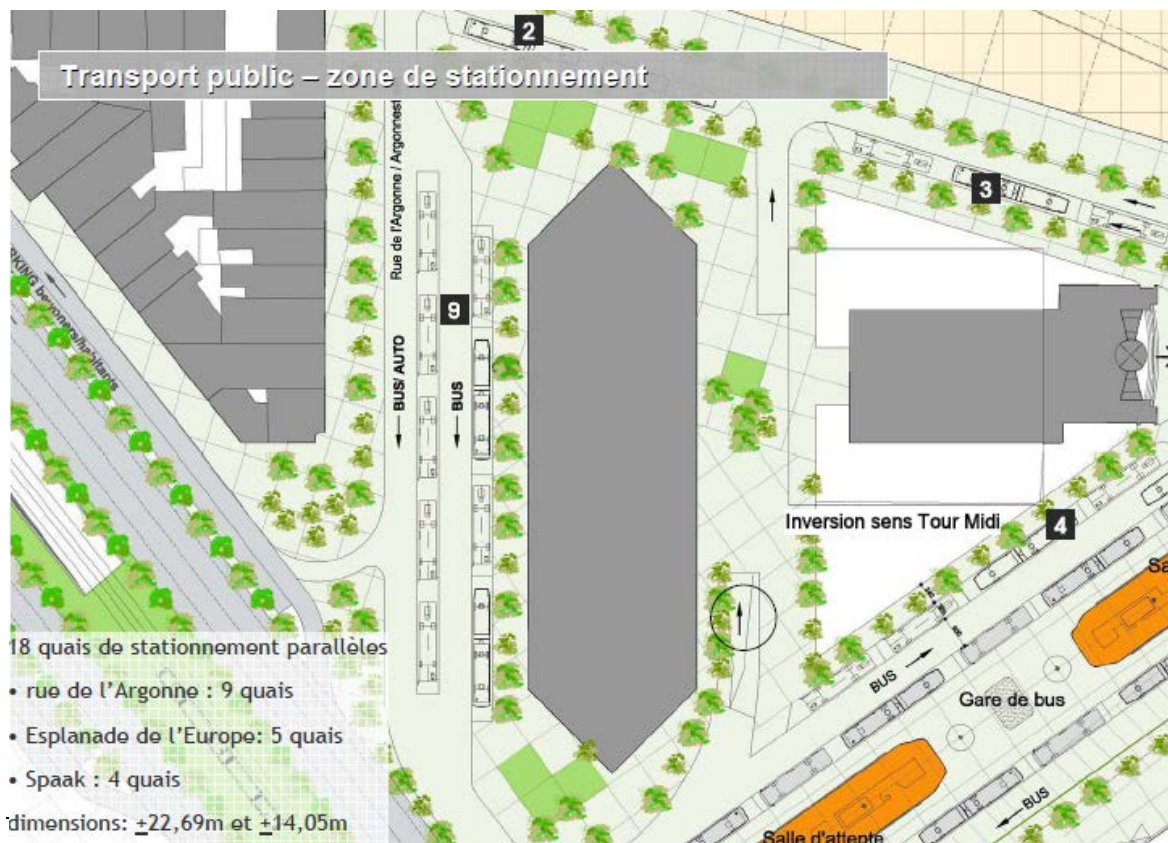
Illustratie 77: 3D-projectie van het busstation

Bron: EuroImmoStar – presentatie van 6 december 2011

Het doel is om de Spaaklaan uitsluitend te bestemmen voor bussen (waarbij de laan voor het autoverkeer zou worden afgesloten), zodat een totale perronlengte van 252 meter voor in- en uitstappen beschikbaar wordt. Sommige delen van het station, dat bestaat uit een groot afdak van 9 meter breed en 6 meter hoog, zouden met glaswanden worden afgebakend.

In het kader van zijn denkoefening leek EuroImmoStar bovendien te voorzien in extra wachtparkeerruimte (totaal van 337 meter) rond het hele blok van de Zuidtoren.

Dit aanvullende voorstel, waardoor de totale lengte uitkwam op 589 meter (dertig perrons) in plaats van de huidige 490 meter, was echter niet meer opgenomen in de laatste presentaties van EuroImmoStar.

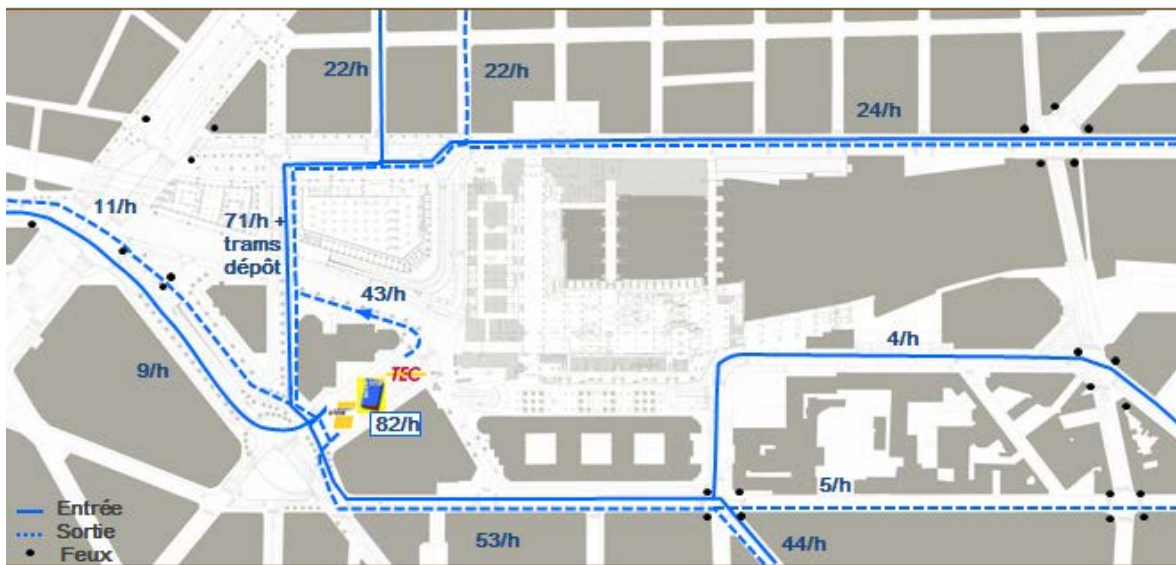


Kaart 110: Voorgestelde parkeerzone voor bussen rond het Zuidtoren-blok  
Bron: EuroImmoStar – presentatie van 2 augustus 2011

Het toekomstige verkeersschema voor de verschillende buslijnen zou er als volgt uitzien:

Kaart 111:

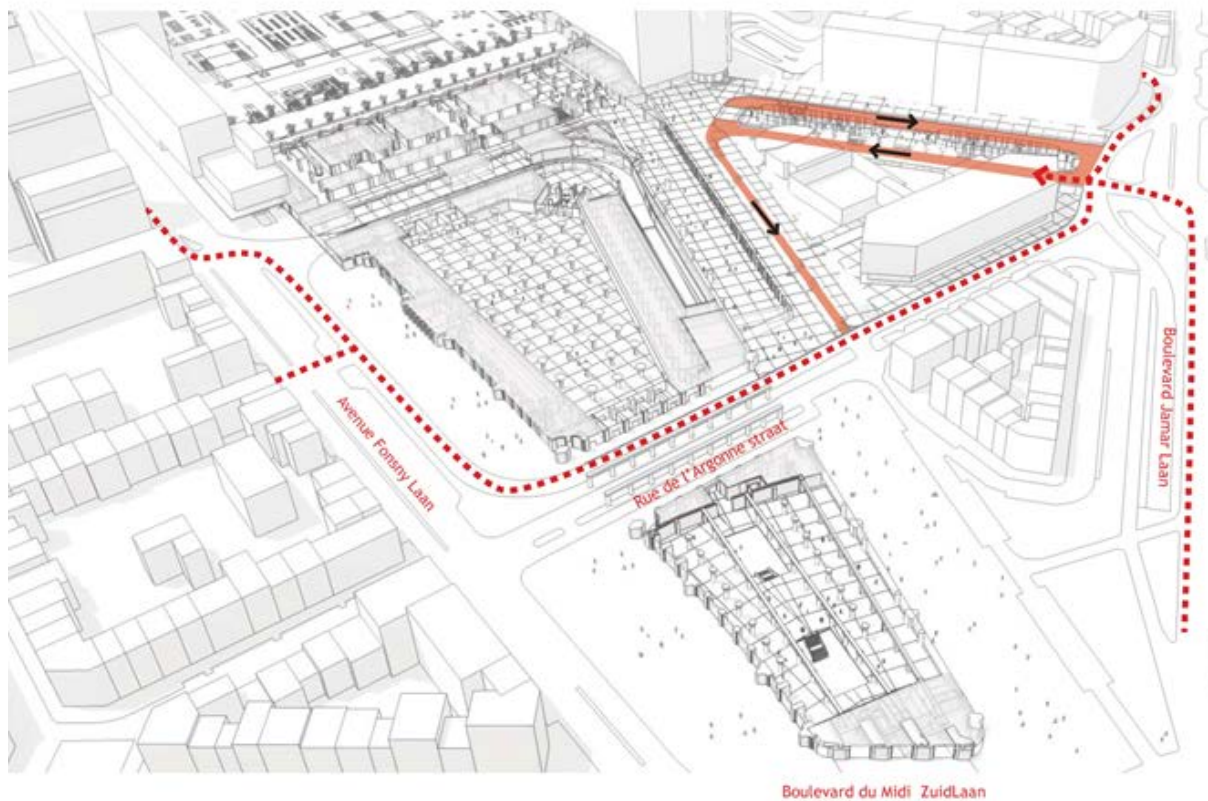
### Bus – proposition de rerouplement STIB, De Lijn, TEC



Busverkeersschema – geplande situatie

Bron: EuroImmoStar – presentatie van 6 december 2011

### Bus – circulation future entrée



Illustratie 78:

Busverkeer – geplande situatie

Bron:

EuroImmoStar – presentatie van 6 december 2011

Analyse van enkele punten in dit voorstel:

- De afschutting van het busstation kan de gebruikers meer comfort bieden. Dit moet echter worden bestudeerd in het kader van de doelstelling om de transversaliteit van de stad en een open, transparante openbare ruimte te garanderen.
- De Spaaklaan afsluiten voor alle autoverkeer zou de noodzakelijke bereikbaarheid van de stad (woningen, leveringen enz.) en het transparantie-idee in het gedrang kunnen brengen (er moet worden vermeden om ruimtes te specialiseren, ook al vereist de infrastructuur dit, met name in de spits: de stad mag niet op de spits worden afgestemd maar op een gemiddelde situatie)
- De kwaliteit van de gewenste promenade op de Europa-esplanade zou negatief kunnen worden beïnvloed door het verkeer van 43 bussen per uur die het station verlaten, zelfs als de volledige breedte van de ruimte wordt behouden. Momenteel rijden alle bussen van De Lijn uit in de richting van de Jamarlaan, alvorens ze eventueel de Argonnestraat inrijden voor bussen die naar de Fonsnylaan moeten. Deze oplossing lijkt ons meer aangewezen aangezien ze het mogelijk maakt om een grote openbare ruimte te scheppen op de Europa-esplanade, aan de ingang van het toekomstige station, zonder dat die ruimte te veel bussen moet verwerken.
- Rond het volledige Zuidtoren-blok voorzien in parkeerplaatsen voor bussen die lang moeten wachten, met alle bewegingen die daaruit voortvloeien, is misschien niet aangewezen voor de kwaliteit van de nabijgelegen openbare ruimten.
- In een vorige uitwerkingsfase had EuroImmoStar de hypothese naar voren geschoven om de bussen die nu door de Engeland- en de Ruslandstraat rijden door de Hallepoortlaan te sturen. Het voordeel was dat daardoor bepaalde kruisingen met de Fonsnylaan konden worden geschrapt. Het loont de moeite om beide opties verder te bestuderen in overleg met de betrokken operatoren.



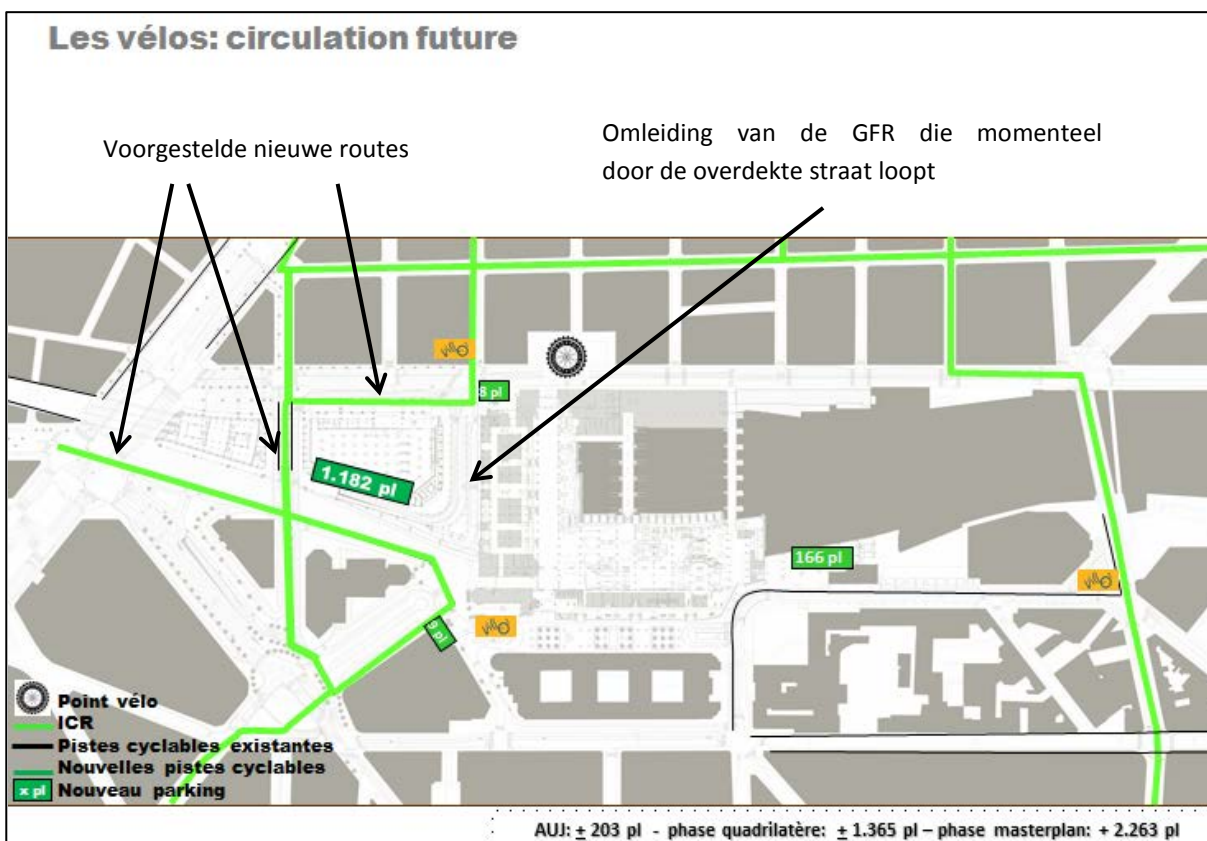
Kaart 112: Busverkeer – geplande situatie  
 Bron: EuroImmoStar – presentatie van 2 augustus 2011

Aanbevelingen:



- één plaats inruimen voor alle buslijnen van de publieke operatoren
- kiezen (en dit politiek laten valideren) voor de meest geschikte locatie, zowel vanuit stedenbouwkundig als mobiliteitsoogpunt (verkeerscongestie, aantal verkeerslichten en kruispunten op de weg naar dit station enz.)
- alle betrokken publieke operatoren raadplegen over de technische aspecten van een gemeenschappelijk busstation
- indien nodig het voorstel om de buslijnen door de Argonnestraat te leiden zo snel mogelijk ter tafel brengen. Hoewel een omleiding van de bestaande lijnen kan worden overwogen, mag dit ook niet ten koste gaan van de commerciële snelheid van het openbaar vervoer. Het traject verlengen is alleen aanvaardbaar als in nieuwe eigen beddingen wordt voorzien.
- als wordt gekozen voor de locatie van het huidige station van De Lijn, moet ervoor worden gezorgd dat de bussen niet langs de Europa-esplanade rijden maar alleen langs de Argonnestraat
- om de noodzakelijke bovengrondse ruimte voor geparkeerde bussen te beperken, moet worden overwogen om een deel van het station ondergronds te brengen voor bussen die middellange en lange tijd parkeren
- de mogelijkheid bestuderen om de bussen door de Hallepoortlaan te laten rijden in plaats van door de Engeland- en de Ruslandstraat.
- Fietsen

Voorstel van EuroImmoStar op korte termijn:



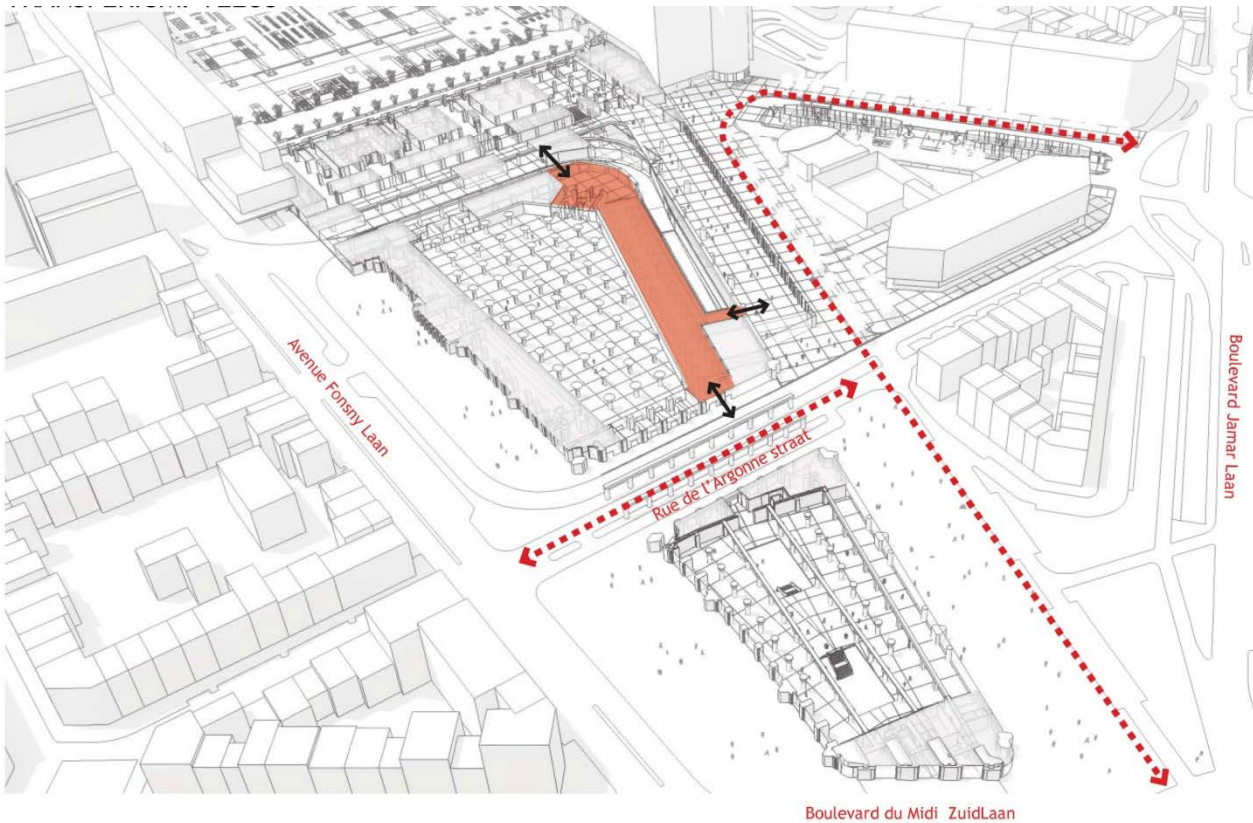
*Kaart 113:  
Fietsverkeer  
– geplande  
situatie  
Bron: ATO naar  
EuroImmoStar –  
presentatie van  
6 december  
2011*

- verplaatsing van de GFR, die momenteel door de overdekte straat loopt, naar de Argonnestraat
- reorganisatie van het tracé van de GFR's in het gebied (met name het Baraplein en de Europa-esplanade)
- realisatie van een beveiligde overdekte fietsenstalling op de grote vierhoek
- schrappen van de twintig plaatsen in de overdekte straat

- behoud van de 'Villo'-stations en het fietspunt op hun huidige plaats (aangeduid op de vorige kaart)
- behoud van de stalling met 166 plaatsen in de Frankrijkstraat en van de negen plaatsen in de Spaaklaan en de acht plaatsen in de Fonsnylaan.

EurolmmoStar wijst bovendien op de mogelijkheid – in een visie op langere termijn – om het aantal beschikbare plaatsen rond het station op te trekken tot 2.263 plaatsen (de hoofdstalling op de grote vierhoek kan dan worden uitgebreid tot 1.400 plaatsen).

Die hoofdstalling zou op drie plaatsen toegankelijk zijn:



*Illustratie*

**79: Hoofdfietsenstalling – geplande toegangspunten**

Bron: EurolmmoStar – presentatie van 6 december 2011

#### Analyse van de voorgestelde visie:

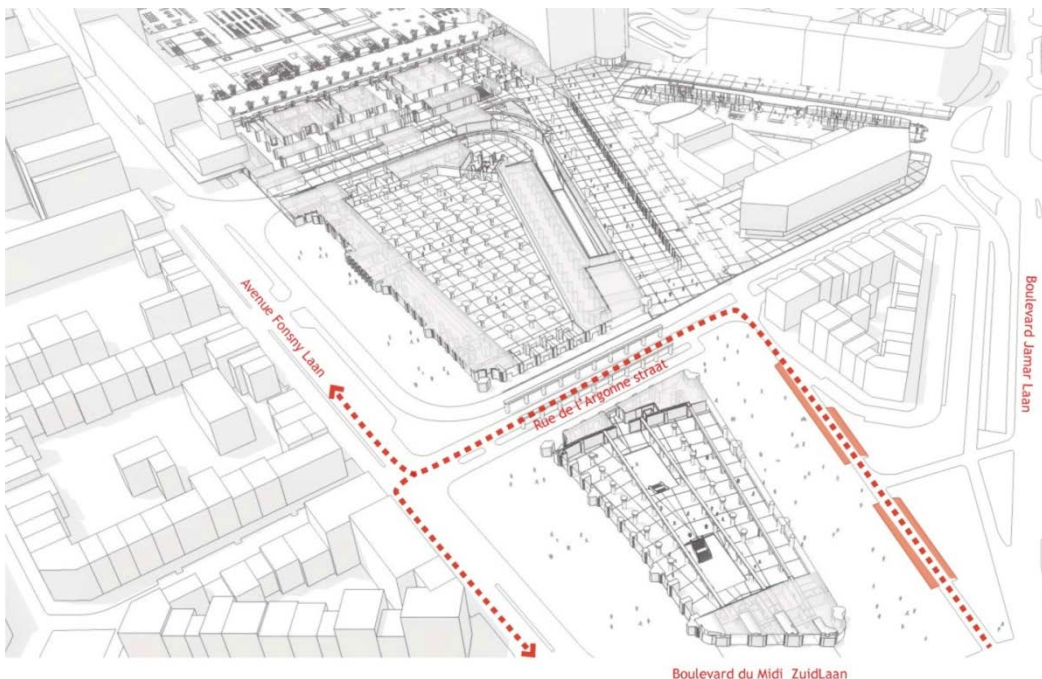
- De fietsenstalling zou zichtbaarder kunnen zijn vanaf de openbare ruimte, waardoor de gebruikers een sterk signaal krijgen en op die manier wordt bijgedragen aan een mentaliteitswijziging.
- In de langetermijnvisie zou extra reservecapaciteit moeten kunnen worden vrijgemaakt als daar behoefte aan is.
- De omleiding van de GFR die momenteel door de overdekte straat loopt, is begrijpelijk om het aantal conflicten tussen voetgangers en fietsers te verminderen aangezien de hoofduitgang zich op die plaats zou bevinden. Niettemin moet fietsverkeer door de overdekte straat mogelijk zijn.
- Het loskoppelen van de hoofdstalling (op de grote vierhoek), het fietspunt (aan de Fonsnylaan) en het 'Villo'-station (Hortaplein) lijkt geen geschikte ingreep.

#### Aanbevelingen:

- de realisatie van verschillende overdekte en beveiligde fietsenstallingen bevestigen
- ervoor zorgen dat de stallingen de klok rond toegankelijk zijn
- voorzien in extra ruimte voor meer stallingscapaciteit, die afhankelijk van de toekomstige behoeften kan worden ingezet
- bij de overdekte en beveiligde hoofdfietsenstalling een 'fietshub' creëren die ook het fietspunt en een 'Villo'-station omvat
- de hoofdfietsenstalling gemakkelijk toegankelijk maken
- hoewel het is gebleken dat de GFR die nu door de overdekte straat loopt, beter wordt omgeleid om conflicten tussen voetgangers en fietsers te vermijden (aan de toekomstige stationsuitgang), moet het toch mogelijk blijven om met de fiets door de overdekte straat te rijden
- nieuwe GFR-verbindingen met de Vijfhoek en met het kanaal overwegen en de kwaliteit van de bestaande GFR's verhogen
- de oevers van het kanaal als intergewestelijke fietsverbindingen versterken waardoor de wijk van het Zuidstation snel bereikbaar wordt.

- Touringcars

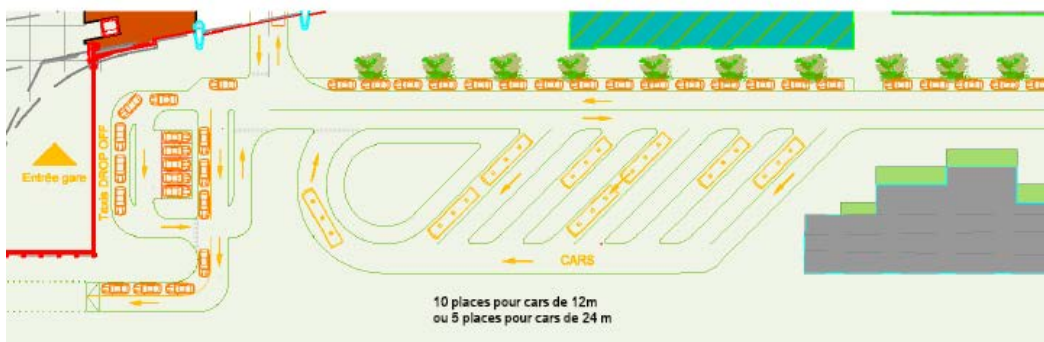
In zijn kortetermijnvisie stelt EuroImmoStar voor om touringcars aan het Grondwetplein te laten parkeren:



*Illustratie 80: Touringcarverkeer – geplande situatie op korte termijn*

*Bron: EuroImmoStar – presentatie van 6 december 2011*

Op lange termijn daarentegen zou de touringcarpool eerder in de Frankrijkstraat komen te liggen:



*Illustratie 81: Bovenaanzicht – parkeerplaats voor touringcars in de Frankrijkstraat – geplande situatie op lange termijn*

*Bron: EuroImmoStar – presentatie van 2 augustus 2011*

## Analyse van de voorstellen op korte en lange termijn:

- Op korte termijn:
  - o Er wordt niet nader ingegaan op de verbetering van het comfort van wachtende passagiers.
  - o Touringcars laten rijden in het verkeer in de Fonsnylaan, die sowieso al heel druk is en in de spits oververzadigd is, zal waarschijnlijk leiden tot langere trajecttijden
  - o In de Frankrijkstraat bestaat de mogelijkheid om de onmiddellijke omgeving van het station op korte tijd te herkwalificeren, waardoor passagiers kunnen gebruikmaken van de onderbenutte hal die aan die ruimte grenst:



Illustratie 82: 'CD'-plaatsen en aangrenzende stationshal

Bron: Google Maps – Street View

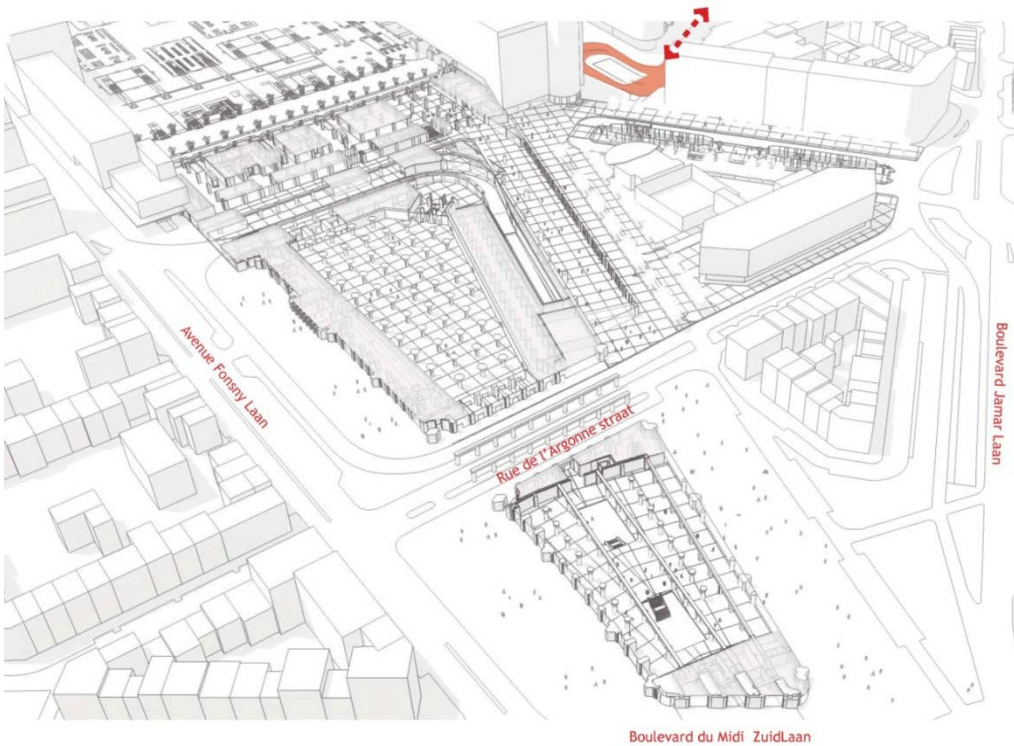
- Op lange termijn:
  - o De voorgestelde configuratie zou negatieve gevolgen kunnen hebben voor de geplande kwalitatieve ontwikkeling van de wijk achter het station.

## Aanbevelingen:

- Op korte en lange termijn:
  - o In de eerste plaats erop toezien dat het comfort van wachtende gebruikers wordt verbeterd.
  - o Ervoor zorgen dat de gekozen locatie zo weinig mogelijk hinder ondervindt van de verkeerssituatie (met name de dagelijkse drukte in de Fonsnylaan).
- Ook op korte termijn:
  - o Overwegen om in de Frankrijkstraat binnen afzienbare tijd te zorgen voor een kwalitatieve inrichting voor de gebruikers (met inbegrip van een herinrichting van de stationsomgeving en van de hal).
- Op lange termijn:
  - o Kiezen voor een locatie die de kwalitatieve ontwikkeling van de wijk achter het station niet in de weg staat.
  - o Zorgen voor een goede landschappelijke en stedelijke integratie van de gekozen locatie.
  - o Opnieuw bestuderen of een pool voor touringcars noodzakelijk is naargelang van de eventuele vooruitgang in het project van een spoorverbinding met de luchthaven van Charleroi.

- Taxi's

In de overgangsfase wordt de huidige locatie aan het Hortaplein, aan de kant van de Blerotstraat, behouden:

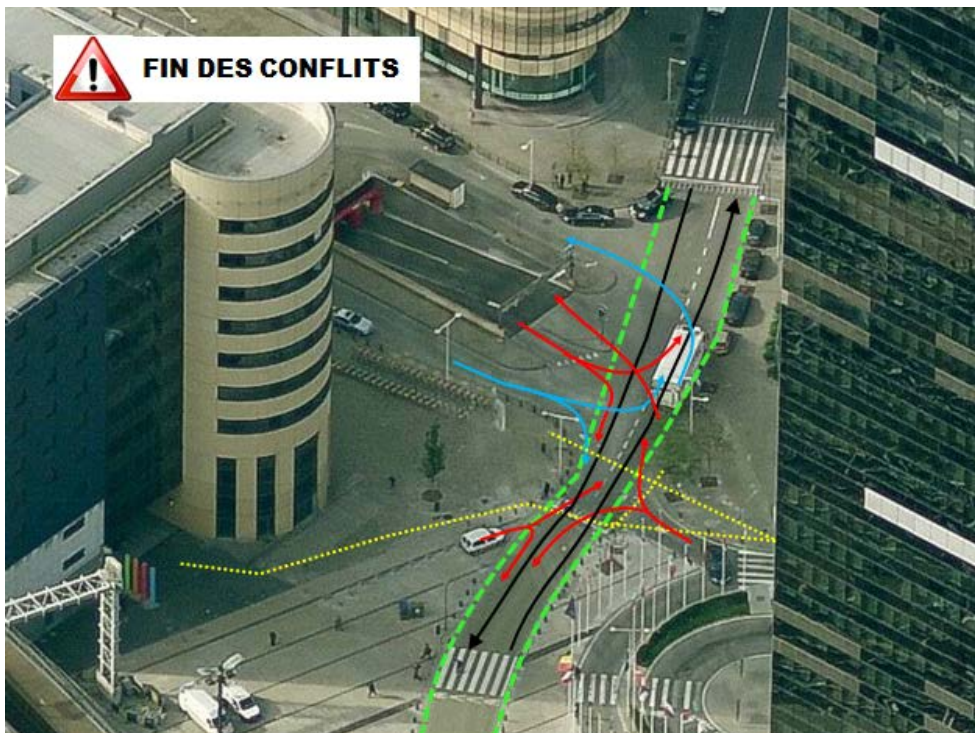


Illustratie 83: Illustratie 84:  
Taxiverkeer – geplande

*situatie op korte termijn*

Bron: EurolmmoStar – presentatie van 6 december 2011

De voorgestelde reorganisatie van het verkeersschema voor deze zone (afsluiting voor het doorgaand verkeer) zou het einde betekenen van de vele verkeersconflicten die vandaag bestaan:

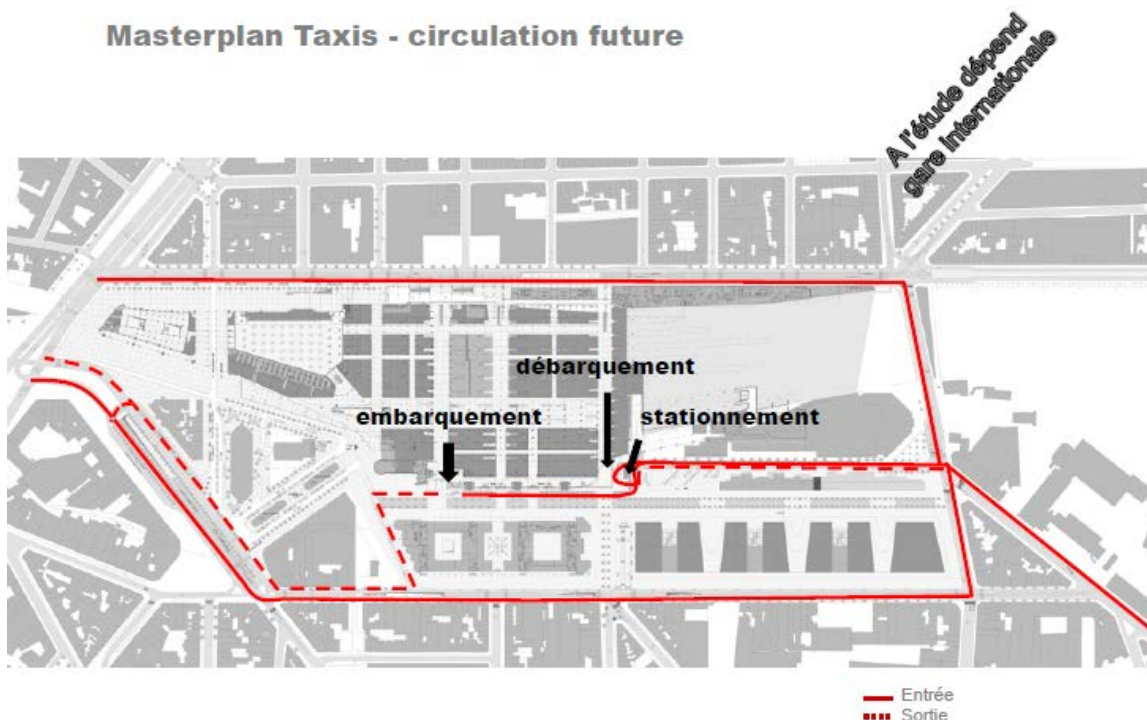


Illustratie 85: Verkeersconflicten in de omgeving van het Hortaplein – huidige situatie

Bron: EuroImmoStar – presentatie van 6 december 2011

Op lange termijn – en in het laatste voorstel tot nu toe – wordt de hoofdstandplaats bovengronds gepland op het Hortaplein:

### Masterplan Taxis - circulation future



Kaart 114: Taxiverkeer – geplande situatie op lange termijn

Bron: EuroImmoStar, presentatie van 2 augustus 2011

In de Frankrijkstraat zou de rij van de taxi's 'in' worden gevormd, over het Hortaplein tot de oost-westgang van het nieuwe station. Er wordt voorgesteld om de nieuwe zone waar passagiers kunnen instappen aan de uitgang van die gang in te richten. Een zone om uit te stappen is gepland in de bocht van de Frankrijkstraat, zoals gesuggereerd in de volgende illustratie:



Illustratie 86: Bovenaanzicht – rij wachtende taxi's in de Frankrijkstraat en zone om uit te stappen

Bron: EuroImmoStar – presentatie van 2 augustus 2011

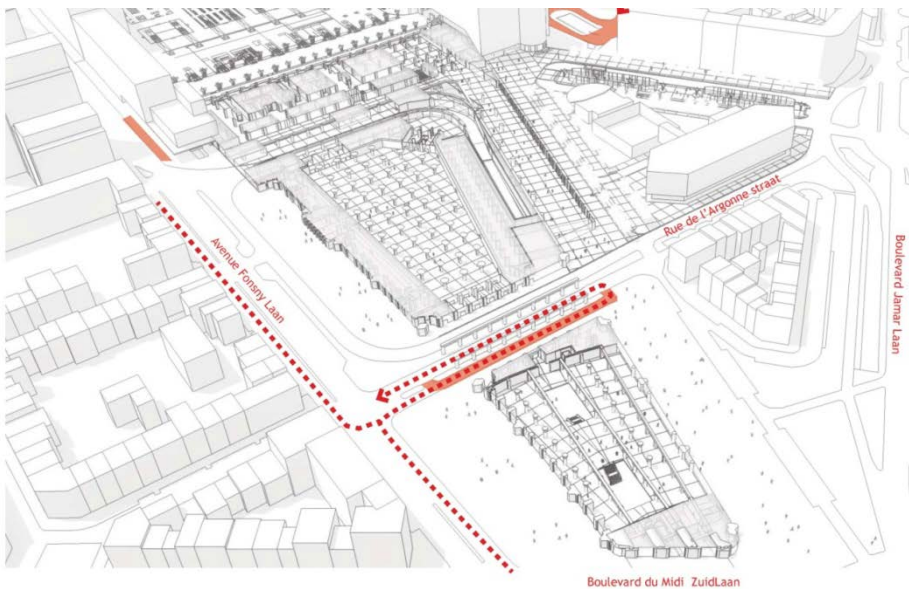
Niettemin zal de uiteindelijke standplaats van de taxi's afhangen van de keuzes die worden gemaakt m.b.t. de capaciteitsproblemen van de Noord-Zuidverbinding zoals aangegeven door de NMBS en de eventuele komst van een toekomstig internationaal station. Eerder zagen we dat een van de voorstellen van EuroImmoStar was om de taxistandplaats ondergronds te brengen (hoewel dat vandaag niet meer als dusdanig wordt voorgesteld).

## Analyse van de voorstellen op korte en lange termijn:

- Op korte termijn:
  - o Er wordt niets voorgesteld om de omstandigheden te verbeteren waarin passagiers moeten wachten.
  - o Er wordt geen structurele verbetering geboden m.b.t. de ventweg (in de Barastraat) en de vele omkeermanoeuvres die daaruit voortvloeien.
- Op lange termijn:
  - o Met de keuze van één standplaats wordt tegemoetgekomen aan de wens van de Directie Taxi's van Mobiel Brussel.
  - o De rij wachtende taxi's strekt zich uit van het kruispunt Veeartsen-Frankrijk tot het uiterste noordelijke punt van het Hortaplein (zie de kaart van EuroImmoStar op de vorige bladzijde).
  - o Hoe gaat een taxi die de zone om uit te stappen verlaat zich aansluiten bij de rij wachtende taxi's?
  - o Risico op verzadiging van de kruispunten die aan het station grenzen (op het drukste ogenblik gaat het om meer dan 400 taxi's).

## Aanbevelingen:

- M.b.t. de visie op korte termijn:
  - o De huidige standplaats aan het Hortaplein bevestigen.
  - o Overwegen om het kruispunt Onderwijs-Bara-Frankrijk opnieuw in te richten zodat een einde kan worden gemaakt aan de ongewenste omkeermanoeuvres, zowel in de Barastraat, in de richting van de ventweg, als in de Onderwijsstraat.
  - o De omstandigheden verbeteren waarin passagiers moeten wachten.
- M.b.t. de visie op lange termijn:
  - o Kiezen voor één standplaats om in te stappen.
  - o In voorkomend geval de relevantie van de standplaats opnieuw bekijken als er een nieuw internationaal station zou komen, hetzij aan de kant van de Fonsnylaan, hetzij aan de kant van de Frankrijkstraat.
  - o Als ervoor wordt gekozen om het Hortaplein in zijn huidige configuratie te behouden, moet ervoor worden gezorgd dat de rij wachtende taxi's de openbare ruimte niet opsloopt. De zone om in te stappen moet worden bepaald met dit voor ogen.
  - o De passagiers het gepaste comfort bieden wanneer ze moeten wachten.



- Kiss-and-ride (K&R)

Het kortetermijnvoorstel van EuroImmoStar is om de huidige plaatsen in de Fonsnylaan en aan het Hortaplein te behouden. Verder zou worden geprofiteerd van de voorgestelde reorganisatie van de verkeersstromen om een derde K&R te creëren in de Argonnestraat. Er is

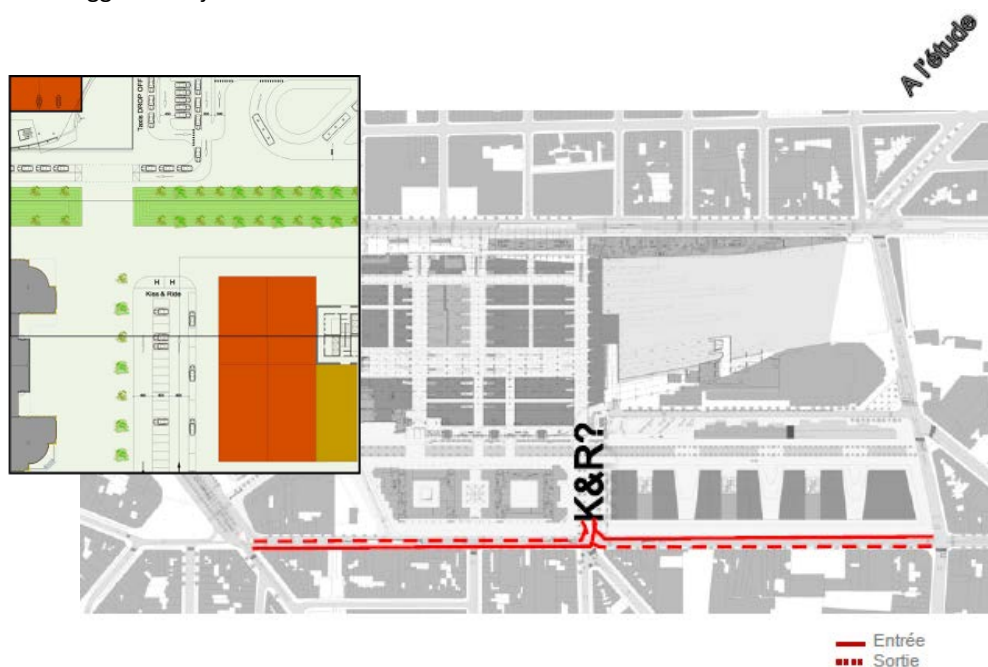


geen informatie beschikbaar over de toekomst van de K&R aan het Hortaplein aan de kant van de Onderwijsstraat. We veronderstellen dat die wordt behouden.

*Illustratie 87: K&R-verkeer – geplande situatie op korte termijn*

*Bron: EuroImmoStar – presentatie van 6 december 2011*

De situatie op lange termijn laat grote verschillen zien. In het laatste voorstel van EuroImmoStar wordt de kiss-and-ride bovengronds voorzien, tussen het Eurostation II-blok en het Frankrijk-Bara-blok, in de Onderwijsstraat (in een vorig voorstel was er echter sprake van om de kiss-and-ride ondergronds te brengen). Ook hier zullen de beslissingen m.b.t. de capaciteitsproblemen van de Noord-Zuidverbinding en de komst van een eventueel toekomstig internationaal station doorslaggevend zijn.



*Illustratie 88: Bovenaanzicht – taxistromen – geplande situatie op lange termijn*

*Bron: EuroImmoStar – presentatie van 2 augustus 2011*

In dit laatste voorstel wordt gepleit voor een onderbreking tussen de Onderwijsstraat en de Frankrijkstraat.

Analyse van de voorstellen op korte en lange termijn:

- Op korte termijn:

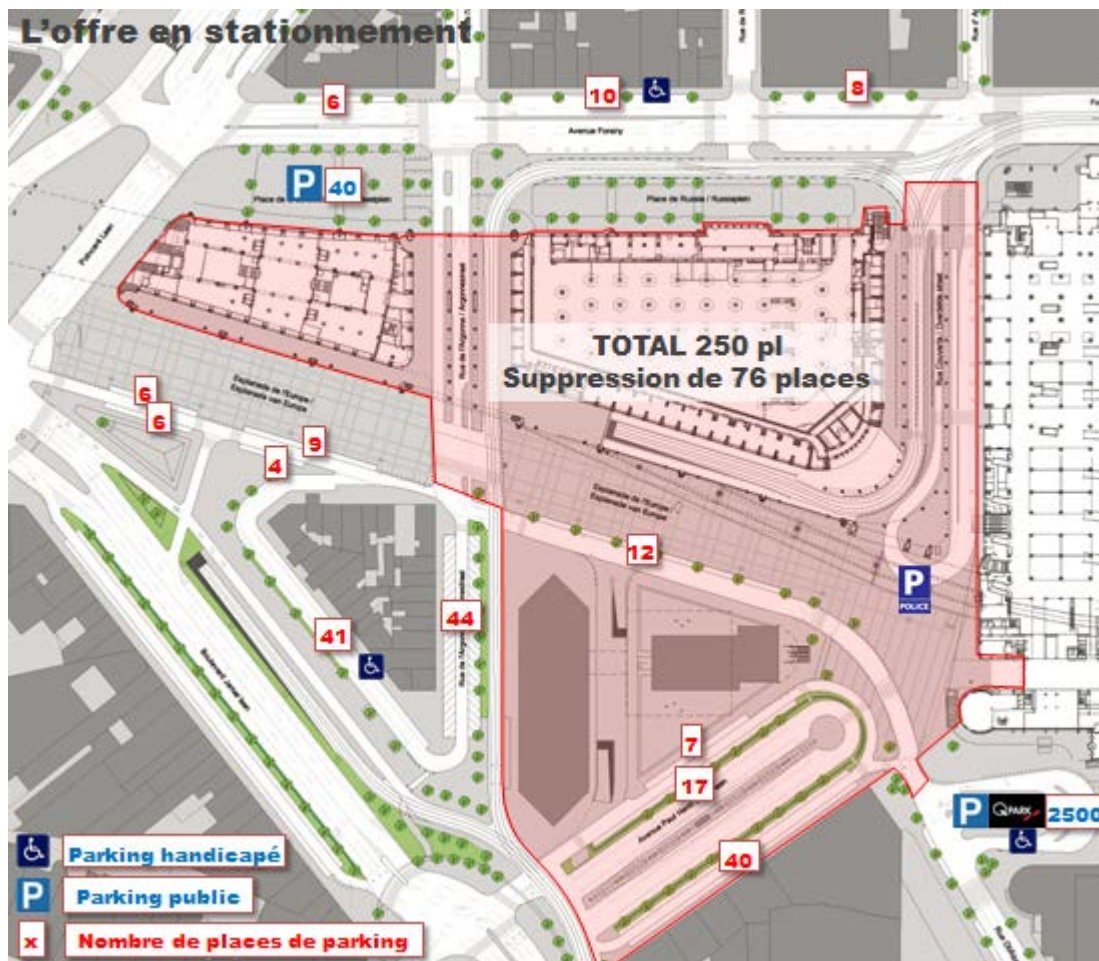
- Voor de kiss-and-ride in de Fonsnylaan lijkt geen verbetering van de huidige situatie te worden voorgesteld. De huidige plaatsen zijn nochtans permanent verzadigd (automobilisten beschouwen de K&R als een normale parking), waardoor voor de eigenlijke kiss-and-ride een tweede rij auto's wordt gevormd. De overwogen en wenselijke herinrichting van de Fonsnylaan (2 x 1 rijstrook) zou dus wel eens kunnen leiden tot een verslechtering van de huidige situatie.
  - De werking van de K&R aan het Hortaplein, zonder doorgaand verkeer en wildparkeren, zou daarentegen beduidend worden verbeterd. Niettemin bestaat het risico dat de bewegingen van en naar het Baraplein leiden tot extra verkeersproblemen, tenzij aanvullende maatregelen worden genomen (niet gepreciseerd in de presentaties).
  - De kiss-and-ride in de Argonnestraat maakt een vrij korte lus mogelijk vanaf de kleine ring en bevindt zich aan de mogelijke nieuwe stationsingang op de grote vierhoek, wat interessant is.
- Op lange termijn:
- Aangezien het in de visie van EuroImmoStar gaat om de hoofd-K&R van het eventuele nieuwe internationale station, lijkt dit voorstel in zijn huidige vorm niet realistisch: de frequente bewegingen van en naar Bara zullen een grote impact hebben op de vlotheid van het verkeer op deze grootstedelijke as.
  - Dit voorstel lijkt dan ook gekoppeld te zijn aan de realisatie van een tunnel onder de Barastraat, waarvan we echter eerder al hebben aangetoond dat deze infrastructuur niet wenselijk is.
  - De K&R die hier wordt voorgesteld, is uitsluitend gericht op het internationale station.

#### Aanbevelingen

- Op korte termijn:
- De plaats van een kiss-and-ride in de Argonnestraat bevestigen.
  - De werking van de kiss-and-ride in de Fonsnylaan verbeteren.
  - Ervoor zorgen dat de kiss-and-ride aan het Hortaplein niet leidt tot verkeerscongestie in de Barastraat.
- Op lange termijn: het voorstel herwerken zodra de exacte locatie van het eventuele toekomstige internationale station bekend is.

- Parkeren op de weg

Het voorstel in de kortetermijnvisie om de publieke ruimten in de onmiddellijke omgeving van het station herin te richten en de intermodale pool te versterken, gaat samen met een voorstel om 76 parkeerplaatsen op de weg te schrappen:



Kaart 115: Mogelijk geschrapte parkeerplaatsen

Bron: EuroImmoStar – presentatie van 6 december 2011

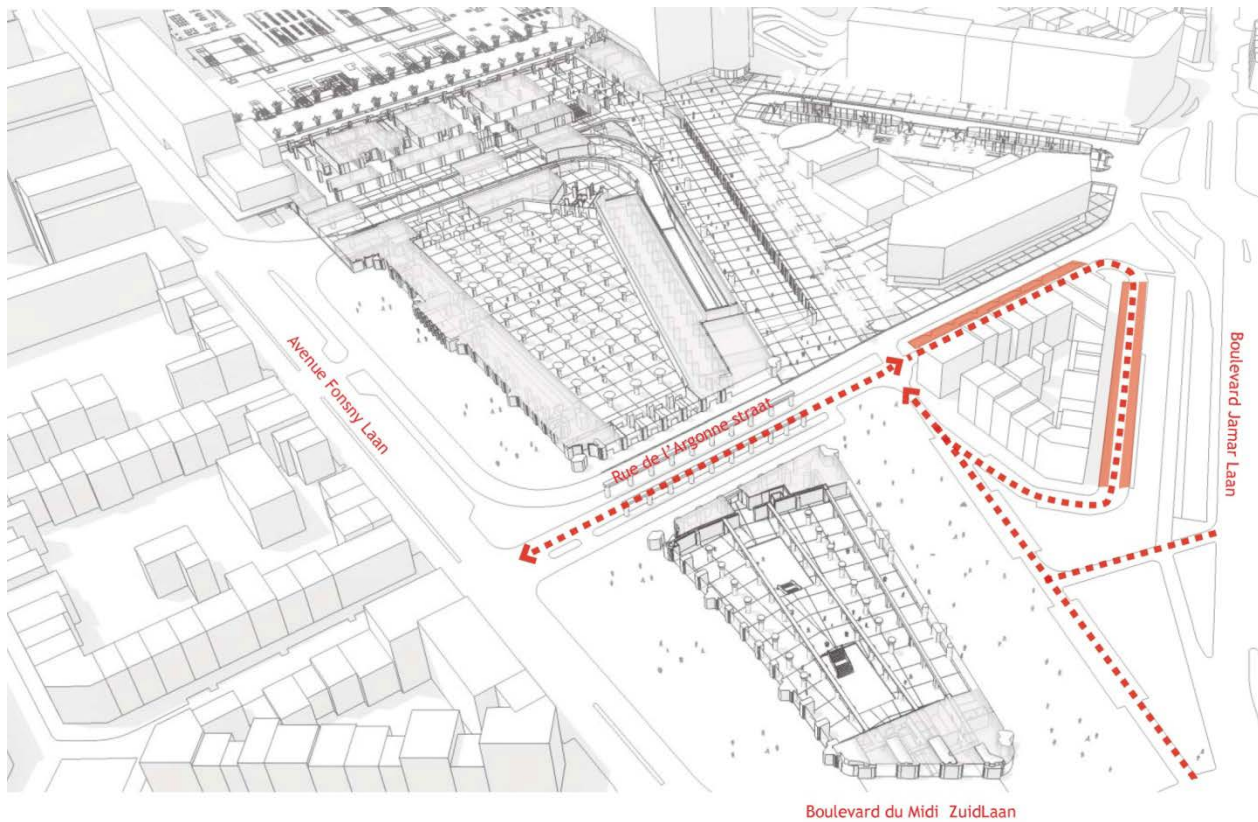
Hoewel dit voorstel het directe gevolg is van de andere voorstellen (veiligstellen van de stationsomgeving, vermindering van de autodruk, formalisering van het busstationproject), is het echter wel belangrijk om de toegang te verzekeren tot leveringszones in de onmiddellijke nabijheid van de handelszaken en de woningen in de Spaaklaan.

Aanbeveling: het project verbeteren op basis van het voorgaande.

- Plaatselijk verkeer – buurtbewoners

In de visie van EuroImmoStar verloopt het autoverkeer voor de omwonenden van het Jamar-Argonne-blok als volgt:

*Illustratie 89: Verkeersstromen omwonenden – geplande situatie op korte termijn*



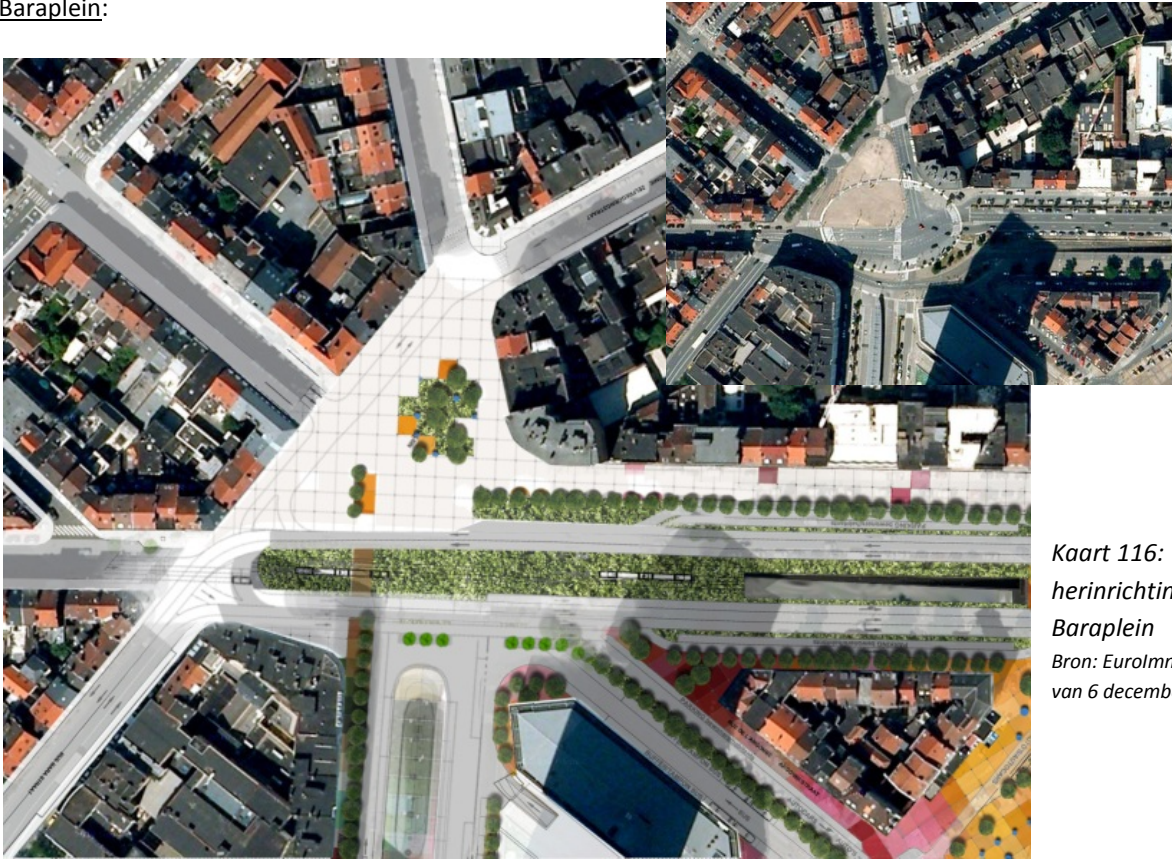
Bron:

*EuroImmoStar – presentatie van 6 december 2011*

Op eventuele conflicten in de Argonnestraat na (rekening houdend met de K&R en de verkeersstromen van bussen) lijkt het blok in dit verkeersschema voldoende bereikbaar te zijn. Op lange termijn zou de situatie worden herzien afhankelijk van de voorgestelde herinrichting van de Jamarlaan (zie verder).

- Inrichting van wegen en openbare ruimten

Baraplein:



*Kaart 116: Voorgestelde herinrichting van het Baraplein*

*Bron: EurolmmoStar – presentatie van 6 december 2011*



*Illustratie 90: Voorgestelde herinrichting van het Baraplein – details van het voorstel*

*Bron: EurolmmoStar – presentatie van 2 augustus 2011*

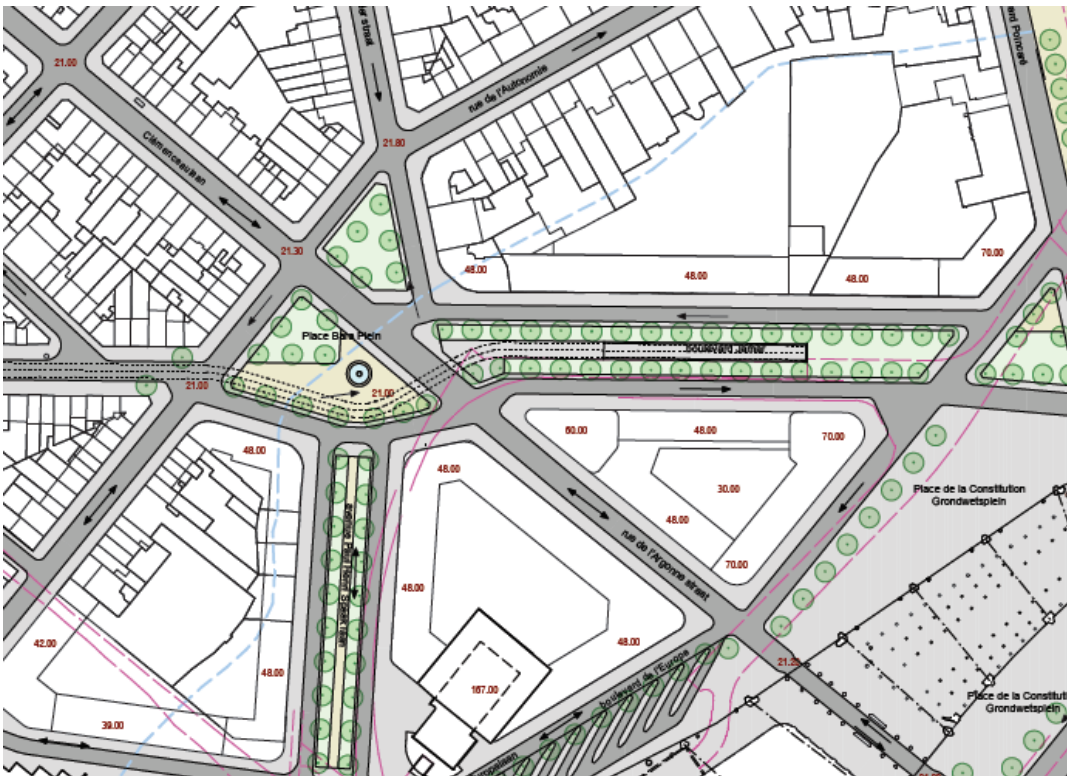
In de visie van EurolmmoStar maakt de herinrichting van het plein het mogelijk om:

- de kern van het plein vast te maken aan het Jamar-Zelfbestuur-blok

- makkelijker over te steken voor voetgangers
- de conflicten tussen trams en auto's die er vandaag zijn uit de wereld te helpen.

Analyse van de voorgestelde inrichting:

- De huidige inrichting mist duidelijkheid en landschapskwaliteit. De voornaamste verdienste van de voorgestelde herinrichting is dat die twee cruciale punten worden aangepakt, hoewel het geen eenvoudig kruispunt is, rekening houdend met de acht verbindingen die erop uitkomen.
- Arsis liet in zijn ontwerp voor het Baraplein de stedelijke band tussen de Argonnestraat en de Clemenceaulaan uitkomen (de Clemenceaulaan heeft ook het statuut van interwijkenweg).



Kaart 117: Voorgestelde herinrichting van het Baraplein

Bron: Arsis, 'Stedenbouwkundige studie van het station Brussel-Zuid in wijkcontext', 2008

In het voorstel van EuroImmoStar wordt ervoor gekozen om het Bara-Jamar-verkeer te begunstigen, waarbij de historische as op de achtergrond komt.

## Jamarlaan:



*Kaart 118: Voorgestelde herinrichting van de Jamarlaan*

*Bron: EuroImmoStar – presentatie van 6 december 2011*

De bedoeling is om er een duidelijker stadslaan van te maken, met bomen en bredere trottoirs. Ter hoogte van de blokken met woningen worden de 2 x 2 rijstroken aangevuld met een extra zijstrook. De trams rijden in het midden van de heringerichte laan terwijl ze vandaag aan de zuidkant van de laan rijden.

Analyse van de voorgestelde inrichting:

- Met het project wordt gemikt op een globale verbetering van de duidelijkheid en van het voetgangerscomfort, wat positief is.
- Er moet worden verduidelijkt hoeveel plaats de markt zal kunnen gebruiken.
- De specifieke busstrook (aan de kant van het station) wordt geschrapt. Het kan echter interessant zijn om die strook te behouden in het kader van de ontwikkeling van het busstation.
- Het grootste deel van de verkeershinder wordt verschoven naar het Jamar-Argonneblok, terwijl dit vandaag al sterk verzwakt is.

## Kleine ring:

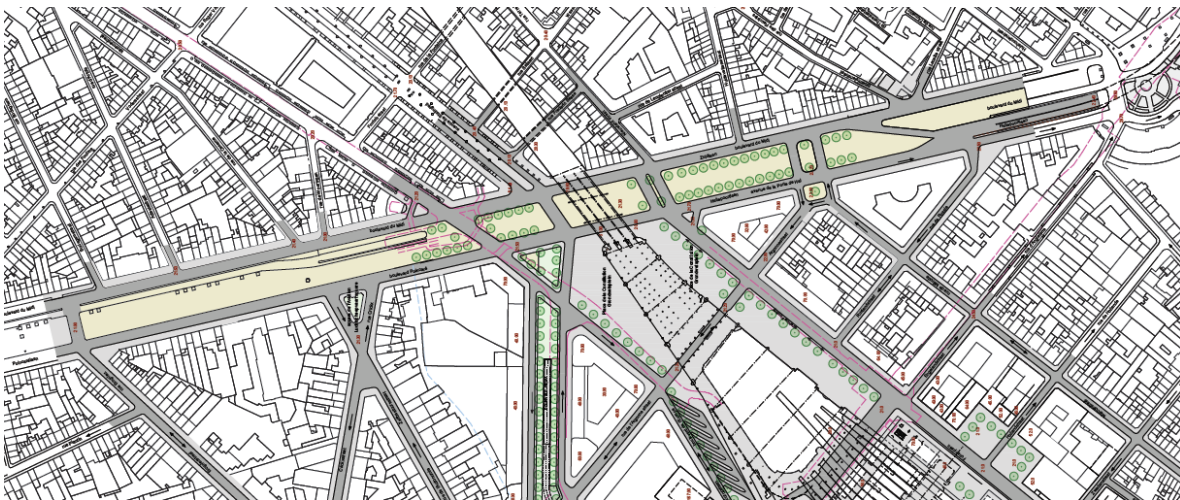


Kaart Kaart 119:

### Voorgestelde herinrichting van de kleine ring

Bron: EurolmmoStar – presentatie van 6 december 2011

EurolmmoStar stelt hier voor om het kruispunt Jamar-Kleine ring volledig herin te richten. Het voornaamste verschil met het Arsis-ontwerp is dat Arsis voorzag in een centrale berm van het type 'Ramblas':



Kaart 120:  
Voorgestelde

### herinrichting van de kleine ring

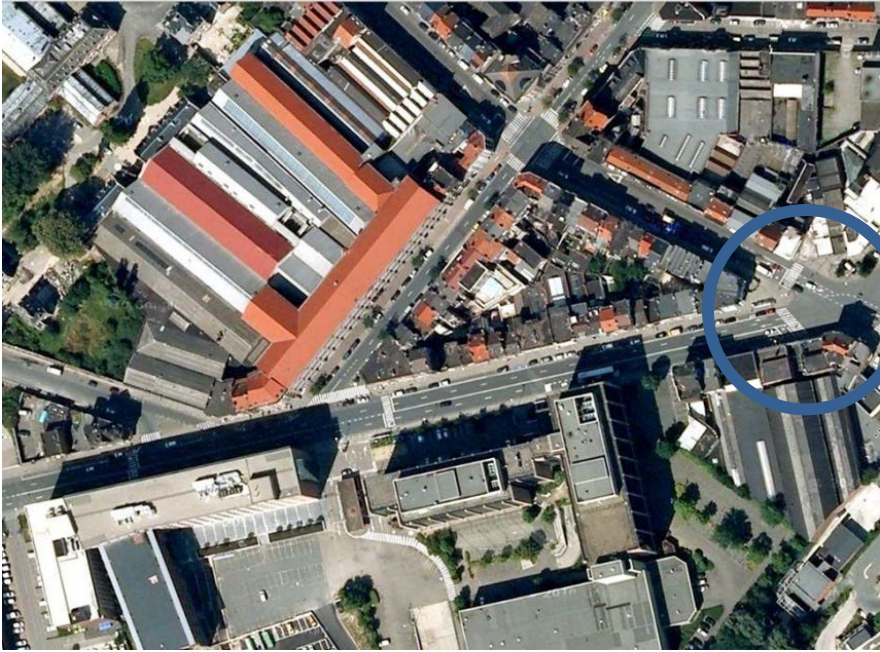
Bron: Arsis, 'Stedenbouwkundige studie van het station Brussel-Zuid in wijkcontext, 2008

In het ontwerp van EurolmmoStar daarentegen wordt het verkeer in het midden van de laan geconcentreerd. Beide visies staan tegenover elkaar:

- kortere oversteekplaatsen, brede trottoirs maar een groter wegaspect bij EurolmmoStar
- oversteken in twee keer, een promenade met bomen in het midden van de laan en een stedelijker karakter bij Arsis; daarnaast kunnen er makkelijker evenementen worden georganiseerd (zoals de Zuidkermis).



### Kruispunt Tweestations-Bara:



*Kaart 121: Schema van het huidige verkeer – kruispunt Tweestations-Veeartsen*

*Bron: ATO, grondplan Google Maps*

In de huidige situatie komen de stromen 'in' (twee rijstroken) rechtstreeks op het kruispunt Veeartsen-Frankrijk uit (in het blauw op de vorige kaart), waarna ze doorlopen hetzij in de Frankrijkstraat, hetzij in de richting van de Fonsnylaan. De huidige inrichting begunstigt een 'natuurlijke' continuïteit van het verkeer in de richting van de Fonsnylaan, terwijl in het GewOP wordt bepaald dat de assen Frankrijk en Bara de grootstedelijke assen zijn en de Fonsnylaan slechts een hoofdweg is.

De door EuroImmoStar uitgedachte herinrichting wordt naar alle waarschijnlijkheid voorgesteld als er geen tunnel onder Bara zou komen. De tunnel zou namelijk meer in het zuiden onder de grond gaan (links van het beeld) ten opzichte van het kruispunt dat hier wordt weergegeven.



*Kaart 122: Voorgestelde herinrichting: kruispunt Tweestations–Bara, Tweestationsstraat en Barastraat*

*Bron: EurolmmoStar – presentatie van 6 december 2011*

In de voorgestelde inrichting wordt het verkeer niet gescheiden aan het kruispunt Veeartsen-Frankrijk maar vanaf het kruispunt Tweestations-Bara. Rekening houdend met de scheiding van het verkeer kan op het laatste stuk van de Tweestationsstraat een busstrook of een parkeerstrook worden ingericht.

Analyse van de voorgestelde inrichting:

- Dit voorstel versterkt de GewOP-visie wat de rangschikking van de wegen betreft, waarbij de as van de Barastraat wordt versterkt; op het stuk van de Barastraat tussen de Tweestationsstraat en de Veeartsenstraat zouden alleen drie verkeersstroken (twee stroken 'uit' en één strook 'in') kunnen worden voorzien als de parkeerplaatsen aan een kant van de weg verdwijnen. Momenteel ziet de situatie er als volgt uit:



*Illustratie 91: Foto Barastraat – huidige situatie aan het kruispunt met de Tweestationsstraat*

*Bron: Google Maps, Street View*

- De Tweestationsstraat is echter al voorzien van 2 x 2 rijstroken.

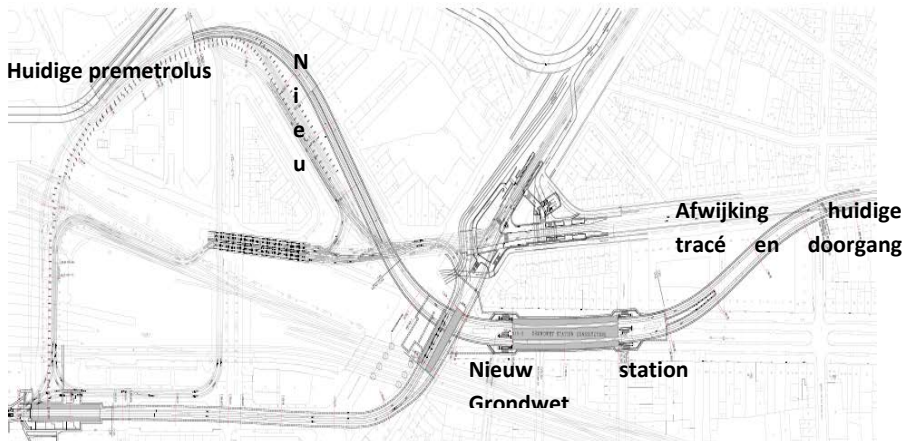
Aanbeveling:

- Alle herinrichtingsvoorstellen herwerken op basis van het globale verkeersschema dat zal worden gekozen.

### 3.1.3 PROJECT VOOR DE GELEIDELIJKE OVERGANG VAN HET PREMETRONET IN HET METRONET

Zoals aangegeven in het gedeelte 'Diagnose' over de mobiliteit (**Plaats van het Zuidstation** op regionale schaal, p.82), impliceert de uitbreiding van de Noord-Zuidmetro die het Brussels Gewest wenst en die is bevestigd in het IRIS II-plan, talloze ingrepen op infrastructureel niveau, met name 'het deel van de tunnel tussen het Zuidstation en Lemonnier-Anneessens (zal moeten worden aangepast aan de normen die voor de metro van toepassing zijn'<sup>46</sup>.

We verwijzen naar dit gedeelte van de nota voor een gedetailleerde presentatie van het project, waarvan we hieronder een kort overzicht geven:



Illustratie 92: Nieuw ondergronds tracé voor de exploitatie van de metro

Bron: ATO, op basis van het plan van Mobil Brussel

Enkele van de infrastructuurwerken die de MIVB plant:

- afwijking van het huidige tracé van de premetro, net na het station Anneessens (in de richting van het zuiden), onder het Zuidpaleis en vervolgens aansluitend op de bestaande premetrolus;
- aanleg van een nieuw metrostation 'Grondwet' onder de Stalingradlaan:

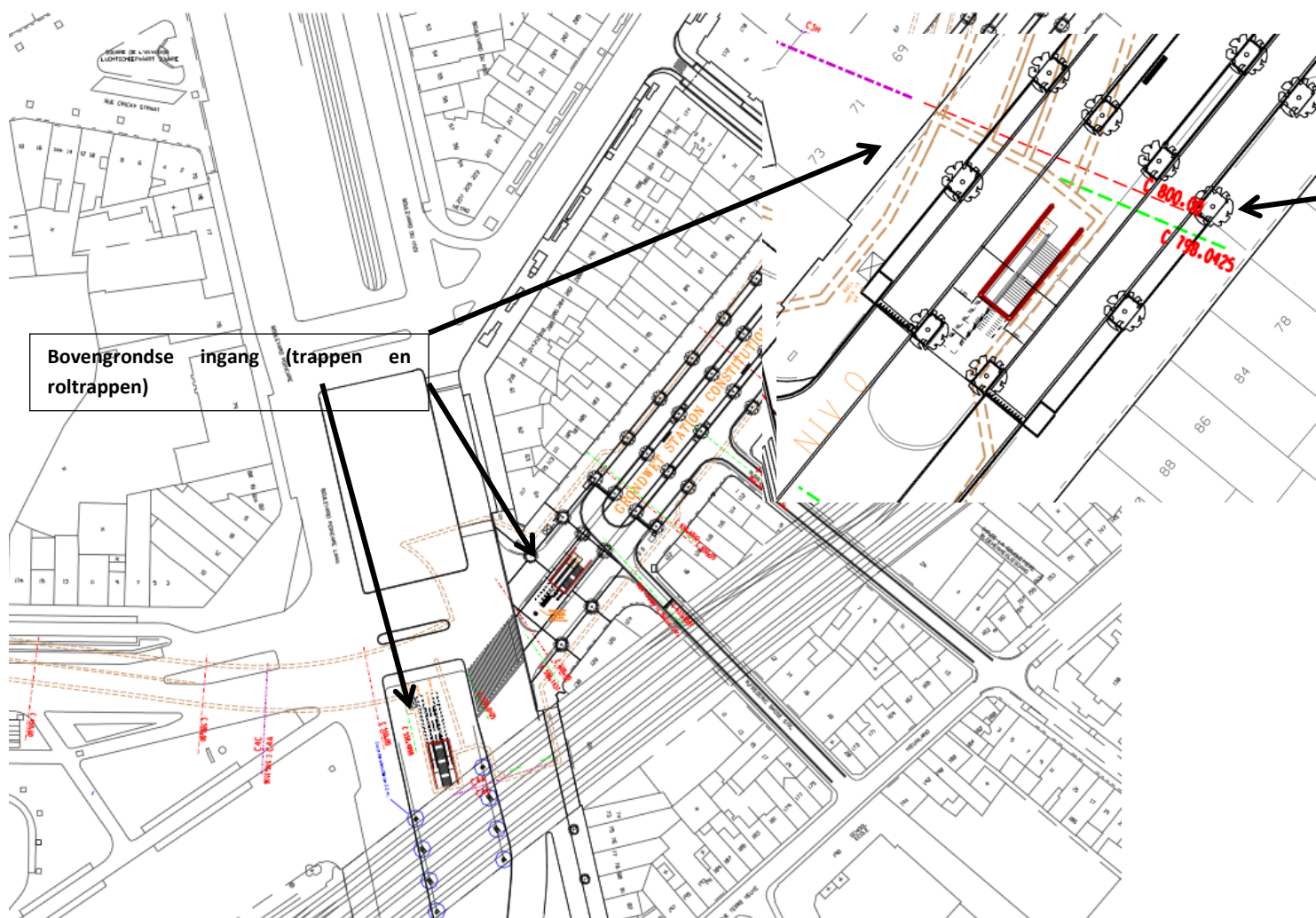


<sup>46</sup> IRIS II, pagina 73

**Illustratie 93: Plattegrond van het nieuwe metrostation – niveau -2**

Bron: ATO, op basis van het plan van Mobiel Brussel

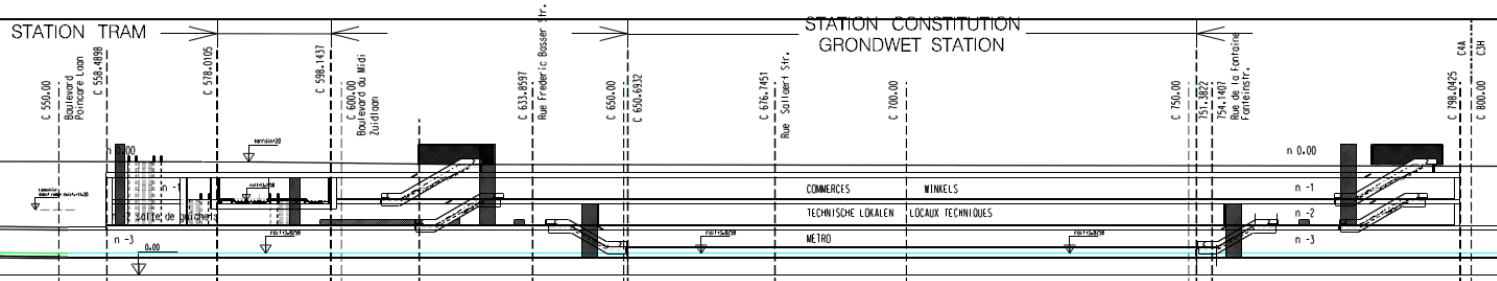
Bovengrondse weergave van de Stalingradlaan met details over de ingangen:



**Illustratie 94, 26 en 27: plattegronden van het nieuwe station 'Grondwet' – bovengrondse situatie en toegangen**

Bron: ATO, op basis van Mobiel Brussel

De perrons van de metro liggen op niveau – 3:



Volgens de eerste schattingen zouden deze nieuwe infrastructuurwerken iets meer dan 85 miljoen euro kosten.

Daarnaast moet het tramnet dat op dit moment het premetronet gebruikt vanaf het station Albert en op de Noord-Zuidas van de centrale lanen worden gereorganiseerd om deze nieuwe stukken te kunnen opnemen in het metronet.

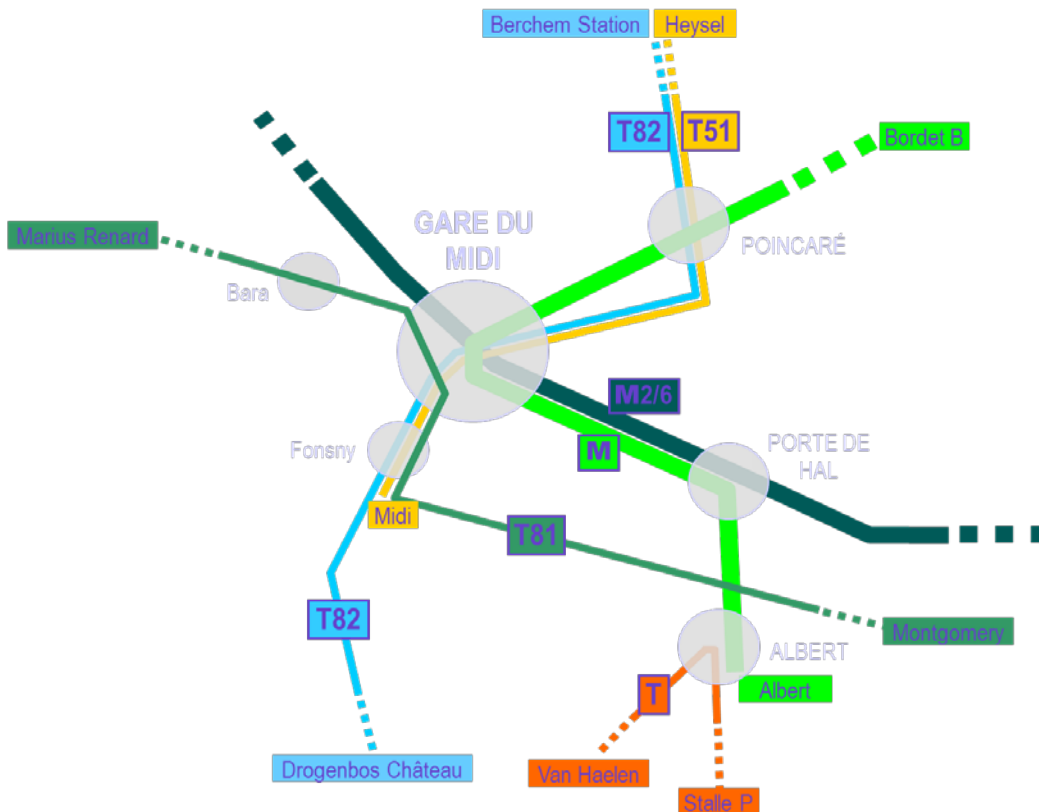
Nogmaals verwijzen we voor meer preciseringen naar het gedeelte 'Plaats van het Zuidstation op regionale schaal', p.82.

De huidige tramlijnen 51, 3 en 4 kunnen geen gebruik meer maken van de premetrotunnel tussen de stations Albert en Lemonnier. Ten zuiden van het station Albert zouden deze drie lijnen kunnen samenkomen in één enkele nieuwe lijn, die zou lopen over het gedeelte van het traject van lijn 51 tussen Van Haelen en Albert en het gedeelte van het traject van lijn 3 tussen Albert en Stalle. Daarna kan de lijn een tracé in U-vorm volgen, waarbij in Albert een goede correspondentie moet worden gecreëerd met het geplande metrostation.

Lijn 51 zou in elk geval voortrijden tussen het Zuidstation en de Heizel (zoals nu via de Zuidlaan en vervolgens het kanaal). Ter hoogte van het Zuidstation moet een nieuwe tramterminus worden gecreëerd.

De vraag is hoe we kunnen bepalen waar deze eventuele nieuwe tramterminus moet komen: eventueel zou moeten worden uitgezocht of het mogelijk is om die ter hoogte van de toekomstige tramhalte van lijn 81 en 82 te plaatsen (of die nu ondergronds of bovengronds zullen komen – zie het volgende punt) of indien niet, ter hoogte van het toekomstige busstation.

De toekomstige situatie van het net ziet er schematisch als volgt uit:



Kaart 123: MIVB-net – geplande situatie

Bron: MIVB

### 3.1.4 PROJECT VOOR EEN ONDERGRONDSE TRAM ONDER DE FONSNYLAAN

De MIVB wil de tram onder de Fonsnylaan laten lopen, met een tweeledig doel:

- een oplossing vinden voor de oncomfortabele situatie van de gebruikers die moeten wachten ter hoogte van de overdekte straat van het Zuidstation en het station Lemonnier;
- de correspondentie met het metronet verbeteren door een nieuw tramstation onder de Fonsnylaan aan te leggen (niveau -1) dat een directe verbinding heeft met het metronet (niveau -2 en -3).

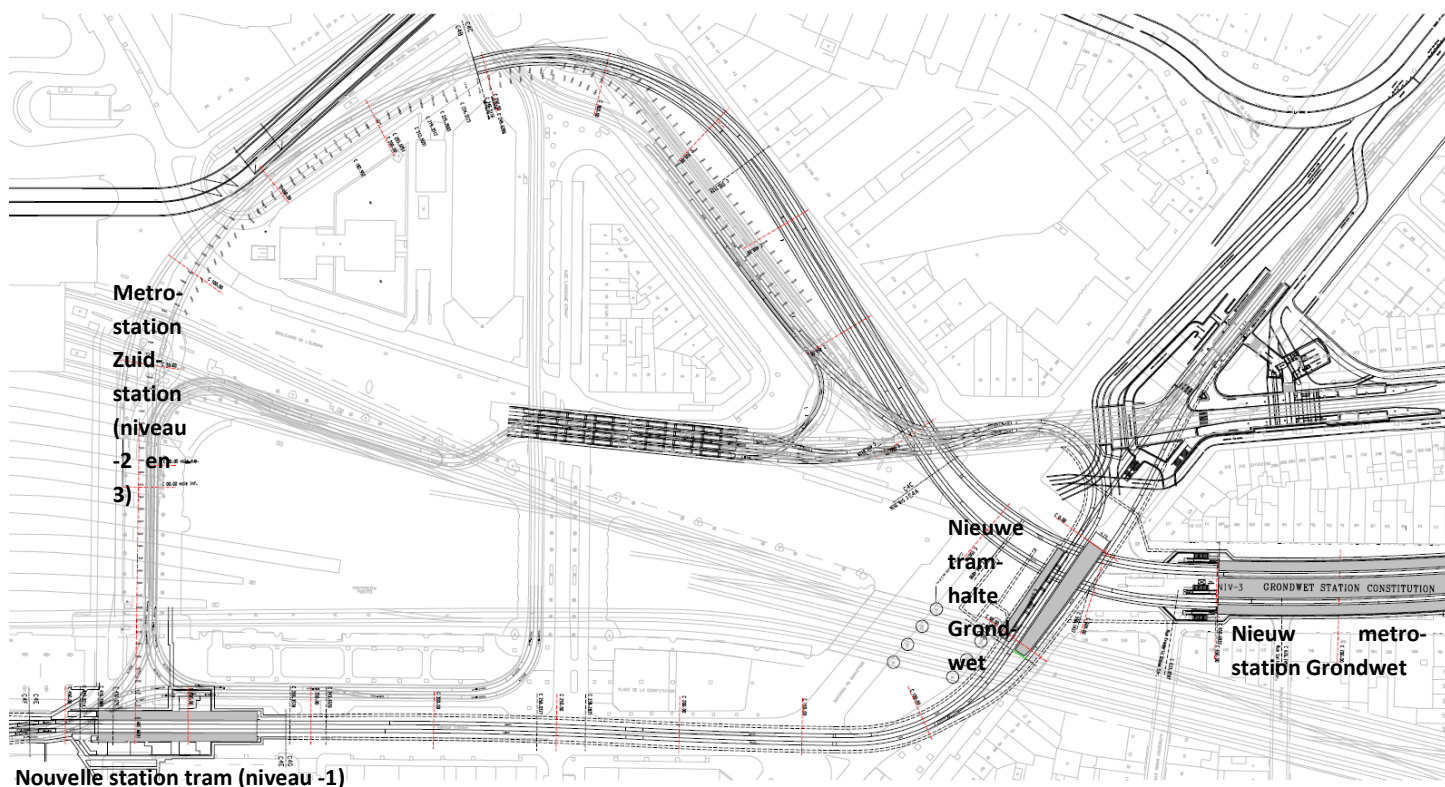
Profiterend van de zware infrastructuurwerken die nodig zijn voor de aanpassing van het premetronet naar een metronet (zoals hiervoor gepresenteerd) denkt de MIVB aan de aanleg van twee nieuwe tramstations, in verbinding met het metronet:

- de eerste ter hoogte van het Zuidstation, zoals hierboven aangegeven;
- de tweede onder de Zuidlaan, in verbinding met het nieuwe metrostation 'Grondwet'.

De MIVB rechtvaardigt deze keuze om de tram ondergronds te leggen met de lage kosten voor deze nieuwe infrastructuur, rekening houdend met de bestaande ondergrondse tunnel onder de Fonsnylaan, die volgens de MIVB indertijd was bestemd voor het autoverkeer.

De kosten voor de bijkomende infrastructuur voor de tram zouden volgens de MIVB niet meer dan zo'n 16 miljoen euro bedragen.

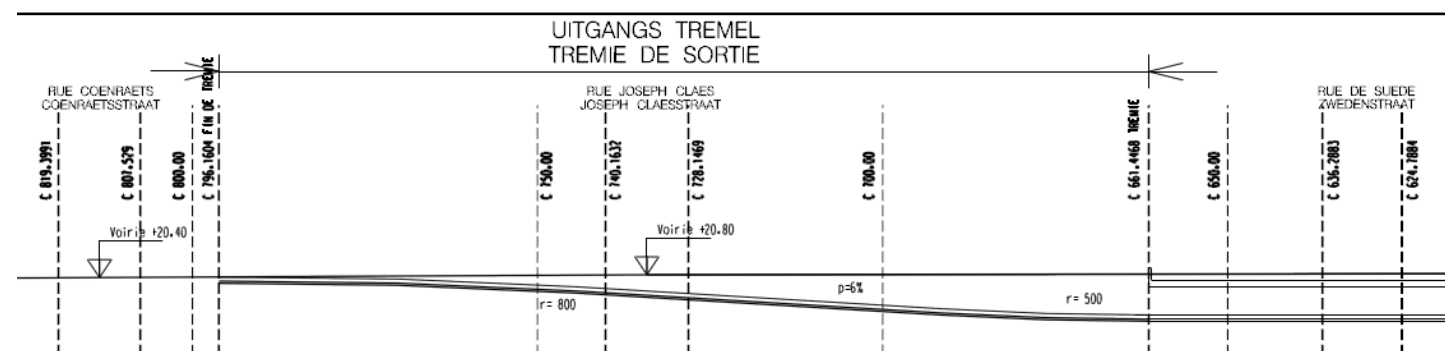
De nieuwe haltes en de verbindingen met het metronet zijn hieronder weergegeven:



Illustratie 95: Project voor nieuwe traminfrastructuur – aansluiting op het geplande metronet

Bron: ATO, op basis van Mobiel Brussel

In het project van de MIVB, dat is gebaseerd op plannen van Mobiel Brussel, zouden tram 81 (komende van de Verhaegenlaan) en tram 82 (komende van Vorst en Drogenbos) onder de Fonsnylaan rijden net na de Coenraetsstraat, met een helling van 6%, waarbij ongeveer ter hoogte van de Zwedenstraat niveau -1 wordt bereikt.

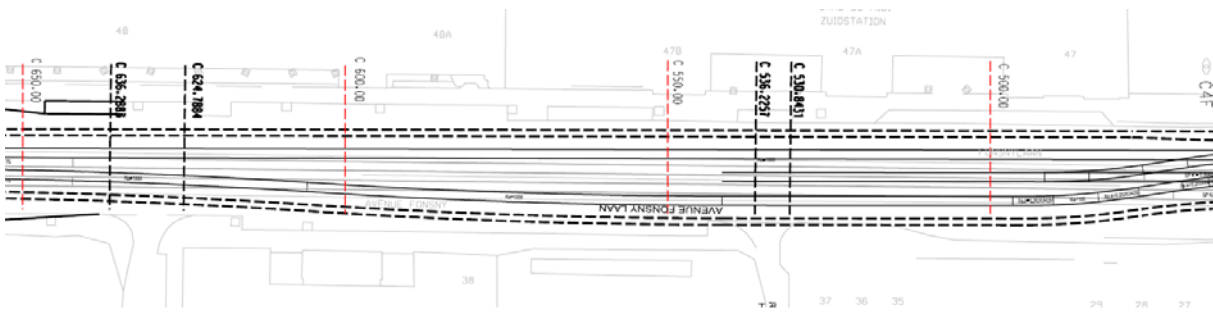


Illustratie 96: Dwarsdoorsnede – tramgedeelte Fonsnylaan

Bron: Mobiel Brussel



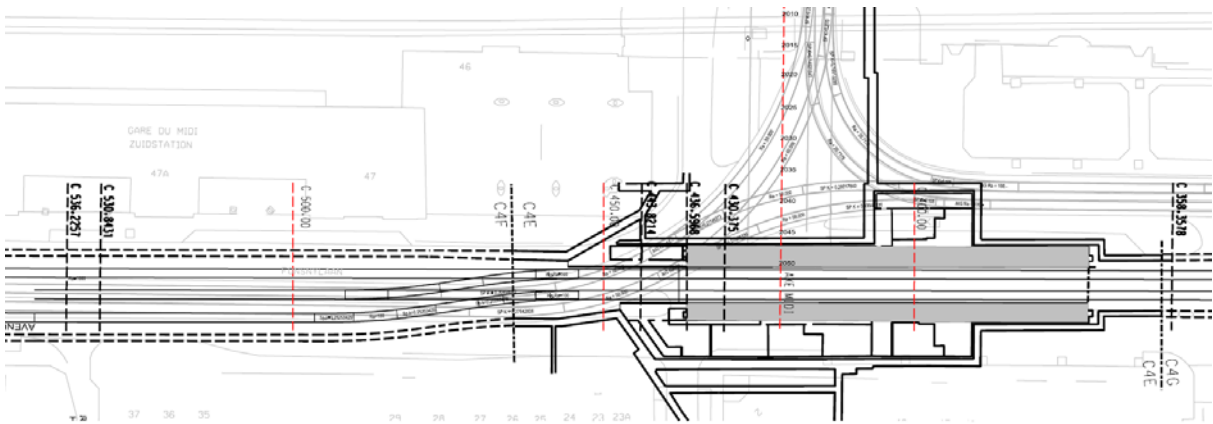
Ondergronds wordt het tracé op meerdere plaatsen afgeleid, een eerste keer om een bijkomend spoor te integreren tussen de sporen waardoor een richtingverandering mogelijk is,



Illustratie 97: Schematische weergave – ondergronds tracé van de tram onder de Fonsnylaan

Bron: Mobiel Brussel

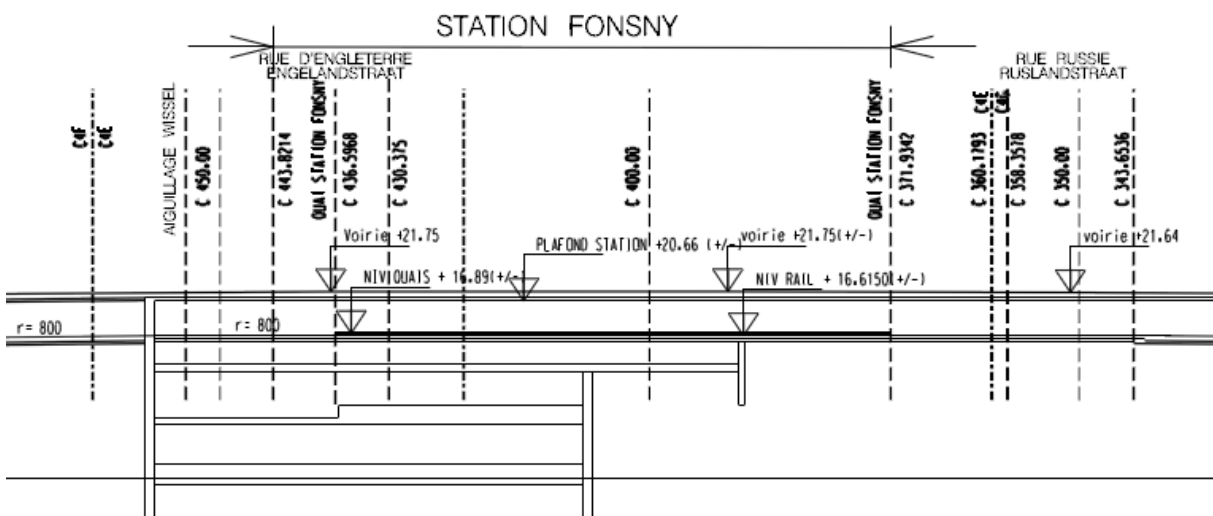
vervolgens een tweede keer om aan te sluiten op de sporen van het tramstation Zuidstation:



Illustratie 98: Schematische weergave – ondergronds tracé van de tram onder de Fonsnylaan en situatie van de tram aan het Zuidstation

Bron: Mobiel Brussel

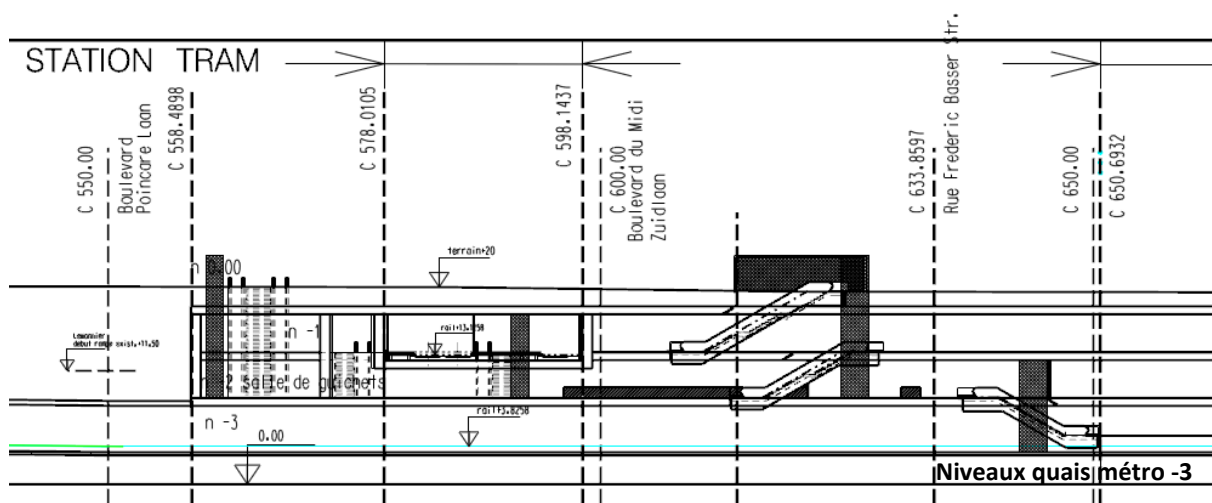
Het station zelf komt op niveau -1, ongeveer ter hoogte van de Engelandstraat:



Illustratie 99: Doorsnede – situatie van het tramstation in het Zuidstation

Bron: Mobiel Brussel

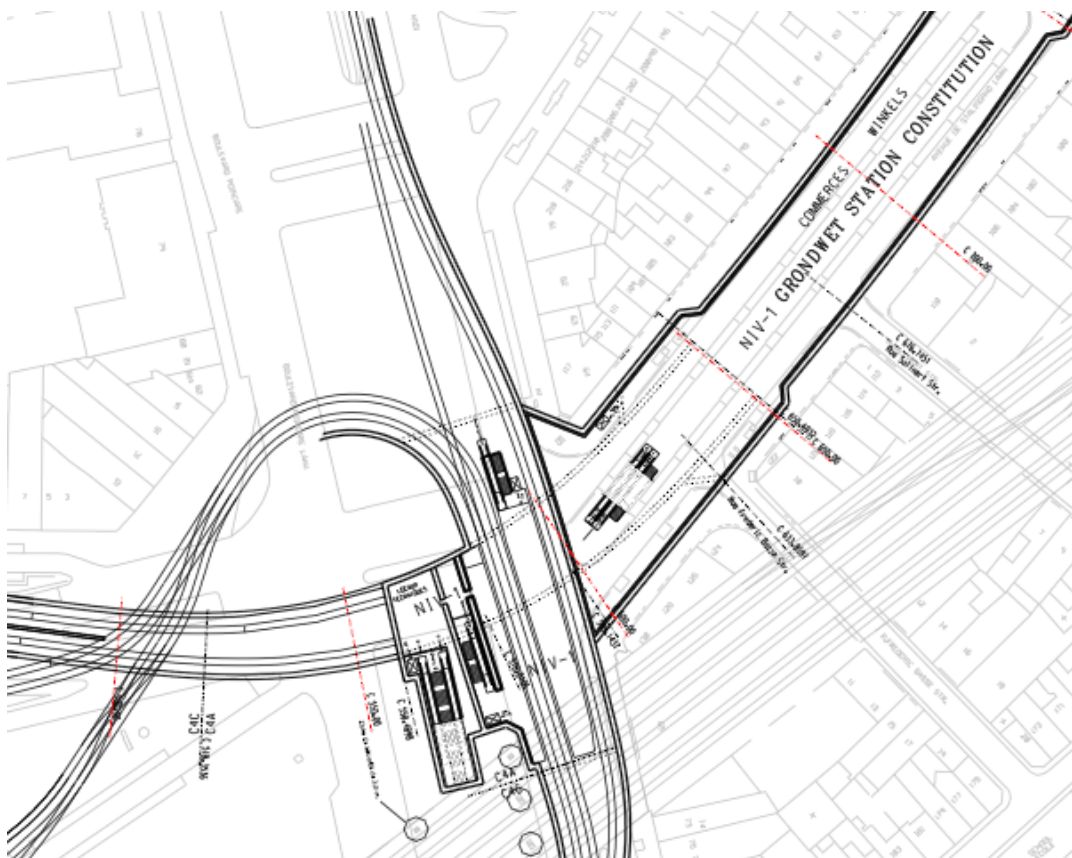
De verbindingen van het tweede geplande tramstation met het metronet van het station Grondwet zouden als volgt worden aangelegd:



Illustratie 100: Doorsnede – tramstation ‘Grondwet’

Bron: Mobiel Brussel

Op de middenberm van de Zuidlaan zou een bovengrondse ingang komen, die ook toegang geeft tot het metrostation Grondwet:



Illustratie 101: Schematische weergave – circulatie tussen het tram- en metrostation Grondwet

Bron: Mobiel Brussel

## Analyse van het voorgestelde project:

Het project voor het ondergrondse tramtracé onder de Fonsnylaan roept nog een aantal belangrijke vragen op, vooral bij de gemeente Sint-Gillis, die het meest betrokken is bij dit project. We noemen enkele van de belangrijkste zorgen en vragen<sup>47</sup>:

- de plaatsing van de tunnelingang in de Fonsnylaan heeft grote stedenbouwkundige effecten;
- de tunnelingang is slecht geplaatst, want in dit project zou die net bij de uitmonding van een van de gangen van het station komen;
- het behoud van een busstrook over de hele lengte van de tunnelingang betekent dat er 4 rijstroken gereserveerd moeten worden (2 voor de trams naar de tunnel en 2 voor de bussen die om de tunnelingang heen moeten rijden om bovengronds te blijven), waarbij nog de dikte van het beton en de veiligheidsafstand moet worden gevoegd: dat komt samen op bijna 15 m en neemt een groot gedeelte van de Fonsnylaan in beslag;
- het opheffen van de busstrook betekent dan weer dat het bus- en autoverkeer over de hele lengte van de ingang gemengd wordt (hoewel de integratie van de bus in het autoverkeer een belangrijke bron van conflicten is);
- voor het ondergronds leggen van de tram zijn grote werken nodig, die bovendien niet eens alle problemen oplossen (hinder door de aanwezigheid van de tunnelingang in het midden van de laan, busstrook die om de ingang moet heenrijden en moet invoegen in het autoverkeer dat vaak oververzadigd is, enz.);
- het project impliceert een grote bouwverf.

Behalve deze eerste vragen stelt het project de volgende fundamentele vraag:

Is het nodig dat de bovengrondse trams 81/82 ondergronds gaan en even later (enkele honderden meters) weer bovenkomen via de tunnelingangen Lemonnier en Jamar?

Een negatief antwoord betekent een besparing en het vermijden van een onesthetisch aspect (gapend gat in het midden van de laan) en van de stedelijke barrière die de tunnelingang in het midden van de Fonsnylaan zou vormen.

De MIVB is van oordeel dat het budget voor een bovengronds tracé via de Argonnestraat en de Jamarlaan voor de 81 en via het uiteinde van de Fonsnylaan en de Zuidlaan voor de 82 waarschijnlijk niet veel minder zal zijn dan de ondergrondse oplossing (uitgaande van de bestaande ondergrondse tunnels) en dat deze bovengrondse oplossing niet zo'n makkelijke overstap tussen tram en metro mogelijk maakt en bovendien bijkomende moeilijkheden creëert bij het oversteken van de kleine ring en de invoeging op de Zuidlaan.

Anderen vinden daarentegen dat het behoud van het openbaar vervoer boven de grond gunstig is voor een goede inrichting van de openbare ruimte met aandacht voor actieve vervoersmodi, met name met het oog op de ambitieuze heraanleg van de kleine ring. Een bovengrondse tram verhoogt bovendien de zichtbaarheid van het openbaar vervoer. Ook een verbinding met het toekomstige busstation is mogelijk. Daarnaast zijn allerlei bovengrondse tracés denkbaar om de conflicten met het autoverkeer te minimaliseren.

Als het ondergrondse traject van de tram wordt doorgevoerd, dan moet de negatieve impact van een tunnelingang in het midden van de laan over een lengte van ongeveer 150 meter zo veel mogelijk worden beperkt.

Er werden verschillende ideeën op tafel gelegd tijdens de workshop Mobiliteit op 6 december 2011, die werd gehouden bij het ATO, om de negatieve impact van een eventuele tunnelingang in het midden van de Fonsnylaan te beperken:

- een aparte bus- en tramstrook over de hele lengte van de tunnelingang behouden, het aantal rijstroken aanpassen of bovengronds parkeren opheffen;

---

<sup>47</sup> Geuit tijdens de workshop Mobiliteit op 6 december 2011, gehouden bij het ATO

- het bus- en autoverkeer over de lengte van de tunnelingang samenvoegen, maar alleen in een gedeelte zonder opstoppingen, dat wil zeggen waar weinig invloed is van de 'blocking back' van de grote kruispunten;
- overwegen om de tunnelingang meer naar het zuiden te plaatsen, maar met behoud van een bovengrondse halte (de bestaande halte 'Zweden' voor de tunnelingang plaatsen);
- een tramstrook aanleggen naast de spoorweg om ruimte te winnen;
- de tunnelingang integreren in het gebouw van de NMBS en een station 'Zweden' maken in het gebouw.

Elders bestaan voorbeelden van de integratie van de tram in een talud, zoals hier in Rouen:

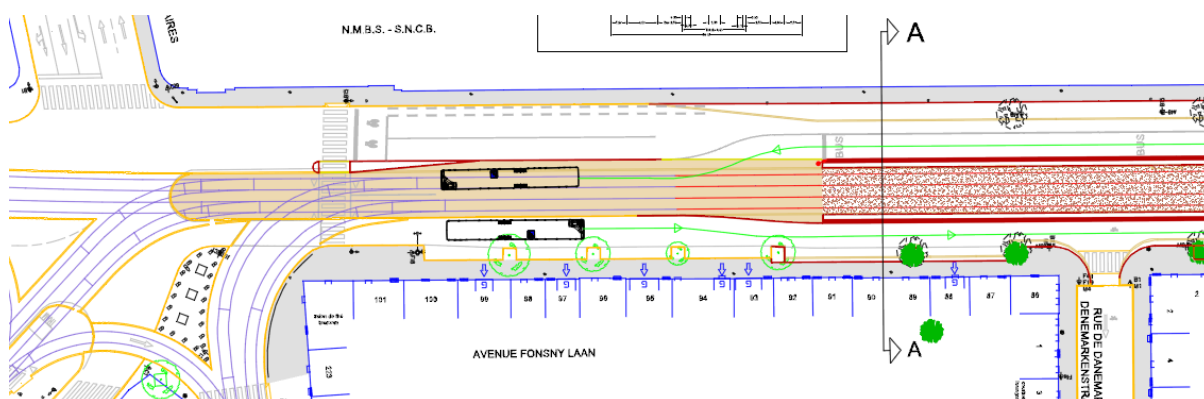


Bron: <http://fr.wikipedia.org>

Het voorstel om de bovengrondse halte meer naar het zuiden te verplaatsen lijkt zinvol, omdat het niet opportuun is om drie tramhaltes vlak bij elkaar te hebben (zoals nu het geval is in het voorgestelde project, met de haltes Zweden, Zuidstation en Grondwet). Een ander voordeel van de zuidwaartse verplaatsing van de tunnelingang is dat de afwijking van de busstrook rond de tunnelingang aan de kant van de richting naar het centrum in een zone met minder verkeersopstoppingen ligt.

Na de workshop 'Mobiliteit' van 6 december 2011 werd aan de MIVB gevraagd om meer details te geven over het project voor de ondergrondse tram, met een meer compleet beeld van de integratie van de tunnelingang in de omgeving en met name een totaalbeeld van de doorsnede van de heraangelegde laan, met daarbij de ingangen van het station. De MIVB gaf de volgende schema's:

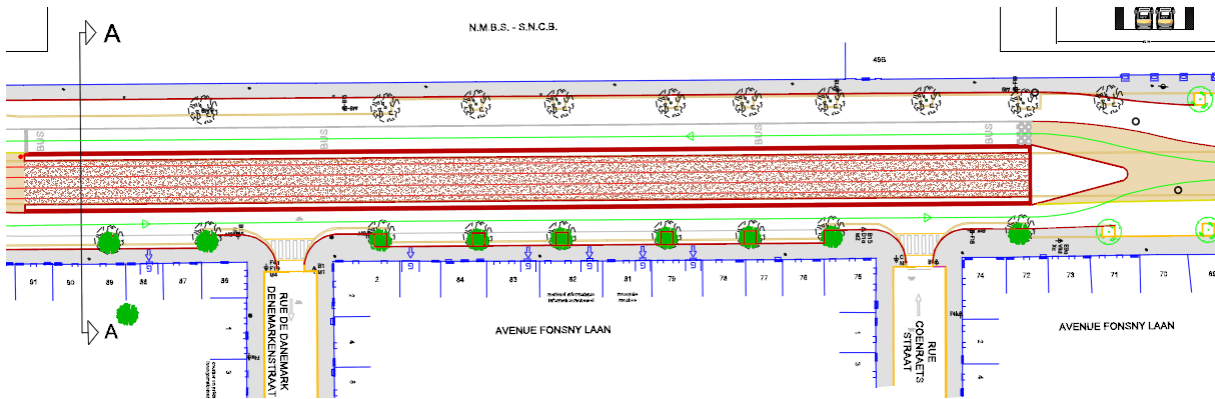
- de tunnelingang ligt meer naar het zuiden, net voor de Denemarkenstraat



Illustratie 102: Schematische weergave – zuidelijke plaats van de geplande tunnelingang

Bron: MIVB

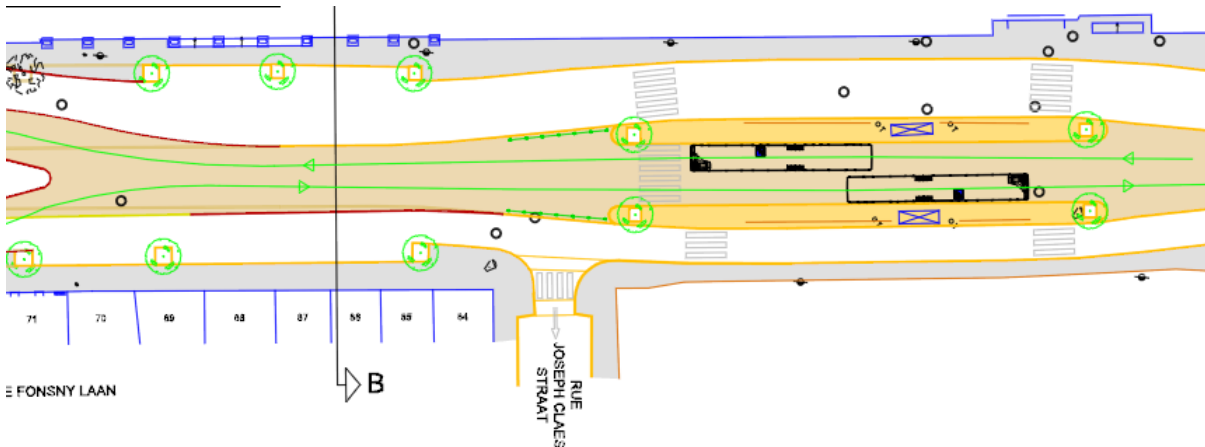
- de bus voegt zich tussen het autoverkeer over de hele lengte van de tunnelingang:



Illustratie 103: Schematische weergave – bovengronds busverkeer en plaats van de tunnelingang in het midden van de Fonsnylaan

Bron: MIVB

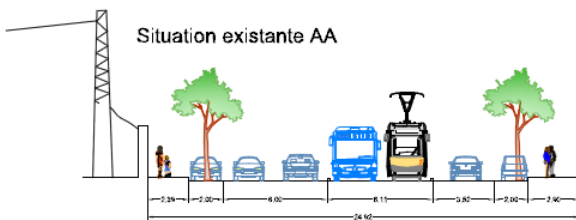
- daarna rijden de bussen verder over een aparte busstrook:



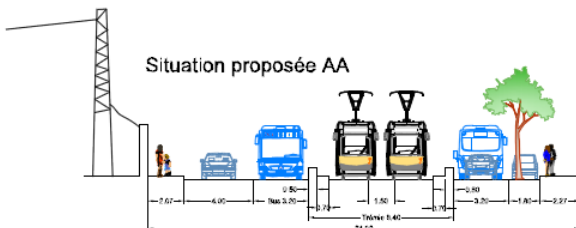
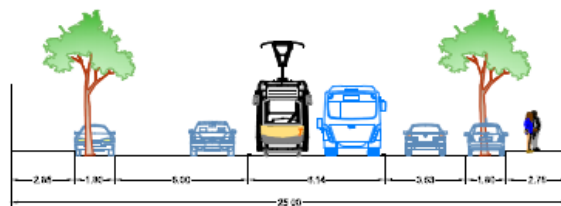
Illustratie 104: Schematische weergave – bovengrondse busstrook in het midden van de Fonsnylaan

Bron: MIVB

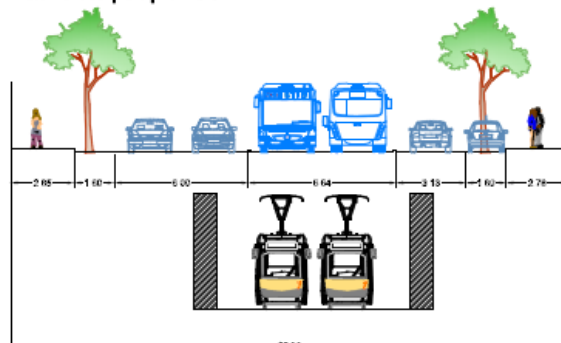
De doorsnede van de huidige situatie en de geprojecteerde situatie is als volgt (AA-snede ter hoogte van het begin van de tunnelingang en BB-snede als de tram ondergronds is – zie bovenstaande illustraties):



Situation existante BB



Situation proposée BB



*Illustratie 105 en 37: AA- en BB-snede Fonsnylaan (bestaande en geprojecteerde situatie)*

Bron: MIVB

De optie om de tunnelingang te integreren in het toekomstige Fonsnygebouw (een ontwerp van het bureau Jean Nouvel voor EuroImmoStar-Eurostation) is echter nog niet besproken met de belangrijkste spelers (NMBS, AJN, enz.). Naar onze mening verdient deze optie het om besproken te worden, voordat een definitieve beslissing wordt genomen over het ondergrondse tramtracé onder de Fonsnylaan.

Aanbevelingen:

- Wanneer gekozen wordt voor een bovengronds tracé, gebruikmaken van de aanwezigheid van het openbaar vervoer om de openbare ruimte op een aantrekkelijke manier herin te richten, ten gunste van actieve vervoersmodi, evenals de lanen (met name Jamarlaan en kleine ring);
- Wanneer het tramtracé ondergronds gaat, erop toezien dat de tunnelingang zo goed mogelijk in de Fonsnylaan wordt geïntegreerd;
- Als gevolg daarvan:
  - o Onderzoeken of de tunnelingang tegen het spoorwegtalud kan worden geplakt of geïntegreerd kan worden in de vastgoedprojecten van de NMBS op de Fonsnylaan;
  - o Als dat onmogelijk blijkt, onderzoek doen naar de optie om de tunnelingang meer naar het zuiden te verplaatsen, in overeenstemming met de laatste opties die zijn uitgewerkt door de MIVB, met behoud van een bovengrondse halte voor de tunnelingang;
  - o Kiezen tussen het behoud van een bovengrondse busstrook over de hele lengte van de tunnelingang of een invoeging in het autoverkeer.
- De plaatsing van de toegang tot het tramstation 'Grondwet' heroverwegen, die in de huidige versie van het project in de middenberm van de kleine ring komt.

### 3.1.5 PROJECT VOOR EEN TRAMSTROOK IN DE DE FIENNESSTRAAT

Zoals vermeld in hoofdstuk 1.5.4 'Plaats van het Zuidstation op regionale schaal' p.82, ondervindt tramlijn 81 (Montgomery-Marius Renard) verkeersproblemen ter hoogte van het Baraplein en de De Fiennesstraat, vooral in de richting Anderlecht-Zuidstation.

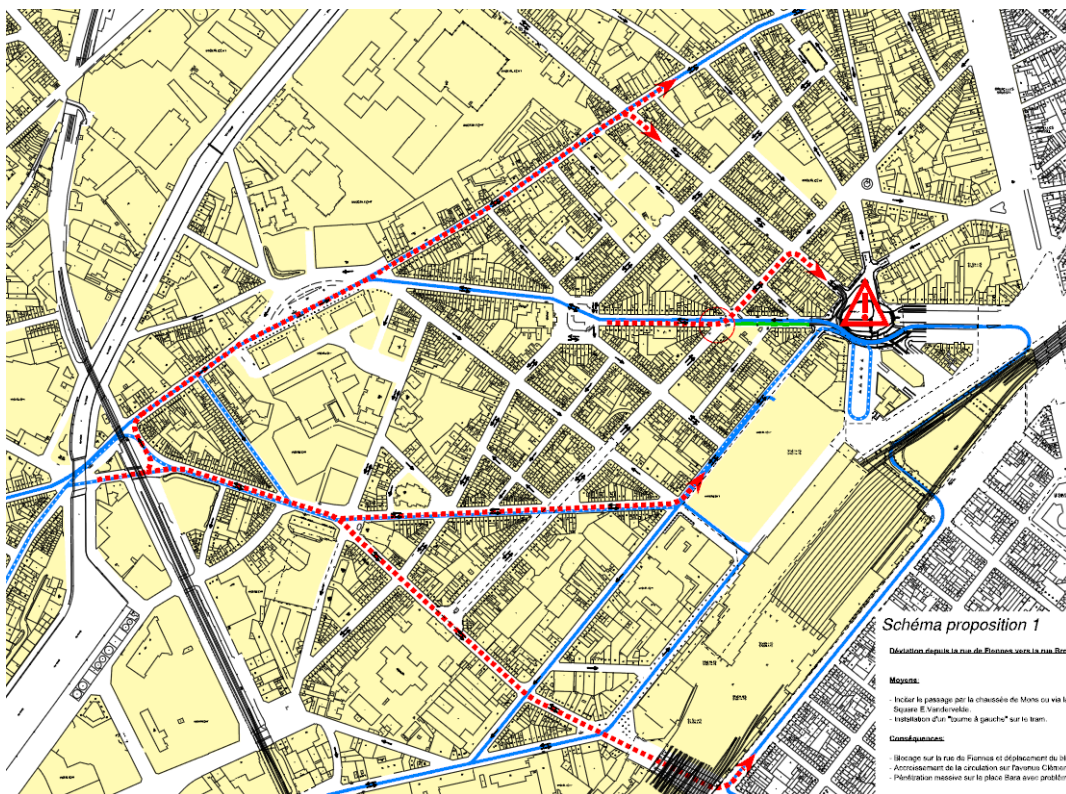
Omdat de tram geen eigen strook heeft, rijden de trams op deze lijn regelmatig vast in het autoverkeer, dat vaak ernstige hinder ondervindt vlak voor het Baraplein. Deze situatie wordt gedeeltelijk verklaard door de instelling van de verkeerslichten die in het nadeel is van de gebruikers van de De Fiennesstraat, omdat voorrang wordt gegeven aan de as Jamar-Bara.

De tram ondervindt vergelijkbare problemen bij het oversteken van het kruispunt Fiennes-Brognez, waardoor problemen ontstaan op het gebied van stiptheid en commerciële snelheid.

Op basis van het Kadercontract 2008-2012 heeft de MIVB een stedenbouwkundige en architecturale opdracht gegeven aan het bureau D+A International om een project uit te werken voor de doorgang van de tram in de De Fiennesstraat.

Er werden diverse voorstellen onderzocht, die allemaal uitgingen van een tramstrook in het midden van de De Fiennesstraat voor het gedeelte tussen de Brogniezstraat en het Baraplein en in de richting Anderlecht-centrum.

Omdat de weg onvoldoende breed is, betekent deze tramstrook dat het autoverkeer komende van het Raadsplein in dit gedeelte verboden moet worden. In al deze voorstellen wordt bovendien het doorgaand verkeer dat van de Emile Vanderveldesquare (ter hoogte van het kanaal) komt ertoe aangezet om de Bergensesteenweg of de Veertsenstraat te nemen in plaats van het historische centrum van de gemeente Anderlecht.

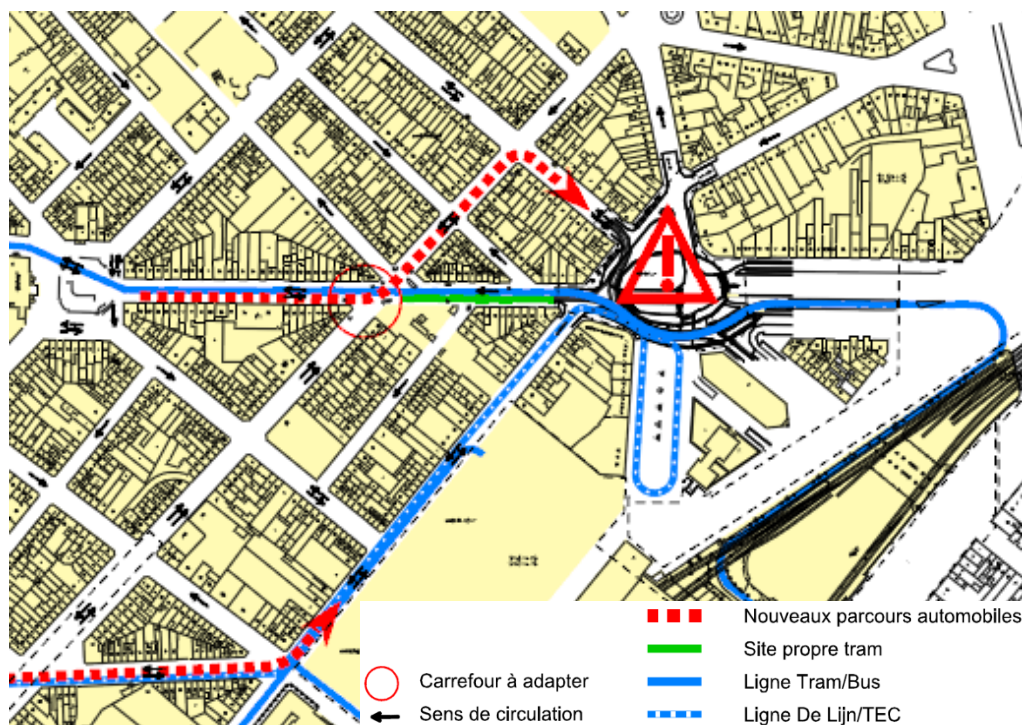


Kaart 124:

Principevoorstel: doorgaand verkeer via de Bergensesteenweg en de Veertsenstraat

Bron: D+A International

Het eerste onderzochte voorstel behelst bovendien de omleiding van het autoverkeer dat van het Raadsplein komt naar de Brogniezstraat (linksaf slaan), voordat het opnieuw kan afslaan naar het Baraplein via de Clémenceaulaan.



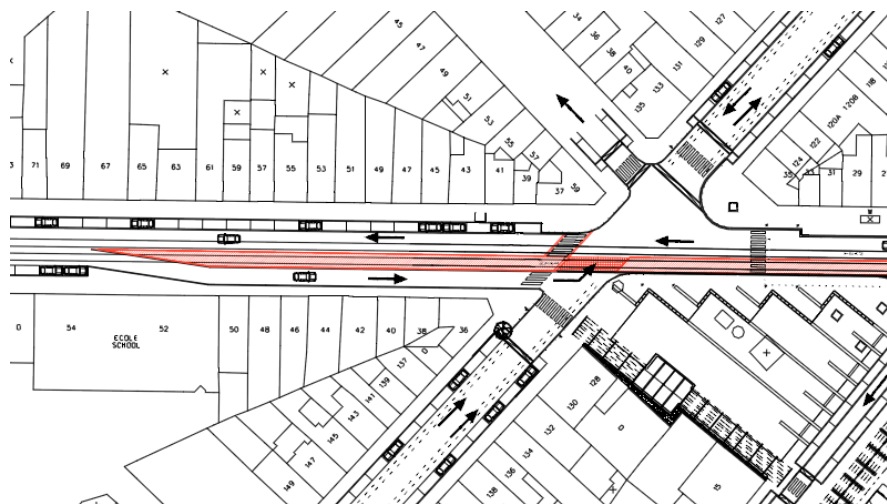
Kaart 125: Voorstel 1 -

afleiding van het verkeer via de Clémenceaulaan

Bron: D+A International

Bij de beoordeling van deze oplossing wijst het studie bureau op het volgende:

- het linksaf slaan is de verplaatsing van de blokkering van het verkeer (dat wil zeggen een verschuiving van het probleem: de rij auto's ontstaat niet meer bij de verkeerslichten op het Baraplein, maar bij de verkeerslichten van het kruispunt Fiennes-Brogniez);
- de verhoging van het verkeer in de Clémenceaulaan betekent eveneens de vorming van files op het kruispunt van het Baraplein;



Illustratie 106: Voorstel 1 voor de herinrichting van het kruispunt Fiennes – Brogniez

Bron: D+A International

- een 'massale penetratie van het Baraplein, met problemen voor de beheersing van conflicten'.



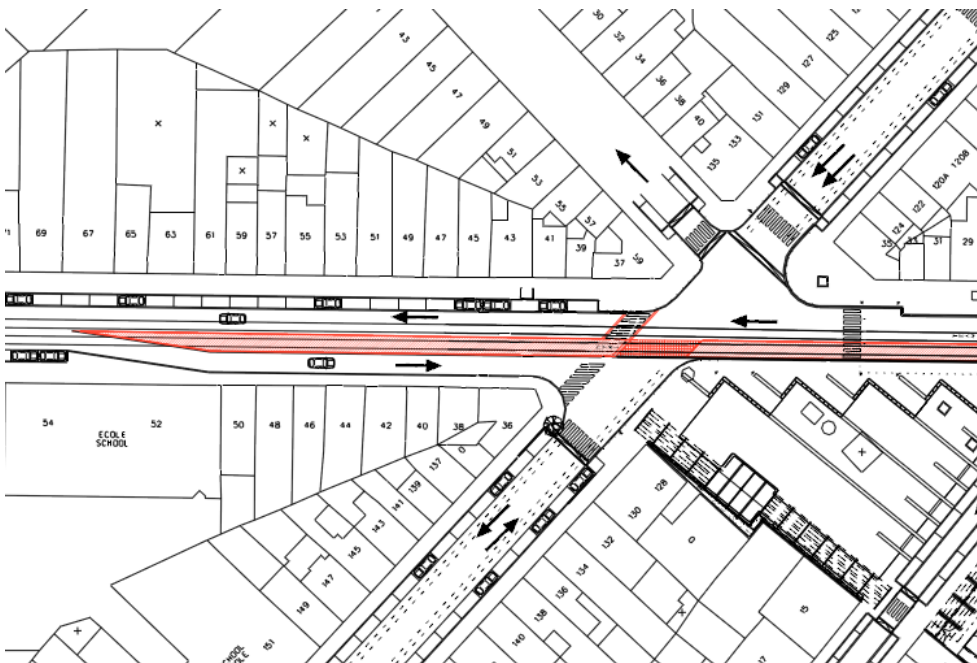
Het tweede onderzochte voorstel behelst de omleiding van het autoverkeer dat van het Raadsplein komt naar de Brogniezstraat (rechtsaf slaan), voordat het opnieuw kan afslaan naar de Barastraat via de Rossinistraat.



Kaart 126: Voorstel 2 - omleiding van het verkeer via de Brogniezstraat en de Rossinistraat

Bron: D+A International

Dit gaat gepaard met tweerichtingsverkeer in de Brogniezstraat in het gedeelte Fiennes-Rossini, evenals het verbod op linksaf slaan vanuit de De Fiennesstraat naar de Clémenceaulaan.



Illustratie 107: Voorstel 2 voor de herinrichting van het kruispunt Fiennes – Brogniez

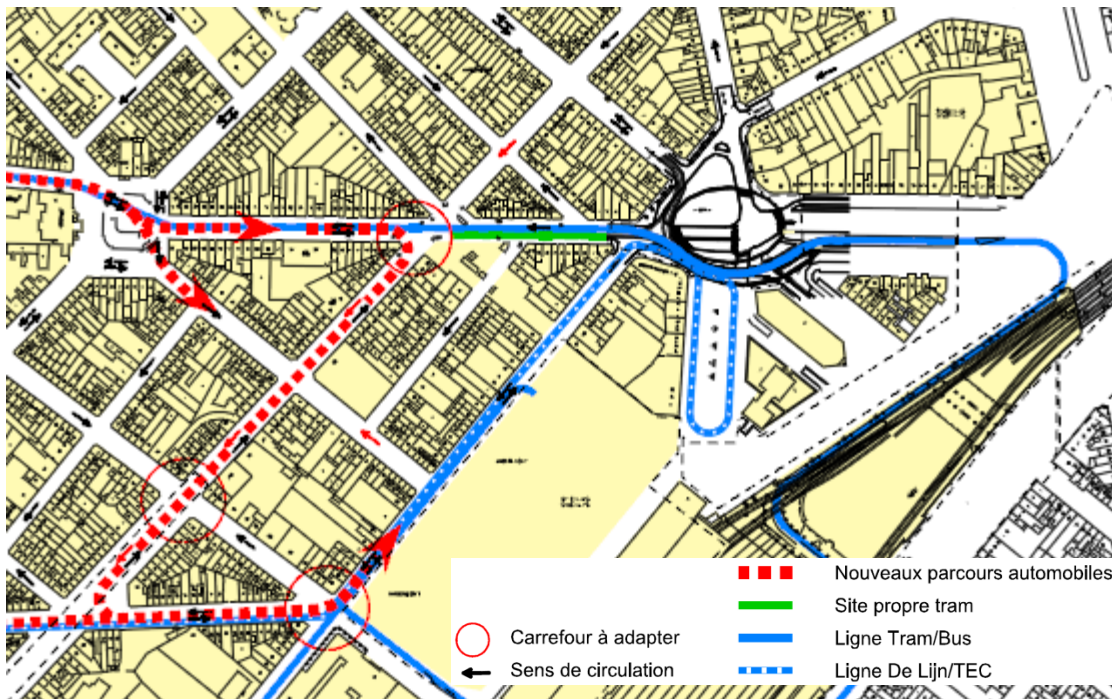
Bron: D+A International

Bij de beoordeling van deze oplossing wijst het studie bureau op het volgende:

- meer verkeer op het gedeelte van de Rossinistraat, terwijl dit een lokale weg is;

- het is raadzaam om onderzoek te doen naar het kruispunt tussen de Rossini- en de Barastraat, met de regeling van het linksaf slaan (verkeerslichten, let op de bus?).

Het derde voorstel, tot slot, behelst de omleiding van het autoverkeer dat afkomstig is van het Raadsplein naar de Brogniezstraat (rechtsaf slaan), voordat het opnieuw kan afslaan naar de Barastraat via de Eloystraat.



Kaart 127: voorstel 3 - omleiding van het verkeer via de Brogniezstraat en de Eloystraat

Bron: D+A International

Bij de beoordeling van deze oplossing wijst het studie bureau op het volgende:

- meer verkeer op het gedeelte van de Eloystraat;
- veel verkeer met de bus (op die zelfde Eloystraat);
- positief punt: de doorgang binnen de wijk wordt hoofdzakelijk lokaal omdat de verbinding tussen de Emile Vandeveldesquare en de Eloystraat sneller is;
- negatief punt: gezien de lange omleiding is voorstel 1 met het linksaf slaan via de Clémenceaulaan interessanter.

Verder merken we op dat aan alle drie voorstellen nadelen verbonden zijn:

- Voorstel 1 is het minst 'gecompliceerde' van de drie, maar verschuift het probleem naar de Clémenceaulaan en doet ook vrezen voor verkeersproblemen op het Baraplein, maar ook in de De Fiennesstraat, omdat het verkeer linksaf moet slaan naar de Brogniezstraat;
- Voorstel 2 verhoogt het aantal verkeersinvoegingen in de Barastraat te veel door een opeenvolging van (vereiste) verkeerslichten die te dicht bij elkaar liggen;
- Voorstel 3 vermindert het aantal invoegingen in de Barastraat, maar het verkeer lijkt moeilijker te regelen.

Tijdens de mobiliteitsworkshop van 6 december 2011, die gehouden werd bij het ATO, kwamen twee zaken naar voren:

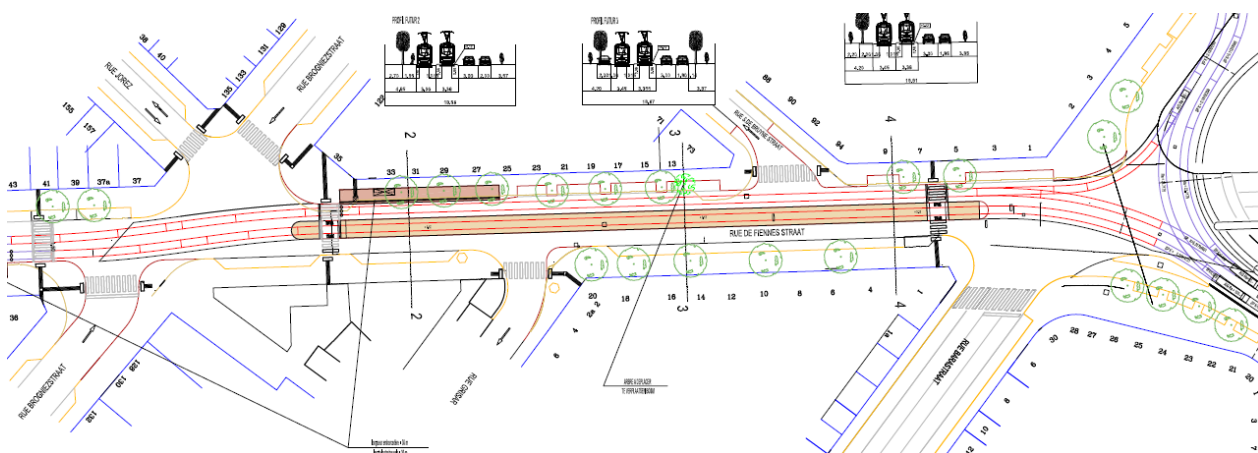
- Geen enkel voorstel krijgt in de huidige stand van zaken de goedkeuring van de Anderlechtse bestuurders: het College van Burgemeester en Schepenen wil de bestaande autoverbinding vanuit het historische centrum van de gemeente naar het centrum behouden;
- De MIVB blijft voor deze plaats die onder hoge druk staat voorstander van een zekere specialisatie van de ruimte: de zwakke functie van de tram en de bus moet worden beschermd met een aparte rijstrook.

Tijdens de workshop werden vervolgens bijkomende voorstellen gedaan:

- Onderzoek doen naar de haalbaarheid van een gedeelde ruimte (maar de MIVB heeft veel voorbehoud bij dit voorstel);
- Een compromis zou kunnen zijn om de De Fiennesstraat alleen 's avonds toegankelijk te maken voor auto's (omdat auto's door de sociale controle die ze onrechtstreeks uitoefenen een veiligheidselement kunnen vormen);
- Eloy en Fiennes moeten een beperkt verkeer behouden vanwege de tram en de fietsers: daarom moet een andere verkeerslus worden onderzocht voor de gehele wijk.

Voor het vraagstuk van de De Fiennesstraat moet een compromis worden gevonden tussen de uiteenlopende standpunten van de betrokken partijen.

Daarbij merken we op dat de MIVB in 2005 eveneens onderzoek heeft gedaan naar de mogelijkheid om het tweerichtingsverkeer te behouden met een aparte tramstrook voor de De Fiennesstraat tussen de Brogniezstraat en het Baraplein:



Kaart 128: Voorstel voor een aparte tramstrook in het midden van de De Fiennesstraat (2005)

Bron: MIVB

**Aanbevelingen:**

- Een alternatief project onderzoeken dat is gebaseerd op een nieuwe verkeerslus en dat het doorgaand verkeer dat dagelijks de De Fiennesstraat neemt aan de basis vermindert;
- Een compromis vinden dat de verbindingen tussen het centrum van Kuregem en het stadscentrum in stand houdt en de commerciële snelheid van de trams verbetert.

## 3.2 PROJECTEN VOOR DE HERINRICHTING VAN HET STATION EN ZIJN OMGEVING

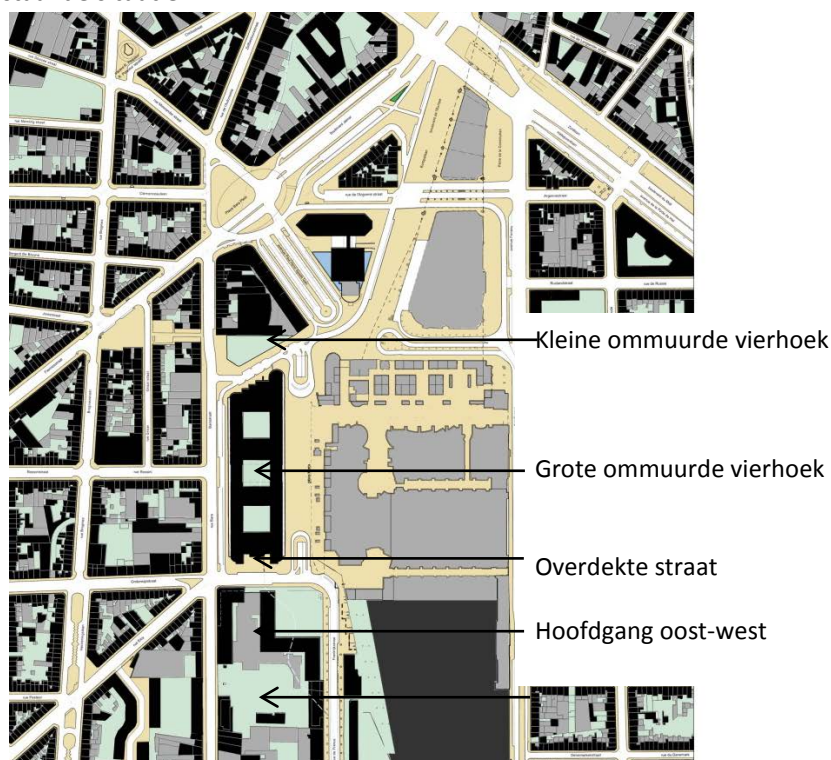
### 3.2.1 HERINRICHTING VAN HET STATION EN ZIJN OMGEVING

In het kader van het Masterplan van het Zuidstation onderzoekt de NMBS de herstructurering van het station en van de vierhoeken.

De NMBS is eigenaar van de vierhoeken waaronder de Noord-Zuidverbinding tussen de Europa-esplanade en het Ruslandplein loopt. Ze heeft intern een project ontwikkeld voor de herinrichting van het station en de herbenutting van de twee vierhoeken. Dit project volgt op de voorstellen die Arsis doet in zijn stedenbouwkundige studie. Die zijn vervolgens herwerkt door het bureau Jean Nouvel, in het kader van de opdracht die dit kreeg van EuroImmoStar-Eurostation en tot slot intern herschreven door EuroImmoStar-Eurostation om snel een aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning te kunnen indienen.

De verschillende projecten worden hierna beschreven.

#### Herinnering: de bestaande situatie



Kaart 129: Bestaande situatie van het station en zijn omgeving

Bron: ATO

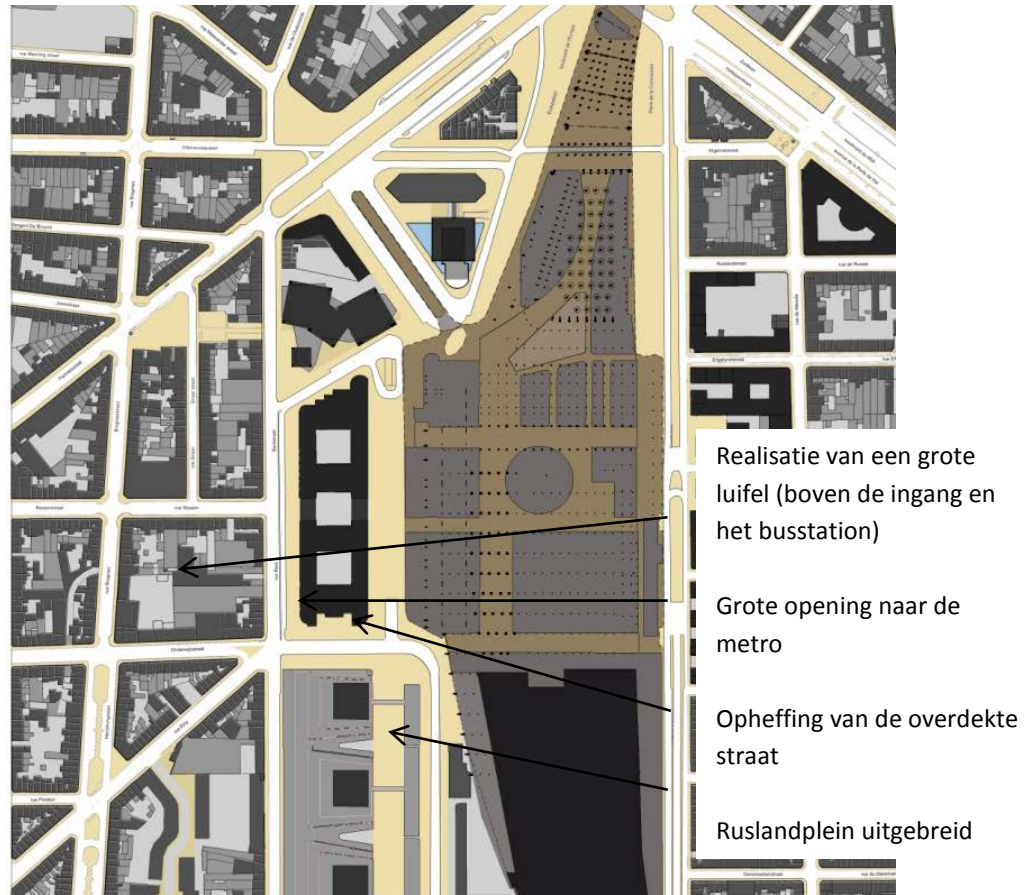




Het project van Arsis bevat de volgende punten voor het station en de vierhoeken:

- Het station wordt georganiseerd met een grote centrale gang in noord-zuidrichting naar het centrum en onderling verbonden met de oost-westdoorsteken van het station;
- De hoofdingang van het station bevindt zich op de Europa-esplanade aan de ingang van de grote noord-zuidgang;
- Het station is aan vier kanten open, de aanpassing van de achterkant aan de kant van Anderlecht gaat gepaard met een herstructurering van het stedelijk weefsel op deze plaats (gebouwen en openbare ruimte);
- De oost-westas van de Onderwijsstraat is de sterkste as van de oost-westdoorsteken van het stratenblok van het station, hier wordt het autoverkeer toegestaan om meer levendigheid en stedelijkheid in de straat te brengen;
- Het station wordt georganiseerd in grote, zeer leesbare blokken;
- De overdekte straat wordt behouden als een belangrijke as om het spoor over te steken, het autoverkeer draagt bij tot meer leven en een stedelijk karakter;
- De kleine vierhoek wordt vrijgemaakt om onder het spoor een openbare ruimte te creëren en op deze manier het oude Grondwetplein opnieuw te creëren;
- De grote vierhoek is een ingang van de intermodale pool, waar handelszaken die uitkomen op de openbare ruimte worden verwelkomd;
- De Paul-Henri Spaaklaan wordt omgevormd tot een groene ontspanningsruimte in de buurt van de intermodale pool;
- Het busstation verhuist naar de Europa-esplanade;
- De gevel van het station bestaat uit een 'bruggebouw' over de sporen en loopt evenwijdig met de as van de Engelandstraat (overdekte straat);
- De Fonsnylaan wordt verbreed ter hoogte van het station om een grotere openbare ruimte te creëren op deze plaats;
- De constructies boven de sporen zijn toegankelijk via transversale doorgangen van het station en dragen op deze manier bij tot een verlevendiging van het station.

## Het project van Ateliers Jean Nouvel (december 2010)



*Kaart 131: Voorstel van Ateliers Jean Nouvel voor de herinrichting van het station en de vierhoeken*

*Bron: ATO op basis van de presentatie in de stuurgroep van 10 december 2010*

### Voorstellen overgenomen van Arsis:

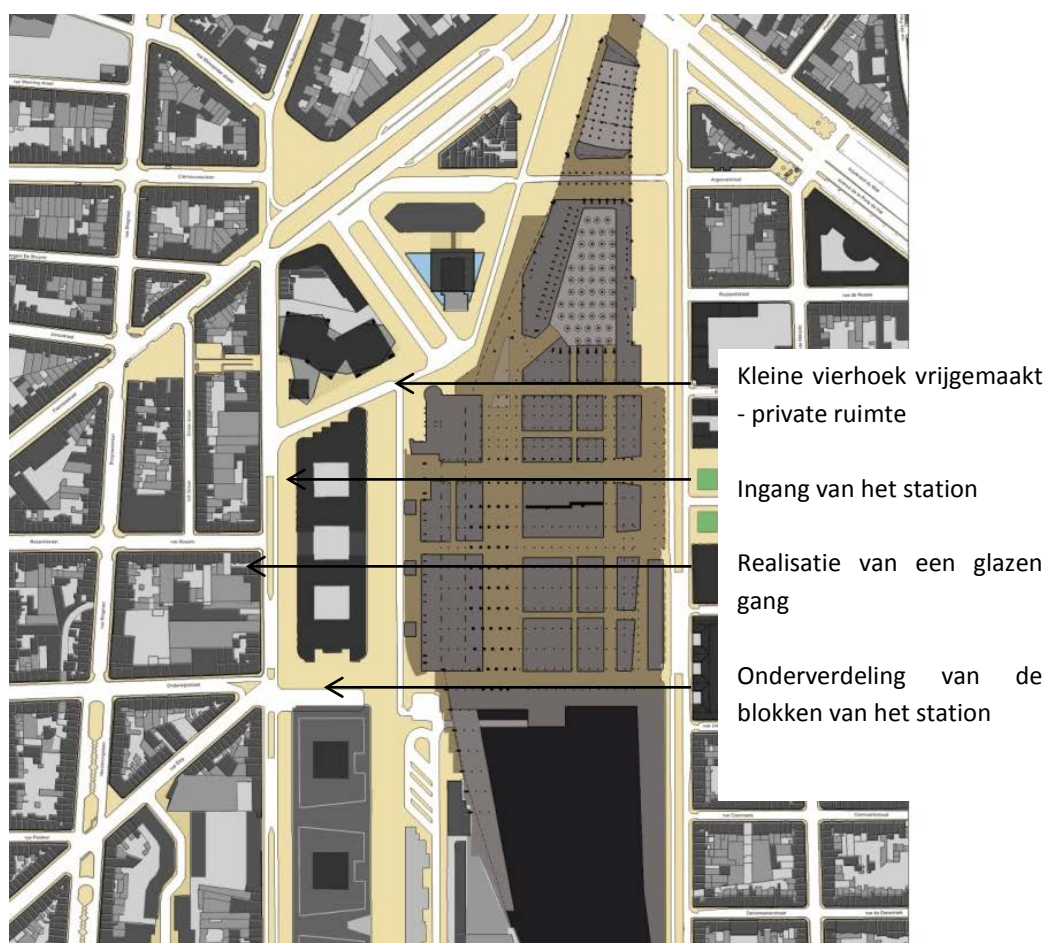
- Het station wordt georganiseerd rond een grote centrale gang in noord-zuidrichting;
- Er worden oost-westdoorsteken verbonden met de grote centrale gang georganiseerd;
- De hoofdingang van het station ligt op de Europa-esplanade bij de ingang van de grote noord-zuidgang;
- Het station wordt georganiseerd in grote, zeer leesbare blokken;
- De kleine vierhoek wordt vrijgemaakt om eronder een openbare ruimte te creëren;
- De grote vierhoek geeft toegang tot de intermodale pool, via een grote opening die wordt gecreëerd bij de uitgang van de grote centrale gang, waardoor alle ondergrondse transportmodi kunnen worden waargenomen.
- De handelszaken worden verwelkomd in de tweede vierhoek en geven uit op de openbare ruimte.

### Nieuwe voorstellen:

- De overdekte straat wordt opgeheven, de oost-westdoorsteek voor voetgangers op deze plaats is nog steeds mogelijk, maar wordt minder belicht dan de andere doorsteken;

- Het Ruslandplein wordt uitgebreid langs de Fonsnylaan en gaat onder het stationsgebouw door (op deze plaats staat het gebouw op palen), op deze plaats wordt de ingang van het station naar voren gebracht;
- Architecturale uitwerking van de hoofdingang en het busstation op de P-H Spaaklaan: realisatie van een grote luifel die in verbinding staat met het spoorwegviaduct en als bakens daarvan fungeert;
- Signalering van het station door een kantoorgebouw in de vorm van een V boven de sporen;
- De doorgang onder de sporen (Engeland- en Onderwijsstraat) wordt behouden, maar gesloten voor het autoverkeer.

### Voorstel NMBS EuroImmoStar - Eurostation (juli 2011)



*Kaart 132: Voorstel EuroImmoStar-Eurostation*

*Bron: ATO op basis van het plan dat werd verstrekt door EuroImmoStar-Eurostation op 13 juli 2011*



#### Voorstellen overgenomen van Arsis:

- Het station wordt georganiseerd rond een grote centrale gang in noord-zuidrichting;
- Er worden oost-westdoorgangen die zijn verbonden met de grote centrale gang georganiseerd;
- De grote vierhoek geeft toegang tot de intermodale pool, waar een opening wordt gemaakt bij de uitgang van de grote centrale gang om zicht te krijgen op het geheel van de ondergrondse transportmodi.

#### Voorstel overgenomen van Ateliers Jean Nouvel:

- De overdekte straat wordt opgeheven, maar de oost-westdoorsteek is nog steeds mogelijk voor voetgangers;
- De signalisatie van het station gebeurt door een gebouw in V-vorm boven de sporen;
- De toegang tot het ondergrondse openbare vervoer ligt bij de uitgang van de grote centrale gang van het station ter hoogte van de oost-westdoorsteek van de overdekte straat, maar in plaats van de grote opening van Jean Nouvel wordt een beperkte opening voorgesteld;
- Het Ruslandplein wordt uitgebreid aan de Fonsnylaan en gaat onder het stationsgebouw door (het gebouw staat op palen op deze plaats), de ingang van het station wordt naar voren gebracht op deze plek.

#### Nieuwe voorstellen:

- Het station wordt georganiseerd in verschillende kleine blokken, waardoor de structuur poreuzer en minder leesbaar wordt;
- De ingang van het station ligt op de Europa-esplanade en bestaat uit een lange glazen gang die langs de tweede vierhoek ligt. Ook de ingangen tot de handelszaken liggen in deze gang.
- De kleine vierhoek wordt vrijgemaakt om eronder ruimte vrij te maken. Er zou een gedeelte van de Zuidmarkt kunnen komen, maar behalve dat is de status van deze ruimte niet duidelijk gedefinieerd. De sociale controle zou gebeuren door de opening en sluiting van hekken. De ruimte is dus niet noodzakelijk altijd geopend;
- Er worden handelszaken verwelkomd in de grote vierhoek, maar de toegang tot de handelszaken die aan de Europa-esplanade gebeurt niet rechtstreeks vanuit de openbare ruimte, maar via de glazen gang.

## Vergelijking van de projecten

Wanneer we de verschillende ontwikkelde projecten bekijken, dan zien we dat bepaalde stedelijke compositieprincipes van Arsis niet meer worden gevolgd: de hiërarchie van de oost-westdoorsteken van het station, de aanpak van de achterkant van het station, het gebruik van de binnenkant van de grote vierhoek, het openbare statuut van de ruimte onder de kleine vierhoek, de beperking van het aantal circulaties in het station om de structuur van het station duidelijker te maken).

Intussen komen nieuwe elementen naar voren, als gevolg van de vordering in het onderzoek naar de architecturale projecten (met name de uitbreiding van het Ruslandplein), die verwarring kunnen scheppen over de status van de verschillende ingangen (met name wat is de hoofdingang van het station?).

Bovendien, terwijl Ateliers Jean Nouvel een interessant voorstel doet voor de verwerking van de hoofdingang van het station (luifel) en de interne inrichting, kiest EuroImmoStar-Eurostation voor oplossingen die minder open staan naar de stad.

	<b>Voorstel Arsis</b>	<b>Voorstel NOUVEL</b>	<b>Voorstel EUROIMMOSTAR</b>
Grote centrale gang met noord-zuidoriëntatie	X	X	X
Oost-westdoorsteken verbonden met de grote centrale gang	X	X	X
Hiërarchie in de oost-westdoorsteken	X		
Sterke leesbaarheid van de structuur van het station	X	X	
Behoud van de overdekte straat	X		
Aanpak van de achterkant van het station	X		
Kleine vierhoek vrijgemaakt om een openbare ruimte te creëren	X	X	X
Openbare ruimte onder de kleine vierhoek	X	?	
Grote vierhoek gebruikt als intermodale pool	X	X	
Bestemming van de grote vierhoek voor handelszaken	X	X	X
Handelszaken van de grote vierhoek komen allemaal uit op de openbare ruimte	X	X	
Uitbreiding van de openbare ruimte ter hoogte van Fonsny	X	X	X
Architecturale aanpak van de ingang om die te openen naar de openbare ruimte		X	

## Zoom: Inrichting van de vierhoeken en hun omgeving

De inrichting van de vierhoeken en hun omgeving is in meerdere opzichten van groot belang. Het is de eerste ingreep die kan worden gerealiseerd in de wijk en die een positieve renovatiedynamiek kan bevorderen in de wijk. Het is de ingreep waarvan het meest verwacht wordt voor de verandering van het imago van de buurt vlakbij het station.

De onderstaande afbeelding werd gepresenteerd door EuroImmoStar-Eurostation op 6 december 2011 tijdens de workshop Mobiliteit. Zoals EuroImmoStar-Eurostation aangaf tijdens de sessie vordert het onderzoek naar dit dossier goed en zal de aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning zeer snel ingediend kunnen worden.

Het project blijft in overeenstemming met het project van juli 2011, maar er zijn preciseringen aangebracht in de inrichting van de vierhoeken en de ingang van het station.

- De toegang tot de vrijgemaakte ruimte onder de kleine vierhoek wordt gecontroleerd door hekken. Het statuut blijft dus privé. De enige bestemming die op dit moment in overweging wordt genomen, is de installatie van een deel van de markt op zondagochtend.
- De tweede vierhoek wordt gedeeltelijk ingericht als een overdekte fietsenstalling (in het oranje op het plan) en handelszaken (in het rood op het plan), waardoor het winkelcentrum van het station wordt verlengd naar het centrum en het parcours tussen het station en het centrum wordt verlevendigd.

De toegang tot de vierhoek is bereikbaar onder de sporen vanuit de Argonnestraat, maar is niet ingericht. De toegang wordt voorgesteld als een soort 'stationshal', zonder enige bestemming, behalve de hypothese om daar ook enkele kramen neer te zetten tijdens de markt op zondagochtend.

- De overdekte straat wordt bovengronds nog gebruikt door de tram, maar dit is een oplossing die als tijdelijk wordt gepresenteerd, in afwachting van de eventuele werken van de MIVB om de tramsporen ondergronds te leggen.
- Er is gepland om de commerciële oppervlakten nogmaals uit te breiden als de tram ondergronds is gelegd en op voorwaarde dat dit juridisch mogelijk wordt gemaakt (via een BBP<sup>48</sup>).
- Er is een 'mobiliteitshuis' en een toeristisch informatiepunt gepland bij de uitgang van de grote centrale gang van het station.

---

<sup>48</sup> De vierhoeken liggen in een spoorweggebied in het BBP. De niet-gebruikte domeinen of de ruimten boven de gesloten installaties kunnen, op voorwaarde dat een BBP wordt uitgewerkt, een bijzondere bepaling genieten die van toepassing is op sterk gemengde gebieden en dus worden bestemd voor handelsactiviteiten (zie Le PRAS (2001), p. 147.)



Kaart 133: Voorstel voor de inrichting van de vierhoeken door EuroImmoStar-Eurostation (december 2011)

Bron: EuroImmoStar-Eurostation, presentatie tijdens de workshop Mobiliteit op 6 december 2011 bij het ATO

### Voor- en nadelen van het laatste voorstel van EuroImmoStar (gepresenteerd op 6 december 2011)

De aanpak en bestemming van de vierhoeken is bijzonder positief, omdat ze op een strategische plaats liggen, tussen het station en het centrum, en tussen de wijken. Ze kunnen dus een rol spelen in het verlevendigen van de openbare ruimte op deze scharnierplaats. In dat opzicht zijn de volgende elementen van het project bijzonder relevant:

- De bestemming van de twee zijden van de grote vierhoek als handelszaken in het verlengde van het winkelcentrum van het station verkleint op psychologische wijze de afstand tussen het station en het centrum en zorgt tevens voor een sociale controle op de aangrenzende ruimten.
- De beveiligde fietsenstalling als bijkomende functie van het station en de intermodale pool draagt bij tot de gewestelijke doelstelling om het aandeel van het zachte weggebruik te vergroten. De stalling biedt op effectieve wijze de mogelijkheid van het parkeren van de fiets in de onmiddellijke omgeving van het station en in een beschermde en beveiligde plaats.
- Het voorgestelde mobiliteitshuis ligt in een belangrijke zone: bij de uitgang van de grote noord-zuidgang van het station, in de buurt van de plaats waar men alle modi en operatoren naartoe wil verhuizen.

Niettemin roept het project eveneens een aantal vragen op. Het antwoord op deze vragen moet een positieve evolutie mogelijk maken en uitmonden op een project dat wordt gedeeld door het Gewest en EuroImmoStar-Eurostation.

### Over de openheid van het station

De inrichting van de ingang van het station in de grote gang langs de vierhoek respecteert het principe van de toenadering van het station tot het centrum, maar impliceert de volgende knelpunten:

- De ingang van het station wordt weinig naar voren gebracht, de landschappelijke integratie in de context moet nog blijken.
- De toch al zeer grote oppervlakte die het station in beslag neemt wordt nog groter, waardoor de oost-westdoorsteek van de overdekte straat niet wordt vergemakkelijkt en het 'eilandaspect' van het station binnen de wijken nog wordt versterkt.
- De grote voordelen van het gebruik van een glazen gang ten opzichte van het oversteken van een openbare ruimte worden niet aangetoond. Bovendien maakt dit het station minder open naar de openbare ruimte.
- De winkels zijn toegankelijk via de glazen gang en niet vanaf de openbare ruimte, waardoor ze niet bijdragen tot de verlevendiging van de openbare ruimte.
- De binnenkant van de grote vierhoek is toegankelijk gemaakt, maar heeft geen enkele functie en geen enkel gebruik. Het belang van de toegankelijkheid wordt in deze context niet aangetoond.
- De in- en uitgangen voor de toegang tot het ondergrondse openbaar vervoer liggen op de kruising van de oost-westdoorsteek (overdekte straat) en de grote noord-zuidgang van het station. Dat is verstandig omdat deze transportmodi daardoor goed zichtbaar zijn. Maar men moet zorgvuldig toezien om de omvang van de oost-westdoorsteek en de opening naar de ondergrondse metro en tram om de voetgangersstromen in goede banen te kunnen leiden.

#### Over de zichtbaarheid van het ondergrondse openbaar vervoer en de fietsenstalling

- De opening naar de ondergrondse verdieping die zichtbaarheid moet geven aan het openbaar vervoer dat zich daar bevindt, is tot het minimum beperkt ten opzichte van het voorstel met de ruime afmetingen van Ateliers Jean Nouvel. De afmetingen zijn gebaseerd op de bestaande afstand tussen twee balken van de huidige ondergrondse structuur, wat economisch gezien de meest voordelige oplossing is.
- De ingang van de fietsenstalling is bijna verstopt. Die moet een grotere zichtbaarheid krijgen, wat eventueel mogelijk is in de tweede vierhoek, waardoor de opening daarvan zin krijgt.

#### Over de kwaliteit en de levendigheid van de openbare ruimte

- De Europa-esplanade wordt bijna tot de helft beperkt ter hoogte van de grote vierhoek voor de bouw van de glazen gang. Daardoor wordt deze openbare ruimte geprivatiseerd en gedestructureerd, terwijl dit momenteel een continue ruimte is tussen de Zuidlaan en het station. Dat heeft tevens tot gevolg dat de markt op deze plaats minder ruimte krijgt.
- Het project stelt geen nieuw gebruik of nieuwe functies voor waardoor de openbare ruimte verlevendigd zou kunnen worden. De handel wordt, met uitzondering van de kant van het Ruslandplein onder de grote vierhoek, opnieuw in het station geïnternaliseerd. Alleen de markt wordt voorgesteld als activiteit, maar die vindt alleen op één ochtend per week plaats.
- Het project heft een groot gedeelte van de Europa-esplanade op, waardoor een deel van de Zuidmarkt moet verhuizen. De bijkomende ruimte die wordt voorgesteld onder de eerste vierhoek is niet voldoende om het verlies aan ruimte op de Europa-esplanade te compenseren. Volgens EuroImmoStar-Eurostation kan de markt op termijn ook worden ondergebracht op het uitgebreide Ruslandplein onder het Fonsnygebouw (is dit wenselijk?). Bovendien wordt, gezien het verschil in chronologie van de projecten, op dit moment geen enkele overgangsoptie voorgesteld.
- Dat de interwijkenverbinding van de Argonnestraat voor meer levendigheid zal zorgen, wordt nergens aangetoond.

### Welk gebruik en welk soort ambiance onder de kleine vierhoek?

- Er is gepland dat de toegang op sommige momenten met hekken wordt afgesloten. Het gevaar bestaat dat de toegang het grootste deel van de tijd gesloten zal zijn, waardoor de ruimte niet de functie krijgt die haar is toebedeeld in het stedelijk project van Arsis, namelijk het Grondwetplein opnieuw in het leven roepen en de verbindingen tussen de beide kanten van het spoor intensifiëren.
- Op dit moment beschikken we niet over elementen om na te gaan welke ambiance onder de vierhoek zal worden gecreëerd: hoogte, verlichting, lawaai van de treinen, luchttoevoer.
- Er moet op worden gewezen dat Arsis in zijn studie aangaf dat de afmetingen van de twee stratenblokken aan weerszijden van de kleine vierhoek vergroot moeten worden om de perceptie van die vierhoek te veranderen door die in zekere zin te 'verpletteren'. Deze herstructurering zou een betere werking van de openbare ruimte onder de kleine vierhoek mogelijk hebben gemaakt. Dit is een radicale ingreep in de morfologie die vanuit stedenbouwkundig oogpunt interessant te noemen is. Als het project om de kleine vierhoek vrij te maken wordt uitgevoerd zonder deze herstructurering van de ruimte, dan moet op stedenbouwkundig vlak worden nagegaan dat dit voorstel kan werken, onafhankelijk van de toekomst van de twee stratenblokken. Dat wordt vandaag niet aangetoond.
- De kleine vierhoek is een belangrijke schakel in de wandeling tussen het station en het centrum. Om de perceptie van de afstand zo kort mogelijk te maken, moet er tijdens de hele route voldoende animatie zijn. Vanuit deze optiek is de bedrijvigheid in de ruimte van de kleine vierhoek heel belangrijk, omdat die op een strategische plaats ligt waar dit als enige element deze functie kan vervullen.

### Voorstel voor de evolutie van het project:

- Het gerealiseerde werk beschouwen als een basis om verdere besprekingen te voeren.

### 3.2.2 PROJECT VOOR DE INRICHTING VAN DE STALINGRADLAAN - STAD BRUSSEL

Het project voor de inrichting van de Stalingradlaan wordt gevoerd door Beliris in het kader van het wijkcontract Rouppe.

Voor de Rosa Luxemburgallee plant het project de opheffing van 102 parkeerplaatsen aan weerszijden van de middenberm. De werken bestaan hoofdzakelijk uit:

- aanplantingen op de huidige parkeerzones;
- lage verlichting en stadsmeubilair;
- doorgaande voetgangerszone op de plaats van de huidige kruispunten, die worden opgeheven, met een hoge aanplanting (haagbeuken).



*Kaart 134: Herinrichting van de Rosa Luxemburgallee tussen de Zuidlaan en de Roger Van der Weydenstraat*

*Bron: Espace Mobilités*

In de Zuidstraat worden de voetpaden verbreed en worden haagbeuken geplant.

Ter hoogte van de kleine ring wordt de openbare ruimte voor voetgangers uitgebreid dankzij de opheffing van de mogelijkheid om met de auto de Zuidlaan op te rijden. Er is een specifieke inrichting gepland om de Pasionaria in de schijnwerpers te zetten (met een andere bodembedekking op die plaats) en om een 'visuele uitnodiging' te creëren door de aanplanting van acht bomen op een rij.



*Illustratie 108: Inrichting van de Rosa Luxemburggalerie ter hoogte van de Zuidlaan*

*Bron: Espace Mobilités.*

Dit project biedt een kans om het oversteken van de kleine ring voor voetgangers te vereenvoudigen en zo een verbinding te creëren tussen het station Brussel-Zuid en het centrum van Brussel. De verbinding zal beter leesbaar zijn en de waargenomen afstand met het centrum wordt kleiner, zodat de voorbijganger beter aanvoelt dat de Grote Markt op slechts 10 minuten wandelen ligt.

We merken op dat de inrichting ter hoogte van de Zuidlaan oorspronkelijk enkele vragen oproep:

- De wil om een visuele uitnodiging op deze plaats te maken, werd vertaald in een visueel obstakel in de vorm van de 8 bomen op een rij. Daardoor zou de noodzakelijke en vereenvoudigde verbinding tussen het Zuidstation en het centrum (en vice versa) niet meer leesbaar zijn geweest. De waargenomen afstand tussen het centrum zou worden vergroot door dit obstakel, terwijl het net de bedoeling was om op deze plaats te laten voelen aan de voorbijganger dat de Grote Markt op slechts 10 minuten wandelen ligt.
- Er werd geen rekening gehouden met de geplande plaatsing van een premetrostation van de MIVB op deze plek. Dankzij de werkgroepen die het ATO organiseerde in het kader van de uitwerking van deze nota (waarbij de Stad, de MIVB en Mobiel Brussel aanwezig waren) kon het project worden aangepast naar een meer leesbare versie (opheffing van de bomen die een scherm vormen).



### 3.3 VASTGOEDPROJECTEN

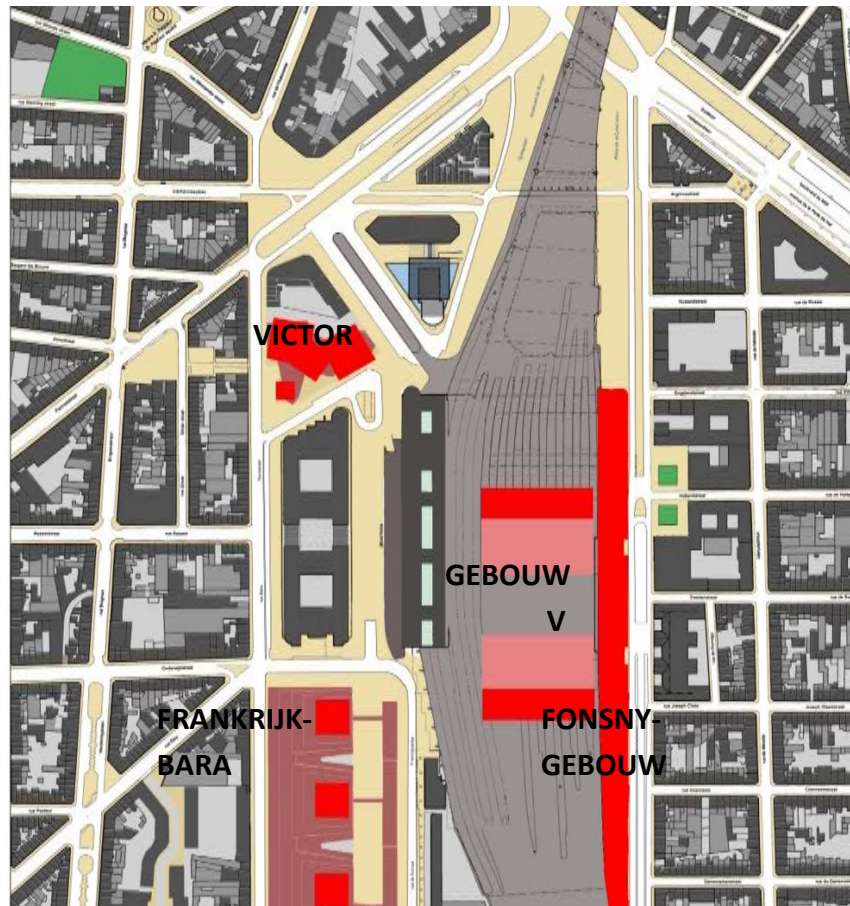
---

Er worden op dit moment vier grote architectuurprojecten ontwikkeld in de wijk:

- het project 'Victor' dat hoofdzakelijk uit kantoren bestaat, ontwikkeld door Atenor en BPI, waarvoor eind december 2010 een stedenbouwkundige vergunning is aangevraagd;
- een kantoorproject van EuroImmoStar-Eurostation aan de westkant van de Fonsnylaan, waarvoor het onderzoek loopt;
- het kantoorproject 'V' van EuroImmoStar-Eurostation op het spoor, waarvoor het onderzoek loopt;
- een woonproject van EuroImmoStar-Eurostation in het stratenblok Frankrijk-Bara, waarvoor het onderzoek loopt.

Het vertrekpunt van de drie projecten van de NMBS is de wens om een groot deel van de kantoren te concentreren op één plek. De kantoren zouden komen in de Fonsnygebouwen (V + gebouw aan de Fonsnylaan). Daarnaast biedt de vrijmaking van het gebouw in het stratenblok Frankrijk-Bara de mogelijkheid om de gewestelijke vraag naar een transformatie in woningen te onderzoeken.

De verschillende projecten worden hierna gepresenteerd. Omdat veel informatie niet verkregen kon worden bij EuroImmoStar-Eurostation, gebeurt de evaluatie op basis van de beschikbare gegevens.



*Kaart 135: Plaats van de verschillende vastgoedprojecten in de buurt van het station*

*Bron: ATO*

### 3.3.1 PROJECT 'VICTOR'

ALGEMENE KENMERKEN	
Projectontwikkelaar	Vereniging Atenor + BPI
Ontwerpers	Atelier De Portzamparc (architect ontwerp) en bureau Jaspers & Evers (architect uitvoering)
Aard van het project	Nieuwbouw
Plaats	In de gemeenten Anderlecht en Sint-Gillis. Uiteinde van het stratenblok ligt tussen de P-H Spaaklaan, Barastraat en Blerostraat, bij de uitgang van het internationale station, gedeeltelijk op de plaats van de voormalige drukkerij Marci
Bestemming in GBP	Administratief gebied
Grootte van het terrein	7.845 m <sup>2</sup>
Totale oppervlakte	108.604 m <sup>2</sup>
V/T	13.84
Grondoppervlak	4.339 m <sup>2</sup>
Vorm	Geheel van 3 torens (kantoren) + 1 flatgebouw (woningen), verenigd door een gemeenschappelijke sokkel, 6 ondergrondse niveaus: <ul style="list-style-type: none"> <li>- T1: GV+37+ technische verdieping, 150 m hoog, sectie van 1.529 m<sup>2</sup> (identiek aan de Zuidtoren)</li> <li>- T2: GV+28 + technische verdieping, 116 m hoog, sectie van 1.529 m<sup>2</sup></li> <li>- T3: GV+16 + dakterrassen, 73 m hoog, sectie van 486 m<sup>2</sup></li> </ul> De drie niveaus worden verbonden op de plaats waar de hoogten overeenkomen. <ul style="list-style-type: none"> <li>- Gebouw T4: GV+6 + technische verdieping, sectie van 335 m<sup>2</sup></li> </ul> Aanleg van een dienstweg tussen de Barastraat en de P-H Spaaklaan
In- en uitgangen	Hoofdingang en -uitgang voetgangers: Ernest Blerotstraat Hoofdingang en -uitgang auto's: Barastraat (3 stroken: 2/1 die alterneren tijdens de dag)
Milieuprestatie	BREEAM-certificaat, gepland prestatieniveau: uitstekend
Geplande afbraak	Afbraak van een geheel van gebouwen bestaande uit een kantoorgebouw uit de jaren 60-70, een geheel van woningen en handelsgebouwen uit het begin van de 20e eeuw
Belangrijkste technische beperkingen	Ondergrondse doorgang van de metro, dekplaat van de ondergrondse parkeergarage Horta
Patrimoniale beperkingen	Bescherming van het logo van Kuifje en Bobbie op een van gebouwen van het bestaande stratenblok
Stand van zaken in de procedure	Stedenbouwkundige vergunning aangevraagd in december 2010, voltooiing van de milieueffectenstudie gepland in de zomer van 2012
Voorlopige planning van de werkzaamheden	Afbraak is bezig <sup>49</sup> Het project wordt niet met een risico gebouwd, de planning wordt aangepast op basis van het zoeken naar klanten Voorlopige geplande start van de bouwwerkzaamheden: 2013 Voorlopige planning van de oplevering: 2016
Grondbezit	Ja
PROGRAMMA	

<sup>49</sup> In september 2010 werden twee aanvragen voor een afbraak ingediend en gemotiveerd door de 'vergevoerde staat van verwaarlozing van de gebouwen, gekoppeld aan vandalisme' en 'overwegingen van stedenbouwkundige en esthetische aard met het oog op het creëren van een duurzame dynamiek van verandering.'

Kantoren	104.211 m <sup>2</sup>	95,96%
Handelszaken	2.329 m <sup>2</sup>	2,14%
Gebouwen	2.064 m <sup>2</sup> (30 woningen: 18 studio's, 6 woningen met 2 kamer, 6 woningen met 2 kamers)	1,90%
Voorzieningen	0	0,00%
Parkeergelegenheid	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 560 plaatsen voor gemotoriseerde voertuigen (waarvan 18 motoren), als volgt verdeeld: 30 plaatsen voor de woningen, 350 plaatsen voor de kantoren (d.w.z. 1 plaats per 298 m<sup>2</sup> kantoren), 174 plaatsen voor een nieuwe openbare parking, 6 plaatsen voor de handelszaken;</li> <li>- 317 plaatsen voor fietsen, als volgt verdeeld: 30 plaatsen voor woningen, 278 plaatsen voor kantoren, 9 plaatsen voor handelszaken.</li> </ul>	

Tabel 24: Elementen uit de presentatie van het Victor-project

Bron: Aanvraag stedenbouwkundige vergunning

De projectontwikkelaar plant in hetzelfde stratenblok het project 'Victoria', dat uitgaat op de Barastraat, bestaande uit ongeveer 4.000 m<sup>2</sup> woningen, waarvan de aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning klaar is om **begin 2012** ingediend te worden. De architect is het bureau Jaspers & Eysers.

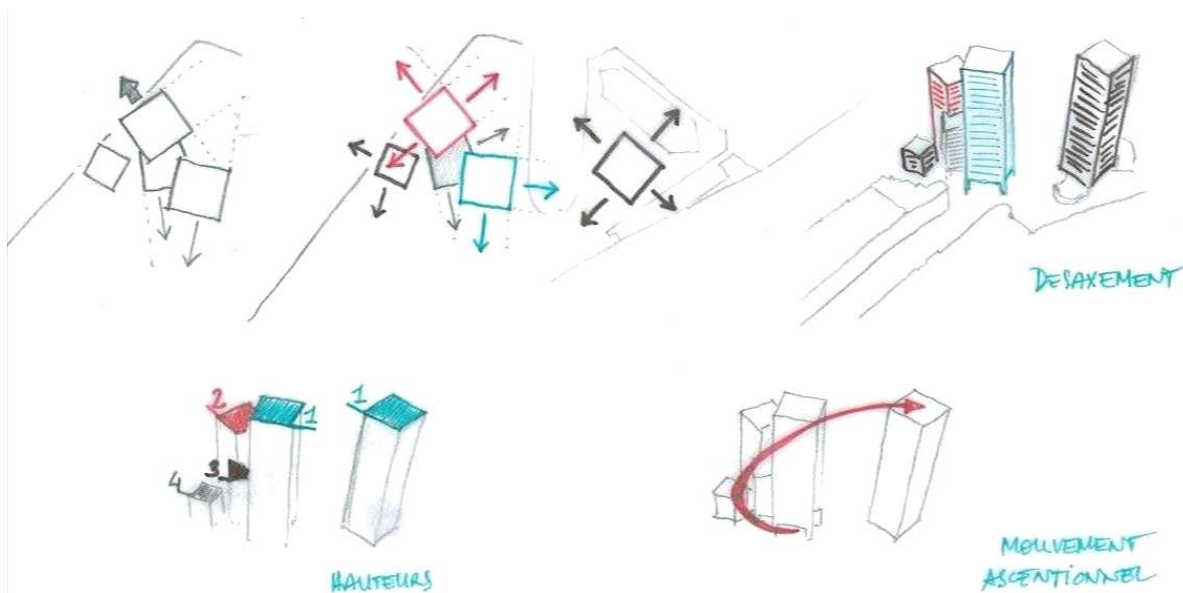
## Presentatie

Het vastgoedproject 'Victor' is een programma van meer dan 100.000 m<sup>2</sup> kantoren (vergelijkbaar in Brussel met de twee Belgacom-torens van 108.090 m<sup>2</sup> op de Albert II-laan 33 in de Noordwijk), wat heel bijzonder is in het kantooraanbod in Brussel. In 2005 waren er slechts zes kantorencomplexen van meer dan 100.000 m<sup>2</sup> <sup>50</sup>.

Het project staat los van het bestaande stratenblok tussen de Barastraat, de P-H Spaaklaan en de Blerotstraat. Er wordt een dienstweg aangelegd tussen het nieuwe en het oude blok.

Het architecturale project bestaat uit een viervoudige herhaling, met een geleidelijke vermindering, van het volume van de Zuidtoren en een vervoering van de nieuwe volumes, bijna als een matroesjka. Vandaar de trapsgewijze opvoering van de hoogte van GV+6 tot GV+37 voor de grootste toren, die exact overeenkomt met de hoogte van de Zuidtoren (op dit moment het bakken van de Zuidwijk in de hele stad).

<sup>50</sup> Overzicht van het kantorenpark van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, onder coördinatie van DE BEULE Michel en DESSOUROUX Christian. *Bruxelles, ses bureaux, ses employés*. Éditions MRBC, 2009, 256p.



Illustratie 109: Concept van het project: vier in omvang afnemende replica's van het volume van de Zuidtoren

Bron: aanvraag van de vergunning

De vier gebouwen staan op een gemeenschappelijke sokkel die de functie vervult van kantoorlobby en waar bijna 2.000 m<sup>2</sup> handelszaken komen. Gebouw 4 op de illustraties is uitsluitend bestemd voor huisvesting; gebouw 1, 2 en 3 voor kantoren.

De drie hoogste gebouwen zijn verbonden op het punt waar de hoogten compatibel zijn, waardoor ze tegemoetkomen aan de vraag van de markt naar grote oppervlakten.

Het project vereist de afbraak van een geheel van woningen, kantoren en handelsruimten van de voormalige drukkerij Marci die sinds 1896 gevestigd is in de Barastraat<sup>51</sup>. Het afgebroken gebouw beschikt niet over bijzondere architecturale of patrimoniale eigenschappen.

De gevel bestaat uit een regelmatig raster met openingen waarin met witte lijnen geëtste ramen komen. Er wordt een afwisselend spel van witte en zwarte gevels voorgesteld, met name dankzij de geëtste ramen. Een rode draad in de vorm van een windscherm verbindt de vier gebouwen en lijkt een anekdotisch element dat de gevels verlevendigt.

<sup>51</sup> De familie Marci bezit een collectie van affiches die zij graag zou tentoonstellen; dit zou de gelegenheid kunnen vormen om een kleine expositieruimte te creëren.



Illustratie 110: Axonometrie van het Victor-project

Bron: vergunningaanvraag

## Stedelijke integratie van het project: waardevolle elementen

### Huidige kwaliteiten van het project

- Verdwijning van een stadskanker;
- Ontwikkeling van handelszaken op het gelijkvloers die bijdragen tot de verlevendiging van de openbare ruimte, op voorwaarde dat deze handelsruimten uitkomen op de openbare ruimte;
- Het project versterkt de tertiaire functie rond de intermodale knooppunten en kan bijdragen tot de wens om de Zuidpool te versterken met bedrijven uit de 'internationale economische invloedssfeer' in de optie van het PIO.

### **Mogelijke verbeteringen voor het blok**

- Het voorstel van Arsis voor de dichtheid en de afmetingen beschouwen als een basis voor onderhandeling met vastgoedontwikkelaars: de dichtheden en afmetingen die Arsis voorstelt, zijn gecorreleerd aan het belang van de stedelijke verbindingssassen. Ze houden dus rekening met het bestaande stedelijk weefsel en maken het mogelijk om het bouwvolume te vergroten in nauw verband met en met respect voor de openbare ruimte.

Er moet een evenwicht worden gevonden tussen de stedelijke integratie van een nieuw programma, de ontwikkelingsstrategie voor de tertiaire pool in de Zuidwijk, architecturale innovatie en natuurlijk de economische beperkingen van de projectontwikkelaar.

- Inspelen op de positie van de nabijgelegen gebouwen.
- Inspelen op de verbinding tussen de twee delen van het stratenblok, eventueel door de oude en de nieuwe delen aan elkaar te koppelen.
- Aanpak van het midden van het bestaande stratenblok, dat is aangepast door de afbraakwerken en dat niet beschikt over een correcte stedelijke façade.
- De sokkel meer afstemmen op de Barastraat (mogelijkheid door eventueel een klein deel van de grond over te nemen van het Gewest).
- De sokkel aanpassen om een betere verbinding met de nabijgelegen openbare ruimte te creëren en met name met de Barastraat.
- Toezien op een toereikende animatie van de gelijkvloers met een directe toegang van de handelszaken vanaf de straat.
- Een grotere functiemix introduceren ter plaatse door met name het aantal vierkante meters voor huisvesting te vergroten en door voorzieningen te integreren.
- Het aantal parkeerplaatsen verminderen om rekening te houden met de optimale nabijheid van de intermodale pool en de mogelijkheid om parkeerplaatsen te huren in het Q-Park. Bij gebrek aan een totaalvisie waarin de gecumuleerde effecten van de verschillende vastgoedprojecten in de wijk worden geïntegreerd uitgaan van een '0 parking' scenario.
- Het project van de dienstweg tussen de Barastraat en de Spaaklaan verdeelt het stratenblok in twee afzonderlijke entiteiten en moet opnieuw bekeken worden, omdat deze weg niet wordt gerechtvaardigd door het stedelijke functioneren.
- De gebruikerskwaliteit van de nabijgelegen woningen garanderen en vooral van de aangrenzende openbare ruimte (Baraplein, P-H Spaaklaan en omgeving). De milieueffectenstudie zal bepalend zijn voor de evaluatie van de effecten op het microklimaat (schaduw, wind).
- Opnieuw kijken naar de kwaliteit van de woningen die aan de noordkant zijn gelegen en die op dit moment weinig bevredigend is.

- De architecturale stijl van het project herbekijken.
- Erop toezien dat er geen nieuwe verkeersconflicten ontstaan, met name in de Barastraat en op het Baraplein, door het autoverkeer dat het project creëert en door de potentiële verkeersopstoppingen ter hoogte van de ondergrondse parking.
- Opnieuw kijken naar de capaciteit van de ondergrondse parking die wordt gepland, om rekening te houden met de uitzonderlijke bereikbaarheid met het openbaar vervoer door de intermodale pool in het Zuidstation.
- De mogelijkheden van commercialisering door privéfirma's bevorderen, zodat het soort gebruikers van de tertiaire pool Zuid wordt gediversifieerd en wordt bijgedragen tot de levendigheid in de wijk.



### 3.3.2 PROJECTEN VAN DE GEBOUWEN 'FONSNY' EN 'V'

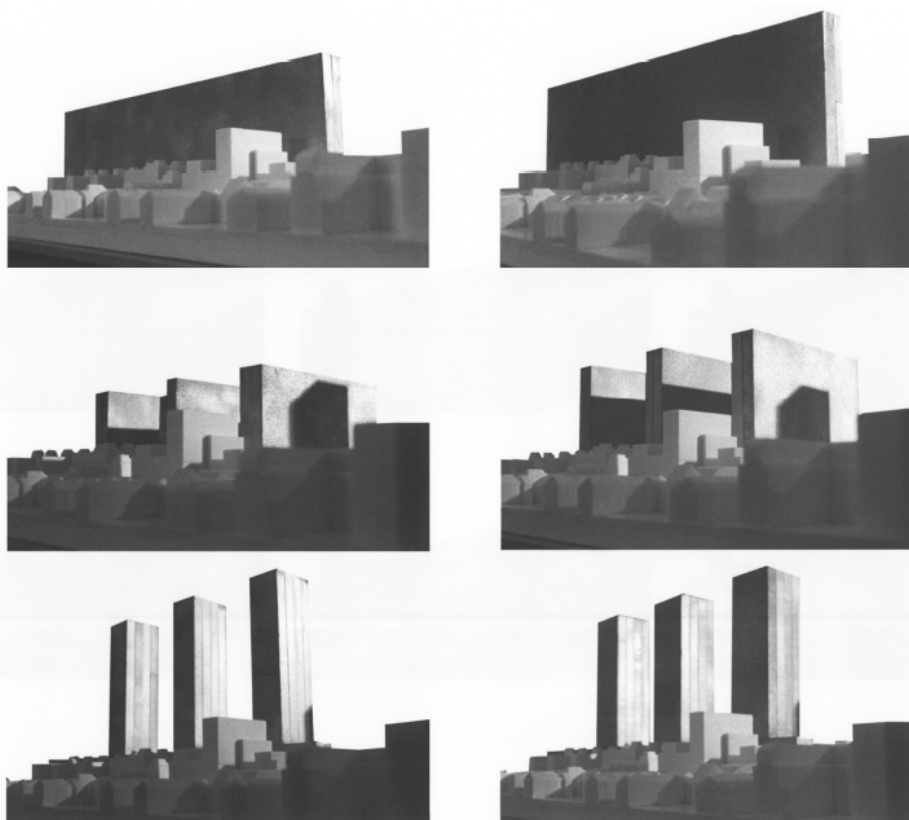
#### Algemene presentatie van het programma 'Fonsny' en 'V'

Het vastgoedproject van de NMBS dat wordt ontwikkeld door EuroImmoStar-Eurostation bestaat uit twee kantoorcomplexen:

- Een gebouw langs de Fonsnylaan vanaf de Engelandstraat tot de Veeartsenstraat (een lengte van ongeveer 570 meter) van 120.000 m<sup>2</sup>;
- Een kantoorgebouw in de vorm van een V boven de sporen van 137.000 m<sup>2</sup> (in Brussel vergelijkbaar in volume met de Financiëntoren van 139.340 m<sup>2</sup> op de Kruidtuinlaan 50), met toegang vanuit het gebouw aan de Fonsnylaan.

Het totale volume van dit programma bedraagt 257.000 m<sup>2</sup> (in Brussel vergelijkbaar met het volume van het gebouw 'D3' van het Europees Parlement achter het Luxemburgstation op de Wiertzstraat 60, dat in totaal 259.020 m<sup>2</sup> bedraagt).

In de ontwerpfase telde het project (Fonsnygebouw + V) ongeveer 167.000 m<sup>2</sup> (dus 90.000 m<sup>2</sup> minder dan het huidige project). Het bureau Jean Nouvel dat verantwoordelijk was voor het ontwerp sprak tijdens de presentatie van het programma van een 'problematische dichtheid', die als volgt werd geïllustreerd.



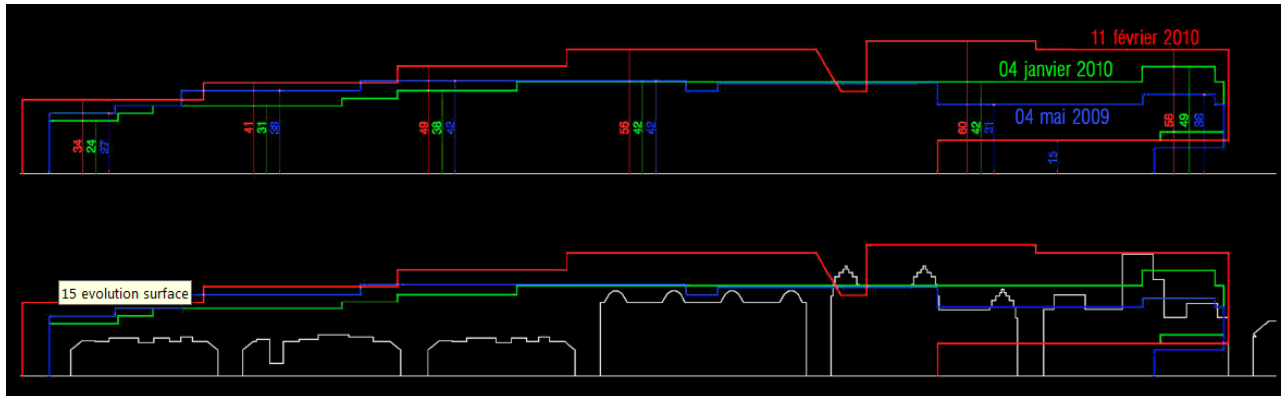
*Illustratie 111: voorbeelden van volumes die corresponderen met het programma van de NMBS in de ontwerpfase*

*Bron: AJN, presentatie van 12 november 2009*

Het project dat het programma opdeelde in twee verschillende gebouwen, waarvan een aan de Fonsnylaan en een op de sporen, maakte het in eerste instantie mogelijk om het struikelblok van de te grote dichtheid aan de Fonsnylaan te omzeilen. Maar het programma van het Fonsnygebouw zelf (zonder de V) is in minder dan één jaar in ruimte verdubbeld.

De onderstaande illustratie toont de impact in termen van afmetingen van de evolutie van het programma van het kantoorgebouw aan de Fonsnylaan sinds de ontwerpfase:

- 4 mei 2009: 50.000 m<sup>2</sup>
- 4 januari 2010: 70.000 m<sup>2</sup>
- 11 februari 2010: 100.000 m<sup>2</sup>



*Illustratie 112: Evolutie van de afmetingen volgens de evolutie van het programma van het Fonsnygebouw*

*Bron: AJN, presentatie in de stuurgroep op 10 december 2010*

## Presentatie van het project van het Fonsnygebouw

ALGEMENE KENMERKEN		
Projectontwikkelaar	EuroImmoStar - Eurostation	
Ontwerpers	Ateliers Jean Nouvel	
Aard van het project	Nieuwbouw, behoud van het oude postsorteercentrum voor toegang tot de V	
Plaats	Gemeente Sint-Gillis, aan de Fonsnylaan en boven de sporen	
Bestemming in GBP	Administratief gebied (Engelandstraat tot Conraetsstraat) en spoorweggebied	
Grootte van het terrein	+/- 15.600 m <sup>2</sup>	
Totale oppervlakte	120.000 m <sup>2</sup>	
V/T	+/- 7.69	
Grondoppervlak	+/- 15.600 m <sup>2</sup>	
Vorm	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Fonsnygebouw: tussen 48 en 68 m hoogte afhankelijk van het gedeelte, tussen 10 en 25 m diep</li> <li>- 3 ondergrondse verdiepingen tussen de Veeartsenstraat en het gebouw van het postsorteercentrum</li> </ul>	
In- en uitgangen	Voetgangersingangen ter hoogte van de loodrechte straten van Sint-Gillis Parking: op de Fonsnylaan Het postsorteercentrum dient als voetgangersingang van het gebouw V	
Milieuprestatie	?	
Geplande afbraak	Ja, de huidige gebouwen aan de Fonsnylaan behalve de gevel van het postsorteercentrum	
Belangrijkste technische beperkingen	Bouw langs de sporen, afhankelijk van de keuzen die worden gemaakt voor de Noord-Zuidverbinding	
Stand van zaken in de procedure	Onderzoek loopt	
Voorlopige planning van de werkzaamheden	Afbraak gepland in 2012 (op dit moment nog geen stedenbouwkundige vergunning aangevraagd) Bouw: planning onbekend	
Grondbezit	Ja	
PROGRAMMA		
Kantoren	Ja	?
Handelszaken	Ja	?
Woningen	0	0 %
Voorzieningen	?	?
Parking	?	

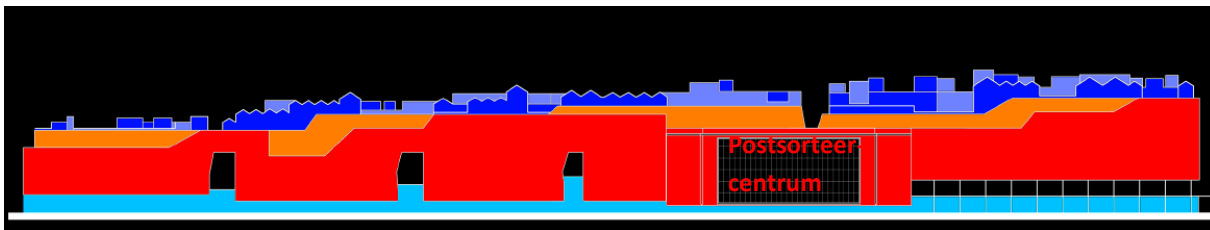
Tabel 25: Elementen uit de presentatie van het project van de Fonsnygebouwen

Bron: Euroimmostar, schattingen ATO in cursief

- Het project bestaat uit de afbraak van alle gebouwen aan de westkant van de Fonsnylaan, met uitzondering van het postsorteercentrum waarvan de gevel wordt behouden en de heropbouw langs het spoor tot aan de Veeartsenstraat (de

huidige gebouwen gaan slechts tot de kruising met de Coenraetsstraat) over een lengte van ongeveer 570 meter (de lengte van de huidige gebouwen is 380 meter in totaal). Ter vergelijking, het gebouwenblok van het Rijksadministratief Centrum kan worden gebruikt als referentie in termen van de lengte van gebouwen in Brussel en dit gebouw is 227 meter lang, dat wil zeggen twee keer minder lang dan het project dat hier wordt ontwikkeld.

- Het architecturaal project bestaat uit verschillende gebouwlagen die overeenstemmen met een verschillende terugwijking van de gevel.
- Ter hoogte van elke dwarsstraat van de Fonsnylaan worden 'stedelijke vensters' geïntegreerd in het gebouw, in de vorm van een opening in het gebouw waarin spiegels de omringende gebouwen weerkaatsen.
- Het gedeelte van het gebouw bij de ingang van het station aan de kant van Sint-Gillis staat op pilaren, waardoor de treinsporen te zien zijn vanaf de Fonsnylaan. De ruimte onder het gebouw, tussen de pilaren, wordt gepresenteerd als het verlengde van het Ruslandplein.
- De toegang tot het gebouw V gaat via het gebouw van het postsorteercentrum.
- Het nieuwe gebouw is bestemd voor kantoren, maar in de presentatie van Ateliers Jean Nouvel worden handelszaken en voorzieningen op het gelijkvloers genoemd.



*Illustratie 113: Identificatie van de gebouwlagen*  
Bron: AJN, presentatie in de stuurgroep op 10 december 2010



*Illustratie 114: Zichten op de stedelijke vensters*  
Bron: AJN, presentatie in de stuurgroep van 10 december 2010



*Illustratie 115: Zicht op het gebouw ter hoogte van de stationsingang in de Fonsnylaan, gedeelte op pilaren*  
 Bron: AJN, presentatie in de stuurgroep van 10 december 2010

*Dit betreft een denkbeeldig zicht, want zo'n afstand is in werkelijkheid niet mogelijk.*



*Illustratie 116: Zicht op het Fonsnygebouw met op de achtergrond het gebouw V*  
 Bron: AJN, presentatie in de stuurgroep van 10 december 2010



*Illustratie 117: Zicht vanuit de Veeartsenstraat*

*Bron: AJN, presentatie in de stuurgroep van 10 december 2010*

*Het gebouw is op deze plaats heel smal (10 meter diep).*

### **Stedelijke integratie, waardevolle elementen**

#### Huidige kwaliteiten van het project

- Versterkt de intensiteit van de stedelijke as van de Fonsnylaan, evenals de levendigheid van de straat, als er winkels en voorzieningen komen op het gelijkvloers;
- Verdwijning van leegstaande gebouwen die niet bijdragen tot de verlevendiging van de straat;
- Restauratie van de gevel van het postsorteercentrum.

#### Mogelijke verbeteringen

- Het voorstel van Arsis voor de dichtheid en de afmetingen beschouwen als een basis voor onderhandeling met vastgoedontwikkelaars.

Er moet een evenwicht worden gevonden tussen de stedelijke integratie van een nieuw programma (met aandacht voor het effect van een barrière die de sporen vormen en het effect dat de Fonsnylaan opgesloten lijkt), de ontwikkelingsstrategie voor de tertiaire pool in de Zuidwijk, architecturale innovatie en natuurlijk de economische beperkingen van de projectontwikkelaar.

- De ingangen van de doorgangen door het station zichtbaarder maken vanaf de Fonsnylaan (aanpak van de gevel);
- Een grotere functiemix bevorderen zodat er meer bedrijvigheid komt in de Fonsnylaan;
- De relevantie van het voorstel voor de mobiliteit onderzoeken: de illustraties van het bureau Jean Nouvel laten zien dat alle verkeersstromen (zowel voor het Fonsnygebouw als voor de V) van en naar de Fonsnylaan gaan:
  - o Deze aanvoer van bijkomende auto's en vrachtwagens die komen leveren moet worden onderzocht, want de Fonsnylaan is een verkeersas die de hele dag verzadigd is en oververzadigd tijdens de spitsuren;
  - o De parkingmogelijkheden moeten opnieuw worden onderzocht met het oog op de uitzonderlijke bereikbaarheid via het openbaar vervoer die de intermodale pool van het Zuidstation biedt.

## Presentatie van het project van het gebouw V

<b>ALGEMENE KENMERKEN</b>		
Projectontwikkelaar	EuroImmoStar - Eurostation	
Ontwerpers	Ateliers Jean Nouvel	
Aard van het project	Nieuwbouw, met behoud van het oude postsorteercentrum voor toegang tot de V	
Plaats	Gemeente Sint-Gillis, aan de Fonsnylaan en boven de sporen	
Bestemming in GBP	Administratief gebied en spoorweggebied	
Grootte van het terrein	+/- 25.070 m <sup>2</sup>	
Totale oppervlakte	137.000 m <sup>2</sup>	
V/T	+/- 5,46 (V)	
Grondoppervlak	+/- 25.070 m <sup>2</sup>	
Vorm	GV+23 + terras, 120 meter hoog	
In- en uitgangen	Voetgangersingang via het postsorteercentrum Parking: gedeeld gebruik met het Fonsnygebouw?	
Milieuprestatie	?	
Geplande afbraak	Niet van toepassing	
Belangrijkste technische beperkingen	Bouwwerk boven de sporen en het station, is tevens afhankelijk van de keuzen die worden gemaakt voor de capaciteitsproblemen van de Noord-Zuidverbinding	
Stand van zaken in de procedure	Onderzoek loopt	
Voorlopige planning van de werkzaamheden	Planning onbekend	
Grondbezit	Ja	
<b>PROGRAMMA</b>		
Kantoren	Ja	?
Handelszaken	0	0 %
Woningen	0	0 %
Voorzieningen	?	?
Parking	?	

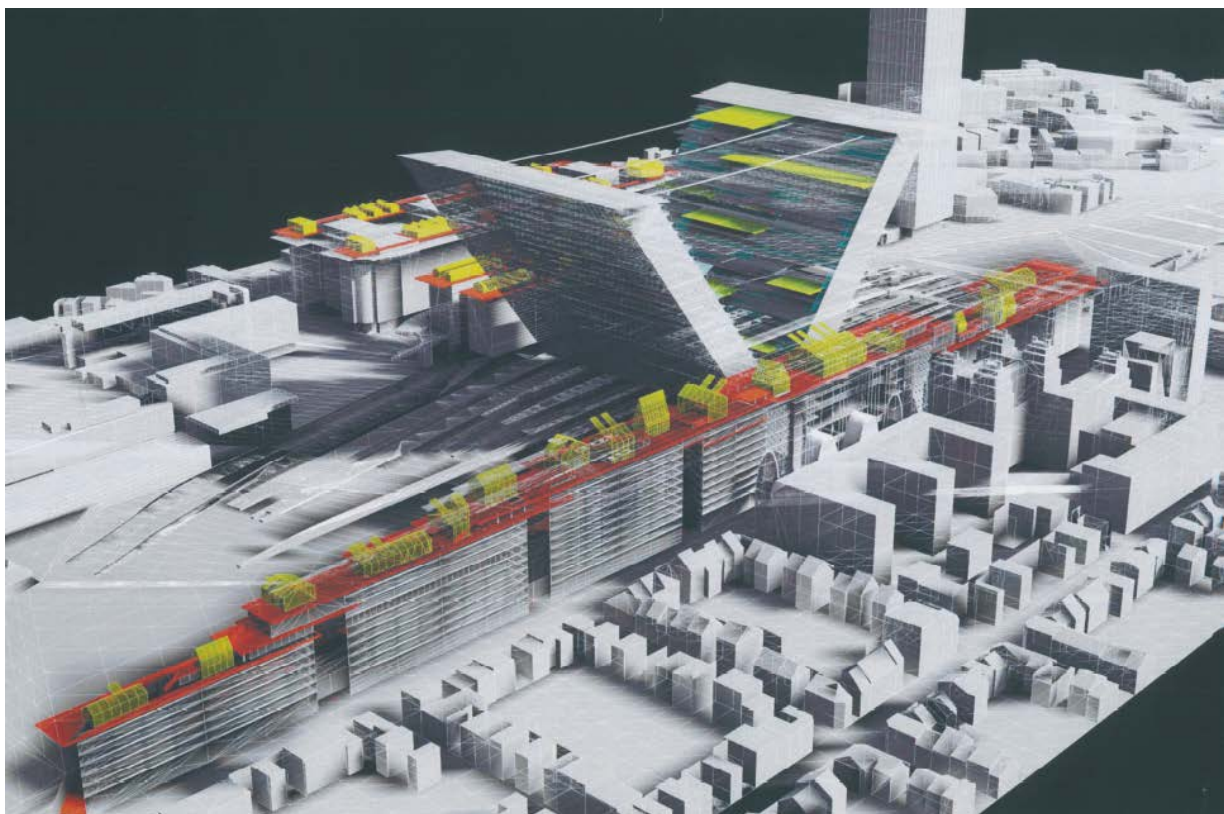
Tabel 26: Elementen van de presentatie van het project voor het gebouw V

Bron: Euroimmostar, schattingen ATO in cursief

Het project V wordt door de ontwerper Ateliers Jean Nouvel gepresenteerd als de creatie van een 'binnenwereld'. Het betreft de nieuwbouw van een geheel van 137.000 m<sup>2</sup> dat hoofdzakelijk bestemd is voor kantoren in de vorm van een V of een open boek boven de sporen. De twee vleugels van de V worden aan de top verbonden door kabels.

De buitenzijden worden voorzien van spiegels die de sporen weerkaatsen, waardoor dit gebouw volgens de projectontwikkelaar het baken van het station kan worden.

De ingang van het gebouw ligt in het postsorteercentrum in de Fonsnylaan. De eerste twee verdiepingen en de bovenste verdieping zijn bestemd voor semipublieke functies die complementair zijn aan de kantoorfunctie (conferentiezalen in de lagere verdiepingen, restaurant op de bovenste verdieping).



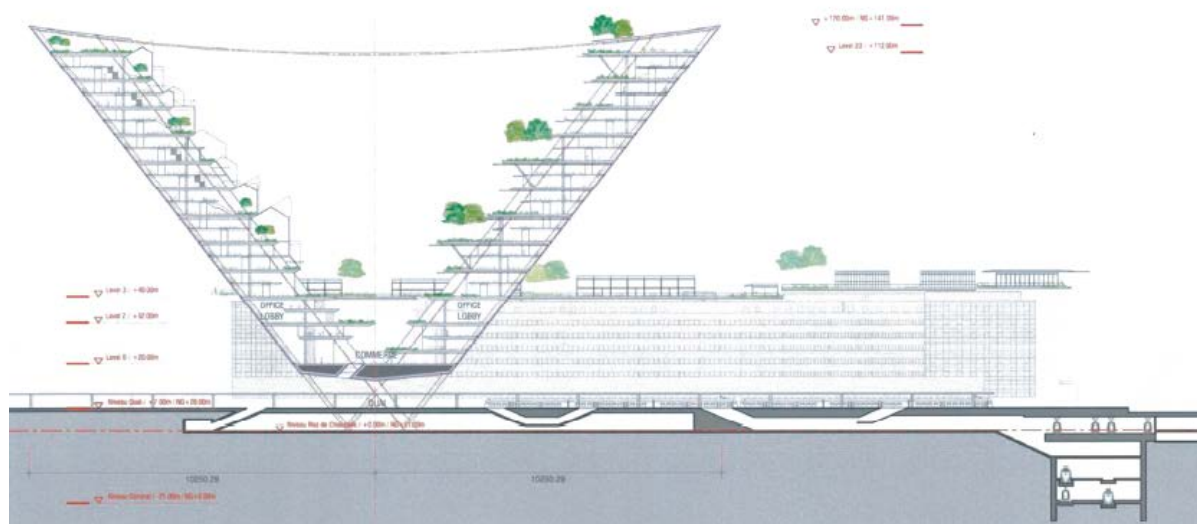
*Illustratie 118: Zicht op het gebouw V*

*Bron: AJN, presentatie van 12 november 2009*





*Illustratie 119: Weerkaatsing van de sporen en de perrons in gebouw V*  
 Bron: AJN, presentatie van 10 december 2010



*Illustratie 120: Dwarsdoorsnede van gebouw V*  
 Bron: AJN, presentatie van 12 november 2009

## **Stedelijke integratie, waardevolle elementen**

### Huidige kwaliteiten van het project

- De wens om met een sterk architecturaal gebaar het station een leesbaarheid te geven en een baken te creëren voor de stadsentree, zoals wordt geadviseerd in het PIO.

### Mogelijke verbeteringen

- Het voorstel van Arsis voor de dichtheid en de afmetingen beschouwen als een basis voor onderhandeling met vastgoedontwikkelaars.  
Er moet een evenwicht worden gevonden tussen de stedelijke integratie van een nieuw programma, de ontwikkelingsstrategie voor de tertiaire pool in de Zuidwijk, architecturale innovatie en natuurlijk de economische beperkingen van de projectontwikkelaar.
- De impact van het project op de perrons eronder onderzoeken.
- De afstemming van het type project op de kenmerken van de kantoormarkt analyseren.
- De financiële haalbaarheid van het project onderzoeken, met name de bouwkosten en de problemen bij het onderhoud die het ontwerp doet vermoeden.
- Het gebouw kan worden beschouwd als een 'bruggebouw' boven het station ter hoogte van de overdekte straat en de doorgang onder de sporen in de verkeersas van de Onderwijsstraat, met een toegang op de grond, zoals besproken in de studie van Arsis en voorgesteld ter hoogte van de Argonnestraat in het 'Ontwikkelingsschema voor de omgeving van het Zuidstation' van Christian Frisque en Jean de Salle.
- De impact van het project in termen van mobiliteit analyseren, rekening houdend met alle verkeersstromen van en naar de Fonsnylaan en met het oog op de uitzonderlijke bereikbaarheid met het openbaar vervoer die de intermodale pool van het Zuidstation biedt.
- De functiemix van het project versterken en de relatie met de grond verbeteren, zodat het meer bijdraagt aan de verlevendiging van de wijk.

### 3.3.3 PROJECT VAN WONINGEN IN HET STRATENBLOK FRANKRIJK – BARA

<b>ALGEMENE KENMERKEN</b>	
Projectontwikkelaar	EuroImmoStar - Eurostation
Ontwerper	Salvatore Bono – EuroImmoStar
Aard van het project	Nieuwbouw
Plaats	1 of 2 stratenblokken tussen de Frankrijkstraat en de Barastraat (hypothese 1 en hypothese 2)
Bestemming GBP	Administratief gebied + sterk gemengd gebied
Grootte van het terrein	27.933 m <sup>2</sup> (1e hypothese met 1 stratenblok)
Totale oppervlakte	+/- 209.170 m <sup>2</sup>
V/T	+/- 7.49 (1e hypothese met 1 stratenblok)
Grondoppervlak	+/- 23.125 m <sup>2</sup> (1e hypothese met 1 stratenblok)
Vorm	Geheel van 3 torens van GV+55, 228 meter hoog, op een sokkel 3 opties: sectie van 1.080 m <sup>2</sup> , van 1.225 m <sup>2</sup> of van 1.369 m <sup>2</sup> 3 ondergrondse niveaus
Geplande afbraak	Huidige gebouwen van de NMBS + traditionele Brusselse bebouwing in goede staat (woningen en activiteiten)
Belangrijkste technische beperkingen	Onder het 2e stratenblok meer naar het zuiden is een mogelijke plaatsing in de ondergrondse verdiepingen van het station afhankelijk van de gemaakte keuzen voor de verzadiging van de Noord-Zuidverbinding
Stand van zaken	Onderzoek loopt
Voorlopige planning	?
Grondbezit	Een gedeelte is van de NMBS, een andere gedeelte bestaat uit een aantal particuliere bezittingen (hypothese NMBS: onteigening in het kader van het eventuele toekomstige ondergrondse station)
<b>Programme</b>	
Kantoren	?
Handelszaken	Ja (2-3 niveaus), restaurant op de bovenste verdieping
Woningen	1.600 woningen, mix van sociale, middenklasse en vrije woningen
Voorzieningen	Ja (in de sokkel), hotel in de bovenste verdiepingen
Parking	2.250 plaatsen Hypothese met transitparking: 4.500 tot 5.000 plaatsen

Tabel 27: Elementen van de presentatie van het project Frankrijk-Bara

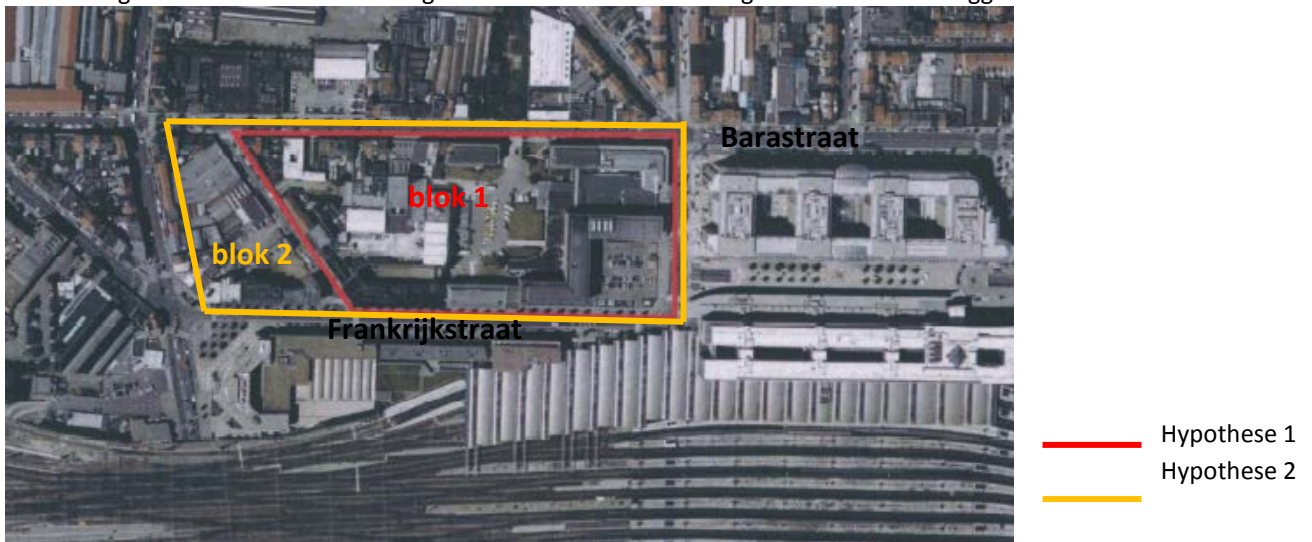
Bron: EuroImmoStar, schattingen ATO cursief

## Algemene presentatie van het programma

De verhuizing van de kantoren van de NMBS of afdelingen daarvan naar het Fonsnygebouw of het gebouw V betekent dat de huidige gebouwen in het stratenblok Frankrijk-Bara vrijkomen. Die worden afgebroken voor een programma van 1.600 woningen. Ter vergelijking, het programma van de Kroontuinen dat werd gerealiseerd in Elsene tussen 1995 en 2005 telt in totaal 935 woningen verdeeld over 40 gebouwen (waarvan de meerderheid middelgroot) op een terrein van 6 hectare. De omvorming van dit stratenblok in woningen stemt overeen met de wens die het Gewest uitdrukte in het kader van de besprekingen met de NMBS.

Er zijn twee hypothesen voor de plaats van het programma, afhankelijk van de keuzen die worden gemaakt voor de capaciteitsproblemen van de Noord-Zuidverbinding die de NMBS vermeldt en de mogelijkheid dat in dit kader een nieuw ondergronds internationaal station onder het Zuidstation wordt gemaakt. In de eerste hypothese wordt slechts één stratenblok (3,4 ha) betrokken bij het project, waarvan de NMBS de meerderheid van het grondbezit heeft. In de tweede hypothese wordt het project uitgestrekt over twee stratenblokken (4,5 ha) en wordt de Charles Parentéstraat opgeheven. In dat geval moet men toezien op het behoud van de huidige kwaliteiten van het stratenblok, dat sterk geherstructureerd zou kunnen worden.

Het voorgestelde programma bestaat uit sociale, middenklasse en vrije woningen, een luxehotel en voorzieningen waarvan de aard niet is gedefinieerd en die in de marge van de kantoren liggen.

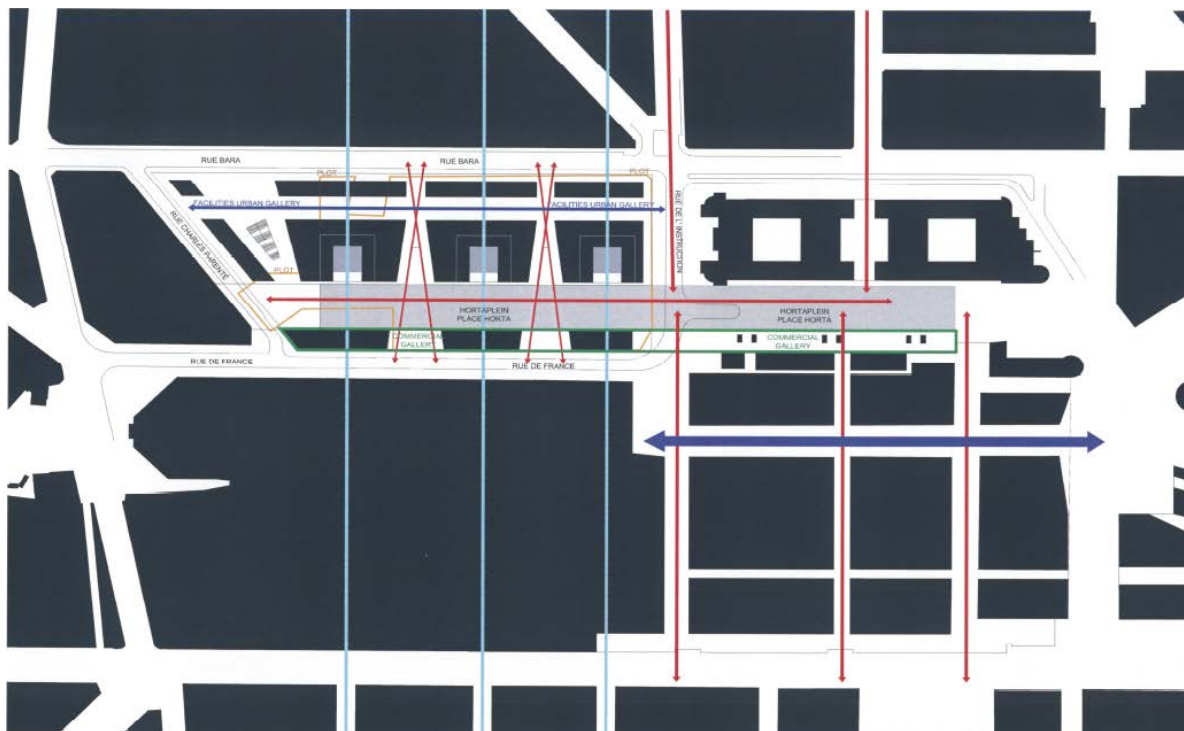


Kaart 136: Evolutie van het grondoppervlak van het project EuroImmoStar Frankrijk-Bara

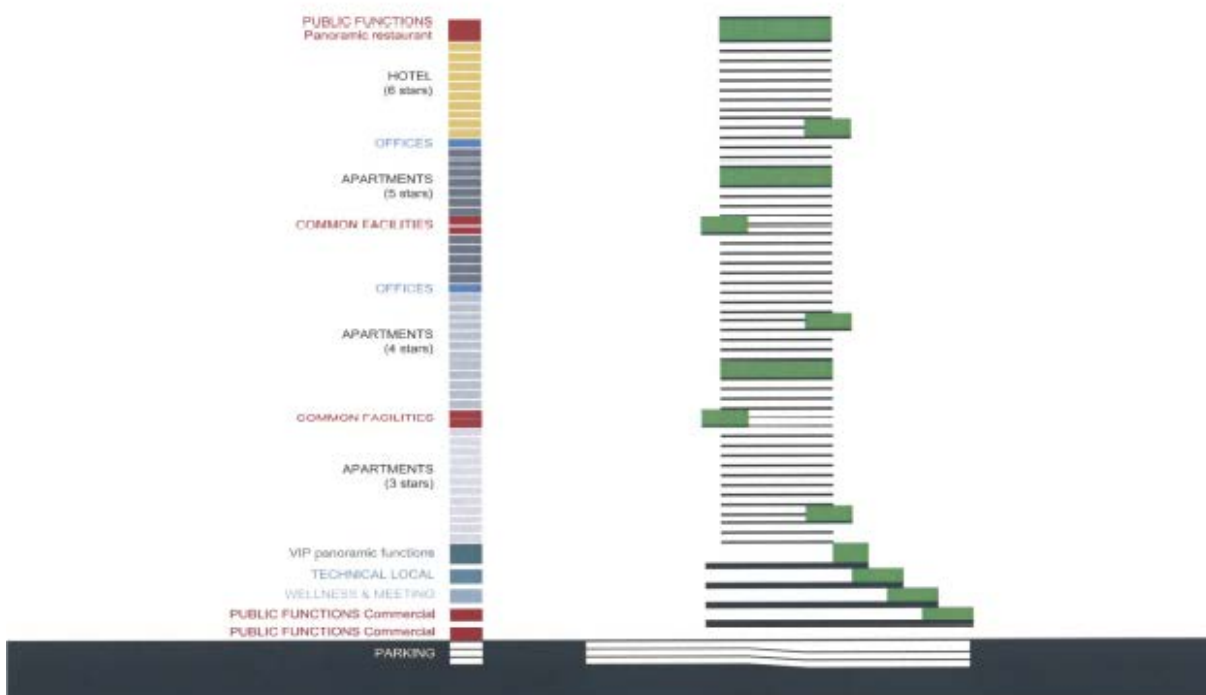
Bron: ATO, grondplan: Google Maps

## Presentatie van het architecturale project

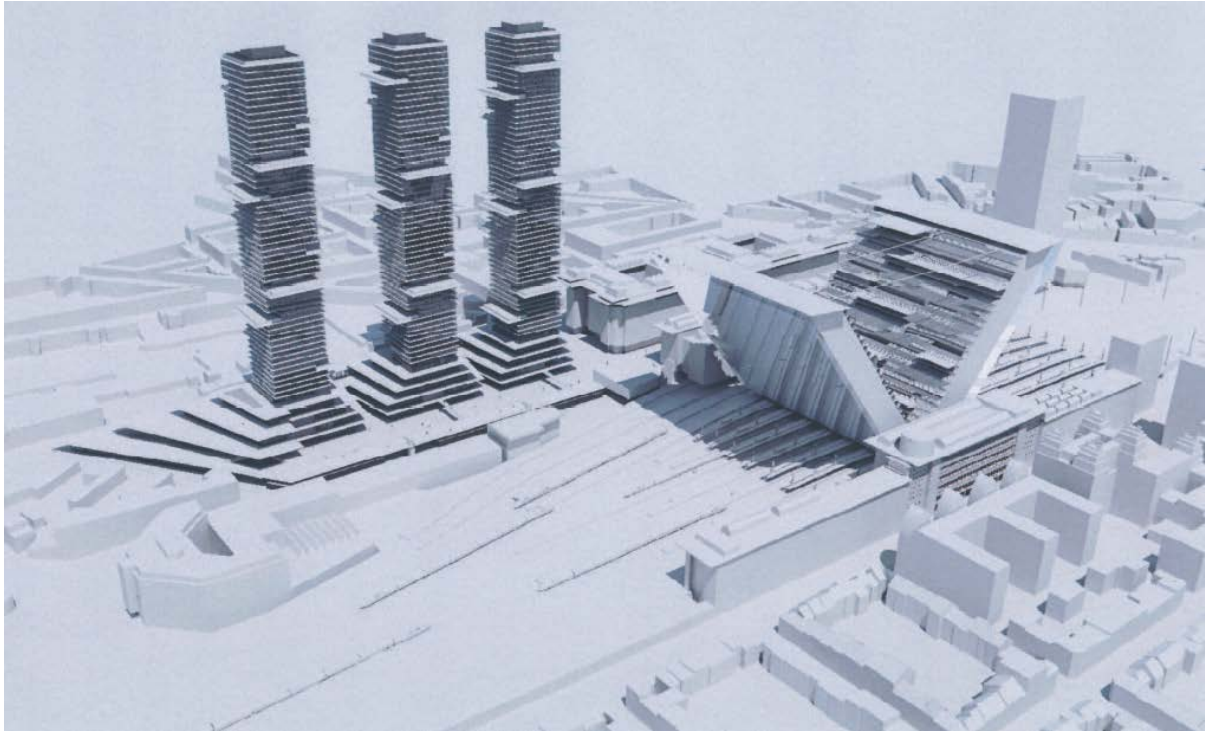
Het architecturale project bestaat uit drie torens op een sokkel waarin voorzieningen komen. De torens zijn elk 228 meter hoog. Daarmee worden ze de hoogste torens van België (het huidige record is voor de Zuidtoren met 148 meter). De positie zou parallel met de as van de dwarsstraten van de Fonsnylaan zijn. Het project integreert de verlenging van het Hortaplein. Er zou een weg komen in de sokkel om het stratenblok te kunnen doorsteken.



Kaart 137: Stedelijke integratie van het project Frankrijk-Bara (hypothese 1 op één stratenblok)  
 Bron: Presentatie EurolmmoStar, november 2009



Illustratie 121: Vertaling van de toepassing van het principe van de verticale functiemix  
 Bron: Presentatie EurolmmoStar, november 2009



*Illustratie 122: Beeld van het project Frankrijk-Bara + V (Zuidtoren in de achtergrond rechts)*

*Bron: Presentatie EurolmmoStar, november 2009*

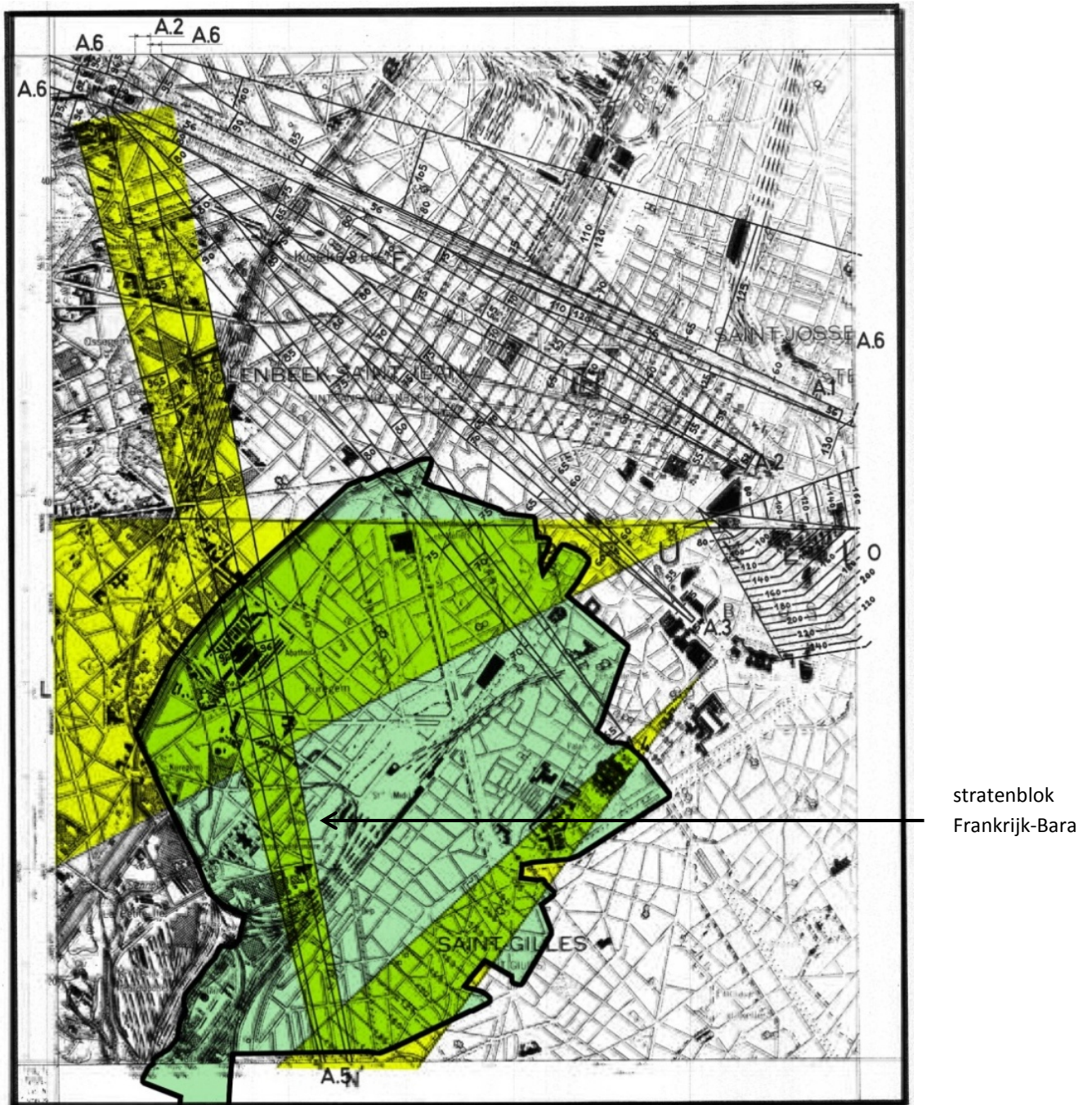


*Illustratie 123: Zicht op het project Frankrijk-Bara vanaf Barastraat en verlenging van het Hortaplein*

*Bron: Presentatie EurolmmoStar, november 2009*

## Bescherming van het zicht

Het project ligt gedeeltelijk (uiteinde van het stratenblok tussen de Charles Parentéstraat en de Barastraat) in de beschermde gezichtshoek op de Basiliek van Koekelberg vanuit het vergezicht van het Park van Vorst. Dit betekent dat er op deze plaats geen hoog gebouw mag komen dat dit zicht kan maskeren.



Kaart 138: Beschermde gezichten en observatieperimeter

Bron: ATO op basis van de kaart van de hoogtebeperkingen uit het Gewestplan van de Brusselse agglomeratie, juni 1972

### **Huidige kwaliteiten van het project**

- Creëren van woningen in een regionale context waarin veel vraag is;
- Streven naar een sociale mix (maar niet gecheckt bij de operatoren);
- Afbraak van de NMBS-gebouwen met een lage architecturale en stedelijke kwaliteit.

### **Mogelijke verbeteringen**

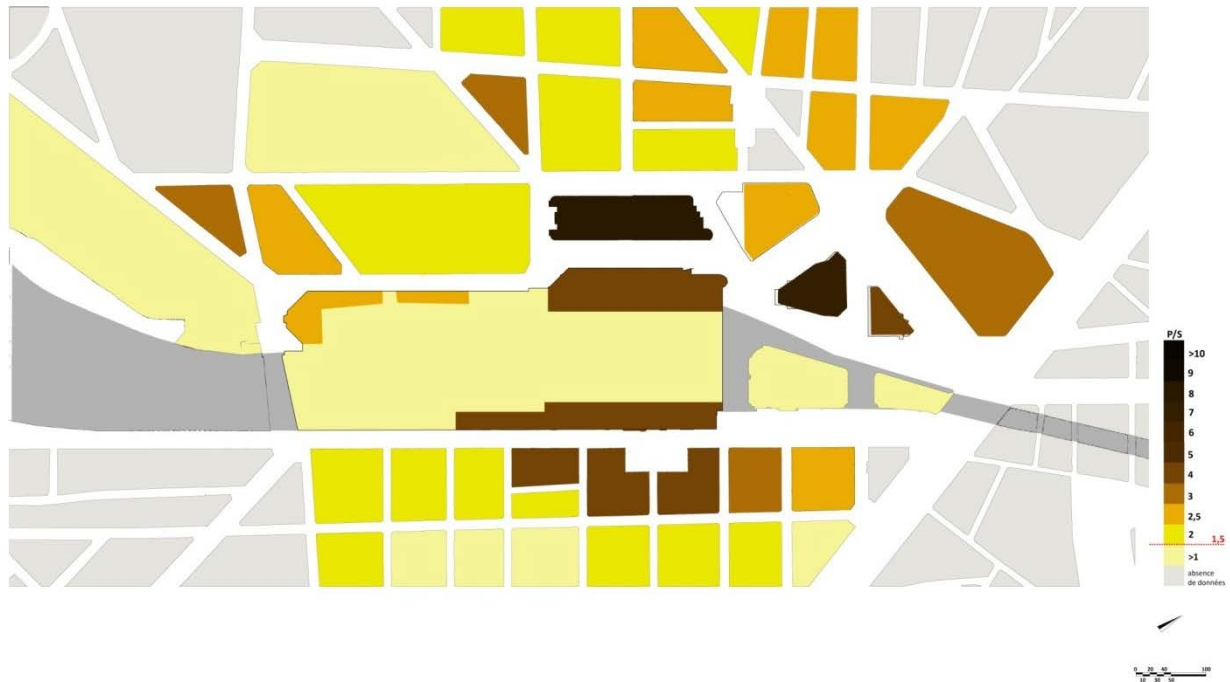
- Zoals ook voor de projecten Victor, Fonsny en V, het voorstel van Arsis voor de dichtheid en de afmetingen beschouwen als een basis voor onderhandeling met vastgoedontwikkelaars
- Onderverdeling van het stratenblok en stratennet voor een grotere doordringbaarheid;
- Behoud van de bestaande gebouwen in goede staat;
- Integratie van een definitie van een programma van voorzieningen;
- Overwegen om deze site te laten ontwikkelen door gespecialiseerde woningbouwontwikkelaars;
- Het gerealiseerde werk beschouwen als een basis voor de uitwerking van een architecturaal project, maar eerst moet een overkoepelend inrichtingsplan worden gemaakt, gezien de grote omvang van de betrokken site.
- Toepassing van de stedelijke en architecturale integratievoorschriften die het Gewest voor deze site zou definiëren.
- Toezien op een globale coherentie met de rest van het project: in de huidige staat vanaf de ring zouden deze torens het zicht belemmeren op de V, die het baken van het station zou worden; bovendien staan ze ter hoogte van de stedelijke vensters van het Fonsnygebouw, waardoor ze het zicht op deze vensters zouden belemmeren.
- Voorrang geven aan de hypothese van het behoud van de gebouwen met woningen en handelsactiviteiten in dit stratenblok.
- De impact van het project in termen van mobiliteit analyseren.



### 3.3.4 PROJECTEN EN DICHTHEDEN

De verschillende gepresenteerde projecten worden gekenmerkt door een hoge dichtheid (V/T tussen 5,46 en 13,84).

De kaart van de huidige situatie laat zien dat op dit moment twee stratenblokken een zeer hoge dichtheid hebben: dat van de Zuidtoren (V/T = 7,48) en het stratenblok Côte d'Or (V/T = 8,34). Op de twee belangrijkste structurele assen varieert de dichtheid tussen een V/T van 1 tot 8 voor de Barastraat en van 2 tot 4 voor de Fonsnylaan. Dit grote verschil in dichtheid maakt de lezing en de verspreiding van de bedrijvigheid in de straat moeilijk.



*Kaart 139: Dichtheid per stratenblok – huidige situatie*

*Bron ATO, op basis van Arsis, 'Stedenbouwkundige studie van het station Brussel-Zuid in de context van de wijken', 2008*

De onderstaande kaart toont de geprojecteerde dichtheden in de stedenbouwkundige studie van Arsis. De dichtheden zijn verdeeld op basis van het hiërarchische belang van de verkeersas waarop ze liggen. De grootste concentraties zijn dus te vinden op de structurele assen. Dat maakt het mogelijk om het stedelijk weefsel te structureren en zo duidelijk mogelijk te maken voor de gebruiker. Op basis van dit principe zijn de hoogste dichtheden vooral verdeeld over de kleine ring, de Fonsnylaan en de Barastraat, evenals de structurele dwarsstraten: Onderwijsstraat, Engelandstraat – overdekte straat en Argonnestraat.

In de perimeter (hieronder in het rood) tussen de Veeartsenstraat, de Merodestraat, de Zuidlaan, de Jamarlaan, de Herzieningslaan en de Veeartsenstraat plant het project van Arsis een bijkomende verdichting van rond de 353.051 m<sup>2</sup>.



*Kaart 140: Dichtheid per stratenblok – projectie Arsis*

*Bron ATO, op basis van Arsis, 'Stedenbouwkundige studie van het station Brussel-Zuid in de context van de wijken', 2008*

Op de onderstaande kaart staan de dichtheden die worden geprojecteerd door de verschillende projecten. De verdeling van de dichtheid is zeer geconcentreerd op een zeer laag aantal stratenblokken, omdat door 3 projecten ongeveer 575.000 m<sup>2</sup> wordt gecreëerd (waarvan de afgebroken oppervlakten moeten worden afgetrokken om dit te vergelijken met de 353.051 m<sup>2</sup> die worden gecreëerd in het project van Arsis). Men kan zich afvragen of zo'n sterke concentratie op enkele punten in de wijk niet nadelig is voor de globale verlevendiging van die wijk.



*Kaart 141: Dichtheid per stratenblokken – geplande projecten*

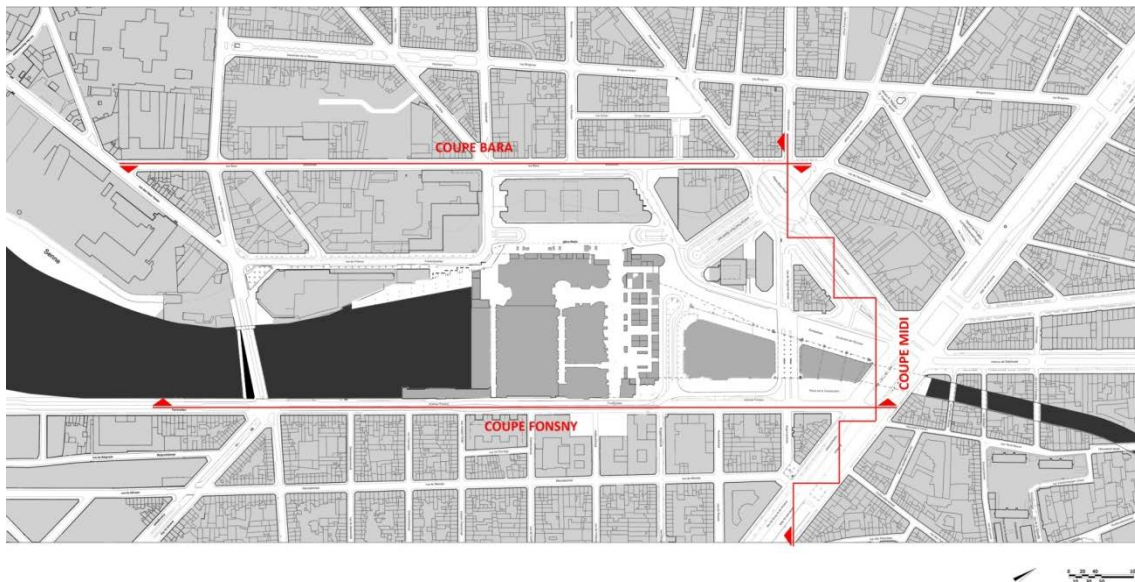
Bron: ATO

In de logica van de studie van Arsis zou men, indien men wil dat de geplande dichtheden in deze projecten op een bevredigende manier in het stedelijk weefsel worden geïntegreerd, in alle stratenblokken de dichtheid aanzienlijk moeten vergroten, zodat de verhouding tussen de hiërarchie van de assen en de bijbehorende dichtheid wordt gerespecteerd. Volgens Arsis zijn de verhogingen in de dichtheid die daaruit voortvloeien voor de wijk moeilijk te accepteren.

### 3.3.5 DICHTHEDEN EN AFMETINGEN

Drie doorsneden van de Barastraat, de Fonsnylaan en trapsgewijs vanaf de Zuidlaan tonen:

- De huidige situatie;
- De geprojecteerde situatie op basis van de dichtheden die Arsis definieert in de vorm van gesloten stratenblokken (op basis van een gebouwdiepte van 12 meter);
- De geprojecteerde situatie op basis van de dichtheden die Arsis definieert in de vorm van torens;
- De geprojecteerde situatie op basis van de projecten die worden ontwikkeld.

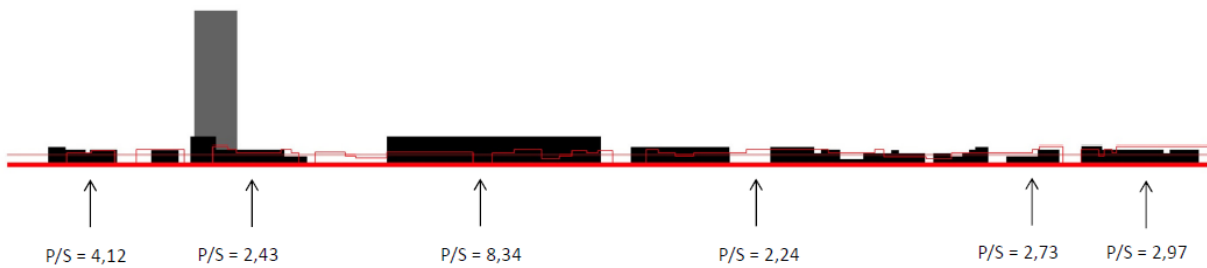


Kaart 142: Plaats van de doorsneden

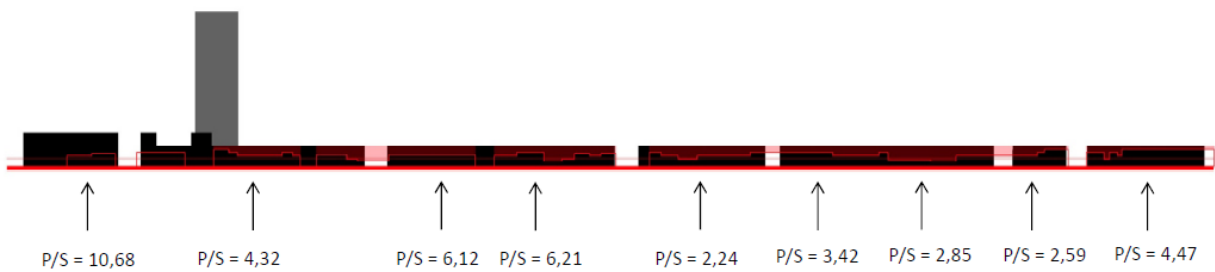
Bron: ATO

## DOORSNEDE BARA

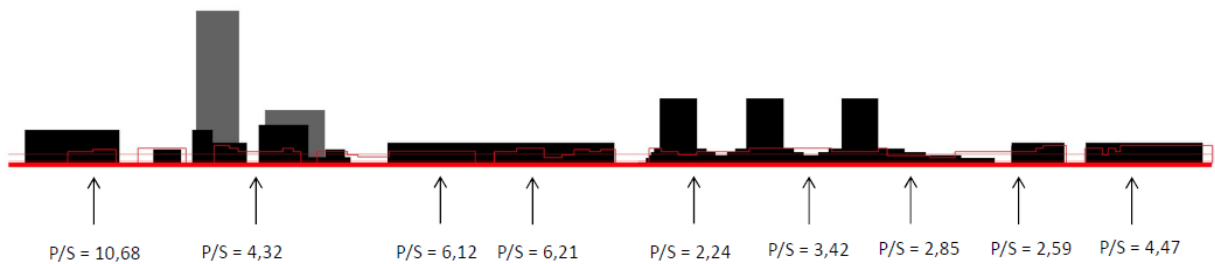
Bara – huidige situatie



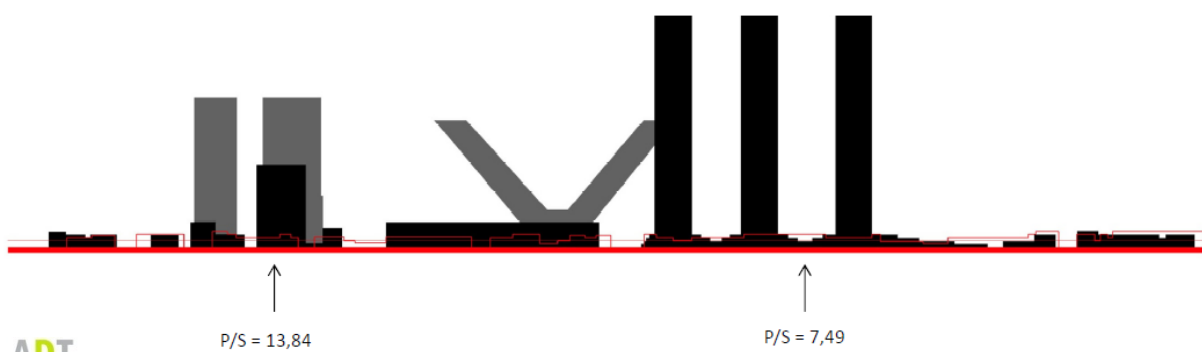
Bara – Dichtheden van Arsis in de vorm van gesloten stratenblokken



Bara – Dichtheden van Arsis in de vorm van torens

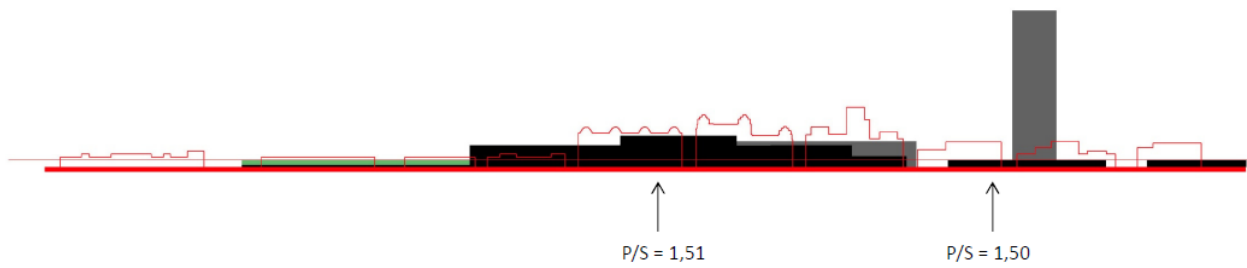


Bara – Projecten in ontwikkeling

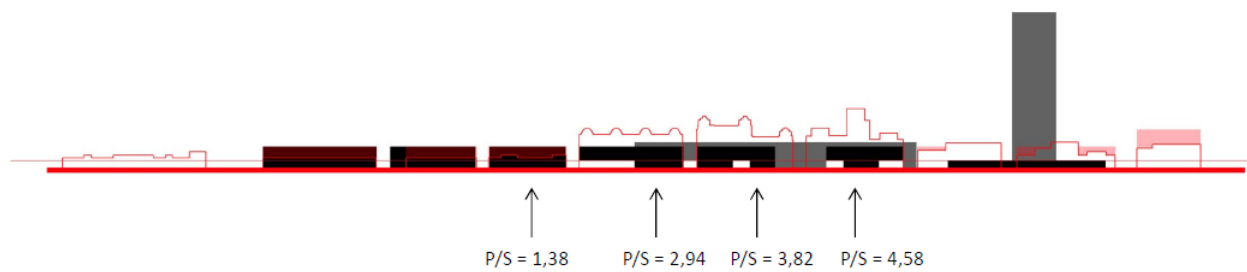


## DOORSNEDE FONSNY

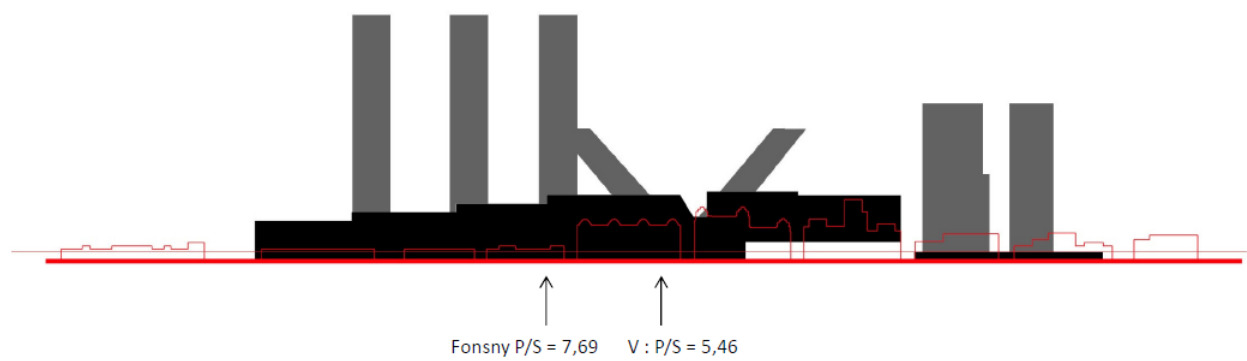
Fonsny – Huidige situatie



Fonsny – Dichtheden van Arsis in de vorm van gesloten stratenblokken



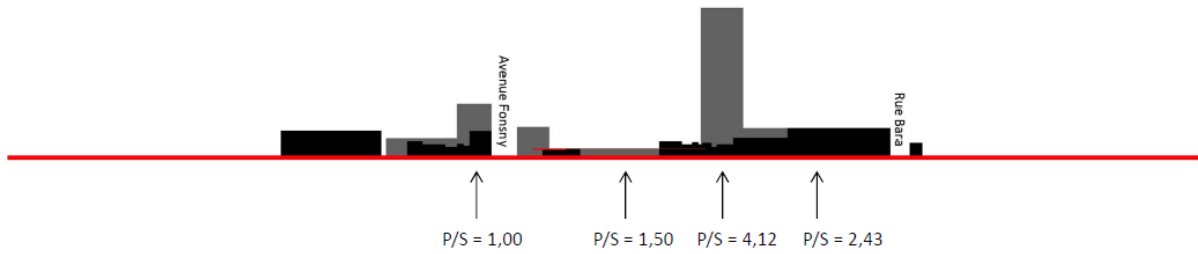
Fonsny – Projecten in ontwikkeling



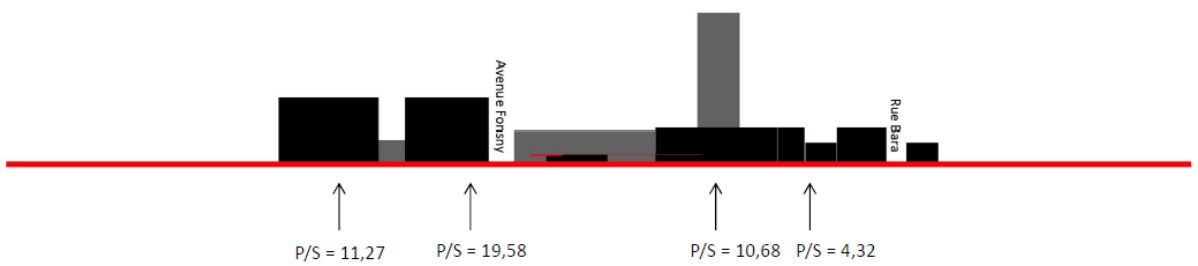
ADT  
ATO.

## DOORSNEDE ZUID

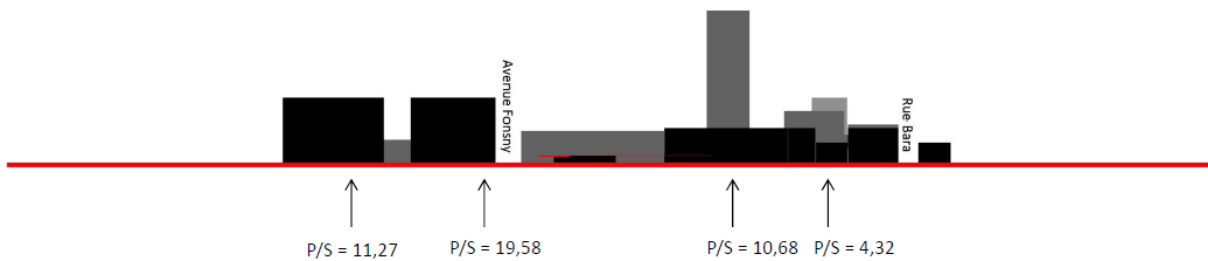
Zuid – Huidige situatie



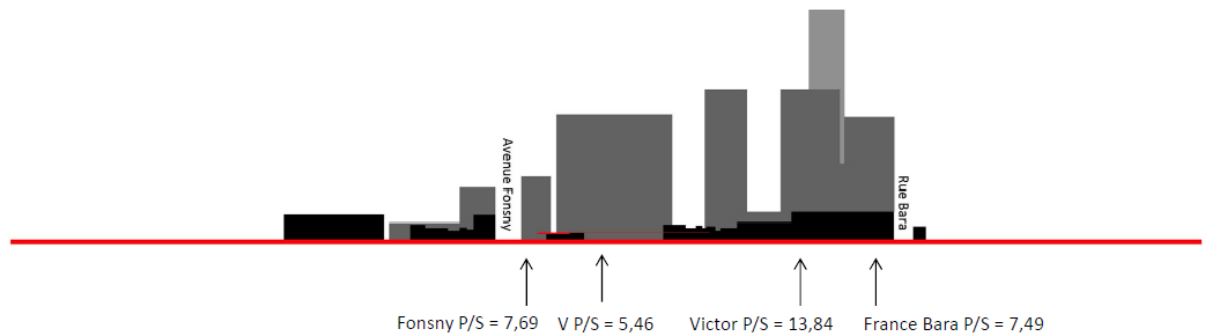
Zuid – Dichtheden van Arsis in de vorm van gesloten stratenblokken



Zuid – Dichtheden van Arsis in de vorm van torens



Zuid – Projecten in ontwikkeling



### 3.3.6 BAKENS

De projecten die zowel EuroImmoStar als de groep Aténor - BPI ontwikkelen rond het Zuidstation zijn gebouwen van grote hoogte, die de facto een stadsbaken vormen. Ze zijn representatief voor de huidige architecturale tendens naar hoge gebouwen.

*De Zuidtoren: een zichtbaar baken dat zijn stedelijke omgeving verstoort*

Vandaag speelt de Zuidtoren de rol van baken voor de wijk. De toren is zowel in de nabije omgeving als van ver af goed te zien, vooral vanaf de centrale lanen.

Maar op de grond heeft de plaatsing van de toren bijgedragen tot een vernietiging van de structuur van de omgeving. Het gebrek aan een functiemix van het gebouw en het gelijkvloers waarin alleen kantoren zijn gevestigd dragen niet bij tot de verlevendiging van de omgeving. Zowel de vorm als het programma tast de goede werking van de relatie tussen de toren en zijn onmiddellijke omgeving aan (geen omkadering of bedrijvigheid in de openbare ruimte).

*Het station als baken*

Het Zuidstation heeft een gebrek aan zichtbaarheid, zonder een monumentale gevel die tot zijn recht komt door een voorplein, zoals wel het geval is voor de meeste stations in andere steden. Daarom stelt de NMBS voor om van haar kantoorgebouw een baken voor het station te maken. Dit element van het programma heeft het bureau Jean Nouvel uitgewerkt in een gebouw boven het station in de vorm van een V, waarvan de bekleding de onderliggende sporen moet weerkaatsen.

Het gebouw V is inderdaad een manier om van een kantoorgebouw een baken te maken, maar heeft geen verwijzing naar de ingang van het station.

Het markeren van de ingang van het station zou dus een manier kunnen zijn om van het station het gewenste baken te maken.

*Concurrerende bakens*

De ontwikkelde projecten, met name het project Victor en het woningbouwproject voor het stratenblok Frankrijk-Bara, stellen torens voor. Die zullen de waarneming verstoren van het baken dat men van de V op het station wil maken. Vanaf de uitrit van de ring zal er geen zicht zijn op het station, maar op de woontorens van het stratenblok Frankrijk-Bara. Is het niet tegenstrijdig dat de NMBS een baken wil maken van het station, maar daarnaast vastgoedontwikkelingen voorstelt die het zicht op dit baken vanaf de emblematische plaatsen van de stad in de weg staan?



Kaart 143: Blikveld op het Zuidstation en de Zuidtoren  
Bron: Arsis

*De gebouwen in het stratenblok Frankrijk-Bara maskeren de zichtbaarheid van de bakens van de Zuidtoren en V vanaf de ring (illustratie Arsis)*

### 3.3.7 NIEUWE TORENS IN DE WIJK?

- Er moet onderzoek worden gedaan naar de breuk in de stedelijke vormen tussen de wijk waar de torens komen en de wijken eromheen, terwijl er net overeenstemming bestaat over de wens om deze wijken opnieuw met elkaar te verbinden. Een nieuwe stedelijke vorm voor de Zuidwijk mag de verbinding van de omringende wijken niet verhinderen. Het is dus wenselijk om overgangen te creëren tussen de verschillende vormen, maar dan moet men weten hoe en waar die worden georganiseerd.
- De ruimte van het station en zijn omgeving lijden vandaag nog steeds onder de afbraak van de structuur als gevolg van de doorgang van de Noord-Zuidverbinding. Omdat torens een moeilijke relatie tot de grond hebben, is het complexer om de ruimte te verlevendigen en te herstructureren met dit type stedelijke vorm.

Er moet in elk geval worden gewerkt met een sokkel waarin verschillende functies komen en die in relatie tot de straat staat. Vandaag stellen we vast dat de Zuidtoren niet in relatie staat tot zijn onmiddellijke omgeving en bijdraagt tot het gebrek aan structuur.

- De openbare ruimte rond het station is van een grote omvang en zonder activiteiten, met uitzondering op zondag als de markt plaatsvindt. De sfeer is er niet echt aangenaam.



De vorm van een toren heeft de neiging om een microklimaat (schaduw en wind) te creëren dat het comfort in de openbare ruimte in de buurt aantast. Wanneer er nieuwe torens worden gecreëerd in de wijk, dan moet er bijzondere aandacht gaan naar de kwaliteit van de openbare ruimte.

### Studie naar hoge gebouwen in het GPDO

Het deel over hoge gebouwen in de gewestelijke studie naar dichtheden, die werd gerealiseerd in het kader van het GPDO door BUUR, wijst op vier bepalende factoren in de keuze om een of meerdere hoge gebouwen in Brussel te plaatsen.

→ Rekening houden met de topografie

Het reliëf van Brussel is een fundamenteel element voor de compositie en vorming van de stad. In grote lijnen zijn er drie valleien en daarnaast heuvelkammen. De studie adviseert om het zicht van een kam op een andere kam te behouden en geen torens te bouwen in de valleien. De bouw van torens is voorbehouden voor de kammen, waardoor de lezing van het stedelijke landschap wordt bevorderd. Dit argument pleit tegen de bouw van torens in de Zuidwijk, die in de vallei van de Zenne ligt.

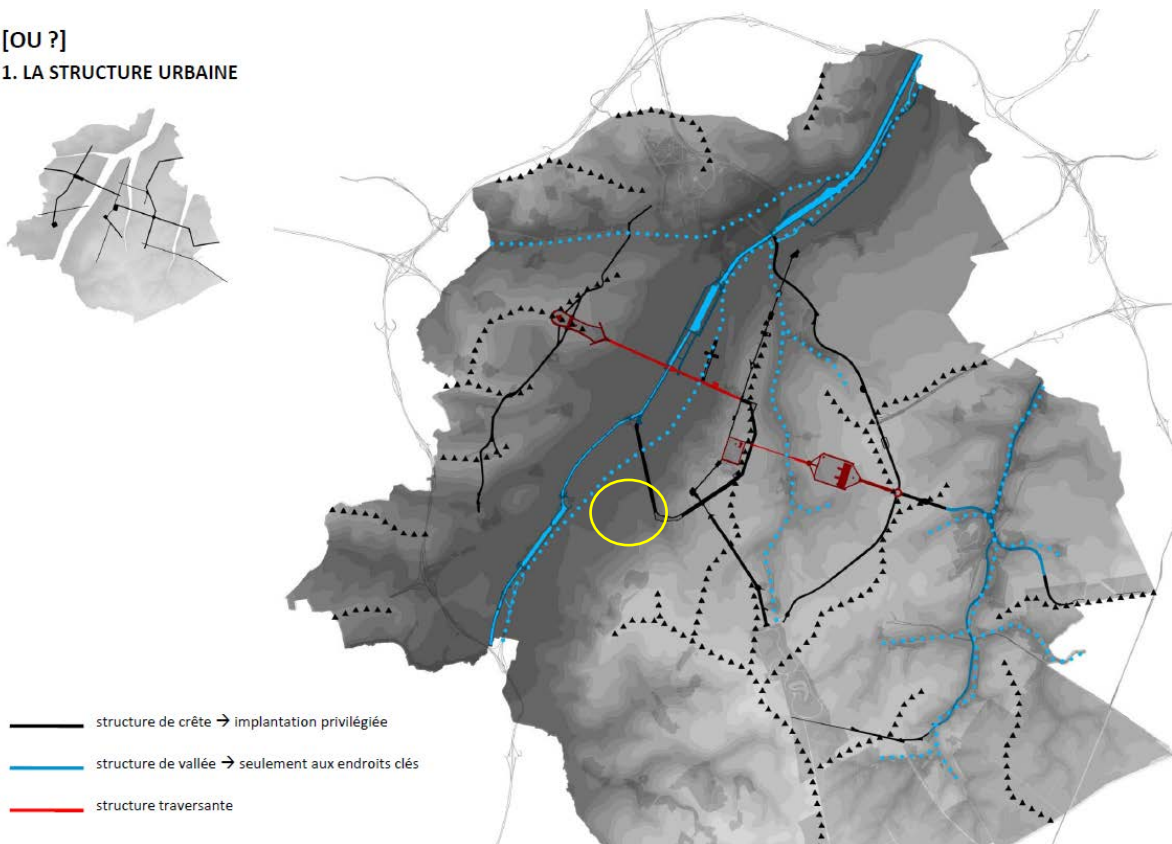
→ De leesbaarheid van de stedelijke structuur versterken

Torens kunnen de stedelijke structuur beter leesbaar maken en de lezing van een structurele as op gewestelijk niveau versterken (bijvoorbeeld: de as van de Wetstraat naar het Jubelpark, de as van de Leopold II-laan naar de Basiliek van Koekelberg, het kanaal).

De onderstaande kaart toont de verschillende elementen van de Brusselse stedelijke structuur.

[OU ?]

#### 1. LA STRUCTURE URBAINE



Kaart 144: Stedelijke structuur van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

Bron: BUUR

→ Het creëren of versterken van polen

Torens kunnen centraliteitseffecten creëren of versterken (bijvoorbeeld: de Noordwijk) met een specifiek programma, waardoor de polycentrische structuur van Brussel wordt versterkt. Wanneer men van de Zuidwijk een zakenwijk wil maken in de vorm van een cluster van torens, dan kan men overwegen om er torens te bouwen.

In dat geval moet een keuze worden gemaakt. Ofwel is de stationswijk een baken, zoals de Noordwijk, omdat die bestaat uit een reeks torens, ofwel is het station een baken door een symbool dat geen concurrentie ondervindt van andere gebouwen.

→ De toren als instrument om visuele verbindingen te maken

Een toren kan eveneens een middel zijn om een wijk in relatie te brengen met een andere wijk en verbindingen te leggen. Dat is op dit moment de rol van de Zuidtoren, die de plaats van de wijk aangeeft op talloze uitzichtpunten (centrale lanen, Poelaertplein, enz.).

→ Voorstel voor de wijk van het Zuidstation

In het kader van deze studie is een voorstel gedaan om de hoogten in de wijk van het Zuidstation te reglementeren. Het voorstel kiest voor de overweging dat de hoge gebouwen in de Zuidwijk een stedelijke pool kunnen creëren, waardoor de wijk leesbaar is in de stad.

Het voorstel geeft de volgende compositieregels voor de realisatie van hoge gebouwen:

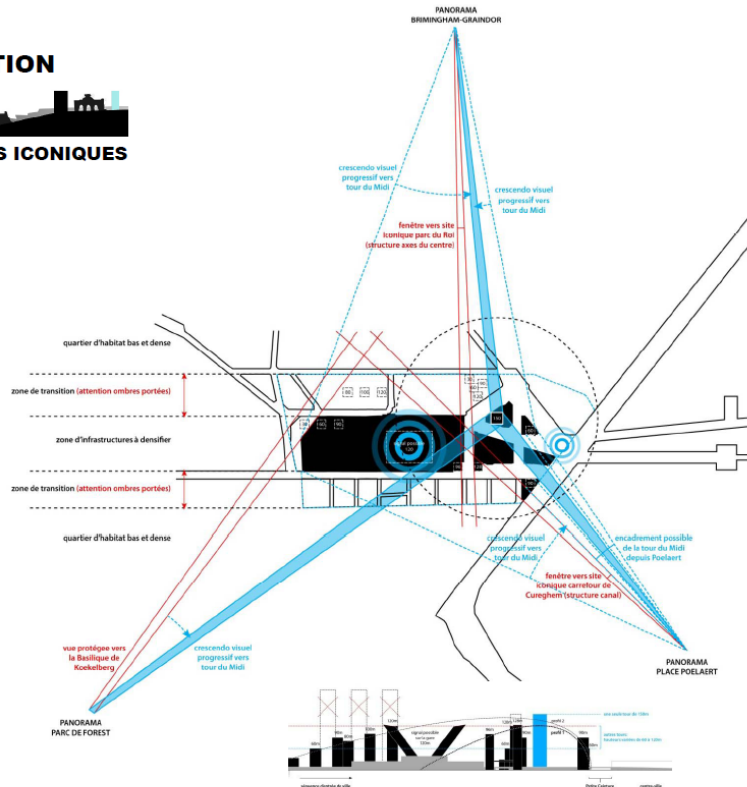
- De Zuidtoren moet het hoogste gebouw van de wijk blijven;
- Het spoorweggebied moet worden verdicht;
- De realisatie van het gebouw V wordt mogelijk gemaakt en dit gebouw bepaalt de maximale hoogte van alle andere torens (120 meter);
- Aan weerszijden van het spoorweggebied moeten overgangszones in termen van afmetingen worden gemaakt naar de traditionele woonwijken: deze overgangszones corresponderen met stroken van de breedte van één enkel stratenblok;
- Er worden sequenties georganiseerd bij de ingang van de stad en rond de Zuidtoren om de afmetingen van de gebouwen te laten gradueren en een compositie van het geheel te organiseren.
- De drie torens van het stratenblok Frankrijk-Bara zijn niet mogelijk met deze regels.

## [OU?] LOCALISATION

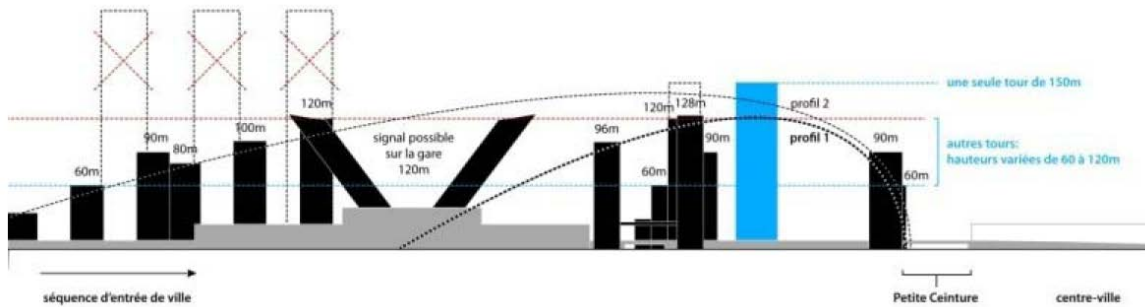


### SITES POUR LES TOURS ICONIQUES

- 2 périmètres**
- zone de bâtiments élevés
  - périmètre d'encadrement
- Critères délimitation**
- TC
  - Vues
  - Eléments structurants
  - Impact sur le contexte



BUREAU  
URBANISME



Illustratie 124: Voorstel voor de hoogten in de Zuidwijk  
Bron: Studie naar hoge gebouwen, BUUR, 2011-2012

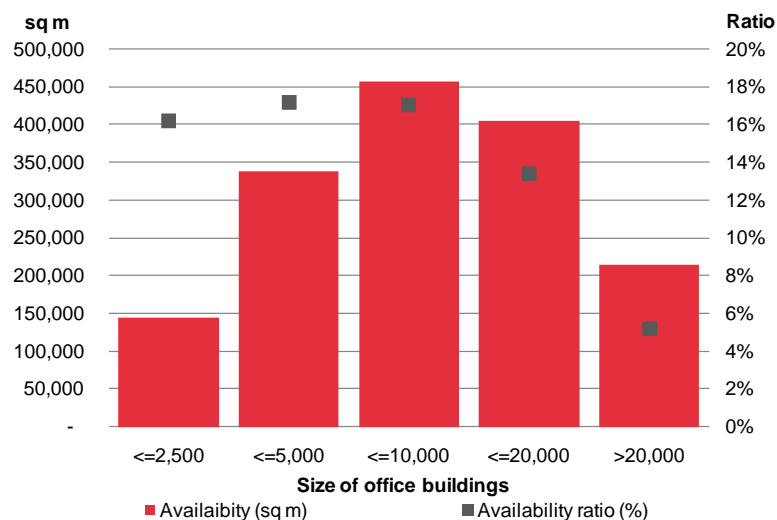
### 3.3.8 AFSTEMMING VAN DE PROJECTEN OP DE KENMERKEN VAN DE VASTGOEDMARKT

In termen van het aantal vierkante meter vormen het project Victor en het projecten van het Fonsnygebouw en gebouw V van de NMBS de grootste projecten die momenteel worden gepland of bestudeerd in het Gewest, met respectievelijk bijna 109.000 m<sup>2</sup> en 257.000 m<sup>2</sup>. Hoewel ze mogelijk gelijktijdig zijn, moeten deze twee projecten afzonderlijk worden geanalyseerd.

Er bestaat momenteel een vraag bij de gebruikers, met name in het binnenste centrum, naar grote gebouwen. Dit type gebouwen heeft inderdaad een aantal voordelen:

- Het biedt mogelijkheden voor toekomstige uitbreiding en/of consolidatie (groepering in één enkel gebouw van diensten die vroeger verspreid waren over een aantal kleinere gebouwen);
- Het biedt ruime oppervlakten die goed tegemoetkomen aan de huidige eisen op de arbeidsmarkt en aan een meer rendabele benutting per m<sup>2</sup>;
- Het biedt meer flexibiliteit bij de inrichting van de oppervlakten;
- Het kan gemeenschappelijke diensten aanbieden (receptie, enz.).

We zien vandaag dat de Brusselse markt een voorkeur heeft voor gebouwen van meer dan 20.000 m<sup>2</sup>. Het percentage beschikbare gebouwen van die oppervlakte is lager (ongeveer 5%) dan voor kleinere gebouwen geldt (tussen 13 en 17%). Deze lage beschikbaarheid kan het gevolg zijn van de keuze van projectontwikkelaars om dit type operaties niet te lanceren zonder de verbintenis van een toekomstige gebruiker. Dat is nog meer het geval in een periode met een lagere economische conjunctuur. Voor kleinere oppervlakten zijn projectontwikkelaars bereid om meer risico's te nemen.



Illustratie 125: Beschikbaarheid per grootte van het gebouw

Bron: DTZ Research

#### Projecten van de NMBS

We weten dat de drie entiteiten van de NMBS-groep vandaag eigenaar-gebruiker zijn van meer dan 160.000 m<sup>2</sup> (gebouwen in het stratenblok tussen de Frankrijkstraat, de Barastraat, de Charles Parentéstraat en Atrium-Zuid) en dat ze een aantal gebouwen huren in de wijk in de orde van grootte van 68.000 m<sup>2</sup>, dus een totale oppervlakte van circa 220.000 m<sup>2</sup> in de wijk voor de verschillende entiteiten van de NBMS. Specifiek zou de NMBS-groep, volgens onze informatie, van plan zijn om het gebouw Atrium Zuid te blijven gebruiken (bijna 40.000 m<sup>2</sup>).

Deze huidige gebouwen zijn zeer inefficiënt (oude gebouwen, slecht gebruik van de ruimte, verspreiding in de wijk ...).

We weten op dit moment niet hoeveel m<sup>2</sup> de NMBS werkelijk nodig heeft in de Zuidwijk. Het programma van kantoorgebouwen bedraagt 257.000 m<sup>2</sup> (project Fonsny + V, cijfers van 10/12/2010). De geconsolideerde behoefte aan ruimte van de NMBS in een gebouw of een complex van moderne gebouwen zou veel lager moeten liggen dan de oppervlakte die ze momenteel gebruikt. Daaruit volgt dat het project van 257.000 m<sup>2</sup> een grotere oppervlakte oplevert dan de eigen behoeften van de NMBS. Volgens DTZ komen de geconsolideerde behoeften van één of twee entiteiten van de NMBS in de buurt van 60.000 m<sup>2</sup> (deze cijfers worden ter illustratie gegeven, omdat geen enkele directe informatie van de NMBS is verkregen; de groepering van alle entiteiten is niet berekend).

Als het project Fonsny + V wordt geconcretiseerd, dan brengt de NMBS deze gebouwen op de markt op hetzelfde moment als de ruimte die ze nu gebruikt vrijkomt. Dat betekent dat er dan een groot aanbod van vrije oppervlakte ontstaat, in een markt waarop er eerst bijna geen enkel aanbod was, bij gebrek aan beschikbare ruimte (leegstand van 6,9%). Dit is positief<sup>52</sup>, maar het gevaar bestaat dat het aanbod dat op dat moment op de markt komt de vraag overstijgt. Een ander risico is de verouderde staat van de gebouwen die vrijkomen en die waarschijnlijk niet meer overeenstemmen met de marktnormen, zodat waarschijnlijk grote renovatiewerken nodig zijn. Om dat te kunnen bepalen, zouden we moeten kunnen beschikken over de fysieke kenmerken, de oppervlakten en de staat van de gebouwen die de NMBS gebruikt en over de lijst van gebouwen die de NMBS wil verlaten. Tot op heden hebben we die echter niet kunnen verkrijgen.

Indien de NMBS haar overtollige oppervlakten moet commercialiseren, dan zal het niet noodzakelijk eenvoudig zijn om geïnteresseerden te vinden voor de projecten die ze momenteel ontwikkelt. De twee geplande kantoorgebouwen (Fonsny en V) zijn architecturaal gezien zeer opvallende gebouwen. Het risico bestaat dat ze worden geïdentificeerd als gebouwen van de NMBS, waardoor ze minder makkelijk te commercialiseren zijn. Een onderneming zal aarzelen om haar kantoren te vestigen in een gebouw dat het imago uitdraagt van een andere onderneming. Tevens kan een onderneming terughoudend zijn om een gebouw te delen met een hoofdgebruiker die eventueel later bijkomende oppervlakte wil gebriken. Zo is er een risico voor de duur van het gebruik voor een kleinere onderneming die het gebouw deelt met een andere, grotere gebruiker.

Bovendien kunnen de beheerkosten voor de ontwikkelde gebouwen bijzonder hoog zijn, omdat de ruimte in het geval van gebruik door meerdere gebruikers wellicht niet optimaal benut kan worden. Dat kan een rem op het verhuren vormen. **Het gebouw V in zijn huidige ontwerp lijkt kantoorruimte met een zeer lage efficiëntie en onbetaalbare kosten te bieden.** In de huidige versie lijkt het dus zeer weinig waarschijnlijk dat de gepresenteerde oppervlakten geïnteresseerden zullen vinden. Bovendien zouden de huidige huur- en koopprijzen niet mogelijk maken dat de NMBS zijn investering kan rentabiliseren.

Men kan zich ook afvragen in hoeverre het opportuun is dat de NMBS eigenaar is van haar gebouwen. De huidige tendens van alle grote ondernemingen is de vastgoedpost te externaliseren. In de huidige context van de hoge schuldengraad van de NMBS zou het vastgoedbeleid in die richting aangepast kunnen worden.

### Project Victor

Voor het project Victor bestaan op dit moment geen geïnteresseerden. Het wordt echter alleen uitgevoerd op voorwaarde dat een vergunning en een verbintenis van gebruikers worden verkregen. Daarnaast beantwoordt

---

<sup>52</sup> Vandaag heeft het bedrijf Smals, met behoud van het kantoor in de Zuidwijk, bijkomende oppervlakte gehuurd in het project Up-Site aan het kanaal in Brussel, omdat het in de Zuidwijk niet de oppervlakte kon vinden die het nodig had om uit te breiden.

de volumetrie van het project niet aan de gemiddelde behoefte aan oppervlakte in de wijk, maar wordt duidelijk gemikt op één enkele grote gebruiker, een grote overheidsadministratie of de NMBS. Zonder voorafgaande verbintenis van een grote gebruiker voor het grootste gedeelte van de oppervlakte is het bijna zeker dat de projectontwikkelaar het project niet zal lanceren. Er bestaat dus geen reëel risico dat een leegstaand project een negatieve impact op de wijk zal hebben. De komst van een nieuwe administratie is geen element dat a priori gunstig is voor de ontwikkeling van de wijk. Niettemin zit er een logica in om de kantooroppervlakten te concentreren in de buurt van het grootste station van het land. Dit is een stedenbouwkundige en politieke keuze.

Er bestaan weinig potentiële klanten voor kantooroppervlakten die zo groot zijn. Vandaag komen op de Brusselse markt alleen de volgende klanten in aanmerking om zeer grote oppervlakten te gebruiken:

- BNP Paribas Fortis, dat ongeveer 100.000 m<sup>2</sup> nodig heeft om alle diensten te groeperen;
- de Brusselse gewestelijke administratie die ongeveer 40.000 m<sup>2</sup> zoekt (maar liefst in een passiefgebouw);
- AXA, waarvan het contract voor het gebouw aan de Vorstlaan in 2017 verloopt, wat te laat lijkt voor de gevorderde staat waarin het project Victor zich bevindt (wanneer een vergunning wordt verleend, zouden de bouwwerkzaamheden eind 2012-begin 2013 van start kunnen gaan);
- Europa, maar daarvan weten we dat het zich niet wil vestigen in de Zuidwijk;
- eventueel de NMBS, die deze gebouwen tijdelijk, in afwachting van de bouw van haar eigen nieuwbouw (die later begint dan het project Victor) zou kunnen huren of zelfs zou kunnen overwegen om zich er definitief te vestigen, wanneer ze kiest voor een nieuw vastgoedbeleid.

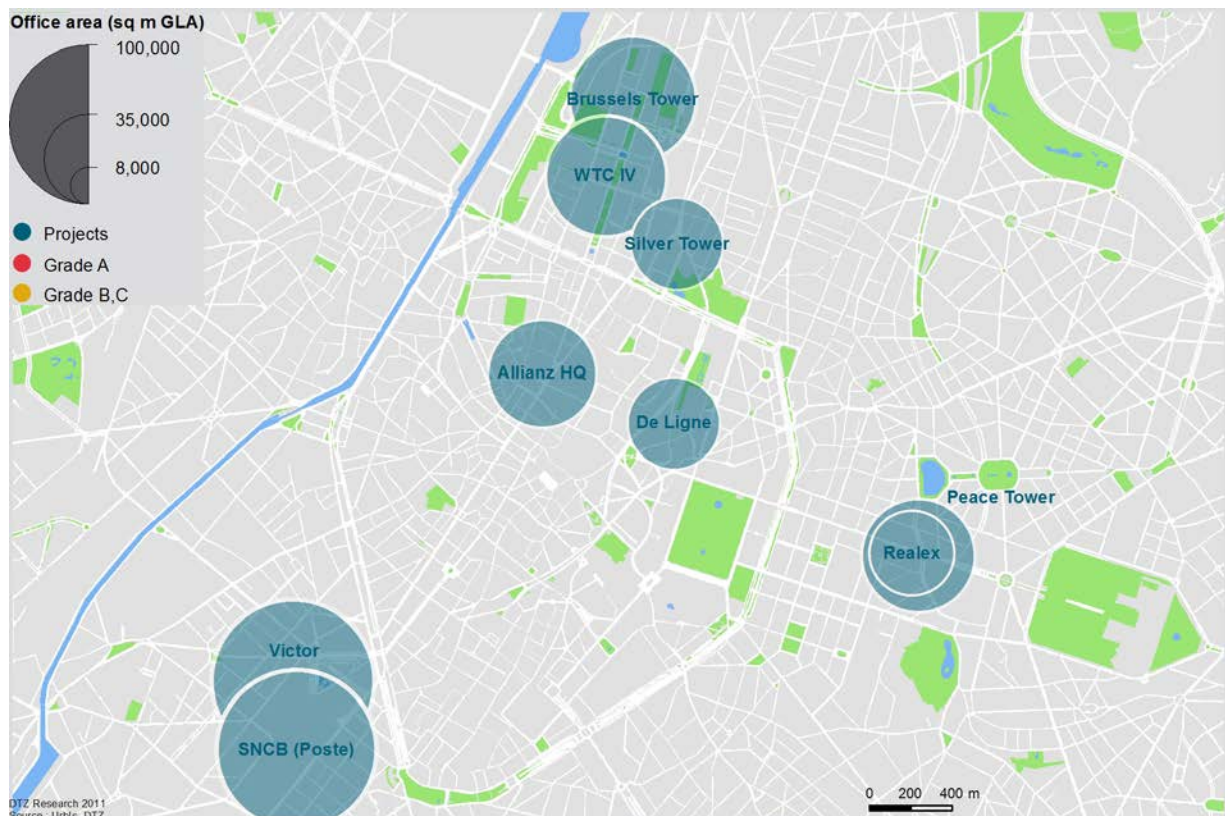
De potentiële klanten die het meest waarschijnlijk zijn voor het project Victor zijn: BNP Paribas Fortis, de NMBS en het Gewest.

In dat geval moet de volumetrie van het project worden aangepast aan de behoeften van de NMBS (rond 60.000 m<sup>2</sup>) of worden onderverdeeld in meerdere entiteiten waardoor een administratie of de NMBS een groot volume zou kunnen gebruiken (ongeveer 40 tot 60.000 m<sup>2</sup>) en een ander gebouw (max. 30.000 m<sup>2</sup>) ter beschikking wordt gesteld van private partijen.

Het project Victor moet concurreren met andere projecten die worden ontwikkeld in de andere grote kantoorwijken van het Gewest:

- Noordwijk: Brussels Tower (+/- 60.000 m<sup>2</sup>, stedenbouwkundige vergunning afgeleverd); WTC IV, Silver Tower (+/- 33.000 m<sup>2</sup>). Al deze projecten gaan van start als ze klanten hebben gevonden.
- Europese wijk: Realex (vergunning afgeleverd voor +/- 30.000 m<sup>2</sup>, nieuw project in ontwikkeling voor +/- 40.000 m<sup>2</sup> met eveneens winkels en woningen), Peace Tower (+/- 30.000 m<sup>2</sup> kantoren, vergunning in behandeling). Deze twee projecten zijn voornamelijk gericht op de Europese Commissie en zullen pas van start gaan nadat een gebruiksverbintenis is verkregen.
- Centrum: De Ligne en Allianz HeadQuarter (+/- 40-50.000 m<sup>2</sup>). Het laatste project gaat in elk geval door, ook zonder zicht op een gebruiker op het moment van de bouw.

Maar geen enkel van deze projecten biedt een kantooroppervlakte van 100.000 m<sup>2</sup>.



Kaart 145: Plaats van de grote concurrerende kantoorprojecten

Bron: DTZ Research

Het is wellicht in het belang van de ontwikkelaar van het project Victor om zijn project beter te kunnen commercialiseren om een aantal gemeenschappelijke diensten aan te bieden aan toekomstige gebruikers, waardoor het een concurrentievoordeel heeft ten opzichte van de andere ontwikkelde projecten.

## 4 AANBEVELINGEN

De vele projecten voor gebouwen of openbare ruimtes die in de laatste twee decennia gerealiseerd zijn in de Zuidwijk hebben de wijk radicaal gewijzigd, zowel wat de structuur, de functies als het imago betreft. Zoals wij hebben laten zien, blijven er nog vele uitdagingen. Deze kunnen alleen opgelost worden door middel van een coherent plan voor de hele wijk met een duidelijke aansturing.

De aanbevelingen hebben betrekking op het definiëren en uitvoeren van het stedelijk project en op het beheer nu en in de toekomst van de ruimtes in de omgeving van het station.

In de tekst worden voorbeelden gegeven om te laten zien hoe bepaalde problemen in andere steden zijn aangepakt die als inspiratiebron kunnen dienen.

### ***Definitie van een stedelijk project***

Het stedelijk project is de vertaling van de door overheden ontwikkelde visie op de toekomst van de Zuidwijk. Het zal de ambities van het Gewest bevatten voor dit gebied ten aanzien van:

- de stedelijke organisatie (bouwprofielen, dichtheden, bestemmingen, dichtheid van het netwerk, herdefinitie van de openbare ruimtes, verbindingen tussen de wijken, aanpassing van het station en de vierhoeken, enz.).
- de mobiliteit
- en voorzieningen.

De definitie van deze grote dimensies van het stedelijk project zal worden uitgewerkt in een cyclus die steeds herhaald wordt. Hierdoor kunnen de gevolgen van een bepaalde keuze in een van de dimensies voor de andere dimensies in kaart worden gebracht en dan aangepast worden in een serie heroverwegingen van die verschillende keuzes om zo tot een levensvatbaar model te komen. Het gaat met name om het definiëren van een programma (soorten bestemmingen, volume, enz.) voor de wijk dat toelaatbaar is in termen van mobiliteit en omgekeerd op het gebied van vraag naar mobiliteit, aandelen van en infrastructuur voor mobiliteit.

### ***De uitvoering van het stedelijk project***

De organisatie door middel van de huidige "stuurgroep voor de ontwikkeling van de omgeving van het Zuidstation" is niet in staat gebleken van alle partijen medewerking voor het stedelijk project te verkrijgen om te komen tot een consensus over de nu ontwikkelde architecturale plannen.

Het lijkt dus van fundamenteel belang om de volgende zaken te bepalen:

- een adequate manier om het plan te beheren;
- de manieren voor het verkrijgen van medewerking aan het stedelijk project;
- de middelen om het plan tot een goed einde te brengen;



- de fasering.

### **Het beheer**

Over het beheer van de ruimtes in de omgeving van het station dient opnieuw nagedacht te worden om de gebruikskwaliteit ervan vergaand te verbeteren. Daartoe zijn er voorstellen gedaan:

- om direct al enkele probleempunten te verbeteren;
- om een beheersstructuur te creëren voor het station en de omgeving ervan.

## **4.1 DEFINITIE VAN EEN STEDENBOUWKUNDIG PLAN VOOR DE ZUIDWIJK**

---

De uitwerking van een stedenbouwkundig plan voor de Zuidwijk veronderstelt de definitie van bepaalde punten die gedeeltelijk al aan de orde zijn geweest in het door Arsis uitgevoerde onderzoek 'stedenbouwkundige studie van het station Brussel-Zuid in de context van de wijken':

- richtlijnen voor de structuur en de vormgeving van het stadsweefsel: dichtheden, bouwprofielen, herconfiguratie van de openbare ruimte en de blokken, dichtheid van het netwerk, dienstbaarheden, enz.;
- organisatie van het station;
- organisatie van de mobiliteit;
- het programma voor voorzieningen in het station, de vierhoeken, de nieuwe blokken of andere mogelijkheden met grond of vastgoed, evenals nieuwe gebruiksmogelijkheden voor de openbare ruimtes;
- fasering van de uitvoering van het stedelijk project, bepaling van de budgettaire elementen.

Deze vijf elementen moeten eerst zijn vastgesteld zodat het Gewest

- een wedstrijd kan uitschrijven voor de uitvoering van de openbare ruimtes in de omgeving van het station;
- het project voor reorganisatie van het station kan begeleiden;
- het plan met grote strategische waarde voor de reorganisatie van het intermodale knooppunt draagt;
- de NMBS begeleidt bij haar vastgoedprojecten;
- de verschillende projectdragers in het gebied begeleidt.

### ***"We beginnen niet met lege handen"***

EuroImmoStar-Eurostation heeft in overleg met de huidige stuurgroep onderzoeksbureau Arsis opdracht gegeven voor de uitvoering van een 'stedenbouwkundige studie van het station Brussel-Zuid in de context van de wijken'. Deze studie is uitgevoerd in opdracht van EuroImmoStar-Eurostation in het kader van de uitwerking

van het 'masterplan voor het Zuidstation'. Dit onderzoek vormt een fundamentele basis voor de ontwikkeling van de wijken die in de observatieperimeter liggen. Het analyseert nauwgezet het functioneren van de wijken en doet voorstellen voor ingrepen om de geconstateerde problemen op te lossen.

### ***Een aanvullend stedenbouwkundig onderzoek uitvoeren***

Daarom wordt voorgesteld om een aanvullend stedenbouwkundig onderzoek uit te voeren om het mogelijk te maken:

- om het werk van Arsis voort te zetten met als resultaat een goedgekeurd stedelijk project;
- om een opdracht voor ondersteuning bij de uitvoering van het plan te verstrekken aan de ontwerper van het aanvullende onderzoek (zie: "Een operationeel hulpmiddel: het 'structuurschema', p. 320).

### ***Nu al te bevestigen oriëntaties***

Ter voorbereiding van de uitwerking van het bestek voor de opdracht voor het aanvullende stedenbouwkundige onderzoek is het nodig dat het Gewest een aantal basisvoorwaarden goedkeurt:

- De elementen in het plan van Arsis die nu beschouwd kunnen worden als uitgangspunten;
- De elementen van de door EuroImmoStar ontwikkelde plannen die een meerwaarde vormen bovenop het plan van Arsis;
- De elementen die voortgekomen zijn uit het door het ATO gelanceerde onderzoek in het kader van de voorbereiding van deze oriëntatienota (met name tijdens de werkgroepen) die kunnen worden overgenomen;
- De elementen die nog opnieuw uitgewerkt moeten worden en die dus onderwerp zullen zijn van het aanvullende stedenbouwkundige onderzoek.

Al deze voorstellen worden gepresenteerd op de volgende schalen:

- het station;
- het intermodale knooppunt;
- de stationswijk (= operationele perimeter).

## HET STATION

---

Het station is de centrale voorziening in de wijk. De reorganisatie ervan is een fundamenteel element in de uitvoering van het stedelijk project. Daarom is het noodzakelijk dat de verwachtingen over de herinrichting gedeeld worden door alle betrokkenen op beleidsniveau.

Een van de vereisten is wel dat de inrichting van het station losgemaakt wordt van de behoefte aan kantoren van de NMBS.



*Illustratie 126: huidige organisatie van het station (ter herinnering)*

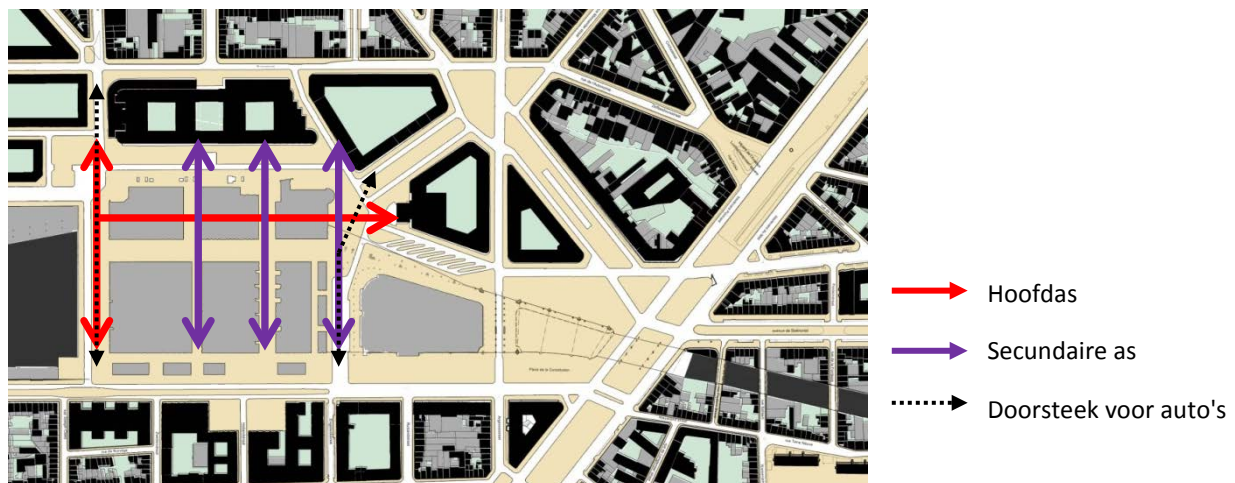
*Bron: ATO*

(Voor een toelichting op de huidige organisatie van het station, zie cf. **Fout!Verwijzingsbron niet gevonden.**  
« **Fout!Verwijzingsbron niet gevonden.** », p.**Erreur ! Signet non défini.**)

## Oriëntatie: de leesbaarheid van de ruimte verbeteren en het station verbinden met de wijken

### Overzicht voorstel Arsis

- Verbinding met het centrum van de stad: de hoofdgang van het station moet noord-zuid georiënteerd zijn in het verlengde van de Europa-esplanade, om voorrang te geven aan de verbinding met het centrum van de stad (verbinding naar de Stalingradlaan, de Lemonnierlaan en Nieuwland).
- Verbinding met de wijken: er zijn oost-westdoorsteken voorzien om verbindingen te creëren met de wijken aan weerszijden van het station. Alle doorsteken lopen door het hele stationsblok. Er is een hiërarchie bepaald in de doorsteken. De belangrijkste oost-westverbinding is de verbinding tussen de Onderwijsstraat en de Joseph Claesstraat (om die reden kan deze volgens Arsis net als de overdekte straat toegankelijk worden gemaakt voor voertuigen).
- Onderlinge verbindingen van de doorsteken: de centrale gang is aangesloten op alle oost-westdoorsteken, waardoor deze van groot belang wordt in het oriënteren van de gebruikers op het centrum van de stad.
- Creëren van een vrije ruimte tussen het station en de Fonsnylaan. Deze ruimte krijgt ritme door vier volumes die de doorstekende assen en het Broodthaersplein benadrukken.



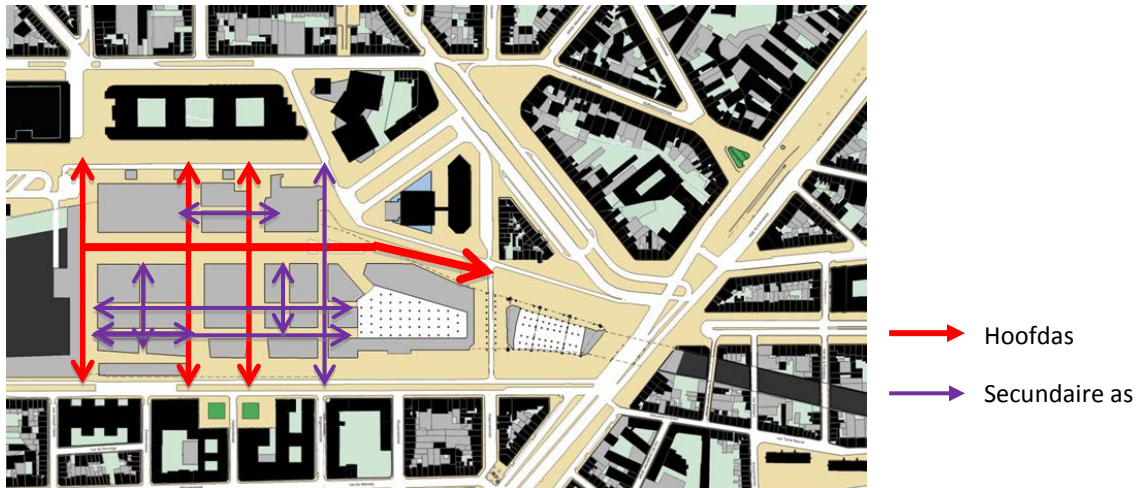
Illustratie 127: Voorstel voor reorganisatie van het station door Arsis

Bron: ATO op basis van 'de stedenbouwkundige studie van het station Brussel-Zuid in de context van de wijken', Arsis, 2008 (De bouw van nieuwe blokken is ter illustratie en berust op een interpretatie in een gesloten blok uit de Arsis-studie)

### Overzicht voorstel EuroImmoStar-Eurostation

- Verbinding met het centrum van de stad: de hoofdgang van het station moet noord-zuid gericht zijn, in het verlengde van de Europa-esplanade. Deze gang wordt verlengd tot aan de grote vierhoek
- Verbinding met de wijken: oost-westdoorsteken zijn voorzien, maar ook interne doorsteken die niet door het hele stationsblok lopen, waardoor de verbindingsmogelijkheden verveelvoudigd worden. De overdekte straat verdwijnt.
- Onderlinge verbinding van de doorsteken: de gangen zijn niet allemaal op elkaar aangesloten door middel van de grote centrale noord-zuidgang.
- Leveringen: een idee voor de leveringen in de ondergrondse verdieping wordt onderzocht.

Ter informatie: het aanvankelijke voorstel van Ateliers Jean Nouvel beoogde onder andere een betere leesbaarheid van de verticale dimensie van het station met benutting van alle drie de niveaus. Een brede uitsparing naar de metro (in de ondergrondse verdieping, op -1), evenals een zorgvuldige aanpak van de perrons (op de verdieping +1) geven een beeld van de organisatie van het station in zijn totaliteit. Deze voorstellen zijn slechts gedeeltelijk overgenomen door EuroImmoStar-Eurostation.



*Illustratie 128: Voorstel voor reorganisatie van het station door EuroImmoStar-Eurostation  
Bron: ATO op basis van het op 13 juli 2011 door EuroImmoStar-Eurostation ingeleverde plan*

#### Voorstellen ATO

- Het station heroriënteren met een grote noord-zuidgang (richting stadscentrum) die uitkomt op de Europa-esplanade, ter hoogte van de overdekte straat.
- Deze grote gang aansluiten op de oost-westdoorsteken in het stationsblok, waardoor het mogelijk wordt om te voldoen aan de wens voor een duidelijkere leesbaarheid van de organisatie van het station (niet meer doorsteken, de oost-westgangen via de noord-zuid gelegen hoofdgang op elkaar aansluiten, waardoor het mogelijk wordt dat de gebruikers op een natuurlijke wijze richting stadscentrum gaan) en deze te verbinden met het centrum van de stad en de nabijgelegen wijk, de bestaande doorsteken opnieuw kwalificeren.
- De overdekte straat in stand houden en opnieuw kwalificeren en zijn functie als oost-westdoorsteek te waarborgen, zowel voor voetgangers als voor fietsers.
- Het door EuroImmoStar onderzochte idee om het station en de daarin gevestigde winkels erin te bevoorraden via de ondergrondse verdieping kan interessant zijn.
- Alle drie de niveaus van het station meenemen en de onderlinge verbindingen daartussen bevorderen door een betere zichtbaarheid tussen het niveau van de perrons (+1), het station (0) en het metrostation in de kelder.

→ De volgende punten moeten nader worden onderzocht:

- Moeten de doorsteken Onderwijsstraat – Joseph Claesstraat en de overdekte straat toegankelijk zijn voor voertuigen?
- De organisatie van de leveringen in het station

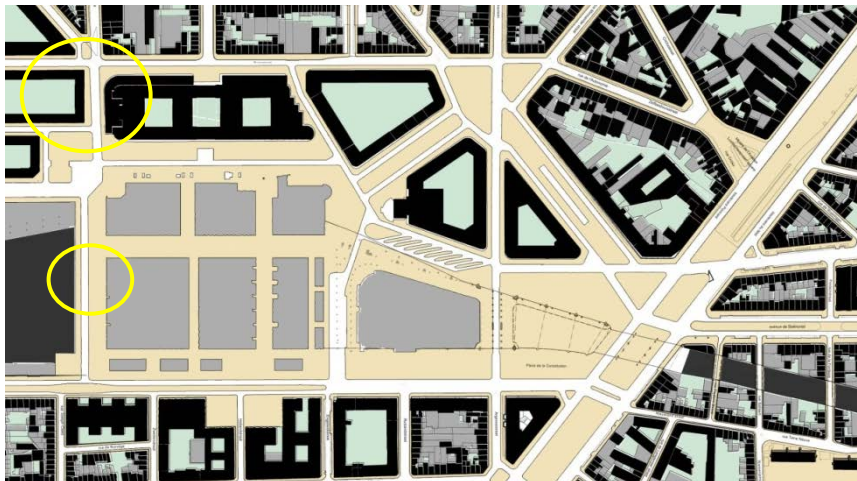
- De uitvoering van een dag- en nachtbedrijfsplan voor het station (welke verbindingen moeten 's nachts open blijven?)

### Oriëntatie: upgraden van de achterkant van het station

#### Herhaling voorstel Arsis

- Er wordt gewerkt aan alle kanten van het station. De ingangen aan de achterkant - Fonsnystraat en Onderwijsstraat - worden benut door aanpassing van de openbare ruimte en door een oost-westdoorsteek die breder is dan de andere doorsteeken. Ter hoogte van de Onderwijsstraat wordt een nieuwe openbare ruimte gecreëerd op een stuk grond dat nu bij de NMBS in gebruik is en waarvoor zij een nieuwe bestemming overweegt (plan voor het blok Frankrijk-Bara). Deze ruimte vormt een voorplein voor de ingang van het station;
- de gebouwen die gepland zijn boven de sporen zijn bereikbaar vanuit de passages onder het spoor. Op deze manier dragen ze bij aan het levendiger maken van die passages in het station.

#### Onderwijsstraat

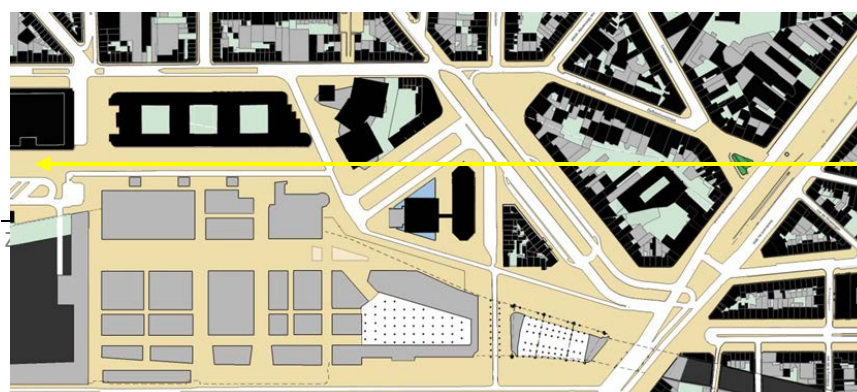


Illustratie 129: Voorstel Arsis voor reorganisatie van de achterkant van het station

Bron: ATO op basis van 'de stedenbouwkundige studie van het station Brussel-Zuid in de context van de wijken', Arsis, 2008 (De bouw van nieuwe blokken is ter illustratie en berust op een interpretatie in een gesloten blok uit de Arsis-studie)

#### Overzicht voorstel EuroImmoStar-Eurostation

- In de voorstellen zijn de ingangen aan de achterkant van het station niet opgenomen. De ingang aan de kant van de Onderwijsstraat is niet gewijzigd, ondanks de beoogde verlenging van het Hortaplein tot aan het blok Frankrijk-Bara.
- Het geplande gebouw V heeft slechts één ingang vanuit het postsorteercentrum naar de Fonsnylaan. Samen met de stationsingang aan de Fonsnylaan zal dit een zeer sterke verkeersstroom aan deze kant van het station opleveren.



Verlenging van het Hortaplein tot aan het blok Frankrijk-Bara

*Illustratie 130: Voorstel EuroImmoStar-Eurostation voor reorganisatie van de achterkant van het station*  
*Bron: ATO naar het op 13 juli 2011 door EuroImmoStar-Eurostation ingeleverde plan*

### Voorstel ATO

- De ingangen aan de achterkant van het station in de Fonsnystraat en de Onderwijsstraat moeten verbeterd worden. De ingang aan de Onderwijsstraat moet leiden tot de aanpassing van de openbare ruimte, zodat het mogelijk wordt om deze ingang onder de aandacht te brengen en te beginnen met het stedelijke herstructureringsproces van de wijk aan de achterkant van het station richting Anderlecht. Het is belangrijk dat bij de ingang van het station aan de Onderwijsstraat dezelfde reizigersdiensten te vinden zijn als naast de hoofdingang van het station (zoals bij de ingang aan het Kievitplein aan de achterkant van het station van Antwerpen). Het gaat erom deze ingang te behandelen als een nieuwe stationsingang en niet als een secundaire ingang.
- Wanneer er bouwwerken gepland worden boven de sporen, een verspreide toegang tot die gebouwen bevorderen vanuit de ondergrondse passages van het station.

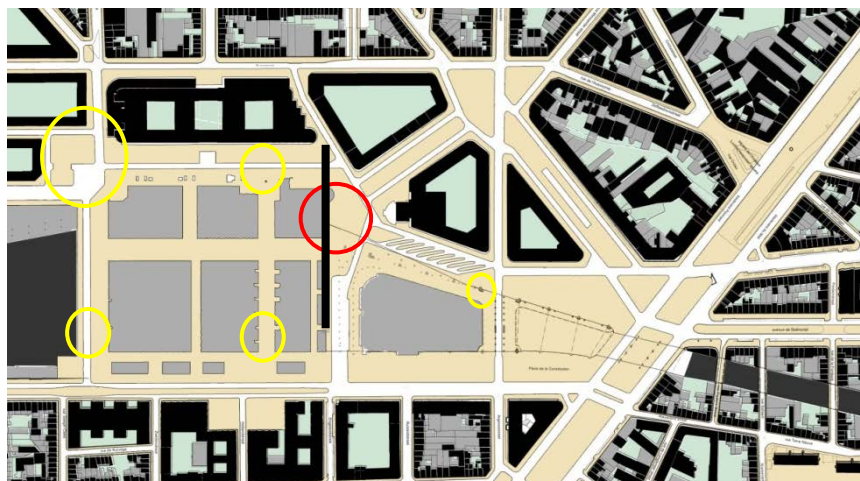
→ Het volgende punt dient nader onderzocht te worden:

- Configuratie van de te creëren openbare ruimte voor de ingang aan de Onderwijsstraat

### Oriëntatie: de ingangen van het station zichtbaar maken

#### Voorstel Arsis

- De ingangen moeten leiden tot aanpassing van de openbare ruimte en de architectuur om ze zichtbaar te maken. De hoofdingang is de ingang ter hoogte van de grote noord-zuidgang.
- In de grote vierhoek komt ter hoogte van de oude gevel van het station van Auguste Payen een stationsingang.
- Een nieuwe op het centrum van de stad gerichte ingang wordt gevormd door het realiseren van een bruggebouw ter hoogte van de overdekte straat (as Engelandstraat). De ingang van het station en de gevel vormen een geheel.
- De secundaire ingangen van het station worden verbeterd door overdekte ruimtes die aansluiten op het netwerk van openbare ruimtes in de wijk. Vooral de ingangen aan het Broodthaersplein, tegenover de as Onderwijs met de Fonsnylaan en de Frankrijkstraat zijn ruim.



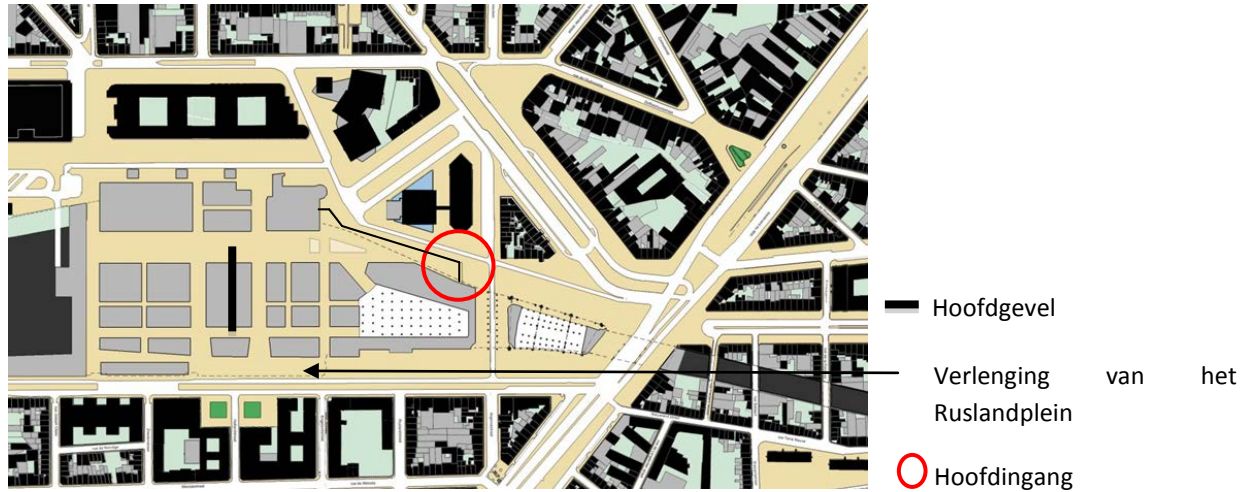


*Illustratie 131: Voorstel Arsis voor aanpassing van de stationsingangen*

*Bron: ATO op basis van de 'stedenbouwkundige studie van het station Brussel-Zuid in de context van de wijken', Arsis, 2008 (De bouw van nieuwe blokken is ter illustratie en berust op een interpretatie in een gesloten blok uit de Arsis-studie)*

*Voorstel EuroImmoStar-Eurostation*

- De hoofdingang ter hoogte van de noord-zuidgang wordt verplaatst naar de Esplanade van het station en de gang loopt door langs de grote vierhoek.
- Het Ruslandplein wordt vergroot en loopt door onder het gebouw aan de Fonsnylaan ter hoogte van de Fonsny-ingang (het gebouw staat op palen) wat bijdraagt aan een architecturale verbetering hiervan.



*Illustratie 132: Voorstel EuroImmoStar-Eurostation voor aanpassing van de stationsingangen*  
*Bron: ATO naar het op 13 juli 2011 door EuroImmoStar-Eurostation ingeleverde plan*



*Illustratie 133: Aanzicht van het Fonsny-gebouw ter hoogte van de Fonsny-ingang van het station*  
*Bron: Presentatie AJN aan de stuurgroep van 10 december 2010*

### Voorstel ATO

- Architecturale werkzaamheden uitvoeren aan de ingangen en vooral aan de hoofdingang van het station die het baken van het station moet worden. In dat opzicht zou de formule van aanbesteding via een ontwerpwedstrijd een kans kunnen zijn om het best mogelijke plan te krijgen. Als dat niet gebeurt, zou deze opdracht kunnen worden verstrekt aan bureau Jean Nouvel.
- De hoofdingang niet verplaatsen naar naast de grote vierhoek. De ingang van het station moet zich daar bevinden waar de stationsdiensten zijn.
- Het voorstel van EuroImmoStar-Eurostation om het Ruslandplein te vergroten is interessant vanuit de optiek om meer openbare ruimte te krijgen ter hoogte van het punt waar de Fonsnylaan en de ondergrondse dwarspassages bijeenkomen.

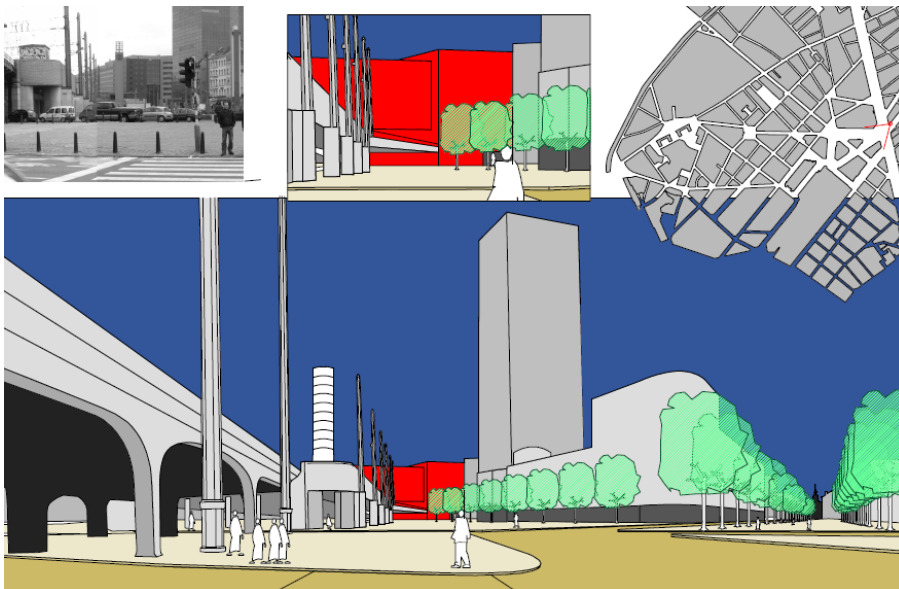
→ Het volgende punt dient nader te worden uitgewerkt:

- mogelijkheid tot vergroting van het Ruslandplein: in gesprek gaan met het team van bureau Jean Nouvel.

### Oriëntatie: van het station een *landmark* maken

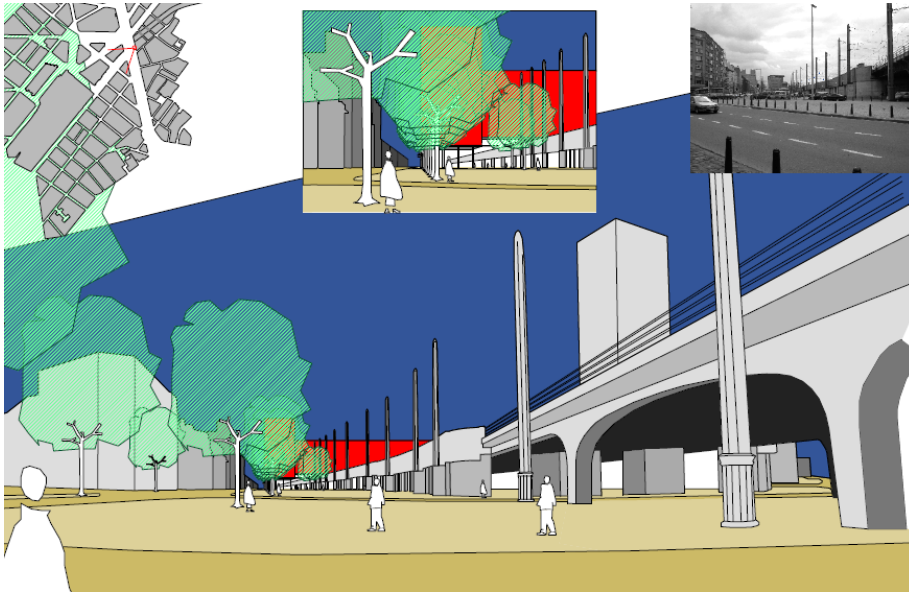
#### Voorstel Arsis

- Arsis stelt voor het stationsblok te verdichten door boven de sporen te bouwen, wat het mogelijk maakt om het gebouw zichtbaar te maken in het stedelijk landschap. Arsis stelt voor de volumes aan te laten sluiten op de stedelijke tracés zodat de zichtlijnen niet belemmerd worden zowel in de lengte als in de dwarsrichting van de vallei. Een nieuwe stationsgevel met daarin de hoofdingang wordt opgericht voor een breed voorplein en ligt in lijn met de historische as 'Engeland-overdekte straat' die Laag St-Gillis en Kuregem verbindt.



*Illustratie 134: Voorstel Arsis voor bouwen boven de sporen, gezien vanaf de Europa-esplanade*

*Bron: Arsis, Stedenbouwkundig onderzoek van het station Brussel-Zuid in de context van de wijken, 2008*



*Illustratie 135: Voorstel Arsis voor bouwen boven de sporen, gezien vanaf het Ruslandplein (hypothetische hoogte 40 tot 50 m)*

*Bron: Arsis, Stedenbouwkundig onderzoek van het station Brussel-Zuid in de context van de wijken, 2008*

#### *Voorstel EuroImmoStar-Eurostation*

- Een V-vormig kantoorgebouw wordt boven de sporen gebouwd (hoogte: 120 m). Door zijn hoogte vormt het een baken in de stad en het weerspiegelt de rails.



*Illustratie 136: Voorstel EuroImmostar-Eurostation voor bouwen boven de sporen*

*Bron: Presentatie AJN aan de stuurgroep van 10 december 2010*



*Voorstel ATO*

- Door aanpassing van de hoofdingang van het station en het zichtbaar maken ervan in de openbare ruimte moet de stationsingang een *landmark* worden.
- De stationsingang kan versterkt worden door de aanwezigheid van een stationsgevel, mits deze samen één geheel vormen.

→ Het volgende punt dient nader te worden uitgewerkt:

Een zeer fraai verzorgde architectonische aanpassing van de hoofdingang van het station onderzoeken.

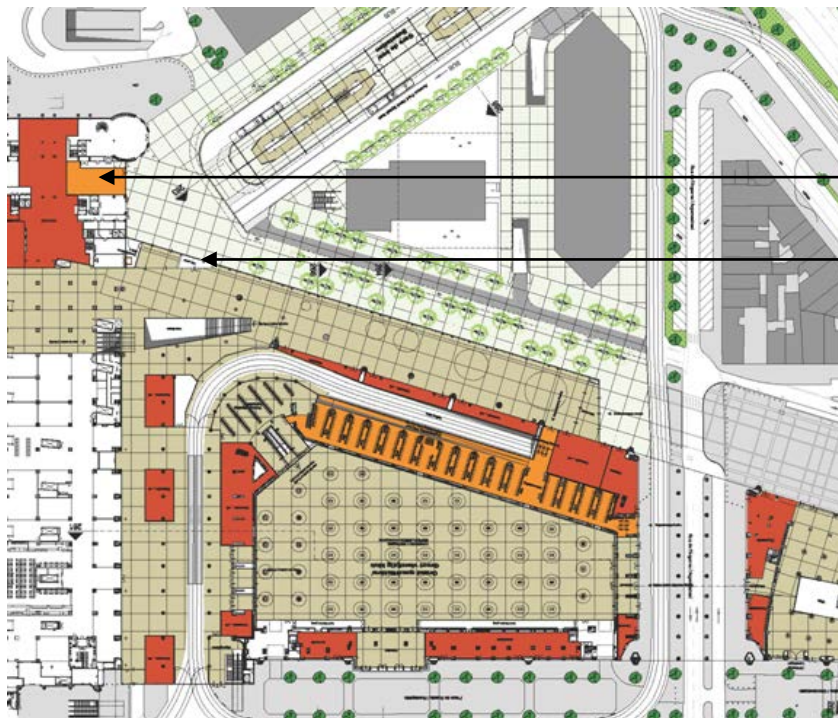
**Oriëntatie: een extravert station creëren – Van het station "een stuk stad" maken**

*Voorstel Arsis*

- De commerciële functie van het station versterken door zowel buurtwinkels als een op toeristen gericht winkelcentrum en cafés toe te laten;
- Vestiging van supralokale diensten en overheidsdiensten;
- Voorzien in diensten ten behoeve van de buurt, zoals een kleine feestzaal.
- De uiteinden van de gangen van de doorsteken laten aansluiten op het bestaande netwerk van de openbare ruimte.

*Voorstel EuroImmoStar-Eurostation*

- Voorstel om een toeristische balie te creëren bij de noord-zuiduitgang van het station evenals een informatiepunt voor het openbaar vervoer;
- In het gebouw aan de Fonsnylaan zouden winkels gevestigd kunnen worden;
- Verlenging van het Ruslandplein



Mobiliteitshuis

Toeristische informatie

*Illustratie 137: Voorstel EuroImmoStar-Eurostation voor het vestigen van twee voorzieningen*

*Bron: Presentatie EuroImmoStar-Eurostation, workshop Mobiliteit Zuid, 6 december 2011.*

#### Voorstel ATO

→ Het mogelijk maken dat het station verandert in een "deel van de stad" met daarin:

- diensten voor iedereen: toeristische informatie, mobiliteitshuis, post, enz.;
- gespecialiseerde diensten ten behoeve van de gebruikers van het internationale station: vergader- en congreszalen, enz.;
- voorzieningen met een plaatselijk karakter (crèche, bibliotheek enz.);
- winkels gericht op gebruikers van het station maar ook op de bewoners van de nabijgelegen wijken.
- een voorziening met een gewestelijke uitstraling (in het station of in de buurt)

→ De winkels, diensten en voorzieningen moeten aan de straatzijde open zijn en eventueel aan de stationszijde en in de straat (dubbele ingang/dubbele etalage). Dit vereist met name dat de winkels van de bestaande winkelgalerij aan de kant van het Hortaplein open worden gemaakt om de levendigheid op dit plein weer in balans te brengen.

→ Verbeteren van de toeristische informatie.

→ Het voorstel van EuroImmoStar om een mobiliteitshuis te creëren is verstandig.

→ De volgende punten dienen nader uitgewerkt te worden:

- onderzoek naar het programma van te realiseren voorzieningen;
- locatie voor de toeristische informatie onderzoeken op de weg naar het stadscentrum, te plaatsen in de onmiddellijke omgeving van het mobiliteitshuis, want dit zijn voor toeristen complementaire behoeften. Kwaliteit van de inrichting en ontvangst te verbeteren ten opzichte van de bestaande situatie.

- het gedeelte waar het mobiliteitshuis wordt gevestigd is van belang, aan de uitgang van de grote gang, op de plek waar volgens de plannen alle vervoersmiddelen en aanbieders daarvan samen gevestigd zullen worden. De exacte locatie moet onderzocht worden. Overwogen kan worden om het op termijn te vestigen in de grote vierhoek.

- Het station fysiek openmaken naar de nabijgelegen wijken: ondergrondse passages en aanpassing van de interfaces met de openbare ruimte.

### Oriëntatie: de sfeer verhogen en de gebruiker weer centraal stellen bij het ontwerpen van ruimtes

#### Voorstel Arsis

- Arsis doet op dit punt geen voorstel, anders dan:
  - o Verbetering van de leesbaarheid van het station wat bijdraagt aan de verhoging van de sfeer.
  - o Creëren van een groenvoorziening ter hoogte van de P-H Spaaklaan die een wacht- en ontspanningsruimte kan vormen buiten het station.



*Illustratie 138: Voorstel van Arsis voor het creëren van een groenvoorziening aan de P-H Spaaklaan  
Bron: Arsis, Stedenbouwkundig onderzoek van het station Brussel-Zuid in de context van de wijken, 2008*



### *Voorstel ATO*

→ Een wacht- en ontspanningsruimte creëren buiten het station (al dan niet groen) met aangepast meubilair is verstandig. Dit kan gepland worden op de Europa-esplanade of het Hortaplein, maar niet op de Spaaklaan, waar de beoogde nieuwe locatie van het busstation is en die zeer veel wind vangt, omdat deze aan de voet van de Zuidtoren ligt.

→ De kunstverlichting in het kader van de herinrichting van het station toevertrouwen aan een specialist

#### Uit te werken elementen:

→ Technische oplossingen bedenken voor het laten binnenkomen van daglicht in het station om bij te dragen aan het gebruikscomfort van het station. Het daglicht kan door de gebruikers gebruikt worden als oriëntatiemiddel. Openingen tussen het niveau van het station, de perrons en het metrostation moeten een betere verspreiding van het daglicht mogelijk maken evenals een betere leesbaarheid van het hele station (zie bijvoorbeeld het intermodale station Schuman waar voor zichtbaarheid van de trein en de metro gezorgd is door middel van doorkijken van het ene naar het andere niveau).

→ Zorgen voor een efficiënte en uniforme bewegwijzering, die niet verstoord wordt door reclame-elementen

→ Keuzes maken voor de strategische plekken voor reizigersdiensten, verbindingen met andere vormen van openbaar of privévervoer (zie het intermodale knooppunt hierna). De keuzes dienen samen te hangen met de perceptie van de gebruiker. Deze wordt bij het ontwerpen van de ruimtes centraal gesteld.

## ROTTERDAM CENTRAL

### La gare et le piéton

#### La gare est le lieu par excellence du piéton

→ Les gares et les pôles multimodaux sont par excellence des nœuds de circulations... de piétons. Les transports collectifs - trains, métros, trams, bus - ne se pratiquent en effet qu'à pied.

→ Même si ces pôles se doivent d'être accessibles également aux véhicules particuliers, l'utilisateur devra nécessairement circuler à pied dans ces espaces. La priorité doit donc lui être donnée. Les aménagements de la gare, du pôle multimodal, de leurs abords et des espaces publics des quartiers qui les bordent, doivent être pensés dans cette optique.

#### A Rotterdam Central, l'ambition est de remettre le piéton au cœur du quartier de la gare

Le projet de réaménagement de la gare centrale de Rotterdam et de son quartier accorde une place fondamentale à la **qualité d'usage pour le piéton** :

→ Le constat : « Le quartier autour de la gare centrale n'avait pas bonne réputation. La qualité des lieux laissait à désirer, la place était submergée par la circulation [...]. A pied, il n'était pas évident de trouver son chemin de la gare jusqu'au centre.<sup>1</sup> »

→ Le projet : « Devant la gare un vaste espace piéton permettra [...] de rejoindre le centre-ville, l'un des défis importants pour la Ville de Rotterdam étant de mieux relier cette partie du centre au quartier de la gare afin qu'ils deviennent un ensemble cohérent. Dehors, au niveau du sol, la municipalité [ambitieuse] de livrer un espace public de haute qualité conforme aux "normes de Rotterdam" [en matière d'aménagements publics], récemment ratifiées.»<sup>2</sup> »

#### Dans la gare, priorité à la lisibilité et à la convivialité pour les usagers

→ Dans la gare, les concepteurs visent avant tout la lisibilité et la convivialité pour les usagers, avec :

- la création d'une seule grande toiture vitrée au-dessus des quais,
- d'une grande façade vitrée pour le hall,
- un soin particulier apporté à l'éclairage artificiel avec un spécialiste dans l'équipe de conception et réalisation,
- le choix de matériaux qualitatifs, tels que le verre, le bois, et l'acier pour la toiture du hall.

→ Marcel Blom, un des architectes, explique : « De partout dans la gare, le passager doit immédiatement percevoir où il se situe exactement, à la fois au sein de la gare et au sein de la ville. »<sup>3</sup>



Vue du projet Rotterdam Central - le hall côté centre-ville - Source : Rotterdam Centraal Journal » n°04/2007



Vue du projet Rotterdam Centraal : toiture sur les quais, vue vers le hall - Source : Ibid



Vue du projet Rotterdam Central - Source : Ibid



Vue générale du projet Rotterdam Central - le parvis et le hall  
Source : Rotterdam Centraal Journal n°12/Juin 2011

<sup>1</sup> Peter M.J. Pol, Responsable des services de stratégie urbanistique de la ville de Rotterdam, in *Gares et Dynamiques Urbaines - Les enjeux de la grande vitesse*, sous la direction de Jean-Jacques Terrin, Ed. Parenthèses, Février 2011

<sup>2</sup> Ibid.

<sup>3</sup> In « Rotterdam Centraal Journal » n°04/2007, newsletter de la Ville de Rotterdam sur le projet de la gare

## ROTTERDAM CENTRAAL

Het station en de voetganger

### Het station: bij uitstek het domein van de voetganger

- ➔ Stations en multimodale knooppunten zijn bij uitstek verkeersknooppunten... voor voetgangers. Openbaar vervoer – treinen, metro's, trams, bussen – wordt immers alleen te voet gebruikt.
- ➔ Hoewel deze knooppunten ook toegankelijk moeten zijn voor privévoertuigen, moet de gebruiker zich noodzakelijkerwijs te voet verplaatsen in deze ruimtes. Hij moet dus voorrang krijgen. De inrichting van het station, het multimodale knooppunt, de omgeving ervan en de openbare ruimtes in de wijken eromheen moeten vanuit deze optiek bedacht worden.

### In Rotterdam Centraal is het de ambitie om de voetganger weer centraal te stellen in de stationswijk

Het herinrichtingsproject van het Centraal Station in Rotterdam en de wijk eromheen kent een fundamentele plaats toe aan de **gebruikskwaliteit voor de voetganger**.

- ➔ De constatering: *'De wijk rond het centraal station had geen goede reputatie. De kwaliteit ervan liet te wensen over, het plein verdronk in het verkeer [...]. Het was niet duidelijk hoe je te voet de weg van het station naar het centrum moest vinden.'*<sup>53</sup>
- ➔ Het project: *"Voor het station maakt een enorm voetgangersgebied [...] het mogelijk om het centrum van de stad te bereiken. Voor de gemeente Rotterdam was het een van de grote uitdagingen om dit deel van het centrum beter te verbinden met de stationswijk, zodat deze delen een coherent geheel zouden vormen. Buiten, op straatniveau, [ambieert] de gemeente om een hoogwaardige openbare ruimte te leveren die voldoet aan de onlangs goedgekeurde "Rotterdamse normen" [op het gebied van inrichting van de openbare ruimte]."*<sup>54</sup>

### In het station is voorrang gegeven aan de leesbaarheid en de sfeer voor de gebruikers

- ➔ Binnen in het station hebben de ontwerpers voor alles de leesbaarheid en de sfeer ten doel voor de gebruikers door middel van:
  - Het creëren van een groot glazen dak boven de perrons
  - Een grote glazen gevel voor de stationshal,
  - Extra aandacht voor de kunstmatige verlichting met een specialist in het ontwerp- en uitvoeringsteam,
  - Keuze voor hoogwaardige materialen, zoals glas, hout en staal voor het dak van de hal
- ➔ Marcel Blom, een van de architecten, legt uit: *"Overal in het station moet de gebruiker direct kunnen zien waar hij zich precies bevindt, zowel binnen in het station als in de stad."*<sup>55</sup>

[onderschriften foto's van boven naar beneden:]

Beeld van het project Rotterdam Centraal – hal aan centrumzijde – Bron: Rotterdam Centraal Journaal nr. 04/2007

Beeld van het project Rotterdam Centraal – dak boven de perrons, gezien richting de hal, Bron: ibid.

Beeld van het project Rotterdam Centraal – Bron: ibid.

Totaaloverzicht van het project Rotterdam Centraal – het voorplein en de hal – Bron: Rotterdam Centraal Journaal nr. 12/juni 2011

---

<sup>53</sup> Peter M.J. Pol, manager van de strategische stedenbouwkundige dienst van de gemeente Rotterdam in *Gares et Dynamiques Urbaines-Les enjeux de la grande vitesse*, onder directie van Jean-Jacques Terrin, uitg. Parenthèses, februari 2011

<sup>54</sup> Ibid.

<sup>55</sup> In Rotterdam Centraal Journaal nr. 04/2007, nieuwsbrief van de gemeente Rotterdam over het stationsproject

Er moet gezorgd worden voor leesbaarheid van de verbindingen met alle middelen van openbaar en particulier vervoer, hetgeen op dit moment niet het geval is. Zo nodig dienen hiertoe de verschillende vervoersmiddelen en hun aanbieders verplaatst te worden naar de omgeving van het station en de bewegwijzering moet verbeterd worden, rekening houdend met de verschillende vastgestelde belangrijke punten (verbeteren van de gebruiksomstandigheden, de zichtbaarheid en de leesbaarheid, de plaats bepalen van de trambaan, de overdekte straat, de plaats van de auto opnieuw aanpassen, de reiziger informeren).

EuroImmoStar heeft gewerkt aan een reorganisatievoorstel voor de mobiliteit. Het is nu aan het Gewest om deze taak op te pakken en alle bij de mobiliteit betrokken partijen samen aan tafel te krijgen en een consensus te bereiken over een eventuele nieuwe locatie van deze verschillende vervoerswijzen, met tegelijkertijd behoud van de kwaliteit van de openbare ruimtes. Dit werk moet worden uitgevoerd voor het lanceren van een ontwerpvoorstel voor de openbare ruimtes.

Aanbevelingen:

→ Richtlijnen voor een intermodaal knooppunt:

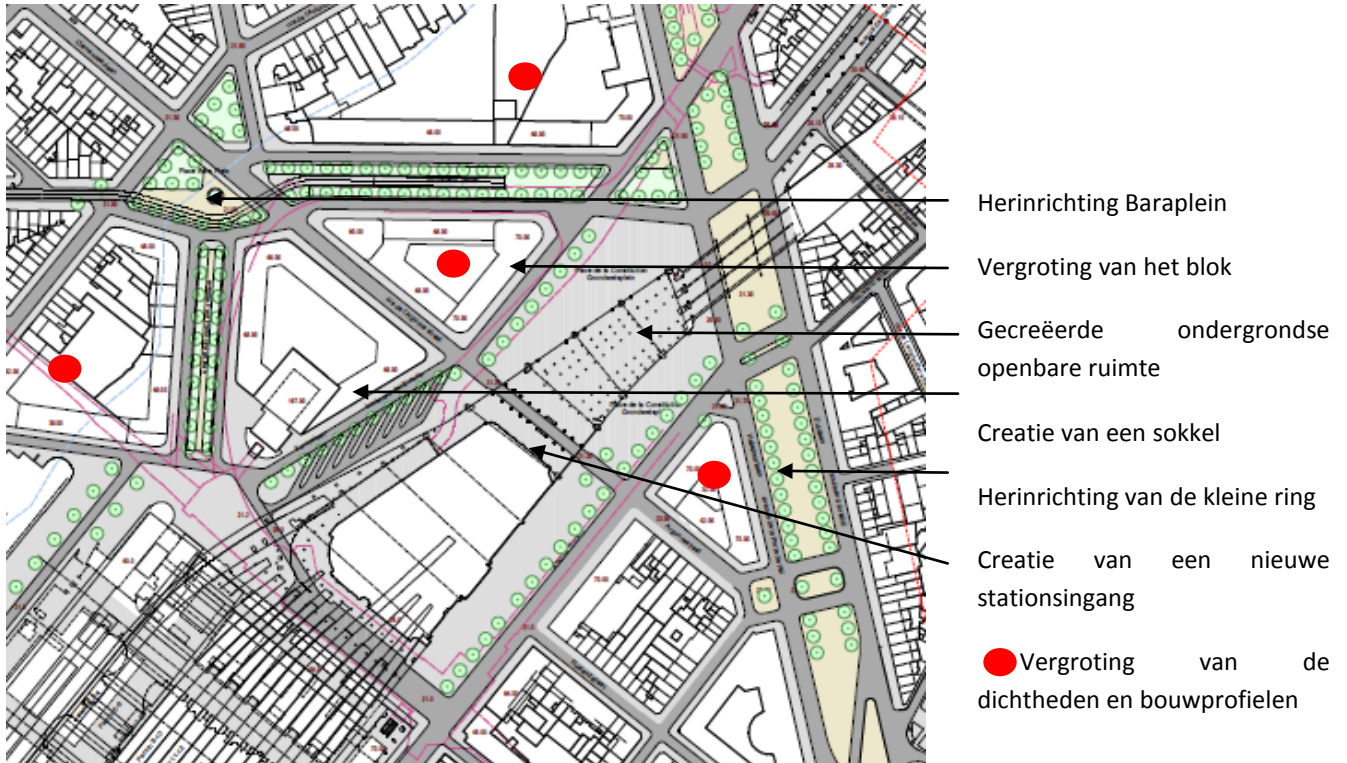
- a) Zorgen voor een daadwerkelijke zichtbaarheid van alle transportwijzen vanuit de hoofduitgang van het station;
- b) De afstanden tussen de verschillende transportmiddelen verkleinen, wat inhoudt dat ze zo dicht mogelijk bij het station en bij elkaar geconcentreerd worden;
- c) Erop toezien dat de locatie van het eventuele toekomstige internationale station een sterke plaatselijke verbinding houdt met het intermodale knooppunt;
- d) Ervoor zorgen dat de natuurlijke routes de gebruikers van het station vanuit alle delen daarvan leiden naar het beschikbare openbare vervoer;
- e) Deze natuurlijke routes versterken door een hoogwaardige bewegwijzering;
- f) Zie deel "3. Projecten" van deze oriëntatienota voor gedetailleerde kritiek en aanbevelingen per vervoerswijze, voor de situatie op korte en lange termijn.

**Oriëntatie: de openbare ruimte rondom het station herstructureren om deze beter leesbaar te maken, de voetgangersroute vanuit de grote gang naar het stadscentrum te stimuleren en de vierhoeken in te richten zodat ze geïntegreerd worden in de openbare ruimte.**

*Voorstel Arsis*

*De poort naar de stad langs de kleine ring wordt versterkt door de vergroting van de twee blokken aan weerszijden van de ingang.*

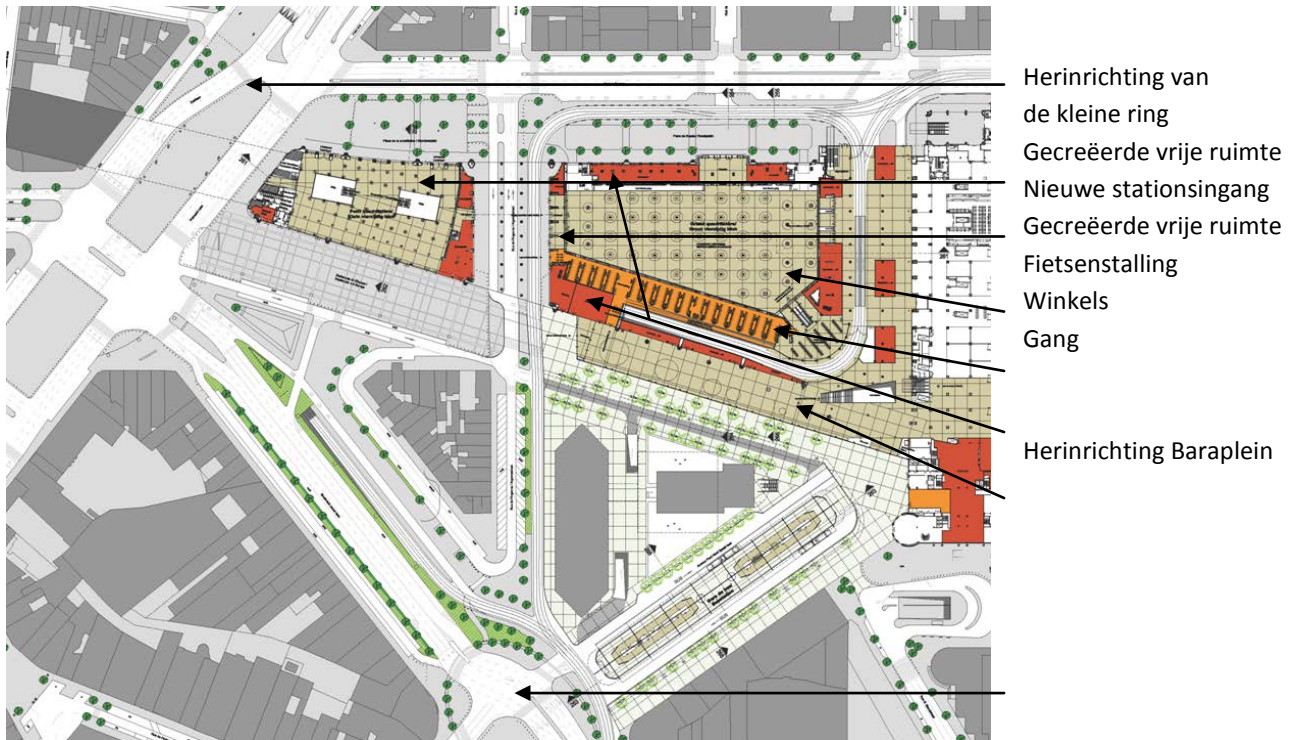
- De route van voetgangers vanuit de grote centrale noord-zuidgang naar het stadscentrum (naar de Lemonnierlaan, de Stalingradlaan en Nieuwland) wordt bevorderd;
- Het oversteken van de kleine ring wordt voor voetgangers gemakkelijker gemaakt. De kleine ring wordt aangepast zodat deze beter in de stad past;
- De ruimte onder de sporen van de kleine vierhoek wordt vrijgemaakt om bij te dragen aan het opnieuw creëren van een stationsplein (ter hoogte van het oude Grondwetplein dat het stationsplein was van het 19<sup>e</sup>-eeuwse station van Auguste Payen). Deze openbare ruimte wordt bestemd voor tijdelijke gebruiksdoelen, zoals de markt;
- Er wordt een ingang gemaakt in de grote vierhoek ter hoogte van de Argonnestraat, voor toegang tot het station en het openbaar vervoer, zodat het station weer een front krijgt (ter hoogte van de vroegere gevel van het 19<sup>e</sup>-eeuwse station), in de binnenruimte komen winkels, diensten en ingangen voor de metro; er zou voor die plek, die strategisch ligt voor het versterken van de levendigheid van de Argonnestraat, een (commercieel en vervoers)programma ontwikkeld kunnen worden;
- De zijden van de grote vierhoek moeten functies krijgen die publiek trekken en die daardoor kunnen bijdragen aan de verlevendiging van de openbare ruimte;
- Realisatie van een sokkel bij de Zuidtoren voor functies die publiek trekken;
- Vergroting van het oppervlak en de dichtheid van het driehoekige blok tussen de Jamarlaan, de Argonnelaan en de Europa-esplanade, vooral om de breedte te verkleinen van de Jamarlaan, die niet past bij de rol van de laan in de stedelijke structuur. De grote breedte van de Jamarlaan is namelijk nadelig voor de leesbaarheid van de ruimte en de zichtbaarheid van de verbinding met het stadscentrum;
- Herinrichting van het Baraplein;
- Vergroting van de dichtheden en de bouwprofielen op de kleine ring maakt het creëren van een stadspoort en een betere inkadering van het uitzicht op het station en zijn voorplein mogelijk.
- Sluiting van het blok tussen de Barastraat, de Ernest Blerotstraat en de Spaaklaan (op de locatie van het project Victor)



*Illustratie 139: Voorstel Arsís voor herinrichting van de toegang tot de stad  
Bron: Arsís, Stedenbouwkundig onderzoek van het station Brussel-Zuid in de context van de wijken, 2008*

#### *Voorstel EuroImmoStar*

- De zijden van de grote vierhoek krijgen een winkelbestemming. De winkels aan de kant van de Europaesplanade komen niet uit in de openbare ruimte, maar in een nieuwe gang langs de grote vierhoek die de grote centrale gang van het station verlengt;
- Herinrichting van het Baraplein;
- Herinrichting van de kleine ring;
- De ruimte onder de sporen in de kleine vierhoek wordt vrijgemaakt, maar de toegang wordt met hekken geregeld, het is geen openbare ruimte. Langs de Argonnestraat wordt hij gesloten. Beoogd wordt deze ruimte te gebruiken voor de markt;
- In de grote vierhoek wordt een fietsenstalling ingericht;
- Toegang tot het station is mogelijk vanuit de grote vierhoek, waarvan de binnenkant niet betrokken is bij het plan.



*Illustratie 140: Voorstel EuroImmoStar-Eurostation voor herinrichting van de toegang tot de stad*  
 Bron: Presentatie EuroImmoStar-Eurostation, workshop Mobiliteit Zuid, 6 december 2011.

#### Voorstel ATO

- De openbare ruimte in de omgeving van het station op hoogwaardige wijze en voor diverse gebruiksdoeleinden herinrichten.
- Een krachtige en prettige voetgangersverbinding organiseren tussen het station en het stadscentrum: hiertoe de openbare ruimte van de Europa-esplanade en de kleine ring herinrichten.
- De twee vierhoeken openmaken en deze bestemmen voor permanent gebruik dat de openbare ruimte zou kunnen verlevendigen (met name promenade tussen het station en het stadscentrum) en interactie zou kunnen hebben met het station.
- De door EuroImmoStar-Eurostation voorgestelde fietsenstalling realiseren, maar met een betere zichtbaarheid.
- De door EuroImmoStar-Eurostation voorgestelde gang niet uitvoeren, omdat dit een deel van de openbare ruimte privatiseert en bijdraagt aan het structuurverlies daarvan, omdat dit een directe toegang van de winkels naar de openbare ruimte verhindert en dus niet bijdraagt aan de verlevendiging van die ruimte.
- Voorwaarden creëren om het best mogelijke architecturale plan op dit punt te kunnen selecteren; de formule die het mogelijk maakt om ontwerpers te vergelijken in de vorm van een wedstrijd kan een mogelijkheid zijn om het best mogelijke plan te kiezen.

→ De volgende punten moeten nader uitgewerkt worden:

- de voorstellen voor de herinrichting van de openbare ruimte (met name de kleine ring en het Baraplein) moeten gedefinieerd worden in het kader van een opdracht voor een project inzake de openbare ruimtes in samenhang met de keuzes voor mobiliteit in de wijk;

- de kleine vierhoek kan opengemaakt worden, maar daarvoor moet een functie of een gebruik gevonden worden dat dagelijkse verlevendiging mogelijk maakt en publiek trekt, om problemen met de netheid en de onveiligheid te voorkomen. Het is vooral van belang dat deze plek verlevendigd wordt, want hij vormt een belangrijk punt in de te maken verbinding tussen het station en het stadscentrum. Gedacht kan worden aan het onderbrengen van de volgende elementen: kramen met groenten en fruit of bloemen, verenigingsruimte, informatieruimte over het stedelijke project, ruimte van Atrium, enz. Het moet mogelijk zijn om door de hele vierhoek te lopen om de andere vierhoek te bereiken (en daarvan de ingang te zien) en om van de ene naar de andere kant van de sporen te gaan;

- de grote vierhoek kan een nieuwe secundaire ingang voor het station worden, maar dit mag niet nadelig zijn voor de zichtbaarheid van de hoofdingang. Ook aan deze vierhoek moet een bestemming en verlevendiging krijgen: mobiliteitshuis, voorzieningen, winkels, eventueel uitbreiding van de door EuroImmoStar voorgestelde fietsenstalling en creatie van een echte 'fietshub' op die plek door middel van een combinatie van de overdekte stalling met een Fietspunt, een dienstencentrum rond de fiets met een reparatiewerkplaats, verhuur, verkoop enz., en met een Villo-terminal; zorgen voor 24-uurs bereikbaarheid;

- de mogelijkheid onderzoeken om van het interieur van die vierhoek de ingang te maken naar de ondergrondse vervoerswijzen (en daarbij deze zichtbaar maken: grote opening in de vloer).

- het voetstuk van de Zuidtoren kan worden aangepast met name om de westzijde van de Europa-esplanade te verlevendigen, maar in het kader van het algeheel renovatieplan van de toren om de bijzondere eenheid daarvan in het landschap te behouden.

- het driehoekige blok tussen de Jamarlaan, de Argonnestraat en de Europa-esplanade moet behouden worden met het oog op het beschermen van deze traditionele vormgeving. Er moet echter een strategie ontwikkeld worden voor de renovatie van dit blok en een landschappelijke aanpak van de Jamarlaan moet overwogen worden;

- een dialoog aangaan met de opdrachtgever en de uitvoerder van het herinrichtingsproject van de Stalingradlaan om het principe van zichtbaarheid van de verbinding met het stadscentrum te behouden (zie gedeelte **3.2.2 'Project voor de inrichting van de Stalingradlaan - Stad Brussel'**, p. 239)

- de al uitgevoerde definiëring van de herinrichting van de vierhoeken kan als basis dienen voor het definitief bepalen van een programma.



## KOOG AAN DE ZAAAN (AMSTERDAM)

### Intégrer le viaduc dans la ville

#### Les enjeux du viaduc ferroviaire à la gare du Midi

→ L'animation des espaces situés sous le viaduc ferroviaire représente un enjeu majeur pour le quartier Midi. L'expérience positive de Recycart à la gare de la Chapelle est la preuve que cela peut fonctionner. Les environs immédiats de la gare du Midi et les différentes traversées sous les voies (rue couverte, rue de l'Argonne, petite ceinture, mais aussi rue des Vétérinaires au sud de la gare) sont aujourd'hui fortement handicapées par les façades aveugles des "quadrilatères" et les remblais.

→ Le dessous d'un viaduc, s'il n'est pas remblayé ou bouché, n'est pas nécessairement condamné à être un espace résiduel générateur d'insécurité et d'inconfort. Il peut aussi être intégré à la ville, à ses fonctions et à son animation, comme le montre l'exemple du viaduc autoroutier de Koog aan de Zaan aux Pays-Bas.

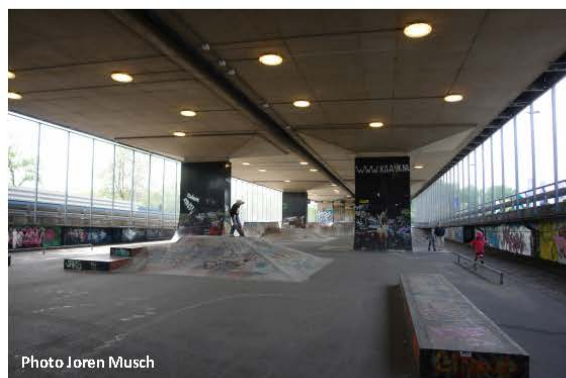
#### L'exemple du viaduc autoroutier de Koog aan de Zaan, en périphérie d'Amsterdam

→ Surmonter la coupure urbaine : « Le projet vise à restaurer la connexion entre les deux côtés de la ville, et à activer l'espace situé en-dessous de la route. »

→ Valoriser les espaces sous le viaduc : « Il y a eu une prise de conscience : au lieu d'être considérés comme un handicap, les vastes espaces situés sous la route sont devenus aux yeux de tous une opportunité. Il était devenu concevable qu'un nouveau type de vie urbaine y voie le jour : ce qui n'était qu'un sinistre parking, un non-lieu, une banlieue, pouvait devenir un espace mixte, un lieu attractif, une centralité. »

→ La condition pour que les usagers s'approprient ces nouveaux espaces : une conception avec eux, au plus près de leurs besoins. « Les usagers locaux (résidents et commerçants, de toutes générations) ont formulé de nombreuses propositions qui ont été prises comme point de départ du programme de la transformation du viaduc : entre autres, un supermarché, un fleuriste, un poissonnier, un parking de 120 places, une meilleure connexion avec la rivière, un « parc » et une « galerie de graffiti » (l'idée étant qu'en les autorisant à un endroit donné, ce serait plus facile de les interdire par ailleurs). Le plan a ensuite été développé en étroite collaboration entre le gouvernement local et la population.<sup>1</sup>

→ Conception : NL Architects, Amsterdam, 2003. Livré en 2006.  
Maître d'ouvrage : Gemeente Zaanstad



<sup>1</sup> Présentation du projet par le bureau NL Architects - Source : [www.architonic.com](http://www.architonic.com), Traduction de l'anglais : ADT.

## KOOG AAN DE ZAAAN (AMSTERDAM)

### Het viaduct integreren in de stad

#### Het belang van het spoorviaduct voor het Zuidstation

- **Verlevendiging van de ruimtes onder het spoorviaduct is van groot belang voor de Zuidwijk.** De positieve ervaring van Recyclart bij het station Kapellekerk bewijst dat dit kan werken. De onmiddellijke omgeving van het Zuidstation en de verschillende doorsteken onder de sporen (overdekte straat, Argonnestraat, kleine ring, maar ook de Veeartsenstraat ten zuiden van het station) zijn nu sterk gehandicapt door de blinde gevels van de 'vierhoeken' en de ophoging.
- **De onderkant van een viaduct, als die niet wordt opgehoogd of afgedicht, is niet noodzakelijkerwijs ertoe veroordeeld om een restruimte te zijn die een onveilig en oncomfortabel gevoel geeft.** Hij kan ook worden geïntegreerd in de stad, in zijn functies en de verlevendiging ervan, zoals het voorbeeld van het snelwegviaduct in Koog aan de Zaan in Nederland bewijst.

#### Het voorbeeld van het snelwegviaduct in Koog aan de Zaan, in de periferie van Amsterdam

- **De doorsnijding van de stad wegnemen:** *"Het project beoogt om de verbinding tussen de twee delen van de stad te herstellen en om de ruimte onder de weg te activeren."*
- **De ruimtes onder het viaduct benutten:** *"Er heeft een bewustwording plaatsgevonden: in plaats van te worden gezien als een handicap zijn de ruimtes onder de weg in de ogen van iedereen een kans geworden. Het is denkbaar geworden dat er een nieuw soort stadsleven het licht ziet: wat ooit een sinistere parkeerplaats was, een niemandsland, een voorstad, kon een gemengde ruimte worden, een aantrekkelijke plek, een middelpunt."*
- **De voorwaarde dat de gebruikers zich deze nieuwe ruimtes eigen maken: een ontwerp samen met hen, zo goed mogelijk passend bij hun behoeften.** *"De plaatselijke gebruikers (bewoners en winkeliers van alle generaties) hebben allerlei voorstellen gedaan die als uitgangspunt genomen zijn voor het transformatieprogramma van het viaduct: onder andere een supermarkt, een bloemenwinkel, een viswinkel, een parkeerplaats met 120 plaatsen, een betere verbinding met de rivier, een 'park' en een 'graffitigalerie' (het idee was dat als men dit op een bepaalde plaats toestond, het makkelijker zou zijn om dit op andere plaatsen te verbieden). Het plan is daarna ontwikkeld in nauwe samenwerking tussen het plaatselijke bestuur en de bevolking."<sup>1</sup>*

**Ontwerp:** NL Architects, Amsterdam, 2003, opgeleverd in 2006. Opdrachtgever: Gemeente Zaanstad

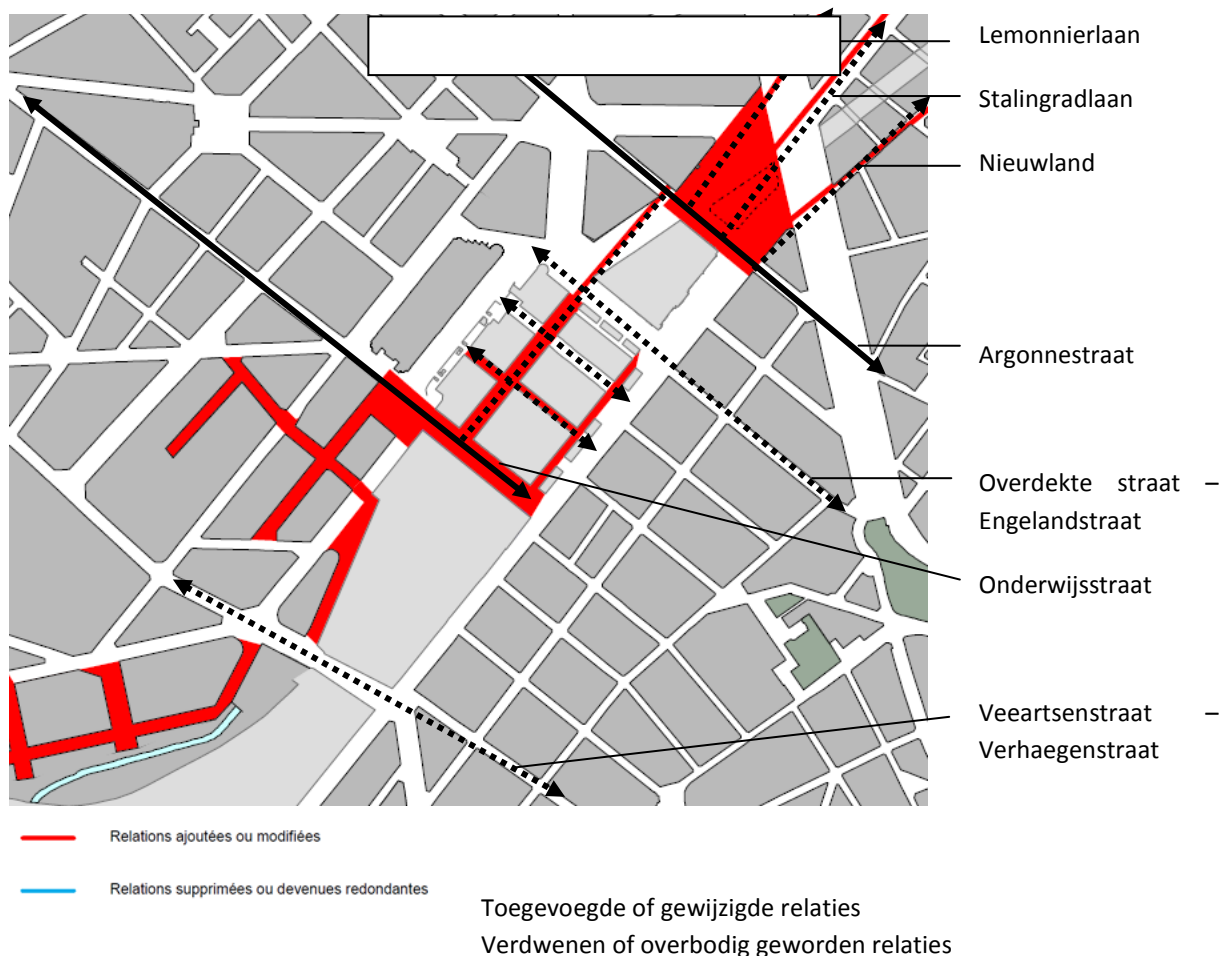
<sup>1</sup>: Projectpresentatie voor bureau NL Architects – bron: [www.architectnl.com](http://www.architectnl.com). Vertaling Engels-Frans door ATO

## Oriëntatie: verbindingen met de nabijgelegen wijken creëren en versterken en de grote blokken in Kuregem herstructureren

De doelstelling is tweeledig. Enerzijds de verbindingen tussen de wijken aan weerszijden van de sporen verbeteren en anderzijds stimuleren dat het station en de omgeving een knooppunt van de wijken worden en geen onderbreking.

### Voorstel Arsis

- De aansluiting Onderwijsstraat / Fonsnylaan moet een van de belangrijkste assen worden van de hiervoor gepresenteerde oost-westdoorsteken van het station.
- De volgende verbindingen moeten worden versterkt (en zorgen voor verlevendiging van de stad): station / stadscentrum (Lemonnierlaan, Stalingradlaan, Nieuwland), Veeartsenstraat / Théodore Verhaegenstraat, Argonnestraat aan weerszijden van de sporen.
- Hiërarchisch zijn de doorsteken van de Onderwijsstraat en de Argonnestraat de belangrijkste.
- De grote blokken in Anderlecht worden opnieuw geconfigureerd om te zorgen dat ze beter passen in de stadsstructuur en hun stedelijkheid en hun potentieel tot verdichting vergroot worden.



Illustratie 141: Voorstel Arsis voor verbindingen tussen de wijken

### Voorstel EuroImmoStar

Het architecturale voorstel van EuroImmoStar-Eurostation voor het blok Frankrijk-Bara bestaat in zijn eerste versie uit het niet-opsplitsen van het blok en het slopen van de gehele bebouwing daarvan. In de tweede versie voegt het twee blokken samen om daarvan een blok te vormen en sloop het alle bebouwing daarop.



— 1<sup>e</sup> versie  
— 2<sup>e</sup> versie

Illustratie 142: Ontwikkeling van het omvang van het project EuroImmoStar Frankrijk-Bara

Bron: ATO, ondergrond afbeelding: Google Maps

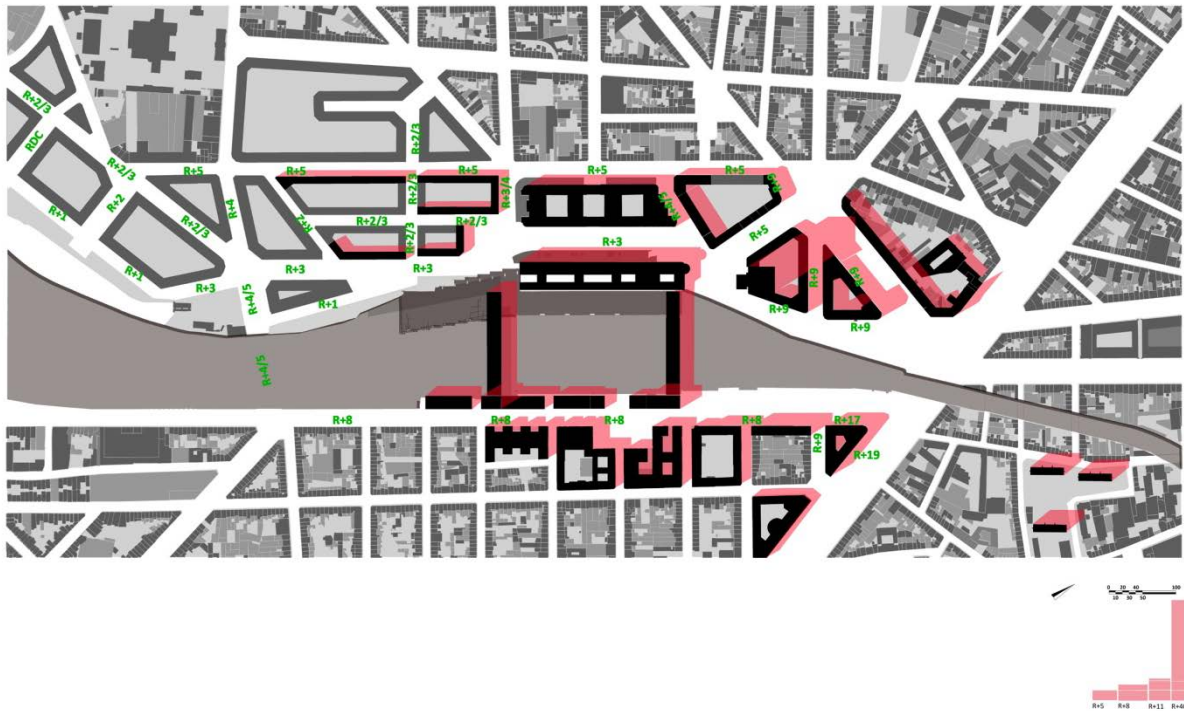
#### Voorstel ATO

- De drie verbindingssassen met het stadscentrum versterken: Stalingradlaan, Lemonnierlaan, Nieuwland
- De doorlopende assen van de Onderwijsstraat, de Argonnestraat en de Veeartsenstraat ontwikkelen.
- De 'zachte' verbindingen naar de Hallepoort, naar het kanaal, naar de squares (Pequeur, Luchtvaart, enz.) versterken door middel van een aangepaste inrichting (regionale fietsroutes, beplante promenades, enz.)
- De grote blokken in Kuregem herstructureren om de doorlaatbaarheid van de structuur te verbeteren.
- Zorgen voor het behoud van het erfgoed en de architecturale en stedenbouwkundige identiteit van de wijk, stedenbouwkundige vormen die sterk verbonden zijn met de openbare ruimte bevorderen (vooral alle oude blokken tussen de Mérodestraat en de Fonsnylaan, het driehoekige blok Europa/Jamar, het "Kuifje"-blok en de nog resterende oude blokken tussen de Barastraat en de Frankrijkstraat behouden)

→ De volgende punten moeten nader uitgewerkt worden:

- Exacte verdeling van het blok Frankrijk-Bara;
- Mogelijkheid onderzoeken voor opnieuw aanpassen (herverdeling van het blok) van het blok Bara-De Lijn;





*Illustratie 144: Voorstel Arsis voor de bouwprofielen, gebaseerd op gesloten blokken en een bouwdiepte van 12 meter*

*Bron: ATO op basis van 'de stedenbouwkundige studie van het station Brussel-Zuid in de context van de wijken', Arsis, 2008 (De bouw van nieuwe blokken is ter illustratie en berust op een interpretatie in een gesloten blok uit de Arsis-studie)*

#### Voorstel ATO

→ Het voorstel van Arsis ten aanzien van de dichtheid en de bouwprofielen in overweging nemen als uitgangspunt voor de uitwerking van een richtschema en derhalve als basis voor gesprekken die snel gevoerd zouden moeten worden met vastgoedontwikkelaars. De door Arsis voorgestelde dichtheden en bouwprofielen hebben een correlatie met de grootte van de stedenbouwkundige assen. Ze nemen dus de bestaande stedenbouwkundige structuur in acht en maken het mogelijk om het bouwvolume te vergroten in nauwe en respectvolle samenhang met de naburige openbare ruimte

## **Oriëntatie: een functiemix creëren**

### *Voorstel Arsis*

- Multifunctionaliteit is verplicht voor het blok. Voorstellen voor bestemming worden gedaan afhankelijk van de meer of minder structurele aard van de assen waaraan de blokken liggen.

### *Voorstel ATO*

- Streven naar een functiemix per blok en zo mogelijk per gebouw. Voor de functiemix per gebouw is de minimumregel: het station en de begane grond van de gebouwen in de buurt van het station (binnen de operationele perimeter) moeten verlevendigd worden door publiekstrekkende functies. Een grotere functiemix van de gebouwen zal echter gezocht en bevorderd worden.
- Voor het project Victor (+ Victoria) de realisatie van extra oppervlak bestemd voor woningen opleggen.
- Een programma opstellen van voorzieningen die kunnen worden opgenomen in het station, de vierhoeken en de gebouwen

## **Oriëntatie: een ambitieuze mobiliteit**

### *Voorstel ATO*

- De concrete toepassing van de volgende principes garanderen:
  - beveiliging van de omgeving van het station ten gunste van de zwakke verkeersdeelnemers;
  - inrichting van een hoogwaardig intermodaal knooppunt.
- Ten aanzien van het principe van het veiliger maken van de omgeving van het station:
  - de door EuroImmoStar voorgestelde perimeter bevestigen en de contouren ervan verfijnen (zie

*Kaart 101: Veiligstellen van de omgeving van het Zuidstation – voetgangers.)*

- de uitvoerbaarheid bevestigen van een verkeersvrij gebied (in ieder geval overdag) binnen dit gebied (particuliere auto's en openbaar vervoer), behalve in de Argonnestraat (doorgang auto's voor de K&R en tracé van bepaalde toekomstige buslijnen)

- de eventuele herinrichting van de openbare ruimte op de Europa-esplanade en de Blerotstraat derhalve als gezamenlijke ruimte uitvoeren, waarbij verkeer alleen 's avonds wordt toegelaten

→ Ten aanzien van het principe van het verbeteren van de doorstroming van het autoverkeer

- afzien van het creëren van elke zware en kostbare infrastructuur voor auto's waarvan de voordelen niet bewezen zijn (elke infrastructurele voorziening die een grotere verkeersstroom aantrekt en meer bijdraagt aan verkeersopstopping dan aan vermindering daarvan).

- de inzet voor verbetering van het verkeer door een andere inrichting voortzetten en die gepaard laten gaan met de hiervoor uiteengezette aanvullende maatregelen.

→ Ten aanzien van het plan met betrekking tot de tram op de Fonsnylaan:

- als ervoor gekozen wordt om deze bovengronds te houden, gebruikmaken van de aanwezigheid van het openbaar vervoer om over te gaan tot een hoogwaardige herinrichting van de openbare ruimtes, ten gunste van de actieve modi;

- als ervoor gekozen wordt om deze ondergronds te brengen, erop toezien dat de uitsparing in de Fonsnylaan zodanig geïntegreerd wordt dat deze niet ervaren wordt als een barrière of als gapend gat midden in de laan, door deze zo dicht mogelijk bij het talud van de spoorweg te plaatsen, of door te proberen deze te integreren in de vastgoedprojecten van de NMBS op de Fonsnylaan)

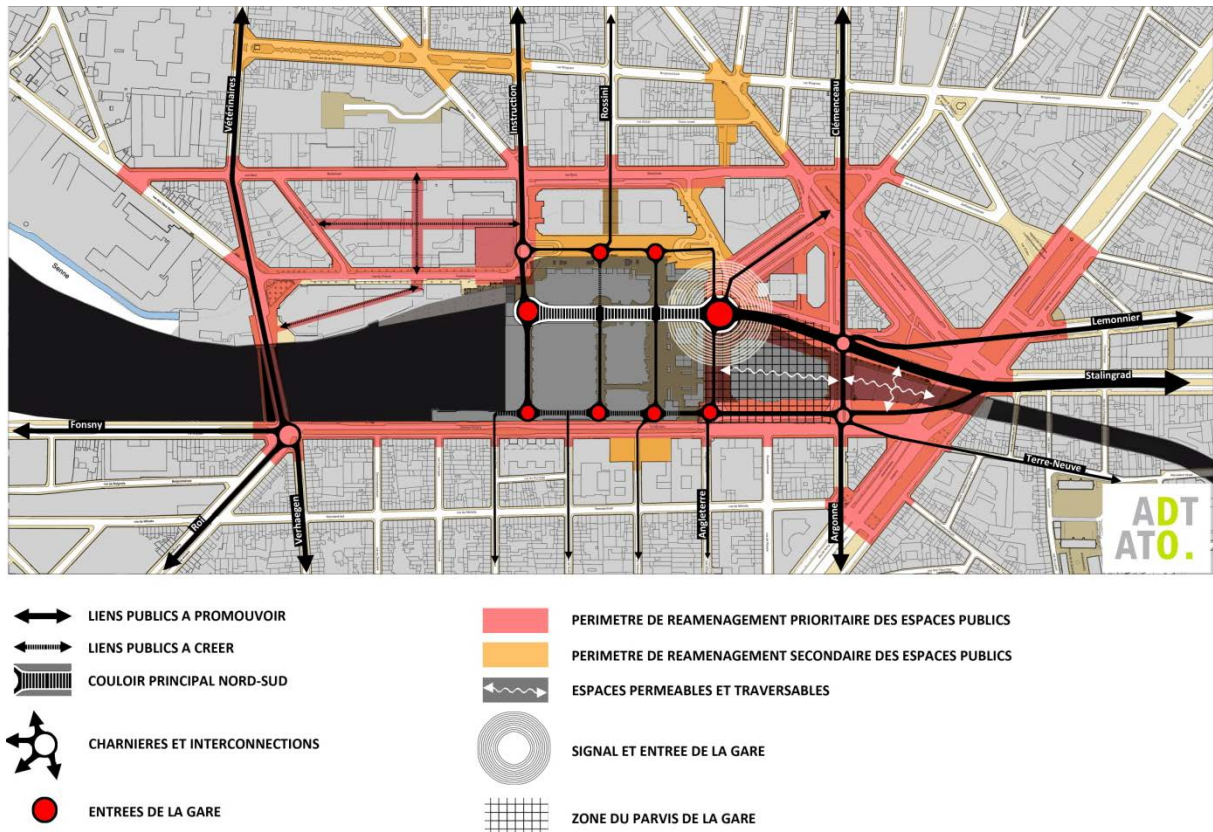
→ ten aanzien van het plan voor een vrije trambaan in de De Fiennesstraat

- Een alternatief plan onderzoeken dat gebaseerd is op een nieuwe verkeerslus die het dagelijkse doorgaande verkeer door de De Fiennesstraat in de basis vermindert;

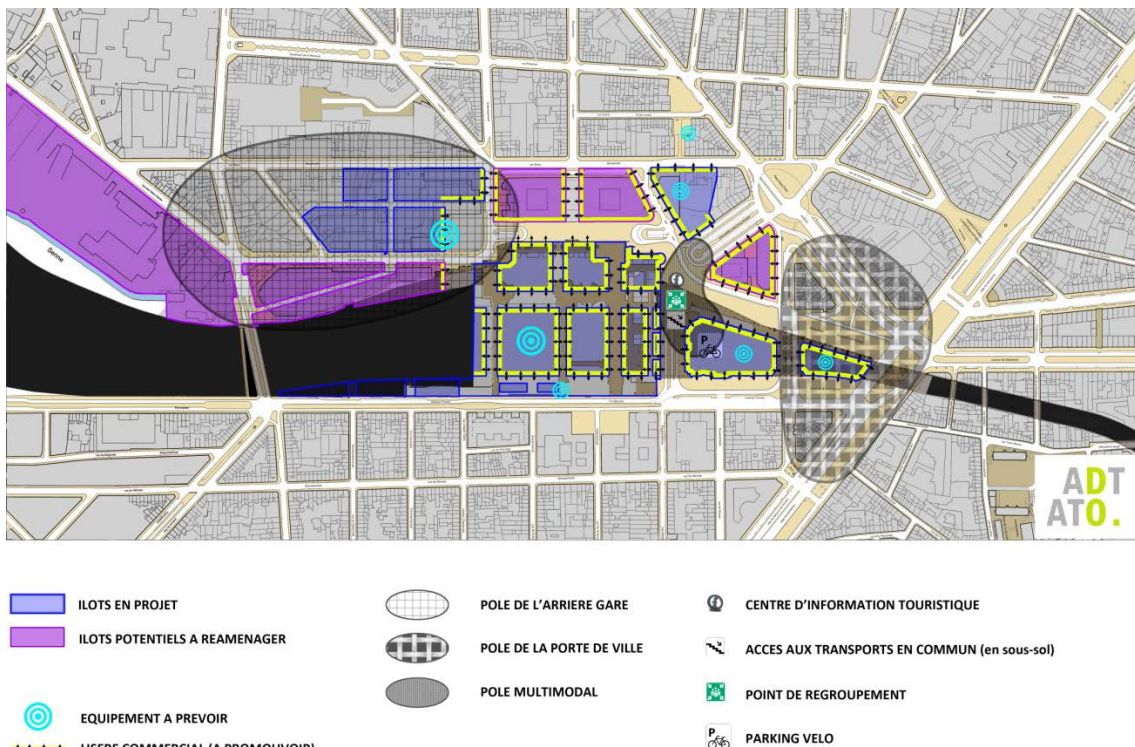
- Zoeken naar een compromisoplossing voor het handhaven van de verbindingen tussen het historische centrum van de gemeente en het stadscentrum en verhoging van de commerciële snelheid van de trams



## Samenvattende kaarten van de stedenbouwkundige oriëntaties



Kaart 146: Stedenbouwkundige oriëntaties voor de openbare ruimte en het station  
Bron: ATO



Kaart 147: Stedenbouwkundige oriëntaties voor het bebouwde kader  
Bron: ATO

## EURAILLE

### Favoriser la mixité fonctionnelle dans le quartier de la gare

#### La mixité fonctionnelle, même dans les quartiers d'affaires

→ Sur un panel d'opérations urbaines réalisées en France autour des gares TGV, « **les bureaux représentent entre un et deux tiers du programme selon les [projets étudiés], et l'idée de pôle tertiaire ou de quartier d'affaires figure systématiquement** » dans les intentions affichées.<sup>1</sup>

→ Cependant « **la plupart des programmes valorisent la mixité fonctionnelle** » en proposant logements, bureaux, commerces, hôtellerie, et grands équipements publics ou privés. Celle-ci « **permet de créer de véritables quartiers, qui ne vivent pas seulement aux heures de bureaux. La fonction résidentielle constitue à ce titre un élément essentiel.** »<sup>2</sup>

→ Tableau comparatif des programmes bâtis des différentes opérations d'aménagement analysées<sup>3</sup> :

	Grenoble	Le Mans	Lille	Lyon	Marseille
<b>Programme total en m<sup>2</sup> nets</b>	205 000 m <sup>2</sup>	60 000 m <sup>2</sup>	740 000 m <sup>2</sup>	281 500 m <sup>2</sup>	120 000 m <sup>2</sup>
<b>Bureaux</b>	36%	quasi 100%	41%	66%	35%
<b>logements</b>	27%	1 résidence service	24%	24%	41%
<b>commerces et activités</b>	-	-	14%	7%	6%
<b>hôtellerie</b>	4%	1 hôtel	6%	-	6%
<b>équipements publics</b>	33%	-	15%	3%	12%
<b>Equipements publics et/ou éléments phares</b>	Ecole supérieure de commerce, gymnase et cité scolaire, Palais de Justice	-	Lille Grand Palais	-	Pôle multimodal/bibliothèque universitaire / laboratoire de recherche

Suite du tableau :

	Nantes	Montpellier	Nîmes	Bâle
<b>Programme total en m<sup>2</sup> nets</b>	130 000 m <sup>2</sup>	95 000 m <sup>2</sup>	60 000 m <sup>2</sup>	212 000 m <sup>2</sup>
<b>Bureaux</b>	54%	26%	16%	30%
<b>logements</b>	1000	63%	25%	54%
<b>commerces et activités</b>	-	-	14%	14%
<b>hôtellerie</b>	-	-	-	-
<b>équipements publics</b>	-	11%	?	2%
<b>Equipements publics et/ou éléments phares</b>	Collège/piscine/pôle multimodal	Pôle multimodal/école primaire	Tribunal de grande instance/ Centre de congrès	Ecole publique

→ Même s'ils visent à créer des quartiers d'affaire, ces projets prévoient tous (sauf au Mans) une importante mixité fonctionnelle.

<sup>1</sup> Analyse comparative d'opérations d'aménagement de quartiers de gares TGV, étude réalisée par Partenaires Développement pour le compte de la ville de Liège, en 2005.

<sup>2</sup> Ibid

<sup>3</sup> Source : Ibid

### Les stratégies des développeurs de bureaux dépendent aussi de l'urbanité des lieux

→ L'urbanité est un facteur décisif dans les choix d'implantation des entreprises, plus encore que le prix du m<sup>2</sup> ou l'ampleur du projet immobilier.

→ En 2010, DTZ Research constate, à l'étude des différents projets de gare TGV en Belgique (Bruxelles, Anvers, Liège), que : "Generally, the private operator strategies reveal that for superior office development around stations, **urbanity counts for at least as much as accessibility**. The effects of project scale or price are often not enough to compensate for what may be lacking in terms of environment."<sup>4</sup>

#### L'exemple d'Euralille

→ Conscients de cet enjeu pour **Euralille**, les décideurs lillois ont cherché à « **créer de toutes pièces un grand quartier d'affaires, inscrit dans le prolongement du tissu urbain du centre-ville et capable d'assurer une mixité de fonctions : centre commercial, parc des expositions, école de commerce, logements...** »<sup>5</sup>.

→ Ainsi, **la proportion de bureaux dans les ZAC Euralille 1 et 2 n'a atteint que 41% du programme global.**

→ L'enjeu de la mixité fonctionnelle y était d'autant plus important qu'il s'agissait de créer un nouveau morceau de ville autour d'une nouvelle gare.



Tour du Crédit Lyonnais, au-dessus de la gare Lille Europe. Source : Ecole Normale Supérieure de Paris - Géographie - Compte-rendu de terrain - Lille et l'aire métropolitaine lilloise, 2011.

<sup>4</sup> In DTZ Insight, 6 September 2010, High-speed railway stations impact towards a high speed market.

<sup>5</sup> Francis Ampe, ancien directeur de l'Agence de Développement et d'Urbanisme de Lille Métropole, in Gares et dynamiques urbaines - Les Enjeux de la grande vitesse, sous la Direction de Jean-Jacques Terrin, Editions Parenthèses, Février 2011.

## EURALILLE

### De multifunctionaliteit in de wijk rond het station bevorderen

#### Multifunctionaliteit, zelfs in de zakenwijken

- Bij een panel over in Frankrijk gerealiseerde stedenbouwkundige operaties rond de TGV-stations "**vertegenwoordigen kantoren een derde tot twee derde van het programma volgens de [onderzochte programma's], en het idee van een tertiair centrum of zakenwijk komt er systematisch voor" in de genoemde intenties**<sup>57</sup>
- De meeste programma's hechten echter waarde aan de **multifunctionaliteit** door woningen, kantoren, winkels, hotels en grote openbare of private voorzieningen voor te stellen. Hierdoor "**wordt het mogelijk om echte wijken te creëren, die niet alleen tijdens kantooruren leven. De woonfunctie vormt in dit opzicht een wezenlijk element.**"<sup>58</sup>
- *Vergelijkende tabel van de bouwprogramma's van de verschillende geanalyseerde inrichtingsoperaties*<sup>59</sup>:

	Grenoble	Le Mans	Lille	Lyon	Marseille
Totaal programma in m <sup>2</sup>	205.000 m <sup>2</sup>	60.000 m <sup>2</sup>	740.000 m <sup>2</sup>	281.500 m <sup>2</sup>	120.000 m <sup>2</sup>
kantoren	36%	bijna 100%	41%	66%	35%
woningen	27%	1 dienstwoning	24%	24%	41%
winkels en activiteiten	-	-	14%	7%	6%
hotels	4%	1 hotel	6%	-	6%
openbare voorzieningen	33%	-	15%	3%	12%
openbare voorzieningen en/of bakenelementen	Hogere handelsschool, gymnasium en scholencomplex, Paleis van Justitie	-	Lille Grand Palais	-	Multimodaal knooppunt/ universitaire bibliotheek / onderzoekslaboratorium

Vervolg tabel:

	Nantes	Montpellier	Nîmes	Basel
Totaal programma in m <sup>2</sup>	130.000 m <sup>2</sup>	95.000 m <sup>2</sup>	60.000 m <sup>2</sup>	212.000 m <sup>2</sup>
kantoren	54%	26%	16%	30%
woningen	1000	63%	24%	54%
winkels en activiteiten	-	-	14%	14%
hotels	-	-	-	-
openbare voorzieningen	-	11%	?	2%
openbare voorzieningen en/of bakenelementen	Collège / zwembad / multimodaal knooppunt	Multimodaal knooppunt / lagere school	Rechtbank / Congrescentrum	Openbare school

- Hoewel het doel is om zakenwijken te creëren, voorzien al deze projecten (behalve in Le Mans) in een aanzienlijk mix van functies.

#### De strategieën van de kantoorontwikkelaars hangen ook af van de verstedelijking van de locatie

<sup>1</sup> Analyse comparative d'aménagements de quartiers de gares TGV [Vergelijkende analyse van de inrichting van wijken bij HSL-stations], studie uitgevoerd door Partenaires Développement voor de gemeente Luik in 2005.

<sup>2</sup> Ibid.

<sup>3</sup> Bron: ibid.

- De verstedelijking is een doorslaggevende factor bij de keuze voor het vestigen van bedrijven, meer nog dan de prijs per m<sup>2</sup> of de omvang van het vastgoedproject.
- In 2010 constateerde DTZ Research bij een onderzoek naar de verschillende projecten voor HSL-stations (Brussel, Antwerpen, Luik: *"Over het algemeen blijkt uit de strategie van private operators dat voor ontwikkeling van het hogere kantoorsegment rond stations **verstedelijking minstens even zwaar meeweegt als bereikbaarheid**. De effecten van de projectgrootte of prijs zijn vaak onvoldoende om te compenseren voor wat er ontbreekt aan de omgeving."*<sup>60</sup>

#### Het voorbeeld van Euralille

- Zich bewust van dit belang voor **Euralille** zochten de beslissende partijen in Lille naar *"het creëren van alle onderdelen van een grote zakenwijk, die paste in de verlenging van de stadsstructuur van het centrum en die kon zorgen voor een mix van functies: winkelcentrum, expositiepark, handelsschool, woningen..."*<sup>61</sup>.
- Daarom **bedraagt het aandeel kantoren in de overleggebieden Euralille 1 en 2 slechts 41% van het totale programma.**
- Het belang van de multifunctionaliteit was daar nog groter, omdat het ging om het maken van een nieuw stadsdeel rond een nieuw station.

Bijschrift foto:

Toren van Crédit Lyonnais, boven het station Lille Europe. Bron: Ecole normale supérieure de Paris – Géographie – Compte rendu de terrain – *Lille et l'aire métropolitaine lilloise*, 2011.

---

<sup>60</sup> Uit *DTZ Insight*, 6 september 2010, *High speed railway stations impact towards a high speed market*.

<sup>61</sup> Francis Ampe, oud-directeur van het Agence de Développement en d'Urbanisme van Lille Métropole, in *Gares et dynamiques urbaines – Les Enjeux de la grande vitesse*, onder directie van Jean-Jacques Terrin, uitgeverij Parenthèses, februari 2011

## Oriëntatie: commerciële positionering

### *Voorstel ATO*

- Een commerciële totaalstrategie bepalen waarin alle winkels en partijen geïntegreerd zijn (in + buiten het station)
- De handel bevorderen om de openbare ruimte te verlevendigen, vooral op het Hortaplein, de Europaesplanade en het Ruslandplein
- Een specifieke werkgroep oprichten, met daarin in elk geval Atrium, de gemeenten en NMBS.

## Oriëntatie: positionering tertiaire vastgoedmarkt

### *Voorstel ATO*

- Voorwaarden scheppen om de NMBS in de wijk te houden. Het past dus om een ontwikkeling toe te staan die voldoet aan haar huisvestingsbehoeften en tegelijkertijd de bezetting te rationaliseren en te zorgen voor een stedenbouwkundige integratie met de rest van de wijk;
- Zorgen voor een bepaalde dynamiek in het tertiaire vastgoed in de wijk die expansiebehoeften en de komst van nieuwe gebruikers toelaat. Het past derhalve om te zorgen voor beschikbaarheid, met oppervlakken die voldoen aan de huidige markteisen;
- Een vastgoedstrategie ontwikkelen, met vermindering van het aandeel overheidsbedrijven en back-officebedrijven (die voor de wijk weinig leven meebrengen) door zich te richten op bijvoorbeeld bedrijven in een bepaalde sector. De vestiging van voorzieningen, zoals universitair onderwijs, kan zorgen voor een imagooverandering en bijdragen aan het ontstaan van een cluster van bedrijven die daarmee te maken hebben. De ontwikkeling van een hoogwaardig dienstenaanbod (horeca, buurtwinkels, crèches, sportvoorzieningen...) draagt ook bij aan deze dynamiek;
- Een marketingbeleid ontwikkelen voor de wijk die nu de Europese zakenwijk is met de beste verbindingen. Deze communicatie echter pas ontwikkelen wanneer er aanzienlijke wijzigingen tot stand zijn gekomen op dit gebied, met name herinrichting van het station, de openbare ruimtes, juiste bewegwijzering, enz.
- Een hoogwaardig retailaanbod is van wezenlijk belang voor het ontwikkelen van de private tertiaire bezetting, maar ook voor alle overige functies van de wijk. Samen met NMBS en ATRIUM zou er gewerkt moeten worden aan de commerciële positionering en herontwikkeling om te voldoen aan de uiteenlopende verwachtingen van de plaatselijke pendelaars, het internationale verkeer, kantoorpersoneel en bewoners van de wijk. De ontwikkeling van een commercieel aanbod dat vanuit het commerciële knooppunt van het station uitkomt op de openbare ruimte in de omgeving zou kunnen

leiden tot een aanzienlijke verbetering van de aantrekkelijkheid en het ervaren gevoel van onveiligheid kunnen verminderen.

- Naast het ontwikkelingspotentieel in verband met de (niet voldane) behoeften van het huidige 'gebruikerspubliek', moet er gekeken worden naar de ontwikkeling van een middelgroot commercieel knooppunt gericht op een groter verzorgingsgebied. Dit zou moeten worden uitgevoerd in het kader van een algemene herpositionering van de wijk. De vraag naar bedrijfsruimte is in Brussel heel groot en het is belangrijk deze in de stad te behouden.

## L' EFFET TGV SUR L'ATTRACTIVITÉ DES TERRITOIRES, MYTHES OU RÉALITÉS ?

A la demande de la ville de Liège, la société *Partenaires Développement* a réalisé en 2005 une **Analyse comparative d'opérations d'aménagement de quartiers de gares TGV**.

### Le TGV : un facteur parmi d'autres de l'attractivité des territoires

L'étude de *Partenaires Développement* s'appuie sur une analyse bibliographique, datant d'octobre 2005, portant sur 30 ouvrages au sujet de l'effet TGV. En voici les principales conclusions<sup>1</sup>:

**« D'une manière générale et à l'exception de ceux sur la mobilité, les effets [de l'arrivée du TGV] sont rarement immédiats et ils sont difficiles à isoler.**

« L'intensité des effets dépendra de :

- La qualité de la gare TGV
- L'existence préalable de potentialités (foncier disponible, accès en transports collectifs, environnement socio-économique)
- La dynamique locale et la mobilisation des acteurs ; la volonté politique ; les mesures d'accompagnement. »

### Des effets indirects et inégaux sur l'implantation des entreprises

→ En termes de développement économique, « à court terme on constate peu de délocalisations ou d'implantations d'entreprises, spécifiquement liées à la grande vitesse ferroviaire. C'est un des critères mais il n'est pas suffisant pour décider de la localisation d'activités. »

→ L'exemple du quartier de la gare TGV du Mans (quartier **Novaxis**) en est symptomatique : ce sont principalement des entreprises locales qui se sont déplacées vers le quartier de la gare (1/3), ou parfois des petites entreprises de services parisiennes, attirées par le prix modéré de l'immobilier et la proximité de Paris (1/3). Au début des années 2000, les principaux occupants de Novaxis étaient : La Poste, l'Agence Nationale Pour l'Emploi, les Mutuelles du Mans Assurances (MMA), l'Union des Mutualités Sarthoises.

### Une image de modernité, catalyseur de projets de développement

→ « La grande vitesse accentue la mobilité de populations déjà mobiles (cadres du tertiaire supérieur et étudiants) plus qu'elle n'en génère de nouvelles ».

→ Elle « est associée à une image de modernité et d'accessibilité (...) Elle rapproche les territoires au moins autant dans les perceptions que dans les réalités. Elle fait évoluer les représentations en raccourcissant les temps d'accès. »

→ Mais ce n'est qu' « un facteur parmi d'autres de l'attractivité des territoires » (...) Son absence peut être pénalisante mais elle n'est pas nécessairement déterminante dans le développement. »

→ Elle joue « un effet catalyseur sur les projets de développement économique et d'aménagement urbain. C'est souvent plus à l'occasion qu'à cause de l'arrivée de la grande vitesse, que les acteurs économiques et politiques mettent en œuvre des projets de développement. »

<sup>1</sup> Toutes les citations de ce document proviennent de l'*Analyse Comparative d'opération d'aménagement de quartiers de gare*, réalisée par *Partenaires Développement* pour le compte de la Ville de Liège en 2005.

### Pour renouveler un quartier, la gare TGV doit s'inscrire dans un projet urbain

→ « Les effets sur les opérations urbanistiques dépendent, eux, de nombreux facteurs : en particulier la disponibilité du foncier, l'accessibilité en transports collectifs, l'intégration dans un projet urbain. »

### L'arrivée du TGV n'a d'effet sur l'attractivité d'un territoire que si elle s'inscrit dans un projet global, clair, capable de mobiliser l'ensemble des acteurs

→ « Ces effets sont souvent conditionnés par des actions d'accompagnement. Ainsi :

- la mobilité dépend de l'organisation des rabattements [en transports en commun] ;
- L'image [dépend] de la clarté des positionnements et des stratégies de communication ;
- L'essor économique, des programmes immobiliers et d'une politique volontariste d'accueil d'entreprises ;
- Le développement du tourisme, des capacités hôtelières, de la notoriété et des produits proposés. »

→ « Ces politiques ont d'autant plus de succès qu'elles sont coordonnées en amont de l'arrivée du nouveau service ferroviaire et qu'elles s'inscrivent dans les dynamiques du territoire. [...] L'arrivée de la grande vitesse ferroviaire sur un territoire peut [en effet y] accentuer les réseaux, les partenariats, les logiques de projet. »



### **Het HST-effect op de aantrekkelijkheid van gebieden, mythe of werkelijkheid?**

Op verzoek van de gemeente Luik heeft *Partenaires Développement* in 2005 een **Vergelijkende analyse van inrichtingsoperaties in wijken bij HST-stations** gemaakt.

#### **De HST: een van de factoren voor de aantrekkelijkheid van gebieden**

De studie van *Partenaires Développement* is gebaseerd op een bibliografische analyse uit oktober 2005 van 30 studies over het HST-effect. Dit zijn de belangrijkste conclusies<sup>62</sup>:

**"In algemene zin en met uitzondering van de effecten op de mobiliteit zijn de effecten (van de komst van de HST) zelden meteen merkbaar en lastig te isoleren.**

*De intensiteit van de effecten zal afhangen van:*

- *De kwaliteit van het HST-station*
- *Reeds bestaande mogelijkheden (beschikbare grond, bereikbaarheid met openbaar vervoer, sociaaleconomische omgeving)*
- *De plaatselijke dynamiek en de mobilisatie van betrokken partijen; de politieke wil; de begeleidende maatregelen."*

#### **Indirecte en ongelijke effecten op de vestiging van bedrijven**

- *In termen van economische ontwikkeling "constateren we op korte termijn weinig verplaatsingen of vestigingen van bedrijven die specifiek samenhangen met de hogesnelheidstrein. Het is een van de criteria, maar dit weegt onvoldoende mee om te besluiten tot verplaatsing van activiteiten."*
- *De wijk bij het TGV-station van Le Mans (de wijk Novaxis) is daarvan een duidelijk voorbeeld: het zijn hoofdzakelijk plaatselijke bedrijven die verhuisd zijn naar de stationswijk (1/3), of soms kleine dienstverlenende bedrijven uit Parijs, aangetrokken door de gematigde prijs voor vastgoed en de nabijheid van Parijs (1/3). Aan het begin van de jaren 2000 waren de grootste bedrijven in Novaxis: La Poste, Agence Nationale pour l'Emploi, Mutuelles du Mans Assurances (NMA) en Union des Mutualités Sarthoises.*

#### **Een modern imago, katalysator van ontwikkelingsprojecten**

- *"De hogesnelheidstrein accentueert eerder de mobiliteit van bewoners die al mobiel zijn (kaders in de hogere tertiaire sector en studenten) dan dat zij nieuwe gebruikers genereert."*
- *De hoge snelheidstrein "wordt geassocieerd met een imago van moderniteit en toegankelijkheid (...). Zij brengt gebieden evenzeer dichterbij elkaar in de perceptie als in werkelijkheid. De HSL zorgt voor veranderingen doordat de reistijd verkort wordt."*
- *Maar dat is slechts "een van de factoren voor de aantrekkelijkheid van de gebieden (...). Het ontbreken ervan kan nadelig zijn, maar is niet noodzakelijkerwijs bepalend voor de ontwikkeling."*
- *De hoge snelheid speelt "een katalyserende rol bij projecten voor economische ontwikkeling en stedelijke ruimtelijke ordening. Het is vaak meer ter gelegenheid van dan vanwege de komst van de hogesnelheidstrein dat economische en politieke partijen ontwikkelingsprojecten gaan uitvoeren."*

#### **Om een wijk te vernieuwen, moet het HST-station passen in een stedelijk project**

- *"De gevolgen voor de stedenbouwkundige operaties hangen af van vele factoren: in het bijzonder van de beschikbaarheid van grond, de bereikbaarheid met het openbaar vervoer en de integratie in een stedenbouwkundig project."*

#### **De komst van de HST heeft alleen gevolgen voor de aantrekkelijkheid van een gebied wanneer deze is opgenomen in een helder totaalproject dat alle partijen weet te mobiliseren**

- *"Deze effecten hangen vaak af van de begeleidende acties, zoals:*
  - *de mobiliteit die afhangt van de organisatie van de aan- en afvoerlijnen [in het openbaar vervoer];*
  - *het imago dat afhangt van de helderheid van de positioneringen en de communicatiestrategieën;*

---

<sup>62</sup> Alle citaten in dit document zijn afkomstig uit: *Analyse comparative d'opération d'aménagement de quartiers de gare, (Vergelijkende analyse van de inrichting van wijken bij HST-stations), studie uitgevoerd door Partenaires Développement voor de gemeente Luik in 2005*



- *de economische groei, vastgoedprogramma's en een politieke bereidwilligheid ten aanzien van bedrijfsvestigingen;*
  - *de ontwikkeling van het toerisme, hotelcapaciteit, bekendheid en de aangeboden producten."*
- ***"Dergelijk beleid is succesvoller wanneer dit gecoördineerd wordt vóór de komst van de nieuwe spoordienst en wanneer deze past in de dynamiek in het gebied. [...] De komst van de hogesnelheidstrein in een gebied kan [immers] de netwerken, de partnerschappen en de projectlogica accentueren."***

#### 4.1.1 EEN OPERATIONEEL HULPMIDDEL: HET 'RICHTSCHEMA'

Om de hierboven vermelde stedenbouwkundige principes toe te lichten en het Brussels Gewest te voorzien van een checklist voor een dialoog met de projectdragers, past het om een 'richtschema' op te stellen (als een soort 'gids') voor de wijk van het Zuidstation. Dit zal worden opgesteld door een stedenbouwkundig adviseur, benoemd door middel van een aanbesteding. Overigens zal deze ook een adviesopdracht krijgen voor de lange termijn, voor de follow-up van alle ontwikkelingen in de gedefinieerde perimeter.

Het hulpmiddel van het richtschema, door een stedenbouwkundige expert opgesteld en op de lange termijn gevolgd, biedt het voordeel van flexibiliteit en dialoog, wat een BBP, dat immers een reglementair middel is, niet biedt. Een BBP kan onvoldoende zijn om het hoofd te bieden aan de lange looptijd van het stedelijke project, de conjuncturele ontwikkelingen en de onzekerheden van de vastgoedplannen. Een richtschema, waarvan de uitvoering op de lange termijn gecontroleerd wordt en waarbij het plan aangepast wordt op basis van de ontwikkelingen van de context, kan aangepast worden aan die onzekerheden en toch trouw blijven aan de strategische oriëntaties, dankzij de stedenbouwkundige expert die de drijvende kracht erachter is en zorgt voor de naleving van de beleidsdoelstellingen.

Dit richtschema is een aanvullend onderzoek. Het gaat er daarbij niet om weer helemaal bij nul te beginnen, maar om vorm en inhoud te geven aan de hierboven bedoelde oriëntaties. Deze zullen vooraf door het Gewest en de betrokken partijen worden goedgekeurd en worden opgenomen in het bestek van de raadpleging.

De doelstellingen van de opdracht:

- Definiëren van de grote stedenbouwkundige oriëntaties inclusief de verbindingen met de naburige grote projectgebieden (het kanaal met het project Abatan en het BBP Biestebroeck, het GGB Van Volxem);
- Definiëren van de uit te voeren acties (zowel voor de openbare ruimtes als de bouwwerken, waaronder met name de voorzieningen);
- Definiëren van de stedenbouwkundige en architecturale voorschriften voor de ontwerpers van vastgoedprojecten en openbare ruimtes;
- Begeleiden van projectdragers voor bouwwerken en openbare ruimtes om naleving van het stedenbouwkundig plan te waarborgen en dit zo nodig stap voor stap te updaten;
- Voorstellen voor tijdelijke inrichting en gebruik van stadskankers om die plekken zo snel mogelijk en tijdens de bouwperiode tot leven te wekken.

Zo nodig zal dit plan worden omgezet in een BBP voor de onderdelen die afwijken van de GSV (met name bouwprofielen) of het GBP (bestemmingen).

## LA GARE DE LEUVEN : UN PROJET URBAIN INTÉGRÉ

### Les faits

La transformation de la gare centrale de Leuven et des quartiers environnants a été engagée dans les années 1990.

Aujourd'hui :

- les projets sur la gare et la rive Ouest des voies (Tiensevest) sont achevés,
- un second projet urbain est en cours de réalisation sur la rive Est des voies (Kop Van Kessel-Lo : urbanisation de l'ancienne gare de formation et réalisation d'un parc public de 2 ha le long des voies)
- la reconversion d'une vaste friche urbaine dans le centre de Kessel-Lo est à l'étude.

### Méthode : un plan directeur partagé par tous les acteurs et une équipe technique garante de sa mise en œuvre opérationnelle

Tous les projets situés le long des voies ferrées, côté Ouest et côté Est, ont fait l'objet d'un plan d'ensemble dès 1994. Celui-ci a ensuite été décliné, progressivement, en divers projets, publics et privés, toujours encadrés de près par les pouvoirs locaux.

Les pouvoirs publics se sont fait accompagner, tout au long du processus, d'un « Project Team », urbaniste-conseil, chargé de :

- concevoir le plan directeur,
- conseiller les autorités locales,
- accompagner l'ensemble des opérateurs, à la fois pour les projets d'infrastructures, d'espaces publics, de gare, immobiliers privés, ou d'équipements publics.

### Déroulement du projet (Gare et Tiensevest) :

1994 : création d'un comité de pilotage composé de la Ville de Leuven, la Région Flamande, la SNCB et De Lijn (un représentant politique et un représentant technique par structure).

1994 : désignation par le comité de pilotage d'un « Project Team stadsontwerp », composé d'urbanistes-architectes de l'Université de Louvain, dirigée par l'architecte Marcel Smets, pour réaliser un plan directeur.

1995 : approbation du plan directeur

1996 : sur base de ce plan directeur, désignation d'un architecte urbaniste pour la conception du plan d'aménagement de la zone de la gare : Manuel de Solà Morales

De 1996 à 2002 : conception et réalisation des projets, dans un dialogue étroit entre chaque Maître d'ouvrage, le project team et Manuel de Solà.

### Décryptage : les clés d'un projet urbain intégré

→ Le comité de pilotage, présidé par la Ville de Leuven, est garant de la vision publique globale. Les autorités locales, élues au suffrage universel, sont mieux à même de défendre les intérêts des citoyens qu'un opérateur technique tel que la SNCB. Dans le projet urbain, les intérêts des citoyens doivent en effet primer sur les intérêts particuliers des différents opérateurs techniques.

→ La Ville de Leuven (et non pas la SNCB) assure la maîtrise d'ouvrage du Project Team et la Région Flamande celle de la mission de Manuel de Solà. La vision publique globale prime ainsi sur les intérêts techniques particuliers dans l'ensemble des projets.

→ L'adhésion de tous les acteurs au projet est garantie par la rigueur du processus de validation :

- le comité de pilotage se réunit une fois par mois systématiquement autour du travail du Project Team ;
- chaque membre soumet à chaque fois le projet à ses autorités et avale l'étape.

→ L'urbaniste-conseil (le « ProjectTeam ») assure la cohérence entre le plan directeur de départ et les projets mis en œuvre :

- il est désigné pour toute la durée des projets ;
- sa mission recouvre l'ensemble des enjeux (urbanisme, architecture et transports) ;
- il contrôle l'ensemble des projets techniques de la conception à la réalisation, même si les plans d'exécution et les travaux sont réalisés par les techniciens de chacun des Maîtres d'ouvrage (SNCB pour les ouvrages ferroviaires, ou Région Flamande pour les espaces publics autour de la gare par exemple) ;
- Cette collaboration étroite permet de réintégrer sans cesse la vision globale et la qualité d'usage dans les phases techniques de conception et de réalisation.
- Par exemple le tunnel piéton transversal aux voies ferrées, a ainsi fait l'objet de nombreux allers et retours entre la SNCB, le ProjectTeam et Manuel de Solà. Suite à cela, la SNCB a finalement intégré des dispositifs d'éclairage naturel, la mise en place d'une co-gestion de ces espaces par les agents de la SNCB et la police de la Ville...



## HET STATION VAN LEUVEN: EEN GEÏNTEGREERD STEDELIJK PROJECT

### De feiten

Met de transformatie van het centraal station van Leuven en de wijken eromheen is in de jaren 1990 begonnen.

Momenteel:

- zijn de projecten aan het station en aan de westzijde van de sporen (Tiensevest) voltooid,
- loopt er een tweede stedenbouwkundig plan voor de oostzijde van de sporen (Kop van Kessel-Lo: verstedelijking van het oude vormingsstation en realisatie van een openbaar park van 2 ha langs de sporen)
- wordt de reconversie van een groot stuk braakliggend stedelijk gebied in het centrum van Kessel-Lo onderzocht.

### Methode: een richtplan dat gedragen wordt door alle partijen en een technisch team dat de operationele uitvoering ervan waarborgt

Alle projecten ten oosten en ten westen van de rails zijn sinds 1994 onderwerp geweest van een totaalplan. Dit is daarna stap voor stap opgedeeld in verschillende projecten, openbare en private, altijd van nabij begeleid door de plaatselijke overheden.

Deze hebben zich gedurende het hele proces laten begeleiden door een stedenbouwkundig adviserend projectteam, dat belast was met:

- Het ontwerpen van het richtplan,
- Het adviseren van de plaatselijke autoriteiten,
- Begeleiden van alle partijen, zowel voor de infrastructuurprojecten en de projecten voor de openbare ruimte, het station, particulier vastgoed of openbare voorzieningen.

### Verloop van het project (station en Tiensevest):

1994: oprichting van een stuurgroep bestaande uit de gemeente Leuven, het Vlaams Gewest, de NMBS en De Lijn (een beleidsvertegenwoordiger en een technisch vertegenwoordiger per instelling).

1994: benoeming door de stuurgroep van een 'Projectteam stadsontwerp', bestaande uit stedenbouwkundige adviseurs van de Universiteit van Leuven, onder leiding van architect Marcel Smets, voor het opstellen van een richtplan.

1995: goedkeuring van het richtplan

1996: op basis van dit richtplan, benoeming van een stedenbouwkundig architect voor het ontwerpen van een inrichtingsplan voor het stationsgebied: Manuel de Solà Morales.

Tussen 1996 en 2002: ontwerp en realisatie van projecten in een nauwe dialoog tussen alle opdrachtgevers, het projectteam en Manuel de Solà.

### Ontcijfering: de sleutels van een geïntegreerd stedenbouwkundig plan

- **De stuurgroep, onder voorzitterschap van de gemeente Leuven, waarborgt de openbare totaalvisie.** De met algemene stemmen gekozen plaatselijke autoriteiten zijn beter in staat om de belangen van de burgers te verdedigen dan een technische partij als de NMBS. In het stedenbouwkundig project moeten de belangen van de burgers immers boven de eigen belangen van de technische operators gaan.
- **De gemeente Leuven (en niet de NMBS) is opdrachtgever** van het projectteam en het Vlaams Gewest is dat van Manuel de Solà. **De openbare totaalvisie gaat zo** in alle projecten **boven** de particuliere technische belangen.
- **De steun van alle partijen bij het project is gewaarborgd door het strakke goedkeuringsproces:**
  - o De stuurgroep vergadert eenmaal per maand systematisch over het werk van het projectteam;
  - o Ieder lid legt steeds het project voor aan zijn autoriteiten voor en keurt de fase goed.
- **De stedenbouwkundige adviseur (het projectteam) ziet toe op de coherentie tussen het aanvankelijke richtplan en de uitgevoerde projecten:**
  - o het is benoemd voor de gehele looptijd van de projecten;
  - o zijn opdracht strekt zich uit over alle belangen (stedenbouw, architectuur en vervoer);

- het controleert alle technische projecten vanaf het ontwerp tot aan de realisatie, zelfs wanneer **de uitvoeringsplannen en de werkzaamheden worden uitgevoerd door de technici van elke opdrachtgever** (bijvoorbeeld de NMBS voor de werken aan het spoor of het Vlaams Gewest voor de openbare ruimtes rond het station);
- **Deze nauwe samenwerking maakt het mogelijk om aldoor de totaalvisie en de gebruikskwaliteit te integreren in de technische fasen van ontwerp en realisatie.**
- Zo is bijvoorbeeld over de voetgangerstunnel dwars op de sporen heel wat over en weer overlegd door de NMBS, het projectteam en Manuel de Solà. Naar aanleiding daarvan heeft de NMBS uiteindelijk natuurlijke verlichtingsmiddelen opgenomen en worden deze ruimtes gezamenlijk beheerd door medewerkers van de NMBS en de gemeentelijke politie...

#### 4.1.2 DEFINITIE VAN EEN VOORZIENINGENPROGRAMMA

Teneinde te voldoen aan de behoeften van de bevolking, om een functiemix aan te brengen en een verlevendiging van de openbare ruimtes te bewerkstelligen is het nodig om voorzieningen in de wijk te programmeren.

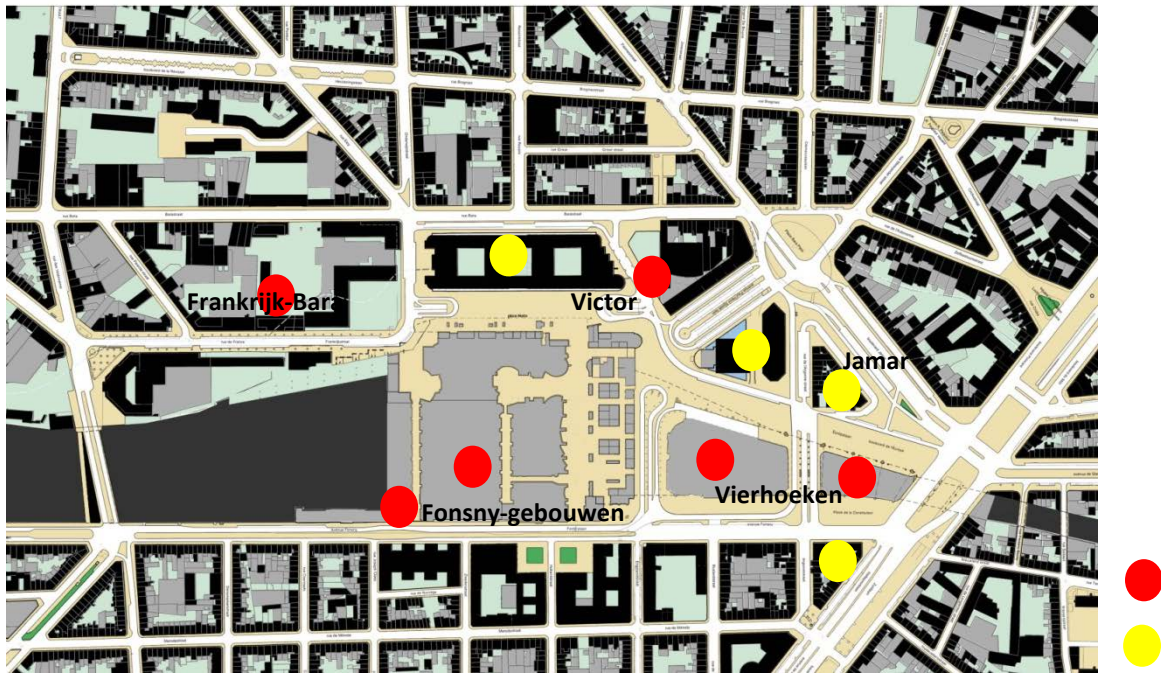
De uitwerking van dit voorzieningenprogramma moet het mogelijk maken om het overleg te organiseren over de bestemming van de vierhoeken en over een voorzieningenprogramma in het station en de nieuwe blokken.

Uit de diagnose is een aantal tekorten naar voren gekomen op het gebied van voorzieningen in de wijken, vooral in de kinderopvang, kleuter- en basisscholen, maar ook bij lokale culturele voorzieningen en sportvoorzieningen.

Op basis van 'de studie voor de inventarisatie en definitie van de behoeften aan voorzieningen' die door BRAT werd uitgevoerd voor het ATO, de analyse van de wijkcontracten, de door ATO gemaakte 'inventarisatie van ontbrekende voorzieningen' kan een lijst worden opgesteld van noodzakelijke of wenselijke voorzieningen. De fysieke kenmerken, de beheerswijze en de beoogde financieringswijze hiervan moeten worden onderzocht.

In de volgende complexen moeten met voorrang voorzieningen komen:

- het station;
- de vierhoeken;
- de nieuwe complexen: blokken Frankrijk-Bara, blok Bara-Blerot-Spaak (Victor) eventueel het blok Argonne – Jamar);
- de complexen die gerenoveerd kunnen worden: blok Jamar-Argonne- Europaesplanade, blok Zuid-Argonne Fonsny, blok Zuidtoren, blok Horta-Bara (Côte d'Or).



Illustratie 145: Locatie van de blokken die meegenomen moeten worden in het onderzoek naar het vestigen van voorzieningen

Bron: ATO

Niet-volledige lijst ter indicatie van voorzieningen die in de wijk zouden kunnen komen:

- Aichtbaar bijkantoor Atrium;
- Mobiliteitshuis;
- Toeristische informatie
- Scientastic (niet onder de sporen);
- Plasticarium;
- Opvang daklozen / verslaafden;
- Affiches van de voormalige drukkerij Marci (in samenwerking met het museum in La Louvière).

#### 4.1.3 REORGANISATIE VAN DE MOBILITEIT IN DE OMGEVING VAN HET STATION

Aansluitend op het richtschema en volgens het hiervoor beschreven terugkerende proces zou een onderzoek moeten worden gelanceerd, dat is gebaseerd op een dynamisch en multimodaal model en dat later kan dienen als hulpinstrument bij de besluitvorming:

- over de definiëring van het nieuwe vastgoedprogramma waarvan de kenmerken verenigbaar moeten blijven met het potentieel van de site (omvang, locatie, bestemming, parkings ...);
- over de definiëring van de vereiste bijkomende mobiliteitsinfrastructuur om dit programma te begeleiden en een verminderde bereikbaarheid te vermijden;
- over de aanpassing van de tijdelijke planning van de verschillende fasen in het vastgoedprogramma en het bijkomend aanbod van openbaar vervoer, zonder voorbij te gaan aan de impact van de toenemende invloed van de kilometerheffing, die de beste manier is om een modale verschuiving (*modal shift*) te bereiken.

Idealiter zou men in drie fasen moeten werken:

- In het kader van het richtschema: definitie van de stedenbouwkundige ontwikkelingsscenario's die aan de basis liggen (om te vermijden dat meerdere opeenvolgende effectenonderzoeken (één per

vastgoedproject) worden gevoerd, met het risico dat voor elk project begeleidende maatregelen worden opgezet om de aanvaardbaarheid te garanderen, maar waarvan de som niet voldoende is om de globale impact van al deze projecten te beheersen), met een technisch comité dat 3 'verdedigbare' scenario's voor de ontwikkeling van de wijk moet selecteren. Deze 3 scenario's zouden vervolgens worden bekrachtigd door de stuurgroep (zie punt '**Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.**', p. **Erreur ! Signet non défini.**). De keuze uit 3 scenario's maakt het mogelijk om een minimale, maximale en tussenliggende versie van de vastgoeddruk te testen. Deze basisscenario's zouden alle essentiële kenmerken naar voren moeten brengen, zodat een model van de mobiliteitsimpact kan worden gemaakt (locatie en soort bestemming, parkings, aantal arbeidsplaatsen, bewoners en bezoekers, plaats van de voetgangersin- en -uitgangen, enz.) Voor elk scenario wordt een realistische fasering van de implementering voorgesteld.

- Lancering van een studie naar de multimodale mobiliteit, met als doel de impact van de scenario's te meten, op lokaal en regionaal vlak, op verschillende momenten in de toekomst, rekening houdend met de fasering van het vastgoedprogramma en met de opeenvolgende voorziene fasen van de acties uit het IRIS II-plan, waaronder de kilometerheffing.
- Optimalisatie van het vastgoedprogramma, van de acties voor de verbetering van het openbaar vervoer en actieve vervoerswijzen en van het verkeersplan en formulering van begeleidende maatregelen, in nauwe samenwerking met het technisch comité, voor een latere bekrachtiging door de stuurgroep.

#### Aanbevelingen:

1. Een model maken van de waarschijnlijke impact in termen van mobiliteit van het totale geplande vastgoedontwikkelingsprogramma voor de Zuidwijk (3 mogelijke scenario's, zie hiervoor).

De werkzaamheden van EuroImmoStar-Eurostation vormen een werkbasis, maar het is raadzaam om de geconstateerde lacunes te verhelpen (verbrokkelde gegevens, geen rekenschap van de toekomstige situatie, enz.).

De aanstuurder van dit onderzoek is de opdrachtgever van het richtschema in samenwerking met Mobiel Brussel.

De technische steun wordt gegeven door een mobiliteitsexpert en een studiebureau dat is gespecialiseerd in modelvorming.

2. Een nieuwe, grotere perimeter definiëren waarmee een globale mobiliteitsvisie voor het zuidwesten van het Brussels Gewest kan worden uitgewerkt, met daarin geïntegreerd:
  - de doelstellingen van het IRIS II-plan;
  - de doelstellingen voor de bescherming van de woonwijken en de sturing van het doorgaand verkeer op de grootstedelijke en belangrijkste verkeersassen;
  - de impact van alle verwachte stedelijke ontwikkelingen in deze grotere perimeter, met inbegrip van de verwachte ontwikkelingen voor de Biestebroeckzone en de voorspelbare ontwikkelingen in de wijk Kuregem.
- Een nuttige modelvorming uitvoeren binnen deze perimeter.
3. Op basis van de resultaten van deze modelvorming en volgens een terugkerend proces het stedelijke programma aanpassen zodat het soort bestemming, het volume, de vraag naar transport, de modale vervoerswijzen en de mobiliteitsinfrastructuur in overeenstemming zijn.



- Dit nieuwe programma bekrachtigen, evenals het voorstel voor de verplaatsing van de verschillende vervoerswijzen.
4. Bij gebrek aan een bijkomende mobiliteitsstudie in elk geval de negatieve impact van de verschillende vastgoedprojecten op het gebied van mobiliteit in de onderzoekszone zo veel mogelijk beperken door toe te zien op de volgende aspecten:
- het stedelijk project baseren op de uitstekende bereikbaarheid via het openbaar vervoer, met daarnaast het gebruik van collectieve voorzieningen voor autodelen en huurfietsen;
  - een drastische vermindering van het aantal parkeerplaatsen die aan diverse projecten toegewezen kunnen worden:
    - een evolutie naar een '0 parking' scenario moet worden overwogen voor kantoorgebouwen;
    - verdergaan dan de GSV-normen op het gebied van de parkeermogelijkheden voor woningen;
  - vermijden van elke nieuwe infrastructuur die een aanmoedigend effect op het gebruik van de individuele auto zou kunnen hebben.
5. De Zuidzone een apart statuut of statuut als 'GSV-zone A+' verlenen en bestemmen als laboratoriumgebied voor een ambitieuze mobiliteit.

#### **4.1.4 ONTWERP VAN DE OPENBARE RUIMTE**

Wanneer alle bovenstaande elementen (stedelijk project, mobiliteit, programmering van de voorzieningen) gedefinieerd en bekrachtigd zijn, dan is het mogelijk om een project te lanceren voor de herinrichting van de openbare ruimte rond het station.

##### **Hiërarchie van de plaatsen die ontwikkeld moeten worden**

De onderstaande kaart toont de openbare plaatsen die in aanmerking komen voor een herinrichting met de volgende hiërarchie:

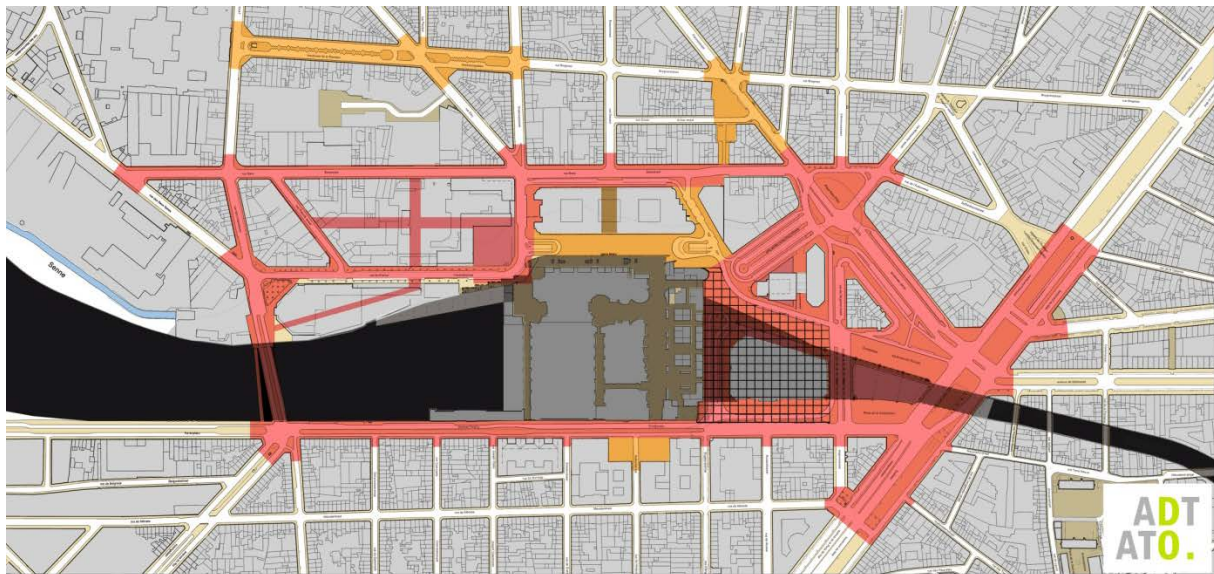
- in het rood de plaatsen waarvan de herinrichting prioritair is omdat ze bijdragen aan de globale opwaardering van de wijk en aan de zichtbaarheid op regionale schaal:
  - het geheel van de overdekte straat, het Grondwetplein, de Europa-esplanade, de vierhoeken, de kleine ring, de Spaaklaan, de verbinding met de Stalingradlaan<sup>63</sup>: het geheel van deze openbare plaatsen moet zo worden ontworpen dat de verbinding tussen het station en het centrum en de transversale verbindingen in de vallei (Argonnestraat en overdekte straat) worden verbeterd. De aanpak van dit geheel is afhankelijk van de reconfiguratie van de intermodale pool en dus van de keuzen die worden gemaakt voor de ruimtelijke reorganisatie van de verschillende vervoerswijzen rond het station;
  - de achterkant van het station: de wens om het station aan vier zijden de openen impliceert dat de inrichting van de achterkant van het station aangepakt moet worden om deze ruimte

---

<sup>63</sup> Voor de herinrichting van de middenberm van de Stalingradlaan wordt een stedenbouwkundige vergunning aangevraagd. Er moet een verbinding worden gemaakt tussen de herinrichting van deze locatie en van de openbare ruimte rond het station zodat een sterke verbinding tussen het centrum en het station ontstaat.

beter te waarderen (Veeartsenstraat met tunnel, Frankrijkstraat) en om het omringende stadswefsel te structureren;

- Baraplein: dit plein vormt een uitgestrekte openbare ruimte die echter zeer matig scoort op het vlak van gebruikersvriendelijkheid. De verkeerstromen moeten worden gereorganiseerd en de inrichting moet worden gericht op de voetgangers. Het ATO stelt voor om het plein te verbinden met een deel van de gevels om meer levendigheid te creëren. Er moet aandacht worden besteed aan de zoninval op het plein;
  - Jamarlaan: deze laan moet worden heraangelegd zodat auto's minder ruimte krijgen, de ingang van de tramtunnel beter geïntegreerd is en de landschappelijke kwaliteit wordt verhoogd;
  - Barastraat: het statuut als grootstedelijke weg maakt het niet mogelijk om deze straat verkeersluwer te maken, maar er moeten voorzieningen komen om het oversteken van de straat en vooral van alle kruispunten te vergemakkelijken, zodat de verbinding tussen het station en Kuregem wordt verbeterd. Een aantrekkelijke inrichting als brede stadsboulevard is een mogelijkheid die overwogen kan worden;
  - Fonsnylaan: het oversteken door voetgangers veiliger maken;
- in het oranje de plaatsen waarvan de herinrichting raadzaam is, omdat de huidige configuratie een rem vormt op het gebruik:
- Hortaplein: de huidige inrichting van het Hortaplein is onevenwichtig, omdat er slechts aan één kant bedrijvigheid is door de handelszaken;
  - Marcel Broodthaersplein: hoewel dit plein recent is aangelegd, vertoont het ontwerp veel gebreken, zoals het feit dat voor ongeveer de helft van de oppervlakte elk gebruik verboden is;
  - Herzieningslaan: de configuratie is opmerkelijk, maar de huidige inrichting ruimt te veel plaats in voor het parkeren van auto's, waardoor de mogelijke charme van deze ruimte wordt aangetast;
  - de ruimte boven de metrotunnel tussen de Barastraat, de Grisarstraat en de De Fiennesstraat: het gedeelte tussen de Barastraat en de Grisarstraat is bijna altijd gesloten hoewel er in de wijk een schrijnend gebrek is aan groen- en speelvoorzieningen. Maar aan dit gedeelte van het park grenst een gebouw dat erop uitkomt (en dat de eigenaar blijkbaar wil verkopen) waarin een voorziening ondergebracht kan worden die een sociale controle kan garanderen. Het gedeelte tussen de Grisarstraat en de De Fiennesstraat zou op een aantrekkelijke manier heraangelegd moeten worden.



*Kaart 148: Herinrichting van de openbare ruimte*

*Bron: ADT*

Naast deze belangrijke plaatsen bestaan er nog talloze andere openbare plaatsen die aangepakt moeten worden in de wijken van de observatieperimeter. In sommige plaatsen gebeuren al ingrepen in het kader van wijkcontracten. We zien dat hoe verder weg van het station, waar de openbare plaatsen het meeste structuurverlies hebben geleden, hoe meer het gaat om een opwaardering van deze plaatsen en niet over een reconfiguratie, omdat de kwaliteiten van de stedelijke compositie al aanwezig zijn (zoals op de Herzieningslaan), behalve voor de plaatsen die aan de voet van grote wooncomplexen liggen.

Het is ook van belang om beschikbare ruimte te vinden en om de omstandigheden te creëren voor de aanleg van (openbare en particuliere) groenvoorzieningen in de wijken waarin daar een gebrek aan is.

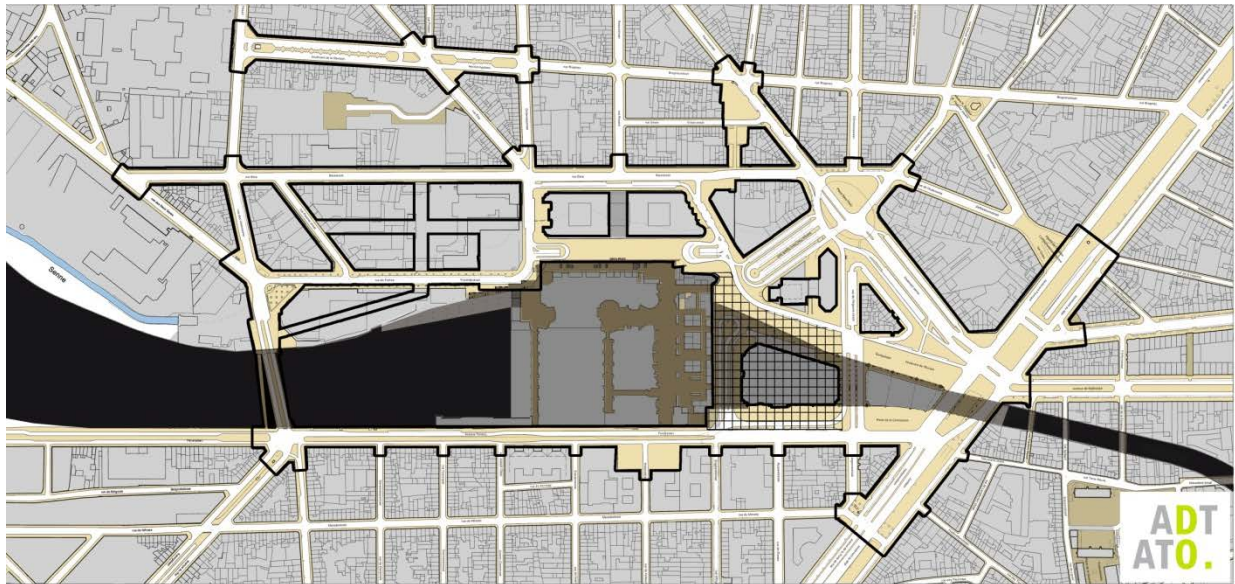
#### Lancering van een wedstrijd voor het ontwerp en de realisatie van de openbare ruimte

Om aantrekkelijke openbare plaatsen te creëren op het vlak van gebruik en landschap wordt voorgesteld om een aanbesteding te lanceren voor het ontwerp van de gehele openbare ruimte rond het station om de kwaliteit van het gebruik en het landschap te garanderen. De keuze voor slechts één ontwerper zal het mogelijk maken om een gemeenschappelijke identiteit voor alle plaatsen te creëren en om verbindingen tussen deze plaatsen te ontwerpen op een relevante schaal.

Deze ontwerper moet minimaal de volgende competenties in huis hebben: landschapsontwerp, architectuur, verlichting, mobiliteitsonderzoek en studie van wegen en netten. De mandataris moet architect of landschapsontwerper zijn.

De opdracht zal worden gelanceerd na een aanbesteding met Europese bekendmaking waaruit het beste project voor deze ruimte kan worden gekozen.

Het voorstel is om aan de winnaar te vragen om onderzoek te doen naar het ontwerp van de openbare ruimte die is weergegeven op de onderstaande kaart:



 PERIMETRE DE REAMENAGEMENT DES ESPACES PUBLICS

*Plan 2: Voorgestelde perimeter voor de herinrichting van de openbare ruimte*

*Bron: ADT, Samenvattende kaart van de conclusies op het gebied van de 'Openbare ruimte' van de workshop Stedenbouw die het ATO organiseerde in het kader van de uitwerking van dit rapport, 2011.*

De aaneenschakeling van de fase van de uitvoeringsstudies en de fase van het toezicht op de werkzaamheden zou gebeuren in opeenvolgende schijven, afhankelijk van de operationele fasering die wordt bepaald op basis van de vereisten van de opdrachtgever(s) van deze plaatsen en het tijdschema van de werkzaamheden aan de mobiliteitsinfrastructuur.

Het is wenselijk dat de mandataris in deze fase niet de gehele opdracht overdraagt aan het technische studie bureau. Hij moet altijd verantwoordelijk blijven voor het toezicht op de werken, zodat hij kan garanderen dat het project in acht worden genomen, vanaf het ontwerp tot de uitvoering.

## 4.2 UITVOERING VAN HET STEDELIJKE PROJECT

---

### 4.2.1 AANSTURING

De aansturing van het stedelijke project van de Zuidwijk moet de omstandigheden creëren voor een project van hoge kwaliteit dat wordt gedeeld door alle betrokken partijen.

#### **Een gewestelijk project in nauwe samenwerking met alle betrokken partijen**

Het statuut van de Zuidwijk in de beleidsplannen (hefboomgebied in het GewOP, strategisch gebied in het PIO) en de locatie van de wijk op het scharnierpunt van verschillende gemeenten impliceren dat het project wordt aangestuurd door het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, zowel op politiek als op technisch niveau.

Het Gewest moet in het kader van dit project in contact treden met een groot aantal publieke en private partijen, waaronder ten eerste de vier gemeenten en de NMBS als belangrijke speler.

Het project moet worden opgebouwd in nauwe samenwerking met de NMBS, want de reorganisatie van het station en van de mobiliteit in de wijk is een grote prioriteit.

#### **Politieke aansturing**

De definitie van een stedelijk project behoort tot de politieke sfeer. Het is dus noodzakelijk om een politieke stuurgroep op te richten met daarin alle publieke entiteiten die zijn betrokken bij dit project. Deze stuurgroep moet het beslissingsorgaan zijn en bestaat uitsluitend uit politieke vertegenwoordigers van de federale staat, de gewesten en de gemeenten of hun afgevaardigden en van de NMBS, namelijk<sup>64</sup>:

- de betrokken gewestelijke ministers;
- de burgemeesters van de vier betrokken gemeenten Anderlecht, Brussel Stad, Vorst en Sint-Gillis;
- de federale minister die de voogdij heeft over de NMBS;
- de algemeen directeur van de NMBS;
- de minister met Beliris in zijn portefeuille.

Het voorzitterschap wordt gedragen door de minister-president van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest of zijn vertegenwoordiger. De technische leden (volgens het principe van één vertegenwoordiger per structuur) worden uitgenodigd voor deelname om te antwoorden op de technische vragen van de mandatarissen of hun vertegenwoordigers, maar zijn geen lid van de stuurgroep.

Dit orgaan bekrachtigt onder andere:

- Het stedelijke programma (evenwicht tussen functies en aard van de bestemmingen);
- Alle fasen voor de uitwerking van het stedelijk project;
- De fasering van het stedelijke project;
- De voorschriften aan de projectontwikkelaars in het gebied;
- De financiering van het project.

---

<sup>64</sup> De samenstelling lijkt sterk op de huidige stuurgroep voor de omgeving van het Zuidstation, maar zonder de technische leden en met inbegrip van de mandatarissen van de Stad Brussel en de gemeente Vorst.

### **Technisch(e) comités**

Voorafgaand aan de politieke stuurgroep moet een technisch comité de alternatieve projecten op technisch niveau onderzoeken, die ter goedkeuring worden gepresenteerd op politiek niveau. Het technisch comité heeft geen beslissingsmacht. Het moet erop toezien dat de oplossingen en oriëntaties van de projecten die in de stuurgroep worden gepresenteerd technisch en economisch haalbaar en stedenbouwkundig wenselijk zijn. In het comité zitten de technische medewerkers van de gewestelijke administraties, de paragewestelijke instellingen, de betrokken gemeenten en de NMBS.

Het comité kan worden opgedeeld in verschillende thematische technische comités, waaronder in elk geval een comité over mobiliteit. De samenstelling van het comité kan variëren afhankelijk van de behandelde onderwerpen en kan op sommige momenten een brede samenstelling en op andere momenten een eerder beperkte samenstelling hebben.

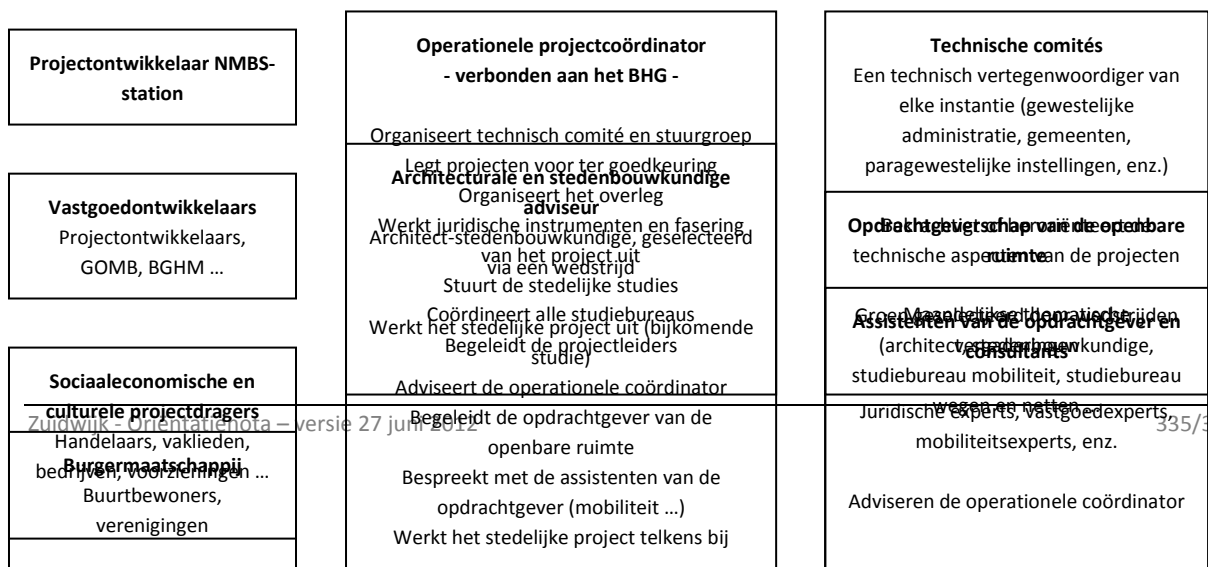
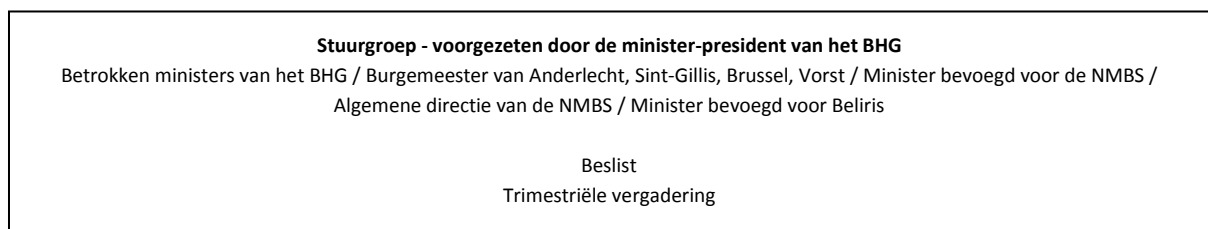
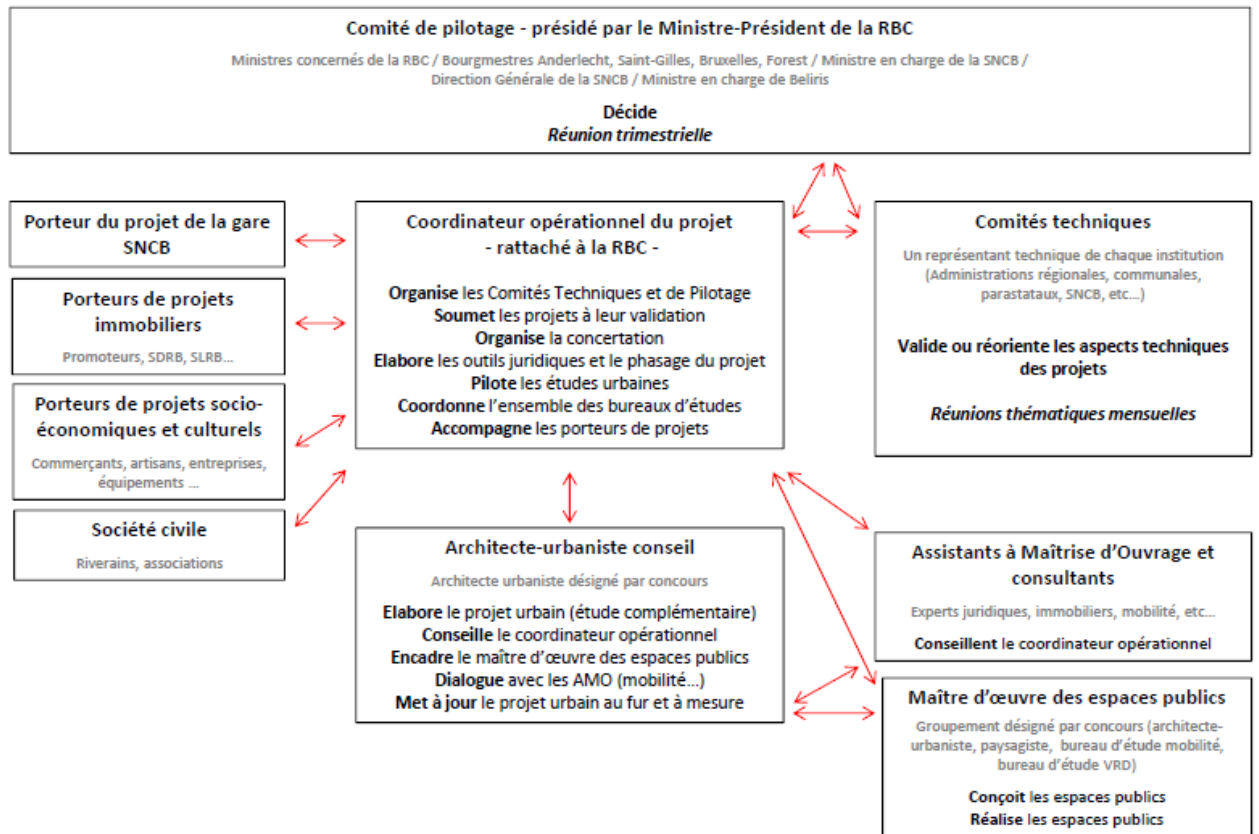
Het moet bestaan uit de betrokken beheerders van de infrastructuur en de openbare ruimte, zodat het beheer altijd is geïntegreerd in het ontwerp van de projecten.

### **Operationele projectcoördinator**

De uitvoering van een stedelijk project van deze omvang vereist een coördinator die toeziet op de operationele uitvoering van het project. Omdat het een gewestelijk project betreft, is het noodzakelijk dat deze coördinator een gewestelijke actor is en de gewestelijke belangen verdedigt. Deze sturende en coördinerende taak moet zorgen voor de aansluiting tussen enerzijds de politieke oriëntaties en anderzijds het technische werk. Alle projectontwikkelaars in de zone moeten via de coördinator passeren.

Het is belangrijk dat deze operationele coördinatie op lange termijn plaatsvindt en zowel in de studiefase als in de realisatiefase plaatsvindt, zodat de coherentie wordt gegarandeerd tussen deze twee momenten van het project, die eveneens in elkaar kunnen ingrijpen als gevolg van een verschillende vooruitgang in de projecten.

## Illustratie van een organisatieschema voor de aansturing van het stedelijk project



## ANVERS CENTRAL : DE « KIEVIT I » À « KIEVIT II »

### Arrivée du TGV à Anvers Central et « Kievit I »

À la fin des années 1990, parallèlement aux projets de refonte de la gare d'Anvers Central en vue de l'arrivée du TGV, Eurostation a confié une mission de Masterplan aux architectes-urbanistes hollandais de l'agence MVRDV pour le développement des terrains longeant les voies, à l'Est.

Dès 2000, le promoteur Robelco achète une vaste emprise d'environ 1,3 ha, située juste à côté de la future « arrière-gare », sur Langekiewitstraat. C'est l'ancien site de l'hôtel Switel, détruit par un incendie dans les années 1990. Le promoteur lance des études pour l'urbanisation de ce site, exclusivement affecté en bureaux.

Parallèlement le Gouvernement Flamand lance l'élaboration d'un plan juridique d'affectation du sol (le « GRUP » : « gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan »), qui est approuvé en 2003. Il traduit les orientations du masterplan de MVRDV et entérine le projet de Robelco.



Monolithique, introverti, exclusivement minéral, ce nouvel ensemble de bureaux soulève de nombreuses contestations des riverains de ce quartier par ailleurs très résidentiel. Dans un ouvrage consacré à Anvers et paru en 2011, Ariella Masbounji l'analyse ainsi : « Kievit I est d'une grande médiocrité architecturale, avec une densité et une mono-fonctionnalité qui ont suscité une résistance farouche dans le quartier ».<sup>1</sup>

### « Kievit II »

« Pour les 1,9 ha de terrains restant à aménager (Kievit II), la Ville a donc décidé d'assumer la régie directe avec un nouveau projet. Celui-ci prévoit de ne conserver que les 2/3 des constructions prévues, réduit significativement les constructions élevées et denses, et accorde une plus grande mixité fonctionnelle et une attention particulière aux besoins de l'espace public. »<sup>2</sup>

Le masterplan pour la 2<sup>e</sup> phase du projet Kievit II a été élaboré par l'Agence de planification des grands projets de la Ville d'Anvers, AG Stadsplanning.

Ce masterplan nécessite des adaptations du GRUP de 2003, afin de respecter les nouveaux objectifs de la Ville. Un nouveau GRUP devait donc être approuvé fin 2011. Outre la participation des habitants, les nouveaux objectifs de la Ville en termes de programme et de forme urbaine sont les suivants :

→ Ménager une mixité fonctionnelle en imposant un minimum de 30% de logements dans chaque îlot et des rez-de-chaussée dédiés aux commerces, activités artisanales, culturelles, associatives...

<sup>1</sup> In Anvers, Faire aimer la ville, sous la Direction d'Ariella Masbounji, Éditions Le Moniteur, Juillet 2011

<sup>2</sup> Ibid.

→ Donner la priorité aux espaces publics, en tenant compte en premier lieu des usages des habitants, présents et futurs :

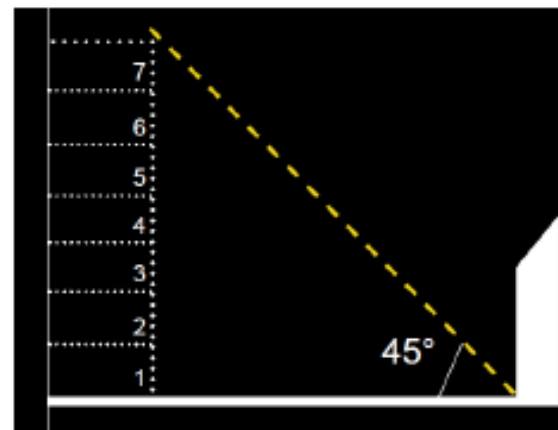
- les emprises réservées aux espaces publics sont sensiblement étendues par rapport au GRUP de 2003 (cf schéma ci-dessous<sup>3</sup>).



- La Ville d'Anvers lancera un concours de programmation et de conception de ces espaces afin d'en préciser les usages exacts (parcs, voiries, jeux d'enfants, etc...) et d'assurer une qualité optimale de conception ;

→ Limiter les gabarits afin de ménager un rapport acceptable entre l'existant et le projet, là où le GRUP de 2003 n'imposait aucune prescription en termes de gabarits ou de densité.

- Les emprises à bâtir ont été réduites au profit des espaces publics (cf schéma ci-dessus).
- Une règle de prospect<sup>4</sup> a été définie, de concert avec les habitants, fixant un rapport maximal entre la largeur des espaces non bâtis et la hauteur du bâti. Dans le cas de Kievit II, on obtient une limite de 7 niveaux (R+6). Néanmoins, des exceptions sont autorisées ponctuellement : plus hautes (jusqu'à R+13) en bordure des lieux ou axes structurants, plus basses autour des éléments existants conservés (R+4).



→ Elaborer un projet partagé avec les propriétaires et occupants actuels du site : la synagogue et le siège des scouts seront intégrés dans le projet.

<sup>3</sup> Extrait d'une présentation du projet par AG Stadsplanning en date d'octobre 2008, transmise par AG Stadsplanning à l'ADT en décembre 2011.

<sup>4</sup> « Manière de regarder un objet (Litré). Par extension, distance horizontale autorisée entre un bâtiment et le bâtiment voisin ou l'alignement opposé d'une voie publique. Les règles de prospect ont pour objet d'assurer un éclaircissement minimal et de réduire les vues entre voisins. » in Dictionnaire de l'Urbanisme et de l'Aménagement, Sous la Direction de Pierre Merlin et Françoise Choay, Ed. Presses Universitaires de France, 1988, dernière mise à jour 2010.



## ANTWERPEN CENTRAAL: VAN 'KIEVIT I' NAAR 'KIEVIT II'

### Komst van de HST naar Antwerpen Centraal en 'Kievit I'

Eind jaren 1990, gelijktijdig met de restauratieprojecten van het Centraal Station van Antwerpen voor de komst van de HST, gaf Eurostation de opdracht van een masterplan aan de Nederlandse architecten en stedenbouwkundigen van het bureau MVRDV voor de ontwikkeling van de terreinen langs het spoor in het oosten.

Vanaf 2000 kocht de projectontwikkelaar Robelco een groot stuk grond van ongeveer 1,3 ha net naast de toekomstige achterkant van het station op de Lange Kievitstraat. Dit was het voormalige terrein van het Switel Hotel, dat in de jaren 1990 was verwoest door een brand. De projectontwikkelaar lanceerde onderzoeken naar de urbanisatie van deze site, die uitsluitend bestemd was voor kantoren.

Gelijktijdig lanceerde de Vlaamse regering de uitwerking van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP), dat in 2003 werd goedgekeurd. Dat vertaalde de oriëntaties uit het masterplan van MVRDV en bekrachtigde het project van Robelco.

Dit nieuwe kantoorcomplex is monolithisch en introvert en bestaat uitsluitend uit stenen. Het riep veel weerstand op bij de bewoners van deze wijk met een sterk residentieel karakter. In een boek over Antwerpen dat in 2011 verscheen, geeft Ariella Masboungi de volgende analyse: *'Kievit I is van een grote architecturale middelmatigheid, met een dichtheid en een monofunctionaliteit die een felle weerstand in de wijk hebben opgeroepen.'*<sup>65</sup>

### 'Kievit II'

*'Voor de inrichting van de resterende 1,9 ha (Kievit II) besloot de stad om de directe regie te voeren met een nieuw project. Dit behoudt slechts 2/3 van de geplande bouwwerken, vermindert het aantal hoge en dichte bouwwerken aanzienlijk en verleent een grotere functiemix en een bijzondere aandacht aan de noden van de openbare ruimte.'*<sup>66</sup>

Het masterplan voor de tweede fase van het project Kievit II werd uitgewerkt door het agentschap voor de planning van grote projecten van de stad Antwerpen, AG Stadsplanning.

Dit masterplan vereiste aanpassingen aan het GRUP uit 2003 om de nieuwe doelstellingen van de stad in acht te kunnen nemen. Een nieuw GRUP moest dus eind 2011 worden goedgekeurd. **Behalve de participatie van de buurtbewoners zijn de nieuwe doelstellingen van de stad op het vlak van programma en stedelijke vorm de volgende:**

➔ **Een functiemix invoeren door een minimum van 30% woningen te verplichten in elk stratenblok** en gelijkvloerse verdiepingen met handelszaken, artisanale en culturele activiteiten, verenigingsleven ...

➔ **Prioriteit geven aan de openbare ruimte en daarbij in de eerste plaats rekening houden met het huidige en toekomstige gebruik door de bewoners:**

- **De oppervlakte die is voorbehouden aan de openbare ruimte is aanzienlijk groter** dan in het GRUP van 2003 (zie schema hieronder<sup>67</sup>).

<sup>65</sup> Anvers, *Faire aimer la ville*, sous la direction d'Ariella Masboungi, Editions Le Moniteur, Juillet 2011

<sup>66</sup> Ibid.

<sup>67</sup> Uit een projectpresentatie door AG Stadsplanning in oktober 2008, door AG Stadsplanning aan het ATO bezorgd in december 2011.

- **De stad Antwerpen lanceert een wedstrijd voor de programmering en het ontwerp** van deze ruimte om het exacte gebruik te bepalen (park, wegen, speeltuin, enz.) en om een optimale kwaliteit van het ontwerp te garanderen;

→ **De bouwprofielen beperken om een acceptabele verhouding tussen de bestaande bebouwing en het project te creëren**, terwijl het GRUP uit 2003 geen enkel voorschrift voor de bouwprofielen of de dichtheid bevatte.

- **De bouwoppervlakte is beperkt** ten voordele van de openbare ruimte (zie schema hierboven).
- Er werd een **prospectregel**<sup>68</sup> gedefinieerd, in samenspraak met de bewoners, die een maximale verhouding tussen de breedte van de niet-bebouwde oppervlakte en de hoogte van het gebouw vastlegt. In het geval van Kievit II leidt dit tot een beperking tot 7 verdiepingen (GV+6). Af en toe zijn uitzonderingen mogelijk: hoger (tot GV+13) aan de rand van structurele plaatsen of assen, lager rond beschermde bestaande elementen (GV+4).

→ **Een gedeeld project uitwerken met de huidige eigenaars en bewoners van de site**: de synagoge en het gebouw van de scouts worden geïntegreerd in het project.

---

<sup>68</sup> *Manier om een object te bekijken. Bij uitbreiding de toegestane horizontale afstand tussen een gebouw en een naburig gebouw of de tegenoverliggende rooilijn van een openbare weg. Prospectregels zijn bedoeld om een minimale verlichting te garanderen en om binnenkijken bij burens te vermijden.* In Dictionnaire de l'Urbanisme et de l'Aménagement. Sous la direction de Pierre Merlin et Françoise Choay, Ed. Presses Universitaires de France, 1988, dernière mise à jour 2010.

## 4.2.2 AANDACHTSPUNTEN VOOR OVERLEG EN ACCEPTATIE VAN EEN STEDELIJK PROJECT

Het creëren van de juiste omstandigheden om een stedelijk project te realiseren betekent vooral dat men ervoor moet zorgen dat het project wordt gedragen door publieke en private betrokken partijen. Om dit mogelijk te maken en om te garanderen dat het stedelijke project tijdens de uitvoeringsfase in acht wordt genomen, moeten de volgende principes worden gerespecteerd.

### Communicatie en overleg over het stedelijk project

Het stedelijk project is het resultaat van een onderhandelingsproces. Het is dus belangrijk dat de uitvoerders, de begunstigden (gebruikers en bewoners) en de maatschappij hun standpunt kunnen laten gelden tijdens de uitvoeringsfase en na de goedkeuring.

Als het stedelijk project is goedgekeurd door het Gewest, moet het openbaar worden gemaakt, want dit is het kader waarin de verschillende publieke en private initiatieven moeten plaatsvinden. In dit kader moeten de besprekingen met de projectdragers worden opgezet. In het ideale geval wordt er een openbaar onderzoek over het stedelijk project georganiseerd.

Deze communicatie is essentieel, omdat op deze manier aan alle betrokkenen dezelfde spelregels kunnen worden gegeven. Dit vermijdt de situatie waarin een stedelijk project wordt gedefinieerd maar niet wordt toegepast, zoals dit vandaag ten dele het geval is.

De communicatie maakt het eveneens mogelijk om marketingcampagnes voor de zone op te zetten en om bij te dragen tot de imagowijziging van de zone, waardoor onder meer (met name private) nieuwe investeerders in de wijk worden aangetrokken.

Naast het aspect van het 'bekendmaken van de spelregels' is communicatie ook een manier om de maatschappij te betrekken bij het project en ervoor te zorgen dat burgers initiatieven ontwikkelen die ertoe leiden dat het project tot leven komt en breed wordt gedragen. Naast de informatie over het project kunnen bewoners ook worden gepolst naar de geplande voorzieningen en de inrichting van de openbare ruimte, want de expertise van de bewoners op deze gebieden zal een positieve bijdrage leveren aan de uitwerking van projecten die zijn aangepast aan de behoeften en gebruiken.

Participatie biedt het stedelijk project nog bijkomende garanties, in termen van:

- Relevantie van het project: de bewoners van de wijk, de gebruikers en de Brusselaars in het algemeen kunnen een bijdrage leveren aan de definiëring van het gebruik en de bepaling van de behoeften;
- Toe-eigening van het project en dus verlevendiging van de toekomstige wijk: de mensen die hebben bijgedragen aan de uitwerking van het project zullen dit gemakkelijker en sneller dragen dan een onbekend of 'gedropt' project.
- Sociaaleconomische dynamiek en functiemix van het project: de vroegtijdige betrokkenheid van alle partijen in het project creëert kansen, zoals het verenigen van handelaars, vaklieden, verenigingen of bedrijven die hun activiteiten ontwikkelen in het toekomstige stedelijke project.
- Politieke consensus: participatie lost conflicten in een vroegtijdig stadium op.

## BOULOGNE-BILLANCOURT - ILE SEGUIN RIVES DE SEINE

### Concevoir la transformation de la ville avec et pour ses habitants et usagers

#### Créer une dynamique de développement par la clarté des projets et la communication

→ Pour qu'un projet urbain revalorise l'image du territoire, elle doit néanmoins être rendue visible. C'est pourquoi les projets qui l'entourent (nouvelle gare, nouveaux espaces publics, développement immobiliers et économiques) doivent faire l'objet d'un projet clair et d'une stratégie de communication de la part des pouvoirs publics.

→ Si les pouvoirs publics veulent valoriser le dynamisme de leur territoire, ils doivent avant tout incarner eux-mêmes ce dynamisme, aux yeux des habitants et forces vives.

→ D'où l'enjeu d'un projet politique fort et d'une stratégie de communication permettant de le faire connaître. Ce projet pourra ensuite faire levier sur les dynamiques de développement privées.

#### La communication d'un grand projet urbain : l'exemple du projet Ile Seguin-Rives de Seine à Boulogne-Billancourt (France)

→ Incarner le projet à travers un lieu dédié à l'information : à Boulogne, un nouveau pavillon d'information verra bientôt le jour sur l'Ile Seguin : lieu d'exposition accessible à tous, sur l'histoire, le présent et l'avenir de l'île et de l'ancien site Renault, avec des images d'archives, des films, des témoignages, des interviews, des maquettes...



→ Rendre l'information disponible en temps réel avec un site web, alimenté quotidiennement et une newsletter dédiés au projet, avec les informations de chantier, les décisions prises pour le projet, le dispositif de concertation, etc...



Page d'accueil du site web du projet - [www.ileseguin-rivesdeseine.fr](http://www.ileseguin-rivesdeseine.fr)

→ Ces moyens de communication ne se substituent pas aux dispositifs réglementaires d'information et de concertation prévus par la loi. Ils en sont complémentaires.

#### Créer une dynamique de développement par la participation des habitants et des acteurs du territoire à la conception du projet

→ Au-delà de la communication, la participation des habitants et futurs usagers à la conception des projets apporte des garanties supplémentaires en termes de :

- **Pertinence du projet** : ce sont eux qui connaissent le mieux leurs usages, leurs besoins et leurs souhaits ;
- **Appropriation du projet et donc, par la suite, animation du futur quartier** : les gens qui auront participé à l'élaboration du projet se l'approprieront beaucoup plus facilement et rapidement qu'un projet inconnu ou « parachuté ».
- **Dynamisme socio-économique et mixité fonctionnelle du projet** : l'association de tous les acteurs à l'élaboration du projet en amont permet de créer des opportunités : fédérer des commerçants, artisans, associations ou entreprises qui pourraient développer leurs activités au sein du futur projet urbain.
- **Consensus politique** : la participation permet de désamorcer les conflits en amont.

→ A Boulogne-Billancourt, même pendant la phase opérationnelle, l'aménageur a créé une Commission, permettant de rassembler les associations : « Réunions régulières organisées autour de 6 groupes de travail, visites de chantier, rencontres avec les architectes et les promoteurs, études, informations et échanges autour de l'avancement de l'opération sont au cœur de cette collaboration. »<sup>1</sup>

#### Favoriser l'appropriation du projet par les habitants et usagers avec un phasage adapté

→ Le succès d'un projet urbain – à plus forte raison un quartier de gare – se mesurera à l'intensité de la vie urbaine qui s'y développera. Faire venir les gens le plus tôt possible sur le site permet de favoriser cette intensité en inscrivant le site dans leurs représentations, dans leurs usages et habitudes.

→ L'enjeu : si le projet est développé sur une friche urbaine, il s'agira d'attirer les gens dans un lieu qui n'existait pas pour eux auparavant, un non-lieu. Si c'est un quartier existant, il s'agira d'éviter que la période de chantier n'en fasse un non-lieu, caché par des palissades et inaccessible au public. La temporalité longue des projets urbains peut en effet impacter fortement la perception des usagers et donc l'image d'un lieu.

→ Pour que les gens s'approprient le site, on peut par exemple :

- Livrer les espaces publics en premier et au plus tôt (quitte à ce qu'ils soient provisoires dans un premier temps)
- Animer les espaces en chantier et les friches par des affectations temporaires ou des événements ponctuels (événements culturels par exemple)

→ A Boulogne-Billancourt, un parc provisoire, préfigurant le futur parc, a été mis en place par le paysagiste Michel Desvignes. Il permet au public d'accéder à l'île avant même la réalisation des projets prévus. Ce parc, ouvert en juin 2010, est déjà très fréquenté. Un restaurant s'y est récemment ouvert, en septembre 2011. Le public assiste et participe ainsi en temps réel à la transformation de l'île.



Au premier plan, le parc provisoire de Michel Desvignes. Au fond, quartier du Pont-de-Sèvres et anciens terrains Renault en chantier – Photo ADT, octobre 2010.

<sup>1</sup> Extrait du site web du projet [www.ileseguin-rivesdeseine.fr](http://www.ileseguin-rivesdeseine.fr)

## BOULONGE-BILLANCOURT - ILE SEGUIN - OEVERS VAN DE SEINE

### Transformatie van de stad met en voor de bewoners en gebruikers

#### Een ontwikkelingsdynamiek creëren door de helderheid van de projecten en de communicatie

→ Een stedelijk project moet zichtbaar zijn om het beeld van het gebied te kunnen opwaarderen. Daarom moeten de omringende projecten (nieuw station, nieuwe openbare ruimte, vastgoedontwikkeling, economische ontwikkeling) het voorwerp zijn van een helder project en van een communicatiestrategie van de overheid.

→ Als de overheid de dynamiek in haar gebied naar voren wil brengen, dan moet zij zelf blijk geven van dynamiek in de ogen van de bewoners en van belangrijke gesprekspartners.

→ Vandaar het belang van een sterk politiek project en een communicatiestrategie die bekendheid verschaft. Daarna kan het project van invloed zijn op het ontstaan van private ontwikkelingsinitiatieven.

#### Communicatie van een groot stadsproject: het voorbeeld van het project Ile Seguin-Rives de Seine in Boulogne-Billancourt (Frankrijk)

→ Het project belichamen door een speciaal infopunt: in Boulogne komt binnenkort een nieuw informatiepaviljoen over Ile Seguin: een expositieruimte die voor iedereen toegankelijk is over de geschiedenis, het heden en de toekomst van het eiland en van het voormalige Renault-terrein, met archiefbeelden, films, getuigenissen, interviews, maquettes ...

(Foto: Zicht op het nieuwe informatiepaviljoen over Ile Seguin - Bron: [www.ileseguin-rivesdeseine.fr](http://www.ileseguin-rivesdeseine.fr))

→ De informatie continu beschikbaar maken via een website, die dagelijks wordt aangevuld en een nieuwsbrief over het project, met informatie over de werkzaamheden, besluiten die zijn genomen, overlegvoorzieningen, enz.

(Foto: Startpagina van de website van het project - [www.ileseguin-rivesdeseine.fr](http://www.ileseguin-rivesdeseine.fr))

→ Deze communicatiemiddelen komen niet in die plaats van de wettelijk verplichte informatie- en overlegvoorzieningen. Ze zijn aanvullend.

#### Een dynamische ontwikkeling creëren door de participatie van bewoners en actoren van het gebied te betrekken bij het ontwerp van het project

→ Behalve de communicatie biedt de participatie van de bewoners en de toekomstige gebruikers in het ontwerp van de projecten bijkomende garanties in termen van:

- **Relevantie van het project:** zij kennen het beste hun gebruik, hun behoeften en hun wensen;
- **Toe-eigening van het project en dus verlevendiging van de toekomstige wijk:** de mensen die hebben bijgedragen aan de uitwerking van het project zullen dit gemakkelijker en sneller dragen dan een onbekend of 'gedropt' project.
- **Sociaaleconomische dynamiek en functiemix van het project:** de vroegtijdige betrokkenheid van alle partijen in het project creëert kansen, zoals het verenigen van handelaars, vaklieden, verenigingen of bedrijven die hun activiteiten ontwikkelen in het toekomstige stedelijke project.
- **Politieke consensus:** participatie lost conflicten in een vroegtijdig stadium op.

→ In Boulogne-Billancourt heeft de ontwerper zelfs tijdens de operationele fase een commissie opgericht om de verenigingen te kunnen bijeenbrengen: *'Regelmatige bijeenkomsten georganiseerd rond 6 werkgroepen, terreinbezoeken, ontmoetingen met architecten en projectontwikkelaars,*

*studies, inlichtingen en uitwisselingen over de vorderingen van de operatie vormen de kern van deze samenwerking.*<sup>69</sup>

### **De toe-eigening van het project door bewoners en gebruikers bevorderen met een aangepaste fasering**

→ **Het succes van een stedelijk project – en nog sterker van een stationsbuurt – kan worden afgemeten aan de intensiteit van het stedelijke leven dat zich er ontwikkelt. Ervoor zorgen dat de mensen zo vroeg mogelijk naar de site komen** draagt bij tot het ontstaan van die intensiteit, omdat de mensen de site dan opnemen in hun voorstellingen, hun gebruiken en hun gewoonten.

→ **Inzet:** als het project wordt ontwikkeld op stedelijk braakland, dan moeten de mensen worden aangetrokken naar een plek die daarvoor niet bestond voor hen, een niemandsland. Als de wijk al bestaat, dan moet worden vermeden dat deze gedurende de periode van de werkzaamheden verwordt tot een niemandsland, verborgen achter schuttingen en ontoegankelijk voor het publiek. De lange duur van stedelijke projecten kan een grote impact hebben op de perceptie door de gebruikers en dus op het imago van een plek.

→ **Om ervoor te zorgen dat mensen zich een site toe-eigenen**, kan men bijvoorbeeld:

- **De openbare plaatsen als eerste en vroeger opleveren** (ook al zijn ze in eerste instantie nog provisorisch)
- **De plaatsen waar gewerkt wordt en braakgronden verlevendigen met tijdelijke bestemmingen of eenmalige evenementen (bijvoorbeeld cultureel)**

→ In Boulogne-Billancourt werd een **tijdelijk park, dat een voorafspiegeling was van het toekomstige park**, aangelegd door landschapsontwerper Michel Desvignes. Daardoor kan het publiek al op het eiland komen voordat de geplande projecten zijn uitgevoerd. Het park ging in juni 2010 open en wordt al druk bezocht. Onlangs werd er een restaurant geopend, in september 2011. Op die manier draagt het publiek rechtstreeks bij tot de transformatie van het eiland.

(Foto: Vooraan het tijdelijke park van Michel Desvignes, in de achtergrond de wijk Pont-de-Sèvres en de voormalige terreinen van Renault in ontwikkeling – Foto ATO, oktober 2010)

---

<sup>69</sup> Fragment van de website van het project [www.ileseguin-rivesdeseine.fr](http://www.ileseguin-rivesdeseine.fr)

## Mededinging tussen projectdragers

De mededinging tussen projectdragers kan bijdragen tot het creëren van consensus rond een project (zoals bij het project voor de aanleg van het Flageyplein in Elsene). Voor een terrein, een programma en identieke stedelijke voorschriften kunnen verschillende architecturale projecten worden uitgewerkt, waarvan de kwaliteit in termen van stedelijkheid (stedelijke en landschappelijke integratie) en bewoonbaarheid<sup>70</sup> (kwaliteit van het gebruik) kunnen variëren. Deze vaststelling geldt eveneens voor de openbare ruimte. De organisatie van procedures die het mogelijk maken om diverse projecten voor een zelfde site te laten concurreren kan ervoor zorgen dat het beste project wordt geselecteerd.

Het biedt voordelen om deze procedures in de vorm van een wedstrijd voor te stellen aan alle publieke projectdragers, met inbegrip van de NMBS. Vergelijkbare formules kunnen worden voorgesteld aan de dragers van privéprojecten en worden verplicht als het project een bepaalde omvang heeft (projecten van groter dan 10.000 m<sup>2</sup><sup>71</sup> of gelegen op een strategische plaats).

Voor dragers van privéprojecten, die niet onderworpen zijn aan de voorschriften voor openbare aanbestedingen, kunnen flexibele formules worden onderzocht. Zo kan men denken aan de volgende formules, afhankelijk van de aard en de omvang van de projecten:

- mededinging tussen verschillende ontwerpers op basis van een formule die lijkt op een architectuurwedstrijd;
- mededinging tussen verschillende ontwerpers (de selectie wordt gemeenschappelijk bepaald door de projectdrager en de overheid) op basis van een relatief beperkte opdracht, bijvoorbeeld een oriëntatienota, enkele illustratieve schetsen en een interview;
- in de twee voorgaande gevallen is het raadzaam om een adviescomité op te richten, bestaande uit onder anderen de drager van het privéproject en publieke actoren: mandatarissen of vertegenwoordigers van het Gewest en van de gemeente(n) die betrokken is/zijn bij het project, de bMa, de coördinator van het Zuidproject, de stedenbouwkundig adviseur van het stedelijk project. De eindbeslissing over de keuze van de ontwerper ligt uiteraard bij de drager van het privéproject.

## Verduidelijking van de rol van de verschillende opdrachtgevers in de perimeter van de Zuidwijk

De verdeling van de ruimte en van de competenties tussen elke opdrachtgever moet duidelijk zijn. Elke opdrachtgever treedt op binnen de perimeter waarin hij bevoegd is. Er kunnen financiële transfers plaatsvinden tussen verschillende opdrachtgevers, maar het dragen van het project en de verantwoordelijkheden behoort toe aan de legitieme opdrachtgever. Elke opdrachtgever moet echter het overleg met zijn partners over zijn projecten organiseren.

Daarom wordt de volgende verdeling van het opdrachtgeverschap voorgesteld voor zowel studies als realisaties:

- het stedelijk project moet worden geleid door het Gewest;
- de mobiliteitsstudie moet worden geleid door het Gewest;
- station en eigendommen van de NMBS: geleid door de NMBS;

---

<sup>70</sup> Referentietermen van de bMa

<sup>71</sup> Dit volume wordt in het richtschema van de Europese wijk gedefinieerd om over te gaan tot dit soort procedures.

- openbare ruimte: Gewest in overleg met de gemeenten.

### **4.2.3 MIDDELEN**

#### **Afhandeling van vergunningen: oprichting van een PGB**

De invoering van een perimeter van gewestelijk belang (PGB) maakt het mogelijk dat de projectleider, het Gewest, de volledige zeggenschap houdt over de toekenning van stedenbouwkundige vergunningen in de perimeter. Deze voorziening draagt bij tot de coherentie van het project.

Dit impliceert een zeer nauwe samenwerking tussen de toekomstige coördinator van het project, de Directie Studies en Planning van het BROH, de Directie Stedenbouw van het BROH, Mobiel Brussel en de bMa.

#### **Grondbeleid**

Het grondbeleid is van groot belang, met name in de wijk Kuregem, die zich bevindt tussen het stedelijk project Zuid, het project Biestebroeck en de komst van het GEN. Het is noodzakelijk om onder leiding van het Gewest een grondbeleid te organiseren om speculatieproblemen in deze perimeter te vermijden. De beheersing van de grondprijs voor de overheid en voor de privésector is essentieel om ervoor te zorgen dat de kwaliteitsdoelstellingen voor een operatie haalbaar zijn.

De invoering van een voorkeeperimenter kan ertoe bijdragen dat mogelijkheden worden gecreëerd voor de bouw van voorzieningen, sociale woningen of groenvoorzieningen. Maar zo'n perimeter biedt geen mogelijkheden om een stijging van de vastgoedprijzen af te remmen. Daarvoor moeten andere instrumenten worden ontwikkeld.

Er moet een monitoringsysteem voor het vastgoed worden ingevoerd voor de hele observatieperimeter, zodat bewegingen en mogelijkheden in het grondbezit kunnen worden geïdentificeerd. Zo kan de operationele uitvoering van het stedelijk project worden voorbereid, met name de geplande verdichting in de 'Stedenbouwkundige studie van het station Brussel-Zuid in de context van de wijken' van Arsis, in samenspraak met de eigenaars en de bewoners.

### **4.2.4 GELIJKWAARDIGE FINANCIERING VAN STEDELIJKE ONTWIKKELING**

Om alle actoren en begunstigden van het stedelijk project te laten bijdragen aan de financiering, moet worden nagedacht over het systeem van de stedenbouwkundige lasten op basis van de locatie, de dichtheid of de afmetingen van het project.

De rechtvaardiging van dit principe is dat hoe groter het project, hoe groter de stedelijke impact is. Deze impact is niet lineair en neemt verhoudingsgewijs meer toe dan het aantal vierkante meter toeneemt.

De gegenereerde stedenbouwkundige lasten kunnen worden bestemd voor het creëren of aanleggen van de openbare ruimte, het bouwen van sociale woningen of middenklassewoningen, de verbetering van de toegankelijkheid van het openbaar vervoer in de wijk ...



Dit principe moet echter worden geanalyseerd in relatie tot de uitvoeringsbesluiten over de stedenbouwkundige lasten die momenteel worden geredigeerd. Tevens is het aan te raden om een economische en financiële analyse uit te voeren om het optimale bedrag van de stedenbouwkundige lasten in de perimeter te definiëren. Er moet een correct evenwicht bestaan tussen de rendabiliteit van de vastgoedprojecten en de participatie van de projectontwikkelaars in de inrichting van de wijk.

#### **4.2.5 FASERING**

##### **Voorstel voor de organisatie van het werk**

###### Voorbereiding:

- Benoeming van een coördinator;
- Beslissen over de methode voor de aansturing van het project.

###### Opdrachten van de coördinator:

- Organisatie van de procedure voor de benoeming van een stedenbouwkundig adviseur en een mobiliteitsstudiebureau, opdrachtgeverschap van de studies die aan hen worden gevraagd:
  - o Aanvullende studie van de stedenbouwkundige studie: 'richtschema' voor de definitie van een stedelijk project en opdracht tot begeleiding van de uitvoering van het stedelijk project;
  - o Mobiliteitsstudie (in samenwerking met Mobiel Brussel);
- Opstellen van een voorzieningenprogramma;
- Begeleiding van vastgoedprojecten met de steun van de stedenbouwkundig adviseur (uitvoerder van de bijkomende studie) en de bMa;
- Overleg (organisatie van stuurgroepen, technische comités, informatie aan de burgermaatschappij en het grote publiek);
- Planning van de realisatie en de budgettering van het stedelijk project;
- Invoering van de nodige juridische voorzieningen voor de uitwerking van projecten (regeringsbesluit, BBP, enz.);
- Organisatie van verschillende werkgroepen over onder meer:
  - o opstellen van een gecoördineerde commerciële strategie voor het winkelcentrum van het station en de omliggende wijken;
  - o invoering van een overgangsbeheer voor de braakliggende terreinen of de leegstaande gebouwen om een sociale en culturele levendigheid te creëren in de zone, waardoor verbindingen en een dynamiek worden gecreëerd en wordt vermeden dat de wijk een verwaarloosd imago heeft;
  - o vastgoedmonitoring.

- Opdrachtgeverschap (in het geval dat de operator een instrument van het PPS-type is) of assistentie van het opdrachtgeverschap (in het geval dat de coördinator het ATO is) van de openbare ruimte (studies en realisaties);
- Oprichting van een orgaan voor het beheer op het terrein.

### **4.3 BEHEER VAN HET TERREIN: DE GEBRUIKER IN HET MIDDELPUNT**

---

Het station en de omgeving van het station zijn complexe plaatsen, met verschillende vormen van transport, die stuk voor stuk evenveel verschillende beheerders en evenveel vereisten voor de exploitatie vertegenwoordigen. Hieruit resulteert een aantal onzichtbare grenzen in het beheer van de ruimte. Maar de gebruiker is niet geïnteresseerd in de verdeling van de verantwoordelijkheden: hij wil zich gemakkelijk kunnen oriënteren en zich kunnen begeven in een aangename ruimte. Dat is nu niet het geval in de omgeving rond het station.

Voorafgaand aan een structurele wijziging van de wijk als gevolg van de herinrichting van de openbare ruimte of wijzigingen in de bebouwing, is het van belang dat gewerkt kan worden aan het dagelijks beheer van de ruimte en de verbetering daarvan. Er moet een aangepaste organisatie komen om dit beheer te garanderen, zodat er duurzaam toegezien kan worden op de verbetering van de wijk. Sommige maatregelen moeten echter nu al worden genomen zodat er wordt bijgedragen aan een onmiddellijk zichtbare verbetering.

#### **Structurele maatregel: oprichting van een structuur voor het beheer van het terrein**

Het lijkt belangrijk om een bovengemeentelijk team voor het terreinbeheer op te richten, dat de volgende taken op zich neemt:

- onderhoud en beheer;
- preventie en veiligheid;
- sociale bemiddeling.

De financiering van deze structuur zou worden gedeeld door de verschillende beheerders die bevoegd zijn voor deze ruimten op basis van een verdeelsleutel die nog bepaald moet worden (het eenvoudigste is een verdeling op basis van het aantal vierkante meter dat wordt beheerd). De structuur moet voldoende menselijke en financiële middelen krijgen om doeltreffend tewerk te kunnen gaan.

Deze structuur vermijdt een gefragmenteerd beheer van de ruimte, zorgt voor een unieke gesprekspartner, verhoogt de interventiesnelheid en laat zelfs toe om proactief op te treden, met name op het vlak van preventie van asociaal gedrag. Dit komt ten dienste van de gebruiker.

Regelmatige coördinatievergaderingen met de NMBS, de MIVB en de gemeenten maken het mogelijk om de informatie over het beheer van het gebied te coördineren.

#### **Onmiddellijke ingrepen**

Sommige maatregelen kunnen nu al genomen worden om te zorgen voor een onmiddellijk zichtbare verbetering:

- Verbetering van de oversteekplaatsen voor voetgangers:
  - o Aanleg van een voetgangersplatform om het oversteken van de Fonsnylaan ter hoogte van de ingang van het station en aan de uitgang aan de Zwedenstraat te vergemakkelijken;

- Verbetering van het oversteken voor voetgangers van de kleine ring;
- Aanpak van de overdekte straat (met name verven van de plafonds);
- Versterkte middelen voor de veiligheid en de netheid.

## LE QUARTIER D'AFFAIRES DE LA DÉFENSE

### La gestion des grands équipements urbains

#### Le défi de la gestion des grands équipements urbains

Concentrés d'activité urbaine et carrefours de flux très importants, les gares nécessitent une gestion particulièrement vigilante. Or la gestion de ces grands équipements urbains implique une **multiplicité d'acteurs** (opérateurs ferroviaires, opérateurs de transports urbains, collectivités locales) et se heurte ainsi souvent à des difficultés de coordination, de financement, etc...

C'est pourquoi il convient de mettre en place un **dispositif de gestion concerté**, voire centralisé, impliquant l'ensemble des acteurs concernés, tout en permettant une meilleure maîtrise et la professionnalisation des tâches de gestion et d'entretien.

#### "Defacto", un établissement public de gestion pour La Défense

En Juillet 2006, un plan de renouveau du quartier de La Défense est adopté par le Ministre de l'Aménagement du Territoire. Il prévoit la **création de l'EPGD (Etablissement Public de Gestion de La Défense) pour assurer les missions de gestion et d'exploitation du site**. Objectif : « **améliorer la qualité de vie du quartier d'affaires et garantir le niveau des prestations bénéficiant à ses usagers ou à ses habitants** »<sup>1</sup>



#### Ses missions : gestion, animation et mise en valeur du site

→ **Les espaces publics et les infrastructures** : assurer l'organisation, la planification et l'entretien quotidien des espaces, en surface comme en sous-sol. Par exemple : outre la maintenance, élaboration d'un Plan guide urbain, mise en place d'un plan lumière, coordination des grands chantiers (immobilier, voirie et transports en commun) ;



→ **Les services aux entreprises et l'animation du territoire** : animer et coordonner le quartier d'affaires à travers les services aux entreprises et l'animation culturelle et commerciale. Par exemple : représentation du quartier d'affaires auprès des instances économiques, mise en place d'un dispositif d'accueil et d'accompagnement des entreprises, organisation d'événements commerciaux, sportifs ou culturels...

→ **La sécurité et la sûreté** : développer une politique de prévention des risques (notamment sécurité incendie), coordonner la « Stratégie territoriale de sécurité et de prévention de la délinquance » et ses 22 partenaires (police,

<sup>1</sup> Extrait de la Loi n° 2007-254 du 27 février 2007 relative aux règles d'urbanisme applicables dans le périmètre de l'opération d'intérêt national de La Défense et portant création d'un établissement public de gestion du quartier d'affaires de La Défense

RATP, communes, ...), exploitation d'un Poste de Contrôle de sécurité en lien avec les services de secours.

#### Statut et fonctionnement : une légitimité assurée

→ **Un Etablissement Public pour une mission d'intérêt général** : Defacto est un « Etablissement public à caractère industriel et commercial ». Il s'agit d'une personne morale de droit public disposant d'une autonomie administrative et financière afin de remplir une mission d'intérêt général, précisément définie, sous le contrôle de la collectivité publique dont il dépend (État, région, département ou commune). Il dispose donc d'une certaine souplesse qui lui permet de mieux assurer certains services publics. En Belgique, on pourrait le comparer à un Organisme d'Intérêt Public (OIP).

→ **Une légitimité territoriale : un Conseil d'Administration composé de représentants des collectivités locales concernées** :

- Du Conseil Général des Hauts de Seine (Département)
- De la Ville de Courbevoie
- De la Ville de Puteaux

→ **Une légitimité vis-à-vis des usagers : un Comité Consultatif composé de représentants des utilisateurs du site** (associations d'habitants et de commerçants, entreprises implantées, Chambre de commerces et d'industrie...)

→ **Le financement est supporté par le Conseil Général des Hauts-de-Seine (50%), et par les communes de Puteaux et de Courbevoie (50%)**. La loi de 2007 permet également à Defacto de disposer d'autres ressources : « *les produits du domaine dont il assure la gestion ou qu'il a reçus en propriété* », « *les sommes perçues en contrepartie de services rendus* »<sup>2</sup>...

→ **Un périmètre d'action clairement défini** : il est « *habilité à gérer les ouvrages et espaces publics ainsi que les services d'intérêt général situés dans le périmètre de l'opération d'intérêt national* »<sup>3</sup> de La Défense.



→ **Une légitimité sur les biens repris en gestion** : « *les ouvrages, espaces publics et services d'intérêt général [objets de ses missions] sont soit mis à disposition, soit transférés en pleine propriété à Defacto, par l'EPAD ou par les communes concernées. Ces transferts sont réalisés à titre gratuit (...)* »<sup>4</sup>

#### Décryptage : principaux avantages : clarté et efficacité

La création d'une telle structure dédiée permet à l'ensemble des acteurs du site d'avoir un interlocuteur clairement identifié, légitime et responsable ; cela résout également les problèmes de coordination propres à ce type de sites.

<sup>2</sup> Ibid.

<sup>3</sup> Ibid.

<sup>4</sup> Ibid.

## DE ZAKENWIJK LA DÉFENSE

### Het beheer van grote stedelijke voorzieningen

#### De moeilijkheden in het beheer van grote stedelijke voorzieningen

**Stations zijn concentraties van stedelijke activiteiten en kruispunten van grote verkeersstromen.** Daarom vragen ze een bijzonder waakzaam beheer. Tegelijk impliceert het beheer van deze grote stedelijke voorzieningen een **groot aantal actoren** (spoorwegen, stadsvervoer, lokaal niveau), waardoor het vaak stoot op moeilijkheden bij de coördinatie, financiering of andere facetten.

Daarom is het raadzaam om een **overlegstructuur of zelfs een centrale structuur voor het beheer** op te zetten, waarin alle actoren zijn betrokken en waardoor een betere beheersing en professionalisering van de beheers- en onderhoudstaken mogelijk is.

#### 'Defacto', een publieke beheersinstantie voor La Défense

In juli 2006 werd een stadsvernieuwingsplan voor La Défense aangenomen door het ministerie van Ruimtelijke Ordening. Dat voorzag in de **oprichting van de EPGD (Etablissement Public de Gestion de la Défense) voor het beheer en de exploitatie van de site**. Doelstelling: 'de levenskwaliteit in de zakenwijk verbeteren en een werkingsniveau garanderen dat ten goede komt aan de gebruikers of de bewoners'<sup>72</sup>.

#### Opdrachten: beheer, verlevendiging en opwaardering van de zone

→ **Openbare ruimte en infrastructuur:** organisatie, planning en dagelijks onderhoud van de ruimte, zowel onder- als bovengronds. Bijvoorbeeld: naast het onderhoud, de uitwerking van een 'stadsgids', opstellen van een verlichtingsplan, coördinatie van grote bouwprojecten (vastgoed, wegennet en openbaar vervoer);

→ **Diensten aan bedrijven en verlevendiging van het gebied:** de zakenwijk verlevendigen en coördineren via diensten aan bedrijven en culturele en commerciële activiteiten. Bijvoorbeeld: vertegenwoordiging van de zakenwijk bij economische instanties, oprichting van een onthaalvoorziening en begeleiding van bedrijven, organisatie van commerciële, sportieve of culturele evenementen ...

→ **Veiligheid en beveiliging:** een risicopreventiebeleid ontwikkelen (met name voor brandgevaar), coördinatie van de 'Territoriale strategie voor veiligheid en preventie van criminaliteit' en de 22 partners daarvan (politie, RATP, gemeenten ...), exploitatie van een veiligheidscontrolepost in samenwerking met de veiligheidsdiensten.

#### Statuut en werking: legitimiteit gegarandeerd

→ **Een overheidsinstantie voor een opdracht van algemeen belang:** Defacto is een 'overheidsinstantie van industriële en commerciële aard'. Het betreft een publiekrechtelijke rechtspersoon met administratieve en financiële autonomie voor het verrichten van een opdracht van algemeen belang, die duidelijk gedefinieerd is, onder controle van de overheid waaronder hij valt (staat, regio, departement of gemeente). Defacto beschikt dus over een zekere flexibiliteit waardoor het bepaalde openbare diensten beter kan vervullen. In België zou men dit kunnen vergelijken met een instelling van openbaar nut (ION).

→ **Territoriale legitimiteit: een raad van bestuur bestaande uit vertegenwoordigers van de betrokken lokale overheden:**

---

<sup>72</sup> Fragment uit de wet n° 2007-254 van 27 februari 2007 over de stedenbouwkundige regels die van toepassing zijn in de perimeter van de operatie van nationaal belang van La Défense en voor de oprichting van een overheidsinstantie voor het beheer van de zakenwijk van La Défense.

- de algemene raad van Hauts de Seine (departement)
- de stad Courbevoie
- de stad Puteaux

→ **Legitimiteit bij de gebruikers: een adviescomité bestaande uit vertegenwoordigers van de gebruikers van de site** (verenigingen van bewoners en handelaars, bedrijven die er gevestigd zijn, kamer van koophandel en industrie ...)

→ **De financiering** wordt gedragen door **de algemene raad van Hauts-de-Seine (50%) en door de gemeenten Puteaux en Courbevoie (50%)**. De wet van 2007 staat Defacto ook toe om te beschikken over andere bronnen van inkomsten: *'De opbrengsten van het gebied onder zijn beheer of dat het in eigendom heeft ontvangen', 'bedragen ontvangen in ruil voor geleverde diensten'*<sup>73</sup> ...

→ **Een duidelijk gedefinieerd actiegebied:** Defacto is *'bevoegd voor het beheer van openbare bouwwerken en plaatsen evenals diensten van algemeen belang in de perimeter van de operatie van nationaal belang'*<sup>74</sup> van La Défense.

→ Legitimiteit voor de goederen in beheer: *'de bouwwerken, openbare plaatsen en diensten van algemeen belang [die het voorwerp zijn van de opdracht] worden ter beschikking gesteld of in volle eigendom overgedragen aan Defacto, door de EPAD [Etablissement Publique d'Aménagement et de Développement] of door de betrokken gemeenten. Deze overdrachten gebeuren zonder kosten (...)'*<sup>75</sup>

#### **Belangrijkste voordelen: helderheid en doeltreffendheid**

De oprichting van zo'n doelgerichte structuur zorgt ervoor dat alle actoren een duidelijk geïdentificeerde, legitieme en verantwoordelijke gesprekspartner hebben. Dit is eveneens een oplossing voor de coördinatieproblemen die kenmerkend zijn voor dit soort gebieden.

---

<sup>73</sup> Ibid.

<sup>74</sup> Ibid.

<sup>75</sup> Ibid.