

Perimeter

Diagnose

**Uitdagingen en
doelstellingen**

van het ontwerp van Richtplan van
aanleg (RPA) Zuid

METHODOLOGISCHE INLEIDING

Datum van het ministerieel besluit : 8 mei 2018

Voornaamste ontwikkelingen : huisvesting, kantoren, voorzieningen, handelszaken

Voornaamste thema's : stationswijk, openbare ruimte, mobiliteit, landschap

Bouwheerschap : perspective

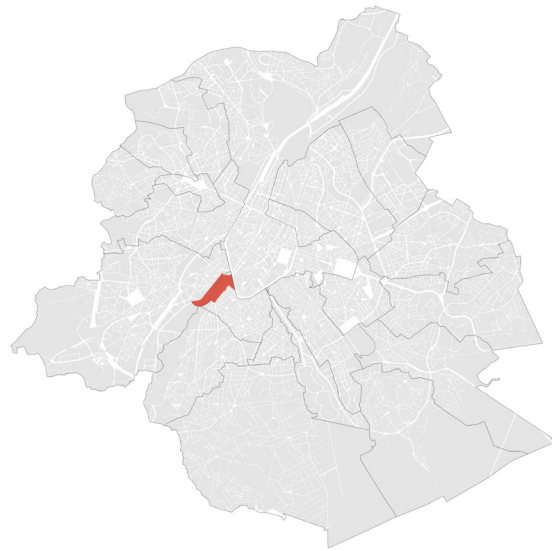
Dit is het verklarend document bedoeld door artikel 2, §1, 2° van het Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 3 mei 2018 betreffende het informatie- en participatieproces voor het publiek voorafgaand aan de uitwerking van de ontwerpen van richtplan van aanleg.

Deze nota is een samenvatting van de volgende elementen: presentatie van de perimeter, diagnose-elementen, uitdagingen en doelstellingen.

PERIMETER

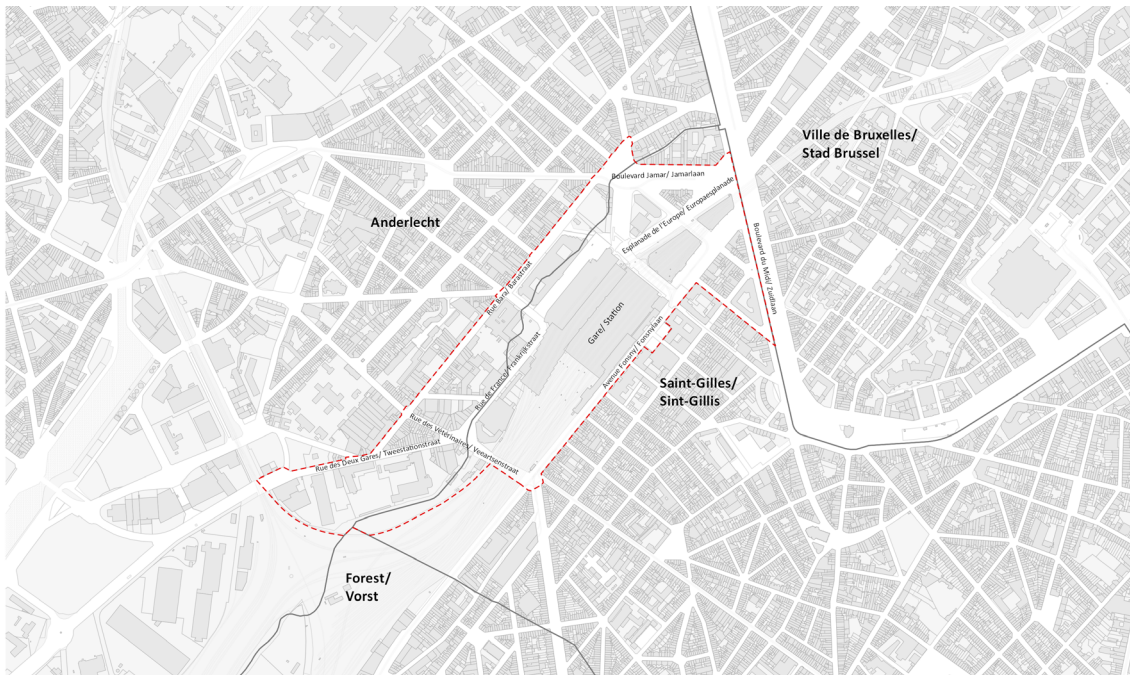
De ingrepen van overheid en particulieren – voornaamste hefboomen voor ontwikkeling en herstructurering van het grondgebied – gaan zich toespitsen op de perimeter van het ontwerp van RPA Zuid. Die perimeter strekt zich tussen de kleine ring en spoorlijn L28 langs weerszijden van het spoor uit over het grondgebied van de gemeenten Sint-Gillis en Anderlecht.

● Ligging in het gewest



Om het gebied te kunnen analyseren en de behoeften en uitdagingen te identificeren werd de perimeter binnen een meer globale context benaderd. Dat laat ons toe de perimeter weer te geven binnen zijn geografische omgeving (de positie ervan binnen de omgevings-, vervoers- en kantoor-netten en -netwerken) en om de noden van de plaatselijke bevolking en gebruikers (behoefte aan huisvesting, voorzieningen, handelszaken, lokaal leven, mobiliteit) in aanmerking te nemen.

● Kaart van de perimeter



Périmètre envisagé pour le projet de PAD Midi/ Geplande perimeter voor het ontwerp-RPA Zuid

Légende/ Legende

— Périmètre du PAD/ Perimeter van het RPA

□ Limites Communales/ Gemeentegrenzen



● Geschiedenis

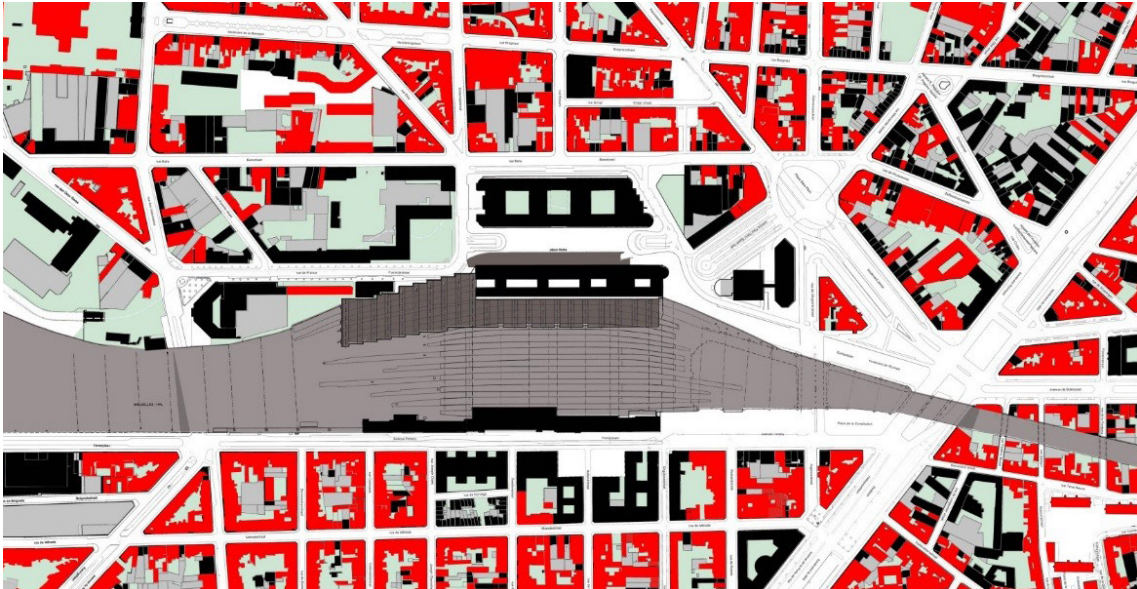
De wijk rond het Zuidstation maakte een reeks drastische stedenbouwkundige evoluties door die het station isoleerde van zijn onmiddellijke omgeving en het van de omliggende wijken afzonderde: verhuis van het station extra-muros in 1864, opening van de noord-zuidverbinding in 1952 (hiervoor werd het historische eindstation afgebroken en doorbrak een viaduct over het vroegere stationsplein de structuur van de openbare ruimte), bouw van de Zuidertoren voltooid in 1967, desindustrialisatie van het naoorlogse Kuregem, vertrek van de Côte d'Or fabriek, gedeeltelijke herinrichting van het station in 1990 voor de komst van de HST. Vanaf 2010 vormt de perimeter het toneel van een resem grote vastgoed- en vervoersprojecten waarvoor een heuse omkadering meer dan nodig was.

● Functioneel gemengd karakter

De teloorgang van het functioneel gemengd karakter in de onmiddellijke omgeving van het station zette de relatie tussen station en stad zwaar onder druk. De levendigheid van de stationsbuurt wordt vandaag heel sterk bepaald door de kantooruren en door het ogenblik waarop de Zuidmarkt hier plaatsvindt (zondagochtend). Maar die activiteiten volstaan niet om dit stadsdeel een continu bruisend karakter te geven. De ontwikkeling van een gemengd programma dat voorziet in huisvesting, handelszaken, activiteiten en overige voorzieningen, is een uitdaging voor het hele gebied rond het Zuid, maar vooral voor de onmiddellijke omgeving van het station. De rode gebieden op kaart 1 van de volgende pagina geven de woonbouw in het gebied weer.



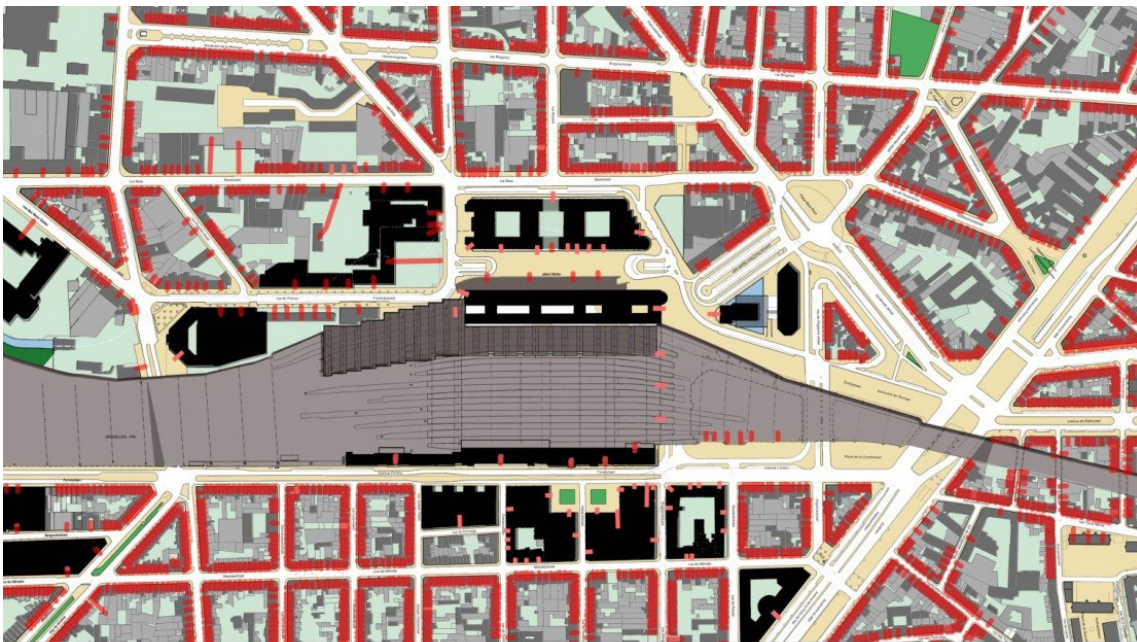
1935, ontwerp voor het Zuidstation, Adrien Blomme



1. Bron: ATO, oriëntatienota, 2012

● **Aansluiting van de bebouwde omgeving op de openbare ruimte**

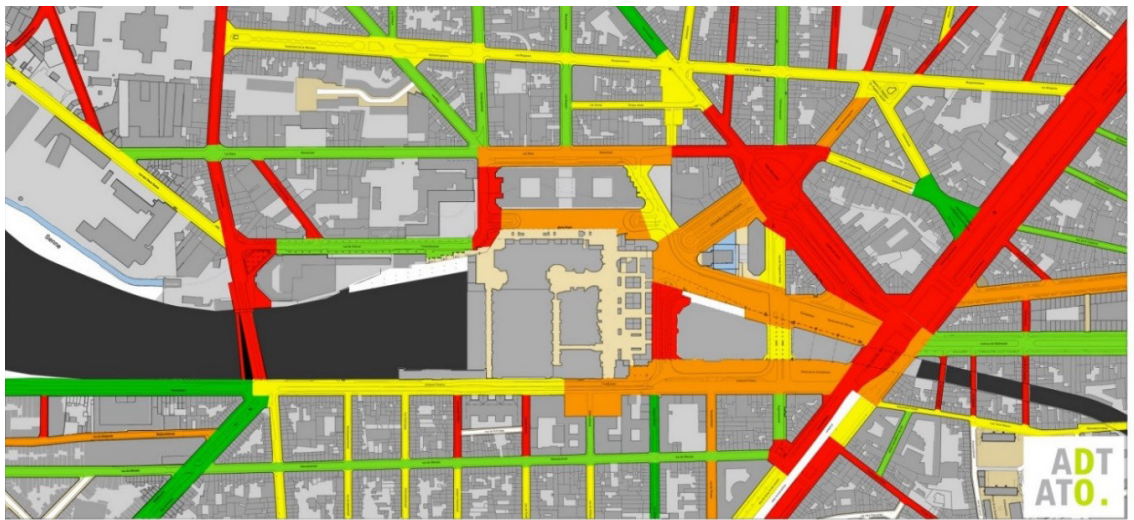
De rode streepjes op onderstaande kaart 2 staan dan weer voor de in-/uitgangen van gebouwen die uitgeven op de openbare ruimte. We stellen vast dat die aansluiting op de openbare ruimte binnen de nieuwe huizenblokken rond het station, in tegenstelling tot bij de traditionele huizenblokken van de wijk, heel beperkt is; dit verklaart meteen waarom de buurt er veeleer verlaten bijligt en het in de uitgestrekte openbare ruimte rond het station aan sociale controle ontbreekt.



2. Bron: ATO, oriëntatienota, 2012

● Kwaliteit van de openbare ruimte

De kwaliteit van de openbare ruimte laat algemeen te wensen over, wat erop wijst dat het ontwerp op dat vlak tekort is geschoten. De ruimtes werden heel vaak ontworpen vanuit een logica om de verkeersstroom te kanaliseren of in functie van de Zuidmarkt. Het comfort van de gebruikers en vooral dat van de voetganger verdween daarbij naar de achtergrond. Hoewel het station een indrukwekkende voetgangersstroom op gang brengt (125 000 stationsgebruikers per dag) kan de openbare ruimte rond het station voor die categorie niet bepaald gebruikersvriendelijk worden genoemd.



Légende (Qualité des Espaces Publics)

- Très bon - Erg goed
- Bon - Goed
- Moyen - Middelmatig
- Mauvais - Slecht
- Très mauvais - Zeer slecht

3. Bron: ATO, oriëntatienota, 2012

DOELSTELLINGEN EN UITDAGINGEN

Het ontwerp van RPA zal uitgaan van de leidende principes van het Richtschema voor de stationswijk van Brussel-Zuid - 'De bewoonde stationsbuurt, dat de Regering op 14 januari 2016 goedkeurde. Dit Richtschema zet de bakens uit voor de herinrichting van deze internationale toegangspoort van Brussel, en gaat daarbij uit van het concept van "bewoonde stationsbuurt".

De ontwikkeling van het gebied Zuid streeft dus een dubbel doel na:

- de bevestiging van de internationale status van dit gebied. De Zuidwijk moet omwille van de opmerkelijke internationale, nationale, grootstedelijke en Brusselse ontsluiting via het openbaar vervoer worden ontwikkeld als "stadstoegang". De transformatie moet dus de uitzonderlijke toegankelijkheid van deze buurt uitspelen. De stationswijk Brussel-Zuid moet een versterkte centrumfunctie krijgen, zowel voor de onmiddellijke omgeving als voor de hele Brusselse metropool; dit sluit volledig aan bij de polycentrische visie van de stad.
- de versterking van de levenskwaliteit ten voordele van de bewoners. Het concept van bewoonde stationsbuurt vertaalt zich concreet in het herstellen van het evenwicht van de wijkfuncties door een sterker residentieel karakter met een evenwichtige verdeling van woon- en kantooroppervlakte. Om het functioneel en sociaal gemengde karakter van de wijk te versterken en de gebruikersvriendelijkheid voor de bewoners en de stationsgebruikers te vergroten moet dit gepaard gaan met de ontwikkeling van voldoende nieuwe voorzieningen.

Dat impliceert hoe dan ook een betere kwaliteit van de openbare ruimten en van de intermodale pool, in aansluiting op de andere wijken en met name op het Brusselse stadscentrum, de herwaardering van het architecturaal erfgoed (waaronder het postsorteercentrum), en, in voorkomend geval, een programma voor het tijdelijk gebruik van lege ruimten (postsorteercentrum, gewelfde ruimtes onder de spoorwegen, enz.).

Rekening houdend met de elementen van voornoemde diagnose, formuleerde het Brussels Hoofdstedelijk Gewest de volgende ambitie:

● **Het functionele gemengde karakter verzekeren en de residentieële functie versterken**

De stationswijk moet geen gespecialiseerde wijk worden, maar moet de thuishaven worden van alle stadsfuncties: huisvesting, kantoren, activiteiten en voorzieningen. Het functioneel gemengd karakter moet op alle niveaus worden versterkt, gaande van de wijk tot en met het gebouw. De aanzienlijke terugkeer van huisvesting en van de daarmee verbonden functies maakt het mogelijk om de wijken die dicht bij het station liggen weer op te nemen in het stadsweefsel van de gemeenten Anderlecht, Sint-Gillis en Brussel-Stad. Daarmee wordt tegemoetgekomen aan de luide roep naar huisvesting in het Brussels Gewest waarbij er voor de verschillende zones rond het station een evenwichtige spreiding van de bevolkingsdichtheid kan worden verwezenlijkt.

● De aantrekkingskracht versterken

De nieuwe wijk van het Zuidstation straalt een imago uit van evenwichtige verdichting en de bijzonderheid van de diversiteit en identiteit van haar actieve benedenverdiepingen. Een geïntensiveerd stedenbouwkundig aanbod dat gediversifieerd en evenwichtig is, zowel wat betreft de stedenbouwkundige vormen, architectuur, de kwaliteit van kantoren en woningen, als de diensten en de handelszaken, staat garant voor de aantrekkingskracht van de wijk.



● De wijk animeren

Het versterken van het functioneel gemengd karakter, met name van de commerciële functie en van de aanwezigheid van culturele voorzieningen, en ruimere aandacht voor een verlevendiging van de gelijkvloerse verdiepingen laten toe om de wijk zowel overdag als 's avonds, tijdens de week en in het weekend leven in te blazen. De herinrichting van de openbare ruimten, het organiseren van culturele evenementen of nog het opstellen van kunstwerken in de stadsruimte, dragen eveneens bij tot een grotere dynamiek van de wijk.



● **Het station verbinden met de wijken**

De wijk van het Brusselse Zuidstation kan nieuwe relaties activeren. Het Zuidstation dat op 15 minuten wandelafstand ligt van de Grote Markt is een van de toegangspoorten tot het Brusselse stadscentrum en ligt vlakbij de gemeentehuizen van Anderlecht en Sint-Gillis. Ook de getuigen van de grote stadsontwikkeling rond de creatieve cluster Wiels in Vorst en in het Kanaalgebied liggen evenmin ver weg. Het netwerk tussen die verschillende polen en het streven naar synergie kunnen een sterke band tussen het station en de omliggende wijken smeden.

● **De zichtbaarheid en leesbaarheid verzekeren**

Het Brusselse Zuidstation, een structurerende voorziening en gigantisch knooppunt van openbaar vervoer, valt vandaag binnen het stedelijk landschap nauwelijks op. De buurt moet binnen de stad dus aan zichtbaarheid winnen en zich meer richten op de aangrenzende buurten. Die uitdaging moet de toegankelijkheid verbeteren en het imago van deze toegangspoort

van het Gewest bij de verschillende doelgroepen die de wijk bezoeken valoriseren (lokaal, regionaal, nationaal en internationaal). De wijk moet weer een bestemming worden binnen de metropool en een centrale plek voor de eigen omgeving. De leesbaarheid van deze ruimten kan worden versterkt door de routes en de bewegwijzering in het station, binnen het intermodaal knooppunt en in de wijk te herorganiseren. Verder moet ook de configuratie van het intermodale knooppunt worden herdacht zodat het gebruikscomfort voor alle reizigers toeneemt.

● **Aanbod van voorzieningen ontwikkelen**

Als belangrijke voorziening op het vlak van vervoer kan het station een hele reeks diensten aanbieden die niet alleen aantrekkelijk zijn voor de reizigers maar ook voor de buurtbewoners en voor de Brusselaars in het algemeen. Plaatselijke en regionale voorzieningen in en rond het station kunnen de centrale stedelijke rol en de verbinding met de stad versterken.



● Alle aandacht voor de voetganger

Het verkeer rond het station zit al te vaak in de knoop en dus moet het autoverkeer hier worden ontraden. Daarbij moet de openbare ruimte worden heringericht waarbij de voetganger centraal komt te staan.

● De openbare ruimte herdenken

De openbare ruimte rond het station moet een voor de hele wijk structurerende rol krijgen. Die ruimte moet worden herdacht tot een

gezellig geheel, dat allerlei bestemmingen kan krijgen (markt, Zuidkermis, tijdelijk gebruik, evenementen, ...) en de aangrenzende wijken met elkaar verbindt. Die uitwisselingsruimte is een plek die de invloedssfeer van het station kan verruimen en de schaal en visibiliteit verwerft van de grote Brusselse openbare ruimten. Verder moet de aandacht volledig uitgaan naar een goed beheer van die openbare ruimten in de toekomst.



● Grote stadsbarrières overstijge

De spoorweg en de kleine ring vormen zware infrastructurele barrières die de verbindingen en uitwisseling tussen de wijken belemmeren. Die breuklijnen moeten worden afgezwakt en de grote infrastructuur in de stad geïntegreerd.

● Bepalen van een doeltreffende beheerwijze

Het onderhoud, de netheid en de animatie van de openbare ruimten van de wijk vergen een gecoördineerd beheer ten dienste van de gebruiker.

Foto's : rechten gereserveerd

Mei 2018

Naamsestraat 59 / 1000 Brussel/ www.perspective.brussels