



RICHTPLAN VAN AANLEG “ZUID”

ADVIES VAN DE STAD OVER HET ONTWERP VAN RICHTPLAN IN OPENBAAR ONDERZOEK VAN 1.09.2021 TOT EN MET 2.11.2021

ALGEMENE OPMERKINGEN BIJ HET RICHTPLAN VAN AANLEG

Aangezien het grondgebied van de **Stad Brussel niet binnen de perimeter van het RPA zelf valt**, spitst dit advies zich toe op de gevolgen van dit project voor de zuidelijke wijken van de Vijfhoek en niet zozeer op de voorgestelde stadsontwikkeling in de aangrenzende gemeenten.

Een woonvriendelijk station

De Stad Brussel **keurt de grote lijnen van het RPA goed** wat betreft de toekomst van deze perimeter. Als eerste station van België en uitstralraam van het Brussels Gewest heeft het Zuidstation momenteel een slecht imago, dat moet worden verbeterd.

Het principe van **verdichting** van dit knooppunt wordt gerechtvaardigd door de aanwezige, zeer **hoge intermodaliteit** op het gebied van vervoer, die moet worden bijgesteld gezien de huidige congestie van het wegennet. Aan de wens om het **drukke autoverkeer** in de sector te **verminderen** wordt tegemoetgekomen door de geplande diversificatie van functies: nieuwe bewoners die geen auto nodig hebben gezien de grote toegankelijkheid van de sector, meer gebruik van het openbaar vervoer voor pendelaars, herinrichting van de openbare ruimte voor actieve vervoerswijzen enz.

De **diversificatie van functies** in de perimeter kan bovendien bijdragen aan een groter veiligheidsgevoel, aangezien de toename van woonoppervlakte, het scheppen van nieuwe voorzieningen - van belang voor zowel het lokale als het gewestelijke niveau - en de activering van de benedenverdiepingen door winkels een **betere sociale controle** mogelijk maken.

Ook **de verbetering van de openbare ruimte** door meer open inrichtingen beantwoordt aan deze doelstelling. Bovendien worden zij in het RPA beschouwd als een ondersteuning van alternatieve vervoersmodi, wat voor de verwezenlijking van de plannen van het **GPDO en het Good Move-plan** bevorderlijk is.

Ook al ligt de perimeter van het RPA niet op het grondgebied van de Stad, toch heeft de grootstedelijke, nationale en internationale uitstraling van het Zuidstation automatisch een **impact op de Stad Brussel en haar aantrekkingskracht**, zodat het in deze context nuttig is om dit knooppunt zo goed mogelijk op de Vijfhoek af te stemmen.

De contouren van het RPA laten echter niet toe om de logica van deze gedachtegang tot het uiterste door te drijven. Ook al zijn er wensen geuit over de continuïteit van de Europaesplanade - Kleine Ring in het strategisch luik (blz. 116) en de verbinding tussen het Zuidstation en het stadscentrum, toch is dit gedeelte niet opgenomen in de perimeter van het RPA. Het was, vooral in het licht van de perimeter die voor het **SVC 7 Zuid** gepland is, wenselijk geweest **de bedoelingen van het RPA en zijn perimeter met elkaar in overeenstemming te brengen** om een oplossing te vinden voor de gevaarlijkheid van en de afsnijdingen op dit strategische kruispunt.

Dit probleem werd al aan de orde gesteld toen de **Stad Brussel in 2018 een officiële brief naar het Gewest** stuurde in het kader van de uitwerking van het RPA Zuid.

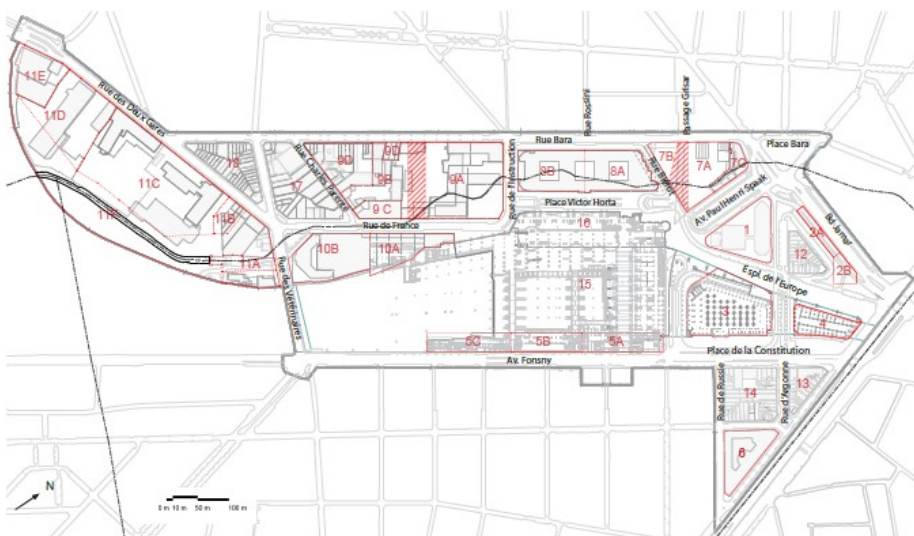
Dit is des te schadelijker omdat de openbare ruimten aan weerszijden van de Kleine Ring, **de Europaesplanade en Stalingradlaan, zullen worden heringericht, waardoor het barrière-effect van**

de Kleine Ring wordt benadrukt, die op een meer gebruikersvriendelijke manier zou moeten worden heringericht (groenvoorziening enz.). Dit komt niet tot uiting in het reglementair luik van het RPA, al was het maar in de wijziging van de tracés om het aantal rijstroken dat in het strategisch luik is voorzien, te verminderen.

Evenzo was het relevant geweest om de openbare ruimten onder de spoorwegbrug die de Kleine Ring overspant in aanmerking te nemen om het huidige "niemandsland" dat daar heerst te vermijden.

Hoewel de Stad instemt met het initiatief van het Gewest om een globale visie voor dit gebied te ontwikkelen, betwijfelt zij het nut van een RPA voor dit doel. Op grond van recente ontwikkelingen mag namelijk worden aangenomen dat de toekomstige stedenbouwkundige projecten (Victor-torens, renovatie van het NMBS-gebouw) zouden kunnen worden toegestaan door toepassing van de van kracht zijnde reglementering. Het enige belang van het RPA zou de verhoging van de drempel van winkels onder de "vierhoekige" gebouwen zijn, die had kunnen worden opgelost door een specifieke wijziging van het GBP.

I. PLAN MET DE BEGRENZING VAN BOUWBLOKKEN EN ZONES (REGLEMENTAIRE WAARDE)
Schaal: 1/5000



Bouwblokken die onderworpen zijn aan bijzondere voorschriften :

1. Zuidertoren
2. Jamar
3. Grote vierhoek
4. Kleine vierhoek
5. Postsorteercentrum-Fonsny
6. Rusland-Merode
7. Kuifje
8. Horta-Bara
9. Frankrijk-Bara
10. Frankrijk-Veeartsen
11. Tweestations

Bouwblokken die tot de perimeter van het RPA behoren en niet onderworpen zijn aan bijzondere voorschriften.

12. Jamar-Argonne
13. Argonne-Fonsny
14. Rusland-Fonsny
15. Zuidstation
16. Station-Horta
17. Frankrijk-Parenté
18. Tweestations-Bara

- Perimeter van het RPA
- Grens van de bouwblokken die onderworpen zijn aan bijzondere voorschriften
- - - Grens van de bouwblokzones die onderworpen zijn aan bijzondere voorschriften
- Gemeentegrens
- ▨ Ruimten waarbinnen de grenzen van de zones van het bouwblok zich moeten bevinden

PLAN D'AMÉNAGEMENT DIRECTEUR

REGION DE BRUXELLES-CAPITALE BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST Région de Bruxelles-Capitale Région de Brüssel-Midi
(PROJET DE) PLAN D'AMÉNAGEMENT DIRECTEUR (ONTWERP) RICHTPLAN VAN AANLEG N°
CARTE DES MODIFICATION DES ALIGNEMENTS
Approuvé par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale le ... 20... Goedgekeurd door de Regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest op ... 20...

BRUXELLES MER 23

RPA ZUID, reglementair luik, blz. 23

SPECIFIEKE IMPACT OP DE MOBILITEIT

Parkeren

Met het oog op de bouw van nieuwe woningen is het mogelijk om overeenkomstig de gewestelijke en gemeentelijke verordeningen nieuwe parkings te bouwen. Maar de documenten van het RPA geven geen precies beeld van het totale aantal parkeerplaatsen buiten de openbare weg dat zal worden toegestaan. De Stad Brussel stelt voor ten minste **een plafond vast te stellen** om zoveel mogelijk het **gedeeld gebruik van de bestaande plaatsen** en alternatieve vervoersmodi aan te moedigen. Het is namelijk niet zeker dat de getroffen maatregelen om het doorgaand verkeer te verminderen voldoende zullen zijn om de toename van het plaatselijk verkeer door de verdichting van de wijk te compenseren.

Hoewel dit aspect wordt aanbevolen in het MER van het RPA (blz. 274), zou het het best als een specifieke maatregel in het reglementair luik van het RPA worden opgenomen.

Vermindering van het doorgaand verkeer

De Stad Brussel steunt de wens om **het doorgaand verkeer** in de sector van het Zuidstation te **verminderen**, maar dit zal alleen doeltreffend zijn als deze aanpak wordt uitgedacht in samenhang met de heraanleg **van de doorgangsweg Industrielaan/Barastraat/Jamarlaan**, waar maatregelen moeten worden getroffen om **hoogfrequente openbaarvervoerlijnen in te richten** en zo te zorgen voor een modal shift aan de uitgang van de ring met een beter gebruik van de P+R van het COOVI die vandaag onderbenut is. Het is nodig dit te integreren aangezien de loutere heraanleg van de wegen rond het station voor alternatieve vervoersmodi niet lijkt te volstaan om te voorkomen dat zowel deze doorgangsweg als de Kleine Ring voortdurend verstopt raken.

Daarom is de Stad van oordeel dat dit aspect moet worden meegenomen in de specifieke maatregelen van het strategisch luik van het RPA en niet alleen als een aanbeveling van het MER (blz. 273).

Fiets

De Stad steunt de **systematische inrichting van fietsinfrastructuur** rond het station, en in het bijzonder van aparte fietspaden op alle grote verkeersassen.

Kleine Ring

Hoewel de Stad Brussel voorstander is van een verbetering van het kruispunt van de Kleine Ring en een vermindering van het aantal rijstroken dat in het strategisch luik van het RPA is voorzien, vreest zij dat de toename van de dichtheid en bijgevolg de toename van het verkeer in de wijk nog meer gevolgen zullen hebben voor de Kleine Ring. In die zin **moet een evenwicht worden gevonden tussen de toename van het aantal woningen en het voorziene aanbod van parkeerplaatsen**, iets wat in de documenten van het RPA niet duidelijk is toegelicht en bestudeerd.

De Stad vraagt dat de vermindering van het aantal rijstroken in het regelgevingspakket wordt opgenomen en dat de continuïteit en de veiligheid van fiets- en voetgangersroutes worden gewaarborgd, ook tijdens de metrowerken.

De Stad vraagt dat bij de herinrichting rekening wordt gehouden met de wettelijke verplichting die op de Stad Brussel rust om de Zuidfoor op de Zuidlaan te organiseren. Bij de herinrichting zal dus rekening moeten worden gehouden met de inrichting van de Zuidfoor en zal deze op de Zuidlaan moeten kunnen blijven.

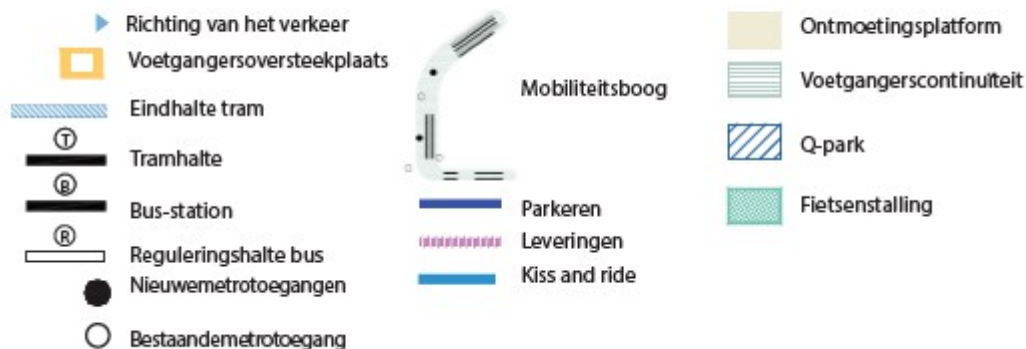
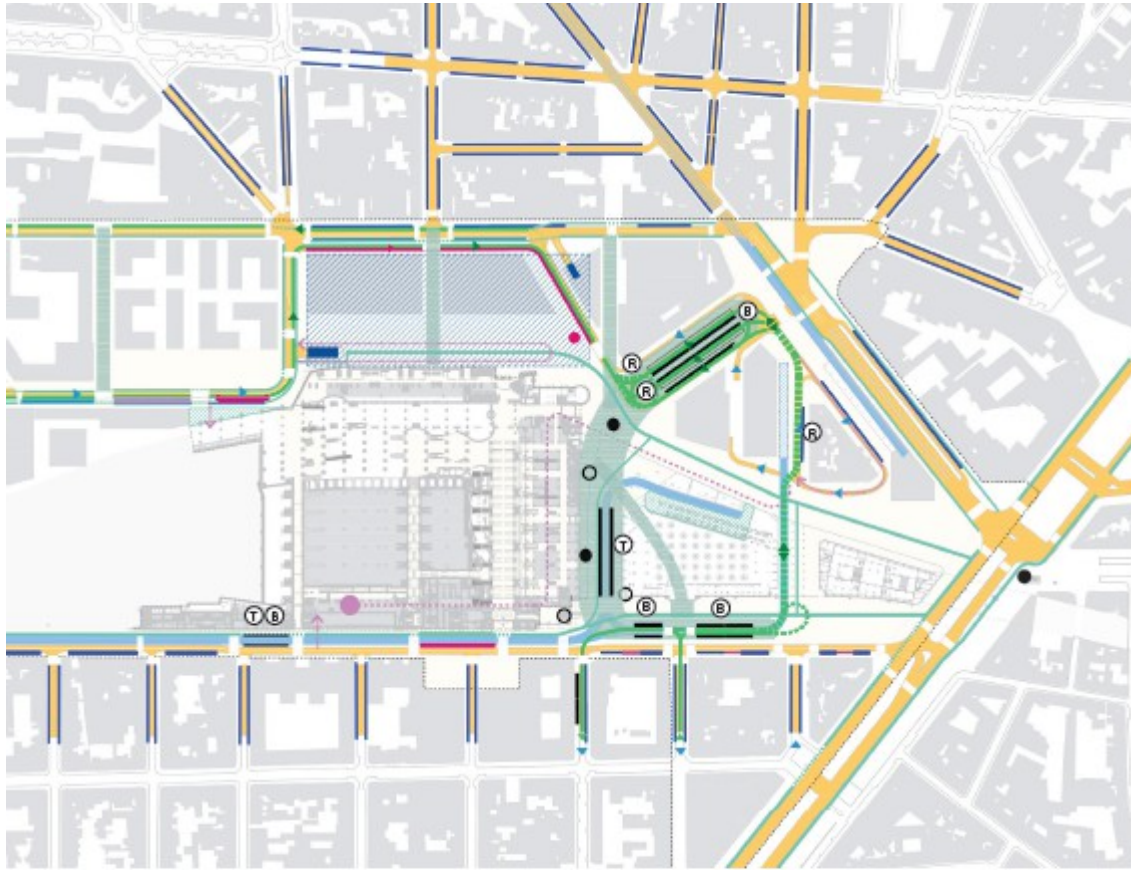
Om de economische activiteit te laten functioneren, vraagt de Stad dat een parkeervak (mutualisering van ruimte voor buurtbewoners en handelaars) in het project te integreren, zodat leveringen en commerciële activiteit kunnen blijven functioneren. Het parkeervak zou kunnen worden gedeeld om aan de behoeften van de handelaars van het Vossenplein te voldoen.

Busstation en leveringen

De Stad Brussel is overtuigd door het gewestelijke voorstel voor een **busstation op de grens van het Gewest (bv. Erasmus)**.

Voorts dringt een algemene denkoefening zich op over het vervoer van personen en bagage per touringcars naar de Maghreb-landen. Door ze op de grens van het gewest te situeren en ze gemakkelijk bereikbaar te maken met de auto of het openbaar vervoer, zou het onbetwistbare voordeel zijn dat de **openbare ruimte minder wordt belast** door talrijke touringcars in de buurt van het station en aan de rand van het stadscentrum. De Stad is vragende partij voor **concretere voorstellen** om dit probleem aan te pakken (voorstel voor een plaats, inrichting enz.).

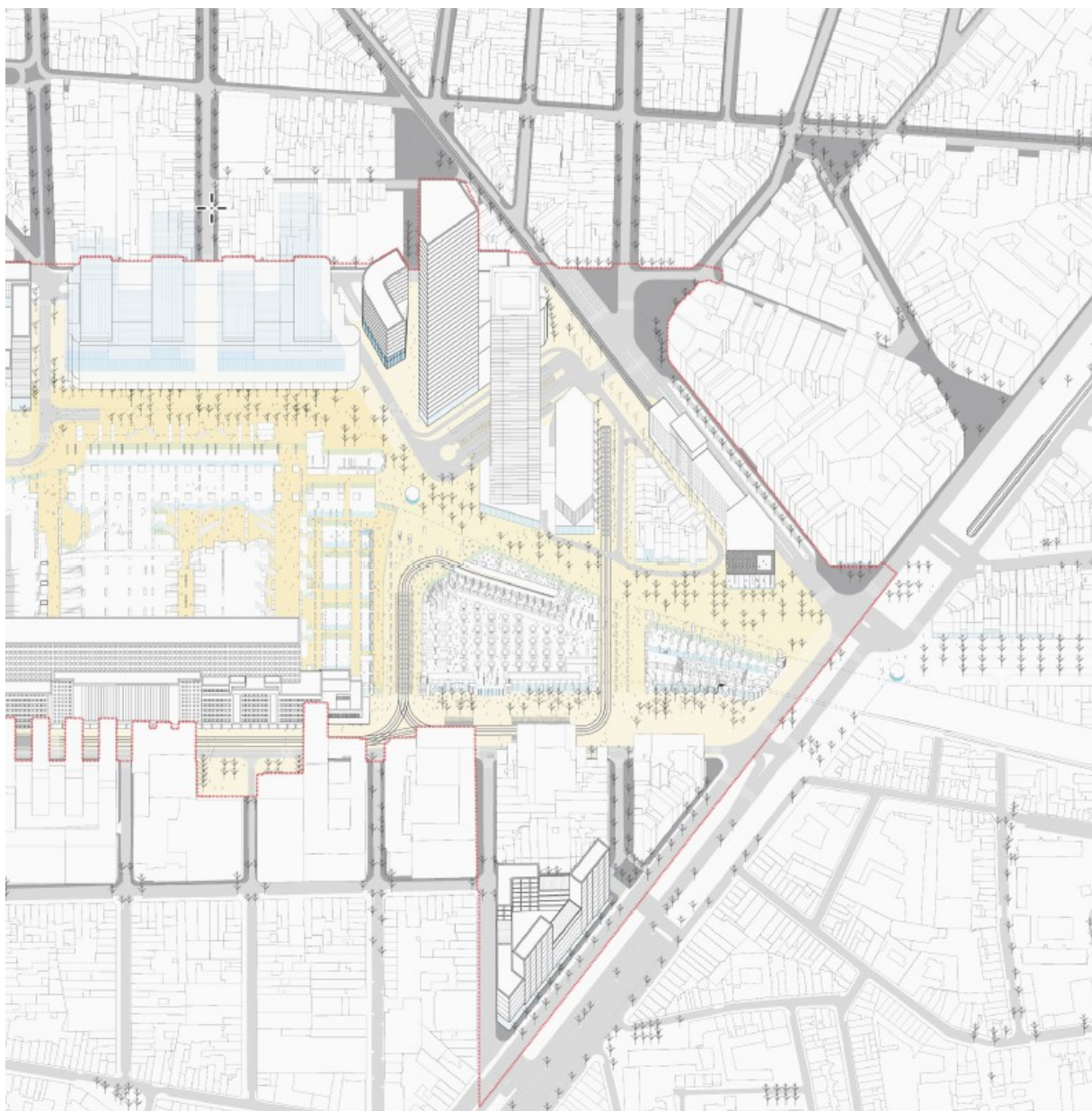
Naar verluidt zal in de toekomst een **stedelijk distributiecentrum** worden ontwikkeld, zonder verdere details, om vrachtwagens in het gebied te vermijden. De Stad is voorstander van de oprichting van een dergelijk centrum in de nabijheid van haar grondgebied om last-miles met cargo bikes in de Vijfhoek aan te moedigen.



RPA ZUID, strategisch luik, blz. 29

SPECIFIEKE IMPACT VANUIT MORFOLOGISCH OOGPUNT

De verbinding van de Europaesplanade zal de link met de lanen van het centrum moeten maken. Het feit dat dit markeerpunt van de esplanade **als voorziening** wordt **bestemd** moet ook positief worden vermeld om de identiteit van deze nieuwe openbare ruimte te onderstrepen. In dit verband zou het RPA speciale aandacht moeten besteden aan **het gedeeld gebruik van de voorzieningen** in en rond het RPA Zuid, gezien de verzadiging van de voorzieningen die aanwezig zijn op het grondgebied van de Stad Brussel in de nabijheid van zijn perimeter. Er dient prioriteit te worden gegeven aan voorzieningen zoals **fietspunten/fietsherstelpunten** om op die manier ook de intermodaliteit te versterken.



RPA ZUID, strategisch luik, blz. 7

CONCLUSIES

Als conclusie kan worden gesteld dat de wens van het Gewest om de levenskwaliteit in de Zuidwijk te verbeteren door nieuwe functies in te voeren (functies in evenwicht brengen, de openbare ruimten herinrichten en verbeteren, de vierhoeken ontwikkelen en in gebruik nemen enz.) wordt gedeeld door de Stad Brussel, die het RPA-ontwerp in zijn geheel steunt.

De Stad Brussel benadrukt evenwel dat dit herinrichtingsproject moet worden gecombineerd met de volgende maatregelen:

- een gebruiksvriendelijke en veilige inrichting van het strategische kruispunt tussen de Zuidwijk en de Vijfhoek, met inbegrip van de openbare ruimten onder de brug die de Kleine Ring overspant, om een einde te maken aan de gevaarlijkheid, de afsnijdingen en het "niemandslaan" dat daar heerst;
- een structurele oplossing, op de grens van het Gewest, voor het vervoer van personen en bagage per touringcars om de openbare ruimte in het stadscentrum te ontlasten;
- een plafond dat in het reglementair luik moet worden opgenomen op het gebied van het aantal parkeerplaatsen dat in de perimeter van het RPA wordt toegestaan om een maximaal gedeeld gebruik van de bestaande parkeerplaatsen en van alternatieve vervoersmodi aan te moedigen;

- en ten slotte, de ontwikkeling van hoogfrequente openbaarvervoerlijnen op de doorgangswegen (Industrielaan/Jamarlaan/Barastraat) die in aanmerking moeten worden genomen in de maatregelen van het strategisch luik van het RPA om een echte modal shift te bewerkstelligen.