



**HET WOONVRIENDELIJKE STATION**  
RICHTSCHEMA VOOR DE WIJK VAN HET ZUIDSTATION

SYNTHESE, JANUARI 2016





---

# BRUSSEL ZUID

RICHTSCHEMA VOOR DE WIJK VAN HET ZUIDSTATION

L'AUC  
NFA  
BUREAU BAS SMETS  
EGIS  
8.18  
TRANSSOLAR  
BOLLINGER ET GROHMANN  
ENCORE



---

Preambule:

EEN VISIE VOOR BRUSSEL-ZUID

## I. BRUSSEL-ZUID: WOONVRIENDELIJK STATION

## II. LEIDENDE PRINCIPES VOOR EEN BEWOONDE STATIONSBUURT

1. Verbonden en geïntegreerde interface
2. Openbare ruimte op grootstedelijke schaal
3. Heterogene stationsbuurt
4. Woonvriendelijk concept

## III. GOVERNANCE EN OPERATIONALITEIT

1. OPERATIONALITEIT EN TIMING
2. STAAT 2018-20
3. STAAT 2025

## BIJLAGEN

Daarnaast is er sprake van de  
mogelijke bouw van een nieuw  
eventuele internationaal station,  
hoewel dit optionele project nog  
niet officieel is bekrachtigd door de  
NMBS.

---

# EEN VISIE VOOR BRUSSEL-ZUID

Het richtschema dat ons is gevraagd voor de wijk van het Zuidstation wil vooral een visie uitwerken voor **een centrale wijk van de metropool Brussel, een wijk die zich uitstrekt over vier gemeenten** (Sint-Gillis, Anderlecht, Vorst en Brussel).

In deze wijk liggen al jarenlang een aantal uitdagende projecten op het vlak van stedelijke transformatie, stedelijke ontwikkeling en herinrichting van de openbare ruimte, die worden gedragen door zowel publieke als private actoren. Zo is er de wens van de NMBS-groep om de kantoorruimte te rationaliseren en te concentreren rond het Zuidstation, een doelstelling die wordt ondersteund door het Brussels Gewest. Niettemin zijn de bestaande projecten die afkomstig zijn van Eurostation of de NMBS-groep of van private projectontwikkelaars tot nu toe ontworpen zonder een reële samenhang en zonder een totaalvisie op de toekomst van deze centraal gelegen wijk in de metropool Brussel.

De eerste doelstelling van dit richtschema is een algemeen kader bieden voor de projecten die op stapel staan aan de verschillende overheden, zoals de twee gemeenten die het meest te maken hebben met het Zuidstation, namelijk Sint-Gillis en Anderlecht, evenals de Stad Brussel en het Brussels Gewest dat opdrachtgever is van dit onderzoek. Dit algemene coherentiekader definieert eerder een VISIE dan een VAST PLAN voor deze wijk: het moet een definitie geven aan de grote doelstellingen (op het vlak van de stad, de mobiliteit, het evenwicht in de programma's, de openbare ruimte) waaraan alle private en publieke projecten op korte en lange termijn een bijdrage moeten leveren.

De belangrijkste doelstelling van het richtschema is de wijk van het Zuidstation omvormen tot een gemengde en diverse wijk, die haar woonvriendelijk potentieel benut. Daarom hebben wij het begrip van het 'woonvriendelijke station' geïntroduceerd: een internationaal station dat geïntegreerd is in de stad, de architectuur en het landschap, in een woonvriendelijke buurt die de gemeentegrenzen overstijgt, die prikkelt en zelf wordt geprikkeld.

Het richtschema is geen PLAN in de gebruikelijke zin van het woord. Het maakt deel uit van een proces dat de transformatie van het station en van de wijk begeleidt in een periode van tien jaar. Het richtschema is een levend kader, een dynamische matrix, die de verschillende projecten in de loop van die jaren zal begeleiden. Het richtschema kan elk jaar worden aangepast, afhankelijk van de evoluties van de projecten en de context. Daardoor kunnen alle actoren en partijen (overheden, Brussels Gewest, NMBS, private actoren, bevolkingsgroepen) die betrokken zijn bij de transformatie van deze zone steeds handelen binnen een coherent geheel, dat gemeenschappelijk wordt uitgebouwd rond de gedeelde doelstellingen. De gebruikte methode bestaat uit een reeks terugkerende workshops en ontmoetingen met de verschillende actoren en projectleiders, zodat wij samen deze VISIE kunnen ontwikkelen en uitdragen, op basis van de grote principes die zijn uitgewerkt in het richtschema.

**Het richtschema ontwerpt een VISIE voor het gebied rond het station Brussel-Zuid: dat wordt opgezet als een gedeelde en gemeenschappelijke verzameling instrumenten, waarmee de verschillende uitdagingen aangepakt kunnen worden:**

## **- HET RICHTSCHEMA ALS INSTRUMENT VOOR DE RUIMTELIJKE VERDELING**

Het richtschema bepaalt de structurele oriëntaties van de ontwikkelingsstrategie voor de inrichting van de wijk van Brussel-Zuid: netwerk van openbare plaatsen, verbindingen tussen de stationsruimte en de openbare ruimte, de grote gebouwen binnen het programma enzovoorts. Zo moet binnen de wijk een evenwicht ontstaan tussen woningen, kantoren en handelszaken, tussen de bebouwingsdichtheden, in de landschapsarchitectuur, de toegang tot de wijk via verschillende vervoersmodi, optimalisatie van de intermodaliteit, enzovoorts. Het is een synthesesdocument dat evolueert in de tijd en dat op het moment T een globaal beeld geeft van het project en aangeeft welke verschillende strategieën aan het werk zijn.

---

### **- HET RICHTSCHEMA ALS INSTRUMENT VOOR BESLUITVORMING**

Het richtschema moet de locatie voor de besluitvorming over het project zijn. Het biedt de mogelijkheid om de impact van de synergie en de complementariteit tussen de verschillende projecten te identificeren en vervolgens uit te bouwen (de programmering die gelijktijdig met het richtschema plaatsvindt is daarvan een goed voorbeeld). Tegelijkertijd kan het ook worden gebruikt om risico's op incoherenties te identificeren. Het is een basis voor het begrijpen en bespreken van de grote evenwichten in de programmering en in de ruimtelijke bepaling van het project, onder meer via de interacties tussen de verschillende niveaus waarop het speelt. Dit is de plaats waar de samenwerking tussen de betrokken gemeenten besproken moet worden en vorm moet krijgen, zodat zij gezamenlijk een voorstelling maken van een metropolitane wijk, geen optelsom van op zichzelf staande losse onderdelen.

### **- HET RICHTSCHEMA ALS INSTRUMENT VOOR INFORMATIE EN DISCUSSIE**

Het richtschema is het document of het referentiekader dat de oriëntaties die zijn bepaald door de overheden (gemeenten en gewest) vertaalt en bevestigt. Op basis daarvan kunnen de debatten en onderhandelingen met de publieke actoren, de privépartners en de bevolking plaatsvinden, zodat het project snel en ambitieus uitgevoerd kan worden, vol toekomstbeloften voor het gebied.

### **- HET RICHTSCHEMA ALS INSTRUMENT VOOR FOLLOW-UP**

Het richtschema is een open en evolutief document, dat regelmatig wordt geactualiseerd, zodat het rekening houdt met het feit dat alle langetermijngegevens van een project niet vanaf het begin kunnen worden voorzien en beheerst. Het wordt in de loop van het ontwerp en vervolgens van de uitvoering verder verfijnd en geconsolideerd. Niettemin stelt het richtschema tegenover de verschillende projectleiders sterke principes en doelgerichte eisen, zowel in het nagestreefde programmatische evenwicht als in de gewenste

architecturale kwaliteit, de kwaliteit en het comfort van de voorgestelde openbare ruimte en milieuverwachtingen.

### **- HET RICHTSCHEMA ALS INSTRUMENT VOOR OMGEVINGSMANAGEMENT EN MILIEUBEHEER**

Het richtschema moet een gereedschap zijn voor de permanente 'monitoring' ten dienste van de controle en begeleiding van de milieustrategie van het project. Het legt de grote strategieën voor de omgeving vast: geografie, landschap, energie, energieprestatie van gebouwen, comfort van de openbare ruimte, enzovoort.

### **- HET RICHTSCHEMA ALS INSTRUMENT VOOR TOEKOMSTPROJECTIE**

Het richtschema maakt het mogelijk om de gegevens van de huidige situatie en die van de toekomst op elkaar af te stemmen. Het maakt een onderscheid tussen de zeer korte termijn, die een snelle operationalisering vereist, en de lange termijn, waarop dit gebied een positie kan verwerven als strategische ruimte in de Brusselse metropool. Het is gebaseerd op enerzijds het vermogen om snel te ageren, binnen de huidige omstandigheden van de behoeften, prioriteiten, overheidsmiddelen, verwachtingen van private actoren en anderzijds de projectie van de evolutie van deze omstandigheden, die volgt uit nieuwe en aantrekkelijke programma-elementen. Een voorbeeld daarvan is de komst van het nieuwe internationale station, waarvan in de komende weken en maanden, als de bouw wordt bevestigd, de architecturale, stedelijke en programmatische integratie in het gebied besproken moet worden.

### **- HET RICHTSCHEMA ALS INSTRUMENT VOOR DE AANTREKKINGSKRACHT VAN HET GEBIED**

Tot slot is het richtschema ook een gereedschap voor de communicatie en promotie van het project Brussel-Zuid bij de overheidsactoren, investeerders, actoren van de economische en stedelijke ontwikkeling, maar ook de bevolking. In die zin heeft het richtschema niet alleen een ondersteunende functie, maar fungeert het ook als voertuig van het project Brussel-Zuid, als een hefboom binnen de operationele dynamiek.



In dit stadium van het onderzoek maakt het richtschema een onderscheid tussen twee verschillende en onafhankelijke staten:

een **STAAT 1** die overeenstemt met de projecten die de komende vijf jaar voltooid moeten worden, in de tijdspanne tussen 2018 en 2020. STAAT 1 stemt grotendeels overeen met wat wij het huidige voorstation kunnen noemen. STAAT 1 betekent een zeer substantiële verandering van het Brusselse landschap en van de wijk van het Zuidstation. In deze eerste transformatiefase zijn de volgende projecten gepland:

- inrichting van de openbare ruimte (oversteken van de Zuidlaan, herinrichting van de Europa-esplanade, omvorming van de overdekte straat tot een echte openbare ruimte die toegang geeft tot het station en tot de toekomstige programma's die in de grote vierhoek zullen komen, de reorganisatie van het Baraplein),
- inrichting van het nieuwe multimodale knooppunt (metro, bus en station),
- inrichting en modernisering van de ruimtes van het Zuidstation,
- vastgoedontwikkelingen aan de Fonsnylaan door Eurostation en NMBS, samen met de renovatie van het postsorteercentrum,
- een gemengd project (kantoren, woningen, handelszaken en diensten) op het Victor-perceel,
- een gemengd project (woningen, handelszaken en een particuliere culturele voorziening) aan de Jamarlaan,
- versterking van de Zuidmarkt als stedelijke initiator in de wijk,
- opening van een permanent geopende voedingshal in de grote vierhoek, vergezeld van horeca- en andere openbare gelegenheden op de Europa-esplanade,
- ...

een STAAT 2 met een voorlopige termijn van 10 jaar, dus 2025, met als belangrijkste ambitie om de visie van het woonvriendelijke station te versterken door een ontwikkeling van het zuidelijke gedeelte van de stationswijk Brussel-Zuid. De achterkant van het station (aan de kant van de Zenne) is een ondergewaardeerde buurt, die momenteel geen deel uitmaakt van het stationsgebied Brussel-Zuid en daar volledig los van

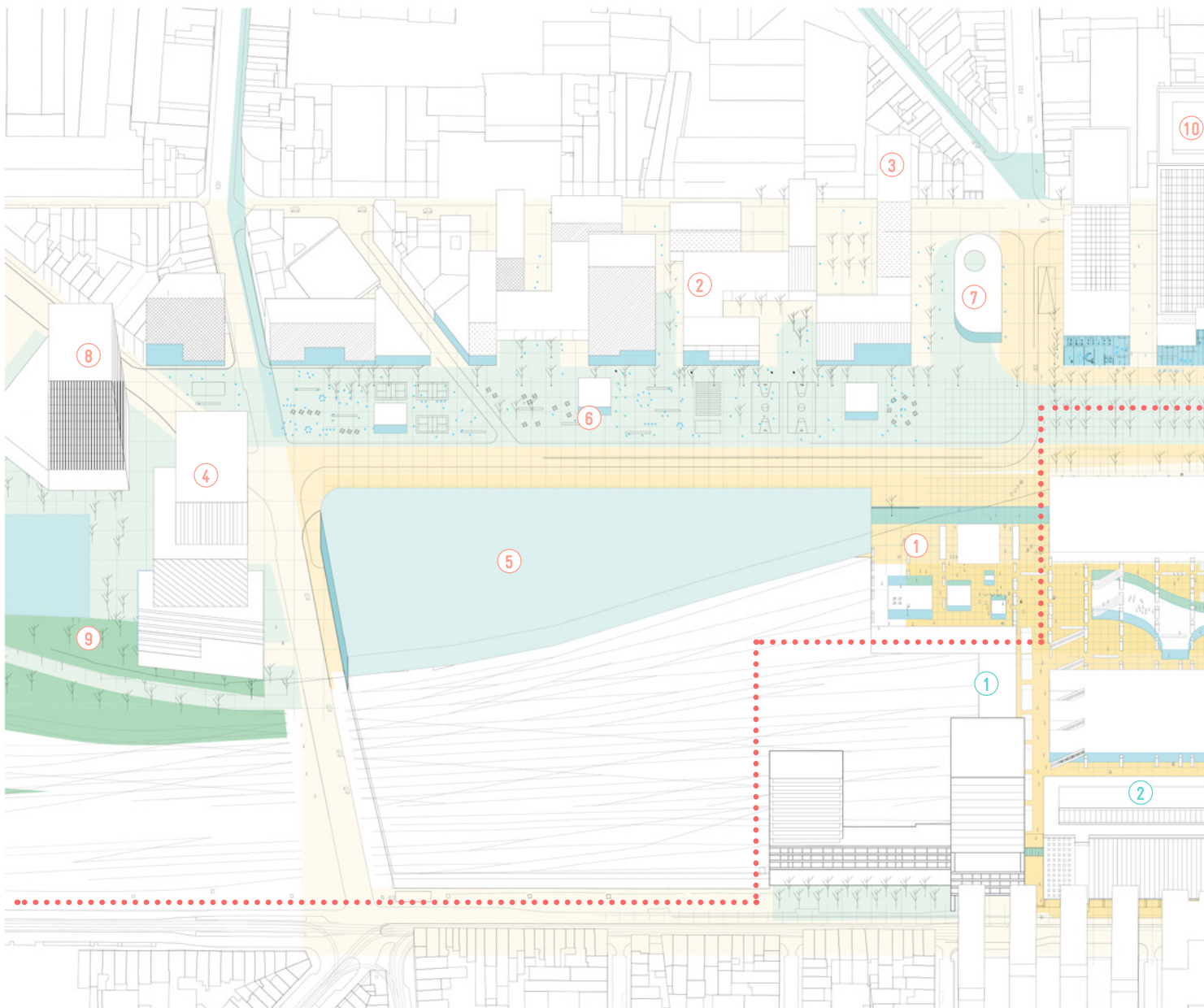
staat. De in- en uitgang van het station aan deze kant wordt weinig gebruikt en is slecht zichtbaar. Nochtans is deze buurt volop in beweging en is er meer vastgoed beschikbaar dan in de directe omgeving van het station en van de ingang aan de kant van de Vijfhoek, waar de ontwikkelingsmogelijkheden beperkt zijn.

De achterkant van het station bestaat uit een groot aantal transformeerbare percelen, indien we rekening houden met alle gebouwen in slechte staat en met de gebouwen die de NMBS gebruikt en die over een paar jaar leeg zullen komen te staan. In het stratenblok van de Tweestationsstraat staan enkele recente kantoorgebouwen, maar we kunnen al anticiperen op de transformatie daarvan, vooral met het oog op de verdichting en de intensivering van het woonkarakter van het stationsgebied.

De ontwikkeling van de stratenblokken aan de achterkant van het station of aan de kant van de Zenne is belangrijk om een woonvriendelijk stationsgebied te creëren, aangezien er in deze stratenblokken een zeer groot aantal woningen kan komen in de buurt van het station (het Frankrijk-Bara-stratenblok ligt naast de uitgang van het station aan de Zennekant en het Tweestations-stratenblok minder dan 400 meter). Deze stratenblokken vormen het grootste woningenreservoir van de wijk.

Als levend en dynamisch document (dat elk jaar moet worden geactualiseerd) biedt het richtschema de mogelijkheid om tegelijk aan de twee staten te werken, waarvan er een zeer snel in de operationele fase zal komen en een andere in de komende weken en maanden opgezet moet worden om een beslissing te nemen over de grote principes, zodat de verschillende projecten kunnen worden ontwikkeld binnen een tijdsbestek dat de betrokken actoren kunnen beheersen.

Samen en tegelijk met de ontwikkeling en opvolging van alle projecten van de twee staten moeten ook instrumenten worden ontwikkeld om de uitvoering van het richtschema te kaderen, evenals de bijbehorende beleidsinstrumenten (bbp, woonvriendelijk concept, kwaliteitskring architectuur, beheersmaatschappij voor de openbare ruimte, enz.).

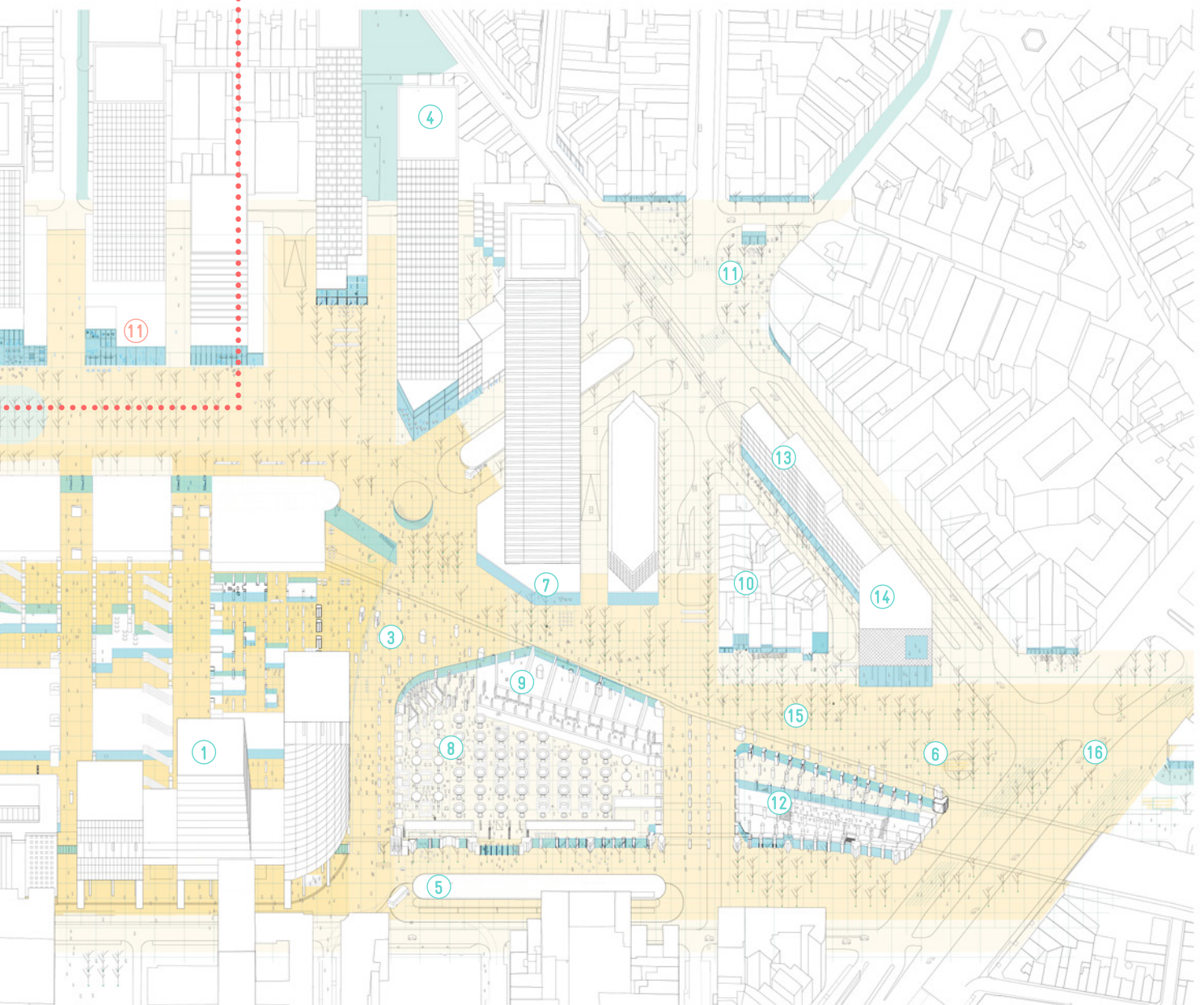


## STAAT II

- |   |  |   |  |
|---|--|---|--|
| ① | INTERNATIONALE LOBBY   | ⑨ | AANZET VAN HET SPOORPARK                                     |
| ② | STRATENBLOK FRANKRIJK-BARA :<br>ONTWIKKELING VAN VOORAL WONINGEN | ⑩ | BLOK 2: 2 APPARTEMENTS-<br>GEBOUWEN + 2 KAN-<br>TOORGEBOUWEN |
| ③ | WONINGEN-KANTOREN  | ⑪ | LAGE SKYLINE: DIENSTEN EN<br>HANDELSZAKEN                    |
| ④ | KANTOREN   |   |  |
| ⑤ | TECHNISCHE ZONE (TECHNICAL<br>OPERATIONS CENTER ...)             |   |  |
| ⑥ | METROPOLITAAN PARK   |   |  |
| ⑦ | VOORZIENINGEN  |   |  |
| ⑧ | STATION VOORZIENINGEN  |   |  |

## STAAT II

## STAAT I



### STAAT I

- ① FONSNY: 100.000 M2 KANTOREN  
+ 16.000 M2 STUDENTENWONINGEN  
+ YOUTH HOSTEL
- ② RENOVATIE VAN HET POSTSORTEERCENTRUM
- ③ LOBBY/OVERDEKTE STRAAT
- ④ VICTOR: 65.000 M2 KANTOREN  
+ 37.500 M2 WONINGEN
- ⑤ REORGANISATIE VAN HET MULTIMODALE KNOOPPUNT
- ⑥ PROJECT GRONDWETPLEIN (TRAM ONDERGRONDS +  
NIEUWE METROSTATIONS)
- ⑦ LAGE SKYLINE ZUIDERTOREN
- ⑧ VOEDINGSHAL IN GROTE VIERHOEK  
6.000 M2
- ⑨ PARKING FIETSENSTALLING 1.500 M2
- ⑩ RENOVATIE VAN HET HUIZENBLOK JAMAR
- ⑪ HERINRICHTING VAN BARAPLEIN
- ⑫ OPENING VAN KLEINE VIERHOEK VOOR  
LOKALE INITIATIEVEN
- ⑬ JAMARGBOUW: 10.000 M2 WONINGEN
- ⑭ PRIVATE CULTURELE VOORZIENING
- ⑮ EUROPA-ESPLANADE/  
REORGANISATIE VAN DE MARKT
- ⑯ OVERSTEKEN VAN DE ZUIDLAAN



MARKT

---

# BRUSSEL-ZUID: WOONVRIENDELIJK STATION

Het station Brussel-Zuid bekleedt een heel bijzondere positie in de Brusselse geografie en stedelijke structuur. Brussel-Noord presenteert zich als een 'mini-Manhattan' dat de moderniteit van de metropool uitdrukt en Brussel-Centraal als een 'verbindingsstation' in het hart van het centrum. Daartegenover is Brussel-Zuid een 'schakelstation' tussen het centrum (de vijfhoek) en de wijken in het zuiden van Brussel, tussen Sint-Gillis en Anderlecht.

Brussel-Zuid ligt in het hart van een bewoonde volkswijk, die vooral wordt gekenmerkt door de aanwezigheid van de Zuidmarkt. De transformatie van de Zuidwijk diende zich aan in de vorm van een voorzichtige verovering van de woonwijk ten westen van het station en in de vorm van grootschalige vastgoedinitiatieven (project Victor, stratenblok Frankrijk-Bara, Fonsnyproject ...).

Dat 'reveil' van de wijk verloopt op een redelijk natuurlijke wijze vanuit het station, waarvan de laatste ontwikkelingen teruggaan tot de aankomst van de Thalys. Het ambitieuze herstructurerings- en ontwikkelingsproject van de NMBS en Euro Immo Star – Eurostation maakt van station Brussel-Zuid een belangrijk katalyserend en verbindend element in de stedelijke dynamiek van de wijk.

De plaats van het station in Brussel en in de Zuidwijk, het multimodale knooppunt dat op die plaats ontstaat, de mix in het stedelijke weefsel rond het station, het ontwikkelingspotentieel dat de wijk vertegenwoordigt voor de tertiaire sector en voor huisvesting, de uitdaging om de wijken die worden afgesneden door het station en de sporen te verbinden met de rest ... Die specifieke situatie brengt ons ertoe om het idee voor te stellen van een 'woonvriendelijk station', dat wil zeggen een station dat zich, behalve de functies die het moet vervullen, ook aanbiedt als een echt stedelijk centrum, een plek voor uitwisseling en ontmoeting, een bestemming en een grootstedelijk adres, een zakenwijk evengoed als een woonwijk, een levendige en intense openbare ruimte, evenals een hyperefficiënt multimodaal knooppunt.

Het woonvriendelijke Zuidstation is:

**Een uitwaaiend station, dat zich uitstrekt in zijn omgeving.**

Naar het noorden met een nieuwe gevel, die weer aansluiting vindt bij de vijfhoek, het centrum van de stad. Naar het zuiden met een nieuwe opening naar de industriële wijken tot aan het kanaal. Met zijn uitstraling geeft het station de wijk weer een duurzame plaats in de Brusselse geografie en het landschap van de Zennevallei.

**Een knooppunt van verbindingen** tussen het Europese, regionale en lokale netwerk van stedelijk vervoer, uiterst doeltreffend, gereorganiseerd om meer plaats – een betere plaats – op te eisen voor voetgangers, zachte weggebruikers, de openbare ruimte en het landschap.

**Een 'ontmoetingsplatform'**, met vertakkingen naar de openbare plaatsen die trekpleisters zijn voor de wijk, zoals het Sint-Gillisplein, het Raadsplein, het park van Vorst, de nabijgelegen nieuwe GEN-stations (Kuregem, Klein-Eiland, Wiels, Vorst-Zuid), de culturele voorzieningen in de buurt (Wiels, het project voor de Slachthuizen van Anderlecht), de werkplekken en het centrum.

**Een station dat leesbaarder en zichtbaarder is in de stad** en zijn rol van scharnierpunt opneemt, niet alleen tussen de transportwijzen, maar ook tussen de wijken.

**Een geheroriënteerd station met een nieuw weefsel**, dat aangename nieuwe galerijen opent, dat de eigen ruimte van het station begrijpelijker, doeltreffender en toegankelijker maakt. Het verbindt het oosten met het westen en strekt zich uit in de openbare ruimte tussen Sint-Gillis en Anderlecht.

**Een station als openbare ruimte**, in het hart van een levendige, drukke en diverse wijk; een plek waar het aangenaam vertoeven is, zowel voor de reizigers en de pendelaars als voor de bewoners van de wijk en van de stad, door de diensten en winkels die je er vindt, door de inrichting en de architectuur. Een station dat op die manier opnieuw zijn plaats opeist in de stad, dat zijn eigen identiteit terugvindt.

**Een 'hybride' en hedendaags station**, dat zijn rol voor het transport met verve vervult, naast allerlei nieuwe functies op het vlak van werk, dienstverlening, handelszaken, vrijetijdsbesteding, cultuur en gezelligheid – waarvoor de Zuidmarkt de plek bij uitstek is ... Een levendig centrum, dat het middelpunt vormt van stedelijke activiteiten en cultuur in het hart van een hedendaagse wijk, die druk en gezellig is, iets heel anders dan een monofunctionele zakenwijk

# BRUSSEL-ZUID IN HET STELSEL VAN DE BRUSSELSE STATIONSWIJKEN

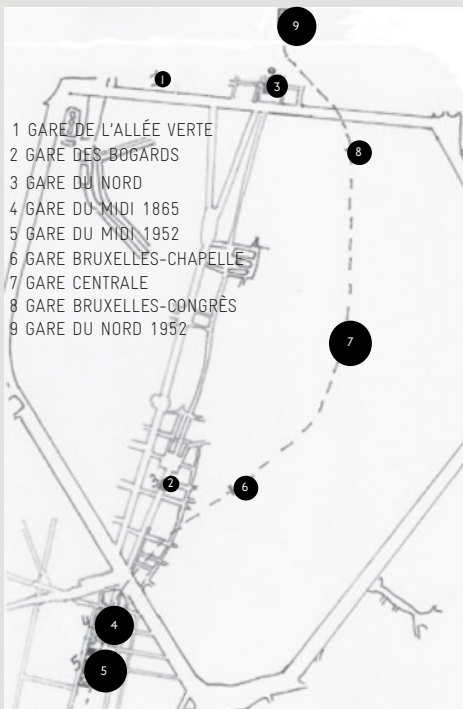
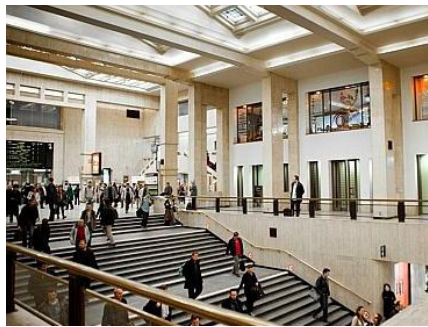
Brussel wordt van noord tot zuid doorkruist door een brede sporenbundel, die de stad in het hart van het Europese mobiliteitsnetwerk plaatst. Het spoornetwerk is zeer goed verbonden met alle belangrijke economische en politieke besluitvormingsplaatsen van Europa: een grote troef voor Brussel. De Brusselse stations zijn dus plaatsen waar Brussel en zijn inwoners de mogelijkheden van een gemonialiseerde economie binnen handbereik krijgen. Reizigers en bewoners komen hier met elkaar in contact, hun rollen worden inwisselbaar binnen de ruimte van het station: hier veranderen bewoners in reizigers en reizigers in mensen die de stad ontdekken of er vertrouwd mee zijn.

Uit de studie van de Brusselse stations komt één specifiek feit naar voren in de verhouding van de stations met hun context. Dit bijvoorbeeld in tegenstelling tot Parijse stations, die zich met hun voorplein presenteren als een verzameling autonome en homogene objecten in de Hausmanniaanse omgeving. Of tot de Yamanote-ringlijn in Tokio, waarin elk station een geprogrammeerde en hybride megastructuur is. In Brussel ontwikkelen de stations rondom hun gebouw een specifieke omgeving. Je weet dat je in de wijk van het Noordstation bent door de structuur

van de openbare ruimte of door het grote aantal torens. De wijk van het Centraal Station is herkenbaar door de vertakkingen in passages en gebouwen met een hoge culturele waarde: de Ravensteingalerij, de Kunstberg, het plein van het Justitiepaleis ...

Wat zou dus de specifieke identiteit van de wijk van het Zuidstation kunnen zijn? Vandaag doet de gelijktijdige aanwezigheid van de hst-verbinding, de Zuidmarkt en de Zuidertoren vermoeden dat hier meerdere metropolitane feiten naast elkaar kunnen bestaan.

Net zoals geldt voor de twee andere Brusselse stations moet het ontwerp voor de wijk van het Zuidstation de uitdrukking zijn van een manier om de stad vorm te geven. De wijk van het Noordstation en van het Centraal Station projecteren eerder een unilaterale en homogene visie. Daartegenover denken wij dat de wijk van het Zuidstation opener, polyfonischer opgezet kan worden. Het benutten van de elementen die al aanwezig zijn biedt de mogelijkheid om de wijk van het Zuidstation op te zetten als een heterogeen geheel, dat resoluut kiest voor de woonfunctie, maar dat ook verbonden en zichtbaar is.



1867 - 1871  
CHANTIER DU VOUTEMENT DE LA SENNE

1840  
station des bogards



1835  
GARE DE L'ALLEE VERTE  
DEPART DU PREMIER TRAIN EN EUROPE

**BRUSSEL-NOORD**

**BRUSSEL-CENTRAAL**

1869  
inauguration BXL MIDI



1846  
BXL NORD



1950-1952  
JONCTION NORD-MIDI

1952  
TERMINUS -> GARE DE PASSAGE



1952  
BXL NORD



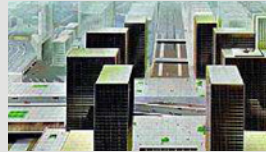
1952  
INAUGURATION GARE CENTRALE



1960  
TOUR DU MIDI



1960  
PROJET MANHATTAN





1970 | 1980 | 1990 | 2000 | 2010

1991  
ARRIVÉE DU TGV

1990 - 2000  
PROJET DE DÉVELOPPEMENT D'UN SECTEUR TERTIAIRE



1968  
TOURS DES FINANCES  
1971-72  
MANHATTAN CENTER  
WORLD TRADE CENTER I & II



1983  
WORLD TRADE CENTER III



1994  
TOURS BELGACOM

2003  
TOURS ROGIER  
2002  
NORTH GALAXY TOWERS

1975  
CONNECTION SOUTERRAINE AU METRO

2005 - 2009  
RENOVATION : CONNECTION AU MONT DES ARTS

## TWEELUIKEN VOOR EEN NIEUWE IDENTITEIT

De specifieke identiteit van het station Brussel-Zuid en de wijk eromheen kan een bijzondere vorm krijgen door de hiernaast genoemde samenstellingen. Om de contouren te definiëren van een project dat zo goed mogelijk inspeelt op de bestaande complexiteit, moeten vanaf het begin van het onderzoek de vele begrippen worden genoemd die de stationsbuurt en de Brusselse metropool in haar geheel kenmerken.

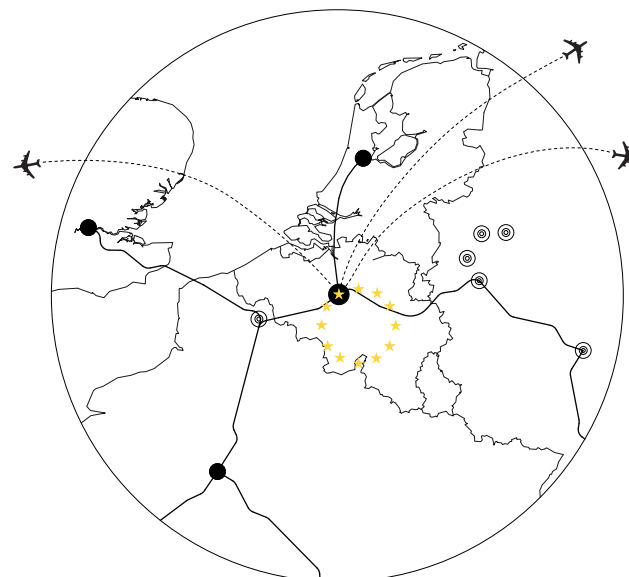
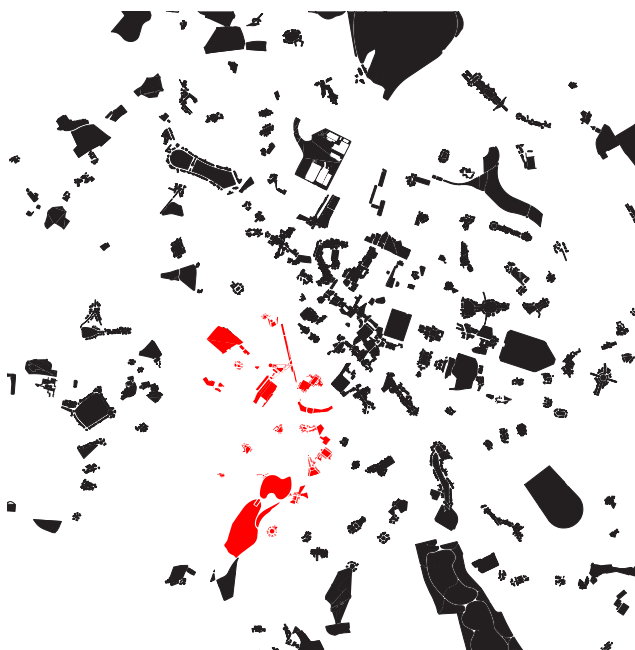
Een serie tweeluiken om de specifieke identiteit te bepalen van deze stationsbuurt die op de tekentafel ligt:

- specifiek \* mondiaal
- binnenlands \* zichtbaar
- Brusselse metropool \* vijfhoek

Brussel-Zuid

## SPECIFIEK + MONDIAAL

Het station Brussel-Zuid heeft een plaats in het zeer specifieke netwerk van de Brusselse openbare ruimte. Door de verbinding met het Belgische, Europese en mondiale transportnetwerk en met alle punten die dankzij dit netwerk toegankelijk zijn, vormt het een eigen publieke ruimte binnen deze openbare structuur.

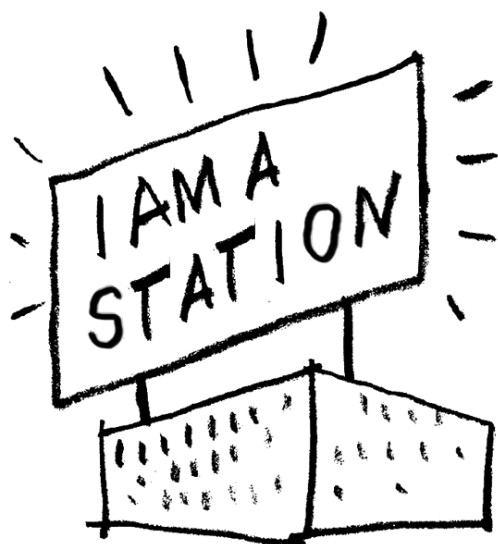




Brussel-Zuid

## HUISELIJK + ZICHTBAAR

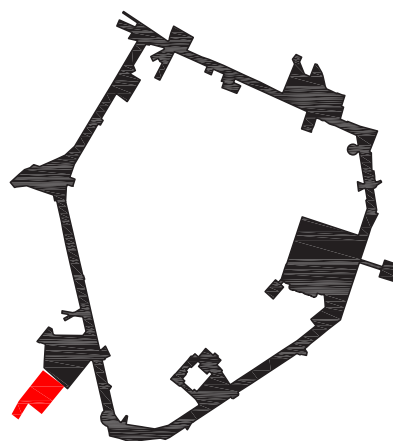
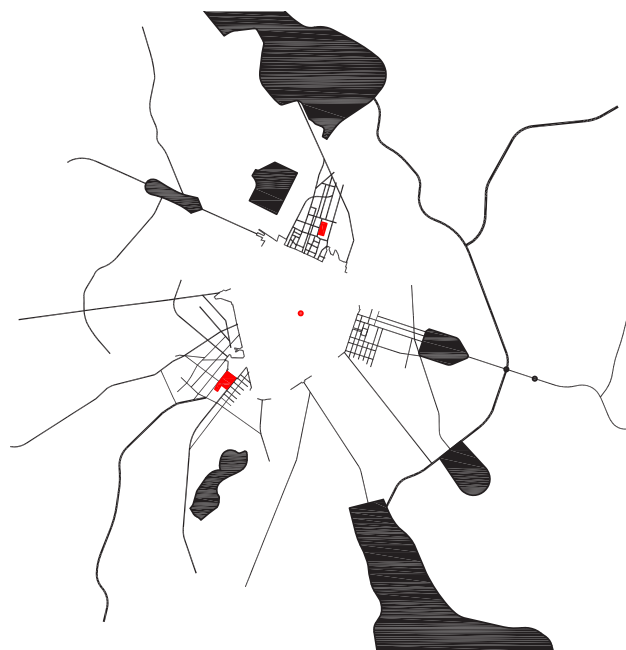
Het station Brussel-Zuid kan zijn invloed uitbreiden binnen een groter gebied dan de muren van het station. Via de betekenisvolle ruimte eromheen kan het station de omliggende wijken en de nieuwe projecten integreren, zodat het zich binnen Brussel bevestigt als een echte stationswijk.



Brussel-Zuid

## BRUSSELSE METROPOOL + VIJFHOEK

Het station Brussel-Zuid kent een dubbele adressering: het heeft een plaats op de mobiliteitsas die de hele Brusselse metropool doorkruist en een op het centrale historische aangezicht van de stad. Het vernieuwingsproject moet trachten de adressering van het station in die twee richtingen te ontwikkelen.





---

# LEIDENDE PRINCIPES VOOR EEN BEWOONDE STATIONSWIJK

Brussel-Zuid biedt alle mogelijkheden voor de constructie van een nieuwe identiteit en de ontwikkeling van een echte 'woonstationswijk', maar het zal erop aankomen om de verschillende realiteiten die de rijkdom en de bijzonderheid van dit heterogene gebied vormen te mobiliseren, te laten zien en te versterken.

Het station wordt verbonden en gepresenteerd als het meest volledige transportknooppunt van de metropool, met een zakelijk centrum dat streeft naar ontwikkeling, ingebed in een geheel van volkswijken. De bedoeling daarvan is niet om deze gegevens te assimileren aan één unieke realiteit, maar eerder om een verrijkende confrontatie op te zoeken tussen het huiselijke en het voorbijgaande, het dagelijkse en het uitzonderlijke, het grote en het kleine, het rustige en het intensieve.

De stationswijk van Brussel-Zuid moet haar centrale functie bevestigen, tegelijk versterkt en uitgestrekt over de buurt en over de hele Brusselse metropool. Het mag niet langer een plek zijn waar men doorheen komt, maar het moet een echte verankerde wijk worden, een adres in de metropool waar men ontmoet, woont en werkt. De ontwikkeling van zo'n gebied mag zich niet beperken tot een intensivering van één enkel onderdeel of zich neerleggen bij een homogeniserend ontwikkelingsproces. Men moet voordeel halen uit de unieke kenmerken van elke situatie, de aanwezige diversiteit benutten en complementaire elementen naar voren brengen, waarbij men de bestaande en toekomstige energieën en actoren verenigt rond dezelfde visie, die van het 'woonvriendelijke station'.

We moeten dus een benadering uitwerken die specifiek rekening houdt met lokale kwaliteiten, een nieuwe kijk op wat een stationswijk tegenwoordig moet zijn. Dat moet kunnen leiden tot het laten ontstaan van innovatieve stedelijke voorzieningen en het stimuleren van nieuwe manieren om dit gebied tot uiting te laten komen. We willen Brussel-Zuid laten uitgroeien tot een hedendaagse stationswijk, geïntegreerd in haar omgeving, met een nieuwe rol en een nieuwe positie op de schaal van de Brusselse metropool. Dat vraagt de opstelling van een aantal grote principes. De vier leidende principes of

belangrijkste doelstellingen van dit richtschema (een interfacestation, een openbare ruimte op metropoolschaal, een heterogene stationswijk, een woonvriendelijk concept) vormen de basis van een gemeenschappelijke visie en constructie van een bewoonde stationswijk. Er zijn vier stedelijke en ruimtelijke bepalingen (geografie als publieke structuur, ontmoetingsplatform, opper/onder-vlakte en dubbele skyline) opgesteld die moeten zorgen voor de complementariteit en de coproductie van het stadslandschap, de mobiliteit, de openbare ruimte, de programmering, de stedelijke ontwikkeling en de architecturale ontwikkeling bij de uitvoering van deze grote leidende principes en de ontwikkeling van een specifieke identiteit voor het station Brussel-Zuid.

### 1. VERBONDEN EN GEÏNTEGREERDE INTERFACE

Het project voor de stationsbuurt van Brussel-Zuid heeft het potentieel om nieuwe relaties te ontwikkelen tussen stad en landschap, tussen de centrale entiteit van de vijfhoek en de randgemeenten, tussen de wijken van Sint-Gillis, Anderlecht, Vorst en Brussel. De wijk positioneert zich in de Brusselse metropool als het zenuwcentrum van de stedelijke integratie in de zuidelijke sector, daarbij steunend op de bestaande troeven zoals het kanaal, de culturele infrastructuur en het publieke aangezicht dat is geërfd uit het verleden.

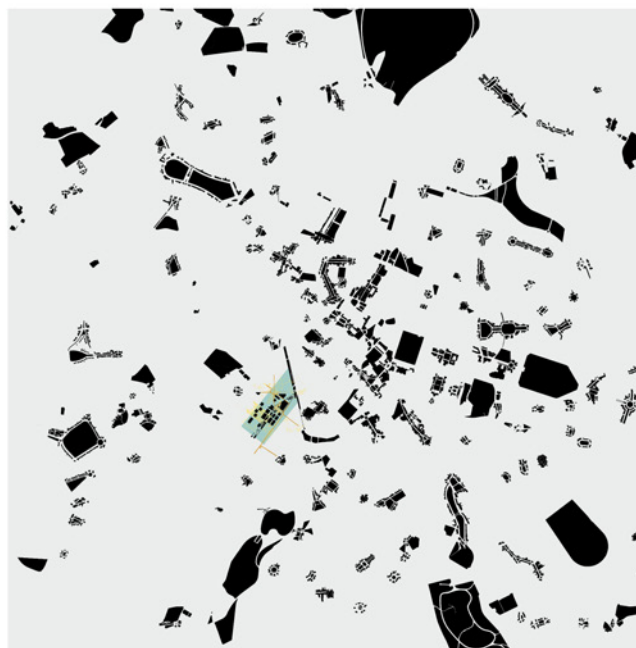
Als de aanknooppunten met de wegen en in het landschap worden versterkt, als de circulatie en de mobiliteit wordt gereorganiseerd en bevorderd, dan wordt het gebied rond Brussel-Zuid opnieuw een bestemming in de metropool en een centrale plaats in de omgeving. Het station is ingebed in het raster van de omringende wijken en zet verschillende evoluties in beweging die zijn invloed doen toenemen. Daardoor is het station voortaan een schakel tussen de ring en de vijfhoek, tussen de twee gemeenten Anderlecht en Sint-Gillis, die vroeger op een afstand werden gehouden.



### 2. OPENBARE RUIMTE OP METROPOOLSCHAAL

Door de reorganisatie van de verkeersstromen en de toegangen in en rond het station worden die zowel efficiënter als comfortabeler. Het station is aan alle kanten open en de vloer van het station strekt zich uit in de openbare ruimte, in de vorm van een ontmoetingsplatform. Die oppervlakte is een 'capabele' ruimte, die de impact van het station uitbreidt en die op deze manier de mogelijkheid biedt om nieuwe relaties te laten ontstaan tussen de bebouwde ruimtes, de grond, de nieuwe ontwikkelingen en de wijken.

Door elke verwijzing naar het traditionele voorplein van een station te elimineren, vermijdt dit ontmoetingsplatform van het Zuidstation het struikelblok van een verschillende behandeling en definitie van de voorkant en de achterkant van het station, de west- en de oostkant. Zo verwerft dit platform de schaal en de zichtbaarheid van de grote openbare ruimtes in Brussel.



### 3. HETEROGENE STATIONSWIJK

Om de bestaande diversiteit te versterken en een duurzame, bewoonde wijk te worden, moet het stationsgebied zijn dichtheid en zijn intensivering organiseren.

Met de aangebrachte gevels kan men de woonruimtes van het ontmoetingsplatform en de vele actieve gelijkvloerse verdiepingen van de wijk afstemmen op de zichtbaarheid van de nieuw ontwikkelde hoogbouw. Deze dubbele skyline richt zich direct op de Brusselse metropool. Het nieuwe gebied rond Brussel-Zuid kenmerkt zich door de evenwichtige dichtheid en onderscheidt zich door de diversiteit en de identiteit van de gelijkvloerse activiteiten.

Een intensief, gediversifieerd en evenwichtig aanbod – in termen van de stedelijke vormen, de architecturale vormen, de kwaliteit van de kantoren en woningen, de diensten en de handelszaken – zorgt voor de aantrekkelijkheid van de wijk.



### 4. WOONVRIENDELIJK CONCEPT

De opening van het station die wordt toegestaan door de reorganisatie van de verkeersstromen en het gebruik van een ontmoetingsplatform als grootstedelijke openbare ruimte biedt de mogelijkheid aan de omliggende ontwikkelingen om zich volledig te integreren in het invloedsgebied van het station. Omgekeerd hebben de ontwikkeling van verschillende stadsweefsels in de directe omgeving en de integratie van nabijgelegen mutatiegebieden in het transformatieproces van het woonvriendelijke station het potentieel om deze nieuwe identiteit te bevestigen en de verankering van het station in de wijken te begeleiden.

Huisvesting kan tegelijk een gelegenheid en een instrument voor de transformatie van het stationsgebied worden. De nieuwe identiteit van Brussel-Zuid wordt geleidelijk aan opgebouwd door de ontwikkeling van een diversiteit van woonsituaties en woonervaringen, door een diversiteit van woontypologieën en woonkwaliteiten, door een gedetailleerd onderzoek naar de verbinding van de woningen met het grote gebied en onderling, door de ontwikkeling van gemeenschappelijke plaatsen en publieke voorzieningen die een woonwijk vormen. Er ontstaat een specifieke manier om te wonen in dit gebied, die zorgt voor de definitieve integratie van de stationswijk in de dagelijkse residentiële praktijken van de bewoners.

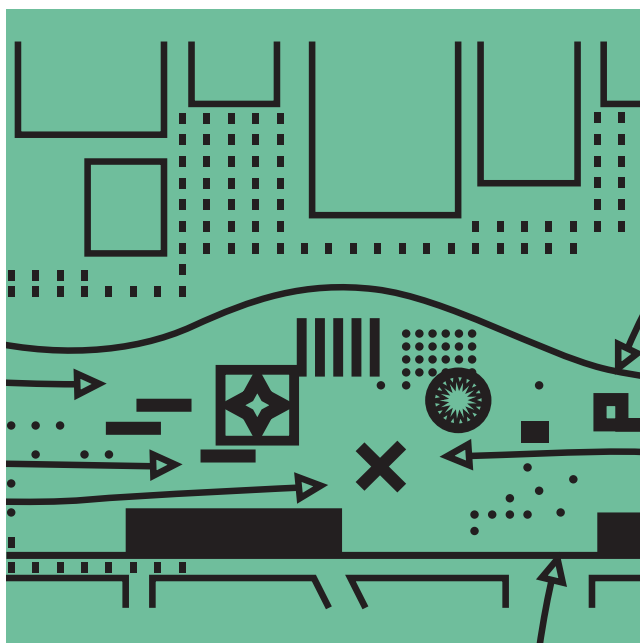


# VOORZIENINGEN VOOR DE VERNIEUWING VAN DE WIJK

## GEOGRAFIE ALS PUBLIEKE STRUCTUUR

Het station Brussel-Zuid is een belangrijk knooppunt van het spoornetwerk dat Brussel doorkruist van noord naar zuid. Het spoornetwerk volgt de Zennevallei en is een van de twee grote infrastructuurwerken, samen met het kanaal, die zichtbaarheid geven aan deze vallei van een rivier die tegenwoordig grotendeels verborgen is.

De dubbele beweging van de wijken naar de vijfhoek en omgekeerd wordt uitgedrukt door het feit dat de vallei de basis vormt voor de publieke structuur van het project. De Brusselse vallei wordt een van de fundamenteën waarop de openbare ruimte van de stationswijk wordt verankerd. Deze grootstedelijke schaal van het brede stadslandschap, die wordt uitgedrukt door de landschappelijke structuur van de openbare ruimte, is ook van toepassing op de heroriëntatie van het station en zijn wijk. Deze nieuwe richting is een middel om de openbare ruimte betekenis te geven in het landschap en maakt het mogelijk om de begrippen 'voor' en 'achter' het station uit te wissen, waarbij de wijk en het station weer worden verbonden.

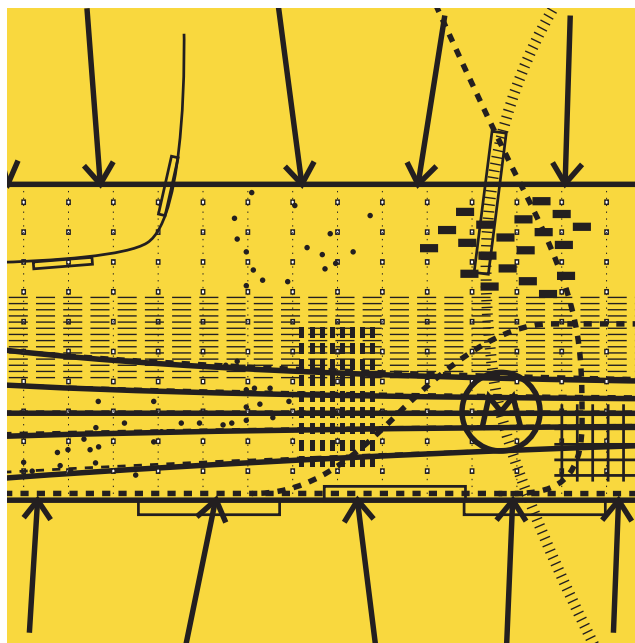


## ONTMOETINGSPLATFORM

Het ontmoetingsplatform van de stationswijk Brussel-Zuid is meer dan een grond die wordt benut. Het is een echt stationsgebied, dat zich uitstrekt van de vijfhoek tot aan het stratenblok van de Tweestationsstraat en dat aansluit op veel openbare plaatsen van de twee gemeenten Anderlecht en Sint-Gillis. Het station is zichtbaar en leesbaar vanaf het begin van dit gebied.

Het is een tot rust gekomen gebied, bevrijd van zwaar transport, ten voordele van actieve weggebruikers; een gebied dat verkeersstromen ontvangt, organiseert, zichtbaar maakt. Het is ook de infrastructurele ruimte van het station, omdat de leveringen en technische diensten er worden georganiseerd.

Het is een toegerust en geïnformeerd gebied, dat ook zorgt voor de oriëntatie en het comfort van de voetganger. Het maakt het mogelijk om alle onderdelen van de openbare ruimte op elkaar af te stemmen binnen coherente, maar niet-uniforme sequenties van plaatsen.



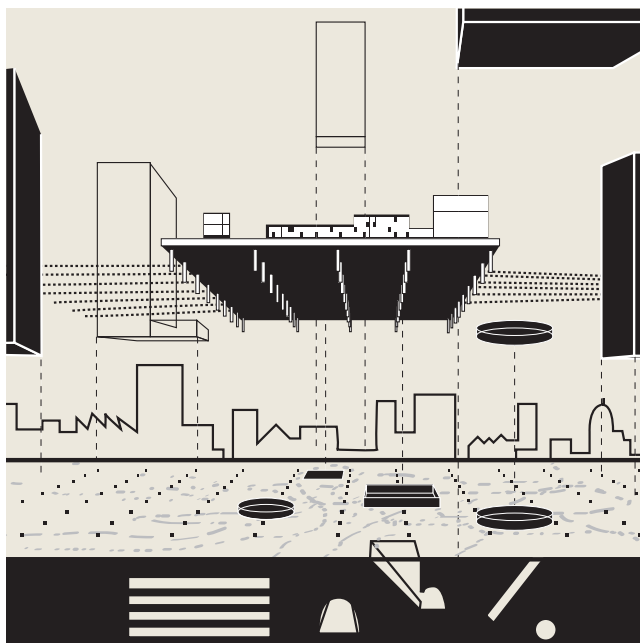
## UITWISSELINGSPLATFORM

De helft van het stationsgebied wordt in beslag genomen door de spoorinfrastructuur. Daardoor bestaat het ontmoetingsplatform evenzeer uit een 'oppervlakte' die ingericht moet worden als uit een 'onder-vlakte' die een behandeling vereist. Daarbij komen nog de ondergrondse oppervlakten die worden ingenomen door het mobiliteitsnetwerk dat onder de grond ligt.

De ondergrondse ruimte is uitgestrekt, maar benauwd en donker. Dit vraagt een specifieke behandeling en aandacht voor de verlichting. Het is mogelijk om deze ruimte in te richten met programma's die openstaan naar de openbare ruimte (voedingshal, fietspunt, restaurant), waardoor de infrastructuur van het spoornetwerk tot haar recht komt en een eerste krachtige ontwikkelingsingreep voor de wijk wordt gesteld.

De ruimte onder de grond is echter niet voldoende zichtbaar. De verbindingen tussen het metro/tramnetwerk en het ontmoetingsplatform kunnen worden versterkt en de openingen naar voren gebracht door een nieuwe stationshal, die de mobiliteit organiseert en de verkeersstromen herverdeelt.

Tussen de ondergrondse mobiliteit, de bewoonde onder-vlakte en het ontmoetingsplatform dat openstaat naar de stad wordt een vloeiende omgeving geconstrueerd. Die concentreert binnen en buiten, boven en onder, mobiliteit en handel, bewoners en reizigers.



## HOGESKYLINE / LAGESKYLINE

De hoge skyline richt zich op de grote schaal van het metropolitane landschap. Hij zorgt voor de verre zichtbaarheid van het station en organiseert de dichtheid.

De lage skyline zorgt voor de subtiële integratie van nieuwe ontwikkelingen met de bestaande woonvormen. Hij is niet los te maken van de activiteiten en het ontstaan van het ontmoetingsplatform, zowel door de architecturale identiteit die de skyline ontwikkelt als door de open programmering die de skyline mogelijk maakt. De sokkels waaruit de skyline bestaat, maken het mogelijk om elke nieuwe ontwikkeling nauwkeurig af te stemmen op de omgeving, in continuïteit met de openbare ruimte. Toch worden de sokkels niet afzonderlijk benaderd: hun architectuur en hun programmering worden op lokale schaal gecoördineerd. De lage skyline vindt weerklank bij het bestaande Brusselse stadswefsel en participeert daardoor zowel in de specifieke identiteit van de wijk als in de nieuwe ontwikkelingen die ermee samengaan.





© ADT-ATO



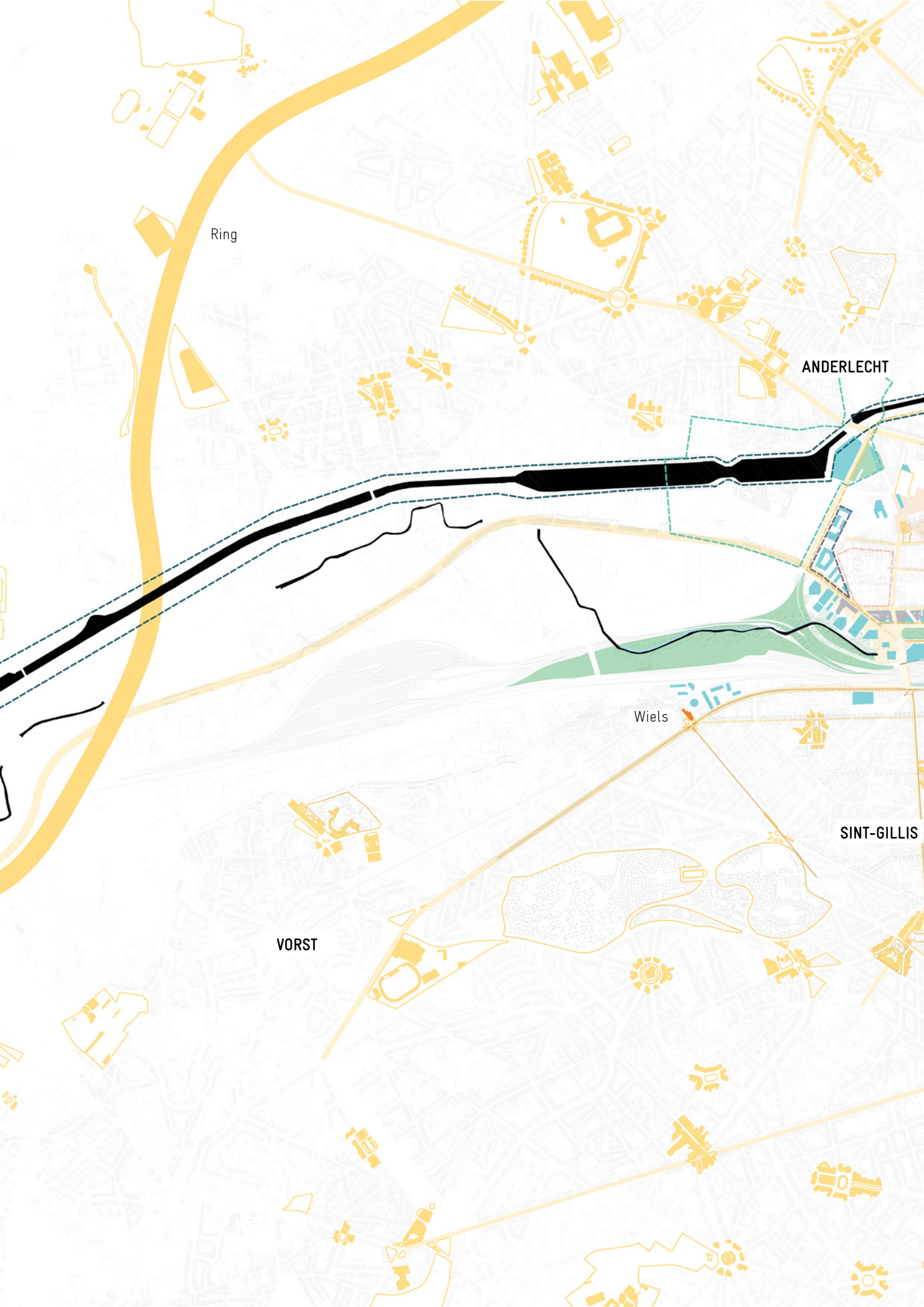
---

# 1. EEN VERBONDEN EN GEÏNTEGREERDE INTERFACE

Station Brussel-Zuid is nu zowel een favoriete maar ook een verstopte transitader tussen de ring en de vijfhoek en een voetgangersenclave tussen de volkswijken, maar het heeft geen verbinding met zijn directe omgeving. Station Brussel-Zuid moet de dubbele doelstelling nastreven om zich duurzaam te verankeren in het netwerk van de omliggende openbare ruimtes en tegelijkertijd het punt zijn met de beste aansluitingen op de hele Brusselse metropool. Het moet niet langer slechts een toegangspoort zijn, maar een echt gebruikt en bewoond onderdeel van de metropool worden; een interface die het naast elkaar bestaan van meerdere werkelijkheden waarborgt.

Uitgaan van de Brusselse geografie als de openbare structuur en de nieuwe richting die het geeft aan de wijk zorgt voor de leesbaarheid van de aansluitingen op de grote verkeersaders. Dit versterkt de verbinding met de vijfhoek en vormt het begin van de verandering van de industriegebieden langs de Zenne tot aan het kanaal.

Het doel van de reorganisatie van de verkeersstromen en de duidelijkere hiërarchie van de wegen is het creëren van een rustiger ontmoetingsplatform waarin het voetgangersverkeer en de aansluitingen met de Brusselse metropool met het openbaar vervoer gestimuleerd worden. De herinrichting van bepaalde wegen en pleinen versterkt de aansluitingen van dit ontmoetingsplatform op de omliggende gebieden met begunstiging van de oversteken en continuïteit van de zachte verkeersstromen.



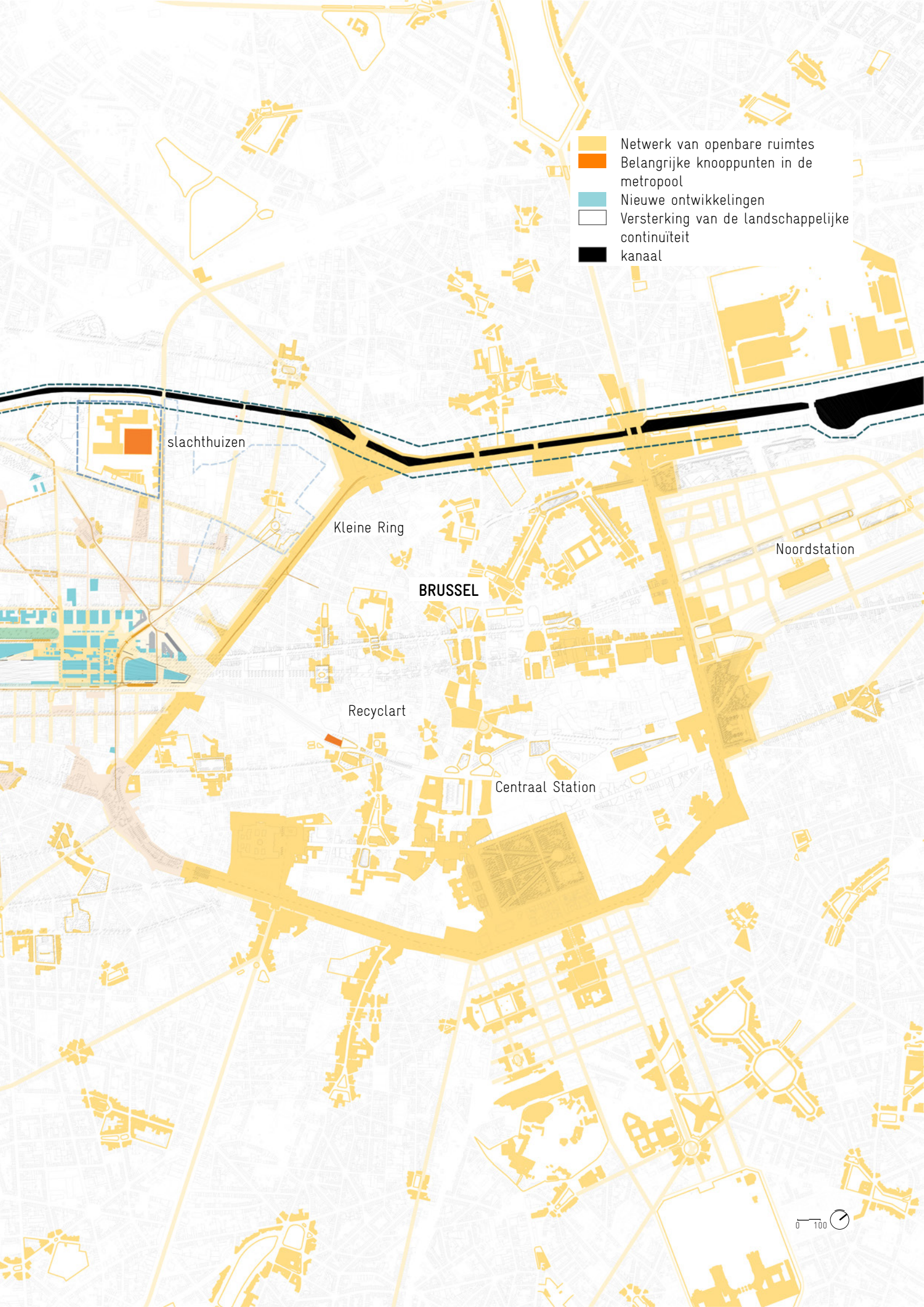
Ring

ANDERLECHT

Wiels

VORST

SINT-GILLIS



- Network of open public spaces
- Important nodes in the metropolis
- New developments
- Reinforcement of landscape continuity
- canal

slachthuizen

Kleine Ring

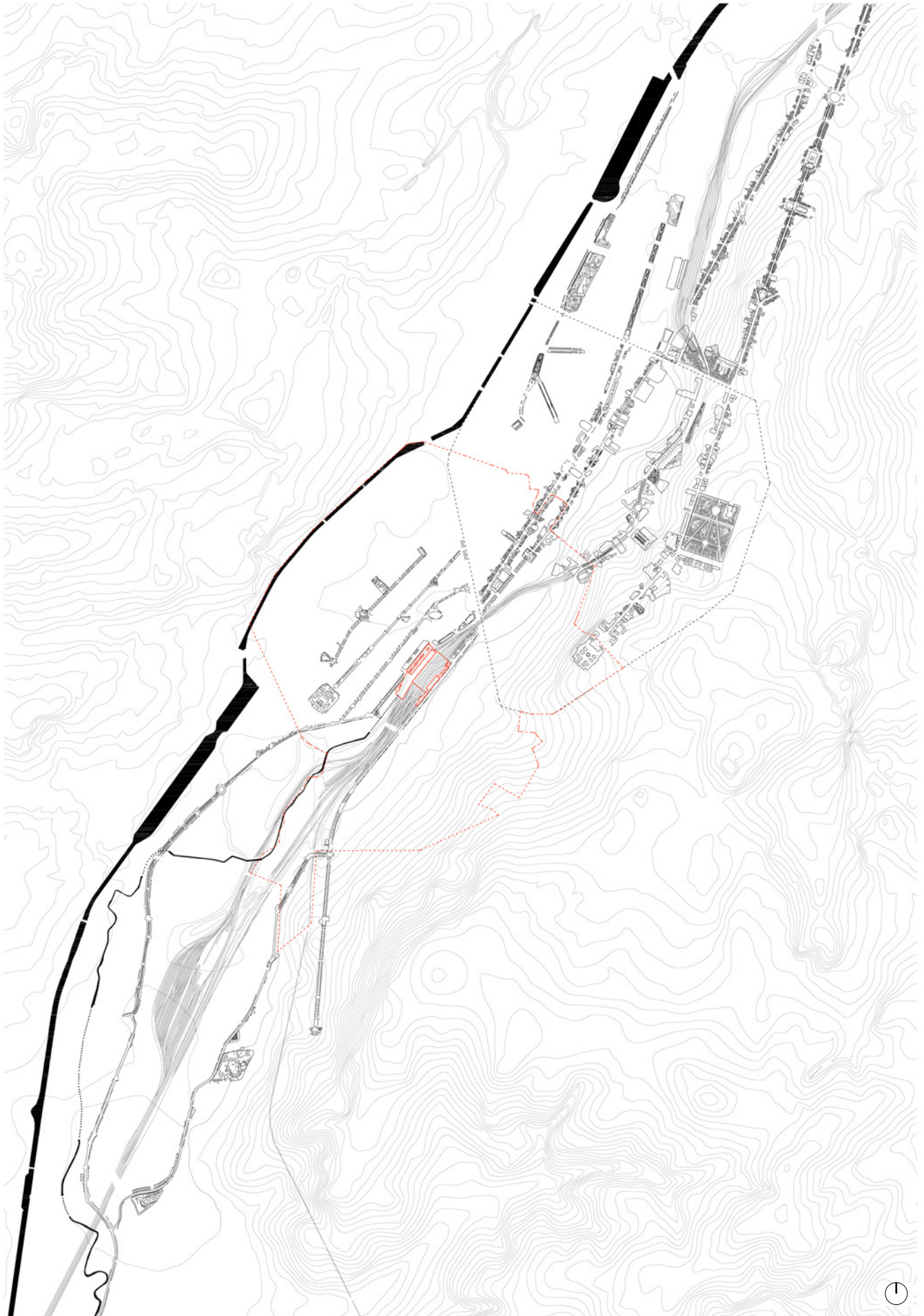
BRUSSEL

Recyclart

Centraal Station

Noordstation

0 100



---

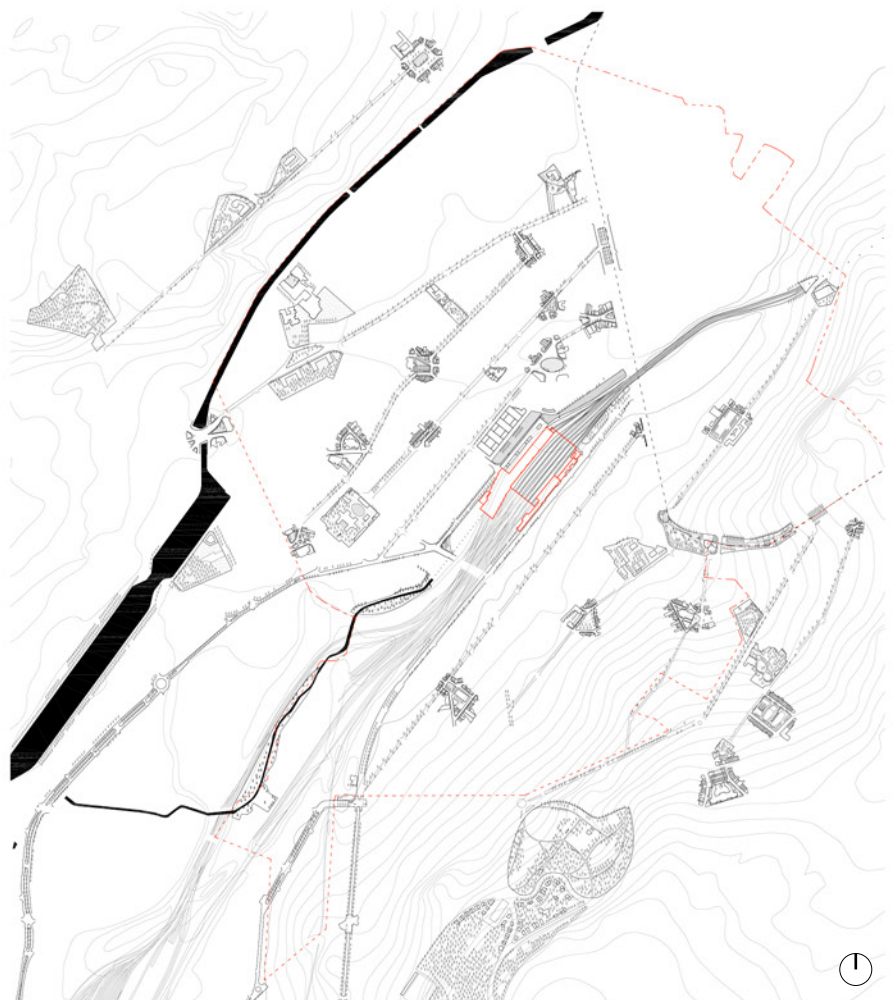
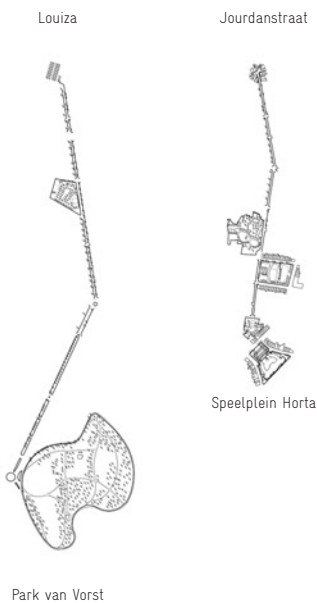
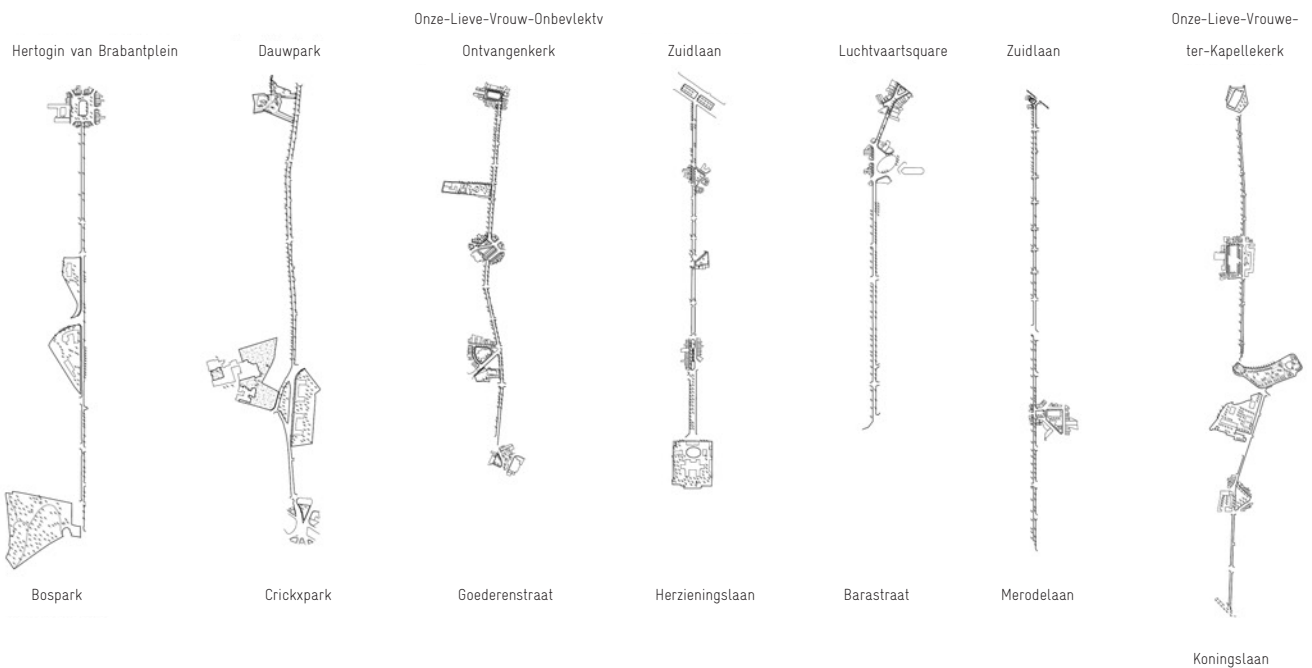
## EEN STATION DAT PAST IN DE BRUSSELSE GEOGRAFIE

Het Zuidstation, op de grens van het historische centrum van Brussel, heeft het potentieel om de historische assen ten noorden van het station te verbinden met de moderne assen ten zuiden van het station. Aan de westzijde van het station verbindt een serie assen op wijkniveau een aantal belangrijke openbare ruimtes; deze kunnen op plaatselijke schaal bijdragen aan de leesbaarheid van de vallei.

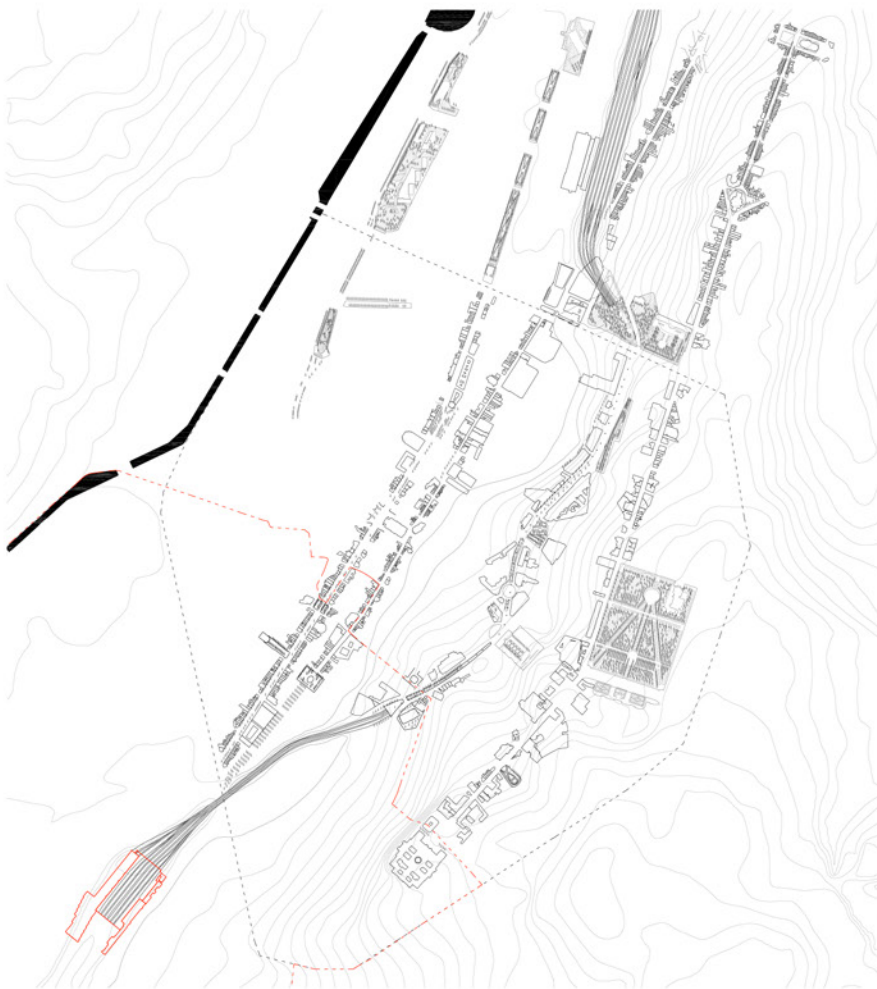
Parallel aan deze twee belangrijke infrastructuren geeft ten noorden van het station een aantal assen structuur aan de historische stad. Deze helpen om de vallei leesbaar te maken waar zij dat nu niet meer is. Onder deze assen bevinden zich de sporen van de oude binnenhavens die met het kanaal verbonden zijn, de as van de Anspachlaan, de bedrijfsas Stalingrad - Zuidstraat - Nieuwstraat - Brabantstraat, de top van het kruispunt noord-zuid, de as van de Koningsstraat.

In aanvulling op dit systeem van assen ten zuiden van het station – daar waar de stedelijke structuur hoofdzakelijk bestaat uit grote industriële, met de moderne stad verbonden programma's – kan een serie assen mogelijk de vallei van de Zenne onder de aandacht brengen en structuur geven aan een constante stedelijke structuur. Tot deze assen behoren de Industrielaan, de Brits Tweedelegerlaan, de Fonsnylaan.

# ZUID: NETWERK VAN OPENBARE RUIMTES



Ten zuiden van het station, in de heterogenere structuur van de woonwijken, kantoren, industrie en activiteiten, geven de rijen bomen langs de wegen daaraan structuur. Net zoals aan de noordkant van het station verbinden deze wegen belangrijke openbare ruimtes die voornamelijk te vinden zijn in de woonwijken.



Ten noorden van het station, in de historische stedelijke structuur, bestaan de structurele assen uit de wegen, bepaald door de volumes van een homogeen en doorlopend bebouwd front. Deze structurerende wegen verbinden de belangrijkste openbare ruimtes in het centrum van Brussel.

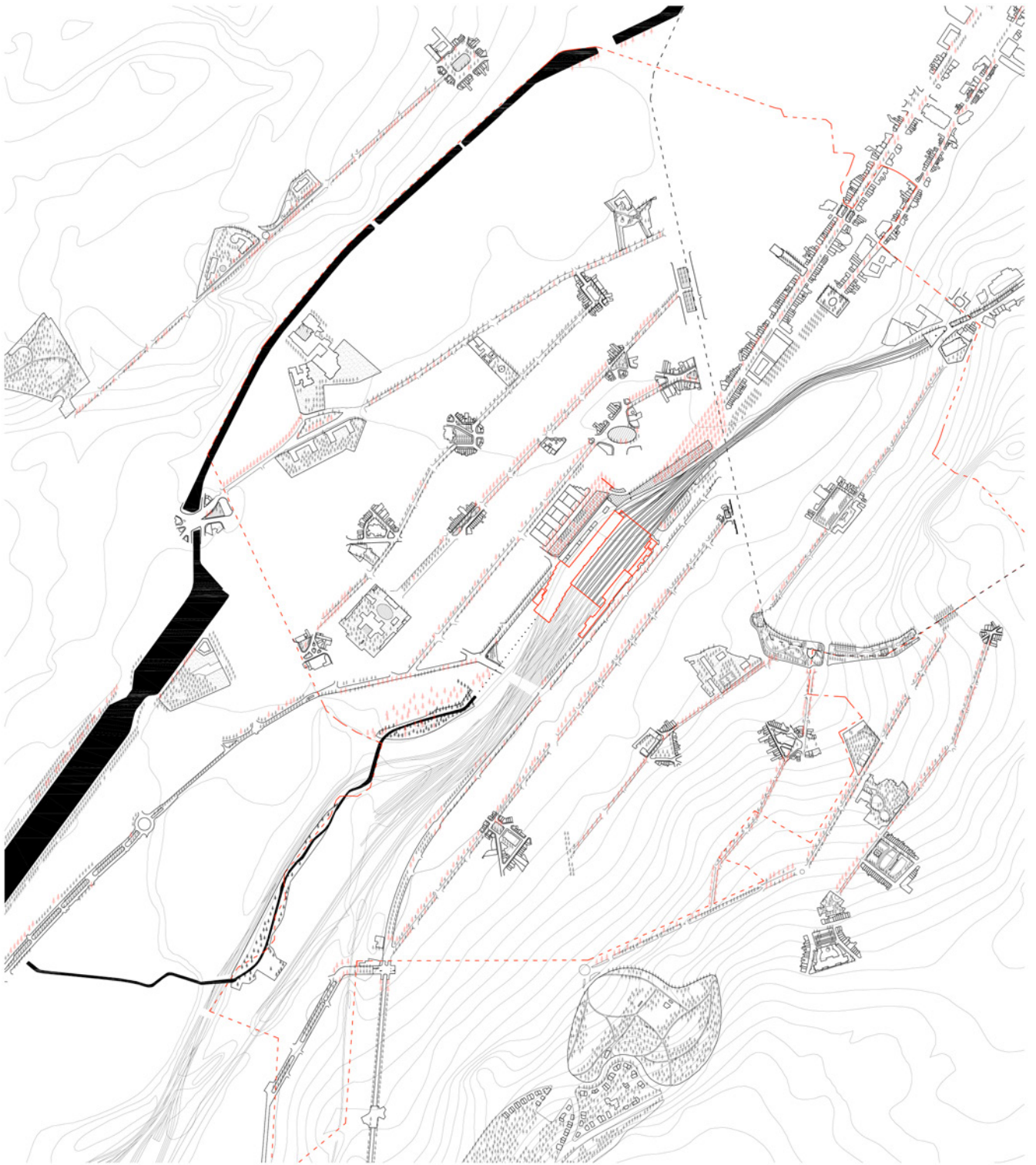
ECONOMISCHE AS    COMMERCIELE AS    ADMINISTRatieve AS    KONINKLIJKE AS



Het verbinden van de noord- en zuidassen zou het mogelijk maken het station weer te verweven in de stedelijke structuur van de Zennevallei en ervoor zorgen dat de zuid- en de noordgevel van het station even belangrijk worden. Op de eerste plaats kan men continuïteit proberen te bereiken door rijen bomen langs die assen en later de relaties met de openbare ruimtes op plaatselijke schaal nader bestuderen.

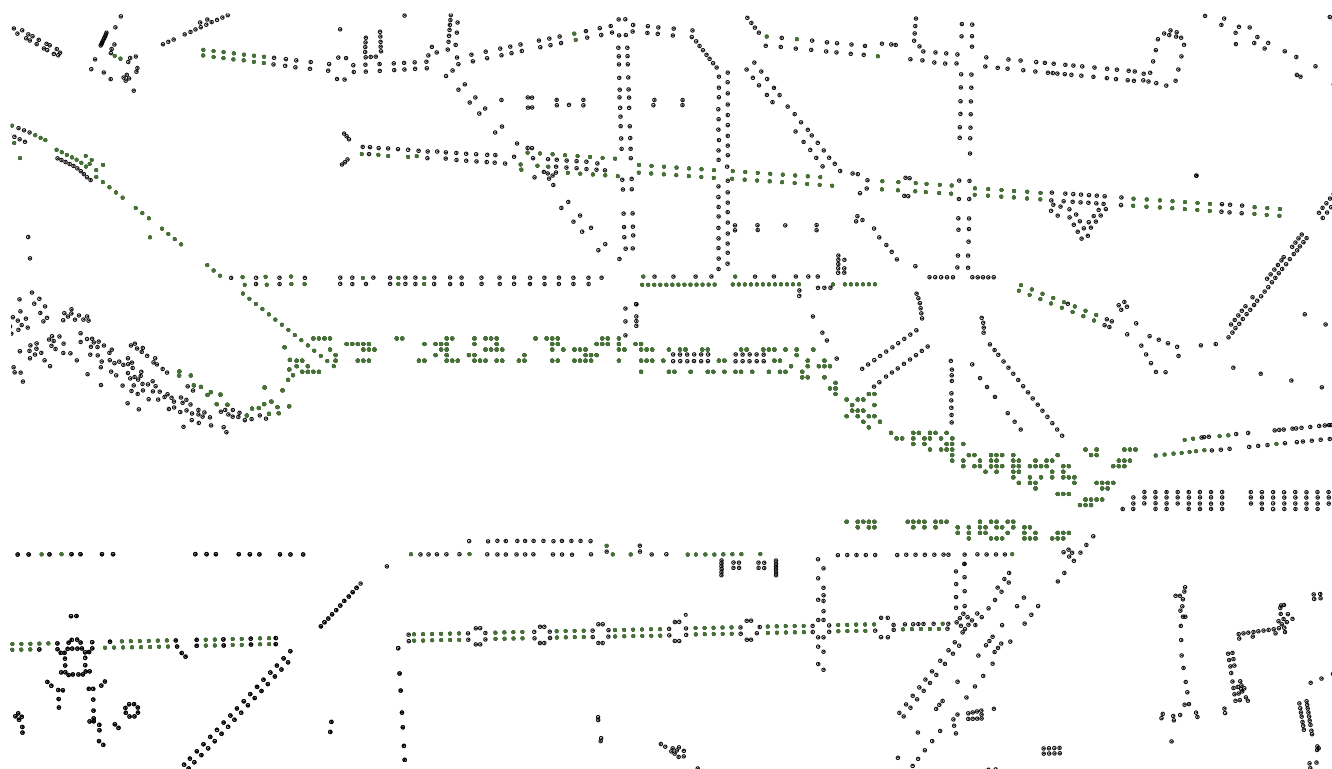




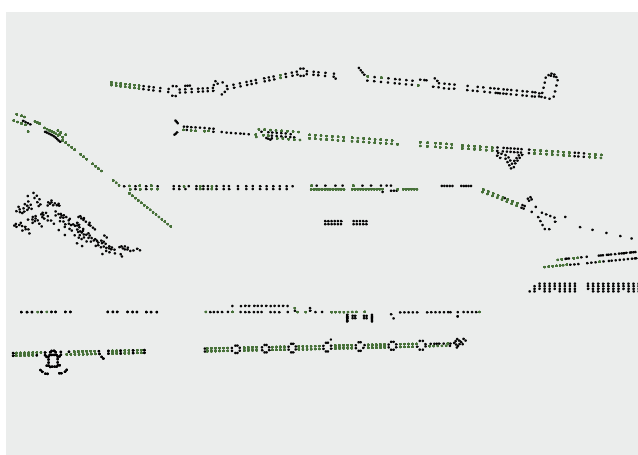


Deze noord-zuidcontinuïteiten kunnen versterkt worden bij het onderzoek naar het station Brussel-Zuid. Gezien de heterogene stedelijke structuur in de omgeving van het station zouden verschillende soorten beplantingen toegepast kunnen worden om deze continuïteit te waarborgen: de voortzetting en versterking van de bomenrijen, de versterking en plaatsing van boomstructuren op pleinen met een functioneel karakter (Hortaplein, marktplein) of zelfs de versterking van willekeurig geplante bosaanplantingen in de buurt van de Zenne waar deze nog

bovengronds is. Met deze beplantingen kunnen zowel de voor- als de achterkant van het station karakter krijgen en deze opwaarderen als belangrijke openbare ruimte en tegelijkertijd verbinden met de bestaande grote assen.

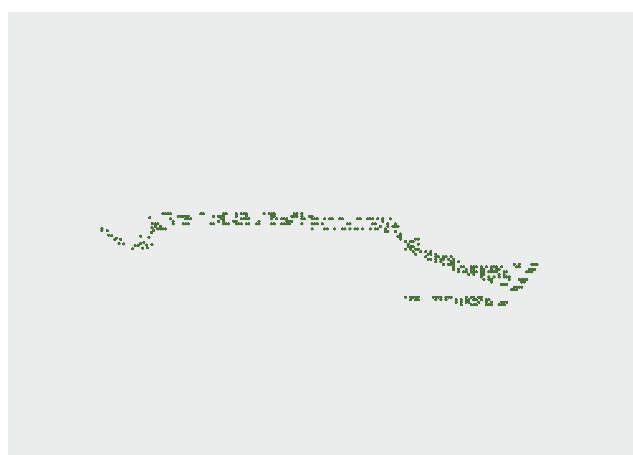


## VERSTERKTE NOORD-ZUIDCONTINUÏTEITEN



Rond het station worden de bestaande noord-zuidcontinuïteiten versterkt, met name in de Bara-, Brogniez- en Georges Moreaustraart in het westen en in de Merodestraat in het oosten. De openbare ruimtes rond het station gaan dan deel uitmaken van een bredere landschappelijke structuur en tonen hun ligging in het hart van de vallei.

## NIEUWE LANDSCHAPPELIJKE CONTINUÏTEIT



In de omgeving van het station wordt een nieuwe landschappelijke continuïteit gecreëerd tussen de bovengrondse Zenne en de lanen in het noorden. Een beplantingsraster van 7,5 x 7,5 m zorgt voor een aanzienlijke begroeiing, terwijl dit toch aangepast is aan de vele eisen en verschillende gebruiksdoelen van de openbare ruimte.



De wijk Brussel-Zuid krijgt hierdoor weer een sterke verbinding met de grote structurele assen van het centrum, zoals de Stalingradlaan en de Maurice Lemonnierlaan. De landschappelijke noord-zuidstructuur krijgt overwicht op de al bestaande structuur van de ring rond de vijfhoek.

De nieuwe beplanting genereert een sterke leesbaarheid voor alle ruimtes die aan het Zuidstation grenzen. Die zal ook de zichtlijnen richting het station versterken en een tussenlaag vormen tussen de grond en de torens of de grote infrastructuurwerken, zoals het spoorwegknooppunt.



---

## EEN GROOTSTEDELIJKE HUB

Het richtschema beoogt op de eerste plaats de verschillende modi van het openbaar vervoer te versterken en te integreren, zodat een in Brussel ongekend intermodaal knooppunt ontstaat, van plaatselijke tot internationale schaal.

Parallel daaraan wordt het verkeersplan voor auto's op evenwichtige wijze herzien. Dit wordt voorgesteld als het progressieve begin van een nieuwe visie op mobiliteit, die de noodzaak van vandaag koppelt aan toekomstige vervoerswijzen. Door op de eerste plaats de bestaande capaciteiten te behouden zal het nieuwe verkeersschema de gebruikersvriendelijkheid van de assen en de woonwijken herstellen, vooral door bepaalde grote assen tweerichtingsverkeer te maken.

De harmonisering van het hele mobiliteitsplan stelt ons in staat om het station en zijn omgeving uit zijn isolement te halen, zich te laten uitstrekken, vanuit de wens een openbare ruimte te creëren.

Het eerste resultaat van dit richtschema is dan ook de aanleg in het stationsgebied van een daadwerkelijke openbare ruimte voor ontmoetingen en voetgangers. Deze 'gemakkelijke vloer' wordt kenmerkend voor de aanpak van het station en zorgt voor de continue, onpartijdige openstelling ervan voor alle wijken die eromheen liggen.

## EEN STRATEGISCHE MOBILITEITSVISIE VOOR BRUSSEL-ZUID

We benadrukken dat dit mobiliteitsschema is ontwikkeld op basis van de kennis en de gegevens die op dat moment voorhanden waren. Houden onze voorstellen rekening met de mogelijke realisatie van dit project ter hoogte van het stratenblok van de Frankrijk- en Barastraat. Deze eerste versie van het richtschema biedt een kader en principes waarin het eventuele internationale station geïntegreerd zou kunnen worden. Met name de Barastraat, die in ons voorstel een tweerichtingsstraat wordt, moet worden beschouwd binnen de grotere schaal van de 'Frankrijk-Baracorridor', die bijzonder veel gevolgen zou ondervinden van het internationaal station. De exacte locatie van de 'tegengestelde richting' moet worden bepaald op basis van de gedefinieerde nieuwe projecten en de organisatie van de bouwfase.

### DE STAD BEGINT BIJ DE RING EN NIET BIJ DE KLEINE RING

Dit project is gebaseerd op een eenvoudig, maar onvermijdelijk concept: de stad begint bij de Ring en niet bij de Kleine Ring. Dit concept houdt een organisatie in van het beheer van de verkeersstromen al vanaf de Ring en nog meer vanaf de wijk rond het Zuidstation. Het concept van een 'woonvriendelijk' station gaat gepaard met een betere doorlaatbaarheid van het stationsgebied, voor een versterking van de plaatselijke verbindingen. De vermindering van het transitverkeer naar en van de wijk zal bijdragen tot de verbetering van de situatie in de wijk en tot rustigere ruimtes. Het in het kader van het Iris-plan gevoerde beleid zal er toe bijdragen om automobilisten uit Anderlecht en van binnen de stad (60%) naar het openbaar vervoer en alternatieve vervoerswijzen te lokken. De verdichting en de grotere vermenging van de functies in de toekomstige programma's zullen leiden tot meer korte verplaatsingen.

Daarom zal een van de eerste richtlijnen zijn om het ontstaan te voorkomen van opstoppingen binnen de sector en om de wijk rond het Zuidstation te beschouwen als een belangrijk stedelijk centrum en, nog eenvoudiger, een vervoersknooppunt.

### EEN RICHTSCHEMA DAT ZICH VOLLEDIG INTEGREERT HET IRIS 2-PLAN

Het IRIS 2-plan, goedgekeurd in september 2010, definieert het algemene kader en de noodzakelijke acties om ervoor te zorgen dat de Brusselse agglomeratie goede omstandigheden behoudt voor de bereikbaarheid van de verschillende centra en die parallel daaraan de kwaliteit van haar stedelijkheid versterken. Net zoals in alle grote Europese metropolen verloopt deze

verbetering uiteraard via gedragsveranderingen, waarvan de eerste bestanddelen een rationeler gebruik van het individuele voertuig en tegelijkertijd een opwaardering van het openbaar vervoer en actieve vervoerswijzen zijn... Deze laatste zullen alleen mogelijk zijn als men op het gebied van stedenbouw weer de principes omarmt van een nabije stad en korte afstanden. Het principe van het in dit project ontwikkelde 'woonvriendelijke' station past volledig in dit concept van versterking van de korte afstanden.

Derhalve worden alle hoofdpunten van het IRIS 2-plan overgenomen in dit project, met name:

1. **Vermindering met 20 procent van het aantal afgelegde kilometers tegen 2018:** dit is onvermijdelijk om de openbare ruimte terug te winnen om alternatieve vervoerswijzen te benutten voor de individuele auto, met meer capaciteit... maar vooral om de door het autopark veroorzaakte hinder terug te dringen.
2. **Versterking van het openbaar vervoer** wat een aantrekkelijkere modale verschuiving mogelijk zal maken
3. **Bevordering van de actieve vervoerswijzen** door het beter in overweging nemen van de infrastructuur

De daadwerkelijke toepassing van deze richtlijnen vormt een onmisbare voorwaarde voor het waarborgen van de goede toegankelijkheid van de wijk en voor het tegelijk voldoen aan de gehele verwachte verplaatsingsbehoefte.

Het huidige richtschema is gebaseerd op het principe van handhaving van de autocapaciteit die momenteel volledig benut wordt tijdens de spitsuren. Het verwerken van de extra behoefte aan verplaatsingen, ontstaan door de geplande stedenbouwkundige ontwikkelingen, zal dus gebeuren dankzij de capaciteitsreserves die ontstaan door modale verschuivingen, zowel vanuit als naar de wijk.

Om deze modale verschuivingen te bereiken, past het om daadwerkelijk de daadkrachtige maatregelen toe te passen die tot het brede spectrum van IRIS 2 behoren (zoals de gewestelijke maatregelen voor rationalisering van het verkeer, verbetering van de bereikbaarheid met het openbaar vervoer, verbetering van de wegen bestemd voor de actieve vervoerswijzen). Gebeurt dit niet, dan kan de bevrediging van de verplaatsingsbehoefte alleen maar bereikt worden door een uitbreiding van de piekuren en een grotere autodruk op de openbare ruimtes in de wijk.

### EEN ALLESOMVATTEND PROJECT DAT VRAAGT OM DAADKRACHTIGE MAATREGELEN

Het huidige richtschema voor de mobiliteit kan alleen begrepen worden en vooral toegepast worden in een allesomvattend 'corridor'-project dat de grenzen van de wijk rond het Zuidstation

overschrijdt. Dit corridor-concept definieert aanvullende acties die de versterking van de plaatselijke dwarsverbindingen ter hoogte van het Zuidstation mogelijk maken en de rol van gereguleerde toegangspoort van de Brusselse agglomeratie in stand houden. Daarom zal het nodig zijn om verschillende instrumenten in te zetten:

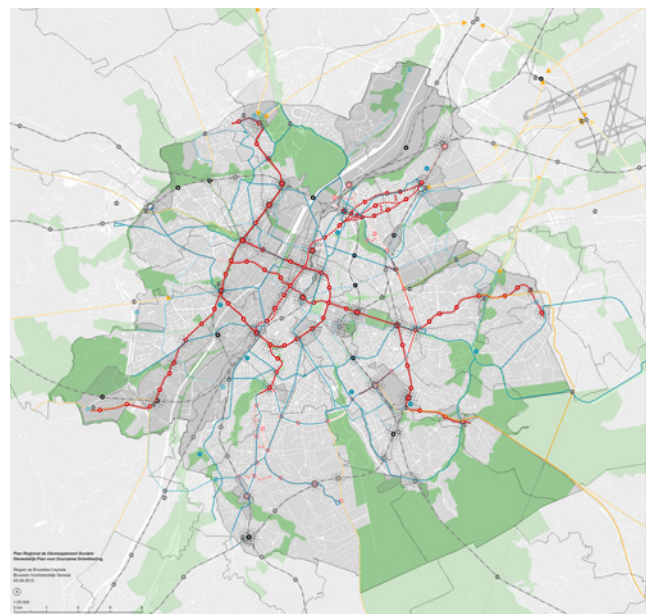
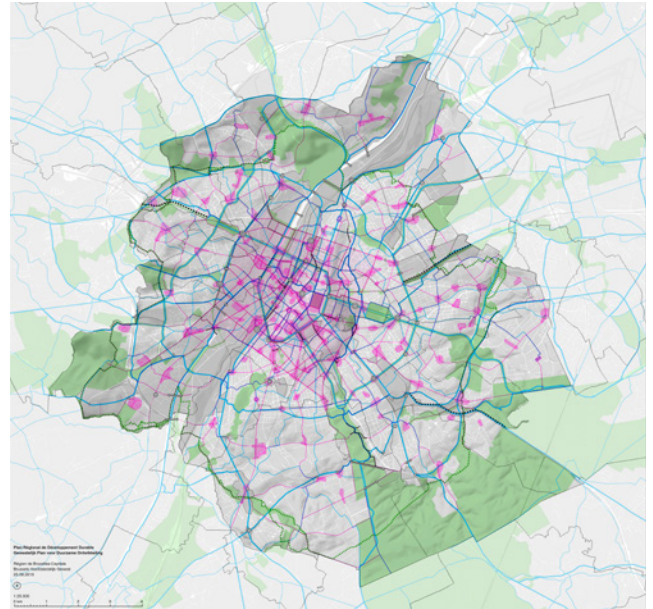
1. **Inwerkingstelling van het GEN** dat als doel heeft het opvangen van de gebruiker voor de grenzen van het Brusselse Gewest;

2. **Echt beleid voeren voor het beheren van het verkeer op de Brusselse Ring** dat zal dienen om de gebruiker in real time te informeren over de beste vervoersmogelijkheden en daardoor de verschillende Park & Rides te benutten, in combinatie met een aantrekkelijke openbaar-voervoersoplossing.

3. **Een Park & Ride-oplossing ontwikkelen aan het begin van de 'industriële' corridor** en aanleg van een vrije openbaar-voervoersbaan in de 'industriële' corridor die direct is aangesloten op de Zuidwijk om een geloofwaardig alternatief te bieden voor de verplaatsingen binnen deze corridor. De kenmerken van deze P+R moeten nog gedefinieerd worden en zijn bovendien afhankelijk van de fysieke mogelijkheden van het terrein, de technische keuzes (ondergronds, bovengronds), andere bestaande parkeerplaatsen, maatregelen voor beperking van het verkeer parkeren dicht bij de stad, prestaties van het aansluitende openbaar vervoer... Gelet echter op de gemiddelde omvang van de bestaande of geplande transitparking in het gewest, het volume van inkomend verkeer in het spitsuur, kan men schatten dat een capaciteit van 400 tot 600 plaatsen het minimum zou zijn.

Openbaar vervoer op een vrije baan is een vorm van openbaar vervoer dat gebruikmaakt van een eigen baan of ruimte. Bij de ontwikkeling van dit concept op de Industrielaan gaat het erom een alternatieve en concurrerende oplossing te bieden voor automobilisten die in Brussel moeten zijn en om de dwangmaatregelen voor de vermindering van de ruimte voor de auto in het centrum van de stad. Het gaat er ook om te profiteren van het zeer royale profiel van de Industrielaan voor de herinrichting daarvan en vooruit te lopen op de heraanleg die nieuwe behoeften aan verplaatsingen zal genereren en het potentieel ervan te benutten door middel van een structureel vervoersaanbod. Om doeltreffend te zijn, moet het aanbod goed werken tijdens de spits. Voor een parkeerplaats van 400 tot 600 plaatsen lijkt een frequentie van 6 tot 10 minuten tijdens de spits namelijk noodzakelijk om de vraag te kunnen verwerken.

4. **De Kleine Ring aanpassen aan de nieuwe mobiliteitsdoelstellingen van het Brussels Gewest** die moeten aansluiten op de eerder genomen maatregelen tot terugdringing van het verkeer.



GPDO ACTIEVE VERVOERSWIJZEN EN MOBILITEIT

## HANDHAVING VAN DE FUNCTIE VAN TOEGANGSPOORT VAN DE INDUSTRIËLE CORRIDOR...

Een van de moeilijkheden van het gebied rond het Zuidstation is dat hierin drie grote verschillende types verkeer samenkomen, namelijk het transitverkeer, het bestemmings- (of uitwisselings-) verkeer en het plaatselijke verkeer. Deze drie types zijn niet goed verenigbaar, want ze hebben verschillende doelen. De structurering van het wegennetwerk en de aansluitingen daarvan op de Ring vereisen echter dat deze drie functies gehandhaafd blijven op het hoofdwegennet en in het bijzonder op de twee assen die langs het station lopen, de Frankrijk-Baracorridor en de Fonsnylaan.

## ... MAAR MET DE ONTWIKKELING VAN EEN REGULERING OM DE HUIDIGE STROMEN NIET TE VERGROTEN

In die diagnose is een onevenwichtigheid naar voren gekomen tussen de verwerkings- en afvoercapaciteit van de stromen binnen het stationsgebied in de overheersende verkeersrichting ('s ochtends inkomend van de Grote Ring naar de Kleine Ring; 's avonds de Zuidwijk uit vanaf de Kleine Ring naar de Grote Ring). De huidige afmetingen van de invalswegen laten het namelijk toe dat in de wijk een te groot aantal voertuigen kan passeren ten opzichte van de uitgaande wegen, hetgeen zich vertaalt in meer opstoppingen en een wijk met het imago van een verkeersinfarct, wat leidt tot sluipverkeer via de lokale wegen.

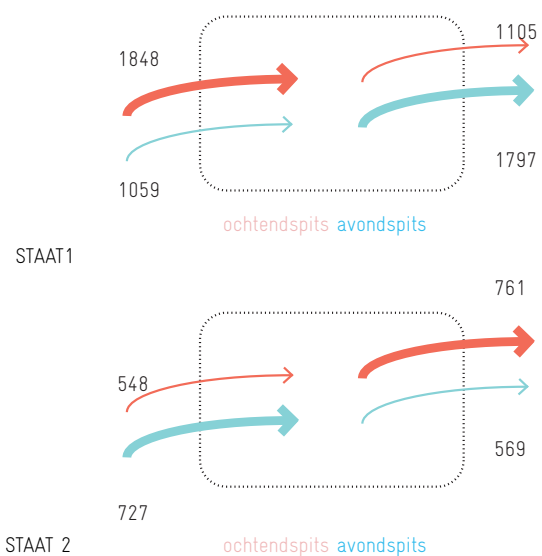
Er bestaat in Brussel een ongekend openbaar-voervoersaanbod, dat een voortvarender vermindering van de capaciteit van het wegennet mogelijk zou maken. Toch is er in het kader van dit richtschema voor gekozen om de bestaande wegencapaciteit globaal in stand te houden en de in- en uitgaande capaciteiten van de wijk met elkaar in evenwicht te brengen.

Deze globale handhaving lijkt zeer ambitieus in een wijk die te maken gaat krijgen met nieuwe stedenbouwkundige ontwikkelingen: de projecten Victor, Campus Fonsny, Frankrijk-Bara... Die zijn goed voor bijna 145.000 m<sup>2</sup> nieuw oppervlak in Fase 1 (80.000 m<sup>2</sup> kantoren en 65.000 m<sup>2</sup> woningen, als men project Fonsny 1 beschouwt als een verplaatsing van bestaande oppervlakken en niet als een nieuw project) en bijna 230.000 m<sup>2</sup> in Fase 2 (80.000 m<sup>2</sup> kantoren en 150.000 m<sup>2</sup> woningen), dus een potentieel van in totaal ongeveer 375.000 m<sup>2</sup>.

Hoewel de programmering van deze verschillende projecten nog afgestemd moet worden met de verschillende betrokken partijen in dit gebied en hoewel het bij een deel van deze nieuwe oppervlakken gaat om verplaatsing van activiteiten die al aanwezig zijn in de wijk van het Zuidstation, moet rekening worden gehouden met het ontstaan van nieuwe verplaatsingen

als gevolg daarvan.

Op basis van de veronderstellingen voor de hierboven vermelde programmatische verdelingen zullen in de huidige staat van het richtschema naar verwachting de volgende verplaatsingen ontstaan tijdens de ochtendpiek (OP) en de avondpiek (AP), in aantallen nieuwe verplaatsingen per uur bij de ingang en uitgang van de wijk:



Maar het richtschema is gebaseerd op het principe dat de autocapaciteit in de wijk niet vergroot wordt, wat twee gevolgen heeft:

1. **Het bestaande wegennet heeft geen reservecapaciteit voor het verwerken van extra auto's tijdens de piekuren**, daarom moet elke nieuwe, door de projecten met het Zuidstation gegenereerde verplaatsing met een privéauto gecompenseerd worden met een even grote afname van het bestaande verkeer en met name van het transitwegverkeer.

2. De vermenging van functies binnen de programmering van de verschillende projecten voor de Zuidwijk vormt een noodzaak om de verkeersinvloeden te minimaliseren. Een monofunctionaliteit zou namelijk een concentratie van de verplaatsingsbehoefte en van verkeer in één richting meebrengen (inkomend in het gebied tijdens de ochtendpiek en uitgaand tijdens de avondpiek), terwijl een gediversifieerde programmering kan zorgen voor het verdunnen van de behoefte in beide verkeersrichtingen.

Maatregelen voor de vermenging van de programmering en de modale verschuiving naar alternatieve vervoerswijzen voor de individuele auto lijken onmisbaar voor de beperking van de toekomstige autodruk in de wijk. Het richtschema legt de



nadruk op een groter gebruik van alternatieve vervoerswijzen en de herverdeling van de openbare ruimte in samenhang met de beoogde modale doelstellingen. Dit past duidelijk bij de wens om

## HYPOTHESES MODUSVERDELING

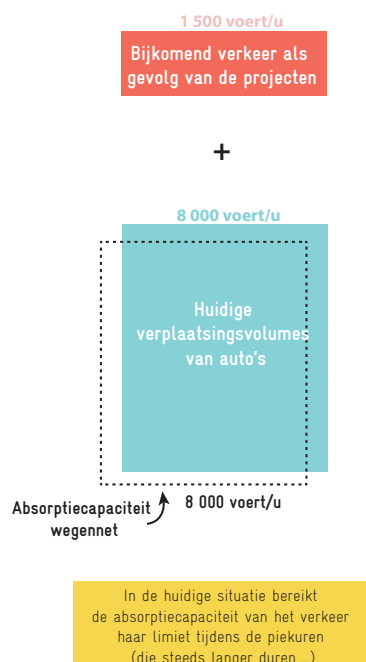
Wijze	Kantoren	Woningen
Auto	35%	20%
OV	40%	35%
Fiets	10%	15%
Lopen	15%	30%

het gebruik van de auto te beperken.

Op basis van de hierboven vermelde veronderstellingen voor de verdeling zal het gegenereerde wegverkeer dat gecompenseerd moet worden met modale verschuivingen naar en vanuit de wijk rond de 1.550 auto's in het piek uur bedragen, waarvan 1.000 inkomend en 550 uitgaand. Als men het totale volume inkomende en uitgaande auto's in de Zuidwijk schat op ongeveer 8.000 auto's/uur, dan zou de modale verschuiving voor de wijk ongeveer 20% moeten bedragen om de nieuwe vraag te verwerken.

Deze veronderstellingen voor de modale verdeling mogen weinig ambitieus lijken voor een wijk die zo goed is aangesloten op het openbaar vervoer en die ook een aanzienlijk potentieel voor voetgangers en fietsers heeft. Maar ze vormen slechts een werkbasis voor het onderzoeken van eventuele extra manoeuvreerruimte. Bijvoorbeeld:

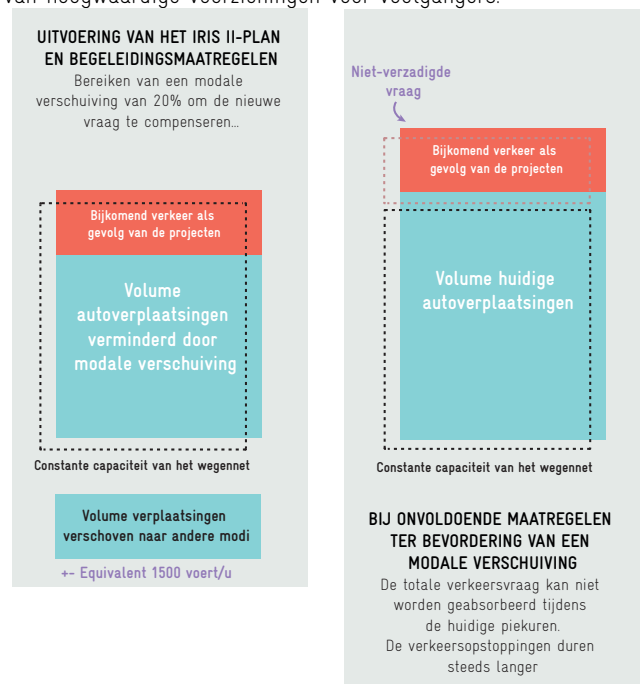
Bij Victor zou gedacht kunnen worden om meer dwang uit te oefenen op het aandeel privéauto's (35%), overwegend dat voor



woon-werkverkeer de nabijheid van een intermodaal knooppunt zoals het Zuidstation een groot deel van de werknemers in staat stelt hun auto thuis te laten. Hetzelfde geldt voor het woningenprogramma, een locatie zo dicht bij het station moet een argument zijn om het aantal parkeerplekken te verminderen en dus het autogebruik terug te dringen (men kan wellicht overwegen zover te gaan om een autoloos gebouw neer te zetten en dit als voorbeeld te stellen). De mix van het project biedt ook mogelijkheden voor delen.

Bij het project Fonsny kan men overwegen dat het gedeeltelijk gaat om de verplaatsing van een bestaande activiteit die al ingaande en uitgaande bewegingen in de wijk genereert. De verplaatsing brengt in eerste instantie dus geen extra verkeer mee, maar eerder een verplaatsing van die stromen. Uitgaande van de gekozen ratio's kunnen we ook daar constateren dat die zouden leiden tot een extra volume van 700 voertuigen tijdens de piekuren op de Fonsnylaan, hetgeen onmogelijk is gelet op het profiel van de weg (en de problemen als gevolg van toevoeging van een in-/uitgang van een parkeergarage). De behoeften aan parkeerplaatsen moeten dus teruggedrongen worden en/of er moet elders parkeerruimte gevonden worden voor het personeel (dat bovendien over faciliteiten beschikt om het openbaar vervoer te gebruiken).

Voor het huizenblok Tweestations kan men overwegen dat de toegang tot het project buiten de wijk kan liggen en dus dat de gegenereerde extra stromen niet boven op het verkeer in de wijk komen. Als de parkeerruimte gedeeld zou worden met het project Fonsny zou uiteindelijk een groot deel van het extra autoverkeer worden opgevangen buiten het huidige systeem en gecombineerd worden met een aansluiting met openbaar vervoer of de aanleg van hoogwaardige voorzieningen voor voetgangers.



## EEN PLICHT OM OP KORTE TERMIJN REGULERENDE MIDDELEN IN TE ZETTEN VOOR HET GEBIED VAN HET ZUIDSTATION

De compensatie voor het gegenereerde extra verkeer van deze projecten, door een vermindering van de bestaande verkeersvolumes, kan niet op korte termijn worden verwezenlijkt zolang de timing van de middelen uit het IRIS 2-plan, die een duidelijke modale verschuiving teweeg zouden kunnen brengen (GEN, stadstol, daadkrachtig beleid voor parkeergarages met korting...) vrij vaag blijft.

Om derhalve een toestroom in het gebied van het Zuidstation te voorkomen, zal het noodzakelijk zijn om de beschikbare middelen nu al in te zetten om de verschillende stromen te regelen: met een daadwerkelijk reguleringsbeleid, door middel van verkeerslichten, dat garandeert dat de huidige capaciteit niet groter wordt (met name op de Frankrijk-Bara-corridor, die zal moeten voldoen aan de bestaande behoefte aan verplaatsingen en tegelijkertijd het karakter van een stedelijke verkeersas moet krijgen).

Dit richtschema zal dus aanvullende en onvermijdelijke maatregelen buiten de wijk voorstellen om het potentieel voor modale verschuivingen te vergroten in aanvulling op onmisbare gewestelijke stimulansen zoals gedefinieerd in het IRIS 2-plan. Dit zal ervoor zorgen dat het gebruik van de individuele auto niet meer gezien wordt als de enige efficiënte optie om in de Brusselse agglomeratie te komen.

De op deze wijze uitgeoefende relatieve dwang op het autoverkeer zal dus de aantrekkelijkheid van andere vervoerswijzen vergroten, hetgeen een extra drang naar een modale verschuiving vormt.

Naast de uitvoering van de verschillende begeleidende maatregelen zowel naar als vanuit het gebied waarvoor het richtschema Zuid geldt, evenals een uitbreiding van de afstelling van de verkeerslichten op de belangrijke kruispunten in het gebied, moet het voorgestelde verkeersplan globaal een verkeersaanbod verwerken dat gelijk is aan het bestaande aanbod en tegelijk de voorwaarden bieden voor de ontwikkeling van alternatieve vervoerswijzen. De grotere modale verschuiving naar actieve vervoerswijzen (dankzij de hoogwaardige voorzieningen voorgesteld in het kader van het richtschema) en het openbaar vervoer (waarvan het aanbod zal toenemen, in ieder geval dankzij de projecten GEN en Grondwet) moeten het overschot aan verplaatsingen opvangen die ongetwijfeld gegenereerd worden door de verwachte stedenbouwkundige ontwikkelingen in de wijk (zie bijlage 3.6).

In het richtschema is nog niet onderzocht in welke mate het verwachte openbaar vervoersaanbod kan voldoen aan de vraag en eventueel in welke mate het uitgebreid moet worden om hierin volledig te slagen. Ondanks de hypothesen over de programmering en de modale verdeling voor fase 1 en 2 blijft er namelijk een aantal onzekerheden om de toekomstige vraag en

aanbod in verplaatsingen nauwkeuriger te kunnen kwantificeren (vastgoedprogramma dat nog uitgewerkt moet worden, aandeel van de toekomstige gebruikers die nu al aanwezig zijn op het Brusselse netwerk, gevraagde trajecten...). Het Zuidstation zal als belangrijkste multimodale knooppunt van Brussel op termijn voldoen aan alle behoeftes.

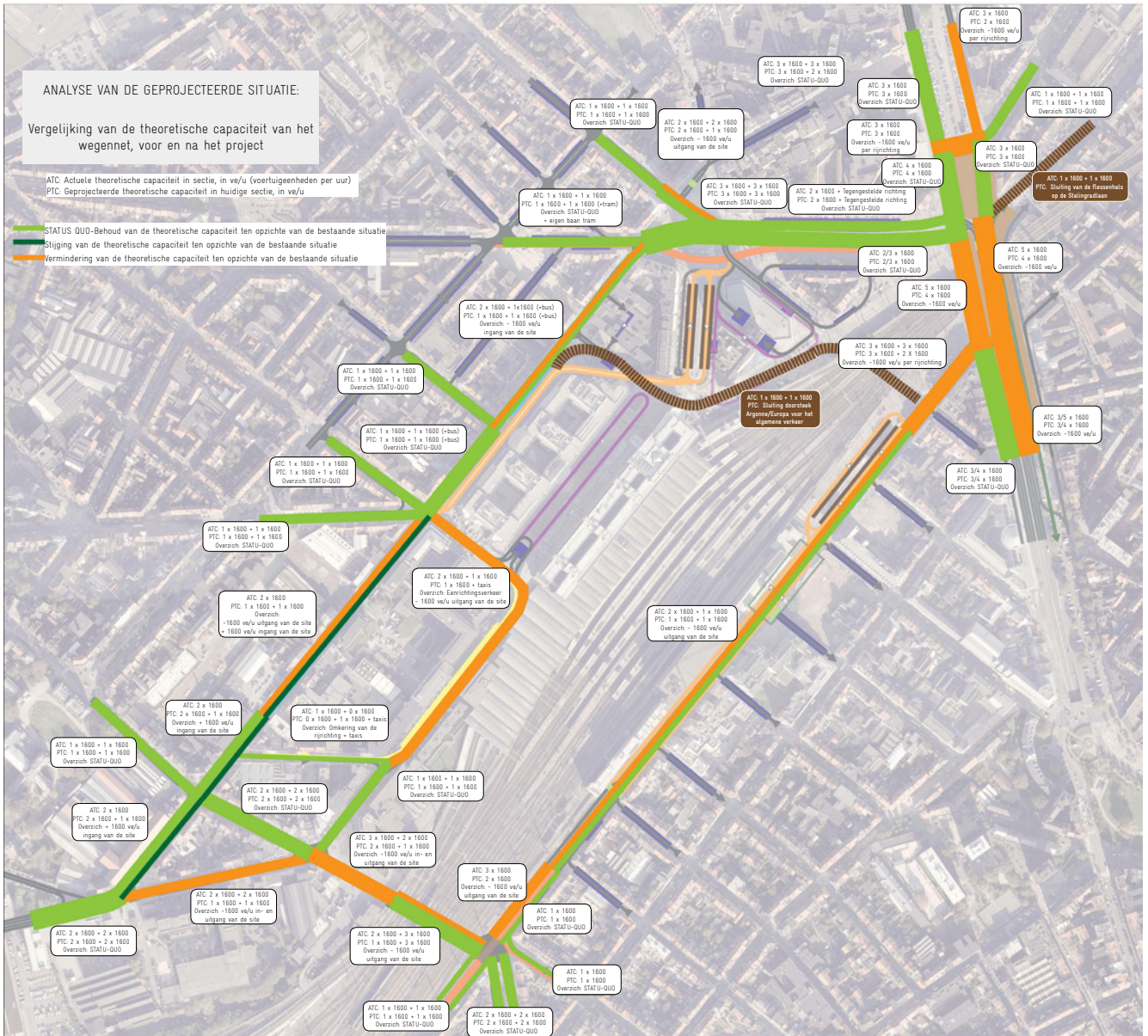
Met behulp van het multimodale model van Mobiel Brussel zullen in het kader van deel 2 van het richtschema verduidelijkingen aangebracht kunnen worden over de eventuele invloeden van het project en de benodigde begeleidende maatregelen.

De schema's hierna illustreren het theoretische capaciteitsverschil van het wegennet voor en na uitvoering van het richtschema. De plaatselijke verkleiningen van het profiel van bepaalde wegtracés zullen leiden tot een verminderde verwerkingscapaciteit voor voertuigen in de wijk ten gunste van de kwaliteit en beschikbaarheid van de openbare ruimte.

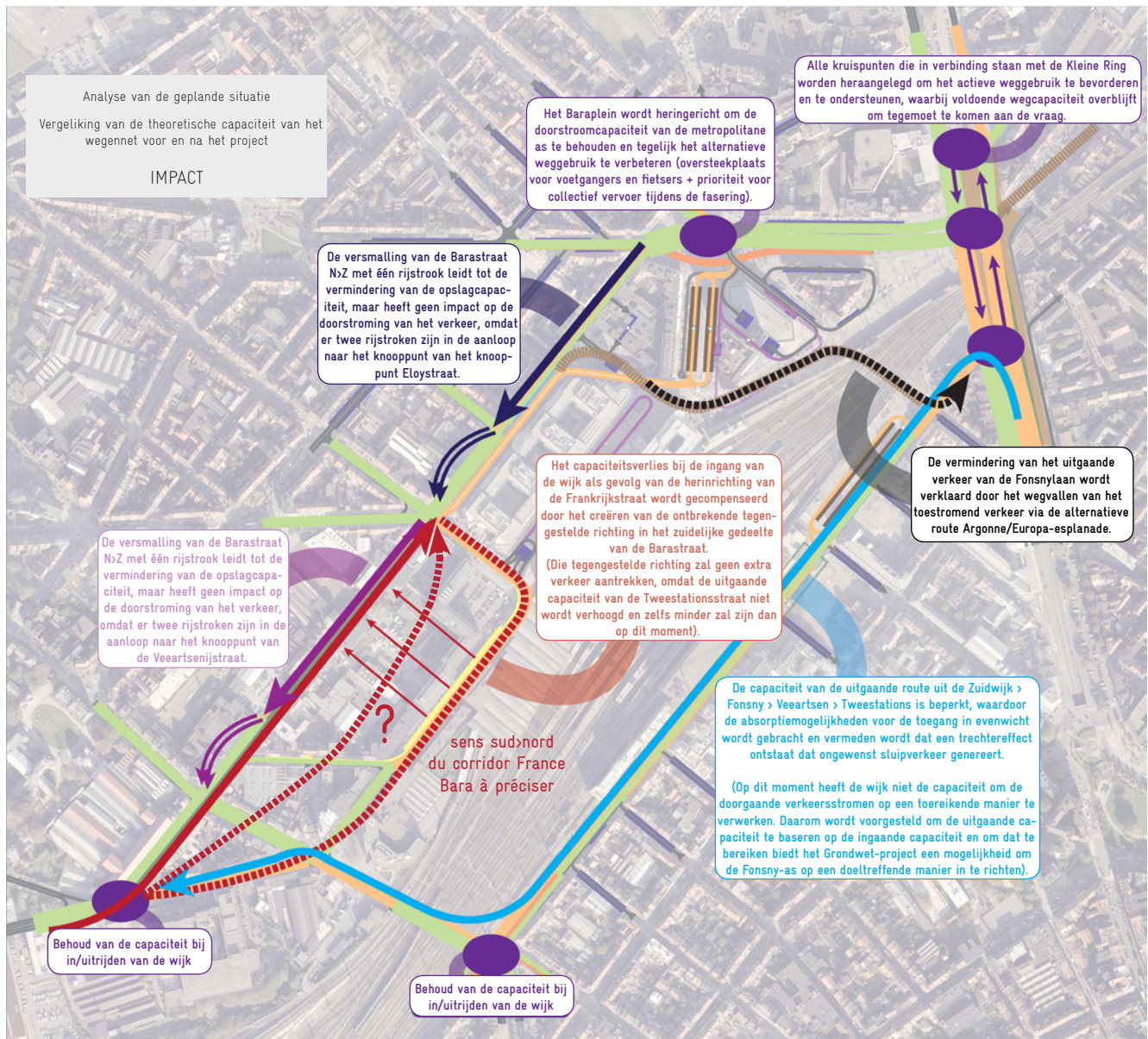
(zie Kaart 01 en 02)

Vooruitlopend op de vrees die de plaatselijke capaciteitsvermindering op de Bara-as zou kunnen oproepen, zijn de alternatieve routes via de Fiennestraat en de Clémenceaustraart vastgesteld die ongeduldige automobilisten geneigd zouden kunnen zijn te nemen. Er moeten nog aanvullende onderzoeken worden uitgevoerd in het kader van deel 2, met name naar de vraag of het door middel van afstelling van de verkeerslichten mogelijk is het verkeer te beteugelen en de aangrenzende wijken te beschermen. De weinige alternatieve routes mogen niet concurrerend zijn in termen van doelmatigheid en reistijd. Op deze assen zullen overigens maatregelen uit het richtschema worden uitgevoerd, met name voor de herinrichting van het Baraplein: creatie van 30 km-gebieden met beveiliging en meer aandacht voor de actieve vervoerswijzen, vertragende voorzieningen, besluitvaardig beheer van de kruispunten.

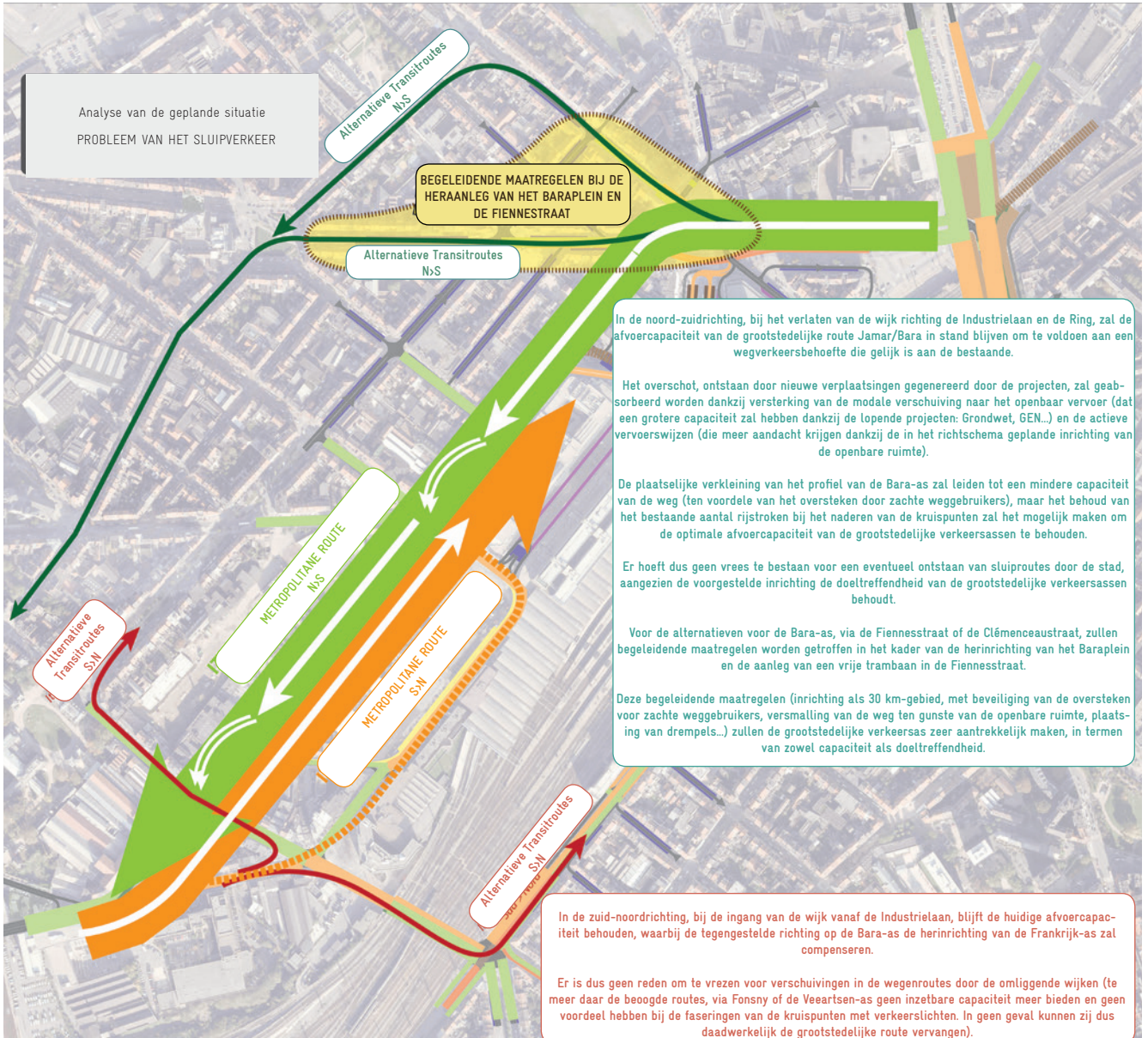
(zie kaart 03)



Kaart 01: analyse van de geplande situatie  
**VERGELIJKING VAN DE THEORETISCHE CAPACITEIT VAN HET WEGENNET VOOR EN NA HET PROJECT**



Kaart 02 - analyse van de geplande situatie  
VERGELIJKING VAN DE THEORETISCHE CAPACITEIT VAN  
HET WEGENNET VOOR EN NA HET PROJECT - IMPACT



Kaart 03 - analyse van de geplande situatie  
PROBLEEMEN VAN DE ALTERNATIEVE TRANSITROUTES

## HET PROJECT GEAARD LATEN GAAN MET BEHEERSING VAN HET PARKEREN

Al enkele jaren vormt het parkeerbeleid een echt hulpmiddel voor de regulering van de verkeersstromen. In verschillende grote Europese steden is namelijk geconstateerd dat de beperking van het parkeren de autostromen doet afnemen. Daarom volgt dit richtschema volledig deze logica aan de hand van 4 belangrijke doelstellingen:

### 1. Het aantal publieke parkeerplaatsen niet vergroten

### 2. Een particulier parkeeraanbod ontwikkelen in nieuwe projecten in samenhang met de verwachte modale verdelingen.

Bijvoorbeeld voor het project Victor, uitgaand van de volgende hypothesen: Kantoren 60.000 m<sup>2</sup> - 1.300 inkomende en 250 uitgaande bewegingen tijdens het piek uur; Woningen 40.000 m<sup>2</sup> - 470 uitgaande en 75 inkomende bewegingen tijdens het piek uur. Dit leidt tot een schatting van 1.000 bewegingen tijdens de ochtendpiek met een aandeel van 25% voor de privéauto. Het parkeeraanbod van het project mag dus niet meer bedragen dan 300 parkeerplaatsen.

Momenteel is de volgens de GSV vastgestelde norm voor een kantoor maximaal 1 parkeerplaats per 200 m<sup>2</sup> tot 250 m<sup>2</sup>, maar in de Zuidwijk in de onmiddellijke omgeving van het station stellen wij gelet op de uitstekende bereikbaarheid met het openbaar vervoer voor om deze norm te verlagen tot 1 plaats per 250 tot 300 m<sup>2</sup> kantoor en 1 plaats per woning, zelfs minder dan 1 plaats per woning (0,8) in geval van gedeelde parkeerruimte.

### 3. Voorwaarden creëren voor verschuiving van parkeren in de buurt naar parkeergarages:

de wens om openbare ruimte terug te winnen voor andere vervoerswijzen dan de auto zal zeker een rol spelen bij de vermindering van het parkeeraanbod op de weg. Uitgaande van het gepresenteerde project bedraagt het aantal op te heffen parkeerplaatsen op de weg voor de herovering van de openbare ruimte ongeveer 300 plaatsen (Blérotstraat, Spaakplein, Europalaan, Jamarlaan, Fonsnystraat, Frankrijkstraat, Barastraat). Om de ontwikkeling van de woningmarkt niet te belemmeren zal voorgesteld worden om de bewoner te overhalen om gebruik te maken van parkeergarages, maar volgens aangepaste voorwaarden, die noodzakelijk zijn om te voorkomen dat de bewoner ertoe gedwongen wordt om zijn auto overdag te gebruiken (hoe minder u uw auto gebruikt, hoe minder u betaalt voor parkeren... koppeling van een parkeerabonnement aan een openbaar-vervoersabonnement...).

Het huidige parkeerbeleid en de sterke druk van de aangrenzende wijken zijn niet bevorderlijk voor het opheffen van parkeerplaatsen in dit beperkte gebied waar weinig mogelijkheden zijn voor privé parkeren op de weg. Daarom zullen in eerste instantie alleen op de wegen het dichtst bij het station parkeer-

plaatsen opgeheven worden om ruimte vrij te maken voor andere vervoerswijzen (bus, actieve vervoerswijzen) of voor specifieke parkeerdoeleinden (taxi's, levering, Kiss and Ride).

Zo zullen de Europa-esplanade, het Spaakplein en de Blérotstraat, die weinig te maken hebben met het parkeren in de buurt, gesloten worden voor verkeer en opgenomen worden in het uitgestrekte ontmoetingsplatform in de vijfhoek dat gevormd wordt door de assen Veeartsen, Bara, Fonsny, Jamar en Zuid. Deze laatste zullen hun functie als belangrijkste toegangsweg van de wijk behouden. Hun parkeercapaciteit zal plaatselijk worden herbestemd voor stationsfuncties. Op dezelfde wijze zal er parkeerruimte worden opgeheven in de Frankrijkstraat zodra deze daadwerkelijk eenrichtingsverkeer is geworden, zodat daarin de toegangswegen naar het station kunnen komen voor taxi's, de toegangsweg (Q-Park, K&R, leveringen) en de voorzieningen voor fietsers en voetgangers. Dit betekent derhalve verplaatsing van het station voor private buslijnen naar een terrein buiten de stationswijk.

Tot slot zal voor de aangrenzende wegen de vermindering van het aantal parkeerplaatsen later plaatsvinden, in overleg en geleidelijk, afhankelijk van de mogelijke alternatieven (gedeelde wijkparkeergarages) en de ontwikkeling van de aanwezige functies (wonen, kantoren, winkels... in de wetenschap dat de wegen waarin voornamelijk of uitsluitend kantoren gevestigd zijn (Hollandstraat, Engelandstraat...) de eerste doelwitten zullen zijn voor de tweede actiegolf tegen parkeren op de weg).

4. **Een aanbod met gedeelde parkeergarages ontwikkelen:** hoewel de aanleg van nieuwe parkeerplaatsen in het gebied niet moet worden aangemoedigd, lijkt dit onvermijdelijk, al was het maar om de operaties te kunnen commercialiseren en vooral vanuit de wens om de woonfunctie te ontwikkelen (die ondanks de aanwezigheid van een aanzienlijk aanbod in hoogwaardig openbaar vervoer niet buiten een minimale parkeercapaciteit kan).

Een manier om het parkeren in de wijk te rationaliseren zou het delen van het totale bestaande en toekomstige parkeeraanbod kunnen zijn zodat dit optimaal gebruikt en rendabel gemaakt kan worden op elk uur van de week.

Sinds enkele jaren heeft namelijk het autotijdperk plaatsgemaakt voor nieuwe vormen van inrichting van de openbare ruimtes, met het doel de ruimte beter te verdelen te gunste van de ontwikkeling van openbaar vervoer en alternatieve vervoerswijzen en ten gunste van hoogwaardige voorzieningen voor voetgangers.

De ruimte voor de auto verminderen betekent opnieuw nadenken over de organisatie van het parkeren door op de eerste plaats de toename van het parkeren op de weg te beperken en de openbare parkeergarages optimaal te benutten.

Privéparkeergarages lijken vaak leeg en in slechte staat, terwijl ze een belangrijk, maar weinig gebruikt aanbod vormen. Om het hoofd te bieden aan dit fenomeen kiezen collectiviteiten voor de bouw van gedeelde gestapelde parkeergarages, meestal in openbaar opdrachtgeverschap, om gedeeltelijk te voldoen aan de

---

particuliere vraag.

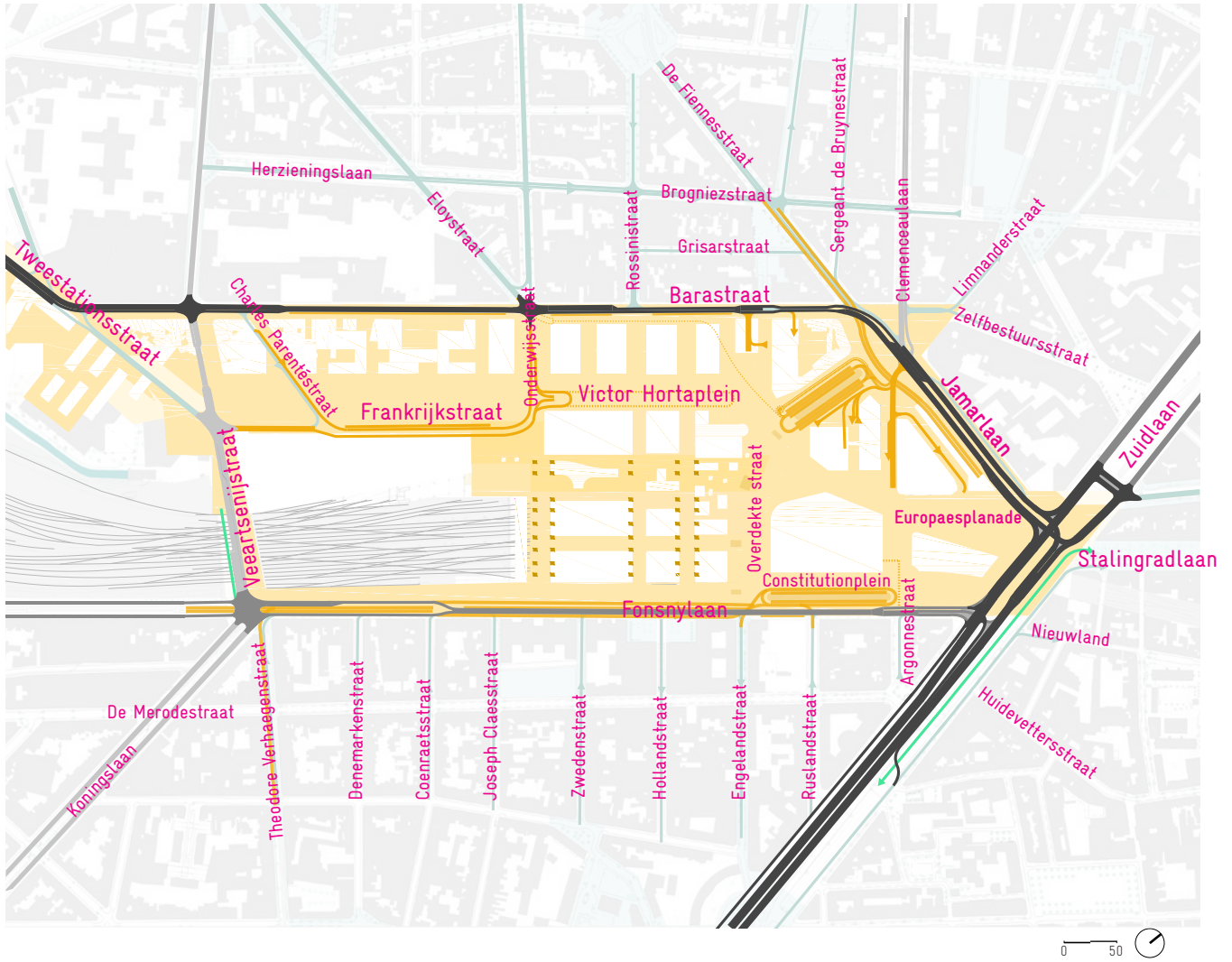
Met dit soort parkeergarages is het namelijk mogelijk het parkeeraanbod optimaal af te stemmen op de ontwikkeling van verschillende programma's in de buurt. Deze gedeelde parkeergarages brengen andere voorwaarden mee voor het beheer dan bij klassieke parkeergarages: de plaatsen hebben geen specifieke bestemming meer, waardoor er meer gebruikers terecht kunnen bij een gelijke capaciteit, omdat de plaatsen die niet bezet worden door de ene groep gebruikt kunnen worden door de andere. Een bewoner die 's ochtends naar zijn werk gaat, maakt plaats vrij voor een werknemer en omgekeerd maakt de werknemer 's avonds zijn plaats vrij voor een bewoner. Met een dergelijk systeem mag men op een besparing hopen van wel een derde van het aantal plaatsen.

In een gebied waar ruimte zeer schaars is, lijkt deze optie interessant, want dit maakt het mogelijk de kosten voor woningen- en kantorenprojecten te verlagen of daarvan de kwaliteit te verhogen, meer te verdichten of hierin de milieuzorgen mee te nemen. Al bij het ontwerp van een bouwwerk kan overigens rekening gehouden worden met de gedeeltelijke of gehele ombouw in kantoor of woningen.

De gedeelde parkeergarages bieden ook de mogelijkheid om mobiliteitsdiensten te ontwikkelen voor alle gebruikers (autodelen, leenfietsen, multimodale informatie...). De parkeergarage kan ook bijdragen aan de verlevendiging en het leven in de wijk door benutting van de begane grond voor winkels en diensten.

Deze gebouwen van een nieuwe categorie zullen beter passen in de stedelijke structuur dankzij de vaak hoogwaardige architectuur. Het delen maakt het bovendien mogelijk te besparen op de openbare ruimte door minder inrijhellingen of inritten.

Omdat ten slotte de parkeergarage zich op enige afstand bevindt van de gebouwen die hij bedient, zullen de gebruikers minder geneigd zijn hun voertuig te gebruiken dan wanneer dit onder hun gebouw staat. Dit bevordert derhalve de actieve verplaatsingen.



## HIËRARCHIE VAN DE WEGEN EN BEPALING VAN HET ONTMOETINGSPLATFORM

- Ontmoetingsplatform
- Technische wegen van het station  
(levering, taxi, Kiss and Ride, Bus..)
- Grootstedelijke weg
- Hoofdweg
- Weg tussen wijken
- Wijkwegen



## EEN RUSTIGER ONTMOETINGSPLATFORM

De as Ring-Industrielaan-Bara-Zuidlaan is de kortste as tussen de Ring en het stadscentrum. Hierdoor is het een van de favoriete assen om Brussel en de Kleine Ring te bereiken van buiten de stad. De wijk is daardoor een van de meeste verstopte wijken van de agglomeratie. De nieuwe geplande projecten zullen onvermijdelijk bijdragen aan de toename van het verkeer, vooral op de assen Bara en Fonsny die nu al tot de zwaarst belaste van het gebied behoren. Het is dus van belang om nu al te zorgen voor daadkrachtige maatregelen om de invloed van deze projecten op de verkeerssituaties te verminderen.

Het GewOP uit 2002 heeft van Bara een gewestelijk structurerendeas gemaakt, maar als automobilisten uit de Tweestationsstraat komen vanaf de Ring, worden ze uitgenodigd om de Tweestationsstraat te volgen tot aan de Veeartsenijstraat en daarna de Fonsnylaan te nemen om de Kleine Ring te bereiken. Het GewOP uit 2002 stelt een doorsteek door via de Frankrijkstraat om de Barastraat te bereiken, maar deze route is niet erg aantrekkelijk, omdat hij dicht bij de achteringang van het station ligt en de verschillende handelingen die daar plaatsvinden veel plaats in beslag nemen (taxi's, afzetten, bussen, leveringen, toegang parkeergarage, uitgangen voor voetgangers...).

Om zijn werking te verlichten en te optimaliseren, stelt het richtschema voor om de Frankrijkstraat te bestemmen als eenrichtingsverkeer en een functie te geven als toegang tot de achterzijde van het station.

De verschoven verkeersrichting zal dus op pragmatische wijze op termijn hersteld worden, hetzij doordat het gedeelte van de Barastraat tussen de Tweestationsstraat en de Onderwijsstraat weer tweerichtingsverkeer wordt (wanneer de maatregelen om het toestromende verkeer te verminderen zijn genomen), hetzij door gebruik te maken van de herontwikkeling van het Frankrijk-Bara-stratenblok om de ontbrekende richting weer in te voeren op een andere, nog aan te leggen as, indien de wens bestaat om het laatste gedeelte van de Barastraat weer eenrichtingsverkeer te maken.

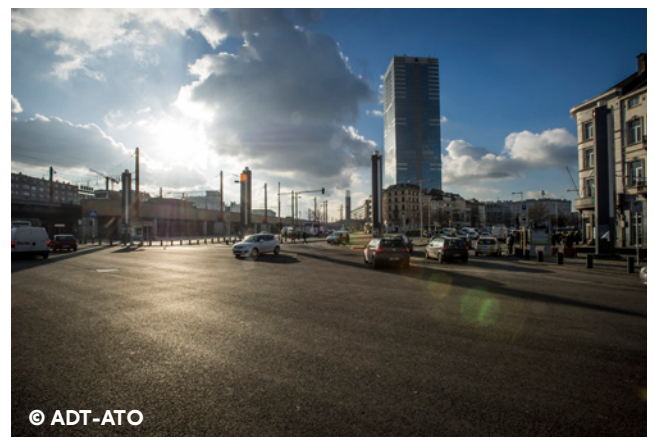
De Frankrijkstraat wordt eenrichtingsverkeer met twee banen: links een toegangsweg voor taxi's en rechts een weg alleen voor auto's die naar de parkeergarage of de kiss and ride gaan, buslijn 78 (P+R-pendelbus), leveringsverkeer voor het Hortaplein en het hotel en de bewoners van de Charles Parentéstraat (dan nog kan het internationale station op termijn invloed hebben op de toekomst van de Frankrijkstraat).

Alleen de Frankrijkstraat heeft op dit moment een toegangsfunctie tot de stad. De invoering van tweerichtingsverkeer op de Frankrijk-Baracorridor zou het mogelijk kunnen maken om deze functie te verplaatsen en om de herontwikkelingsfase van het Tweestations-stratenblok in betere banden te leiden, omdat het verkeer in de Frankrijkstraat hier onvermijdelijk hinder van zal ondervinden.

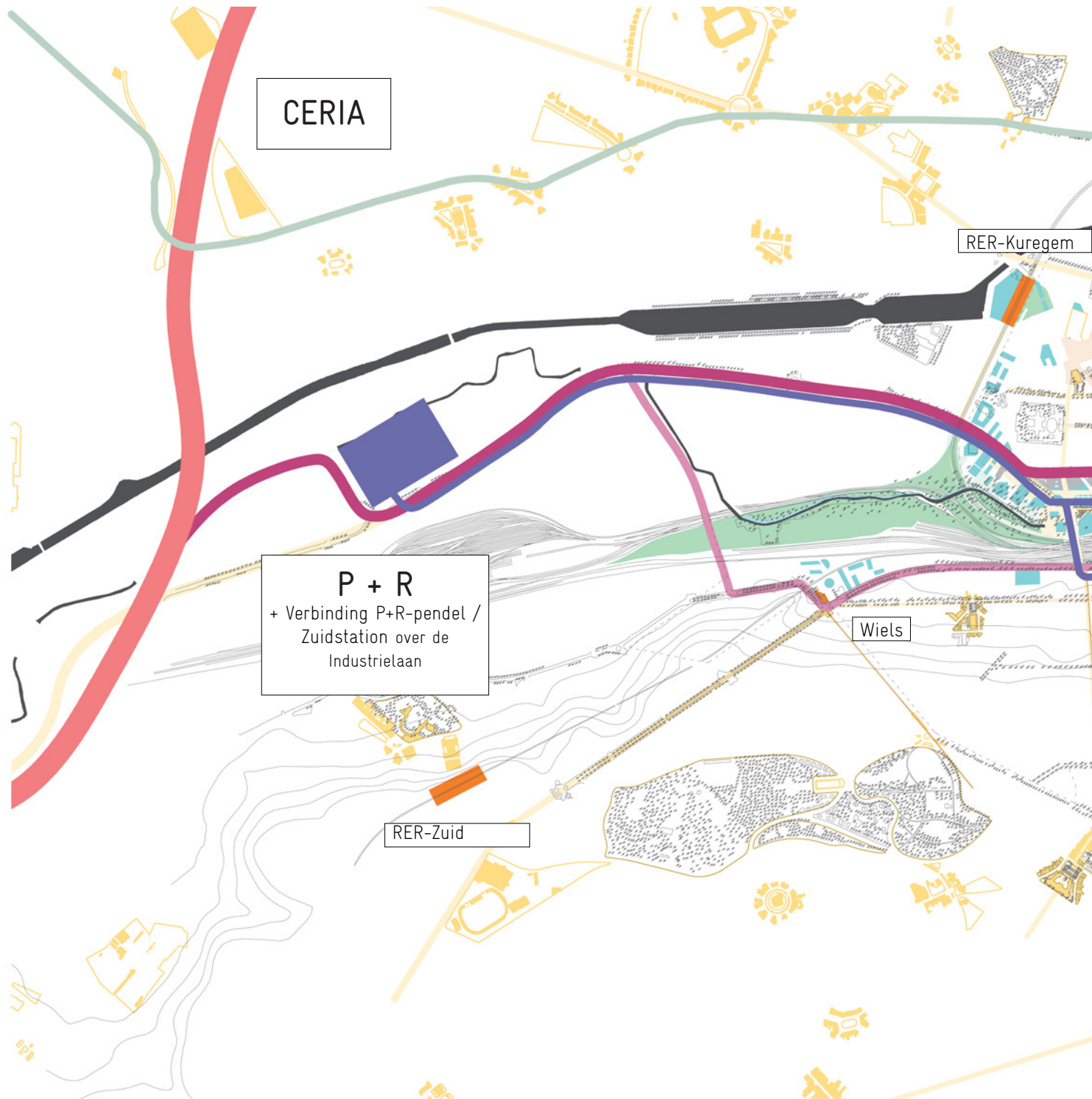
Het voorstel om een transitparking aan te leggen in de buurt van de Ring in combinatie met een efficiënt openbaar vervoer naar de stationswijk, in het verlengde van een heringerichte Industrielaan, hoort bij de noodzakelijke begeleidende maatregelen voor het bereiken van de doelstellingen van modale verschuivingen, los van de tijdsaspecten van de uitvoering van het IRIS 2-plan. Hierdoor kunnen automobilisten zo ver mogelijk voor de wijk opgevangen worden en wordt het al zwaar belaste wegennet verlicht (aangepast aan de in- en uitgaande capaciteit van de afvoerwegen in de Zuidwijk). Zo ontstaat de nodige capaciteit voor de verplaatsingen die de nieuwe stedelijke ontwikkelingen genereren.










De Industrielaan vormt momenteel een zeer (te) doelmatige verkeerscorridor die rustiger gemaakt moet worden om de toestroom van auto's in de Zuidwijk onder controle te houden. Het karakter van deze weg, met veel zones die gewijzigd kunnen worden, en het brede profiel van 2 x 2 banen bieden veel mogelijkheden. Zo kan men denken aan de aanleg van doorlopende vrije banen tussen de knooppunten van het station en de Ring, voor hoogwaardige bussen en zelfs op termijn een tram.

Momenteel zorgt lijn 78 al voor een verbinding tussen het vervoersknooppunt van het Zuidstation en het industriegebied; dit zou op deze manier versterkt kunnen worden en een werkelijk vervoersalternatief kunnen bieden voor automobilisten die naar Brussel komen. Om een breder publiek te trekken dan de gebruikers uit de Zuidwijk en om onderbreking van de bezetting te vermijden, zou men ook kunnen overwegen deze lijn 78 door te trekken naar het stadscentrum. Een andere mogelijkheid – die het probleem van de benodigde ruimte voor de bussen en de eindpuntfunctie oplost – is de nieuwe dienst uit te werken op basis van verlenging van verschillende bestaande lijnen, waarvan het eindpunt verplaatst zou worden van het station of het stadscentrum naar de transitparking 'Industrielaan'.

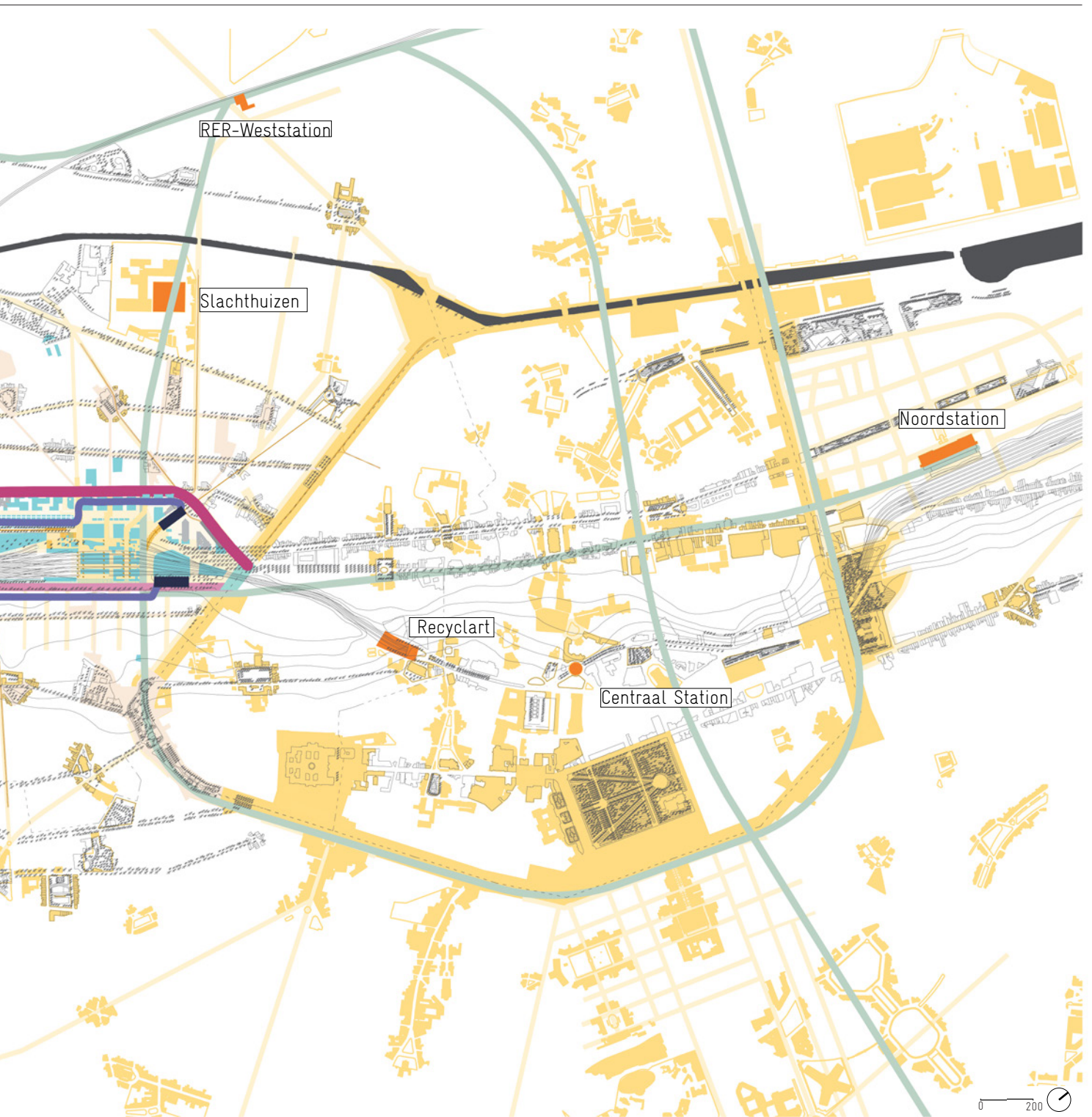


## VERKEER NAAR DE WIJK VERMINDEREN



-  Netwerk van openbare ruimtes
-  Bestaande belangrijke of geplande (GEN) stadsknooppunten die rechtstreeks verbonden zijn met het Brusselse Zuidstation
-  Nieuwe ontwikkelingen
-  Versterking van de landschappelijke continuïteit
-  Metro
-  Grootstedelijke weg
-  Hoofdweg
-  Verbinding P+R-pendel / Zuidstation
-  Ring

Het mobiliteitsproject is gebaseerd op een eenvoudig, maar noodzakelijk concept: de stad begint bij de Grote Ring en niet bij de Kleine Ring. De beperking van het verkeer naar de wijken is een basisvoorwaarde voor alle mobiliteitsmaatregelen die in het stationsgebied worden genomen. De aanleg van de transitparking en de inrichting van de Industrielaan met een shuttlebus op een eigen weggedeelte zijn onontbeerlijk om een rustiger ontmoetingsplatform te creëren. Daarom moeten de eerste maatregelen die worden genomen daarop betrekking hebben.

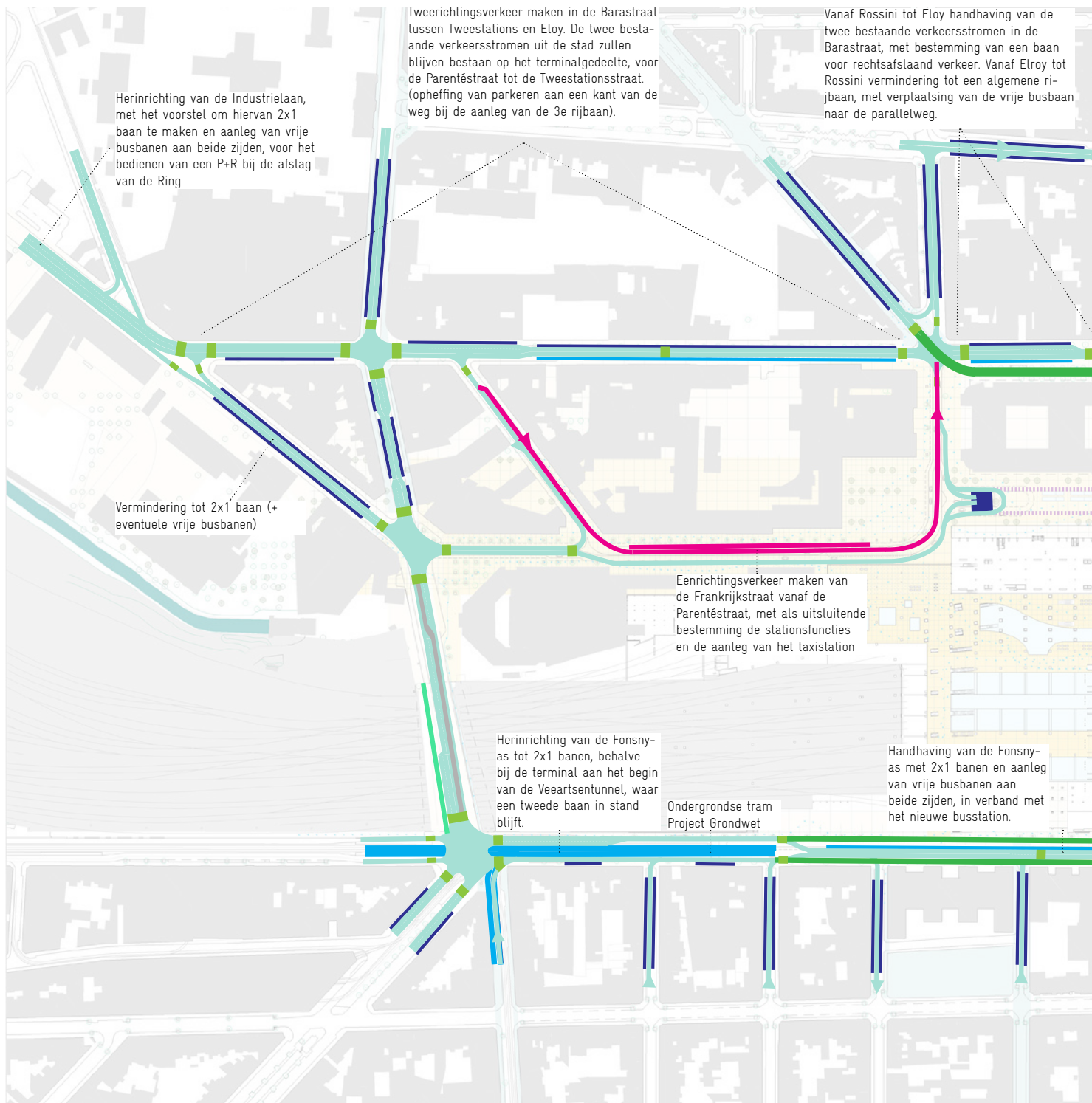


De route van de P+R-pendel zou lopen over de Industrielaan, waarbij het brede profiel benut wordt om daar een eigen baan aan te leggen om optimale reistijden te waarborgen. De Tweestationsstraat is breed genoeg om deze vrije baan voort te zetten tot aan de Barastraat of zelfs de Veeartsenijstraat en de Fonsnylaan. Daarna zijn meerdere trajecten mogelijk: door de Barastraat is een vrije baan mogelijk in plaats van parkeerruimte om ook weer een vrije baan in de tegengestelde richting te krijgen, hetzij door de Veeartsentunnel om uit te komen in de Fonsnystraat. De herontwikkeling van de gebieden aan de achterkant van het station zou het echter mogelijk kunnen maken om een aantal andere oplossingen te bedenken, afhankelijk van het stadspro-

ject en van het nieuwe wegensysteem. Hoewel de pendelbus vrij snel ingevoerd kan worden, met name bij de aanvang van de werkzaamheden, moet deze gezien worden als de aanvang van een meer structureel systeem ter begeleiding van de verschillende ontwikkelingsprojecten op de route.

Het globale verkeersschema dat hieruit voortvloeit ter hoogte van de wijk rond het station Brussel-Zuid is een prinscipeschema dat nader onderzocht zal worden.

# GLOBAAL VERKEERSSCHEMA



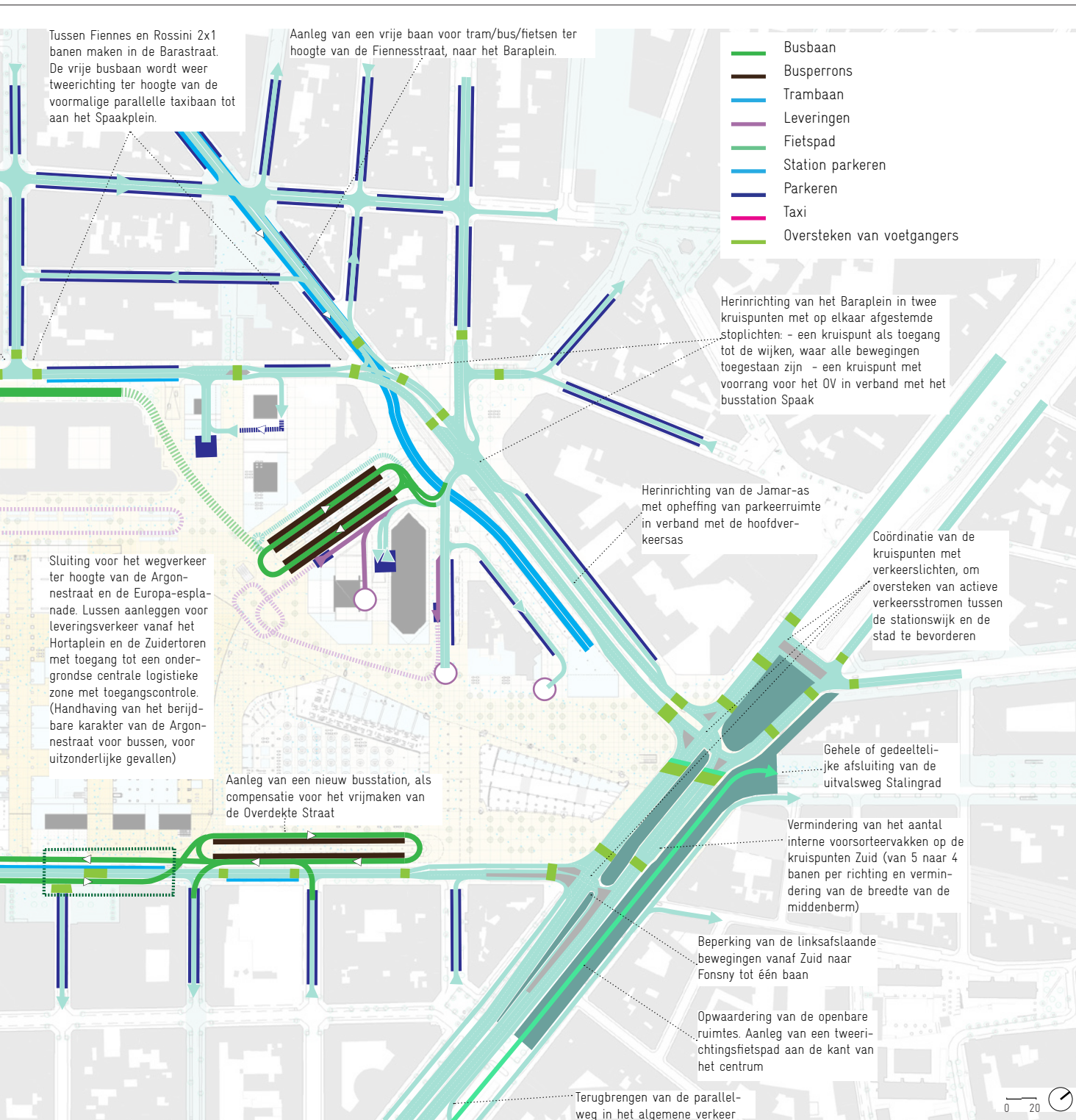
Het doel van dit globale verkeersschema is het hoofd te bieden aan vele uitdagingen (benutting van de alternatieve vervoerswijzen om de autodruk te verminderen, begeleiding tijdens de verbouwing van de wijk, verbetering van de leefomgeving...), tegelijk rekening houdend met een bijzonder lastige context, omdat de wijk ligt aan een populaire invalsweg tussen de Grote Ring en de Kleine Ring en veel transitverkeer te verwerken krijgt en daarnaast ook nog gelegen is bij het Zuidstation dat als multimodaal knooppunt zelf heel veel verplaatsingen genereert.

Zoals wij al eerder hebben gepreciseerd, zijn dit verkeersschema en de hierna gepresenteerde inrichtingsplannen een voorlopige

versie, aangezien de evolutie van de verschillende lopende en toekomstige projecten onvermijdelijk een impact zal hebben op de gehele mobiliteit in de wijk. Het schema schetst het kader en tekent de inrichtingsprincipes uit. Die zullen vervolgens worden aangepast in het tweede luik van het richtschema, bij de verdere uitdieping van het schema en de begeleiding van de uitvoering.

Details van de voorstellen. In de Barastraat op de plaats van de tegengestelde baan zal een vrije tweerichtingsbusbaan worden aangelegd, vanuit de Eloystraat tot aan het Baraplein en het busstation op het Spaakplein.

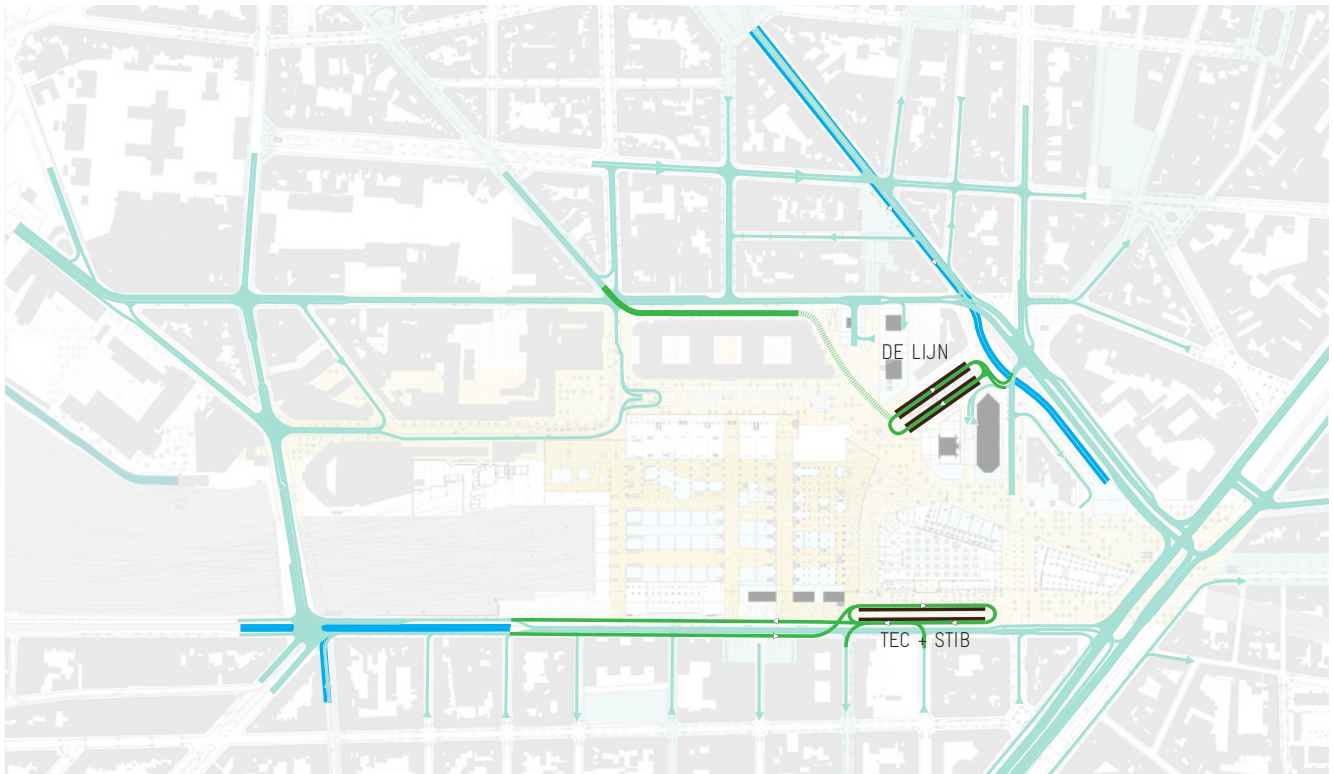
De Jamarlaan wordt heraanlegd, met opheffing van de par-



keerplaatsen langs de middenbaan. De vrijgekomen ruimte zal worden bestemd voor alternatieve vervoerswijzen. Met het oog op een betere aansluiting van het station op het stadscentrum wordt de Zuidlaan aangepakt, zodat het wegkarakter afneemt en voetgangersverkeer gestimuleerd wordt dankzij brede oversteekplaatsen en een aangepaste afstelling van de verkeerslichten. Om naar de Ring te gaan, stelt het richtschema voor om liever de passage langs Wiels en de Luttrebruglaan te gebruiken dan de tunnel in de Veeartsenijstraat. Door eenrichtingsverkeer te maken van de Ruslandstraat zal het mogelijk zijn de voorsorteerstrook naar links op te heffen, wat gunstig zal zijn voor de inrichting van het toekomstige busstation.

De parkeerterrein aan de voorkant van het station zal uitsluitend bestemd zijn voor functioneel parkeren in verband met de stationsactiviteiten: Kiss&Ride, taxi, leveringen, Cambio. De uitgang van de Overdekte Straat naar de Fonsnylaan zal ingericht worden als 30 km-gebied tot aan het Broodthaersplein, om de verkeersstroom te verminderen en de actieve verplaatsingen veiliger te maken. Het Baraplein zal heringericht worden door hiervan twee gecoördineerde kruispunten te maken waarvoor de nadelige bewegingen verplaatst zijn naar de knooppunten ervoor en erna. (Het mobiliteitsschema voor het Baraplein zal verfijnd worden tijdens het tweede luik van het Richtschema.)

## BEVORDERING VAN HET OPENBAAR VERVOER



Wat het openbaar vervoer betreft, is in het richtschema niet gekozen voor het idee om alle buslijnen die het station aandoen bijeen te brengen op een plek, omdat er te weinig ruimte is om alle voertuigen te verwerken. Dit probleem wordt versterkt doordat de meeste lijnen hier een eindpunt hebben, hetgeen leidt tot een beheer van de wachtende voertuigen, waarvoor nog meer ruimte nodig is. Ook wil men niet te ver te zijn van het busstation en de zware vervoersmiddelen zoals de metro en de tram waarmee de bus de meeste interactie heeft.

Overigens maken de beperkte busaansluitingen tussen verschillende operatoren de nabijheid van de verschillende lijnen niet overbodig.

Het schema stelt toch voor om de MIVB- en de TEC-lijnen bijeen te brengen op dezelfde plek, aan de Fonsnylaan, recht tegenover de Grote Vierhoek, daar waar zich nu de TEC-halte bevindt. Dit nieuwe busstation kan op deze wijze 6 lijnen huisvesten (4 MIVB en 2 TEC). Het zou zich uitstrekken langs de voorgevel van de Grote Vierhoek (150 m), aan weerszijden van de tramsporen en zou de aanleg omvatten van een twaalfstal perrons, verdeeld in twee rijen (met de mogelijkheid deze aan te passen aan de ontwikkelingen van het netwerk en het aanbod).

Het doel van de aanleg van dit busstation 'Fonsny' is om de Overdekte Straat vrij te maken en te herinrichten (met ingebruikname van de metro) en tegelijkertijd ervoor te zorgen dat de bussen in de onmiddellijke nabijheid van de metro en de tram zijn.

De route van lijn 78, getransformeerd tot P+R-pendelbus, zal omgelegd worden naar de achterkant van het station en het 'Fonsny'-station. Om de transitparking bij de afslag van de Ring nog aantrekkelijker te maken, stellen wij voor om deze lijn door te trekken naar het centrum van Brussel om zijn functie nog duidelijker te benadrukken en te voorkomen dat gebruikers die naar het centrum gaan moeten overstappen op het Zuidstation.

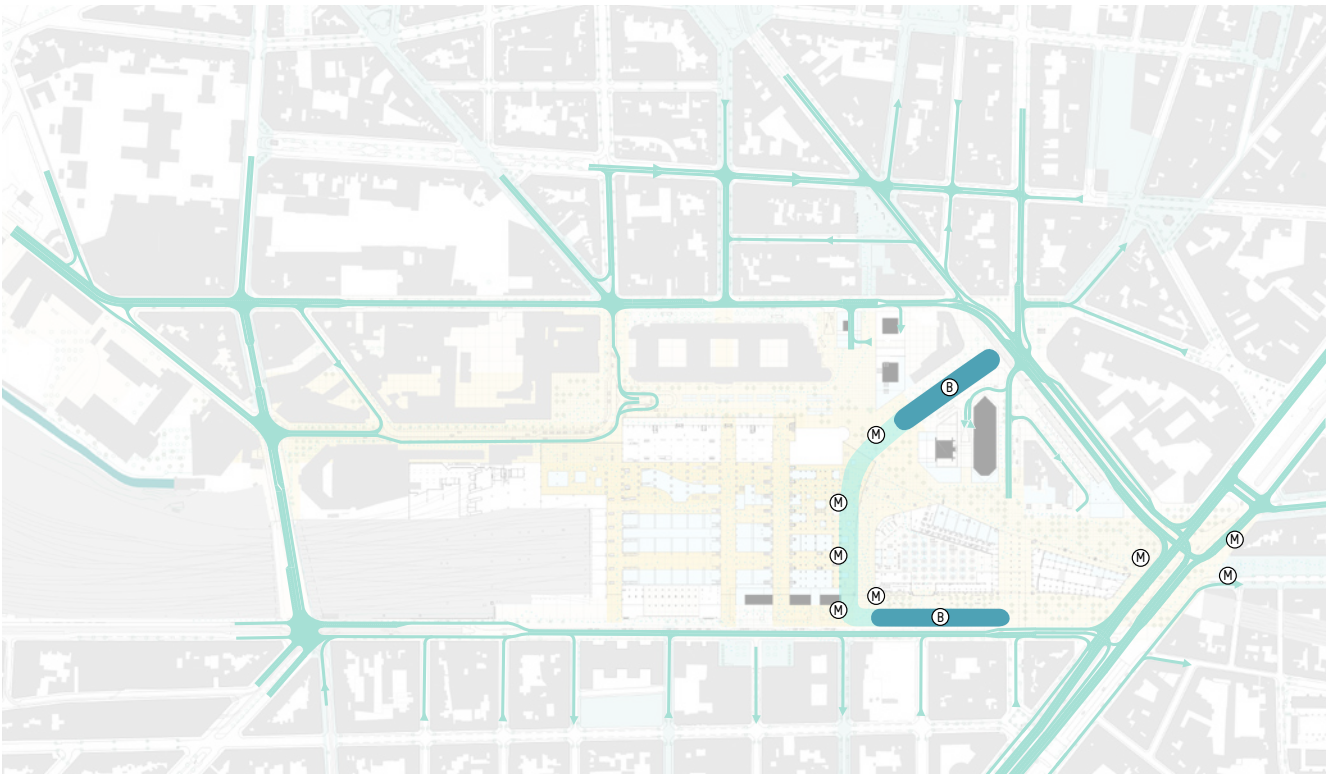
Voor de aansluiting van de P+R zal de invoering van een extra lijn dus niet nodig zijn, want hiervoor kan het materiaal gebruikt worden dat op het station wacht, waardoor weer openbare ruimte vrijkomt.

(De P+R-expresbusdienst zou ook uitgevoerd kunnen worden vanuit bestaande lijnen die hun eindpunt op het Zuidstation hebben, waarvan sommige lijnen doorgetrokken zouden kunnen worden, zodat ze de ruimte niet meer op een ongelegen moment bezetten. De P+R-aansluiting kan op deze manier een antwoord zijn op de wens om de eindpunten uit het centrum van Brussel te halen). Om de P+R-pendelbus nog aantrekkelijker te maken en het gebruik van de transitparking geloofwaardig te maken, dient de mogelijkheid onderzocht te worden om een vrije busbaan aan te leggen aan beide zijden van de Industrielaan, die daardoor een autoprofiel zou krijgen van 2x1 banen.

### DE ONDERGRONDSE TRAM

In samenhang met het Grondwetproject zal de tram ondergronds gaan met de aanleg van een tunnel in de Fonsnylaan. Het ondergronds gaan van de tram maakt het mogelijk de tramverkeersstromen volledig te scheiden van het grillige autoverkeer. Het serviceniveau zal dan betrouwbaarder zijn. Bovendien biedt het een tramnet met een groot groeipotentieel. Het profiteert van de kansen die de werkzaamheden aan het Grondwetproject bieden. Tot slot verbeteren hierdoor de aansluitingen met de metro in het Zuidstation.

Het grootste ongemak van het ondergronds gaan ligt in de aanleg van de tunnel in de Fonsnylaan en de invoeging, waarvoor de speciale busbanen af en toe onderbroken moeten worden, over een afstand van ongeveer honderd meter. Intelligente verkeerslichtsystemen zullen ervoor zorgen dat de bussen voorrang krijgen. Er is overwogen de tram bovengronds te houden. Het belangrijkste voordeel hiervan zou een grotere stedelijkheid zijn geweest



en een structurerend effect op de openbare ruimte dankzij een betere verdeling daarvan.

Handhaving van de bovengrondse tram betekende echter dat er veel wegen zouden moeten worden overgestoken op een bijzonder strategisch knooppunt en dus een afweging van de voorrang tussen de verschillende vervoerswijzen.

Een dergelijke handhaving zou niet geleid hebben tot verbetering van de aansluitingen met de metro in het Zuidstation (de interface tussen de verschillende vervoerswijzen zou zelfs verslechterd zijn ten opzichte van de huidige configuratie in de Overdekte Straat) en hierdoor zou de trampassage in de Argonnestraat moeten blijven bestaan.

De ontwikkeling van vrije busbanen zal voortgezet worden op de belangrijkste verkeersassen, met name op Bara op de plaats van de parallelbaan, op Fonsny op de plaats van de tramsporen nadat deze ondergronds is gegaan, in de Veeartsentunnel, ter hoogte van de Fiennesstraat...

Het beheer van de twee busstations, het bestaande 'Spaak' en het geplande 'Fonsny' moet op termijn bijeengebracht en geïntegreerd worden in het metrosysteem. Het zal dan denkbaar zijn dat de lijnen gereorganiseerd worden op basis van hun bestemming, zonder onderscheid naar operator. (De Lijn-bussen naar Fonsny, MIVB-bussen naar Spaak...). Hierdoor kan de Argonnestraat helemaal vrijgemaakt worden (zelfs als de mogelijkheid gehandhaafd wordt om er bussen te laten rijden voor eventuele omleidingen).

Om het hoofd te bieden aan de toenemende behoeften op exploitatiegebied moet een manier gevonden worden om het aantal wachtende bussen te beperken om te voorkomen dat deze nadelig zijn voor de bezetting van de ruimte en de werking van de busstations verstoren. De oplossing ligt noodzakelijkerwijs in

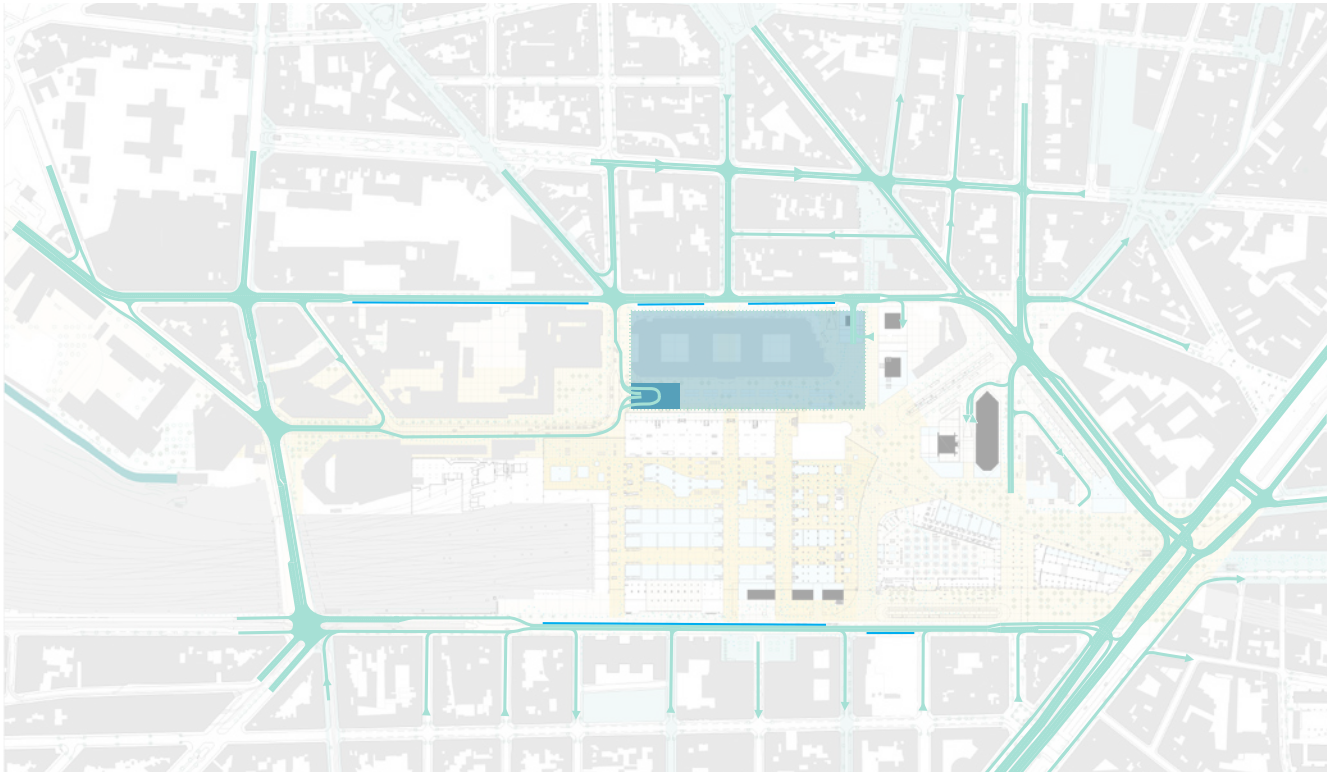
het aanwijzen van een opvanglocatie (minidepot) en/of verbeteringen in de dienstregeling.

De verdichting van het Frankrijk-Bara-stratenblok en de inrichting van het Tweestations-stratenblok brengen tot slot natuurlijk de vraag aan de orde van de bereikbaarheid daarvan met het openbaar vervoer en met name met de bus, aangezien op dit moment geen enkele zware vervoerswijze, metro of tram dit gebied aan de achterkant van het station rechtstreeks bedient. Dit ligt echter op minder dan 300 m van het multimodale knooppunt, wat nog steeds aantrekkelijk is, als het traject comfortabel is en de afbakening helder en leesbaar. Men kan dus denken dat de huidige modale praktijken niet radicaal zullen veranderen.

De aanleg van de P+R-pendelbus biedt een kans om de nieuwe ontwikkelingen aan de achterkant van het station te bedienen, een nog interessantere kans in geval van verlenging van de bestaande lijnen. De bereikbaarheidsstrategie van de projecten in het gebied aan de Zennekant kan ook een sleutel vormen voor het oplossen van problemen in verband met de terminalfunctie in het centrum en de omgeving van het Zuidstation. Daarom kunnen verschillende mogelijkheden onderzocht worden:

- Verplaatsing van bepaalde eindhaltes (L27) naar de achterkant van het station
- De achterkant van het station laten bedienen door de "P+R-pendelbus"
- Omleiding van bepaalde De Lijn-lijnen over de Van Kalkenbrug
- De aanleg van een nieuwe trambaan vanaf het Baraplein die doorgetrokken zou kunnen worden naar de Industrielaan en in de plaats zou komen van de P+R-pendelbus

## KISS & RIDE



Het richtschema voorziet in meerdere plekken voor het afzetten van mensen:

-De belangrijkste plek ligt aan de Fonsnystraat, langs de voor-gevel van het stationsgebouw, zo dicht mogelijk bij de ingangen, zodat de reizigers zo snel mogelijk bij de perrons zijn. Dit is een ruimte die uitsluitend bestemd is voor afzetten; parkeren is slechts enkele minuten toegestaan. Een specifiek beheers-systeem (sluis, camera's, detectielussen...) in combinatie met controlemiddelen zal worden toegepast om misbruik van deze ruimtes te voorkomen.

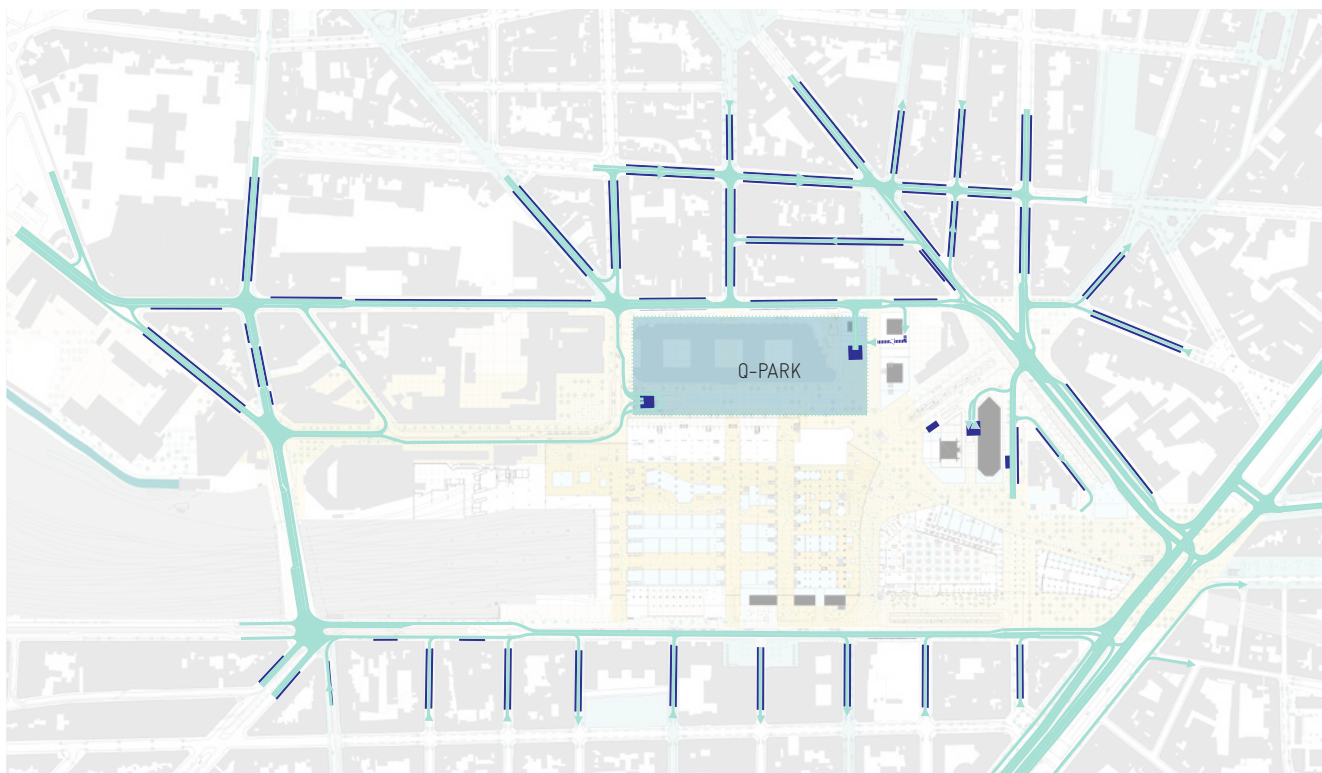
-Een andere plek is voorzien in de Frankrijkstraat, zodat reizigers ook naar de perrons kunnen gaan vanaf de achterkant van het station. Deze laatste kunnen gebruikmaken van een speciale rijbaan, bereikbaar vanuit de Tweestationsstraat en speciaal voor K&R, bij de ingang van het Q-Park en het leveringsverkeer voor het Hortaplein.

-Voor het ophalen van passagiers is een 'pick-up' wachtlocatie voor korte duur (maximaal 15 minuten) voorzien in de Barastraat. Ook die zal uitgerust worden met een controlesysteem voor de wachttijd.

-Bij lange wachttijden worden automobilisten tot slot uitgenodigd om de Q-Park parking te gebruiken, waar plaatsen zijn voorzien op niveau -1.

Al deze plekken zullen duidelijk gemarkeerd zijn zowel voor de automobilisten die het station naderen als vanuit het station om de reizigers te oriënteren.





De gekozen principes op het gebied van parkeren streven naar vermindering van de capaciteit tot het strikt noodzakelijke minimum, omdat het de doelstelling is het gebruik van de auto terug te dringen en omdat het gebied uitstekend bereikbaar is met andere vervoerswijzen die benut moeten worden. Er moet echter wel bijzondere aandacht worden geschonken aan het parkeren van de omwonenden in een wijk waar de particuliere garages niet talrijk zijn.

Bovenop deze tweeledige wens komen ook nog de behoeften die ontstaan door de geplande projecten die het gevaar meebrengen van toename van het verkeer tijdens de piekuren op de al zwaarbelaste verkeersassen, als men het autogebruik niet beteugelt door middel van parkeermaatregelen.

De parkeer capaciteit van deze projecten zal derhalve beperkt zijn om rekening te houden met de algemene mobiliteitsdoelstellingen, de problemen met het wegnen om nieuwe stromen te verwerken, maar ook vanwege de uitgebreide en hoogwaardige bereikbaarheid van de wijk, waar alle vervoerswijzen geconcentreerd zijn (hst/Eurostar/Thalys, nationale en regionale treinen, GEN, metro, tram, bus, taxi, Villo,...).

Daarom stellen wij voor om voor kantoren de norm op 1 parkeerplaats per 250 tot 300 m<sup>2</sup> te brengen en op 1 plaats per woning (zelfs tot 0,8 plaats bij mogelijkheid tot gedeeld gebruik in de buurt). Voor de voorzieningen stellen wij voor geen extra plaatsen aan te leggen, vanwege het bestaande aanbod en de mogelijkheden voor gedeeld gebruik.

Op de volgende locaties komen parkeerplaatsen op de weg (met een totaalvolume van bijna 300 plaatsen) in aanmerking voor opheffing:

- het zuidelijke deel van de Barastraat, met de eventuele invoering van tweerichtingsverkeer en parkeren langs de parallelbaan waar in de toekomst een vrije busbaan komt,
- de Jamarlaan aan weerszijden van de hoofdrijbaan om verbred-

ing van de stoepen mogelijk te maken,

- de Fonsnylaan met aan de frontzijde van het station plaatsen bestemd voor specifieke toegang (K&R, afzetten taxi's, leveringsverkeer, Cambio, elektrische laadpaal), in de wetenschap dat de parkeerplaats aan het eind van de Fonsnylaan, langs de Kleine Vierhoek, ook opgeheven wordt en openbare ruimte wordt,

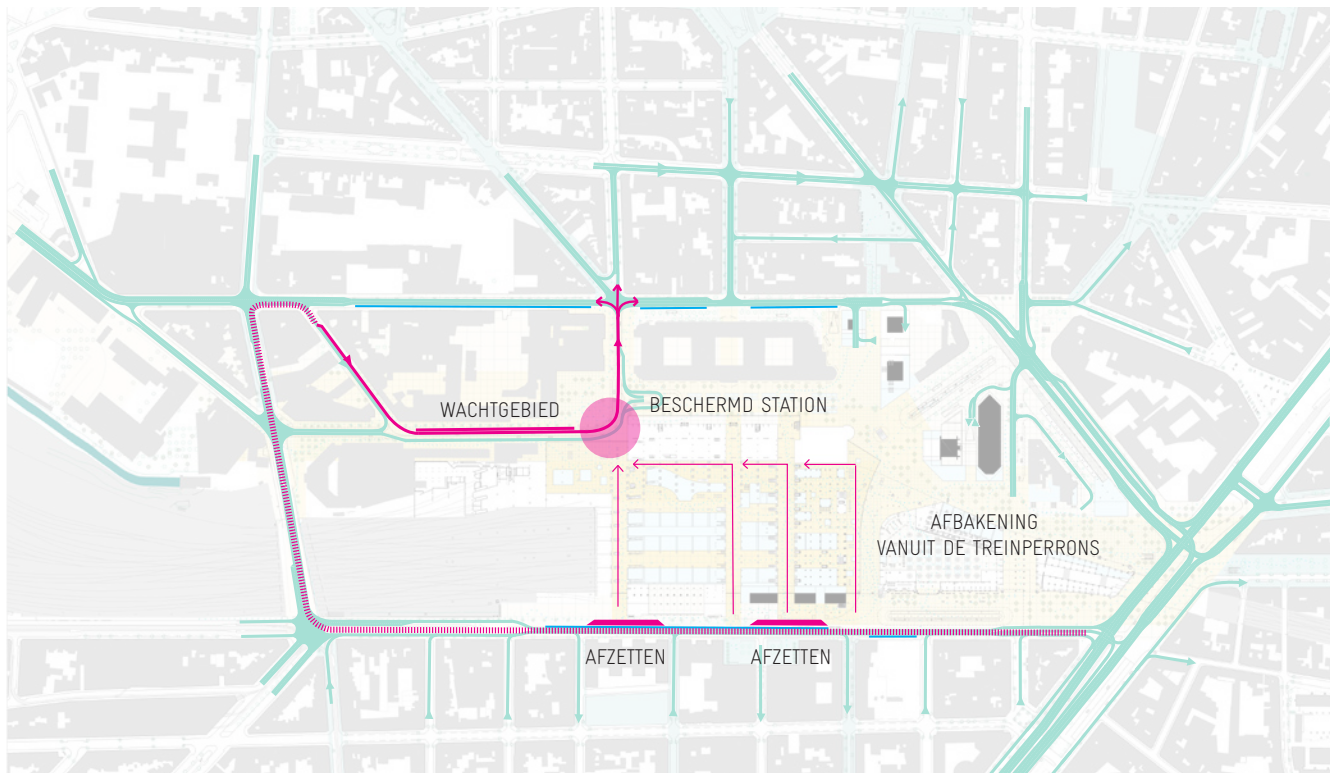
- met het rustiger maken van de omgeving aan de voorkant van het station en het wegnemen van het verkeer uit de Blérotstraat tot aan de Europa-esplanade verdwijnt ook het daarbij behorende parkeren,

- de Frankrijkstraat waar het openbaar parkeren ook verdwijnt aangezien alleen individuele auto's die naar de parkeergarage of de K&R's gaan voortaan deze weg nemen.

Overigens zal het parkeren overal gereguleerd worden om de parkeerduur te beperken en om ook rekening te houden met de behoeften van de omwonenden en de plaatselijke betrokken partijen. Er dient dus een harmonisatie van het parkeerbeleid in de gemeentes te komen.

De dienst Cambio zal versterkt worden om te voldoen aan de behoeften in de wijk (bedrijven en particulieren) en tegelijk worden uitgevoerd met het opheffen van aangrenzende plaatsen. De Q-Park parking blijft bestemd voor de bereikbaarheid van het station en de behoeften aan middellang en lang parkeren. Indien nodig kan de herinrichting van het Frankrijk-Bara-stratenblok de gelegenheid bieden om bijkomende parkeerplaatsen te creëren, maar slechts in beperkte mate, rekening houdend met de uitzonderlijke bereikbaarheid van de wijk met het openbaar vervoer.

# TAXI



Het richtschema stelt voor om een enkele taxistandplaats (voor het oppikken van klanten) aan te leggen aan de achterkant van het station, ter hoogte van de Frankrijkstraat om de treinreizigers, die de belangrijkste gebruikers zullen zijn, meer duidelijkheid te bieden over het aanbod. Dit maakt het ook mogelijk om de openbare ruimte rond de Europa-esplanade vrij te maken en in te zetten voor de actieve vervoerswijzen. Het is daarbij noodzakelijk dat op het hele terrein van het Zuidstation een speciale marking wordt aangebracht.

Deze verplaatsing van het taxiaanbod maakt ruimte voor de aanleg van de parallelbaan in de Barastraat, die voortaan alleen bestemd zal zijn voor een vrije busbaan. Deze unieke bestemming maakt het mogelijk de nutteloos geworden parkeerplaatsen aan de zijkant op te heffen en de trottoirs te verbreden met aanleg van een fietspad.

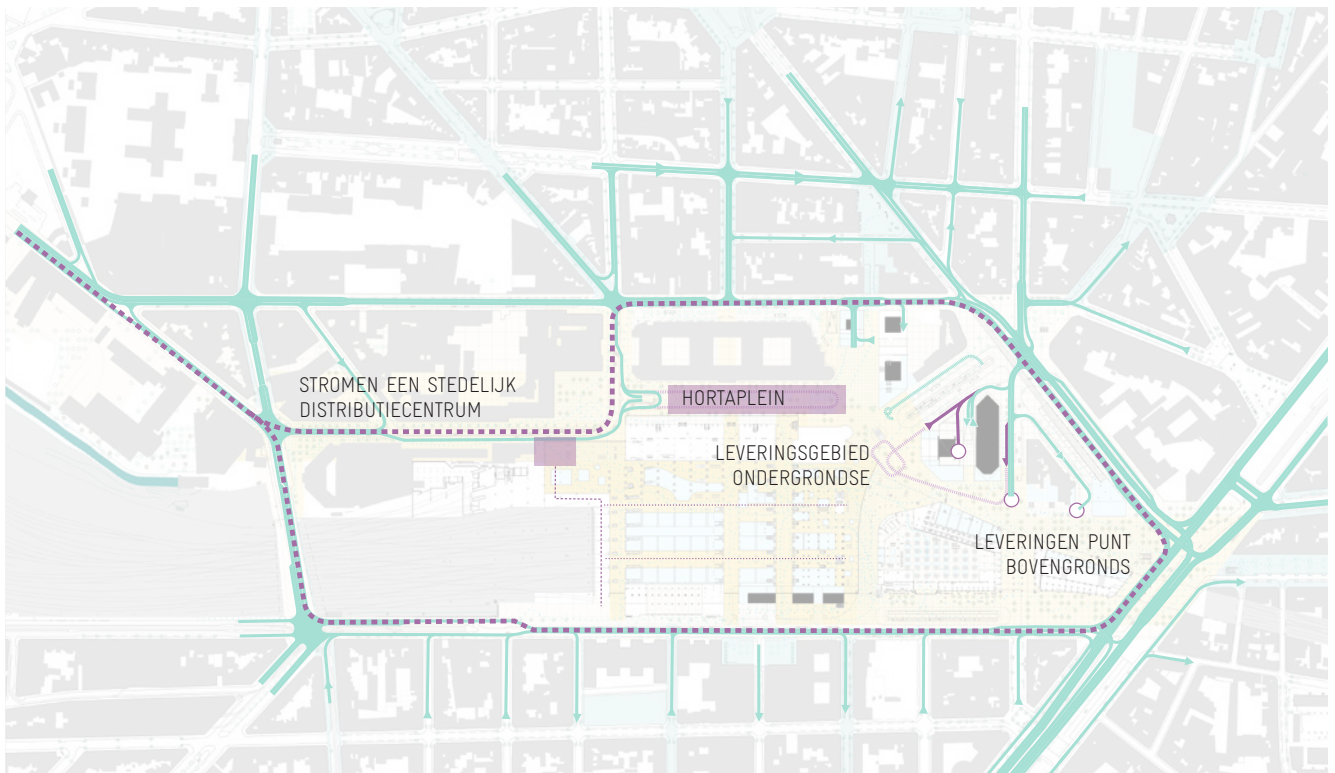
De Frankrijkstraat, aangelegd als eenrichtingsverkeer vanaf de Parentéstraat naar de Eloystraat, beschikt over een aparte baan voor taxi's die eindigt in een standplaats met overdekte en comfortabele in- en uitstapperrons. De aanvoerbaan zal uitsluitend toegankelijk zijn vanuit de Parentéstraat en zal dubbelbaans zijn om voldoende ruimte te bieden voor de wachtende taxi's tijdens het piek uur. Een toegangscontrolesysteem zal ervoor zorgen dat alleen Brusselse taxi's deze baan kunnen nemen. Uitrijden gebeurt via de Barastraat.

Aanvullend op de taxistandplaats in de Frankrijkstraat zijn er ook afzetplaatsen gepland in de Fonsnystraat, zo dicht mogelijk bij de ingangen van het Zuidstation.

Gereserveerde taxi's voor gebruikers van het station of klanten van het hotel worden uitgenodigd om niveau -1 van de Q-Park te nemen waar plaatsen beschikbaar zijn. Vanaf de treinper-

rons zullen duidelijke markeringen worden aangebracht om de gebruikers te oriënteren. Het is ook een mogelijkheid om specifieke laad- en loszones voor de hotels in de publieke ruimte te voorzien of gereserveerde taxi's toe te staan het Hortaplein op te rijden via de weg die is voorbehouden voor leveringen.

Andere afzetplekken kunnen in overweging worden genomen, afhankelijk van de ontwikkeling van het gebied rond het stratenblok van de Tweestationsstraat. De toekomstige ontwikkeling van de stratenblokken Frankrijk-Bara en Tweestations maakt de verplaatsing van de taxistandplaats naar de achterkant van het station nog meer dan nu relevant.



Het probleem met het leveringsverkeer vormt een van de gevoeligste punten van het richtschema, omdat deze vitale behoefte voor het functioneren van het station botst met de geplande vermindering van de wegcapaciteit in de omgeving van het station.

Het schema stelt daarom voor het leveringsverkeer te segmenteren, door de leveringslocaties op te splitsen tot zo dicht mogelijk bij de bestemming als een afhandeling op de weg niet mogelijk is.

Voor de westzijde van de wijk vindt de aanvoer voor het station en het hotel plaats via het Hortaplein vanuit de Frankrijkstraat. De verplaatsing van de ingang van de parkeergarage maakt het mogelijk het leveringsperron van het hotel te bereiken (de afbakingspaaltjes zullen niet meer bestaan).

Voor de oostzijde zijn leveringspunten voorzien in de Argonnestraat voor de aanvoer voor de Vierhoeken en de winkels in het stratenblok en in de Fonsnystraat voor de aanvoer voor de winkels in het station door de opgeheven parkeerplaatsen opnieuw te bestemmen.

Daarnaast kan een ondergrondse logistieke ruimte aangelegd worden onder de Europa-esplanade voor de aanvoer van het hotel, het station en de Vierhoeken door middel van verbindingen met de bestaande laagste niveaus en de verplaatsing van de tram onder de Fonsnystraat. Deze ruimte zou toegankelijk zijn vanuit twee inritten aan het Spaakplein en de Argonnestraat die een speciaal landschappelijk ontwerp zullen krijgen waardoor ze goed passen bij de gerenoveerde sokkels van de gebouwen. Het belangrijkste voordeel van deze oplossing met een gemeenschappelijke logistieke ruimte, die is onderzocht door Euroimmo-star, is dat een deel van het station, het hotel en de Vierhoeken buiten de weg en de openbare ruimte bevoorrad kunnen worden. Hierdoor zou de hele Europa-esplanade bevrijd worden van bestemmingsverkeer van vrachtwagens en dit voorkomt dat vele

handelingen in het gebied beheerd moeten worden. Deze ruimte zou ook kunnen dienen als ingang tot de laagste niveaus voor de brandweer.

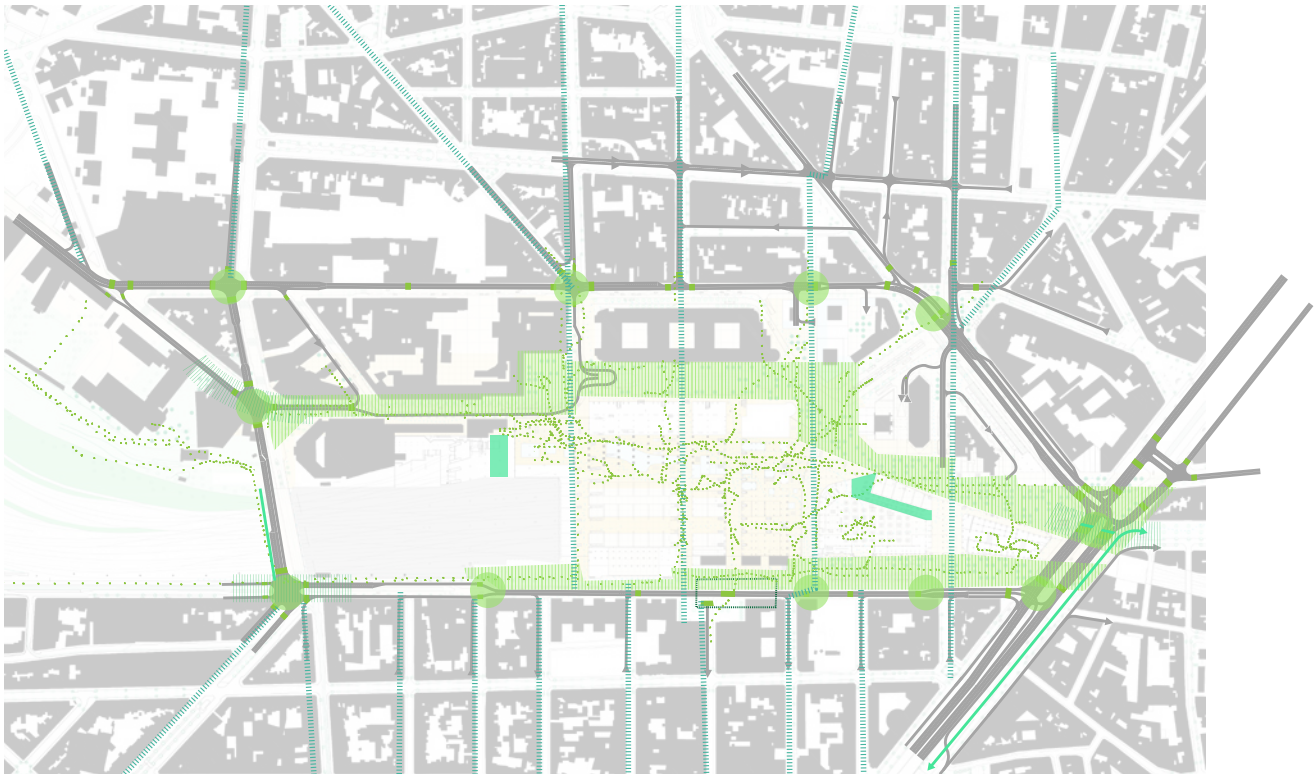
Het belangrijkste nadeel, buiten de kosten, zit in de toevoeging van de in- en uitritten van de bezorgruimte die de pogingen om de onderkanten van het gebouw een beter aanzicht te geven teniet doen, met name bij de Zuidertoren.

Op de weg kunnen buiten het ontmoetingsplatform specifieke plaatsen worden gebruikt die gunstig in de buurt van de winkels en diensten liggen. Tevens moet bij de ontwikkeling van het gebied aan de achterkant van het station worden stilgestaan bij de bereikbaarheid daarvan.

Ter begeleiding moet een specifieke markering aangebracht worden en met de winkels en klanten van het bezorgend verkeer moet overlegd worden over het organiseren en beheren van de leveringen op het hele terrein.

Op termijn zou een stedelijk distributiecentrum het mogelijk maken de stromen vrachtwagens in de wijk nog verder te beperken.

# EEN STATION DAT PAST IN HET NETWERK VAN DE OMRINGENDE OPENBARE RUIMTES



## ACTIEVE VERVOERSWIJZEN: VOETGANGERS

Voor de ontwikkeling van het concept van de 'woonvriendelijke' stad stelt het richtschema voor om wandelen in de hele stationswijk te bevorderen door de impact van de vele hindernissen zoals infrastructuur, wegen en spoorwegen te verminderen. De trottoirs en voetpaden zullen systematisch kwalitatief hoogwaardig gemaakt worden om het wandelen aangenaam en dus aantrekkelijk te maken voor iedereen (mindervaliden, met de kinderwagen, reizigers met koffers, ouderen...).

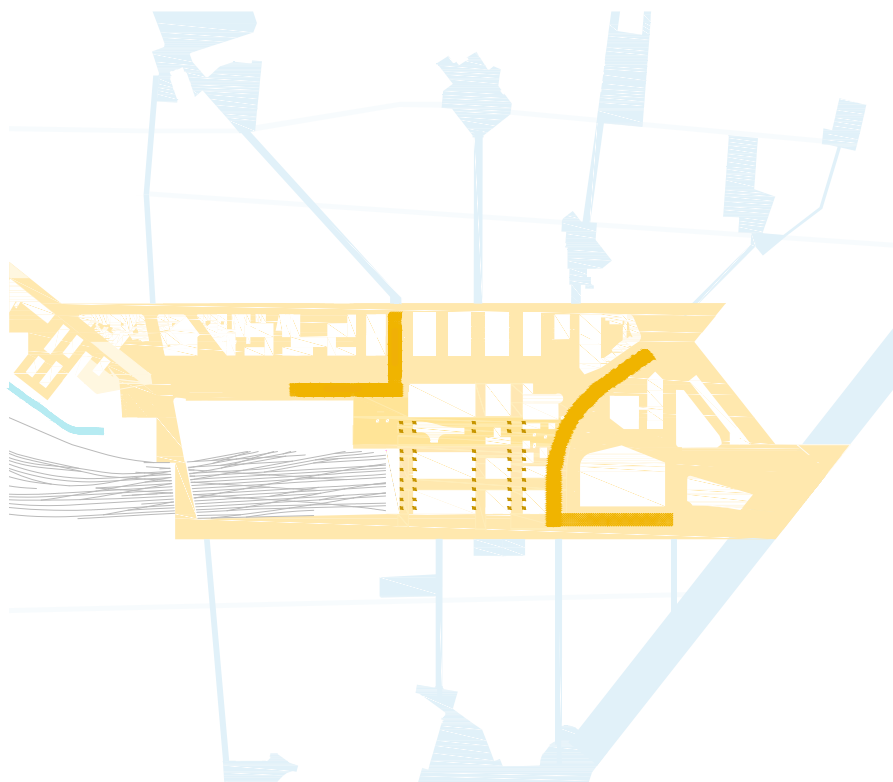
Het autoverkeer wordt teruggedrongen, zelfs verbannen uit de onmiddellijke omgeving van de ingangen van het station om de alternatieve vervoerswijzen en intermodaliteit te vergemakkelijken. Aan de achterkant van het station zal de weg gereserveerd zijn voor het bereiken van het station (taxi's, K&R, bussen, parkeren), terwijl aan de voorkant het verkeer weggehaald wordt (of beperkt tot de logistieke functies die niet van de weg kunnen worden verplaatst). De oostelijke ingang van de Q-Park parking zal verplaatst worden van het Hortaplein naar de Blérotstraat om ruimte vrij te maken tegenover de ingang van het station en nieuwe toegangen naar de metro te realiseren vanuit de openbare ruimte. De verplaatsing van de bussen van de Overdekte Straat naar de Fonsnystraat en het ondergronds brengen van de tram maken ruimte vrij voor het benutten van de multimodale toegangscorridor naar het station.

Het vrijmaken van de Overdekte Straat en de Argonnestraat en de reorganisatie van de verkeersstromen in het Zuidstation zullen het station poreuzer maken en de verplaatsingen van voetgangers vergemakkelijken, zowel 'noord-zuid' als 'oost-west' tussen Anderlecht en Sint-Gillis. De voetgangersoversteken over de wegen langs het ontmoetingsplatform (Barastraat, Fonsnylaan, Zuidlaan) zullen verbreed en veiliger worden dankzij een betere

leesbaarheid en een gunstige afstelling van de verkeerslichten op de kruispunten. Met name het oversteken van de Zuidlaan zal vergemakkelijkt worden zodat het stadscentrum gemakkelijker te bereiken is via de Stalingradstraat, dankzij de vermindering van het aantal banen (2x4 in plaats van 2x5) en een coördinatie van de verkeerslichten die zorgt voor meer comfort bij het oversteken. De aanleg van de tram- en metrohalte 'Grondwet' vormt daarnaast een kans om passages onder de weg door te maken voor het gemakkelijker bereiken van het openbaar vervoer.

De oost-westverbindingen zullen ook bevorderd worden dankzij de herinrichting van de rijbanen en trottoirs van de hoofdassen tussen het ontmoetingsplatform en de openbare ruimte in de omliggende wijken (Rossinistraat, Grisarpassage + Jorezstraat, Limmanderstraat, Veeartsenijstraat aan de kant van Anderlecht; Théodore Verhaegenstraat, Zwedenstraat, Engelandstraat, Argonnestraat aan de kant van Sint-Gillis) en zo zorgen voor integratie ervan in de omgeving en versterking van zijn nieuwe rol als interface.

Dit plaatselijke gebruik van het ontmoetingsplatform (plein waar de voetganger voorrang heeft, zo mogelijk vermindering van langdurig parkeren, ander materiaal...), zal de nieuwe visuele en fysieke poreusheid aanvullen die is aangebracht bij de herinrichting van het interieur van het station, de nieuwe projecten Victor en Fonsny, belichting van de ruimtes onder het spoor en op termijn de herontwikkeling van Blok 2.



#### AANSLUITING OP DE WIJKEN

- Ontmoetingsplatform
- Plaatselijk openbaar weefsel:  
belangrijkste openbare ruimtes  
en oost-westverbindingen

#### ACTIEVE VERVOERSWIJZEN: FIETSERS

Het richtschema stelt voor om de hele wijk befietsbaar te maken in een straal van 500 m tot 1 km rond het station. Het stelt daarom voor om alle wegen in dit gebied zodanig te behandelen dat ze comfortabeler en veiliger zijn voor fietsverkeer en daarvoor het hele scala aan beschikbare inrichtingsmiddelen in te zetten. Er worden steeds inrichtingen ten gunste van fietsers voorgesteld, in de vorm van fietspaden die de structuur van het Gewestelijke fietsplan bevestigen, maar ook waar nodig op fietsstroken of gemengde trottoirs om de continuïteit van fietsroutes te waarborgen. Op een voldoende breed trottoir moet dan een markering op de grond worden aangebracht en er moet een specifieke markering worden aangebracht om de gebruikers naar de comfortabelste en veiligste alternatieve routes te leiden. Bij gemengd gebruik van vrije busbanen moet worden onderzocht of is voldaan aan de veiligheidsvoorwaarden, met name voor het oversteken van kruispunten. Eventueel zal op de rijbaan een 30 km-zone worden ingevoerd. In de onmiddellijke omgeving van het Zuidstation zal de openbare ruimte gemengd zijn. De omvorming tot voetgangersgebied van bepaalde wegen, de vermindering van de parkeerruimte en de herbestemming van de vrijgekomen ruimte zullen gunstig zijn voor de voorzieningen voor de actieve vervoerswijzen.

De aanleg van deze fietsstructuur moet het mogelijk maken om de verschillende structurele plekken in de wijk te verbinden door middel van zo direct mogelijke routes en om een echt netwerk van openbare ruimtes aan te leggen.

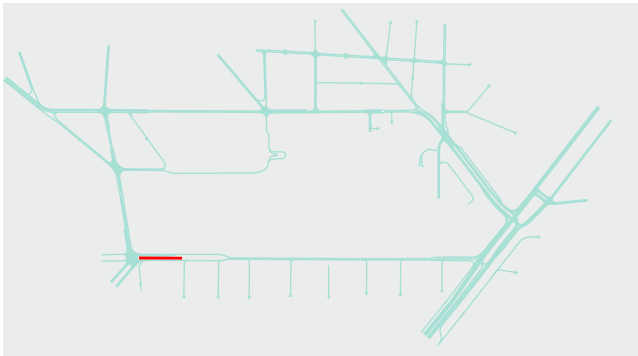
Dit dient gepaard te gaan met ontwikkeling van stallingsvoorzieningen. Op het stationsterrein zullen daarom twee grote fietsstallingen gebruikt worden: de bestaande stalling aan de

Frankrijkstraat zal vergroot worden tot ongeveer 1.000 plaatsen en ter hoogte van de Grote Vierhoek zal een nieuwe stalling met een capaciteit van ongeveer 1.500 plaatsen worden gebouwd. Deze twee voorzieningen bevorderen de intermodaliteit met de trein en het openbaar vervoer. Daarnaast komen er vele fietsbeugels in de belangrijkste openbare ruimtes en knooppunten om verplaatsingen over korte afstanden te bevorderen.

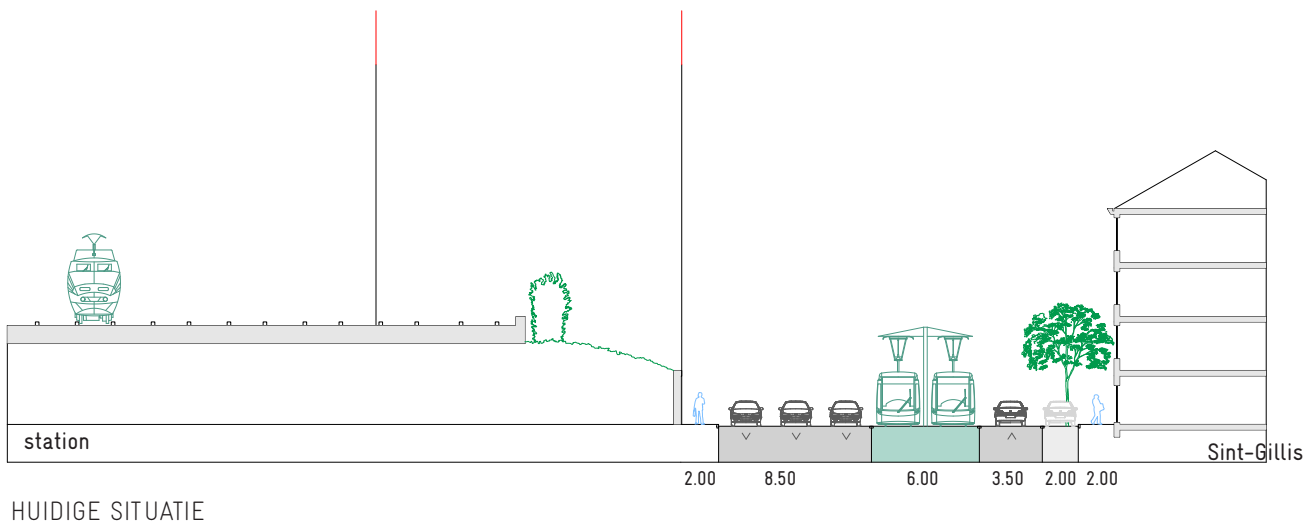
Ook het Villo-aanbod zal uitgebreid worden, met name in de buurt van de belangrijkste ingangen van het station. Al deze acties zullen gepaard gaan met een specifiek markeringssplan dat voor fietsers herkenning gemakkelijk maakt.

Tot slot moet de fiets meegenomen worden in de stedenbouwkundige plannen door het vaststellen van normen voor het systematisch realiseren van fietsstallingen in elk nieuwe plan voor woningen, winkels, kantoren, openbare voorzieningen of parkeerplaatsen. Voor deze verschillende vastgoedprojecten vormt de norm van 1 plaats per 200 m<sup>2</sup> vloeroppervlak uit het GSV daarvoor een goede basis.

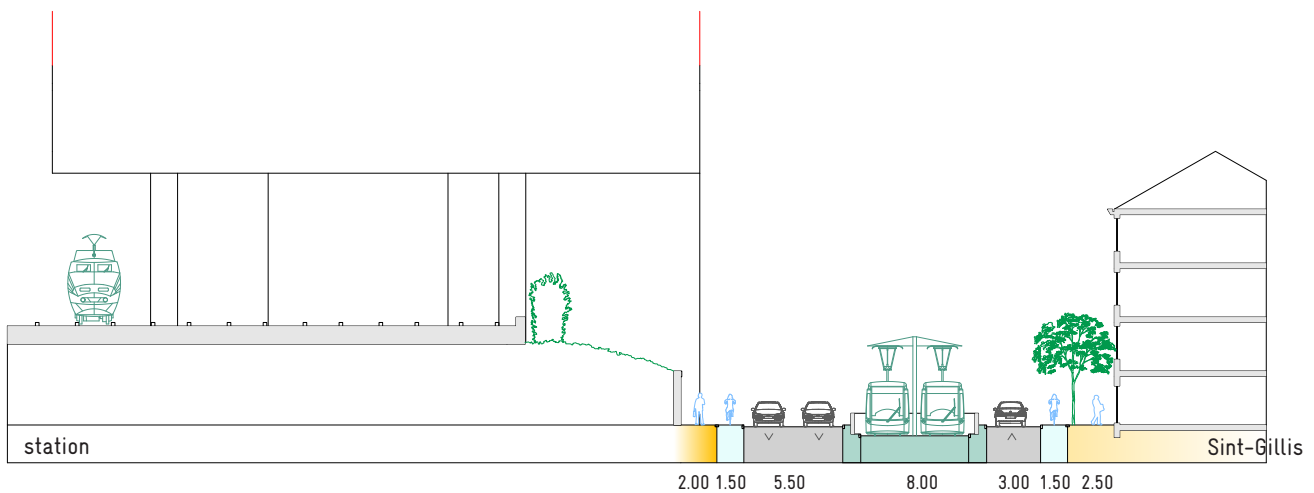
## AANSLUITING OP DE WIJKEN - FONSNYLAAN ZUID



De inrichting van de Fonsnylaan wordt voor alles bepaald door het ondergronds gaan van de tram in de periode 2018-2020. Er moet dus een tunnelingang komen ter hoogte van de Dene-markenstraat, waarvan de integratie nog nauwkeurig onderzocht moet worden. Zelfs bij behoud van een vrije busbaan in het midden van de weg kan er aan weerszijden ruimte vrijgemaakt worden voor de aanleg van fietspaden.

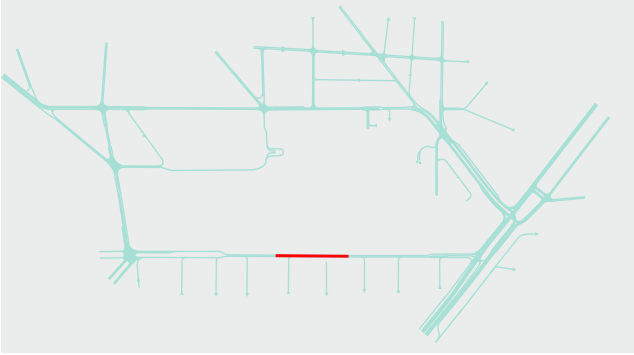


HUIDIGE SITUATIE

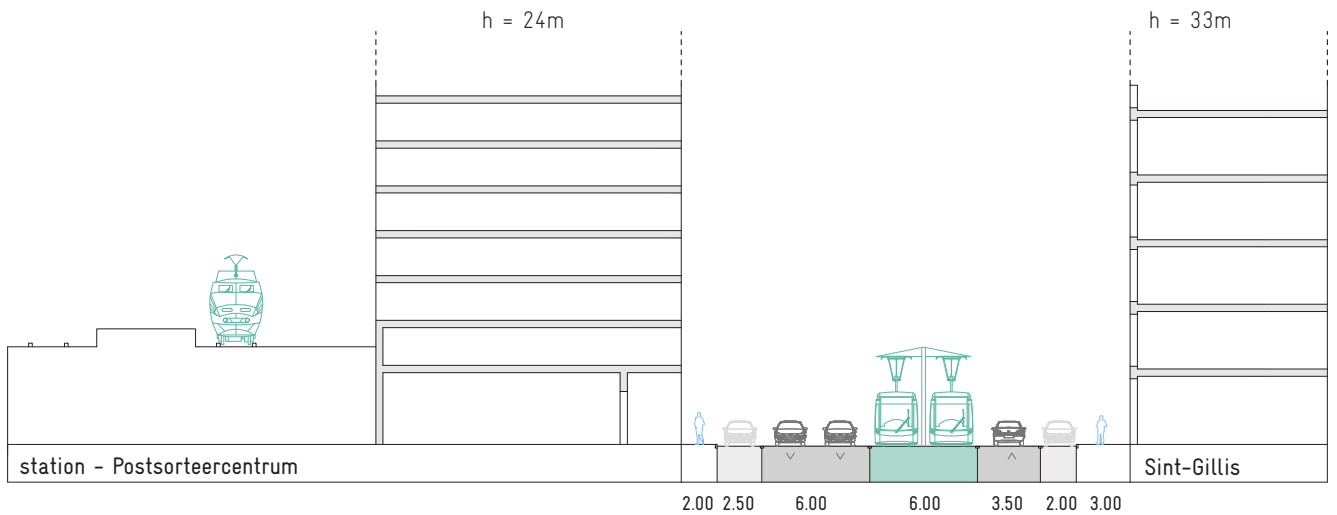


GEPLANDE SITUATIE

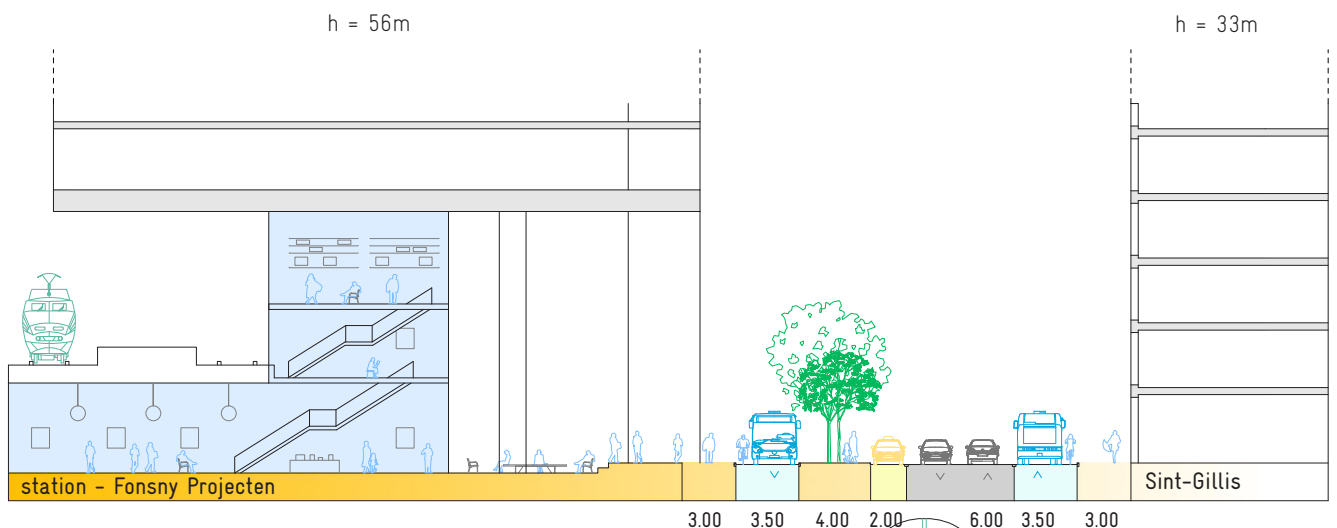
# AANSLUITING OP DE WIJKEN - FONSNYLAAN MIDDENDEEL



Ter hoogte van de in- en uitgangen van het station maakt de aanleg van veilige speciale ruimtes voor afzetten van taxipasagiers en Kiss&Ride van de Fonsnylaan een belangrijke toevoeging voor het station. Het gaat er vooral om zowel de in- als de uitgang van het station veilig te maken. De terugspringende gevels op palen van het Fonsnygebouw leveren voor de voetganger een comfortabelere en vrije ruimte op. Bij de uitgang van het station wordt hij dus niet meer direct geconfronteerd met de rijbanen. Omgekeerd maakt deze bijzondere ruimte met een enigszins monumentaal karakter de sporen en de treinen zichtbaar, waardoor het station en zijn verschillende ingangen goed te zien is vanuit de straten van Sint-Gillis. (1)

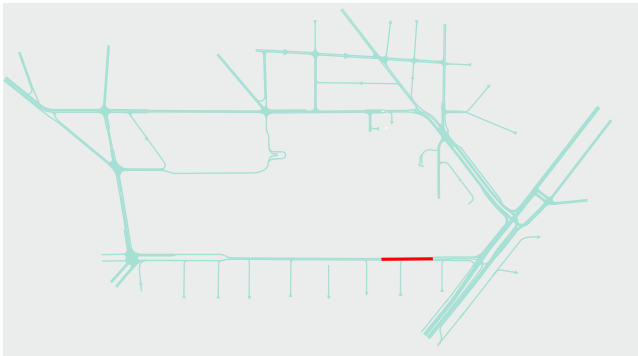


HUIDIGE SITUATIE

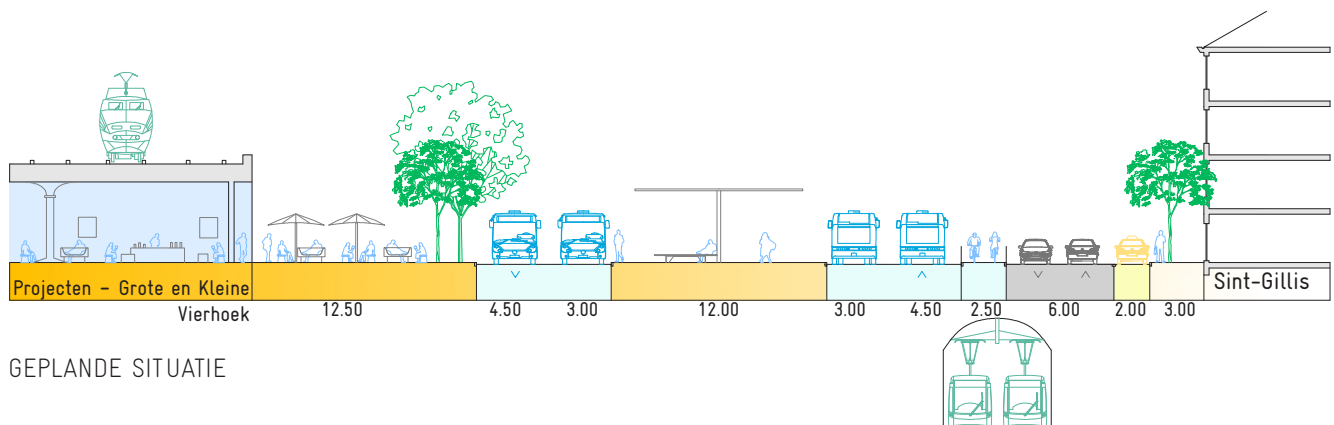
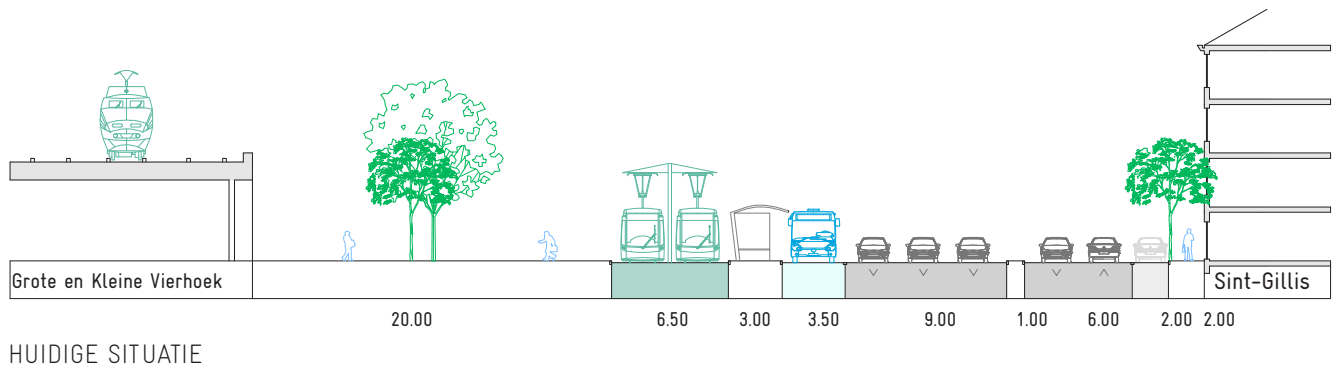


GEPLANDE SITUATIE

# AANSLUITING OP DE WIJKEN - FONSNYLAAN NOORD



Het weghalen van de bus uit de Overdekte Straat en de overbrenging daarvan naar de Fonsnylaan maakt de aanleg nodig van een nieuw busstation rechts van de Grote Vierhoek. Een nauwkeurige planning moet het mogelijk maken om dit zo smal mogelijk te maken om voldoende ruimte vrij te houden bij de zuidgevel van de Grote Vierhoek en bovendien de vestiging van caféterrassen toe te staan. Een hoogwaardige inrichting van de openbare ruimte tussen de Vierhoek en het busstation zal bovendien de hinder verminderen die kan ontstaan door het parkeren en herhaaldelijk passeren van de bussen. De structuur van het busstation moet licht zijn en even hoog als de Vierhoek om de zichtlijnen zo veel mogelijk door te laten lopen en om de activering van de Vierhoek niet te hinderen. (2)





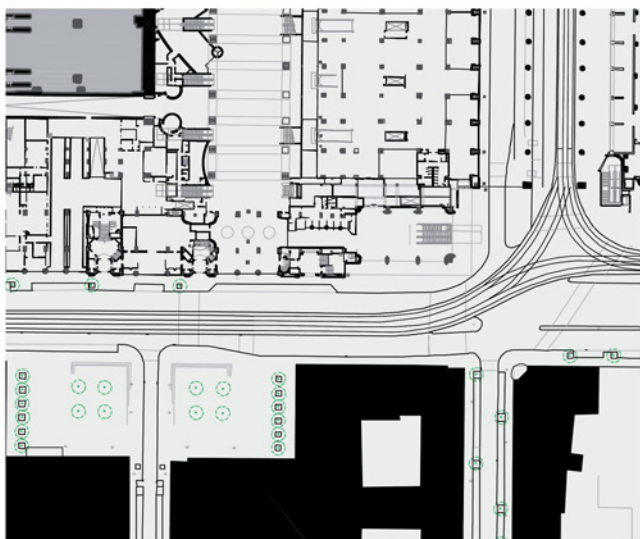
## INRICHTING VAN DE FONSNYLAAN EN HET GRONDWETPLEIN

Ter hoogte van de Kleine Vierhoek en het Grondwetplein wordt een grote openbare ruimte aangelegd, net zoals op de Europa-esplanade. Dezelfde behandeling wordt toegepast: royale beplanting volgens het raster in overeenstemming met de Zuidmarkt en de daarbij behorende technische eisen. De parkeerruimte wordt verplaatst en de Argonnestraat opgeheven om één doorlopend oppervlak te creëren over de hele lengte van de zuidgevels van de Vierhoeken. De aldus ontstane grote ruimte voor de Kleine Vierhoek kan voortaan potentieel dienen voor meer of minder tijdelijke gebruiksvormen en evenementen die passen bij de nieuwe programmering.(4)

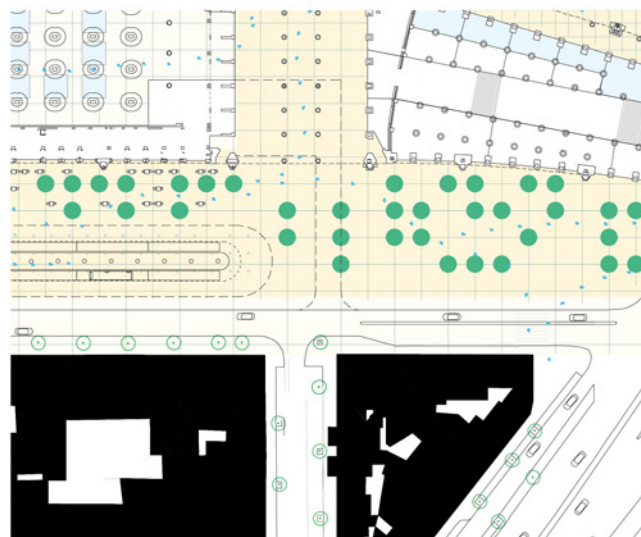
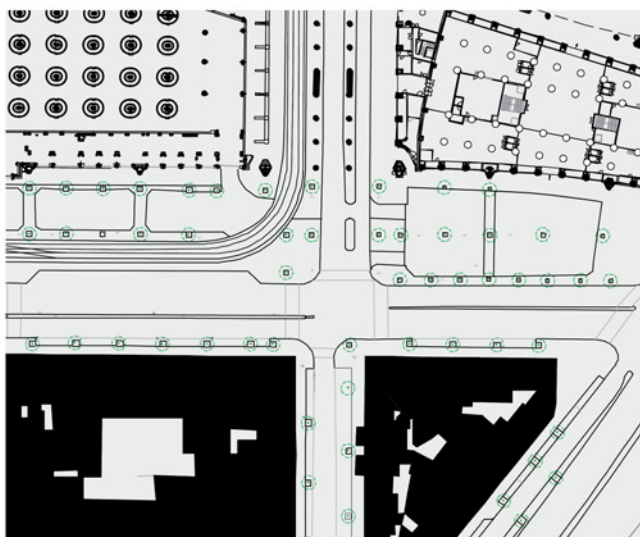
Langs de hele Fonsnylaan wordt door het materiaalgebruik coherentie aangebracht tussen het voetgangersgebied en de rest van het ontmoetingsplatform en het raster ervan. Verder is er aandacht voor de nivellering, de maximale continuïteit van de vloer tussen binnen en buiten en de gelijke inrichting van de trottoirs aan weerszijden van de Fonsnylaan. Dit alles garandeert het comfort voor voetgangers en de verbindingen naar de wijken. Vooral de oversteken zullen vergemakkelijkt worden, zowel door het waar nodig verwijderen van randen en obstakels en door een heldere markering, met name op de vloer, van de ingangen van het station. Er zullen grote oversteekplaatsen worden aangelegd die zich niet beperken tot standaardvoetgangersoversteekplaatsen, maar die de hele breedte van de in- en uitgangen in beslag nemen.

1.

1.



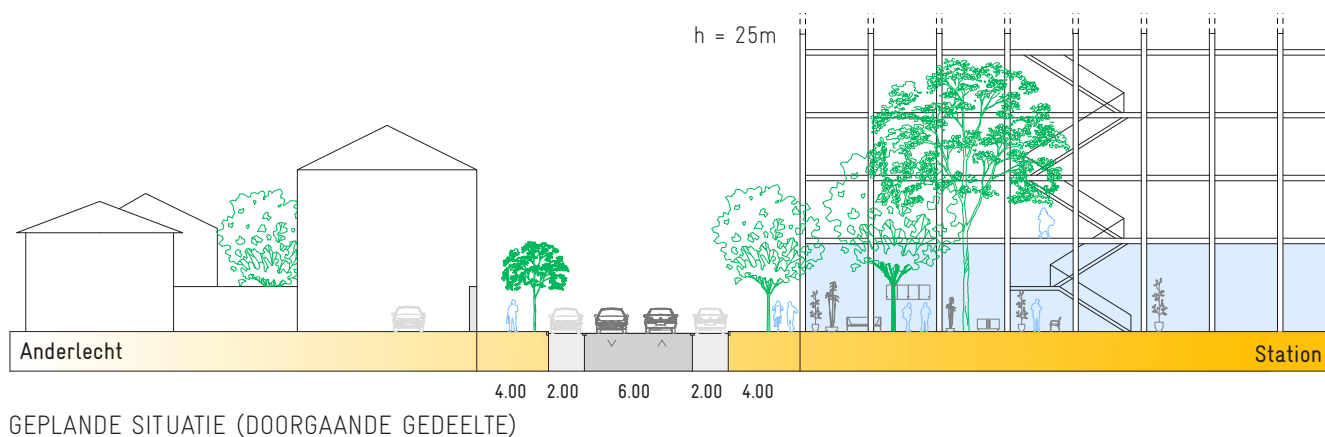
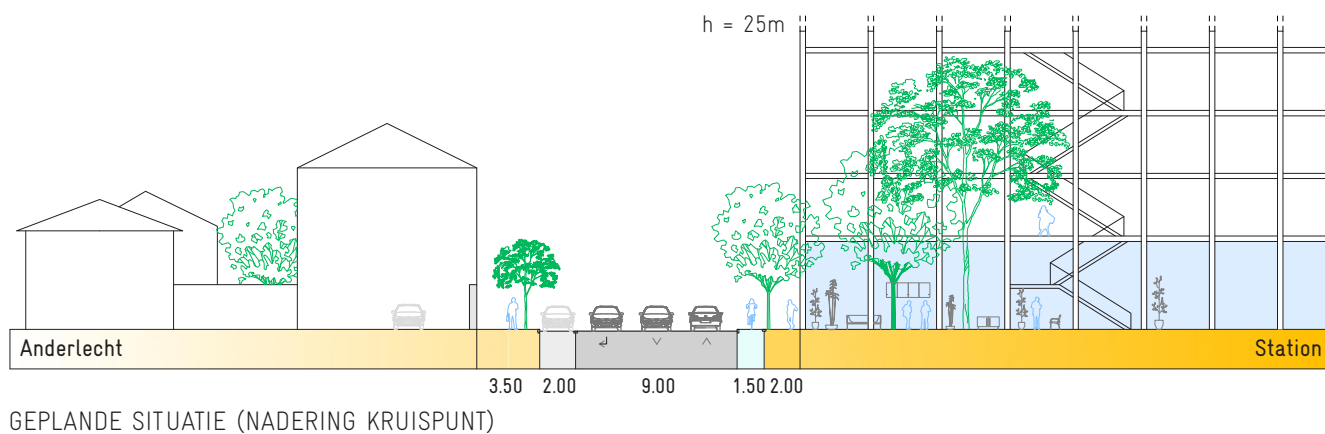
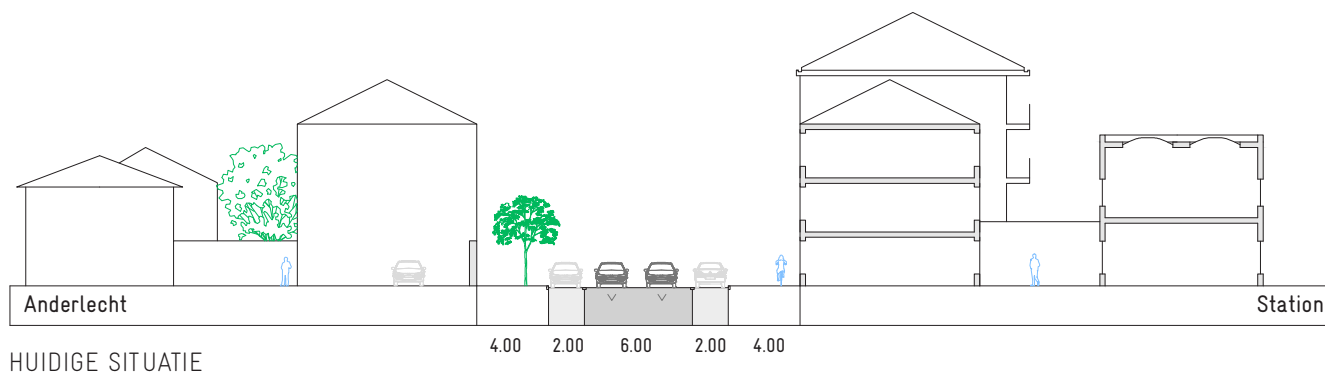
2.

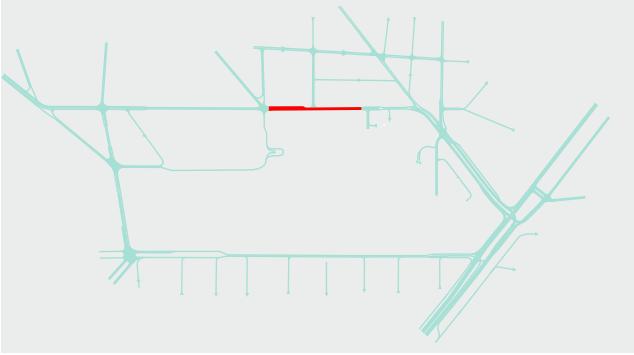


# AANSLUITING OP DE WIJKEN - MIDDENGEDEELTE BARASTRAAT

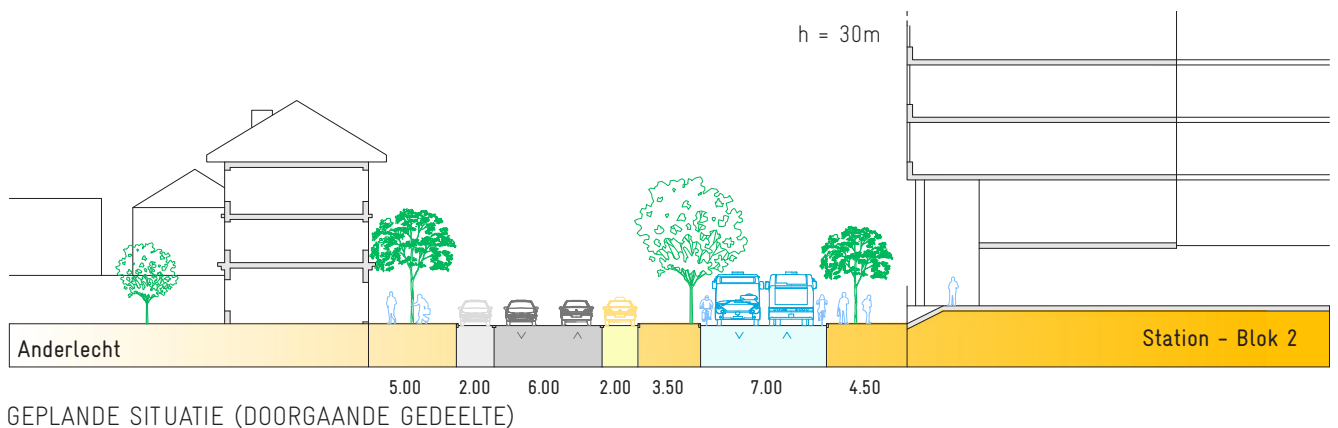
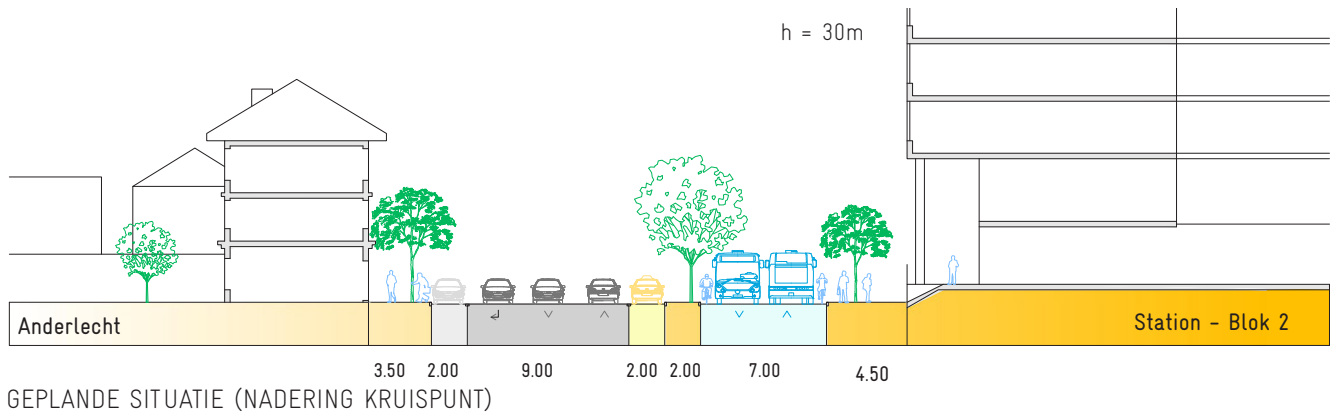
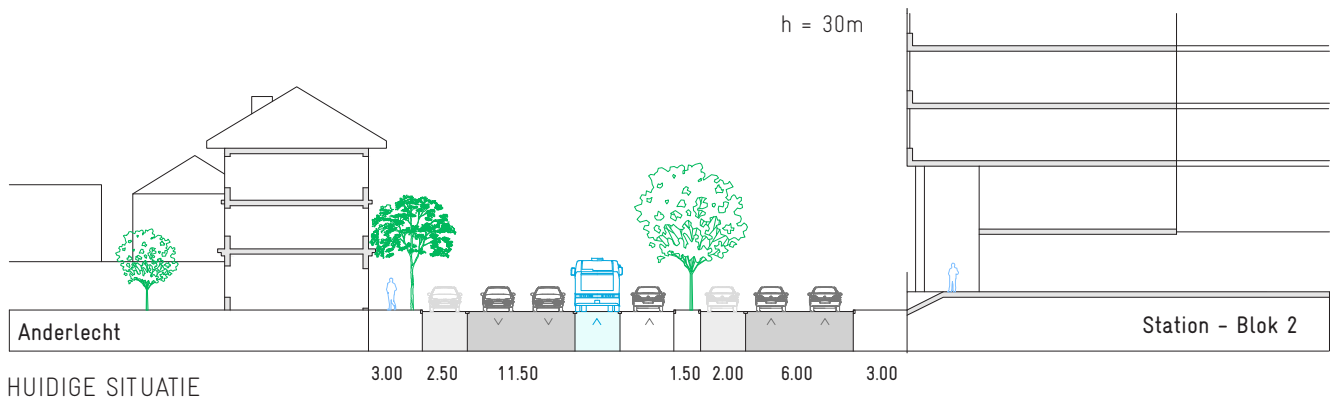


De Frankrijk-Baracorridor blijft twee richtingen behouden. In deze eerste versie van het richtschema resulteert dit in de invoering van tweerichtingsverkeer in de Barastraat binnen de huidige wegbreedte en in de herbestemming van de Frankrijkstraat. Deze optie zal in detail worden onderzocht wanneer de inrichting van het Frankrijk-Barastratenblok wordt bepaald. Normaliter gebeurt deze invoering van de dubbele rijrichting in het doorgaande gedeelte en alleen in segment Bara/Veeartsen. Bij nadering van de kruispunten blijven er twee banen om zowel de verwerking als het goede verloop van het verkeer te waarborgen tijdens groen licht. Dit gebeurt bij nadering van de Eloystraat waar de rechterbaan gereserveerd is voor rechtsafslaand verkeer. Tussen Veeartsen en Tweestations is het uitgaande profiel gehandhaafd op 2x2 banen over de hele lengte van het segment. Op zichzelf kan de Barastraat geen flessenhals vormen voor de hele wijk en de herinrichting van deze straat loopt parallel aan de ingrepen aan weerszijden buiten de wijk (regulering vanaf de Industrielaan of vanaf de Zuidlaan).





De taxifunctie verdwijnt uit de Barastraat. In plaats daarvan komt er een vrije busbaan in twee richtingen en krijgt de voetganger meer ruimte. Zo wordt de straat heringericht als een echte stadslaan met bomen, een rustigere ruimte en niet alleen maar een snelle toegangsweg de stad in. Op zeer lange termijn zal de opening van de gelijkvloerse verdiepingen aan weerszijden de straat en het ritme verlevendigen. Dankzij een rustiger autoverkeer zullen de oversteken veiliger zijn ter hoogte van de Onderwijsstraat, die is gereserveerd voor het bereiken van het station, van de Blérotstraat, die voor een groot deel ontdaan is van zijn verkeer, van de heropende Grisarsquare, de Ros-sinistraat en binnenkort vanuit een meer open Blok 2. Deze oversteken zullen vergemakkelijkt worden door zowel plaatsing van verkeerslichten als door de nivellering en herinrichting van de trottoirs aan weerszijden. Het materiaal op de grond, het meubilair en de bewegwijzering zullen homogeen zijn met de rest van het ontmoetingsplatform tot aan de eerste straten van Anderlecht.



## HERCONFIGURATIE VAN HET BARAPLEIN



HUIDIGE SITUATIE

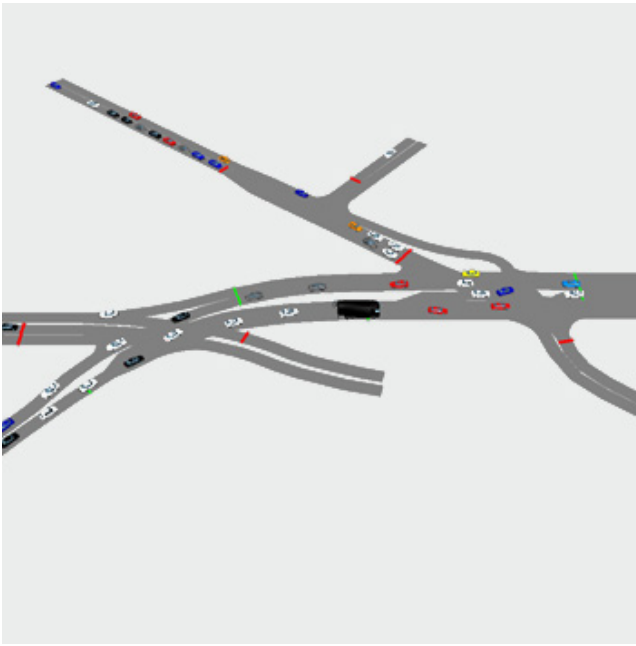
De herconfiguratie van het Baraplein is een prioriteit, om het beter te laten functioneren vanuit het oogpunt van zware mobiliteit, om de conflicterende problemen te regelen tussen de verschillende vervoerswijzen (tram, bus, auto) en om de verbindingen met de wijken te bevorderen, met name door de Clémenceau- en de Limnanderstraat. Dit is namelijk een van de meest problematische punten in de buurt van het station, zowel voor het autoverkeer als voor het oversteken van voetgangers.

Het bestaande verkeersplein zou vervangen worden door twee op elkaar afgestemde T-splitsingen, Fiennes/Bara en Clémenceau/Jamar. Op deze manier zouden de bewegingen vereenvoudigd worden, hetgeen ruimte vrijmaakt voor veilige oversteekplaatsen voor voetgangers. Het verbod op linksafslaan vanuit de Barastraat naar Fiennes en vanuit Jamar naar Spaak (alleen bestemd voor trams) en de afstelling met voorrang voor de tram ter hoogte van het kruispunt Fiennes/Bara zou een aanvullende maatregel kunnen zijn om het beheer van het heringerichte plein te vergemakkelijken. Dit zou slechts relatieve voorrang zijn, wat geen invloed zou hebben op de doorstroming op de Bara-as.

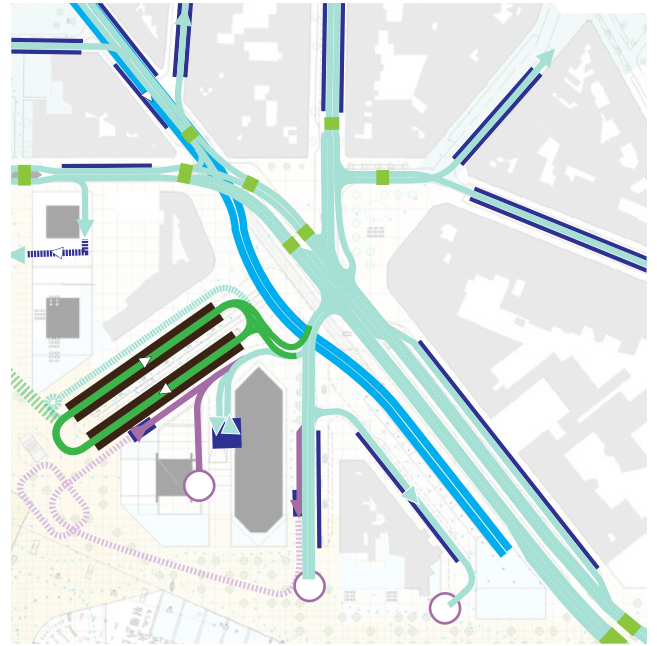
Het uitgangspunt bij het beheren van de kruispunt is de doorstroming van de hoofdas waarborgen en daarom krijgt deze route voorrang in de afstelling van de verkeerslichten. Parallel daaraan zullen voorzieningen aangebracht worden om de wegen in de wijken rustiger te maken (30 km-zone, drempels, verkeerslichtcyclussen, markering op de grond, eenrichtingsverkeer...) naast de verbeteringsmaatregelen van het openbaar vervoer en de kwaliteit van de openbare ruimte.

In plaats van een centrale openbare ruimte die is ingeklemd tussen verkeersassen, is de openbare ruimte nu verbonden met gevels die potentieel geactiveerd worden door de uitwerking van de lage skyline en de ontwikkeling van bestaande winkels en cafés. Er worden drie comfortabele ruimtes ingericht, op de schaal van kleine pleinen in de omliggende wijken, op een manier die het dagelijkse gebruik ondersteunt: met banken, caféterrassen, een kiosk. Omdat die plaatsen liggen op het ontmoetingsplatform en weg van de hoofdstromen, vormen ze echte scharnierpunten tussen het stationsgebied en de wijk Kuregem. Net zoals bij de Zuidlaan zullen aanpassing van de nivellering, de continuïteit van de vloer en de oversteken van de wegen het comfort van de voetgangers en de verbindingen met de wijken waarborgen. Het materiaal, de structuur, de bewegwijzering en het meubilair zullen gehomogeniseerd worden met de rest van het ontmoetingsplatform en tegelijkertijd zorgen voor de leesbaarheid van de verschillende openbare ruimtes die ontstaan uit de reorganisatie van het plein.

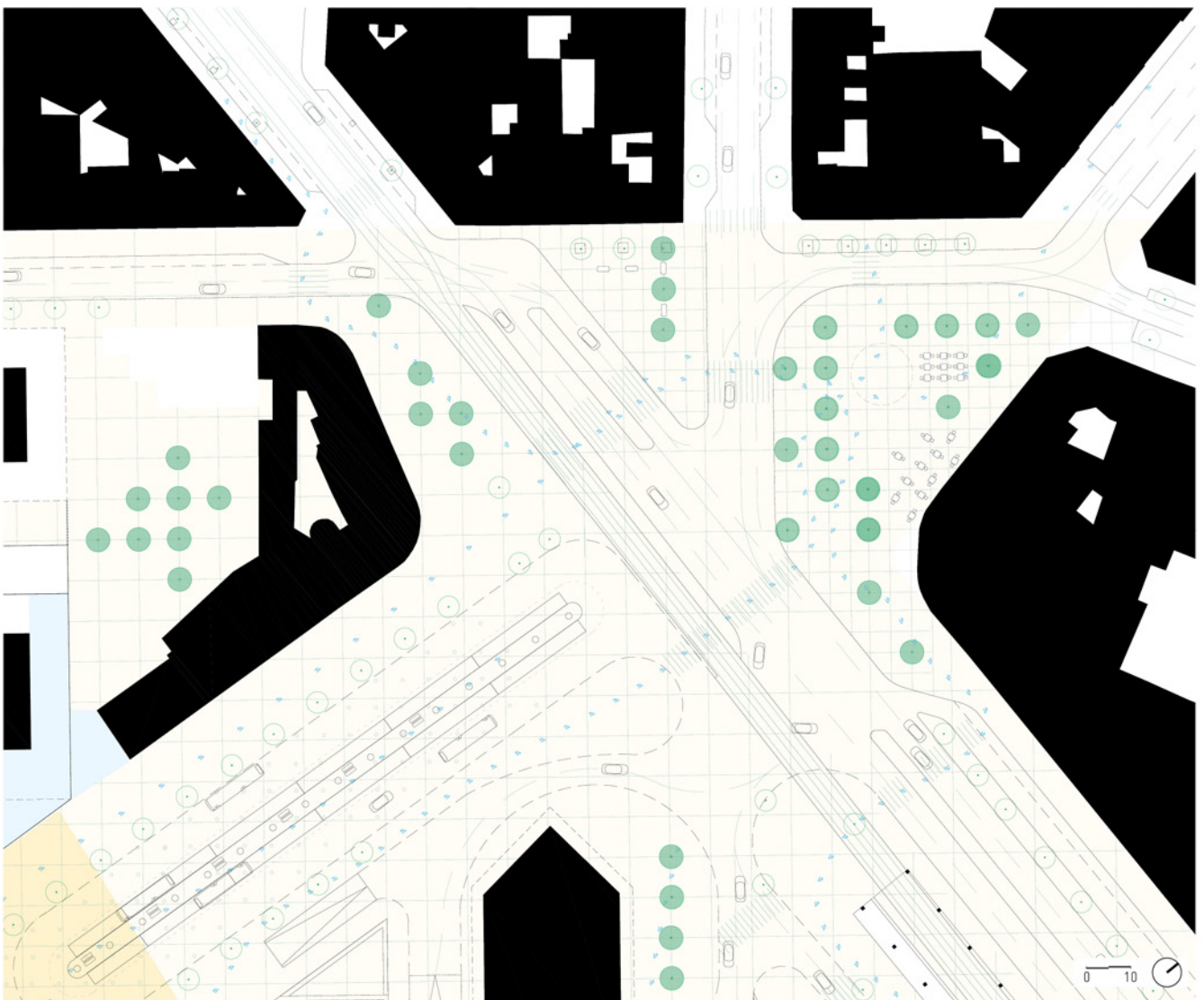
De eerste microsимулатies zijn al uitgevoerd om het functioneren te analyseren van het Baraplein dat volgens de hierboven vermelde principes is heringericht. De voorstellen voor de herconfiguratie van het plein moeten nader geanalyseerd worden met het oog op de reorganisatie van de kruispunten. De operationele uitvoering van de voorstellen voor de herconfiguratie van het Baraplein maakt een verfijning noodzakelijk van de eerste hypothesen om ervoor te zorgen dat goed rekening wordt gehouden met alle parameters (geplande stromen, trajecten van de actieve vervoerswijzen...).



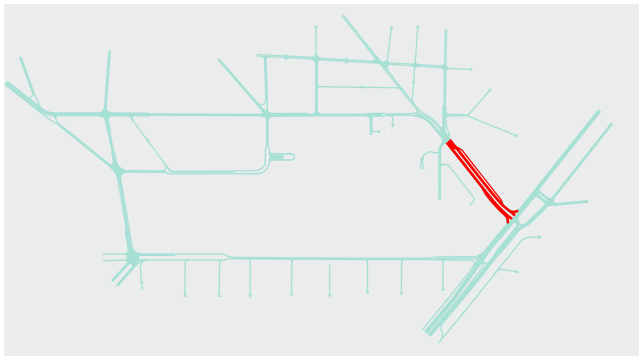
MICROSIMULATIE: GEPLANDE SITUATIE



VERKEERSSHEMA GEPLANDE SITUATIE



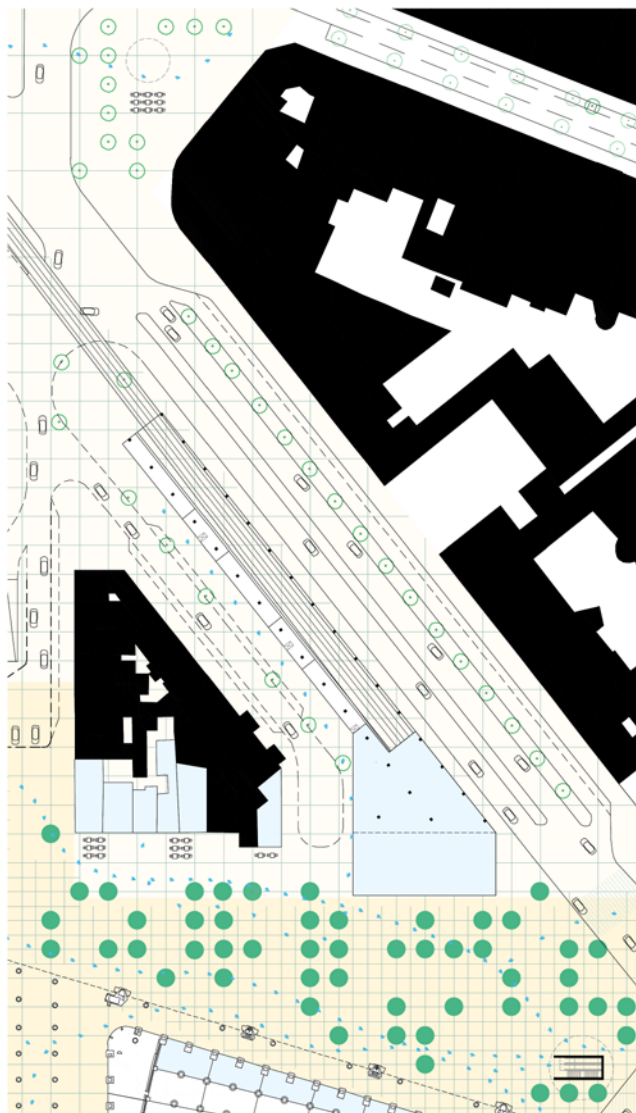
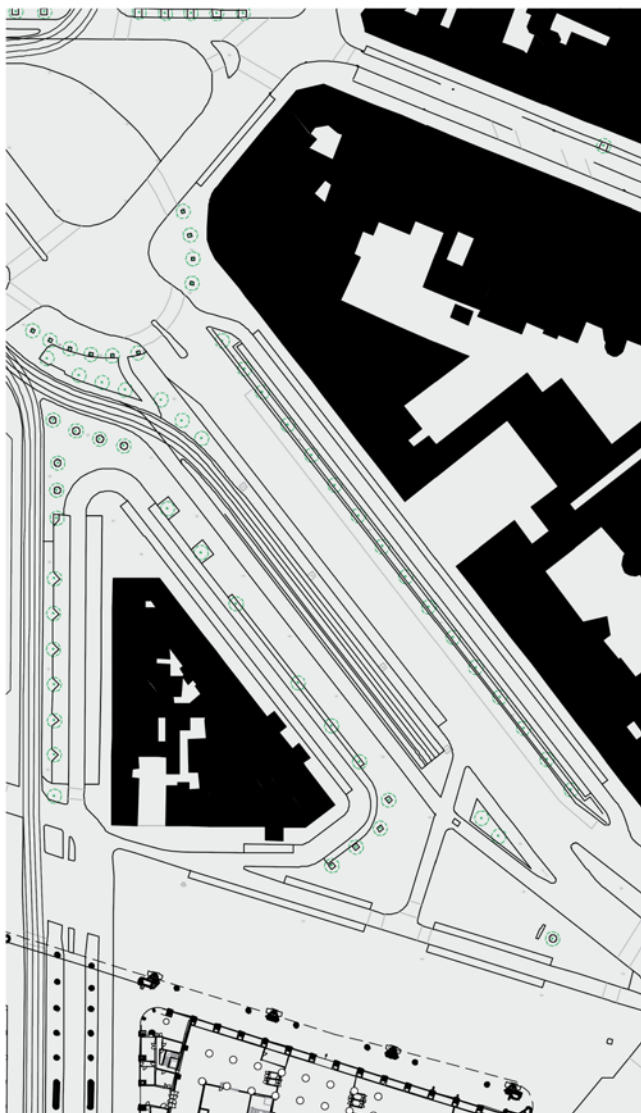
## HERCONFIGURATIE VAN DE JAMARLAAN



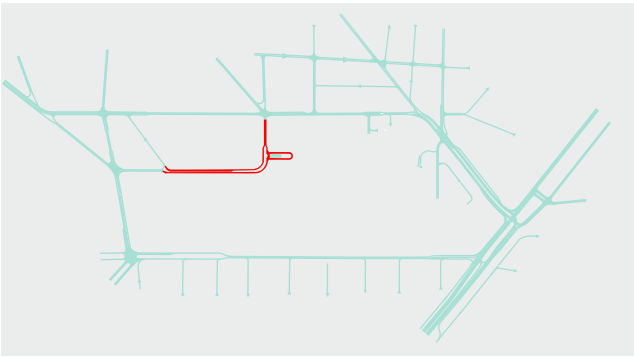
Het verkeer en de functie van de rijstroken op de Jamarlaan worden niet radicaal gewijzigd. Alleen de opheffing van een parkeerstrook en de opheffing van de verbinding met de Europa-esplanade veranderen het profiel licht.

De grote transformatie komt door de bouw van een gemengd gebouw met woningen en voorzieningen boven de tramtunnel. Op deze manier wordt de grote breedte van de laan aan de ene kant teruggebracht en aan de andere kant ingekaderd door dit nieuwe gebouw.

Vanuit het oogpunt van stedenbouwkundige ordening, net zoals bij de andere straten die grenzen aan het ontmoetingsplatform, worden het materiaal op de vloer en de onderdelen van het oppervlak gehomogeniseerd met de rest van het stationsgebied zonder de leesbaarheid van de Jamarlaan te verminderen. Het is voor alles een ruimte bestemd voor auto- en tramverkeer, hoewel hij veiliger moet worden voor voetgangersverkeer.



## HERCONFIGURATIE VAN DE FRANKRIJKSTRAAT

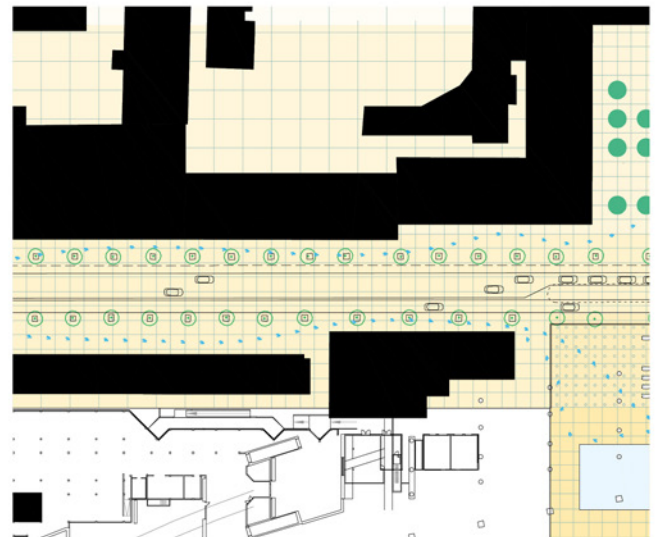
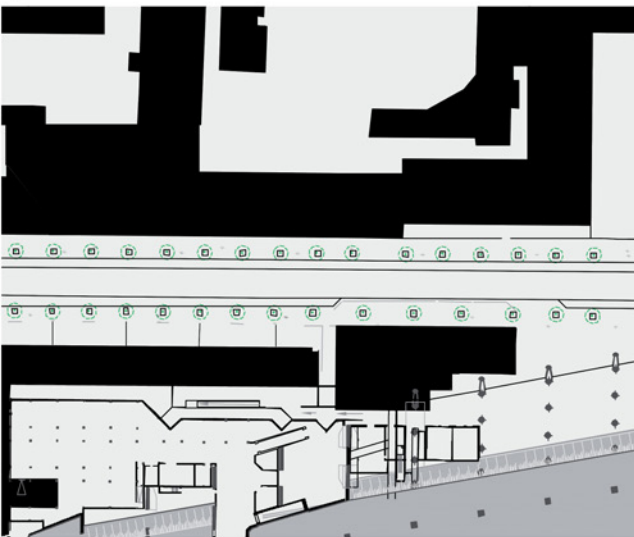


De Frankrijkstraat op termijn eenrichtingsverkeer wordt en de technische weg van het station: toegang tot het leveringsgebied op het Hortaplein, toegang tot het Q-Park en de Kiss&Ride-strook en vooral de plaatsing van een nieuwe taxistandplaats die vraagt om de aanleg van een wachtgebied langs de hele straat. (1) Deze functie moet opnieuw aan de orde komen bij de herinrichting van het stratenblok Frankrijk-Bara.

Hoe dan ook moet erop toegezien worden dat de uitgang van het station rustiger wordt voor voetgangers en dat er een verbinding wordt gemaakt met de oude parking die is heringericht als plein in afwachting van de sloop/herbouw van het stratenblok Frankrijk-Bara. (2) Het naar voren brengen van de noord-zuidas in de richting van de Zenne is een ander belangrijk element van de herinrichting: versterking van de bomenrijen, aanbrengen van een continuïteit voor voetgangers en fietsers totdat een 'spoorpark' ontwikkeld is, door middel van het materiaal op de grond, het meubilair, de bewegwijzering, het licht...

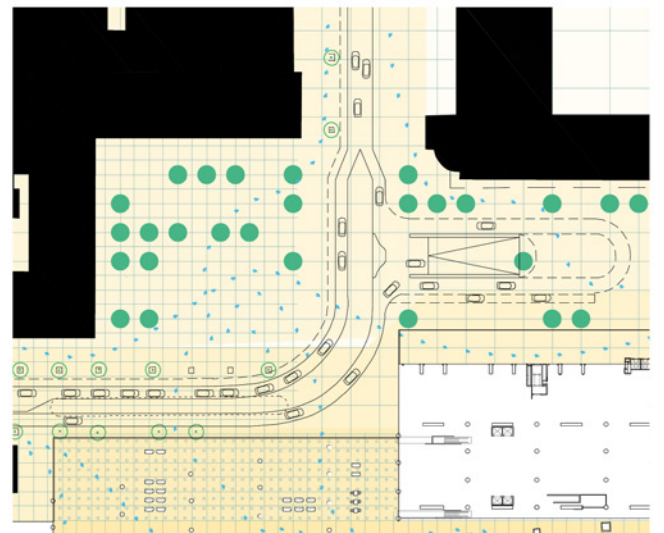
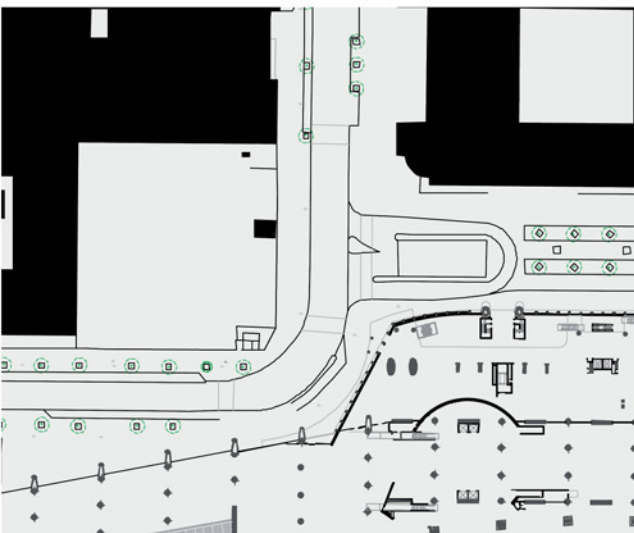
1.

1.

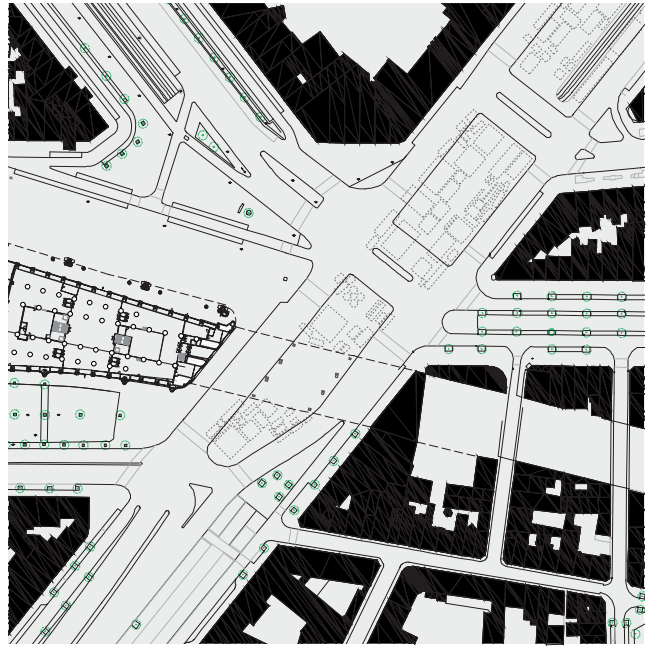


2.

2.



## OVERSTEKEN VAN DE ZUIDLAAN



HUIDIGE SITUATIE

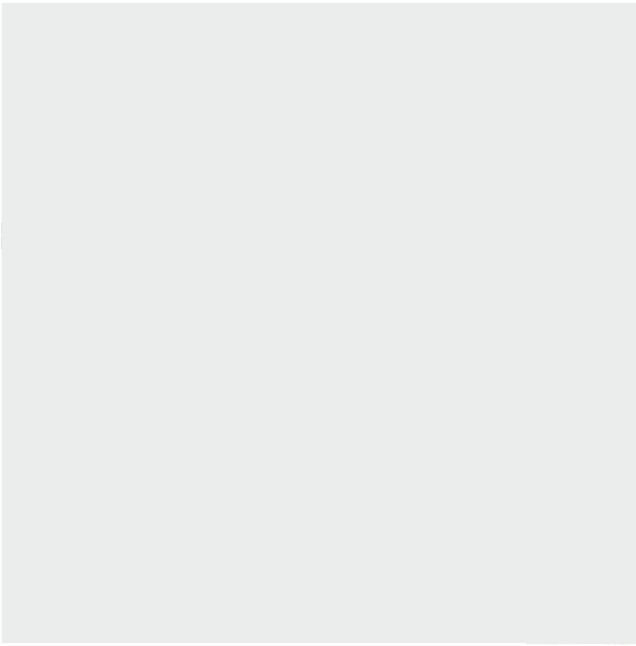
Tussen de stationswijk en het stadscentrum bestaat tegenwoordig nauwelijks een verbinding door een zeer lastige en gevaarlijke oversteek van de Zuidlaan. Deze is namelijk zeer gefragmenteerd, onleesbaar voor voetgangers en gedomineerd door de auto, inclusief de middenberm die in gebruik is als parkeerruimte. Het gaat erom het functioneren van de laan aan de randen van het ontmoetingsplatform zo veel mogelijk te vereenvoudigen en de voetganger weer centraal te stellen in de organisatie ervan. De fysieke en visuele onderbreking veroorzaakt door de middenberm en de parkeerruimte wordt weggenomen en de openbare ruimte herverdeeld aan de Brusselse kant, waarbij er zeker voor gezorgd moet worden dat de kermis er kan blijven staan. Door de coördinatie van de drie kruispunten Zuid/Fonsny, Zuid/Jamar en Zuid/Lemonnier komt ruimte vrij voor veilige voetgangersoversteekplaatsen op elk kruispunt. De voornaamste beperking is de omvang van de verkeerslast en de kleine capaciteit ter hoogte van het kruispunt Jamar/Zuid, in het hart van het stelsel. Deze beperking verplicht tot het kunstmatig beugelen van de inkomende capaciteit (Zuidlaan-zuid, Poincaré) en om 'korte' cycli af te stellen van 90 seconden (hoewel cycli van 105 seconden meer capaciteit zouden toelaten, maar met fysieke beperkingen voor de capaciteit die ter plaatse niet uitvoerbaar zijn). Er worden ruime voetgangersoversteekplaatsen aangelegd en de nivellering wordt herzien en aangepast voor een soepele oversteek zonder onderbrekingen. Het materiaal van het ontmoetingsplatform en met name zijn landschappelijke structuur zal doorgetrokken worden tot het begin van de Stalingradlaan om het gevoel van continuïteit in de openbare ruimte en de rustigere laan te versterken.

De afsluiting van de Stalingradlaan zou verschillende voordelen hebben: hierdoor valt een stroom weg op een kwetsbaar kruispunt, hetgeen dus bij zou dragen aan het verbeterd functioneren daarvan. De afsluiting zou het ook mogelijk maken om een comfortabelere oversteek van de Zuidlaan aan te leggen en te zorgen voor de leesbaarheid van de continuïteit voor voetganger-

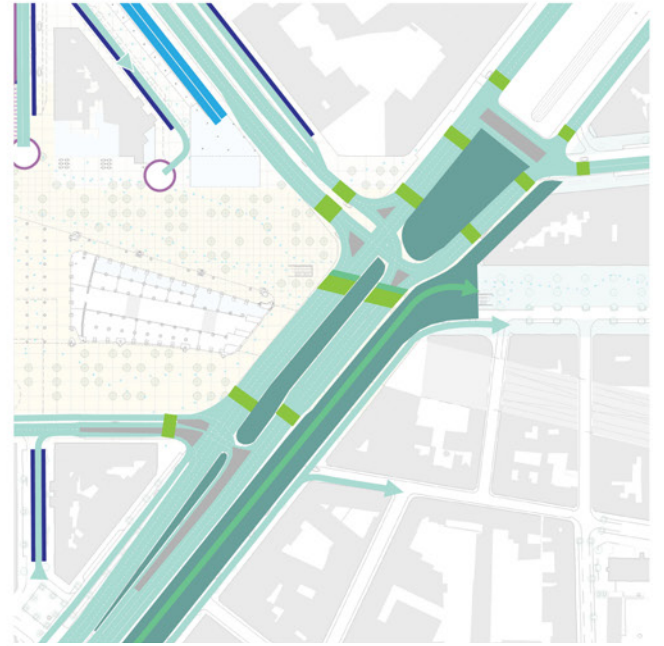
ers, van het station tot in het centrum van Brussel. Deze afsluiting leek samen te gaan met de aanleg van de halte Grondwet, waardoor er een hoogwaardige openbare ruimte ontstaat, die perspectieven biedt voor een eventuele uitbreiding van de Zuidmarkt. Door van de Stalingradlaan de uitgaande tegenhanger te maken van de Lemmonierlaan komt een belangrijke verkeersstroom op het kruispunt die het door iedereen geëiste comfort van de oversteek vermindert. Dit vermindert ook de beoogde pogingen tot het brengen van rust op de Europa-esplanade, waarvan de Stalingradlaan de natuurlijke voortzetting leek.

De voorgestelde beheersprincipes laten een coherent functioneren van het wegennet toe (zonder gevolgen voor het functioneren van het Baraplein), zelfs als de beperkingen als gevolg van de faseringen vertaald worden in een onvermogen om een deel van het ingevoegde verkeer te verwerken: 230 niet ingevoegde voertuigen van de 2.400 (dus 10 procent) ter hoogte van de tak Zuidlaan-zuid en 300 voertuigen van de 1.280 (dus 23 procent) niet ingevoegd ter hoogte van de tak Poincaré. Men zal verduidelijken dat het geïntegreerde, pessimistische verkeersaanbod gebaseerd is op bestaande volumes, met name ter hoogte van de Kleine Ring. Als men een vermindering van het verkeer overweegt, of als men bepaalde wegbreedtes opoffert om de fysieke verwerkingscapaciteit van kruispunten te vergroten (terugkeer van de 5e rijstrook...) zou men een beter resultaat kunnen verwachten. De operationele uitvoering van de voorstellen voor de herconfiguratie van de drie kruispunten Zuid/Fonsny, Zuid/Jamar en Zuid/Lemonnier maakt een verfijning noodzakelijk van de eerste hypotheses om ervoor te zorgen dat goed rekening wordt gehouden met alle parameters (geplande stromen, traject van de actieve vervoerswijken...). Ook dienen de gevolgen van deze reorganisatie op de plaatselijke wegen (verdeling van de niet-geabsorbeerde stromen, aantallen, plaats) vastgesteld te worden om adequate begeleidende maatregelen te kunnen treffen.

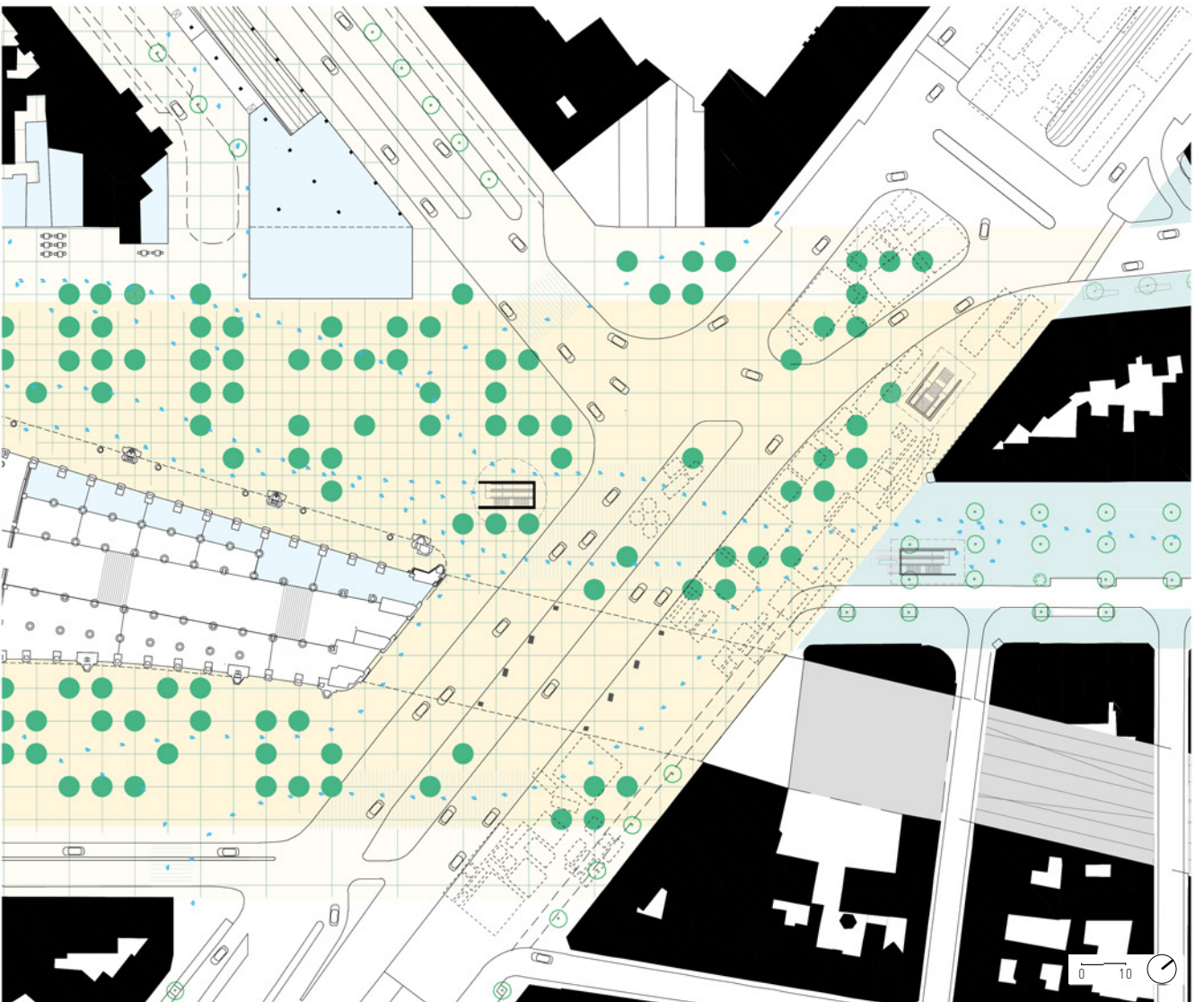




MICROSIMULATIE: GEPLANDE SITUATIE



VERKEERSSCHEMA: GEPLANDE SITUATIE



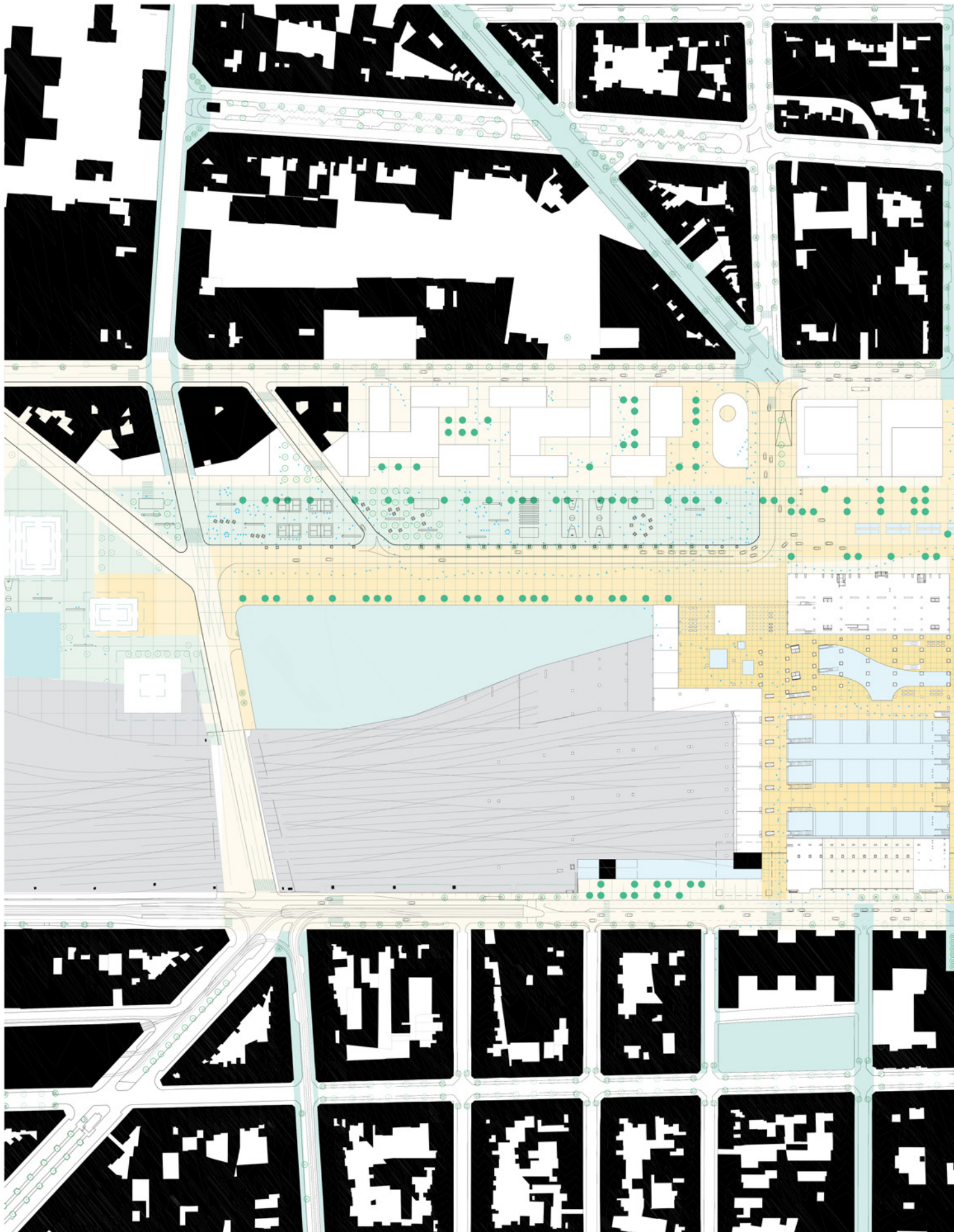


---

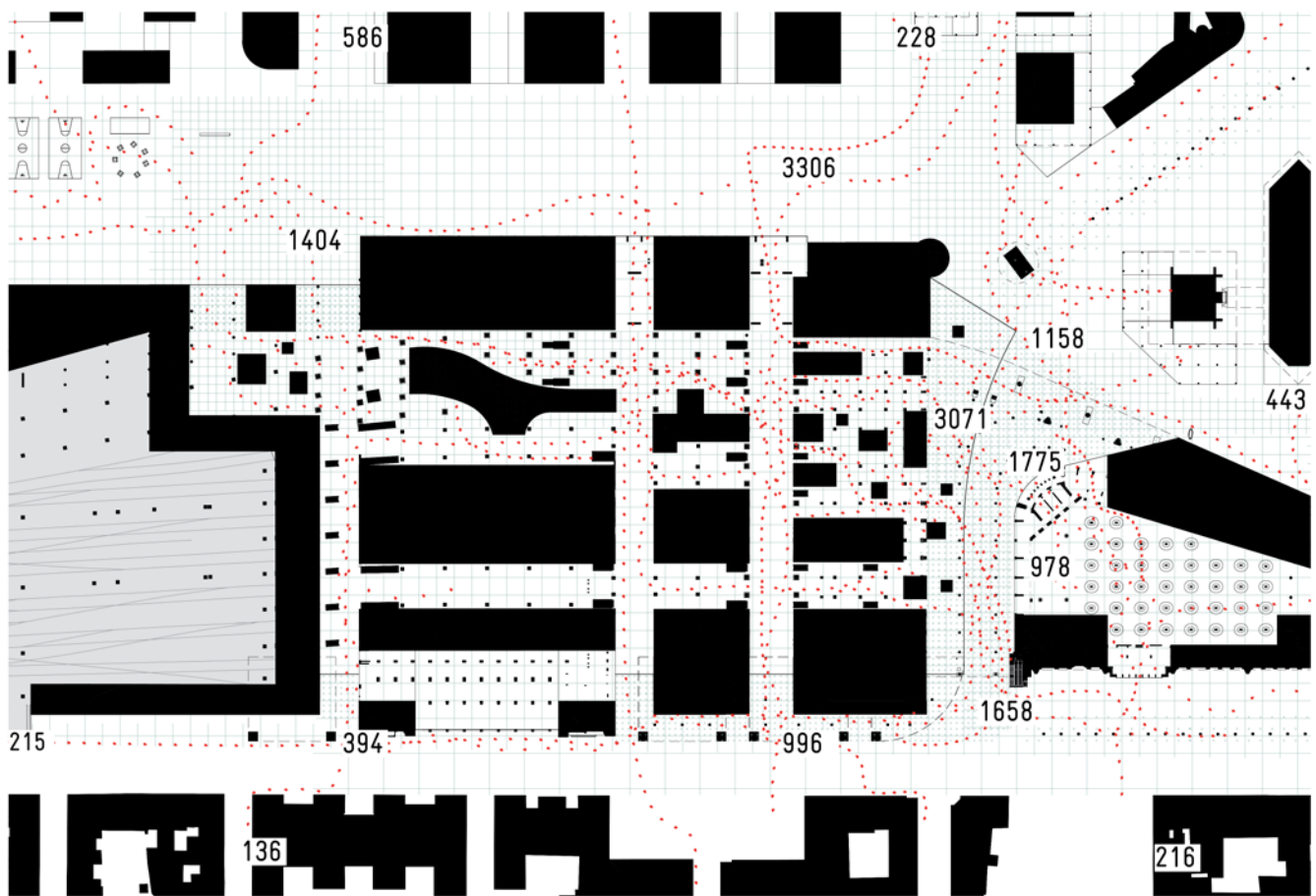
## 2. EEN OPENBARE RUIMTE OP METROPOOLSCHAAL

Bij Brussel-Zuid bieden de bestaande openbare structuur en het losse weefsel kansen om de stationsidentiteit te vervangen door één leesbaar ontmoetingsplatform dat grenzen overschrijdt en zich aan de voor- en achterkant, naar het oosten en westen, binnen en buiten, boven en onder op dezelfde wijze uitstrekt.

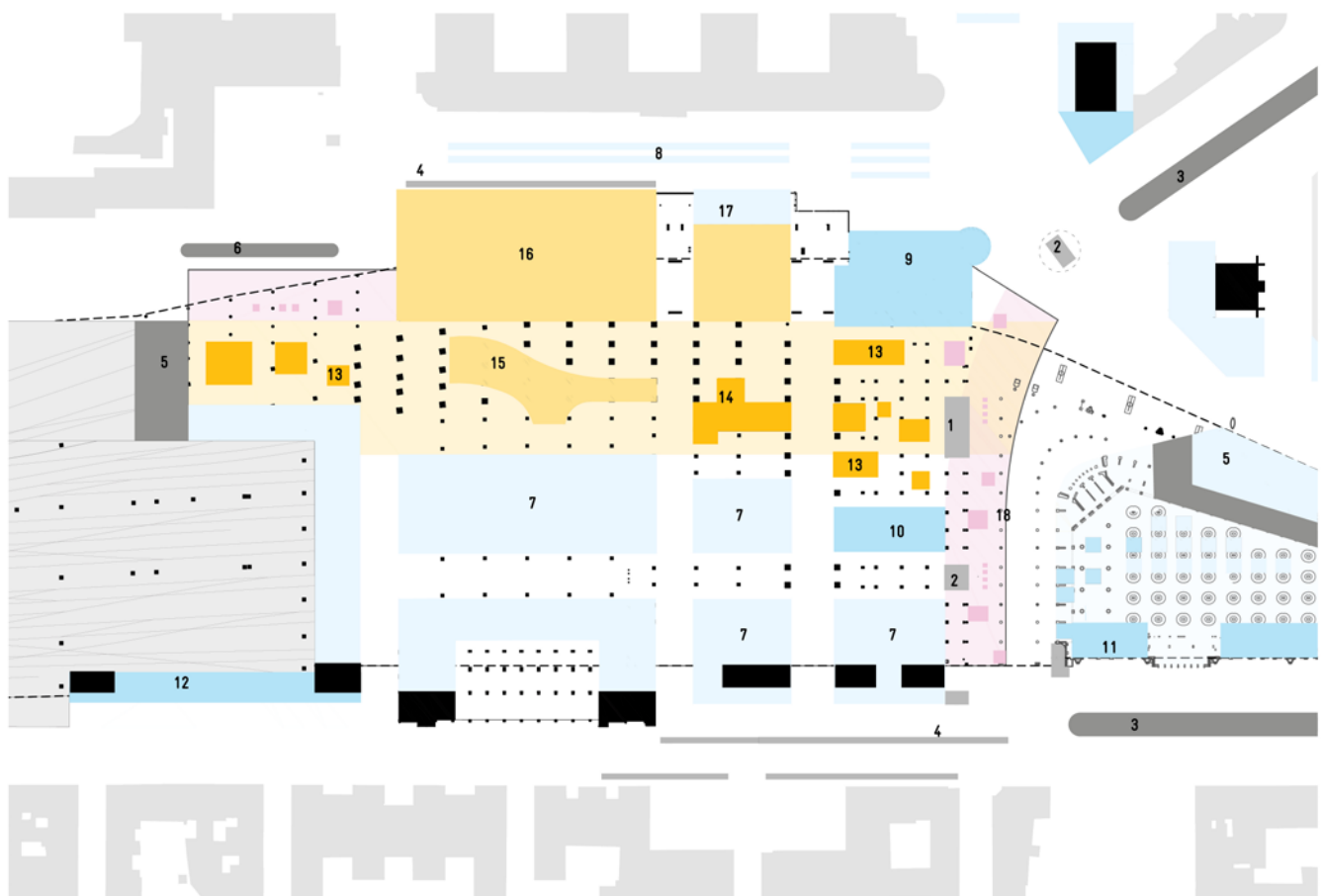
Dit uitgestrekte stationsgebied vangt stromen op en huisvest tegelijkertijd uiteenlopende activiteiten. Het biedt een royale, comfortabele ruimte en brengt diverse situaties en ritmes samen. De goed uitgeruste en geïnformeerde vloer regelt de toegankelijkheid en de ontmoetingen. Hij begint in het station, dringt door tot in de gelijkvloerse verdiepingen en sokkels van de bestaande torens, tot onder de sporen, verlevendigt de lage skyline van de nieuwe gebouwen, steekt de grote lanen over en wordt de ondergrond van verschillende dag- en weekmarkten. Het station wordt beter zichtbaar door de aanleg van een nieuwe landschappelijke structuur.







0000 Nb de passages en moyenne / h , étude ARSIS 2009



# EEN STATION ALS GEHERORIËNTEERDE, OPEN OPENBARE RUIMTE

Het ontmoetingsplatform is een doorlopend gebied dat grenzen overschrijdt en met name de grenzen van het station. Dit opent zich naar de openbare ruimte door middel van een vloer die doorloopt van binnen naar buiten, van de privéruimte van het station naar de openbare ruimte van de stad. De nieuwe gevels/lobby's van het station hebben de functie van statige overgangsruidtes.








Omdat het station poreus is en doorloopt, kunnen de stromen er vrijelijk circuleren en maakt het onderdeel uit van allerlei routes. Het is een comfortabele, royale ruimte, gedimensioneerd naar de steeds grotere stromen die het station elke dag zullen passeren. Momenteel heeft het station ongeveer 150.000 bezoekers per dag, waarvan 15.000 passanten, 35.000 metroreizigers en 100.000 treinreizigers. 56 procent van deze 150.000 bezoekers zijn mensen met de Belgische nationaliteit en daarvan is iets meer dan de helft reiziger, de rest is passant. Opmerkelijk is dat zich in het station nu het overgrote deel van de voetgangersstromen in de wijk concentreert. De meest gebruikte ingangen staan in directe verbinding met de andere vervoerswijzen waarmee de voetgangers het station bereiken of verlaten: bus, taxi, metro... Het lijkt opportuun om het station te reorganiseren volgens de nieuwe noord-zuidoriëntatie van de wijk, niet alleen gelet op het huidige functioneren van het station, maar vooral in verband met de reorganisatie en verspreiding van de mobiliteit, de activering van de openbare ruimte aan de kant van de vijfhoek (door het openmaken van de Vierhoeken en de gelijkvloerse verdiepingen) en de ontwikkeling van de wijk aan de kant van de Zenne. De nieuwe overlangse gang geleidt op een natuurlijke wijze de grootste stromen en creëert een verbinding tussen het stadscentrum en de nieuwe projecten langs de Zenne en in het stratenblok Frankrijk-Bara. De noties van de voor- of achterkant van het station verdwijnen in ruil voor de voetgangersstromen die zijn ingedeeld naar herkomst en bestemming: voetgangersingang vanuit het stadscentrum, toegang vanuit het openbaar vervoer, metro, tram en bus aan één kant en toegang vanuit de toekomstige GEN-stations en zuidelijke ontwikkelingen, de toegang met een taxi tot de

internationale diensten aan de andere kant.

De nieuwe lobby aan de Brusselse kant die direct verbonden is met de eindpunten van de bussen en de ondergrondse metro wordt weerspiegeld in de internationale lobby aan de Zennekant. Deze staat in verbinding met de taxi en de diensten van Thalys en Eurostar. De nieuwe 'gang' zorgt voor de verbinding tussen deze twee ruimtes en brengt de leesbaarheid van de functie van het station weer terug. Hij helpt de reiziger zich te oriënteren. Dit wordt de belangrijkste en meest bezochte ruimte van het station. Daarom krijgt hij ook adequate afmetingen en functies: diensten voor reizigers, loketten en informatiepunten, wachtruidtes, borden met reistijden, bagagekluisen, automaten... Ook de Thalys- en Eurostardienst en het NMBS travelcenter zijn er te vinden. De diverse dwarsgangen zorgen voor een efficiënte toegang tot de perrons en maken de commerciële ontwikkeling van het station mogelijk door stimulering van nieuwe ruimtes voor commerciële en persoonlijke diensten in de secundaire stromen, meer in verbinding met de wijken en de passantenbewegingen. Te overwegen valt de restauratieruidtes uit het station weg te halen en te verplaatsen naar de Europa-esplanade om meer ruimte over te laten voor winkels die hogere huuropbrengsten genereren. Deze dwarsgangen zorgen ook voor de verbindingen tussen de wijken. Ze lopen door vanaf de aanliggende straten. Onder de nieuwe kantoortorens van het Fonsny-project wordt ook een comfortabele openbare overgangsruidte tussen de Fonsnylaan en de binnenkant van het station aangelegd. De lage skylines van deze toren verlevendigen de openbare ruimte.

De continuïteit tussen binnen en buiten moet zo veel mogelijk bevorderd worden, met name door de continuïteit van de vloer en de verlichtingssystemen en door het tonen van de structuur en de belangrijkste oriëntatie binnen in het station zelf. De meubelementen, kiosken, zuilen en loketten moeten net als de rest van het ontmoetingsplatform coherent zijn met de belangrijkste assen van de voetgangersstromen.

## HYPOTHESE VOOR DE PROGRAMMERING

	MOBILITEIT	1. Ingang/Uitgang metro	10. Snacks
	WINKELS	2. Nieuwe ingang/uitgang metro	11. Café / Restaurant
	HORECA	3. Buscentrum	12. Café Youth Hostel
	STATIONSDIENSTEN	4. Kiss & Ride	13. Informatiepunten / Bagagekluisen / Wisselkantoren
	LOKETTEN /	5. Fietsenstalling	14. Wachtruidtes
	INSTAPPUNTEN	6. Taxistandplaats	15. Thalys
	LOBBY / STATIONSHAL	7. Persoonlijke diensten / Winkels	16. Eurostar
		8. Food court	17. Travel Centre
		9. Pullman Hotel	18. Mobiliteitsdiensten (ticketautomaten...)





## EEN ZICHTBARE EN TOCH HUISELIJKE RUIMTE

Het station als metropolitaan openbaar gebouw is weer zichtbaar dankzij de nieuwe gevels.

Het ontmoetingsplatform en de landschappelijke structuur versterken deze nieuwe identiteit. De openbare ruimte van het station krijgt zo een schaal en een leesbaarheid die vergelijkbaar is met die van de grote parken en belangrijkste openbare ruimtes van de metropool Brussel. Naast een multimodaal knooppunt wordt het een bestemming, een plek om te wandelen, een openbare ruimte op zichzelf, karakteristiek voor de stationswijk.

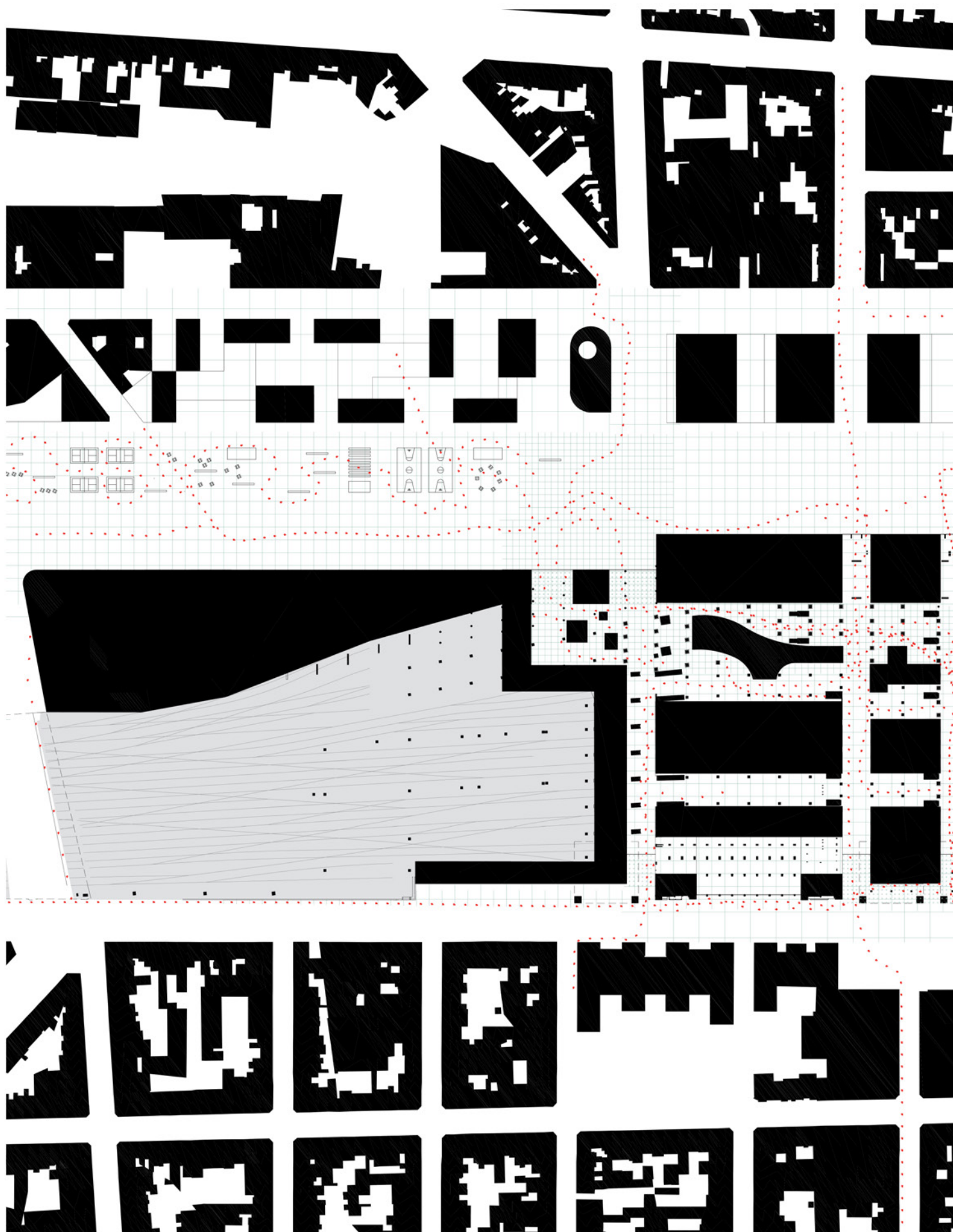
Het op deze manier uitgerekte gebied van het station richt zich op de hele stad, ook door de nieuwe gebruiksdoelen en tijdelijke evenementen van formaat die er kunnen plaatsvinden: kermissen of tijdelijke alternatieve markten die passen bij de activiteiten in de Vierhoeken, zoals productdemonstraties/proeverijen, stadsboerderijen, fietsbeurzen of culturele evenementen zoals kleine concerten, straattheater, openluchtbioscoop in de zomer. Het ontmoetingsplatform van het station Brussel-Zuid vervult op deze manier zijn rol als verdeler van stromen. Tegelijkertijd krijgt het een rol in het culturele leven van Brussel, gebaseerd op de bestaande identiteit die

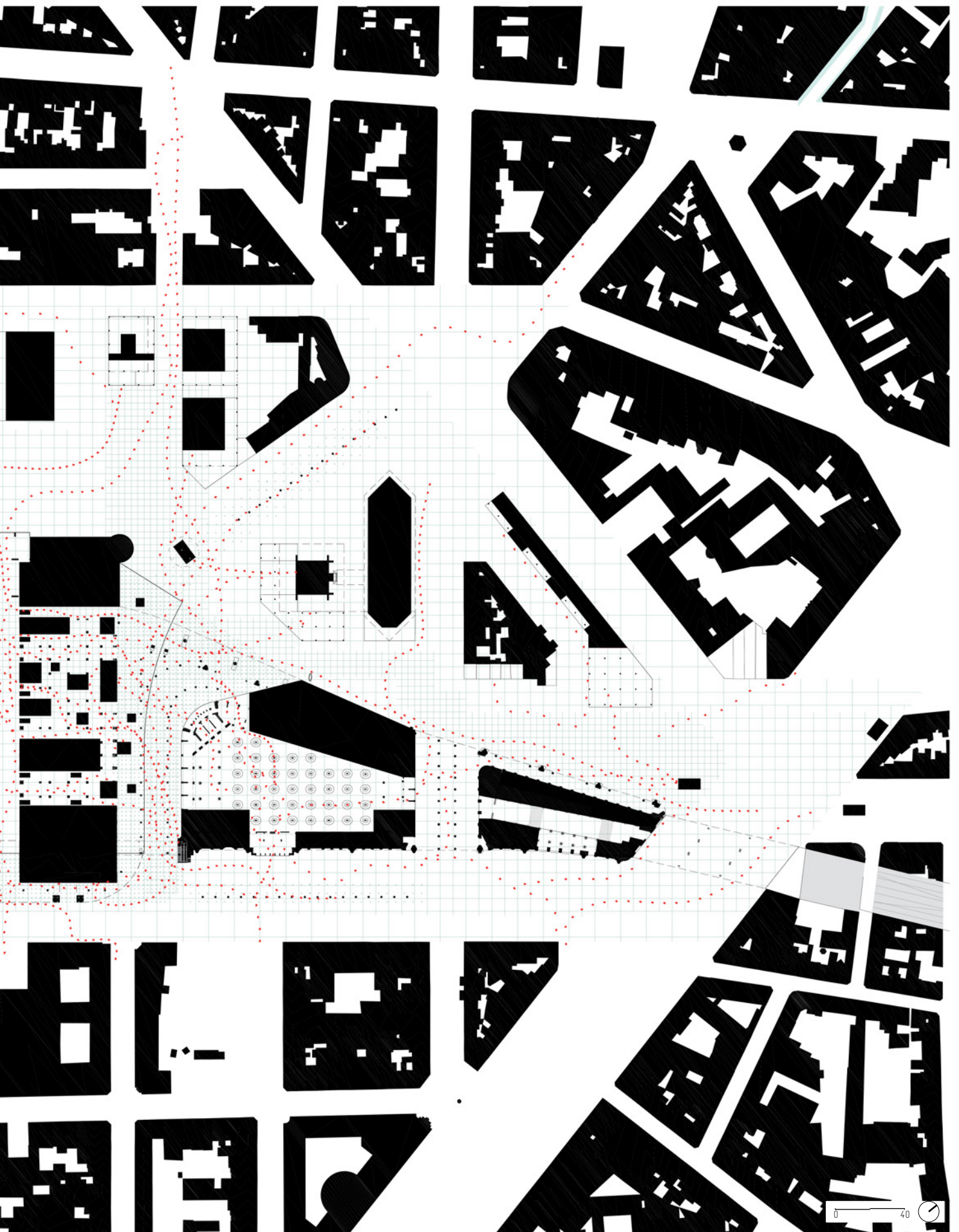
de programmering van de gelijkvloerse verdiepingen zal benadrukken.

Het ontmoetingsplatform zorgt niet alleen voor het ontstaan van een plek die een metropool waardig is, maar ook voor de verbindingen tussen de wijken onderling en er vinden plaatselijke dagelijkse activiteiten plaats. Het brengt de verschillende werkelijkheden en de verschillende activiteiten uit het stationsgebied samen. Het wordt een echte huiselijke openbare ruimte, een echte plek voor elke dag waar men komt wandelen, spelen, al dan niet in de speciale speelruimten, eten op de terrassen van de cafés en restaurants of op de banken, ontspannen of uitrusten in kleine afgelegen en gezellige stratenblokken, genieten van een kleine pauze, vrienden ontmoeten, genieten van een rustige, maar levende en kosmopolitische wijk waar een grote diversiteit aan mensen samenleeft...



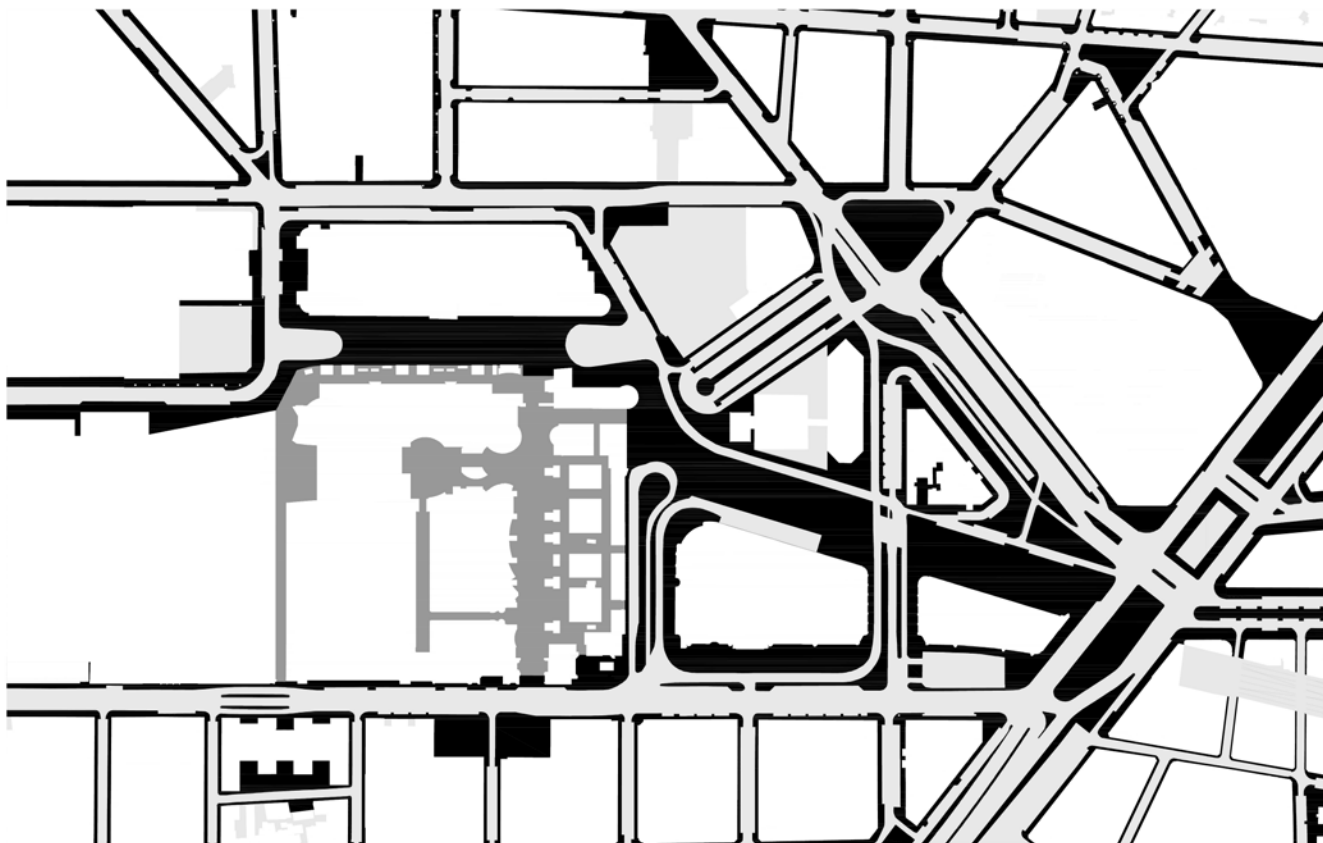
# DOORLOPEND OPPERVLAK TUSSEN BINNEN EN BUITEN, BOVEN EN BENEDEN



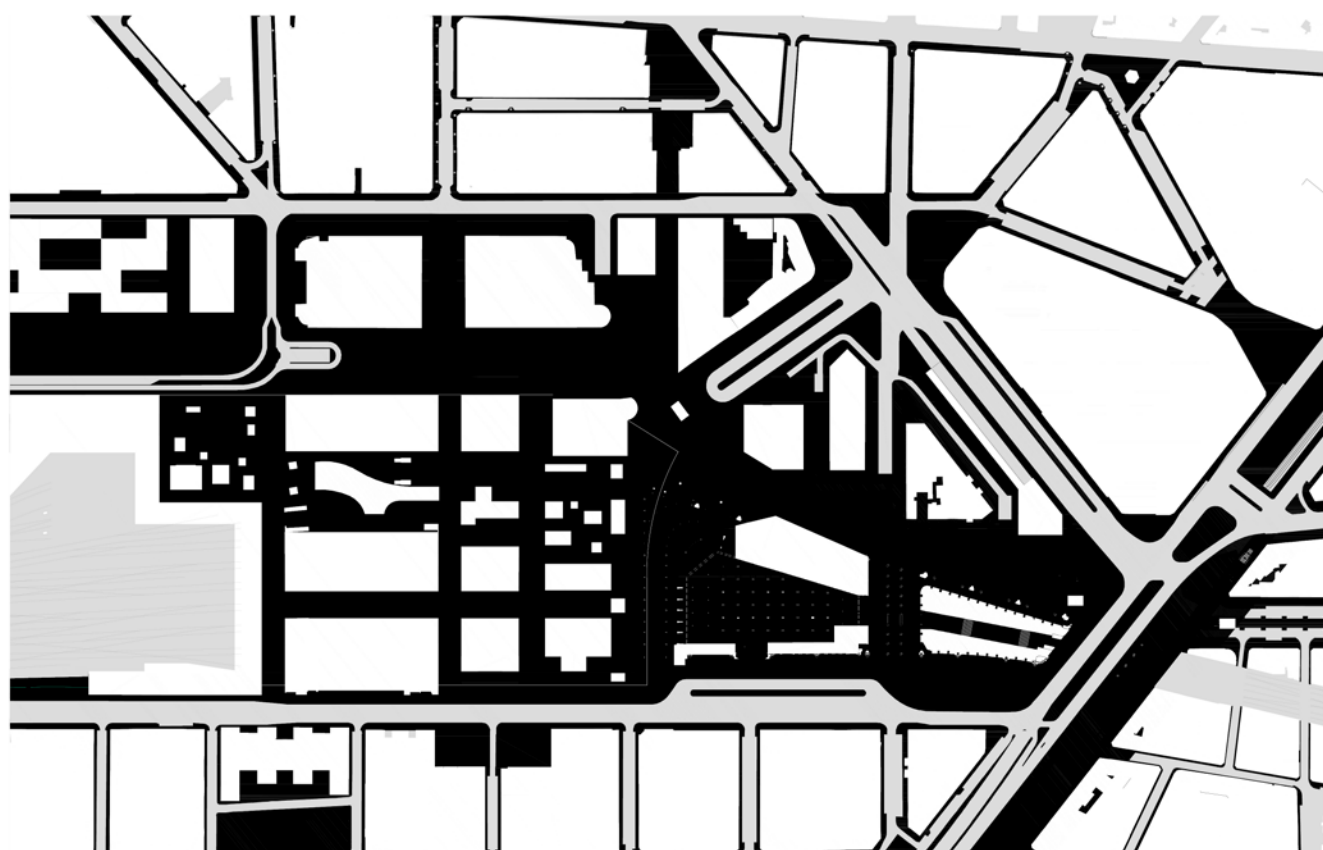








GEFRAGMENTEERDE OPENBARE RUIMTE - HUIDIGE SITUATIE



EEN COMFORTABEL, ROYAAL EN UITGESTREKT STATIONSGBIED - GEPLANDE SITUATIE

---

## EEN COMFORTABEL, GENEREUS EN UITGESTREKT STATIONS- GEBIED

Het stationsgebied is uitgestrekt: een uitgebreide plek waar je je goed voelt, die toegang biedt tot een ruim aanbod van vervoer en diensten.

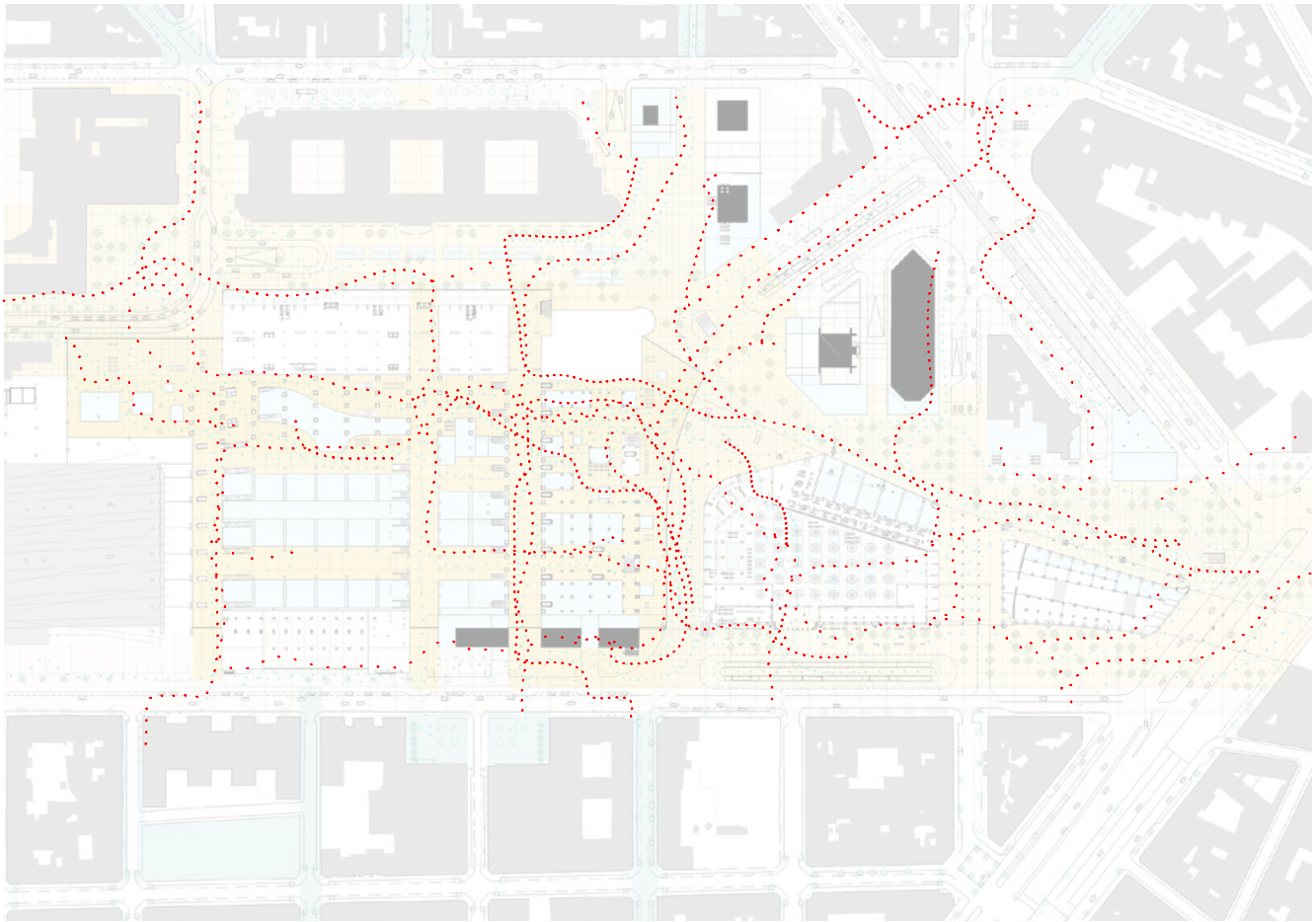
De openbare ruimte die het ontmoetingsplatform is, probeert niet te voldoen aan de eisen van een decoratieve openbare ruimte. Het is niet gemaakt vanuit een helder ontwerp en een formele compositie. Het is daarentegen een praktisch gebied, ruim en comfortabel, wat gunstig is voor de voetgangersstromen, de uitwisselingen tussen de verschillende vervoerswijzen en een baken voor de voetganger. Het combineert beweging en pauze, dagelijkse handelingen en incidentele handelingen op het hele ontmoetingsplatform in één enkel systeem dat uit verschillende lagen bestaat (stroom, materiaal, mobiliteit, landschap, bewegwijzering, sferen/comfort, licht, meubilair, percentage kunst) die samen een coherente ruimte vormen. De gefragmenteerde vloer, bezaaid met obstakels en onderbrekingen, de onleesbare en soms gevaarlijke vloer van de huidige stationsruimte is vervangen door een vloer die zo veel mogelijk doorloopt en rondlopen gemakkelijk maakt. Hierdoor eigenen alle vervoerswijzen en gebruikers zich de ruimte toe.

Het ontmoetingsplatform is echter geen ongedifferentieerde vloer. Er worden verschillende sferen en interacties toegepast; bijzondere situaties worden gecreëerd, met name op basis van de bestaande vereisten en de sokkels die het aan weerszijden verlevendigen.

Door samenhang aan te brengen in al deze onderdelen (lagen) kan een rijke, maar doelmatige openbare ruimte tot stand komen. Deze is niet samen te vatten in een enkel onderdeel. Het ontmoetingsplatform van het station Brussel-Zuid is ontstaan door rekening te houden met de stromen, door het materiaal te definiëren, vormen van mobiliteit te integreren, de exacte locatie van de beplantingen te bepalen, door stromen te verdelen met een eigen bewegwijzering van het station, door de aanpassing van comfort en sferen, door licht te brengen in de openbare ruimte en de ruimte onder de rails, door de keuze voor aangepast meubilair en hier en daar een artistieke meerwaarde.

Deze onderdelen zijn onderling op elkaar afgestemd in bijzondere inrichtingsritmes zodat de samenhang van de openbare ruimte met het hele ontmoetingsplatform gewaarborgd is.

# STROMEN



KBP.EU - KØBMAGERGADE SHOPPING STREET

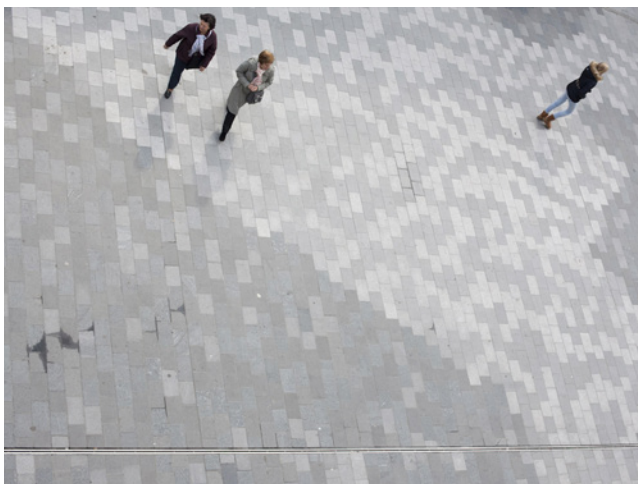
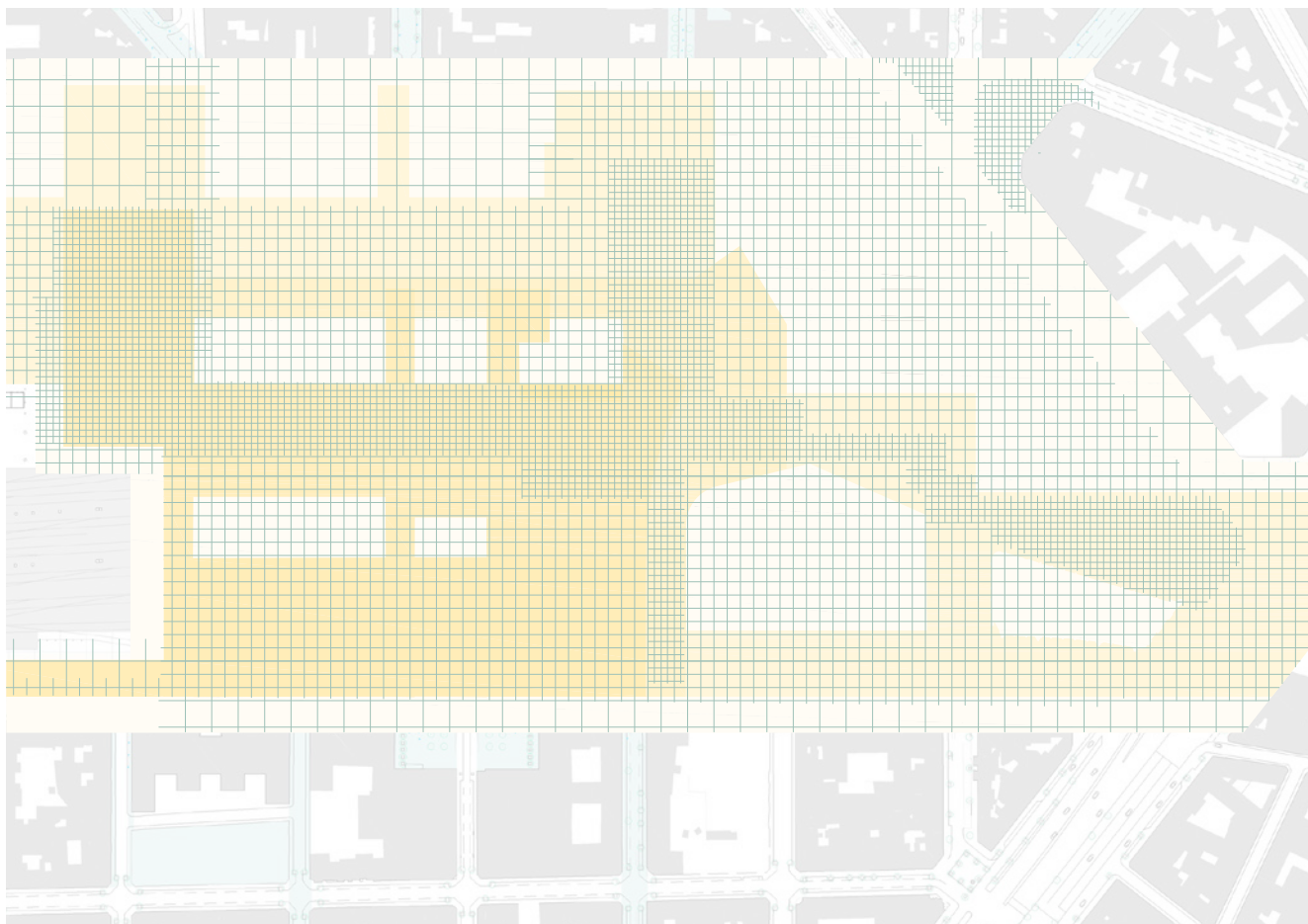


LANDSCAPE PROJECTS AND GEHL ARCHITECTS - NEW ROAD - BRIGHTON

De voetgangersstromen vormen het belangrijkste element van de openbare ruimte. Het ontmoetingsplatform van het station Brussel-Zuid is niet klassiek formeel georganiseerd, maar door een afweging van de meest directe stromen tussen de elementen die het verbindt. Deze openbare ruimte is voor alles een doelmatig stationsgebied dat de doorstroming en het gemak van de uitwisselingen bevordert. De breedtes en bekledingen zijn aangepast aan de stromen. Bepaalde delen zijn bijzonder goed uitgedacht om de constante stroom van reizigers, pendelaars, bewoners van de omliggende wijken of bewoners van de

metropool Brussel te verwerken. Mogelijke obstakels, meubilair en bomen zijn georganiseerd op basis van de belangrijkste richtingen van die stromen.





BUREAU B + B - BLOOMING CITY CENTER - NIEUWEGEIN

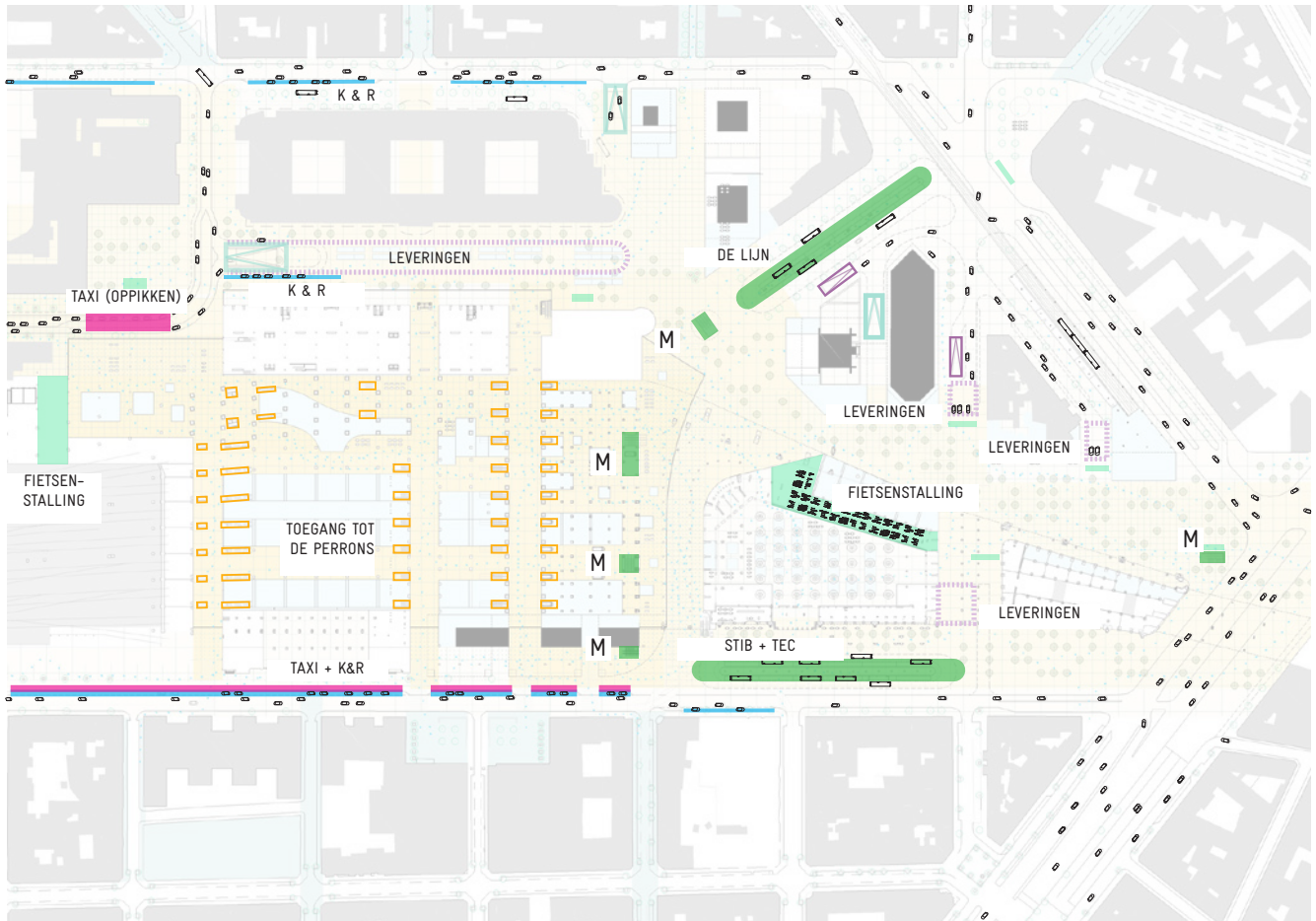


DAVID HELLDEN- SERGELS TORG SQUARE - STOCKHOLM

De vloer van het ontmoetingsplatform is glad zonder obstakels en openingen. Hoewel het noodzakelijk is deze te differentiëren en te nuanceren, loopt hij zo veel mogelijk op homogene wijze door in het hele stationsgebied. Op deze manier maakt hij de uitgestrektheid van het ontmoetingsplatform zichtbaar. Hij is multidirectioneel en strekt zich zo veel mogelijk uit over de verschillende aanwezige feitelijke situaties: ruimtes binnen en buiten, ruimtes voor mobiliteit... Er wordt gestreefd naar een rastersysteem, vanwege de homogeniteit en de grote aanpasbaarheid aan noodzakelijke wijzigingen of de integratie van

elementen die niet tot de structuur behoren, zoals de schuine openbare ruimtes in het gebied Spaak/Baraplein/Jamar. Verdichtingen, onderverdelingen, splitsingen, lichte wijzigingen in kleur of aanzicht zijn allerlei manieren om de structuur te wijzigen en bepaalde ruimtes al dan niet beter leesbaar te maken. Het toegepaste materiaal in de stationswijk past daarom bij de schaal en het beeld van de openbare ruimte die daar komt. Dit onderstreept het specifieke karakter en een zekere monumentaliteit. Het bevordert tegelijkertijd op bescheiden wijze de dagelijkse activiteiten van deze 'woonvriendelijke' stationswijk.

# MOBILITEIT



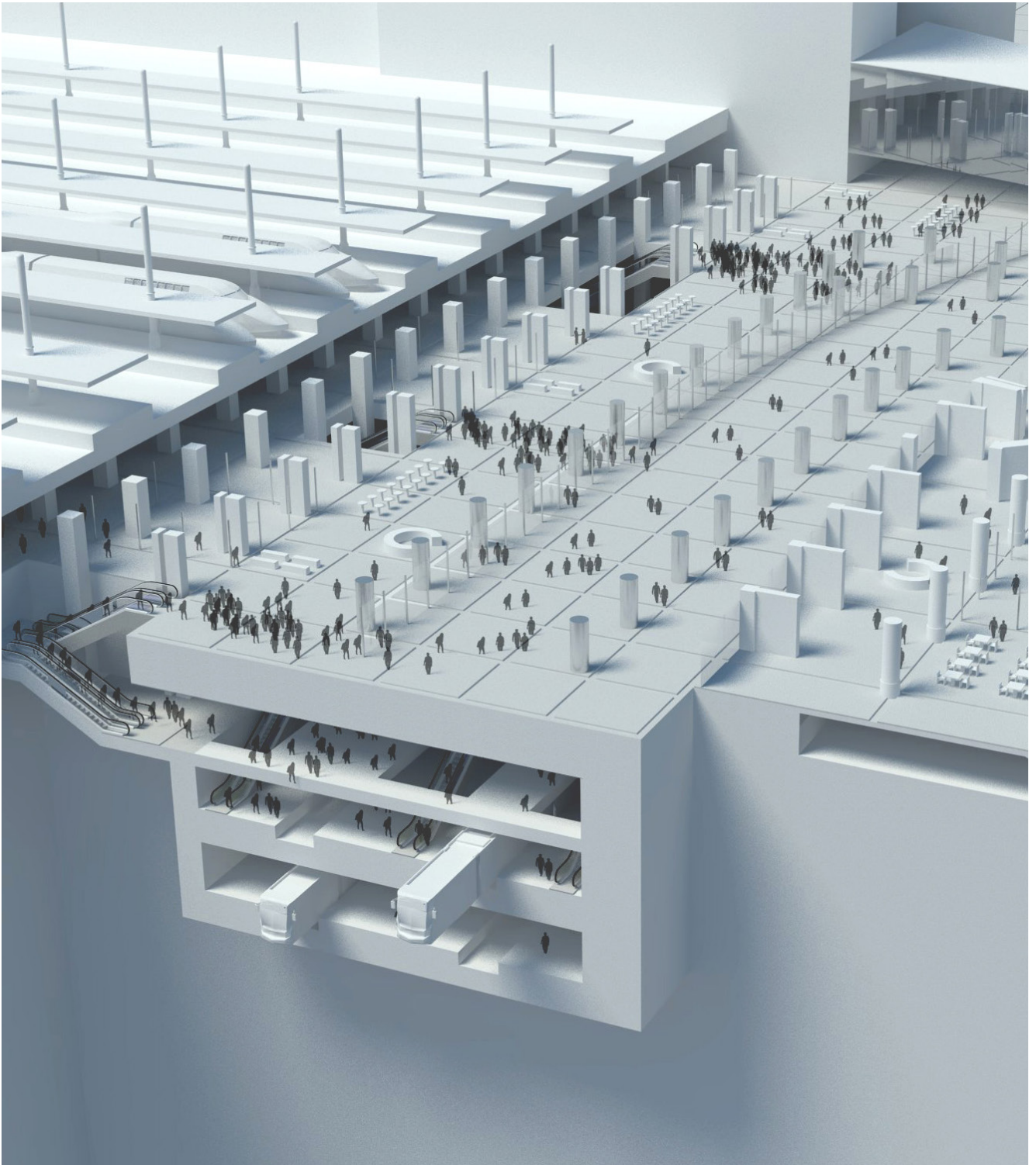
ATELIER BOW WOW - KITAMOTO STATION WEST SQUARE - KITAMOTO



SUBARQUITECTURA - TRAM STOP - ALICANTE

Het ontmoetsplatform van de stationswijk Brussel-Zuid is een enorm gebied waar verschillende vormen van mobiliteit samenkomen. Het moet de uitwisselingen tussen de verschillende vervoerswijzen vergemakkelijken, maar ook de zichtbare mobiliteitselementen integreren in de openbare ruimte. De metrostations, fietspalen, ruimtes voor het afzetten van mensen en de ruimte voor laden en lossen moeten een hoogwaardige technische omkadering vormen die het ontmoetsplatform verrijkt, verlevendigt en bijzonder maakt. De architectuur van de lage skyline van de stationswijk draagt daaraan bij en dus aan

een specifieke identiteit. De busterminals moeten met name een verzorgde architectuur krijgen zodat deze beter in de openbare ruimte passen. Zij kunnen hiervan zelfs een belangrijk onderdeel worden en bijdragen aan de uitstraling daarvan. In de openbare ruimte kan bijvoorbeeld het terras van de Grote Vierhoek komen als deze twee elementen in samenhang worden bedacht (hoogte, zichtlijnen, materiaal, meubilair...). Op termijn kan het bestaande eindpunt van de De Lijn-bussen gereorganiseerd worden voor een betere geleiding van de voetgangersstromen en om de lage skyline aan weerszijden van het eindpunt erbij



te betrekken. Het kan een vergelijkbaar uiterlijk krijgen als het nieuwe busstation aan de Fonsnylaan.

Het ontmoetingsplatform is een infrastructurele ruimte met verschillende niveaus waarvan de aansluiting ook bewust moet worden behandeld. De openingen en het tonen van de ondergrondse ruimtes moet strategisch gebeuren. Daarnaast zullen een of meer nieuwe openingen in de stationslobby de verbinding met de ondergrondse verdieping en de metro benadrukken en de verwerking en herverdeling van de stromen daaruit mo-

gelijk maken. De ondergrondse verdieping zal zo beter leesbaar worden binnen het ontmoetingsplatform.

De tunnelingangen van de tram, de parkeergarages en ondergrondse laad- en losruimtes kunnen op termijn geïntegreerd worden in de nieuwe ontwikkelingen. Deze kunnen ook zodanig worden aangebracht dat deze de voetgangersstromen of de verlevendiging van de lage skyline niet belemmeren.

# LANDSCHAPPELIJKE STRUCTUUR



●●●● Nieuwe aanplant



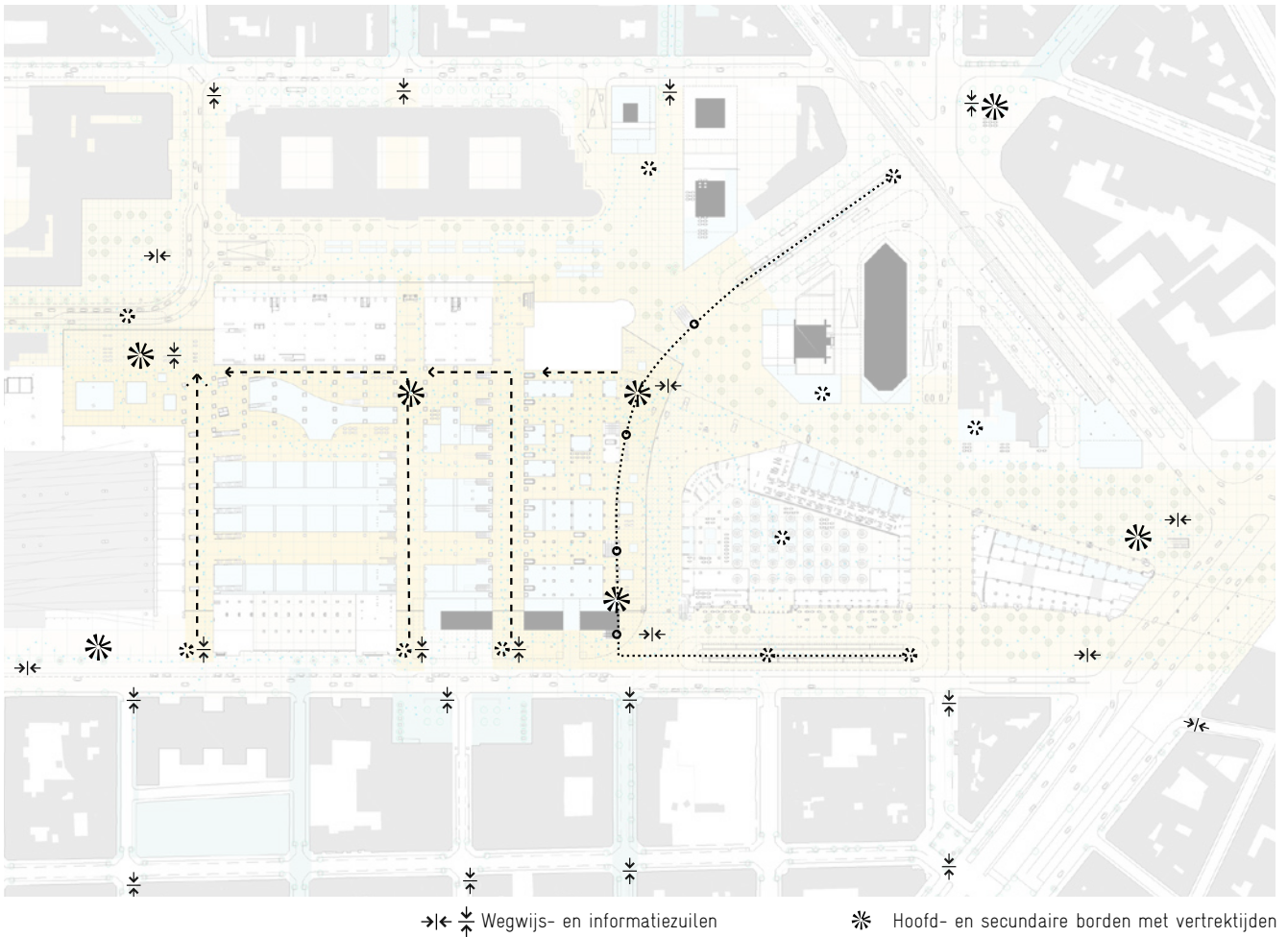
PWP LANDSCAPE ARCHITECTURE - WTC MEMORIAL PARK - NEW YORK CITY



SCHWEINGRUBER ZULAUF - OERLIKER PARK - ZURICH

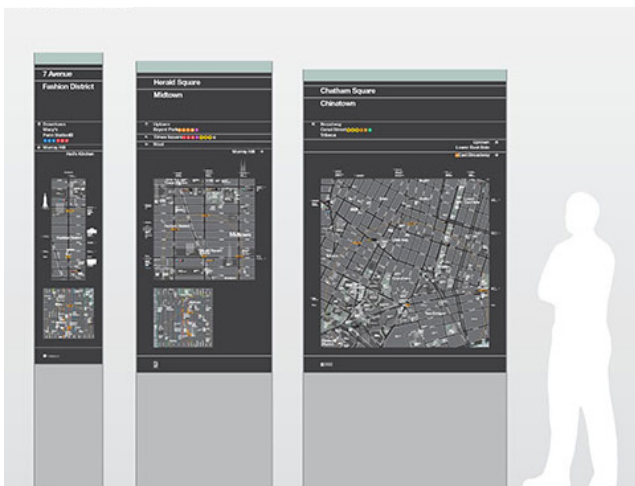
In de omgeving van het station wordt een nieuwe landschappelijke continuïteit gecreëerd tussen de bovengrondse Zenne en de lanen in het noorden. Een nieuw raster wordt gecreëerd als flexibel systeem voor het aanplanten van bomen. Hierdoor kan rekening worden gehouden met alle verschillende eisen voor de openbare ruimte zonder dat kleine plaatselijke veranderingen die daarvan het gevolg zijn de sterke leesbaarheid beïnvloeden voor alle ruimtes die grenzen aan het Zuidstation. Het raster wordt op deze wijze een soort herkenningsfiguur en draagt bij aan een nieuw imago voor de stationswijk. Dit zal ook de zichtli-

jnen naar het station versterken en een tussenlaag vormen tussen de grond en de torens of de grote infrastructurele werken zoals het spoorwegknooppunt. Een raster van 7,5 x 7,5 m is het optimale formaat om een maximale doorgang te waarborgen voor hulpverleningsvoertuigen. Dat moet worden geplant tussen de waterleidingen en de ventilatieleidingen met een minimale specifieke beschermingsprocedure. Dit laat ook de handhaving toe van de Zuidmarkt (3 x 3,5 m) en waarborgt tegelijkertijd de veilige afstanden en het rondrijden van karren..



→← Wegwijs- en informatiezuilen

\* Hoofd- en secundaire borden met vertrektijden



ATKINS - LEGIBLE LONDON - LONDRES



ATKINS - LEGIBLE LONDON - LONDRES

Om ervoor te zorgen dat de voetganger zich in de wijk comfortabel voelt, is verbetering van de markeringen en de leesbaarheid van de routes van belang. Op de kernpunten van het ontmoetingsplatform moet een eenvoudig en eenduidig systeem ingevoerd worden, instinctief bruikbaar voor de gebruikers die hun weg willen vinden vanaf het station of vanuit de wijken naar de vervoersdiensten. De informatie moet zich langzamerhand uitbreiden tot aan de vijfhoek en de eerste straten van de omliggende wijken. Zo zal deze bijdragen aan de identiteit en zicht-

baarheid van de stationswijk. Een systeem met tweezijdige, zowel duurzame als aanpasbare zuilen, onopvallend maar zichtbaar en met een uitgekiend design kan hier en daar afgewisseld worden met wegwijselementen op bijvoorbeeld de grond of de muren. Een uitgekiende plaatsing van de borden met vertrektijden in cafés, metro's en busstations of bij de toegangspunten van de wijk en het station kan ook bijdragen aan de uitbreiding van een comfortabel stationsgebied.

## SFEREN / COMFORT

### SEIZOENSSTRATEGIE

#### Algemene strategie:

- + Creëren van verschillende ruimtes gewijd aan een seizoen – met zonneshijn in de winter, schaduwrijk in de zomer, beschermd tegen de wind in de winter, open in de zomer
- + Bladverliezende beplanting
- + Tijdelijke/verplaatsbare structuren om te voldoen aan de wensen betreffende wind en zon

#### Zomerstrategie:

- + Lichte bekleding van de parkeergarages, pleinen (vermindert bovendien het effect van een hitte-eiland)
- + Bescherming tegen de zon:
  - Zomerinstallaties bij voorkeur aan de noordoostzijdes van de gebouwen
  - Natuurlijke bescherming (beplanting) met bij voorkeur loofbomen die meer schaduw geven
  - Plaatselijke beschuttingen creëren
- + Adiabatiscche verkoeling (verkoeling, beplanting)

#### Winterstrategie:

- + Noodzakelijke bescherming tegen de wind, vooral aan de zuidwestkant. Voorkeur voor ruimtes beschermd door gebouwen (noordoost)
- + Bij voorkeur bladverliezende bomen die in de winter de zon laten doordringen
- + Het is belangrijker om de wintersituatie te verbeteren – mensen hebben het eerder te koud dan veel te warm
- + Het is belangrijker om zich in de winter tegen de wind te beschermen dan de wind in de zomer toe te laten.



KEMPE THILL – URBAN PODIUM – ROTTERDAM

informatie over vertrektijden, boekenruil, elektrische leenfietsen, innovatieve geluidsomgeving)

#### +Speelterrinen

+**Kiosken:** Kiosken zijn ontmoetingspunten – ze kunnen in verschillende delen van de wijk leven en karakter brengen

-**Fietsenstallingen** (Overdekt, aan de zijkanten gesloten, met fietskluizen, in combinatie met openbaar- vervoershaltes, dak met zonnepanelen voor het opwekken van elektriciteit (verlichting/informatie))

### STRATEGIE-AFWISSELENDE RUIMTES

- + Creëer kleine comfortabele persoonlijke ruimtes
- + Eventueel sleutelprojecten zoals een overdekte binnenplaats op een cruciaal punt
- + Installeer kleine structuren langs de straten om de (tijdelijke of vaste) trajecten te vergemakkelijken en om promenades, interessantere routes te creëren. Deze beschermen in de winter tegen wind en regen en in de zomer tegen de zon.
- + Verbeter het comfort in de parkeergarages, stimuleer actieve vervoerswijzen (fietsenstallingen, bushokjes, (half)overdekte straten)

### MIDDELEN

#### +Seizoensschaduw/overdekte binnenplaats

+Creëer comfortabele eilanden in de groenvoorzieningen; Creëer plaatsen om te pauzeren – om te lunchen, te praten of uit te rusten. Bijvoorbeeld:

-**Individuele paviljoens** die beschermen tegen de zon en de regen met aangepaste banken en tafels

-Gebruik **bomen als natuurlijke bescherming**

-**Zonnezeilen** kunnen in de zomer schaduw geven en dezelfde ruimte in de winter beschermen tegen wind en regen.

-**Tijdelijke ruimtes** die met de seizoenen mee veranderen

-Creëer bijzondere bushaltes die uitnodigen om er tijd door te brengen en niet alleen als bushalte dienen.

(bijvoorbeeld: wifi-aansluiting, kleine groepjes stoelen die uitnodigen om met elkaar in contact te treden, digitale



SANAA – SERPENTINE GALLERY – LONDRES

+Creëer **promenades:**

- Op beschutte plekken langs een onoverdekte promenade kan men wachten tot een stortbui voorbij is. Dit maakt ook de route interessanter; als men met bepaalde intervallen comfort kan vinden is de weg tussen de comfortabele punten acceptabeler.

- Kleine aparte promenades – gebruik de ruimtes achter de gebouwen – deel de ruimtes tussen instellingen

## ZOMER (DIAGNOSE EN METINGEN)

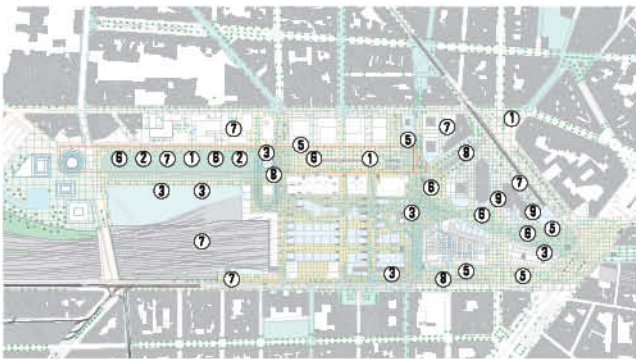
Blootstelling aan de wind in de schaduw: comfortabel!

Blootstelling aan de wind in de zon: redelijk comfortabel!



Beschut tegen de wind, in de zon: niet comfortabel

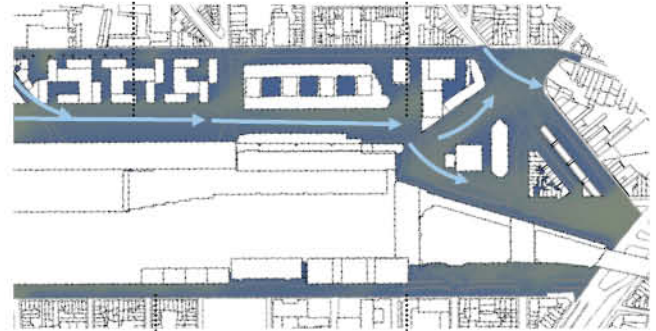
Beschut tegen de wind, in de schaduw: comfortabel!



## WINTER (DIAGNOSE EN METINGEN)

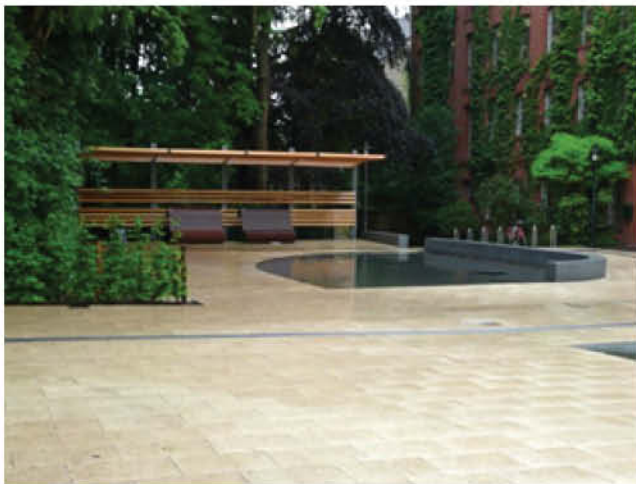
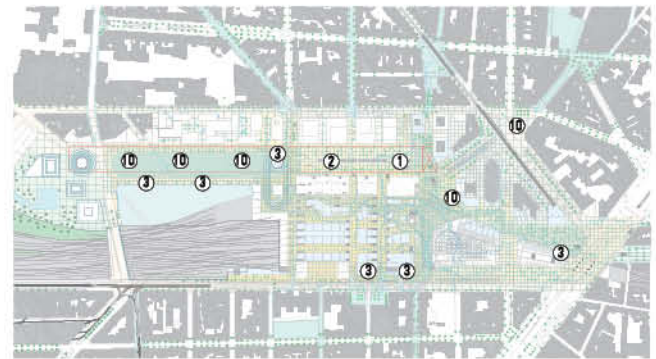
Blootstelling aan de wind in de schaduw: niet comfortabel!

Blootstelling aan de wind in de zon: niet comfortabel!



Beschut tegen de wind, in de zon: vrij comfortabel






Beschut tegen de wind, in de schaduw: vrij comfortabel!








BÜRO DREISEITL - LINNENBAUER PLATZ - HERFORD



BÜRO DREISEITL - LINNENBAUER PLATZ - HERFORD

- ①  Kiosken: bescherming tegen zon en wind
- ②  Individuele paviljoens: bescherming tegen zon en wind
- ③  Windschermen/overdekte passages: bescherming tegen zon en regen
- ④  Paviljoens: bescherming tegen zon en evenementenblok
- ⑤  Schaduw en zonnezeilen: bescherming tegen de zon

- ⑥  Beplanting: bescherming tegen de zon
- ⑦  Comfortabele blokken: bescherming tegen de wind
- ⑧  Bijzondere bushaltes bescherming tegen wind en zon
- ⑨  Fietsenstalling: bescherming tegen zon/wind
- ⑩  Bescherming tegen de wind

## NACHTELIJKE STEDELIJKE SCHALEN

### **De schaal van de grond, het visuele veld, 'reflex' van de voetganger (de lage skyline)**

Bedenk: de situatie van de voetganger, zijn verhouding tot de nabije functies. De winkels, verlichte cafés, de ontvangst in het station, de bus- en tramstations. De vegetatie en de massa daarvan. Wij kunnen deze visie van een 'actieve grond' verrijken door weer een nachtelijk landschap te maken. In dit project zit een dimensie die niet zo vaak voorkomt in de openbare ruimte, die van het horizontale vlak aan de onderzijde van de dekvloer van het station. Het is een van de belangrijkste punten van het project. Momenteel wordt deze beleefd als een bron van ongenoegen, maar hij moet door een goede aanpak een atypische en identificerende ruimte van dit gebied worden.

### **De schaal van de vaste markeringspunten**

Bedenk: stem alle nachtelijke stedelijke componenten op elkaar af door een vereenvoudigde lezing van de ruimte aan te bieden. De grote vaste markeringspunten moeten autoriteit krijgen dankzij een antwoord die past bij de functie.

### **De schaal van de grote markeringspunten (de hoge skyline)**

Bedenk: breng alle markeringspunten in de stad onder spanning door een dubbele dialoog te vinden: de ruimtelijke dialoog van het raster van alle lichtgevende markeringspunten en de historische dialoog van elk markeringspunt vanuit zijn directe omgeving.

### **De gewenste schaal: verticale doorlopende lijnen (constructieve verticalen)**

Bedenk: de verticale lijnen zijn bijzonder aan dit project. De zuilenrijen (die deze verticaliteit definiëren) onderstrepen de aanwezigheid van de vloer. Hun ritme en aantal zijn een troef voor het lichtproject. Door deze structurelementen te gebruiken kan een onverwachte ruimte ontstaan die de functie van de steunpilaren uitvergroet.

### **Stedelijke continuïteit**

Bedenk: schep door middel van eenvoudige taal duidelijkheid in de nacht. Naast de temperatuur en de kwaliteit van het licht moet de ordening van het materiaal helpen het terrein te begrijpen als een doorlopende route. Continuïteit wil niet zeggen uniformiteit, maar rekening houden met alle parameters en eisen voor alles wat impuls geeft voor het ritme van de route, in een intelligente samenhang.

## HET LICHTPROJECT

### **Zicht overdag**

Overdag stromen de straten over van natuurlijk licht, meer of minder sterk naar gelang het seizoen en het tijdstip. De passage onder de sporen is dus een confrontatie met het natuurlijke licht en moet met bijzondere aandacht beheerd worden. De overgang tussen deze twee ruimtes met 'natuurlijk' en 'kunstmatig' licht moet beheerd worden door middel van een oplopende hoeveelheid licht. Wij stellen een indirecte verlichting voor die zich verspreidt over het plafond, afkomstig van grote elementen op ongeveer 45 cm van het plafond. Het licht zal zeer homogeen en diffuus zijn en de onderkant van de passage dematerialiseren. Deze lichtlaag creëert een visuele continuïteit in de gehele ruimte en verbindt daardoor de uiteinden met de buitenlucht. De vorm van de hanglampen ('rizzoomlicht') zal het gevoel geven van een energiebron waaruit natuurlijk licht stroomt. Als bron zal hetzij led, hetzij tl gebruikt worden, omdat deze twee bronnen een zeer lange levensduur hebben, een goede lichtopbrengst (50.000 uur voor led en 30.000 uur voor 'extreme' tl-buizen van meer dan 70 lumen/watt) en de mogelijkheid van dimmen en besturing.

### **Nachtvisie**

's Nachts draait het om heel andere zaken. De hiërarchie van de blikken werkt volgens drie thema's:

de nachtelijke 'hoge skyline' behoort tot de stedelijke markeringspunten, de Zuidertoren en de projecten voor de toekomstige torens liggen meer op de schaal van de stad. De bovenleidingen van de spoorwegen zijn ook concrete tekenen die de verbeelding, de nachtelijke poëzie kunnen voeden. De 'lage skyline' vormt zich door de horizontale vlakken die in het blikveld van de voetganger of de automobilist vallen. De vloeren en de onderkanten van de sporen zijn daarvan de belangrijkste bestanddelen. Wij stellen voor de vloer te laten schitteren om reflectie te creëren en deze te verbinden met de onderkant van de verlichte sporen en de rizzoom van kunstlicht. Tussen deze twee horizontale vlakken komen 'constructieve verticale lijnen' op kleine schaal. Daarnaast vormen de bovenleidingen een tussenstap voor het bepalen van de nachtelijke afstanden tussen de straten in de buurt en het station en het verbinden van de twee skylines. De openbare verlichting is het laatste bestanddeel van het stedelijke landschap. Wij zullen ons toelagen op de wijde ruimtes rondom het station door een matte verlichting voor te stellen die gedragen zal worden door de volgende functies: de weg verlichten, de ruimte veilig maken; oriëntatie op het station en de haaks daarop liggende straten; een referentiepunt creëren voor het visueel verbinden van de verschillende schalen: het markeringspunt 'station'. De continuïteit van de 'lage skyline', directe en intieme relatie met de voetganger; informeren; markeren, afhankelijk van de tijdstippen; een onderbreking vormen. Het materiaal zou hoogglans inox kunnen zijn, dit vangt reflecties op die oplossen in de omgeving van het materiaal. Het kameleoneffect lijkt interessant voor deze omgeving. De voorgeschreven bron zou led zijn, vanwege zijn lichtopbrengst en het bedieningsgemak.

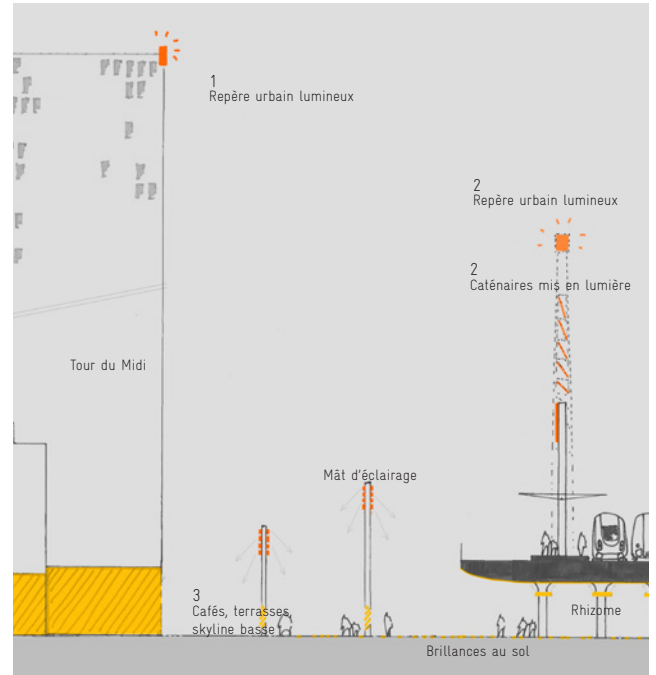
### **De tijd**

Het begrip van tijd komt onvermijdelijk aan de orde voor de buitenruimtes die geen natuurlijk licht krijgen. De tijd valt af te



lezen aan de hoeveelheid, de kwaliteit en de temperatuur van het licht.

- Aan de hand van de hoeveelheid licht is te bepalen welk moment van de dag of de nacht het is. Er zal veel kunstlicht nodig zijn onder de sporen, midden op de dag, zelfs als het daglicht overvloedig is. Aan het eind van de avond zal de hoeveelheid aangepast worden aan de situatie buiten om af te nemen als het nacht is. De waarden zullen tussen 600 en 150 lux liggen, bestuurd en geregeld door sensoren-sondes.
- De kwaliteit van het kunstlicht is van wezenlijk belang, wij schrijven een Ra (kleurweergave-index) voor van meer dan 87 (de zon heeft een Ra van 100).
- De temperatuur van het licht moet zich aanpassen aan de verschillende tijdstippen van de dag en de nacht. Als het daglicht 's ochtends vrij koud is, passen wij het kunstlicht daarop aan (5.000 K). 's Avonds wordt het zonlicht warmer, het kunstlicht verschuift naar een spectrum dat in de buurt komt van infrarood (3.000 K) om vervolgens als het helemaal donker is naar een zeer warm wit te gaan, van rond de 2.800 K.
- De techniek van leds (en tl-licht) maakt het mogelijk om al deze mogelijkheden te bieden in een lichtelement, door het mengen van bronnen (wit 6.000 K en wit 2.700 K) en de schakeling daarvan.



GROTE LICHTGEVENDE STEDELIJKE MARKERINGSPUNTEN

François Morellet



VERLICHTE BOVENLEIDINGEN

8'18"



'KAMELEON' VERLICHTINGSMASTEN

8'18"

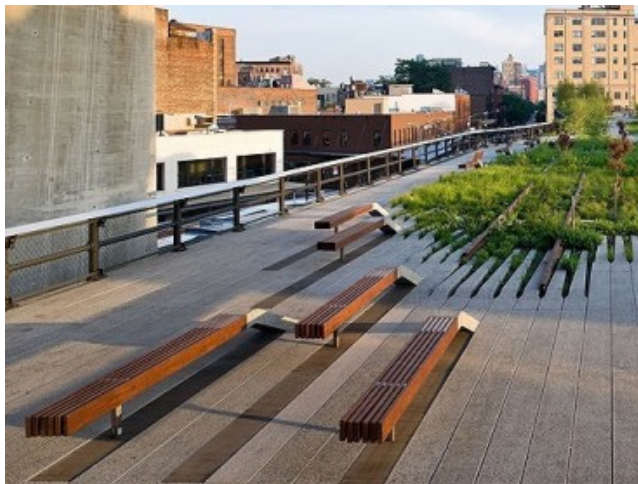
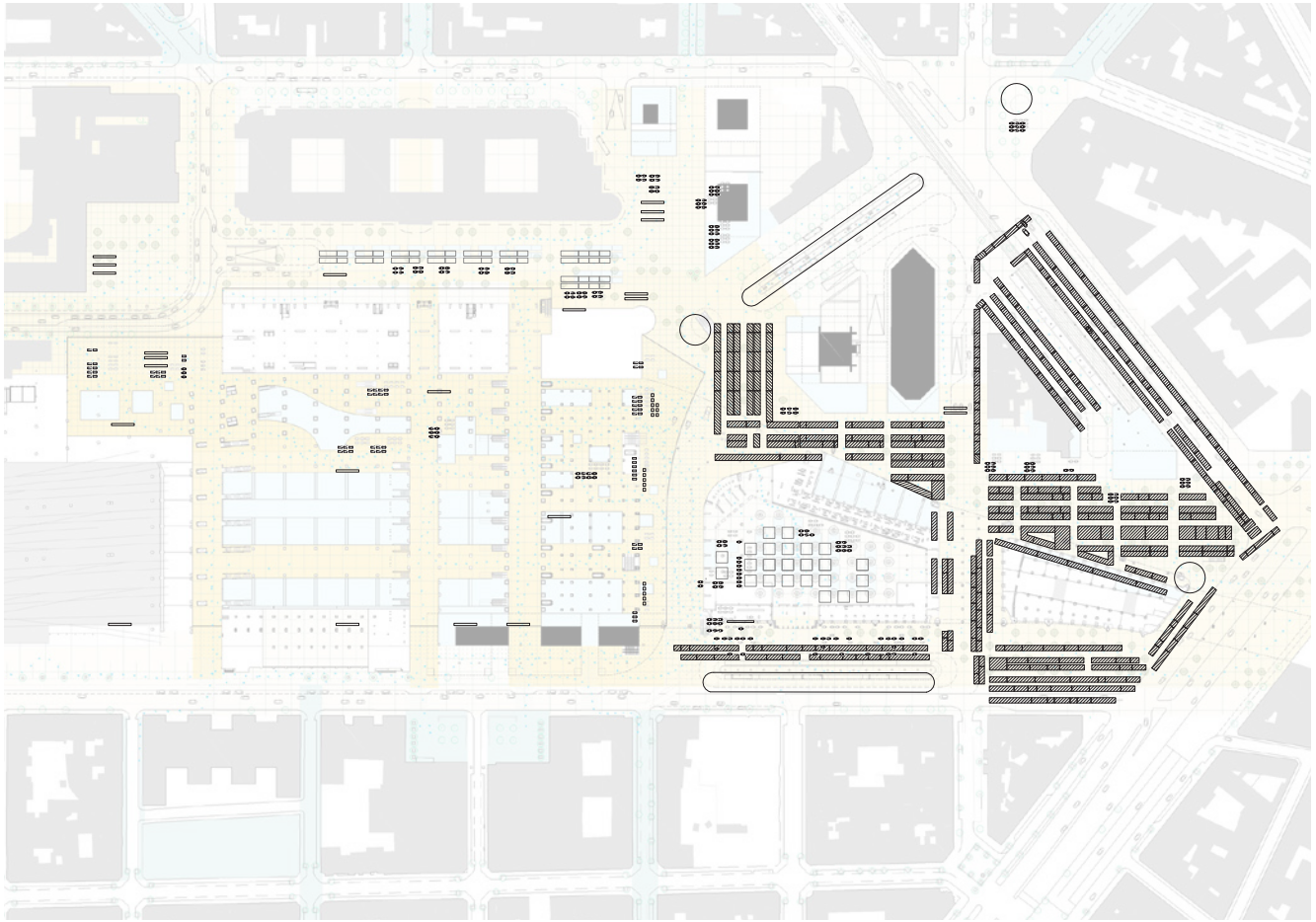


SCHITTERINGEN OP DE VLOER

8'18"



# MEUBILAIR



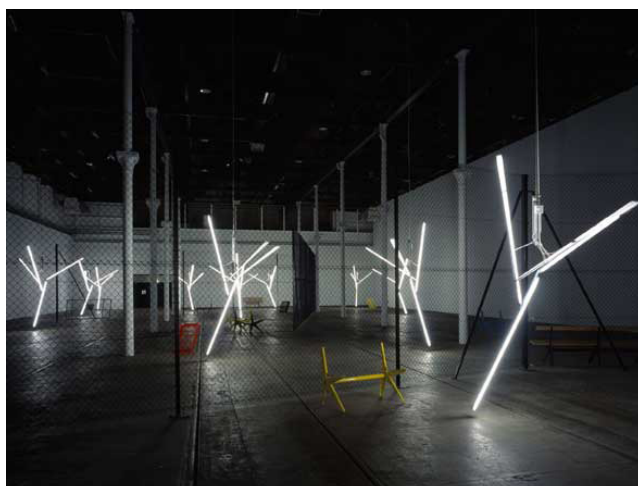
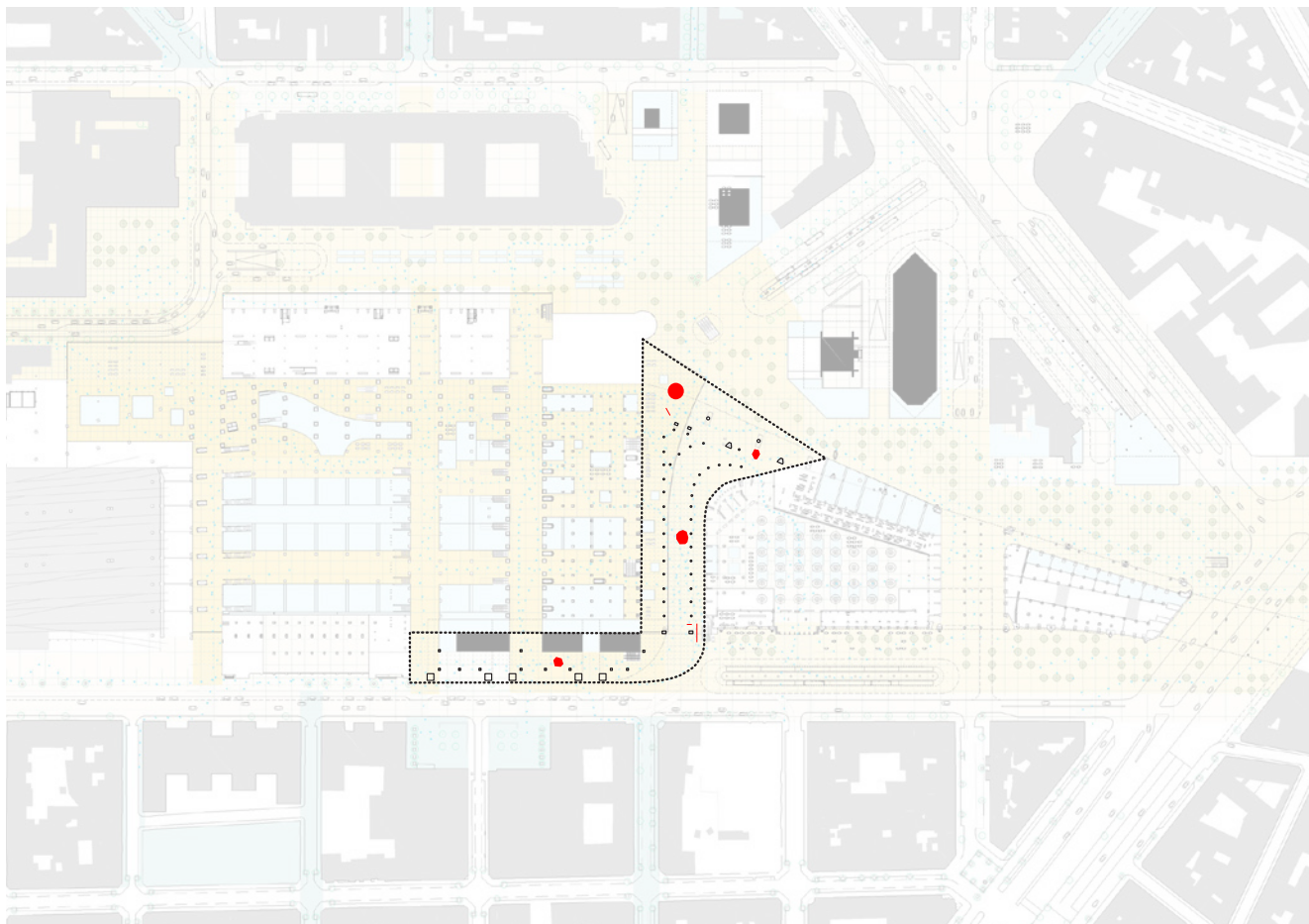
DILLER & SCOFIDO - HIGH LINE - NEW YORK



LAUD8 - NEUGESTALTUNG TESSINER PLATZ - ZÜRICH

Het meubilair zorgt voor de pauzemomenten in het ontmoetingsplatform. Uitgedacht in samenhang met de grote assen voor voetgangersstromen creëert het comfortabele eilandjes in het stationsgebied dat er hier en daar mee uitgerust is.

Sommige meer specifieke meubels, zoals de technische zuilen of de marktcramen, kunnen bijzondere elementen worden, dragers van een eigen karakteristieke identiteit.



MARTIN BOYCE - INSTALLATION, 2003



PHILIPPE RAHM - GRAND-PALAIS - PARIS

Voor sommige sleutelruimtes van het ontmoetingsplatform kan het kunstpercentage tijdelijk en bij wijze van uitzondering geïntroduceerd worden. Deze regeling zou de opwaardering van de openbare ruimtes in de buurt van het station kunnen vervolmaken. Ze houdt in dat bij de bouw, renovatie of uitbreiding van een openbaar gebouw een financiering wordt verstrekt ter grootte van 1% van de kosten van de werkzaamheden exclusief btw voor het bestellen van een of meer speciaal door kunstenaars

ontworpen kunstwerken voor in het gebouw of de omgeving daarvan.

Juist in het geval van de Overdekte Straat, een ruimte die lijdt onder een gebrek aan imago, zou de installatie van lichtgevende kunstobjecten deze tot een kostbare en centrale ruimte kunnen maken.

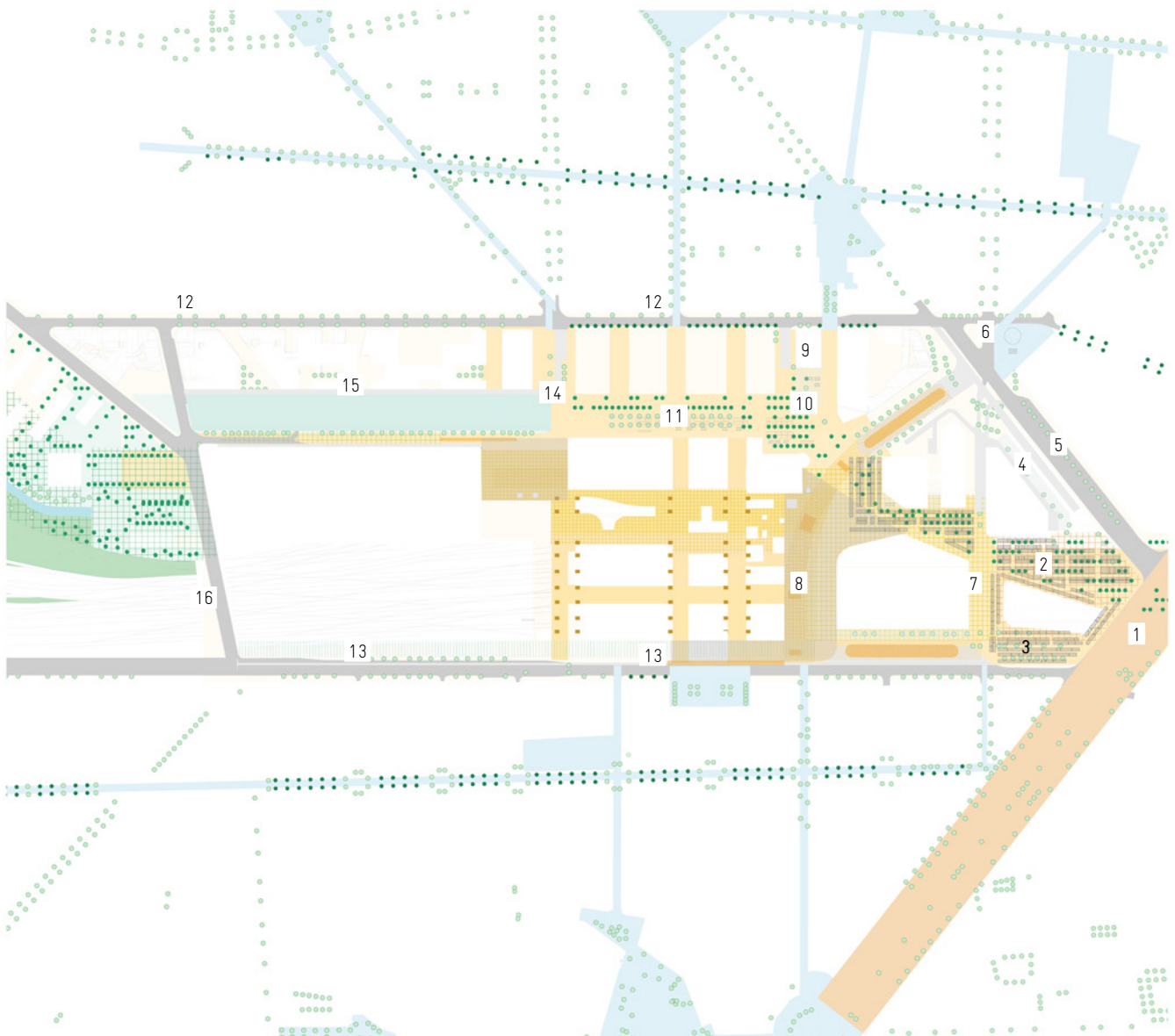




# OPENBARE STRUCTUUR

Het voor de wijk van het Brusselse Zuidstation voorgestelde ontmoetingsplatform is noch een uniforme openbare ruimte noch een volledig renovatieproject. Bepaalde opeenvolgende functies leveren bijzondere vraagstukken op. Deze kunnen potentieel leiden tot stapeling van verschillende situaties en gebruiken, tot botsing van verschillende ruimtes. Deze vereisen een speciale aanpak die het palet van de openbare ruimte van het Brusselse Zuidstation kan verrijken en voeden met nobele beperkingen.

- |                      |                        |
|----------------------|------------------------|
| 1 - Zuidlaan         | 10 - Blerotstraat      |
| 2 - Europaesplanade  | 11 - Victor Hortaplein |
| 3 - Grondwetplein    | 12 - Barastraat        |
| 4 - Jamarstraat      | 13 - Fonsnylaan        |
| 5 - Jamarlaan        | 14 - Onderwijsstraat   |
| 6 - Baraplein        | 15 - Frankrijkstraat   |
| 7 - Argonnestraat    | 16 - Veeartsenijstraat |
| 8 - Overdekte straat |                        |
| 9 - Grisardoorgang   |                        |



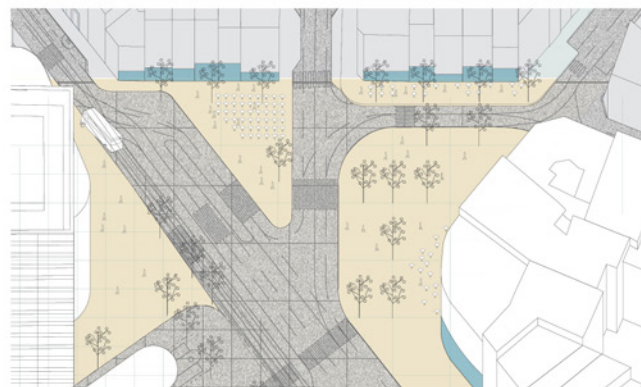
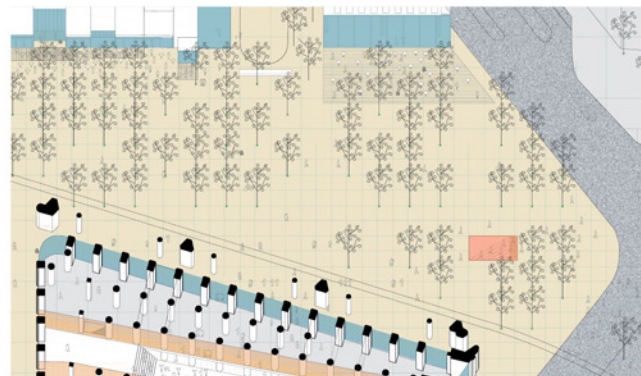
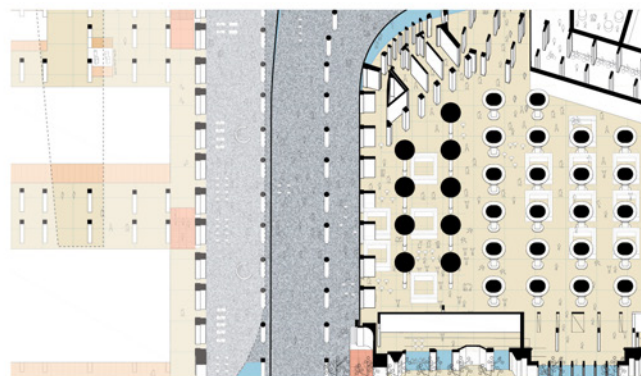
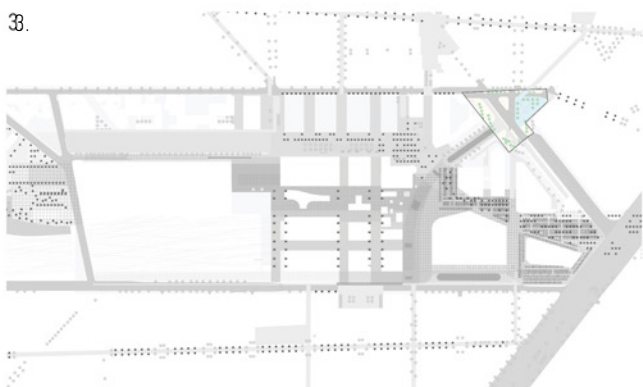
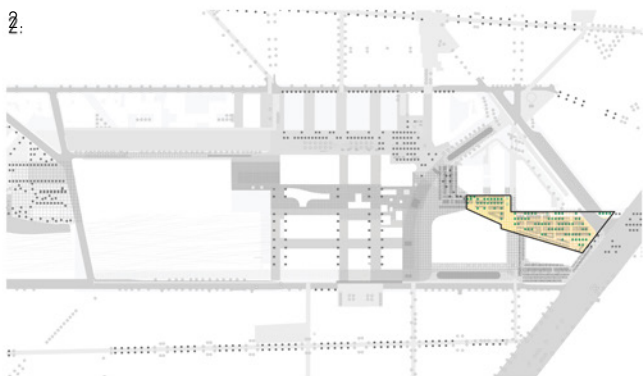
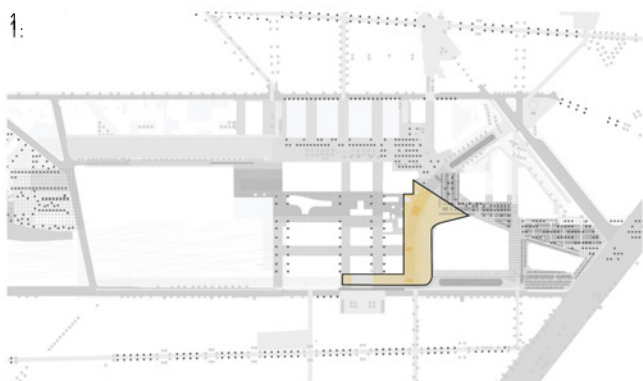
## DRIE BIJZONDERE INRICHTINGSVRAAGSTUKKEN IN STAAT 1

De Overdekte Straat is nu een ruimte bestemd voor vervoer, een onprettige ruimte, tegelijk enorm en krap. Hij loopt echter langs het hele station en vormt de overkant van het Grote Vierkant dat binnenkort weer bezet is. Als de trams, taxi's en bussen weg zijn, kan de Overdekte Straat een architectuur op zichzelf worden: een meesterstuk in de opwaardering van de openbare ruimtes rond het station. (1)

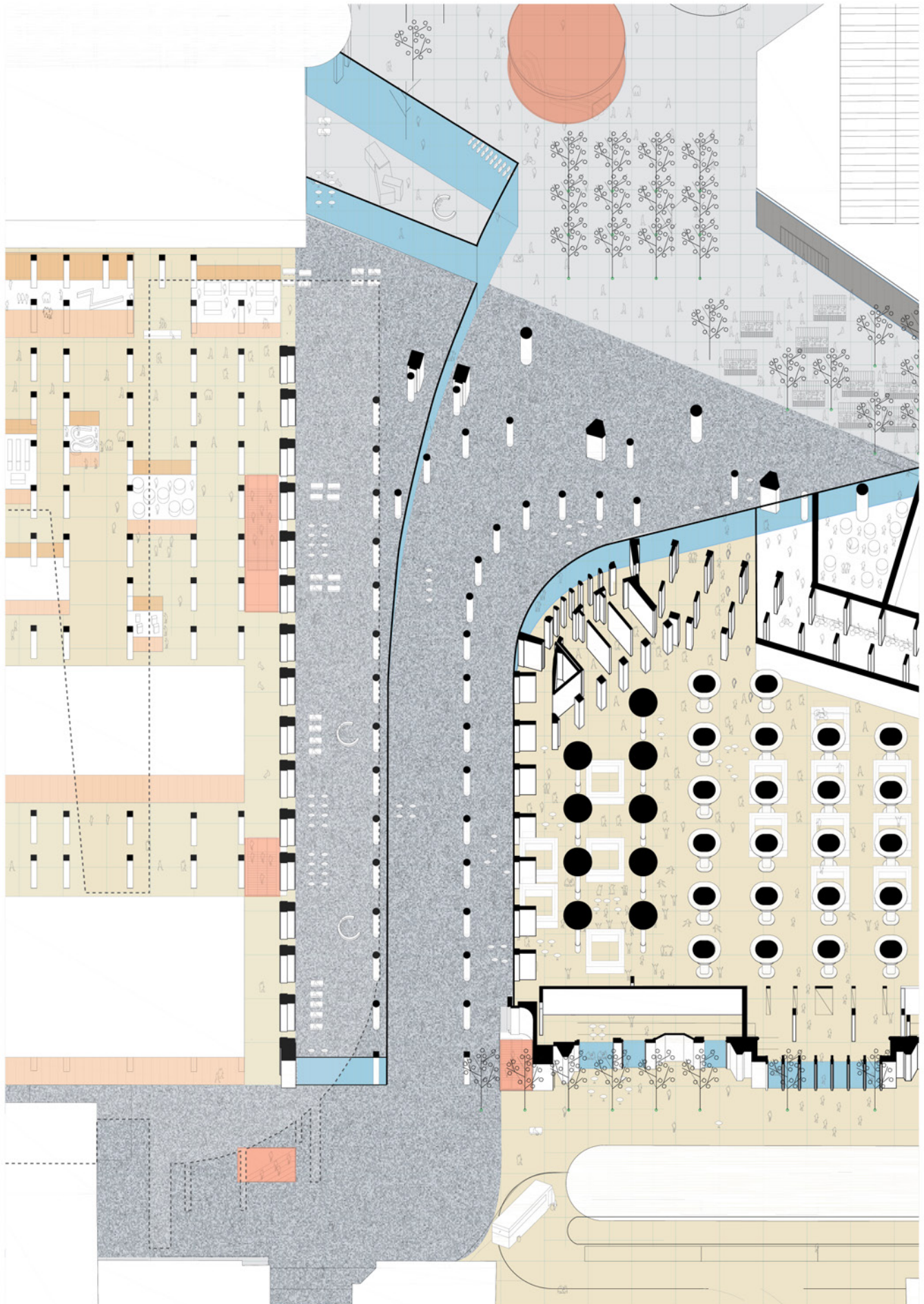
De Europa-esplanade is enorm breed. Dit is de eerste stationsruimte die zichtbaar en toegankelijk is vanuit de vijfhoek. Ze heeft echter geen uitrusting en slechts eenmaal per week, op zondag, wordt er de Zuidmarkt

gehouden. Om een comfortabele ruimte te worden, moet ze voldoen aan de eisen van de markt. Omgekeerd kan de markt gereorganiseerd worden om de openbare ruimte daar te verrijken en te verlevendigen. (2)

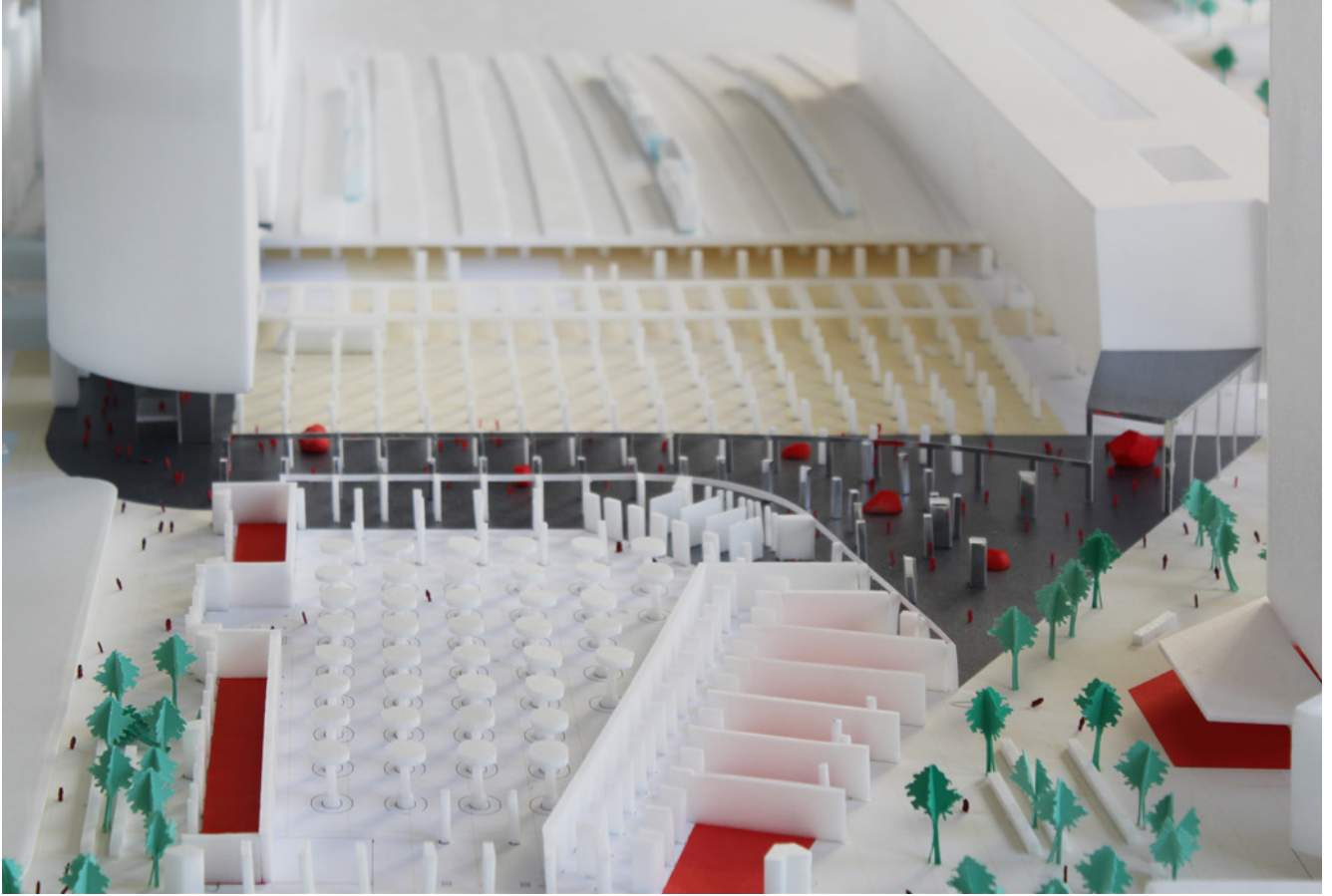
Het Baraplein is op dit moment een overbelaste en moeilijk te lezen plaats, maar het kan een belangrijke schakel worden tussen het ontmoetingsplatform van het Zuidstation enerzijds en de keten van microplaatsen in de Anderlechtse wijken anderzijds. Daarvoor moet het plein de verschillende mobiliteits- en gebruiksschalen integreren en naast elkaar laten bestaan. Zo kan het een echte toegangspoort worden voor het gebied rond het Zuidstation. (3)



# LOBBY / OVERDEKTE STRAAT







De lobby/Overdekte Straat is bedacht als een sluis tussen twee werelden, die van het station met zijn winkelcentrum en die van de Grote Vierhoek die weer in gebruik is als voedselmarkt en food court. Deze autonome en unieke omgeving tussen binnen en buiten, boven en beneden, zorgt voor een specifieke continuïteit tussen deze twee sferen; hij zorgt voor de overgang en geeft de aanzet tot de toegangen tot de Fonsnystraat.

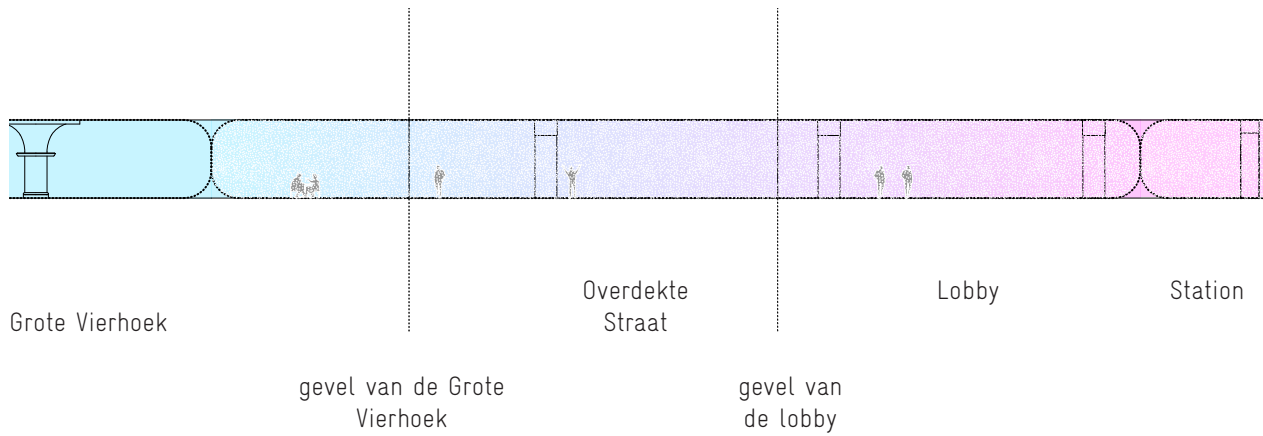
Dezelfde vloer loopt door in het station op het niveau van de lobby en in de eerste ruimtes van de Grote Vierhoek. De twee gevels van het station en de Vierhoek worden gelijk uitgevoerd. Ze zijn poreus en verdwijnen helemaal, behalve hun stijlen.

Het geheel lobby/Overdekte Straat wordt een hoogwaardige, kostbare ruimte door het aanbrengen van een speciaal lichtmicroklimaat. Het wordt behandeld als een interieur, als een soort architecturaal stuk.

De lobby of de nieuwe stationshal geeft het station een nieuwe gevel en maakt dit open in de richting van de openbare ruimte. Hij laat het station zichzelf vooral tonen als ruimte in dienst van het publiek. Hij geeft het weer de verhevenheid van een voorziening in een metropool.

Het is een aantrekkelijke ruimte voor mobiliteit die het mogelijk maakt de verschillende stromen te herverdelen. De boven de overstapruimte van de metro en de pre-metro gelegen lobby zorgt ervoor dat deze zichtbaar zijn en hij vangt de intensieve stromen op die daaruit komen. Vergroting van de bestaande opening evenals een nieuwe opening naar de overstapruimte van de metro tussen de twee bestaande is gepland om de leesbaarheid van deze bewegingen te vergroten.

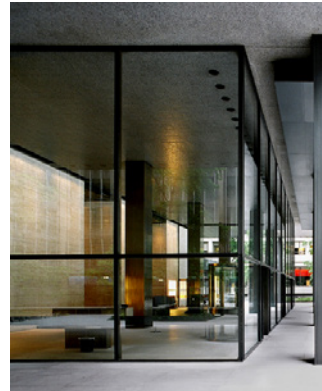
# LOBBY / OVERDEKTE STRAAT



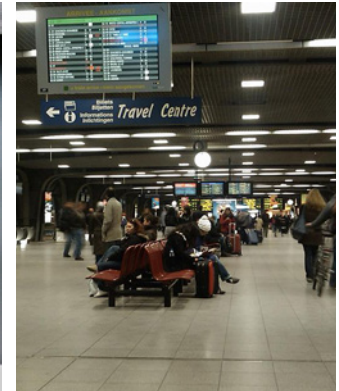
GROTE VIERHOEK



FOOD COURT

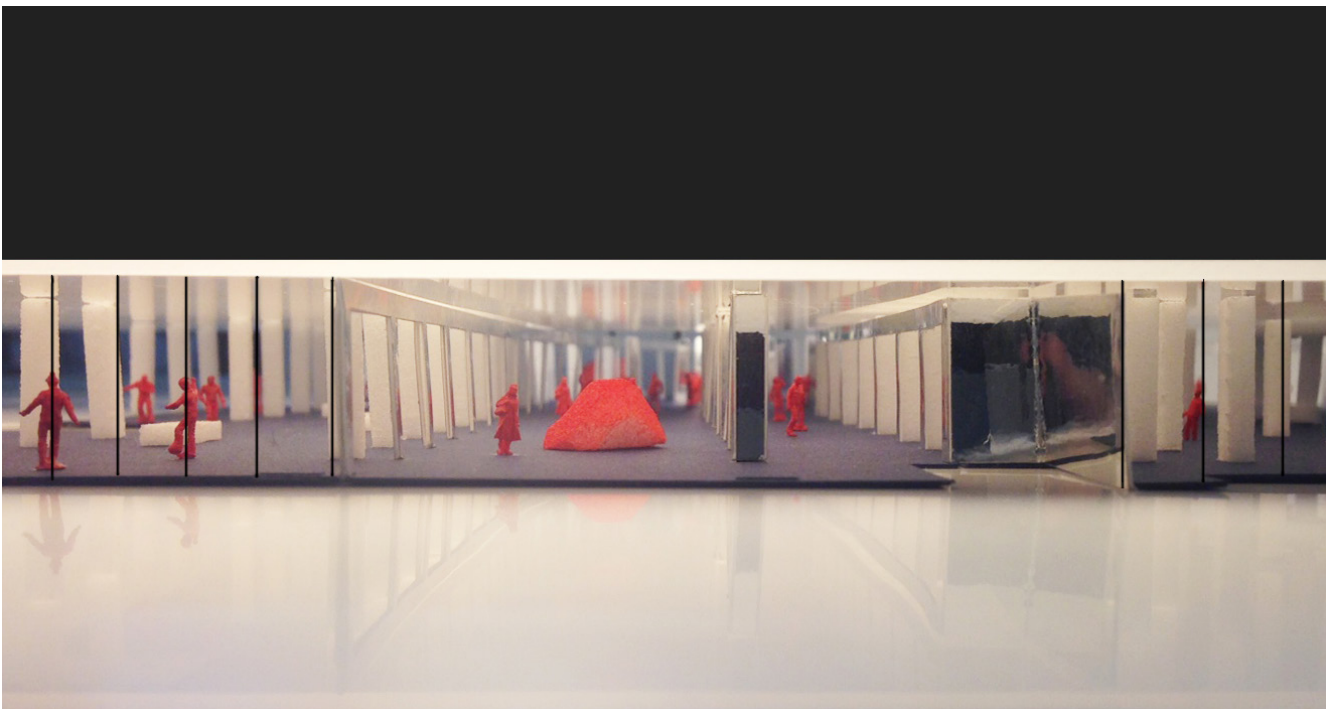
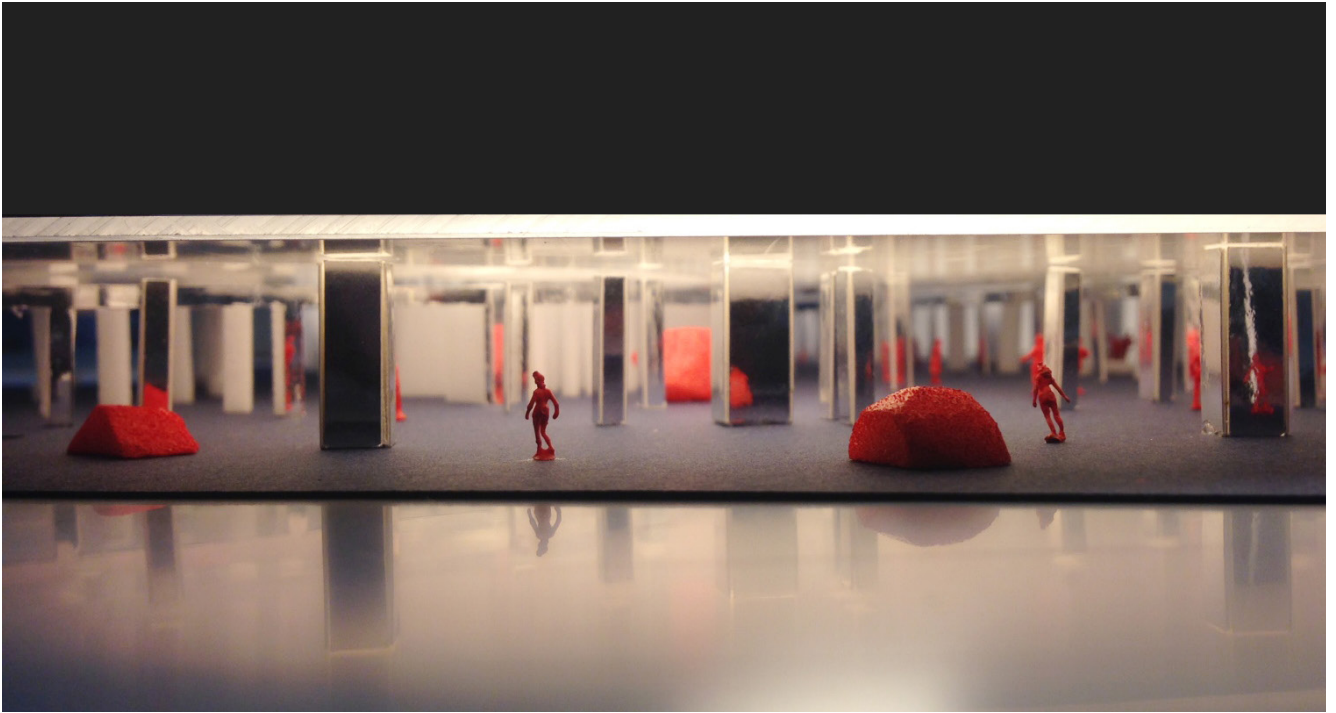


LOBBY



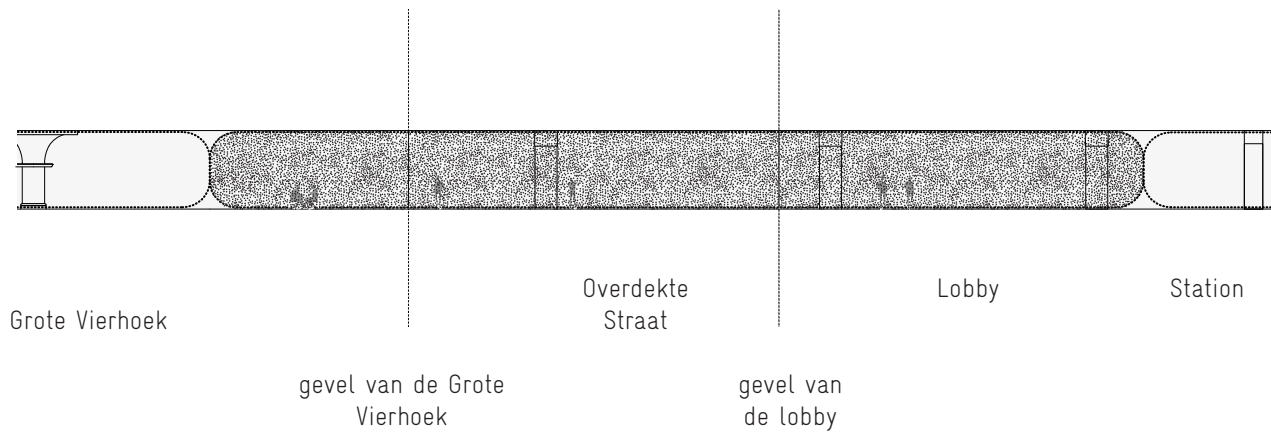
BINNENKANT STATION

## EEN SLUIS TUSSEN TWEE SFEREN



Voorgesteld wordt de verticale elementen, stijlen en staanders te bedekken met facet spiegelend inox: dit verveelvoudigt de bewegingen en vermindert de ruimtelijke begrenzing van deze ruimte onder het spoor. De zeer donkere vloer zou kunnen contrasteren met het zeer witte bestaande plafond. Het kunstpercentage zou gebruikt kunnen worden om deze ruimte op te waarderen en zijn specifieke functie te benadrukken binnen het ontmoetingsplatform.

# LOBBY / OVERDEKTE STRAAT



## EEN LICHTMICROKLIMAAT



SANAA - LOUVRE - LENS



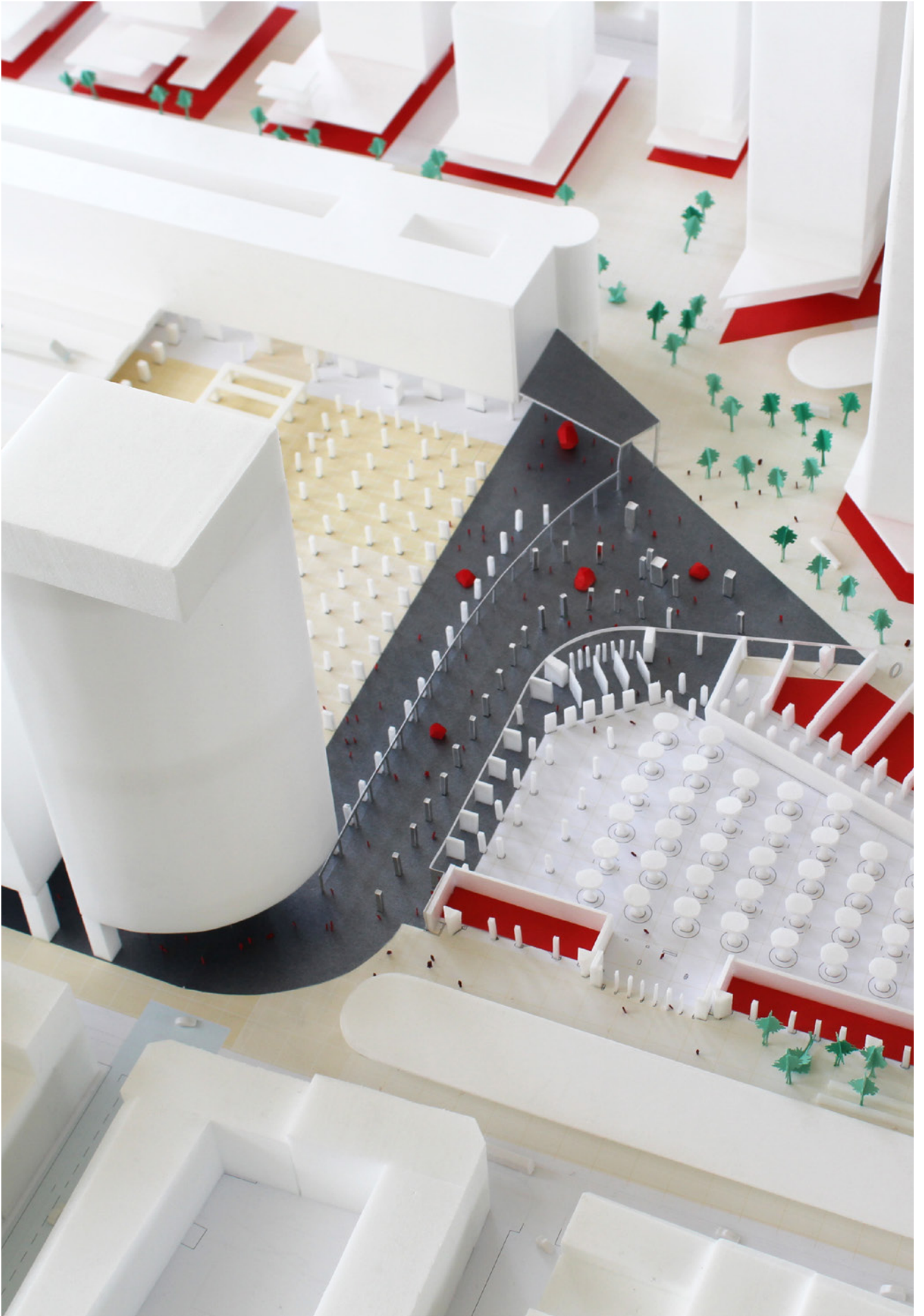
DAVID HELLDEN - SERGEL TORQS SQUARE - STOCKOLM



JAMES TURRELL - GANZFELD PIECE

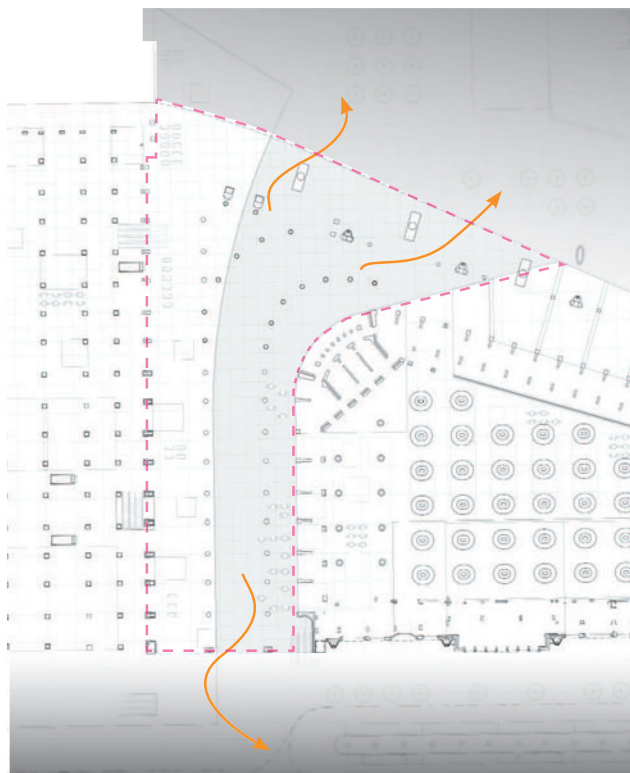
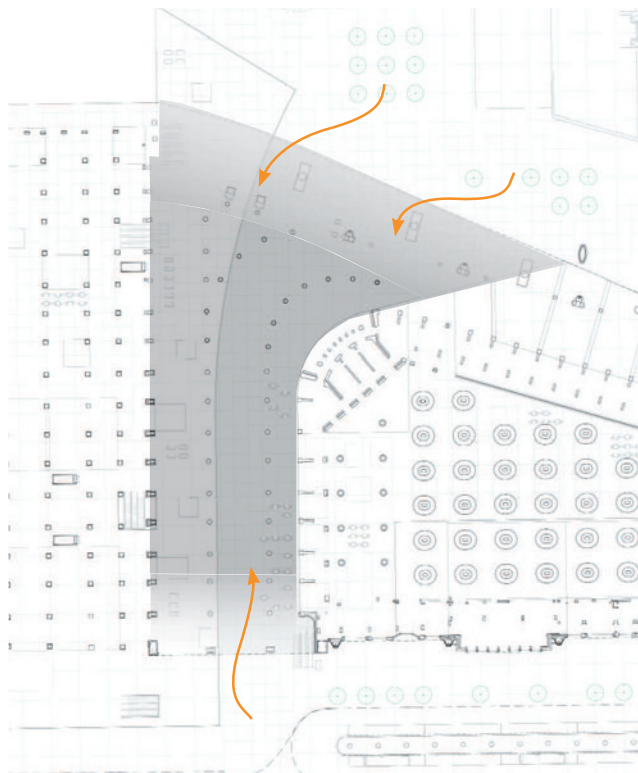


JIM HODGES - UNTITLED - GLADSTONE GALLERY



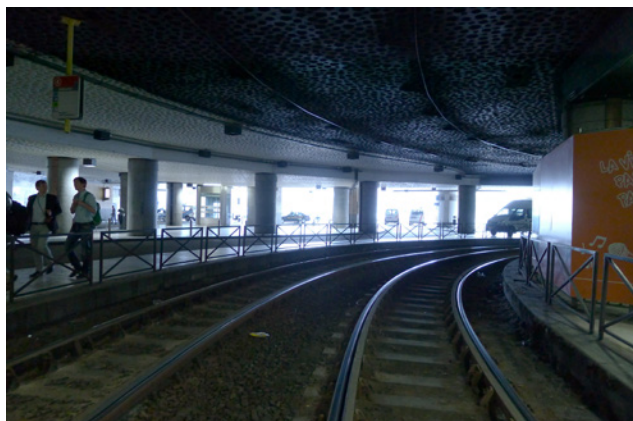
# LOBBY/OVERDEKTE STRAAT - LICHTPROJECT

DIAGNOSE: EEN RUIMTE IN DE DIEPTE

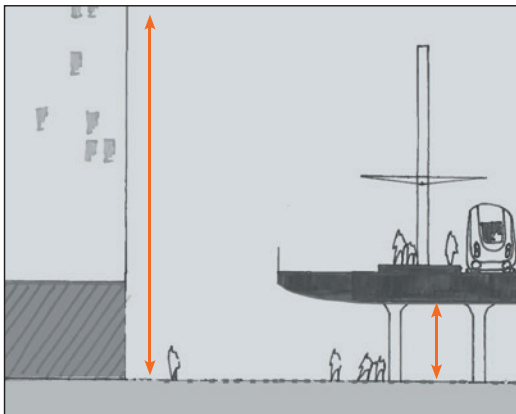


Overdag dringt het natuurlijke licht enkele meters diep binnen in de binnenstraat. Het grootste deel van de ruimte blijft gehuld in het donker.

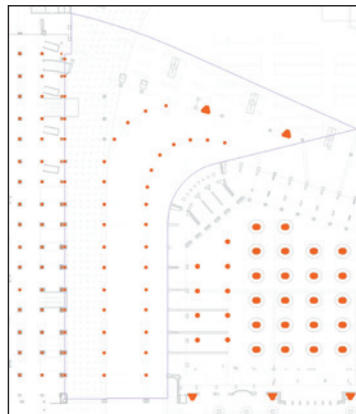
's Nachts straalt het kunstlicht van de binnenstraat uit over de omgeving van het station en maakt er een lantaarn voor de hele wijk van.



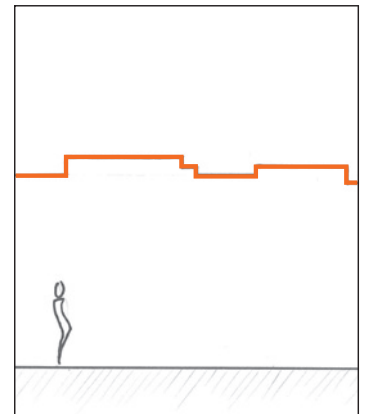
## DIAGNOSE: STRUCTURENDE RUIMTELIJKE ELEMENTEN



I.



II.



III.

I. een complexe schaalverhouding tussen de stad en de ondergrondse ruimte

II. Sterke aanwezigheid van verticale elementen

III. Een heterogeen plafond wat hoogtes en de aard van de materialen betreft.

Profiteren van een technische architecturale erfenis.

Als verbindend element zal het licht een onmisbare rol spelen bij de onthulling van deze complexe ruimte en om gebruikers een vertrouwd gevoel te geven.



## LICHTSTERKTES

Lichtsterkte is de visuele sensatie die het licht geeft. Ze drukt het lichtsterkteniveau uit als een zintuiglijk gegeven, maar houdt geen rekening met het debiet van licht dat een fysiek gegeven is. Het draait om de contrasten en in bredere zin om het lezen van de ruimte. De eerste factor die de lichtsterkte beïnvloedt, is de lichtintensiteit van de lichtbron. Daarna, als de lichtsterkte is weerkaatst door een verlicht oppervlak, zijn het allemaal geometrische parameters die de lichtsterkte meer of minder in evenwicht houden produceren. Tot slot heeft

ook de kleuring van de lichtbron invloed.

De openingen aan weerszijden van de overdekte straat vormen sterke verticale lichtsterktes en geven een 'tunnelgevoel'.

De lichtsterkte kan hier een signaalfunctie hebben. Overdag stelt de voetganger meteen de mogelijke uitgangen vast. 's Nachts verdwijnt deze lichtgevende gids, wat het lezen van de ruimte lastiger maakt.

Deze parameter is van belang bij de toepassing van het kunstlicht.

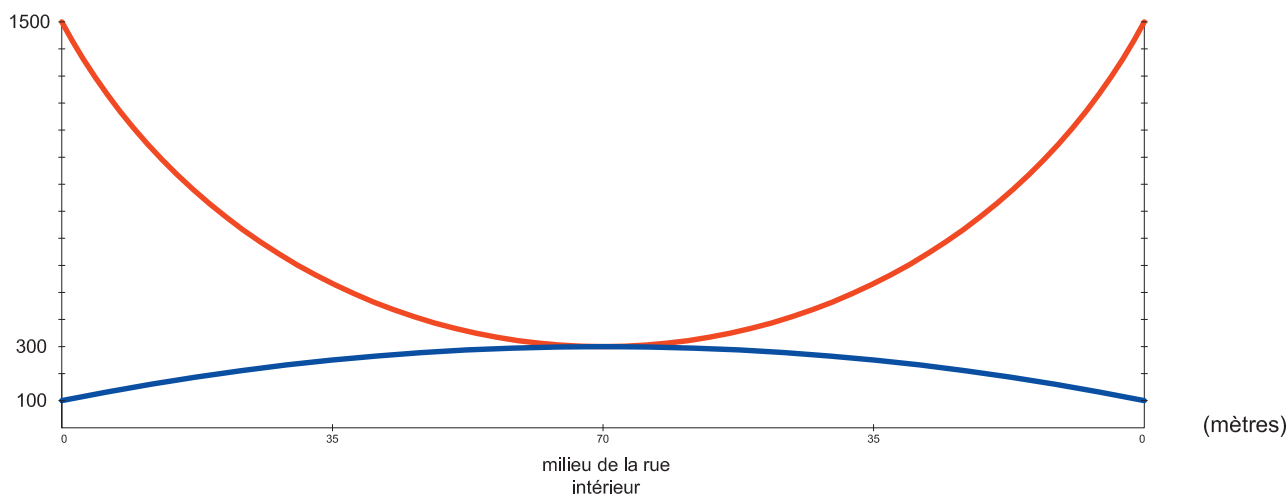
OVERGANG BINNEN/BUITEN

## Confort visuel

*Travailler les transitions*



(lux)



- Verlichtingsniveaus 's nachts
- Verlichtingsniveaus overdag

Lux geeft de hoeveelheid licht aan die op een oppervlak valt. Elke ruimte heeft een ander verlichtingsniveau, afhankelijk van de functie, maar ook afhankelijk van het volume waarin men zich bevindt. De Lux-waarden dienen als normatief kader voor de vereiste niveaus voor verlichting in de Franse en Europese wetgeving. Bij dit project gaat het erom het gevoel van onderbreking in de hoeveelheid licht te verzachten tussen de ondergrondse ruimte en de omgeving buiten. Overdag: de contrasten afzwakken om verblindingsef-

fecten (van binnen naar buiten) of zwart gat (van buiten naar binnen) te voorkomen.

's Nachts: het idee van appel en signaal terugvinden. Contrasten vermijden.

Als we de overgang tussen buiten en de overdekte ruimte willen begeleiden, moeten de randen van de overkapping overdag duidelijk meer verlicht worden dan 's nachts.





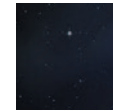
12H00



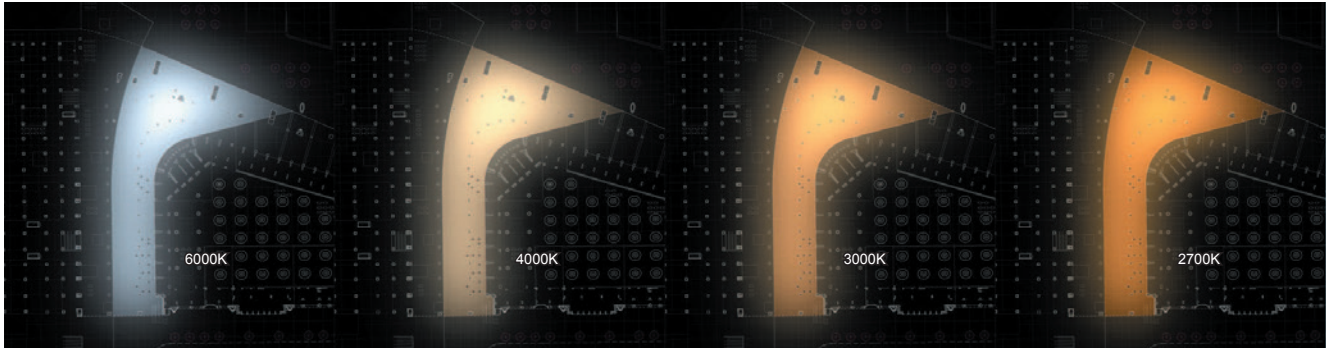
17H00



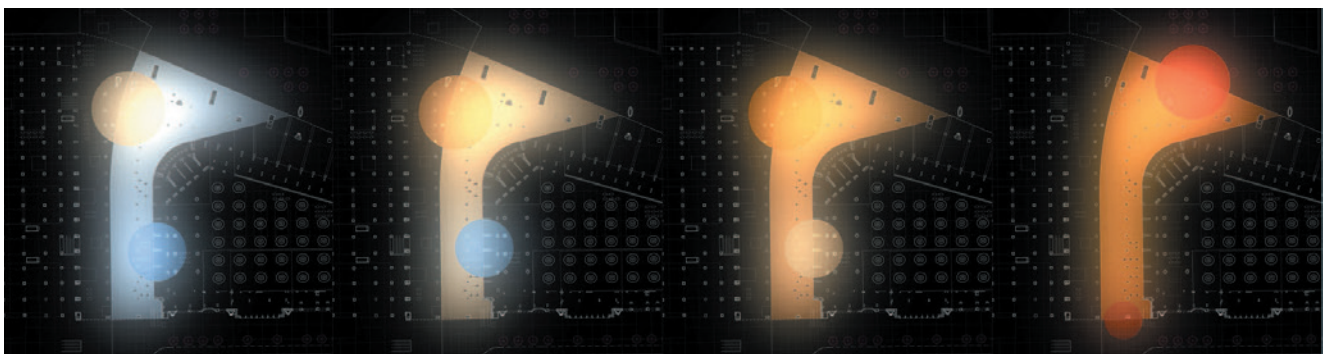
18H00



21H00



Aanpassing van de kleurtemperatuur aan de circadiaanse cyclus.



Naast deze schakelingen gebaseerd op een cyclus van 24 uur moet gewerkt worden aan de scenario's voor de esthetiek, bewegwijzering, poëzie...

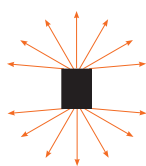
DIRECTE/INDIRECTE VERLICHTING

Eclairage indirect ponctuel

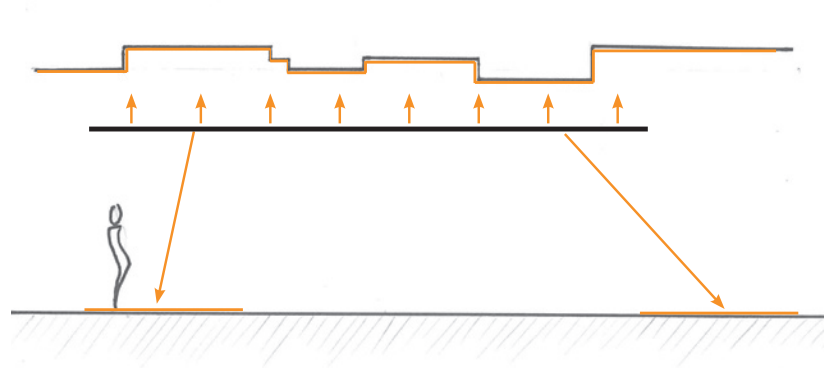


Eclairage direct ponctuel

Eclairage indirect diffus



Eclairage direct diffus

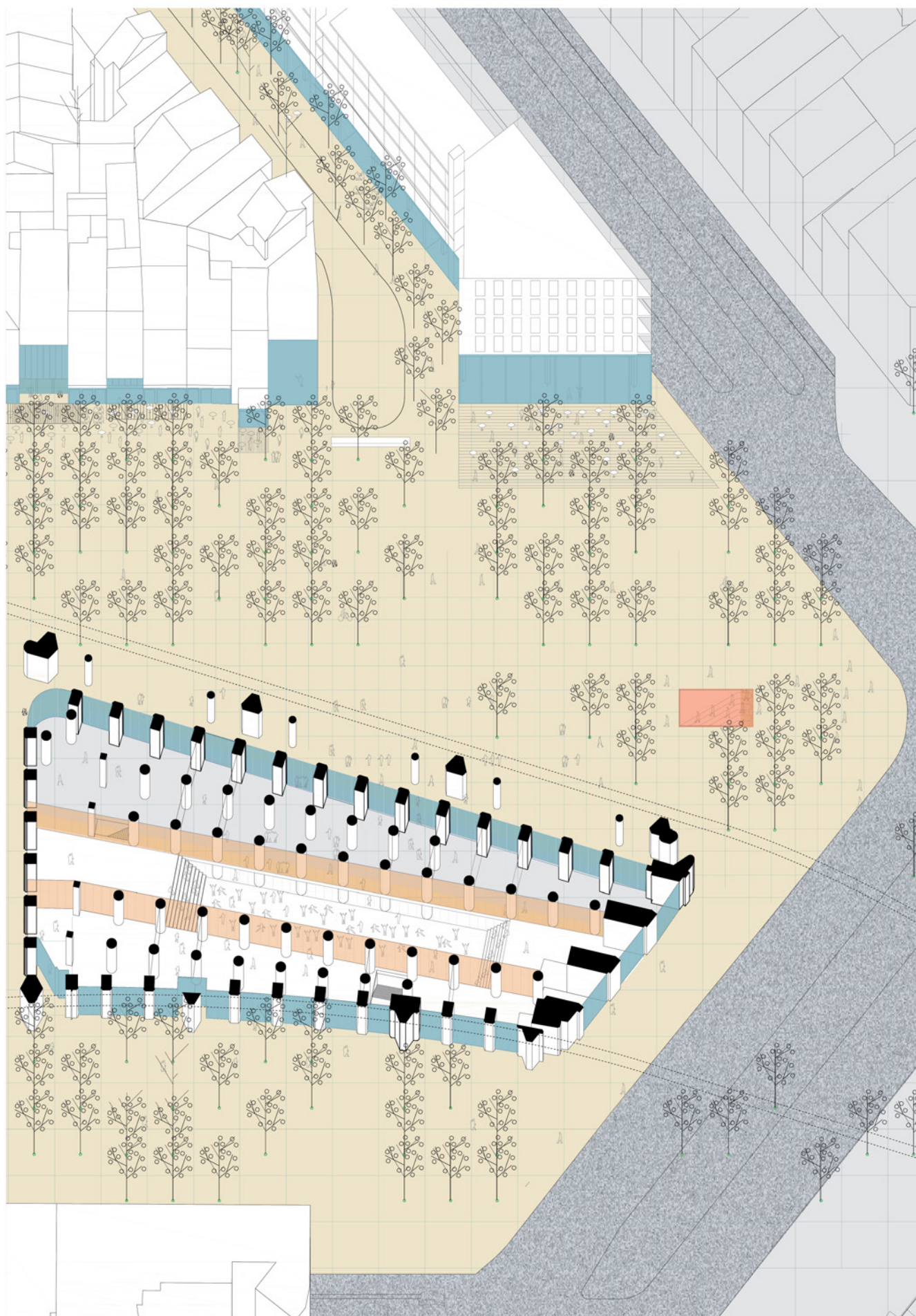


De gezochte sfeer moet het gevoel geven van 'vol licht'. De ruimte baadt in het licht door middel van een indirecte, diffuse verlichting, als de reconstructie van de hemel.

Het systeem bevat ook plaatselijke directe verlichting waarmee contrast kan worden gebracht, een extra scenografische dimensie om de hoofdruimtes reliëf te geven. Deze plaatselijke verlichting creëert lichtgevende aantrekkingspunten die de voetganger leiden op zijn route.



# EUROPA-ESPLANADE





ALLESWIRDGUT - MARIA THERESIEN STRASSE - INNSBRUCK

De Europa-esplanade herbergt een van de voornaamste bestanddelen van het woonvriendelijke station. De Zuidmarkt is immers een van de al bestaande onderdelen van deze identiteit. De openbare ruimte moet daarmee rekening houden. Ze moeten elkaar wederzijds versterken.

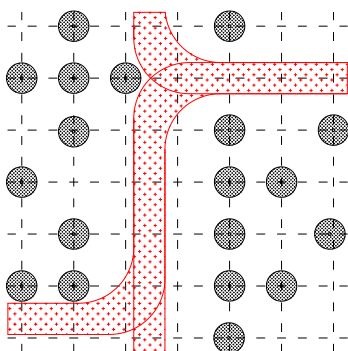
Er ontstaat een coproductie van een hoogwaardige openbare ruimte en een functionele, levendigere markt. De markt wordt gereorganiseerd en geheroriënteerd in de algemene zin als identiteitsdrager en ankerpunt van de wijk. Bij de beplanting van de openbare ruimte wordt rekening gehouden met de door de markt opgelegde beperkingen.

Op doordeweekse dagen draagt de Europa-esplanade voortaan

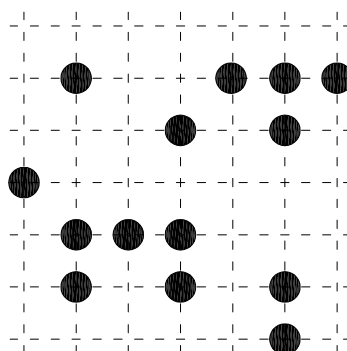


HASELL - URBAN COFFEE FARM AND BREW BAR - MELBOURNE

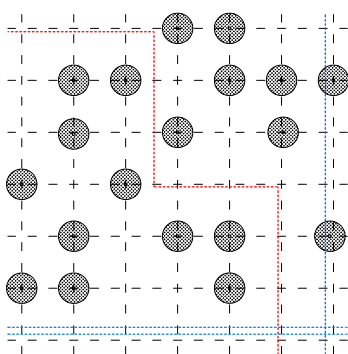
de tekenen van zijn wekelijkse intensiteit en wordt het een unieke, samengestelde ruimte. Hij is echter voldoende neutraal om te dienen voor de dagelijkse functies van een belangrijke openbare ruimte: rondwandelen en intense stromen, café- en restaurantterrassen, kleine comfortabele eilandjes, geïsoleerd van de stromen, momenten van pauze en speelterreinen. Ook voorstelbaar is dat tijdelijke evenementen die samenhangen met de Grote en Kleine Vierhoek plaatsvinden in de openbare ruimte na het plaatsen van tijdelijke structuren en dat deze kunnen profiteren van de schaal: cafés, stadsboerderijen, productdemonstraties en -proeverijen, kleine concerten, straattheater...



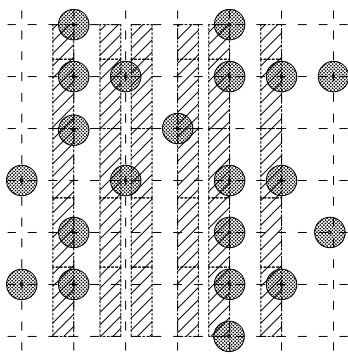
TOEGANG BRANDWEER



BEPLANTINGSRASTER  
7,5 X 7,5 M



LEIDINGEN



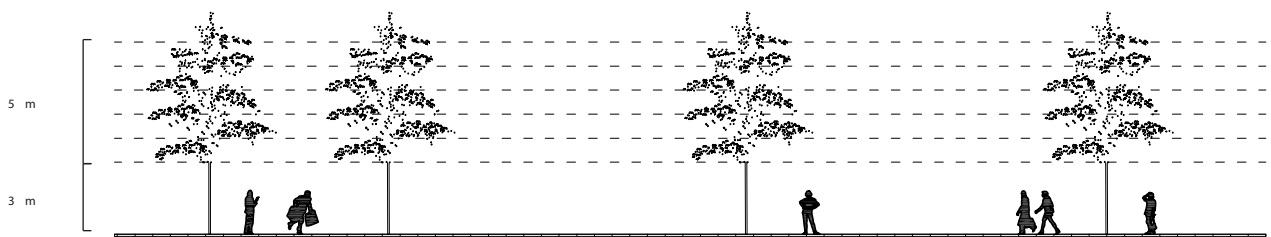
MARKTPLAATS

De wijk Brussel-Zuid is een complexe ruimte met stromen, leidingen en verschillende ondergronden en functies. Het beplantingsraster laat een sterke reactie op al deze hoofdpunten toe en biedt een flexibele beplanting met bomen, afhankelijk van de verschillende eisen.

Als een boom op een van de rijroutes van de brandweer staat, kan hij verwijderd of verplaatst worden met behoud van een gelijke beplantingsdichtheid. Het raster van 7,5 x 7,5 m biedt overal een maximale doorgang voor hulpverleningsvoertuigen, met name dicht bij de hoge gebouwen.

Hetzelfde geldt voor de leidingen, met name de belangrijke waterleidingen op basis van zwaartekracht en de ventilatieleidingen. Er bestaan echter specifieke procedures voor het combineren van leidingen met nieuwe aanplanten (verplaatsing of wijziging van de kuil van de boom, bescherming, enz.).

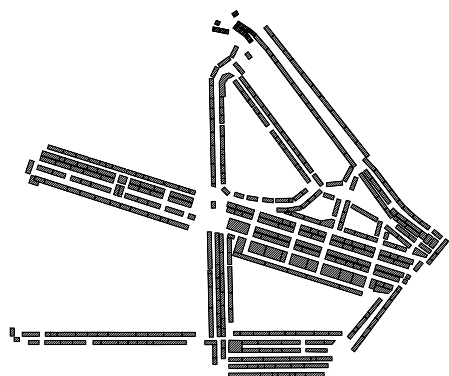
Tot slot is de wekelijkse Zuidmarkt een wezenlijk bestanddeel van de stationswijk. Het beplantingsraster van 7,5 x 7,5 m staat de plaatsing toe van de marktkramen (3 tot 3,5 m breed) met voldoende veilige afstanden en ruimte voor het rondrijden van wagens.



Om de zichtlijnen op het Zuidstation, de doorgang van voertuigen en een gemakkelijke plaatsing van de markt te waarborgen zullen de bomen een vrije ruimte van drie meter hebben tussen de grond en de takken en een kroon van vijf meter.

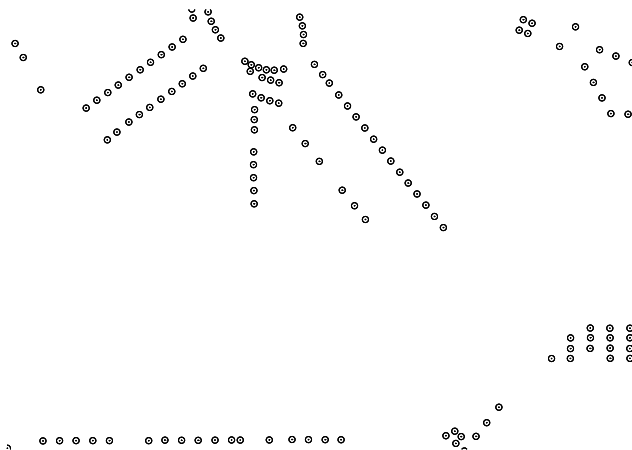
# EUROPA-ESPLANADE

## ZUIDMARKT

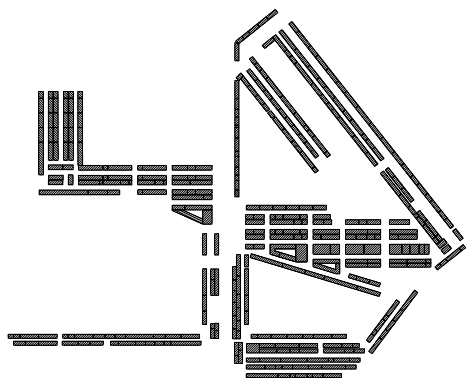


OPPERVLAKTE VAN DE MARKT  
BESTAANDE SITUATIE

12 325 M<sup>2</sup>

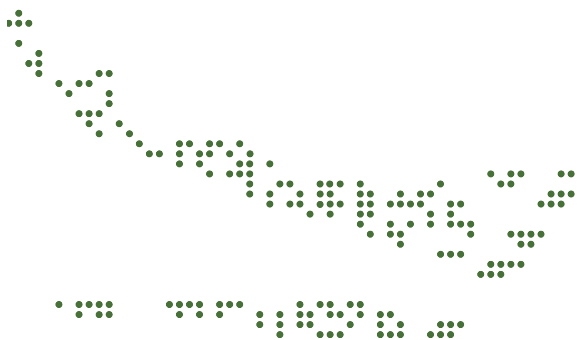


BESTAANDE LANDSCHAPPELIJKE  
STRUCTUUR

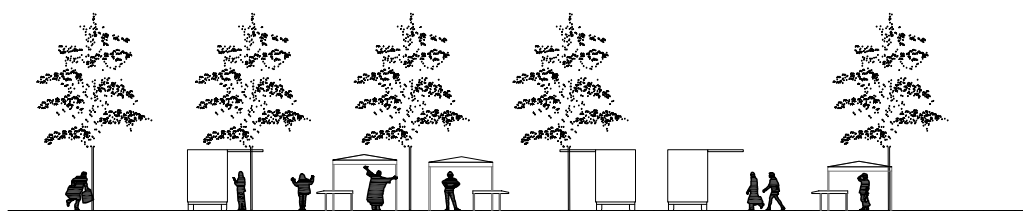
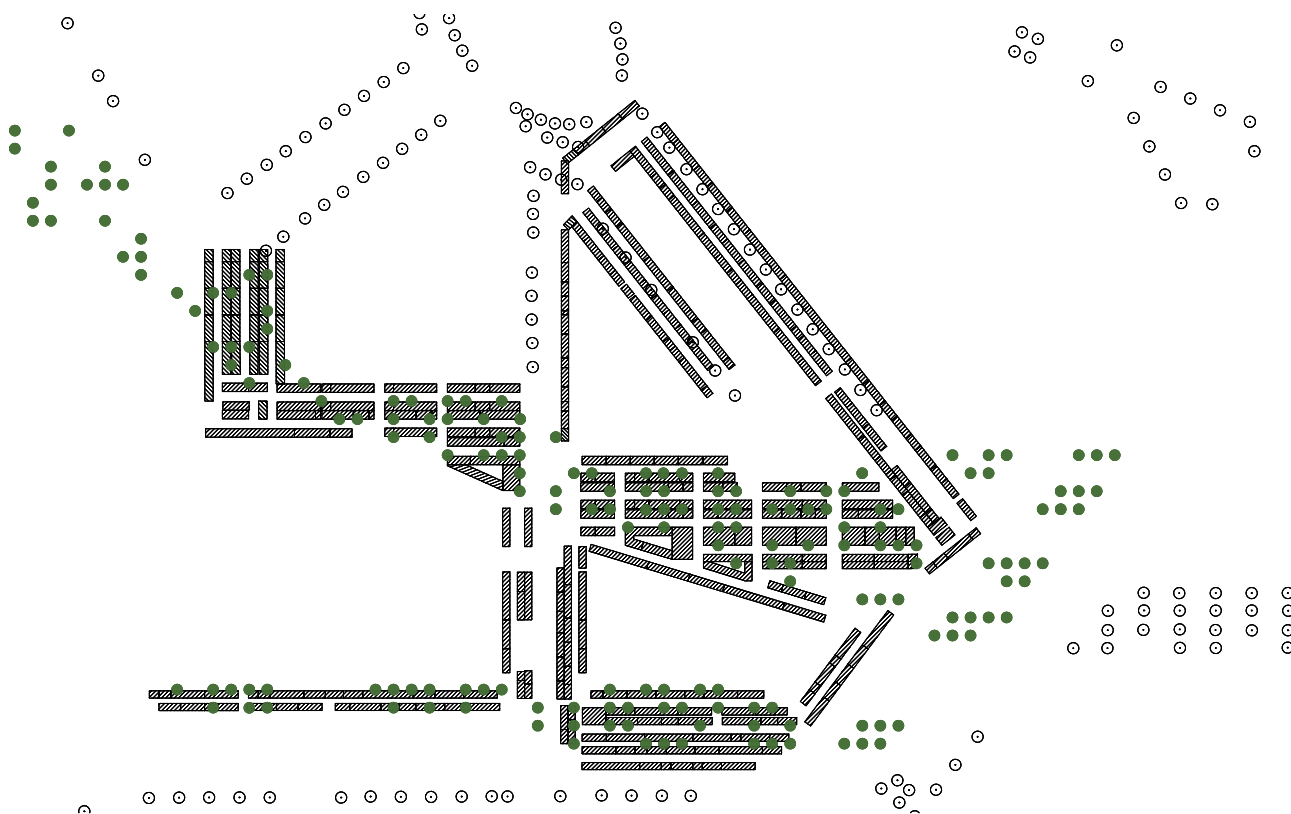


OPPERVLAKTE VAN DE MARKT  
NOORD-ZUIDORIËNTATIE

13 065 M<sup>2</sup>



VERSTERKTE LANDSCHAPPELIJKE  
STRUCTUUR



De markt wordt gereorganiseerd langs de noord-zuidas die voortaan structuur geeft aan de wijk. Deze reorganisatie maakt het mogelijk om zich aan te passen aan de nieuwe inrichting van de openbare ruimte, die onder meer voortvloeit uit de nieuwe plaats voor de vierhoeken, de sokkel van de Zuidertoren en het nieuwe busstation Grondwet, waarbij het marktopervlak wordt behouden of zelfs vergroot. Op termijn maakt de uitbreiding van de markt naar andere stukken grond het mogelijk om de kramen die nu op de weg staan te verwijderen.

## EUROPA-ESPLANADE - BEPLANTING IN EEN BEPERKTE OMGEVING



SAMENGAAN MARKT/BEPLANTINGEN



DOORLOPENDE VLOER

Om het samengaan van de markt met de beplantingen mogelijk te maken, zullen er beschermingen worden aangebracht aan de voet van de bomen. Deze kunnen direct worden verwerkt in de verharding of bestaan uit specifiek ontworpen meubilair dat past in het algemene imago van de toekomstige wijk.

Overigens vereisen de aanwezigheid van grote stromen personen en voertuigen, de weekmarkt en de pekkel in de winter allemaal een doorlopende vloer, een verharding

met zo min mogelijk hoogteverschillen die doorloopt tot vlak bij de stammen.





## EEN SOORT SELECTEREN

Espèces résistantes au sel NaCl  
(suivant les pépiniéristes)

Espèces reportées allergènes

Espèces adaptées à la plantation  
sur dalle

Espèces réputées invasives

Espèces résistantes au sel pas ou  
peu allergènes adaptées sur dalle

Amélanancier - *Amelanchier*  
Aulnes - *Alnus*  
Chênes - *Quercus*  
Erable - *Acer*  
Frênes - *Fraxinus*  
Gleditsia - *Gleditsia*  
Peuplier - *Populus*  
Platane - *Platanus*  
Robinier - *Robinia*

Amélanancier  
Aulnes  
Chênes  
Erable  
Frênes  
Gleditsia  
Peuplier  
Platane  
Robinier

Aulnes  
Chênes  
  
Gleditsia  
Platane  
Robinier

Robinier

Aulnes  
  
Gleditsia

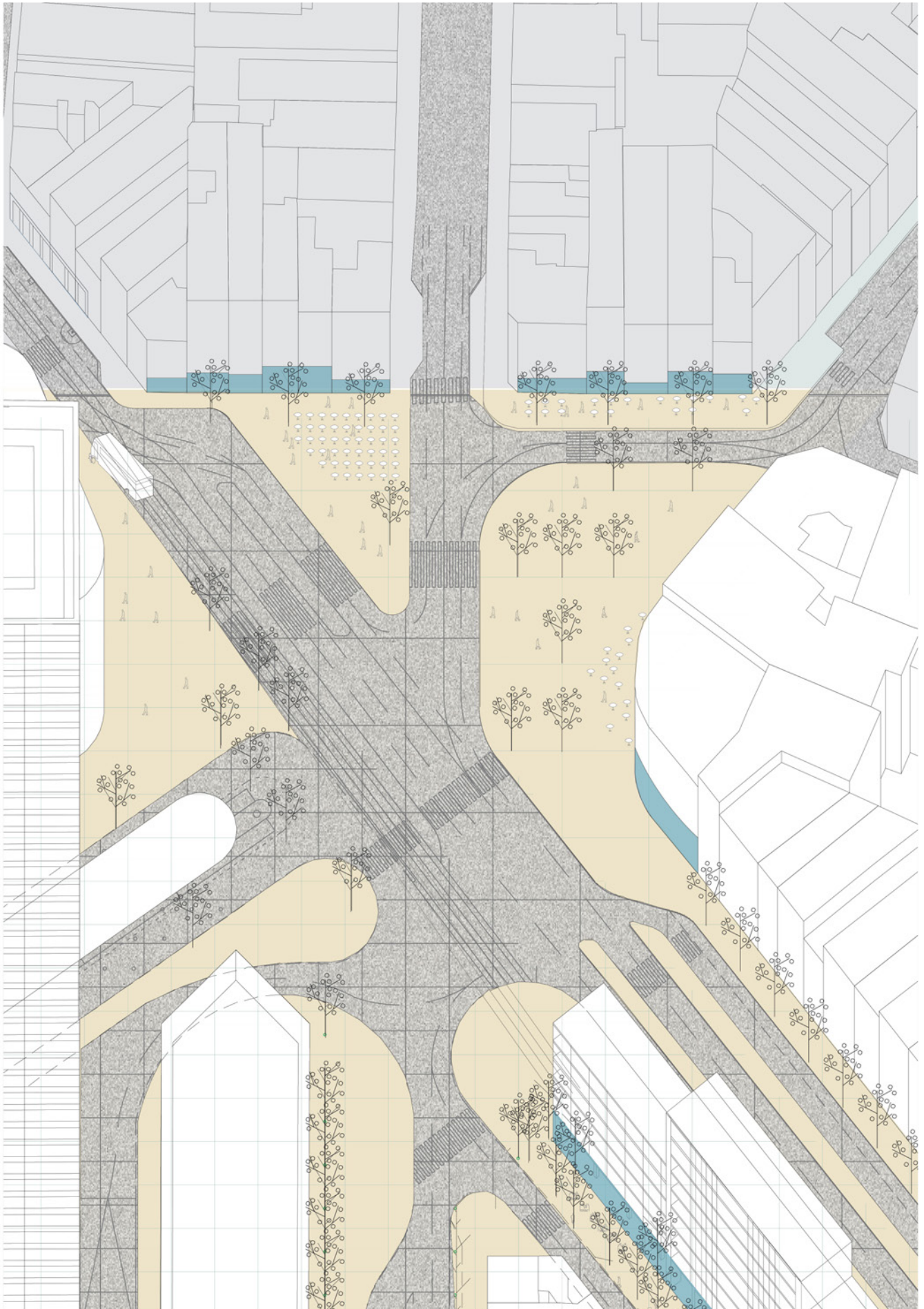
De leefomstandigheden van de bomen zullen op deze plek relatief lastig zijn, zoals de wekelijkse schoonmaak van de markt, zout strooien in de winter... Voor een doorlopende beplanting op het hele terrein dient een sterke pionierssoort gevonden te worden die zowel in de volle grond als tussen de stenen geplant kan worden.

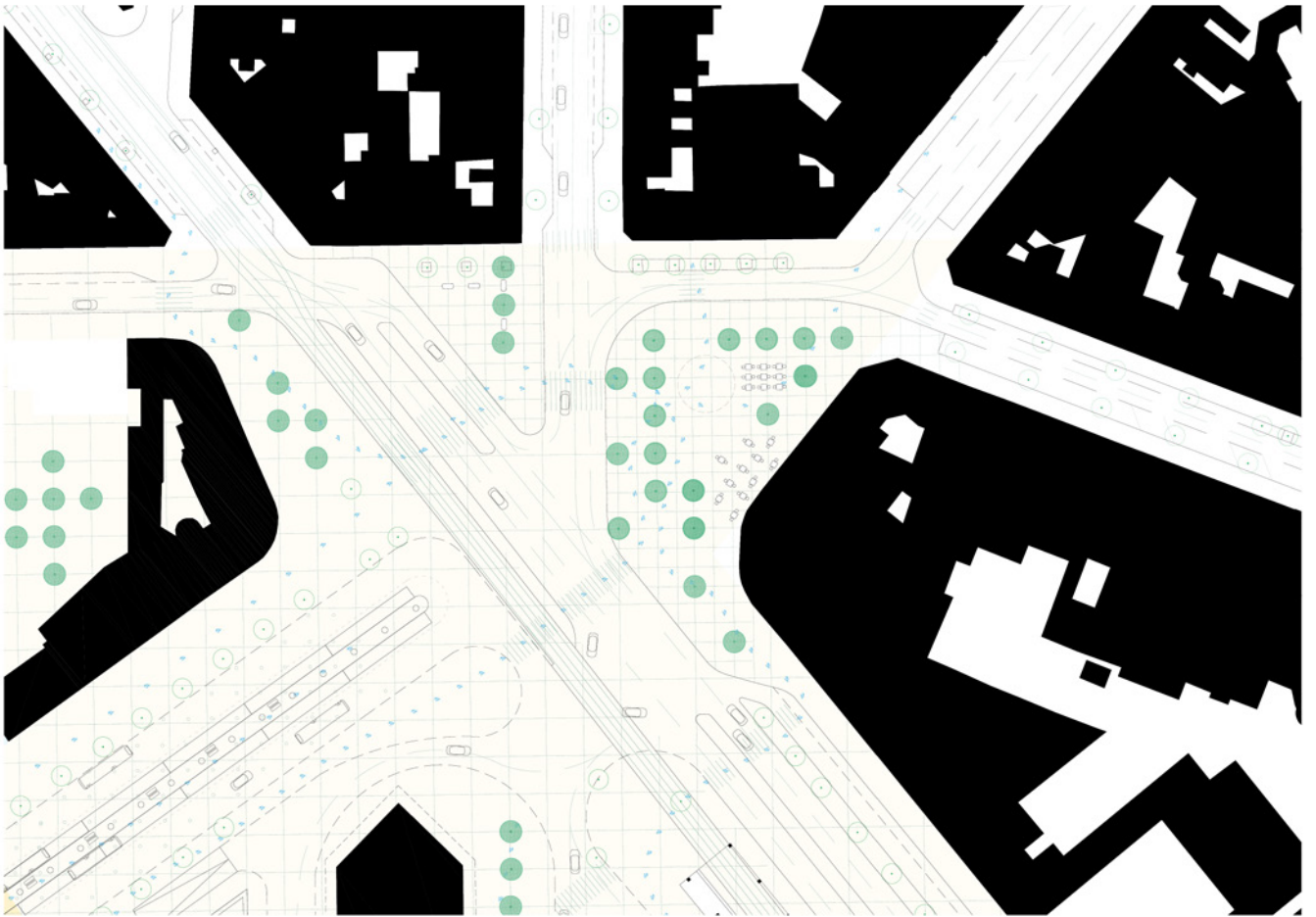
Alleen elzen voldoen aan alle gestelde voorwaarden. Elzen zijn pionierssoorten die zeer representatief zijn voor het gezochte vallei-imago. Eiken en platanen zijn namelijk te

allergeen om in aanmerking te komen en de gleditsia is een te gewone sierboom.

In geval van beplanting met een enkele soort en om een sterke leesbaarheid te bereiken voor de hele wijk van het Zuidstation wordt gekozen voor de *alnus glutinosa* 'Imperialis' (zwarte els), die hoog draagt en door het jaar mooi afwisselend is.

# BARAPLEIN





NOVARTIS, BASEL

Het Baraplein wordt gereorganiseerd zodat het zware verkeer beter functioneert. Het plein maakt voortaan deel uit van de keten van openbare plaatsen, die kenmerkend is voor de omringende wijken. Zowel de verbindingen met Anderlecht, onder meer via de Clémenceau- en de Limnanderstraat, als de verbindingen met de openbare plaatsen van de ontmoetingsruimte Zuid worden verbeterd, waardoor het plein een belangrijke schakel wordt tussen het stationsgebied en de wijk Kuregem. De rotonde in het midden van de verkeersstromen laat ruimte over voor een intensief netwerk van publieke en landschappelijke elementen, die doorlopen vanaf de verlevendigde gevels.



BRUEL DELMAR, HAUTE DEULE, RIVER BANKS

De verdeling in een aantal aangename ruimtes van variabele grootte is het alchemistische resultaat van meerdere publieke entiteiten. Die zijn geïntegreerd in het ontmoetingsplatform en tegelijk houden ze afstand tot de belangrijkste stromen, waardoor ze een platform voor dagelijks gebruik worden. De materialen, de inrichting, het meubilair zijn afgestemd op de rest van het ontmoetingsplatform, zonder afbreuk te doen aan de leesbaarheid van de diverse openbare plaatsen die voortkomen uit de reorganisatie van het plein en de mobiliteit op het plein. Het mobiliteitsschema voor het Baraplein zal verfijnd worden tijdens het tweede luik van het Richtschema.



---

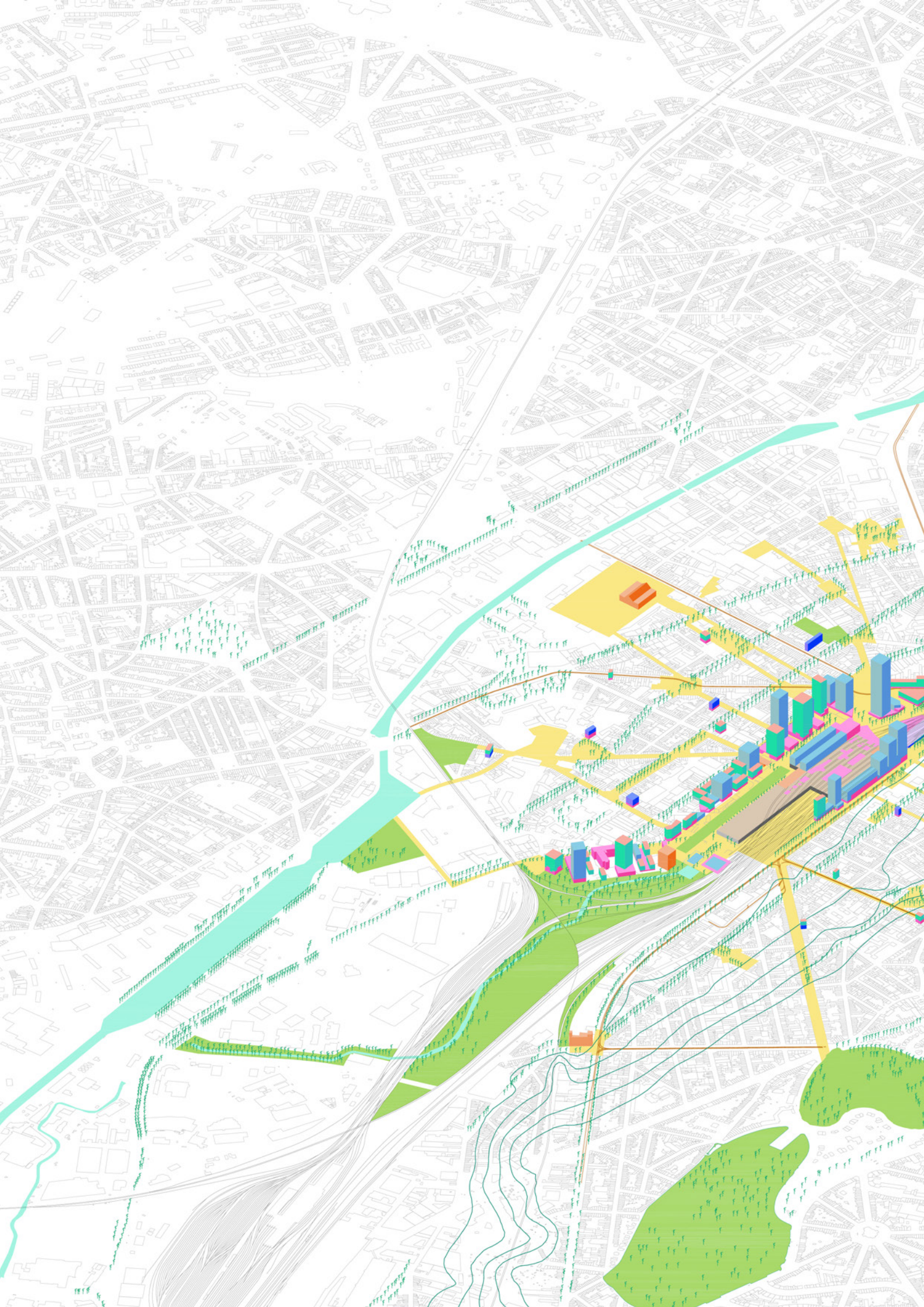
## 3. EEN HETEROGENE WIJK

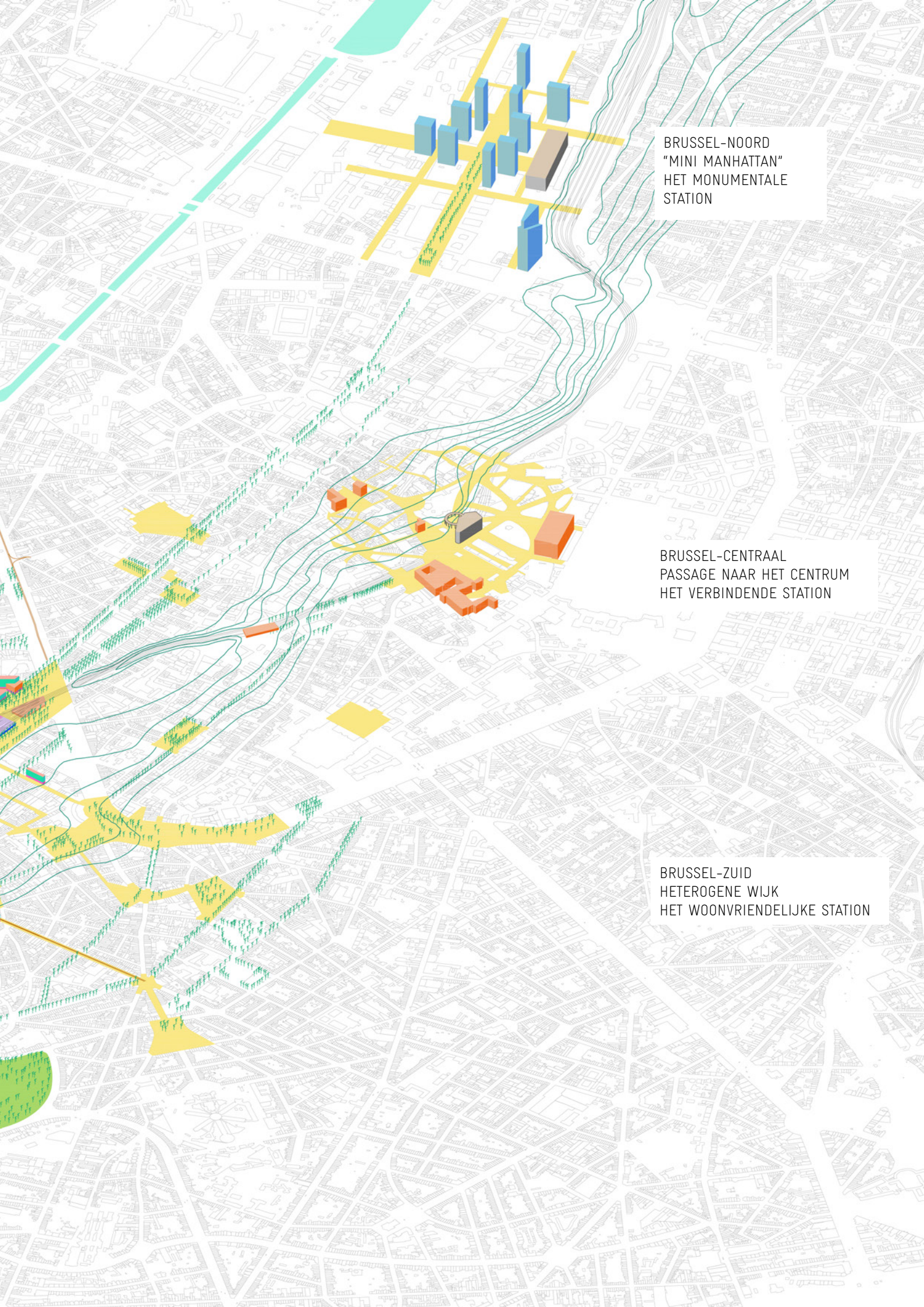
Het station Brussel-Noord is ingebed in een zakenwijk met een gestructureerde openbare ruimte en hoge torens; het Centraal Station verdwijnt te midden van gebouwen met een hoge culturele waarde, waarmee het verbonden is door middel van ondergrondse galerijen. Maar het station van Brussel-Zuid heeft nu al een meer genuanceerde, meer contrastrijke omgeving.

Op de uitgestrekte oppervlakte van het ontmoetingsplatform is het mogelijk om de verschillende, reeds aanwezige realiteiten naast elkaar te laten bestaan. Dat geeft hun een gemeenschappelijke basis, zonder de specifieke kenmerken te verzwakken.

Het 'woonvriendelijke station' is een station dat steunt op dit anders-zijn en dit versterkt. Het vermengt de ritmes en de schalen en vermeerdert de praktijken op zijn gebied. De wijk versnelt én komt tot rust, zij wordt bewoond door een diversiteit van mensen, bewoners, reizigers, pendelaars, Brusselaars.

Het station Brussel-Zuid bevestigt zijn heterogene dimensie en maakt daarvan zijn nieuwe identiteit.





BRUSSEL-NOORD  
"MINI MANHATTAN"  
HET MONUMENTALE  
STATION

BRUSSEL-CENTRAAL  
PASSAGE NAAR HET CENTRUM  
HET VERBINDENDE STATION

BRUSSEL-ZUID  
HETEROGENE WIJK  
HET WOONVRIENDELIJKE  
STATION





---

## DUBBELE SKYLINE: NIEUWE ZICHTBAARHEID EN IDENTITEIT VOOR BRUSSEL-ZUID

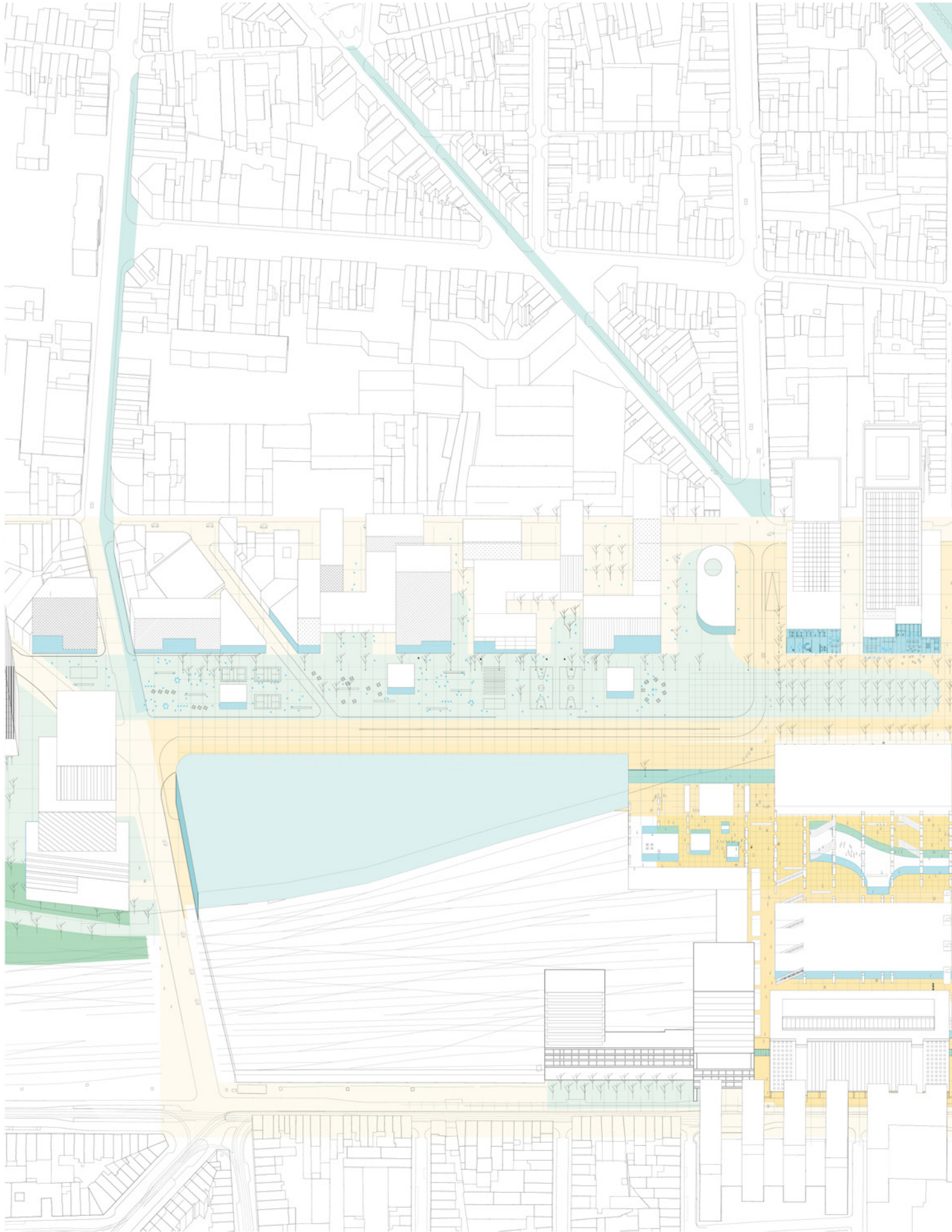
Het station Brussel-Zuid toont zijn heterogene en veelzijdige dimensie door de rijkdom van de dubbele skyline die het vormt. Deze nieuwe architecturale identiteit en zichtbaarheid wordt bevestigd op de schaal van de metropool en op de schaal van de wijken, die het station omgeven met een nieuwe, krachtige dichtheidsvorm en een spel met de sokkels op de schaal van de voetganger die het station gebruikt. Deze dichtheid is noodzakelijk voor de wijk: zowel symbolisch om haar metropolitane karakter te onderstrepen als concreet om antwoord te bieden op de schaarse beschikbare grond, waarbij tegelijk voordeel wordt gehaald uit de nabijheid van het meest efficiënte transportknooppunt van Brussel.

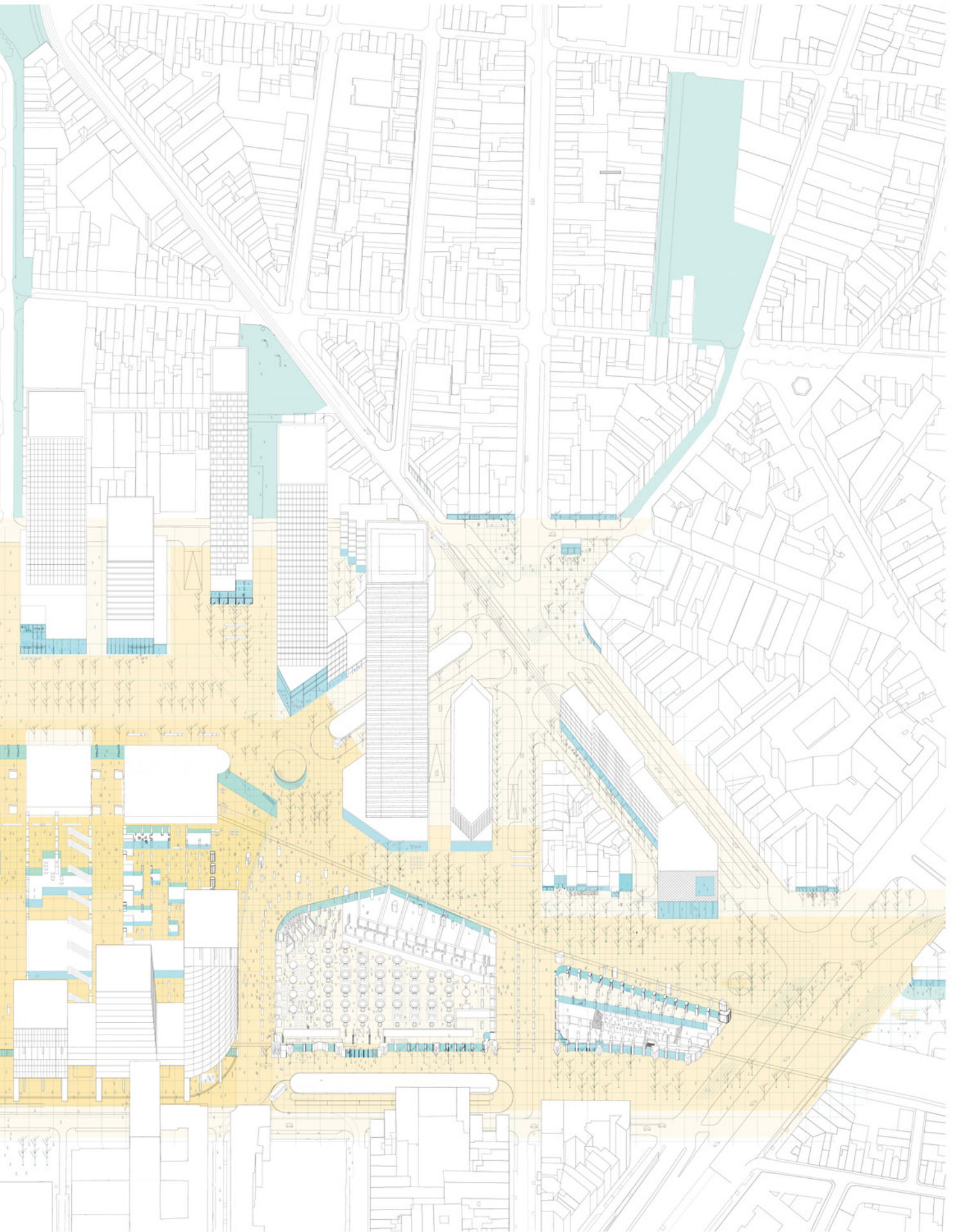
De profielen en vormen die samengaan met deze dichtheid moeten nog nader worden uitgewerkt en ontworpen, met oog voor het verafgelegen stadslandschap dat zij creëren, maar ook voor de integratie van nieuwe ontwikkelingen binnen het bestaande nabijgelegen stadswaefsel. Deze dichtheid wordt geaccepteerd, maar subtiel gecontroleerd, zodat de nabijheid met de bestaande bebouwing en de evenwichten op de schaal van de globale ontwikkeling van de wijk worden gecontroleerd. De hoge dichtheden moeten zorgvuldig worden verdeeld over de goede plaatsen en samengaan met elementen die deze kunnen nuanceren, zoals lagere ontwikkelingen, veel aandacht voor de sokkels en gelijkvloerse verdiepingen en de aanleg van aangename en ruime groenvoorzieningen en openbare plaatsen. Ook het hanteren van strenge eisen op het gebied van de architecturale kwaliteit kan ertoe

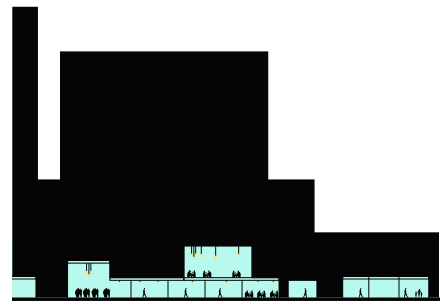
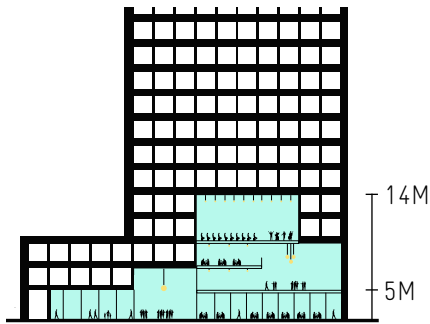
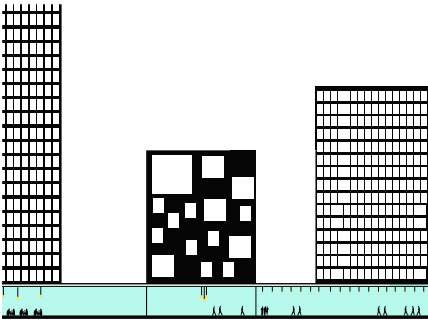
bijdragen dat de impact van projecten op hun omgeving wordt gereduceerd.

De dubbele skyline maakt het mogelijk om aandacht te besteden aan de coherentie van de wijk, zowel op het niveau van de stedelijke en architecturale vormen die deze ontwikkelt, als vanuit de programmering, zonder dat ooit wordt gestreefd naar een absolute homogeniteit. Integendeel, de dubbele skyline zorgt voor de verbuigingen en aanvullingen van de nagestreefde diversiteit. Deze structuur maakt het mogelijk om de ontwikkelingen niet als autonome eilanden te bekijken, maar in functie van wat zij samen genereren en van de woonwijk die zij samen opbouwen. Tot slot integreert de dubbele skyline de bestaande specifieke kenmerken die de rijkdom van Brussel-Zuid en de omringende wijken vormen (de Zuidmarkt, kleine handelszaken op de gelijkvloerse verdieping van woningen) in de ontwikkeling van de wijk. Door het heterogene karakter van de stationswijk Brussel-Zuid te benadrukken en te ontwikkelen wordt de dubbele skyline een bron van identiteit van de wijk.

# DUBBELE SKYLINE







MIES VAN DER ROHE - DOMINION CENTRE - TORONTO



E2A - WEST LINK - ZURICH



51N4E - WET89 - BRUXELLES



RIKEN YAMAMOTO - SOHO - BEIJING



SOM - MANUFACTURERS HANOVER TRUST - NEW YORK



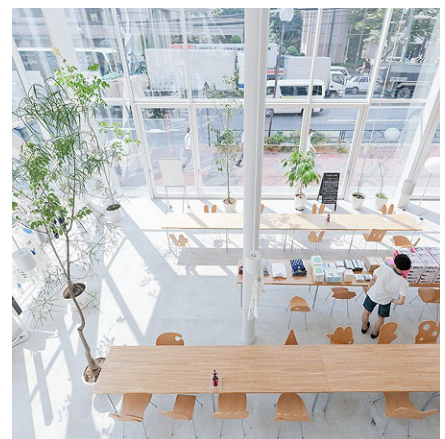
SOM - MANUFACTURERS HANOVER TRUST - NEW YORK



SKIDMORE, OWINGS & MERRILL - LEVER HOUSE - NYC



51N4E - CENTRE DE CONGRÈS - MECHELEN



SANAA - SHIBAURA HOUSE - TOKYO

---

## LAGE SKYLINE ADRESSERING EN PUBLIEKE FUNCTIE

De lage skyline bestaat uit sokkels van bestaande hoogbouw, gelijkvloerse verdiepingen van woningen, lichte mobiliteitsstructuren verdeeld over de openbare ruimte, de ruimtes onder de sporen en de sokkels van nieuwe ontwikkelingen. Die voeten van gebouwen tekenen een nieuw dynamisch landschap, een echte identiteit op de schaal van de wijk en van de voetganger die het 'woonvriendelijke station' gebruikt.

De lage skyline heeft een relatieve autonomie ten opzichte van de hoge skyline. Het is de lage stratus van de wijk, die zich rechtstreeks richt tot de bewoners en die de dichtheid van de elders ontwikkelde hoogbouw nuanceert. Op de schaal van de bebouwing in de omringende wijken controleert de lage skyline de integratie van de nieuwe ontwikkelingen in het traditionele Brusselse stadswefsel door de vormen daarvan te herinterpreteren. De architectuur van de hoge skyline kan conventioneeler zijn als gevolg van de technische en economische voorwaarden waaraan die moet voldoen; de lage skyline kan zich daarentegen losmaken en de catalogus van vormen en architecturen in de wijk verrijken. Op deze manier ontstaat een vernieuwde rijkdom en finesse. De plaats die open is voor het publiek of die open is voor de blik van het publiek gaat verder dan de simpele notie van de gelijkvloerse verdiepingen en strekt zich uit tot de eerste verdiepingen van ontwikkelingen, kantoren of woningen. Op dezelfde manier gaan de bestaande hoogbouw en woningblokken, met hun gerenoveerde en weer tot leven gebrachte sokkels, opnieuw de communicatie aan met hun directe context. Omgekeerd vinden de specifieke kenmerken en de identiteit van de bestaande bebouwing weerklank in deze nieuwe lage skyline. De lage skylines worden uitgewerkt als een directe voortzetting van de openbare ruimte en participeren daardoor in de activiteiten die daar plaatsvinden. Ze controleren het contact op de grond van de nieuwe ontwikkelingen en de bestaande bebouwing.

### ARCHITECTURALE KENMERKEN VAN DE LAGE SKYLINE:

- transparant en open naar buiten toe,
- toegankelijk voor het publiek en/of gedeelde ruimtes,
- binnen een bereik van 5 tot 14 meter hoogte,
- variabele hoogtes en dieptes,
- ruime volumes,
- indien mogelijke dubbele of drievoudige hoogtes,
- geïntegreerde, losgemaakte of onafhankelijke volumes ten opzichte van de hoge skyline,
- uniformiteit ondanks de diversiteit van de ontwikkelde vormen,
- hoge architecturale kwaliteit.

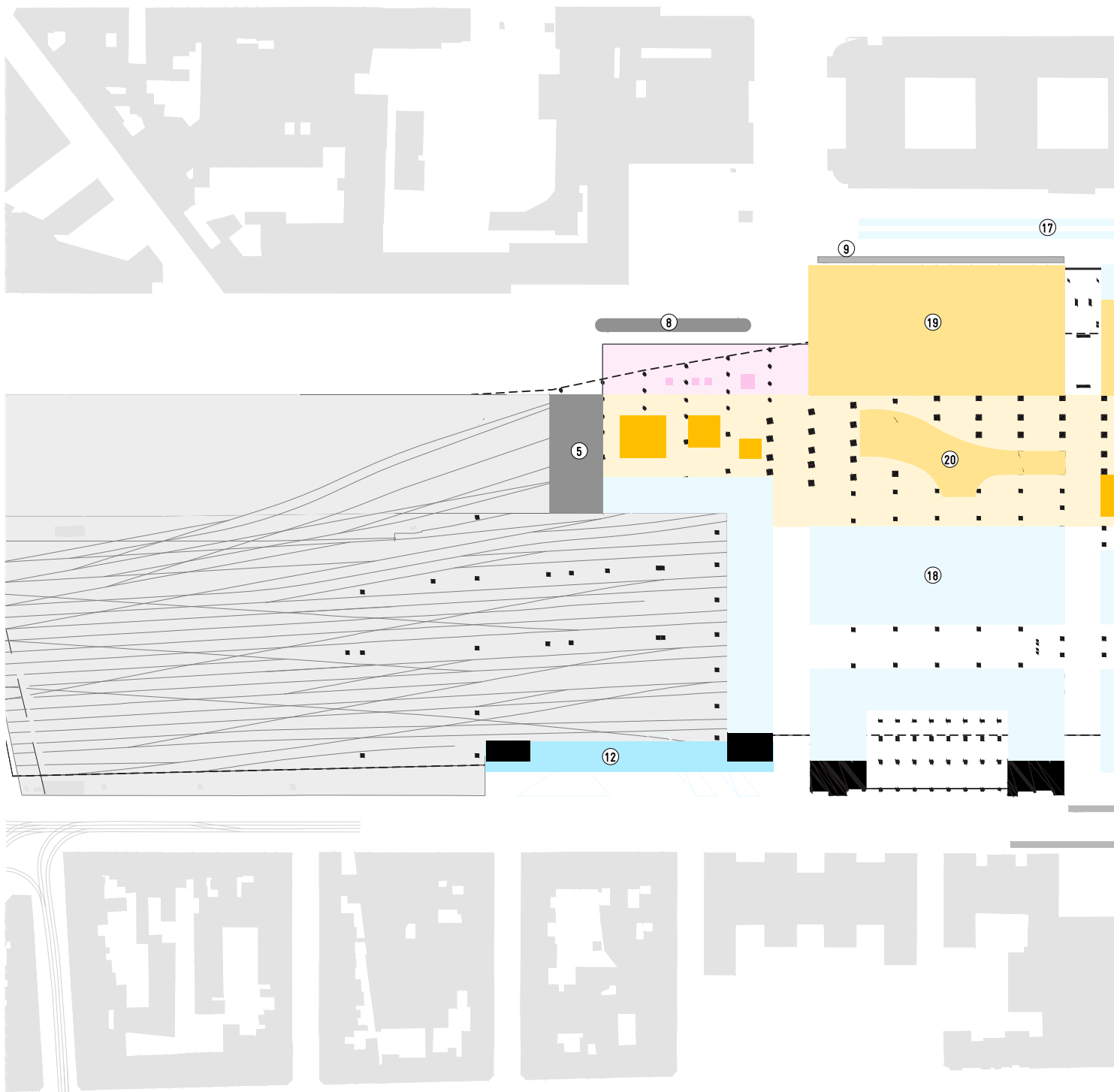
De lage skyline is ook een structuur die de complementariteit van de programmering en de bewoning regelt. De skylines worden geprogrammeerd volgens hun directe omgeving, maar ook in de zin van hetzelfde sterke concept dat is gericht op de opwaardering van de wijk en haar imago. Door de diversificatie en de complementariteit van de lage skylines kunnen we het risico vermijden dat de sokkels blijven leegstaan. We kunnen erop toezien dat het aantal voorgestelde commerciële oppervlaktes coherent is en het aanbod faseren en verfijnen op maat van de ontwikkelingen. Het huidige aanbod varieert tussen enerzijds de commerciële ruimtes en de mobiliteitsdiensten van het station en anderzijds de populaire handelszaken en etnische winkels op de gelijkvloerse verdiepingen in de omringende wijken. Het is de bedoeling om het gamma uit te breiden en het station meer te richten op mensen op doorreis en internationale reizigers, zonder er een shoppingcenter van te maken. Het aanbod zou moeten bestaan uit enerzijds diensten en handelszaken voor bewoners en werknemers en anderzijds hoogstaande eetgelegenheden in de vorm van een 'food court' die zich richt op heel Brussel. Dezelfde logica is van toepassing op het aanbod van markten, ter aanvulling van de bestaande populaire markt. Nieuwe, zorgvuldig gekozen en geplaatste voorzieningen zouden moeten bijdragen aan het creëren van een metropolitaan adres. De wijk van Brussel-Zuid wordt eigenlijk uitsluitend bezocht voor het station en voor de markt, maar zou een echte presence moeten krijgen binnen heel Brussel en tegelijk het nodige comfort moeten bieden aan de bewoners en de reizigers. In die context wordt de lage skyline zowel het instrument als het imago van het woonvriendelijke station. Ook meer innovatieve programma's zijn mogelijk om de lage skyline tot leven te brengen, zoals soho's, tijdelijke werkplekken, kleine productieruimtes of ateliers.

Nieuwe gevels aan de kant van de vijfhoek en aan de kant van de Zenne en Fonsny kleden het station aan, geven het zichtbaarheid en zorgen voor de continuïteit tussen de private ruimte en de publieke ruimte van het ontmoetingsplatform. Een voedingshal vindt plaats in de grote vierhoek en versterkt de wekelijkse Zuidmarkt. Winkels en cafés begeleiden de stroom van reizigers en bewoners op de Europa-esplanade. Een private culturele voorziening is gevestigd aan de ingang van het ontmoetingsplatform aan de kant van de vijfhoek. De sokkel van het nieuwe Victorgebouw trekt de ruimte van het station open naar de wijken. De ruimtes die verbonden zijn met het Youth Hostel en de studentenwoningen van het Fonsnyproject zetten de weg tot het Wielsmuseum kracht bij. Ook de gelijkvloerse verdiepingen van de woonprojecten in het stratenblok Frankrijk-Bara of het stratenblok Tweestations kunnen participeren in de lage skyline door de ontwikkeling van programma's die de woonfunctie aanvullen.





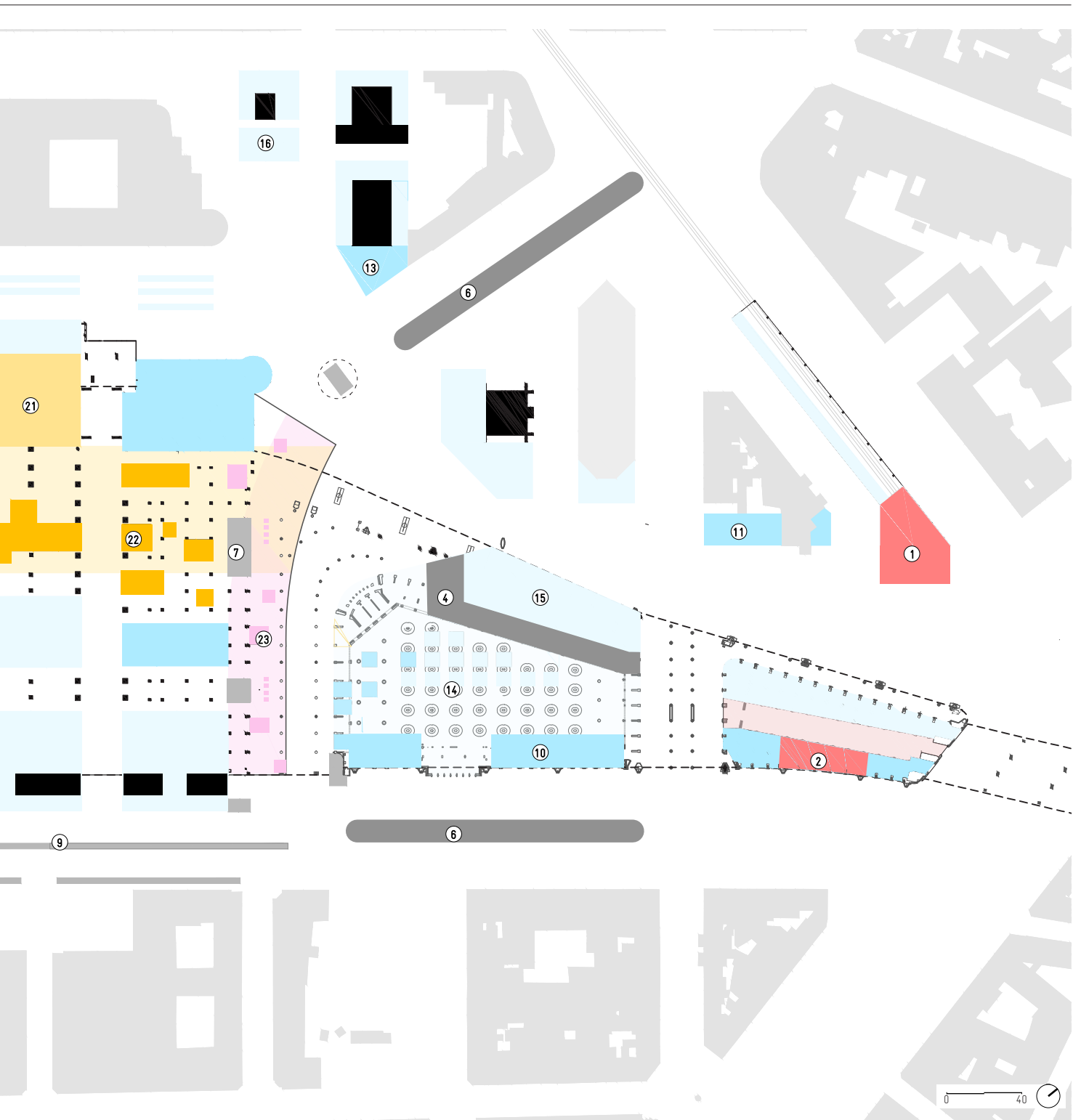
# HYPOTHESE VAN DE PROGRAMMATISCHE COMPLEMENTARITEIT VAN DE LAGE SKYLINE (STAAT 1)



Er worden veel ruimtes gecreëerd in de gelijkvloerse verdiepingen van nieuwe ontwikkelingen. Daarbij komt de geplande opening van de vierhoeken, die samen nog eens 13.000 m<sup>2</sup> vertegenwoordigen. Gezien de omvang van de ruimtes die geprogrammeerd moeten worden, is het noodzakelijk om na te denken over een globaal en coherent concept voor de inrichting van de lage skyline. Daarom wordt gelijktijdig met het richtschema een programmastudie uitgevoerd in nauwe samenwerking met de ontwikkelaars van concrete projecten, zodat de mogelijkheden en de grote lijnen onderzocht kunnen

<div style="display: flex; align-items: center; margin-bottom: 5px;"> <div style="width: 15px; height: 15px; background-color: red; margin-right: 5px;"></div> </div> <div style="display: flex; align-items: center; margin-bottom: 5px;"> <div style="width: 15px; height: 15px; background-color: grey; margin-right: 5px;"></div> </div>	<p><b>VOORZIENINGEN/DIENSTEN</b></p> <p>1.Private culturele voorziening.....3000 m<sup>2</sup></p> <p>2.Lokale initiatieven in periode 1.....1500 m<sup>2</sup></p> <p>3.Lokale voorzieningen/diensten (kapsalon, bank, droogkuis, crèche, fitness).....1000 m<sup>2</sup></p> <p><b>MOBILITEIT</b></p> <p>4.Fietspunt: fietsenstalling + reparatie.....100 m<sup>2</sup></p> <p>5.Tweede fietspunt.....1000 m<sup>2</sup></p> <p>6. Busstations</p> <p>7. Metro</p> <p>8. Taxistandplaats</p> <p>9. Kiss and Ride</p>
--	---





<span style="display:inline-block; width:15px; height:10px; background-color:#ADD8E6; border:1px solid black;"></span> HORECA	
10. café/restaurants.....	1300 m2
11. Renovatie van bestaande glv.....	700 m2
12. Youth hostel (ontmoetingsplek)	
13. Brasserie	

<span style="display:inline-block; width:15px; height:10px; background-color:#ADD8E6; border:1px solid black;"></span> WINKELS	
14. Voedingshal + food court.....	6700 m2
15. Winkels grote vierhoek.....	1540 m2
16. Lokale kruideniers.....	400 m2
17. Mogelijkheid van foot court buiten (grote merken).....	1000 m2
18. Winkels/voorzieningen voor persoonlijke diensten.....	6000 m2

<span style="display:inline-block; width:15px; height:10px; background-color:#FFD700; border:1px solid black;"></span> STATIONSDIENSTEN	
19. Eurostar	
20. Thalyservice	
21. Travel center	
22. Informatiepunt, kiosken	

<span style="display:inline-block; width:15px; height:10px; background-color:#FFB6C1; border:1px solid black;"></span> STATIONSHAL/LOBBY	
23. Transportdiensten: ticketautomaten, informatieborden, verhuur van fietsen en auto's	

# HYPOTHESE VAN DE PROGRAMMATISCHE COMPLEMENTARITEIT VAN DE LAGE SKYLINE (STAAT 1)

## EERSTE CONCLUSIES VAN DE PROGRAMMASTUDIE

worden.

De stationswijk van Brussel-Zuid is een wijk zonder imago, zonder complementariteit ten opzichte van de andere Brusselse knooppunten; een tussenliggende wijk, aan de rand, die is opgebouwd rond het station en die wordt getroffen door de laatste fasen van de werkzaamheden in de buurt; een wijk die de impact voelt van het station, maar daar geen voordeel uit haalt; een kosmopolitische wijk die geen manier vindt om uitdrukking te geven aan die bijzondere eigenschap, met uitzondering van de markt; een wijk die de nabijheid van het centrum van Brussel niet benut. Op grond van die vaststellingen dringt de programmastudie aan op de definitie van een coherent en globaal concept om een imago te geven aan de hele buurt en een herkenbare plek te creëren voor de wijken en de metropool. Ten opzichte van het station zelf, zien we een station dat zich niet aan de buitenkant aankondigt; dat geen ijkpunt vormt in de stad, geen enkele indicatie geeft; een station met een interne organisatie die redelijk goed functioneert, maar die de reizigers op verwarrende wijze afvoert naar de zijanten van het station; stationswinkels die goed draaien, maar weinig diensten aan de gebruikers; een station dat zijn internationale functie nog niet ten volle uitspeelt op het vlak van het imago en de diensten die het aanbiedt; een intermodaliteit die beter kan; tot slot een station dat onvoldoende toegang biedt tot Brussel, zowel praktisch als symbolisch. Op basis van die vaststellingen adviseert de studie om het station te heroriënteren volgens een noord-zuidas, die het centrum duidelijk aangeeft en die de ontwikkeling start aan de kant van de Zenne; om het station een hoofdingang te geven; om de oriëntatie aan te geven door de helderheid van de openbare ruimte en de parcours; om te voorzien in een 'makkelijke vloer', die een continue verbinding vormt tussen het station en de openbare ruimte en die een uitgestrekt ontmoetingsplatform creëert van de omringende lanen tot aan de perrons en in de tweede periode tot aan het spoorpark op het stratenblok van de Tweestationsstraat; en tot slot om een duidelijke internationale positionering te ontwikkelen.

De wijk moet dus een sterke identiteit vinden, evenals een imago dat aansluiting vindt bij de huidige en toekomstige bewoners, de Brusselse gebruikers en de internationale reizigers, zodat het station, zijn diensten en de stedelijke sfeer worden opgewaardeerd, de overgangen tussen de wijken vergemakkelijken en de ontbrekende diensten bieden aan verschillende categorieën van gebruikers.

Het sterke concept dat wordt uitgevoerd of de globale aanpak voor de herwaardering van de wijk moet gebaseerd zijn op een sterke commerciële heropleving, maar ook op een verbindend concept dat een nieuwe gezelligheid en identiteit met zich meebrengt. De

geleidelijke opbouw van een metropolitane plaats van bestemming moet gebaseerd zijn op de troeven van de wijk: de constante stromen van nationale en internationale gebruikers, de kosmopolitische bevolking, de reeds aanwezige activiteiten zoals de Zuidmarkt, de Zuidkermis en de commerciële ruimtes van het station. Naast het potentieel dat al aanwezig is, is het noodzakelijk om rekening te houden met de verkeersstromen, om een groot aanbod van diensten en voorzieningen te bieden voor een divers publiek (verre reizigers, huidige en toekomstige bewoners en werknemers, pendelaars...), om het station te openen naar de wijk, om nieuwe commerciële ruimtes te creëren, om de ruimte tot rust te brengen en om de publieke ruimte aan te passen zodat de vermarkting van deze plaats wordt verbeterd.

Er zijn in hoofdzaak tien ruimtes die naast elkaar moeten worden gecreëerd en in goede banen geleid om een groot en intensief gamma van activiteiten te bieden tijdens de hele dag en hele week en om de verschillende programma's te 'irrigeren':

1. Creëren van een passage in het winkelcentrum van het Zuidstation door de vervanging van de fastfoodrestaurants door winkels, voorzieningen aan personen, cultuur/vrijtijdsbesteding met een hogere servicewaarde.
2. Mogelijkheid van een 'food court' op het Hortaplein om het snelbuffet in het station te vervangen en de openbare ruimte van het plein te verbeteren.
3. Creëren van een aaneenschakeling van winkels tegen de grote vierhoek om de gevels tot leven te brengen en de voetgangersstromen van het station tot het centrum te begeleiden.
4. Creëren van nieuwe commerciële ruimtes aan de voet van de gebouwen ten westen van de Europa-esplanade om een winkelboulevard te creëren tegenover de grote vierhoek en om de onderkant van de gebouwen tot leven te brengen.
5. Vestiging van een overdekte en permanente markt in de grote vierhoek die ook eet- en proefstandjes voor uiteenlopende publieken aanbiedt.
6. Creëren van eetgelegenheden met terrassen, gericht naar het zuiden, binnen de grote vierhoek, die zouden profiteren van de voetgangersstromen uit de metro en van mensen die worden afgezet aan het station.
7. Lokaal cultureel aanbod door een particuliere voorziening (bioscoop, concertzaal) op de verbinding tussen het ontmoetingsplatform en het centrum (in het Jamargebouw).
8. Creëren van een aaneenschakeling van winkels langs de kleine vierhoek en tegenover de culturele instelling om de winkelboulevard door te trekken.
9. Een jeugdherberg van 200/300 bedden met gemeenschappelijke ruimtes, ontmoetingsplekken en multiculturele voorzieningen binnen de lage skyline en

open voor het publiek.

10. Vestiging van een concentratie van buurtwinkels binnen het Victorproject (voeding op 400 m<sup>2</sup>, brasserie met zicht op het station, diensten, banken, kappers, droogkuis, voorzieningen, crèche, fitness).

In een tweede periode kan dit nieuwe levendige en geanimeerde knooppunt worden aangevuld met een voorziening met een regionale uitstraling (voorziening rond stadscultuur, een aquarium of bijvoorbeeld een publieksvoorziening rond voeding en eten binnen de kleine vierhoek).

Naast een sterke commerciële ontwikkeling is het raadzaam om een globaal concept van 'voedingscentrum' te creëren, dat de opwaardering en het imago van de wijk moet sturen. Het concept van een 'eetbuurt' is een sterk verbindende factor, met een multiculturele waarde en universele aantrekkingskracht, die gezelligheid uitstraalt, duurzaamheid en innovatie in zich draagt en een maximale hoeveelheid activiteiten en een mix van functies in de wijk kan brengen, omdat die zich richt op de totaliteit van de gebruikersdoelgroepen. De Zuidmarkt heeft al een aanbod dat complementair is aan de andere Brusselse markten, zoals de Slachthuizen, en richt zich op een andere bevolkingsgroep. Het is de bedoeling om in die richting verder te gaan door die complementariteit te versterken en nog duidelijker te maken en door het aanbod uit te breiden, waarbij ernaar wordt gestreefd om een ander publiek aan te trekken en te profiteren van de bezoekersstromen die het station genereert. Het project 'De buik van Brussel' voor de Slachthuizen van Abatan en de 'Organisation for Permanent Modernity' ontwikkelt een traditioneel concept van voedingshal, dat industriële functies (slachthuizen) verbindt met stedelijke functies. Het concept van de 'eetbuurt' aan het Zuidstation zet meer in op innovatie, nieuwe consumptievormen en lokale creatieve initiatieven. Het is dus meer gericht op de relatie tussen nieuwe productievormen die nieuwe consumptievormen impliceren of innovatieve modellen voor distributiesystemen. Het concept van de 'eetbuurt' is in die zin cruciaal voor de definitie van de identiteit en de specifieke kenmerken van de nieuwe voedingshal in de grote vierhoek.

Vanuit het perspectief om dit concept toe te passen in het hele stationsgebied, zijn de volgende elementen van belang:

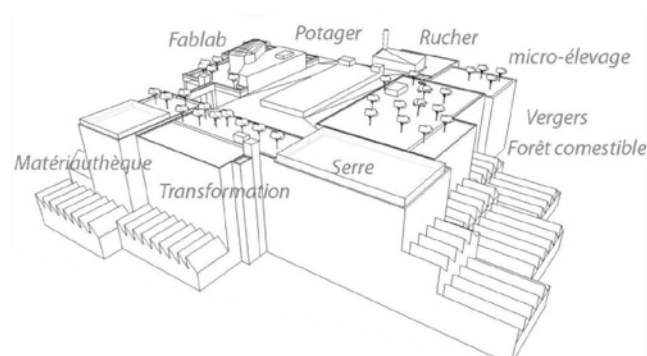
- vertrekken vanuit het aantrekkingspunt: de Zuidmarkt
- zoeken naar een competente projectleider die gemotiveerd is om op elke dag van de week een permanente overdekte markt te openen in de grote vierhoek
- uitgaan van de geschiedenis van de wijk, met haar vele gemeenschappen en eetgelegenheden
- de overdekte markt diversifiëren door de toevoeging van

een biomarkt die inspeelt op de bestaande Brusselse initiatieven. Op verschillende plaatsen in Brussel ontstaan biomarkten, die groeien vanuit een maatschappelijke vraag die verschillende verwachtingen combineert: de kwaliteit van het product (gezondheid, welzijn), controle op de voedselketen van productie en verkoop, consumptie associëren met zich goed voelen. Dit project steunt op de huidige trends en kan plannen van bewoners samenbrengen en lokale initiatieven ondersteunen, die op hun beurt het concept van de eetbuurt versterken en zorgen voor een uitwisseling van aanbod tussen de Zuidmarkt en de overdekte markt.

-het hele voedingsassortiment aanbieden, van het meest toegankelijke tot het meest exclusieve. Een sterke complementariteit tussen de voedingshal die specifieke producten aanbiedt en de wekelijkse markt met een eerder populair karakter kan op deze manier ontstaan en de bevolkingsgroepen vermengen.

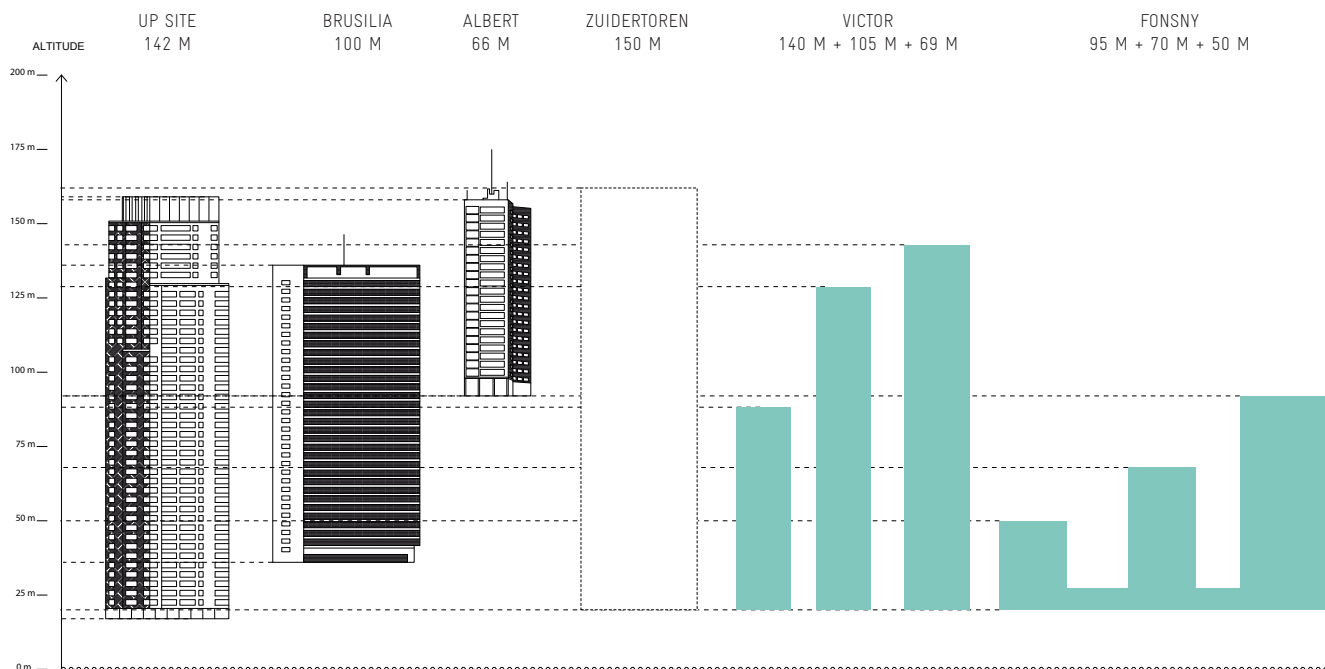
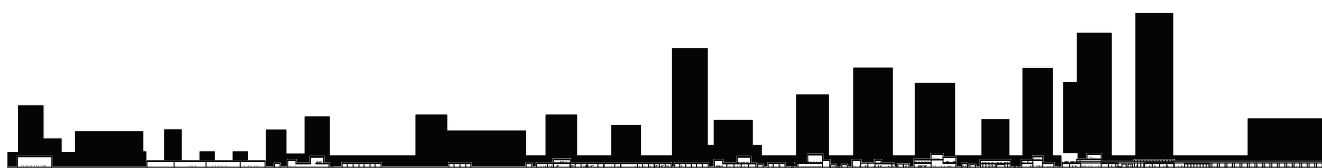
-een incubatorproject voor duurzame voedingsbedrijven ontwikkelen om het concept te verrijken en verwante activiteiten te genereren met een hoge innovatiewaarde. Het project Village Partenaires dat is ingediend bij het EFRO is erop gericht om een belangrijke bedrijfsincubator op te richten die werkzaam is in duurzame voeding, zodat reeds bestaande projecten gesteund kunnen worden en een keten van productie, transformatie en commercialisering in Brussel kan worden ontwikkeld. Het project kan uitgaan van het stationsecosysteem en benutten wat de stad creëert: warmte en afval. Naast het creëren van banen, kan dit ook leiden tot de ondersteuning van een economische sector, het aanbrengen van andere activiteiten in de wijk en het creëren van een waardevol imago van duurzaamheid en innovatie. De verankering van de bedrijfsincubator in het gebied kan worden geconcretiseerd door de valorisatie van voedingsbronnen uit de wijk en door de verrijking en overdracht van deze gemeenschappelijke aandacht voor voedsel dat van elders afkomstig is.

Deze locatie kan op termijn een plaats worden voor productie, transformatie, hulp bij de ontwikkeling van projecten, opleidingen voor werkzoekenden, theoretisch onderzoek, commercialisering en expositie, onderzoek en communicatie over en binnen het thema.

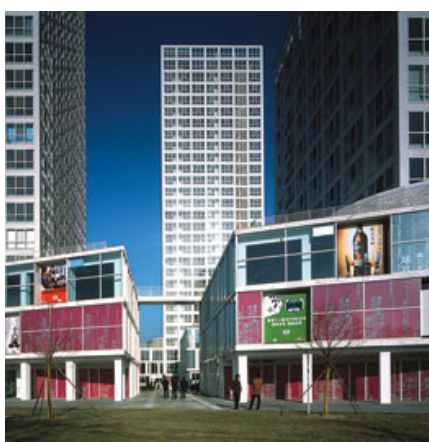


COLLECTIF BABYLONE - TOITS VIVANTS MOZINOR - MONTREUIL

HYPOTHESE VAN EEN HOGE SKYLINE VOOR BRUSSEL-ZUID



A+P SMITHSON - LONDRES



RIKEN YAMAMOTO - JIAN WAI SOHO - BEIJING



L'AUC - LYON PART-DIEU - LYON

---

## HOGE SKYLINE EVENWICHTIGE DICHTHEID EN DIVERSITEIT IN HET PROGRAMMA

De wijk van Brussel-Zuid lijdt onder een gebrek aan identiteit. Ze is verlamd door de herinnering aan pijnlijke ervaringen met de totale transformatie van de wijk. De verdichting van de stationswijk is vaak gebeurd ten nadele van de plaatselijke bevolking.

Niettemin is Brussel-Zuid het eerste station van België en een van de meest efficiënte multimodale knooppunten van de Brusselse metropool. Het is nodig dat er een bepaalde dichtheid te ontwikkelen om de centrale functie te versterken, zowel symbolisch als op het niveau van het vastgoed dat wordt aangeboden. De Zuidwijk is al aanwezig in het Brusselse landschap doordat het hoogste gebouw van België er staat. Maar die zichtbaarheid kan worden versterkt door het zeer hedendaagse en metropolitane karakter op de schaal van Brussel te benadrukken. Bovendien is een hoog dichtheidsniveau onvermijdelijk als gevolg van de minimale beschikbaarheid van vastgoed en ruimte in de buurt van het station, indien men wil profiteren van de nabijheid van het transportknooppunt. Dit geldt nog meer voor een woonvriendelijke stationswijk, die moet streven naar het behoud en de renovatie van zo veel mogelijk bestaande huisvesting, met name binnen het traditionele Brusselse stadswefsel.

De skyline van Brussel-Zuid moet in de eerste plaats uitgaan van zijn impact op het Brusselse stadslandschap, op de zichtbaarheid van veraf. De Zuidertoren blijft het maximum en er moet een algemeen evenwicht worden gevonden tussen de andere dichtheidspunten. De skyline moet eveneens rekening houden met de nieuwe en bestaande bebouwing in de buurt. De impact op de uitzichten, de lichtinval en de schaduw moet bij elke projectontwikkeling nauwkeurig gemeten en zo minimaal mogelijk gehouden worden. Zo is het raadzaam om de ontwikkelingen te fragmenteren en te versmallen om de visuele en fysieke doorsteken naar de wijken te behouden. Dat geldt voor het Fonsnygebouw, waarvan de uitsnijding en het voorgestelde karteffect het idee van een ondoordringbaar front verzachten. Of het Victorproject, waarvan de uitlijning van de torens op het stratenraster van de wijk de impact vermindert.

De nieuwe dichtheid die we zien, kan een positieve en subtiele dichtheid zijn. Door te spelen met andere elementen, neemt ze een specifieke vorm aan. Want de hoge skyline van de nieuwe stationswijk ontwikkelt diverse vormen van dichtheid en van compactheid: hoogbouw in verschillende afmetingen en vormen, gebouwenblokken van beperkte afmetingen, herstel van traditionele gebouwen en stratenblokken en van infrastructurele elementen, gemengde blokken met een beperkte hoogte ... Om te zorgen voor die diversiteit, moet een benadering van herstel/verdichting worden gehanteerd.

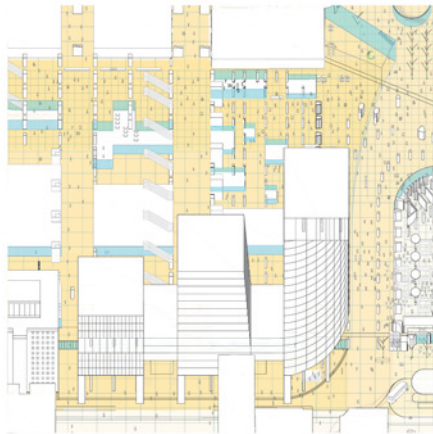
De hoogbouw van het Victorproject en het Fonsnyproject biedt onderdak aan woningen en kantoren en bestaat uit drie verschillende hoogtes. Een smal woonblok met infrastructuur op de gelijkvloerse verdiepingen en voorzieningen completeert en valoriseert het stratenblok van de Jamarstraat. Er zal gelijktijdig een renovatieprocedure worden gestart om de stadsvernieuwing te begeleiden. De Fonsnylaan ontwikkelt over de hele lengte een diversiteit van profielen en vormen. Het postsorteercentrum wordt behouden en getransformeerd. De vierhoeken gaan open en bieden de wijk een inkijk in de infrastructurele erfenis. De derde vierhoek aan de andere kant van de ring kan eveneens een aanvulling vormen op de ervaring van deze wereld onder de sporen. Het stratenblok Frankrijk-Bara, dat wordt beschouwd als een hedendaagse interpretatie van een traditioneel Brussels stratenblok, verrijkt zijn aanbod met een meer horizontale, compacte dichtheidsvorm. Op termijn zal het stratenblok Tweestations een combinatie vormen van een stadspark, semi-individuele woningen, collectieve woningen en productie-eenheden. Blok 2 wordt gefragmenteerd en zal de architectuurcatalogus van Brussel-Zuid verrijken. De driehoek tussen de Fonsnylaan, de kleine ring en de Argonnestraat wordt op termijn gerenoveerd zoals het Jamar-stratenblok, door een eenvoudig herstel in goede staat van de bebouwing, een intensivering in de hoogte indien mogelijk en de afbraak/heropbouw van woningen in slechte staat. Het stratenblok Atrium Zuid kan een nieuwe bestemming krijgen. Blok 1 is in slechte staat en er kan dus worden nagedacht over een nieuw gezicht voor het station.

De diversiteit van deze heterogene wijk wordt ook ontwikkeld op het niveau van de programmering. Er wordt gezocht naar een evenwicht tussen kantoren en woningen zodat de stationswijk een echte woonwijk wordt, die wordt gebruikt door een veelzijdige groep van bewoners, in een variatie van ritmes. Op dit moment is de situatie in de directe nabijheid van het station als volgt: het aanbod van diensten is alleen gericht op reizigers die op doorreis zijn, het aanbod van kantoren beperkt zich tot imposante gebouwen voor grote groepen en het aanbod van woningen is niet gevarieerd en richt zich alleen op een bepaald deel van de Brusselse bevolking. De hoge skyline van de nieuwe ontwikkelingen wil het aanbod van woonvormen en woonvolumes verrijken (tijdelijke woningen voor reizigers, private en sociale woningen, woningen met zicht op de stad, semi-individuele woningen, woningen in een hogere klasse, gedeelde woningen, soho's, studentenwoningen, jeugdherberg ...), maar ook het volume en de types van kantoren, die zijn bestemd voor tijdelijke activiteiten, reizende werknemers, grote en kleine ondernemingen, grote groepen, productiebedrijven, activiteiten, ateliers, enz.

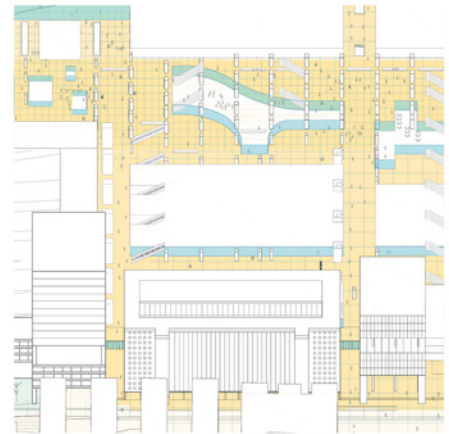
# UNEEN DUURZAME WIJK MET EEN VERNIEUWDE ARCHITECTURALE IDENTITEIT



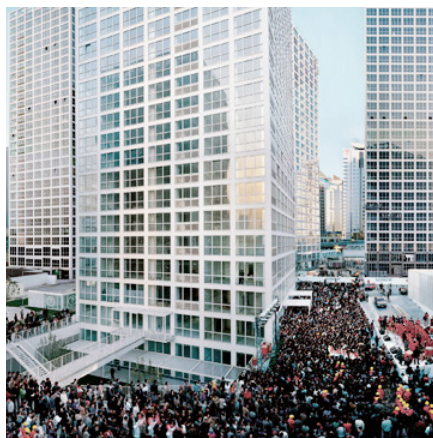
VICTOR - TOURS DE LOGEMENTS ET BUREAUX



FONSNY 1 - ENSEMBLE DE 3 TOURS DE BUREAUX



TRI POSTAL - RÉHABILITATION



YAMAMOTO - JIAN WAI SOHO - BEIJING



WIELS ARETS - AVB TOWER - DEN HAAG



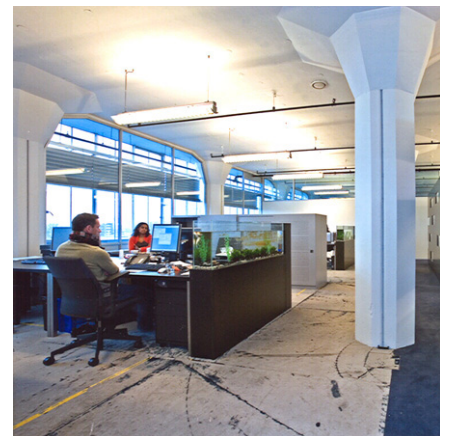
LACATON & VASSAL - PALAIS DE TOKYO - PARIS



IBERIAN ARCHITECTOS - BARCELONE



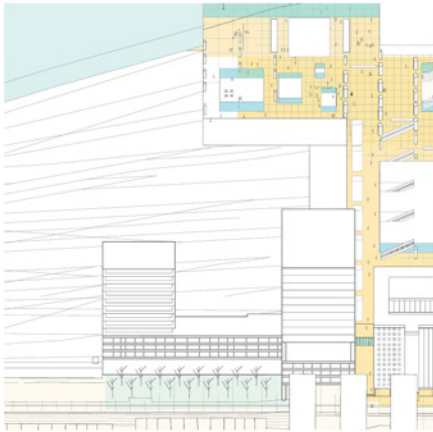
OMA - CHASSÉ TERRAIN - BREDA



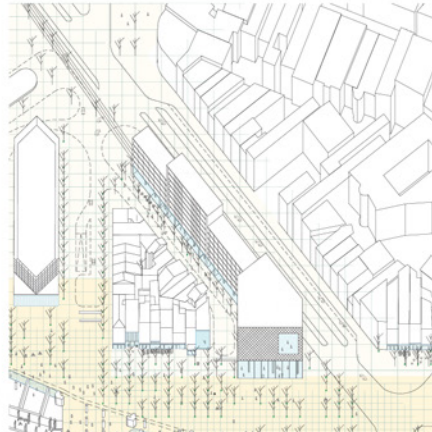
VAN NELLE - ROTTERDAM

In het stadium van de uitwerking van het richtschema moeten duurzaamheidsdoelstellingen worden geïntegreerd in elk deel van dit plan voor de stadsherontwikkeling. Duurzaamheid is dus geen onderwerp op zich, een losstaande materie, maar is de inherente doelstelling van elk structureel aspect dat het richtschema behandelt. Voornamelijk het onderzoek naar de mobiliteit, de openbare ruimte en de programmatorische bestemmingen zijn intrinsiek verbonden met het begrip duurzaamheid. Alle hoofddoelstellingen uit het richtschema kunnen worden vertaald vanuit het perspectief van duurzaamheid. De eerste actie op het vlak van duurzaamheid bestaat uit een doelbewuste herziening van de mobiliteitsaspecten van de wijk en van de toegankelijkheid daarvan. De

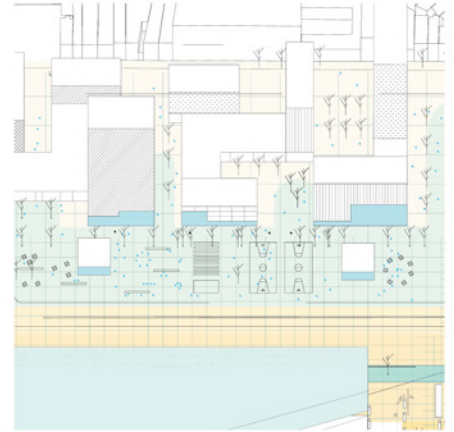
aanleg van een echt publiek ontmoetingsplatform voor voetgangers in het stationsgebied ondersteunt die strategie om een nieuw soort ruimtelijkheid in te voeren en is de voorwaarde voor het ontstaan van nieuwe en duurzame gebruiken van de ruimte, omdat ze in synergie worden ontwikkeld. Het platform is bedoeld om intensievere verbindingen tussen het station, de winkels, de zondagse markt, de horeca en de overdekte markt te creëren. De andere fundamentele doelstelling van het richtschema is de ontwikkeling van een bewoonde stationswijk, door commerciële en culturele activiteiten die overdag en 's nachts plaatsvinden, maar uiteraard ook door het vrijwillig creëren van woningen.



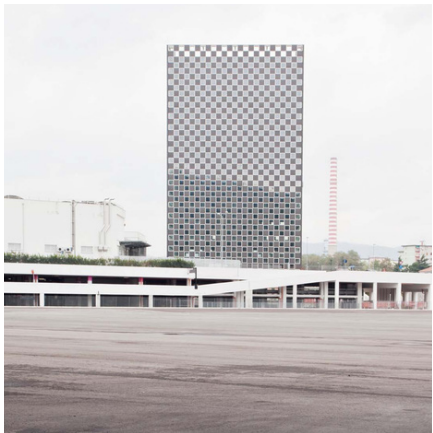
FONSNY 2 - DÉVELOPPEMENT MIXTE



JAMAR - BARRE DE LOGEMENTS + ÉQUIPEMENT



FRANCE/BARA - DÉVELOPPEMENT RÉSIDENTIEL



SP10 - TORRE MARINA - VADO LIGURE



KEMPE THILL - DEN HAAG



CHIPPERFIELD - BERLIN



SANAA - SHIBAURA HOUSE - TOKYO



ATELIER BOW WOW - PARIS



XDGA - LILLE

Een gebruiksvriendelijke mobiliteit, een aangename openbare ruimte in de vorm van een ontmoetingsplatform, synergie van de verschillende gebruiken en versterking van de woonfunctie, dat zijn de pijlers waar de nieuwe duurzame architectuur van de Zuidwijk op rust. Deze nagestreefde kwaliteiten zullen worden vertaald in vereiste criteria op stedenbouwkundig niveau.

Er zullen ook vereiste criteria worden opgelegd op het gebied van milieu en energie op de schaal van elk project, zodat een echte innovatieve en baanbrekende wijk kan worden ontwikkeld.

De architecturale kwaliteit is op zich een waarde die per project opgevolgd zal worden. De toekomstige identiteit van de stationswijk berust immers ten dele op het

imago van de projecten en op de woonkwaliteit die ze ontwikkelen. Een context zoals die van het Zuidstation, waarin hoge gebouwen zij aan zij moeten staan met kleinschaligere woonhuizen, vraagt bijzonder strenge eisen op dit vlak.

In openbare aanbestedingen zal de organisatie van architectuurwedstrijden de voorrang krijgen op alle andere vormen van toewijzing.

De privésector wordt eveneens uitgenodigd om gebruik te maken van wedstrijden. Het doel daarvan is het creëren van een dialoog tussen de overheid en de projectontwikkelaars over diverse alternatieven voor elk project.

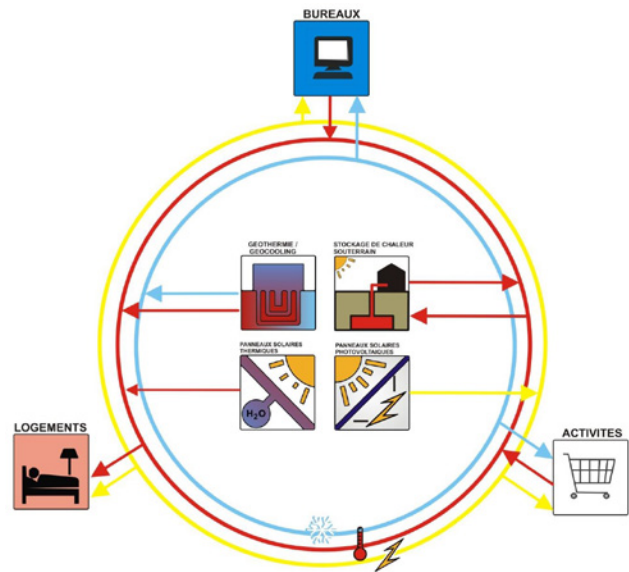
# MILIEUSTRATEGIE

## OMGEVING – KLIMAAT

### CO2-uitstoot verminderen door actief weggebruik en hernieuwbare energie

Om de CO2-uitstoot van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest te verminderen en de milieudoelstellingen te halen (Kyotoprotocol), is het belangrijk om alternatieven te ontwikkelen voor de auto en voor fossiele brandstoffen.

- Bewoners aanmoedigen om te voet of met de fiets naar het werk te gaan (slechts 2 procent doet dit momenteel, tegenover gemiddeld 21 procent in de Europese hoofdsteden) door de kwaliteit van de openbare ruimte te verbeteren en een netwerk van fietspaden aan te leggen.
- Het gebruik van het openbaar vervoer aanmoedigen (op dit moment gebruikt door 35 procent van de Brusselaars).
- Gebruikmaken van hernieuwbare energie (op dit moment 0,58 procent van de energiemix in Brussel): voor zonne-energie, warmtepompen, warmtenetten en warmtekrachtkoppeling worden energiepremies gegeven.
- De synergie tussen activiteiten nagaan: de energiebehoeften daarvan zijn complementair.

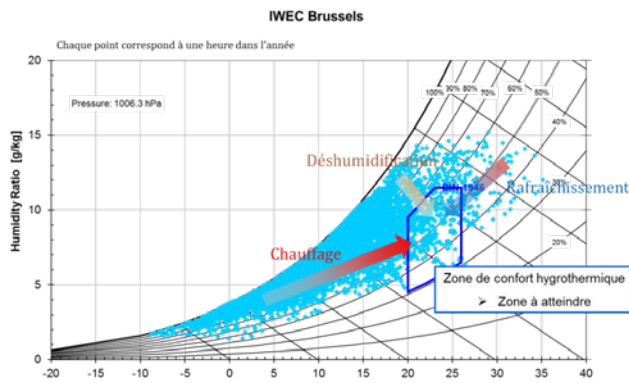
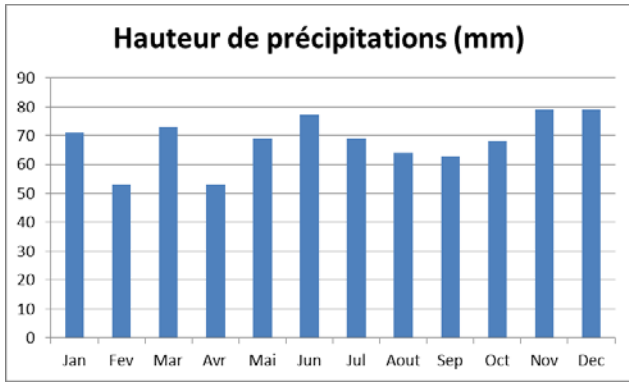


### Waterverbruik verminderen door opvang en gebruik van regenwater

Het hele jaar door valt er overvloedig veel regen (818 mm/jaar), wat de opvang en het gebruik van regenwater mogelijk maakt. In woningen is dat voldoende om te voldoen aan de behoefte aan niet-drinkbaar water (toiletten, besproeiing en schoonmaak). Daardoor wordt 30 procent drinkwater per woning bespaard.

### Zomer en winter een aangenaam binnenklimaat garanderen met passiefenergie en hernieuwbare energie

- In dit schema staan de temperatuur en de vochtigheid van de buitenlucht in Brussel afgebeeld voor elk uur van het jaar. Daaruit blijkt dat voor het merendeel van de tijd de temperatuur verhoogd moet worden om de comfortzone te bereiken, dat betekent dus verwarmen.
- Woningenvolpesses met een hoge thermische performantie (goede isolatie en ventilatie).
  - Opwarming door de zon maximaliseren in de winter (oriëntatie van gebouwen).
  - Gedeelde verwarmingsmethoden gebruiken (stadsnet).
  - Ook de verkoeling kan op een passieve manier gebeuren.
  - Verwijderbare zonnewering aanbrengen om overhitting in de zomer te vermijden.
  - Natuurlijke ventilatie gebruiken, gedurende 52 procent van het jaar mogelijk. In de zomer kan nachtelijke ventilatie de gebouwen verkoelen voor de dag erop.
  - Het gebruik van fonteinen of planten kan in de zomer leiden tot 5 à 10 graden verkoeling.





## ENERGIECONCEPT

### Synergie ontwikkelen tussen gebouwen met complementaire behoeften

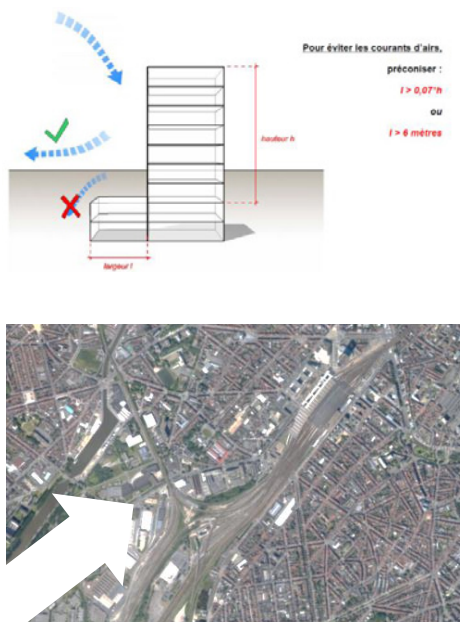
De energiebehoeften van gebouwen zijn erg verschillend, afhankelijk van de activiteit die er plaatsvindt. Woningen hebben vooral nood aan warmte, zelfs in de zomer (verwarming en warm water). Bij een goede woningkwaliteit is de natuurlijke ventilatie ruim voldoende om te zorgen voor verkoeling. Kantoren en commerciële activiteiten hebben daarentegen al een grote toevoer van warmte door hun hoge bezettingsgraad en de dichtheid van elektrische apparaten (verlichting, apparatuur, enz.). Daar is dus weinig nood aan warmte

BEHOEFTE	KANTOREN	WONINGEN	ACTIVITEITEN (Station, handelszaken, voorzieningen...)
WARM	+	+++	+
KOUD	+++	0	+++
WARM WATER	0	+++	+
ELEKTRICITEIT	+++	++	+++

## KWALITEIT EN COMFORT VAN DE BUITENRUIMTE

### Bescherming tegen de wind

De krachtige en koude wind uit het zuidwesten is de belangrijkste bron van klimatisch onbehagen in Brussel. Met ingrepen aan gebouwen kan men deze effecten beperken. Om ervoor te zorgen dat de wind niet daalt tot op straatniveau, moet men hoge gevels die loodrecht op de wind staan vermijden. Het is ook mogelijk om met



en meer aan verkoeling. Natuurlijke ventilatie is er moeilijker te realiseren dan in woningen, omdat dit een doorgedreven bioklimatisch ontwerp van het gebouw vraagt. Complementariteit in de verschillende activiteiten in de Zuidwijk vraagt om een ontwikkeling van synergieën via gedeelde netten voor verwarming en verkoeling. In plaats van hun overtollige warmte af te voeren in de lucht (via conventionele koeltorens) kunnen kantoren en activiteiten het warmtenet en dus de woningen voeden. Met deze vorm van synergie kan naar schatting 15 procent energie worden bespaard.

### Gedeeld gebruik van energiesystemen

Deze netwerken worden tevens gevoed door gedeelde energiesystemen, bij voorkeur van hernieuwbare energie: geothermie, geocooling en thermische zonnepanelen. De opslag van warmte in de bodem vangt het verschil in vraag en aanbod van warmte op (in de winter gebruikt men de warmte van de zomer). Het gedeelde gebruik van energiesystemen zorgt voor een beter globaal rendement en een efficiëntere organisatie (gedeeld onderhoud).

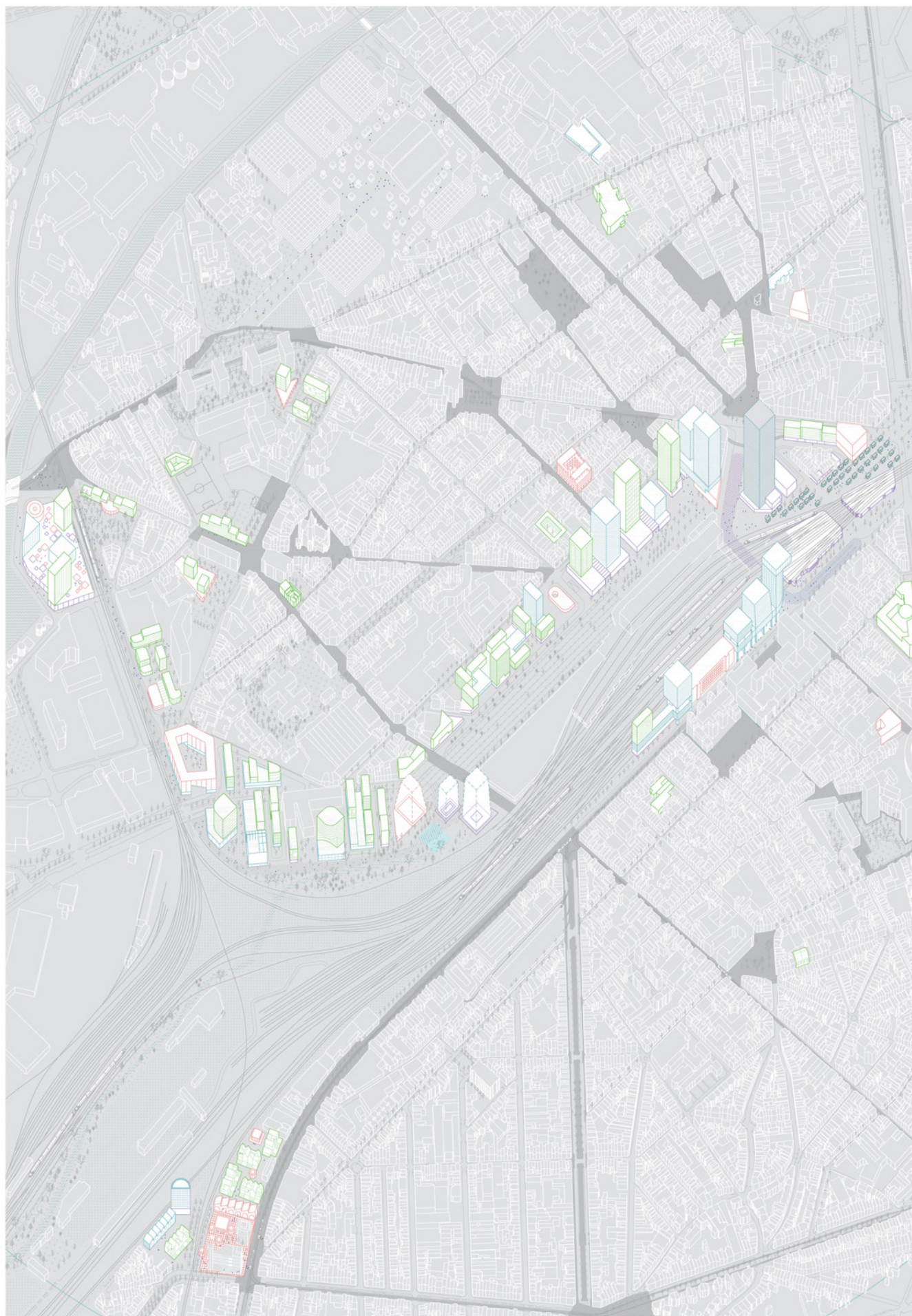
een gradatie van verschillende hoogtes te werken om de wind omhoog te stuwen. Ook een goede dimensionering van de straten kan vermijden dat die een trekpat worden. Tot slot kan men erop letten om activiteiten die gevoelig zijn voor de wind (wachten, uitrusten, ingangen) buiten oncomfortabele zones te plaatsen of ze lokaal te beschermen door bomen of schermen.

### De buitenruimte inrichten met oog op comfort tijdens alle seizoenen

De goede inrichting van de buitenruimte kan zorgen voor het creëren van een aangenaam stadsklimaat.

- De effecten van de wind beperken door de bebouwing te optimaliseren en door lokale bescherming.
- Kiezen voor lichte kleuren in de gevelbekleding om oververhitting door de zon te vermijden (effect van 'stedelijke warmte-eilanden').
- Loofbomen planten: die verlenen kwaliteit aan de openbare ruimte, maar fungeren ook als een tijdelijke bescherming tegen de zon (schaduw in de zomer, zondoorlatend in de winter).

# WOONVRIENDELIJK STATION MET VEEL ACTIVITEITEN OP VEEL VERSCHILLENDE RITMES



## SCHATTING VAN DE BRUTO BOVENGRONDSE OPPERVLAKTE IN DE HUIDIGE STAAT VAN HET PROJECT

Project	KANTOREN bruto oppervlakte	HANDELSZAKEN/DIENSTEN bruto oppervlakte	VOORZIENINGEN bruto oppervlakte	WONINGEN bruto oppervlakte	bruto oppervlakte (P)
<b>STAAT I</b>	152,000 m <sup>2</sup> (+ 24,000m <sup>2</sup> ) ( 61,6 % )	18,700 m <sup>2</sup> ( 7,9 % )	12,350 m <sup>2</sup> (+ 24,000m <sup>2</sup> ) ( 4,9 % )	60,500 m <sup>2</sup> ( 25,3 % )	243,550 m <sup>2</sup> (+ 24,000m <sup>2</sup> )
<i>Grote Vierhoek</i>		9,000 m <sup>2</sup>	1,500 m <sup>2</sup>		10,500 m <sup>2</sup>
<i>Zuidtoren (Belykvlouerse Verdiepingen)</i>		950 m <sup>2</sup>			950 m <sup>2</sup>
<i>Kleine Vierhoek</i>		1,050 m <sup>2</sup>	2,350 m <sup>2</sup>		3,400 m <sup>2</sup>
<i>Jamargebouw</i>		1,000 m <sup>2</sup>	3,000 m <sup>2</sup>	10,000 m <sup>2</sup>	14,000 m <sup>2</sup>
<i>Victor</i>	65,000 m <sup>2</sup>	4,700 m <sup>2</sup>	2,500 m <sup>2</sup>	37,500m <sup>2</sup>	109,700 m <sup>2</sup>
<i>Fonsny 1</i>	67,000 m <sup>2</sup>	1,000 m <sup>2</sup>			68,000 m <sup>2</sup>
<i>Postsorteercentrum (Centraal kanten)</i>	(24,000 m <sup>2</sup> )		(24,000 m <sup>2</sup> )		(24,000 m <sup>2</sup> )
<i>Fonsny 2</i>	20,000 m <sup>2</sup>	1,000 m <sup>2</sup>	3,000 m <sup>2</sup>	13,000 m <sup>2</sup>	37,000 m <sup>2</sup>

STAAT II	75,000 m <sup>2</sup> ( 28,8 % )	15,000 m <sup>2</sup> ( 5,7 % )	20,000 m <sup>2</sup> ( 7,6 % )	150,000 m <sup>2</sup> ( 56,0 % )	260,000 m <sup>2</sup>
<i>Blok 2</i>	35,000 × 45,000 m <sup>2</sup>	5,000 m <sup>2</sup>		35,000 × 45,000 m <sup>2</sup>	87,500 m <sup>2</sup>
<i>Frankrijk-Bara</i>	10,000 m <sup>2</sup>	5,000 m <sup>2</sup>	env. 2,500 m <sup>2</sup>	35,000 × 45,000 m <sup>2</sup>	55,000 m <sup>2</sup>
<i>Stratenblok Tweestations</i>	25,000 × 35,000 m <sup>2</sup>	5,000 m <sup>2</sup>	15,000 × 20,000 m <sup>2</sup>	60,000 × 80,000 m <sup>2</sup>	125,000 m <sup>2</sup>

	KANTOREN	HANDELSZAKEN/DIENSTEN	VOORZIENINGEN	WONINGEN	total s. brute
<b>TOTAAL</b> Oppervlakte Bruto Bovengrondse creër	227,000 m <sup>2</sup> (+ 24,000m <sup>2</sup> )	33,700 m <sup>2</sup>	32,350 m <sup>2</sup> (+ 24,000m <sup>2</sup> )	210,500 m <sup>2</sup>	503,550 m <sup>2</sup>
Heverdeling van Types programma's	44,5 %	6,8 %	6,3 %	42,2 %	100%

De bovenstaande programmatietabel geeft op een moment T de ontwikkelingscapaciteiten van de bruto bovengrondse oppervlakten en hun verdeling volgens het type programma, op basis van het plan dat wij in dit stadium voorstellen. Via de tabel kan men de capaciteit van dit plan nauwkeurig controleren, evenals de variabelen, maar het is niet bedoeld om het volume of de programmatie vast te leggen. Het is een eerste werkbasis ter bespreking en om geleidelijk verder uit te werken, met name op basis van projectbeoordelingen. Ons voorstel van een 'woonvriendelijk station' is erop gericht om een levendige en drukke wijk te creëren, die mee een antwoord biedt op de woningnood in Brussel en die de tertiaire zeepbel niet verder opblaast. Vanuit die optiek kan een globaal programma dat streeft naar een evenwicht van 40 à 50 procent kantoren / 40 à 50 procent woningen / 10 à 20 procent handelszaken, diensten en voorzieningen een stappenplan vormen voor de ontwikkeling van het richtschema.

Daarnaast houdt het globale volume van het programma en de verdeling daarvan tussen kantoren, woningen, handelszaken, diensten en voorzieningen rekening met de bereikbaarheid van de wijk met het openbaar stadsvervoer, het verkeersplan en de verkeersvolumes die

worden gegenereerd door de vastgoedontwikkelingen op basis van de streefcijfers voor de verdeling van de verkeersmodi en de beschikbaarheid van parkeerruimte. Die aspecten moeten verder in onderlinge samenhang worden uitgewerkt.

De nauwkeurige ontwikkeling van de strategie voor het milieu, het energieverbruik en de kwaliteit van de stedelijke omgeving zal het mogelijk maken om de volumes meer in detail te berekenen, zodat met name rekening kan worden gehouden met de impact op de zoninval in de openbare ruimte.

Tot slot zal ook de overgang van een berekening in bruto oppervlakte naar een berekening van de netto oppervlakte het mogelijk maken om de besprekingen en onderhandelingen met private vastgoedontwikkelaars op een kwalitatiever niveau te voeren vanuit een architecturaal standpunt en met een correcter zicht op het economische evenwicht van de operaties.

De flexibiliteit en het evolutieve karakter van het plan dat wij voorstellen bieden de mogelijkheid om deze aanpassingen door te voeren zonder dat het plan inboet aan kwaliteit en zonder dat wordt getornd aan de basis-

<span style="display:inline-block; width:15px; height:15px; background-color:#4682B4; border:1px solid black;"></span> Kantoren	<span style="display:inline-block; width:15px; height:15px; background-color:#2E8B57; border:1px solid black;"></span> Markt
<span style="display:inline-block; width:15px; height:15px; background-color:#800080; border:1px solid black;"></span> Diensten/handelszaken	<span style="display:inline-block; width:15px; height:15px; background-color:#696969; border:1px solid black;"></span> Grote openbare plaatsen
<span style="display:inline-block; width:15px; height:15px; background-color:#FF6347; border:1px solid black;"></span> Voorzieningen	<span style="display:inline-block; width:15px; height:15px; background-color:#D3D3D3; border:1px solid black;"></span> Bestaande ontwikkelingen
<span style="display:inline-block; width:15px; height:15px; background-color:#32CD32; border:1px solid black;"></span> Huisvesting	

---

## AMBITIE: OP TERMIJN 50/50 WONINGEN/KANTOREN

De troeven van de stationswijk, de uitzonderlijke verbindingen met het openbaar vervoer, maken van de Zuidwijk een van de gebieden die zijn aangeduid voor de verdichting van de Brusselse agglomeratie. Een van de eerste doelstellingen van het richtschema is de versterking van dit transportaanbod en de verbetering van de integratie ervan in het stadsweefsel en de openbare ruimte. De doelstelling die samengaat met deze infrastructurele verbeteringen is de onderzochte ontwikkeling van een gepaste en bewoonde verdichting van het stadsweefsel, zoals toegelaten door deze kwaliteiten op het vlak van toegankelijkheid.

Met dat doel zal de begeleiding van het richtschema vooral bestaan uit een permanente monitoring van de evolutie van de programmatische projecties in het interventiegebied, onmiddellijk voor STAAT 1 en vooruitlopend op de ontwikkelingen voor STAAT 2. Zo zal de verdeling van de globale programmatische doelstellingen voor de knooppunten voor wonen / voorzieningen / kantoren worden geanalyseerd en bijgewerkt gedurende de verschillende fasen van ontwikkeling.

Uit het meest recente onderzoek op het vlak van duurzame planning komen enkele theoretische waarden naar voren voor de verdeling tussen de belangrijkste programmatische bestemmingen, binnen de ontwikkeling van een 'ecowijk' (Oxford-Brookes). De indicatoren voor de verdeling tussen wonen / groen / handel / kantoren / diensten en industrie wordt voortaan op een open en contextuele manier uitgewerkt. Maar dit type benadering is alleen relevant binnen een studiegebied (of plangebied) van ongeveer een vierkante kilometer.

Het interventiegebied van de Zuidwijk heeft als bijzonderheid dat het een zeer specifiek onderdeel is van het analysegebied, dat zelf een geconcentreerde bewoning en infrastructuur heeft.

De aangegeven indexen voor de programmatische verdeling zijn dus sterk aangepast aan die specifieke kenmerken, zoals ze bestonden bij de aanvang van deze analyse.

### **Goede basis voor de 'centrale zakenwijk'**

Met een kantooroppervlakte van bijna 600.000 m<sup>2</sup> vertoont de omgeving van het Zuidstation een aanzienlijke kritische massa, die vergelijkbaar is met het knooppunt dat is ontwikkeld in de omgeving van het Stade de France van La Plaine Saint Denis (660.000 m<sup>2</sup> vraag tussen 2001 en 2012) of in Lyon Part-Dieu. Het bijzon-

dere van de zakenwijk Brussel-Zuid is het hoge percentage gebouwen dat voor eigen rekening wordt gebouwd (Philips, Swiss Life, Groupe S,...). Uit dit hoge aantal eigenaars-gebruikers en de relatief lage huur (rond het gewestelijke gemiddelde van ongeveer 170 euro/m<sup>2</sup> tegenover 275 voor de hoogste huurprijzen in Brussel) blijkt dat deze markt vooral steunt op de kansen voor de gebruikers en minder op een erkende vraag van investeerders.

Bovendien was het oorspronkelijk kantoorvolume dat was gepland in de vier grote kantoorprojecten (Victor, Fonsny, V, France Bara) bijna 410.000 m<sup>2</sup>, vergelijkbaar met de huidige zakenwijk van Lyon Part-Dieu. In de huidige vastgoedcontext vormt de concretisering van deze projecten een grote uitdaging. De afgelopen vijf jaar, een redelijk gunstige periode, werd per jaar gemiddeld 18.000 m<sup>2</sup> gecommercialiseerd. Op dat tempo zou het dus bijna 23 jaar duren om de totale geplande kantooroppervlakte te commercialiseren. Elk project zou tussen 90.000 en 120.000 m<sup>2</sup> ontwikkelen.

Een totaal volume rond 240.000 m<sup>2</sup> lijkt dus meer aan te sluiten op de huidige markt, gezien de actoren in kwestie en gezien de doelstellingen van een evenwicht tussen woningen en kantoren en van de ontwikkeling van een 'woonvriendelijk station'. Het is ook belangrijk om het op de markt brengen van de verschillende producten zo goed mogelijk te plannen om te vermijden dat het evenwicht verloren gaat.

### **Ontwikkeling van het woningaanbod**

De uitzonderlijke toegankelijkheid van dit gebied en de aanwezigheid van een groot mutabel vastgoedvolume pleiten voor de ontwikkeling van een ruim aanbod van nieuwe woningen, vooral aan de achterkant van het station en de nieuwe knooppunten bij nieuwe GEN-stations. In termen van typologie van de woningen stellen wij voor om – gezien het belang van het huidige aandeel sociale woningen – de woningenmix naar boven toe bij te stellen door eerst betaalbare woningen voor de bewoners van de wijk te bouwen, daarna voor de rest van Brussel en tot slot op termijn de bouw van enkele uitzonderlijke appartementen in een hogere prijsklasse voor de gebruikers van het station.

Er zal later dieper worden ingegaan op de nauwkeurige programmering van de woonfunctie en de procedure en opzet van elk project, op de schaal van de wijk en op de schaal van elk afzonderlijk project.

## DOELSTELLING 50 /50

Het ontwerpteam van het richtschema heeft gesprekken gevoerd met de actoren van de ontwikkeling van de wijk met als doelstelling om woningen en kantoren in gelijke verhoudingen te plannen.

Tijdens deze gesprekken werd de indicatieve programmatische verdeling tussen woningen / voorzieningen / kantoren op basis van de bestaande situatie en de eisen van bepaalde projecten voor dit moment en voor de interventieperimeter van STAAT 1 vastgelegd op 25 /15 / 60. Deze verhouding moet nog verder worden uitgewerkt op basis van de criteria voor de vestiging en de beschikbaarheid van grond, zodat die zo dicht mogelijk bij de geformuleerde ambitie komt.

Deze verdeling zal dus worden gemonitord en herzien tijdens de begeleiding van de ontwikkeling. Bovendien moeten de exacte programmatische doelstellingen van STAAT 2 worden vastgelegd in de loop van de begeleiding, rond het algemene principe van de programmatische gelijkwaardigheid tussen woningen en kantoren.

Types programma's, kenmerken en positie:

### Huisvesting, STAAT 1:

- Jamar: De bouw van woningen op het tramgedeelte Jamar is een operatie die zal leiden tot vier gelijktijdige verbeteringen:
  1. Als een van de belangrijke huisvestingsprogramma's van fase 1 draagt dit bij tot de versterking van woonfunctie van het stratenblok Argonne, die essentieel is voor de ontwikkeling van een 'woonvriendelijke' stationswijk. Het is van groot belang dat gelijktijdig met de bouw van het flatgebouw een begeleidend proces plaatsvindt voor de stadsvernieuwing in het stratenblok.
  2. De Jamarlaan wordt hierdoor weer opgenomen in het stedelijke wegennet tussen de kleine ring en het Baraplein, op een meer structurele en gebruiksvriendelijke manier.
  3. Er ontstaat een interne circulatie van voetgangers binnen dit nieuwe stratenblok Argonne, die bevorderlijk is voor de ontwikkeling van een buurtleven, waardoor dit sterke stratenblok nu al wordt gekenmerkt.
  4. Het tramgedeelte als breuk en hindernis in de stedelijke ruimte verdwijnt.

Met een potentieel van 10.300 m<sup>2</sup> en 140 woningen biedt dit complex de mogelijkheid om wooneenheden van verschillende types en prijsklassen te creëren.

- Victor(ia): Voor het stratenblok 'Victor' stelt het gepresenteerde project een beter programmatisch evenwicht voor in de vorm van een gemengde, compacte en coherente ontwikkeling, met de realisatie van 35.000 m<sup>2</sup> woningen in aanvulling op de kantooroppervlakte. Hoewel een woontoren in de buurt van een internationaal station niet onrealistisch lijkt, gezien de potentiële markt die verbonden is met deze internationale klantengroep, moet de hoogte en het type product dat de toren zal bieden nog worden uitgewerkt in samenspraak met de actoren en rekening houdend met de huidige Brusselse markt. De mogelijkheid van een aanvulling op het Victorproject in de vorm van een klein woningencomplex (Victoria) blijft behouden. Dit project zorgt in elk geval voor meer woningen en voor de transitie en sluiting van het bestaande stratenblok.

### Kantoren, STAAT 1:

- Fonsy-knooppunt: In overleg met Eurostation bevat het richtschema een projectenveloppe met een meer nauwkeurige haalbaarheid en een geoptimaliseerde locatie, gericht op de verplaatsing op middellange termijn van de 67.000 m<sup>2</sup> kantoren van de NMBS. De locatie zal dit gebouw een signaalfunctie geven en de ingang van het station in de Fonsystraat markeren.
- Kantoren Victor: Het project Victor zal een grote invloed hebben op STAAT 1 van de nieuwe Zuidwijk en bevat nu een geoptimaliseerde enveloppe van 60.000 m<sup>2</sup> kantoren in de vorm van twee met elkaar verbonden torens.

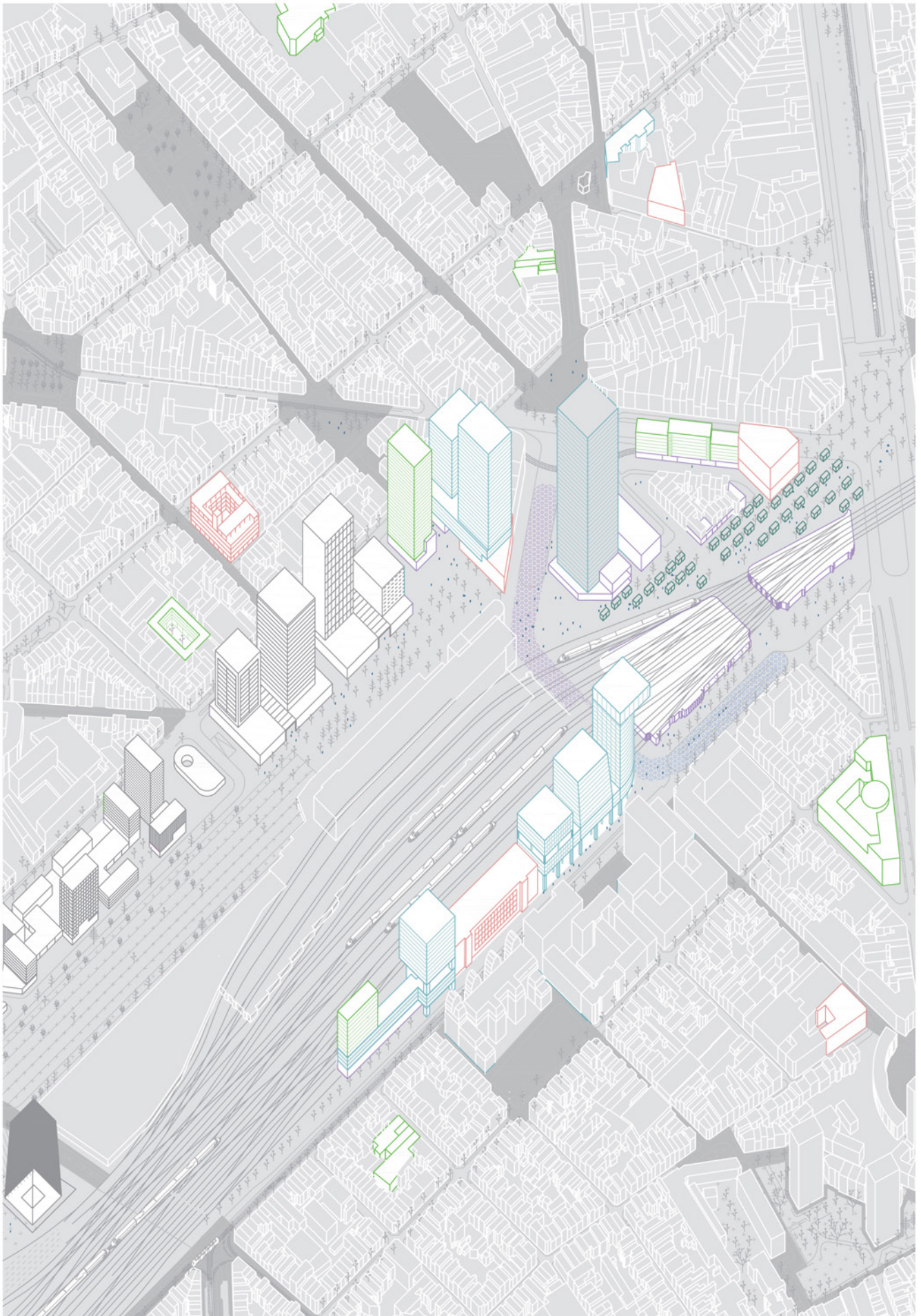
### STAAT 2

Het programmatische evenwicht van STAAT 2 is vandaag nog slechts hypothetisch en zal verder worden uitgewerkt tijdens de onderzoeksfase van de stedelijke en architecturale integratie van het internationale station. Zowel voor het stratenblok Frankrijk-Bara als het stratenblok Tweestations bestaat de ambitie om vooral woningen te ontwikkelen, zodat het evenwicht kantoren/woningen op termijn en binnen een bredere straal rond het station 50/50 zal bedragen.

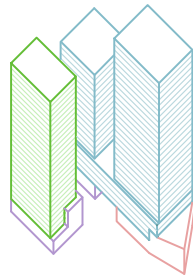
Deze doelstelling is zeker realistisch indien men rekening houdt met alle mogelijkheden voor ontwikkeling rond het station, zowel binnen het Brusselse stadsweefsel, als op niveau van het Wiels of in verbinding met de wijkontwikkeling rond het kanaal.

De ontwikkeling van de stationswijk zal dus moeten samengaan met de ontwikkeling van de omliggende wijken en reële woonsituaties creëren, met een versterkt en vernieuwd woningaanbod.

# HYPOTHESE PROGRAMMATISCHE VERDELING - STAAT 1



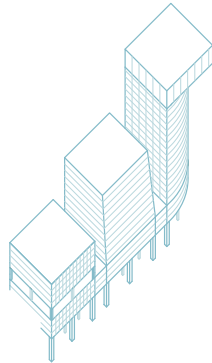
VICTOR



55 000-  
65 000 M2

37 500-  
40 000M2

FONSNY 1



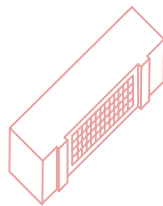
67 000 M2

0 M2

( POSTSORTEERCENTRUM)

24 000 M2

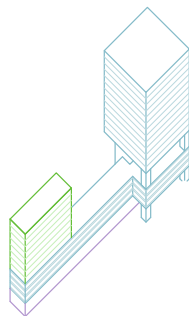
0 M2



FONSNY 2

15 000-  
20 000 M2

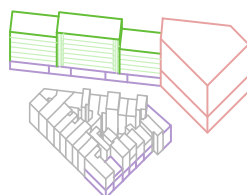
10 000-  
15 000 M2



JAMAR

0 M2

10 000 M2



KANTOREN

WONINGEN

161 000 -  
171 000 M2

55 000 -  
65 000 M2

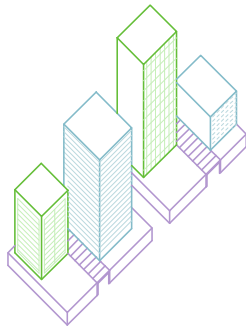
72-74 %

26-28 %





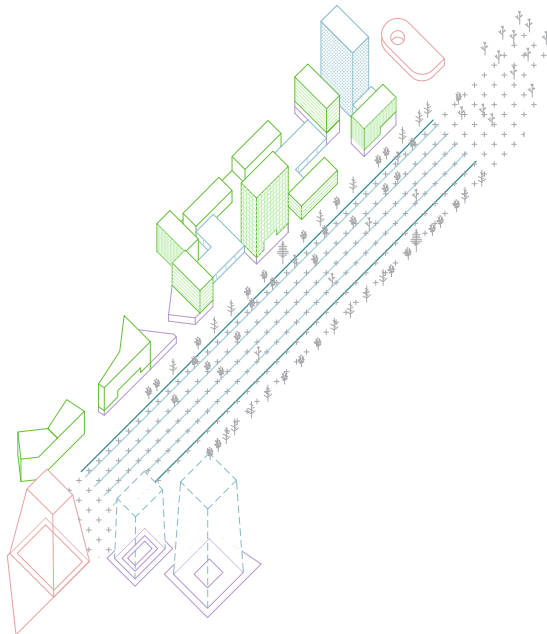
**BLOK 2**



35 000 -  
45 000 M2

35 000 -  
45 000 M2

**IN FRANKRIJK-BARA**



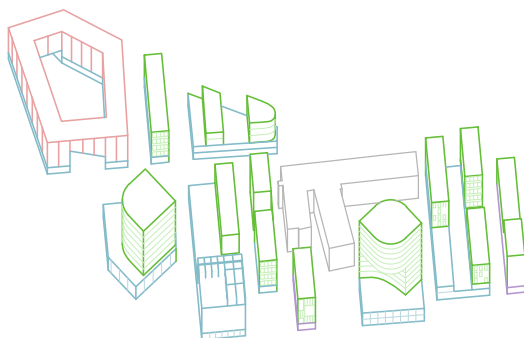
10 000 M2

35 000 -  
45 000 M2

? M2

? M2

**STRATENBLOK TWEESTATIONS**



25 000 -  
35 000 M2

60 000 -  
80 000 M2

**KANTOREN**

**WONINGEN**

161 000 -  
176 000 M2

55 000 -  
65 000 M2

72-74 %

26-28 %



---

## 4. WOONVRIENDELIJK CONCEPT

De ruimtelijke uitwerking van een 'woonconcept' voor alle situaties in de buurt van het station zou de gelegenheid kunnen zijn om de stedelijke ontwikkeling van de wijk (openbare ruimte, mobiliteit, voorzieningen ...) te bekijken op basis van de kwaliteit en de diversiteit van de geplande woningen.

Een uitwisselingsplatform van de betrokken gemeenten, het Brussels Gewest, de bouwmeester, de publieke woningbouwmaatschappijen, de private projectontwikkelaars en de hoofd-stedenbouwkundige zou als basis kunnen dienen voor het ontstaan van een methodologie of zelfs op termijn van een meer operationele entiteit, die de kwaliteit van de ontwikkelde huisvesting en de integratie daarvan in het ontwerp voor de stationswijk waarborgt. Dit specifieke beleid voor de transformatie van een bestaand gebied via de huisvesting zou op termijn een gemeenschappelijke identiteit kunnen opbouwen rond het concept van het woonvriendelijke station. Zo kunnen typologieën van innovatieve woningen worden ontwikkeld, die aansluiten op de hedendaagse woonvorm in dit gebied. Het samenbrengen van een diverse groep van actoren kan input geven aan de catalogus van innovatieve oplossingen voor inrichting en opwaardering, technische montage en instrumenten, met het oog op het formuleren van een globale benadering, het analyseren van de mogelijkheden en het zorgvuldig ingaan op specifieke situaties.

De producten en typologieën van innovatieve woningen kunnen worden voorgesteld op basis van de specifieke

context waarvoor ze bedoeld zijn en de betrokken actoren, maar ook in verband met een globale denkoefening over de hedendaagse noden van de huisvesting. Bovendien lijkt wonen een interessante invalshoek om na te denken over de relatie tussen intimiteit en de metropool, vooral in de context van een hypergeconnecteerde wijk. De specifieke aandacht voor de positieve waarde van dichtheid biedt gelegenheid om dieper in te gaan op de publieke voorzieningen en noodzakelijke faciliteiten voor een bewoonde stationswijk. Een onderzoek vanuit het perspectief van de publieke eigenschappen kan rekening houden met het 'gemeenschappelijke' als een mogelijke nieuwe publieke vorm. De veelzijdige levenswijzen van de bewoners die gebruikmaken van de wijk Brussel-Zuid zet aan tot een denkoefening over de diversiteit van de voorgestelde voorzieningen.



IBA BERLIN

# HEDENDAAGSE BEPAALDHEDEN VAN DE HUISVESTING

WONEN



DIANA WALKER - STEVE JOBS AT HOME



FUJIMOTO - HOUSE N - OYTA

INTERIEUR

PRIVACY

INTIMITEIT VS. DE METROPOOL

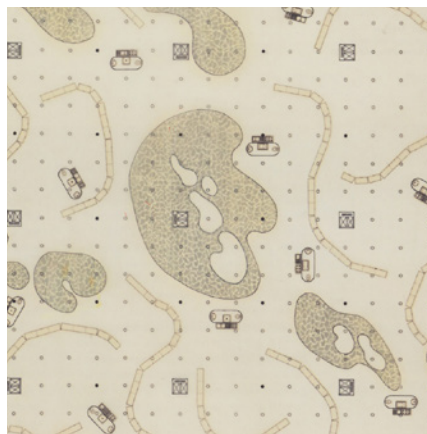


LACATON & VASSAL - TOUR BOIS LE PRÊTRE - PARIS



SANAA - GIFU APARTMENT BLOCK - GIFU

DICHTHEID



ANDREA BRANZI - NO STOP CITY



ERIC LAPIERRE - 350 LOGEMENTS - PARIS

GEBIED MET FACILITEITEN

PUBLIEKE VOORZIENINGEN

COMPACTHEID



CIRCUS MAXIMUS - ROME



YAMAMOTO - SOHO - BEIJING

PUBLIEKE FUNCTIE

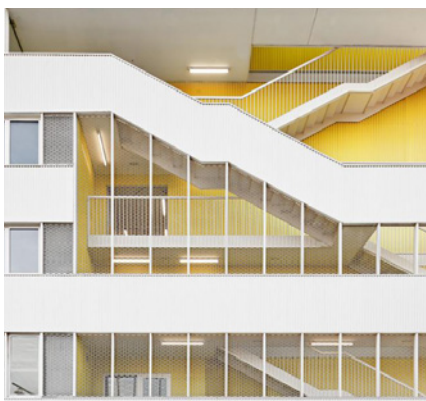


A + P SMITHSONS - THE ECONOMIST - LONDRES



VIDAL, PONS, GALIANA - TORRE JULIA - BARCELONE

PUBLIEKE MICRORUIMTE  
GEMEENSCHAPPELIJKE RUIMTE  
AANBLIK VAN DE STAD



VIDAL, PONS, GALIANA - TORRE JULIA - BARCELONE

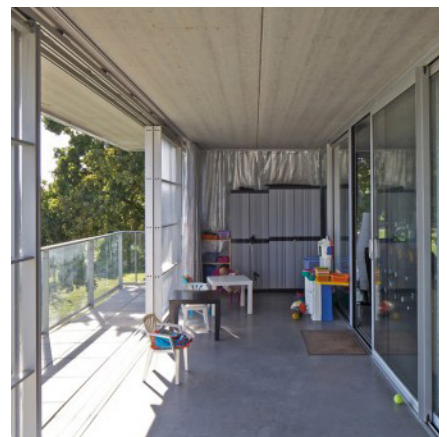


MVRDV - MAISON YPENBURG - DELFT

DIVERSITEIT



SANAA - GIFU APARTMENT BLOCK - GIFU

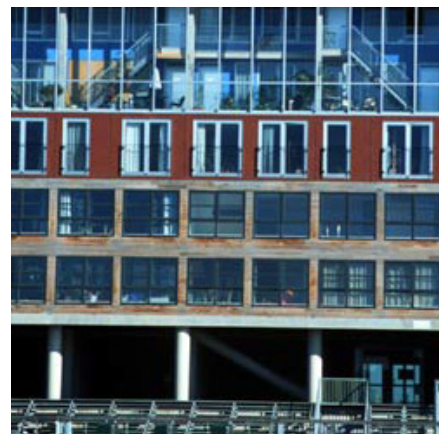


LACATON & VASSAL - TOUR BOIS LE PRÊTRE - PARIS

EVOLUTIEVE VOORZIENINGEN  
TYPOLOGISCHE MIX  
UITWERKINGEN



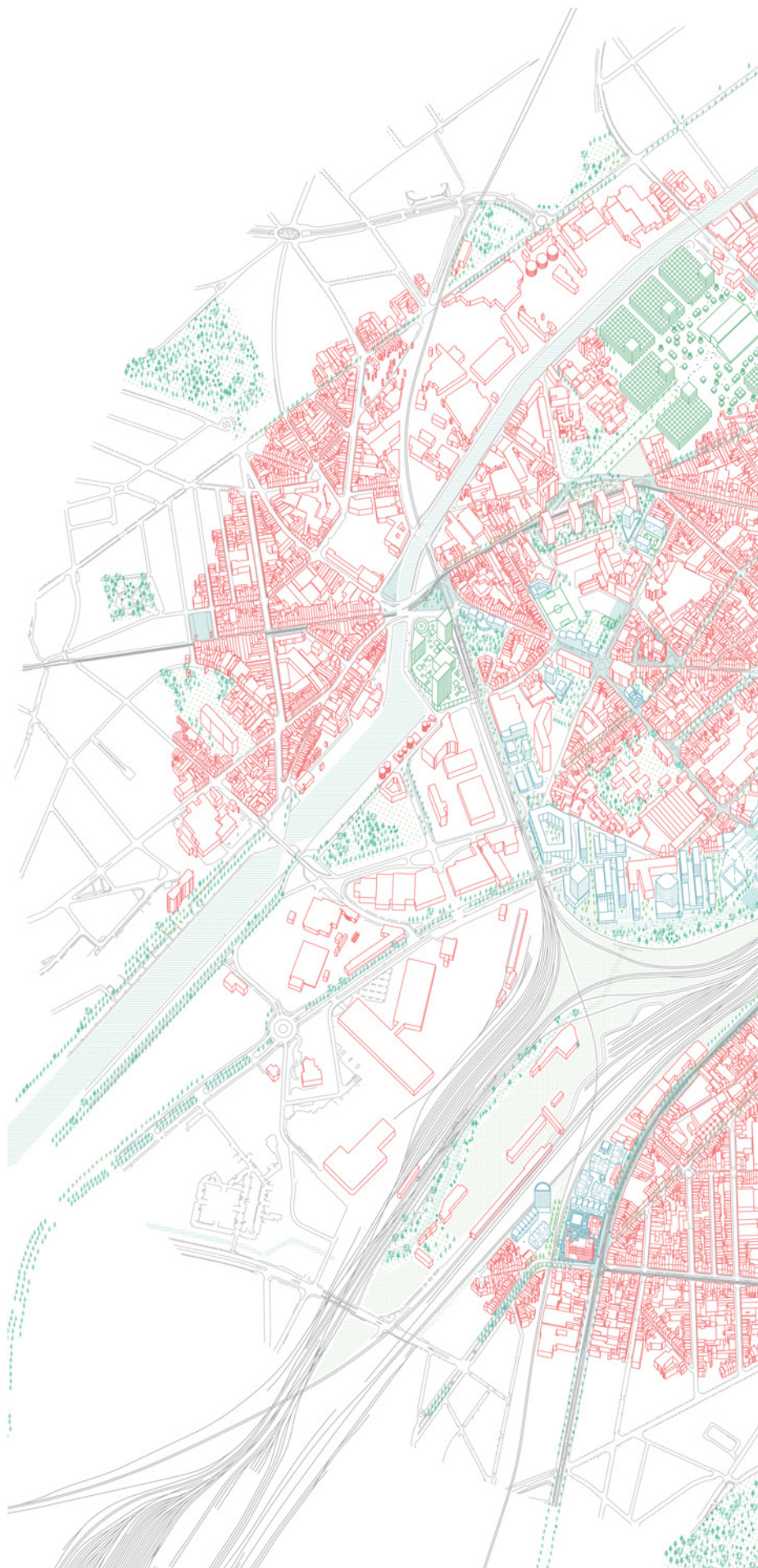
BUCHNER BRUNDLER - LOFTHAUS -

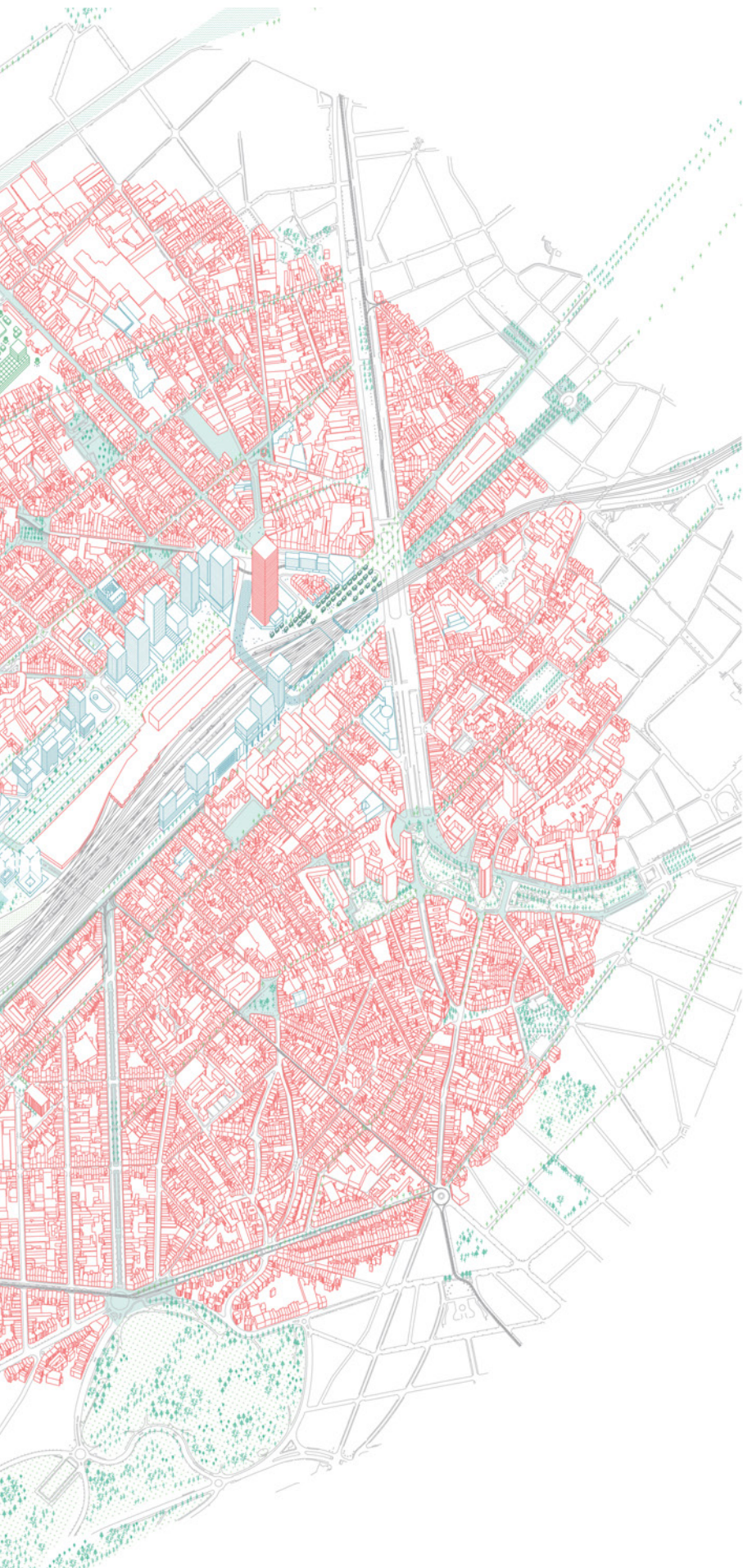


MVRDV - SILODAM - AMSTERDAM

# WOONSITUATIES

In het kader van het platform of het 'woonconcept' moeten specifieke situaties worden geïdentificeerd waarin de betrokken actoren rond een gemeenschappelijke problematiek gemobiliseerd worden. Op dit moment zijn de eerste zes potentiële projectzones geïdentificeerd, die corresponderen met zes specifieke woonsituaties, dat wil zeggen zes verschillende woonomstandigheden. Maar dit aantal en de definitie moeten nog verder verfijnd worden. De belangrijkste criteria waarmee rekening is gehouden zijn de strategische positie ten opzichte van de ontwikkeling van de Zuidstationswijk, de grote veranderlijkheid van een deel van of de gehele grond, de aanwezigheid van een lopend project of de bepalende komst van een nieuw element dat in de buurt geïntegreerd moet worden (GEN-station), de aanwezigheid van een bestaande specifieke intensiteit en tot slot de verhouding tot de brede omgeving en het globale en lokale mobiliteitsnetwerk. Meer in het bijzonder groeperen deze situaties de beschikbare percelen die een mutatie ondergaan of waarvoor een mutatie is gepland met een vergelijkbare problematiek of timing. Die kan voortvloeien uit hun geografische situatie (specifieke of kleinschalige mutatie binnen het karakteristieke Brusselse stadsweefsel), hun verbinding met de omgeving (nabijheid van de Zenne), hun programmatische oriëntatie (ontwikkeling met nadruk op huisvesting en aanleg van een stadspark in het Frankrijk-Bara-huizenblok) of hun nabijheid bij een bestaand knooppunt, dat opgevoerd en versterkt moet worden (cultureel knooppunt Wiels), knooppunt van schoolvoorzieningen in het huizenblok Grondels).





Identificatie van zes specifieke situaties, die ontwikkeld en geïntensiveerd moeten worden in het kader van het richtschema en zijn woonvriendelijke concept:

**STRATENBLOK FRANKRIJK-BARA**  
ONTWIKKELING MET NADRUK OP  
WOONFUNCTIE + STADSPARK

**ZENNEVALLEI**  
GEMENGDE ONTWIKKELING HUISVESTING/  
KLEINE PRODUCTIE-EENHEDEN  
BINNEN EEN PARK LANGS HET SPOOR






**WIELS**  
VERSTERKING VAN DE CULTURELE  
KNOOPPUNTFUNCTIE DOOR EEN AAN-  
BOD VAN WONINGEN EN ATELIERS

**BRUSSELS STADSWEEFSEL**  
SPECIFIEKE MUTATIES EN HERBESTEM-  
MING VAN VRIJGEKOMEN KANTOREN  
VAN NMBS/EUROSTATION

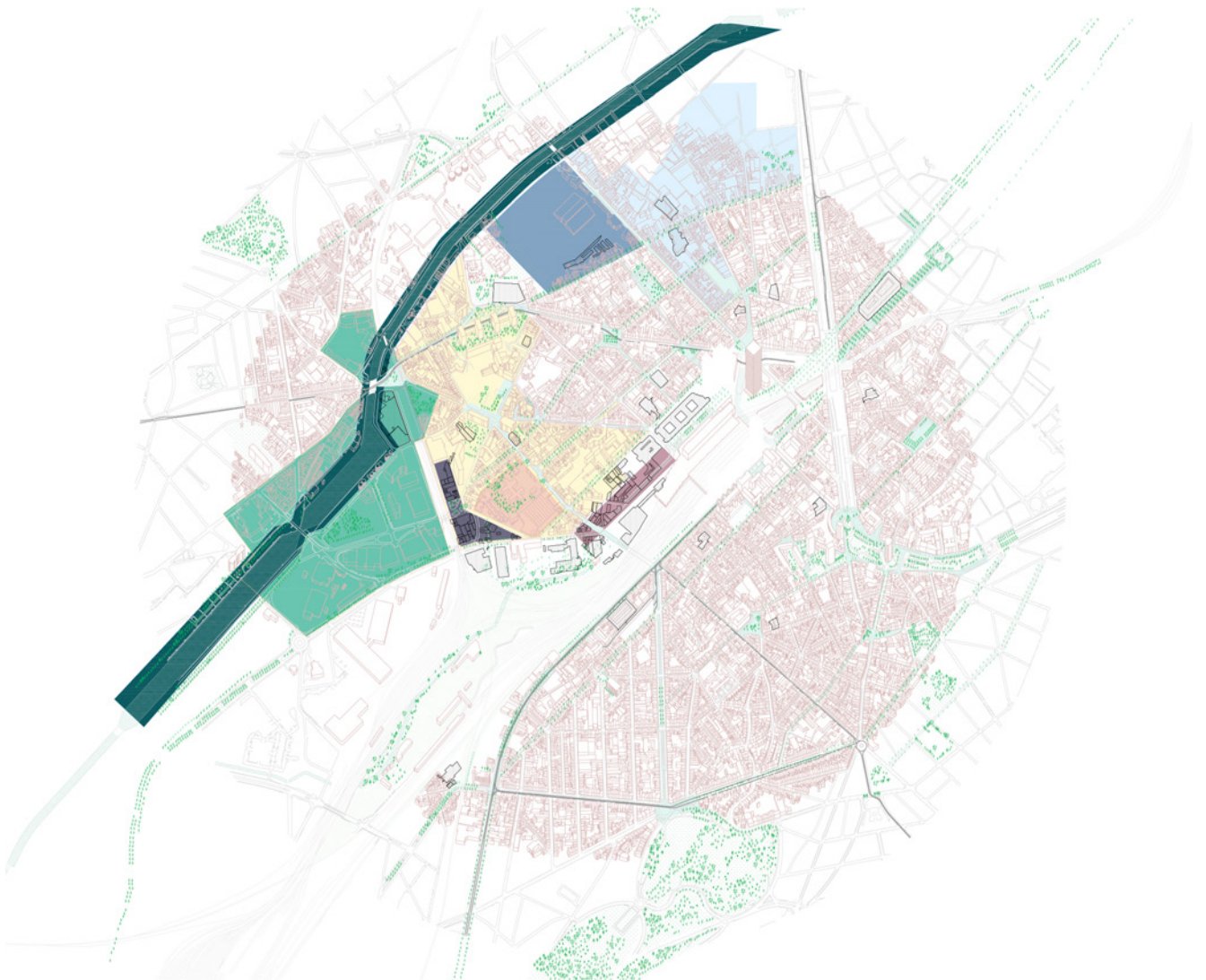
**HUIZENBLOK GRODEL**  
VERDICHTING EN OPWAARDERING VAN  
BESTAANDE PUBLIEKE VOORZIENINGEN  
EN FACILITEITEN


# IDENTIFICATIE VAN HET POTENTIEEL VAN HET GEBIED



-  Huidige intensiteiten
-  Structuur publieke ruimte
-  Structuur omgeving
-  Structuur wegennet
-  Mobiliteitsprojecten (GEN-station...)






 gebouwen in mutatie

## LOPENDE PROJECTEN:


 **HUIZENBLOK TWEESTATIONS**, vrijmaking van de kantoren die de NMBS momenteel gebruikt

 **SLACHTHUIZEN**, globaal ontwikkelingsproject, opdrachtgever: Abatan, 2010. Voedingshal,

verdichting van het perceel van de slachthuizen, vermenging van functies. Uitvoerder: OFPM


 **STRATENBLOK GOEDEREN**, Masterplan/grote oriëntaties voor een duurzame ontwikkeling, opdrachtgever: citydev

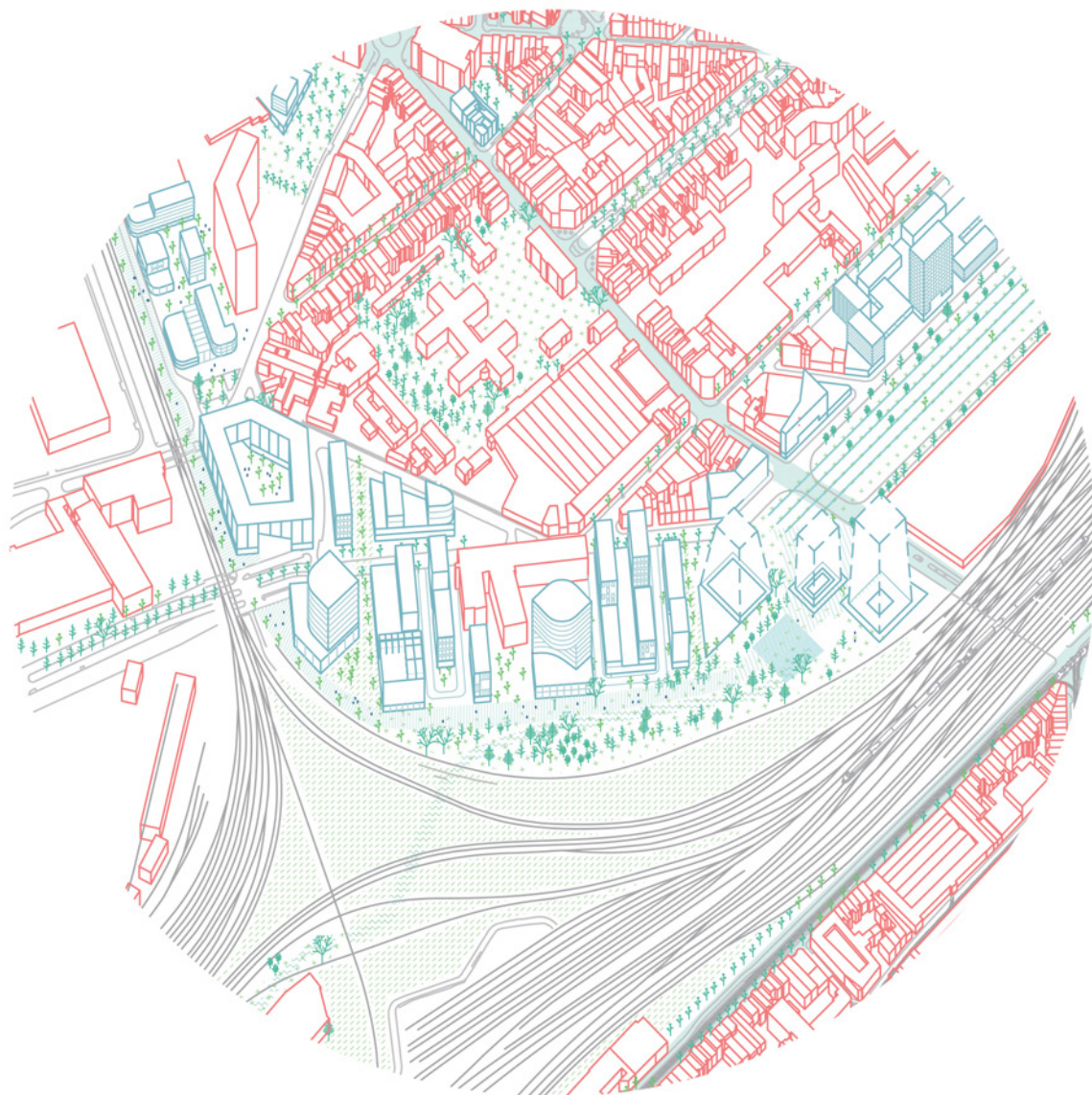
 **BIESTEBROEK**, Masterplan, BBP Biestebroek, 2011. 30.000 m<sup>2</sup> woningen. Opdrachtgever: Anderlecht. Uitvoerder: Aries + BUUR

 **KANAALPLAN**, ontwikkelingsstrategie voor het kanaalgebied, 2013 - opdrachtgever: Brussels Gewest

/ Uitvoerder: Alexandre Chemetoff

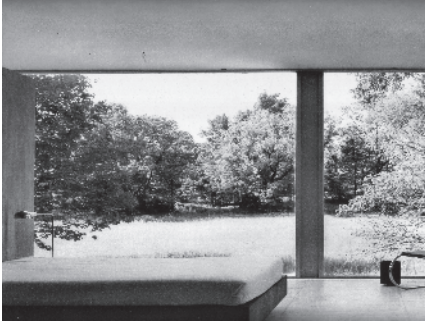
 **WIJKCONTRACT KANAAL-ZUID**, diagnose en voorbereidende studie. Uitvoerder: Sum research

 **DUURZAAM WIJKCONTRACT PASSER**, stadsrenovatieproject, 2013. Knooppunt van voorzieningen, solidaire woningen. Opdrachtgever: Brussels Gewest, gemeente Anderlecht. Uitvoerder: BUUR/IPÉ collectief



TYOLOGISCHE DIVERSITEIT

BEWOONDE 'LAGE WERELD'



MIES VAN DER ROHE - FANSWORTH HOUSE - ILLINOIS



CHAMBERLIN - BARBICAN - LONDRES



MIES VAN DER ROHE & L.HILBERSEIMER  
- LAFAYETTE PARK - DETROIT



MIES VAN DER ROHE & L.HILBERSEIMER  
- LAFAYETTE PARK - DETROIT



L'AUC - VILLAGE LANDY - PLEYEL



DOGMA - WEISSE STADT - ORANIENBURG



SOMETHING FANTASTIC - PILOOTPROJECTEN WONEN - FLANDRES



L'AUC - CHAPELLE INTERNATIONALE - PARIS



INTERMODALE MICROPOLARITEIT

INFRASTRUCTUUR, STADSLANDSCHAP EN PUBLIEKE RUIMTE

COMPACTHEID



GARE - TOKYO



GARE - TOKYO



ATELIER BOW WOW - MIYASHITA PARK - TOKYO



ATELIER BOW WOW - MIYASHITA PARK - TOKYO



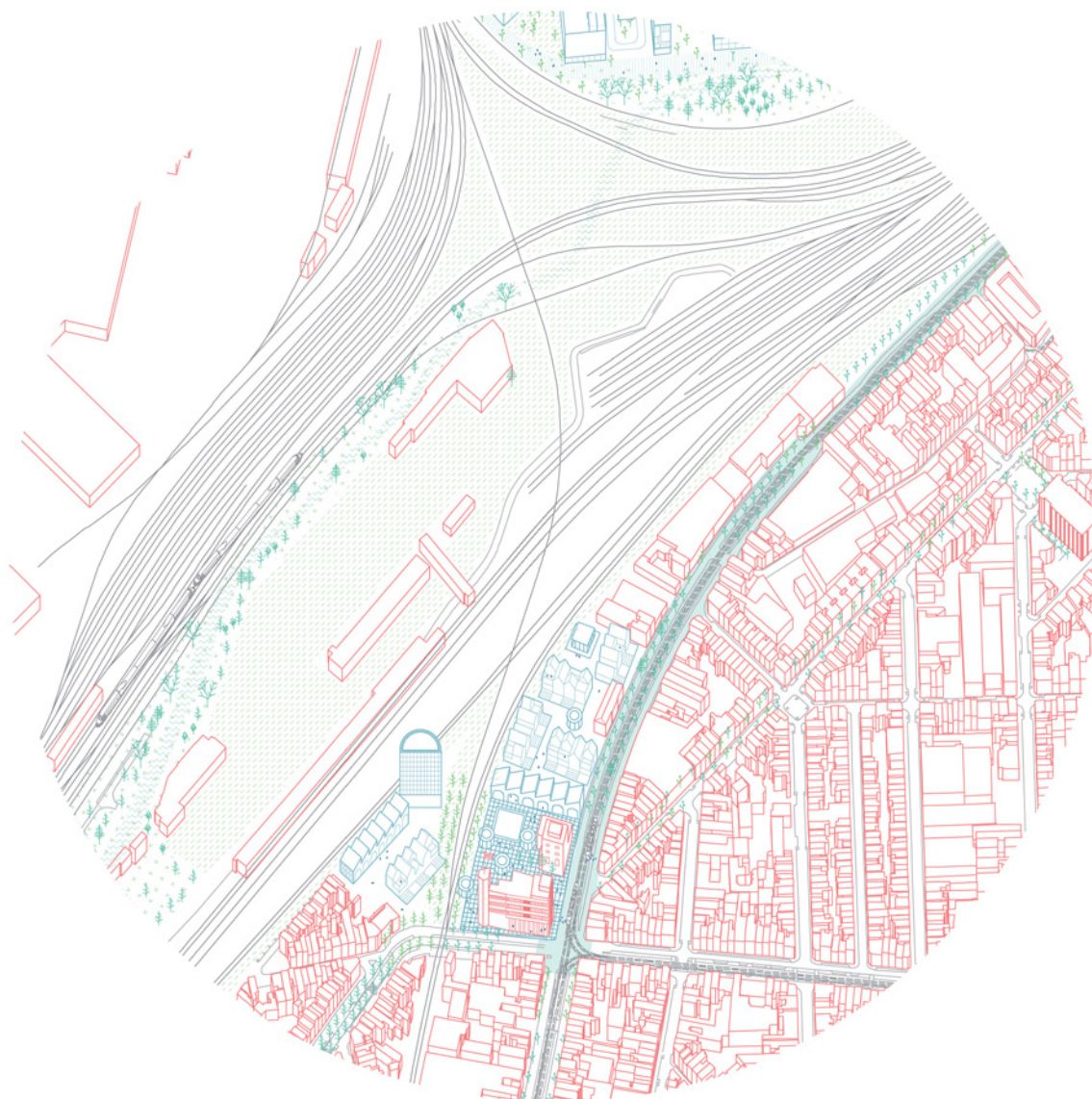
STANDARD HOTEL HIGH LINE - NEW YORK



WIEL ARETS - AVB TOWER - DEN HAAG



HERZOG & DE MEURON - ST JAKOB TURM - BÂLE



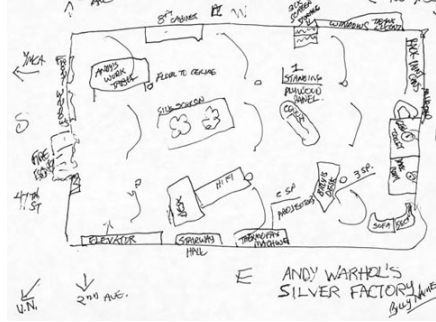
WONEN / WERKEN

PUBLIEKE INTENSITEIT

CREATIEVE CLUSTER



ANDY WARHOL- SILVER FACTORY - NEW YORK



ANDY WARHOL- SILVER FACTORY - NEW YORK



ISHIGAMI- KANAKAWA INSTITUTE OF TECHNOLOGY WORKSHOP



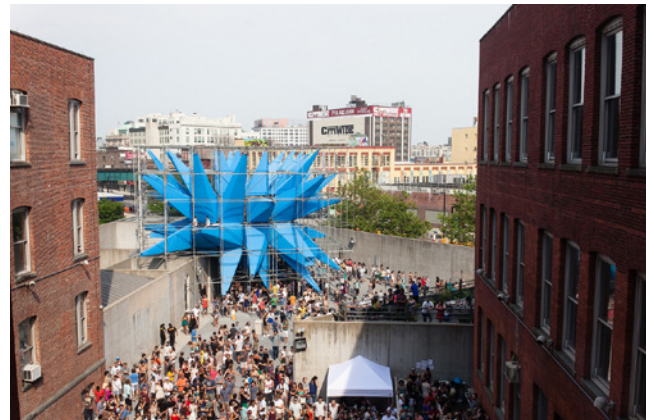
BUCHNER BRUNDLER - LOFTHAUS - BÅLE



SANS STUDIOS - WORKSHOPS



PS1 MOMA - NEW YORK



PS1 MOMA - NEW YORK



CARLOS FERRATER - AUDIOVISUAL BUILDING - BARCELONE



CARLOS FERRATER - AUDIOVISUAL BUILDING - BARCELONE



SANAA- NEW CONTEMPORARY MUSEUM - NEW YORK

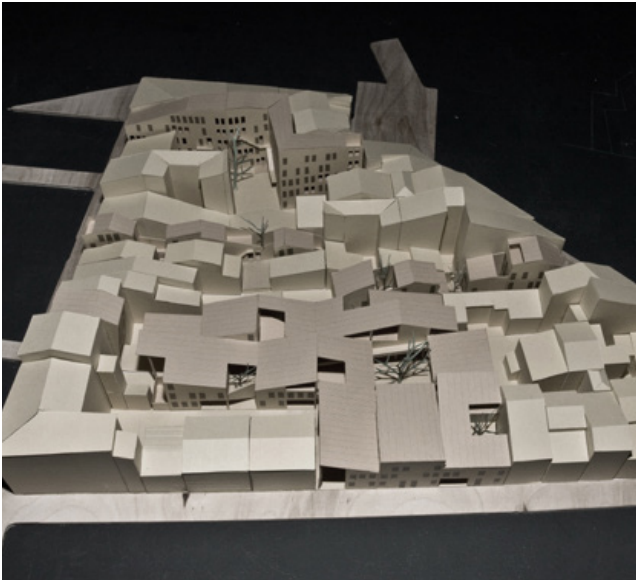


DIVERSIFICATIE

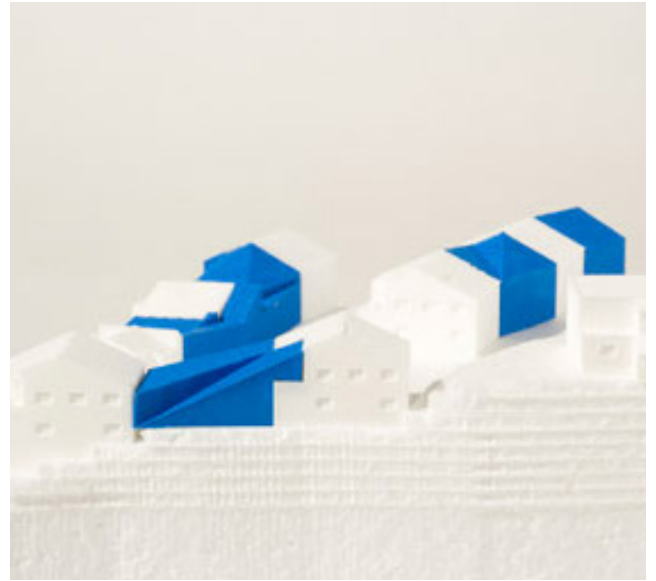
PUBLIEKE INTERIEURS

INTENSIVERING





DE VYLDER - ETUDE POUR ARC EN RÊVE - NÉRIGEANT



SALOTTOBUONO - MANUAL OF DECOLONIZATION



CHIPPERFIELD - COURTYARD CANTEEN - BERLIN



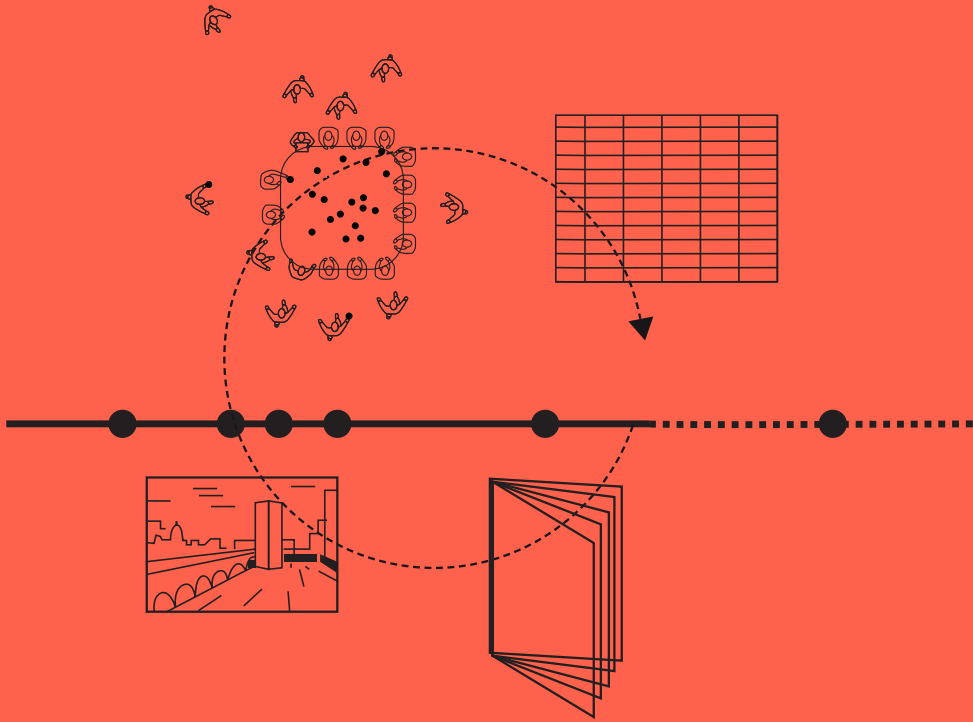
- SQUARE + LE BAL - PARIS



51N4E- ART CENTER - KORTIJK



51N4E- ART CENTER - KORTIJK



---

# GOVERNANCE EN OPERATIONALITEIT

In het richtschema is een VISIE ontworpen voor het grondgebied van het station Brussel-Zuid in 2 STATEN: in STAAT 1 wordt gestreefd naar een snelle operationaliteit van het gebied en in STAAT 2 staat de definitie centraal van de ontwikkeling van wat we 'de achterkant van het station' of 'het station aan de Zennekant' zouden kunnen noemen.

STAAT 1 omvat projecten die moeten worden afgerond binnen de komende 5 jaar, dus tegen 2018-2020. Deze staat komt grotendeels overeen met wat we de huidige voorkant van het station of de kant van de vijfhoek zouden kunnen noemen. STAAT 1 brengt een substantiële verandering teweeg in het Brussels landschap en in de wijk van het Zuidstation. STAAT 2 heeft een termijn van 10 jaar, dus tot 2025, en omvat de trager verlopende mutatie van het stationsgebied aan de Zennekant. De opsplitsing in een Staat 1 en 2 is niet zozeer een fasering, maar eerder het gevolg van cumulatieve ontwikkelingsscenario's en maakt het mogelijk om een coherentie visie op het hele gebied te definiëren, waarbij rekening wordt gehouden met de verschillende timing van de ontwikkeling.

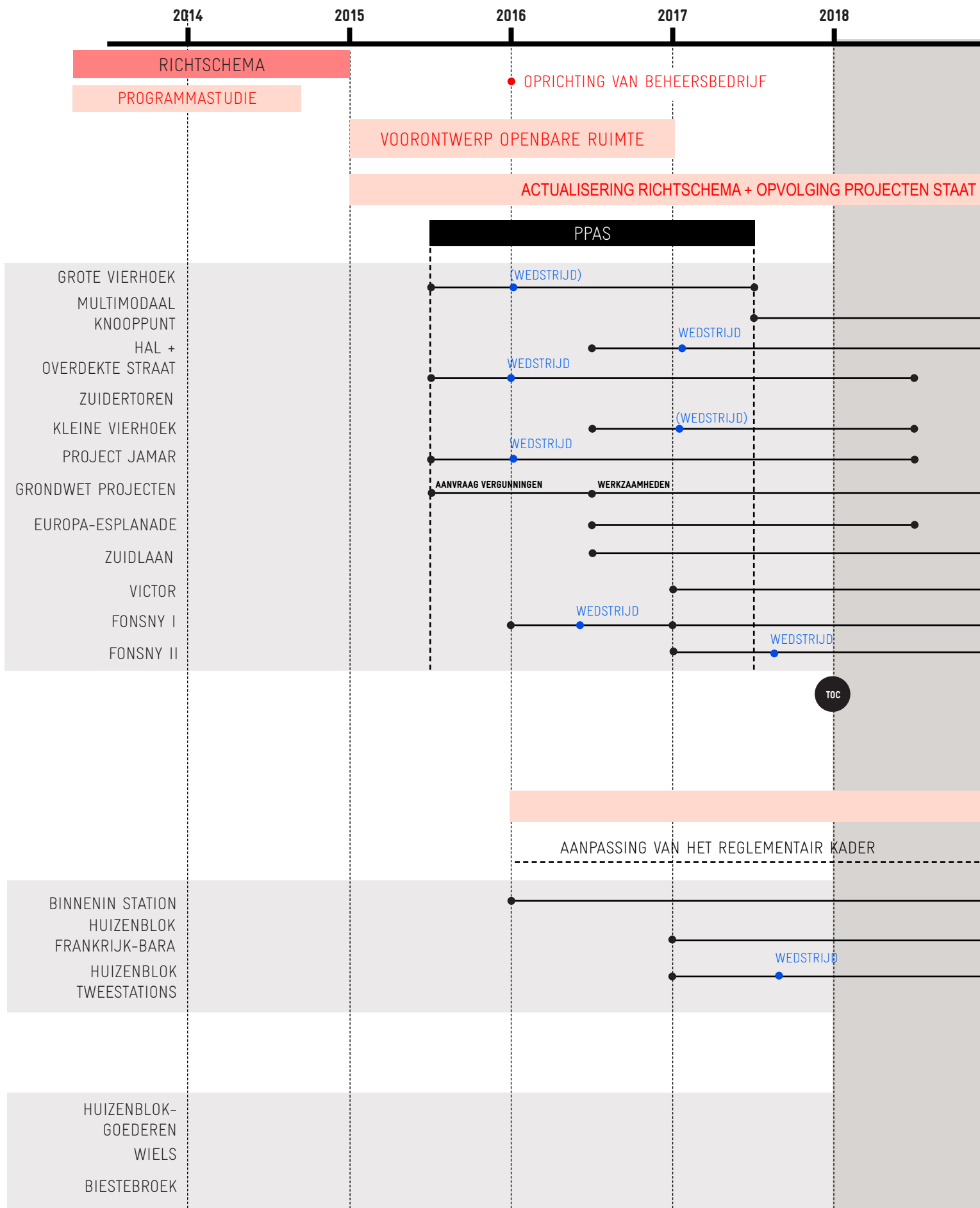
Het richtschema is een dynamisch instrument. Het kan elk jaar worden bijgewerkt en maakt het mogelijk om gelijktijdig aan deze twee staten te werken. Het succes ervan zal worden bepaald door verschillende principes in te voeren:

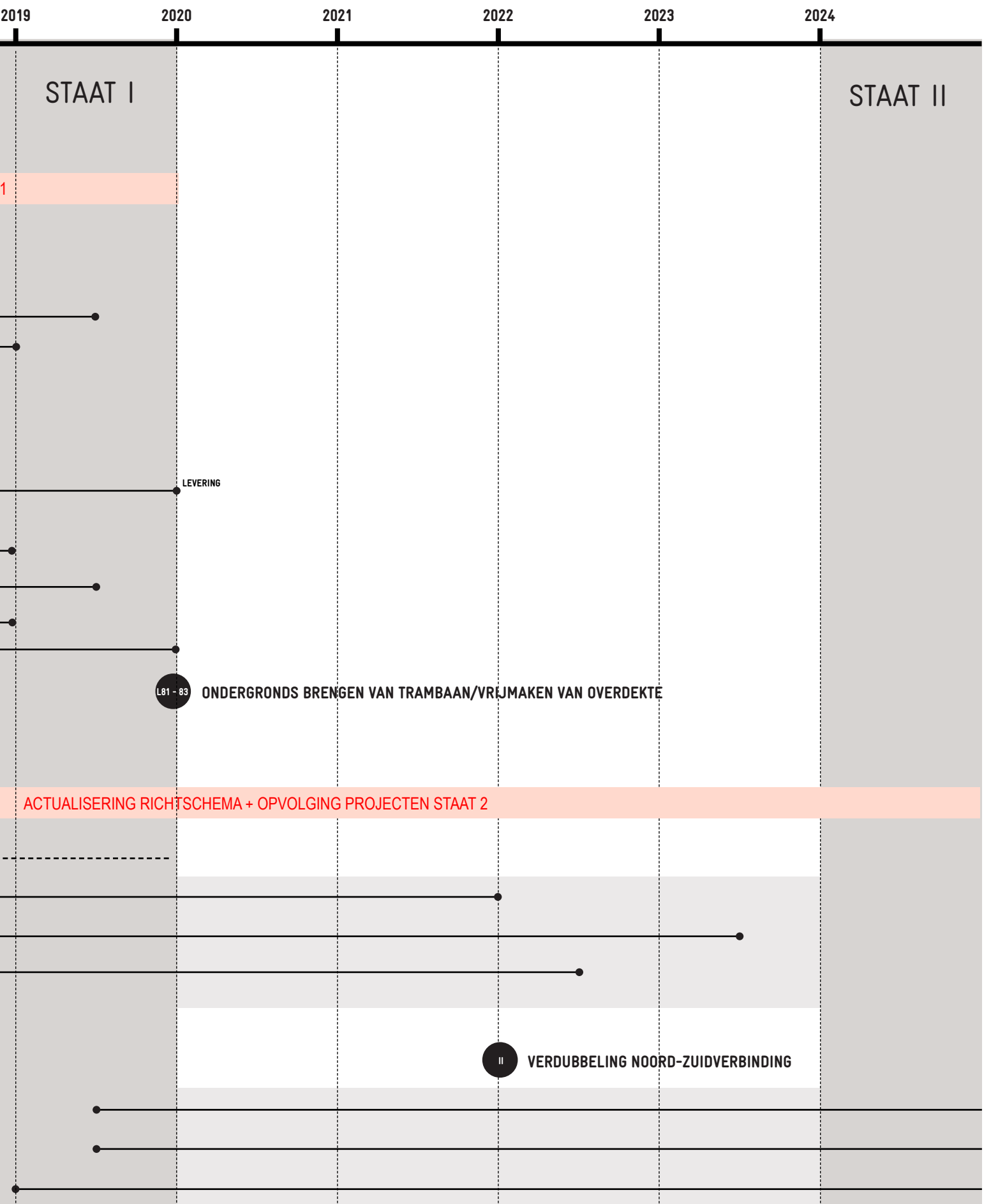
- BBP (ontwerp van een reglementair document dat een gedeelde rechtszekerheid bepaalt voor het project van het woonvriendelijke station)
- ACTUALISERING VAN HET RICHTSCHEMA
- VOORONTWERP VAN DE OPENBARE RUIMTE VAN STAAT 1 (of programmatische definitie van de openbare ruimte voorafgaand aan een of meer opdrachten)
- FOLLOW-UP VAN DE PROJECTEN VAN STAAT 1 (ontwikkeling van verschillende projecten in nauwe samenwerking met de hoofd-stedenbouwkundige)
- OPRICHTING VAN EEN BEHEERSBEDRIJF (oprichting van een beheersbedrijf voor van de openbare ruimte van de wijk Brussel-Zuid)
- WOONVRIENDELIJK CONCEPT (het concept van een 'woonvriendelijk station' heeft betrekking op het gebied van en rond het station Brussel-Zuid, een ontmoetingsplatform voor de huisvesting)
- ARCHITECTURALE KWALITEITSKRING (de ambitie van het project garanderen betreffende de geproduceerde stedelijke vormen, de voorgestelde architecturale vormen en het vereiste programmatische gemengde karakter dat wordt nagestreefd)

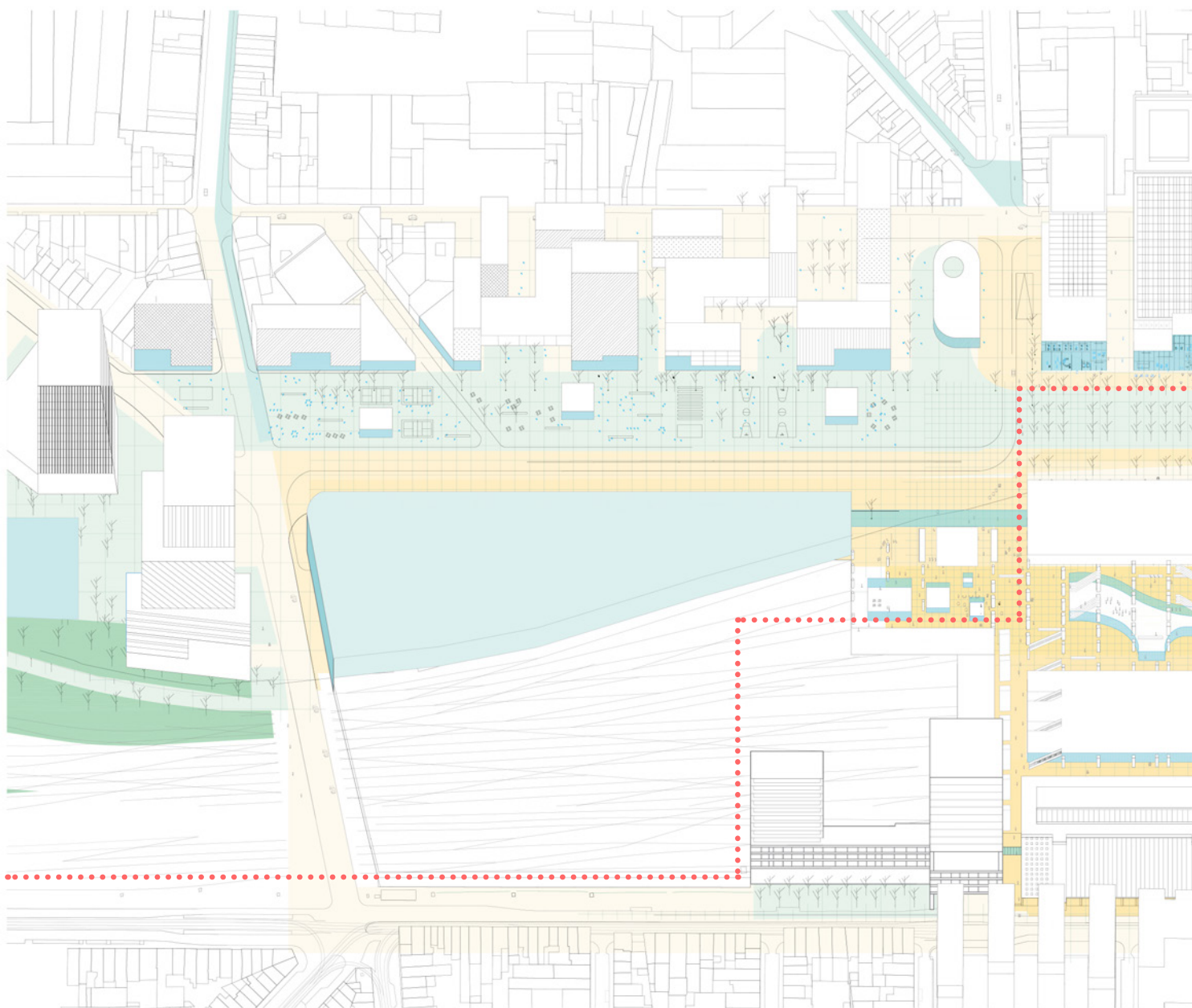
De actualisering van het richtschema betreffende zowel Staat 1 als Staat 2 en de uitwerking van deze voorwaarden voor succes maken deel uit van luik 2 van het richtschema. Dit luik 2 bestaat uit de begeleiding van de uitvoering van het stads- en mobiliteitsproject over een periode van 10 jaar. Deze periode kan worden benut om de voorstellen van luik 1 (opstellen van het richtschema) verder uit te werken, de huidige onzekerheden te integreren en de operationele fase van de vastgoed-, mobiliteits- en ruimtelijkeorderingsprojecten te begeleiden, waarbij alle actoren van het stationsgebied met dezelfde coproductieaanpak worden benaderd. De reeks projectfiches die werd opgesteld in het kader van het richtschema is de voorbode van een reeks nauwkeurige voorschriften, waarmee de grote programmatische en architecturale principes van elk project kunnen worden vastgesteld en opgevolgd. Tevens zal de actualisering van het richtschema het mogelijk maken om de programmavoorstellen voor de gelijkvloerse verdiepingen, de kantoren en de woningen te verfijnen, evenals de voorstellen die zijn gedaan op het vlak van mobiliteit.

De begeleidingsopdracht zal tevens tot doel hebben om bij elk project na te gaan welke procedures en organisatievorm het meest geschikt zijn en om ervoor te zorgen dat de voorschriften en vereisten die in het kader van het richtschema werden gecoproduceerd worden gerespecteerd.

# OPERATIONALITEIT EN TIMING



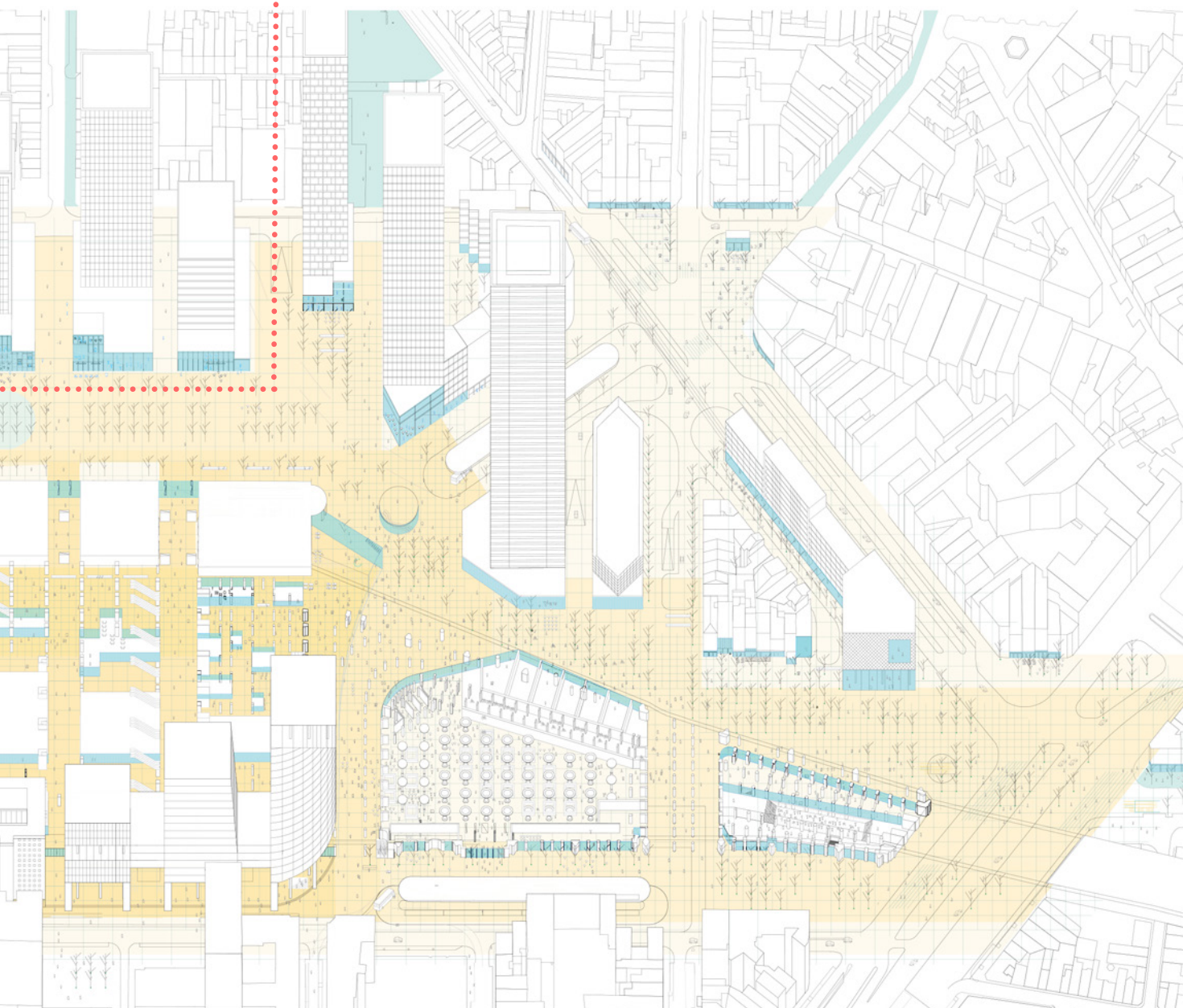




## STAAT II

ONTWIKKELING VAN HET STATIONSGBIED AAN DE 'ZENNEKANT' TEGEN 2025, WAARONDER DE HUIZENBLOKKEN VAN DE TWEESTATIONSSTRAAT, DE FRANKRIJK-BARA STRAAT EN DE GOEDERENSTRAAT

STAAT II | STAAT I



STAAT I

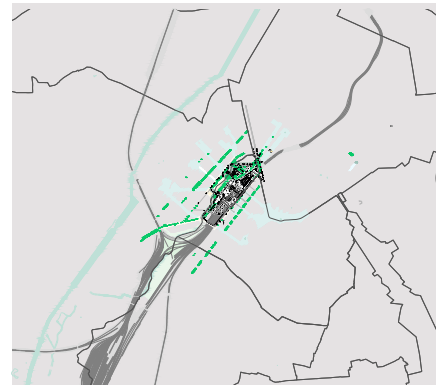
PROJECTEN EN ORIËNTATIES OVER DE  
TRANSFORMATIE VAN DE STATIONSWIJK  
TOT 2018-2020

# VOORWAARDEN VOOR SUCCES VAN HET RICHTSCHEMA

## BBP

Het richtschema moet in reglementaire documenten worden vastgelegd zodat alle actoren met een gedeelde rechtszekerheid kunnen bijdragen aan dit grote project.

Er moet een intergemeentelijk BBP worden gelanceerd na de goedkeuring van dit richtschema over het gebied van STAAT I en vervolgens van STAAT II.



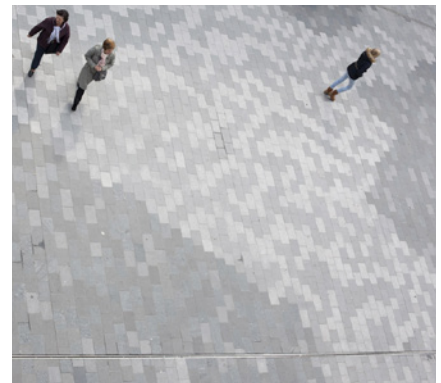
## ACTUALISERING VAN HET RICHTSCHEMA

Samen met de uitwerking van het BBP moeten de oriëntaties uit het richtschema worden aangepast aan de evolutie van de kennis over de technische vereisten van elk project, de verwachte mutatie van sommige huizenblokken en de algemene fasering van de ontwikkeling van het stationsgebied. In het bijzonder moet de ontwikkeling van het Frankrijk-Bara-huizenblok en het Tweestations-huizenblok worden gepreciseerd om de operationele fase te laten ingaan voor het einde van de uitwerking van het BBP.



## VOORONTWERP OPENBARE RUIMTE

Er moet een voorontwerp van de openbare ruimte van STAAT 1 worden opgesteld, zodat de verschillende protagonisten op het terrein kunnen werken op basis van een document waarin de acties van de verschillende opdrachtgevers zijn opgenomen. Aan de hand van dit voorontwerp kunnen de grenzen van de prestaties van de verschillende actoren op het terrein worden beschreven, de ruimtelijke coherentie, de te garanderen fysieke continuïteit, de topografische niveaus van de verschillende ruimten, enz.



## FOLLOW-UP VAN DE PROJECTEN VOOR STAAT 1

De projecten beschreven in STAAT 1 moeten worden ontwikkeld in zeer nauwe samenwerking met de hoofd-stedenbouwkundige. Het systeem van de workshops wordt voortgezet, zodat er een efficiënte samenwerking ontstaat die alle partijen de mogelijkheid geeft de verwachte kwaliteit te garanderen.





## OPRICHTING VAN EEN BEHEERSBEDRIJF VOOR DE OPENBARE RUIMTE VAN DE WIJK BRUSSEL-ZUID

Het wordt sterk aangeraden om een beheersbedrijf voor de openbare ruimte van de wijk Brussel-Zuid op te richten tegen uiterlijk 2016. Deze beheersbedrijf zal moeten komen tot overeenkomsten en samenwerkingsverbanden met de NMBS (beheer van de stationsruimten). Het voorstel is om in een werkgroep aan de oprichting van de beheersbedrijf te werken samen met alle betrokken partijen.



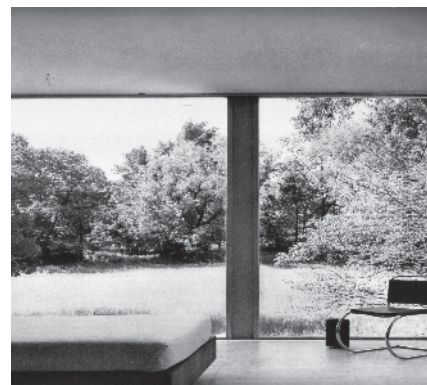
## EEN AMBITIEUS EN COHERENT PROGRAMMA VOOR DE HELE WOONWIJK BRUSSEL-ZUID

Er wordt gewerkt aan het globale programma van de gelijkvloerse ruimten, met name de ruimten die STAAT 1 bestrijkt. Deze denkoefening moet worden voortgezet en uitgebreid op het gebied van de inhoud en de mogelijke juridische vormen die moeten worden voorzien.



## DE ONTWIKKELING VAN EEN 'WOONVRIENDELIJK CONCEPT' VOOR DE WIJK BRUSSEL-ZUID

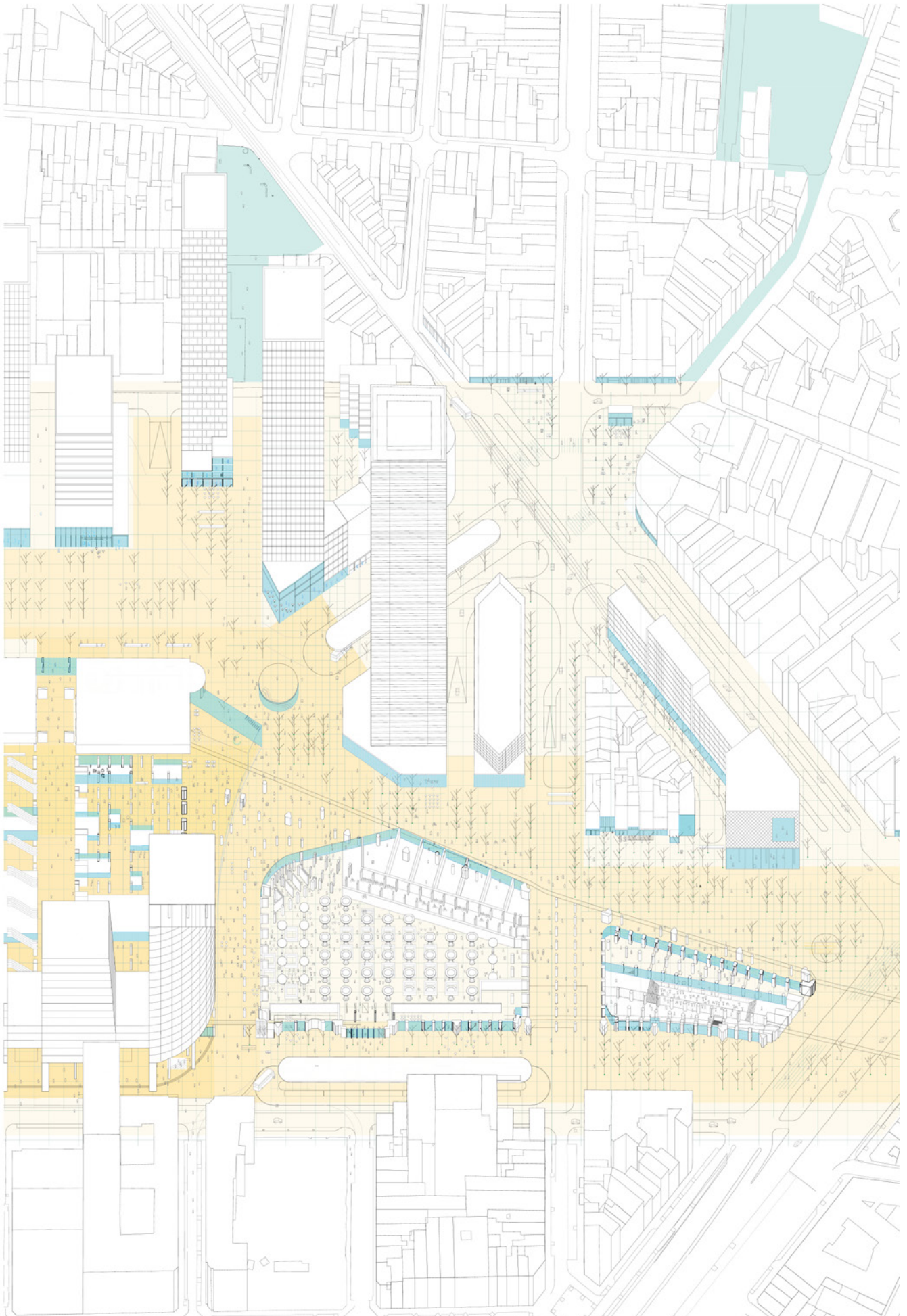
We hebben het concept 'woonvriendelijk station' gelanceerd, een concept van 'woonvriendelijkheid' dat ruimtelijk moet worden vormgegeven in de ruime omtrek van het station Brussel-Zuid. We stellen voor om een platform op te richten waaraan de betreffende gemeenten, het Brussels Gewest, de bouwmeester, de openbare huisvestingsmaatschappijen, de particuliere projectontwikkelaars en de gemachtigde ambtenaar deelnemen. Dat platform dient een methodologie te ontwikkelen, een platform voor de uitwisseling van ideeën, om op langere termijn te komen tot een meer operationele eenheid, die belast is met het onderzoek naar de stedelijke ontwikkeling van de wijk, uitgaande van de kwaliteit en diversiteit van de geplande woningen.



## EEN ARCHITECTURALE KWALITEITSKRING VOOR HET PROJECT BRUSSEL-ZUID

Tot slot kan een architecturale kwaliteitskring worden gevormd om de ambitie van het project op het vlak van de geproduceerde stedelijke vormen, de voorgestelde architecturale vormen en het vereiste gemengde karakter van het programma dat wordt nagestreefd te kunnen garanderen. Het gaat hierbij niet om een operationele entiteit, maar eerder om een groep deskundigen die waakt over de principes uit het richtschema, bijvoorbeeld door wedstrijden voor de projecten te organiseren en te jureren.





---

# STAAT 1 (2018-20)

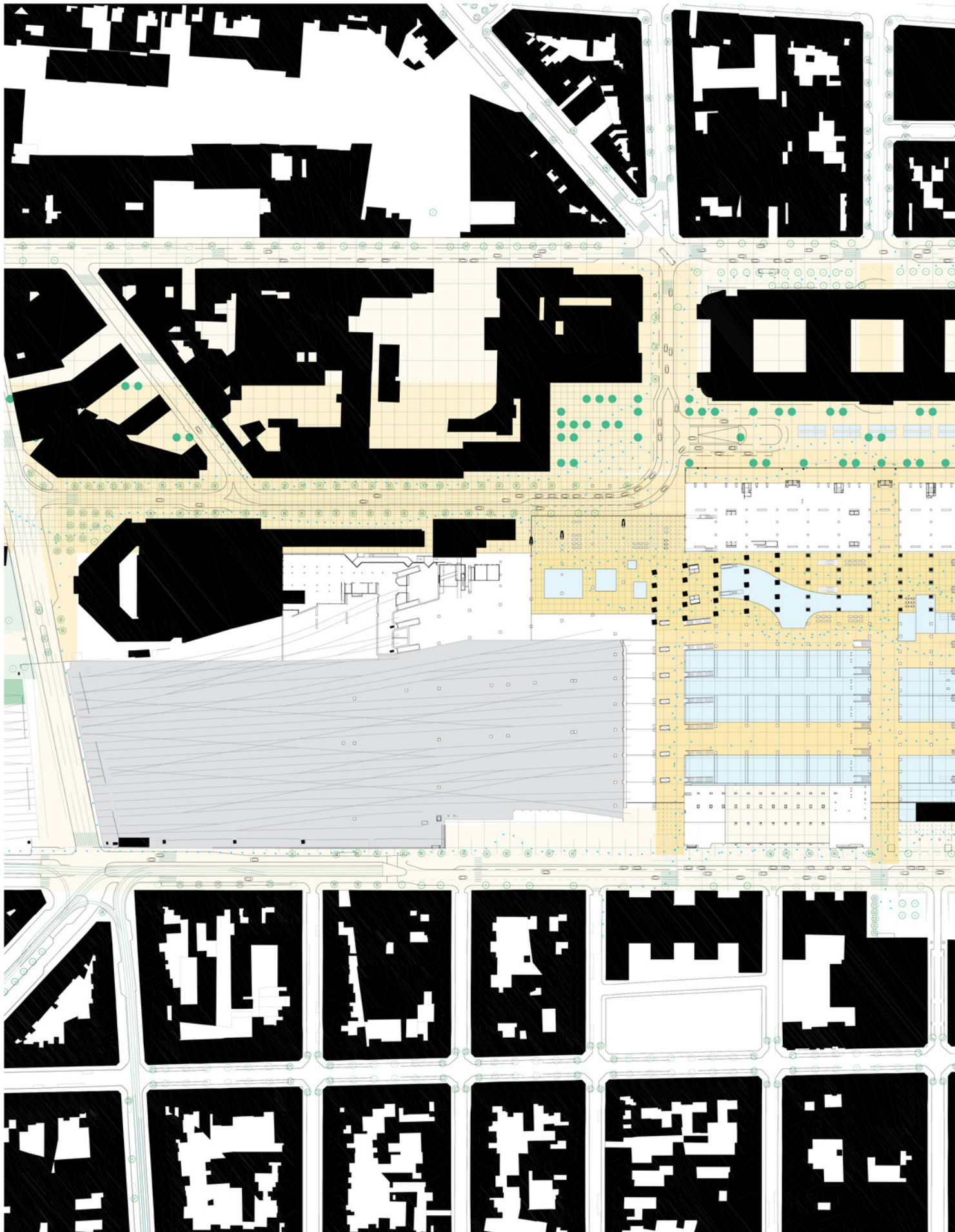
Staat 1 of de eerste staat van afronding begint vanaf de opleveringsdatum van het project Grondwet. Als de ondergrondse trambaan is aangelegd, de overdekte straat vrijgemaakt en het multimodale knooppunt is gereorganiseerd kan het uitwisselingsplatform in actie komen en de nieuwe stedelijke gehelen die zijn ontwikkeld samenhang geven.

Deze eerste ontwikkelingen en eerste uitvoeringen zijn projecten om de openbare ruimte opnieuw in te richten, om de infrastructuur van de spoorwegen te moderniseren, de bestaande gebouwen te renoveren en woningen en nieuwe kantoorstorens te bouwen. Ze nemen elk op hun eigen niveau deel aan het creëren van een duurzame nieuwe identiteit voor de stationswijk Brussel-Zuid.

Deze projecten, waarvan de grote lijnen hierna worden beschreven, moeten nader worden uitgewerkt en ontwikkeld met de projectontwikkelaars. Maar elk van deze projecten moet alle noodzakelijke voorwaarden bevatten voor de bouw van een woonvriendelijk station: in hun programma, de positie in het ontmoetingsplatform, de profielen en de architecturale kwaliteiten die ze ontwikkelen.

Bepaalde ruimten rond het station kunnen worden bestemd voor tijdelijk gebruik, om de wijk en haar imago op korte termijn op te waarderen. Het is niet de bedoeling om met te alternatieve programma's te werken die contraproductief zijn voor de ambitie van de renovatie, maar eerder om de bewoners in staat te stellen de wijk weer over te nemen nog voordat Staat 1 is voltooid. De initiatieven richting bewoners, rond bijvoorbeeld de marktfunctie van de wijk, of rond het concept van het levensmiddelandorp, zullen ertoe bijdragen dat de ruimtes weer snel gebruikt zullen worden. Er kunnen feesten en evenementen worden georganiseerd, bijvoorbeeld in de kleine vierhoek in afwachting van een 'resultaatprogramma' op basis van de voorafgaande ontwikkeling van de grote vierhoek, de voorzieningen op Jamar en de bedrijfsincubator. Er kan ook voor worden gekozen om bepaalde ruimten, zoals het grote vierkant, geleidelijk aan te openen, zodat ze opnieuw in gebruik kunnen worden genomen voordat de overdekte straat wordt vrijgemaakt. Tot slot kunnen er kleinschalige voorzieningen worden georganiseerd, bijvoorbeeld eettentjes op het Hortaplein, als voorafspiegeling van de veranderingen van de lage skyline en de initiatieven om de openbare ruimte te verlevendigen.

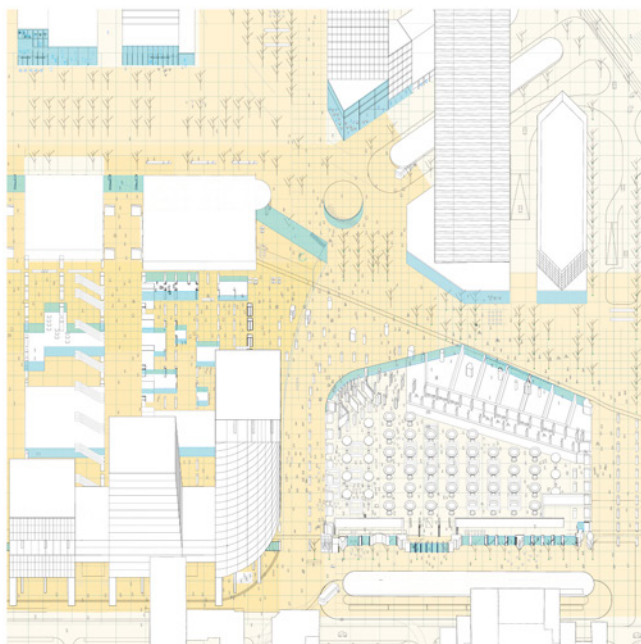
# STAAT 1 (2020)



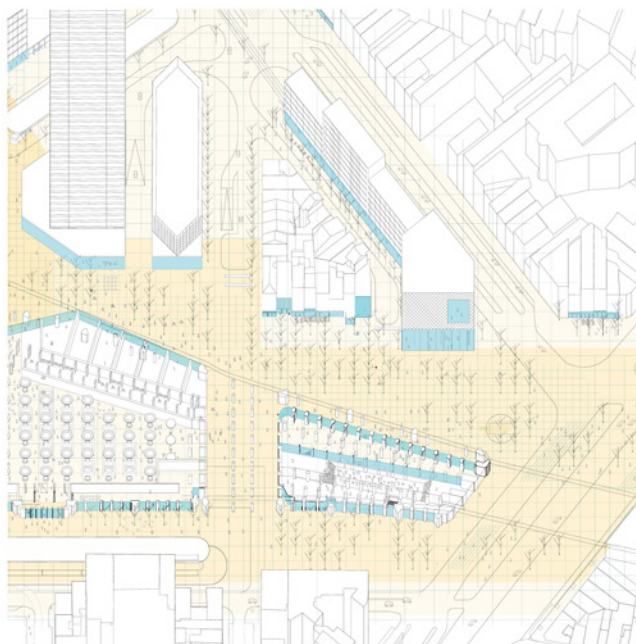


# STAAT 1 - PROJECTEN

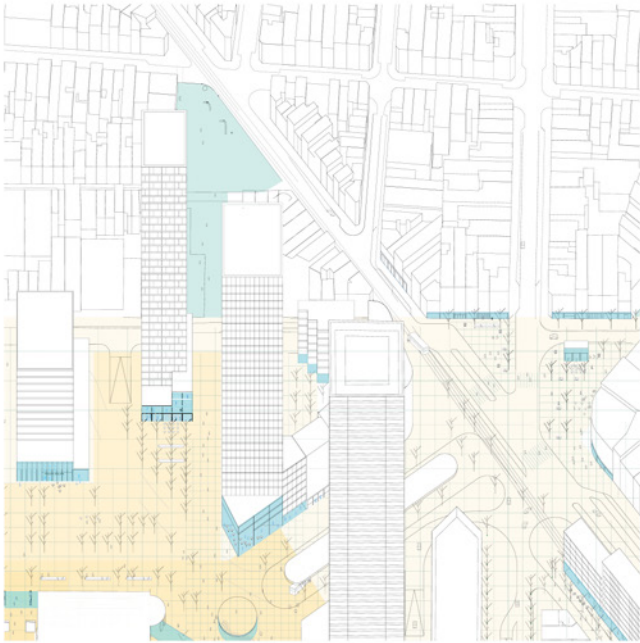
---



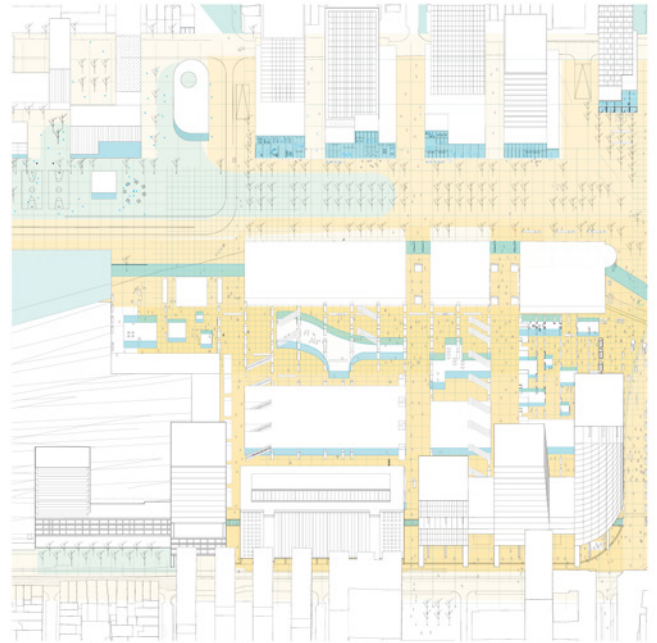
MULTIMODAAL KNOOPPUNT  
HAL/OVERDEKTE STRAAT  
GROTE VIERHOEK  
ZUIDERTOREN



ZUIDLAAN  
EUROPA-ESPLANADE  
KLEINE VIERHOEK  
VASTGOED JAMAR



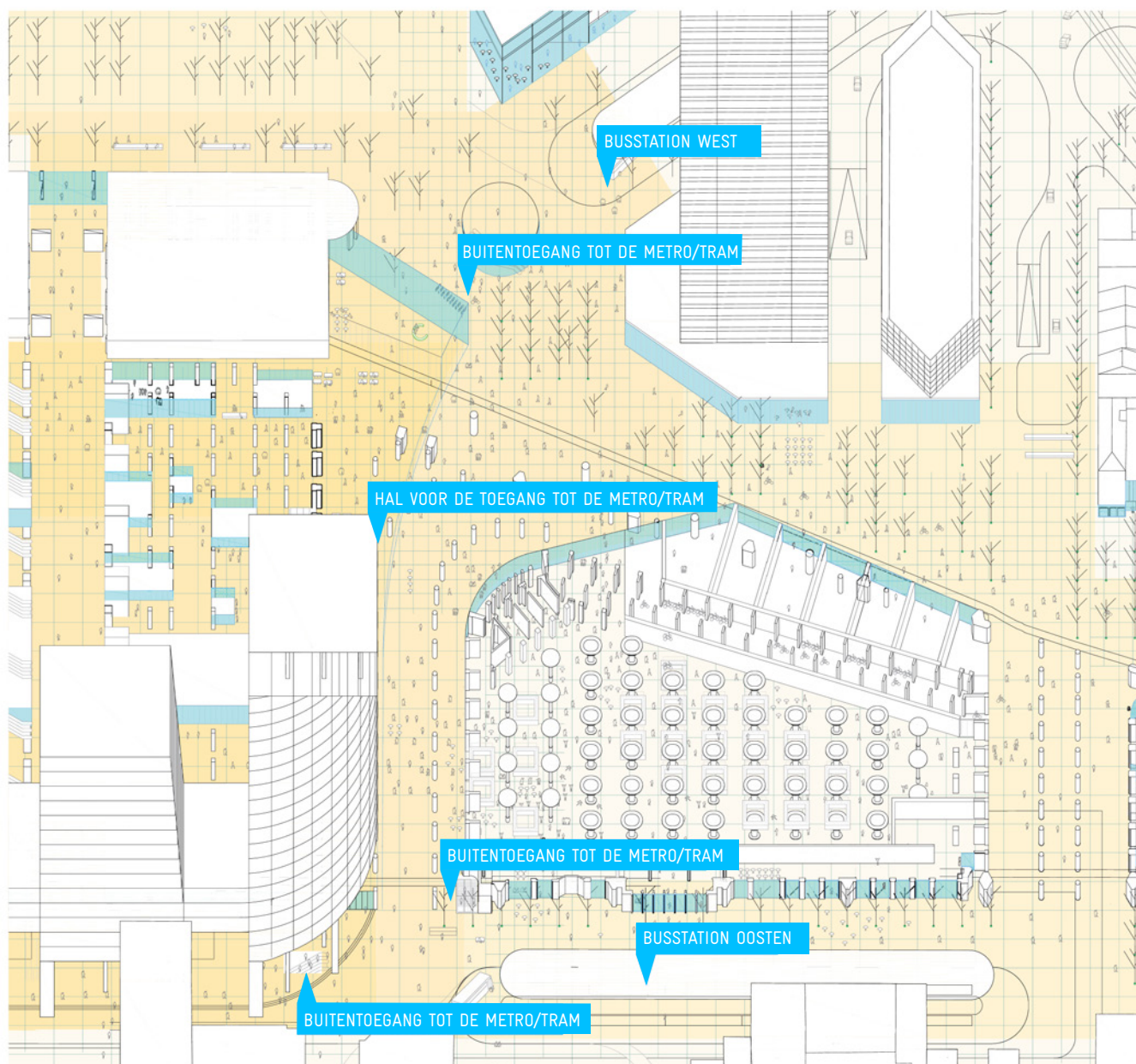
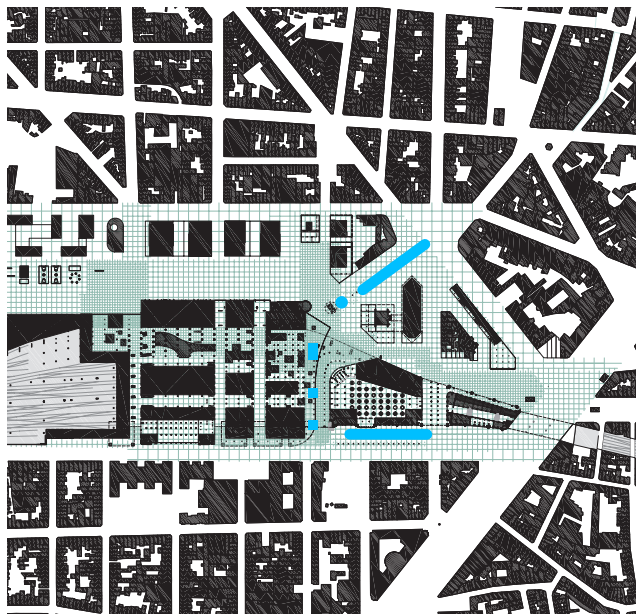
VICTOR  
BARAPLEIN



FONSNY 1  
POSTSORTEERCENTRUM  
FONSNY 2

# MULTIMODAAL KNOOPPUNT

Naam van het gebouw : Multimodaal knooppunt  
Jaar : 2018 - 2020  
Functie(s) : Busstation, toegang tot de tram en metro  
Kenmerken en voorschriften : aanleg van een 'mobiliteitssikkel' waarin de eindpunten van de buslijnen en de toegang tot de tram en metro op één lijn staan, met het oog op een optimale leesbaarheid en zichtbaarheid. Dat leidt tot een logische en duidelijke afbakening. Integratie van deze mobiliteitselementen in de openbare ruimte door een aangepaste architecturale definitie in samenhang met de ontwikkelingen in de nabijheid: eindpunten van de buslijnen en grote vierhoek, eindpunten van de buslijnen en sokkels van de Victor- en Mido-toren.



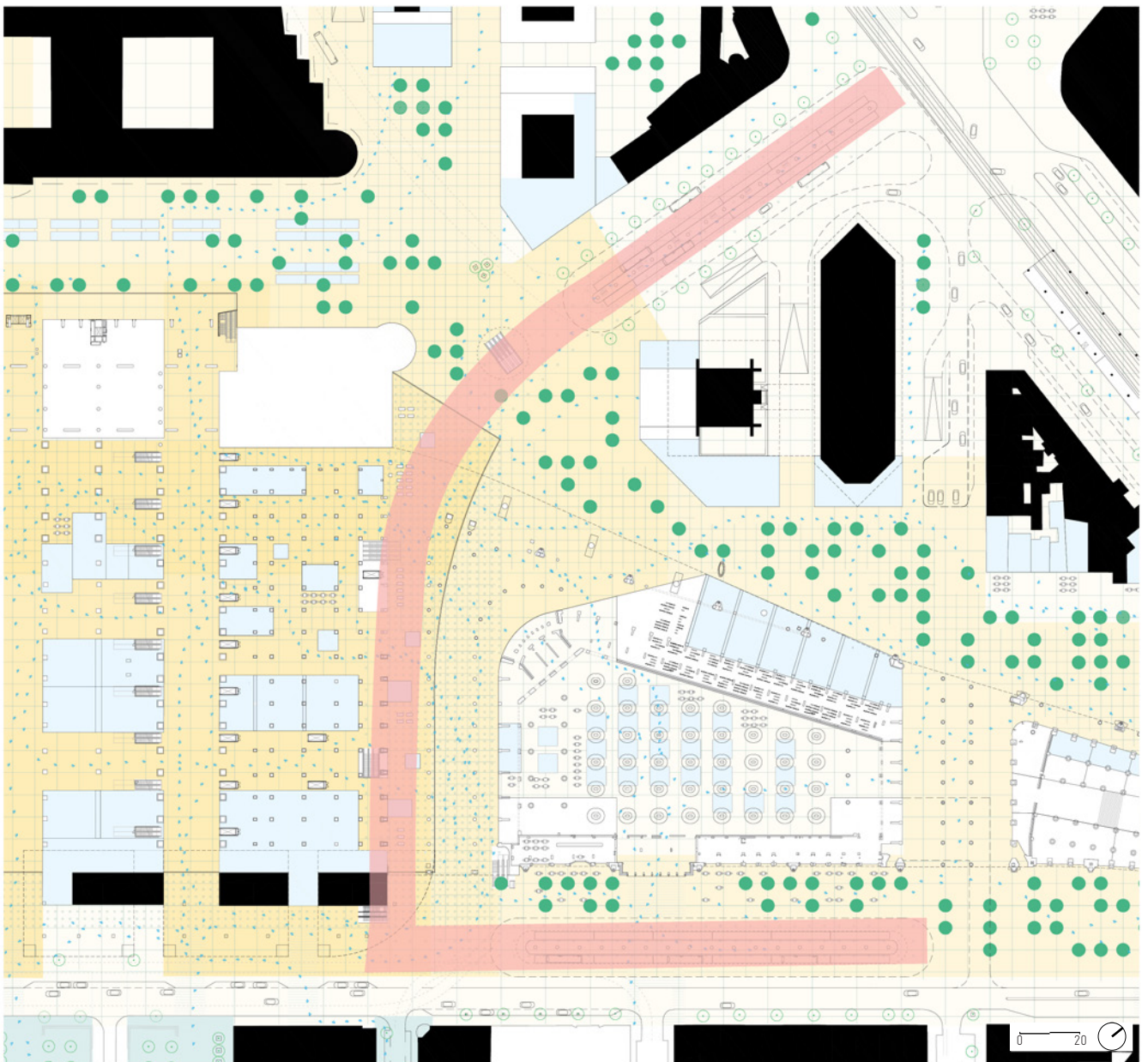




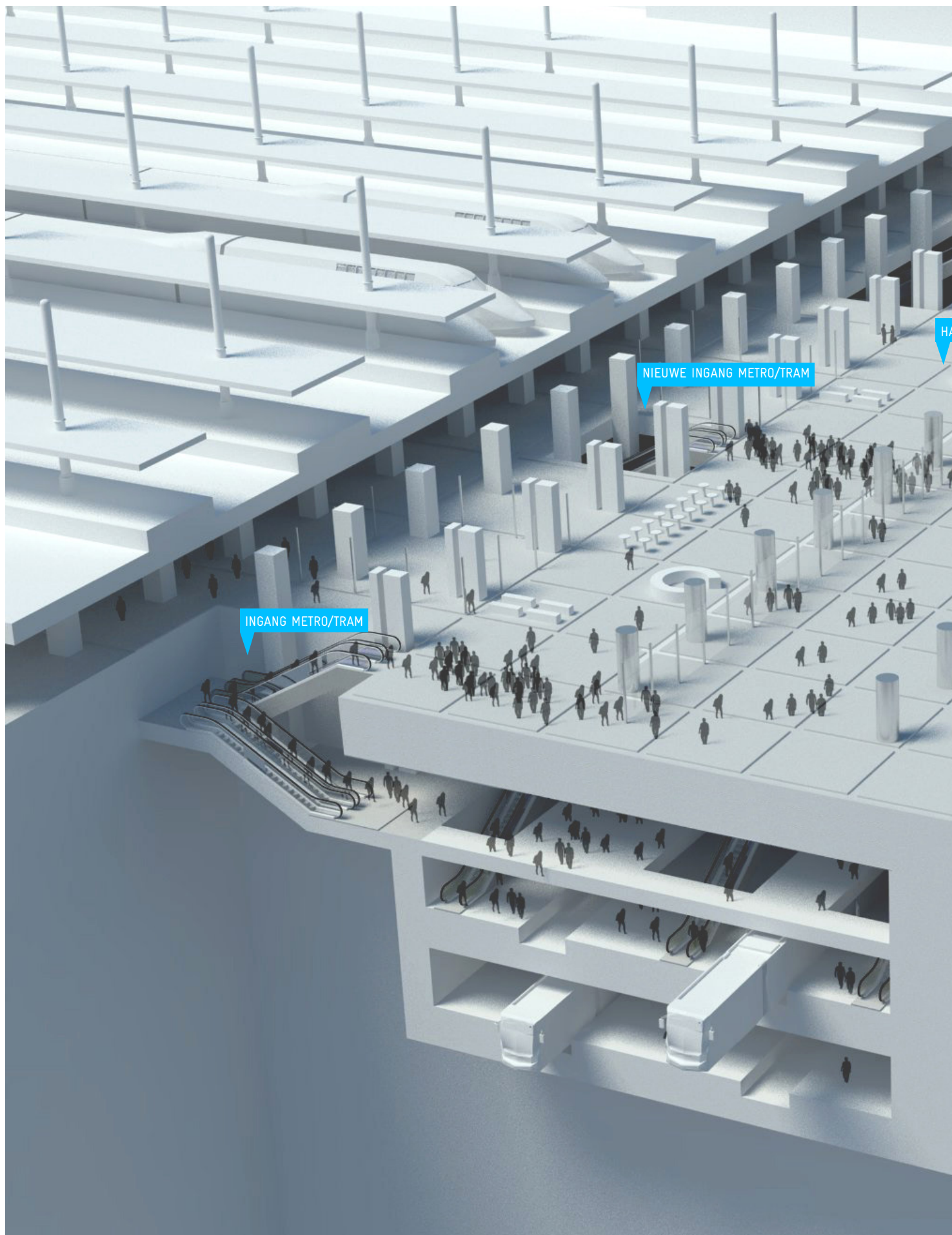
ZAHA HADID - HOENHEIM-NORD STRASBOURG TERMINAL

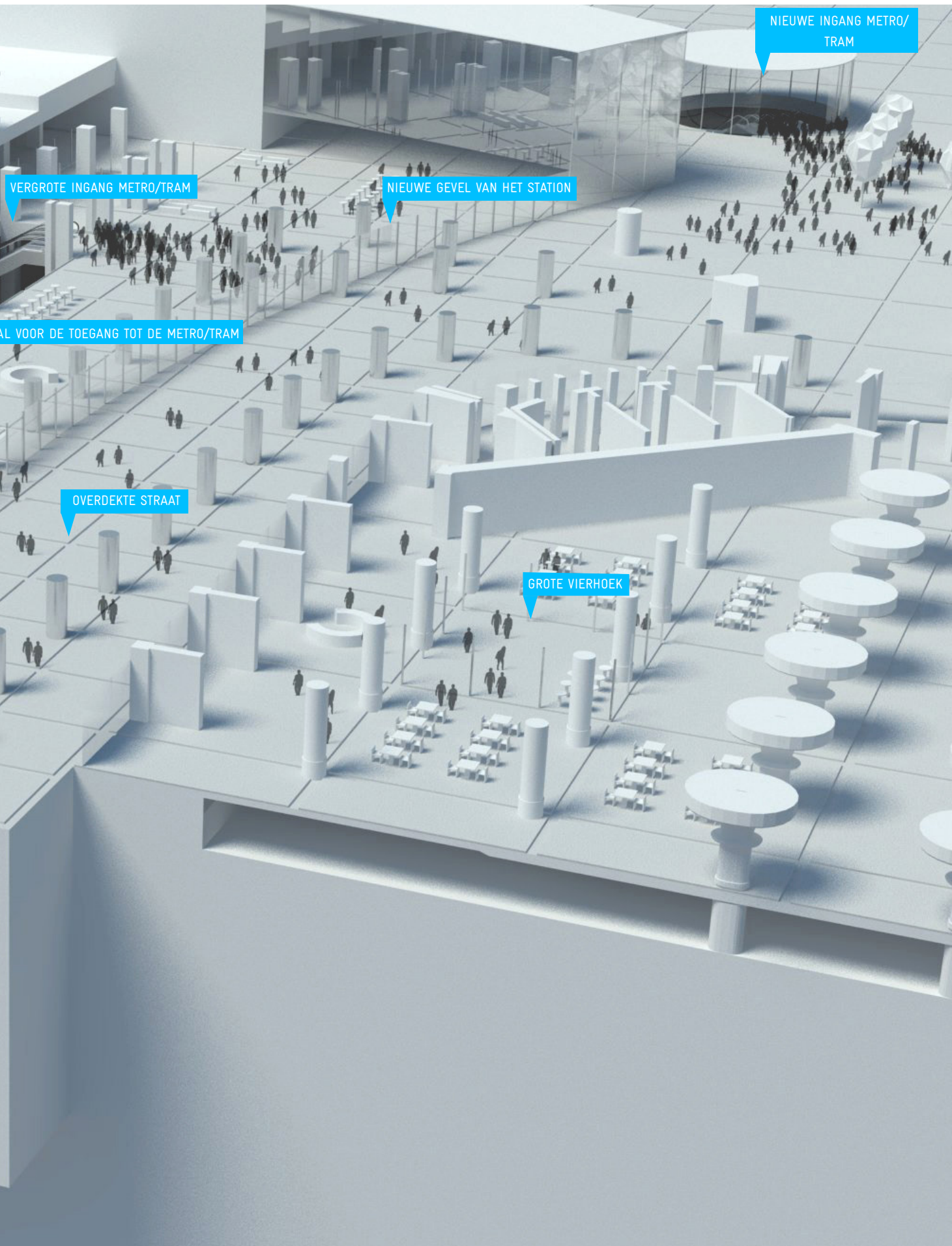


OMA - LA HAYE METRO STATION - DEN HAAG



# MULTIMODAAL KNOOPPUNT





NIEUWE INGANG METRO/  
TRAM

VERGROTE INGANG METRO/TRAM

NIEUWE GEVEL VAN HET STATION

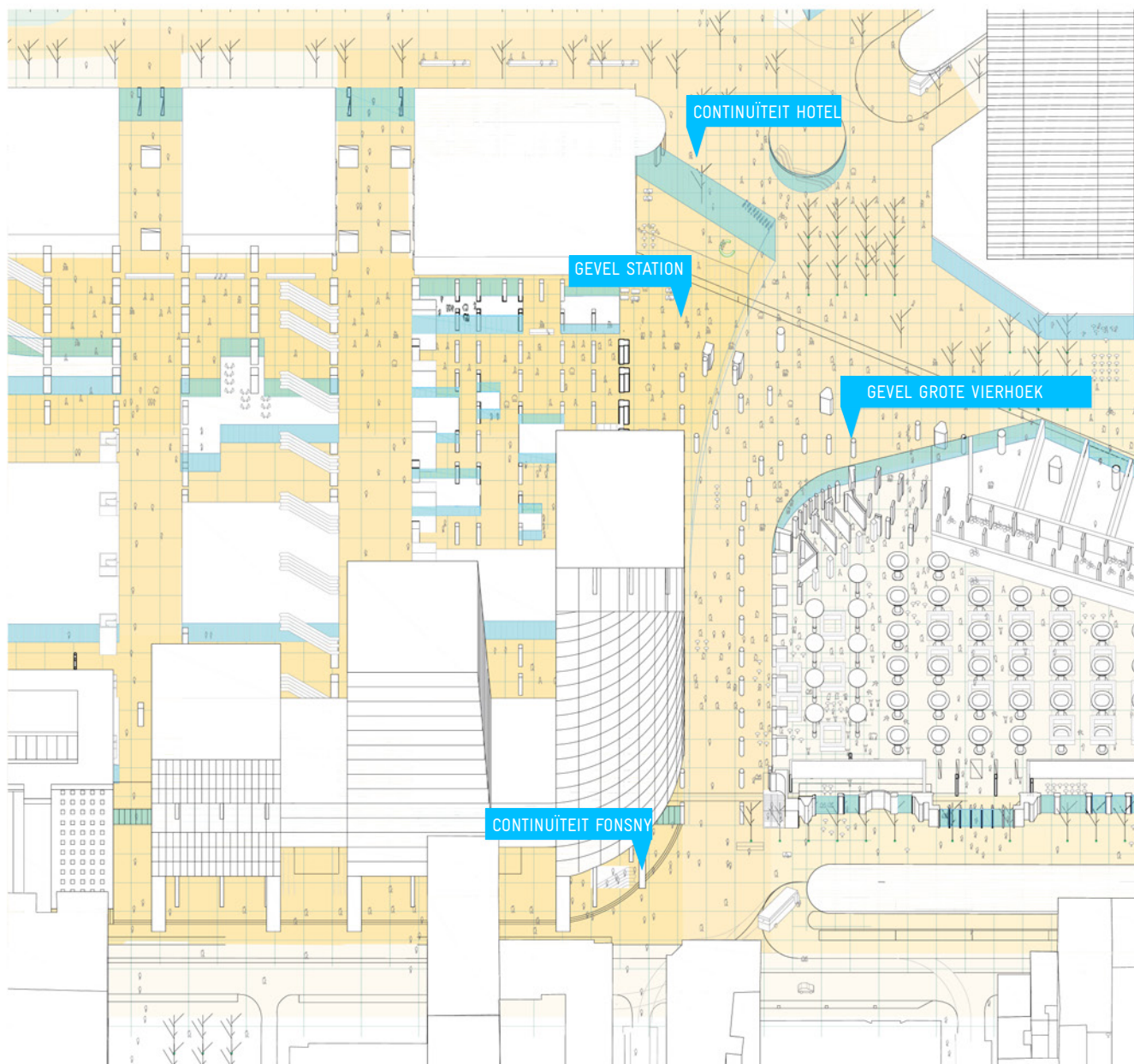
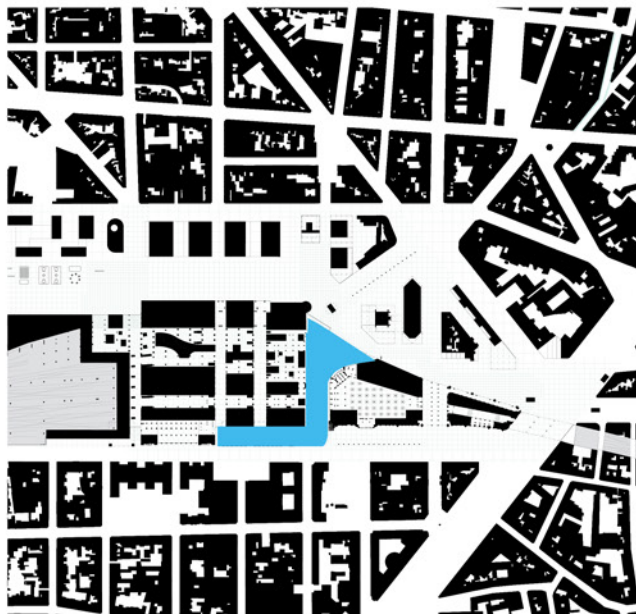
AL VOOR DE TOEGANG TOT DE METRO/TRAM

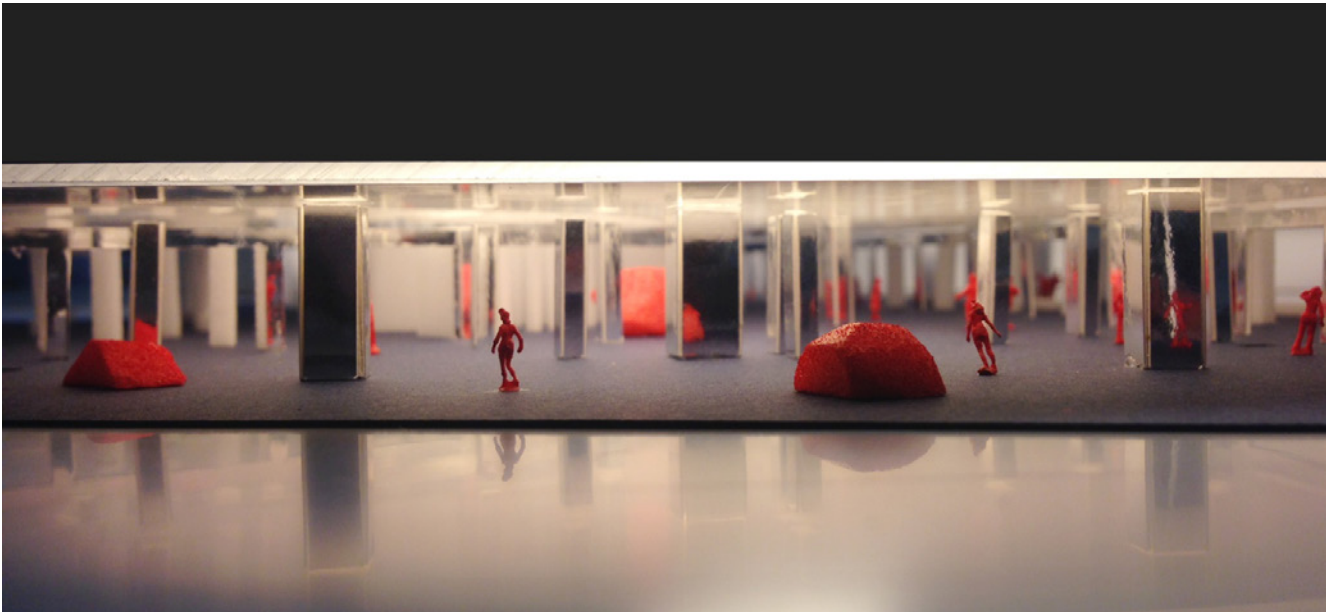
OVERDEKTE STRAAT

GROTE VIERHOEK

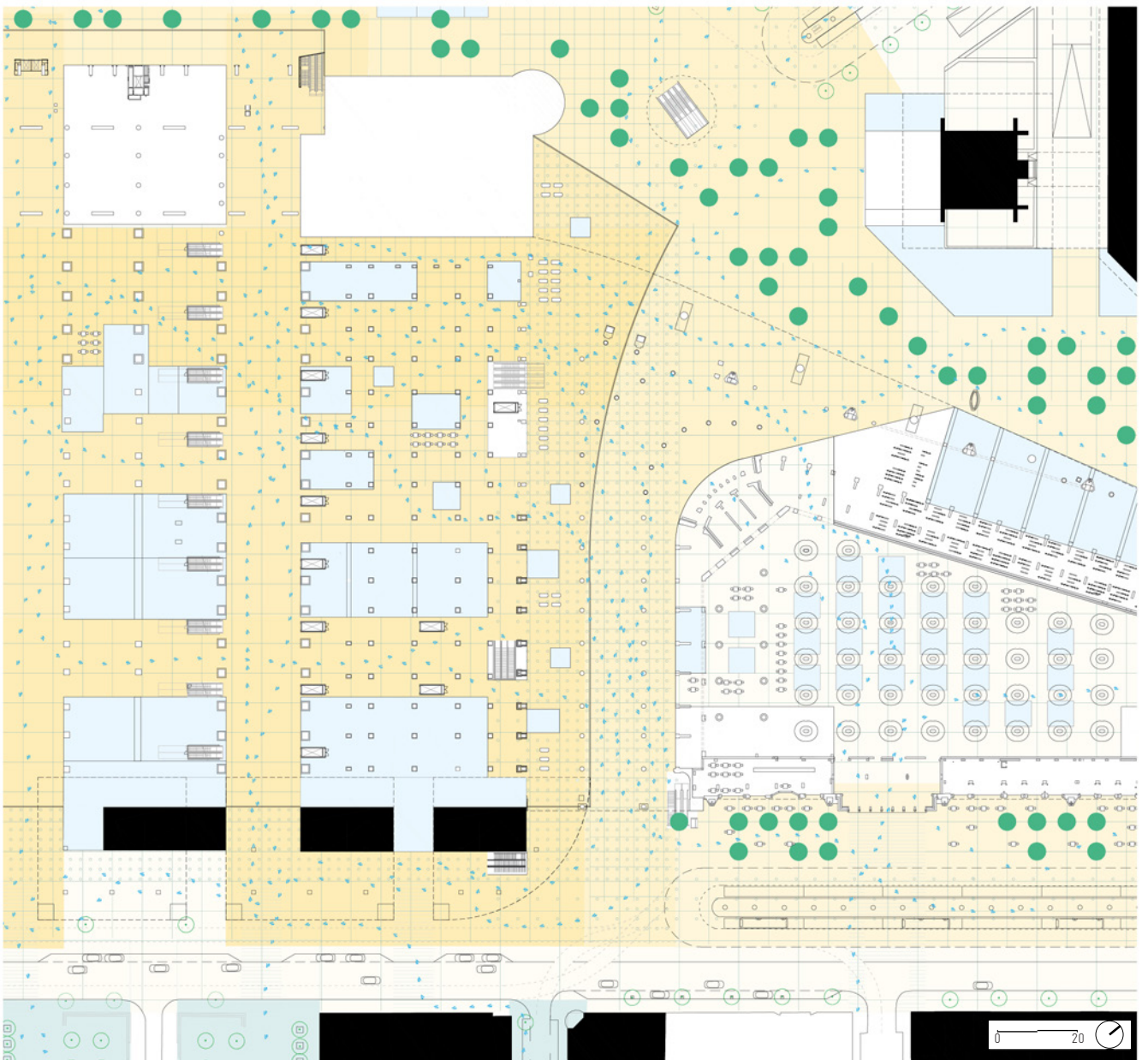
# HAL/OVERDEKTE STRAAT

Naam van het gebouw : Hal/overdekte straat  
Jaar : 2018 - 2020  
Functie(s) : stationshal, ingang van de grote vierhoek; hal voor oriëntatie en informatie, mobiliteitsdiensten, aangename ruimte bestemd voor het publiek.  
Kenmerken en voorschriften : Bijzondere en waardevolle ruimte, zowel binnen als aan de buitenkant, die dient als overgang tussen de binnkant van het station, de openbare ruimte, de entree van de vierhoek en de voedingshal. Het is één continue ruimte die zich onderscheidt door een specifieke architecturale behandeling en verlichting. De stationshal overlapt het multimodale knooppunt om dan het voetgangersverkeer verder te leiden en te verspreiden. Hier bevinden zich ook de diensten voor de mobiliteit.

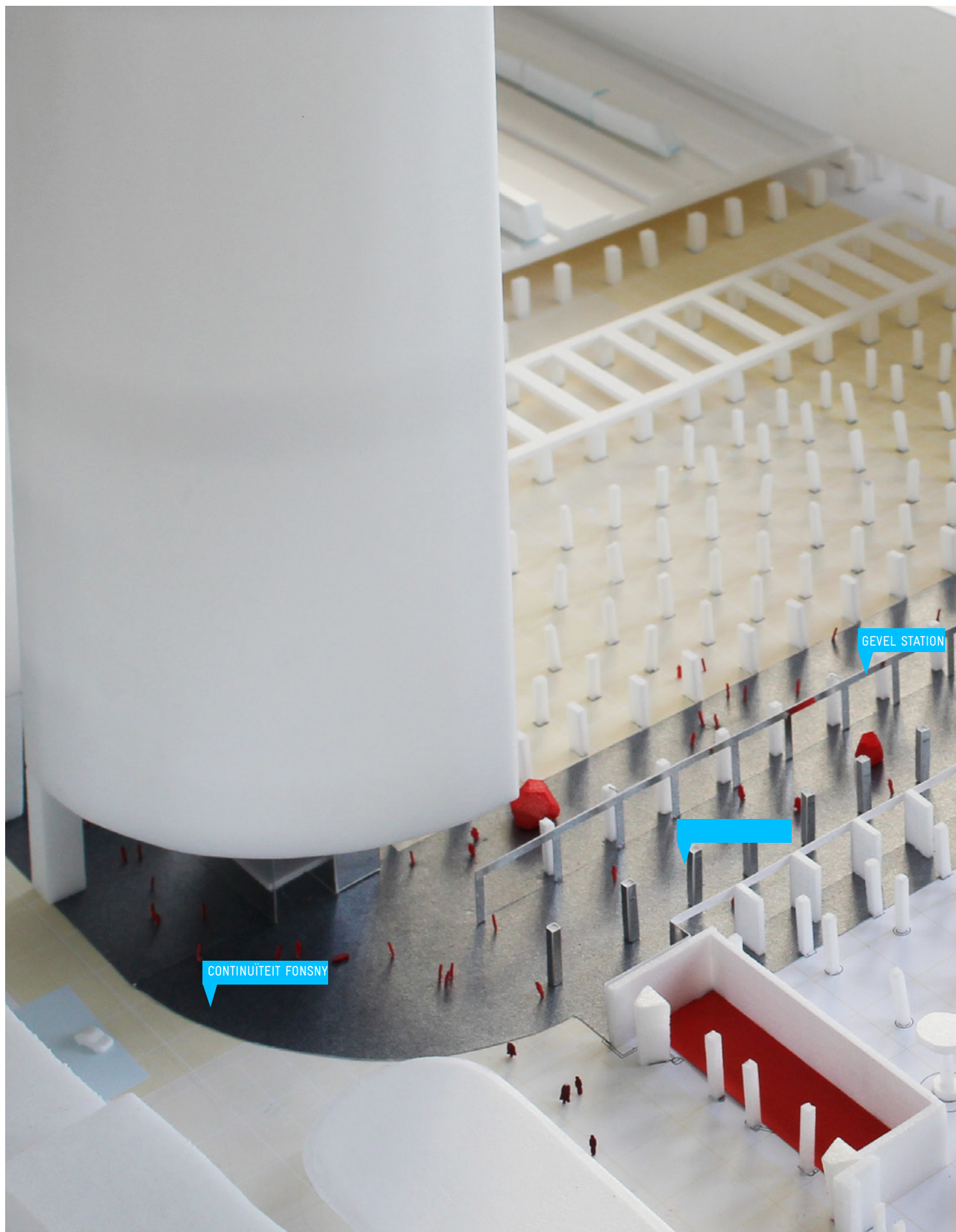


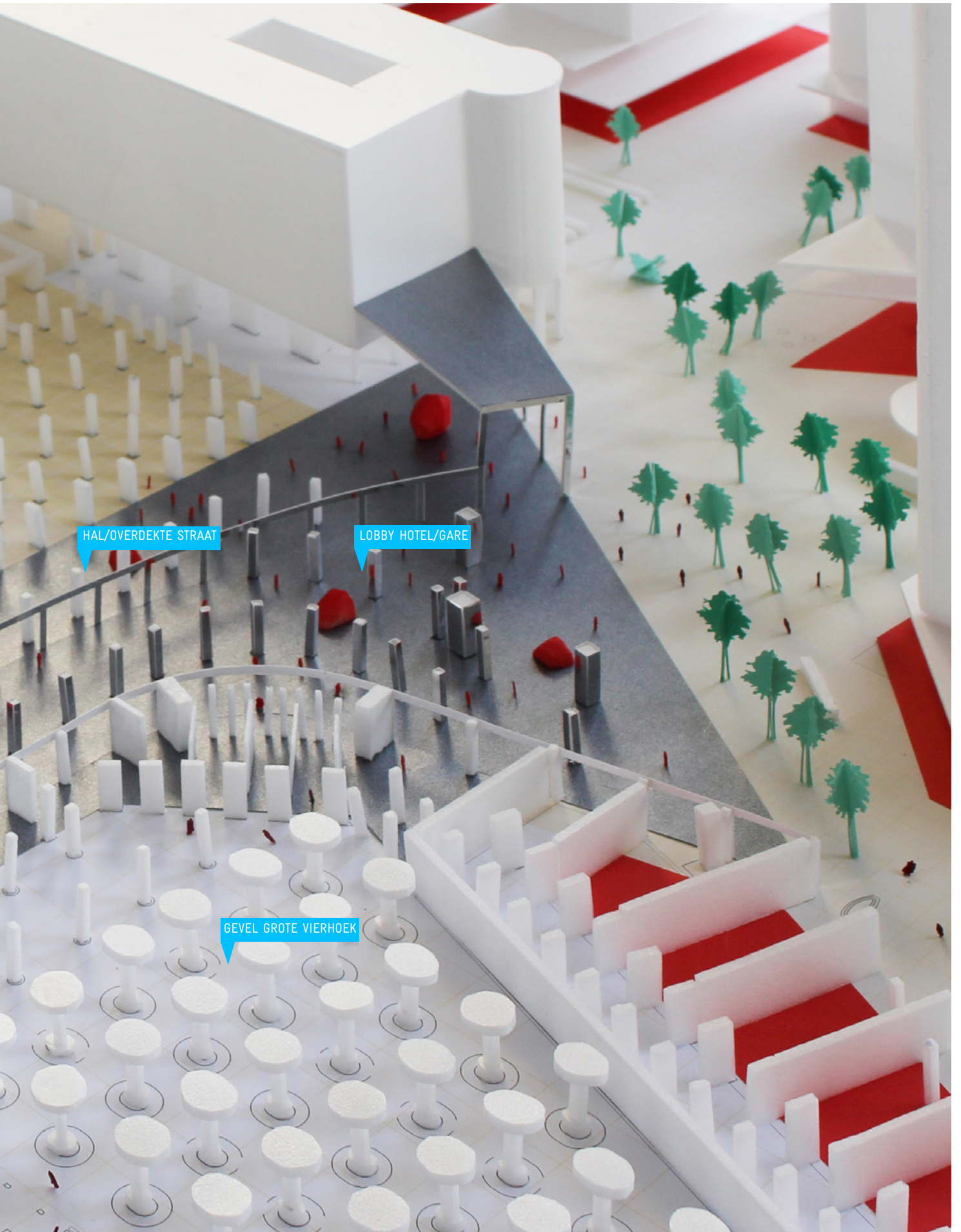


L'AUC - MAQUETTE - OVERDEKTE STRAAT



# HAL/OVERDEKTE STAAT





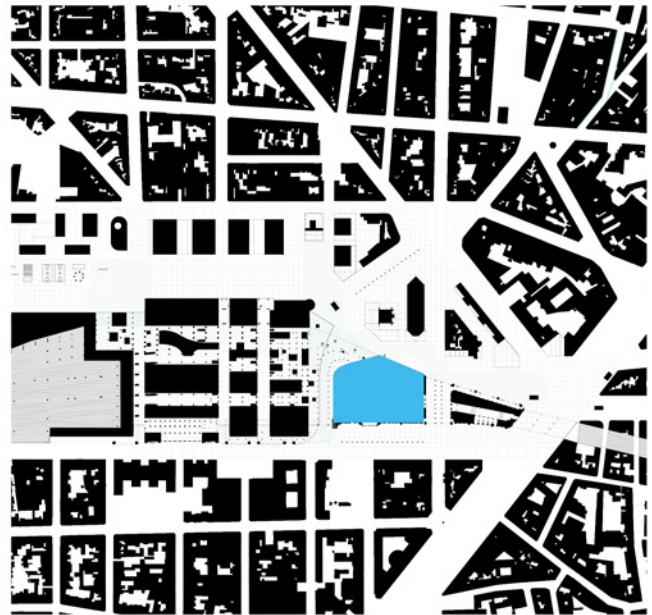
HAL/OVERDEKTE STRAAT

LOBBY HOTEL/GARE

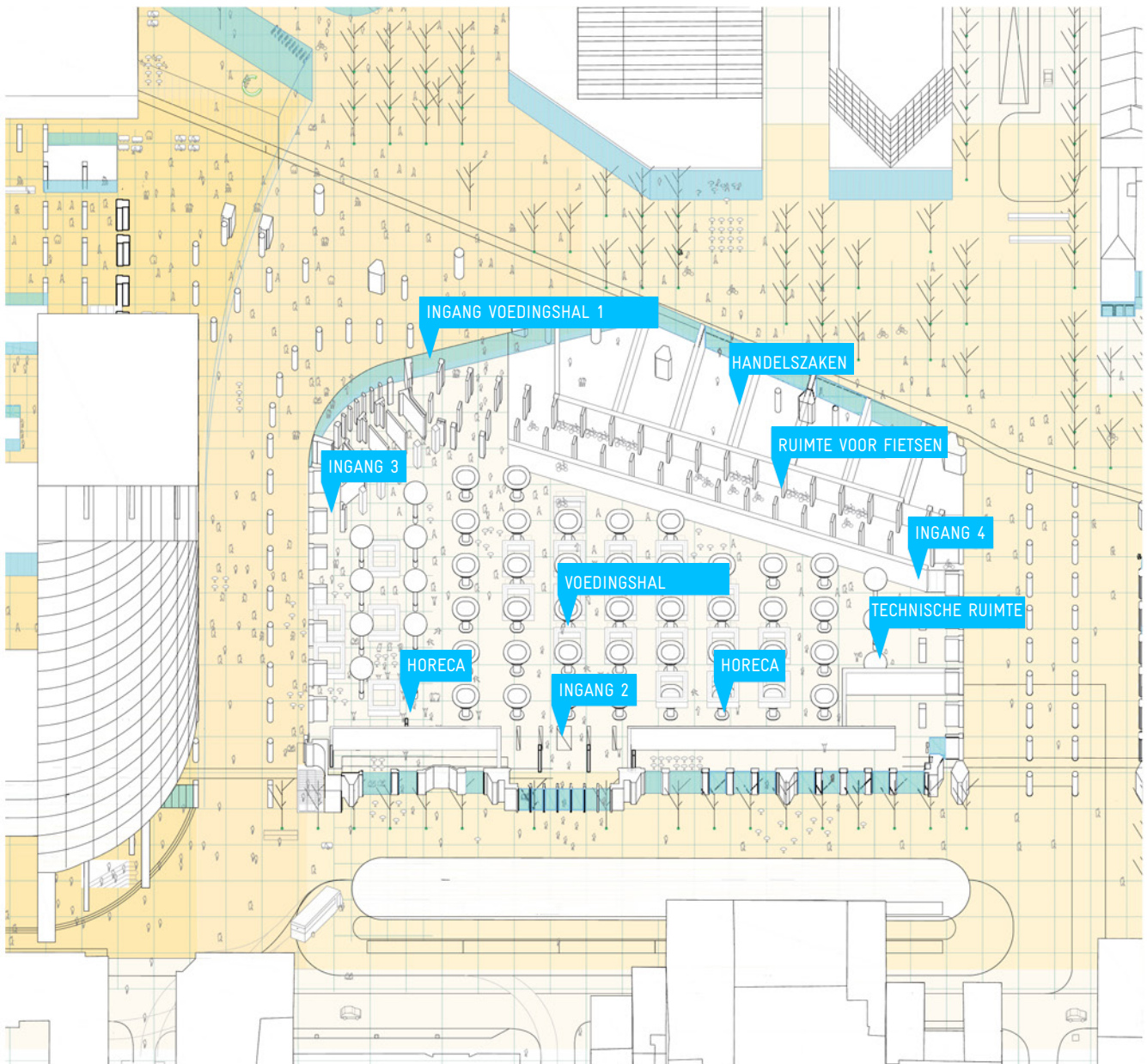
GEVEL GROTE VIERHOEK

# GROTE VIERHOEK

Naam van het gebouw: Grote vierhoek  
 Jaar : 2018 - 2020  
 Functie(s) : Voedingshal, ruimte voor fietsen (stalling + herstel) + handelszaken en horeca  
 Kenmerken en voorschriften : Infrastructurele ruimte die weer volledig wordt opengesteld voor het publiek.  
 : Technische eisen grondig te bestuderen, vernieuwing met zo weinig mogelijk wijzigingen en behoud van de oorspronkelijke structuur en :functies.  
 :Geluidsisolatie noodzakelijk.



HANDELSZAKEN/DI-ENSTEN 9000M2	VOORZIENINGEN 1500M2	TOTAAL 10500M2
----------------------------------	-------------------------	-------------------



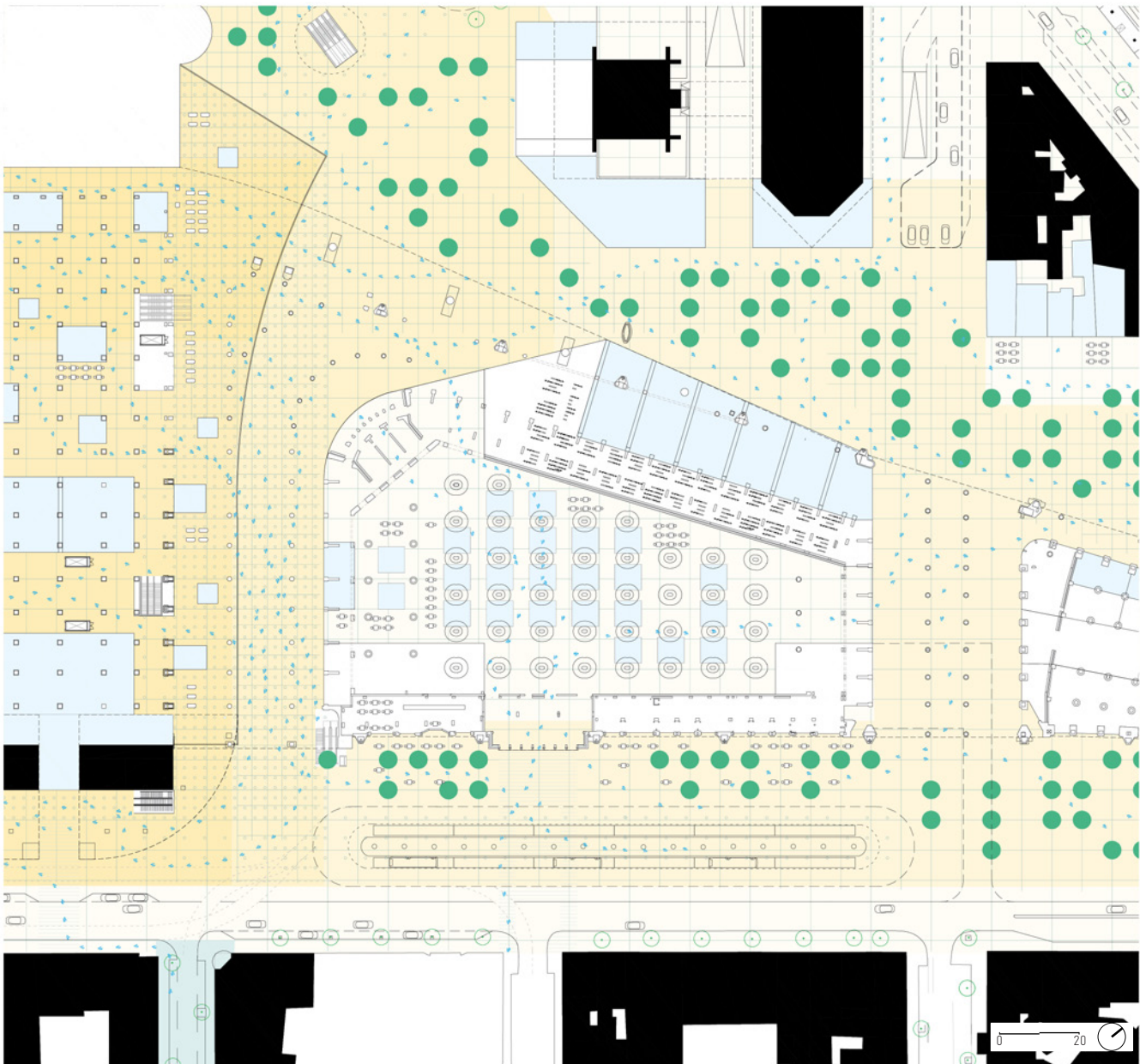




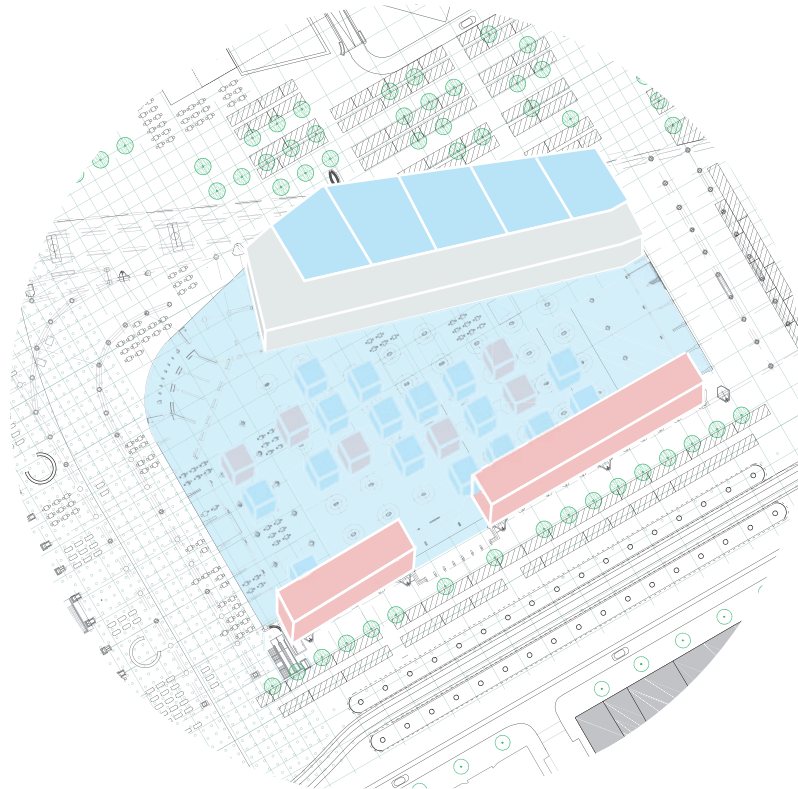
EM2N -RENOVATIE - ARCHES DU VIADUC - ZURICH



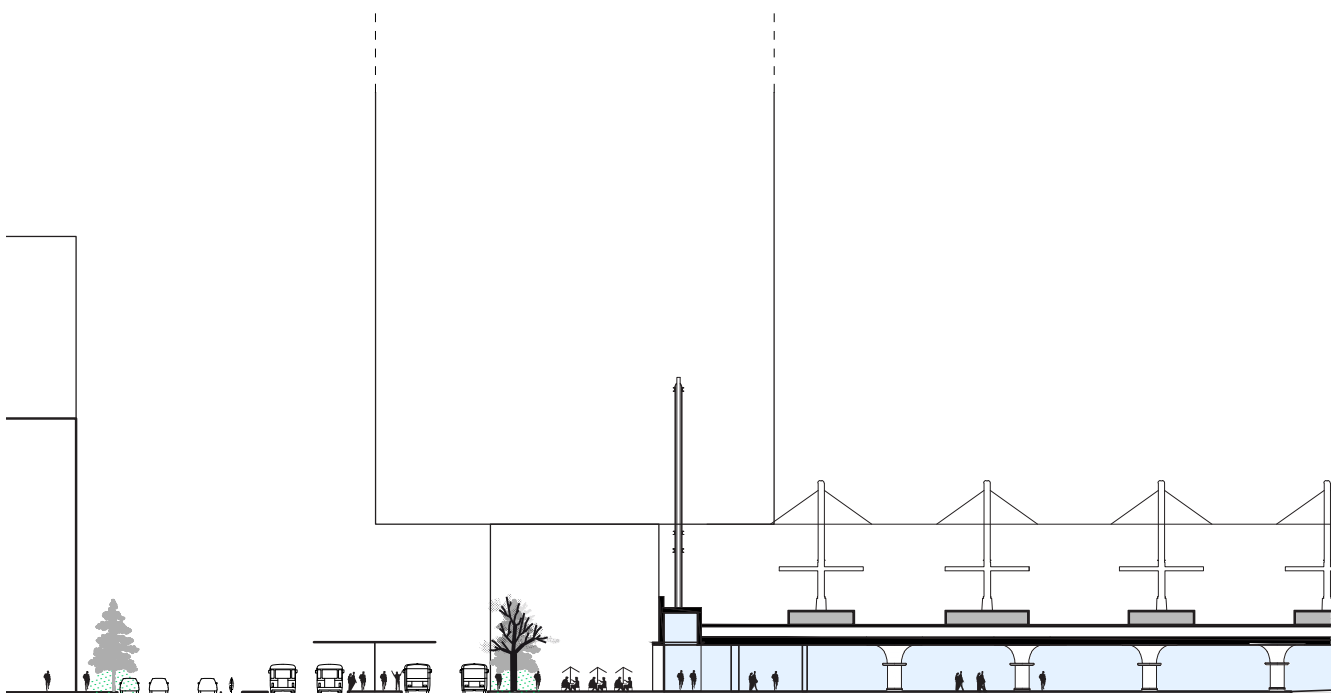
"LOOK MUM NO HANDS!" CYCLE CAFE - LONDON

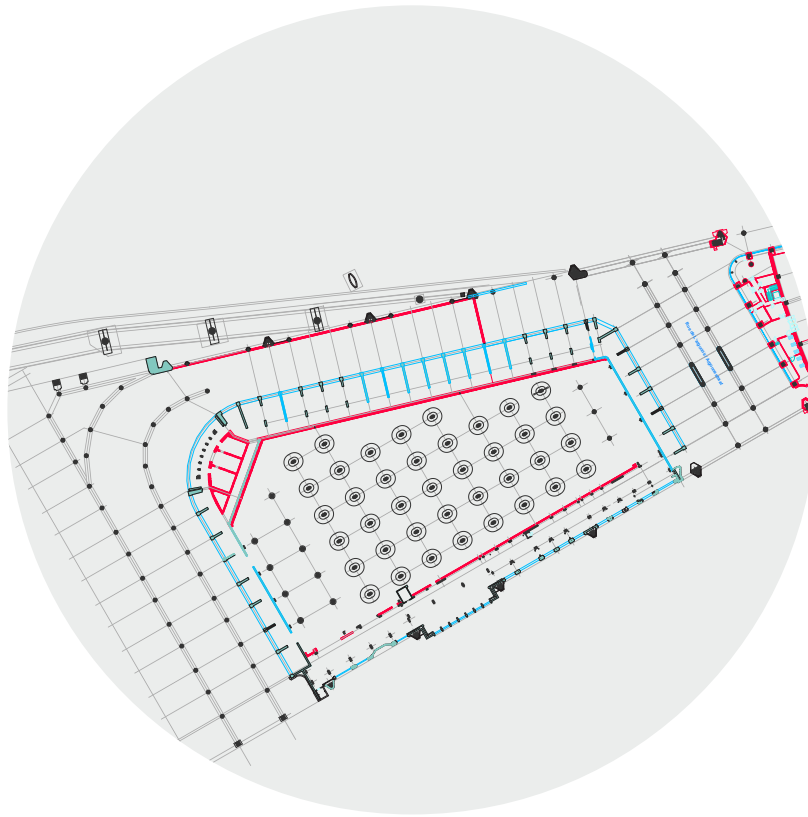


# PROGRAMMATISCHE HERINDELING



HANDELSZAKEN: 1500 M<sup>2</sup>    RUIMTE VOOR FIETSEN: 1500M<sup>2</sup>    VOEDINGSHAL: 6000M<sup>2</sup>    HORECA: 1500M<sup>2</sup>





■ STRUCTUUR MOET BEHOUDEN BLIJVEN

■ MUREN TOT 20 PROCENT TE PERFOREREN \*

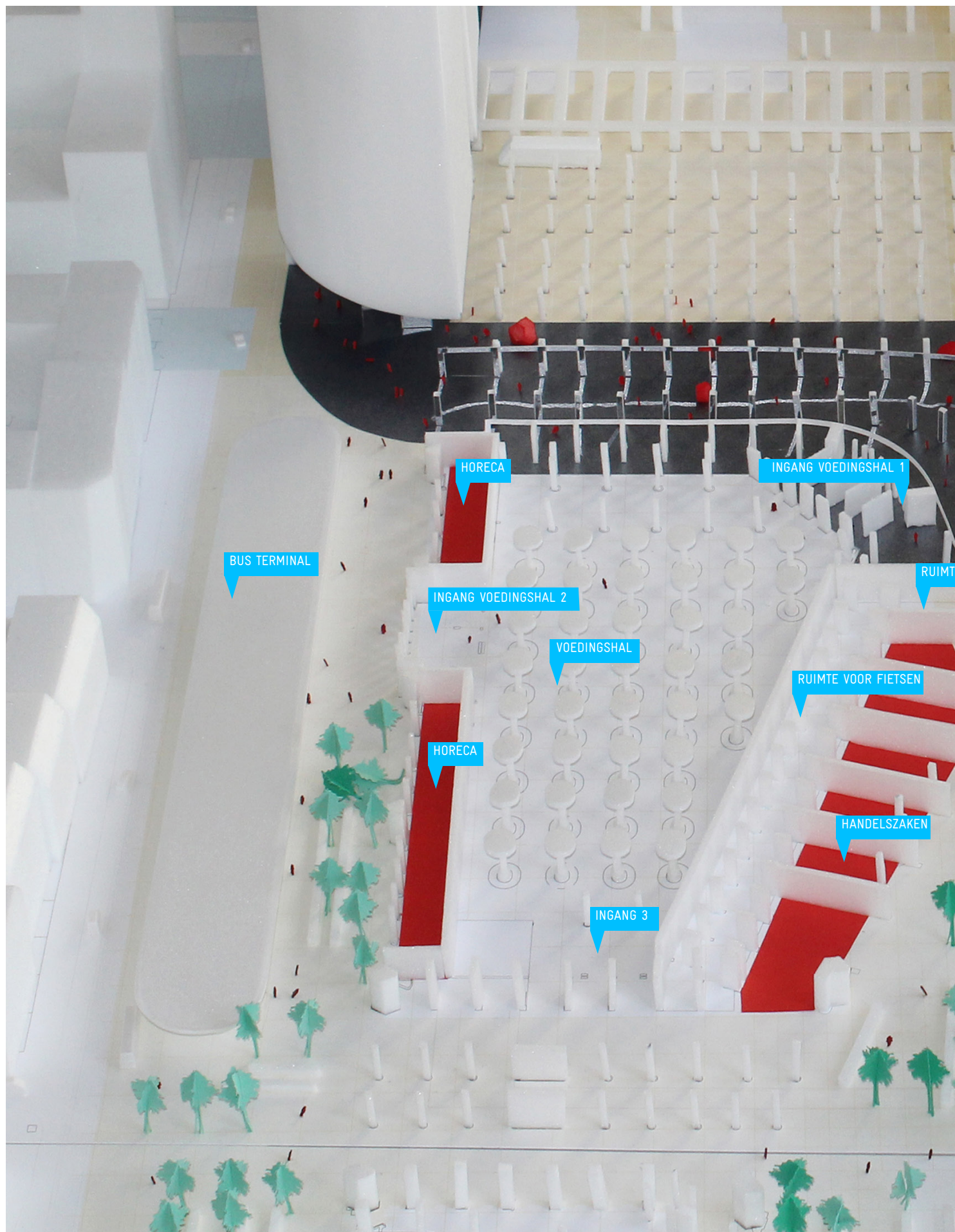
■ GERICHT MODIFIEERBARE MUREN

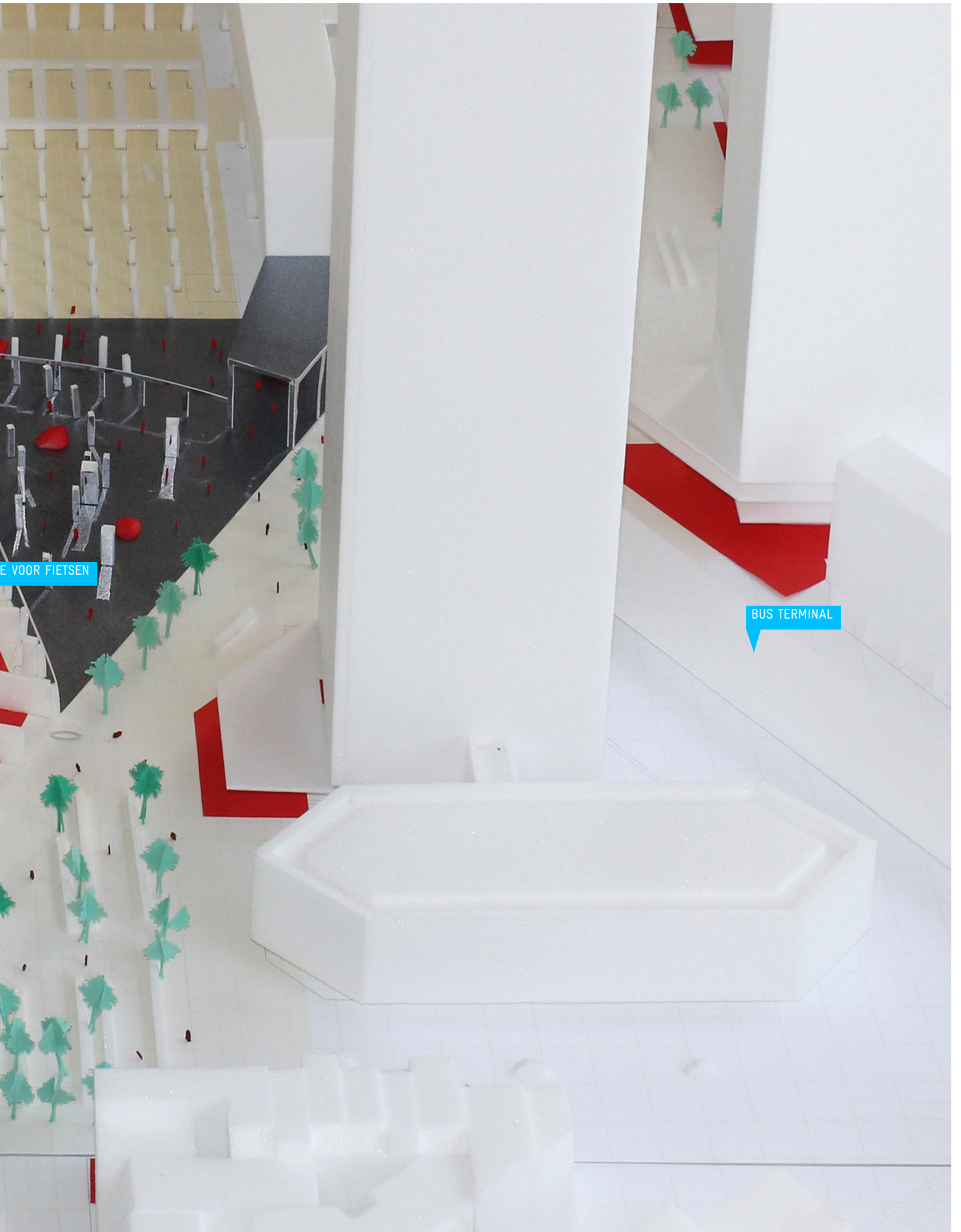
\* De technische eisen die de NMBS heeft beschreven en die mogelijk moeten worden aangepast, afhankelijk van de precieze structurele en financiële gegevens en de programmatische ontwikkeling die gepland is voor de grote vierhoek.



PEÑA ARCHITECTURE - MINI MALL - ROTTERDAM

# GROTE VIERHOEK



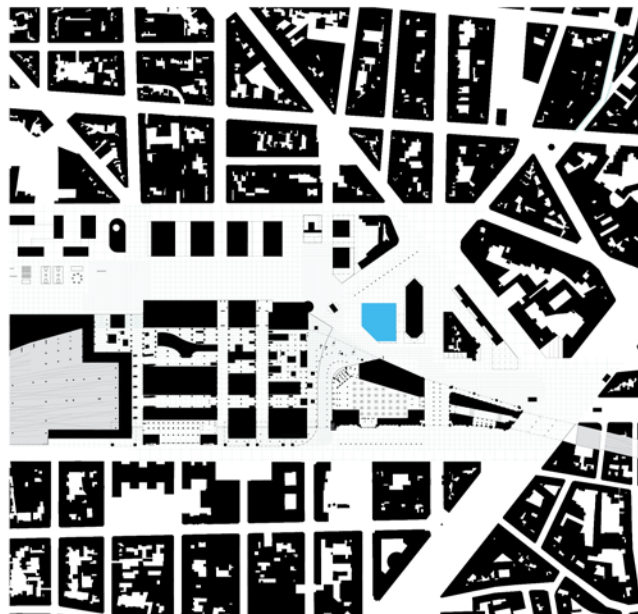


E VOOR FIETSEN

BUS TERMINAL

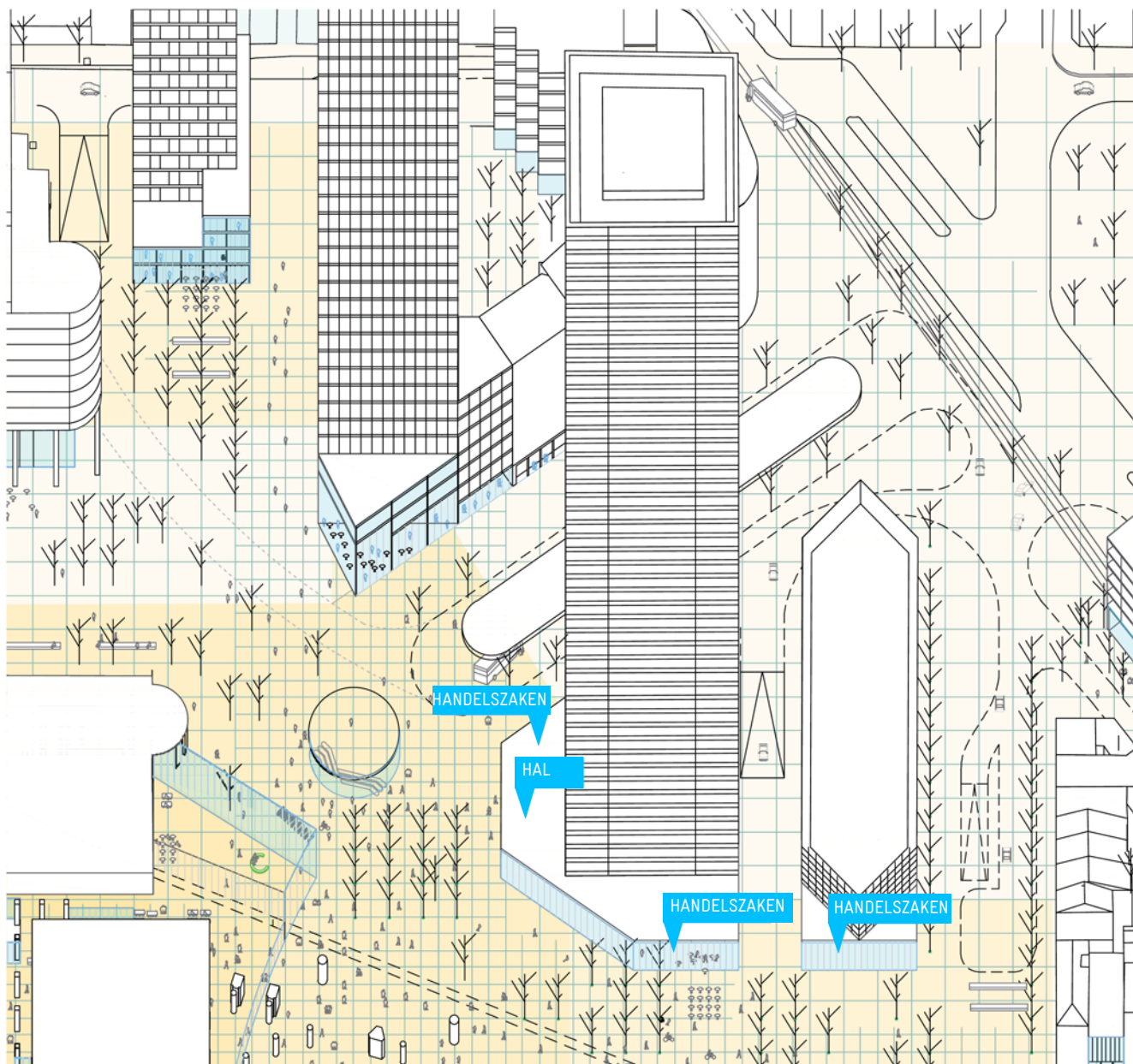
# ZUIDERTOREN

Naam van het gebouw : Zuidertoren  
Jaar : 2018 - 2020  
Functie(s) : hal + handelszaken  
Kenmerken en voorschriften : Renovatie van de sokkel om te worden opgenomen in de lage skyline van de woonwijk, om een deel van de Europa-esplanade te verlevendigen en het voetgangersverkeer tussen het station en de vijfhoek langs te leiden. Inrichting van de noodzakelijke co-existententie tussen de hallen van de toren, de nieuwe diensten voor het publiek en de koelviervers.



HANDELSZAKEN/DIENSTEN  
950M2

TOTAAL  
950M2

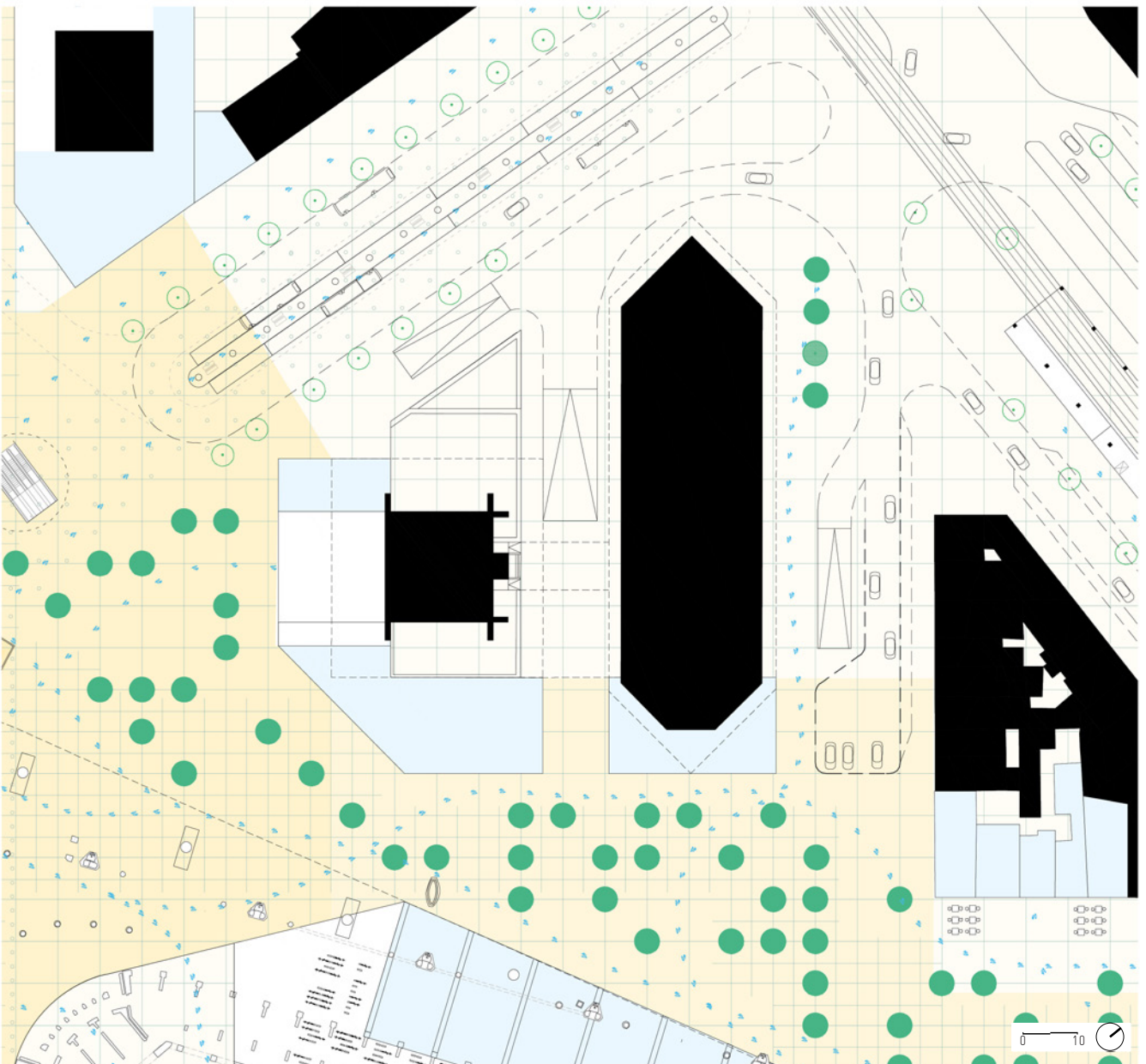




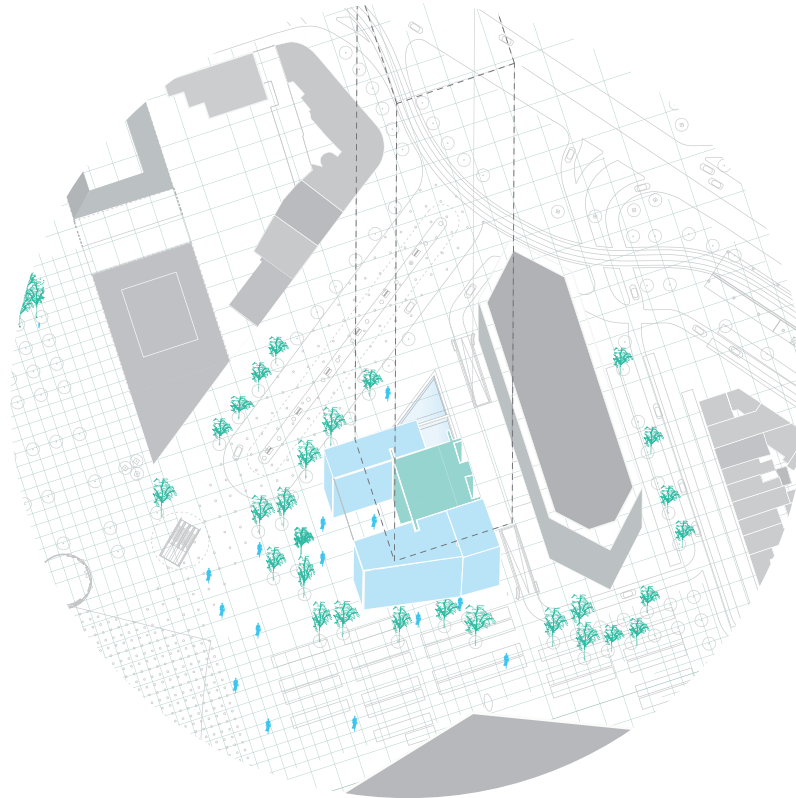
MIES VAN DER ROHE - DOMINION CENTER - TORONTO



51N4E - WET89 - BRUXELLES



# PROGRAMMATISCHE HERVERDELING



HANDELSZAKEN 800M2

HAL: 150M2



150 M

6 M



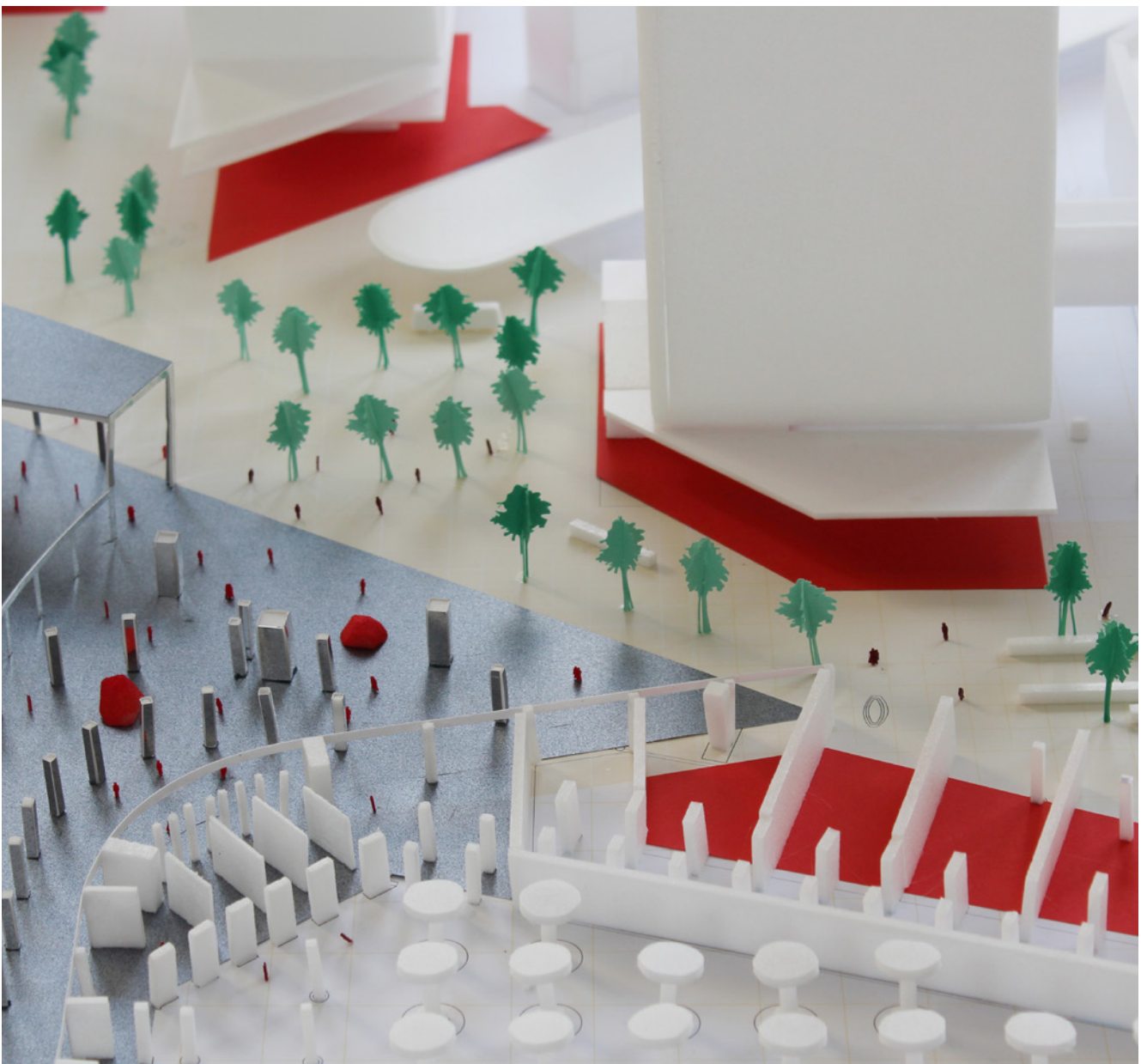
# MORFOLOGIE VAN DE LAGE SKYLINE EN ADRESSERING VAN HET PUBLIEK



KAZUYO SEJIMA & ASSOCIATES - OFFICE BUILDING - SHIBAURA

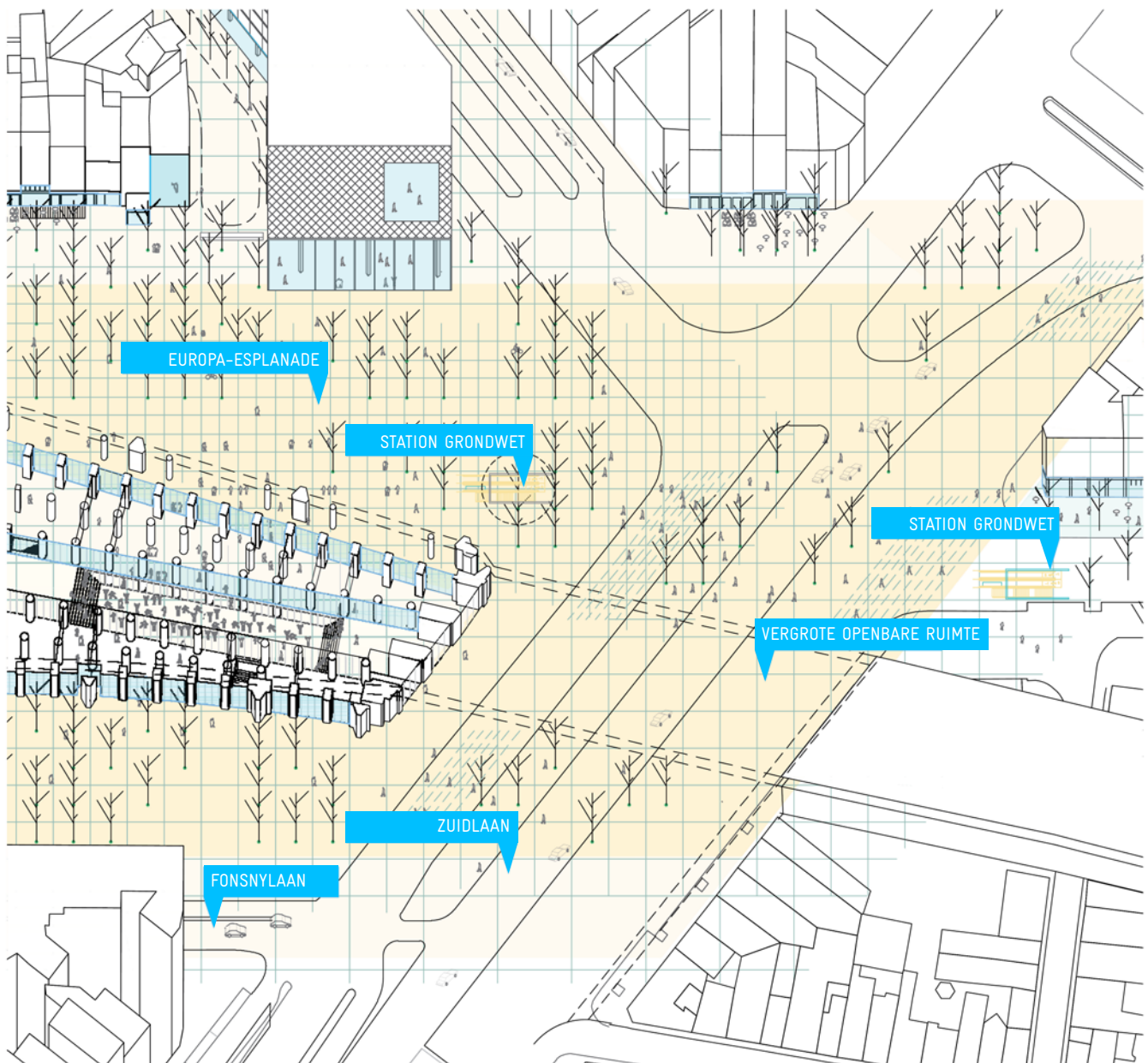
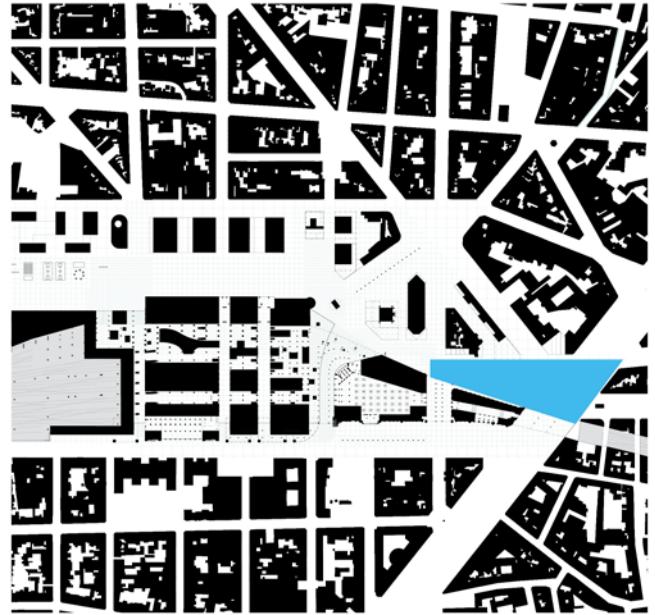


RENZO PIANO - CENTRAL SAINT GILES - LONDON



# OPENBARE RUIMTE (EUROPA-ESPLANADE)

Naam van het gebouw : Europa-esplanade en Zuidlaan  
Jaar : 2018 -2020  
Functie(s) : Markt en openbare ruimte  
Kenmerken en voorschriften : Samenhang creëren in de openbare ruimte met de bijbehorende eisen: reorganisatie van de markt in de richting van de nieuwe oriëntatie en aanplant van een groot aantal bomen in een raster van 7,5 m x 7,5 m, oversteekplaats op de heringerichte laan door het aantal wegvakken te verminderen en bevordering van het voetgangersverkeer.  
: Werkzaamheden op de verschillende lagen van het ontmoetingsplatform om een aangename openbare ruimte te creëren en te zorgen voor een vlot verloop van het voetgangersverkeer en een gemakkelijke oriëntatie.

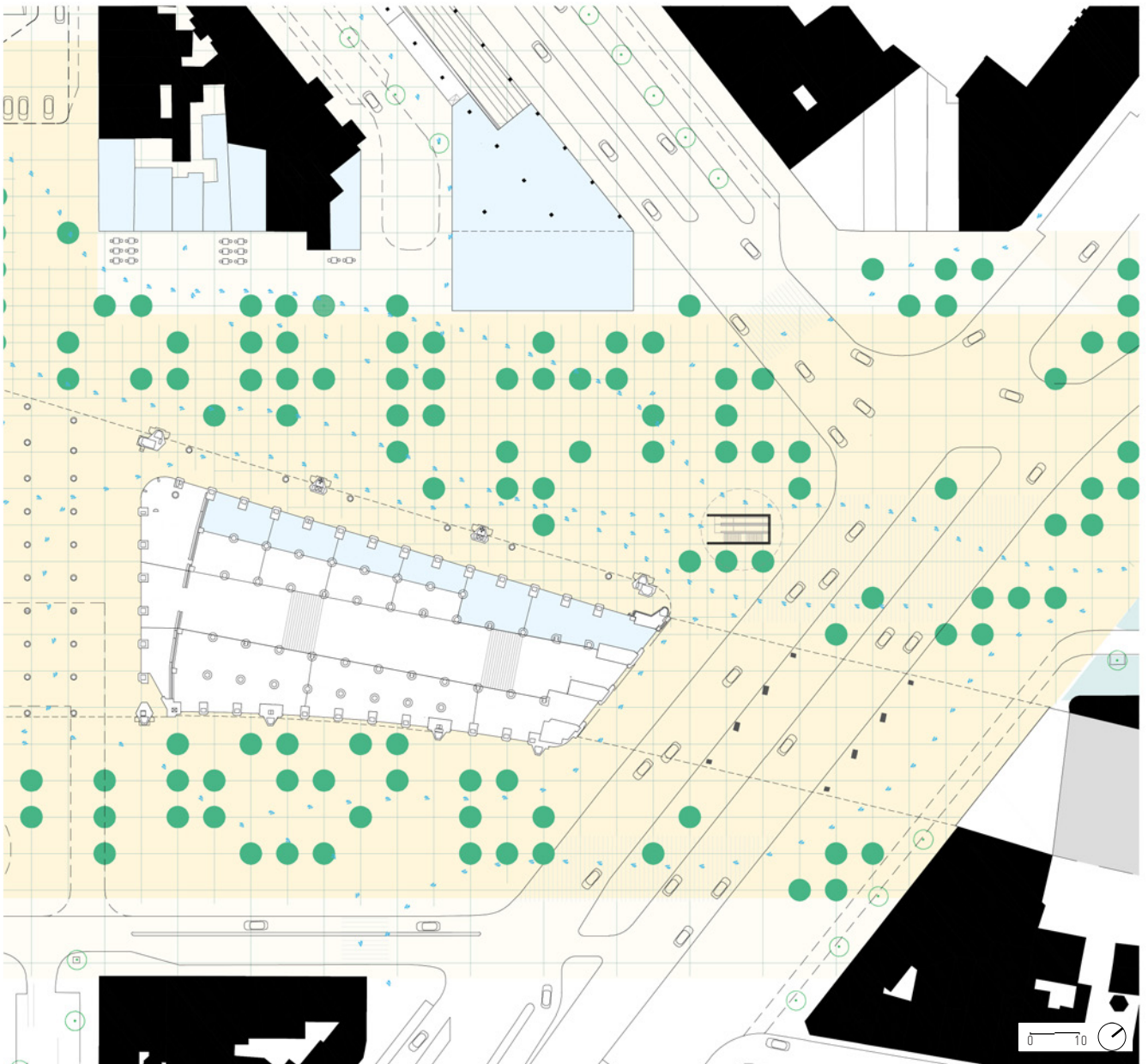




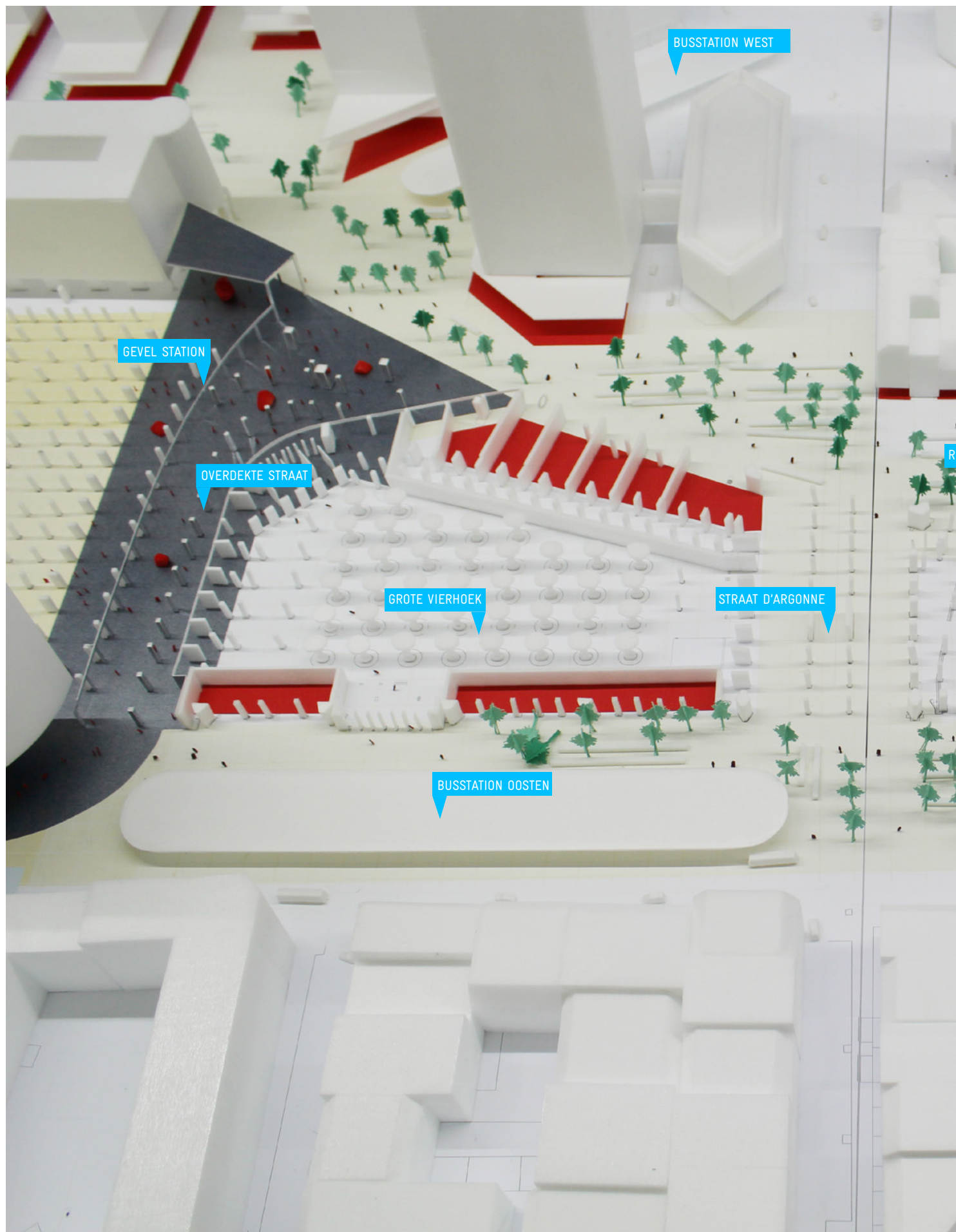
GEHL ARCHITECTS - NEW ROAD - BRIGHTON



PWP LANDSCAPE ARCHITECTURE - NOVARTIS HQ - BÂLE



# OPENBARE RUIMTE





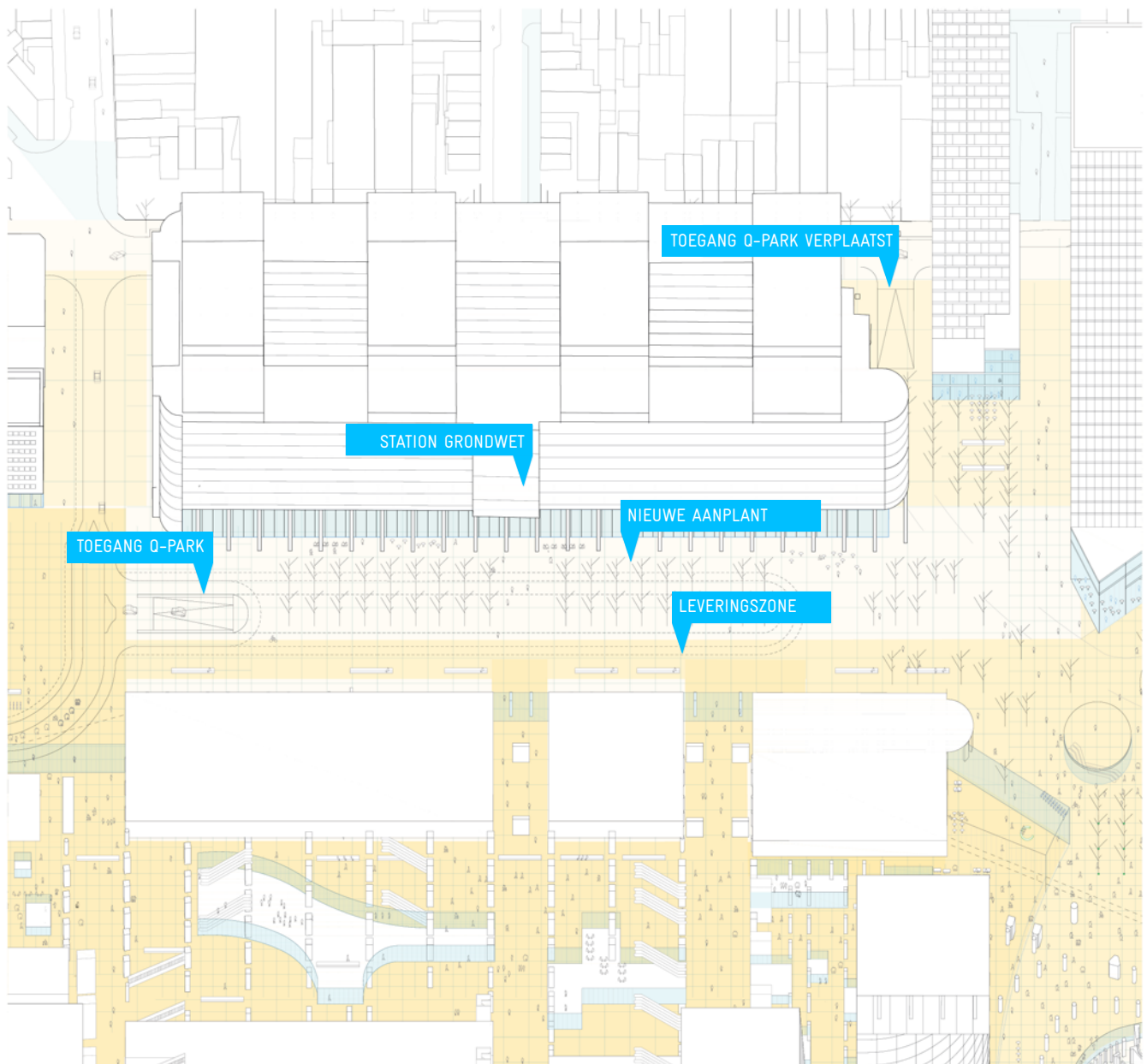
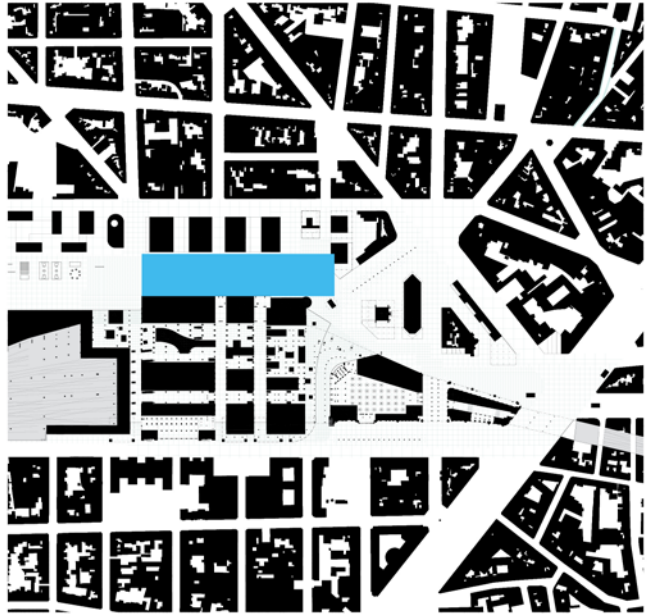
# OPENBARE RUIMTE (HORTAPLEIN)

Bouwnaam : Hortaplein

Jaar : 1e fase 2017

Functie(s) : Openbare ruimte + mogelijk food court

Kenmerken en voor-: In staat 1 herstel van de continuïteit tussen de Europa-esplanade en het plein door de verplaatsing van de inrit van het Q-park naar zo dicht mogelijk bij de Barastraat. Eventueel installatie van een tijdelijk food court om het huidige aanbod in het station te vervangen en het station te verlevendigen, tot blok 2 wordt heringericht en de lage skyline geactiveerd. In een tweede fase grote werkzaamheden aan de nivellering van het plein, rekening houdend met de technische beperking van het Q-Park en het hoogteverschil tussen het plein en de Barastraat.

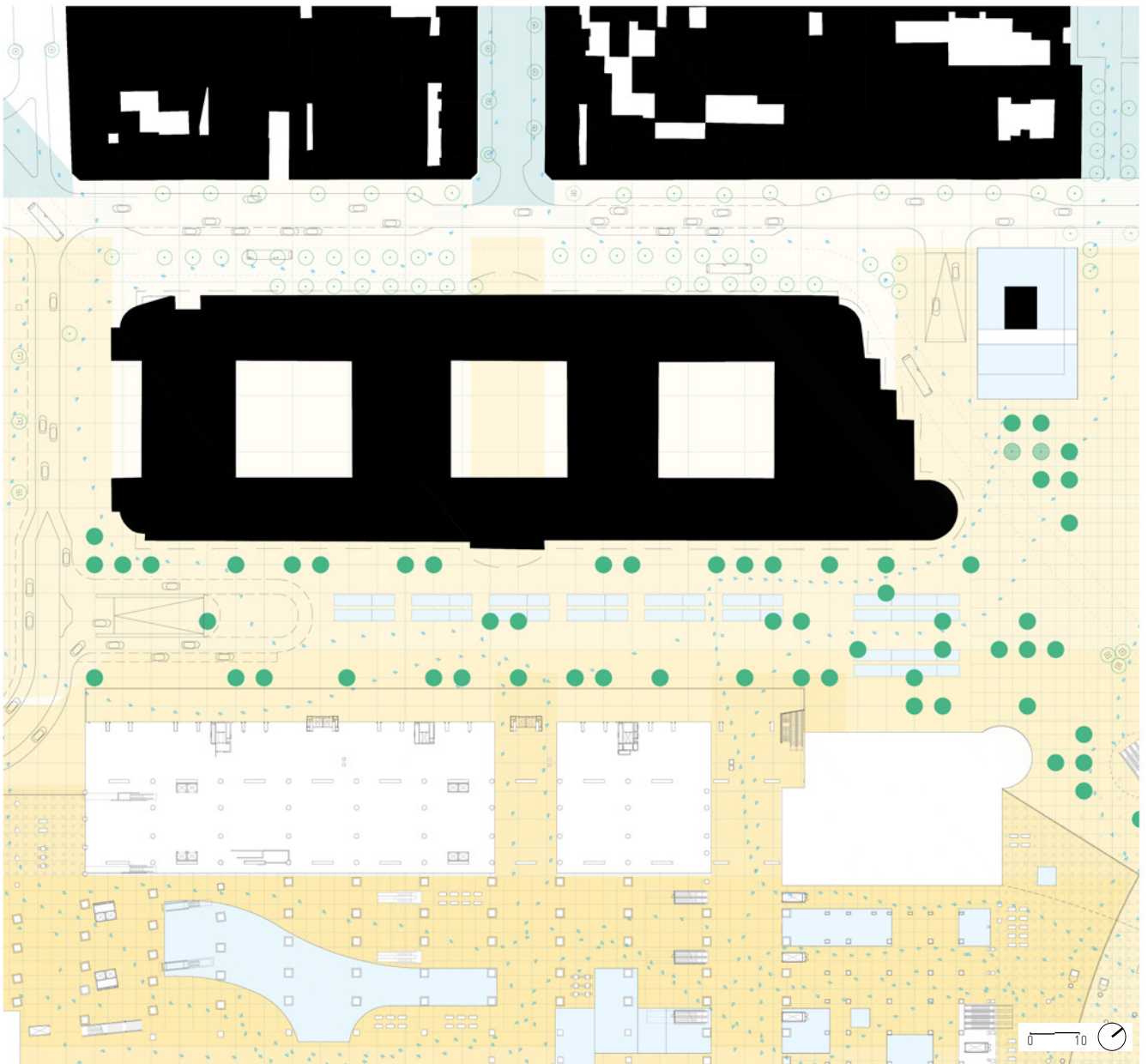




BOX PARK POP UP MALL - LONDON



BOX PARK POP UP MALL - LONDON



# OPENBARE RUIMTE (HORTAPLEIN-STAAT II)

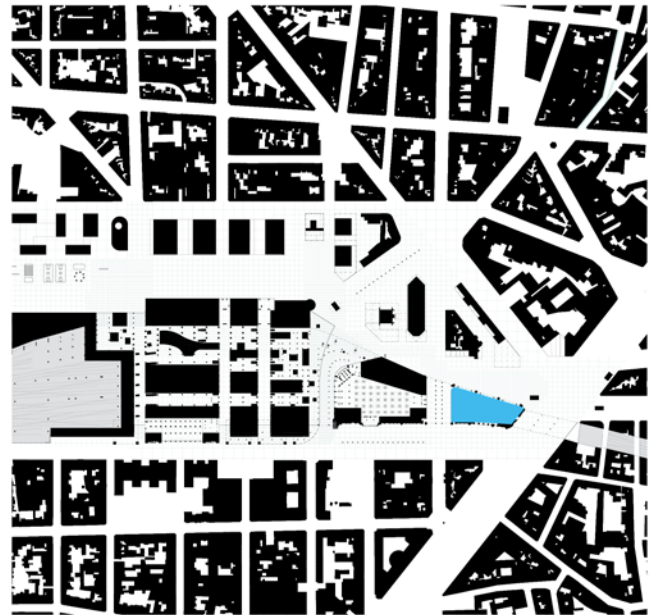




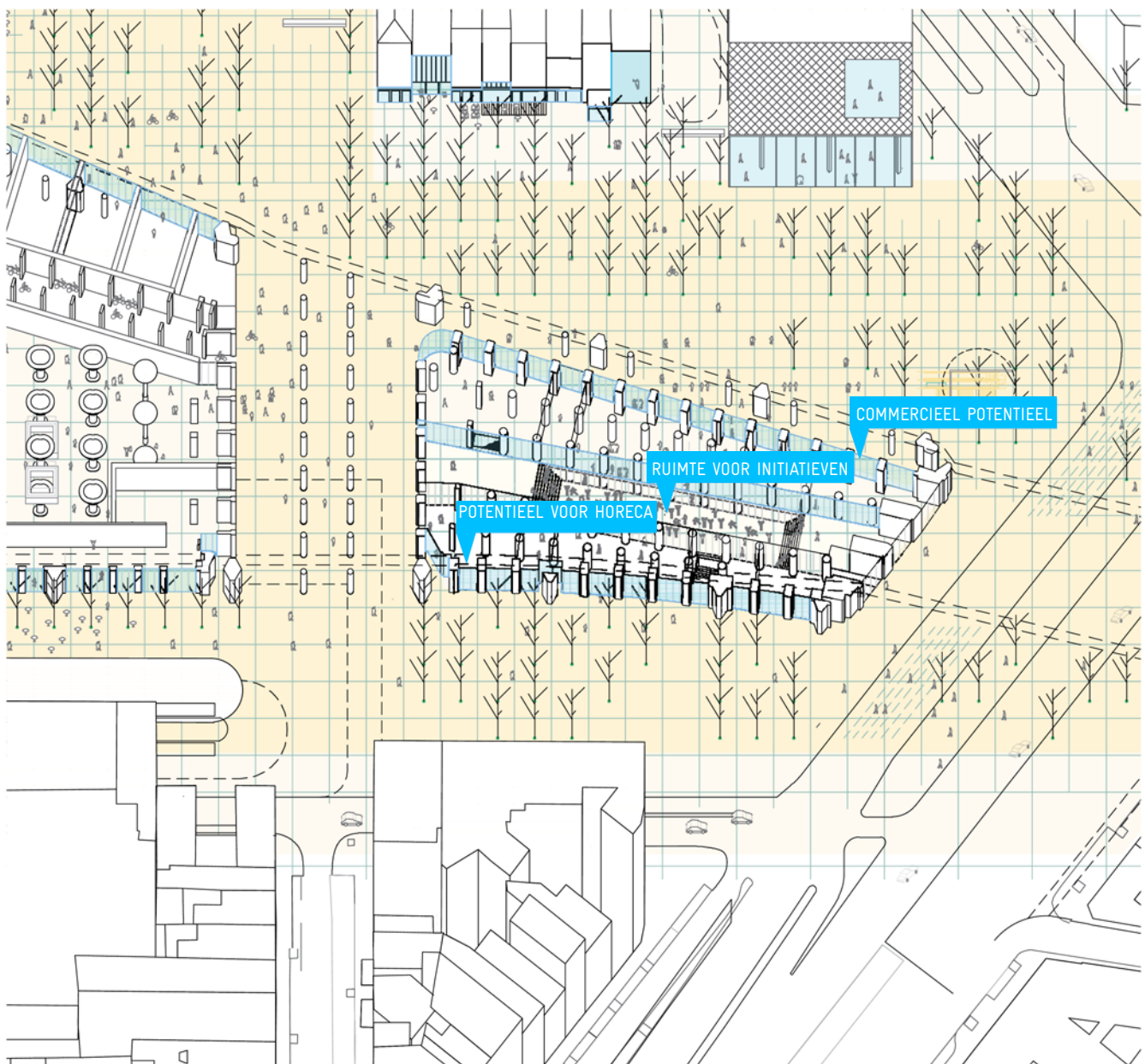


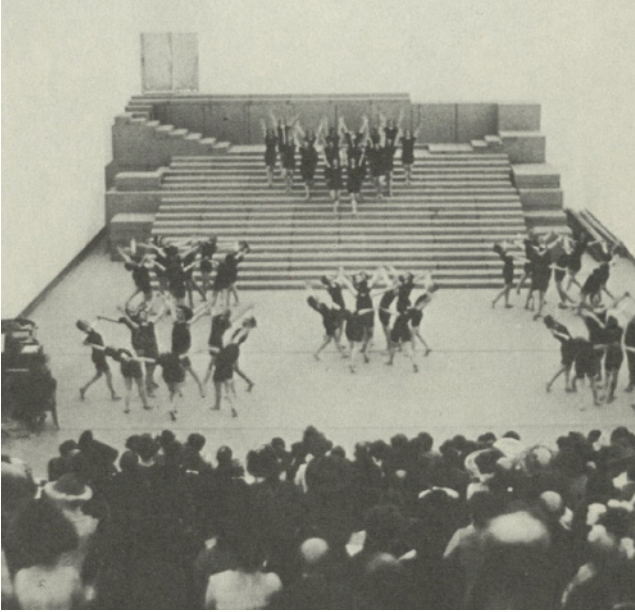
# KLEINE VIERHOEK

Bouwnaam : leine vierhoek  
Jaar : 2018 -2020  
Functie(s) : open voor lokale initiatieven  
Kenmerken en voorschriften : In eerste instantie minimale werkzaamheden om de noodzakelijke normen voor toegang van het publiek te bereiken. Tijdelijke opening voor evenementen, initiatieven.  
Respect voor de structuur en de intrinsieke kwaliteiten van deze infrastructuur-rele ruimte met erfgoedwaarde.  
In tweede instantie geluidsisolatie en plaatsing van voorzieningen en diensten.



HANDELSZAKEN/DIENSTEN 1050M2	VOORZIENINGEN 2350M2	TOTAAL 3400M2
---------------------------------	-------------------------	------------------

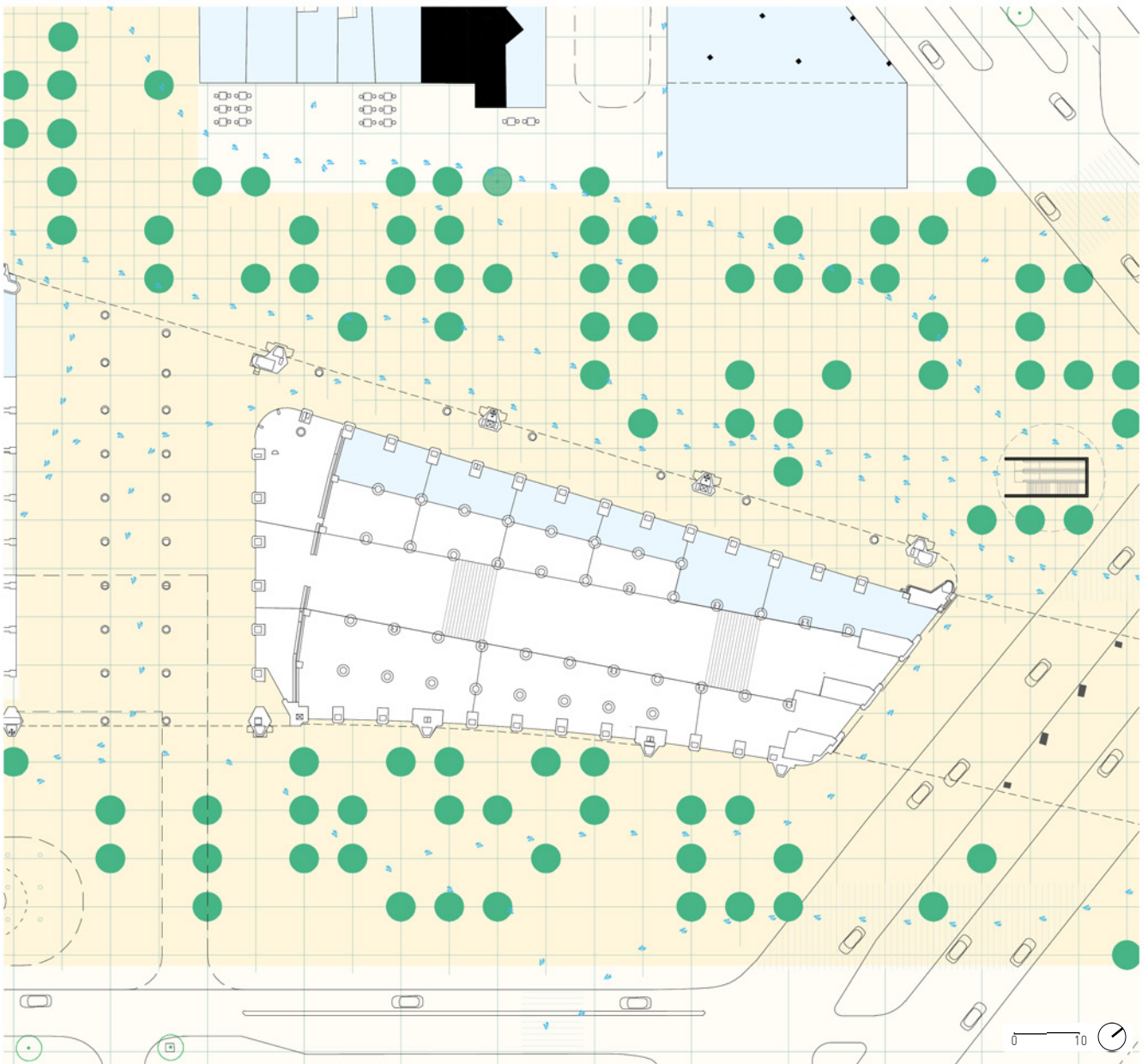




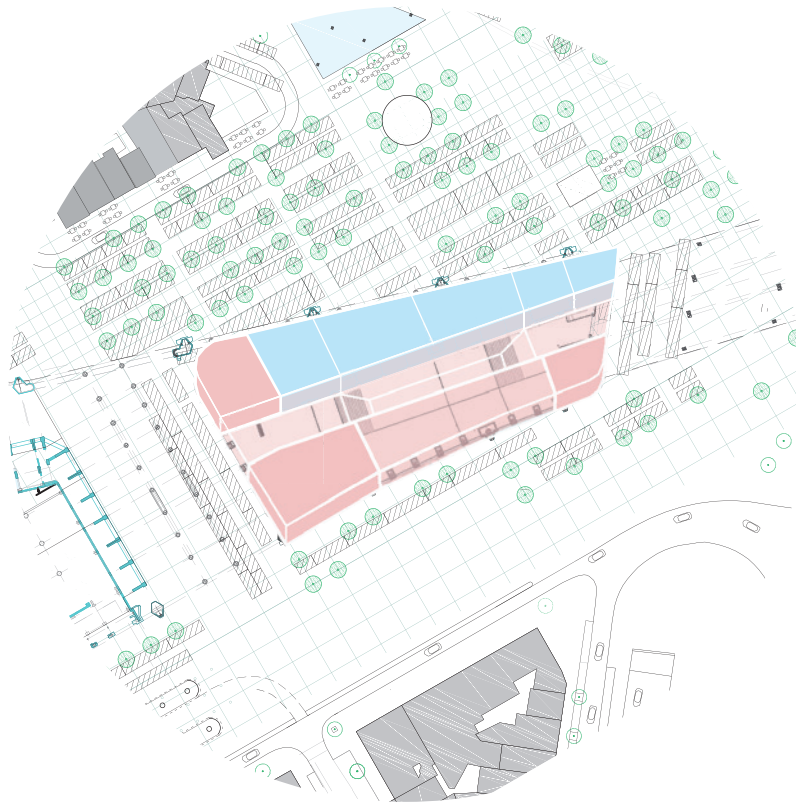
ADOLPHE APPIA - ORPHEUS - HELLERAU



OMA - PRADA CATWALK - FONDAZIONE PRADA MILAN

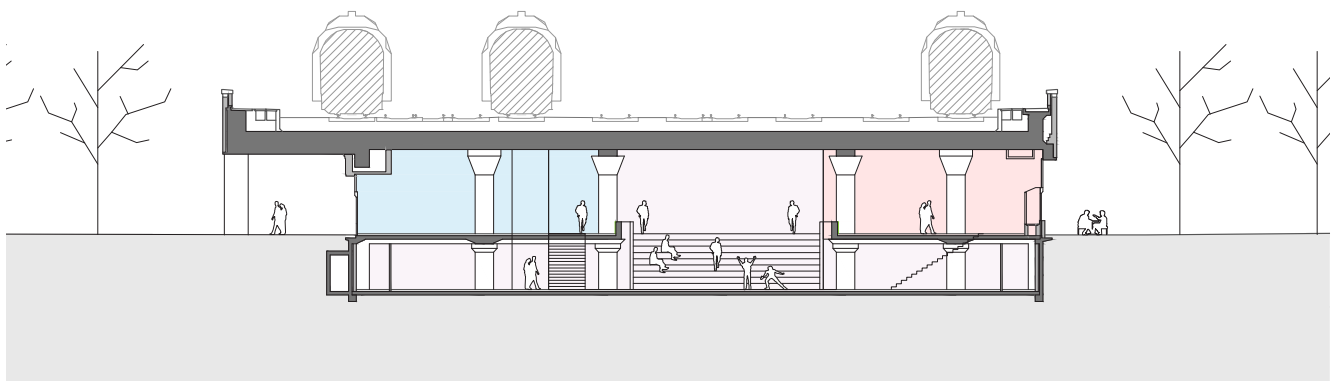


# HYPOTHESE VOOR DE PROGRAMMATISCHE HERVERDELING



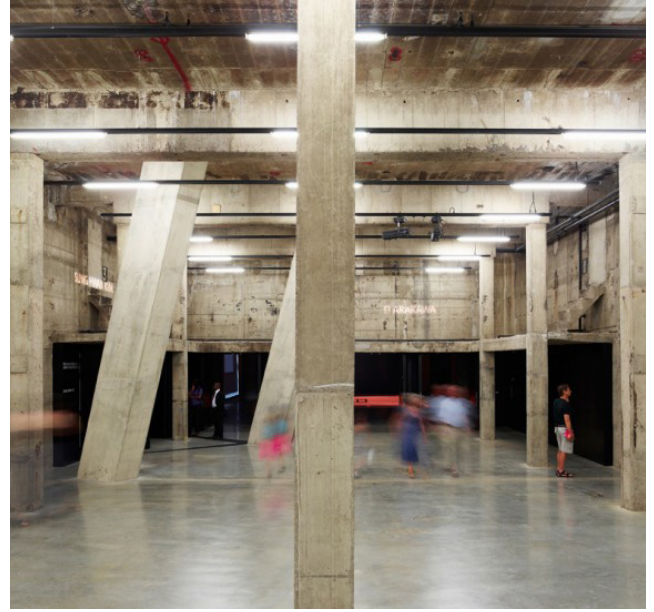
COMMERCIEEL POTENTIEEL 1050M2    POTENTIEEL VOOR LOKALE INITIATIEVEN: : 2350M2

(kwalitatieve initiatieven die de bewoners de kans bieden om de wijk weer in bezit te nemen: organisatie van evenementen en tijdelijke tentoonstellingen, initiatieven rond de marktfunctie van de wijk, organisatie van feesten om de woonfunctie van de wijk in ere te herstellen en sociale contacten mogelijk te maken, initiatieven rond stedelijke culturen, sportevenementen, enz.)

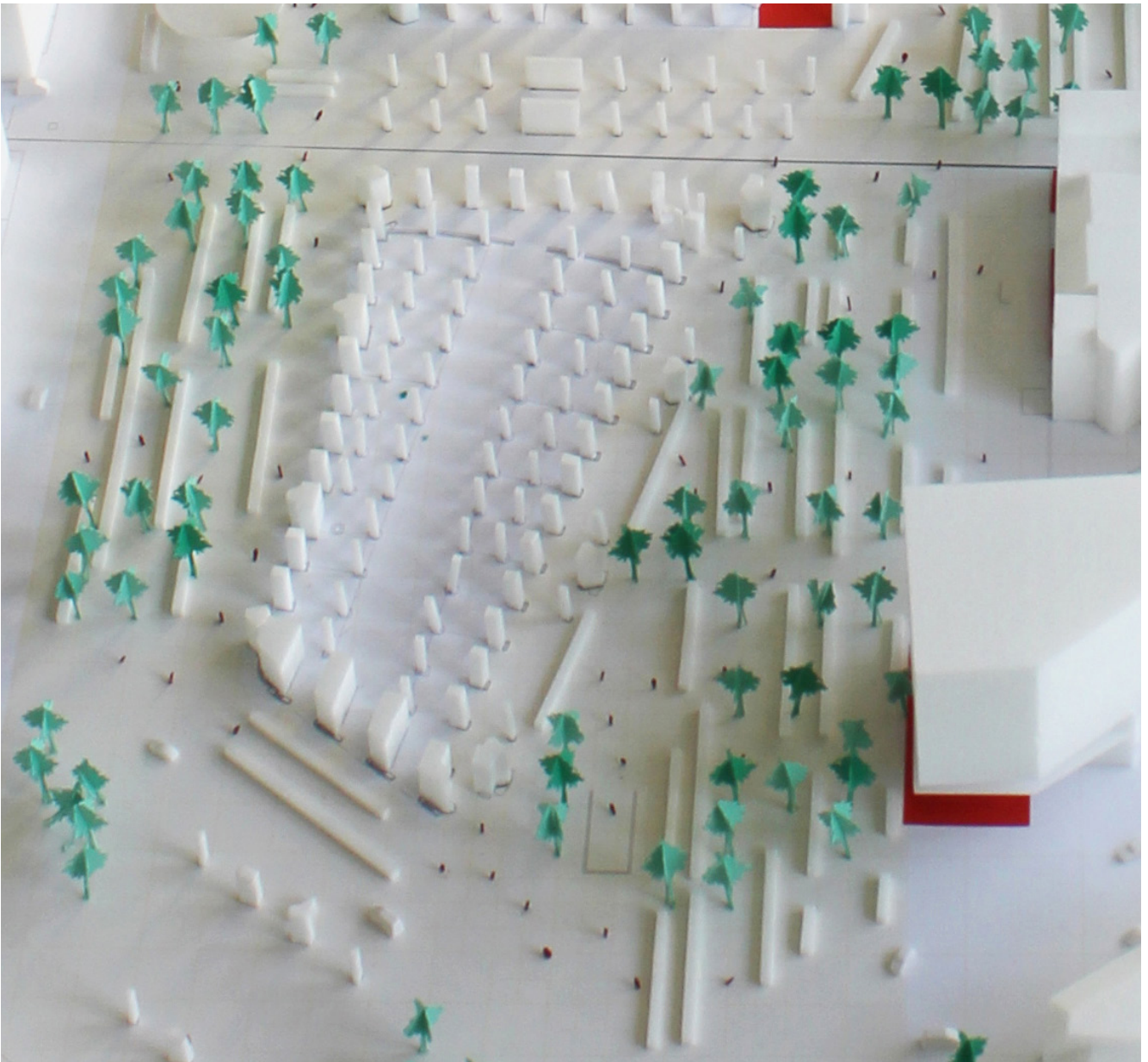




NIGHT BAZAAR - BROOKLYN

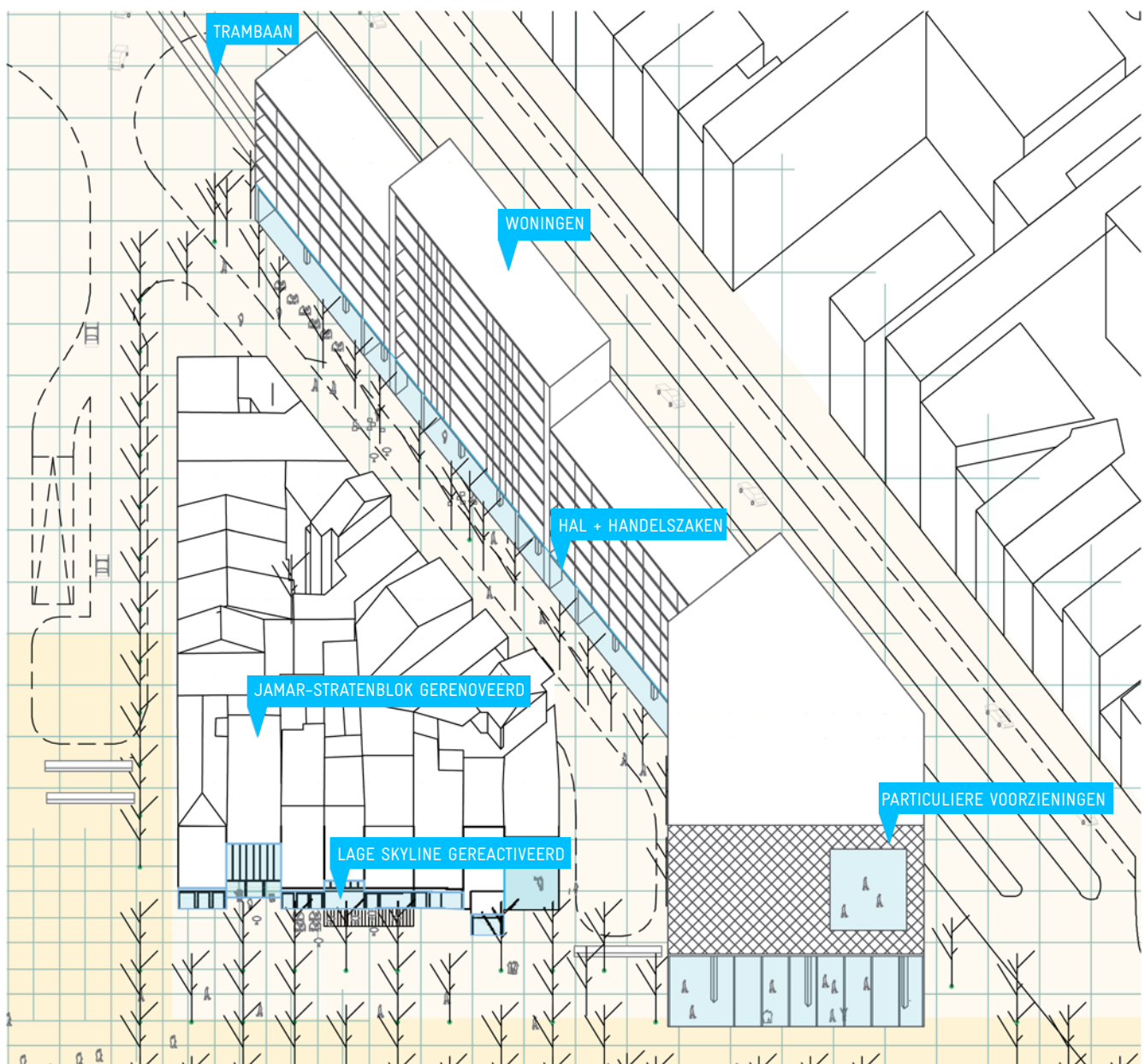
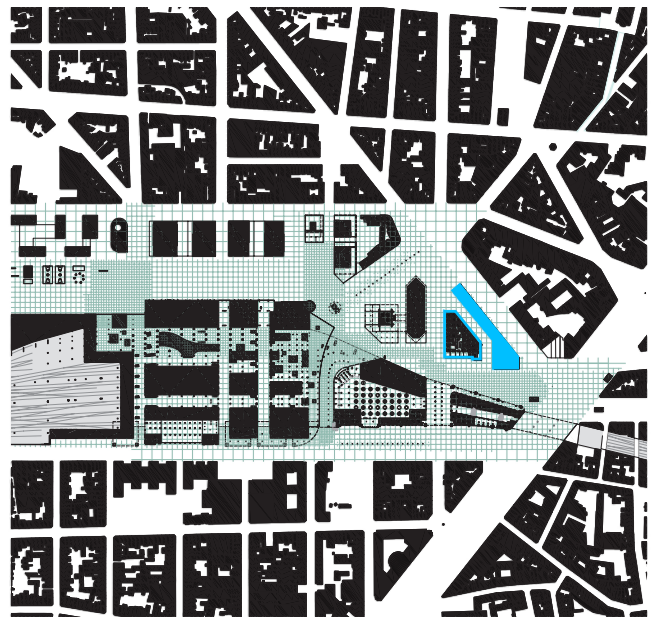


HERZOG & DE MEURON - OIL TANKS - TATE MODERN - LONDON



# VASTGOED JAMAR

Bouwnaam : Jamar  
Jaar : 2018  
Functie(s) : woningen, handelszaken en particuliere voorzieningen  
Kenmerken en voorschriften : Flatgebouwen van maximaal 28 m hoog boven de trambaan, waarvan de technische gevolgen nog nader moeten worden bestudeerd.  
Verkooppunten in galerijen aan de noordkant, verschillende soorten woningen.

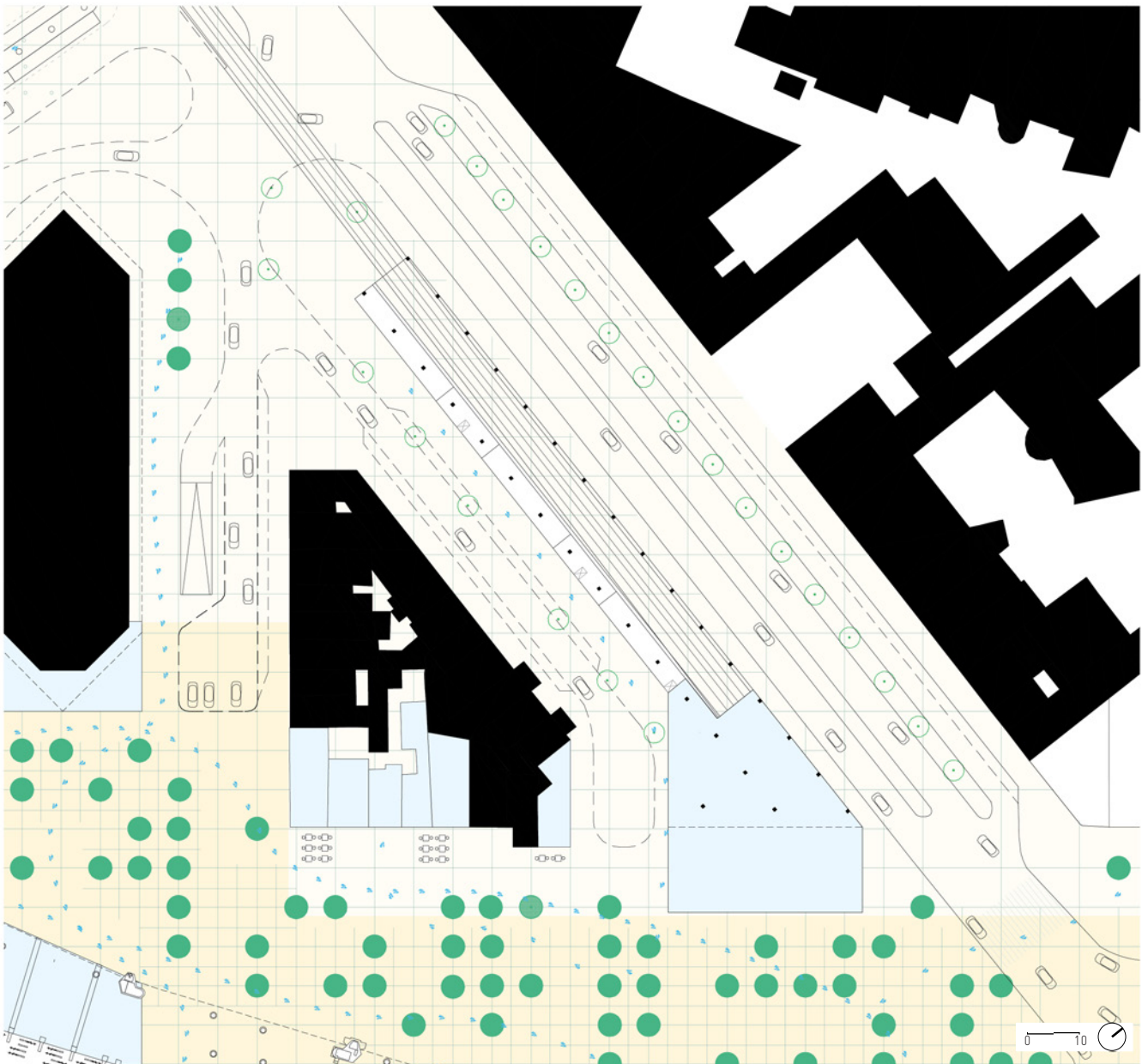




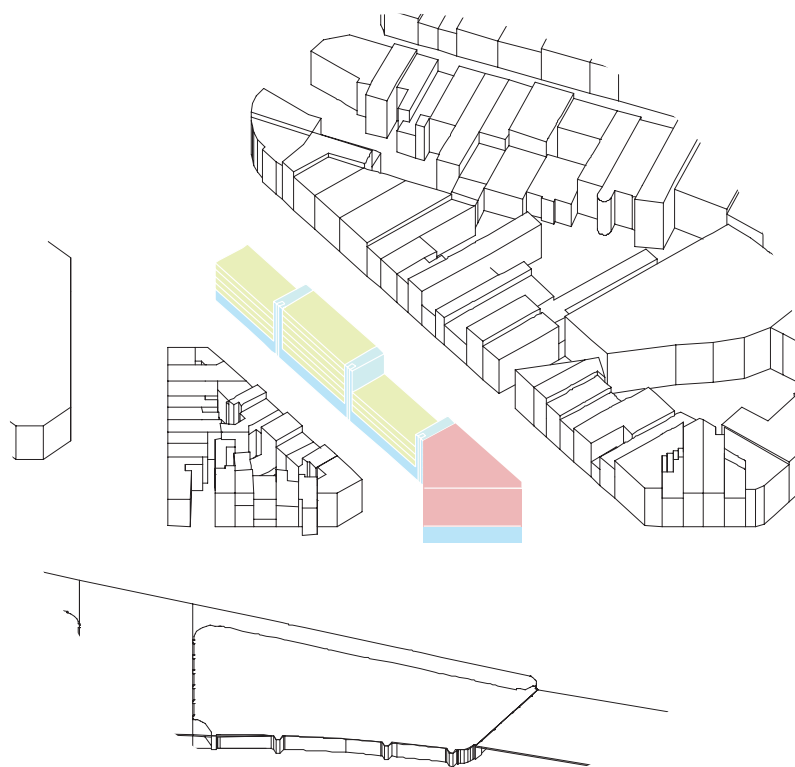
SANAA - KITAGATA APARTMENTS - GIFU



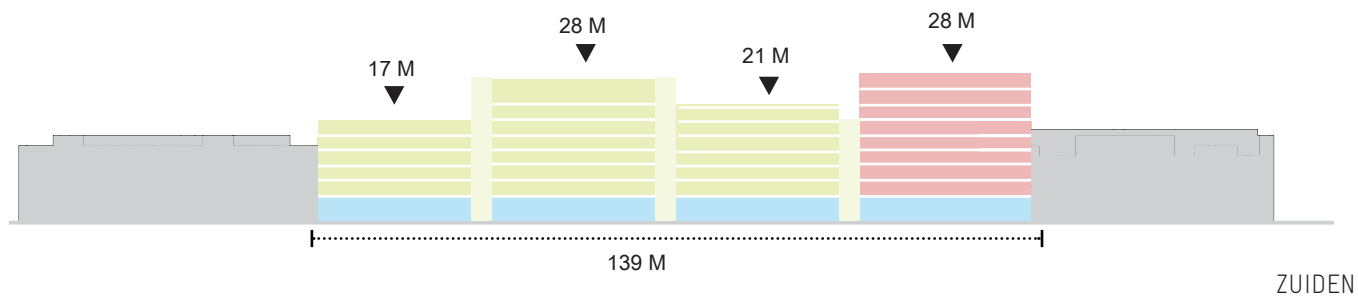
REX NYC - WYLY THEATER - DALLAS



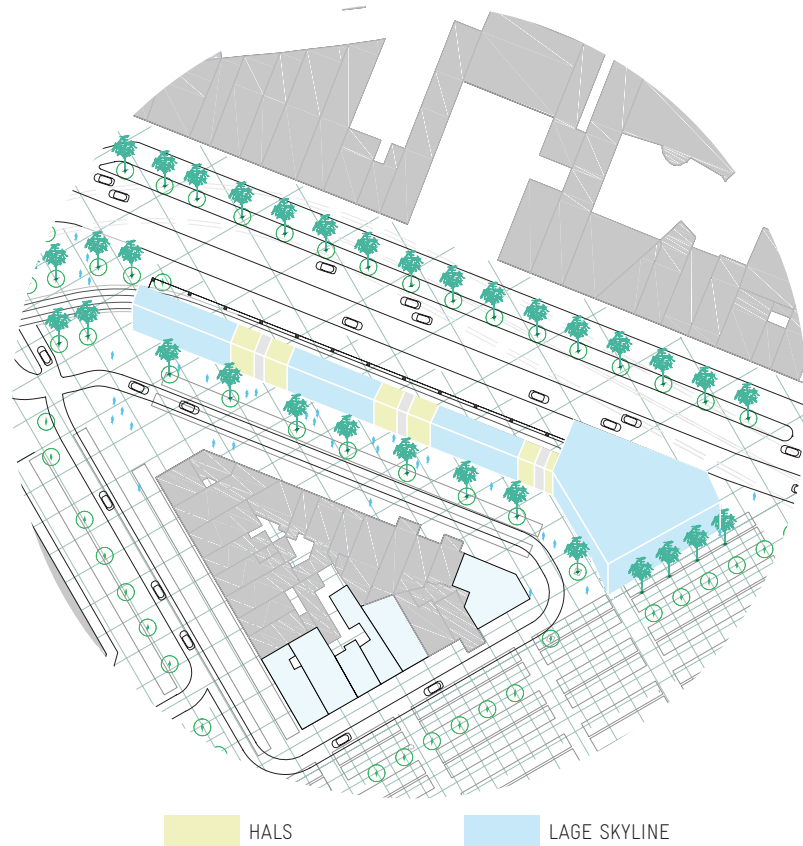
# PROGRAMMATISCHE HERVERDELING



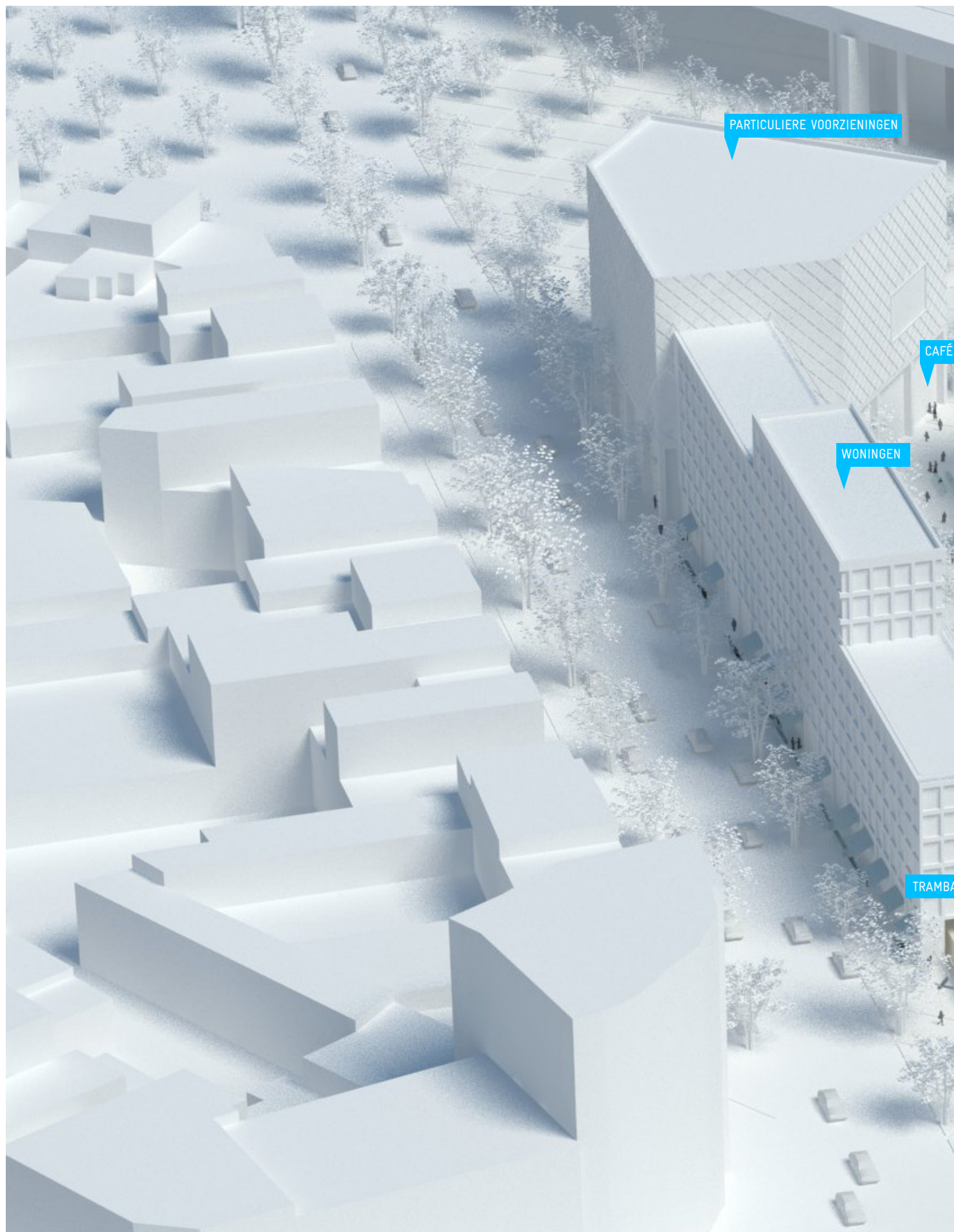
■ HANDELSZAKEN: 1000M<sup>2</sup>   ■ WONINGEN: 10000M<sup>2</sup>   ■ PARTICULIERE VOORZIENINGEN: 3000M<sup>2</sup>

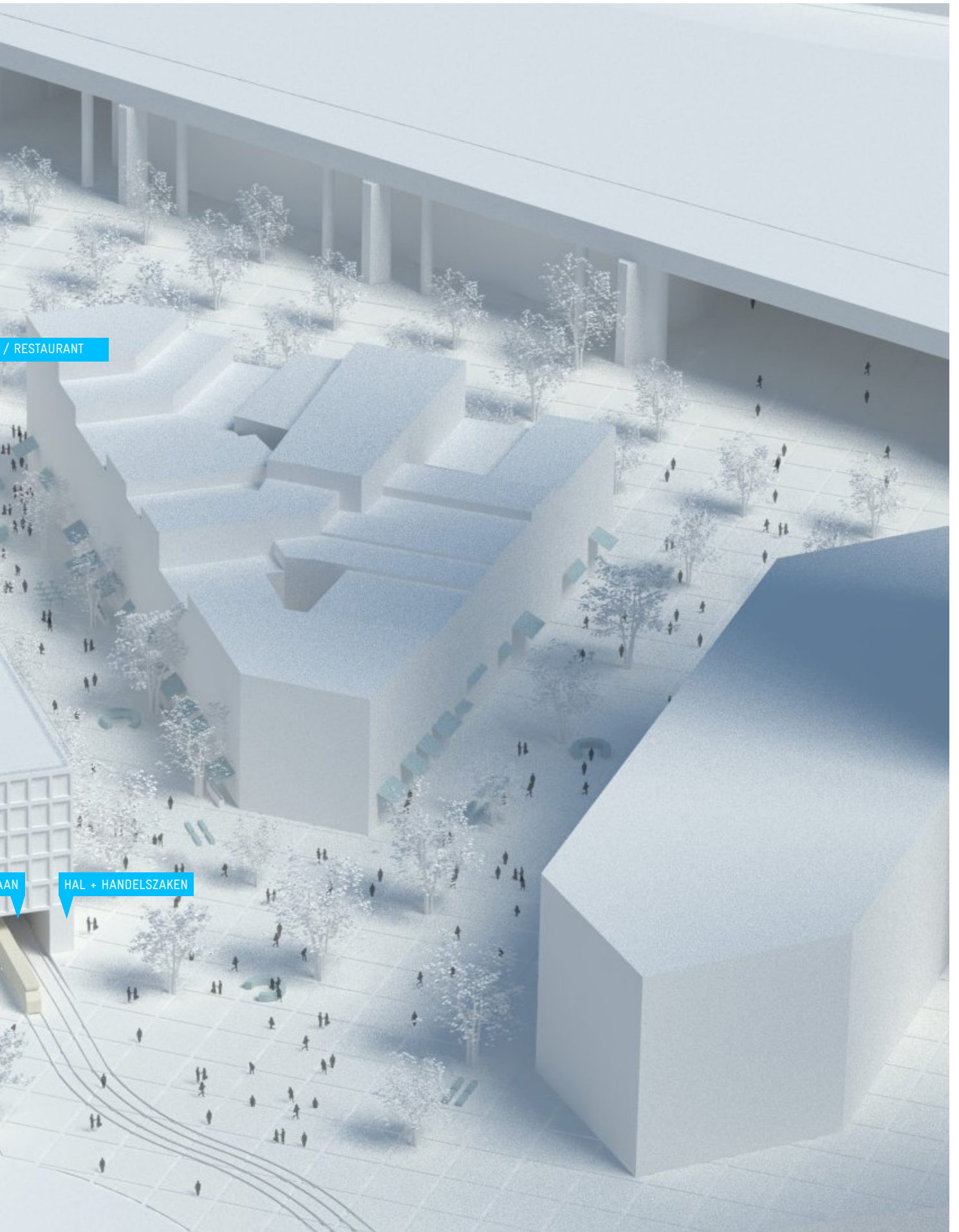






# VASTGOED JAMAR

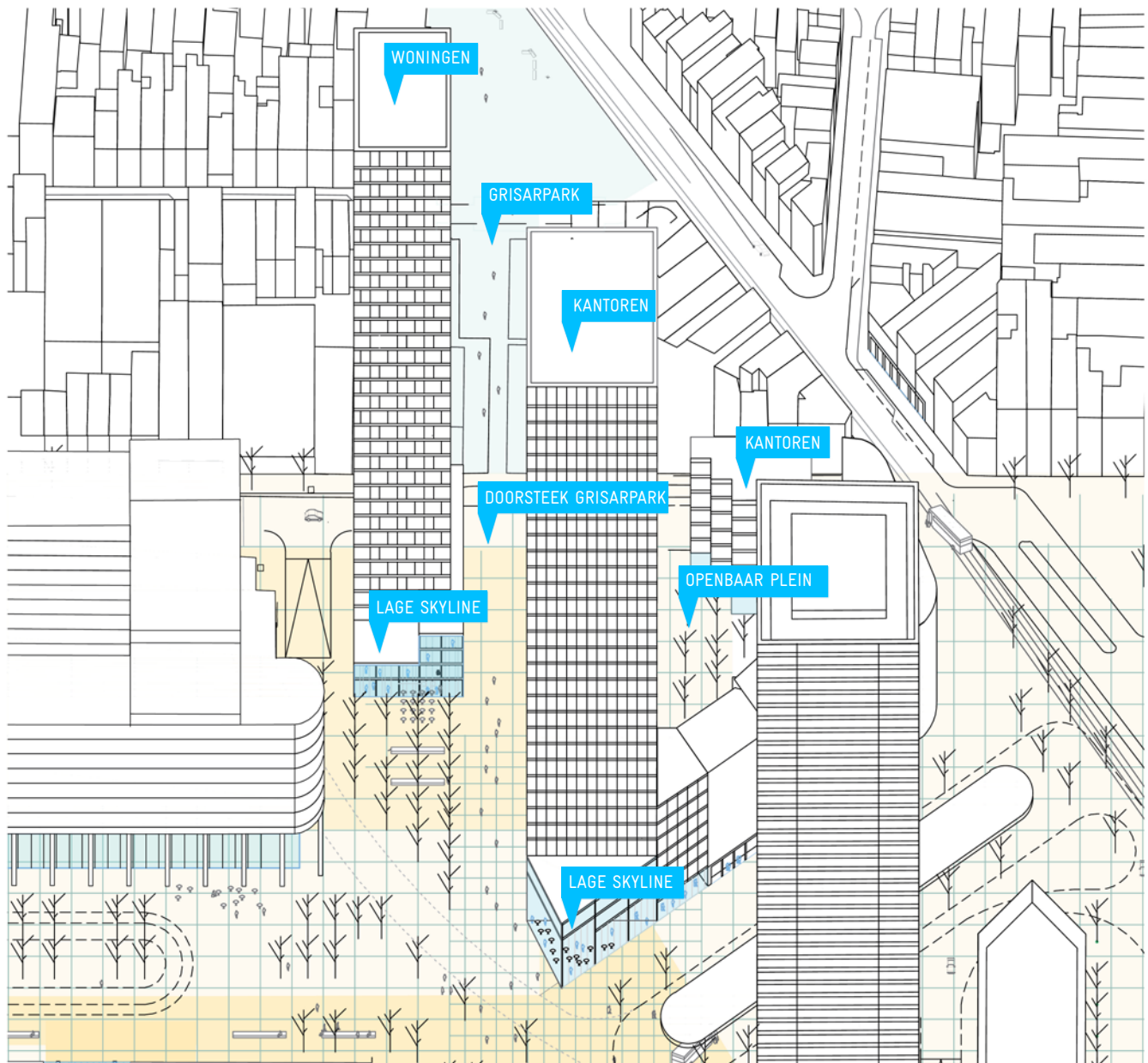
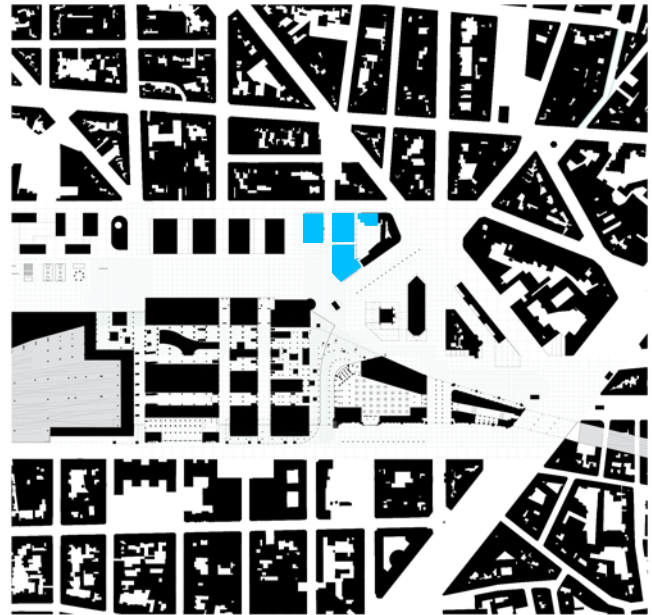




# VICTOR

Bouwnaam : Victor  
Jaar : 2018 - 2020  
Functie(s) : Kantoren, woningen, voorzieningen, handelszaken en huisvestingsdiensten  
Kenmerken en voorschriften : Drie torens van maximaal 140 m hoog met een consequente mix van kantoren en woningen. Integratie van de torens in de algemene structuur van de wijk, doorgang voor het publiek naar het Grisarpark.

HANDELSZAKEN/DIENSTEN 4 700M <sup>2</sup>	VOORZIENINGEN 2500M <sup>2</sup>	WONINGEN 37 500M <sup>2</sup>
KANTOREN 65000M <sup>2</sup>	TOTAAL 109 700M <sup>2</sup>	

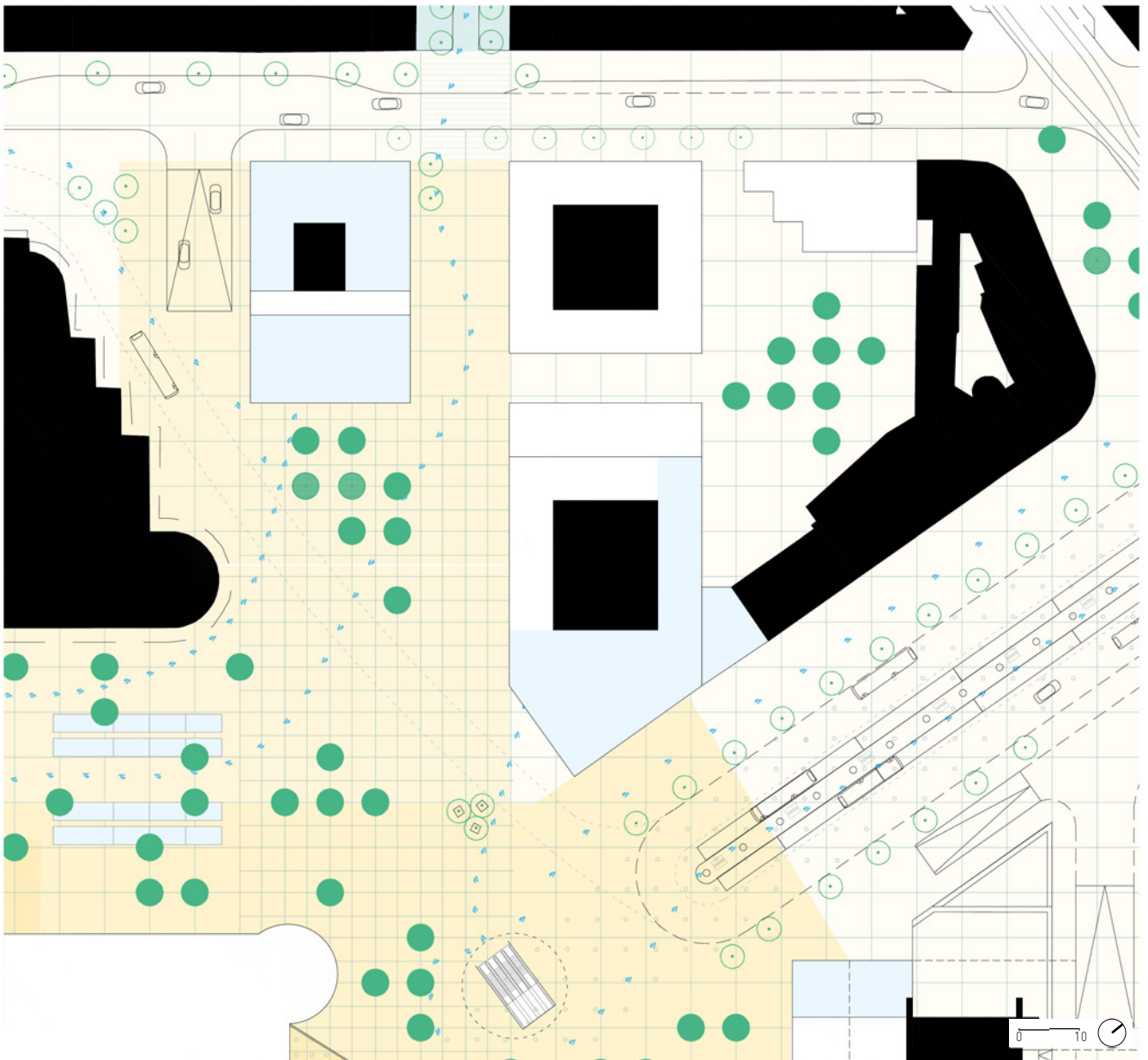




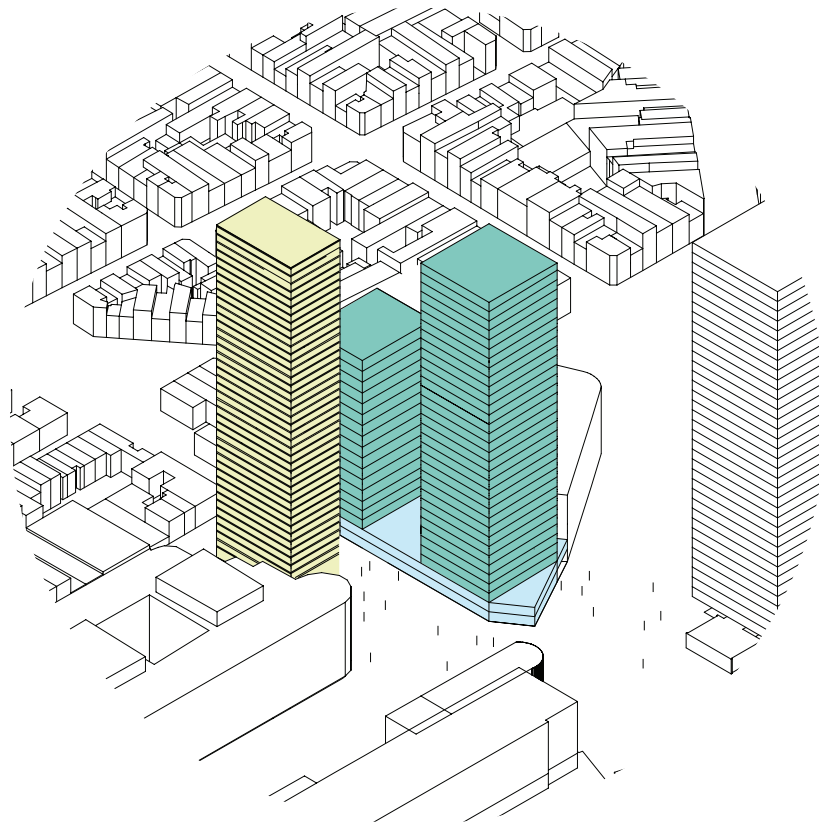
DIENER & DIENER - LOGEMENT - ANVERS



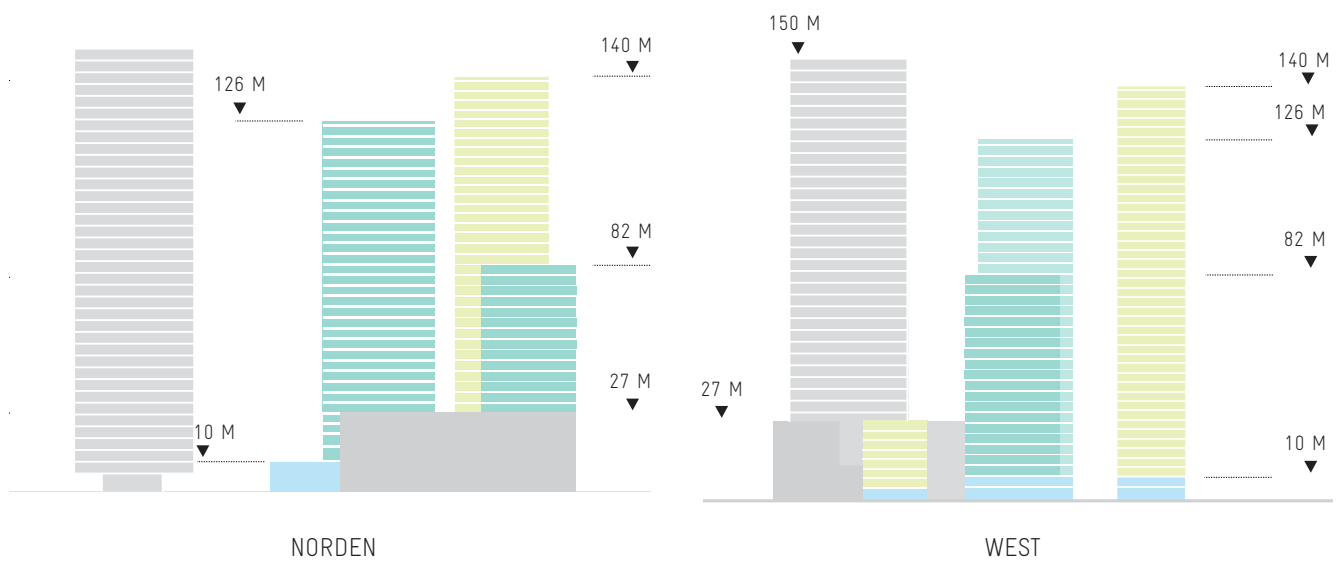
MIES VAN DER ROHE - WESTMOUNT SQUARE - TORONTO



# PROGRAMMATISCHE HERVERDELING



HANDELSZAKEN 4700M<sup>2</sup>
 WONINGEN: 37500M<sup>2</sup>
 KANTOREN: 65000M<sup>2</sup>
 VOORZIENINGEN: 2500M<sup>2</sup>

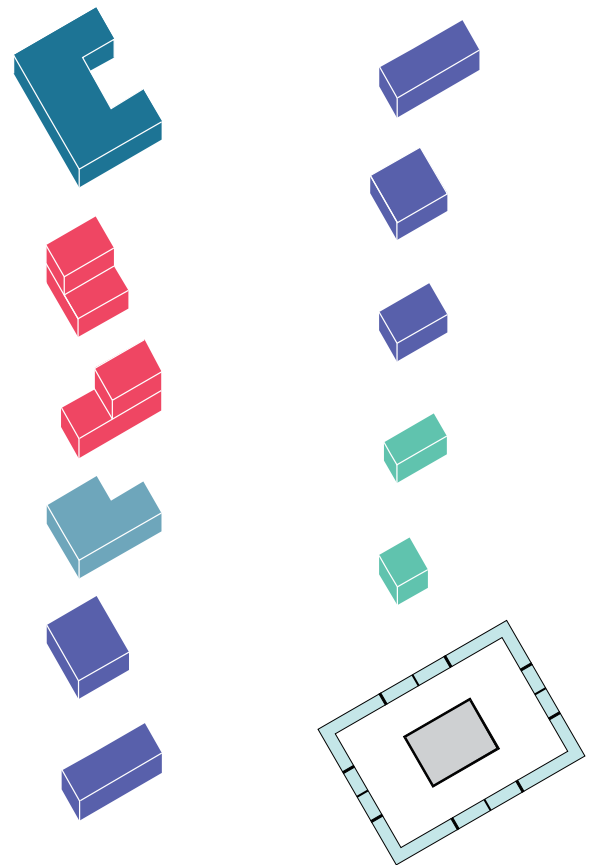
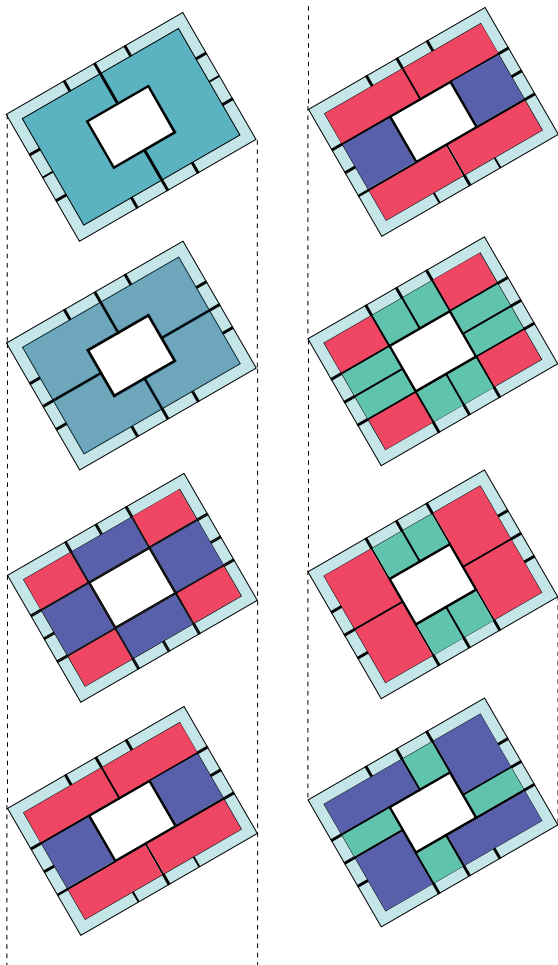




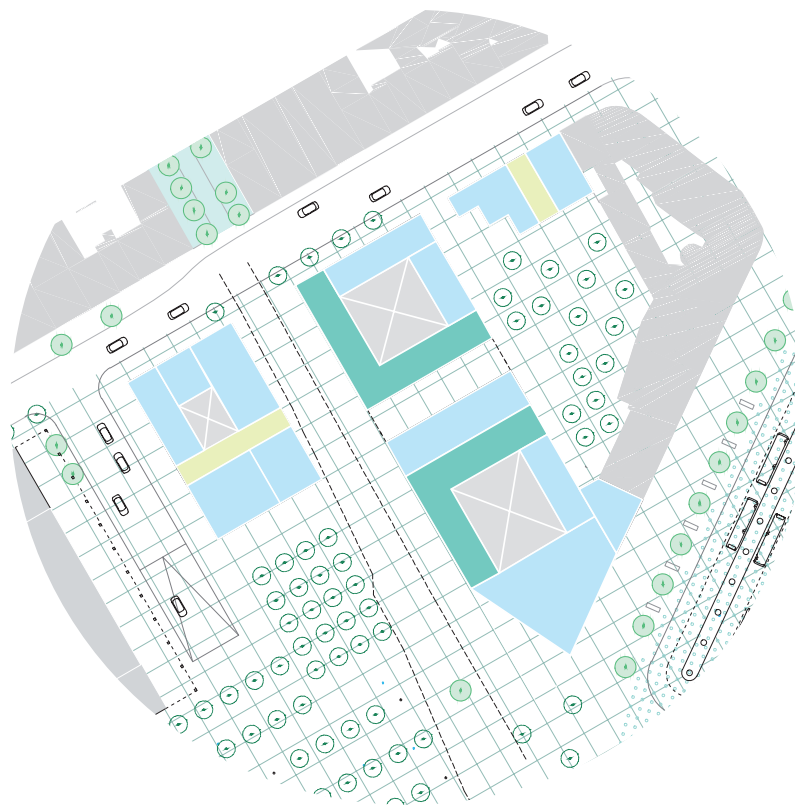
SANAA - KITAGATA APARTMENTS - GIFU



LACATON & VASSAL - TOUR BOIS LE PRÊTRE - PARIS



# DOORGANGSHALLEN EN INDELING VAN DE LAGE SKYLINE



■ LAGE SKYLINE

■ HAL WONINGEN

■ HAL KANTOREN

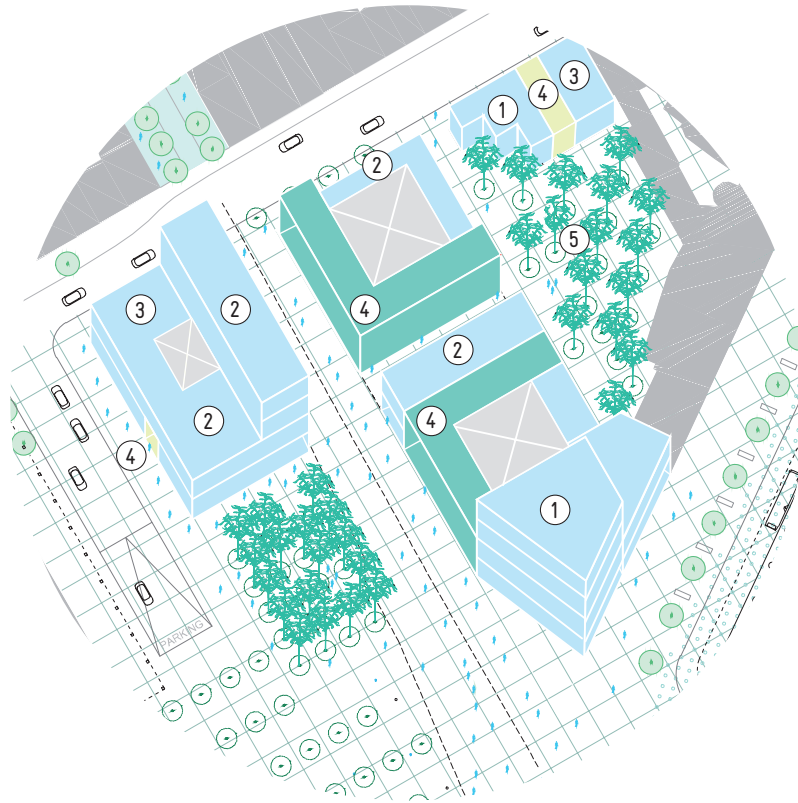


ALDO VAN EYCK - PLAYGROUND - AMSTERDAM



LINCOLN CENTER - NEW YORK





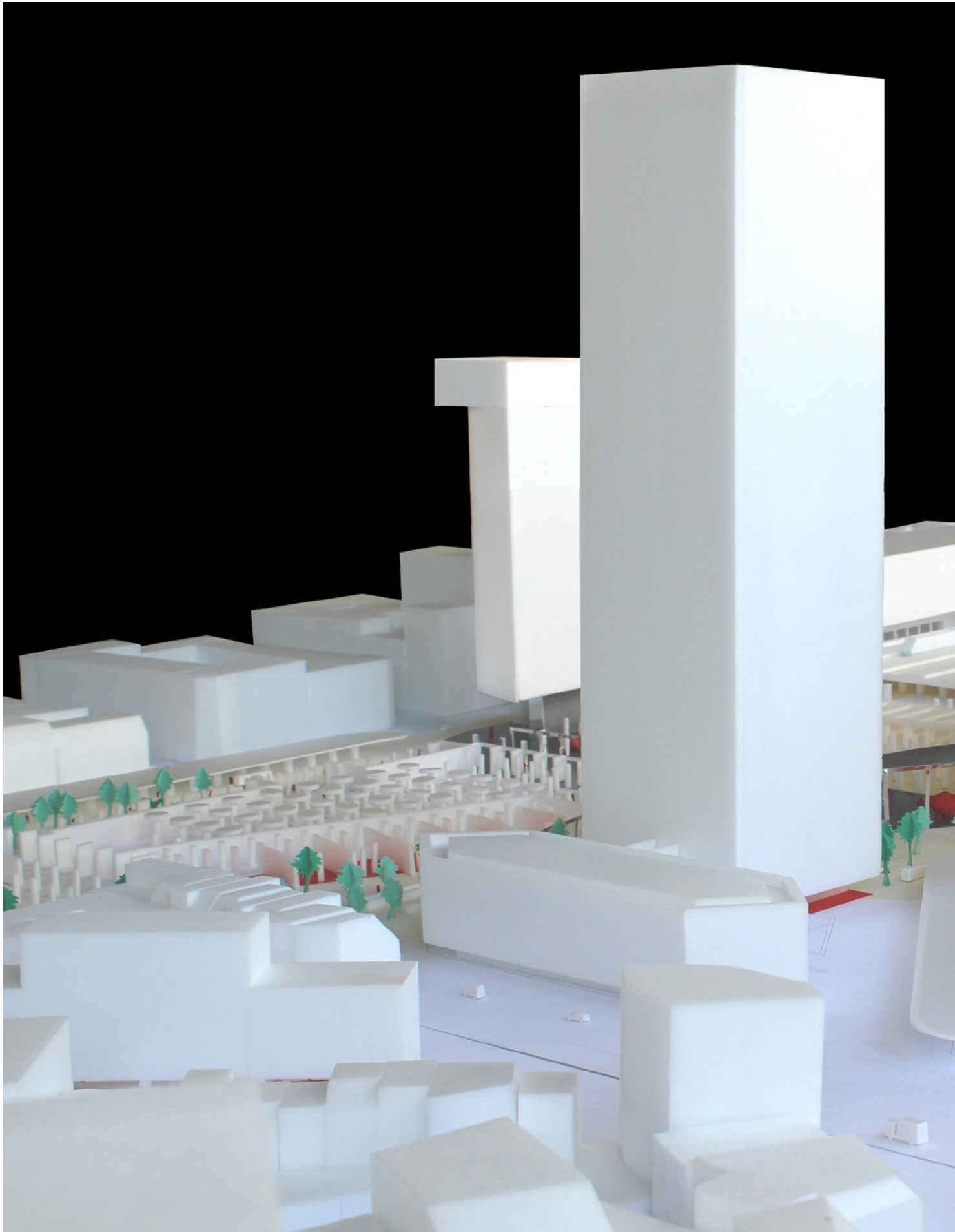
- ① VOORZIENINGEN    ② HANDELSZAKEN    ③ HUISVESTINGSDIENSTEN    ④ HAL    ⑤ KLEINE-OPENBARE RUIMTE/ PLEIN

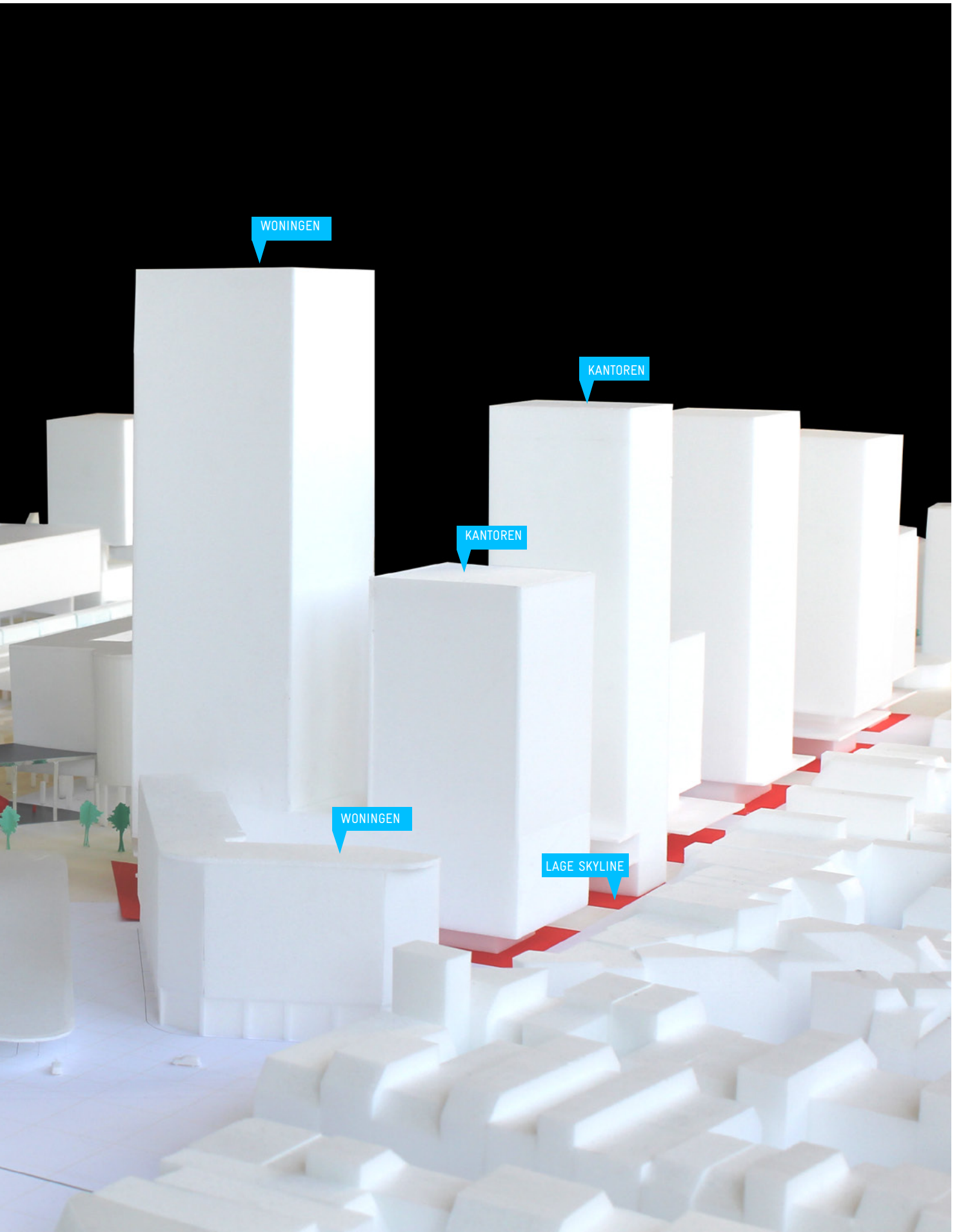


A + P SMITHSONS - THE ECONOMIST - LONDRES



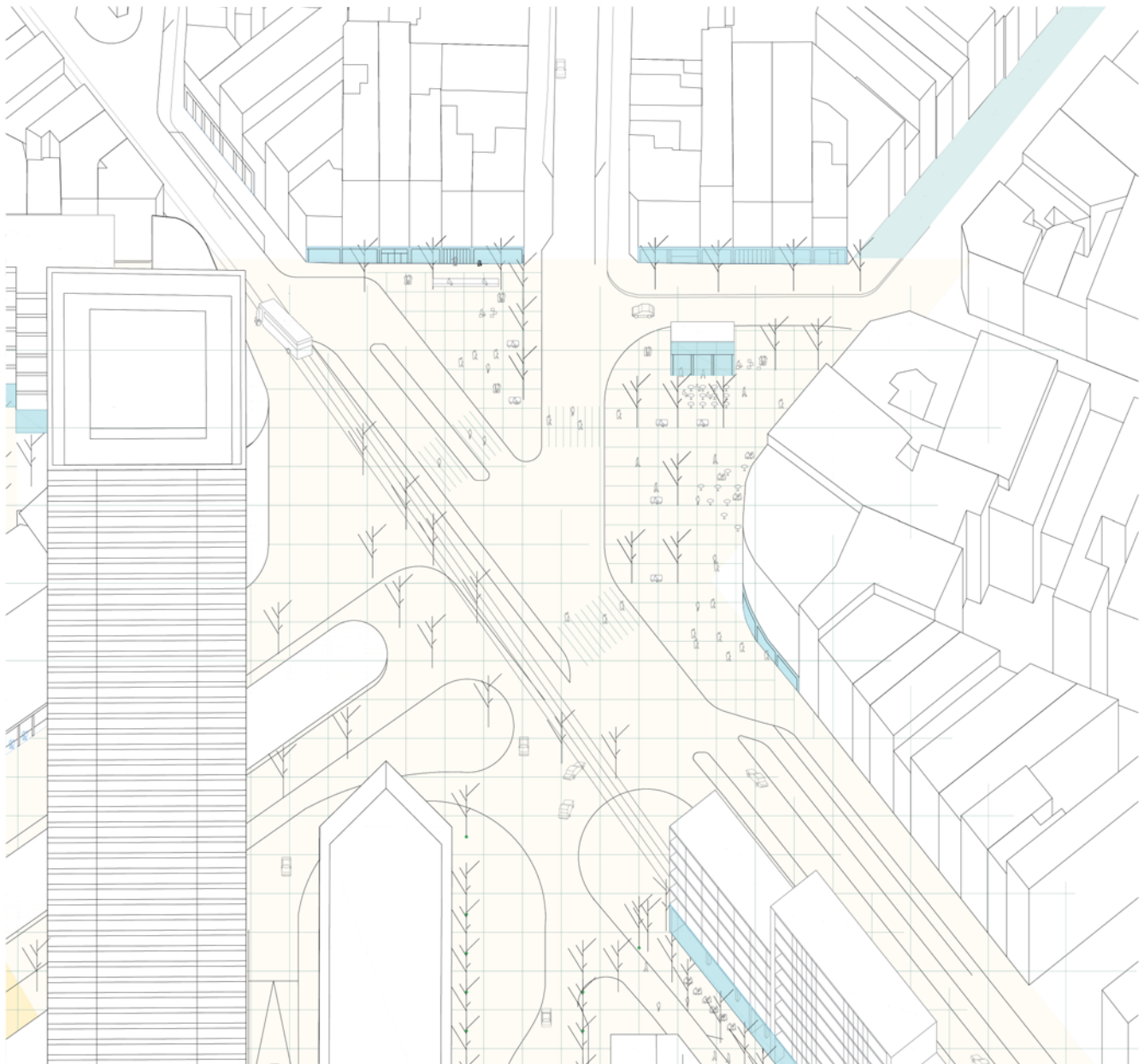
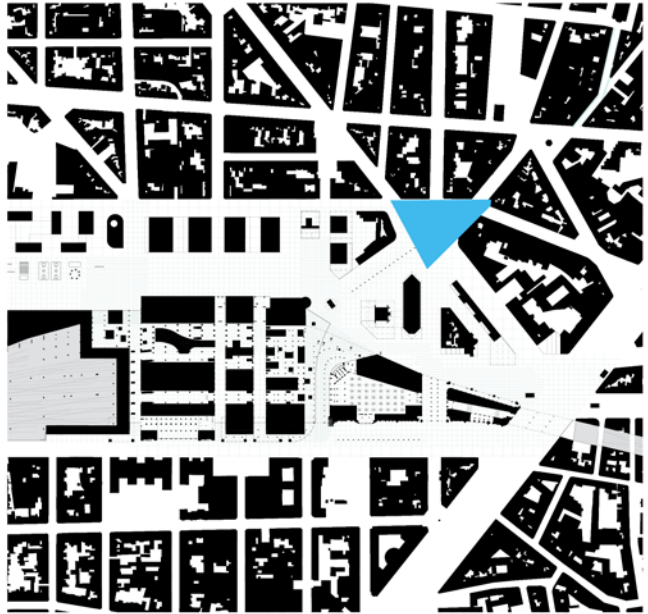
SOM - MANUFACTURERS HANOVER TRUST - NEW-YORK





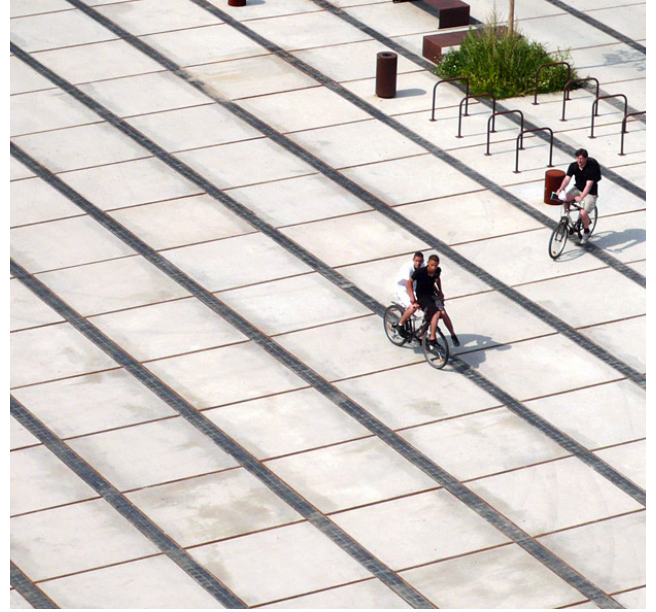
# OPENBARE RUIMTE (BARAPLEIN)

Bouwnaam : Baraplein  
Jaar : 2017  
Functie(s) : Openbare ruimte  
Kenmerken en voorschriften : Het centrale plein is momenteel gescheiden van de nabijgelegen gevels en ligt gevangen in het midden van de verkeersstromen. Het zal worden onderverdeeld in meerdere aangename openbare microruimtes, waarvan de voetgangersverbinding met Kuregem en met het stationsgebied wordt verbeterd. De inrichting van het plein sluit aan op die van het ontmoetingsplatform: materialen, stadsweefsel, meubilair, bewegwijzering en landschapontwerp worden afgestemd op de gehele openbare ruimte van de Zuidwijk. Het Baraplein wordt daarvan een van de hoofdtoegangen, een belangrijke plek voor de verbinding met de wijken. Het mobiliteitsschema voor het Baraplein zal verfijnd worden tijdens het tweede luik van het Richtschema.

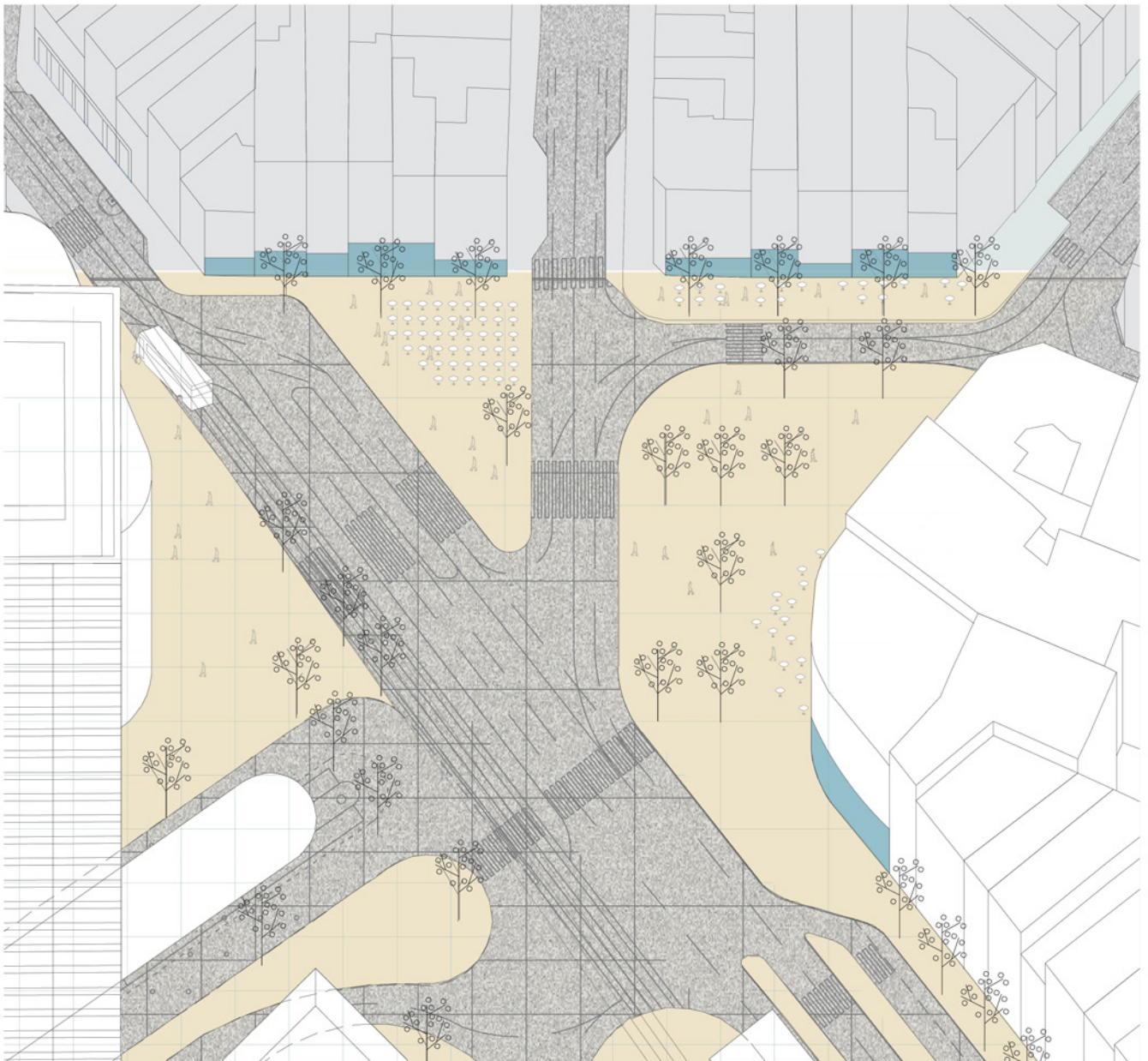




WIEN, MUSEUM QUARTER

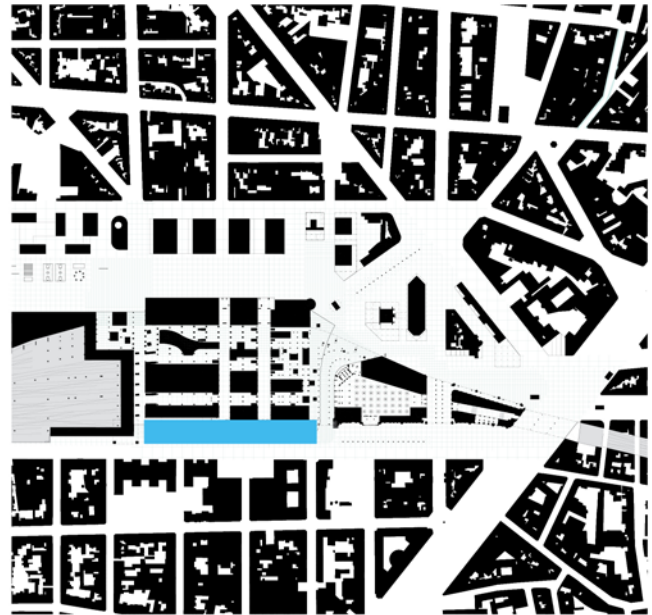


BRUEL DELMAR, HAUTE DEULE RIVER BANKS

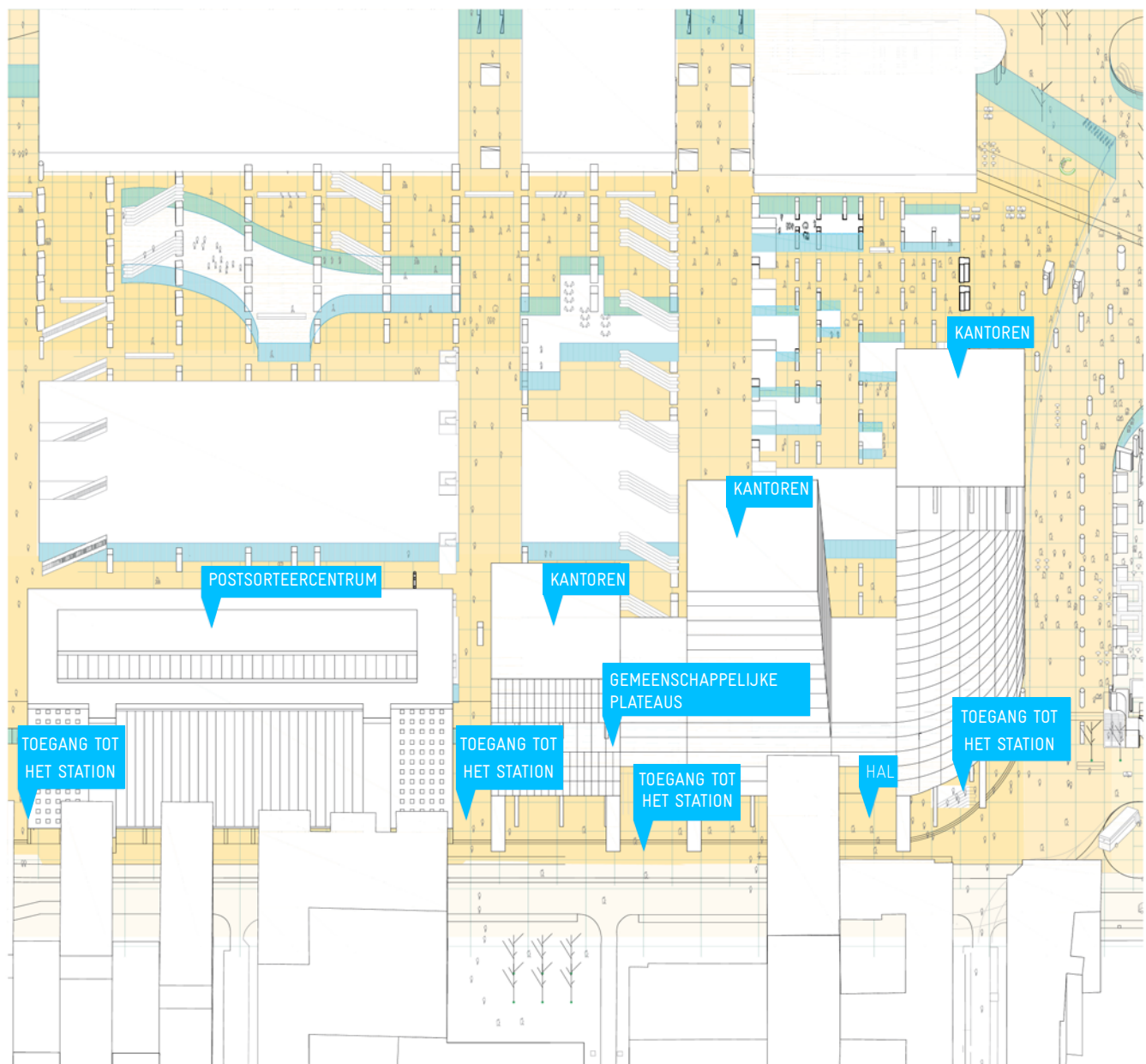


# FONSNY 1

Bouwnaam : Fonsny + postsorteercentrum  
Jaar : 2018 -2020  
Functie(s) : Kantoren, handelszaken en diensten  
Kenmerken en voorschriften : Geheel van drie afzonderlijke gebouwen van maximaal 95 m hoog, met een gekartelde, evenwichtig uitgevoerde bovenkant, op verschillende niveaus verbonden boven een consequente en open lage skyline. Er zouden aanvullende verbindingen tussen deze drie gebouwen kunnen komen. Behoud en renovatie van het postsorteercentrum



HANDELSZAKEN/DIENSTEN 1000M2	KANTOREN 67000 + 24000M2	TOTAAL 67000 + 24000 M2
---------------------------------	-----------------------------	----------------------------

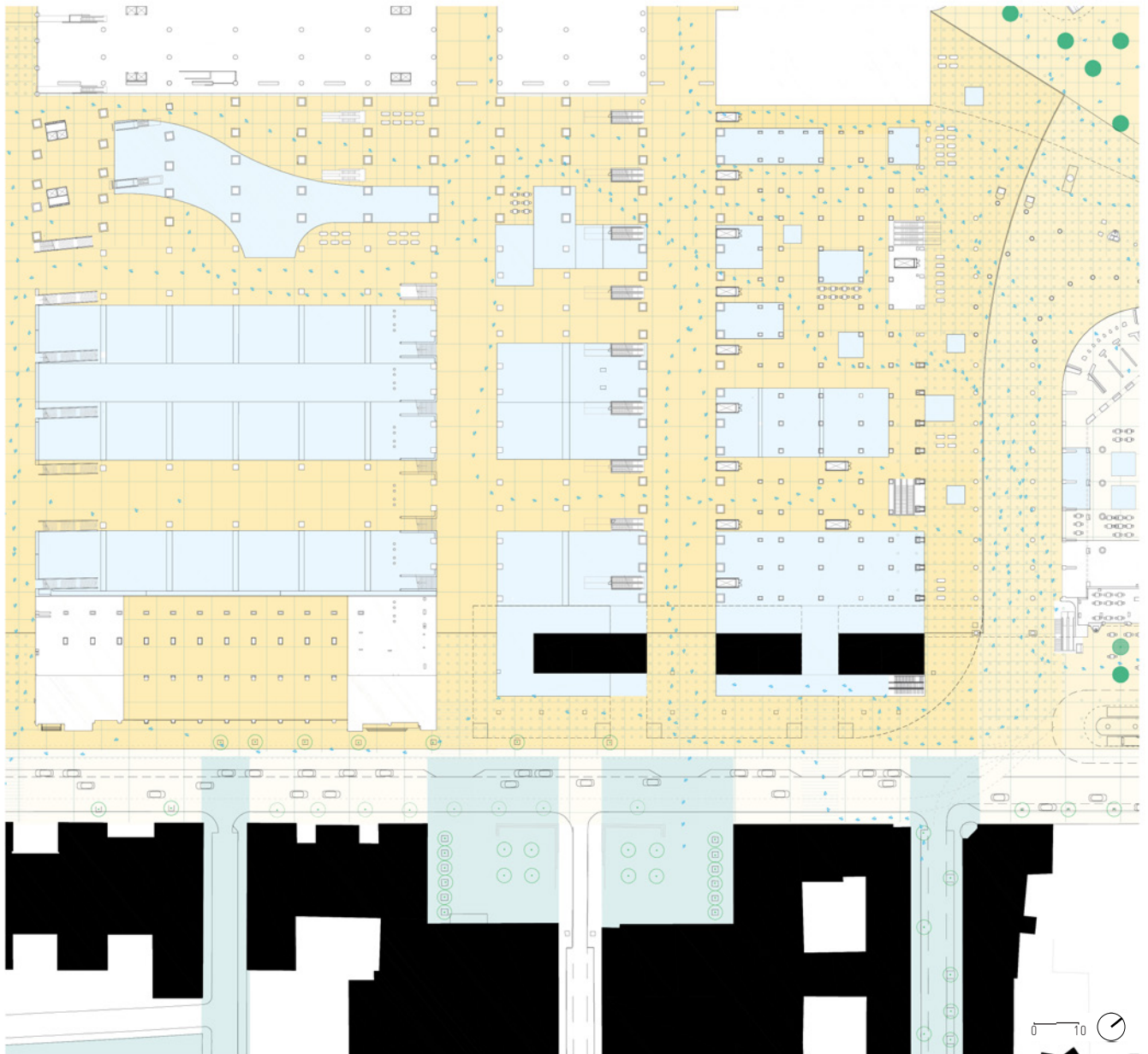




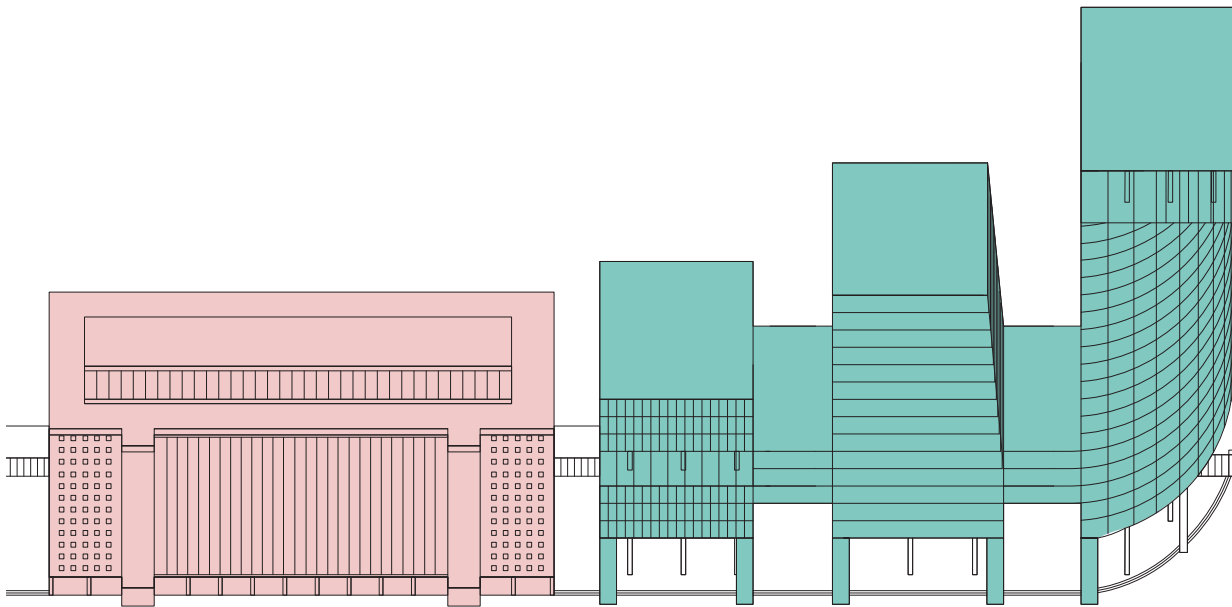
WALTER SCELSEI - TORRE MARINA - VADO LIGURE



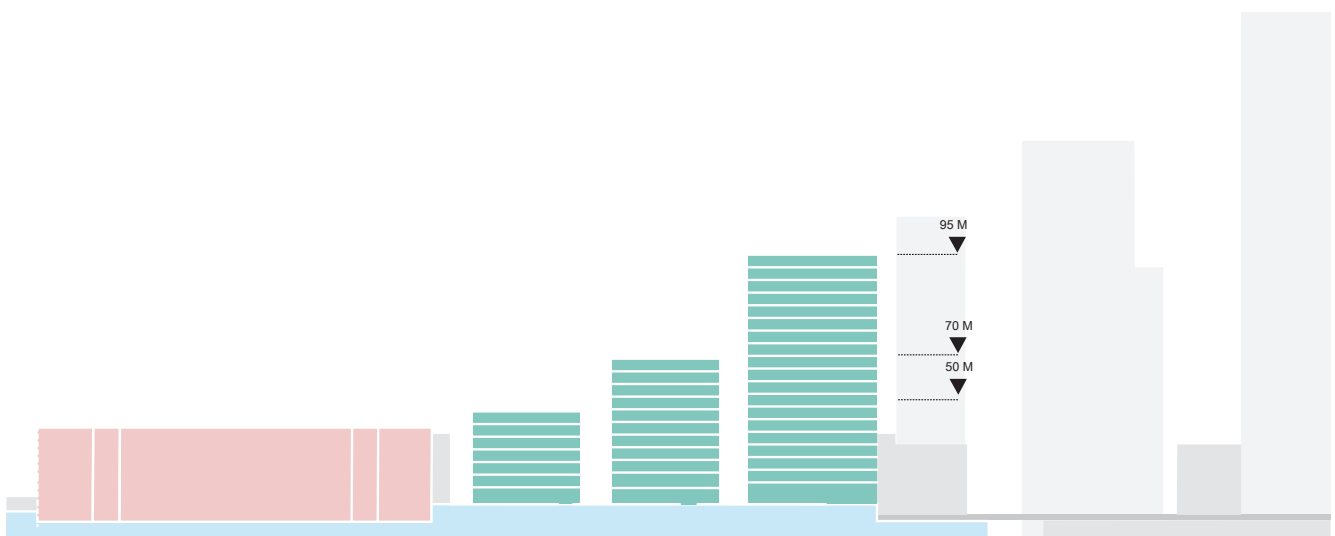
SOM - LEVER HOUSE - NEW YORK



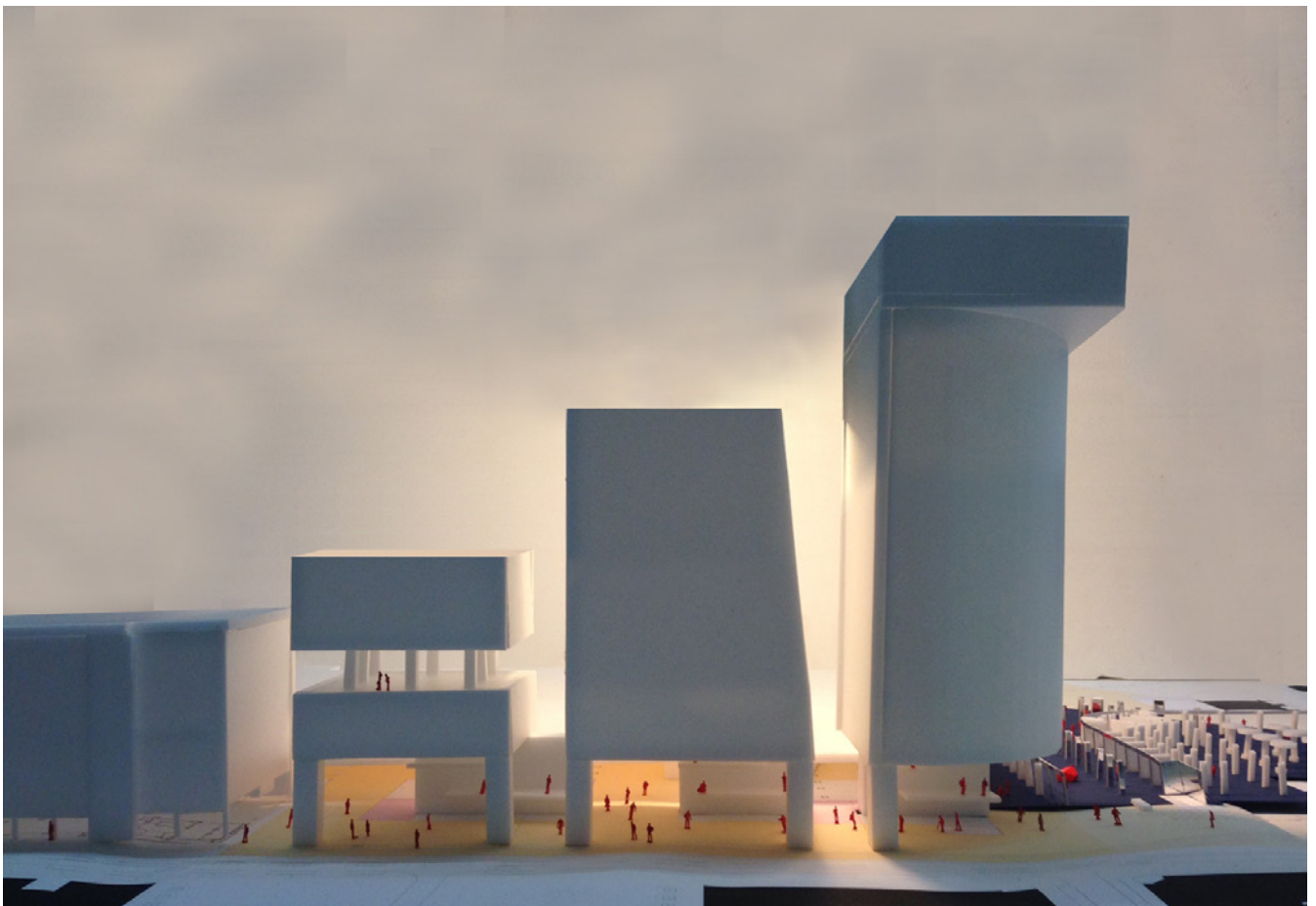
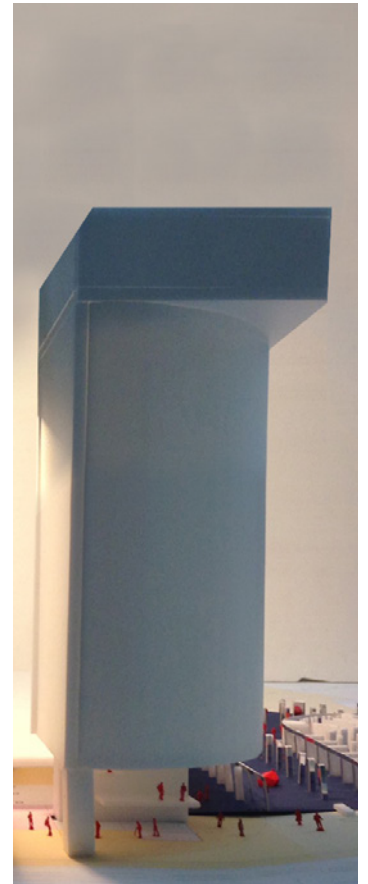
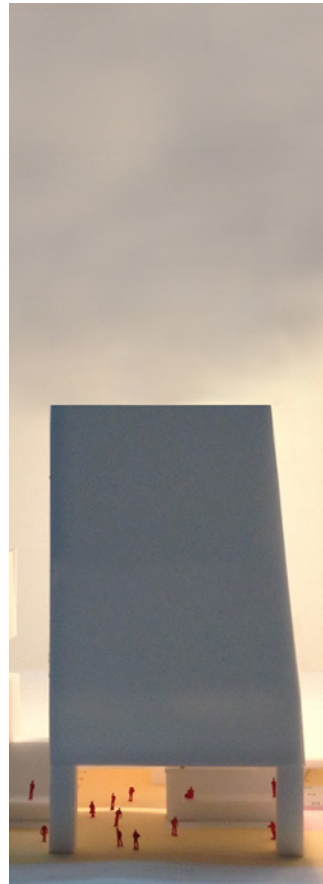
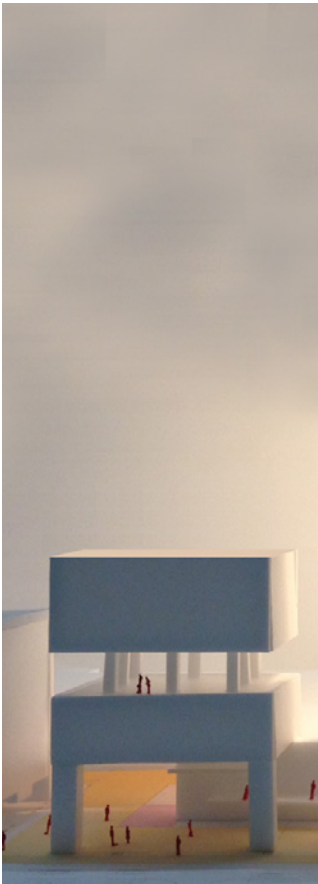
# PROGRAMMATISCHE HERVERDELING



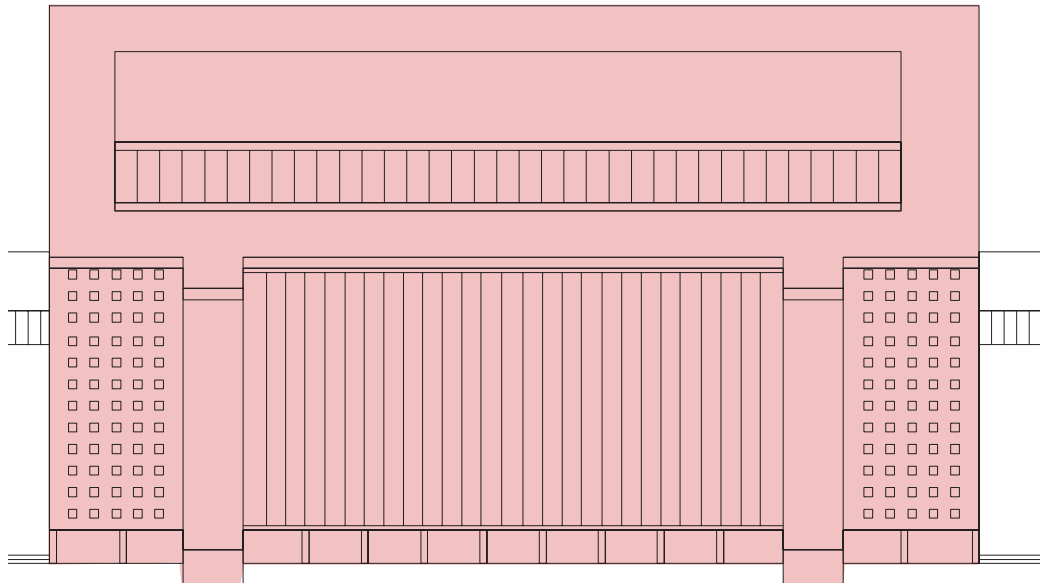
 KANTOREN: 67000M2 (+ 24000M2 TIJDELIJKE BESTEMMING VOOR HET SORTEERCENTRUM )







# POSTSORTEERCENTRUM: EEN PROGRAMMA DAT ZICH IN DE LOOP DER TIJD ONTWIKKELT



POTENTIEEL: R+5 (X 4000M2) = 24000M2

POTENTIEEL: GV+5 (X 4.000 M2) = 24.000 M2

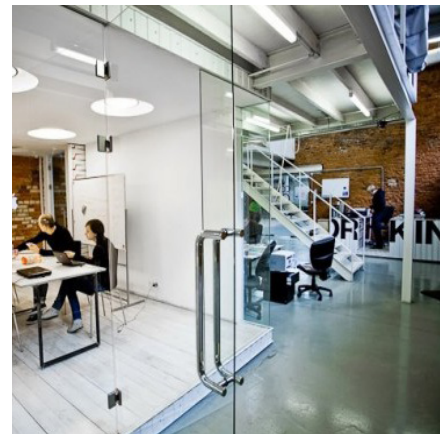
Programmatische scenario's: Kantoren, culturele ruimte, galerijen, tentoonstellings- en congrescentrum, woningen, bedrijfsincubator voor stadslandbouw of nieuwe technologieën, co-workingruimten, enz.)



VAN NELLE - ROTTERDAM



RECONVERSION TRI POSTAL - LILLE



FLACON - MOSCOW



MOZINOR - MONTREUIL



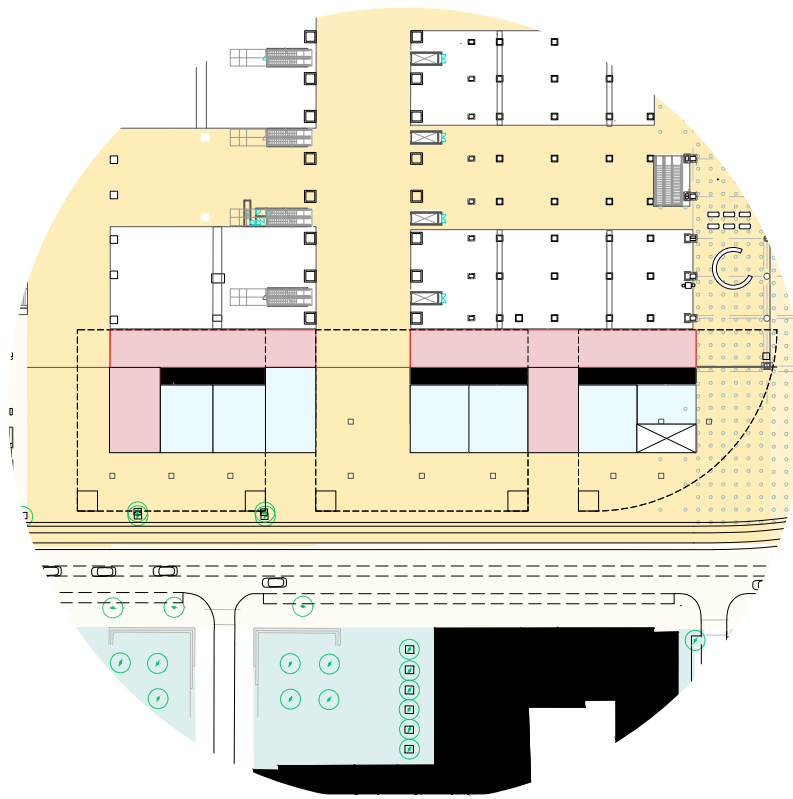
RECONVERSION TRI POSTAL - LILLE



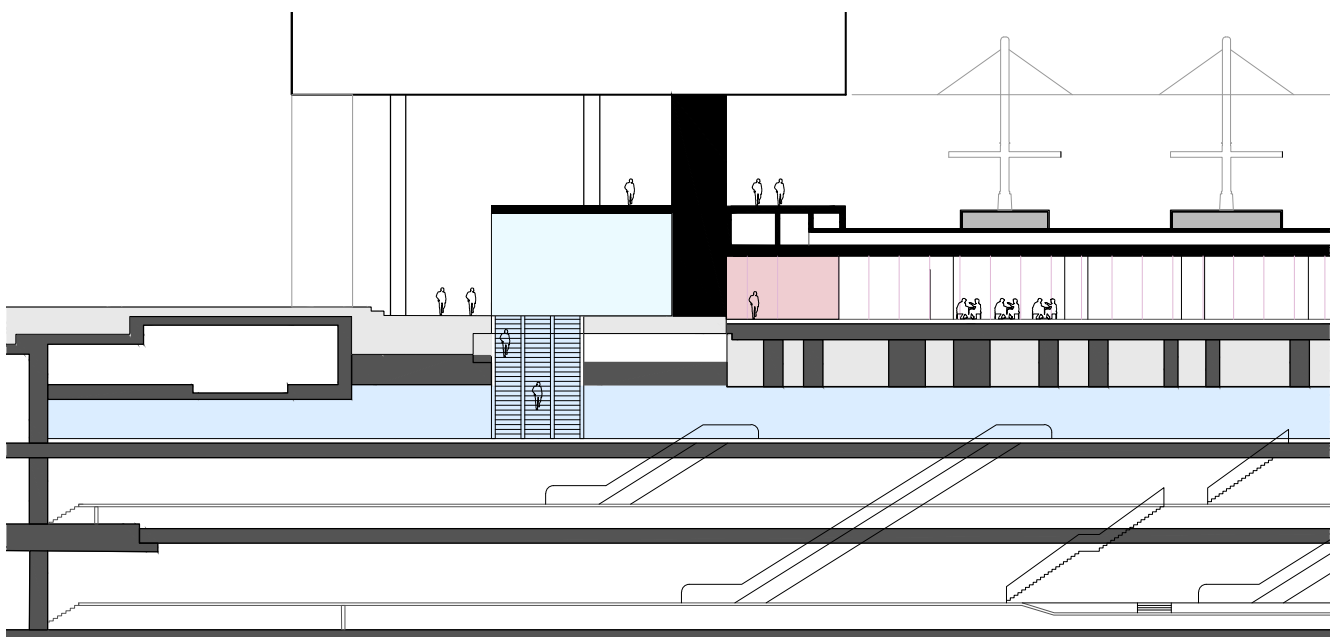
WONINGEN



# OPBOUW VAN DE LAGE SKYLINE



LAGE SKYLINE       HAL KANTOREN       DISTRIBUTIEPUNTEN

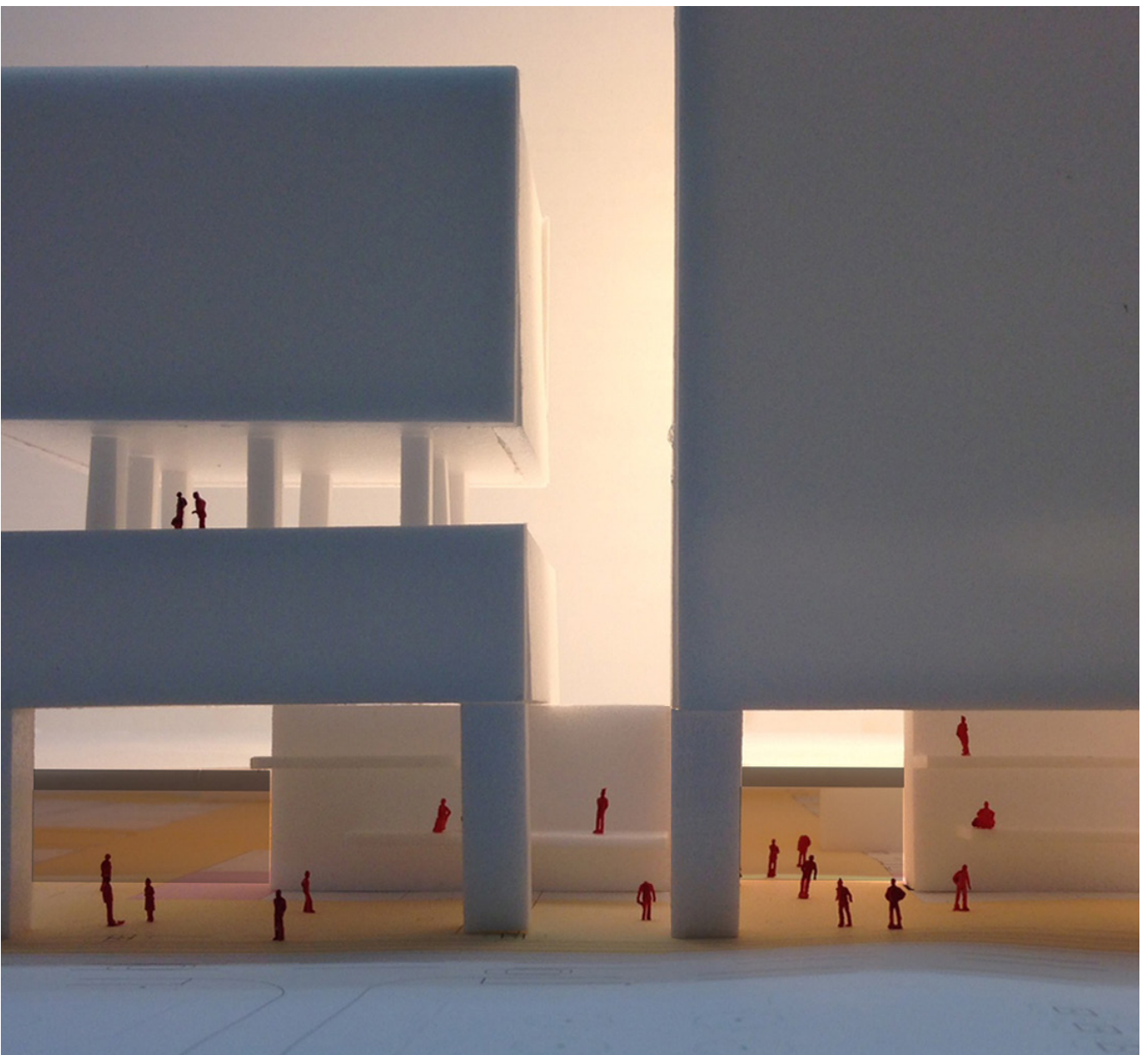




HUGH STUBBINS - CITIGROUP CENTER - NEW YORK CITY



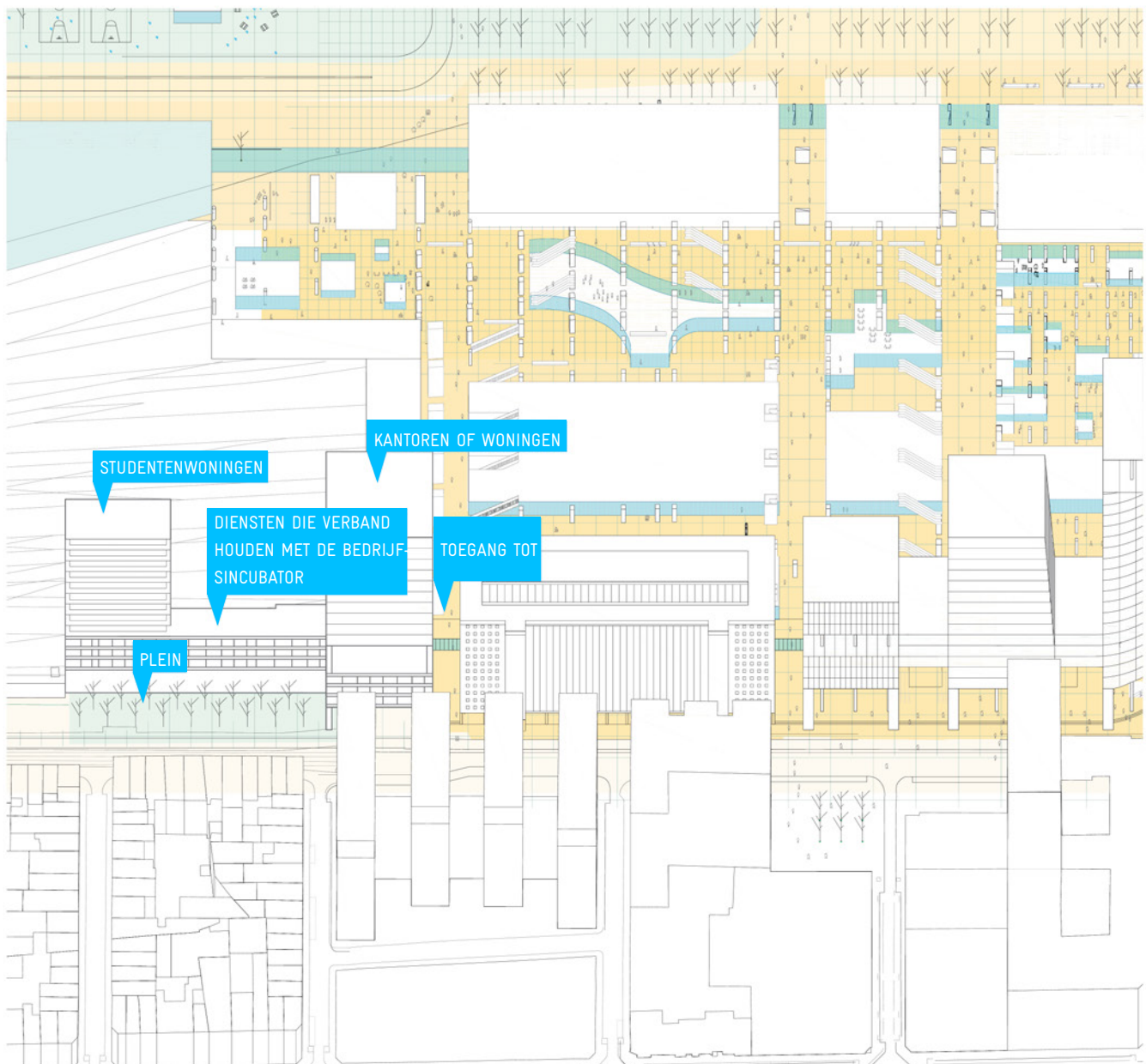
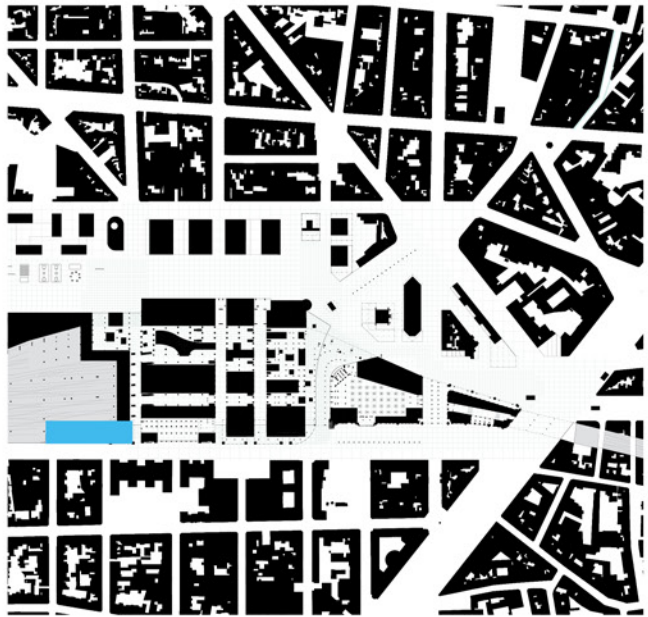
OMA - DE ROTTERDAM - ROTTERDAM



# FONSNY 2

Bouwnaam : Fonsny  
Jaar : 2018-2020  
Functie(s) : Kantoren, woningen, handelszaken en bedrijf-  
sincubator  
Kenmerken en voorschriften : Kenmerken en voorschriften: Gemengd geheel  
van max. 95 m van 2 afzonderlijke gebouwen  
met in ieder geval een toren voor studen-  
tenwoningen en een toren voor kantoren of  
jeugdherberg, op een gemeenschappelijke  
sokkel bestemd voor een bedrijfsincubator.

HANDELSZAKEN/DI- ENSTEN 1000M2	VOORZIENINGEN 3000M2	WONINGEN 13000M2
KANTOREN 20000M2	TOTAAL 42000M2	

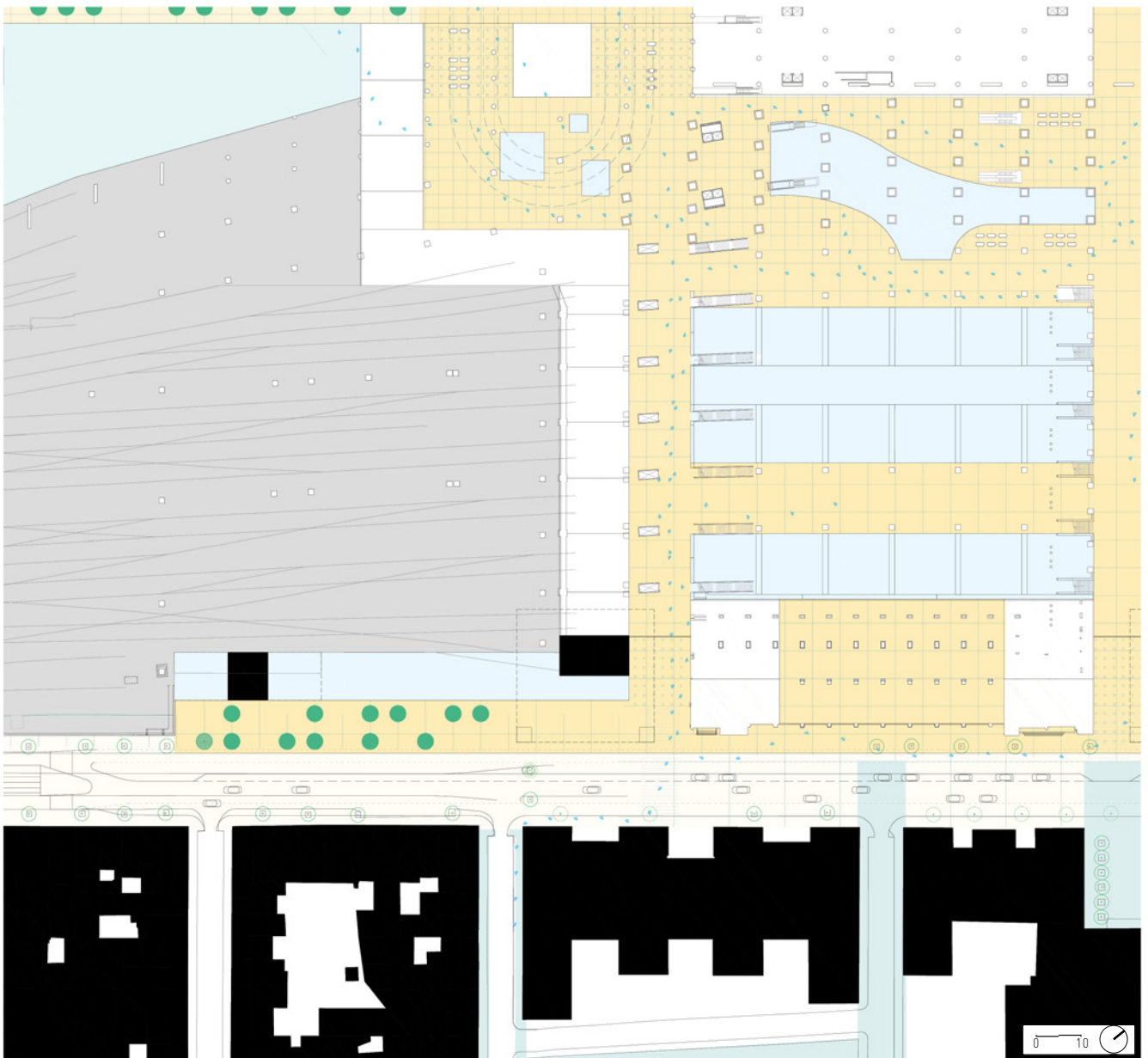




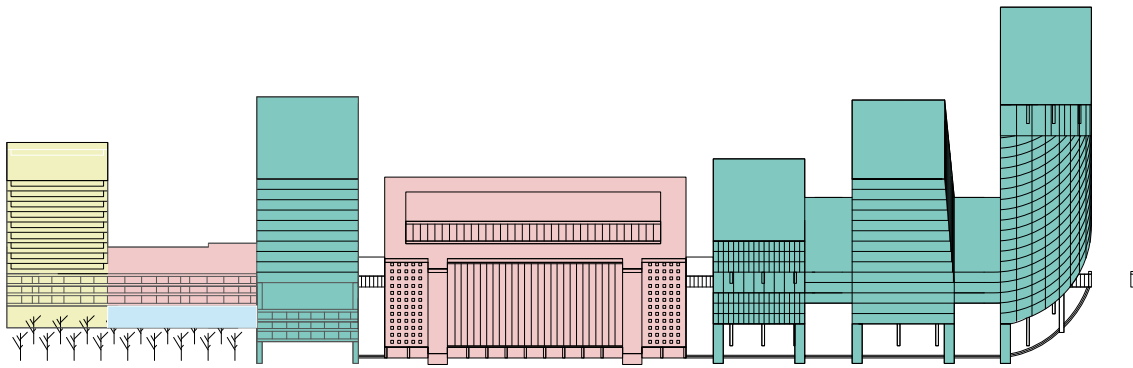
WIEL ARETS ARCHITECTS - AVB TOWER - LA HAYE



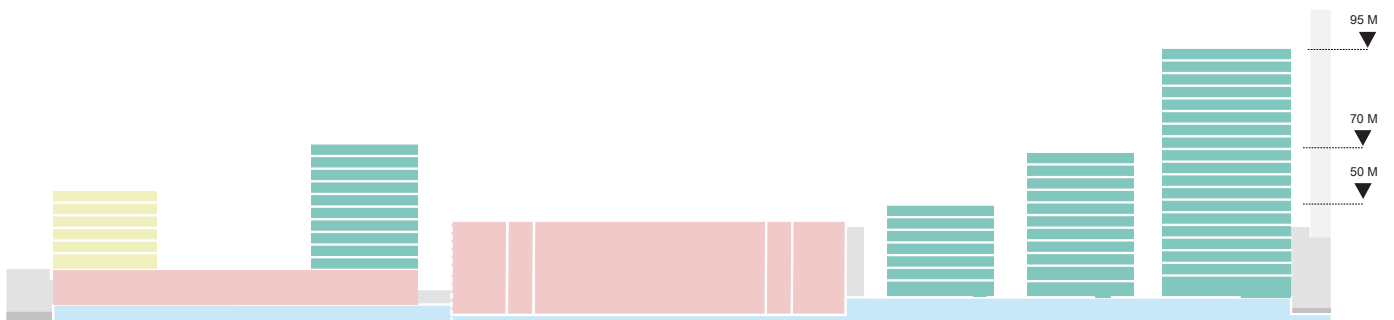
WIEL ARETS ARCHITECTS - E TOWER - EINDHOVEN



# HYPOTHESE PROGRAMMATISCHE VERDELING

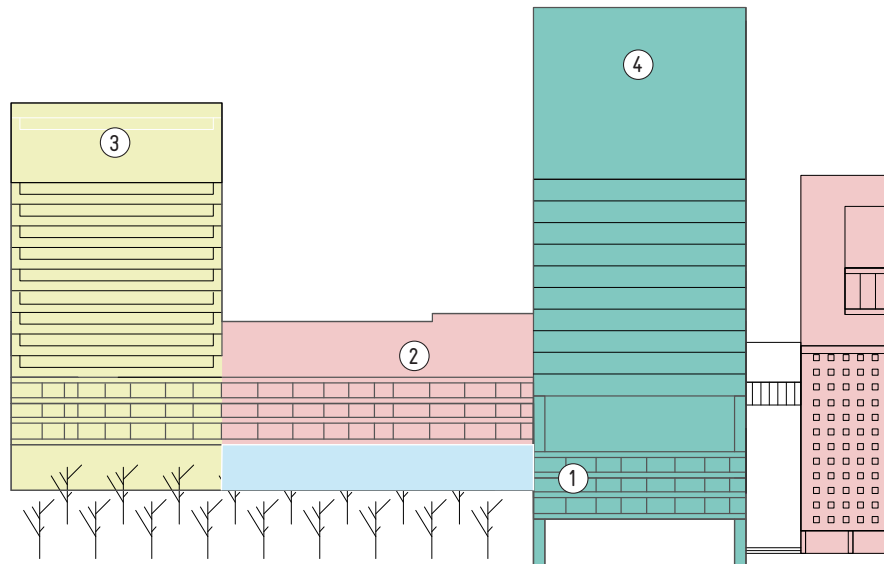


 KANTOREN : 23000M2 + 80000M2     WONINGEN: 15000M2     ANDERE: 3000M2 + (24000M2)



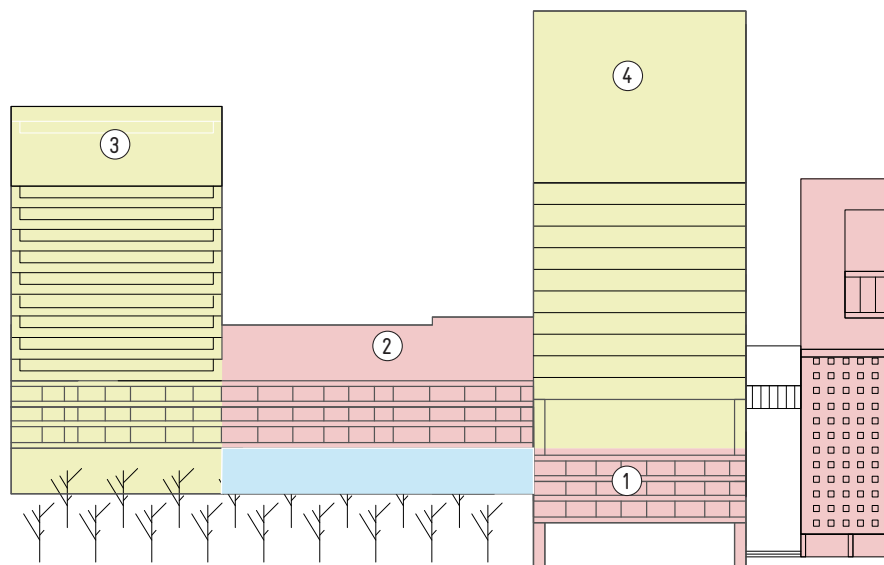


OPTIE 1

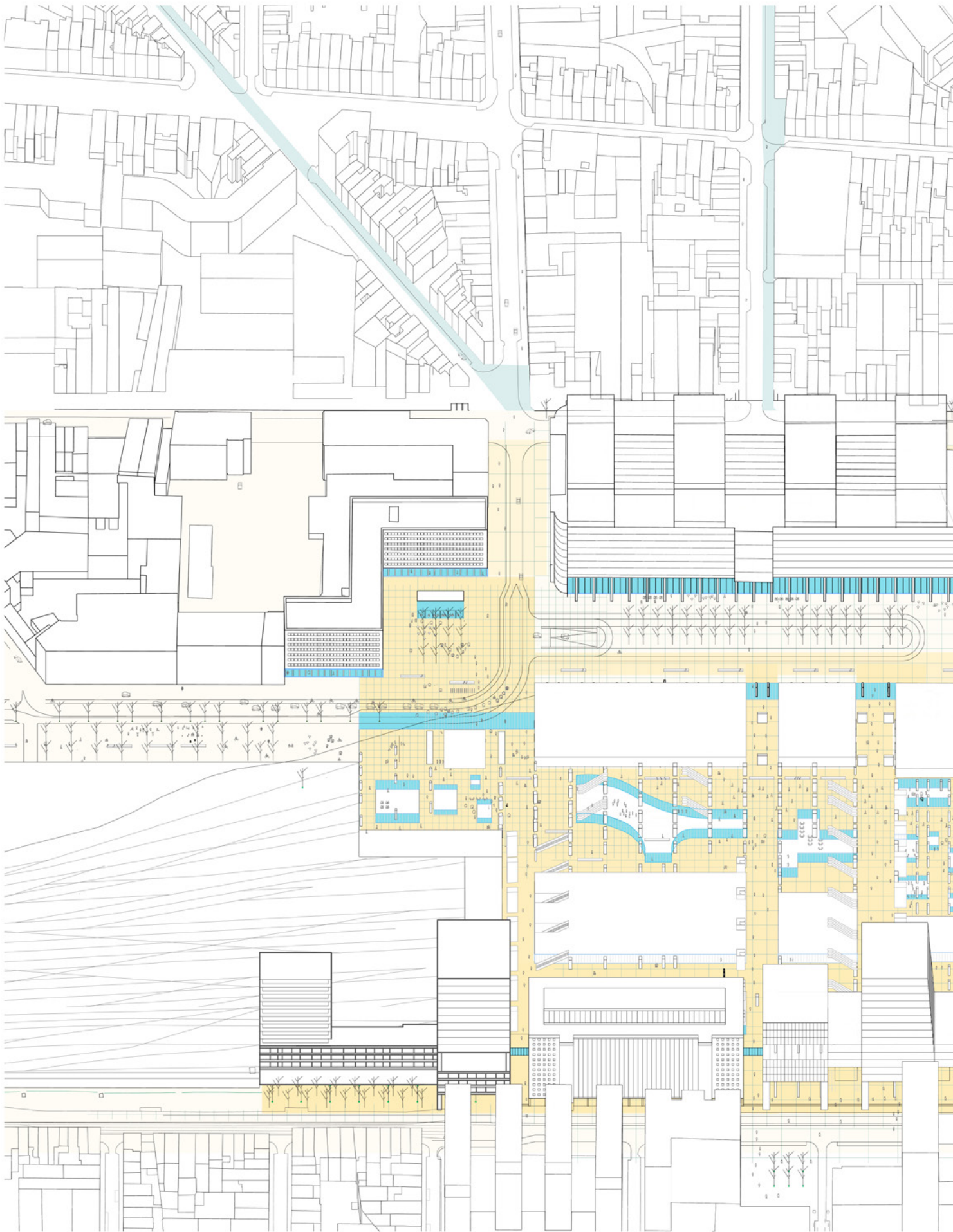


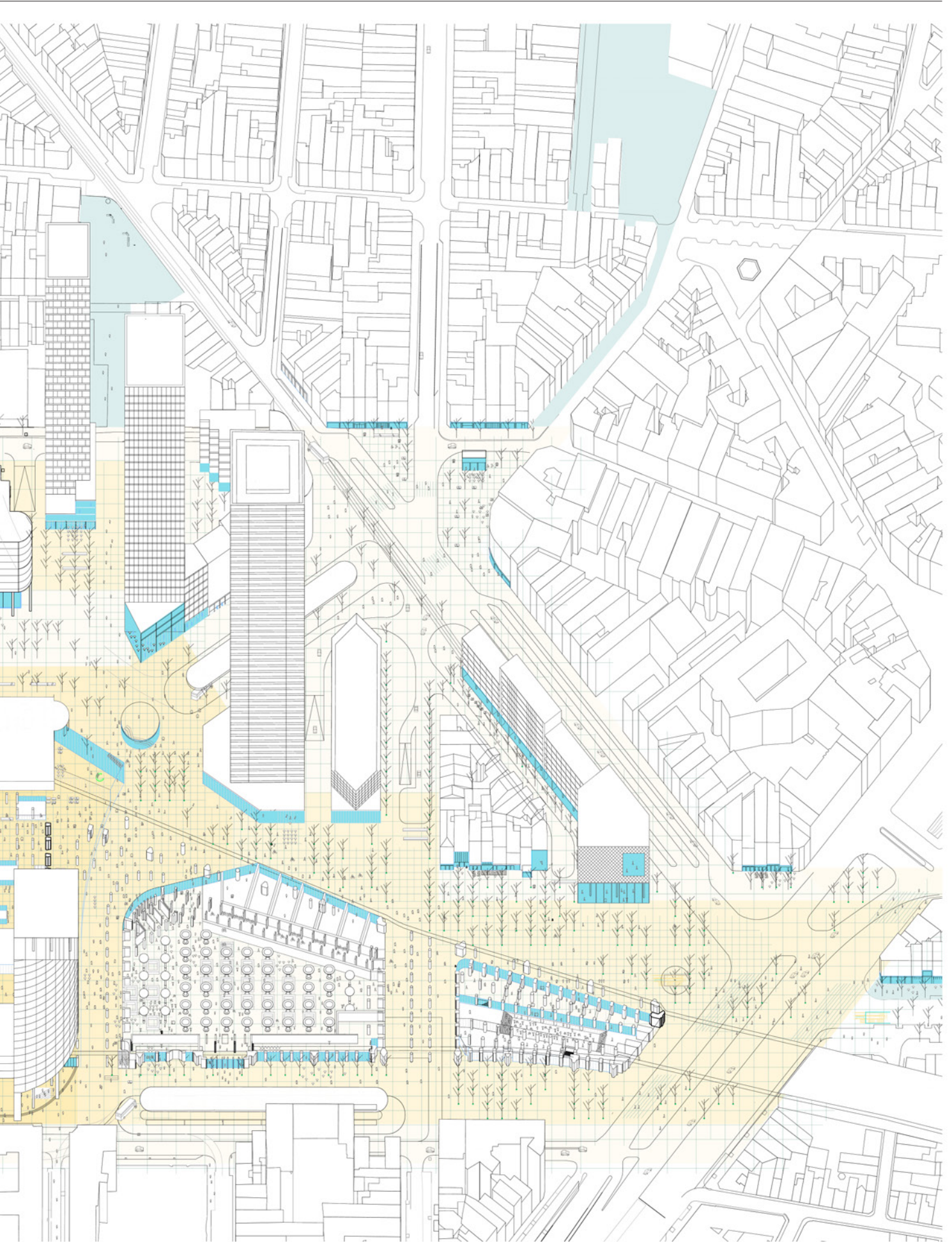
- ① HANDELSZAKEN/ DIENSTEN DIE VERBAND HOUDEN MET DE BEDRIJFSINCUBATOR    ② BEDRIJFSINCUBATORS    ③ STUDENTENWONINGEN    ④ KANTOREN    ⑤ TERRASSEN + PLEIN/ SPEELPLEINEN

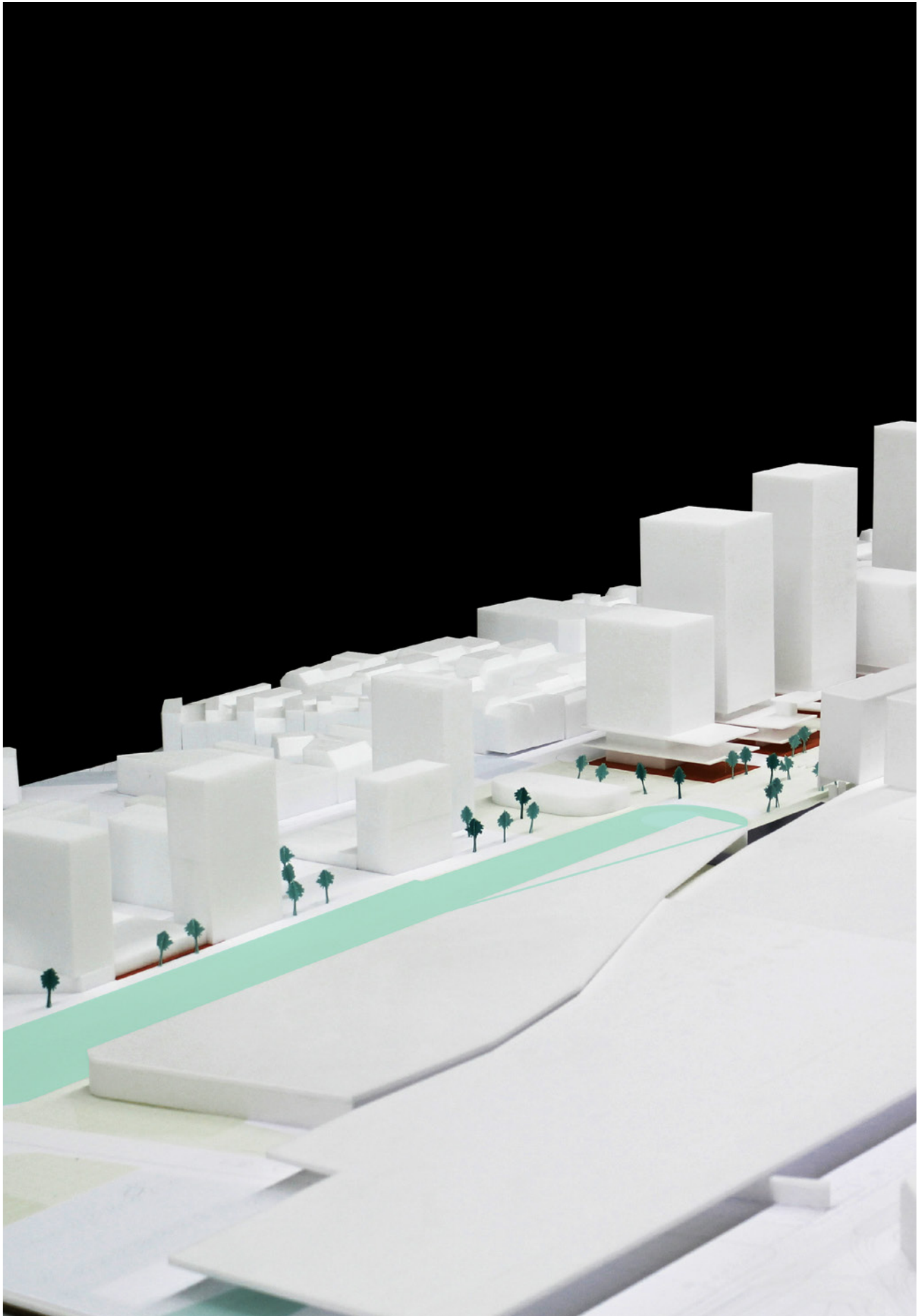
OPTIE 2



- ① GEMEENSCHAPPELIJKE RUITEN VAN HET YOUTH HOSTEL OF VERBONDEN MET DE BEDRIJFSINCUBATOR    ② BEDRIJFSINCUBATOR    ③ YOUTH HOSTEL    ④ STUDENTENWONINGEN    ⑤ TERRASSEN + PLEIN/ SPEELPLEINEN







# STAAT 2 (2025)

STAAT 2 eindigt over 10 jaar, dus in 2025.

De voornaamste ambitie is om de VISIE van het 'woonvriendelijke station' te bevestigen door de zuidelijke delen van de wijk te ontwikkelen, dat wil zeggen de 'Zennekant' van het station Brussel-Zuid. In deze wijken, die grote landschappelijke kwaliteiten bezitten, is de grondbelasting minder hoog. Ze beschikken over een bestaand traditioneel weefsel dat hersteld en versterkt kan worden. Ze bieden dus grotere mogelijkheden voor de ontwikkeling van een woongebied (zelfs al moeten de functies van stedelijke en tertiaire industrie behouden blijven). Ze kunnen het woonkarakter van dit station-gebied aanzienlijk versterken en bijdragen aan het gewenste programmatische evenwicht. Het is van groot belang om nu al onderzoek te doen naar de mutatie van de wijken, met het oog op de uitbreiding van het station-gebied, de bereikbaarheid van het ontmoetingsplatform en het streven om van dit gebied een woonvriendelijke stationswijk te maken.

De achterkant of de 'Zennekant' van het station is een ondergewaardeerde wijk, die momenteel onvoldoende deel uitmaakt van het stationsgebied Brussel-Zuid. De in- en uitgang van het station aan deze kant wordt weinig gebruikt en is slecht zichtbaar. Nochtans is deze buurt volop in beweging en is er meer vastgoed beschikbaar dan in de directe omgeving van het station en van de ingang aan de kant van de Vijfhoek, waar de ontwikkelingsmogelijkheden beperkt zijn.

De achterkant van het station bestaat uit een groot aantal transformeerbare percelen, indien we rekening houden met alle gebouwen in slechte staat en met de gebouwen die de NMBS gebruikt en die over een paar jaar leeg zullen komen te staan. In het stratenblok van de Tweestationsstraat staan enkele recente kantoorgebouwen, maar we kunnen al anticiperen op de transformatie daarvan, vooral met het oog op de verdichting en de intensivering van het woonkarakter van het stationsgebied.

De ontwikkeling van de stratenblokken aan de achterkant of Zennekant van het station is belangrijk om een woonvriendelijk stationsgebied te creëren, aangezien er in deze stratenblokken een zeer groot aantal woningen kan komen in de buurt van het station (het Frankrijk-Bara-stratenblok ligt naast de uitgang van het station aan de Zennekant en het Tweestations-stratenblok minder dan 400 meter). Deze stratenblokken vormen het grootste woningenreservoir van de wijk.

Bovendien markeren ze het begin van het stationsgebied vanaf de Ring. Door een gemengd stedelijk karakter te laten zien langs de metropolitane verkeersas kunnen zij de toon van de stationsbuurt zetten en blijk geven van de nieuwe identiteit die het station wil aannemen.

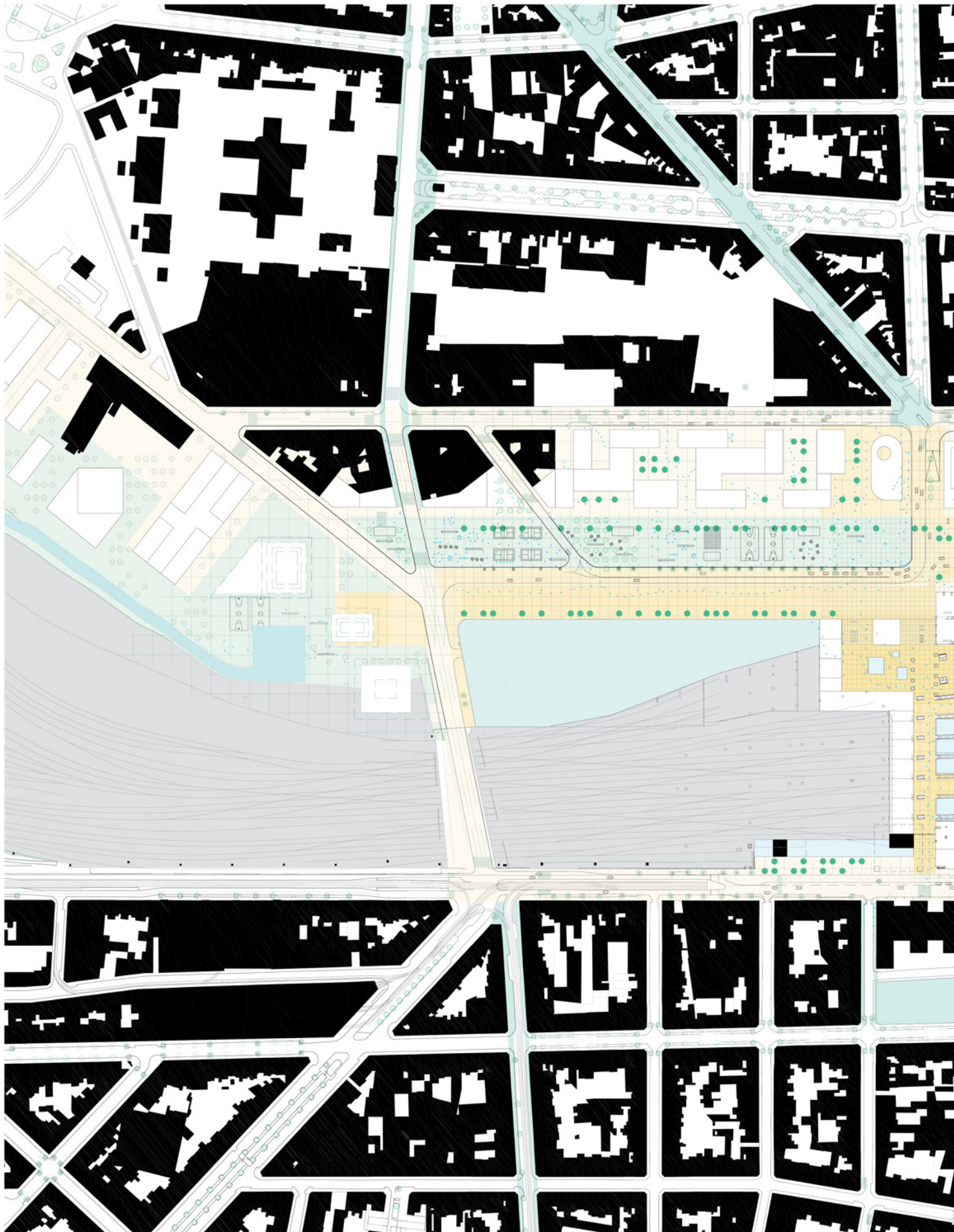
Op de as Frankrijk-Bara wordt een gemengde ontwikkeling met voornamelijk woningen gepland, evenals het behoud en de maximale renovatie van de traditionele stratenblokken. De visuele en fysieke secundaire doorkruisingen van oost naar west maken het mogelijk om de schaal van het stratenblok te behouden en voetgangers op meerdere plaatsen te laten oversteken. Een gemengde ontwikkeling in de punt van het Tweestations-stratenblok met een substantiële dichtheid van kantoren, winkels, diensten en een regionale culturele voorziening ligt aan het begin van een openbare ruimte op grootstedelijke schaal langs de Zenne. Het Spoorpark is op een gedeelte daarvan ontworpen, als een bewoond park met woningen in verschillende dichtheden en hoogten. De continuïteit van de openbare ruimte van noord naar zuid zal een bepalend element zijn in de ontwikkeling van het stationsgebied aan de Zennekant, met de aanleg van een openbare ruimte op grootstedelijke schaal tussen het station en de Veeartsenijstraat in het verlengde van het Hortaplein. De openbare ruimte zal de geschikte omvang hebben voor het organiseren van redelijke grote sportieve en culturele evenementen. Op termijn kan dit een echte groene ruimte worden in de directe omgeving van het station.

Dit netwerk van openbare plaatsen gaat gepaard met een bijzondere benadering van de lage skyline om de productie in het hart van het stedelijk weefsel terug te brengen, zoals dat traditioneel het geval was in deze wijken: kleine productie-eenheden, bedrijfsincubatoren, voorzieningen, soho's, buurtdiensten... waarbij het aanbod van voorzieningen en diensten aan huis wordt versterkt. Aan de binnenkant van het Frankrijk-Bara- en het Tweestations-stratenblok komt een grote diversiteit van typologieën en een mix van producten en gamma's die de gemengde ontwikkeling van de Zuidwijk ondersteunen. Met een maximale hoogte van circa 50 m zal de verdichting op een gecontroleerde manier toenemen en de stedelijkheid van dit gebied versterken.

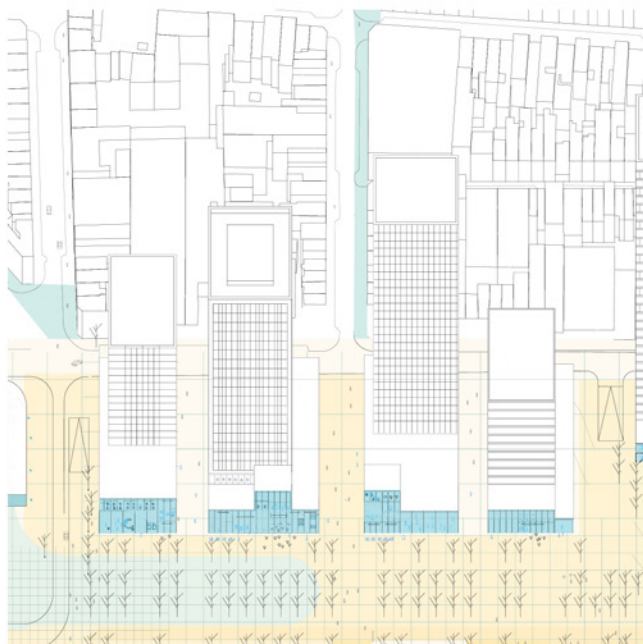
Deze projecten zullen worden ontwikkeld in het kader van het uitwisselingsplatform van het 'woonvriendelijke concept' en kunnen samengaan met parallelle mutaties, bijvoorbeeld binnen de wijken.

Hoewel STAAT 2 geen deel uitmaakt van dezelfde operationele fase, moet deze simultaan met STAAT 1 behandeld worden (snelle operationele fase). Het richtschema is een levendig en dynamisch document, dat de mogelijkheid moet bieden om parallel te werken aan de verschillende uitdagingen waar dit stationsgebied voor staat. De volgende actualisering van het richtschema zal dus de ontwikkeling van het stationsgebied aan de Zennekant als belangrijkste doel hebben.

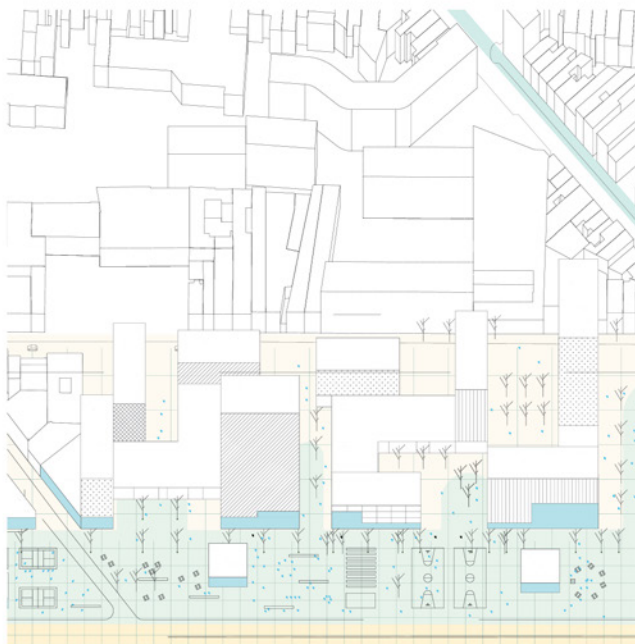
# STAAT 2 (2025)





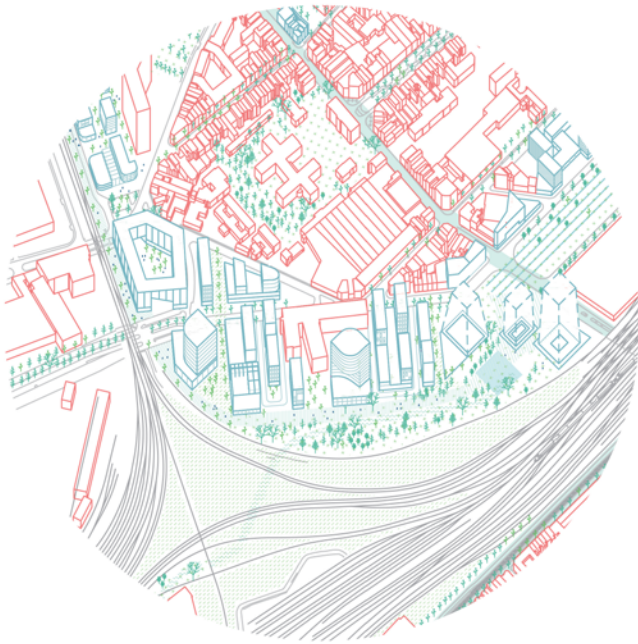


BLOK 2



STRATÉNBLOK FRANKRIJK-BARA

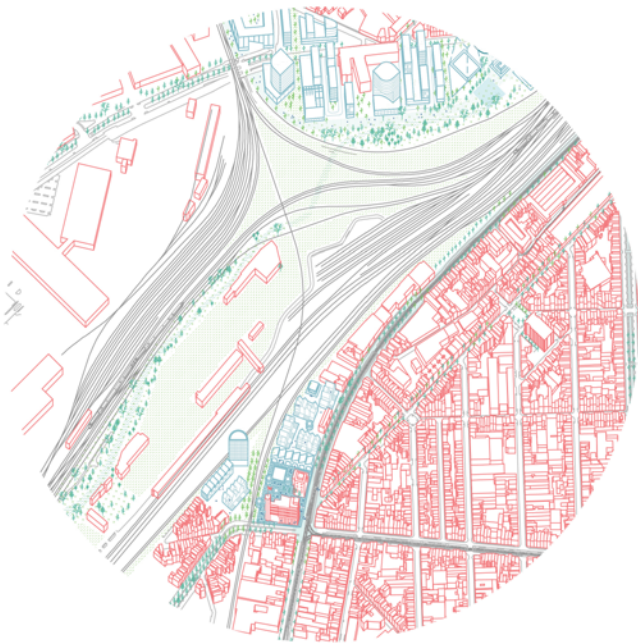




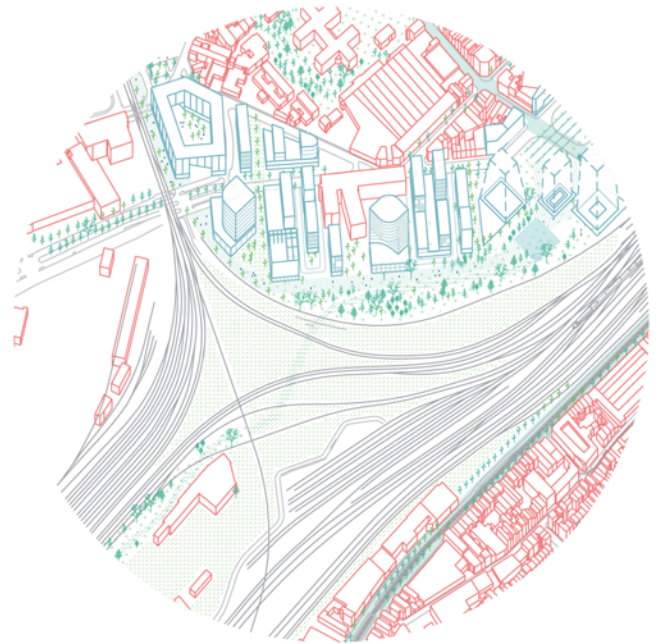
STRATENBLOK TWEESTATIONS



STRATENBLOK GOEDEREN



WIELS

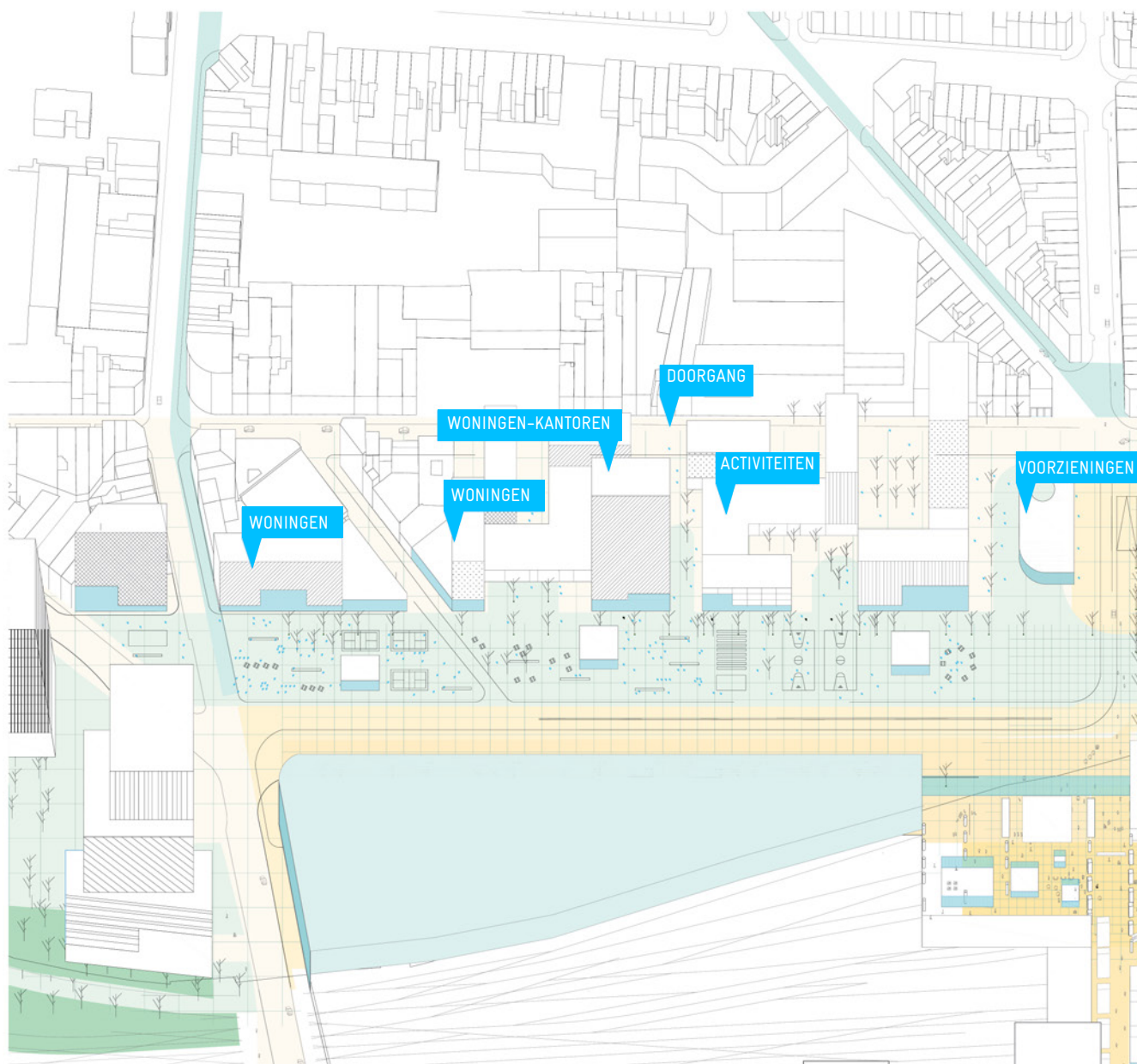


BRUSSELS STADSWEEFSEL

## SITUATIE WOONVRIENDELIJK

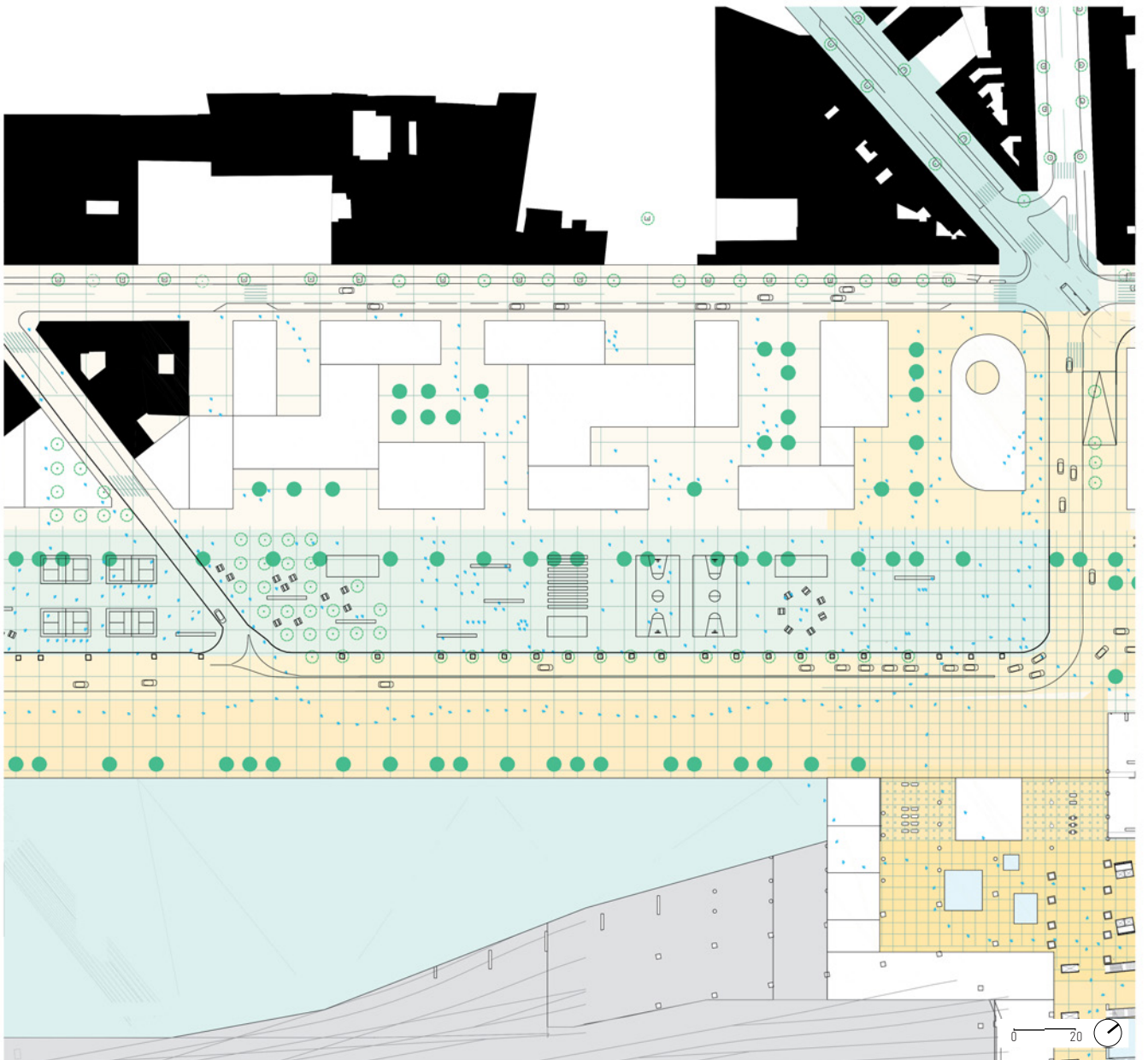
# STRATENBLOK FRANKRIJK-BARA

Bouwnaam : stratenblok Frankrijk-Bara  
Jaar : 2025  
Functie(s) : woningen, kantoren, activiteiten  
Kenmerken en voorschriften : Gemengde ontwikkeling met hoofdzakelijk woningen in verschillende vormen, afmetingen en hoogtes, in de vorm van een hedendaagse herinterpretatie van het traditionele stratenblok van de stad Brussel. Ruimte voor activiteiten en productie-eenheden in het 'hart' van het stratenblok.

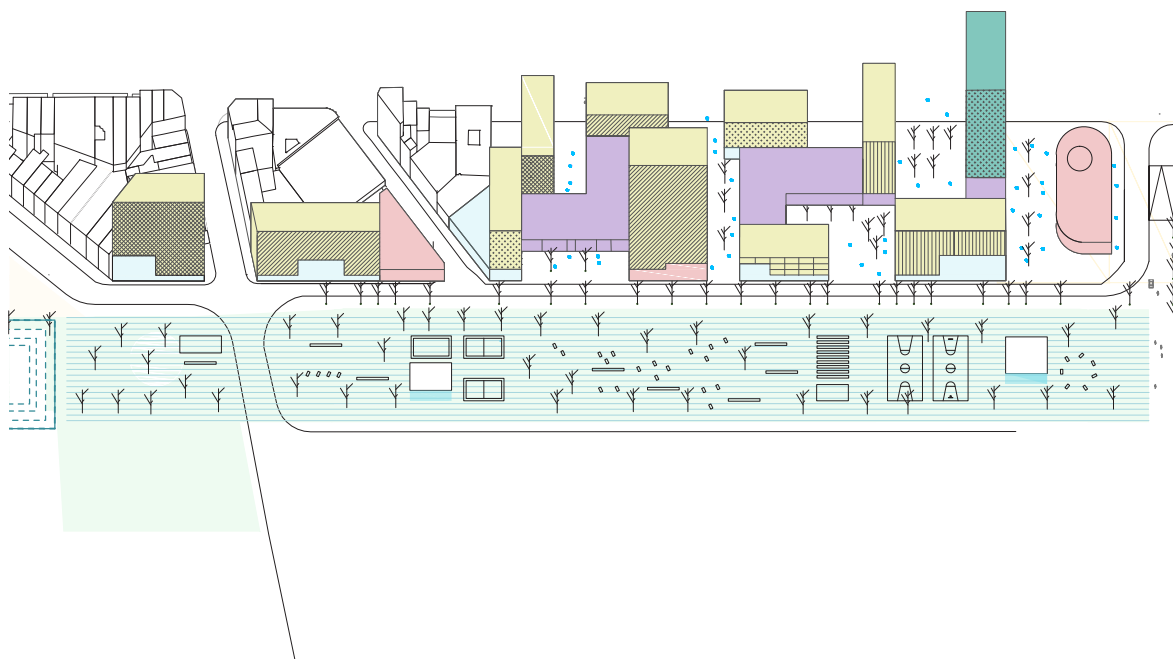




GIGON & GUYER - LABITZKE HOUSING - ZURICH



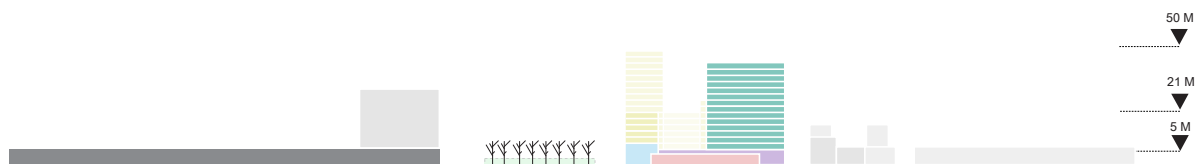
# HYPOTHESE PROGRAMMATISCHE VERDELING



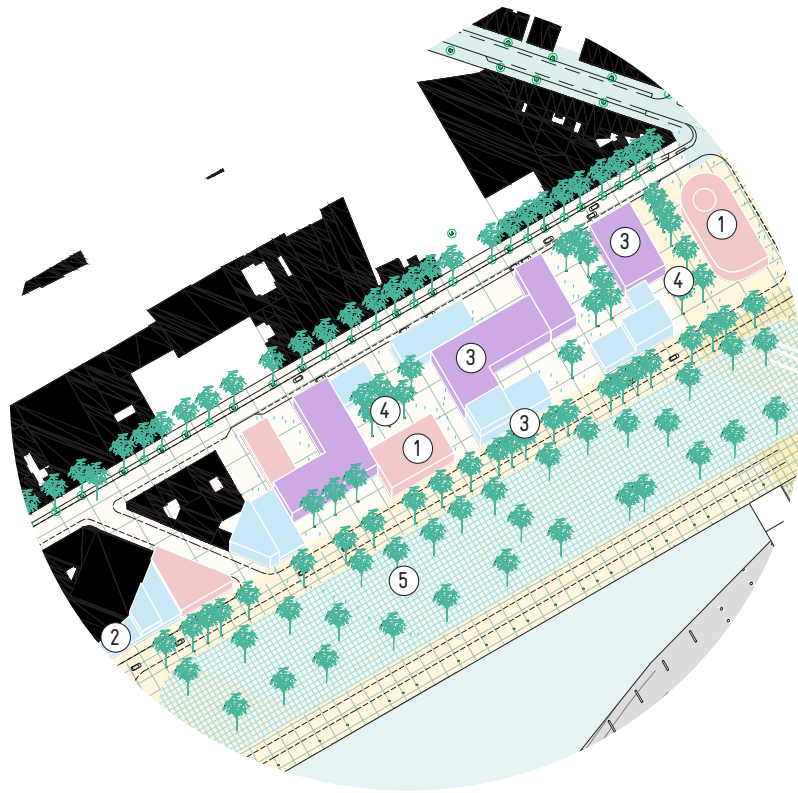
- KANTOREN: MOGELIJKE 10000M2
- WONINGEN: MIN. 40000M2
- VOORZIENINGEN: 2300 M2
- HANDELSZAKEN : 2000 M2
- ACTIVITEITEN: MOGELIJKE 5000 M2



ZUIDOOST



NOORDOOST



- ① VOORZIENINGEN
- ② HANDELSZAKEN/DIENSTEN VERBONDEN AAN DE WONINGEN
- ③ ACTIVITEITEN
- ④ KLEINE-OPENBARE RUIMTE / PLEIN
- ⑤ STADTPARK



CAMPUS NOVARTIS - BASEL



XDGA - ÎLOT SAINT MAURICE - LILLE

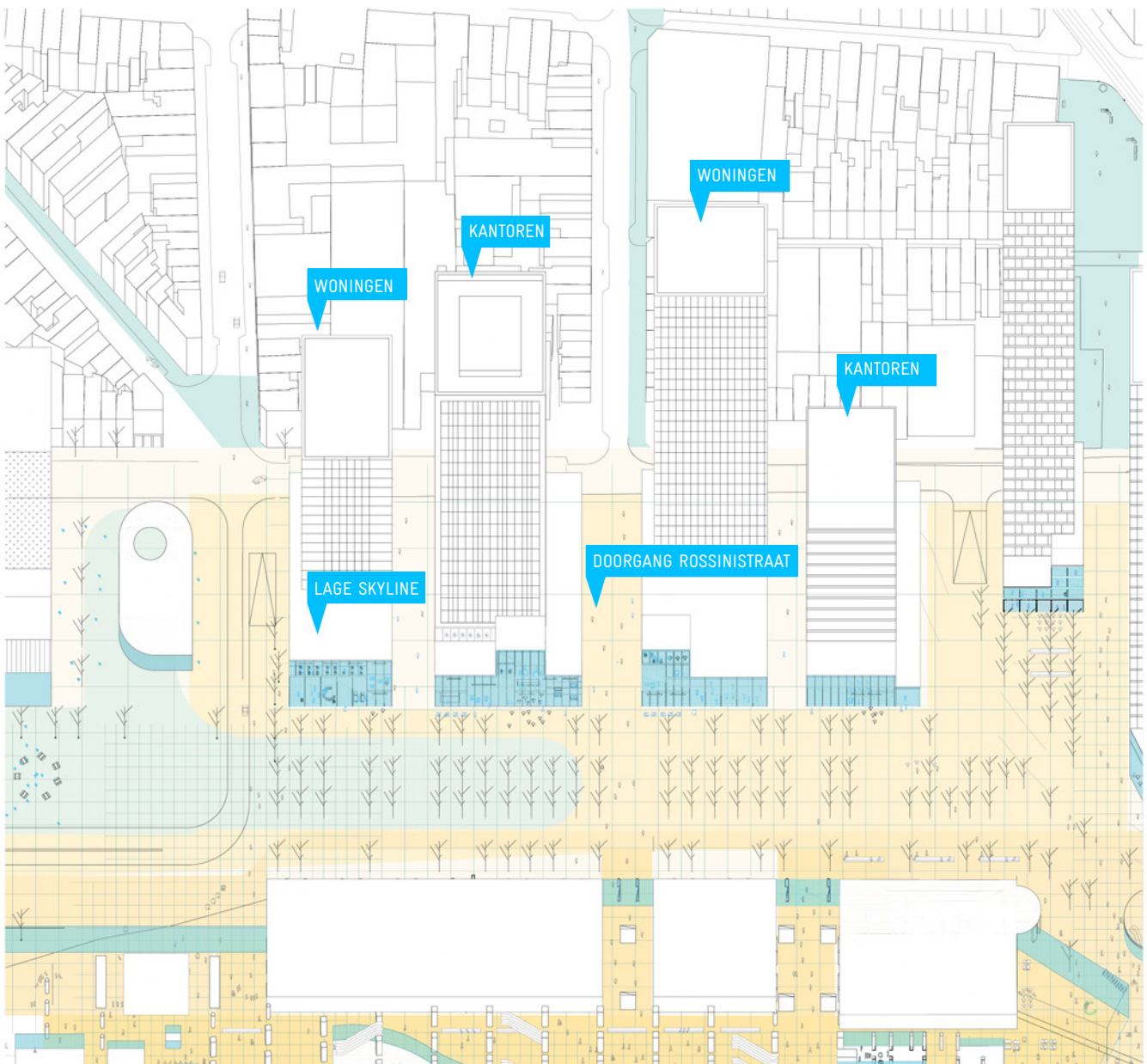
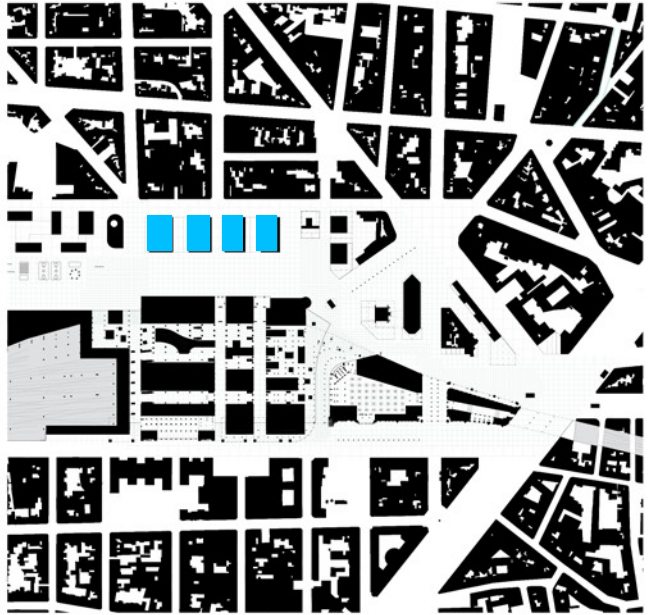




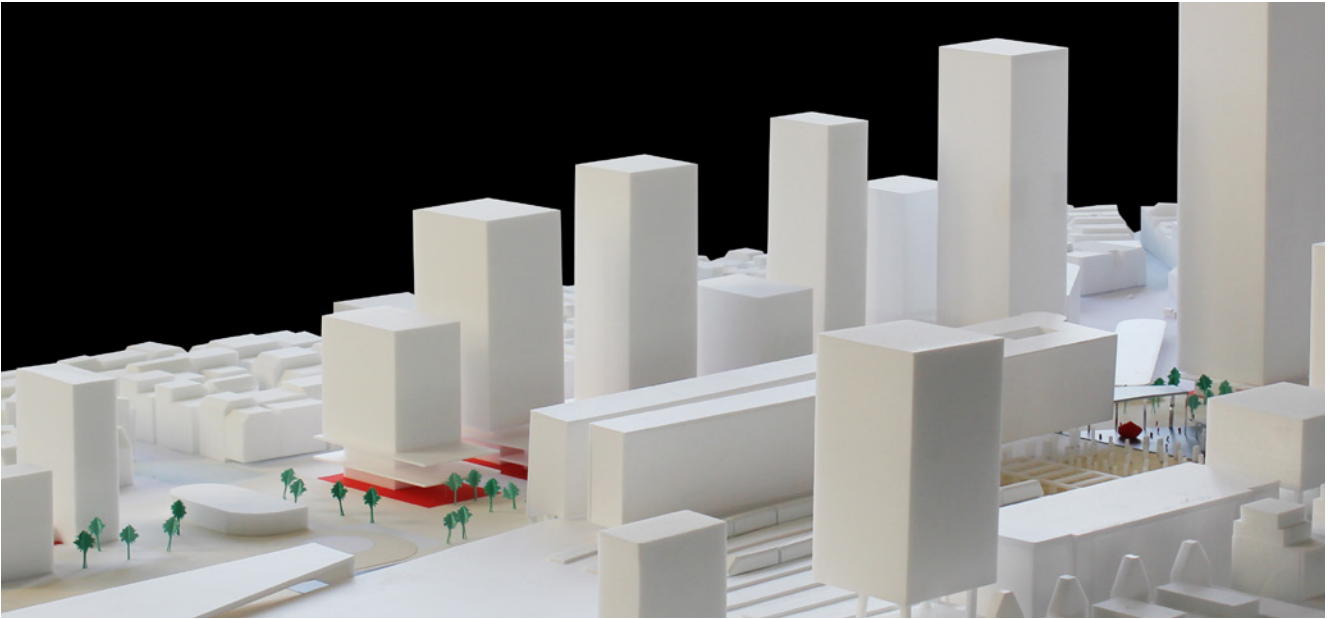
# BLOK 2

Naam van het gebouw : Blok 2  
Jaar : 2025  
Functie(s) : Kantoren, woningen, handelszaken en huisvestingsdiensten  
Kenmerken en voorschriften : Een groot aantal doorgangen en openingen, met name aansluitend op de Rossinistraat en de Onderwijssstraat, uiteenvallend in verschillende bouwobjecten, deel van de lage skyline.

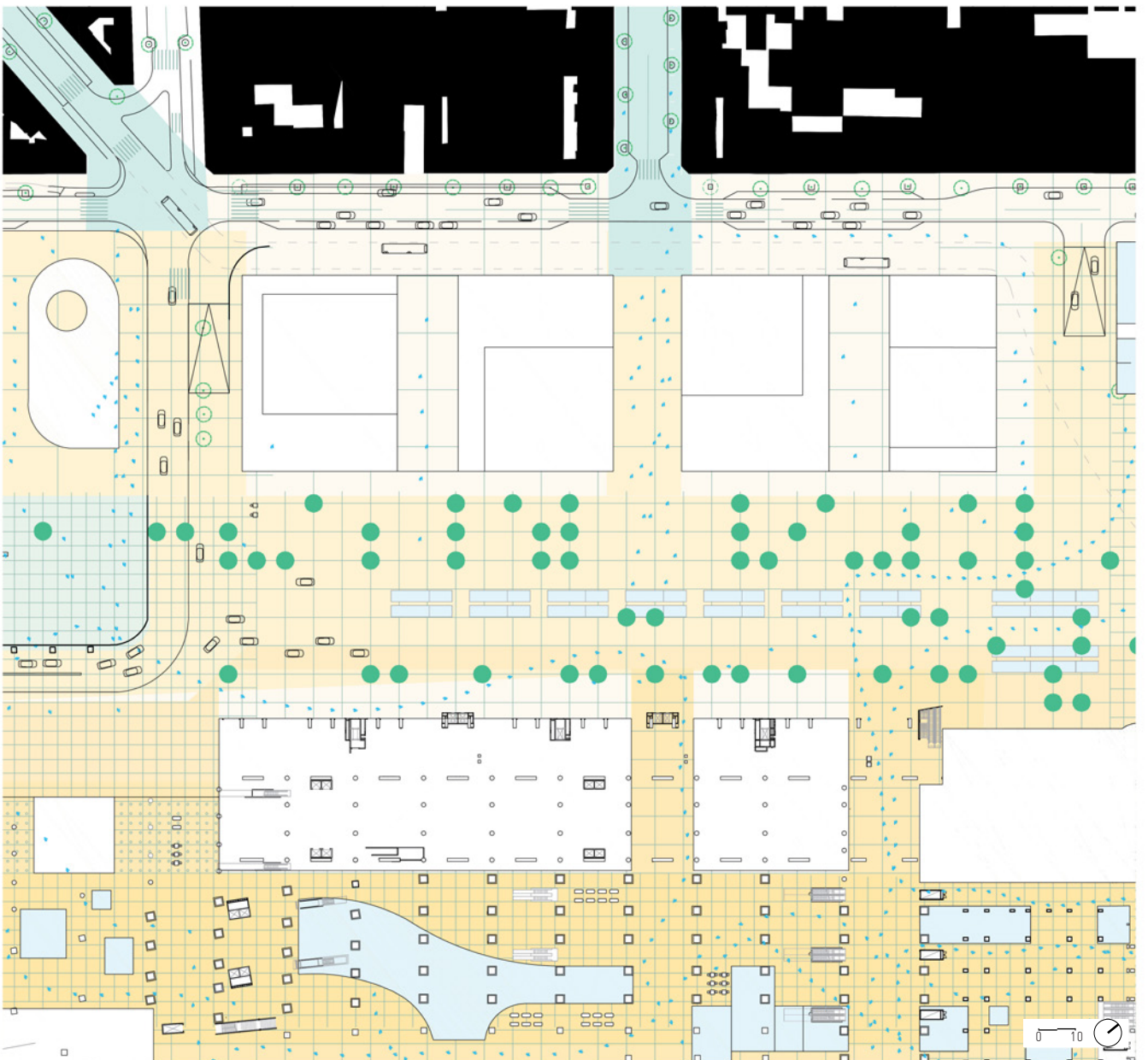
HANDELSZAKEN/DIENSTEN 5000 - 10000M2	KANTOREN 35000 - 45000M2	WONINGEN 35000 - 45000M2
TOTAAL 75000 - 100000M2		







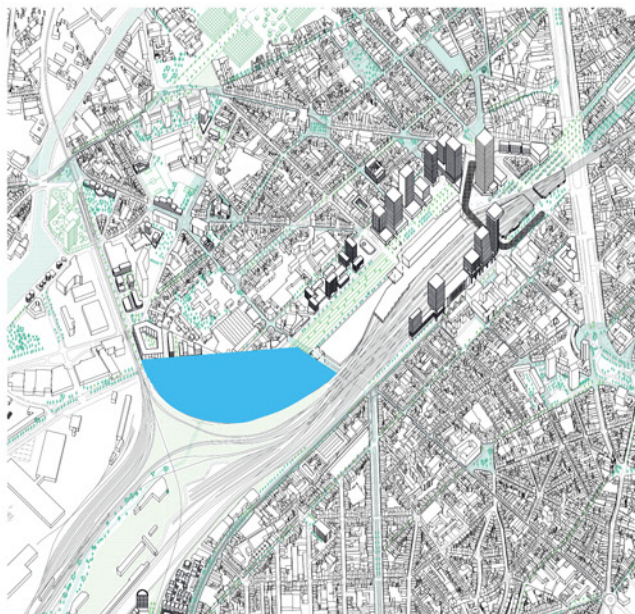
L'AUC - MAQUETTE - BLOK 2



# STRATENBLOK TWEESTATIONS (EERSTE HYPOTHESEN)

Bouwnaam : stratenblok Tweestations  
Jaar : 2025  
Functie(s) : woningen, kantoren, activiteiten, park  
Kenmerken en voorschriften : Gemengde ontwikkeling met hoofdzakelijk woningen in verschillende vormen, afmetingen en hoogtes, in de vorm van een 'woonvriendelijk' park. Ruimte voor activiteiten en productie-eenheden in het 'hart' van het stratenblok.

HANDELSZAKEN/ACTIVITEITEN 5000 - 10 000 M <sup>2</sup>	MOGELIJKE KANTOREN 25 000 - 35 000 M <sup>2</sup>	WONINGEN 60 000 - 80 000 M <sup>2</sup>
VOORZIENINGEN 15 000 - 20 000 M <sup>2</sup>	TOTAAL ENV. 125 000M <sup>2</sup>	

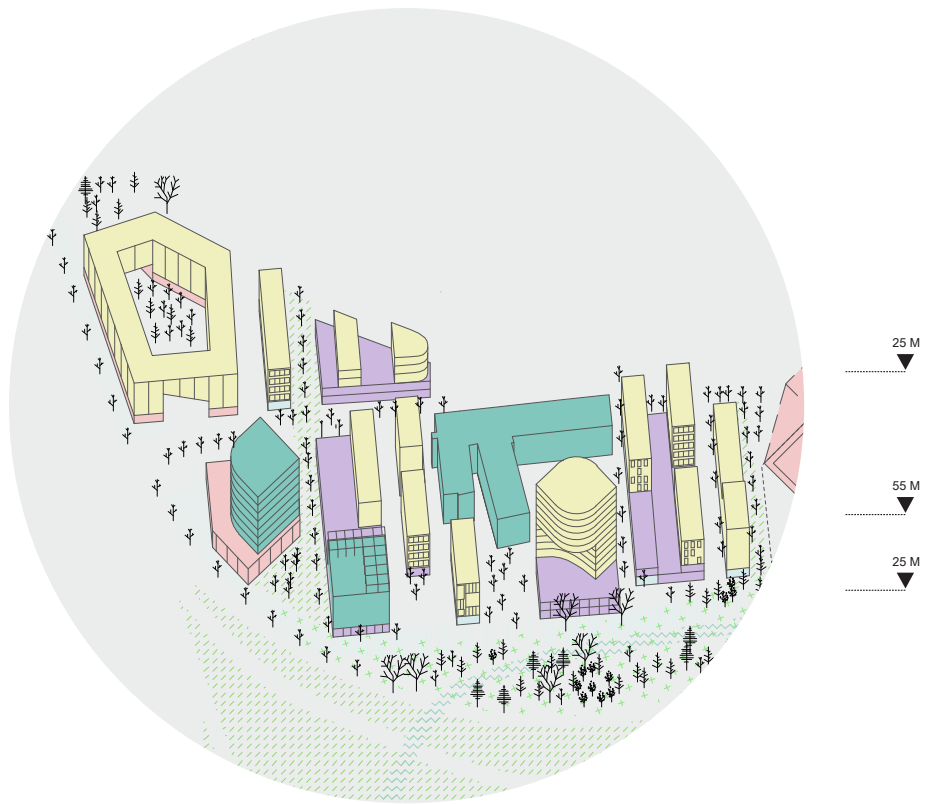




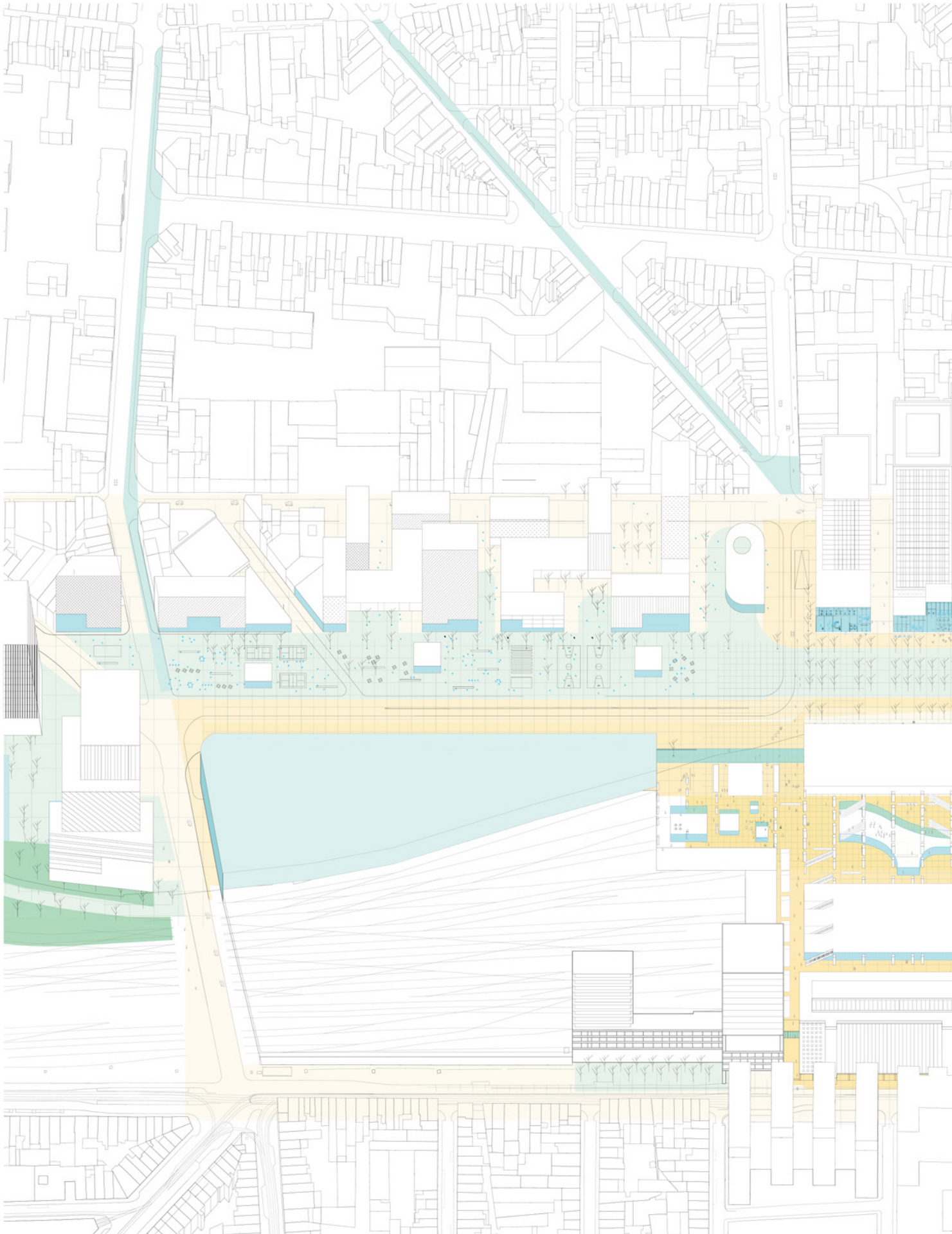
MIES VAN DER ROHE & L.HILBERSEIMER - LAFAYETTE PARK - DETROIT

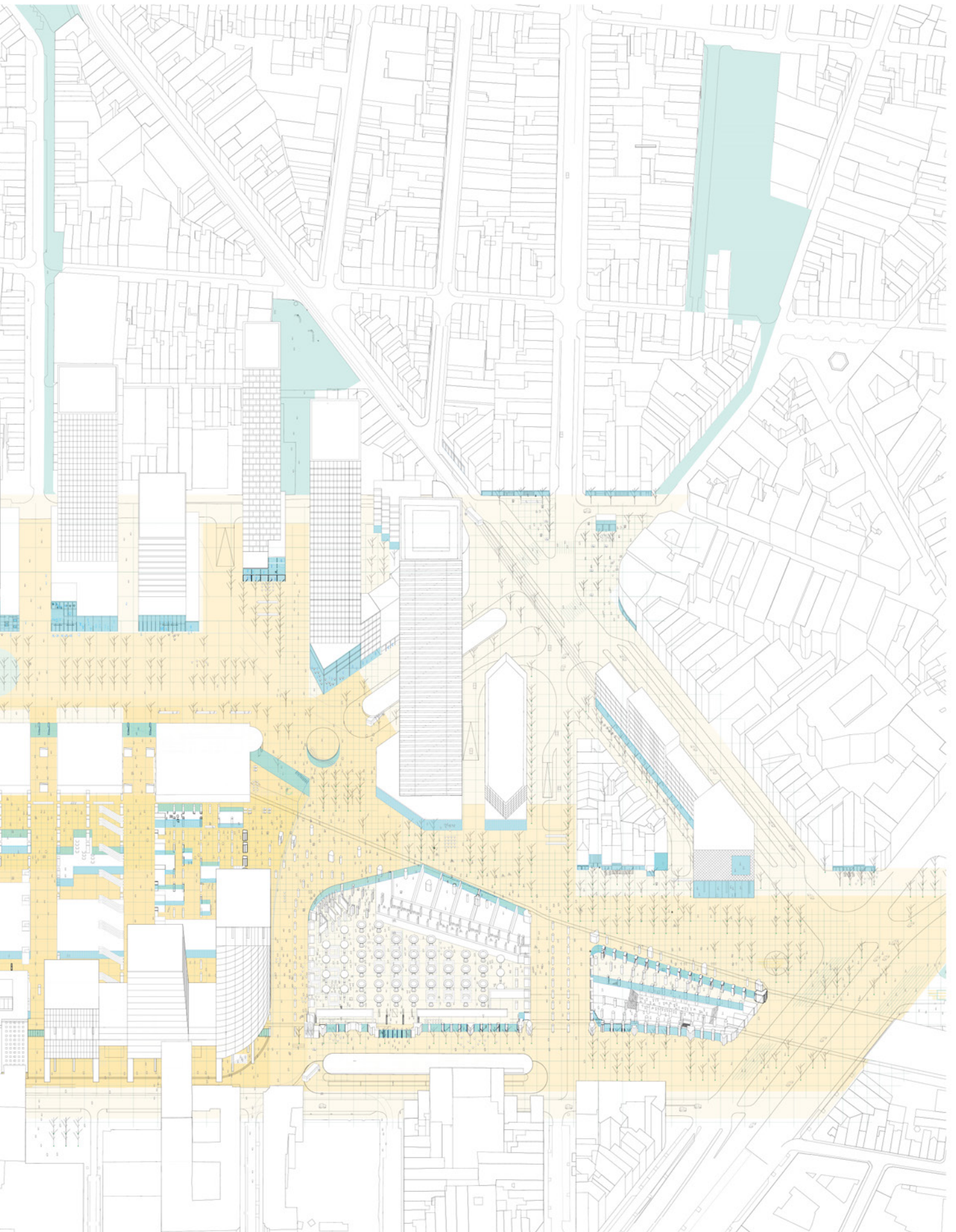


MIES VAN DER ROHE & L.HILBERSEIMER - LAFAYETTE PARK - DETROIT



HYPOTHESEN PROGRAMMATISCHE HERVERDELING







---

RICHTSCHEMA ZUIDSTATION

# BIJLAGE 1

## STRATEGIE PROGRAMMATISCH EVENWICHT

1. EVENWICHT WONINGEN/KANTOREN
2. ECONOMISCHE STRATEGIE
3. STRATEGIE WOONFUNCTIE

---

Een van de belangrijkste doelstellingen van het gewest is het aanbod aan kantoorruimte te concentreren in de zones direct rond de drie grote stations in Brussel, teneinde de werkgelegenheid in Brussel te vergroten en het openbaar transport te bevorderen. In het GPDO is het Zuidstation een van de centraal gelegen wijken die versterkt moeten worden, waarmee wordt bevestigd dat het van groot belang is om de gebieden met een maximale bereikbaarheid met voorrang te ontwikkelen. Het feit dat er een grotere dichtheid wordt toegestaan rond de stations en dat er daar kantoren mogen komen impliceert dat er geen kantoren mogen komen in de periferie waar er minder openbaar vervoer is.

De toename van de werkgelegenheid in de tertiaire sector in Brussel brengt op zich geen netto stijging van de vraag naar nieuwe kantoren met zich mee. De versterking van de tertiaire pool in de Zuidwijk beantwoordt aan de langetermijndoelstellingen van het gewest, ook al is de markt momenteel slap. Het lijkt het juiste moment om de ontwikkeling van kantoren in de komende jaren mogelijk te maken in een vrij beperkt gebied rond het Zuidstation. Dat geldt des te meer omdat er voldoende kantoorruimte moet worden ontwikkeld om te voorkomen dat een van de belangrijkste ondernemingen in de wijk, de NMBS, vertrekt.

Momenteel is de concentratie kantoren rond de drie stations relatief laag. Slechts 17 procent van het vastgoed is kantoorruimte. Volgens de analyse van het vastgoed in de Zuidwijk die DTZ in juni 2012 heeft uitgevoerd, in opdracht van het ATO, zou 25 procent kantoren rond de grootste stations van de hoofdstad een goede doelstelling zijn. Dat betekent in totaal 1.500.000 m<sup>2</sup> extra kantoorruimte. De wijken rond de andere stations zijn nu bijna verzadigd, met name na de periode van sterke ontwikkeling die de buurt van het Noordstation (Thurn en Taxis, de WTC-toren, enz.) en Brussel Centraal nu doormaken. In de buurt van het Zuidstation zijn er meer mogelijkheden voor groei, vooral omdat er veel minder leegstand is (1,55 procent) dan in het centrum (7,19 procent) en de wijk rond het Noordstation (7,43 procent) en omdat de totale voorraad er minder groot is. In de buurt van het Zuidstation is er in totaal 588.000 m<sup>2</sup> kantoorruimte; rond het Noordstation is dat 1.506.000 m<sup>2</sup>.

De Zuidzone is dus een belangrijk aandachtsgebied en een bijzonder strategische wijk voor het bereiken van de gewestelijke doelstellingen. Dit moet een belangrijk zakendistrict van de regio worden, met een internationale uitstraling, om optimaal munt te slaan uit de goede bereikbaarheid.

Daarvoor moeten we echter het begrip zakendistrict opnieuw bekijken. Voor alles dient deze wijk een echt woonvriendelijke, levendige en dynamische wijk te worden. Uit talloze onderzoeken en nieuwe ervaringen op het gebied van zakendistricten blijkt dat er een nieuw model ontstaat, compacter en meer gemengd, waarin niet alleen aandacht is voor de bereikbaarheid en het aanbod, maar ook voor de sfeer, de stedelijke kwaliteiten en de nabijheid van diensten en handelszaken. Tegenwoordig komen investeerders en talenten vooral af op ecosystemen, waarin actoren, functies en kwaliteit van de omgeving op een intelligente manier samenkomen.

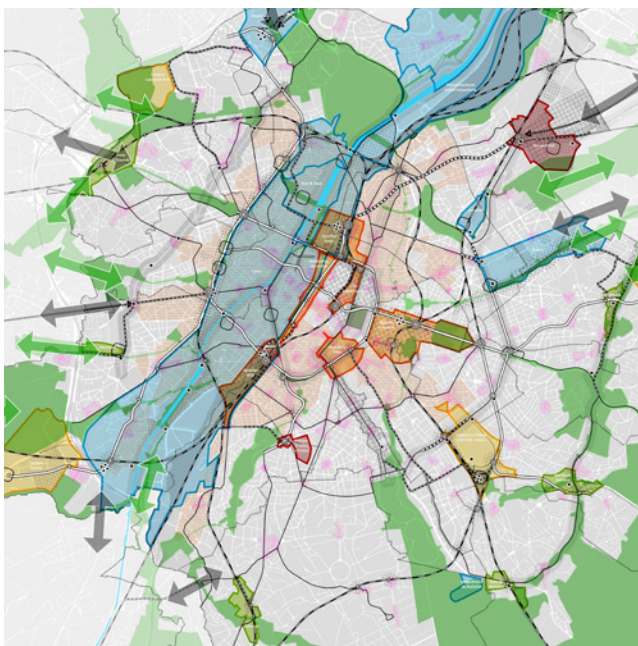
De Zuidwijk moet dus de gelegenheid grijpen om een modern zakendistrict te worden door met name haar verscheidenheid te benadrukken, die uniek is in het gewest. De wijk heeft nu al de prille kenmerken van de meest aantrekkelijke zakendistricten in Europa: de aanwezigheid van een uiterst efficiënte hub van diensten en handelszaken, de nabijheid van woonwijken ... Daarnaast moet de wijk nog meer laten zien dat het een plaats is met vele keuzemogelijkheden, door het huidige stedelijke aanbod te actualiseren en de verscheidenheid en de vermenging van functies en ruimten te bevorderen.

We moeten ook rekening houden met de sterke bevolkingsgroei in het hele gewest, meer in het bijzonder aan weerskanten van het station, en dus met de groeiende behoefte aan woningen. Tegen 2020 zullen er naar schatting 140.000 mensen meer wonen in het gewest en zijn er 80.000 extra woningen nodig. De 4.000 nieuwe woningen per jaar, inclusief reconversies, zijn verre van voldoende. De wijk Brussel-Zuid moet dus de transformatie aangrijpen om het woonkarakter verder te ontwikkelen en een groot, gediversifieerd en kwalitatief hoogstaand woningaanbod voor te stellen in de nabijheid van het knooppunt waar het meeste openbaar vervoer is in de regio. We moeten deze dynamiek ook uitstrekken tot de omliggende wijken

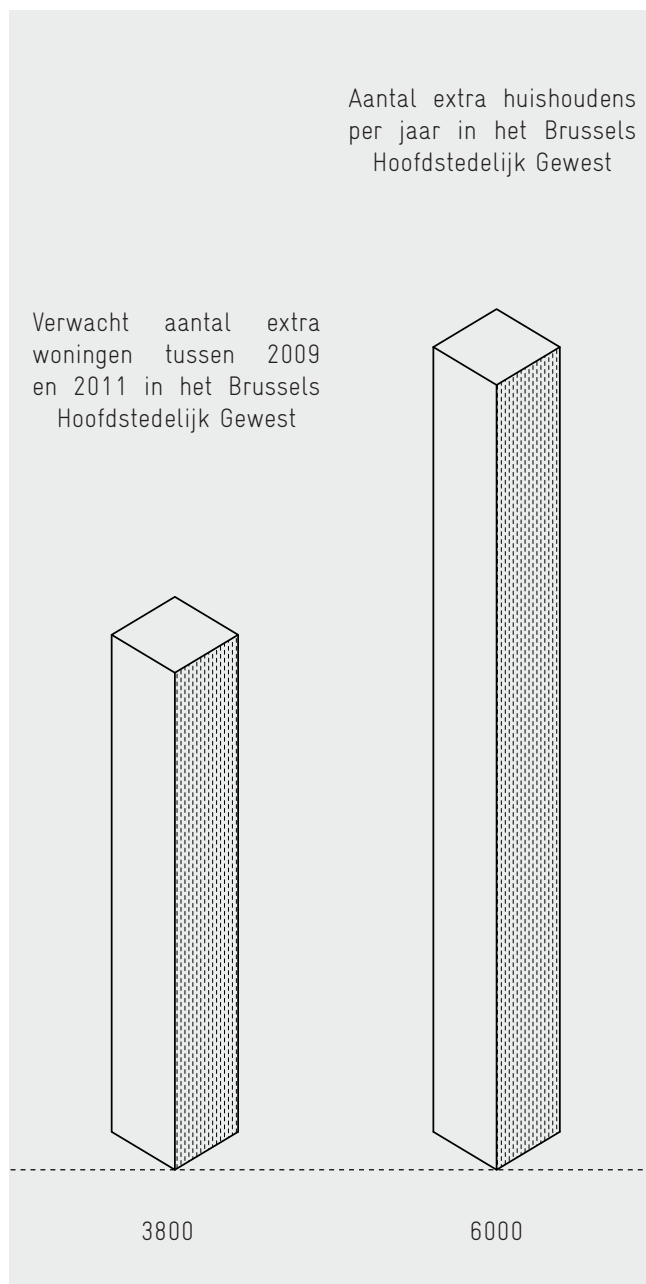


die in het GPDO zijn aangeduid als zones die met voorrang ontwikkeld moeten worden en zo munt slaan uit de kwaliteiten die de twee belangrijke landschapselementen – het kanaal en de Zenne – kunnen bieden.

Om een nieuw model te ontwikkelen van een modern en aantrekkelijk zakendistrict, het unieke karakter van de Zuidwijk ten opzichte van andere knooppunten van het Brussels Gewest te benadrukken en te voldoen aan de groeiende vraag naar woningen, stellen we voor het heterogene en bewoonde karakter van de wijk rond het station Brussel-Zuid te ontwikkelen op basis van een doelstelling van 50/50 kantoren/woningen. Rekening houdend met de vastgoeddruk in de zeer directe nabijheid van het station zal deze doelstelling voor het woningaanbod worden bereikt over de gehele observatieperimeter, met een minder ambitieuze verhouding in een straal van 300 m rond het station en een veel ambitieuzer streefcijfer daarbuiten.



GPDO - STADSPROJECT



WONINGBOUW EN DEMOGRAFISCHE GROEI IN HET BHG = Brussels Hoofdstedelijk Gewest, 1 woning per 1,6 huishoudens

# EVENWICHT WONINGEN/KANTOREN

## GROOTSTE EUROPESE ZAKENDISTRICTEN

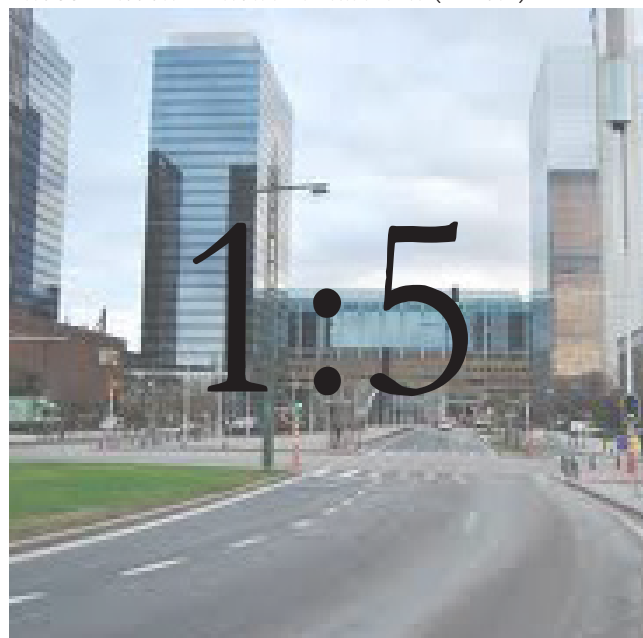
LA DÉFENSE (PARIJS - FRANKRIJK)



PART-DIEU (LYON - FRANKRIJK)



BRUSSEL NOORD - RUIME PERIMETER (BELGIË)



KIRCHBERG (LUXEMBURG)



## BRUSSEL-ZUID - RUIME PERIMETER ROND HET STATION

HUIDIGE SITUATIE



GEPROJECTEERDE SITUATIE



## MARKTANALYSE EN VERHOUDING MET ANDERE ECONOMISCHE KNOOPPUNTEN VAN HET GEWEST

De wijk Brussel-Zuid heeft niet echt een positie als markt voor kantoorruimte, in tegenstelling tot andere wijken in Brussel, zoals de Europese wijk, het centrum, Louiza en de Noordwijk. Dat is vooral omdat het marktaandeel klein is vergeleken met andere tertiaire polen. De Zuidwijk is goed voor slechts 4,5 procent van de Brusselse markt, met 588.000 m<sup>2</sup> kantoorruimte op de 13.114.000 m<sup>2</sup> van het totale Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Het tekort aan beschikbare ruimte, door het zeer lage leegstandspercentage (1,55 procent), verklaart ook ten dele waarom er zich geen ondernemingen vestigen in de Zuidwijk. Vanwege de relatief beperkte voorraad kunnen nieuwkomers alleen een kantoor betrekken dat nieuw is gebouwd of is vrijgekomen. Maar de wijk overtuigt vooral niet wat stedelijke aantrekkelijkheid betreft en heeft niet het imago van een internationaal businesscenter. In tegenstelling tot de Noordwijk of de Louizalaan is de Zuidwijk niet bijzonder aantrekkelijk voor ondernemingen, investeerders en werknemers. De unieke regionale en internationale verbindingsmogelijkheden van het Zuidstation vormen nochtans een voldoende meerwaarde voor bepaalde ondernemingen, met name voor lokale ondernemingen of grote nationale groepen. De gebouwen die na 2000 zijn gebouwd en het grootste deel van de markt vertegenwoordigen, zijn zeer snel in gebruik genomen. Vanaf 2000 is de voorraad in feite verdubbeld, van 300.000 m<sup>2</sup> tot 588.000 m<sup>2</sup>, in een straal van 500 m rond het station, na de nieuwbouw op het Hortaplein en de Fonsnylaan.

Een van de specifieke kenmerken van de kantorenmarkt van de Zuidwijk is dat een zeer groot deel wordt gebruikt door de openbare sector. Uit het onderzoek van DTZ van juni 2012 blijkt dat de NMBS en de openbare sector eigenaar zijn van 77 procent van de totale voorraad, vergeleken met een gewestelijk gemiddelde van 34 procent, NMBS inbegrepen. Met 162.000 m<sup>2</sup> kantoren heeft de NMBS bijna 30 procent van de voorraad in eigendom; particuliere eigenaars bezitten slechts 23 procent van de voorraad. Dit zijn vooral groepen zoals Axa (68.000 m<sup>2</sup>), Allianz (18.000 m<sup>2</sup>), Swiss Life (19.000 m<sup>2</sup>) en Deka (40.000 m<sup>2</sup>).

Een ander kenmerk van de kantorenmarkt van Brussel-Zuid is dat ondernemingen een relatief hoog gemiddeld volume aan kantoorruimte hebben: 2.730 m<sup>2</sup>. De verklaring daarvoor is dat veel ondernemingen in een groot gebouw gevestigd zijn. De grootste zeven gebouwen vertegenwoordigen 50 procent van de totale voorraad kantoren in de Zuidwijk.

Opvallend is verder dat de eigenaars-gebruikers of huurders doorgaans zeer lang blijven; dat geldt vooral voor de particuliere sector. Op korte termijn zorgt dat voor een zekere stabiliteit, maar op middellange termijn zouden de grote gebruikers de wijk kunnen verlaten als hun gebouw verouderd raakt. Het is dus niet alleen van belang om nieuwe ondernemingen aan te trekken, maar ook om de nodige maatregelen te treffen om de huidige bedrijven in de wijk Brussel-Zuid te houden.

In de Noordwijk is de ontwikkeling volop aan de gang, met de bouw van de WTC4-toren en de stedelijke ontwikkeling van Thurn en Taxis. Brussel is goed voor 80 procent van totale goedgekeurde oppervlaktes voor niet alleen verbouwingen en nieuwe gebouwen, maar ook reconversie van gebouwen. Voor de wijk Brussel-Zuid zijn er echter de laatste jaren maar weinig bouwvergunningen afgegeven, ondanks het grote oppervlak aan projecten. Het is dus noodzakelijk om in staat 1, die loopt tot 2018-2020, voldoende kantoren te creëren om de wijk te positioneren als belangrijk economisch ontwikkelingsgebied in Brussel. Die ontwikkelingen moeten niet autonoom worden uitgevoerd, maar rekening houdend met de veranderingen die plaatsvinden op de Brusselse markt. Zoals het rapport van DTZ van juni 2012 vermeldt, verlangen de investeerders het aanbod aan kantoren in hun portefeuille ten voordele van beleggingen die op lange termijn meer zekerheid bieden, zoals diensten of handelszaken. Anderzijds hebben de ondernemingen een andere kijk gekregen op hun behoeften aan vastgoed. Ze maken niet meer zo vaak plannen op lange termijn. Het aanbod dat aansluit op de hedendaagse manier van werken moet dus goed worden geëvalueerd, maar de Zuidwijk moet ook een eigen karakter krijgen.

---

## STRATEGIE: EEN AANTREKKELIJK EN HEDENDAAGSE T ERTIAIRE POOL MET EEN VERNIEUWD AANBOD

Bij het definiëren van een tertiaire pool rond het Zuidstation is het bijzonder belangrijk dat de grootste gebruiker, de NMBS, in de wijk blijft. Er moet dus in eerste instantie een project worden ontwikkeld dat groot genoeg is voor de behoeften van de NMBS, met een omvang van tussen 60.000 m<sup>2</sup> en 80.000 m<sup>2</sup> en daarnaast moet het bestaande aanbod worden gediversifieerd. Door de oververtegenwoordiging van de openbare sector is het niet mogelijk om de dynamiek en de ecosystemen te ontwikkelen die noodzakelijk zijn voor de ontwikkeling van een echt tertiaire, aantrekkelijke en levendige wijk. Dat geldt des te meer omdat de werknemers van de aanwezige groepen een vergelijkbare levenswijze vertegenwoordigen. Het tertiaire aanbod moet worden ontwikkeld en vooral gemoderniseerd, om de verscheidenheid aan behoeften van de verschillende organisaties en hedendaagse werkvormen te kunnen vervullen. We moeten er met name op letten dat het aanbod minder homogeen en gespecialiseerd wordt en ervoor zorgen dat het een aanvulling vormt op de andere economische knooppunten van de stad. Om te worden opgenomen in de economie van de toekomst moet er een ecosysteem komen met een verscheidenheid aan actoren en ondernemingen, dat berust op een innovatief en vernieuwd vastgoedaanbod.

De tertiaire pool van Brussel-Zuid kan alleen een aantrekkelijke wijk voor ondernemingen, investeerders, werknemers en bewoners worden als eerst de toegankelijkheid wordt verankerd en de hub nog performanter wordt dan hij nu al is, door een betere verbinding met de omringende wijken te creëren. Dan kan Brussel-Zuid zich ontwikkelen van een verouderde buitenwijk tot een centrale en moderne buurt. We moeten met dat doel de openbare ruimte opnieuw inrichten en het ontmoetingsplatform tot rust brengen, de gelijkvloerse verdiepingen en de ruimte onder de rails openstellen en er diensten en handelszaken vestigen, en er vooral weer een bewoonde wijk van maken. Dat alles is onmisbaar als we de wijk economisch aantrekkelijk willen maken. Uit internationale voorbeelden blijkt ook dat er huisvestingsprojecten in het duurdere segment noodzakelijk zijn om de wijk te ontwikkelen tot een zakendistrict met een internationale bestemming. Het is dus noodzakelijk om het nieuwe aanbod van kantoren te integreren in een algemene dynamiek van een gemengde ontwikkeling, voor het imago van de wijk, maar ook om een levendig straatbeeld te creëren. Het komt erop aan een aantrekkelijk vastgoedaanbod te ontwikkelen, met gerenoveerde en gediversifieerde gebouwen, dat verschillende groepen bedient: bedrijven vinden hier een aantrekkelijk totaalaanbod voor hun activiteiten, investeerders een stadsproject met een zeer goed imago en werknemers een aangename werkomgeving in een duurzame en verantwoorde omgeving. De economische strategie voor de wijk Brussel-Zuid is dus om een aanbod te realiseren van producten in een aantal segmenten om te beantwoorden aan de behoeften van de verschillende spelers op de markt: grote bedrijven, dienstverleners, innovatieve kmo's, internation-

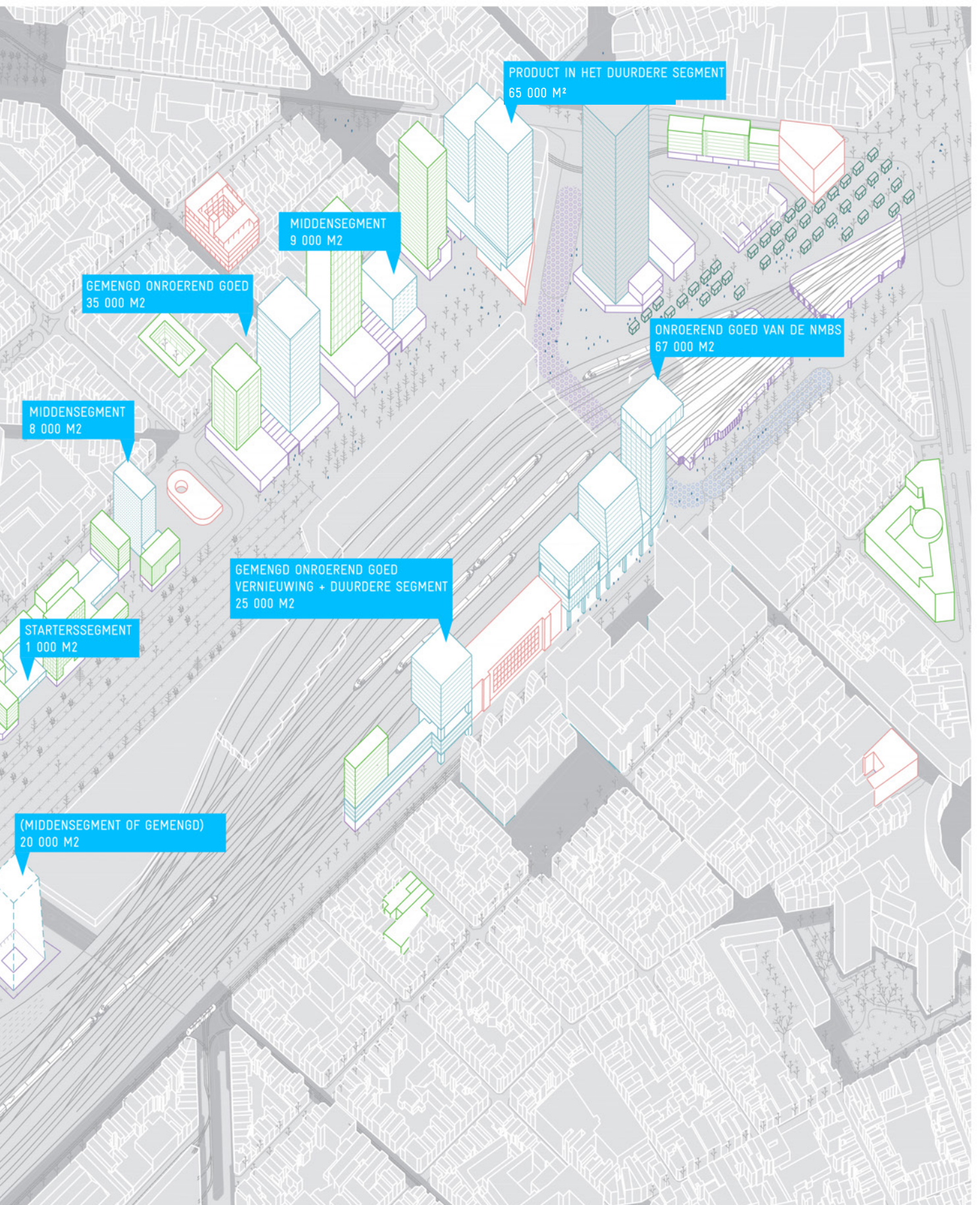
aal opererende bedrijven, samenwerkingsprojecten ... Er zullen in principe vier soorten producten worden ontwikkeld, die nader zullen worden gedefinieerd afhankelijk van de ontwikkeling van het richtschema: producten in het duurdere segment, onroerend goed met een grote hoogte en een oppervlak van 40.000 tot 60.000 m<sup>2</sup> voor grote bedrijven met besluitvormende functies en bijbehorende diensten; producten in het middensegment, gebouwen van 10 verdiepingen van 10.000 m<sup>2</sup> of de eerste verdiepingen van producten in het duurdere segment voor de grote dienstverleners, diensten aan bedrijven, administratieve dienstverleners, de hoofdvesting van grote ondernemingen, enz.; producten in het starterssegment, onroerend goed met een lage huurprijs dat wat verder verwijderd ligt van het ontmoetingsplatform of gerenoveerde gebouwen voor technische ondernemingen of kmo's; en tot slot innovatieve producten gekoppeld aan producten in het duurdere segment in de vorm van een gemengde ontwikkeling of in de vorm van een onroerend goed met een specifieke bestemming: bedrijvenhotel, openbare of particuliere incubators, starterscentra. Dit aanbod zal vooral gericht zijn op innovatieve kmo's, samenwerkingsverbanden, enz.

Er zijn op korte en middellange termijn meer mogelijkheden om Belgische ondernemingen te huisvesten dan internationale bedrijven. Op lange termijn zouden echter ook internationale bedrijven belangstelling kunnen krijgen voor de Zuidwijk, na een grondige renovatie van de wijk. De wijk zal een internationaler karakter kunnen krijgen als Brussel-Zuid een meer levendige wijk is geworden, een ankerplaats met een gediversifieerde bevolking, een wijk waar gewoond wordt en die tegelijkertijd mobiel is. Er zal ook moeten worden nagedacht over moderne marketingmethoden, om de markt te overtuigen en investeerders, ondernemingen en werknemers aan te trekken.

Volgens het rapport van DTZ zou de markt over een periode van 15 jaar potentieel 500.000 m<sup>2</sup> kantoren kunnen omvatten, uitgaande van het voornemen van het Brussels Gewest om hoofdzakelijk de tertiaire polen rond de stations te ontwikkelen en uitgaande van het beperkte aanbod aan kantoorruimte in vergelijking met de wijken rond de andere stations. Met het oog op de mogelijkheden van het gebied en de gewenste verscheidenheid wordt in dit rapport een oppervlakte van 350.000 m<sup>2</sup> geadviseerd. Aangezien in het hier voorgestelde richtschema wordt gestreefd naar een grotere verscheidenheid en een evenwicht tussen kantoren/woningen, stellen wij 250.000 m<sup>2</sup> kantoren voor. In deze kantoorruimte zou kunnen worden overwogen om in eerste instantie een vrij groot oppervlak voor te stellen (60.000-80.000 m<sup>2</sup>, boven de kantoren van de NMBS), om snel particuliere gebruikers aan te trekken en een dynamiek van verandering te creëren voor de wijk en voor het imago van de wijk. Daarna zouden dan kleinere bedrijven kunnen worden aangetrokken voor kantoren van variabele grootte (15.000-30.000 m<sup>2</sup>).

# EERSTE HYPOTHESEN VOOR DE LOKALISATIE VAN DE KANTORPRODUCTEN





PRODUCT IN HET DUURDERE SEGMENT  
65 000 M<sup>2</sup>

MIDDENSEGMENT  
9 000 M<sup>2</sup>

GEMENGD ONROEREND GOED  
35 000 M<sup>2</sup>

ONROEREND GOED VAN DE NMBS  
67 000 M<sup>2</sup>

MIDDENSEGMENT  
8 000 M<sup>2</sup>

GEMENGD ONROEREND GOED  
VERNIEUWING + DUURDERE SEGMENT  
25 000 M<sup>2</sup>

STARTERSSEGMENT  
1 000 M<sup>2</sup>

(MIDDENSEGMENT OF GEMENGD)  
20 000 M<sup>2</sup>

## MARKTANALYSE EN VERHOUDING MET ANDERE ECONOMISCHE KNOOPPUNTEN VAN HET GEWEST

In Zuid zijn er met uitzondering van enkele huisvestingstransacties en reconversies in woningen zeer weinig grootschalige huisvestingstransacties geweest sinds 1989. Over het algemeen zien we in Brussel een overproductie van kantoren en een onderproductie van woningen. Voor de wijk van het station Brussel-Zuid is dat nog meer het geval, omdat voor de bouw van de laatste kantoren in de jaren 2000 veel woningen zijn onteigend en afgebroken, al is dat wel ten dele gecompenseerd door de bouw van nieuwe woningen.

De productie van huisvesting is dus niet helemaal in samenhang met de grote bevolkingstoename van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en meer in het bijzonder de Zuidwijk. In 2008 waren er 77.602 bewoners in het observatiegebied. Dat komt neer op een groei van 7,68 procent tussen 2000 en 2008.

Er is niet alleen een groot tekort aan woningen, maar bovendien zijn de wijken rond het station bepaald niet aantrekkelijk, zoals blijkt uit de migratiecijfers van 2006. De wijken Hallepoort, Bosnië, Laag Vorst en Kuregem Veeartsen verliezen inwoners door emigratie en krijgen er inwoners bij dankzij de natuurlijke aanwas.

De sociaaleconomische toestand in de buurten rond het station, met name in Kuregem, is zorgwekkend.

Er is een hoge werkloosheid (34,4 procent in 2007) in vergelijking met het gewestelijk gemiddelde (20,75 procent). De buurten behoren tot de groep wijken met de hoogste werkloosheid in het gewest. De inkomens zijn laag, er is een oververtegenwoordiging van kinderen, jongvolwassenen en koppels met kinderen. Het percentage jonge werklozen (45,58 procent in 2007) is hoog in vergelijking met het gewestelijk gemiddelde (34,80 procent) en het opleidingsniveau is laag. Met al die factoren behoren de wijken in het observatiegebied tot de meest achtergestelde van het Brussels Gewest. Er is een positieve ontwikkeling in deze wijken in de laatste jaren, maar dat is vooral een sociologische mutatie door de komst van met name jonge volwassenen en internationale kaders, jonge creatieve mensen in bepaalde buurten van de eerste kroon en Sint-Gillis en heeft niet te maken met een algemene stijging van de levensstandaard van de bevolking.

Het comfort in de woningen van deze arme wijken is vaak zeer beperkt. De staat van de gebouwen is slecht en in 20 procent van de woningen zijn er zelfs geen basisvoorzieningen.

Slechts 12 procent van de woningen zijn sociale woningen, en die bevinden zich vooral in de Marollen, Kuregem Veeartsen en Bosnië. Zoals het ATO heeft opgemerkt in zijn intentienota van 2013 over het aantal huishoudens met een laag inkomen in de wijk, komt dit percentage niet overeen

met de totale vraag naar sociale woningen. Een groot deel van het particuliere woningbezit kan worden beschouwd als "feitelijke sociale woning". Er wonen gezinnen met een laag inkomen in de woningen op de huurmarkt en die betalen een lage huur, omdat er weinig comfort is. Over het algemeen zijn ze eigendom van particuliere verhuurders.

Een ander gevolg of opvallend kenmerk van deze arme wijken is dat er in verhouding veel huurders wonen. Slechts 22 procent was eigenaar in 2001. Dat is bijna twee keer minder dan in de rest van het Brussels Gewest. De aanwezigheid van sociale woningen in de Marollen en Kuregem Veeartsen verklaart deze gegevens ten dele.

Tot slot zijn er in verhouding veel kleine woningen (51 procent was kleiner dan 55 m<sup>2</sup> in 2001) en veel tweekaamerappartementen. Deze zijn voor een deel tot stand gekomen door de transformatie van de bestaande gebouwen, ondanks de blijvende dominantie van nieuwbouw en de netto daling van het aantal eengezinswoningen. Grote appartementen, van meer dan 85 m<sup>2</sup>, vertegenwoordigen slechts 22 procent van het totale aantal woningen.

De gemiddelde huurprijs per maand in 2010 was lager dan het gewestelijk gemiddelde in de wijken van de vijfhoek: ongeveer 500 euro. De gemiddelde huurprijs in heel Brussel is 600 euro.

Alle buurten in het observatiegebied bevinden zich in het arme deel van Brussel, in de sector die overeenkomstig het GPDO met voorrang moet worden ontwikkeld. Toch zijn er verschillen te bespeuren. De uitdagingen die de ontwikkeling van de wijken stelt kunnen dus ook niet op dezelfde manier worden aangepakt. Daarnaast profiteren de wijken in de vijfhoek van het feit dat ze centraal gelegen zijn; ook de buurten in Sint-Gillis zijn volop in beweging. In de wijken in Kuregem daarentegen is de huisvestingsmarkt nog steeds erg ongunstig.



---

## STRATEGIE

### EEN WOONVRIENDELIJKE STATIONSBUURT MET EEN DEGELIJK EN INNOVATIEF AANBOD

Gezien de marktsituatie en de bijzondere context van de achterstandswijken rond het station is het van belang de grote behoefte aan huisvesting te vervullen, met name huisvesting die geschikt is voor de bevolking van deze wijken en hun levensstandaard. Daarnaast is het belangrijk om de ontwikkeling van de woonomgeving als essentieel onderdeel van het stationsgebied te beschouwen en niet alleen als antwoord op een behoefte. De economische en stedelijke aantrekkelijkheid van de wijk berust ook op heterogeniteit, levenskwaliteit en het vermogen om goede en innovatieve woningen aan te bieden. Dat geldt des te meer omdat de ontwikkeling van de woonomgeving zal leiden tot een groter aantal voorzieningen en diensten in de wijk, die voor meer leven en dynamiek zullen zorgen.

Naast renovatie en versterking van het huidige woningaanbod, met name van sociale woningen, moeten we bepalen hoe de wijk Brussel-Zuid op zichzelf een woonwijk kan worden, voor gezinnen, jongeren, bejaarden, mobiele werknemers, jonge internationale professionals enz. Daarvoor moet er een divers woningaanbod komen, dat beantwoordt aan de behoeften van al deze groepen en aansluit op de realiteit van de Brusselse woningmarkt.

Want het is van groot belang voor de ontwikkeling van een woonvriendelijk station dat er diverse soorten bewoners zijn en dus een gediversifieerd aanbod. De herwaardering van de wijk door bewoners met een hogere levensstandaard aan te trekken is geen oplossing, net zo min als alleen de levenskwaliteit van de huidige bewoners verbeteren dat is. Er moet een evenwicht en een dialectiek tussen de huidige en nieuwe woonvormen ontstaan. Dat wil het concept woonvriendelijk station in gang brengen in het hele gebied rond het station en daarbuiten in het hele observatiegebied, zodat vernieuwende woonvormen en woontypes kunnen ontstaan en beantwoord kan worden aan de huidige behoeften.

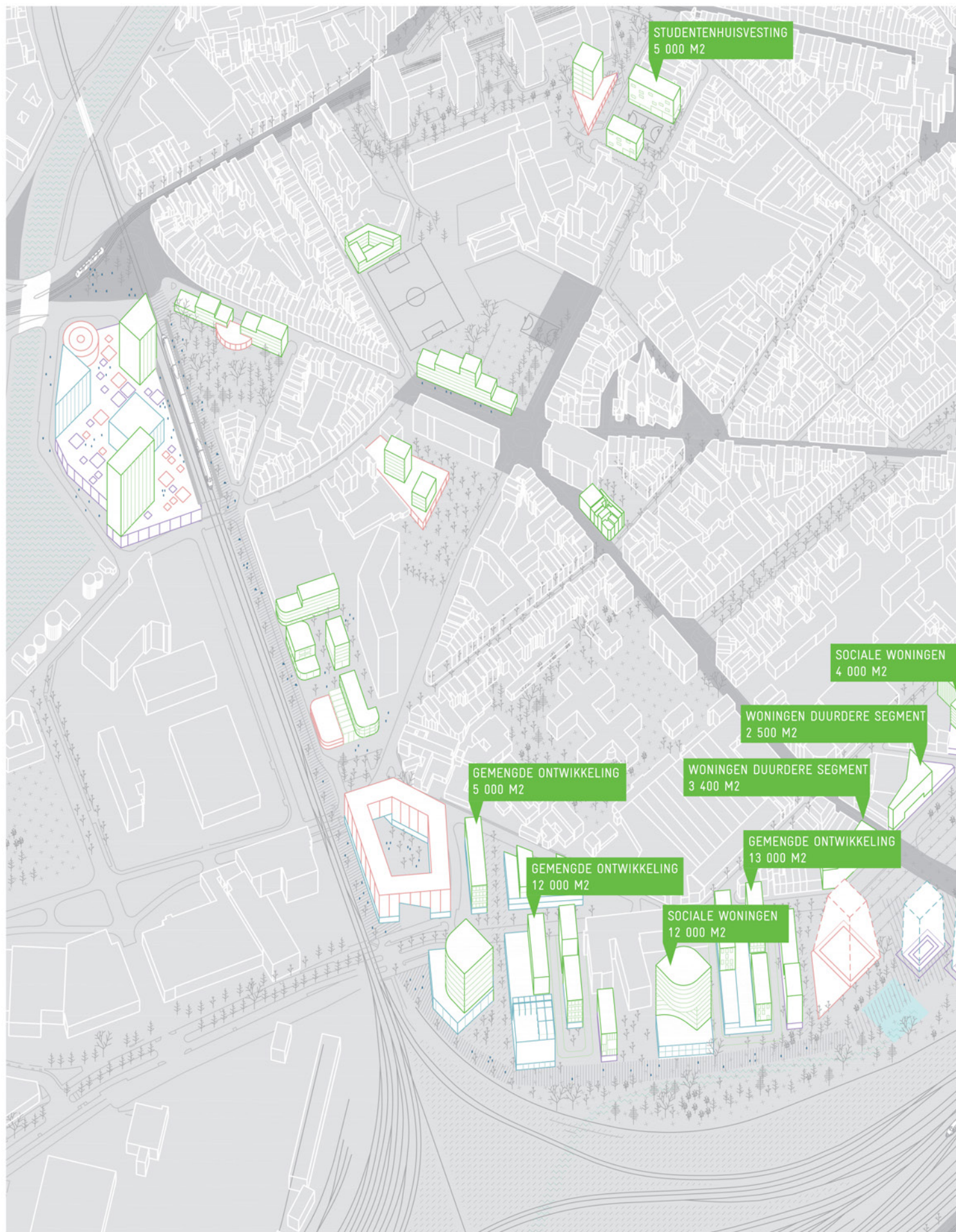
Op termijn zal het aanbod van de wijk Brussel-Zuid moeten bestaan uit de bestaande woningen, nieuwe woningen, woningen in het dure segment, onroerend goed voor gemengd gebruik, studentenhuisvesting, innovatieve woningen van het type soho, tijdelijke huisvesting, vrij in te richten ruimtes, reconversies van kantoren of werkplaatsen ... Tussen het duurste segment (met de hoogste prijzen van de Brusselse markt) dat munt slaat uit de bijzonder goede toegankelijkheid van de wijk en het laagste segment met woningen die bestemd zijn voor de achtergestelde bewoners van deze wijken.

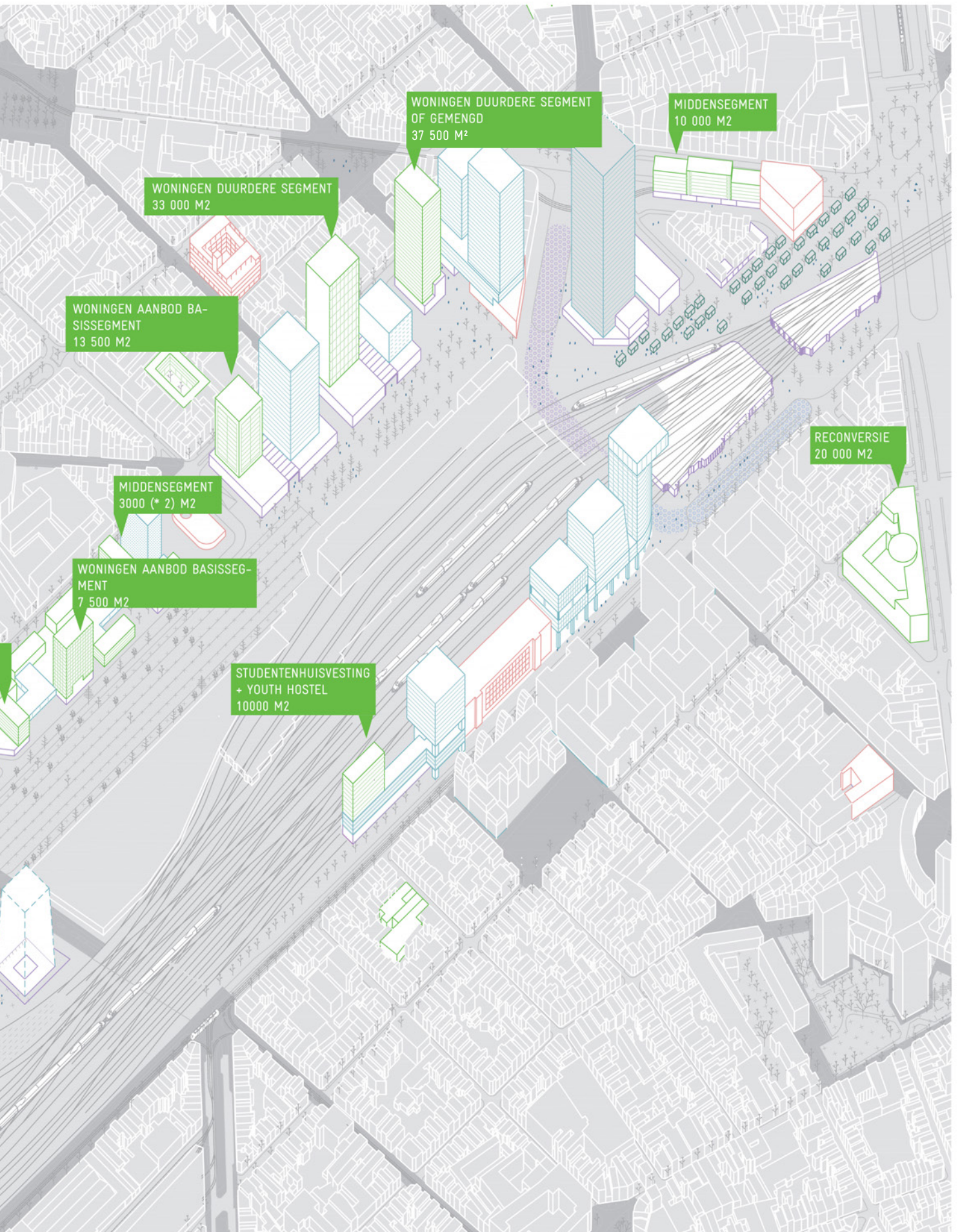
In beide segmenten zullen producten worden ontwikkeld voor gebruikers-eigenaars, huurwoningen voor particuliere

en institutionele investeerders en sociale woningen. Er moet naar worden gestreefd vier soorten producten te ontwikkelen op vier niveaus, van sociale woningen (sociale verhuur, sociale toegang, betaalbare woningen), het middensegment, het basissegment en het duurste segment. De ontwikkeling van het concept woonvriendelijke wijk heeft ook tot doel het aandeel van elk product en de precieze locatie ervan te herverdelen, op basis van de ontwikkelde soorten producten en hun positie in het ontmoetingsplatform. Hierna worden ter informatie de eerste hypothesen voor de lokalisatie van producten voorgesteld. Deze moeten nog nader worden uitgewerkt.

Het richtschema stelt voor om tot 2025 in totaal 215.000 m<sup>2</sup> woonruimte te bouwen door compacte en gemengde projecten te ontwikkelen met een zo evenwichtig mogelijke verhouding kantoren/woningen, door de reconversie van het stratenblok Frankrijk-Bara, waar hoofdzakelijk woningen worden gebouwd, en door de recente bouwvergunning voor woningen in een specifiek deel van de industriezones te benutten. Dat komt neer op bijna 50 procent nieuwbouw. In staat 1, die zal eindigen in 2018-2020, voorziet het richtschema in de bouw van 60.000 tot 70.000 m<sup>2</sup> nieuwe woningen. In staat 2 zouden daar nog 130.000-170.000 m<sup>2</sup> woningen bij kunnen komen.

# EERSTE HYPOTHESEN VOOR DE LOKALISATIE VAN DE WONINGPRODUCTEN





WONINGEN DUURDERE SEGMENT  
OF GEMENGD  
37 500 M<sup>2</sup>

MIDDENSEGMENT  
10 000 M<sup>2</sup>

WONINGEN DUURDERE SEGMENT  
33 000 M<sup>2</sup>

WONINGEN AANBOD BA-  
SISSEGMENT  
13 500 M<sup>2</sup>

MIDDENSEGMENT  
3000 (\* 2) M<sup>2</sup>

WONINGEN AANBOD BASISSEG-  
MENT  
7 500 M<sup>2</sup>

STUDENTENHUISVESTING  
+ YOUTH HOSTEL  
10000 M<sup>2</sup>

RECONVERSIE  
20 000 M<sup>2</sup>



---

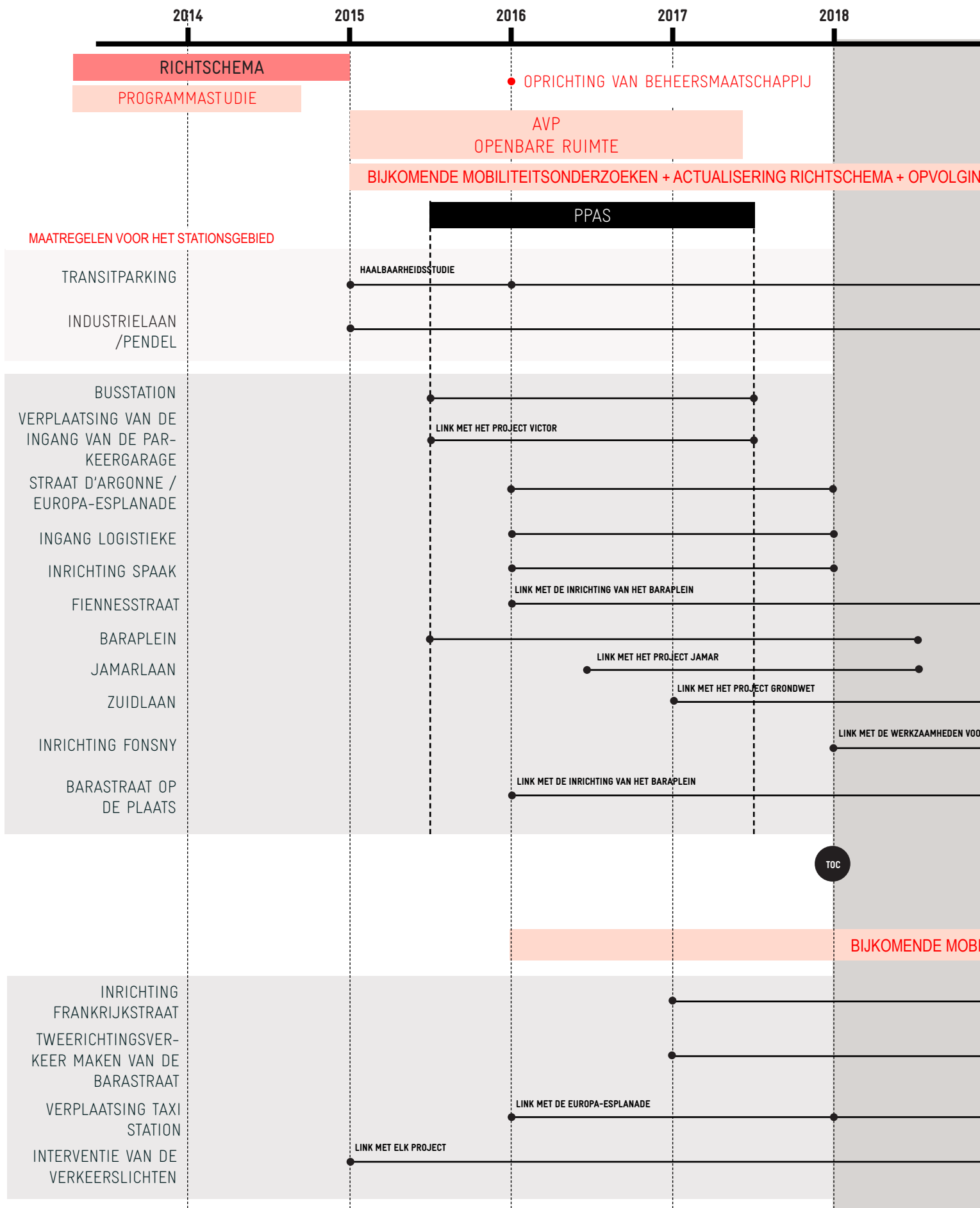
RICHTSCHEMA ZUIDSTATION

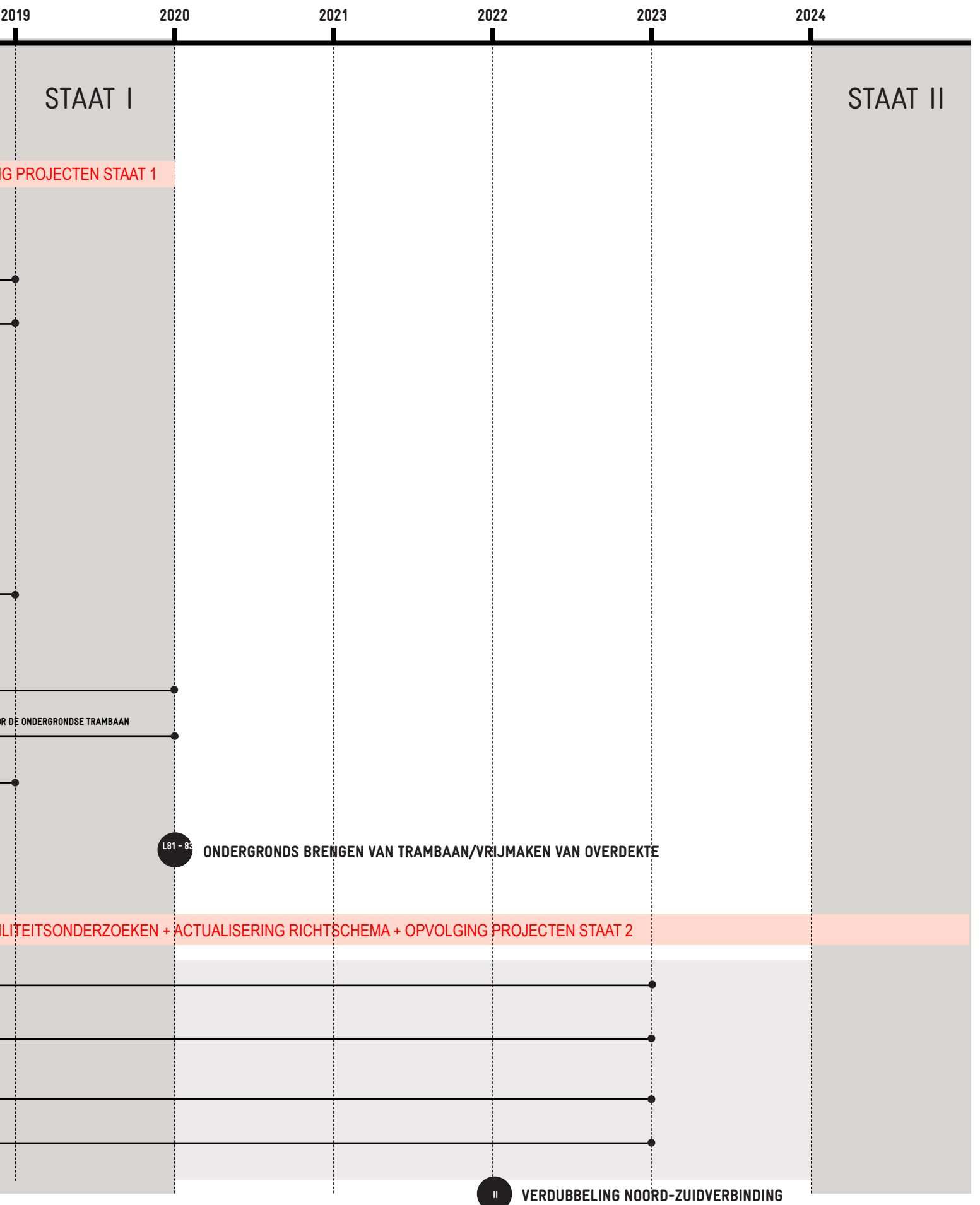
# BIJLAGE 2

ASPECT MOBILITEIT

1. OPERATIONALITEIT EN TIMING MOBILITEITSPROJECT
2. DYNAMISCHE SIMULATIE OCHTEND- EN AVONDSPITS  
BARAPLEIN EN KLEINE RING
3. SCHATTING GEGENEREERDE VERPLAATSINGEN PER  
VERVOERSMODUS

# OPERATIONALITEIT EN TIMING MOBILITEITSPROJECT





STAAAT I

STAAAT II

OPVOLGING PROJECTEN STAAT 1

OPVOLGING PROJECTEN STAAT 1

L81 - 83

ONDERGRONDS BRENGEN VAN TRAMBAAN/VRIJMAKEN VAN OVERDEKTE

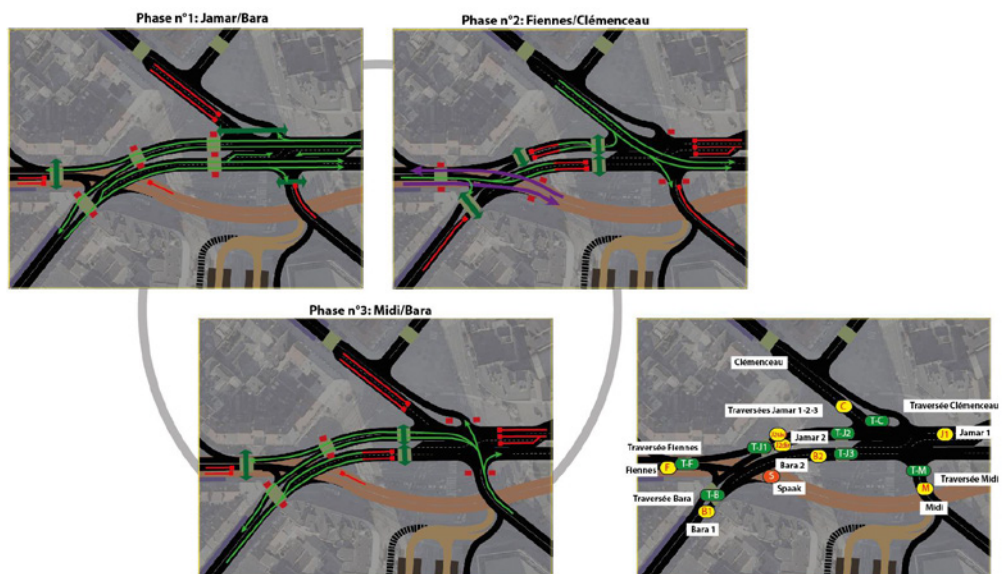
OPVOLGING PROJECTEN STAAT 2

II

VERDUBBELING NOORD-ZUIDVERBINDING

## Carrefours de la Place Bara

- Gestion coordonnée de 2 carrefours Fiennes # Bara et Clémenceau # Jamar
- Dégagement de créneaux de traversées piétonnes sécurisées
- Interdiction des mouvements de Tourne-à-Gauche depuis Bara vers Fiennes et depuis Jamar vers Spaak (affecté strictement aux tramways)
- Gestion d'une priorité Tramway à la demande, au niveau du carrefour Fiennes # Bara. Priorité relative, qui n'impacte pas l'écoulement de l'axe Bara



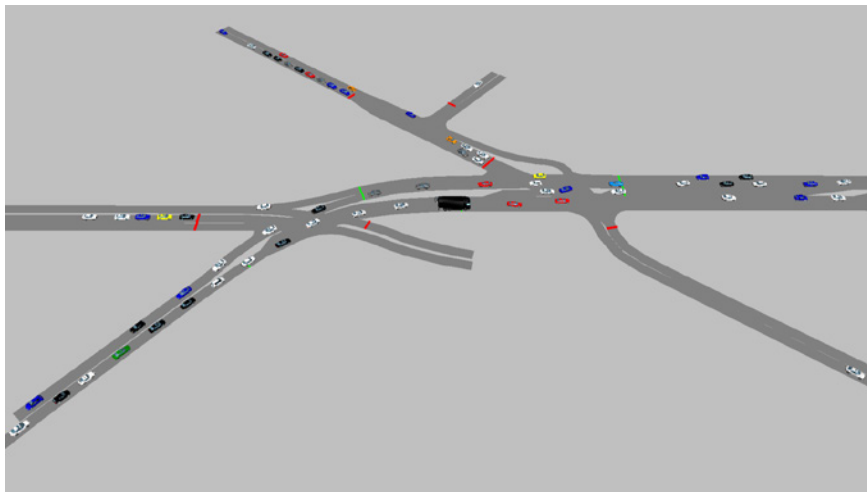






## Carrefours de la Place Bara

### ***RESULTATS DES MODELISATIONS VISSIM – HPM et HPS***



- Les principes de gestion proposés permettent un **fonctionnement satisfaisant** de la place Bara réaménagée
  - Le phasage permet une bonne intégration de la priorité tramway, sans conflit avec les véhicules éventuellement en stockage.
- ➔ **Le projet de réaménagement de la place Bara, aboutissement de l'axe Bara, apparaît donc pleinement réalisable, et pourrait être mis en œuvre à très court-terme.**
- ➔ La véritable contrainte de trafic du secteur est observée lors de la pointe du soir, au niveau des carrefours de la Petite Ceinture, lesquels présentent des contraintes de stockage interne qui limite les capacités d'écoulement...

# DYNAMISCHE SIMULATIE OCHTEND-

## EN AVONDSPITS BARAPLEIN EN KLEINE RING

### Carrefours du boulevard du Midi

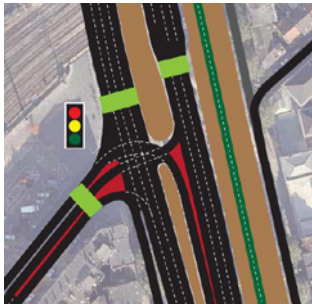
#### Heure de Pointe du Soir (HPS) projetée, la plus contrainte

- Gestion coordonnée des 3 carrefours Midi # Fonsny, Midi # Jamar et Midi # Lemonnier
- Dégagement de créneaux de traversées piétonnes sécurisées, à chaque carrefour
- Contrainte principale: charge de trafic importante et faible stockage au niveau du carrefour Jamar # Midi, au cœur du dispositif → Cette contrainte oblige à brider artificiellement les capacités des entrées (Midi Sud, Poincaré) et à ménager des cycles « courts » de 90 secondes (quand des cycles de 105 secondes permettraient de meilleures capacités, mais avec des contraintes de stockage physiquement inapplicables sur site)

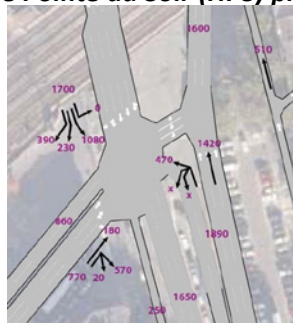
#### Principe de gestion en 2 ou 3 phases, pour un cycle global de 90 secondes



### Détails - Carrefour Fonsny # Midi



### Heure de Pointe du Soir (HPS) projetée



Principe de gestion en 3 phases, avec dissociation des mouvements TàD et TàG de la branche Fonsny

Phase	Entrée	débit (uvp/h)	Mouvements				Débit équivalent (uwpd/h)	Nb de voie	Débit / voie (uwpd/h)	nombre de voie en sortie
			direct	tourne à droite	tourne à gauche	TàG spécial				
1	Midi Nord Direct	1360	1310	390	-	50	1370	3	457	3
	Midi Nord TàD	390					468	1	468	1
	0	0					0	0	0	0
	0	0					0	0	0	0
2	Midi Sud Direct	2000	2000	-	-	2000	3	667	3	
	Midi Sud TàG	470				564	1	564	1	
	Fonsny TàD	360				432	1	432	1	
3	Fonsny TàD	220	-	220	-	264	1	264	1	
	Fonsny TàG	180				216	1	216	1	
	0	0				0	0	0		
<b>TOTAL HORAIRE :</b>		<b>4980</b>					<b>DEMANDE AU CARREFOUR</b>		<b>1399</b>	

Phase	Entrée	Durée de vert utile (s)	Capacité théorique (uwp/h)	Réserve de capacité	Longueur de file (m)	
					moyenne par cycle	maxi
1	Midi Nord Direct	30	1800	24%	50	65
	Midi Nord TàD	30	600	22%	43	68
	0	15	-	-	-	-
	0	-	-	-	-	-
2	Midi Sud Direct	30	1800	-11%	83	103
	Midi Sud TàG	30	600	6%	57	85
	Fonsny TàD	25	500	14%	42	67
3	Fonsny TàD	15	300	12%	27	46
	Fonsny TàG	15	300	28%	21	38
	0	20	-	-	-	-
Temps perdus par cycle :		10				
Durée de cycle :		90				

#### Calculs de capacité méthode CERTU

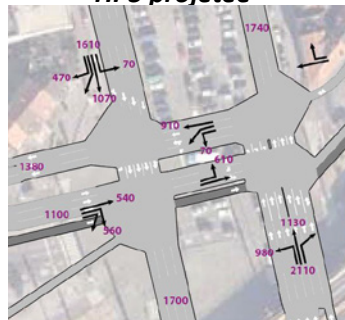
(On contraint artificiellement la branche Midi Sud, pour éviter de surcharger le carrefour intermédiaire Jamar#Midi)

# DYNAMISCHE SIMULATIE OCHTEND- EN AVONDSPITS BARAPLEIN EN KLEINE RING

**Carrefour Jamar # Midi**



**HPS projetée**



Principe de gestion en 3 phases

Phase	Entrée	débit (uvp/h)	Mouvements				Débit équivalent (uvp/h)	Nb de voie	Débit / voie (uvp/h)	nombre de voie en sortie
			direct	tourne à droite	tourne à gauche	TàG spécial				
1	Poincaré Nord Direct TàD	1610	1140	470			1704	4	426	4
		0				0		0	0	
		0				0		0	0	
		0				0		0	0	
2	Midi Direct	1130	1130			1130	2	565	2	
	Midi TaG	980			980	1176	2	588	2	
		0				0		0	0	
3	Jamar TaG TàD	1100		560		1320	3	440	3	
		0				0		0	0	
		0				0		0	0	
<b>TOTAL HORAIRE :</b>		<b>4820</b>					<b>DEMANDE AU CARREFOUR</b>		<b>1454</b>	

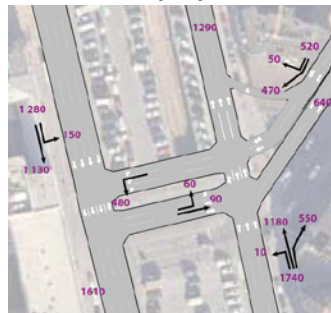
Phase	Entrée	Durée de vert utile (s)	Capacité théorique (uvp/h)	Réserve de capacité	Longueur de file (m)	
					moyenne par cycle	maxi
1	Poincaré Nord Direct TàD	24	1920	11%	48	61
	0		-	-	-	-
	0		-	-	-	-
	0		-	-	-	-
2	Midi Direct	26	1040	-9%	71	93
	Midi TaG	26	1040	-13%	61	82
	0		-	-	-	-
3	Jamar TàG TàD	25	1500	12%	43	58
	0		-	-	-	-
	0		-	-	-	-
Temps perdus par cycle :		15				
Durée de cycle :		90				

**Calculs de capacité méthode CERTU**  
*(Il n'apparaît pas possible d'assouvir l'ensemble des mouvements des 3 branches, du fait des contraintes physiques de stockage. Il a donc été choisi de ménager les branches Poincaré et Jamar, et donc de brider artificiellement la branche Midi)*

### Carrefour Poincaré Lemonnier



### HPS projetée



Principe de gestion en 2 phases

Phase	Entrée	débit (uvp/h)	Mouvements				Débit équivalent (uvpd/h)	Nb de voie	Débit / voie (uvpd/h)	nombre de voie en sortie
			direct	tourne à droite	tourne à gauche	TàG spécial				
1	Poincaré Midi	1280	1130	1,2	1,6	1,2	1310	3	437	3
		1740	1180	550		150	1852	3	617	3
		0				10	0		0	
		0					0		0	
2	Lemonnier Petite Ceinture	520	470	50			530	1	530	1
		150	90		60		186	1	186	1
		0					0		0	
		0					0		0	
<b>TOTAL HORAIRE :</b>		<b>3690</b>					<b>DEMANDE AU CARREFOUR</b>	<b>1147</b>		

Phase	Entrée	Durée de vert utile (s)	Capacité théorique (uvp/h)	Réserve de capacité	Longueur de file (m)	
					moyenne par cycle	maxi
1	Poincaré	22	1320	1%	53	69
	Midi	55	3300	44%	46	61
	0		-	-	-	-
	0		-	-	-	-
2	Lemonnier	25	500	-6%	65	96
	Petite Ceinture	10	200	7%	19	35
	0		-	-	-	-
	0		-	-	-	-
Temps perdus par cycle :		10				
Durée de cycle :		90				

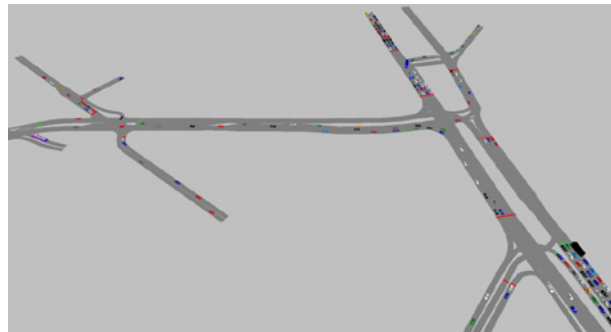
#### Calculs de capacité méthode CERTU

Capacités volontairement dégradées, pour les branches Lemonnier et Poincaré, car la branche Poincaré du carrefour Midi # Jamar n'offre pas de capacités de stockage suffisantes pour satisfaire pleinement la demande.

### Carrefours du boulevard du Midi

*Heure de Pointe du Soir (HPS) projetée, la plus contrainte*

#### **RESULTATS DE LA MODELISATION VISSIM**



- Les principes de gestion proposés permettent un **fonctionnement cohérent du réseau routier** (sans impact sur le fonctionnement de la place Bara), **même si les contraintes induites par le phasage se traduisent par une incapacité à absorber une partie de la demande de trafic injectée**:
  - 230 véhicules sur 2 400 (soit 10%), non-injectés au niveau de la branche Midi Sud
  - 300 véhicules sur 1 280 (soit 23%), non-injectés au niveau de la branche Poincaré
- On précisera que la **demande de trafic intégrée, pessimiste**, s'appuie sur les volumes existants, notamment au niveau de la petite ceinture. Il apparaît donc cohérent de tabler sur une probable réduction des flux, du fait de la mise en œuvre du plan Iris et des différents réaménagements envisagés dans la région bruxelloise.
- Si on considère une réduction de trafic, ou si on sacrifie certaines emprises pour agrandir les capacités de stockage physique des carrefours (retour de la 5<sup>ème</sup> bande de circulation...), on peut envisager d'atteindre un meilleur résultat

**RAPPEL: les réaménagements proposés n'ont aucunement vocation à mieux absorber la demande de trafic qu'en situation actuelle. Ils ont pour objectif de faciliter les traversées douces et de rééquilibrer le partage des espaces publics!**





# SCHATTING GEGENEREERDE VERPLAATSINGEN

## BIJLAGE 3.6

Schatting van de verplaatsingen (per transportmodus) die worden gegenereerd door de verwachte programmering voor staat 1 en 2 van het richtschema. (*Pessimistische hypothese zonder verdeling van de bestaande verkeersstromen, vooral door de verplaatsing van activiteiten*)

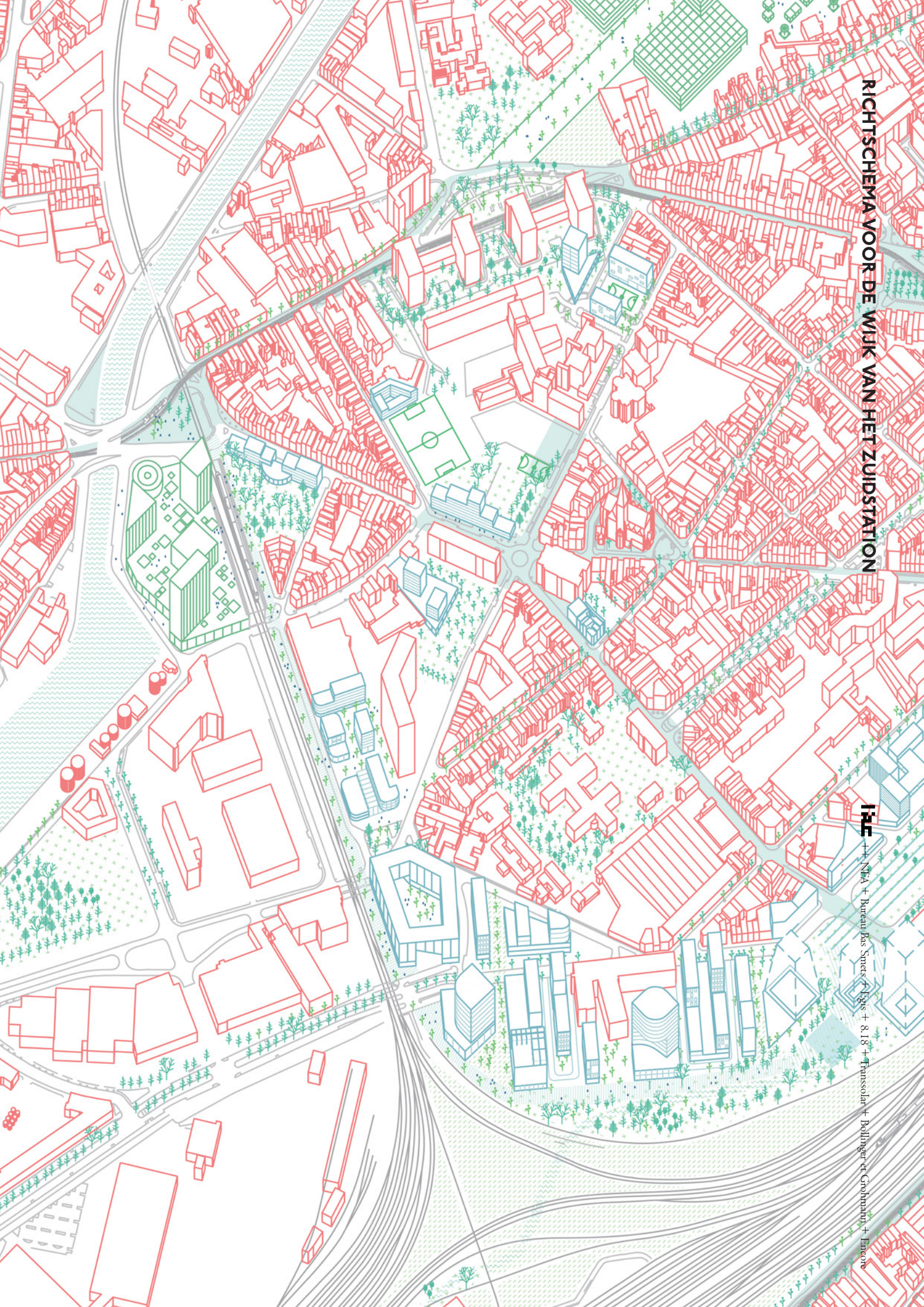
HP Matin				VOITURE PARTICULIERE		TRANSPORTS COLLECTIFS		MARCHE		VELO	
Projet		Programme m <sup>2</sup>		Entrant	Sortant	Entrant	Sortant	Entrant	Sortant	Entrant	Sortant
VICTOR	Bureaux	65000		324	62	219	42	180	35	120	23
	Logements	37500		8	72	22	166	5	36	9	71
FONSNY	Bureaux	67000		471	90	699	134	262	50	175	34
	Logements										
TRI POSTAL	Bureaux	24000		141	27	210	40	79	15	52	10
	Logements										
FONSNY 2	Bureaux	20000		118	23	175	34	66	12	41	8
	Logements	13000		4	36	11	83	9	71	5	36
JAMAR	Bureaux										
	Logements	10000		2	18	5	41	5	36	2	18
Etat 1	Bureaux	176000		1054	202	1303	250	587	112	388	75
	Logements	60500		14	126	38	290	19	143	16	125
	Total	236500		1068	328	1341	540	606	255	404	200
BLOCK 2	Bureaux	35000		206	40	306	59	115	22	76	15
	Logements	45000		9	80	24	186	21	160	10	80
France BARA	Bureaux	10000		59	11	87	17	33	6	22	4
	Logements	45000		9	80	24	186	21	160	10	80
ILOT 2 GARES	Bureaux	25000		147	28	219	42	82	16	55	11
	Logements	80000		16	143	43	331	37	284	19	142
Etats 1+2	Bureaux	246000		1466	281	1915	368	817	156	541	105
	Logements	230500		48	429	129	993	98	747	55	427
	Total	476500		1514	710	2044	1361	915	903	596	532

HP Soir				VOITURE PARTICULIERE		TRANSPORTS COLLECTIFS		MARCHE		VELO	
Projet		Programme m <sup>2</sup>		Entrant	Sortant	Entrant	Sortant	Entrant	Sortant	Entrant	Sortant
VICTOR	Bureaux	65000		58	301	86	447	32	168	21	112
	Logements	37500		8	72	161	37	138	32	138	32
FONSNY	Bureaux	67000		84	437	125	650	47	244	31	162
	Logements										
TRI POSTAL	Bureaux	24000		25	131	37	195	14	73	9	49
	Logements										
FONSNY 2	Bureaux	20000		21	109	31	162	12	61	8	41
	Logements	13000		4	36	80	19	16	69	24	8
JAMAR	Bureaux										
	Logements	10000		2	18	40	9	8	34	17	4
Etat 1	Bureaux	176000		188	978	279	1454	105	546	69	364
	Logements	60500		14	126	281	65	162	135	179	44
	Total	236500		202	1104	560	1519	267	681	248	408
BLOCK 2	Bureaux	35000		37	191	55	284	20	107	14	71
	Logements	45000		9	80	181	42	36	155	77	18
France BARA	Bureaux	10000		11	55	16	81	6	30	4	20
	Logements	45000		9	80	181	42	36	155	77	18
ILOT 2 GARES	Bureaux	25000		137	26	39	203	15	76	10	51
	Logements	80000		16	143	321	74	64	275	138	32
Etats 1+2	Bureaux	246000		373	1250	389	2022	146	759	97	506
	Logements	230500		48	429	964	223	298	720	471	112
	Total	476500		421	1679	1353	2245	444	1479	568	618





RICHTSCHEMA VOOR DE WIJK VAN HET ZUIDSTATION



**IHL** ++ NVA + Bureau des Sines + Eys + 8, 18 + Transsolar + Bollinger + Bollinger et Grohmann + Encore