

SVC 7

RONDON HET ZUIDSTATION

Diagnose

JULI 2022

STUDIE UITGEVOERD DOOR

LAB705 + Citytools

GEGEVENSBRON

Diversen

FOTOCREDITS

LAB705 + Citytools

LAY-OUT

LAB705 + Citytools

VERTALING

Explīt aborem quibusam estem verio temqui.

VOOR MEER INFORMATIE

info@perspective.brussels

VERANTWOORDELIJKE UITGEVER

Antoine de Borman, Gedelegeerd Bestuurder van perspective.
brussels
- Naamsestraat 59 – 1000 BRUSSEL.

De hier gepresenteerde resultaten zijn alleen ter informatie.
Ze hebben geen juridisch karakter.

Overneming met bronvermelding toegestaan.

SVC 7

RONDON HET ZUIDSTATION

Diagnose

JULI 2022

INHOUDSTABEL

INLEIDING	7
01 SOCIAAL KLIMAAT EN STEDELIJKE AANDRANG	9
1.1 Sociaal klimaat	11
1.2 Stedelijke aandrang: de methode	27
1.3 Een legende, kaarten en straatinterviews	31
02 THEMATISCHE ANALYSE	51
2.1 Locatie en algemene situatie	54
2.2 Geschiedenis en erfgoed	61
2.3 Strategische plannen	63
2.4 Verordenende bestemmingsplannen	69
2.5 Stadsvernieuwing	75
2.6 Bevolking	77
2.7 Huisvesting	81
2.8 Voorzieningen	85
2.9 Economie	89
2.10 Mobiliteit	95
2.11 Leefomgeving	105
2.12 Milieu	125
2.13 Gevolgen van de COVID-19-crisis	144
03 NULSCENARIO	149
3.1 Vastgoedprojecten	150
3.2 Projecten in de openbare ruimte	166
04 CONCLUSIES EN UITDAGINGEN	175
Wat kunnen we leren van deze verkenning?	176
Identificatie van de uitdagingen	180

INLEIDING

Dit document bevat de diagnose en identificatie van voorlopige uitdagingen voor SVC 7.

Een Stadsvernieuwingscontract (SVC) is een programma dat middelen, energie en projecten concentreert op een meergemeenteperimeter om in de eerste plaats de openbare ruimte en het stedelijke netwerk te verbeteren, om infrastructuur en huisvesting te creëren en om de ecologische en economische kwaliteit te verbeteren.

Dit document is gebaseerd op een meerschallige analyse van het grondgebied van het SVC 7 dat zich uitstrekt over drie gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

De werkwijze is gebaseerd op drie complementaire benaderingen die een overzicht geven van het onderzochte gebied:

- › Sociaal klimaat en stedelijke aandrag. Het gaat hier om veldwerk dat wordt uitgevoerd door een compleet team van architecten, stedenbouwkundigen en sociologen. Een gevoelige en gefundeerde analyse van de realiteit in de buurt.

- › Thematische analyse. Hier wordt breder gekeken door te werken met statistische gegevens die ons in staat stellen de problemen van de buurt als geheel te begrijpen. Hiervoor steunen we op de tools ontwikkeld door de gewestelijke administraties zoals buurtmonitoring, de cartografische atlas van Leefmilieu Brussel, de gegevens die beschikbaar zijn op het Mobigis-platform, de basisplannen bijgewerkt door de Urbis-dienst, de luchtfoto's van Bruciel... Dit scala van tools geeft een volledig beeld van de situatie van het bestudeerde gebied op een bepaald moment.

- › Nulscenario. Tot slot wordt een inventarisatie gemaakt van toekomstige projecten in de wijk. Dit gebeurt om de huidige dynamiek goed te begrijpen en het programma van het SVC 7 op een coherente manier op te nemen in de evolutie van de stad.

Al deze elementen maken het tenslotte mogelijk om de belangrijkste conclusies op te sommen en om de voorlopige uitdagingen van het SVC 7 te identificeren.



DEEL 01
SOCIAAL KLIMAAT
EN STEDELIJKE
AANDRANG



1.1 SOCIAAL KLIMAAT

De sectie 'sociaal klimaat' van onze studie is opgesplitst in vier delen:

- › De eerste twee delen bestaan uit een sociaal-ruimtelijke analyse;
- › het derde deel richt zich op verschillende specifieke doelgroepen binnen de perimeter;
- › het vierde deel is een kans om te 'focussen' op een van de belangrijkste doelgroepen van de studie en de begunstigden van de SVC-interventie: mensen die op straat leven.

De eerste drie delen zijn samengesteld uit materiaal dat is verzameld tijdens vier weken veldonderzoek, observaties en interviews binnen en rond het station, maar ook in de omliggende wijken. Het vierde deel is samengesteld uit de gegevens van deze enquête, aangevuld met een analyse van de opmerkingen van eerstelijnsprofessionals over kwesties van dakloosheid en drugsverslaving, actief in het gebied, die werden samengebracht tijdens een zeer diepgaande workshop, georganiseerd op donderdag 7 oktober 2021 in het Postsorteercentrum.

METHODOLOGISCHE OPMERKING:

[Methodologische opmerking: het veldonderzoek waarmee interpretaties kunnen worden ontwikkeld met betrekking tot het sociale klimaat van een stedelijk gebied zoals dat van het Zuidstation, is een taak op lange termijn die het verdient om in de komende weken te worden uitgebreid; we willen hierbij graag nieuwe waarnemingen uitvoeren en de deelname van actoren in het veld aan de diagnose verder uit te breiden door middel van complementaire activiteiten. Ondanks de geplande fasering tussen de beschrijvende fase en de prescriptieve en propositionele fasen van de studie (diagnose, vaststelling van prioriteiten/strategieën, interventieprogramma) weten we uit ervaring dat de hogerop verkregen diagnose baat heeft bij een grondige en volledige voltooiing in volgende fasen, waarin nieuwe informatie en nieuwe gesprekspartners optreden. Als een stedenbouwkundige studie zoals deze een operationele fasering krijgt, verloopt dit in feite door iteratie tussen beschrijving, voorschrift en voorstel.]

Een sociale infrastructuur op het snijvlak van drie gebieden

We stellen voor om na te denken over de relatie tussen het grootstedelijke station en de omliggende wijken op basis van de interactie tussen drie soorten gebieden ('grootstedelijk', 'bewoond' en 'transitie'), waarmee zowel soorten doelgroepen als uitdagingen van stedelijkheid overeenkomen (burgerlijkheid, leefbaarheid en gezelligheid). We stellen deze drie soorten gebieden en uitdagingen eerst afzonderlijk voor, voordat we enkele van hun concrete interacties en wederzijdse invloeden beschouwen. Het is inderdaad op het grensvlak en in de interactie van deze drie levenssferen dat de bijzondere sociale sfeer van het Zuidstation wordt onthuld.

De benadering van de sociale realiteit van de perimeter door deze drie gebieden zal het ook mogelijk maken om een originele hypothese te formuleren, die waarschijnlijk het discours en de actie van het SVC zal sturen: naast een vervoersinfrastructuur kan het 'Zuid' (in de ruimere zin van het station, zijn omgeving en zijn buurt) worden opgevat als een belangrijke sociale infrastructuur die het samenleven in Brussel op deze drie modi kan versterken.

Grootstedelijk gebied: de kosmopolitische burgerlijkheid van een groot station

Het station vertegenwoordigt vooral een nuttige ruimte, voornamelijk gekoppeld aan regionaal, nationaal en internationaal vervoer of zelfs aan handel, maar is daarmee ook een ruimte van bijzondere burgerlijkheid, vanwege zijn status als belangrijke infrastructuur.

Daarin en eromheen bestaat een echte 'wereld vol vreemden' (world of strangers)¹, wat een belangrijk element vormt van wat Elijah Anderson de 'kosmopolitische overkapping' (cosmopolitan canopy)² noemt, dit netwerk van 'eilanden van beschaving' dat kenmerkend is voor moderne democratische metropolen, deze 'eilanden' waarin een dichte bevolking, hyperdivers op cultureel niveau, maar ook ongelijk op sociaal-economisch vlak, (meestal) vreedzaam naast elkaar bestaat.

Aanverwante ruimtes (tijden), zoals de Zuidmarkt of de Zuidfoor, dragen ook bij aan de uitbreiding van deze kosmopolitische overkapping, rond en vanaf het station. Omdat 'iedereen' het Zuidstation bezoekt en gebruikt, vertegenwoordigt het de gedeelde ruimte bij uitstek, een gemeenschappelijk goed waar iedereen recht op heeft (inclusief degenen die daar aankomen uit de buitenwereld, uit het buitenland, voor toerisme, zaken of migratie) en waarbij niemand aanspraak kan maken op een bepaald voorrecht.

De burgerlijkheid vertegenwoordigt een belangrijke stedelijke waarde in de positieve zin van het delen en respecteren van ieders 'recht op de stad' in plaats van als een eenvoudige beleefde relatie tussen vreemden. De zorg voor de grootstedelijke ruimte van het station en zijn omgeving komt neer op het versterken van een kardinale plek en een fundamenteel principe van samenleven in de kosmopolitische stad Brussel.

1: Lyn H. Lofland, 1985, *A World of Strangers: Order and Action in Urban Public Space*, Waveland Press.

2: Elijah Anderson, 2011, *Cosmopolitan Canopy: Race and Civility in Everyday Life*, WW. Norton & Co.



Bewoonde ruimte: de fragiele leefbaarheid van het Zuid

Het station is niet alleen de plek waar de verschillende bevolkingsgroepen van de metropool zich vermengen, een ruimte van kortstondig samenleven, vluchtige interacties en burgerlijke onverschilligheid tussen gehaaste reizigers. Het is ook een knooppunt ingeschreven in de ruimte en de tijdlijn van de bewoonde stad, omringd door verschillende volksbuurten en deel van het leven van verschillende gemeenten.

Net zoals de grootstedelijke ruimte haar eigen kwaliteiten verliest als ze onderworpen is aan de bewoonde ruimte, aan de logica van communautaire inpassing en geografisch eigendom en aan 'nimbyisme', verarmt de bewoonde ruimte wanneer ze wordt veracht, getiranniseerd of gekoloniseerd door de grootstedelijke ruimte. Het resultaat is een evenwicht dat des te fragieler en complexer is omdat het niet zomaar gaat om een bewoonde ruimte, maar om volkswijken waarvan de functie van stedelijke inclusie behouden moet blijven (een veelgebruikte strategie om dit evenwicht te vereenvoudigen, bestaande uit het versnellen van de gentrificatie van de omliggende wijken, en daarmee het zoeken naar vloeiende overeenkomsten en continuïteiten tussen grootstedelijke ruimte en bewoonde ruimte).

Transitieruimte: gastvrijheid rondom het station

De kwetsbaarheid en complexiteit van dit evenwicht worden ook vergroot door de noodzaak om rekening te houden met een derde type ruimte en uitdaging in interactie met de eerste twee: 'transitieruimte' en het probleem van gastvrijheid voor de meest behoeftigen in stedelijke openbare ruimten, des te meer binnen of aan de rand van een grote openbare infrastructuur zoals het Zuidstation³.

Sinds de 19e eeuw vormen de ruimten die bij de hoofdstations in moderne industriële metropolen horen - hun interieur, hun directe omgeving, de aangrenzende stedelijke huizenblokken en daarbuiten de 'stationswijk' - 'transitiezones'⁴, tegelijkertijd ruimte van aankomst (immigratie), van mogelijk vertrek (transmigratie), van toevlucht (dakloosheid), van de informele economie (bedelen, wederzijdse hulp, straatverkoop, handel), van marginaliteit. In vergelijking met het Noordstation in Brussel, dat de voorbije jaren een rol speelde van 'migratieknooppunt' en 'aankomstinfrastructuur'⁵ (met name door de aanwezigheid ter plaatse van de Dienst Vreemdelingenzaken), verschaftte het Zuidstation verschillende (en altijd relatieve) vormen van gastvrijheid.

Het was ook de ruimte van minimale opvang voor nieuwkomers en migranten; een sluis, een tussenruimte voor socialisatie en oriëntatie voor mensen of gezinnen in preciaire situaties en in transitie naar andere wijken in Brussel of andere steden in België of in het buitenland; maar ook een toevluchtsoord voor verschillende mensen die op straat leven (dak- en thuislozen, drugsgebruikers die willen kopen of gebruiken enz.); soms een schuilplaats voor bendes of voor daders van geweld of diefstal die de hoekjes en gaten kunnen benutten of juist kunnen opgaan in de menigte; een centrale plaats, een trekpleister van sociaal leven waar gemarginaliseerde mensen

3 : Mathieu Berger, 2020, « Les politiques de la ville au défi de l'hospitalité », in ARCH (dir.), *Whose Future Is Here? Searching for Hospitality in Brussels Northern Quarter*, Bruxelles, Metrolab Series, p. 205-219.

4 : Ernest Burgess, 1979 [1925], « La croissance de la ville », in I. Joseph et Y. Grafmeyer (dir.), *L'École de Chicago*, Paris, Seuil.

5 : B. Meeus, K. Arnaut, B. Van Heur (Eds), 2019, *Arrival Infrastructures*.

samenkomen om te feesten; of zelfs een oriëntatiepunt waar deze mensen kunnen worden gelokaliseerd door de verenigingen en openbare diensten die in het gebied actief zijn, en waar ze in de loop van de tijd kunnen worden gevolgd en begeleid.

Het aantal daklozen en woonbehoefte mensen bleef de afgelopen jaren toenemen (+208% tussen 2008 en 2020). Het fenomeen is versneld door de situatie rond COVID-19 (+27% tussen 2018 en 2020)⁶ en neemt nog zorgwekkendere vormen aan (met name door de opkomst van een publiek van niet-begeleide buitenlandse minderjarigen - MENA). Een grotere inzet van organisaties gespecialiseerd in het daklozenprobleem en in de drugsproblematiek is dan ook een noodzaak.

Velen bevinden zich in de perimeter of in de directe nabijheid, wat bijdraagt aan de institutionalisering van het Zuidstation als een 'transitieruimte'.



Het station als sociale infrastructuur

Hoewel het Zuidstation een voor de hand liggende belangrijke vervoersinfrastructuur is, kan het als hoeksteen van grootstedelijke, bewoonde en transitieruimten ook worden beschouwd als een belangrijke sociale infrastructuur⁷ binnen het hele Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Sociale infrastructuren worden opgevat als 'built spaces and facilities hosting the community life and the public experience of the city, while offering a specific type of social good. Whatever their main function, they are places where values of openness, such as social inclusion and urban hospitality, take on a concrete and practical meaning, which makes them also an important vector of democracy'.

We kunnen het hoofdstation ongetwijfeld beschouwen als een van de voorzieningen waarin de publieke beleving van de stad plaatsvindt en die het mogelijk maakt om vanuit een primaire transportfunctie de waarden openheid, inclusie en gastvrijheid te concretiseren. In dit verband betekent de herontwikkeling van het Zuidstation, de omgeving en de omliggende ruimtes op fysiek niveau ook de herontwikkeling van sociale banden en het zorgen voor co-existentie op een belangrijke plek in de stadsregio, rond de gecombineerde uitdagingen van multiculturele burgerlijkheid, plaatselijke leefbaarheid en gastvrijheid voor de kansarmen. Dit prisma - het station en zijn omgeving als infrastructuur die drie sociale functies van even groot belang vervult - stelt ons in staat om de leidende waarden voor hun renovatie duidelijker te maken, evenals de samenhang van de vele operaties (fysiek of niet, structureel of tijdelijk) die zullen worden uitgevoerd in het kader van het SVC.

⁶ : Bruss'Help Brussels, « Dénombrement des personnes sans-abri et mal logées en Région de Bruxelles-Capitale », 2021 (sixième édition), p.29.

⁷ : E. Klinenberg, 2018, Palaces for the People, New York, Crown.

Coördinatie, interacties tussen deze ruimtes en uitdagingen

Het Zuidstation biedt interfaces met zijn directe omgeving die variëren naargelang van de configuratie van het station, maar ook van de al dan niet aangebrachte voorzieningen rond en binnen het station.

Invloed van de grootstedelijke ruimte op de bewoonde ruimte

De imposante spoorweginfrastructuren doorsnijden het traditionele stedelijke weefsel en creëren verstoringen en onderbrekingen in de paden en toepassingen. Sommige huizenblokken/wijken zijn ingesloten en naar binnen gericht.

De raakvlakken van het station met deze wijken komen vooral tot uiting in de niet-actieve gevelbekleding van het station, het wegverkeer zorgt voor instroom in het station en grote spoorweginfrastructuren. Dit leidt tot overlast (geluid, stank, vervuiling) die de stationsomgeving een slechte kwaliteit geeft. De problematische leefbaarheid van de wijken wordt ook versterkt door de bestaansonzekerheid van bepaalde bevolkingsgroepen, vele verhuizingen, lage betrokkenheid, zwakke sociale controle, onveiligheid enz.

De bewoners van deze wijken ervaren de nabijheid van het station echter niet als hinderlijk en zeggen de invloed van het station op de wijk niet te voelen. Integendeel, zij zien de nabijheid van het station vooral als een makkelijk en snel bereikbare in- en uitgang deur van de wijk naar de stad, naar de rest van het land en zelfs naar het buitenland.

Het station en zijn omgeving zijn strategische ruimtes die in het verleden regelmatig ruw werden behandeld, onderhevig zijn aan gronddruk en neigen naar een dynamiek van gentrificatie.

De komende transformaties (inclusief die van het SVC) zijn voor sommigen een bron van zorg.

Invloed van de grootstedelijke ruimte op de transitieruimte

Het station als grootstedelijke ruimte verklaart een deel van de aantrekkelijkheid van de plek voor mensen die op straat leven.

Het station is een openbare ruimte van iedereen die een zekere mate van anonimiteit toelaat. Het feit dat men onopgemerkt blijft en dat de blik van anderen niet blijft hangen, is niet alleen te wijten aan het feit dat de verschillende gebruikers van het station vreemden voor elkaar zijn, maar dat de meesten van hen haastige vreemdelingen zijn. Het aantal reizigers met bagage maakt de aanwezigheid van daklozen met hun spullen minder zichtbaar; ze 'versmelten' met de menigte, zelfs als ze door nauwkeurige observatie snel kunnen worden geïdentificeerd.

Als transitzone biedt het station een connectiviteit die wordt opgezocht door zwervers, voor wie mobiliteit en heen en weer reizen tussen twee stations, tussen twee steden, soms dagelijkse kost zijn. Het station en zijn omgeving is vrijwel permanent vrij toegankelijk en vormt een schuilplaats, een toevluchtsoord, een plek om te settelen en te rusten. De dagelijkse drukte zorgt voor sociale controle en (relatieve) veiligheid.

Stations bieden vaak ook een reeks voorzieningen die voldoen aan de meest dringende behoeften van mensen die op straat leven: toiletten voor toegang tot water en om de behoefte te doen; banken om op te zitten of te slapen. Mensen die op straat leven, vinden in en rond het Zuidstation ruimtes om zich af te zonderen, zoals nissen, hoekjes, braakliggende terreinen en kleine verspreide kraakpanden.

Het station is ook een permanente plaats van leven en activiteiten, een plaats van gezelligheid, toegankelijk voor iedereen. Het is een geliefd ontmoetingspunt voor mensen die op straat

leven. Dit heeft met name te maken met het feit dat, in tegenstelling tot andere stations in de stad, of andere plaatsen (luchthaven, metro enz.), de aanwezigheid van mensen die op straat of in transitsituatie leven in en rond het station stilzwijgend wordt aanvaard, zelfs als ze in kleine aantallen samenkomen; en het feit dat ze niet worden 'verjaagd' en (meestal) met rust worden gelaten.

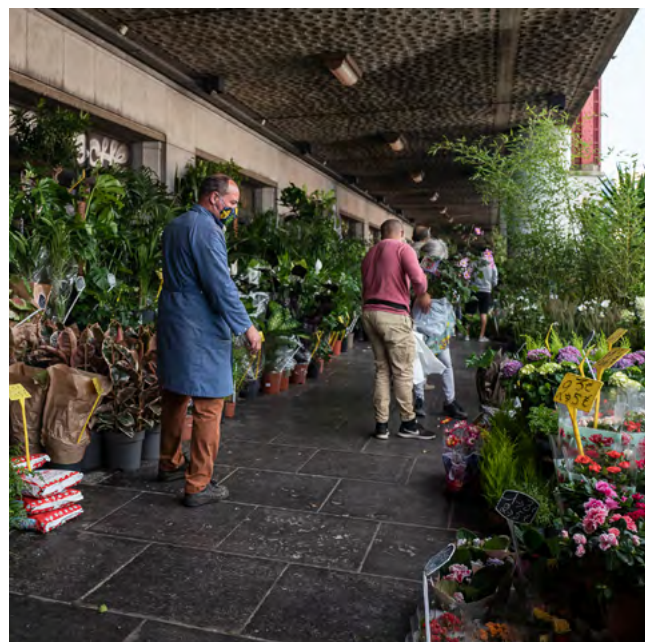
Het station als grootstedelijke ruimte biedt ook een reeks economische kansen aan de allerarmsten. De winkels, hun activiteiten en hun onverkochte goederen kunnen mensen in precare situaties of op zoek naar een eenmalige baan ten goede komen. Net als andere doorgangsroutes (metro-uitgangen, winkelstraten enz.) verhoogt het station de kansen om iets te verdienen voor mensen die bedelen voor geld.

De aanwezigheid van koffers, winkels, reizigers en een zekere afstand en onverschilligheid in combinatie met het anonieme en onpersoonlijke karakter van de grootstedelijke ruimte kunnen in bepaalde gevallen ook kansen bieden voor diefstal of overvallen.

Invloeden van de transitieruimte op de grootstedelijke ruimte en de bewoonde ruimte

De aanwezigheid van mensen die op straat leven wordt niet per se betreed door andere stationsgebruikers. De overlast (geuren, ruzies) zit hen eerder dwars. De relatie van de bewoners van de perimeter met de daklozen of de migranten die rond het station wonen, is niet noodzakelijkerwijs getekend door wantrouwen of afwijzing, wat men zou verwachten gezien hun dagelijkse blootstelling aan deze situatie als bewoners.

Deze populatie van kwetsbare bewoners en de tragische leefomstandigheden die ze zichtbaar maken, wekken integendeel reacties van empathie op. De bewoners van de perimeter uiten vaak hun onbegrip of verontwaardiging over een toestand van uitsluiting die volgens hen niet zou moeten bestaan. Sommige buurtbewoners zijn actief in samenwerkingsverbanden gericht op deze bevolkingsgroepen. De ontmoete bewoners zijn over het algemeen voorstander van het opzetten van projecten gericht op daklozen en migranten die rond het Zuidstation wonen.



Specifieke doelgroepen

In dit deel presenteren we verschillende doelgroepen van de perimeter, in het bijzonder de meest kwetsbaren, zowel actoren als begunstigen, subjecten en objecten van het DWC, en sprekend publiek en publiek waarover gesproken wordt van de participatie.

Dakloosheid en drugsverslaving

De wijk van het Zuidstation heeft, net als andere grote stationsdistricten, een groot aantal mensen die op straat leven: daklozen, zwervers, bedelaars, drugs- en alcoholgebruikers enz. De toename van deze populatie die door de actoren op het terrein wordt vastgesteld, stemt overeen met de trend die Bruss'Help⁸ op lange termijn waarneemt. Hun aanwezigheid manifesteert zich op bepaalde specifieke plaatsen en volgens bepaalde tijdstippen (tunnels en overdekte passages, dag en nacht; stationsingangen overdag; zones zonder verkeer van mensen dag en nacht enz.) en de sporen die ze achterlaten van hun verblijf zijn objecten (slaapzakken en achtergelaten persoon-

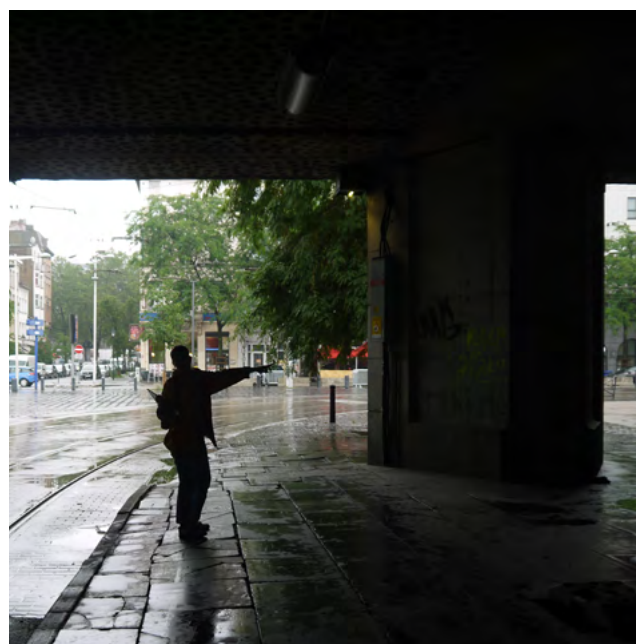
8: Vergelijken met 2008: verdrievoudiging van het aantal dak- en thuislozen en in precare of gebrekkige huisvesting, stijging van het aandeel daklozen binnen deze populatie (van 29,2% naar 48,9%), intensivering van het gebruik van oplossingen van tijdelijke noodhulp (2021, op.cit.).



lijke bezittingen, afval en gebruiksapparatuur) of andere visuele sporen of geuren (vuile en vochtige vloeren, urinegeuren).

We stellen in deze diagnose een bijlage voor die aan deze vraag is gewijd, om verschillende aspecten van het veldonderzoek te verdiepen.

Met betrekking tot dit publiek leidde het veldonderzoek rond het station en de workshop met gespecialiseerde professionals tot verschillende bevindingen. Ten eerste zijn de profielen van de mensen die in en rond het station 'toevlucht' vinden heel verschillend en is het moeilijk om hun situatie te generaliseren. Ze zijn niet allemaal dakloos. Sommigen zijn huurders of hebben een sociale huurwoning. Van deze mensen zijn de meeste voormalige daklozen die blijven omgaan met hun straatgenoten. Ook de administratieve situaties van mensen die op straat leven zijn divers. We ontmoetten Belgen, mensen die langdurig illegaal in het land verblijven, maar ook nieuwkomers. Ook de actoren in het veld onderstrepen de groeiende aanwezigheid van alleenstaande minderjarige vreemdelingen. Bepaalde problemen worden wel vaak vastgesteld (verminderde mobiliteit, psychische stoornissen, alcoholisme, drugsverslaving), maar de manier waarop ze worden gecombineerd in persoonlijke verhalen maakt elke situatie uniek.



Ten tweede, als deze mensen zich groeperen om redenen van sociaal leven en veiligheid, wordt deze groep paradoxaal genoeg ook vaak een bron van ongemak of zelfs gevaar. Enerzijds maakt de aanwezigheid van straatgenoten een sociaal leven mogelijk met praktijken van solidariteit (delen van voedsel, dekens, alcohol enz.). Aan de andere kant hebben mensen die op straat leven ook te maken met het gênante gedrag van hun lotgenoten wanneer deze voor opschudding zorgen. Ze worden ook blootgesteld aan diefstal van persoonlijke bezittingen en geweldplegingen. De mensen die rond het Zuidstation op straat leven, vormen 'een familie' in hun eigen bewoordingen, met de ambivalente effecten die door de nabijheid en alomtegenwoordigheid worden veroorzaakt.

Ten derde kenmerkt een andere spanning het bezetten van de openbare ruimte rond het station, namelijk die tussen activiteit en privacy. Uit het veldonderzoek blijkt dat de aantrekkingskracht van het Zuidstation voor mensen die op straat leven mede te danken is aan de aanwezige drukte. Deze mensen kunnen daar niet alleen hun kennissen terugvinden en hun relaties in stand houden, maar de kenmerkende drukte in deze transitieruimte stelt hen ook in staat er relatief onopgemerkt te blijven en getolereerd te worden. Deze anonimiteit gaat echter ten koste van de privacy: de mensen die werden ontmoet tijdens het onderzoek, werden voortdurend blootgesteld aan bliken en belasting van buitenaf en hebben moeite om gemoedsrust te vinden.

Vrouwen in de openbare ruimte

Veel van de geïnterviewde vrouwen uiten een gevoel van onveiligheid over de omgeving van het station en de aangrenzende wijken. Dit gevoel houdt rechtstreeks verband met de activiteiten die daar plaatsvinden, met de aanwezigheid van groepen jonge mannen, soms dronken of onder invloed. Het is ook een gevolg van de aanpassingen rond het station: gebrek aan licht in bepaalde openbare ruimtes en talrijke overdekte doorgangen, verschillende blinde gevels, grote lege ruimtes om over te steken enz.

De bewoners van de wijk ervaren de openbare ruimte rondom hun woning eerder als een vijandige omgeving. Dit gevoel wordt bevestigd door de echte misdrijven die plaatsvinden in de perimeter, door het geweld dat voelbaar is rond het station - geweld dat wordt uitgeoefend door mensen die op straat leven, soms onder elkaar, maar soms ook tegen derden, gebruikers van de station of voorbijgangers, om aan geld te komen voor hun drugsgebruik. Dit leidt tot een teruggetrokken houding bij de bewoners van de wijk: ze komen weinig, of minder laat, of alleen met begeleiding naar buiten. Dit heeft dan weer gevolgen voor hun deelname aan het buitenleven in de wijk en de stad: ze kunnen de neiging hebben om zich niet te verplaatsen als het niet echt nodig is.

De kwestie van de veiligheid in de openbare ruimte is nog zorgwekkender voor vrouwen die op straat leven. Ze zijn regelmatig het slachtoffer van geweldpleging, met name vanwege het ontbreken van voorzieningen die essentieel zijn voor hun veiligheid, zoals openbare toiletten. Deze situatie dwingt hen om bescherming te zoeken van straatgenoten en zo onderhouden ze een kwetsbare en afhankelijke positie.

Andere stationsgebruikers

Het station is een aankomstpunt voor een reiziger - ongeacht zijn status en middelen - in een stad, in een land. Het dient dus als een symbool van toegang tot de stad, het geeft een eerste sterk beeld van een plek. Veel geïnterviewden betreurden het dat het imago van het Zuidstation zo negatief is vanwege de onaangename en ongemakkelijke indrukken die het veroorzaakt. Ze vermelden het vuil en de problemen rond hygiëne, het gebrek aan diensten en voorzieningen, de degradatie van ruimtes, het gebrek aan gezelligheid, de massale aanwezigheid van mensen die op straat leven enz., als stigma's die het station beïnvloeden en, bij uitbreiding, de wijk errond.

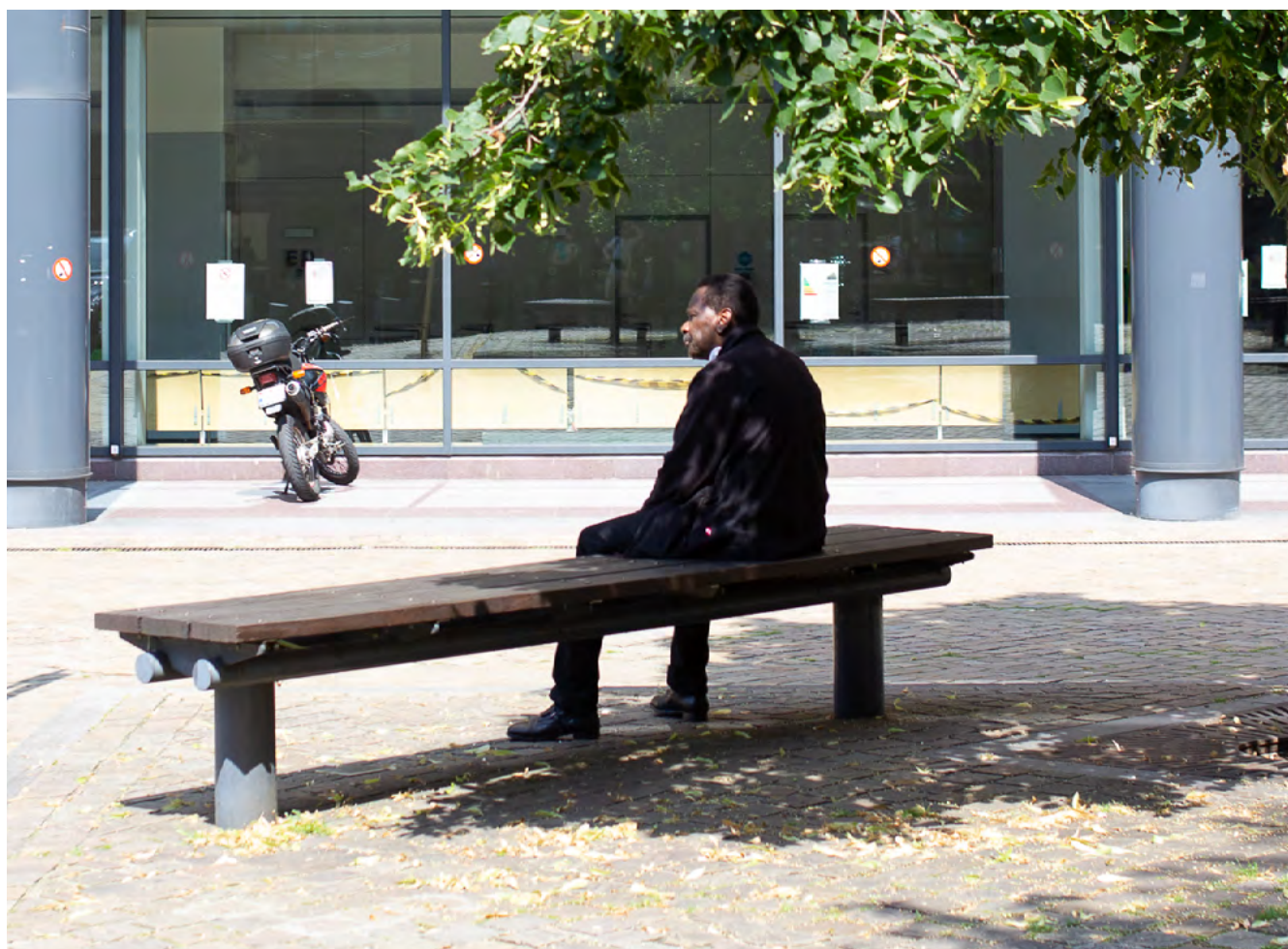
Veel mensen doorkruisen elke dag het Zuidstation om de trein of het openbaar vervoer te nemen, de meeste zonder er te stoppen. Voor velen heeft het station alleen een functioneel belang. Er zijn daar echter winkels; aan de kant van het Hortaplein is een nieuwe galerij geopend. Deze galerij wordt weinig bezocht en geeft het gevoel dat haar potentieel op het vlak van ontwikkeling van woon- en ontmoetingsplaatsen voor pendelaars en buurtbewoners niet volledig wordt benut. Ze zou bijvoorbeeld een grotere verscheidenheid aan winkels kunnen bieden met redelijke prijzen.

Deze vaststelling wordt doorgegeven door mensen die in de wijk, in het station of in de omgeving werken (MIVB-medewerkers, winkeliers, medewerkers van kantoren in de buurt). Ze waarderen vooral de sfeer van het Hortaplein,

maar vermijden de andere kant van het station, de Fonsnylaan. Ook betreuren ze het moeizame samenleven met andere doelgroepen, in het bijzonder met mensen die op straat leven, de diefstallen en het wangedrag.

Kwetsbare populaties van omliggende wijken

Het potentieel van het station als plaats van sociale cohesie is des te belangrijker aangezien de omtrek van het SVC bevolkingen verwelkomt die over het algemeen armer en kwetsbaarder zijn dan het gemiddelde van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Omdat dit stationsgebied een historisch immigratiedistrict is, kenmerkt het gebied zich door een grote diversiteit en met name door een groot aantal nieuwkomers. Ze



vinden er een zekere vorm van anonimiteit en toegang tot informele economieën die zowel bijdragen aan hun integratie als aan de vitaliteit van de wijk.

De mix van de bevolking die in de wijken van de perimeter woont, lijkt geen bron van spanning te zijn, maar vormt eerder een kenmerk dat door de bewoners wordt geclaimd. De trend naar communautarisering moet nog ter plaatse worden geverifieerd om de meer lokale dynamieken of zelfs het bestaan van subdistricten te identificeren met verschillende sociaal-ruimtelijke realiteiten.

Focus: De bezetting van het station en zijn omgeving door mensen die op straat leven

Zoals we in de verschillende punten van dit hoofdstuk 'sociaal klimaat' zien, is de bezetting van stationsruimten door mensen in straatsituaties alomtegenwoordig en centraal. Het leek ons daarom belangrijk om deze kwestie grondig te onderzoeken, zo dicht mogelijk bij het veld, maar ook collectief, in dialoog met lokale actoren die gespecialiseerd zijn in het helpen van daklozen en drugsgebruikers. Op de hoogte van de situatie door een reeks observaties en interviews ter plaatse en door de workshop die op 7 oktober werd georganiseerd in het Postsorteercentrum, en na het samenbrengen van een dertigtal professionals die actief zijn in de perimeter, introduceren we bepaalde interpretaties met betrek-



king tot de aantrekkelijkheid van het Zuidstation voor mensen die op straat leven, ondanks de hardheid van het bestaan dat ze daar leiden, de evolutie van dit fenomeen in de afgelopen jaren zoals waargenomen door actoren van de eerste lijn en de mogelijkheden voor verbetering voorgesteld door diezelfde actoren.

Gebruikers en diensten: de structurering van een 'wereld op straat':

Een groot aantal verenigingen die mensen op straat helpen en ondersteunen, is rond het station gevestigd of actief in de omgeving (zie kaart p 28). Ze bieden verschillende diensten aan die gericht zijn op een verscheidenheid aan doelgroepen: vermindering van de risico's verbonden aan drugsgebruik, medische zorg, voedseldistributie, sanitaire voorzieningen enz. Alle mensen die op straat zijn geïnterviewd zijn op de hoogte van het bestaan en de locatie van deze diensten en spraken hun dankbaarheid uit aan de mensen die er werken. Het staat echter niet vast dat de concentratie van verenigingen rond Brussel-Zuid zo aantrekkelijk is dat het een toename veroorzaakt van het aantal mensen dat in de wijk op straat leeft. De mening van de veldwerkers over de vraag: 'Zijn ze hier omdat we in de buurt van het station geïnstalleerd zijn?' is verdeeld. Wat was er eerder, de kip of het ei?

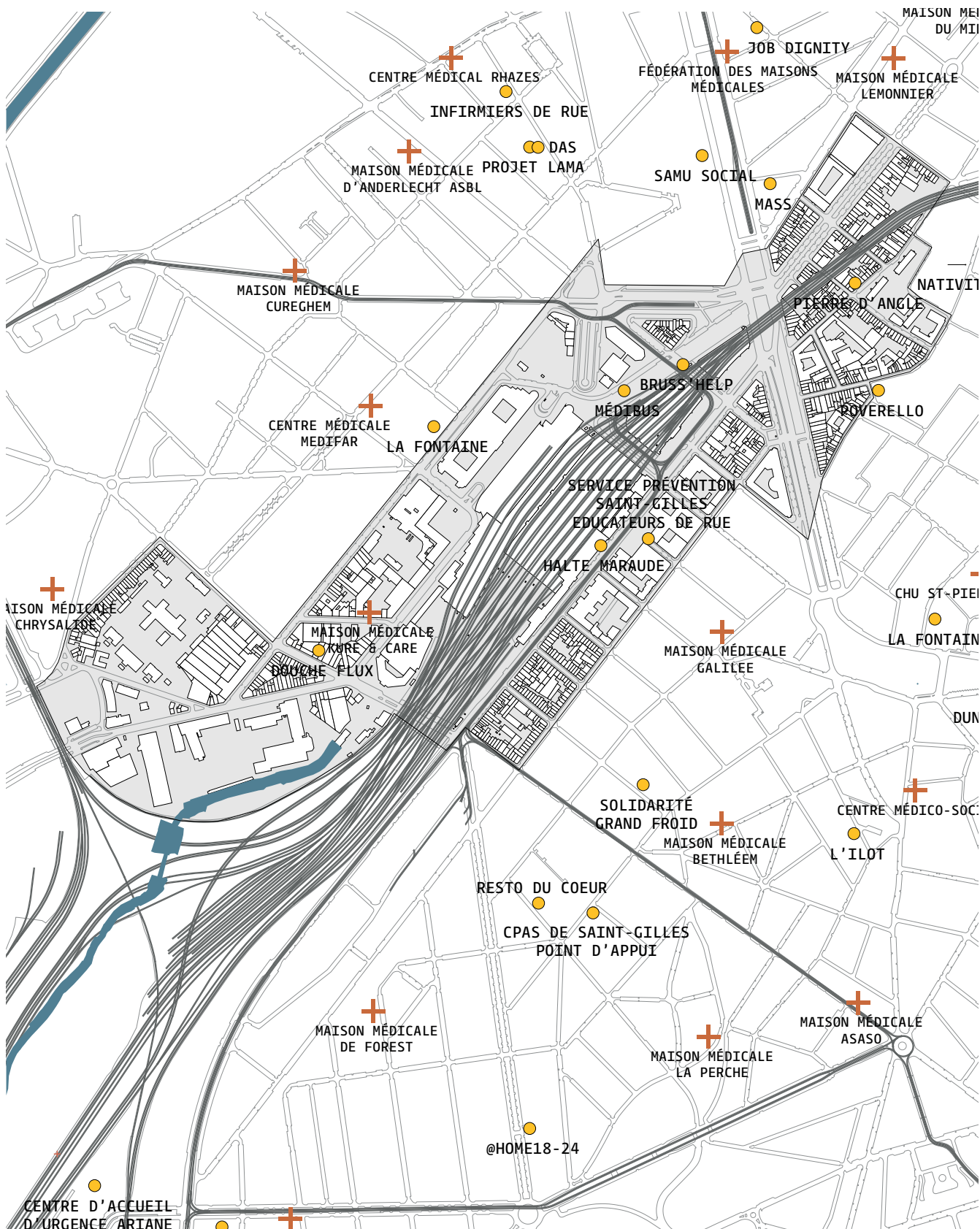
Het staat in ieder geval vast dat de structurering van een associatief netwerk in de directe omgeving van het station of op locaties in Anderlecht, Sint-Gillis of Brussel-Stad relatief dicht bij het station bijdraagt tot de vorming van een 'straatwereld' of een ecosysteem van sociale noodsituaties rond het Zuid.

De aantrekkingskracht van het Zuidstation voor deze mensen: contact zoeken zonder op te vallen

Door de 'drie ruimtes' te bekijken, konden we een reeks factoren identificeren die het Zuidstation - in zijn kenmerken van een 'grootstedelijke ruimte' - aantrekkelijk maakt voor mensen die op straat leven, en verklaren waarom zich in het gebied 'transitieruimtes' ontwikkelen.

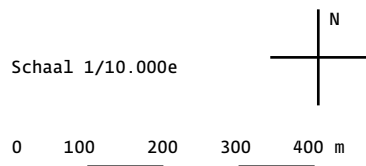
Tijdens de workshop worden hieromtrent de reeds door het etnografische onderzoek geïdentificeerde punten besproken: het grote station als een 'wereld van vreemden' met een stroom vaak gehaaste gebruikers die onderweg zijn, wat zowel anonimiteit verschaft als de mogelijkheid om onopgemerkt blijven en geen aandacht te trekken. Het feit genegeerd te worden door hun sociale omgeving, wat hier neerkomt op 'met rust gelaten worden', om na verloop van tijd een rustplek te vinden, is een van de voorwaarden om het station niet alleen te beschouwen als een fysieke schuilplaats, maar ook als een toevluchtsoord.

Maar de gesprekken met de zorgverleners op 7 oktober brachten een nieuw punt aan het licht: mensen die op straat leven, zien het Zuidstation ook als een plaats van ontmoeting, intensiteit, en niet alleen als een toevluchtsoord van kalmte en rust - kwaliteiten die we a priori toeschrijven aan onderdak of toevlucht. Voor sommigen onder hen is 'het station bijna een feestelijke plek, men komt hier om een feestje te bouwen'. Deze intensiteit is kenmerkend voor de omgeving van het station in het algemeen en de mogelijkheden voor gezellige ontmoetingen tussen onthechte personen vormen een belangrijk aspect van de frequentie ervan. 'Voormalige daklozen die de straat verlieten, keren soms terug naar het station om hun voormalige metgezellen te zoeken en de plaatsen waar ze zich hebben geïnstalleerd'.



VERENIGINGEN EN MEDISCHE INSTELLINGEN DIE ZICH BEZIGHOUDEN MET DAKLOOSHEID EN DRUGSVERSLAVING

VERENIGINGEN EN MEDISCHE INSTELLINGEN DIE ZICH BEZIGHOUDEN MET DAKLOOSHEID EN DRUGSVERSLAVING



Het station en zijn omgeving doen zich dan samen met de spoorweginfrastructuur in de beleving van deze mensen voor als een verzameling van enerzijds plaats-tijd van terugtrekking, isolatie, onzichtbaarheid, duisternis (hoeken, nissen, overdekte straat, tunnels, braakliggende terreinen, kraakpanden verspreid in de buurt...) en anderzijds als punten van intensiteit, contact, interactie, blootstelling en zichtbaarheid.

Relatieve gastvrijheid

Bovenstaande uitspraken proberen te vermijden de nadruk te leggen op het slechte nieuws van deze situaties en bepaalde kwaliteiten van gastvrijheid in bewoonde ruimtes te erkennen, maar mogen niet leiden tot een romantische of esthetiserende benadering van de beleving van de straat en zijn plekken. Andere uitspraken, afkomstig van straathoekwerkers of 'van de belangrijkste betrokkenen', de mensen die op straat leven en die we ontmoetten, herinneren ons heel snel aan de hardheid van een bestaan dat grotendeels is gewijd aan overleven, en de zeer relatieve aard van de gastvrijheid die ze tegenkomen in en rond stations.

Terwijl sommige banken op het Hortaplein door sommigen worden opgeëist als hun 'thuis' (ze hebben daar hun tassen uitgespreid, rusten of slapen daar, omringd en beschermd door het komen en gaan van voorbijgangers), moeten ze deze plotseling verlaten wanneer het begint te regenen, en al hun spullen naar een veranda verhuizen. Sommigen van hen liggen op de grond of op dozen, op plaatsen die beschermd zijn tegen het weer. Overdag hebben ze toegang tot de verwarmde ruimtes van het station, maar de nacht moeten ze buiten doorbrengen tijdens de paar uur dat het station sluit nadat de bewakers hen hebben gevraagd te vertrekken. Sommigen blijven dan ook liever constant buiten om volledige nachten te kunnen slapen en het verplaatsen van hun bezittingen te beperken. De uitputtende

aard van deze onderbreking van de bezetting - en dus van de gastvrijheid - van openbare ruimten (zowel binnen als buiten) wordt zelden overwogen. De ruimtes rond het station worden vaak omschreven als 'smerig', 'walgelijk' en de geïnterviewde daklozen betreuren de staat van de trottoirs, het gebrek aan groen, het gevoel van onveiligheid, de overlast. Het regelmatig schoonmaken van openbare ruimtes met een hogedrukreiniger - soms zelfs met gezond verstand geassocieerd met een praktijk tegen daklozen - wordt over het algemeen gunstig beoordeeld door de daklozen zelf. Nabij het station zijn enkele urinoirs vrij toegankelijk. Maar de stationstoiletten zijn betalend. Wie niet kan betalen, zoekt hoekjes om voor de grote boodschap, of ze omringen zich met straatgenoten om zich te verstoppen. Voor vrouwen is het nog ingewikkelder. De risico's van seksueel geweld zijn zeer aanwezig. Meestal moeten mensen hun privacy opgeven, omdat ze altijd gezien worden. Zelfs medelevende blikken of bemoedigende woorden kunnen worden gezien als inbreuken op hun 'persoonlijke ruimte'⁹.

Het gebruik van alcohol en/of drugs door velen onder hen leidt tot geweld en gevaar. Het geweld komt ook voort uit de competitie om de beste plekken die ze aangaan, of dit nu de meest geschikte plekken zijn om te bedelen of te rusten. Overvallen en straatgevechten zijn gebruikelijk rond het station. Geweld komt ook voort uit woordenwisselingen met bewakers en politie: er is melding gemaakt van misbruik en inbeslagname van geld. Voor sommigen is het geweld zo nadrukkelijk dat ze er de voorkeur aan geven het gebied te verlaten en zich elders in de stad te vestigen.

⁹ : Robert Sommer, 1969, *Personal Space. The Behavioral Basis of Design*, Englewood Cliffs, New Jersey ; Erving Goffman, 1973, « Les territoires du moi », in *Les relations en public*, Paris, Minuit.

Deze situatie werd versterkt en is verslechterd sinds COVID-19

De vertegenwoordigers van de door de workshop bijeengebrachte verenigingen en organisaties kennen de cijfers¹⁰ en hebben er directe ervaring mee: het aantal mensen dat op straat leeft, neemt toe en hun situatie verslechtert.

Deze achteruitgang wordt in de eerste plaats verklaard door de toenemende verpaupering van de Brusselse bevolking. De situatie van mensen in een precaire situatie is verergerd door de gezondheids crisis in verband met COVID-19, die ook heeft geleid tot een gebrek aan continuïteit in de diensten die door verenigingen worden aangeboden en een verschuiving naar noodbeheer¹¹. De perioden van lockdown en de vermindering van het gebruik van openbare infrastructuur hadden directe gevolgen voor de mensen wier overleving afhing van de activiteit van het station. Sommige verenigingen moesten hun activiteiten tijdelijk verminderen of zelfs stopzetten. Daarna moesten anderen de distributie van voedsel en water overnemen. De gezondheids crisis was ook een gelegenheid om het bestaan van

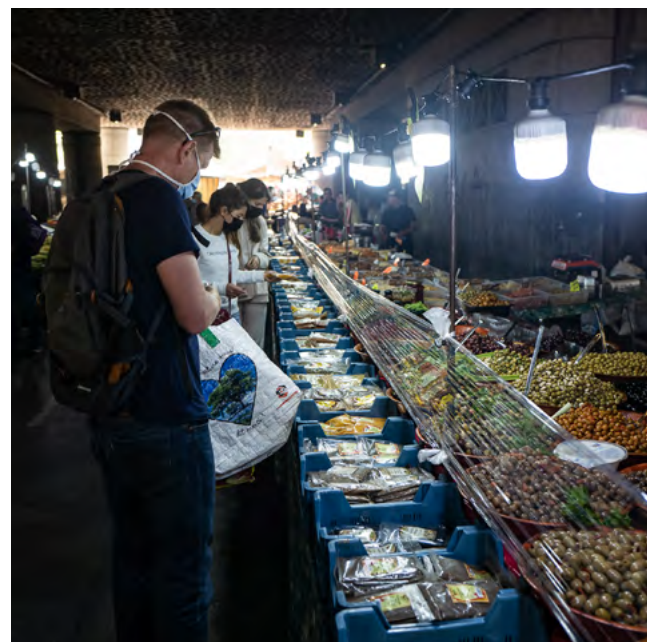
bepaalde profielen aan het licht te brengen die tot dan 'onder de radar' van verenigingen konden blijven en die tijdens een periode van lockdown plotseling bijzonder zichtbaar werden.

Dit is met name het geval bij niet-begeleide minderjarige vreemdelingen (NBMV), die voorheen verward konden worden met eenvoudige jongeren uit de buurt en die, toen het station en de straten leegliepen, plotseling klaar en duidelijk 'verschenen'. Volgens actoren in het veld neemt de bevolking van NBMV toe. De oorzaken van de groei van een populatie met specifieke behoeften zijn onbekend, maar de sluiting van de jungle van Calais werd als hypothese naar voren gebracht. Het zou in ieder geval een van de bronnen zijn geweest van de toename van de populatie migranten op doorreis en op straat in Brussel. Dit illustreert de onvoorspelbaarheid van het migratiefenomeen en het functioneren ervan als netwerk, aspecten die volgens ons belangrijk zijn om mee te nemen in de problematiek.

Op de lange termijn hebben verenigingen ook een verandering waargenomen in het gebruik van drugs, met een verschuiving van opiaten naar cocaïne in de vorm van crack. Deze drug is duurder, zonder vervanging, en maakt gebruikers bijzonder moeilijk om mee om te gaan. Deze drug accentueert de problemen op het terrein, met name geweld tussen gebruikers en aanvallen op derden.

¹⁰: De recente studie van Bruss'Help (2021, op.cit.) waarin daklozen en woonbehoeftige mensen in het BHG worden geteld, meldt 5.313 geïdentificeerde personen (als dakloos, zonder huisvesting, in preciaire huisvesting of ongeschikte huisvesting) in 2020, vergeleken met 1.724 in 2008 (+208,2%) en 4.160 in 2018 (+27,7%).

¹¹: We zetten hier enkele verklarende hypothesen en conclusies van de studie van Bruss'Help (2021, op. cit.) op een rijtje



De ruimtes rond het Zuidstation zijn - zoals onlangs in het Noordstation - ook geëvolueerd en hebben ingeboet aan comfort voor dit publiek dat op straat leeft. Het betreft het algemene fenomeen van de verwijdering van veel openbare banken, de installatie van afsluitingen, paaltjes en het vervangen van bruikbaar straatmeubilair door onbruikbaar meubilair waardoor de omstandigheden van de aanwezigheid van deze mensen in deze ruimtes over het algemeen minder comfortabel worden. Hun aanwezigheid is echter niet afgenomen. De aantrekkelijkheid van de plek is zoals we hebben benadrukt niet in de eerste plaats te danken aan de kwaliteit van de openbare voorzieningen.

Een voorzichtige blik op denk-pistes voor verbetering

Hoewel de belangrijkste discussies zich in dit stadium concentreerden op de beschrijving en definitie van de problemen, hebben de deelnemers af en toe voorstellen gedaan en werden bepaalde denk-pistes overwogen met het oog op verbeteringen, zowel vanuit het SVC als daarbuiten.

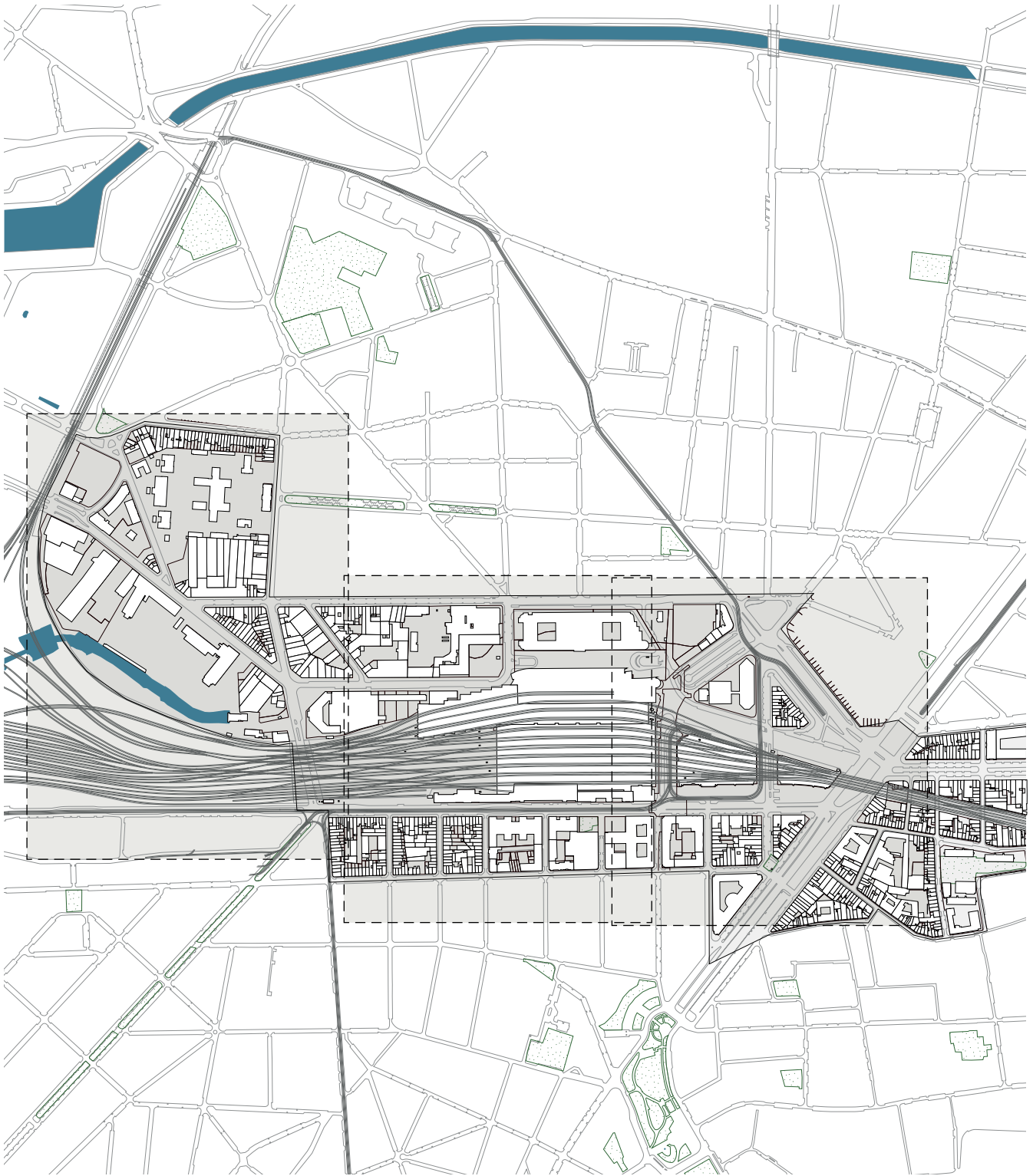
Ten eerste bestaat de angst dat een verbetering van de situatie die zich zou beperken tot materiële, architecturale en stedenbouwkundige ingrepen nadelige effecten met zich mee zou brengen en uiteindelijk een dwaalspoor zou blijken te zijn. Diverse belanghebbenden vrezen dat het belangrijkste effect van de herinrichting van de openbare ruimte rond het station zal betekenen dat de wijk onbereikbaar wordt voor mensen die op straat leven, hetzij tijdelijk (tijdens de werkzaamheden) of meer definitief indien deze herinrichtingen al dan niet opzettelijk de kwaliteiten van gastvrijheid van deze plaatsen tenietdoen. Om deze reden moet bij elke ambitieuze herontwikkeling van de zones in de perimeter rekening worden gehouden met de tijdelijke noodsituaties en de problemen die deze mensen ervaren om te overleven, en moeten in het ontwerp beoordelingscriteria en criteria van eigen verantwoordelijkheid worden opgenomen van plaatsen die niet noodzakelijk van een meer welvarend publiek zijn, of zelfs gewoon van de zogenaamde 'actieve' mensen die het station gebruiken. Een 'te schone en mooie' ruimte, of

gastvrije winkels of cafés met een gezellige en gedistingeerde sfeer, deugen niet voor een publiek waarvan de stigmata des te duidelijker en vernederender worden getoond door een esthetische transformatie van het 'decor' dat ze bezetten en verstoren met hun aanwezigheid.

Andere sprekers beschouwen in dezelfde lijn de risico's en vertraagde effecten die verbonden zijn aan een onherbergzame transformatie van de stedelijke omgevingen in en rond het Zuidstation, door de structurele reorganisatie van ruimtes, de aanpassing van meubilair of de toegenomen interventie van de politie en veiligheidsdiensten. Het directe gevolg van deze initiatieven zou een meer beperkte zichtbaarheid zijn van de mensen die ongewenst zijn (geworden) in deze ruimtes om de simpele reden dat ze daar niet langer hun plaats vinden, en het fenomeen en de gevolgen ervan zouden zich ongetwijfeld verplaatsen naar de buurten rond het station.

De deelnemers aan de workshop wijzen uiteraard niet zonder meer de mogelijkheden voor verbetering van de ruimtes af. Deze brengt volgens hen een reeks essentiële aanpassingen met zich mee om de huidige erbarmelijke omstandigheden aan te pakken.

De installatie van gratis openbare toiletten, een waterpunt en het terugplaatsen van recent verwijderde banken zijn drie concrete maatregelen die met klem herhaald worden. De verenigingen benadrukten de noodzaak om hun acties te coördineren en van de kans om gebruik te maken van een gemeenschappelijke plek in de buurt van het station waar ze elkaar kunnen ontmoeten en elkaar kunnen afwisselen. Zo'n gemeenschappelijke ruimte zou ook een ontmoetings- en informatieplek zijn voor mensen die op straat leven, waar ook een lockerservice zou kunnen worden aangeboden. Tot slot maakt ook de vraag naar de relatie tussen alle gebruikers van het station, en dus tussen mensen die op straat leven en andere burgers, deel uit van de zorgen. De beoogde gemeenschappelijke ruimte zou in dit opzicht ook een ontmoetingsplaats kunnen zijn met de omwonenden, waardoor meer harmonieuze interacties en een betere communicatie mogelijk worden tussen de problematiek eigen aan de 'bewoonde ruimte' en de noden in de 'transitieruimte'.



WATER & IJZER

HART VAN HET
STATION

EUROPA-ESPLANADE

Schaal 1/10.000e



0 100 200 300 400 m

1.2 STEDELIJKE AANDRANG: DE METHODE

Een gevoelige lezing van de ruimte naast de analyses van de hier voorgestelde statistische gegevens. De stemmen van de bewoners en gebruikers maken gewag van een gevoelige en contrasterende sector

Een complementaire blik

De wijk Zuidstation is een complex gebied met grote uitdagingen en wordt al jaren bestudeerd.

In de wijk zijn verschillende hulpprogramma's geïmplementeerd, waaronder een masterplan waarin een globale visie is ontwikkeld (2016), een RPA, het BKP en het DWC Woonvriendelijk station die er een deel van investeren. De volgende studies vullen de analyses aan die in het kader van deze eerdere studies zijn uitgevoerd. Ze anticiperen ook op de thematische analyse die op grotere schaal is ontwikkeld op basis van gemeenten en objectieve gegevens, en maken het zo mogelijk om de transcriptie van de complexiteit van deze ruimte in zijn menselijke en gevoelige dimensie te verfijnen.

Ter plaatse

De methode van stedelijke aandrang bestaat in een eerste fase uit stoppen, gaan zitten om de stad, haar gebruikers, haar 'objecten', de positieve aspecten en de overlast in de open ruimte te observeren, en vervolgens deze waarnemingen op een kaart over te schrijven. Er wordt een locatiebepaling uitgevoerd van diverse objecten, plaats van bouwerven, slagbomen, paaltjes, vuilnisbakken, panelen enz. Geuren en geluiden worden ook op de kaart geïnventariseerd, evenals het waargenomen publiek dat in de ruimte 'aandringend aanwezig is'.

De tweede fase is gewijd aan ontmoetingen met gebruikers om hen in de context van interviews te bevragen over de perceptie van de ruimte, de manier waarop ze deze vandaag ervaren en waarnemen. Het is de ambitie om elementen te benadrukken die aan statistische of cartografische gegevens kunnen ontsnappen.





DOELGROEPEN EN PRAKTIJKEN

● Straatinterviews

🕒 Voedsel- en gezondheidshulp

◇ Daklozen

Gebruikers

1. Bus naar Marokko
2. Internationale bussen
3. Openbaar vervoer
4. Internationaal vervoer over lange afstand en winkelbezorgers
5. Reizigers van het station
6. Taxi
7. Informele taxi
8. Pauze van MIVB-agenten

LEZING VAN DE BEGANE GROND

▷ Stationsingang

□ Overdekte ruimte

□ Lint van handelskernen

— Niet-actieve muren

BOUWPLAATSEN MET IMPACT OP DE

LEEFOMGEVING

▤ Afsluitingen

▨ Ruimtes in aanbouw

1. Grondwetproject, metrolijn 3, MIVB

2. Project Mov Hub, private actor

3. Project City Gate I, private actor

4. Project Kuborn 79A, private actor

GEVOELIGE LEZING VAN DE RUIMTE

Ruimtebezetting & inrichtingen

■ Parkeren

■ Openbaar vervoer

≡ Gevaarlijke zebrapaden

↘ Oversteekplaatsen van auto's, conflictruimte

..... Fietsstallingen

== Tramsporen (Niv. 0)

..... Paaltjes

..... Barrières en lage muren

■ Vuilnisbak

⊙ Urinoir

○ Pijler

⊙ Houten bank

• Openbare verlichting

■ Bank

Milieuhinder

□ Reclame

● Geuren

👤 Kinderspeeltuin

● Geluiden

● Bomen

🌊 Donkere zones

■ Oppervlaktewater

1.3 EEN LEGENDE, KAARTEN EN STRAATINTERVIEWS

De benadering van stedelijke aan-drang wordt omgezet via drie vormen van representatie en communicatie: kaarten vergezeld van een legende, transcripties van straatinterviews en foto's.

Een lezing

De volgende drie kaarten nemen het standpunt van de voetganger in, de nadruk ligt daarom op de begane grond en de begane grond van de gebouwen. Het effen grijs op de huizenblokken staat voor de private of niet-toegankelijke ruimte. In deze voorstelling is de Zenne onzichtbaar en ontoegankelijk, als een privétuin in een huizenblok. De legende is onderverdeeld in vier categorieën. In 'publiek en praktijken' rapporteren we het leven, de doorstroming en de mensen die de ruimte bewonen: reizigers, arbeiders, daklozen... Het station is niet alleen een ruimte van beweging, het is ook een wachtruimte, ook voor lang wachten in het geval van reizigers naar Marokko, een pauze voor MIVB-agenten onderaan de Zuidertoren, en voor taxichauffeurs die de overdekte straat grappig 'het terras' noemen.

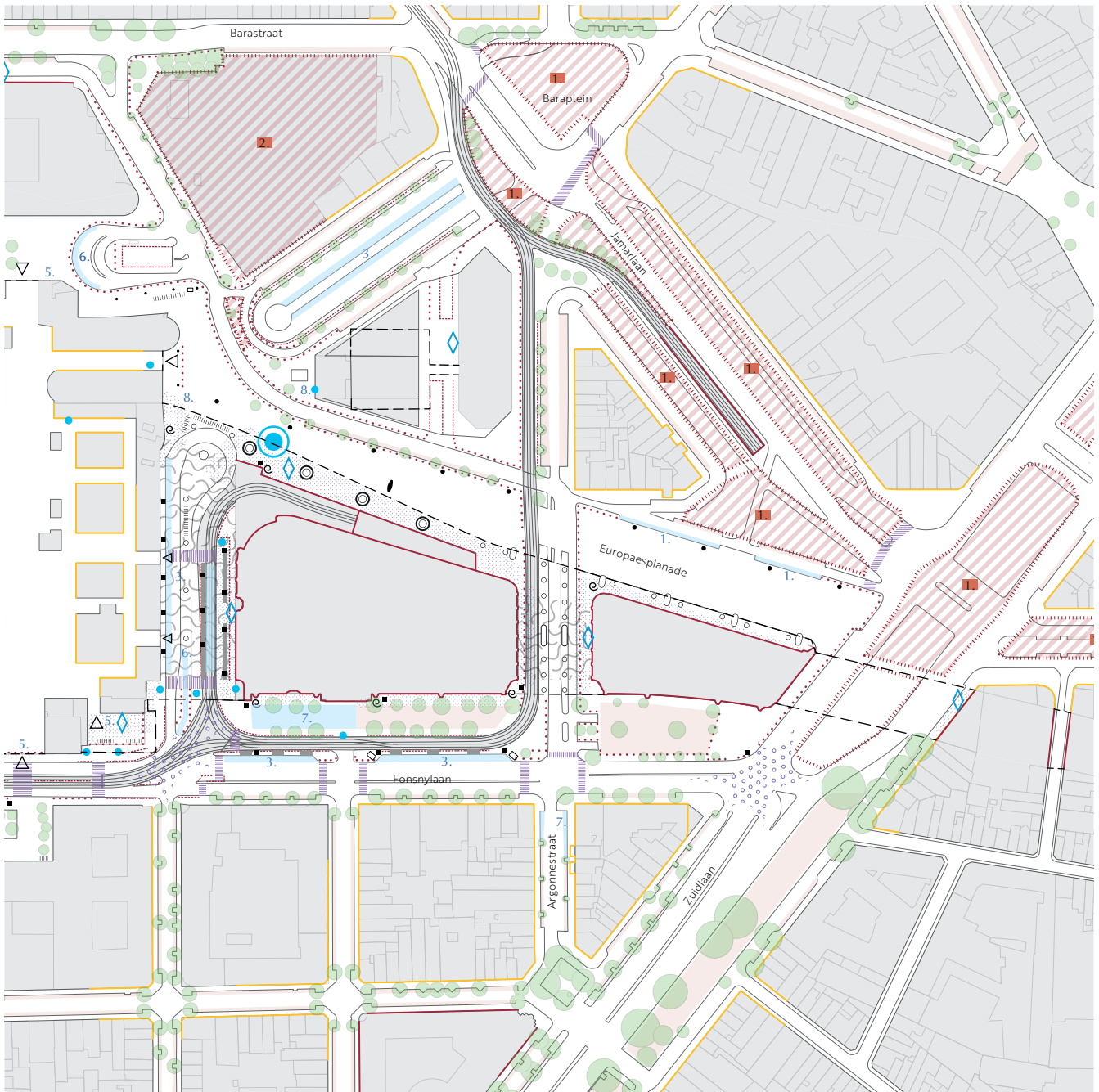
De tweede categorie die wordt beschreven is de mogelijke deelname van de begane grond aan de activering van de open ruimte. Het contrast wordt uitgespeeld tussen het lange lint van handelskernen en de even lange niet-actieve gevels (blinde steunmuren, reeks inrijpoorten van grote gebouwen, lege gebouwen).

De derde categorie toont de invloed van bouwplaatsen op de openbare ruimte door de komst van de metro en de grote lege en omheinde kavels die op hun project wachten.

De vierde categorie is een lezing en beschrijving van de fysieke ruimte: de ruimte voor het parkeren van auto's wordt geconfronteerd met de ruimte die wordt ingenomen door het openbaar vervoer, de objecten van stedelijke ontwikkeling worden op de kaart gerapporteerd, de waargenomen geuren, de gebieden met meer en verontrustend lawaai.

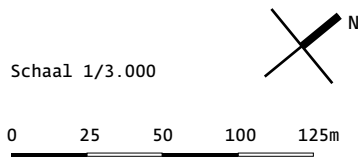
EUROPAESPLANADE





De belangrijkste elementen van de legende voor dit gebied worden hier vermeld. Zie pagina 40 voor de volledige legende.

- Straatinterviews
 - ⊙ Voedsel- en gezondheidshulp
 - ◇ Daklozen
- Niet-actieve muren
 - Afsluitingen
 - Ruimtes in aanbouw
 - Parkeren
 - Openbaar vervoer
- Paaltjes; Barrières & lage muren
 - ⊙ Urinoir
 - Geuren
 - Geluiden
 - Donkere zones





Europaesplanade richting ingang van het station

Stedelijke aandrang, straatinterviews
13 juli 2021 van 15 tot 20 u.

Een buschauffeur (~30 jaar oud):

"Als de dienst voorbij is, of tijdens mijn pauzes, ga ik rechtstreeks naar de MIVB-zaal hieronder. Verder stap ik mijn bus niet uit. Het wegverkeer is niet storend, de ruimte voor bussen is goed gedefinieerd, het is vlot rijden rond het station dankzij bepaalde speciale rijstroken."

Een taxichauffeur (~35 jaar oud):

"Tijdens mijn pauze stap ik niet uit mijn auto en tijdens het wachten onder de tunnel hangt er een sterke urinelucht. Het gebied waar we samenkomen met de andere taxichauffeurs is 'het terras'. We gaan daarheen omdat het niet overdekt is en het er niet stinkt. Het gebied onder de tunnel is donker en er heerst een gevoel van onveiligheid. Het is een donker gebied en dit brengt slecht gezelschap. Voor het taxiverkeer is er maar één rijstrook, dus het is een ellende als een taxi een klant heeft en er voor hem een

andere taxi staat, want deze moet dan vooruitrijden en dan weer terug. Er is geen lus waar we uit kunnen zonder de rest van de wachtende taxi's te storen."

Een loketbediende van de NMBS (~40 jaar):

"Wij rijden met de bus naast de Zuidertoren. We komen binnen, maken onze werkdag af en we vertrekken. We gaan niet rond het station. Dat geldt voor al mijn collega's."

Twee bewakers van de MIVB (~30 jaar):

"Er zijn overal conflictgebieden, maar dan toch vooral op de roltrappen met de aanwezigheid van zakkenrollers en daarbovenop diefstallen op de esplanade. Maar het grootste probleem is de urine, er hangt een zeer sterke geur. De urinoirs zijn verlaten, altijd open, het ergste is de ingang op het niveau van de Ibis. Dit gebied is onmogelijk schoon te maken. Mensen hebben een gevoel van onveiligheid dat deels te maken heeft met de verlichting. We merken dat de meeste diefstallen en geweldplegingen juist in donkere zones plaatsvinden."

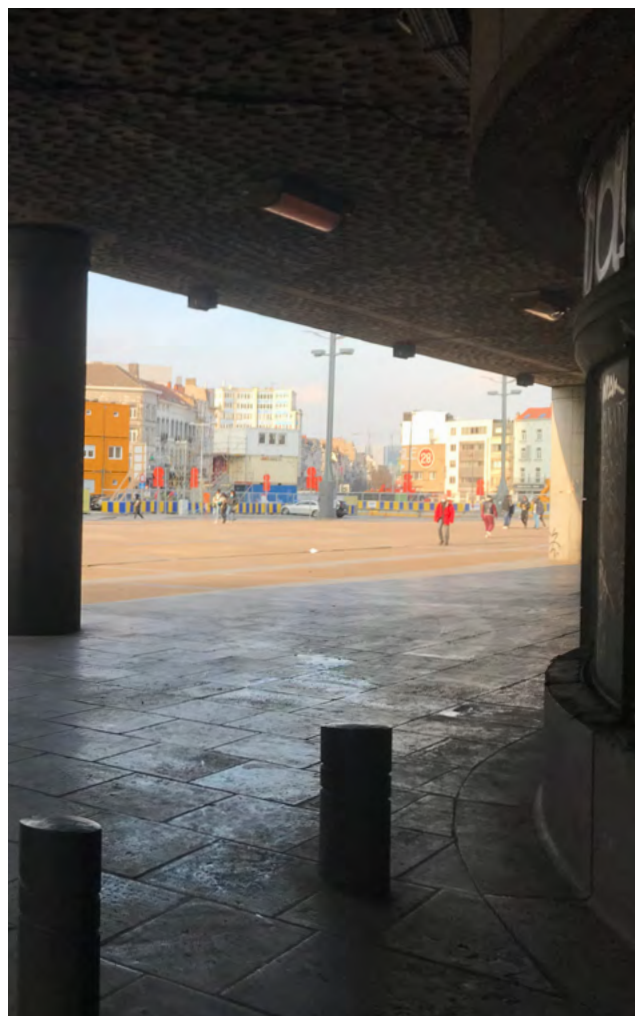


Overdekte doorgang onder de sporen, van de Fonsnylaan naar de Europaesplanade

"Voor ons is dit het kruispunt van Europa, we hebben treinen en ook bussen die vertrekken naar andere landen, er komen hier veel arbeiders. Er moeten daar echte woonplekken komen, het is gewoon een transitzone, niemand komt er wandelen. Ik heb nog nooit een stel op een bankje zien zitten. Het is toch wel gek dat dit een ingang van Brussel is en er geen souvenirwinkels te vinden zijn. Er moet echt meer activiteit komen. Ik heb eerder als stedenbouwkundige gewerkt, dus ik zou veel winkels in de gewelfde ruimten onderbrengen. Maar voor een nog onveiliger gebied moet je gaan kijken onder de brug op de Koningslaan."

Een dakloze (~50 jaar oud):

"Ik kom hier omdat het druk is. Maar ik blijf er niet, ik ga ook wel eens naar Schaarbeek. Er is een voedseldistributiezone aan het Postsorteercentrum."



Uitzicht op de Europaesplanade vanaf de overdekte doorgang onder de sporen.

Twee jonge mannen (~20 jaar oud):

"We komen hier vaak, we komen met de bus en vertrekken met de tram. Als het regent plaatsen we ons onder de tunnel, maar als het zonnig is, zitten we op het plein. Maar onder de tunnel zijn de banken nutteloos, je kunt niet gaan zitten. Bovendien is het gebied gevaarlijk. Zoveel ellende en er wordt niets gedaan, dat is niet logisch."

Een trambestuurster van de MIVB (~40 jaar):

"Het is mijn werkplek, maar ik ga alleen naar buiten om de tram te nemen. De sfeer is hier niet prettig, zelfs als chauffeur zie je de hele dag ellende. De locatie is ook verplaatst: vroeger bevond deze zich aan het einde van de tunnel aan de noordkant, maar de daklozen gebruikten deze ruimte om te urineren. Het verkeer verloopt vrij vlot. Je moet voorzichtig zijn op het kruispunt, maar we hebben een snelheidsbeperking tot 15 km/u. De taxi's vormen het enige probleem en we hebben vaak conflicten omdat ze op onze rails parkeren."



Dakloosheid op de overdekte straat in de buurt van haltes van het openbaar vervoer

Twee vrouwen (~40 jaar oud):

"We komen niet vaak, alleen om het openbaar vervoer of de trein te nemen. Maar als ik kom, blijf ik in het station."

Een vrouw en een kind op een fiets (~30 jaar en 5 jaar oud):

"Ik heb niet echt een probleem en het verkeer verloopt vlot als er geen werkzaamheden worden uitgevoerd. Maar het klopt dat je je vooral met een kind veiliger voelt als er fietspaden zijn. Ik maak mijn fiets daar vast en ik heb nooit een probleem gehad, maar ik laat hem 's avonds niet staan, alleen overdag."

Twee vrouwen (~30 en 50 jaar oud):

"Er ontbreken overdekte plekken om op de bus te wachten: je wordt nat als het regent, en de hitte is ondraaglijk als het warm is. Ik begrijp niet waarom er buiten geen openbare toiletten zijn zoals die in het station. Ze mogen betalend zijn, maar de mensen hebben toiletten nodig. Er zijn niet genoeg vuilnisbakken, mensen gooien overal hun afval, de omgeving is echt niet schoon. Het

grootste probleem is dat je de voetgangers niet kunt zien op de kruispunten, de afbakening tussen het voetgangersgebied, de tram, de bus en de auto is niet duidelijk. De halte Zweden is echt heel erg gevaarlijk voor voetgangers. We verloren een collega die werd neergemaaid door een auto die hem niet had gezien."

Een jonge man met een hond (~30 jaar oud):

"Ik hou niet van veranderingen, ik zou niets veranderen. Behalve op het niveau van de voetgangers: tijdens de Zuidmark moeten we een grote omweg maken. De halte Zweden is ook gevaarlijk, voetgangers zijn niet erg zichtbaar."

Een verkoper in een winkel op het station (~45 jaar):

"Werknemers nemen het openbaar vervoer. Er is soms wat agressie, maar dit is normaal, we zijn in een station. Beveiliging is aanwezig en er is ook politie met een lokaal in de buurt. We voelen ons nog steeds veilig en als we om 4 uur 's morgens beginnen is het ook buiten stil."



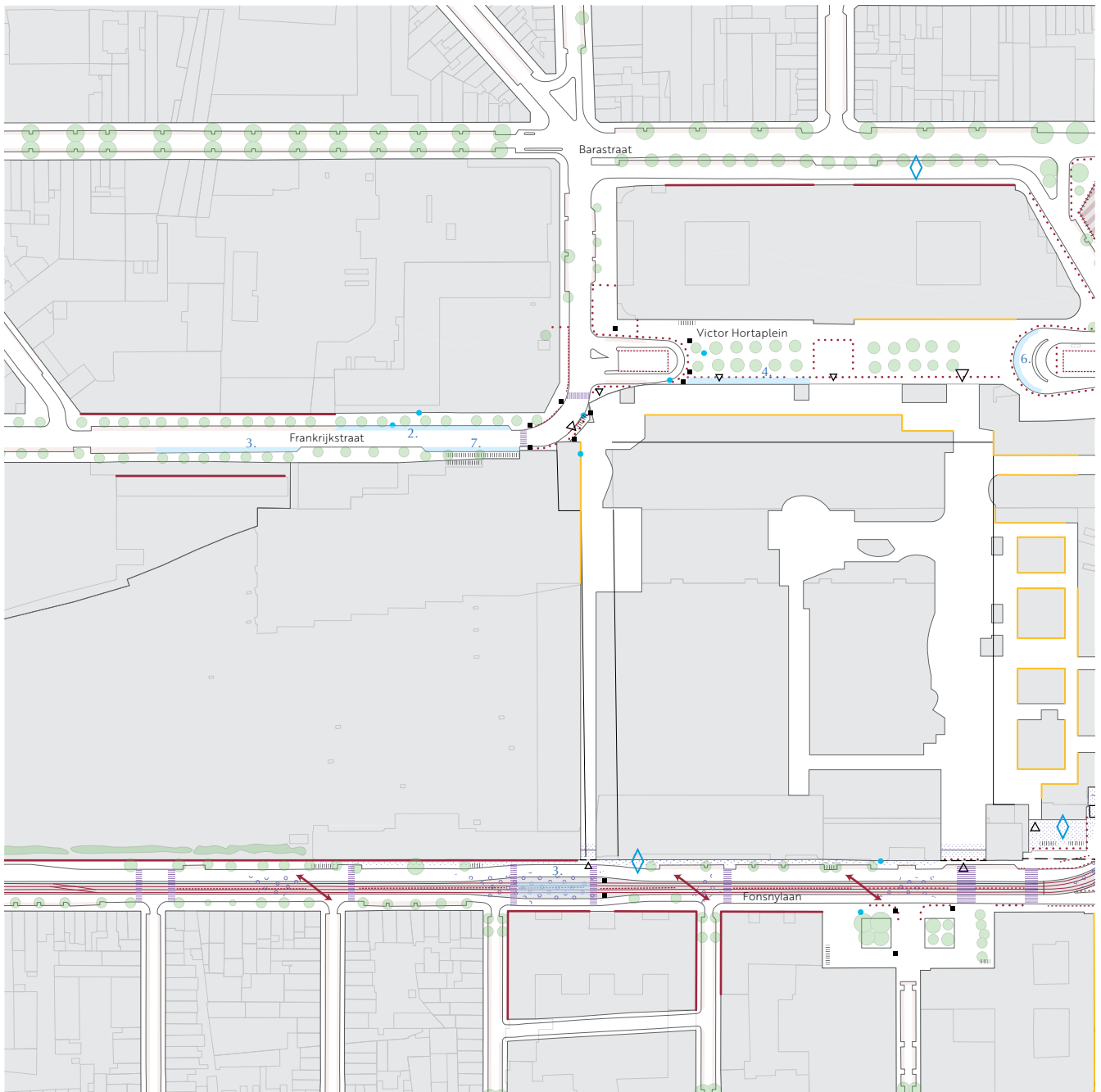
Tramovergang bij de halte in de overdekte straat













Uitzicht op het station en de ingang vanaf de kant van de Europaesplanade.

HART VAN HET STATION





De belangrijkste elementen van de legende voor dit gebied worden hier vermeld. Zie pagina 40 voor de volledige legende.

- | | | | | | |
|---|--------------------|---|--|---|----------------------------------|
|  | Daklozen |  | Parkeren |  | Paaltjes; Barrières & lage muren |
|  | Niet-actieve muren |  | Openbaar vervoer |  | Urinoir |
|  | Stationsingang |  | Gevaarlijke zebra's |  | Geuren |
|  | |  | Oversteekplaatsen van auto's, conflictruimte |  | Geluiden |
| Schaal 1/3.000 | | | |  | Donkere zones |
| 0 25 50 100 125m | | | | | |



Dakloosheid op de overdekte straat in de buurt van haltes van het openbaar vervoer



Stationsuitgang aan de Fonsnylaan.

Stedelijke aandrag, straatinterviews
20 juli 2021 van 10.00 tot 15.00 uur

Een leverancier (~ 40 jaar oud)

"Ik lever hier aan de winkels in het station. Vooral het lossen is een probleem, twee vrachtwagens kunnen niet voorbij elkaar en kunnen geblokkeerd raken. Vooral aan het begin en aan het einde van de zone loopt het vast. Achteraf is het jammer, want het gaat hier om een treinstation en de omgeving is niet esthetisch aantrekkelijk, er zijn ook krakers. Dit alles versterkt een al fundamenteel angstig klimaat. Reizen is altijd stressvol, maar ik merk dat het station dit versterkt. Ik doe hier bijvoorbeeld mijn kogelwerend vest aan terwijl ik het anders meestal niet draag. Maar aan beide zijden van het station is er een leveringsprobleem, aan de andere kant zijn er bijvoorbeeld geen leveringsplaatsen. Aan de andere kant heb ik al een ongeluk gehad met de trams op de zebrapaden. Voetgangers zien we niet per se, ze zijn overal. Misschien moet er verlichting op de zebrapaden geplaatst worden om ze beter zichtbaar te maken.

Een groep van vijf jongeren op steps (~15 jaar oud)
"We komen hier wel eens rijden, maar niet te veel omdat er kasseien op de grond liggen en dat is niet zo prettig. Een skatepark in de buurt zou leuk zijn. Daarbuiten hebben we geen probleem, het is vrij rustig, we komen niet vaak, dus mensen klagen niet."

Een fietser (~40 jaar oud)

"Ik gebruik de fiets tussen het Noordstation en hier, ik heb nooit een probleem gehad. Het verkeer is goed met fietspaden, maar nu is het wat moeilijk omdat er werken zijn. Hier heb ik geen parkeerprobleem, er is altijd plek, ik heb trouwens altijd deze plek."

Drie mannen op een terras van een theesalon (~50 en 40 en 60 jaar oud)

"Ik woon hier al 22 jaar en het klopt dat de straat (Fonsnylaan) gevaarlijk is, vooral met de installatie van de slagbomen, de auto's maken een U-bocht in de voetgangerszones. Er is ook een parkeerprobleem, er is een gebrek aan parkeerplaatsen. Mensen rijden veel te snel op



Uitzicht op het Postsorteercentrum en het verkeer op de Fonsnylaan.



Frankrijkstraat vanaf de uitgang van het station in de richting van de Tweestationswijk.

deze laan, bovendien begrijp ik niet waarom de verkeerssnelheid niet beperkt is tot 30. Er zou een radar moeten geplaatst worden om het duidelijk te maken."

"De gebruikers zijn een ander probleem, ze hebben geen respect voor de straat, noch voor de mensen. Kijk, er staan altijd vuilnisbakken buiten, terwijl de vuilnismannen alleen op maandag en donderdag komen. Een buurman heeft bloemen geplant aan de voet van de boom, maar mensen rijden eroverheen of gooien er hun afval in. Deze straat mist leven, er zijn geen buurtwinkels, je moet ver gaan om boodschappen te doen. Waarom dit uitzicht, er zijn geen parken of andere voorzieningen, we staan voor een muur, er zou begroeiing kunnen geplant worden ter hoogte van de spoorlijnen."

Een steward van het tijdelijke COVID-centrum (~30 jaar)

"Ik werk hier sinds januari en heb al zes ongevallen met voetgangers gezien. Het gebied is gevaarlijk voor zowel voetgangers als fietsers. De zebra's

liggen ver uit elkaar, waardoor mensen overal oversteken. Maar ik denk dat het probleem meer te maken heeft met het gedrag van mensen die niet per se opletten. Er zijn problemen met mensen, maar het is een beetje zoals overal. Hier werken 140 beveiligingsmensen (politieagenten en veiligheidsagenten van de MIVB) maar ze kunnen dit probleem niet oplossen, dus ik zie niet echt wat er nog meer kan worden gedaan."

"We zouden parken voor kinderen kunnen maken, of de muur aan de voorkant kunnen aanpassen, wat begroeiing kunnen plaatsen, uitzicht op de sporen kunnen geven. Het lawaai van de treinen is niet storend, maar de tram is erg luidruchtig."

Een vrouw die wacht op een Flixbus (~30 jaar oud)
"Ik neem vaak de bus om te reizen. De eerste keer dat ik hier een bus moest nemen, wist ik niet waar ik heen moest, het staat echt slecht aangegeven. Hier ontbreekt beschutting, we hebben geen plek om te wachten als het regent."



Fonsnylaan, centrale toegangspunt tot openbaar vervoer

Een chauffeur van een Blablabus (~50 jaar oud)

"Het grootste probleem hier is parkeerplaats. Er zijn slechts vier plaatsen voor de bussen, maar soms zijn we met meer dan vier bussen. We staan dus vaak geblokkeerd, er moeten minstens zes plaatsen zijn die bovendien groter zijn. Zojuist kon de Flixbus achterin niet parkeren vanwege een andere bus die ook problemen had en daardoor een beetje scheef stond. Als ik wat eerder aankom, moet ik in Anderlecht parkeren om te wachten voordat ik hier kom."

Een baliemedewerkster van de NMBS (~50 jaar oud)

"Een van de grootste problemen doet zich voor bij de ingang, mensen zien deze niet altijd en gebruiken deze dus ook niet."

Een vrouw (~ 18 jaar oud)

"Aan deze kant, Victor Hortaplein, zijn er geen echte problemen, maar aan de andere kant sta je direct op straat met de bussen als je het station verlaat, het is echt gevaarlijk vooral met jonge kinderen die je dan ook niet kan loslaten."

Twee stadsreinigers (~17 en 40 jaar oud)

"De stationsingangen zijn de smerigste plekken die we moeten schoonmaken. Met de daklozen die vooraan slapen, de urine en alles is echt heel erg vies. We moeten wasmiddel gebruiken om geuren te verwijderen. Ik denk dat we groene ruimtes moeten aanleggen waar mensen op hun vervoer kunnen wachten."



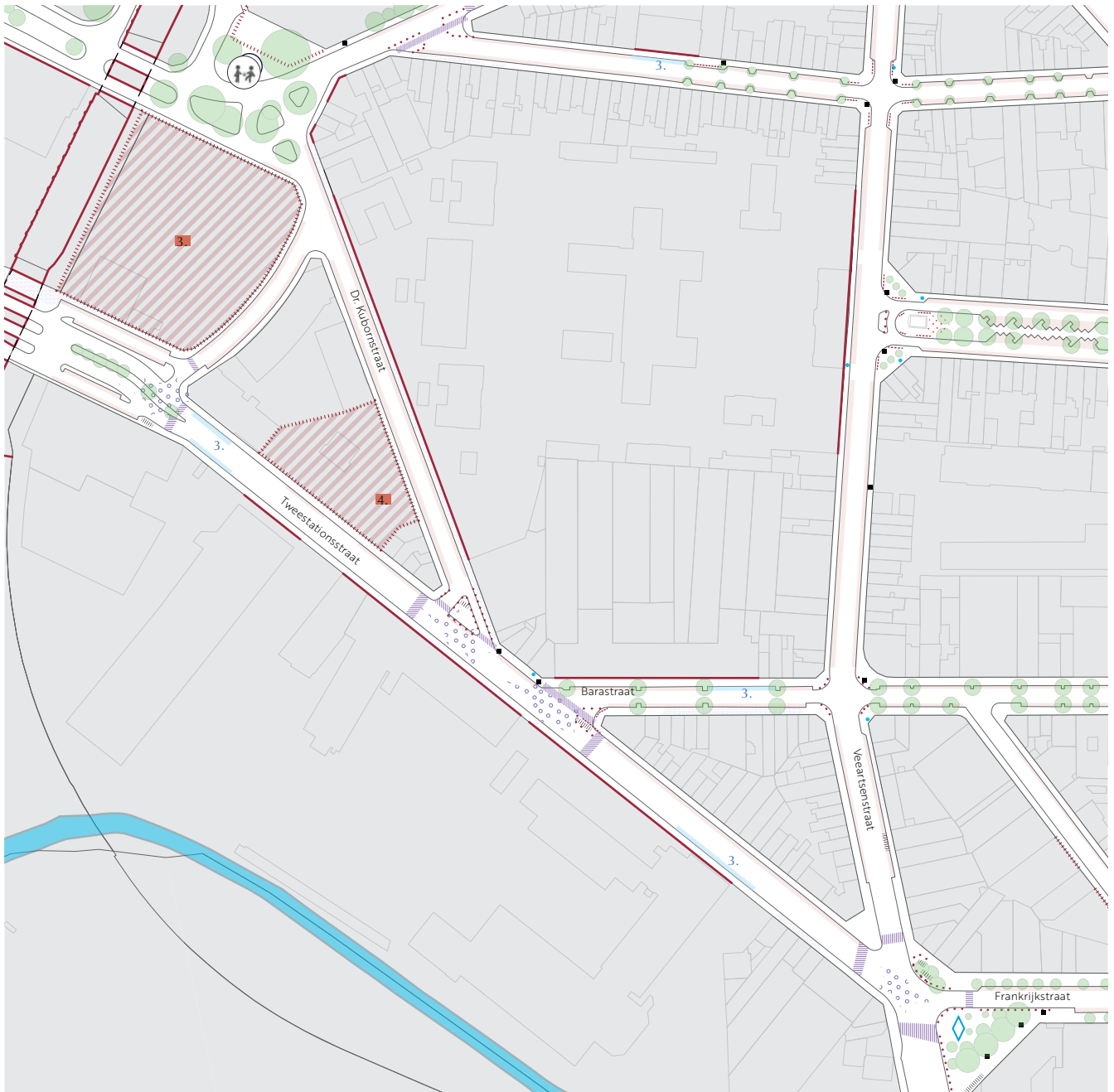
Laden van een Flixbus de Frankrijkstraat.












Victor Hortaplein

WATER & IJZER






De belangrijkste elementen van de legende voor dit gebied worden hier vermeld. Zie pagina 40 voor de volledige legende.

- | | | | | | |
|---|--------------------|---|----------------------------------|---|---------------|
|  | Daklozen |  | Gevaarlijke zebrapaden |  | Geuren |
|  | Niet-actieve muren |  | Paaltjes; Barrières & lage muren |  | Geluiden |
|  | Ruimtes in aanbouw |  | |  | Donkere zones |

Schaal 1/3.000e



0 25 50 100 125m





Sluikstorten, kruispunt van Barastraat en Veeartsenstraat.



Tunnel van de Veeartsenstraat naar de Fonsnystraat en de Koningslaan.

Stedelijke aandrang, straatinterviews
27 augustus 2021 van 14u tot 17u

Een treininfrastructuurwerker (~40 jaar oud)

“Het grootste probleem zijn de files op straat (Veeartsenstraat) en het kruispunt. Mensen klagen en het veroorzaakt ook veel lawaai. Door de aanleg van twee nieuwe fietspaden zijn de files toegenomen. Daar onder de tunnel is er ook een kraakpand, mensen komen geld vragen op het kruispunt en er worden ook wel eens overvallen gepleegd, maar het blijft uitzonderlijk, de laatste keer zag ik dat een vrouw van haar halsketting werd beroofd.”

Een vuilnisman (~40 jaar oud)

“Ik woon hier niet, maar ik kom hier voor mijn werk en we hebben een groot probleem op het gebied van afvalbeheer. Mensen komen van ver om hun afval hier af te zetten, en als we de route proberen te traceren zien we adressen als Charleroi, Waterloo. Als je kijkt, is het altijd vies met afval, maar er werken hier drie ploegen, één ‘s

ochtends, één ‘s middags en één ‘s avonds. Het probleem komt van een gebrek aan goede manieren en communicatie door de bewoners, we moeten het ze leren.”

Een trambestuurder van de MIVB (~30 jaar oud)

“Hier is elk kruispunt gevaarlijk, maar de fietspaden hebben dit versterkt. Ik denk dat we het fietspad in de tunnel ernaast moeten leggen, dat zou voor hen minder gevaarlijk zijn en het verkeer zou vlotter doorstromen. Daarnaast wordt het fietspad vaker gebruikt door motoren en scooters. Ik merkte ook dat er meer mensen indraaien dan mensen die rechtdoor gaan, wat leidt tot files op het kruispunt in de richting van Anderlecht. Ik heb al mensen zien vechten vanwege dit probleem. Verder is het hier echt geen voetgangerszone, mensen lopen liever twee of drie straten verder, op dit kruispunt is er zoveel verkeer dat het niet prettig is.”



Kruispunt van de Fonsnylaan en de Koningslaan.

Twee jonge mensen (~20 jaar oud)

"We wonen hier niet, maar we komen er vaak. Wat ons vooral opvalt is een gebrek aan bewegwijzering en er zijn te weinig rode lichten. Ik kom hier, maar ik heb geen zin om in deze buurt te wonen. De huizen zijn niet prettig en de jongeren hangen constant rond en storen."

Een man op een terras (~40 jaar) :

"Alle kruispunten zijn echt gevaarlijk, vooral deze (kruising tussen de Barastraat en de Veeartsensstraat). Dit gebied trekt veel voetgangers, vooral omwille van het Marokkaanse consulaat, maar het is niet prettig voor voetgangers. De bewegwijzering is te klein voor auto's, wat leidt tot ongelukken. Sinds ze douches aan 1 euro hebben, trekt dit mensen aan die de neiging hebben om rond te hangen en de straat te beschadigen, ondanks de aanwezigheid van de politie."

Een vrijwilliger bij 'Spullenhulp' (~40 jaar)

"We willen dat het wordt zoals in Oudergem. De hele buurt moet ontwikkeld en onderhouden worden, je ziet hier nooit veegmachines. We

willen alleen dat het een gezellige buurt wordt. Het kruispunt daar (kruising tussen Barastraat en Tweestationsstraat) is echt gevaarlijk als je klanten op de terrassen hebt, we zijn niet op ons gemak, de auto's passeren snel. Maar je moet ook aan de jongeren denken, die hebben voorzieningen nodig, zodat ze niet buiten blijven. De toekomst behoort nog steeds aan de jeugd."

Een voorbijganger (~60 jaar)

"Ik zou zeggen dat er te weinig groen is, maar een beetje zoals in heel Brussel. Verder gebruik ik de auto niet, dus ik heb geen bijzondere problemen met het verkeer. Maar er zijn gebieden rond de cafés die niet erg prettig zijn, jonge mensen storen veel en maken vaak ruzie."

Een jonge man die terugkeert van zijn werk (~25 jaar)

"Ik kom uit de Barastraat om naar Vorst te gaan. Het gebruik van trottoirs is prima, maar er is niet veel ruimte langs het traject om zich te plaatsen. Bovendien is het niet echt goed om te wandelen, er zijn veel problemen door het gebrek aan



De Fonsnylaan vanaf de kruising met de Koningslaan, in de richting van het station.

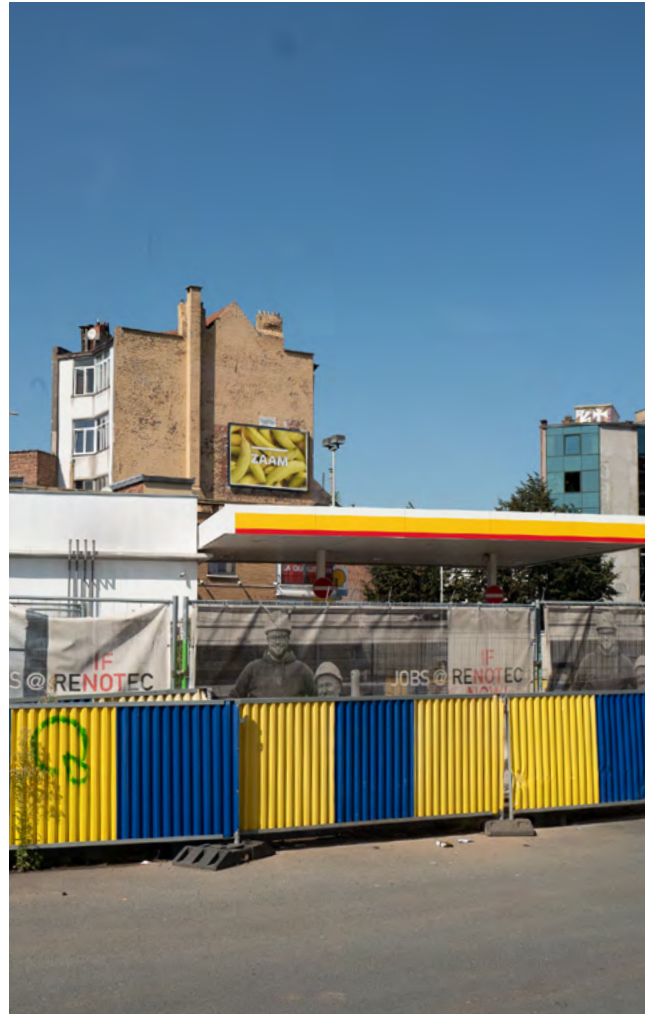
ruimte en moeilijke bewegwijzering. Daarnaast wordt voorrang gegeven aan auto's. Er is veel verkeer en dat is ook niet goed voor je gezondheid."

Een gebruiker van een benzinepomp (~30 jaar)

"Er is veel verkeer en zelfs veel wilde passage op dit kruispunt. Kruisingen van voertuigen zijn problematisch op het kruispunt van de Tweestationsstraat, de Veeartsenstraat en de Frankrijkstraat. Met een autoweg met twee rijstroken zou het beter zijn."

Drie fietsers die terugkomen van het werk (~26 en 35 jaar)

"Het is niet makkelijk omdat de auto's over de fietspaden rijden, het zou goed zijn om solide voorzieningen te hebben om de fietspaden af te bakenen want mensen letten niet op. De auto's zouden verplicht de rijbanen moeten respecteren. Aan de andere kant kan je je fiets zonder problemen parkeren, je kan dit ook aan de palen als de fietsenstallingen vol zijn. We vinden wel een manier want het parkeren is gratis en we staan waar we willen! Afgezien daarvan zou wat



Tankstation op het kruispunt van de Veeartsenstraat en de Tweestationsstraat.

extra infrastructuur misschien echter helpen om het gebruik uit te breiden. We stoppen hier niet Tankstation op het kruispunt van de Veeartsenstraat en de Tweestationsstraat. echt, we gaan er alleen elke dag heen voor ons werk."

"Meestal kom ik langs de andere kant, om naar Anderlecht te gaan. Ik weet de namen van de straten niet maar in de richting van het gemeentehuis van Anderlecht kan ik langs de waterkant, het is gezellig met bankjes en heel luchtig."

"De kruising van de Koningsstraat met de hele Fonsnylaan is supergevaarlijk en het meest problematisch. Zelfs op het fietspad is het gevaarlijk, er zijn mensen die recht voor je neus parkeren om het fietspad als parallelweg te gebruiken... Ik kan het niet geloven, want mensen letten niet echt op, ze onthouden pas de harde grenzen als ze er op botsen. Ik moet vaak lachen als ik al die auto's daar geblokkeerd zie staan, ik neem trouwens nooit het openbaar vervoer, dat zou twee keer zo lang duren."



Passage van de Zenne in de open lucht vóór zijn ondergrondse doorgang aan de Veeartsenstraat. Niet toegankelijk aangelegd gebied

Een bewoner op het kruispunt (~45 jaar)

"Deze plek is niet goed, hoewel er hier veel accommodatie is. De weg is continu overbelast en erg lawaaiig. Ik kan niet slapen, er is altijd verkeer, 24/7, mensen toeteren enz. Bovendien zijn er wat verder douches van Flux, veel zwervers komen naar hier en hangen dan buiten rond, wat zorgt voor conflicten, lawaai en een onaangenaam gevoel."

Een verkoper van Brico (~40 jaar)

"Het zebrapad recht tegenover (ten noorden van de Tweestationsstraat) is erg gevaarlijk omdat het zich net na een bocht bevindt, er zijn veel plotselinge stops, overstekende voertuigen. De andere overgang verder (midden in de Tweestationsstraat) is ook gevaarlijk, het stoplicht werkt niet goed, of zelfs helemaal niet als de knoppen aan beide kanten niet worden ingedrukt. We zitten dan vast zonder te kunnen passeren. We gaan er elke ochtend voorbij om te gaan eten, er zijn veel bedrijven, Infrabel, de chocoladefabriek."



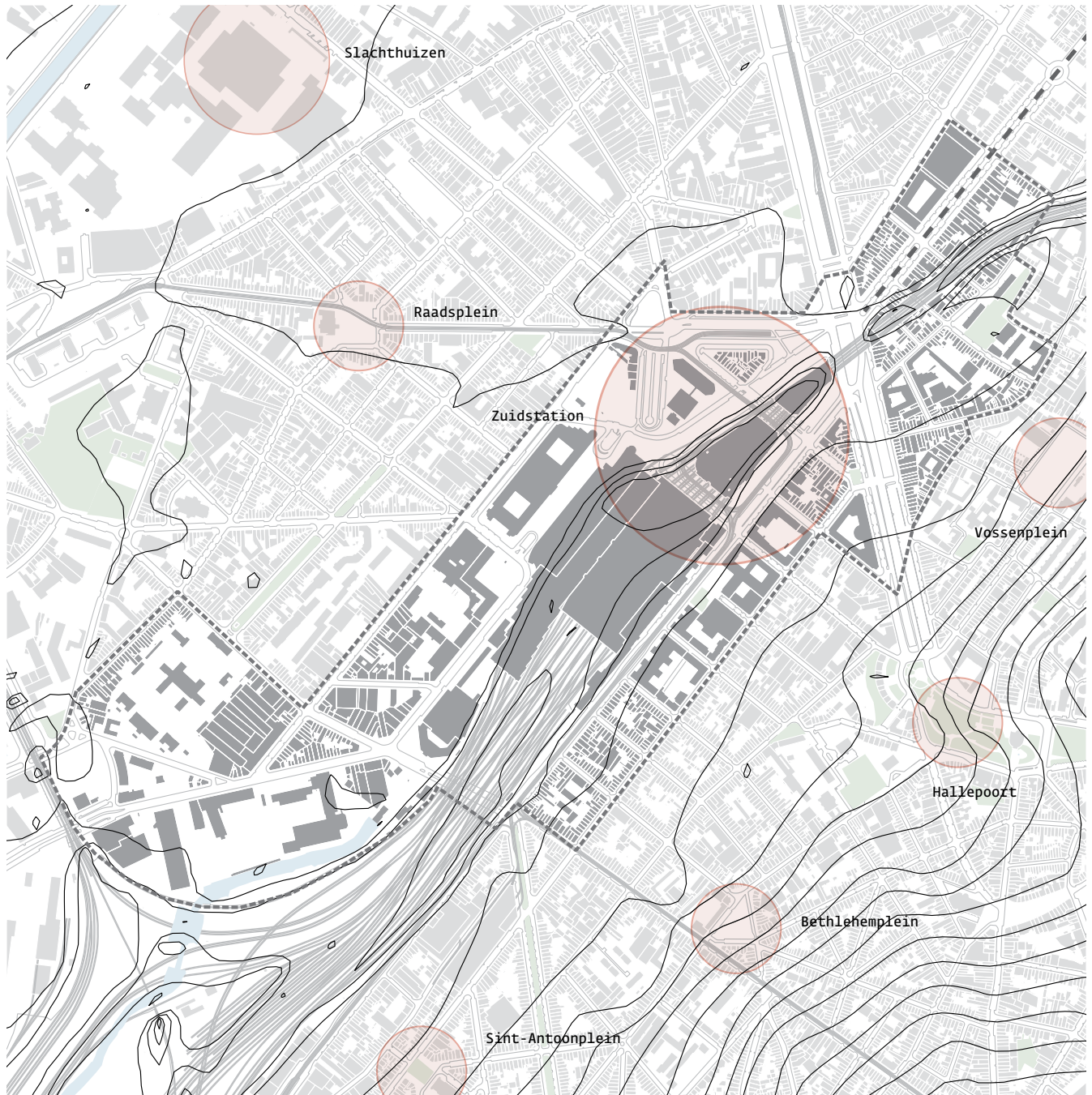
FRÉDÉRIC BASSE

HOTEL

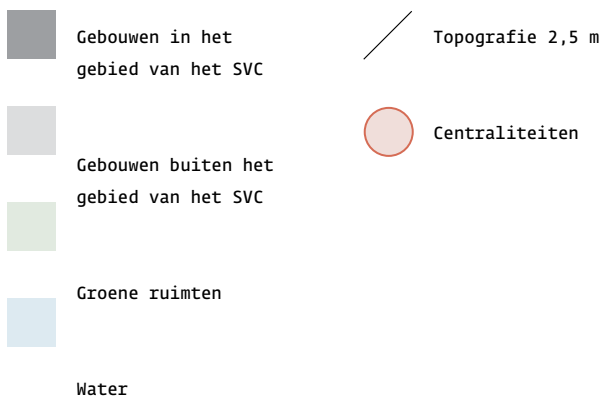
RECEPTION



DEEL 02
THEMATISCHE
ANALYSE



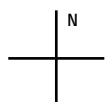
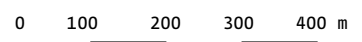
LOKALISATIE



Bronnen

Brussel Urbis © 2021
 Distribution & copyright C.I.B.G.

Schaal 1/10.000e





LUCHTFOTOGRAFIE



Perimeter van SVC

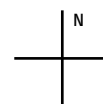
Bronnen

Brussel Urbis © 2021

Distribution & copyright C.I.B.G.

Schaal 1/10.000e

0 100 200 300 400 m



2.1 LOCATIE EN ALGEMENE SITUATIE

De perimeter is een grondgebied in het zuidelijke deel van het BHG dat wordt gekenmerkt door de aanwezigheid van spoorweginfrastructuur en het Zuidstation. Het stedelijke weefsel is dus versnipperd.

Belangrijkste kenmerken

Openbare ruimtes van slechte kwaliteit

De aanwezigheid van spoorwegen leidt tot een sterke onderbreking in de stedelijke structuur. De aansluitingen en openbare ruimtes rond het Zuidstation zijn moeilijk leesbaar.

De huidige situatie toont onvriendelijke openbare ruimtes rondom het station. Er zijn veel problemen in de openbare ruimte, van de Veeartsenstraat tot de Europaesplanade via de Frankrijkstraat en het Victor Hortaplein.

Aan de andere kant van de spoorlijnen is de situatie vergelijkbaar. Hier roept de Fonsnylaan en zijn huidige profiel veel vragen op en er worden scenario's voor de heraanleg bestudeerd.

Ook de problemen bij het oversteken van de Kleine Ring kunnen worden benadrukt, gezien de duidelijke onderbreking die wordt veroorzaakt door het ontbreken van geschikte doorgangen voor actieve mobiliteit in deze gebieden.

Deze as staat geregistreerd als voetgangersboulevard in het gewestelijke mobiliteitsplan GOOD MOVE, maar kent momenteel geen enkele aanleg. Bovendien kunnen het station en zijn openbare ruimtes hierdoor ook niet worden aangesloten op het stadscentrum van Brussel. Paradoxaal genoeg hebben het bouwterrein van de metro 3 en de daaruit voortvloeiende reorganisatie van het verkeer het mogelijk gemaakt om interessante en veilige tijdelijke oplossingen te bieden voor voetgangers en fietsers.

Tot slot is het gebrek aan groene ruimten een knelpunt voor deze wijken. De verharding is prominent aanwezig in dit stedelijke universum en er ontbreken duidelijk lokale groene ruimten.

Beschikbaarheid in open ruimtes

De perimeter van het SVC is dicht bebouwd en dicht bewoond, maar biedt niettemin grote open ruimtes die door de bewoners en gebruikers als blinde vlekken worden gezien en ervaren. De Europaesplanade, het Grondwetplein, het Victor Hortaplein en de Jamarlaan zijn allemaal plaatsen die vandaag vooral beantwoorden aan functionele vereisten. Rijstroken, openluchtparkings en plaatsen gereserveerd voor bussen en taxi's bepalen vandaag de inrichting van de openbare ruimte.

Een sterk programmatisch gemengd karakter

Naast de kwestie van de openbare ruimte is het sterk programmatisch gemengd karakter een ander kenmerk van de perimeter van het SVC. Alle functies van een metropool zijn aanwezig in dit volwaardig stukje stad.

In deze dichte perimeter vinden we:

- › accommodaties in het noordelijke en oostelijke deel van de perimeter (Brussel en Sint-Gillis) en in het zuidwestelijke deel (Anderlecht);
- › kantoren en verschillende administraties in de centrale delen van de perimeter, dat wil zeggen in de directe nabijheid van het Zuidstation;
- › een internationaal station, de reeks sporen en rangeerterreinen en alle gerelateerde functies;
- › actieve linten met handelskernen;
- › bedrijven en verschillende activiteiten in het bijzonder langs de Tweestationsstraat;
- › lokale en supranationale faciliteiten.

Een divers vertegenwoordigd publiek

In verband met het programmatisch gemengd karakter merken we ook de aanwezigheid van veel verschillende doelgroepen:

- › de bewoners natuurlijk;
- › forenzen of tijdelijke werknemers;
- › een zeer precair publiek aan de rand van de samenleving. Verschijnselen van dakloosheid en de aanwezigheid van zwervers in de openbare ruimte zijn de laatste jaren sterk toegenomen. We komen hier later in dit document uitgebreid op terug.

Geografie van de plaats

De perimeter bevindt zich onderaan de Zennevallei. De Zenne is ook aanwezig in open lucht in een deel van de perimeter voordat hij wordt geleid naar een dubbele doorstroomopening aan de Veeartsenstraat.

De topografie is consistent met deze geografische realiteit.

We observeren:

- › een natuurlijke topografie met een duidelijk reliëf naar het oosten en Hoog Sint-Gillis;
- › een afwezigheid van reliëf naar het westen, waar de Zenne zijn bedding heeft getraceerd.

Wijken in constante evolutie

Sinds de aanleg van de noord-zuidverbinding zijn de ontwikkelingen in deze wijken nooit echt gestabiliseerd.

Opening van de verbinding, gebrek aan ontwikkeling van perifere openbare ruimten, verwaarlozing van de gewelfde ruimten, bouw van de Zuidertoren, bouw van het RSZ-gebouw en BBP Fonsny: allemaal fasen die hun stempel hebben gedrukt op de omgeving van het station en in sommige buurten wrevel hebben veroorzaakt bij de bevolking.

De komende jaren zullen deze wijken een nieuwe transformatiefase ingaan met de komst van het RPA Zuid dankzij de voorgestelde nieuwe bestemmingen en de aanpassingen van vestigingen en bouwprofielen.

Dit RPA is daarom van plan om uit te gaan van een enigszins verslechterde stedelijke situatie om voornamelijk:

- › de aanwezige functies opnieuw in evenwicht te brengen om het residentiële karakter van de plek te versterken
- › bestaande openbare ruimtes te herontwikkelen en verbeteren

Dit RPA, een strategisch en regelgevend plan, bepaalt de beleidslijnen en vaardigt wetten uit met als doel deze te realiseren.

In tegenstelling tot een SVC is het geen operationeel instrument met financiële middelen voor het uitvoeren van specifieke en geïdentificeerde projecten.

Een poort naar de stad

De dagelijkse stroom in en rond het station is erg belangrijk.

Het station is een echte metropool en kreeg meer dan 17.500.000 passagiers te verwerken tijdens de laatste jaarlijkse telling in 2018.

Daarmee is dit het drukste station van het hele koninkrijk.

Bijna 31.000 reizigers maken dagelijks gebruik van het station.

Hierdoor trekt de wijk veel publiek.

Zoals we al zagen, zijn kansarmen zeer goed vertegenwoordigd in en rond het station en in de hele wijk.

Net zoals pendelaars en arbeiders in de wijk die het station gebruiken als een echte toegangspoort tot de stad.

In de ochtenduren en aan het einde van de dag zien we veel voetgangers (arbeiders) het station verlaten of betreden voor hun aansluiting.

Bepaalde straten en ruimtes in de wijk spreken boekdelen vanuit dit oogpunt (Victor Hortaplein, netwerken van loodrechte straten in het maas van Sint-Gillis, oversteekplaatsen van de Kleine Ring enz.). Op bepaalde tijden zie je inderdaad veel mensen de wijk doorkruisen en de onvoldoende ingerichte openbare ruimtes vullen om naar het station te gaan en terug te komen.

Het toeristische aspect van het station

Een ander type publiek gebruikt het station om de stad binnen te komen. Het zijn toeristen die met de trein zijn gekomen voor een verblijf in de hoofdstad.

Dit publiek bestempelt de aankomstervaring vaak als problematisch. Het station spreekt geen conventionele taal met voorplein en herkenbare gevel. De noord-zuidverbinding beperkt de ruimtelijke voorstelling en de horizontale kant van de gebruikte ruimtes in en rond het station. De leesbaarheid is daarom verstoord en dit kan toeristen die gewend zijn aan andere soorten configuraties een beetje perplex laten.

Ook de omgeving van het station (openbare ruimten) wordt als ongezellig beschouwd.

Deze ruimtes rond het station, vuil, moeilijk leesbaar, gekenmerkt door de aanwezigheid van auto's en doorgaand verkeer, ongestructureerd, onvoldoende gemobiliseerd door actieve mobiliteit, worden duidelijk niet positief ervaren door toeristen die het Zuidstation gebruiken om de stad binnen te komen.

Deze situatie bestaat al vele jaren, want ten tijde van de uitvoering van het BBP 'Fonsny', dat wil zeggen in het midden van de jaren 2000, werden toeristen al gevraagd om de stad te betreden door een enorme bouwplaats in open lucht.

Dit is vandaag niet meer het geval, maar de huidige situatie is allerm minst bevredigend. Door jezelf in de schoenen te schuiven van een toerist die St. Pancras in Londen, het Gare du Nord in Parijs, het station Köln Hbf in Keulen of zelfs het centraal station in Amsterdam verlaat om aan te komen in het Zuidstation, begrijpen we dat het differentieel van de verbinding tussen station en stedelijkheid behoorlijk hard kan worden ervaren.

Hier geen signaal, geen identificatie van het station. Door je te plaatsen in het centrum van de Europaesplanade (leeg), kom je al snel verdwaalde en verwarde toeristen tegen die op zoek zijn naar het station op minder dan 200 meter afstand.

Territoriale blik

Eén perimeter, verschillende weefsels

Zoals te zien in de stedelijke aandrag, vertoont de perimeter van het SVC heterogene territoriale realiteiten. Dit gebied met ± 17.958 inwoners heeft de bijzonderheid dat het zich uitstrekt over verschillende soorten gebouwd weefsel: semi-industrieel weefsel (in het zuiden), bewoond weefsel (in het noorden en oosten) en weefsel gemarkeerd door de spoorweginfrastructuur en het station zelf met een hoge concentratie aan kantoorgebouwen en diverse administraties.

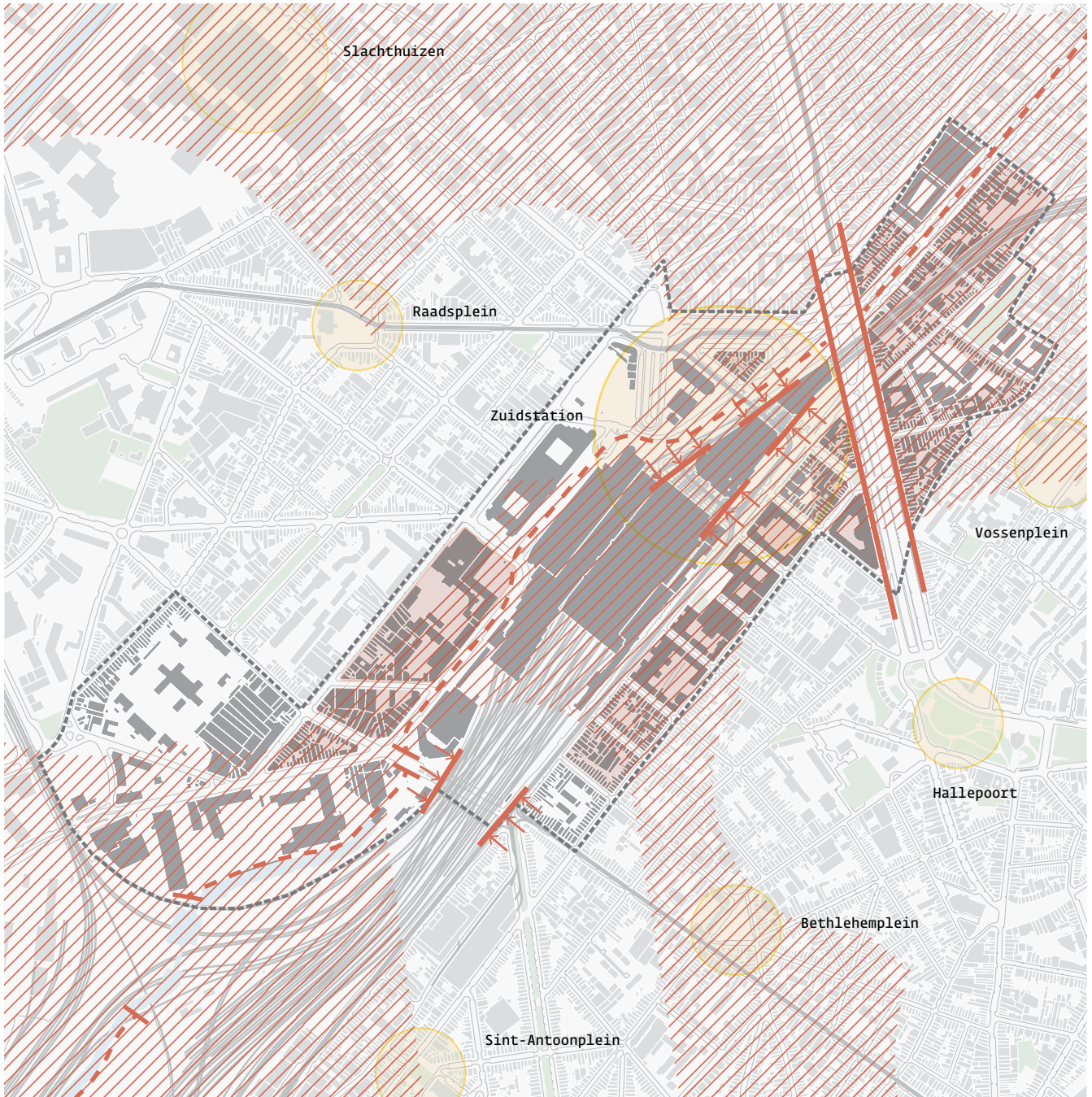
Sterke vastgestelde verharding

De openbare ruimte is sterk verhard en men zou (zoals in veel districten van het BHG) een evenwichtsherstel kunnen verwachten met het interieur van op en/of beplante huizenblokken. Dat is echter niet het geval. Veel huizenblokken kunnen worden gezien als problematisch gezien de vastgestelde gestelde sterke mineralisatie. In Brussel-Stad, Sint-Gillis en Anderlecht is de situatie hetzelfde. De extreme verdichting van bepaalde huizenblokken leidde tot een verharding die op sommige plaatsen 100% bedraagt.

Centraliteiten en onderbrekingen

Het meest voor de hand liggende centrale punt van de omtrek is het Zuidstation. Als mobiliteitsknooppunt op lokale, regionale, nationale en internationale schaal onderhoudt het weinig kwalitatieve banden met de omliggende wijken. Op veel plaatsen zijn er problematische stedenbouwkundige situaties die nu moeten worden aangepakt.

De openbare ruimte rond het station lijkt gemonopoliseerd door gebruiksfuncties die vrijwel overal de verbinding tussen het station en de wijken verbreken. Hierdoor ontstaat een gefragmenteerde openbare ruimte, op sommige plaatsen zonder structuur en een onleesbaar geheel voor gebruikers. Een opeenvolging van naast elkaar geplaatste functies die er niet in slagen een heldere en coherente ruimte te produceren.



STEDELIJK WEEFSEL EN OPENBARE RUITES

STEDELIJK WEEFSEL EN OPENBARE RUITES

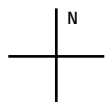
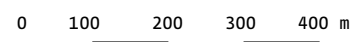
- Gebouwen in het gebied van het SVC
- Gebouwen buiten het gebied van het SVC
- Groene ruimten
- Water
- Centraliteiten
- Sterk gemineraliseerd huizenblok
- Gebied met gebrek aan groene ruimten
- Onderbrekingen en continuïteiten

Bronnen

Brussel Urbis © 2021

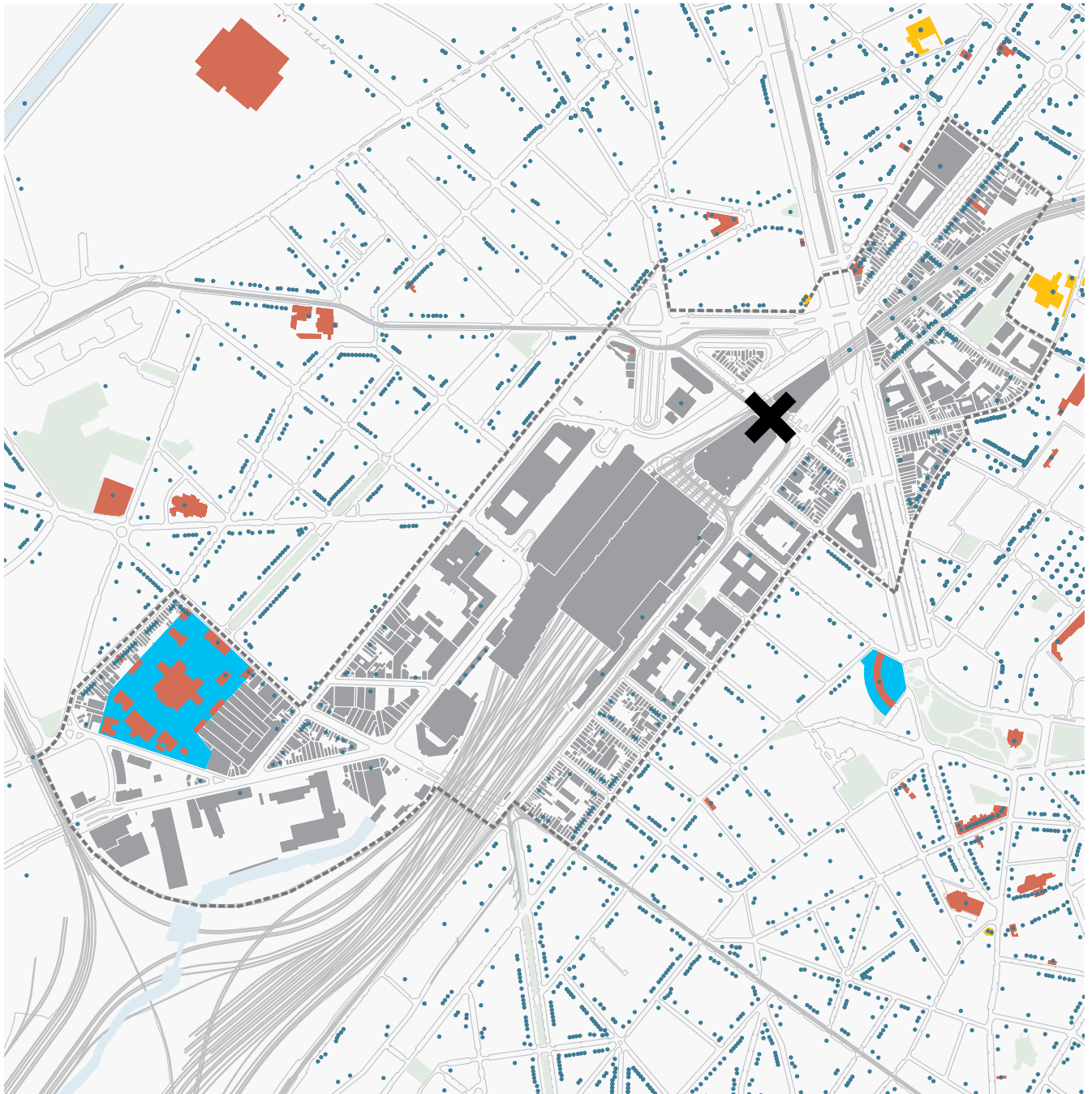
Distribution & copyright C.I.B.G.

Schaal 1/10.000e




Thematische samenvatting


- › Deze stationsbuurt heeft de afgelopen jaren veel veranderingen ondergaan en biedt openbare ruimtes die moeilijk leesbaar, onvriendelijk en zeer versnipperd zijn.
- › Onderbezette openbare ruimten in wijken die toch dicht bebouwd en dicht bewoond zijn, verbreken de verbinding tussen het station en de omliggende wijken. Openbare ruimtes missen continuïteit en lijken te falen in hun rol als verbindende ruimtes.
- › Veel doelgroepen wonen hier en gebruiken deze plekken dagelijks. Bepaalde kansarme groepen zijn voorlopig op zichzelf aangewezen door het overheidsbeleid. De buurten rond het station lijden onder deze situatie.
- › Het station is voor veel mensen (pendelaars, arbeiders, toeristen) een echte toegangspoort tot de stad. De ervaring van aankomst aan het Zuidstation kan soms behoorlijk hard zijn, gezien het gebrek aan kwaliteit van bepaalde ruimtes.
- › › Met de komst van het RPA Zuid begint voor de wijken rond het station een nieuwe transformatiefase. Het SVC 7 maakt deel uit van het strategische en regelgevende kader zoals uiteengezet in het RPA Zuid.





ERFGOED


ERFGOED

 Classificatie van de site via definitief besluit

 Classificatie van monumenten via definitief besluit

 Classificatie van het geheel via definitief besluit

 Vroeger Grondwetplein

 Inventaris van Irismonument

Bronnen

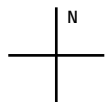
Brussel Urbis © 2021

Distribution & copyright C.I.B.G.

Brussel Erfgoed © 2021

Schaal 1/10.000e

0 100 200 300 400 m



2.2 GESCHIEDENIS EN ERFGOED

De wijk heeft in het verleden veel stedelijke veranderingen ondergaan, maar vandaag getuigen weinig elementen van de evolutie van dit deel van de stad.

Ontwikkelingen van de wijk

De wijk kent al meer dan een eeuw de getijden die kenmerkend zijn voor grote steden met een internationaal station in hun centrum.

Het station ontwikkelt zich in een paar jaar tijd in een wijk die alleen uit moerassen bestond en verwelkomt nu bezoekers van over de hele wereld. In de 20e eeuw krijgt functionaliteit de voorrang boven de architecturale bombast van het station en deze functionele visie gaat voor een deel ten koste van de bewoners van de wijk. Deze verarmt en gaat sterk achteruit.

Zoals in veel steden markeerde het einde van de 20e eeuw een heropleving van de belangstelling voor stations als toegangspoorten tot steden, maar dan wel stations die geïntegreerd zijn in een gerenoveerd stedelijk weefsel.

Grondwetplein en de verbinding

De indeling van het Grondwetplein werd in 1864 vastgelegd om de ingang van het toekomstige Zuidstation te markeren dat werd ingehuldigd in 1869. Het plein moest passen bij het prestigieuze stationsgebouw. De oppervlakte is monumentaal en lijkt op een spiegel van het station. Een stationsplein tussen de stad en het station.

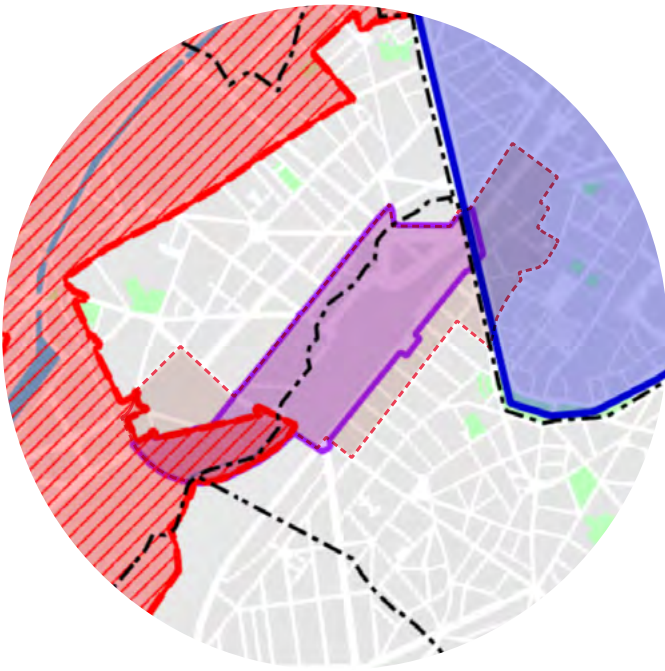
De werken aan het viaduct als onderdeel van de noord-zuidverbinding sneden het plein in tweeën voor de Eerste Wereldoorlog. Het krijgt nooit zijn oorspronkelijke vorm terug en wordt voornamelijk gebruikt voor het parkeren van auto's en de sinds 1871 opgerichte markt aan de Jamarlaan. Het ruimtelijke potentieel blijft echter aanwezig en grotendeels onderbenut, vooral dan de Euro-paesplanade en de gewelfde ruimten.

Thematische samenvatting

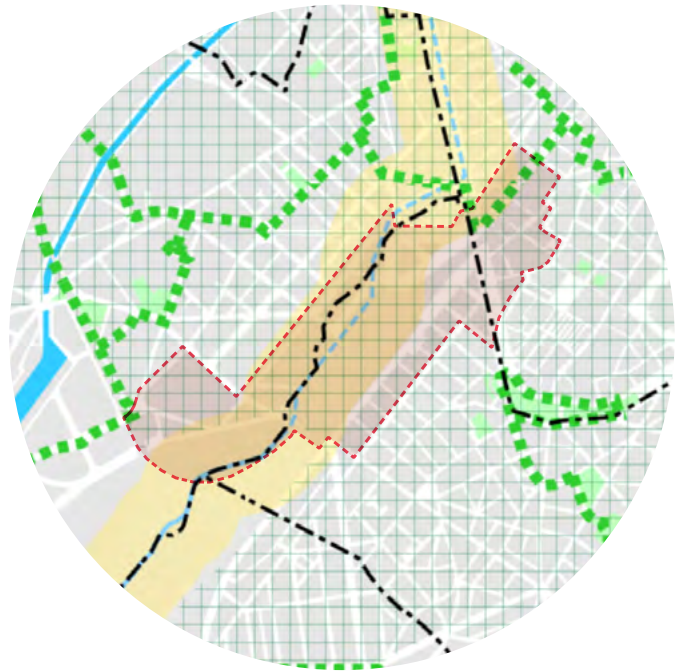
- › Vanaf de middeleeuwen tot heden heeft de wijk zeer ingrijpende veranderingen ondergaan. Er vond een grote omwenteling plaats in de 19e en vroege 20e eeuw, zoals in veel gemeenten in de eerste uitbreidingszone. In een paar decennia gingen we van een niet-verstedelijkte dorpscontext naar een echt aangelegd stuk stad. Het Zuidstation heeft hier zijn rol als knooppunt van stadsontwikkeling ten volle gespeeld.
- › De werkzaamheden aan de noord-zuidverbinding begonnen in 1911. Deze werd ingehuldigd in 1952. Nieuwe route voor de spoorlijn, nieuwe locatie van het Zuidstation. De werkzaamheden rondom de opening van de functie hadden een grote impact op de buurt en het aanzien ervan. De werken van het station en de omliggende gebouwen nemen allemaal een gemeenschappelijke architecturale taal aan: gladde, gele bakstenen die bekend staan als 'Fouquemberg-stenen'. Dit continuüm kan worden beschouwd als een belangrijk erfgoedelement dat actief deelneemt aan de definitie van de identiteit van de buurt.
- › De wijk is in zijn geschiedenis gekenmerkt door grote fasen van transformatie. Na een periode van relatieve stagnatie werden in het begin van de jaren 2000 het startschot gegeven voor nieuwe regionale strategieën, met het masterplan, het RPA en de grote projecten eraan gekoppeld.

Synthetische analyse van het MER

Dit thema bevat criteria die bij alternatief 0 niet verbeteren of verslechteren, maar het behoud van het gebouwde en natuurlijke erfgoed blijft een belangrijk punt.



Geweldige landhulpbron
Geweldige landhulpbron



Groen en blauw netwerk
Groen en blauw netwerk

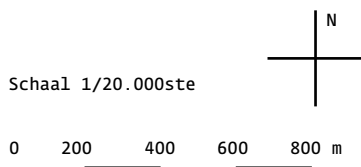
Généralités		Algemeen	
Limite régionale		Gewestgrens	
Limite communale		Gemeentegrens	
Réseau viaire		Wegennet	
Eau		Water	
Espace vert (RBC : Zones vertes du PRAS)		Groene ruimte (BHG Groengebieden GBP)	
Chemin de fer		Spoorweg	
Territoire du Canal		Kanaalgebied	
Sites prioritaires de développement		Prioritaire ontwikkelingsites	
Pôles de développement prioritaires		Prioritaire ontwikkelingspolen	
Pentagone de Bruxelles		Vijfhoek van Brussel	

Généralités		Algemeen	
Limite régionale		Gewestgrens	
Limite communale		Gemeentegrens	
Réseau viaire		Wegennet	
Eau		Water	
Espace vert (RBC : Zones vertes du PRAS)		Groene ruimte (BHG Groengebieden GBP)	
Chemin de fer		Spoorweg	
Maillage vert		Groen netwerk	
Continuité verte		Groene verbinding	
Promenade verte		Groene wandeling	
Nouvel espace vert à créer, emplacement à étudier		Nieuw aan te leggen groene ruimte, locatie te bestuderen	
Pôle récréatif régional		Gewestelijke recreatiepool	
Renforcement de la connectivité du réseau écologique		Versterking van de connectiviteit van het ecologische netwerk	
Sites semi-naturels à protéger et revaloriser		Te beschermen en op te waarderen half-natuurlijke gebieden	
Zone prioritaire de verdolement		Prioritaire zone voor begroening	
Espace ouvert structurant		Structurerende open ruimte	

Maillage bleu		Blauw netwerk	
Cours d'eau à ciel ouvert		Open waterloop	
Cours d'eau voûtés		Overwelfde waterloop	
Etangs		Vijvers	
Reconnexion des cours d'eau		Heraansluiting van waterlopen	
Zone prioritaire pour la reconnexion des cours d'eau		Prioritaire zone voor de heraansluiting van waterlopen	
Zone de revalorisation et intégration urbaine de la Senne		Zone voor de herwaardering en de integratie van de Zenne in de stad	

Bronnen

Brussel Urbis © 2021
Distribution & copyright C.I.B.G.
GPD0, GOB © 2018



2.3 STRATEGISCHE PLANNEN

Het gebied is sinds de opening van de noord-zuidverbinding voortdurend in ontwikkeling en de wijken van het SVC 7 gaan nu een nieuwe transformatiefase in. Een reeks strategische plannen zal helpen bij het begeleiden van deze komende veranderingen.

Het GPDO

Algemeen

Op 12 juli 2018 keurde de Brusselse regering het Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling (GPDO) goed.

Als strategisch instrument wil het GPDO een adequaat antwoord bieden op de uitdagingen en problemen waarmee Brussel als stedelijk gebied wordt geconfronteerd. Deze omvatten demografische groei en toegankelijkheid van huisvesting, economische herstructurering en toegang tot werkgelegenheid, functionele en sociale diversiteit, verschillende vormen van mobiliteit en milieukwesties.

Deze tool biedt acht kaarten die de visie en ambities van het Gewest samenvatten en territoriaal afbakenen. We nemen hier de kaarten op die van bijzonder belang zijn voor de perimeter van het SVC.

Geweldige landhulpbron

Een van de belangrijkste kenmerken van de perimeter van het SVC is de identificatie in het GPDO als een prioritair ontwikkelingscentrum met grote grondreserves.

De grote grondreserves van het GPDO (12 in aantal op het vlak van het BHG) zouden het op lange termijn mogelijk moeten maken om de hausse in de Brusselse demografie gedeeltelijk op te vangen en tegelijkertijd een gemengd programatisch antwoord te bieden.

Het GPDO specificiert:
'Het project heeft als doel de functionele en

sociale mix van de wijk te versterken, er een arbeidsbureau te ontwikkelen en de gezelligheid te vergroten ten behoeve van de bewoners en gebruikers van het station. Met als speerpunten de verbetering van de openbare ruimte en het intermodale knooppunt, verbonden met de andere wijken en in het bijzonder het stadscentrum van Brussel. Bijzondere aandacht moet worden besteed aan de kwaliteit van de openbare ruimte die internationale en nationale reizigers moet verwelkomen bij het verlaten van het station.

Deze ruimtes moeten ook ten goede komen aan de bewoners van de wijk rond het Zuidstation.

De transformatie van deze hub moet de uitzonderlijke lokale, nationale en internationale bereikbaarheid aangrijpen.'

Groen en blauw netwerk

Het andere kenmerk van de perimeter van het SVC moet in het GPDO worden geïdentificeerd als een gebied voor de opwaardering en stedelijke integratie van de Zenne.

Versterking van het groen en blauwe netwerk blijkt fundamenteel voor de kwaliteit van de leefomgeving. Het GPDO stelt:

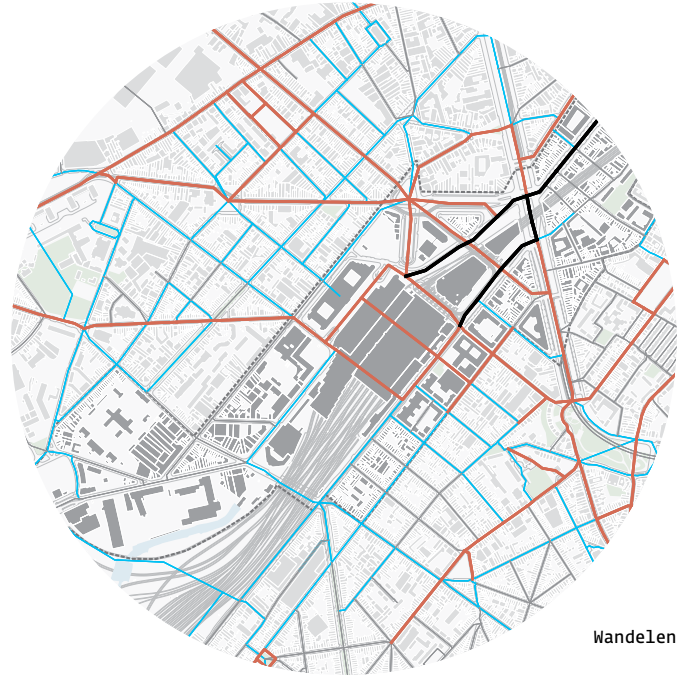
De strategieën van het Gewest hebben tot doel de groene en blauwe hulpbronnen van het Gewest op het grondgebied te behouden, te versterken en beter te verdelen.

In de perimeter van het SVC stroomt de Zenne dus in open lucht in het huizenblok Twee Stations, gelegen in het zuidelijke deel van de perimeter.

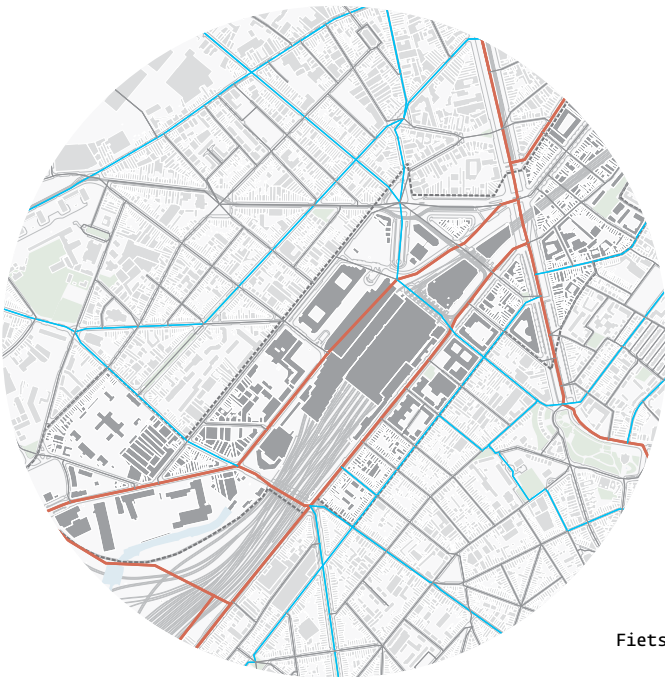
Het GPDO beschrijft een behoefte aan *'herstructurering van de site van het huizenblok Twee Stations en in het bijzonder van de grote percelen die zijn gereorganiseerd tot bedrijvenzones in stedelijke omgevingen, door de aanwezigheid van de Zenne in open lucht te versterken'*.



TC



Wandelen













Fiets



Auto

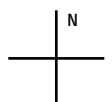
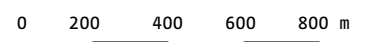
GOOD MOVE

- | | | | |
|---|--|---|----------------------|
|  | Gebouwen in het gebied van het SVC |  | Voetgangersboulevard |
|  | Gebouwen buiten het gebied van het SVC |  | Plus |
|  | Groene ruimten |  | |
|  | Water |  | Comfort |
| | |  | Wijk |
| | |  | |

Bronnen

Brussel Urbis © 2021
 Distribution & copyright C.I.B.G.
 Brussel Mobiliteit, BRPS © 2021

Schaal 1/20.000ste



Het mobiliteitsplan Good Move

Algemeen

Good Move is het Gewestelijk Mobiliteitsplan voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (BHG), goedgekeurd in 2020 door de Brusselse regering. Het bepaalt de belangrijkste politieke oriëntaties op het gebied van mobiliteit voor het decennium 2020-2030 en treedt in de voetsporen van het GPDO. Dit plan heeft tot doel de leefomgeving van de Brusselaars te verbeteren en tegelijk de demografische en economische ontwikkeling van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest te ondersteunen.

Het mobiliteitsplan Good Move geeft per type mobiliteitsnetwerk als volgt prioriteit aan assen en wegen:

- › Plus: de grote assen op grootstedelijke schaal die de bereikbaarheid van Brussel en zijn grote bestaande en te ontwikkelen centra verzekeren;
- › Comfort: de verbindende assen die de netstructuur van de verschillende netwerken vervolledigen;
- › Wijk: vreedzame 'mazen' waar verblijfsfuncties voorrang hebben op verplaatsingsfuncties die beperkt moeten blijven tot lokale ontsluiting.

Het netwerk 'Brussel-Zuid'

De netstructuur van 'Brussel-Zuid' wordt begrensd door de Kleine Ring, de Jamarlaan, de Barastraat, de Veeartsenstraat en de Fonsnylaan. Binnen deze netstructuur gaat het erom de wijk rustiger te maken door het doorgaand verkeer te beperken om voorrang te geven aan de verblijfsfuncties.

Een groot deel van de perimeter van het SVC 7 wordt geraakt door deze strategie gericht op het reguleren van het autoverkeer, dat momenteel alomtegenwoordig is rond het Zuidstation.

Merk op dat de werkzaamheden al in gang zijn in de omliggende netwerken (Voorplein en Kuregem) met de activering van Lokale Mobiliteitscontracten (LMC). Deze LMC's zijn de tools om nauwkeurig en op de schaal van de netstructuur van een wijk de ambities te bestuderen die voorkomen in het mobiliteitsplan Good Move. De genomen koers kan een mogelijke impact hebben op de Zuidwijk.

Openbaar vervoer

Het Zuidstation is duidelijk geïdentificeerd als een knooppunt voor openbaar vervoer met bestaande en toekomstige metronetwerken die zijn geïdentificeerd in de Plus-hiërarchie.

De komst van metro 3 zal het Zuidstation institutionaliseren als een belangrijk vervoersknooppunt voor het gehele BHG. Dit is al het geval bij de passage van metrolijnen 2 en 6. Dit zal in de nabije toekomst nog meer uitgesproken zijn.

Wandelen

In het mobiliteitsplan Good Move krijgen de voetgangersverbindingen tussen de Europaesplanade, het Grondwetplein en het stadscentrum van Brussel prioriteit in een voetgangersboulevard. Het is het hoogste hiërarchische niveau van het plan.

Deze hiërarchie heeft tot doel structurerende assen op te zetten die de Brusselaars ertoe aanzetten om over korte afstanden te voet te gaan of de fiets te nemen.

Deze bestemming staat ver, heel ver van de huidige situatie en beoogt dan ook om de toegang en het flaneren van voetgangers tussen het station en het stadscentrum aanzienlijk te verbeteren.

Momenteel zijn de Europaesplanade en het Grondwetplein openbare ruimtes die grotendeels onderbenut zijn en geen verbinding maken.

Fiets

Het mobiliteitsplan Good Move heeft tot doel de situatie voor fietsen binnen de perimeter van het SVC te verbeteren met twee hiërarchische Plusassen aan weerszijden van het station.

Hiervoor moeten de Fonsnylaan en de voortzetting van de Europaesplanade > Veeartsenstraat worden herontworpen, zodat fietsen hun plaats kunnen innemen en in betere omstandigheden kunnen circuleren dan nu het geval is.

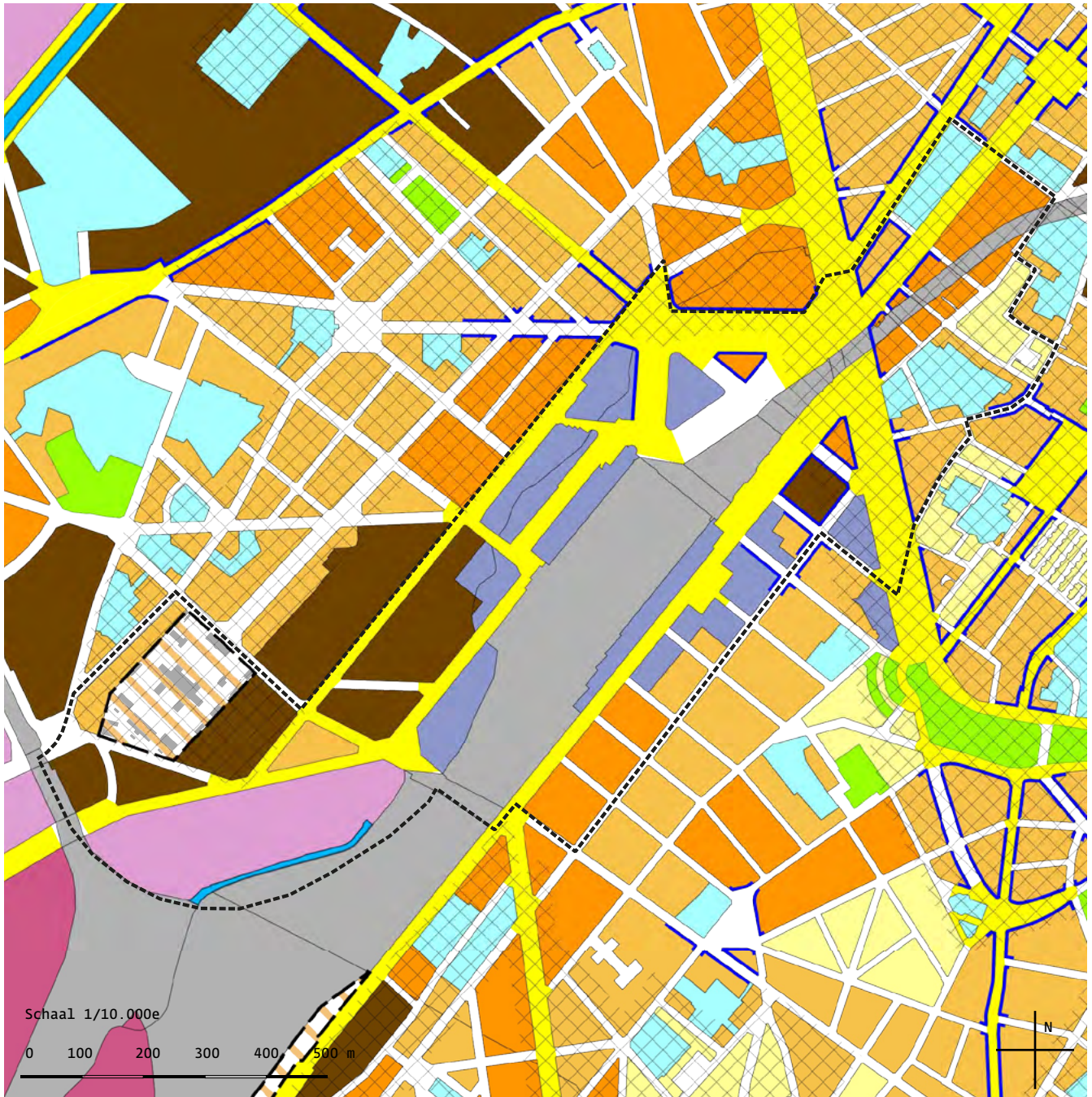
Auto

Het mobiliteitsplan Good Move voorziet in de classificering van het autoverkeer, wat momenteel problematisch is voor de wijken van het SVC.

Het is de ambitie om bepaalde assen zoveel mogelijk vrij te maken, zoals de Fonsnylaan en de Veeartsenstraat, om de inkomende en uitgaande stromen te richten op de as Bara-Jamar-Kleine Ring.

Thematische samenvatting

- › De perimeter van het SVC7 wordt in het GPDO geïdentificeerd als een prioritair ontwikkelingscentrum met grote grondreserves.
- › Het GPDO stelt vast dat bijzondere aandacht moet worden besteed aan de transformatie van de openbare ruimte rond het station. Dit moet de inwoners van de wijken ten goede komen en de verbinding tussen het station en de andere wijken (met name het stadscentrum van Brussel) verbeteren en internationale en nationale reizigers in goede omstandigheden verwelkomen. Deze doeltellingen worden in de huidige situatie niet gehaald. In het mobiliteitsplan Good Move is de perimeter van SVC7 grotendeels opgenomen in de netstructuur 'Brussel-Zuid'. Deze indeling heeft tot doel het interieur van de wijk rustiger te maken met het oog op mobiliteit. Het autoverkeer wordt dus naar de Barastraat en Fonsnylaan geleid, terwijl een fiets-voetgangersas vorm krijgt langs de Frankrijkstraat, het Victor Hortaplein, de Europaesplanade, de Stalingradlaan.
- › In het mobiliteitsplan Good Move zijn de Europaesplanade, het Grondwetplein en de Stalingradlaan allemaal voetgangersboulevards.



GBP

Woonwijken

Woongebieden

Gemengde gebieden

Sterk gemengde gebieden.

Administratiegebieden

Gebieden voor stedelijke industrie

Stedelijke ondernemingszones

Groengebieden

Spoorweggebieden

Gebieden voor voorzieningen

GCHEWS-gebieden

Structurerende ruimten.

Linten voor handelskernen

Gebieden van gewestelijk belang

2.4 VERORDENENDE BESTEMMINGSPANNEN

Ontwikkelingsplannen met regelgevende waarde bepalen en situeren in de ruimte de functies (wonen, kantoren, groene ruimtes etc.) die in de verschillende wijken kunnen worden gerealiseerd.

Het GBP

Algemeen

Het Gewestelijk Bestemmingsplan (GBP) bestrijkt het gehele regionale grondgebied. Het bestaat uit kaarten (grafische voorschriften) en een reeks voorzieningen (letterlijke voorschriften). Het GBP heeft bindende en regelgevende kracht. De letterlijke voorschriften en de zoneringen vastgelegd in dit plan moeten dan ook in alle omstandigheden gerespecteerd worden bij de vergunningsaanvragen.





GBP in de perimeter van het SVC

Binnen de perimeter van het SVC zijn er eenvoudige toewijzingen die de specifieke structuur van het stedelijk weefsel weerspiegelen. Dit combineert veel functies en gebouwde typologieën met enkele opvallende kenmerken op het vlak van toewijzingen van het GBP:

- › Overheersend gemengde en residentiële zones afgewisseld met zones voor voorzieningen in de gedeeltes Sint-Gillis en Brussel van de perimeter;
- › Een overwicht van sterk gemengde en administratieve gebieden in het gedeelte Anderlecht van de perimeter;
- › Een volledig huizenblok bestemd als OGSO in het zuidelijke deel van de perimeter;
- › De kern van de perimeter werd voornamelijk bestemd als spoorweggebieden.



LOKALISATIE

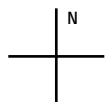
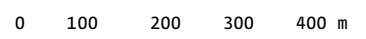
-  Gebouwen in het gebied van het SVC
-  Gebouwen buiten het gebied van het SVC
-  Groene ruimten
-  Water
-  Actieve BBP's
-  RPA

Bronnen

Brussel Urbis © 2021

Distribution & copyright C.I.B.G.

Schaal 1/10.000e



De BBP's

Algemeen

Het bijzondere bestemmingsplan (BBP) is een gemeentelijk instrument dat de regels voor ontwikkeling op schaal van een wijk (een of meerdere blokken) vastlegt.

Het bijzondere bestemmingsplan (BBP) wordt geïnitieerd op gemeentelijk niveau, bepaalt de toewijzingen en regelt de wijze van bodemgebruik. Het maakt het mogelijk om de stedelijke ontwikkeling van een precieze perimeter te kaderen.

Het BBP verduidelijkt en vervolledigt het Gewestelijk Bestemmingsplan (GBP). Het maakt deel uit van de richtlijnen van het gemeentelijke ontwikkelingsplan (GOP):

- › het bepaalt de gedetailleerde toewijzingen van de verschillende zones: het regelt de methode voor landgebruik en bakent met name de bebouwbare zones en de groene zones af, evenals de voorschriften die erop betrekking hebben.

Het kan ook andere maatregelen bevatten:

- › aanduidingen betreffende de ligging en volumes, en de esthetiek van de gebouwen en hun omgeving;
- › het traject en de inrichtingsmaatregelen van

de communicatiekanalen en de daarbij behorende voorschriften.

BBP binnen de perimeter van het SVC

Actieve BBP in de perimeter van het SVC:

- › Het BBP 'BBP N°1 WIJK VAN DE FONSNYLAAN' referentie NOVA 13/BBP/167172 dateert van 16 september 1959.
- › Het BBP 'Fonsny 1' (BBP N° 1 WIJK FONSNYLAAN I referentie NOVA 13/BBP/167179), omvat vier blokken, ligt tegenover het Zuidstation en concentreert grote vastgoedoperaties (voornamelijk kantoren, accommodatie en hotel);

Het RPA

Algemeen

Het Richtplan van aanleg (RPA) is het nieuwe gewestelijke werkinstrument van ruimtelijke ordening dat het mogelijk maakt om in één beweging de strategische en regelgevende aspecten van een stedelijke strategie te definiëren.

Dit nieuwe instrument neemt een belangrijke plaats in de hiërarchie van gewestelijke plannen in.

Een Richtplan van aanleg (RPA) bepaalt:

- › de bestemmingen (woningen, winkels, kantoren etc.) en de resp. oppervlakte die eraan gewijd moet worden;
- › het algemene kader van de openbare ruimte (inrichting van wegen, openbare ruimte, landschap);
- › de kenmerken van de constructies;
- › de organisatie van mobiliteit en parkeergelegenheid;
- › bescherming van het erfgoed.

RPA's bevatten een strategische component en een regelgevende component:

- › het strategische gedeelte geeft de belangrijkste principes aan, de gedragslijnen voor de ontwikkeling van de beschouwde perimeter;
- › het regelgevende gedeelte behandelt de fundamentele elementen die moeten worden gereguleerd en die bindend zijn voor zowel individuen als overheidsinstanties.

Het RPA Zuid

Het RPA Zuid is een vervolg op het Ontwikkelingsplan Zuid dat in 2016 werd afgerond. In lijn met de doelstellingen en ambities van het Ontwikkelingsplan wil het RPA Zuid de leefbaarheid in de Zuidwijk verbeteren en daar nieuwe functionaliteiten implementeren:

- › Het residentiële karakter van de wijk versterken dankzij een evenwichtige mix van functies

(streefcijfer van 50% woningen en 50% kantoren)

- › herinrichting en beter beheer van de openbare ruimte, met de integratie van het Grondwet-metroproject en de heraanleg van centrale zones (Europa-esplanade, Grondwetplein, Overdekte Straat enz.);
- › meer verbindingswegen tussen Sint-Gillis en Anderlecht en een eenvoudigere route naar het centrum;
- › inrichting en herbestemming van de gewelfde ruimtes onder de spoorwegen (tussen het station en de Kleine Ring) met diverse diensten;
- › reconversie van het gigantische postsorteercentrum (50.000 m²) grenzend aan het station tot nieuwe hoofdzetel van de NMBS
- › de bouw van een nieuwe hoofdzetel voor Infrabel tussen de Frankrijkstraat en de sporenbundel;
- › de omvorming van de bouwblokken met de kantoren die NMBS en Infrabel verlaten, tot hoofdzakelijk residentiële bouwblokken;
- › de bouw van woningen en kantoren in het kader van het Victor-project;
- › herontwikkeling van de grote percelen in de Tweestationsstraat en omgeving tot Ondernemingsgebieden in een stedelijke omgeving, gekoppeld aan een nieuw publiek park.

Om dit te doen, zal het RPA Zuid waarschijnlijk leiden tot veranderingen in de toewijzing van bepaalde delen van de perimeter in het GBP. Met name ter hoogte van het woonblok Tweestationsstraat en de gewelfde ruimten onder de sporen.

Deze nieuwe toewijzingen zullen het mogelijk maken om hele gebieden van het grondgebied van het SVC7 te ontwikkelen en te programmeren die vandaag geheel of gedeeltelijk zijn bestemd als spoorweggebieden en dus niet bruikbaar zijn voor gebruikers van de wijk.

Thematische samenvatting

- › Binnen de perimeter van het SVC zijn er meer-voudige toewijzingen die de multifunctionele structuur van het stedelijke weefsel weerspiegelen.
- › Het RPA Zuid zal leiden tot veel veranderingen rondom het Zuidstation. Het wil de leefbaarheid in de Zuidwijk verbeteren en daar nieuwe functionaliteiten introduceren door de functies van de wijk opnieuw in evenwicht te brengen om het residentiële karakter te versterken en door de momenteel dysfunctionele openbare ruimte rond het station te herwerken.
- › Het SVC 7 moet deze ambities aangrijpen om zijn rol als operationeel instrument ten volle te kunnen spelen in het kader van een gewestelijke strategie voor het verbeteren van wijken.



OPERATIES VOOR STEDELIJKE HEROPLEVING

Bronnen

Brussel Urbis © 2021

Distribution & copyright C.I.B.G.

Actieve perimeters

- Actief DWC
- Actief SVC
- Actieve DWC's + SVC's

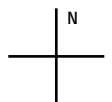
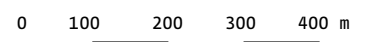
Inventarisatie van de operaties

- Openbare ruimtes
- Voorzieningen
- Huisvesting
- Gemengd

Overige

- Schoolcontract
- Stadsbeleid
- EFRO

Schaal 1/10.000e



2.5 STADSVERNIEUWING

Via instrumenten voor stadsvernieuwing investeert het Gewest al jaren in dit stadsdeel. Renovatie van de openbare ruimte, creatie van woningen, inrichting en montage van gemengde operaties zagen zo het levenslicht. Het SVC 7 maakt deel uit van deze dynamiek.

Veel actieve tools

Merk op dat er naast het SVC 7 ook andere instrumenten voor stadsrevitalisatie actief zijn in en rond de perimeter:

- › SVC3 Station Brussel-West (in het noorden)
- › SVC4 Koningslaan (in het zuiden)
- › SVC5 Heyvaert - Poincaré (in het noorden)
- › DWC Marollen
- › DWC Zuid
- › DWC Wiels aan de Zenne
- › twee schoolcontracten
- › Verschillende activiteiten van het stadsbeleid

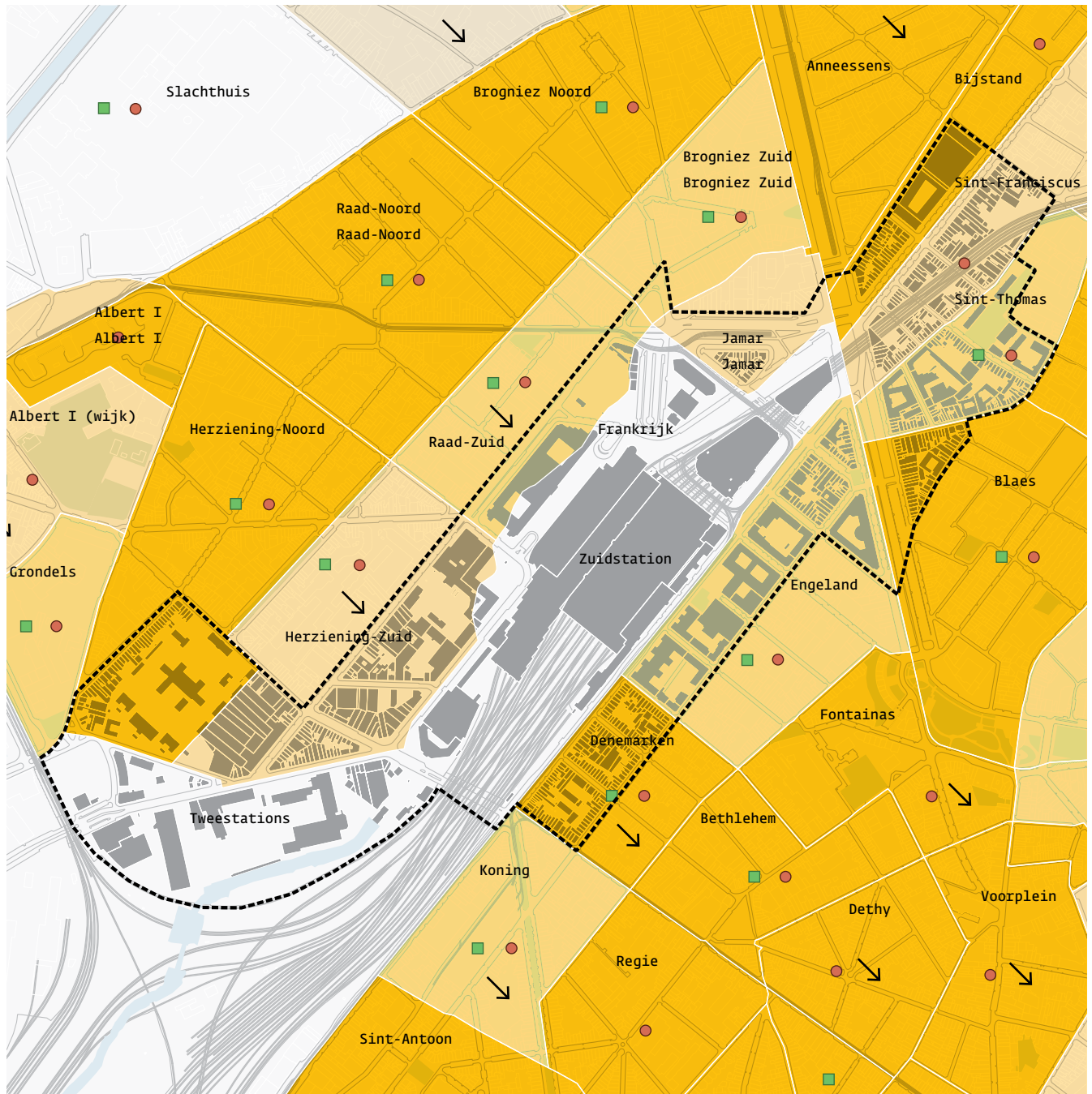
Inventarisatie van de operaties

De inventarisatie van stadsvernieuwingsoperaties onderstreept het grote aantal operaties dat wordt gefinancierd via instrumenten zoals SVC's en DWC's.

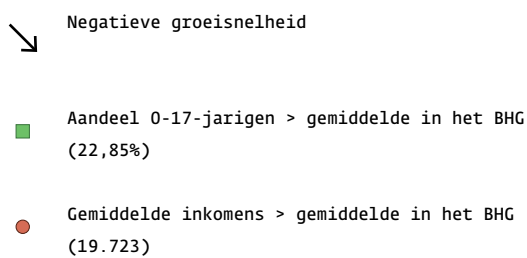
De spreiding van deze operaties is homogeen in het bestudeerde gebied met één op te merken bijzonderheid: in de perimeter van het SVC 7 zijn weinig operaties van de SV gepland of uitgevoerd. Het SVC 7 komt hier helemaal tot recht.

Thematische samenvatting

- › In en rond de perimeter van het SVC 7 zijn veel tools voor stadsvernieuwing actief (overige SVC's, DWC's, programma's van schoolcontracten en Sb).
- › Tal van stedelijke revitaliseringsoperaties hebben het mogelijk gemaakt om de openbare ruimte te renoveren en 'baksteenprojecten' op te zetten. Deze operaties worden over het algemeen uitgevoerd rond de perimeter van het SVC 7. Maar weinig operaties hebben betrekking op de binnenkant van de perimeter zelf.
- › Om de investeringsinspanningen van de overheid te blijven ondersteunen en gezien het beperkte aantal geplande of uitgevoerde operaties in de perimeter van het SVC7, is het laatste nu volkomen logisch.



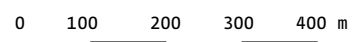
BEVOLKINGSDICHTHEID EN EVOLUTIE



Bronnen

Brussel Urbis © 2021
 Distribution & copyright C.I.B.G.
 Wijkmonitoring © 2019

Schaal 1/10.000e



2.6 BEVOLKING

De omtrek van het SVC biedt een ultrastedelijke leefomgeving. Het centraal gelegen Zuidstation, een internationale opening en het dichtbevolkte stedelijke weefsel zijn de karakteristieke elementen.

Verband met sociale diagnose

Bij de sociale diagnose zijn we grotendeels teruggekomen op de dynamiek die in de wijk wordt waargenomen.

We hebben gezien dat er dagelijks grote bevolkingsgroepen in de buurt wonen en lopen.

Onder hen de jongeren van de wijk. Deze zijn sterk vertegenwoordigd volgens de beschikbare statistische gegevens. Hier is een op de vier inwoners jonger dan 17 jaar. Deze jongeren zijn aanwezig op specifieke plekken en tijden van de dag. Het Jacques-Franckplein (een beetje buiten de perimeter) is bijvoorbeeld een open openbare ruimte waar jongeren elkaar graag ontmoeten.

Bevolkingsdichtheid

De gemiddelde dichtheid in de perimeter van het SVC7 bedraagt ± 19.159 inwoners/km² op het gewogen gemiddelde van de statistische sectoren. De verschillen zijn groot tussen bijvoorbeeld de sector Tweestations (563 inwoners/km²) en de sector Denemarken (30.632 inwoners/km²). Dit bevestigt de eerste observaties die een complex en divers gebied met zeer verschillende stedelijke weefsels identificeren. De perimeter van het SVC 7 is een echt stuk van de stad, en zowel een bewoonde plaats als een verkeersader waarin de spoorweginfrastructuur en ondersteunende functies een belangrijke rol wordt toegekend.

Opmerkelijk is dat de waargenomen pieken van bevolkingsdichtheid in de statistische sectoren van Sint-Gillis van de perimeter tot de hoogste behoren in het BHG en in België.

Evolutie van de bevolking

Aandeel nieuwe inwoners

De meerderheid van de statistische sectoren binnen de perimeter (zie kaart p. 104) van het SVC7 en omgeving hebben een aandeel nieuwe inwoners boven het regionale gemiddelde dat is vastgesteld op $\pm 40\%$ voor de periode 2014-2019 (sectoren Engeland, Jamar, Brogniez-Zuid, Bijstand en Sint-Franciscus voorop).

De indicator maakt het mogelijk om het aandeel nieuwe inwoners van het gebied tussen twee jaar te analyseren.

In het onderhavige geval zijn de nieuwe bewoners de personen die in het eerste jaar (2014) afwezig zijn in de wijk, maar wel aanwezig zijn in het laatste jaar (2019). Ze vestigden zich in de wijk of zijn in de afgelopen jaren geboren.

De Focus nr. 27 van oktober 2018 van het BISA stelt ons in staat enkele analyse-elementen te identificeren:

- › Een op de vier Brusselaars woont korter dan vijf jaar in het Gewest.
- › De nieuwe Brusselaars zijn meestal kinderen of dertigers.
- › De nieuwe Brusselaars wonen vooral in de centrale wijken.

De buurten rond het station kennen met andere woorden een relatief hoge bevolkingsdynamiek, vooral aan de kant van Anderlecht en Brussel van de perimeter, met percentages nieuwe inwoners rond de 60% (Borgniesz-Zuid, Jamar, Bijstand en Sint-Franciscus).

Groeipercentages van de wijk

Aan de kant van Sint-Gillis staat deze dynamiek enigszins in contrast met een daling van het aantal inwoners in enkele statistische sectoren (Koning, Denemarken, Dethy, Fontainas en Sint-Gillisvoorplein).

In deze statistische sectoren is het groeipercentage van 2014-2019 negatief. Deze dynamiek is af te lezen op gemeentelijk niveau aangezien Sint-Gillis als enige gemeente in het BHG inwoners verliest in de periode 2014-2019.

Ondanks vermoedens van aanhoudende gentrificatie gedurende meerdere jaren, kan worden opgemerkt dat deze buurten in werkelijkheid niet aantrekkelijk lijken met sociaal-economische indicatoren die moeilijk beter worden. Op dit punt lijkt het noodzakelijk om de dynamiek van Hoog Sint-Gillis en de lagere delen van de gemeente te scheiden.

Daarnaast is het ook aan te raden om wat voorzichtig te zijn met deze cijfers aangezien een deel van de populatie niet voorkomt in deze statistische stellingen aangezien ze niet worden meegerekend.

Op de schaal van de perimeter van het SVC 7 blijven de wijken dus globaal aantrekkelijk met vooral lage huren (zie volgend hoofdstuk).

Leeftijdsstructuur

Voor de drie gemeenten van de perimeter geldt dezelfde observatie, we stellen een oververtegenwoordiging vast van jonge bevolkingsgroepen met in het bijzonder een aandeel van 0-17 jaar van meer dan 25%. In de perimeter van het SVC 7 is één op de vier inwoners jonger dan 17 jaar. Een ander opmerkelijk fenomeen is dat het aandeel 0- tot 3-jarigen beduidend hoger is dan het regionale gemiddelde in de delen van Anderlecht en Sint-Gillis. Dit aandeel stijgt tot 6,32% in Borgniez-Noord-Kuregem, waar het op regionale schaal 4,22% bedraagt.

Idem aan de kant van Sint-Gillis in de sectoren Koning (5,46%) en Engeland (5,00%).

Gemiddelde inkomens

De meeste statistische sectoren in de perimeter hebben gemiddelde inkomens per aangifte dat onder het regionale gemiddelde van € 19.723 ligt in 2018. In hetzelfde jaar bevinden de meeste statistische sectoren van de perimeter zich onder de grens van € 16.000 en vallen ze binnen de zwakste statistische sectoren van het BHG op deze indicator.

Thematische samenvatting

- › De districten in de perimeter van het SVC 7 zijn dichtbevolkt met sterke territoriale verschillen. Bepaalde delen van de perimeter behoren tot de dichtste van België, terwijl andere plaatsen spoorweginfrastructuur en ondersteunende functies herbergen.
- › De evoluties van de bevolking zijn uiteenlopend met wijken die een belangrijke demografische dynamiek vertonen (met name aan de kant van de Stad Brussel en Anderlecht) en andere die inwoners lijken te verliezen (met name onderaan Sint-Gillis).
- › Jongeren onder de 17 jaar zijn zeer aanwezig in deze wijken, zij vertegenwoordigen 25% van de totale bevolking. Hun aanwezigheid is te zien in specifieke delen van de wijk. Dit is met name het geval op het Jacques Franckplein (buiten de perimeter van SVC 7), waar de jongeren van de wijk samenkomen.
- › De wijken van het SVC 7 worden gekenmerkt door algemeen verslechterde sociaal-economische indicatoren, met name het gemiddelde inkomen per aangifte dat tot het laagste in het BHG behoort.
- › In deze dichtbevolkte buurten blijven de uitdagingen van het verbeteren van sociaal-economische indicatoren actueler dan ooit.

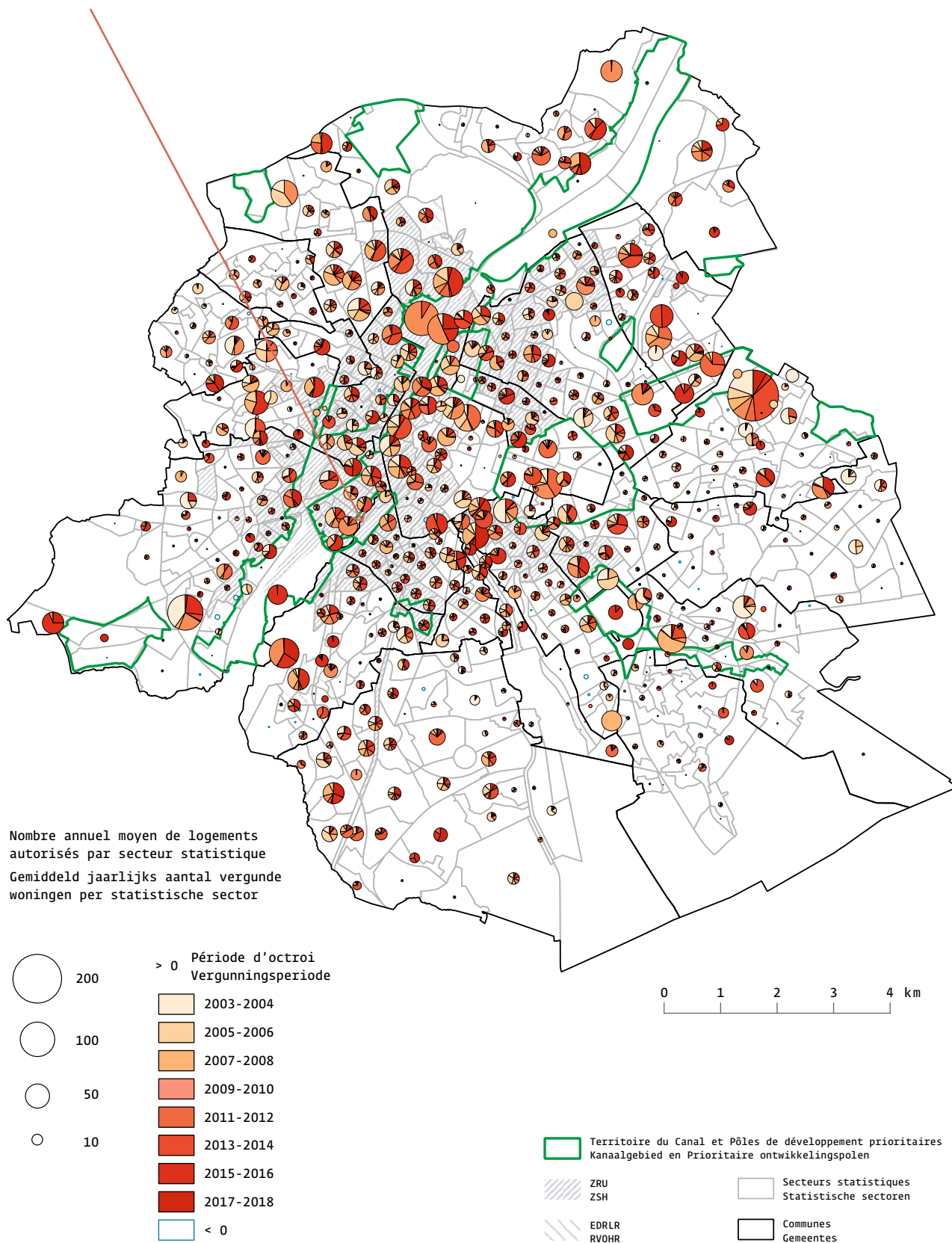
Synthetische analyse van het MER

De nadruk moet worden gelegd op het verhogen van de levenskwaliteit van de bewoners van deze dichtbevolkte wijk: het creëren van groene ruimten, kwaliteit en veiligheid voor alle doelgroepen in de openbare ruimte, ...

De inzet zal ook verschillende doelen hebben:

- › Stimuleren van werkgelegenheid en opleiding;
- › Tot stand brengen en bevorderen van sociale coördinatie
- › Zorgen voor geschikte en toegankelijke huisvesting voor jonge stellen en ouderen of mensen met beperkte mobiliteit;
- › Garanderen van de ontwikkeling van voorzieningen (kleuterschool, school, gezondheid en sociaal, cultureel en sport) in lijn met de groei en de kenmerken van de bevolking;
- › Ontwikkeling van voor het publiek toegankelijke groene ruimten (kwantitatief en kwalitatief) om de leefomgeving van de bewoners van de perimeter te verbeteren.

FIG 2 Toegelaten 'klassieke' huisvesting (2003 - zomer 2018): netto aantal (creaties - schrappingen)
FIG 2 Vergunde "klassieke" woningen (2003 - zomer 2018) : netto aantal (creaties - opheffingen)



Realisatie: Overzicht van de huisvestingsvergunningen (perspective.brussels), 2018 – Bron: DS/DJZ - urban.brussels en gemeentelijke stedenbouwkundige diensten – Gerealiseerd met Brussels Urbis ©© Distribution & Copyright CIBG en QGIS

2.7 HUISVESTING

De perimeter van het SVC heeft oude en op sommige plaatsen gedegradeerde gebouwen en wordt gekenmerkt door een goede vastgoedynamiek die het mogelijk maakt om lage huurprijzen te handhaven.

Typologie van het woningbestand

De meeste huisvesting in de perimeter van het SVC 7 kan worden gedefinieerd als middelgrote woningen met een groot overwicht aan woningen met 3 à 4 kamers¹.

Dit zijn ook woningen gebouwd vóór 1919² en deze worden beschouwd als weinig comfortabele woningen volgens het Observatorium voor Gezondheid en Welzijn³.

De perimeter van het SVC wordt gekenmerkt door een oververtegenwoordiging van huurders.

Vastgoedynamiek

Een goede vastgoedynamiek

Sinds het begin van de jaren 2000 is de vastgoedynamiek in de perimeter van het SVC vrij positief met de creatie van gemiddeld ±300 woningen per jaar voor de perimeter van de TOP.

Men vindt er een bepaalde typologie in de woningbouw met:

- › Woningbouwprojecten die voornamelijk door de private sector worden uitgevoerd;
- › Een groter aandeel van huisvesting met twee slaapkamers.

Sinds 2017 lijkt deze dynamiek tot stilstand te zijn gekomen met steeds minder nieuwe woningen (publiek of privaat).

Sociale huisvesting

Op vlak van de TOP zijn er 4.210 sociale woningen met 1.771 sociale woningen in de Marollen en 847 in de wijk Kuregem Veearts.

Het aandeel sociale woningen (aantal sociale woningen per 100 huishoudens) voor wijken in de TOP bedraagt 11,11 woningen per 100 inwoners, wat hoger is dan het regionale gemiddelde (7,26 per 100 inwoners).

Huizenprijzen

Huurprijzen

De huizenprijzen in de wijken van het SVC liggen in 2018 onder het regionale gemiddelde. Anderzijds stijgen de huurprijzen sinds 2008 voortdurend en volgen ze de regionale trend. De huurprijzen zijn nog steeds één van de laagste op regionale vlak

Aankoopprijs

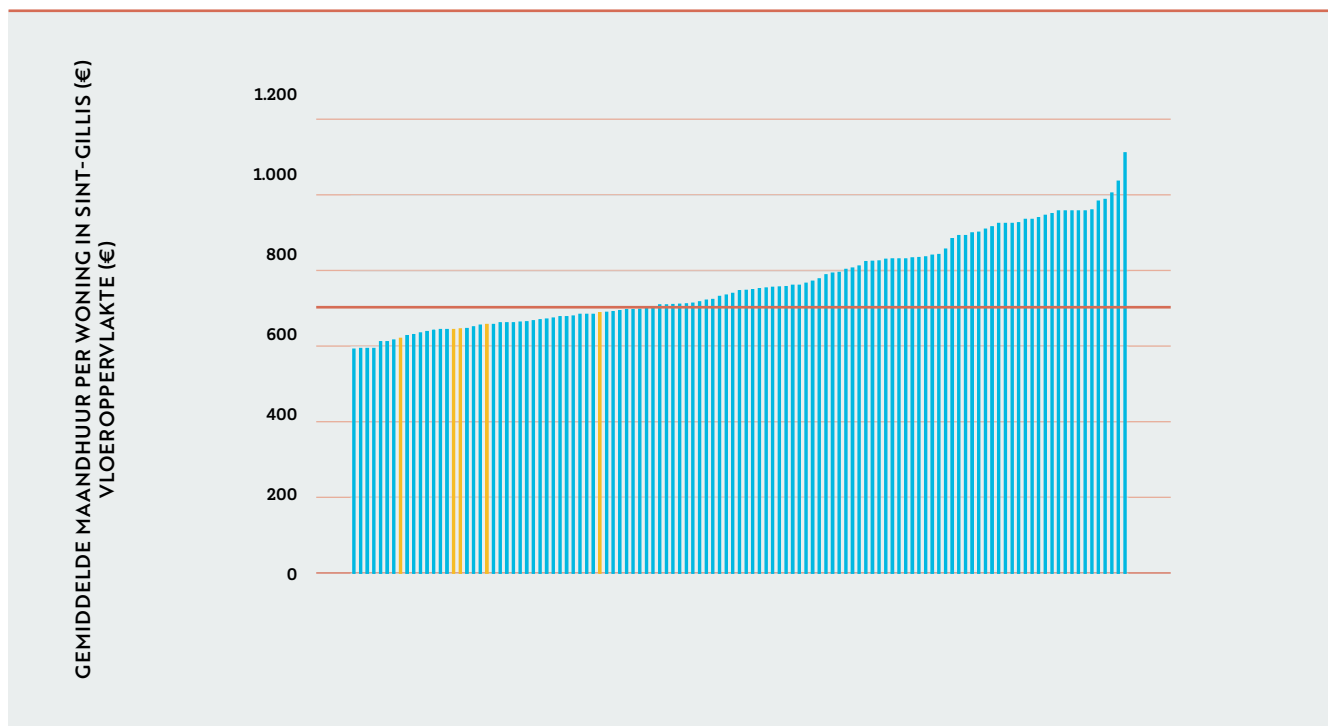
De vastgoedprijsindex die Statbel eind september 2021 publiceerde, benadrukt:

- › een aanzienlijke stijging van de huizenprijzen in de drie gemeenten van de perimeter over een periode van 10 jaar;
- › wijdverbreide oververhitting (met name voor huizen) sinds 2020 in verband met de gezondheidscrisis van het coronavirus.

Verschillende factoren kunnen deze oververhitting verklaren: veilige investeringen, historisch

1: bron: Diagnose van de Zuidwijk, perspective.brussels, 2018 en MER-rapport van het RPA-project, hoofdstuk II, Diagnose van de Zuidwijk, 2020
2: bron: volkstelling 2011
3: Atlas van sociale gezondheid, 2014

FIGUUR 1 Gemiddelde maandhuur per woning 2018 (€)
FIGUUR 1 [...]2018 (€)



Realisatie: Overzicht van de huisvestingsvergunningen (perspective.brussels), 2018 – Bron: DS/DJZ - urban.brussels en stedenbouwkundige diensten van de gemeenten

lage leentarieven, toegenomen vraag naar nieuwe ruimtes (in de context van telewerken), ongewijzigd gezinsinkomen ondanks de economische crisis. Het is vrij moeilijk om informatie te verkrijgen voor de gehele perimeter van het SVC 7 via de documentatie van Statbel.

Toch heeft Immoweb, een vastgoedplatform dat een groot aantal transacties over het hele Koninkrijk registreert, eind september 2021 een nieuwe tool voor de taxatie van onroerend goed online gezet. Deze taxatie is gebaseerd op drie hoofdcriteria:

- › de geografische ligging van het onroerend goed;
- › de grootte en het type van de woning;
- › het resultaat van transacties uit het verleden.

Binnen de perimeter geeft deze simulator het volgende aan:

- › een gemiddelde prijs per appartement tussen € 3.151/m² (sector 'Denemarken') en 2.460 €/m² (sector 'Herziening-Zuid');

- › een gemiddelde prijs per huis tussen € 2.589/m² en € 2.117/m² (sector 'Herziening-Zuid').

De transactiepreizen liggen lager dan de op regionale schaal geregistreerde prijzen, waar dezelfde simulator een gemiddelde prijs per appartement van € 3.318/m² en een gemiddelde prijs per huis van € 3.015/m² aangeeft.

Tot besluit:

- › Over de lange termijn (sinds 2010) zijn de transactiepreizen binnen het bereik van het SVC 7 aanzienlijk gestegen.
- › Sinds 2020 is de Brusselse vastgoedmarkt oververhit als gevolg van de waargenomen sterke vraag.
- › In de perimeter van het SVC 7 volgen de prijzen een regionale trend met een stijging van de prijs van onroerend goed, ook al liggen de transactiepreizen overal elders onder de gemiddelde prijzen die op regionale schaal worden opgetekend.

Thematische samenvatting

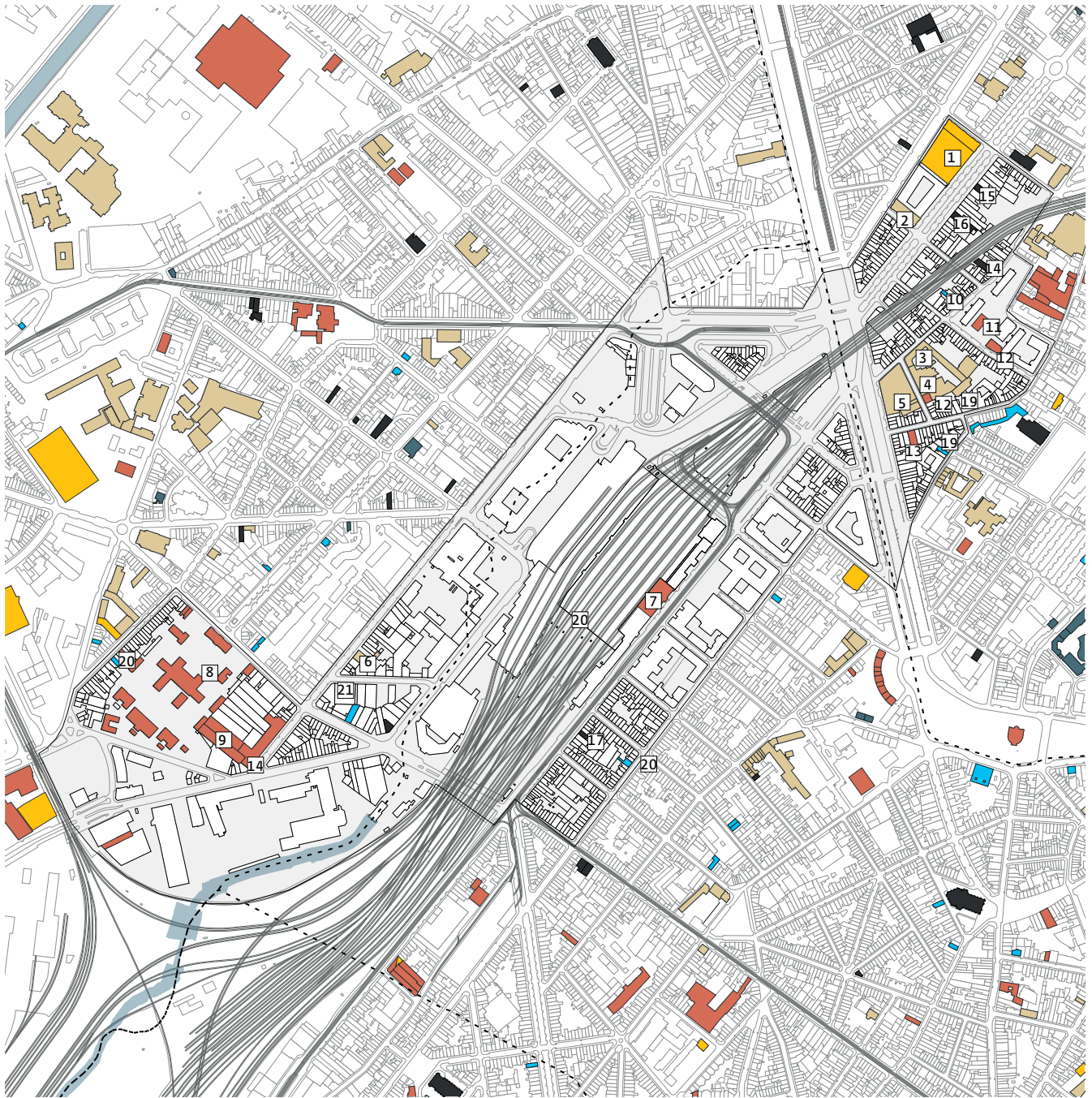
- › Oud weefsel, de gebouwen zijn op sommige plaatsen behoorlijk aangetast.
- › De perimeter van het SVC7 wordt gekenmerkt door een sterke vertegenwoordiging van huurwoningen.
- › Een vrij positieve vastgoeddynamiek sinds het begin van de jaren 2000 heeft het mogelijk gemaakt om aantrekkelijke huurprijzen te behouden binnen de perimeter. Deze dynamiek lijkt sinds 2017 tot stilstand te zijn gekomen en er komen steeds minder nieuwe woningen op de markt in het kader van het SVC7.
- › De huurprijzen in de SVC7-wijken behoren tot de laagste op regionale schaal, met een continue stijging sinds 2008. Stijging volgens de trend op regionaal niveau.
- › De Brusselse vastgoedmarkt is oververhit sinds de coronacrisis en de sterke vraag wordt veroorzaakt door vele factoren (veilige investeringen, historisch lage leenrente, historisch lage spaarrente enz.).

Synthetische analyse van het MER

De vraag naar sociale woningen is groot en de verwachte toename van de bevolking zal de vraag naar dit type woningen waarschijnlijk nog doen toenemen.

Er dient aandacht te worden besteed aan de diversificatie van de geplande sociale huisvesting, zowel wat betreft grootte, ligging en type huisvesting.

Gezien de bebouwingsdichtheid verdient renovatie de voorkeur boven nieuwbouw.



VOORZIENINGEN

----- Gemeentelijke perimeters

■ Religieus

■ Scholen

■ Sportfaciliteiten

■ Gezondheid

■ Cultureel en/of collectief

■ Sociale bijstand

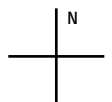
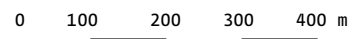
Bronnen

Urbis download

Open street maps

Distribution & copyright C.I.B.G.

Schaal 1/10.000e



2.8 VOORZIENINGEN

- Sportfaciliteiten

1 - Het Zuidpaleis in Brussel

- Scholen

2 - Anneessens Funck, Nederlandstalige middelbare school

3 - Nieuwkinderland, Nederlandstalige crèche

4 - Franstalige scholengemeenschap Dominique Pire, basisschool, secundair onderwijs, voorbereidend jaar, verpleegkunde

5 - Charles Buls, Franstalige basisschool

6 - Professionele kappersopleidingen

- Cultureel en/of collectief

7- Postsorteercentrum (tijdelijke bezetting)

8 - Voormalige Veeartsenschool

9_ The Egg, congrescentrum en vergaderzalen

10 - City stade

11 - Buurthuis Krakeel

12 - Met X, muzieklabel

13 - Jongerenvereniging V.Z.W., vereniging

- Religieus

14 - Ettawhid-moskee

15 - Eglise Vieille Catholique de Belgique

16 - Synagoge Beth Israel

17 - Assalam-moskee

- Sociale bijstand

18 - Pierre d'Angle, opvangcentrum voor daklozen

19 - Entr'Aides des Marolles, medisch centrum

20 - Jobhuis van Sint-Gillis

21 - Doucheflux

- Transport

20- Zuidstation

Het aanbod van voorzieningen binnen de perimeter van het SVC 7 is relatief beperkt ten opzichte van de aanwezige bevolkingsdichtheid. De distributie is geografisch uiteenliggend.

Tal van voorzieningen in Brussel-Stad

In Brussel-Stad is er een groot aanbod van voorzieningen met het Zuidpaleis (dat verzadigd raakt), het toekomstige sportcentrum Nieuwland (in aanbouw) en tal van schoolstructuren, culturele voorzieningen en lokalen voor het gemeenschapleven.

De rest van het gebied is slecht voorzien

Een structureel gebrek en meerdere behoeften

De rest van het grondgebied heeft te weinig voorzieningen.

In zo'n dichtbevolkt gebied zijn de behoeften zeer uiteenlopend.

Hier bestaat bovendien vooral een gebrek aan ruimte. Culturele voorzieningen, sport- en/of vrijetijdsvoorzieningen, gebouwen voor de inrichting van het collectieve leven en het verenigingsleven zijn allemaal ondervertegenwoordigd.

Dit stukje stad is opgebouwd rond de functies die historisch verbonden waren met het station en zijn activiteiten. Zo zijn er veel kantoren, winkels en woningen...

De voorzieningen werden en worden ook vandaag de dag stiefmoederlijk behandeld in de evolutie van de wijk. De 'leef'dimensie kan niet worden ondersteund zonder een interventie voor een herstel van het evenwicht.

De noodzaak van een nieuw evenwicht

Dit is voor een deel de oriëntatie die is gegeven aan het RPA. In de versie die in september 2021 werd onderworpen aan een openbaar onderzoek, voorziet het Plan tot 43.500 m² voorzieningen (8% van het programma) verspreid over het hele grondgebied van het SVC 7.

In het strategische gedeelte van het RPA zijn meerdere voorzieningen geprogrammeerd en aangeduid, van de Europaesplanade tot het Tweestationsblok via de Barastraat en het mogelijke toekomstige Frankrijkplein.

Op weg naar voorzieningen op lokale en grootstedelijke schaal

Gezien de geografische ligging en de grootstedelijke structuur van de wijk is het aan te raden om het aanbod van voorzieningen op lokale en grootstedelijke schaal te versterken.

Op grootstedelijke schaal denken we aan een bioscoop, een concertzaal, een museum, een sporthal, een congrescentrum, een zwembad... Op lokale schaal denken we aan polyvalente ruimte(s), lokalen voor verenigingen, crèches (vooral aan de kant van Anderchet), culturele en sportieve voorzieningen in de buurt.

Zonder het zeer precare publiek te vergeten

Uit deze diagnose komt een laatste element naar voren. Dit is het gebrek aan infrastructuur voor zeer precare mensen die op straat leven.

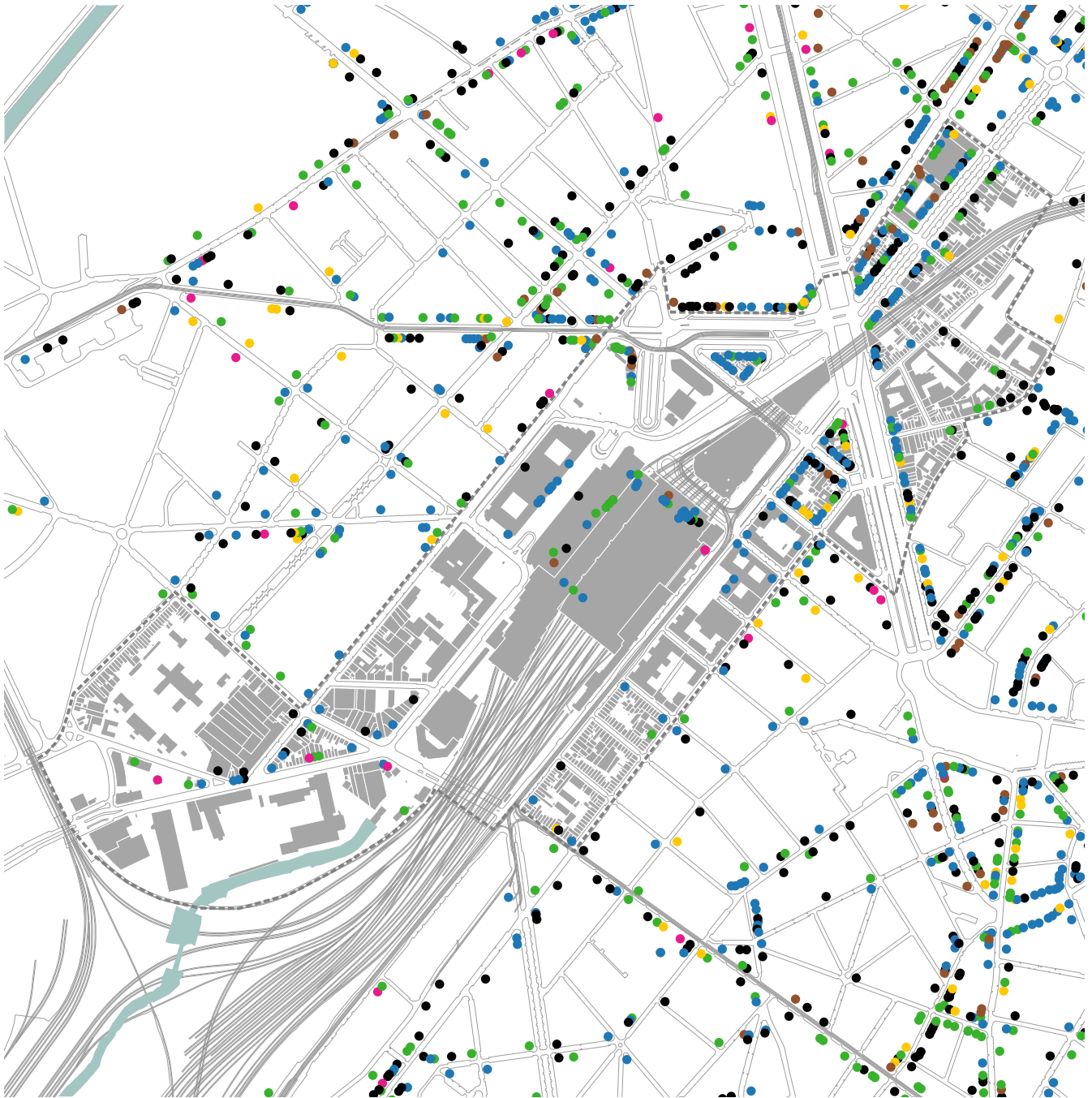
Op dit punt is de kloof tussen de behoeften van een steeds groter wordend publiek en het niet evolueren van de aanwezige voorzieningen in de openbare ruimte steeds duidelijker te zien. Hier ontbreken in de eerste plaats openbare toiletten en een dagcentrum, zodat mensen die op straat leven overdag een pauze kunnen nemen voor een tas soep of een warme koffie.

Thematische samenvatting

- › Het aanbod van voorzieningen is veel uitgebreider in het Brusselse gedeelte van de perimeter. Er zijn met name veel scholen en ook het Zuidpaleis (de enige sportfaciliteit voor de hele perimeter van het SVC 7).
- › Het centrale deel van de perimeter van het SVC (rond het station zelf) is grotendeels verstoken van voorzieningen.
- › Het evenwicht van de functies moet worden hersteld om de 'leefdimensie van de wijk te concretiseren. Geen stadsleven zonder bijbehorende voorzieningen.
- › De ontbrekende voorzieningen zijn verschillend van aard en afmeting. Van lokale wijkvoorzieningen tot grootschalige grootstedelijke voorzieningen. De wijk kan verschillende voorzieningen huisvesten met verschillende functies.
- › Er is een structureel tekort aan openbare toiletten en dagopvang voor mensen die op straat leven.
- › Er is een sterk structureel tekort in het aanbod van sportuitrusting (lokaal, bovenlokaal of grootstedelijk). En dit ondanks de publieke investeringen die de aanstaande opening van het centrum Nieuwland (Brussel) en de Cube (Sint-Gillis) mogelijk maken.
- › Tot slot is er een gebrek aan kinderopvang. Vooral de gemeente Anderlecht laat op dit punt grotendeels verslechterde resultaten zien.
- › Vooral in twee wijken (Bosnië en Hallepoort) is er een tekort aan artsen.

Synthetische analyse van het MER

- › Verhogen van de voorzieningen (kleuterschool, school, gezondheid en sociaal, cultureel en vrije tijd) zodat ze voldoen aan de vraag in de perimeter van het SVC 7, en meer bepaald in de gemeenten Anderlecht en Sint-Gillis;
- › Opzetten van een speelnetwerk tijdens de renovatie van de openbare ruimte;
- › Alternatief 0 bepaalt een upgrade van de voorzieningen in de zone van het SVC 7. Het SVC 7 kan dit benutten en aandringen op het creëren van voorzieningen;
- › De geplande sportvoorzieningen (al dan niet gekoppeld aan het RPA-project) in het tendensscenario zijn meer regionaal van opzet dan wijkgebonden. Er is een gebrek aan sportvoorzieningen op schaal van de wijk.



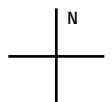
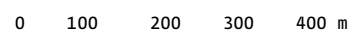
LOCATIE EN TYPE BEDRIJF

- | | | |
|---|--|--|
| ● HoReCa | ● Huishoudelijke apparatuur | ● Recreatie |
| ● Diensten | ● Persoonlijke verzorging | ● Alledaagse leven |
| ● Ontspanning | ● Vervoer (garages) | ● Lege cellen |

Bronnen

Brussel Urbis © 2021
 Distribution & copyright C.I.B.G.
 Hub.brussels © 2020

Schaal 1/10.000e



2.9 ECONOMIE

De perimeter herbergt veel economische activiteiten. Actieve commerciële weefsels, productieve activiteiten in het zuidelijk deel, kantoorunits rond het station. De situatie op de arbeidsmarkt blijft echter slecht.

Het zakelijke weefsel

Zoals blijkt uit de voorlopige diagnose, zijn de meest vertegenwoordigde activiteitensectoren in de perimeter van het SVC 7, in volgorde:

- › winkels en reparatiebedrijven van auto's en motorfietsen;
- › vrije beroepen, wetenschappelijke en technische activiteiten;
- › huisvestingsstructuren en horeca.
- › winkels gericht op stationsklanten rond de in- en uitgangen van het station zelf

De verdeling van deze economische activiteiten is relatief homogeen op het grondgebied met vestigingen in de drie gemeenten van de perimeter. We merken ook de aanwezigheid op van lege cellen over het hele grondgebied.

Productieactiviteiten

De aanwezigheid van het spoorwegnet en het kanaal (niet ver naar het westen) hebben de vestiging van productieactiviteiten in het zuidelijke deel van de perimeter bevorderd.

Het Overzicht van de productieactiviteiten van 2018 identificeert de as die begint langs de Tweestationsstraat als een van de vijf zones met een concentratie van productieactiviteiten in het BHG.

Het is niet verwonderlijk dat deze activiteiten voornamelijk langs het kanaal plaatsvinden. Binnen de perimeter van het SVC zelf zijn er relatief weinig werkplaatsen, deze liggen eerder ten zuiden en ten westen van de perimeter.

De kantoren

Bestand

Op regionaal niveau plaatst het Overzicht van het kantorenpark 2021 de Zuidwijk in het CBD (Central Business District). Het staat op gelijke voet met het Centrum, de Noordwijk, de Europese wijk en de Louizawijk.

De Zuidwijk concentreert 558.692 m² van de 12.701.973 m² van het BHG, d.w.z. 4,40% van alle op regionale schaal geïnterpreteerde kantoorruimte.

Dit bestand neemt in de periode 2018-2020 zeer licht toe met de creatie van 2.052 m² extra.

Vacatures

De leegstand in de Zuidwijk Midi staat in 2020 op 4,0% met 22.353 m² ongebruikte ruimte.

Deze leegstand neemt sinds 2016 (8,4%) en 2018 (6,9%) voortdurend af.

Ter herinnering: een leegstand lager dan 5% wordt volgens professionals in de sector als onprobleematisch beschouwd.

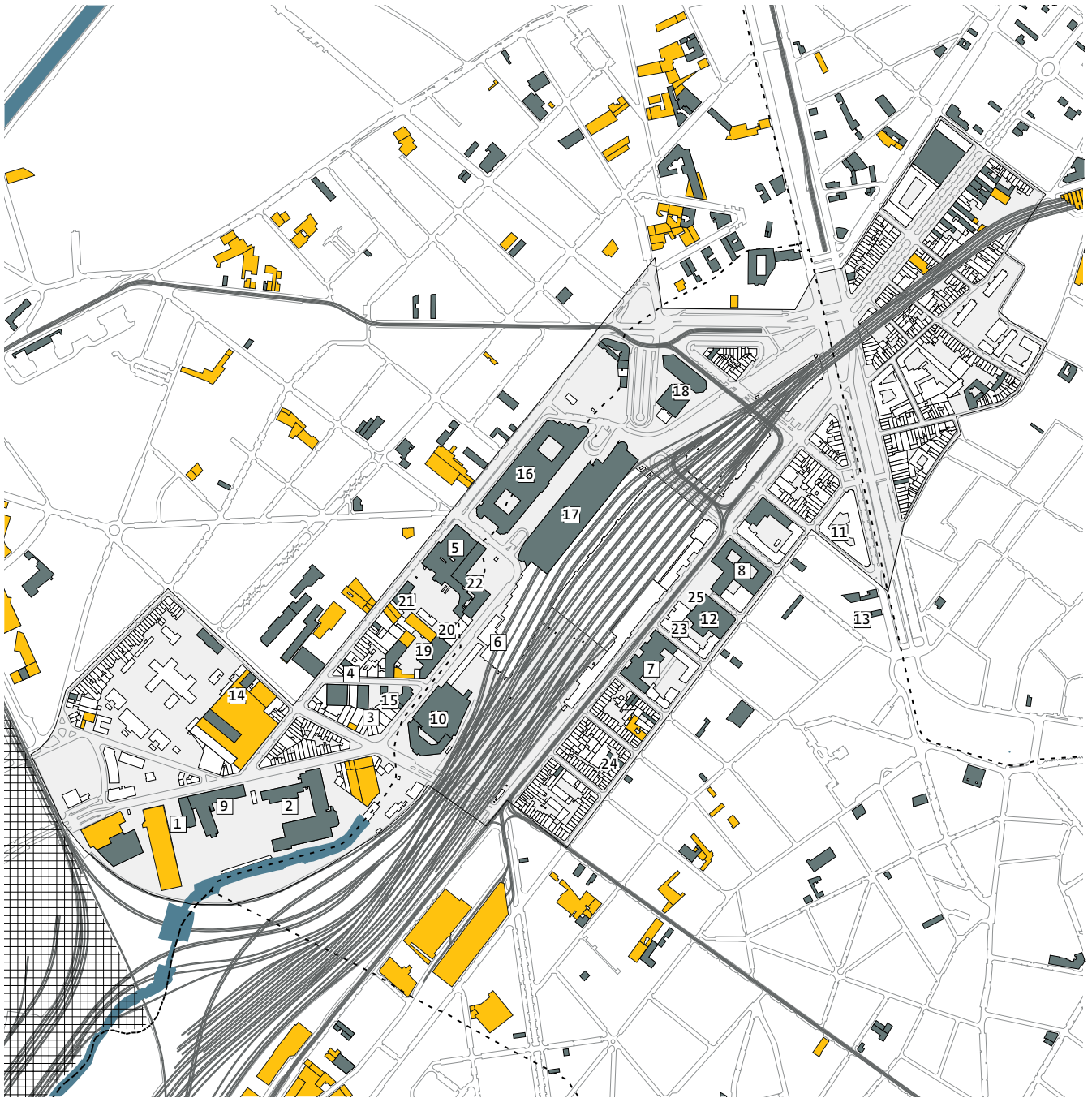
Op regionale schaal bedroeg dit percentage 7,7% in 2019.

Locatie en evoluties

De ligging van de kantoren is geconcentreerd in de directe omgeving van het Zuidstation en op de grote verkeersassen. Er zijn hoofdzakelijk twee sectoren:

- › overheidssector (met name FOD)
- › spoorwegsector (Infrabel, Tuc Rail, NMBS enz.)

Opmerkelijk is dat er een grote stoelendans zal plaatsvinden, met name de oprichting van het hoofdkantoor van de NMBS die alle administraties samenbrengt in een hoofdkwartier langs de Fonsnylaan en de toekomstige oprichting van het hoofdkantoor van Infrabel die zich gaat vestigen in de Frankrijkstraat.



KANTOREN, ADMINISTRATIES, MAGAZIJNEN, WERKPLAATSEN...



Kantoren, administraties, instellingen, hoofdzetels



Magazijnen, werkplaatsen, productieve activiteiten

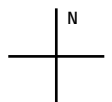
Bronnen

Brussel Urbis © 2021

Distribution & copyright C.I.B.G.
perspective.brussels

Schaal 1/10.000e

0 100 200 300 400 m



- Kantoren
 - 1 - Ypto NV/SA
 - 2 - Philips
 - 3 - Bsm-Heg Asbl, Msp Sini Kengmeni
 - 4 - Groepsintro Nationaal vzw
 - 5 - Train@Rail, ROC Railway operation center
 - 6 - Infrabel
 - 7 - Groep S - O.P.C vzw - Sociaal Secretariaat
 - 8 - Infrabel, Smals - ICT for Society
- Transportbedrijf
 - 9 - Ring Station II
 - 10 - NMBS
 - 11 - SNCB, BeNe Rail International, Ypto
- Instellingen
 - 12 - UK Visa Application Center
 - 13 - Kind en Gezin - Centrale Administratie
- Overheid
 - 14 - Consulaat-Generaal van het Koninkrijk Marokko
 - 15 - Gemeentebestuur van Anderlecht
vreemdelingendienst en bevolkingsdienst
parking.brussels - filiaal Anderlecht
 - 16 - Commissariaat-generaal voor de vluchtelingen en de staatlozen
 - 17 - RSZ - Rijksdienst voor Sociale Zekerheid
 - 18 - Federale Pensioendienst
 - 24 - Jobhuis van Sint-Gillis
 - 25 - Dienst Preventie van Sint-Gillis
- Hoofdzetels
 - 19 - NMBS office - Station Building
 - 20 - HR RailCare
 - 21 - Infrabel
 - 22 - Amicale des Ingénieurs et des Fonctionnaires Supérieurs de la Société Nationale des Chemins
 - 23 - Search & Information Industry Association (SIINDA)

Situatie op de arbeidsmarkt en werkloosheidscijfer

Voor het werkloosheidscijfer is de situatie relatief eenvoudig, aangezien alle statistische sectoren in en rond de perimeter (met uitzondering van de niet-representatieve sector Jamar) boven het gemiddelde liggen van het BHG dat in 2018 op 18,65% werd vastgesteld.

Er zijn sterke pieken aan de Brusselse kant van de perimeter met de sectoren Anneessens, Sint-Thomas, Blaes die meer dan 30% bedragen.

De analyse op wijkniveau laat een trendverbetering zien over de laatste tien jaar, ook al is er nog een lange weg af te leggen (zie tabel X).

De gezondheids crisis van 2020 heeft voor veel instabiliteit op de arbeidsmarkt gezorgd. De situatie lijkt niet zo dramatisch als gevreesd had kunnen worden, ook al vertonen de waargenomen maandelijkse variaties grote verschillen¹.

TABEL 1 Evolutie van het werkloosheidscijfer (2008-2018)

	Anneessens	Stalin-grad	Marollen	Halle	Bosnië	Laag Vorst	Dierenartsen	Bara	Gemiddeld BHG
2008 (%)	33,97	30,78	33,56	30,34	34,57	30,30	37,58	34,11	20,84
2012 (%)	35,74	31,17	36,18	31,41	35,03	33,75	34,62	33,90	22,69
2008/2012	+5,21%	+1,26%	+7,80%	+3,54%	+1,34%	+11,40%	-7,87%	-0,63%	+8,88%
2018 (%)	28,99	25,28	32,15	24,62	28,93	25,85	29,00	26,95	18,65
2008/2018	-14,67%	-17,89%	-4,22%	-18,84%	-16,31%	-14,68%	-22,82%	-20,99%	-10,51%

Bron: © 2021 IBSA / Wijkmonitoring

¹ : viewstat.actiris.brussels

Thematische samenvatting

- › Veel actieve linten met handelskernen verlevendigen de hele perimeter van het SVC7 met een vrij homogene verdeling over de drie gemeenten.
- › Er zijn enkele meer gedegradeerde commerciële linten die het moeilijk hebben, met name in het zuiden van het gedeelte Anderlecht in de perimeter (assen Veeartsensstraat, Tweestationsstraat).
- › Een commercieel aanbod rond het station dat (te) sterk hoofdzakelijk gericht is op stationsklanten.
- › De Zuidwijk omvat 4,40% van de kantoren op regionale schaal en maakt deel uit van het CBD (Central Business District). Het staat op gelijke voet met het Centrum, de Noordwijk, de Europese wijk en de Louizawijk.
- › De leegstand in de Zuidwijk bedraagt 4,0% in 2020, met 22.353 m² ongebruikte ruimte. Deze leegstand neemt sinds 2016 (8,4%) voortdurend af.
- › Veel mensen komen naar deze wijk om er te werken. De aanwezigheid van deze vele arbeiders moet een kans zijn om de openbare ruimte en de commerciële en economische dynamiek rond het station te activeren en animeren. Dit is momenteel te weinig het geval gezien het aanbod niet op dit type publiek is gericht.

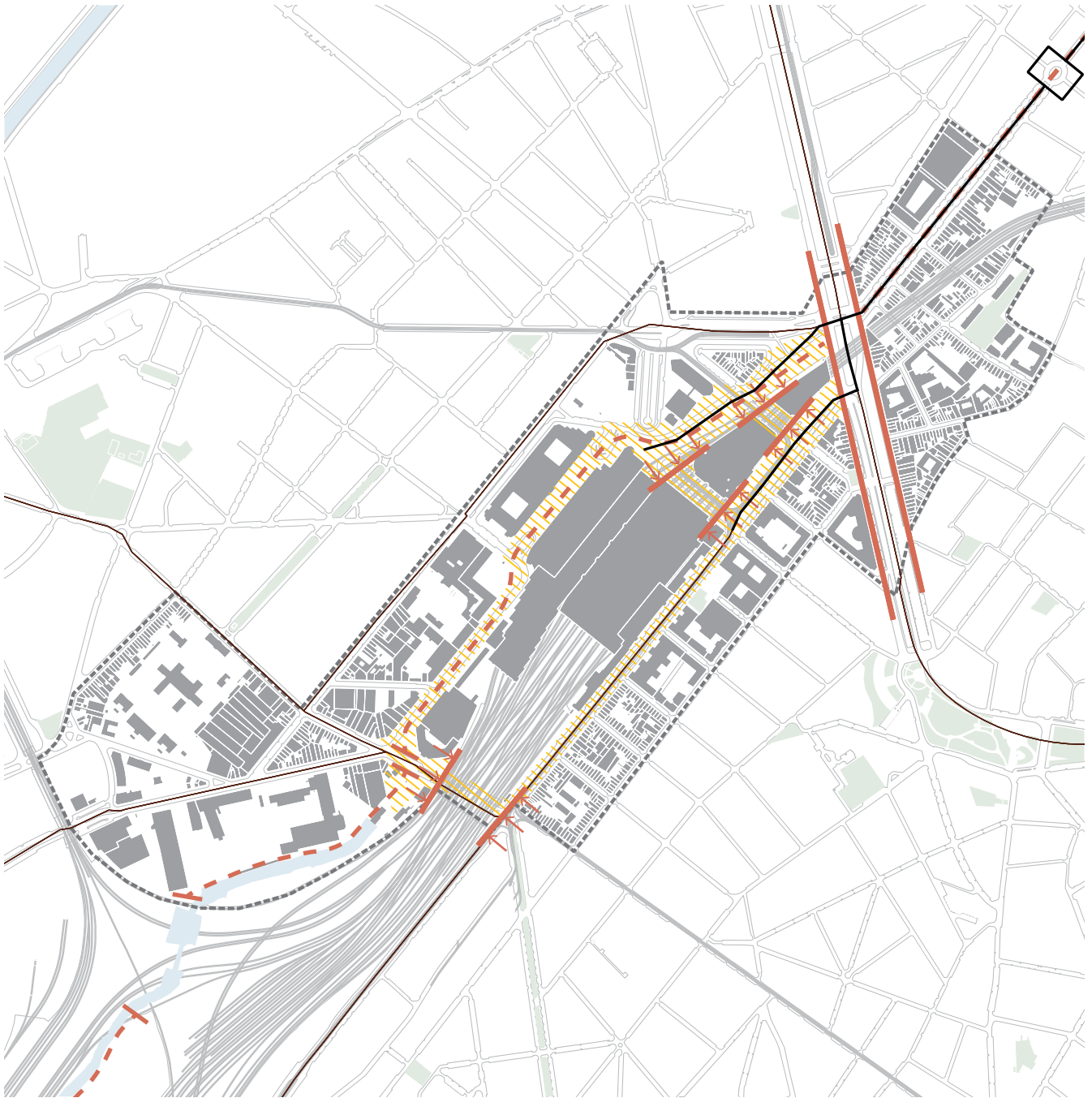
- › In 2018 ligt het werkloosheidscijfer ruim boven het gewestelijk gemiddelde (18,65%) in alle statistische sectoren van de perimeter met pieken van meer dan 30% aan de kant van de Stad Brussel.
- › Hoewel de veranderingen in het werkloosheidscijfer de afgelopen tien jaar positief waren, blijft het percentage binnen de perimeter van het SVC7 zeer hoog, met aanzienlijke schommelingen sinds de gezondheidscrisis van 2020. De situatie moet nauwlettend worden gevolgd.

Synthetische analyse van het MER


De belangrijkste uitdaging voor dit criterium is het opzetten van lokale mechanismen ter stimulatie van de werkgelegenheid van jongeren van 18 tot 25 jaar, de sociale economie en beroepsopleiding/heroriëntatie voor alle leeftijden.


Deze kwestie heeft ook verschillende doeleinden:


- › Stimuleren van werkgelegenheid en opleiding;
- › Zorgen voor sociale coördinatie.





VOETGANGERS EN BPM


 Gebouwen in het gebied van het SVC


 Gebouwen buiten het gebied van het SVC


 Groene ruimten

 Water

 Openbare ruimten en problematische oversteekplaatsen

 Onderbrekingen en continuïteiten

 Netwerk Good Move

 Voetgangersboulevard Good Move

Bronnen

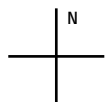
Brussel Urbis © 2021

Distribution & copyright C.I.B.G.

Brussel Mobiliteit © 2021

Schaal 1/10.000e

0 100 200 300 400 m



2.10 MOBILITEIT

Het mobiliteitsnetwerk is momenteel opgebouwd rond de auto. Het door- gaand verkeer in de wijk is erg zwaar, wat leidt tot een daling van de leefbaarheid. Actieve mobiliteit vindt moeilijk zijn plaats.

Voetgangers en PBM

In dit stadium is er geen algemene operationele strategie om het comfort van voetgangers en personen met beperkte mobiliteit op schaal van de perimeter te verbeteren. Het mobiliteitsplan 'Good Move bevestigt echter de wijk als lokale entiteit (netwerk Brussel-Zuid) met een bundel van wegen uit het netwerk 'Meer voetgangers' en twee assen (Europaesplanade en Grondwetplein) als 'voetgangersboulevard'.

Het 'Plus'-netwerk bestaat uit gemakkelijk leesbare verbindingroutes die zijn aangepast aan een betere dienstverlening naar de verschillende delen van het regionale grondgebied.

De 'Voetgangersboulevards' zijn daarentegen bijzondere assen van het voetgangersnetwerk. Het gaat om een netwerk van belangrijke voetgangersroutes die toegang geven tot de belangrijkste economische, toeristische, recreatieve of culturele centra van het uitgebreide stadscentrum vanuit het voetgangersgebied in het stadscentrum via gemakkelijk leesbare, aangename en comfortabele voetgangerswegen.

Het gaat hier dus om het bevorderen van de oopenbare voetgangerswegen en de huisvestingsfuncties in de openbare ruimte, maar ook om het opnieuw verbinden van het station met de Brusselse binnenstad.

Op deze punten moet nog veel worden gedaan gezien de vele aanwezige onderbrekingen en de fysieke continuïteiten die in dit stadium niet of weinig zijn ingericht.


Als zodanig kunnen we stellen dat het merendeel van de openbare ruimten en oversteekplaatsen rond het station problematisch zijn.


Dit is een observatie die door veel mensen wordt gedeeld die tijdens onze verschillende bijeenkomsten in het veld zijn geïnterviewd.




FIETSEN

FIETSEN


 Gebouwen in het gebied van het SVC


 Gebouwen buiten het gebied van het SVC


 Groene ruimten

 Water

 Fietsvoorziening

 Fietsenstalling Station Villo

 Gewestelijke fietsroute

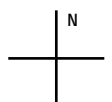
 GEN voor fietsen

Bronnen

Brussel Urbis © 2021

Distribution & copyright C.I.B.G.

Brussel Mobiliteit © 2021



Schaal 1/10.000e

0 100 200 300 400 m

Fietsen

Binnen de perimeter van het SVC 7 zijn de infrastructuur en de fietsvoorzieningen momenteel weinig ontwikkeld.

Infrastructuur

Qua infrastructuur zijn er weinig fietsparkeerplaatsen gelet op de status van een internationaal stationsgebied.

De enige voorzieningen die fietsen toestaan zijn een paar bogen op de Europaesplanade en langs de Fonsnylaan.

Voorzieningen

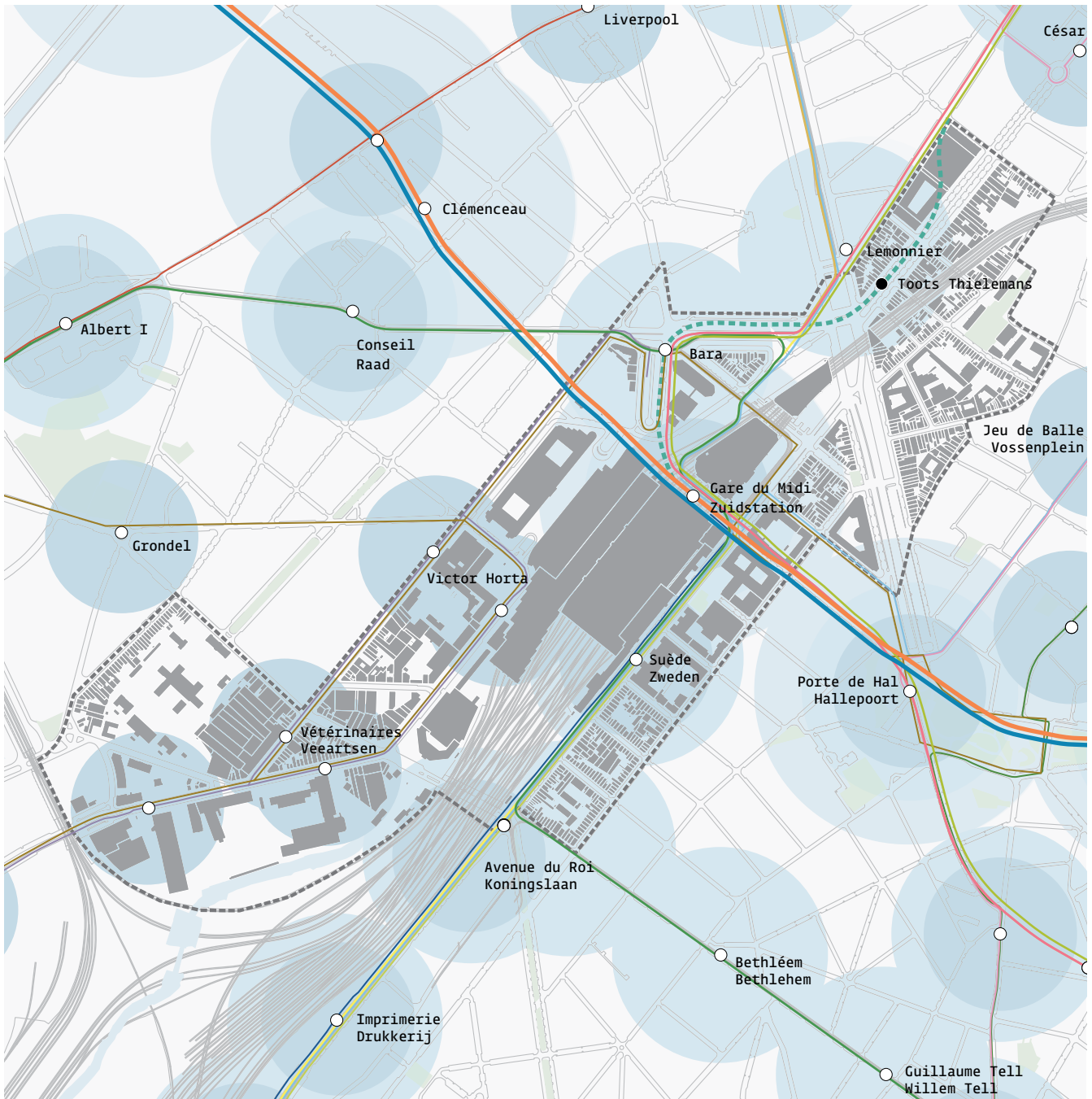
Qua voorzieningen zijn er discontinuïteiten, verstoringen, onderbrekingen in de paar bruikbare fietspaden.

Vanuit dit oogpunt kunnen sommige wegen zelfs als gevaarlijk worden beschouwd gezien de sterke conflicten tussen wegen voor auto's en smalle, ongeschikte fietspaden. We denken aan de Fonsnylaan, Barastraat of Jamarlaan.












Veel gebruikers maken deze observatie en vertelden ons over dit soort problemen in de vele interviews die zijn uitgevoerd als onderdeel van de sociale diagnose en het veldwerk.

De continuïteit van het fietsen langs de Kleine Ring is daarentegen een interessante meerwaarde voor de ontwikkeling van het fietsen in deze wijken. Deze continuïteit maakt het gemakkelijk om het kanaal en de omliggende gebieden te bereiken. Aan de andere kant zal het einde van de werkzaamheden aan de fietsvakken het gemakkelijker maken om de zones Louiza-Naamsepoort en verder naar het noorden van het Pentagon te bereiken.

De situatie binnen het netwerk 'Brussel-Zuid' is vandaag problematisch. De as 'Meer fiets' die de Veeartsenstraat met de Kleine Ring verbindt, is bijvoorbeeld in sommige delen moeilijk te gebruiken voor fietsen en, op zijn zachtst gezegd, ongemakkelijk (Frankrijkstraat, Victor Hortaplein). Ook de oversteek naar het centrum van Brussel (ook ingeschreven in de as 'Meer fiets') verliep tot voor kort moeizaam met de komst van tijdelijke voorzieningen in verband met de aanleg van metro 3. Paradoxaal genoeg hebben de bouwplaats en de resulterende reorganisatie van het verkeer het mogelijk gemaakt om de situatie te verbeteren.



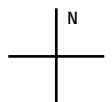
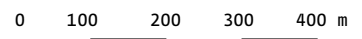
OPENBAAR VERVOER

- | | | |
|--|--|--|
|  Gebouwen in het gebied van het SVC |  Bushalte |  Buslijn |
|  Gebouwen buiten het gebied van het SVC |  Tramhalte |  Tram/premetrolijn |
|  Groene ruimten |  Metrohalte |  Metrolijn |
| |  Stilgelegde werken |  Bouwplaats metrolijn |

Bronnen

Brussel Urbis © 2021
 Distribution & copyright C.I.B.G.
 Brussel Mobiliteit © 2021

Schaal 1/10.000e



Openbaar vervoer

Een aanzienlijk aanbod

De dienstverlening in de wijk is buitengewoon goed in het noordelijke deel van de perimeter, dat in direct contact staat met het station. Er is een zeer groot aantal treinen (internationaal en nationaal), metro's, trams en bussen (MIVB, De Lijn en TEC).

Minder goed bediende gebieden

Dit aanzienlijke aanbod mag echter niet verhullen dat de dekking slechter is op sommige plaatsen verder verwijderd van het station. Dit is vooral het geval in de wijk Kuregem.

Lijn 3 van de metro

Het project voor een nieuwe lijn 3 van de metro is een groot project dat op korte termijn (bouwplaats) maar ook op lange termijn een sterke impact zal hebben op de wijk, met een sterke verbetering van de capaciteit van de lijn. Het project bestaat uit de transformatie van de noord-zuidas die vandaag wordt bediend door ondergrondse trams, zodat deze geschikt is voor een metro, met alle gevolgen van dien voor de verbetering van capaciteit en frequenties ($\pm 25\%$ meer capaciteit).

Het project zal ondergronds een impact hebben ten zuiden van het Pentagon met de realisatie van het nieuwe station Toots Thielemans, maar ook overal aan de oppervlakte en in het bijzonder op de Jamarlaan.

Het project omvat ook een reorganisatie van het netwerk met nieuwe eindpunten en stations, in het bijzonder voor de tram. Dit zal met name het geval zijn in de Argonnestraat, met de terminus van de huidige lijn 51.

De impact op de openbare ruimte en in het bijzonder op de Fonsnylaan is nog niet bekend. Anderzijds is het zeker dat de komst van de nieuwe lijn 3 van de metro ook aan de oppervlakte zal leiden tot een reorganisatie van het MIVB-net.

Verschillende scenario's worden bestudeerd (mobilisatie van de geweldde ruimten, van het Grondwetplein, beperking van de werking van de overdekte straat enz.).



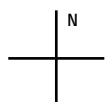
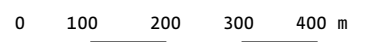
RUIMTE EN IMPACT VAN DE AUTO

- Gebouwen in het gebied van het SVC
 - Gebouwen buiten het gebied van het SVC
 - Groene ruimten
 - Water
- Concentratiezone voor ongevallen
 - Gereguleerd parkeren
 - Weg met eenrichtingverkeer
 - Taxi en Cambio

Bronnen

Brussel Urbis © 2021
 Distribution & copyright C.I.B.G.
 Brussel Mobiliteit © 2021

Schaal 1/10.000e



Impact van de auto

Organisatie van ruimte

Zoals het grootste deel van het regionale grondgebied, wordt de perimeter zeer sterk gekenmerkt door het gebruik van personenauto's. De wegen zijn afgestemd op de rijdende auto en in alle straten is parkeergelegenheid, meestal aan beide zijden van de straat.

De studie van parking.brussels in het kader van het RPA Zuid toont zonder verrassing aan dat het overgrote deel van de perimeter onderhevig is aan verzadiging van de parkeercapaciteit.

Het verkeer wordt georganiseerd aan de in- en uitgang van de stad vanaf de hoofdassen langs het station (Fonsny-Bara) en de Kleine Ring. Zodra deze assen verzadigd zijn, is er doorgaand verkeer waarneembaar binnen de wijk, met name in de Merodestraat, Emile Feronstraat, Engelandstraat en rondom de Europaesplanade en de Zuidertoren.

Let op de grote complexiteit van het verkeer rond dit gebied. De verbeteringen die in de jaren '90 werden aangebracht als aanvulling op het TGV-station zorgden voor een uiterst moeilijk leesbaar verkeerssysteem.

Mobiliteitsplan 'Good Move'

De strategie van het mobiliteitsplan 'Good Move' voor deze wijken rond het Zuidstation is eenvoudig. Het doel is om het doorgaand verkeer in de wijken rond het Zuidstation te beperken door prioriteit te geven aan het netwerk. De netstructuur van 'Brussel-Zuid' wordt dus begrensd door de Barastraat, de Fonsnylaan en de Kleine Ring.

De operationele haalbaarheid van deze hiërarchie is onder voorbehoud van aanvaarding door de politieke autoriteiten en draagvlak voor deze strategie. Momenteel is dit niet echt het geval.

Verkeersveiligheid

Veel kruispunten worden geïdentificeerd als bijzonder ongevalsgevoelig. Een groot deel van de Fonsnylaan, het kruispunt van de Veeartsensstraat, het Baraplein en de kruispunten op de Kleine Ring worden geklasseerd als zones met een concentratie van ongevallen.

Thematische samenvatting

- › Het comfort van voetgangers en PBM moet worden verbeterd met een betere leesbaarheid, gezelligheid en continuïteit van de openbare ruimtes rond het Zuidstation. Hierdoor wordt het station weer verbonden met de omliggende wijken.
- › Er moet een echte strategie voor de fiets worden opgezet om duidelijke fietspaden te structureren en infrastructuren te bieden voor het station, in lijn met zijn status als mobiliteitsknooppunt op meerdere niveaus (internationaal, nationaal, regionaal en lokaal).
- › De bereikbaarheid met het openbaar vervoer is uitzonderlijk goed over de hele perimeter van het SVC 7. In het oosten (in de wijk Kuregem) zijn er enkele zakken met een minder kwalitatieve dienstverlening.
- › Het station is een in-/uitgangspoort op verschillende schaalniveaus (lokaal, nationaal, internationaal) met tal van convergerende netwerken (MIVB, TEC, De Lijn, NMBS, SNCF, Eurostar, Thalys, ICE enz.)
- › De metro 3 zal een sterke impact hebben op de wijk met een reorganisatie van het MIVB-netwerk aan de oppervlakte. Op dit punt is waakzaamheid geboden. Het zal nodig zijn om de openbare ruimte op een kwalitatieve manier te herwerken en te vermijden dat deze hoofdzakelijk wordt gewijd aan de infrastructuur van het openbaar vervoer.
- › De wijken rond het Zuidstation staan onder grote verkeersdruk met aanhoudend doorgaand verkeer. De netstructuur 'Brussel-Zuid' van het mobiliteitsplan 'Good Move' heeft tot doel de wegen naar hun belang te herschikken om het doorgaand verkeer te beperken en verkeersluwe zones te vinden.

Synthetische analyse van het MER

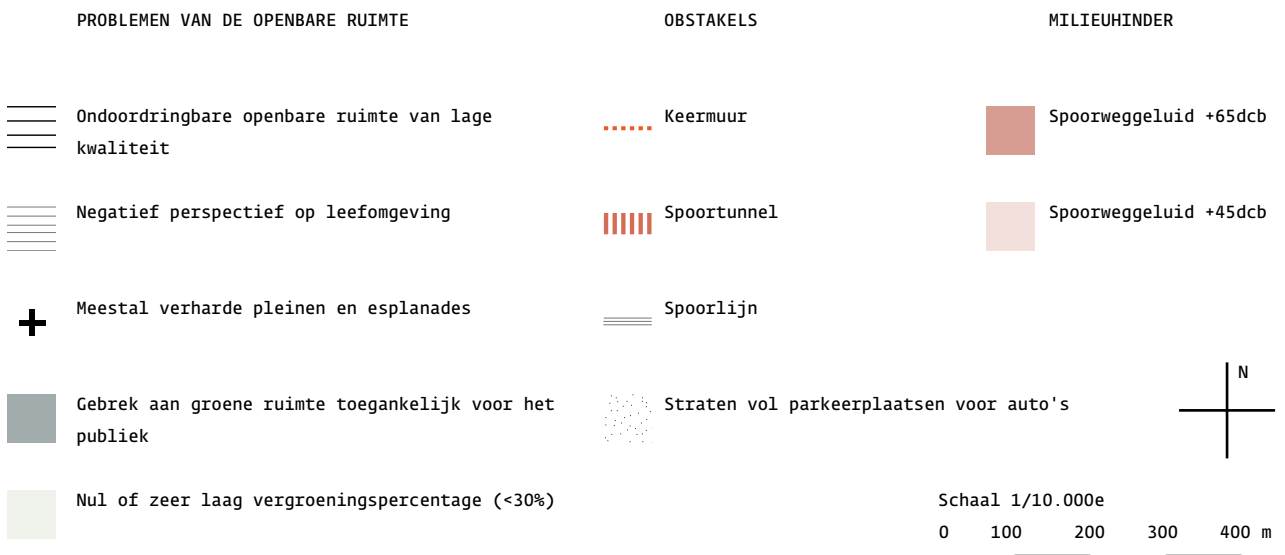
- › Het comfort van voetgangers en PBM moet worden verbeterd met een betere leesbaarheid, gezelligheid en continuïteit van de openbare ruimtes rond het Zuidstation. Hierdoor wordt het station weer verbonden met de omliggende wijken.
- › Er moet een echte strategie voor de fiets worden opgezet om duidelijke fietspaden te structureren en infrastructuren te bieden voor het station, in lijn met zijn status als mobiliteitsknooppunt op meerdere niveaus (internationaal, nationaal, regionaal en lokaal).
- › Als onderdeel van de werken voor metro 3 moet de openbare ruimte kwalitatief worden heringericht om te vermijden dat deze hoofdzakelijk wordt gewijd aan de infrastructuur van het openbaar vervoer. Het gaat erom de aansluitingen zo direct, leesbaar en comfortabel mogelijk te maken.
- › Het is een uitdaging om de auto-assen Jamar-Bara en Fonsny te behouden om te zorgen voor een kwalitatieve ruimte met een sterke autodruk.
- › In het kader van de wet op de lage-emissiezone (LEZ) die sinds 2019 van kracht is, mag een deel van de dieselloerstuigen (exclusief EURO-6-norm) en voertuigen van vóór 2006 tegen december 2025 niet meer in het Brussels Gewest rijden. Deze nieuwe bepalingen vragen bijzondere aandacht voor alternatieven voor verplaatsing met de auto of carsharing. Vanaf deze datum zullen sommige inwoners van de wijk inderdaad niet meer met hun voertuig kunnen rijden en een nieuwer voertuig moeten aanschaffen. Dit kan een aanzienlijke impact veroorzaken gezien de precare toestand van de bevolking.



MILIEUHINDER

Bronnen

GBP, GPDO, Brugis, Urbis download, Geodata Leefmilieu Brussel



2.11 LEEFOMGEVING

Het verharde karakter van de openbare ruimte en de aanwezigheid van de spoorinfrastructuur hebben een negatieve impact op de leefomgeving, maar de Zuidmarkt en de stromen die door het internationale station worden gegenereerd verlevendigen de wijk met een interessante mix van publiek.

Een onrustige buurt

Milieuhinder

De wijk rond het Zuidstation kampt met een gebrek aan voor het publiek toegankelijke groene ruimten, de ingroeningsgraad van de blokken is zeer laag, evenals de aanwezigheid van planten in de openbare ruimte. Er staan alleen rijen bomen langs bepaalde straten en ruimtes.

De openbare ruimte is veelal ondoorlaatbaar en van slechte kwaliteit. Deze negatieve perceptie komt vooral tot uitdrukking in majestueuze ruimtes zoals de Europaesplanade.

Rondom het station en zelfs daarbuiten staan de wegen vol met auto's, wat de toe-eigening van de ruimte door voetgangers en fietsers niet bevordert.

De talrijke doorgangen onder de spoorlijnen moeten de relaties en verbindingen tussen Sint-Gillis en Anderlecht vergemakkelijken. De meeste tunnels zijn echter oncomfortabel of zelfs gevaarlijk.

Het geluid van passerende treinen maakt deze toch al behoorlijk chaotische omgeving nog wat hinderlijker.



DYNAMIEK, INTERESSEGEBIEDEN EN KWALITEITEN VAN DE WIJK








Bronnen

GBP, GPDO, Brugis, Urbis download, Geodata Leefmilieu Brussel

DYNAMIEK

-  Lokale en regionale markten
-  Lint van handelskernen
-  Voorziening voor culturele of collectieve doeleinden
-  Lokale identiteitskern van het GPDO
-  Centraliteiten

STEDENBOUWKUNDIGE EN LANDSCAPPELIJKE KWALITEITEN

-  ZICHEE
-  Te behouden gebouw (RPA)
-  Goed geklasseerd of op de bewaarijst ingeschreven
-  Erfgoedbeschermingszone
-  Openbare groene ruimten
-  Bomenrijen
-  Ecologisch netwerk Brussel, ontwikkelingszone

Een dynamisch maar kwetsbaar kader

Verschillend potentieel tussen noord en zuid

De wijk rond het station beschikt echter over talrijke troeven.

De Zuidmarkt verandert op zondagochtend het gezicht van het station volledig. In de buurt ontwikkelen zich kernen van lokale identiteit (GPDO) zoals het Bethlehemplein die steeds aangenamer worden.

Niettemin mist het centrale deel aantrekkelijke en grootschalige culturele voorzieningen, net zoals het zuidwestelijke deel van de perimeter identiteitsplekken en ontmoetingsruimtes mist.

Vooraf het blok tussen de Tweestationsstraat en de spoorlijn kent weinig andere dynamiek dan die van handel zoals hypermarkten. De aanwezigheid van het Théâtre des Deux Gares is anekdotisch gezien de omvang van de voorziening, maar het blijft een interessant initiatief dat behouden moet blijven.

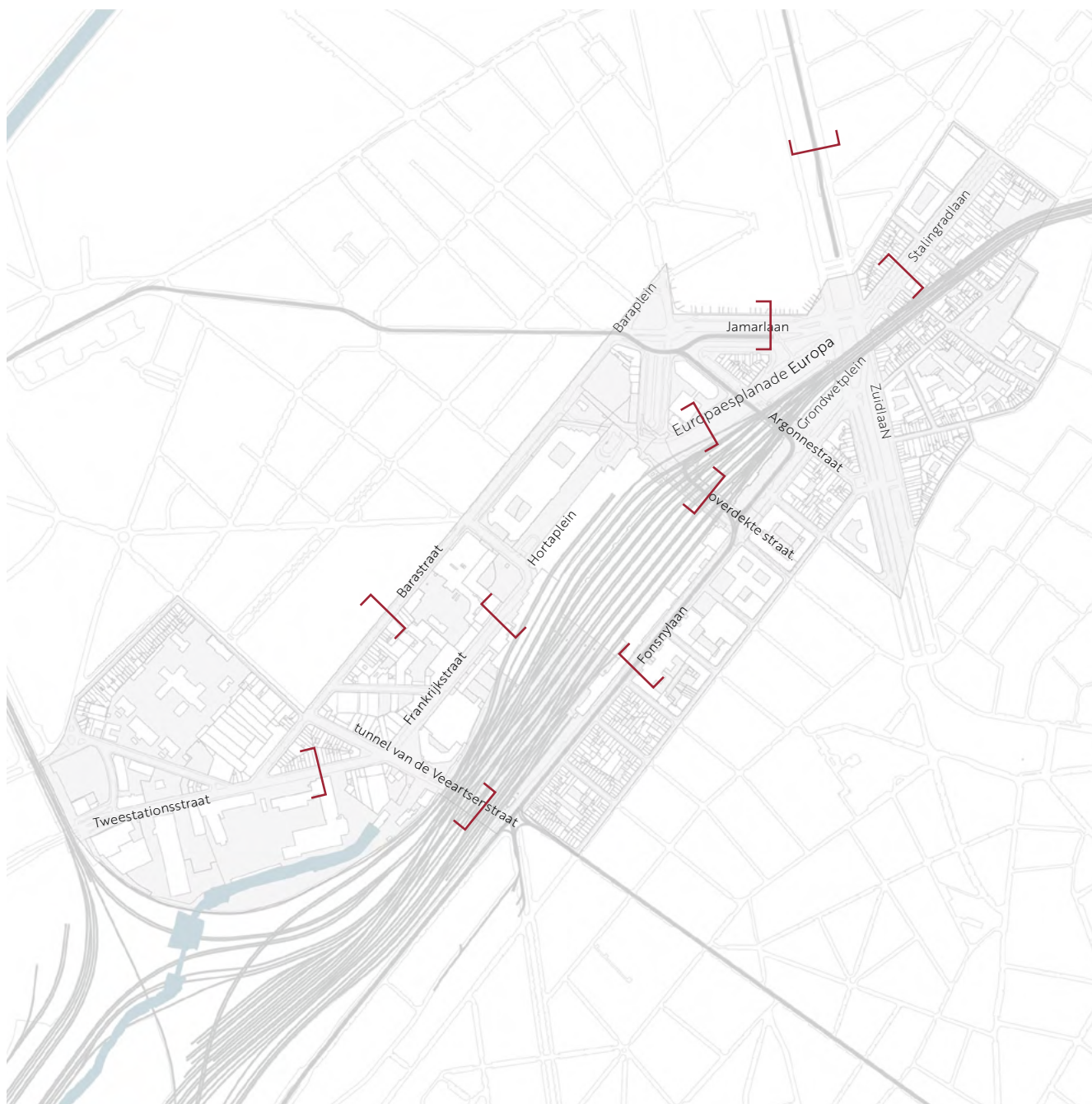
Het gebied rond de Zenne in de open lucht is het enige landschapsgebied met doorlaatbare grond in de perimeter.



Schaal 1/10.000e

0 100 200 300 400 m





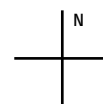
Kleine portretten van de openbare ruimtes

Staat en eigendom

De kwaliteit van de openbare ruimte in een wijk is een fundamentele factor bij het beoordelen van de kwaliteit van leven in een wijk en de toestand ervan is een indicator van de huidige toe-eigening en het potentieel dat het uitstraalt.

De volgende kleine portretten zijn niet uitputtend, maar geven een algemeen kader van de belangrijkste openbare ruimtes van de omtrek,

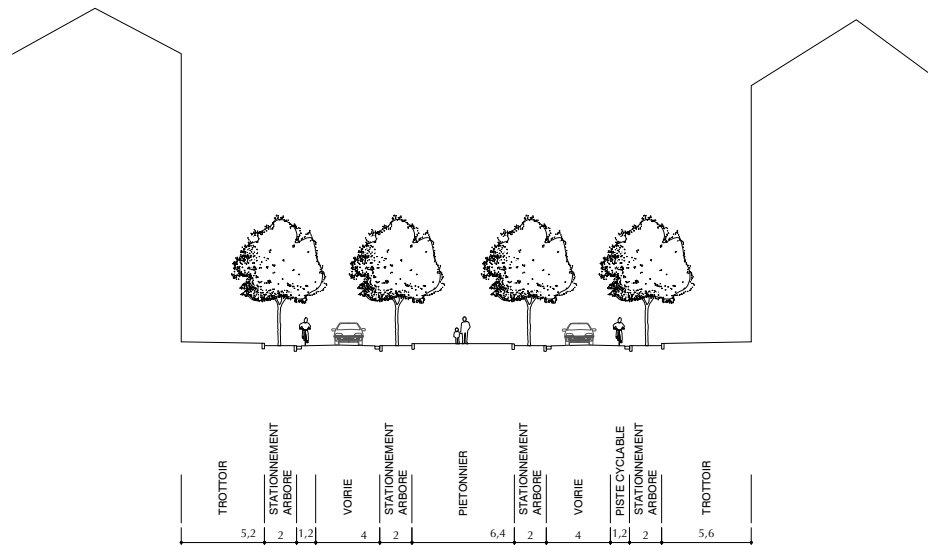
het profiel benadrukt de ruimte van de voetganger in vergelijking met de auto, de aanwezigheid of de afwezigheid van bomen, de relatie met het bouwprofiel van de gebouwen.



Schaal 1/10.000e

0 100 200 300 400 m

Stalingradlaan

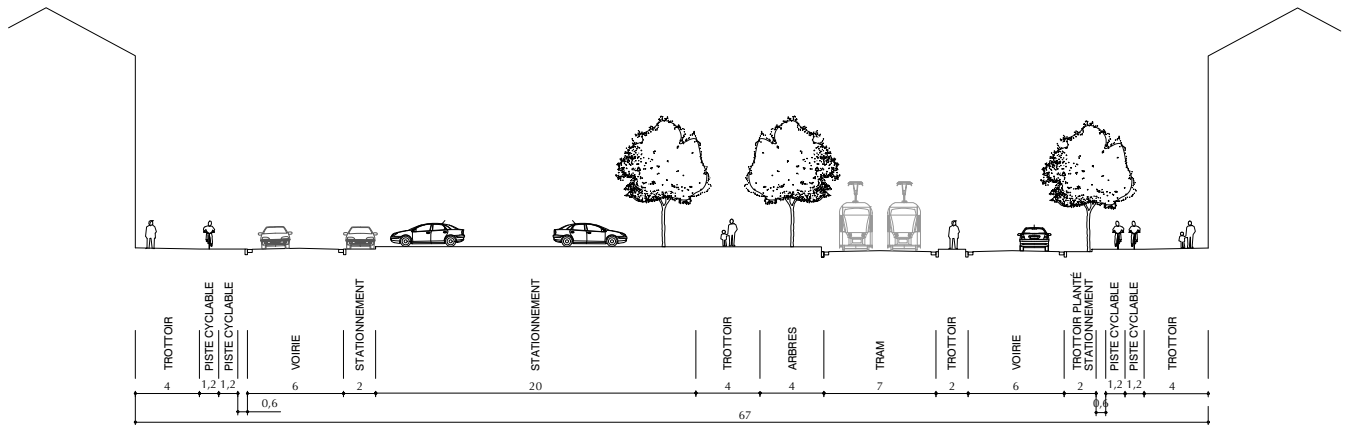


Ten noordoosten van het station, in het hart van de stad Brussel, vormt deze laan een hoofdverbinding met het hypercentrum, 500 m lang en met een royale breedte van 33 m, omzoomd met winkels, horeca en voorzieningen.

Het bouwprofiel laat toe om meerdere rijstroken aan te leggen. Momenteel worden de twee autostroken door middel van markeringen geherdefinieerd als fietsstraten. Gebruiksconflicten tussen de verschillende gebruikers komen echter vaak voor. Het is in wezen een voetgangersdoorgang met twee trottoirs van 4 m en 6 m en een centrale laan van 10 m breed. Het werk in uitvoering bestaat de volledige centrale ruimte, waarvan een deel gewijd is aan een 'tijdelijk winkeldorp' bestaande uit omgebouwde containers.

Na het kappen van behoorlijk grote bomen in verband met de bouwplaats van de metro, wordt het met bomen omzoomde deel aan de kant van de binnenstad gereduceerd.

Zuidlaan, Kleine Ring

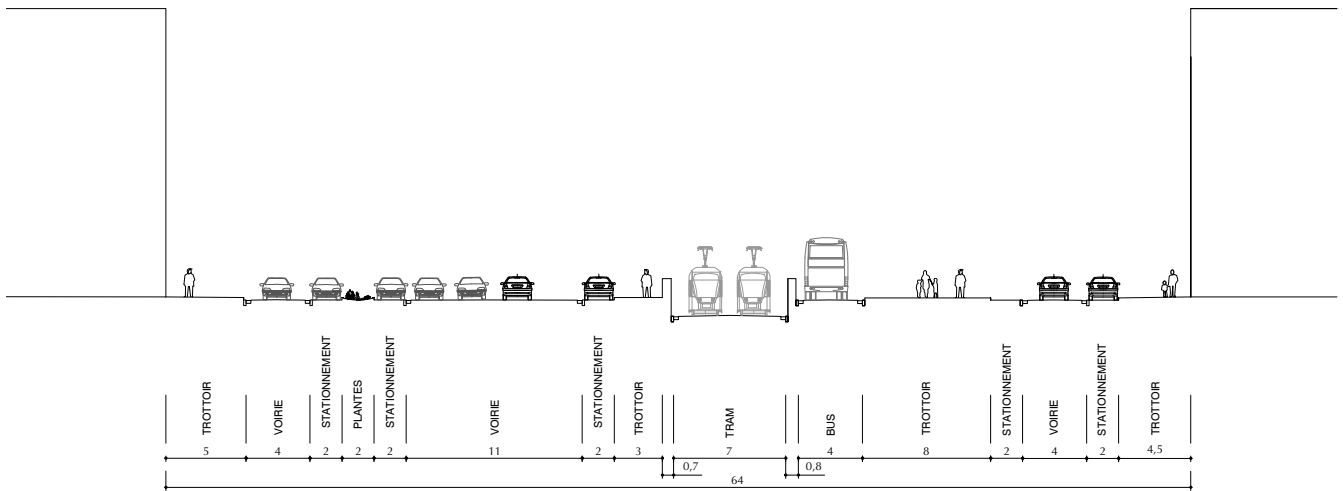


Dit segment van de Kleine Ring, gelegen ten oosten van het station maar nog steeds aan de kant van de gemeente Brussel, wordt over een breedte van 65 meter gedomineerd door de spoorlijnen en strekt zich uit over een lengte van 600 meter.

Het is een dicht verkeersknooppunt en komt overeen met een verbindingpunt tussen vele doorgaande wegen. Op de corridor zijn vier rijstroken en twee fietspaden verspreid, evenals een uitgang van het premetrostation naar het noorden. Het is ook een uitgaansbuurt waar in de zomer de Zuidfoor plaatsvindt. Deze ruimte is door de auto ingenomen en geconfigureerd als een stedelijke snelweg, met te weinig ruimte voor voetgangers die in twee keren moeten oversteken.

Werken aan metrolijn 3 plannen een nieuw station dat een groot deel van de centrale ruimte ten noorden van het knooppunt in beslag neemt. De uitdaging is om de verkeersdichtheid te behouden en tegelijkertijd zachte mobiliteit meer te laten integreren in de omgeving en de centrale ruimte.

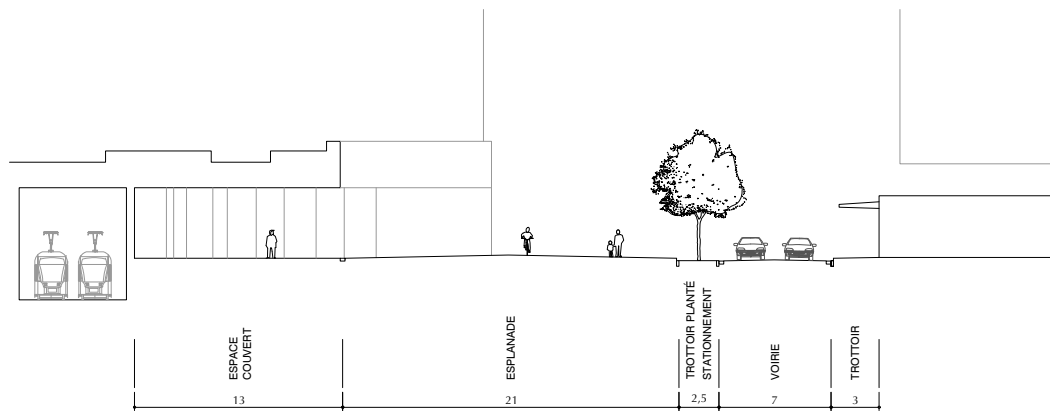
Jamarlaan



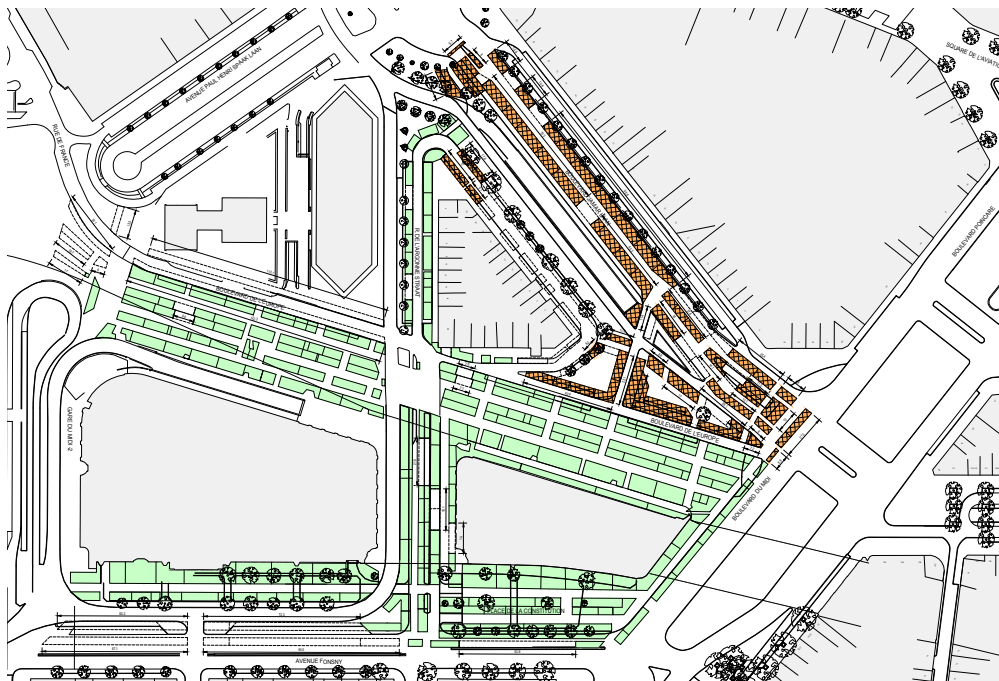
Deze boulevard strekt zich ten noordoosten van het station, aan de stadszijde van Sint-Gillis, 250 m van oost naar west uit over een breedte van 66 m. Een tunnelbak voor trams zorgt voor een onderbreking in het centrum van de inrichting. De tunnelbak wordt in het noorden begrensd door vier rijstroken (twee in twee richtingen) en in het zuiden door een speciale busbaan. Langs de gevels zijn er zijwegen met plaatsen voor langsparkeren.

De ruimte is vooral ontwikkeld voor auto's en openbaar vervoer, zonder enige groenvoorziening, en is niet erg uitnodigend voor zachte mobiliteit of voor het gebruik van de openbare ruimte door de verschillende activiteiten en bedrijven. Een deel van de werkzaamheden aan metrolijn 3 zijn in uitvoering. Uiteindelijk zal het stationsgebouw zich innestelen over bijna de gehele lengte van de boulevard boven de tram- en metropalen met een significante projectie van het gebouw aan de oostkant tegenover de Europaesplanade.

Europaesplanade en Zuidmarkt



In de gemeente Sint-Gillis ten noorden van de spoorlijn verbindt deze grote esplanade van 1,2 hectare bij de uitgang van het station het Victor Hortaplein met de Stalingradlaan om het stadscentrum te bereiken. Het is in 2005 gerenoveerd door Beliris, heeft op weekdays geen functies en is niet erg druk. De verkeersroutes lopen langs het plein naar het noorden en kruisen de Argonnestraat. Blokken van blauwe hardsteen beschermen de plaats tegen wildparkeren. Doorde week doorkruisen veel reizigers de ruimte te voet om naar het station te gaan. Ze worden blootgesteld aan verschillende soorten van hinderlijke invloeden, met name door het gebrek aan sociaaleconomische infrastructuur en diensten, maar ook aan het grote aantal daklozen dat hun toevlucht zoekt in overdekte hoeken. Verenigingen zijn dagelijks aanwezig (Dokters van de Wereld, Samusocial enz.) om te helpen.



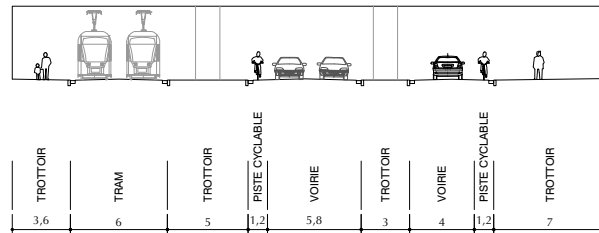
- Huidige locatie van de markt
-
-
- Verloren plaatsen na de werken
-
-



De Europaesplanade, het Grondwetplein en een deel van de Fonsnylaan zien er op zondagochtend heel anders uit met de Zuidmarkt. Deze markt heeft de reputatie de grootste van België en de op twee na grootste van Europa te zijn maar werd onlangs gereduceerd naar aanleiding van de werken van metro 3 aan de Jamarlaan. Hij ligt geheel in Sint-Gillis, en de organisatie en het beheer ervan zijn toevertrouwd aan een externe concessiehouder. Men vindt er voornamelijk voedsel, kleding maar ook planten van over de hele wereld, met een focus op producten uit het Oosten.

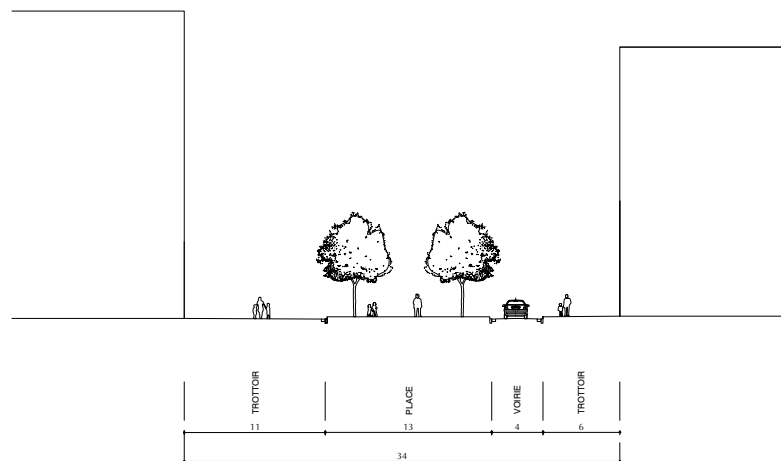
De gemeente Sint-Gillis benadrukt het belang om niets te veranderen aan de schaalgrootte en de zeer democratische prijzen, maar er bestaan veiligheidsproblemen en problemen met de inrichting van de openbare ruimte. De momenteel aan een openbaar onderzoek onderworpen versie van het RPA reduceert de markt om de landschapsstructuur van de wijk te versterken.

Argonnestraat



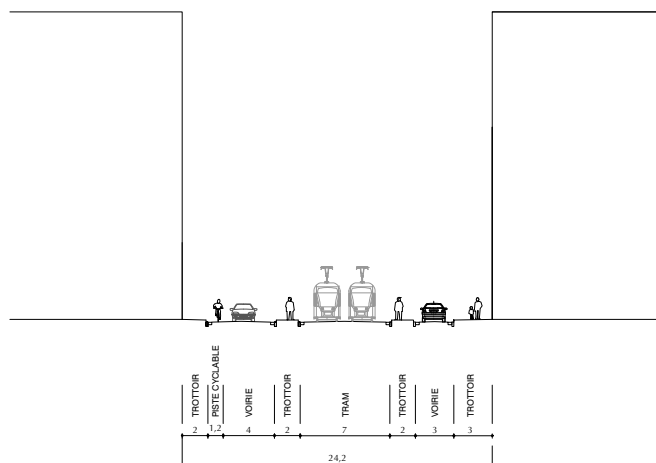
De Argonnestraat verbond Sint-Gillis met Anderlecht langs de voorgevel van het oude station vóór de aanleg van het spoorwegknooppunt. Er liepen treinsporen, maar tegenwoordig zijn er tramsporen en berijdbare stroken. De atmosfeer is nogal somber en onveilig, maar de straat is vrij kort en wordt druk gebruikt door voetgangers en fietsers. Ze komt tot leven op zondag tijdens de Zuidmarkt. Deze weg ligt op het raakvlak tussen de kleine en de grote gewelfde ruimten, doorkruist de Europaesplanade naar het noorden en loopt langs het driehoekige verweerde huizenblok dat het oude station omlijst en een commerciële en levendige onderste verdieping heeft.

Victor Hortaplein



Ten noorden van het station, binnen de omtrek van de gemeente Sint-Gillis, wordt deze grote openbare ruimte van 250 bij 36 meter in het zuiden omkaderd door het stationsgebouw en in het noorden door een kantoorgebouw in dezelfde architectonische taal. Alleen de begane grond aan de noordkant verlevendigt dit plein op wekdagen. De zuidelijke handelsgevel kijkt uit op een handelsingalerij met weinig toegang tot het plein. De ruimte is volledig gewijd aan voetgangers en actieve mobiliteit. Langs de gebouwen lopen twee dienstwegen. Elk uiteinde wordt gemarkeerd door de aanwezigheid van in-/uitritten van de openbare ondergrondse parkeergarage Q Park en door taxistandplaatsen. De centrale berm is verhoogd, beplant met bomen en biedt plaats aan veel banken. In het midden van de ruimte bevindt zich een cirkelvormige fontein. Het gehele wegdek bestaat uit natuurstenen straatstenen, behalve de wegenuiteinden die van asfalt zijn. Een recht van openbare doorgang kruist het gebouw aan de noordkant in de richting van de Barastraat. Het is echter alleen toegankelijk tijdens de opening van het café waar het doorheen loopt.

Fonsnylaan / Grondwetplein



Deze laan loopt langs het station en de spoorinfrastructuur, is uitgestippeld in het perspectief van de pijl van het stadhuis van Brussel en heeft een lange doorsteek van bijna 1 km.

lijn zijn er talrijke conflicten op het gebied van mobiliteit. Er zijn geen kiss & ride-stroken voor treinreizigers.

Met een breedte van 22 m wordt het begrensd door bouwprofielen tot GVL+12. Het is voornamelijk een transitbaan met een eigen locatie voor trams en bussen in het midden en tegelijk ook twee rijstroken begrensd door parkeerplaatsen in de lengte. De kantoorgebouwen zijn gericht op het zuidoostelijke trottoir tot de Joseph Claesstraat voordat ze overgaan in een meer klassiek Brussels weefsel. Op het noordwestelijke trottoir is er de ingang van het station, het voormalige postsorteercentrum, het toekomstige hoofdkwartier van de NMBS en verder naar het noorden de gewelfde ruimten die momenteel geen bestemming hebben. Het Marcel Broodthaersplein zorgt voor een verademing tegenover de ingang van het station zonder weliswaar echte gebruikskwaliteit te bieden. In het noorden, tegenover de gewelfde ruimten, wordt de laan begrensd door een dubbele bomenrij, een voetgangersgebied en vervolgens een parkeerplaats. De aanplantingen, voornamelijk hoge bomen, verkeren niet altijd in goede staat. Over de gehele

Baraplein

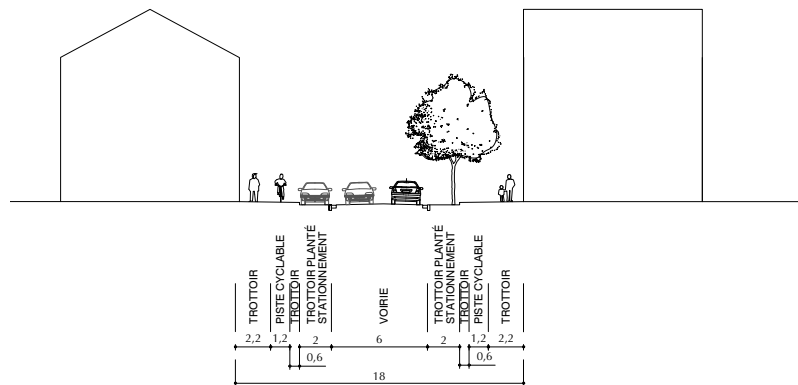


Ten noorden van het station, tussen de gemeenten Sint-Gillis en Anderlecht, is dit plein van 2.500 m² een ongedefinieerde ruimte, waarvan de laatste heraanleg dateert van 1998. De voetgangerszone wordt sterk gemarkeerd door de plaats van het wegverkeer en is omgeven door wegen of bezet door onbevoegd parkeren.

De leesbaarheid van de routes voor alle gebruikers is complex, waardoor met name richting het station een groot gebrek aan leesbaarheid van zebrapaden ontstaat.

De centrale ruimte is slechts aan één kant begrensd door bomen, volledig verhard, niet echt uitnodigend en met weinig gebruiksdoeleinden afgezien van een paar banken. Het is momenteel bezet voor de aanleg van metrolijn 3.

Barastraat

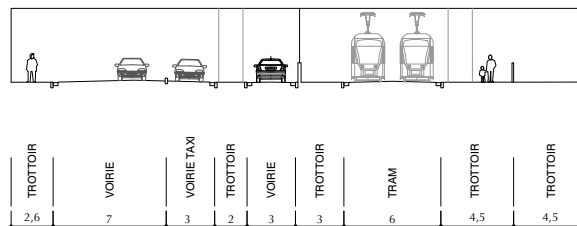


Deze as ligt parallel aan de spoorlijn ten noordwesten van het station, aan de zijde van de gemeente Anderlecht en is bijna 1 km lang. Deze regionale weg verbindt de Industrielaan ruimtelijk met de Kleine Ring. Weg met tweerichtingsverkeer van de Kleine Ring naar de Onderwijsstraat maar eenrichtingsverkeer in de richting van de Tweestationsstraat. Langsparkeren aan de weg over de gehele lengte. De weg bestaat daarom uit drie verschillende profielen, 18 meter breed van de Kleine Ring tot het station, 30,5 meter ter hoogte van het station, met een zijweg voor taxi's, en 18 meter tot de Tweestationsstraat met een eenrichtingsfietspad op elk trottoir. Het is beplant met een dubbele rij bomen (Gleditsia).

Door de complexiteit en slechte inrichting van kruispunten komen zwakke gebruikers in gevaarlijke posities aan de oversteekplaatsen.

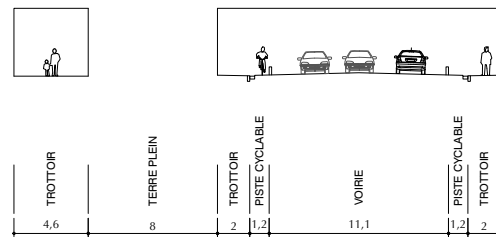
Deze dichtbevolkte openbare ruimte biedt geen andere gebruiksruimte dan verkeerszones, met uitzondering van een klein plein in het noorden dat de Barastraat verbindt met de Grisarstraat.

Overdekte Straat



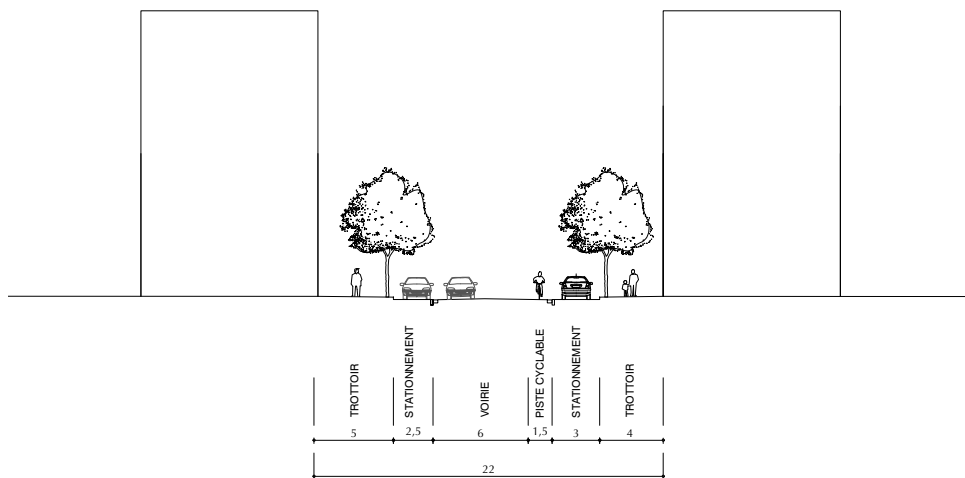
Dit met spoorlijnen bedekte gebied werd gecreëerd in het verlengde van de Ruslandstraat tijdens de bouw van het nieuwe spoorwegknooppunt. De overdekte straat is een van de raakvlakken van het station met het structurerende netwerk van het openbaar vervoer (tram en bus) en ze herbergt ook een taxistandplaats. De hele dag is er een zeer levendige sfeer, maar de straat is verzadigd door het lawaai en de geur van uitlaatgassen. Behalve gebruikers van het openbaar vervoer zijn er over het algemeen ook een groep daklozen te vinden. De overdekte straat is het raakvlak van het station met de grote gewelfde ruimte, een leegstaand gebouw maar met voorgevels die geactiveerd kunnen worden.

Tunnel van de Veeartsenstraat



De Veeartsenstraat/Théodore Verhaegenstraat is de enige horizontaal aan het station liggende verkeersader van de perimeter van het SVC 7 na de Zuidlaan. De tunnel vervoert verkeer afkomstig van de afrit 'Brussel centrum' van de ring. Deze slecht verlichte en met auto's verzadigde tunnel is een onaangename maar noodzakelijke plek voor voetgangers en fietsers. Parallel aan de wegtunnel is een tunnel voor zachte modi gebouwd, maar deze is om veiligheidsredenen gesloten.

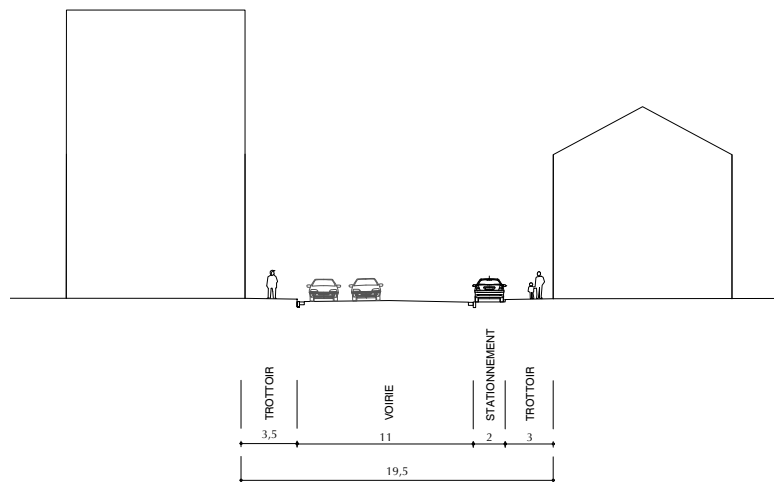
Frankrijkstraat



Parallel aan de Barastraat en de spoorlijnen, ten noordwesten van het station, is deze bijna naast de spoorlijn lopende weg een secundaire weg die de Barastraat en de Veeartsenstraat met elkaar verbindt. Ze wordt voornamelijk gebruikt als bediening voor het station, met gebruikers van openbaar en internationaal vervoer. De indeling van de ingang van het station is zeer complex en daardoor voor de verschillende gebruikers moeilijk leesbaar. Wanneer internationale treinen aankomen, veroorzaakt de menigte reizigers die de ruimte binnenvallen talloze conflicten, zoals woordenwisselingen tussen taxi's. Deze gebeurtenissen kunnen leiden tot wachtrijen die de kruising met de Veeartsenstraat kunnen blokkeren.

De vier tot vijf parkeerplaatsen gereserveerd voor internationale bussen zijn niet voldoende gezien het aantal voertuigen dat het in- en uitstappen van hun passagiers regelt. Sommige bussen moeten noodgedwongen verder weg parkeren in de Tweestationswijk. Deze tweerichtingsbaan is omzoomd door een dubbele bomenrij en op de weg is een eenrichtingsfietspad getekend.

Tweestationsstraat



Ten zuidwesten van het station, in de gemeente Anderlecht, is deze toegangsweg vanaf het randgebied 500 meter lang. Deze krijgt zwaar verkeer te verwerken. Hij loopt evenwijdig aan een open arm van de Zenne en wordt ervan gescheiden door huizenblokken. Deze weg van twee keer twee rijstroken, onbeplant en zonder fietspaden, is ondanks brede trottoirs niet bevorderlijk voor actieve vervoersmodi. De kruispunten zijn gevaarlijk en erg moeilijk te lezen, vooral die van de Veeartsenstraat en de Barastraat. In het zuiden wordt de weg breder om door een tunnel onder de spoorlijnen te gaan.

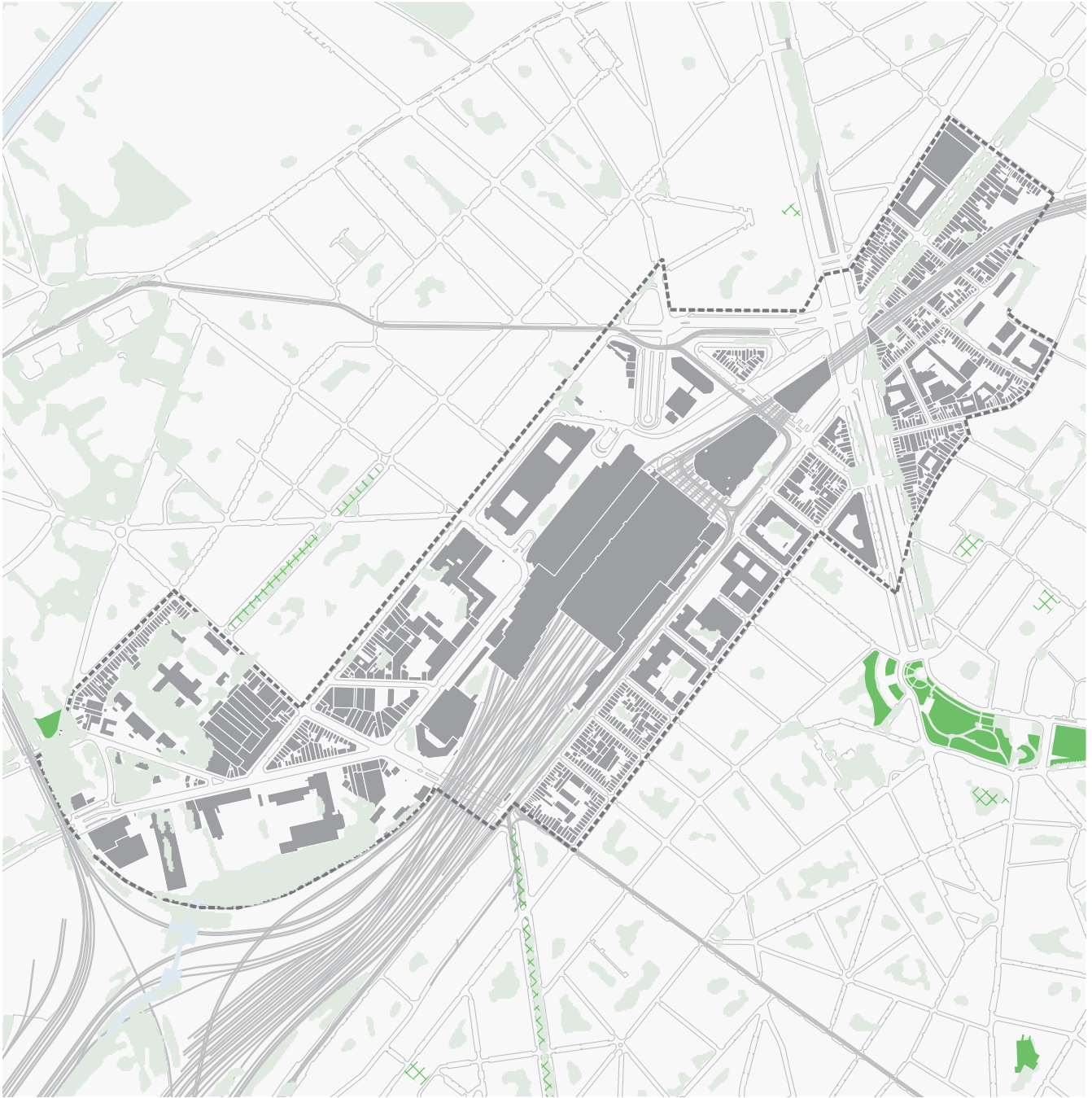
Deze straat wordt begrensd door heterogene bouwprofielen, tussen dichtbevolkte Brusselse huizenblokken, kantoorcomplexen en industriële gebouwen. Behalve een paar cafés is er weinig animatie.

Thematische samenvatting

- › De beleving van de leefomgeving in de wijk rond het station is over het algemeen negatief.
- › De ruimtes zijn sterk verhard, geluid is een zeer aanwezig element.
- › Het gebrek aan voor het publiek toegankelijke groene ruimten en aan de aanwezigheid van planten blijft een belangrijke uitdaging voor de transformatie. Het Tweestationsblok is het enige met een grote groene ruimte, maar deze is echter niet toegankelijk.
- › De wegen zijn voornamelijk aangelegd voor auto's en openbaar vervoer, zonder enige vorm van landschapsbehandeling, de ruimte is niet erg uitnodigend voor zachte mobiliteit. Gebruiksconflicten tussen de verschillende gebruikers komen echter vaak voor.
- › Belangrijke dynamiek van transformatie in de nabijheid van het onderzoeksgebied maar de verbindingen voor de actieve vervoersmodi tussen de wijken zijn niet vloeiend en de tunnels worden ervaren als gevaarlijke en ongezone ruimtes.
- › De Zenne en de Europaesplanade zijn strategische plekken voor stedelijke herinrichting en verbetering van de leefomgeving.
- › Zoals we zullen zien in het hoofdstuk Milieu, is de perimeter onderhevig aan verschillende soorten van stedelijke vervuiling (lawaai, luchtkwaliteit, bodemvervuiling op sommige plaatsen...). Deze vervuiling kan een impact hebben op de gezondheid van de bewoners en gebruikers van de perimeter.


Synthetische analyse van het MER


- › De leefomgeving van de zone van het SVC 7 is van slechte kwaliteit. Het uitbreiden van openbare groene ruimten en het verminderen van overlast is essentieel om een prettige leefomgeving te creëren. (E)
- › Herontwikkeling van het Tweestationsblok: op weg naar een kwaliteitsvol park langs de Zenne (O)
- › Zorgen voor meer groene en uitnodigende openbare ruimte (E)
- › De herinrichting van de verschillende openbare ruimten moet zo gebeuren dat er meer kwalitatieve verbindingen ontstaan tussen de verschillende gebieden en dat het stadslandschap aangenamer wordt (E)



OPEN RUIMTE

OPEN RUIMTE


 Gebouwen in het gebied van het SVC


 Gebouwen in het gebied van het SVC


Gebouwen buiten het gebied van het SVC


Gebouwen buiten het gebied van het SVC


Gebouwen buiten het gebied van het SVC


 Openbaar groene ruimten

 Openbaar groene ruimten

 Met bomen omzoomde openbare ruimten

 Met bomen omzoomde openbare ruimten

 Andere doorlaatbare ruimten

 Andere doorlaatbare ruimten

Bronnen

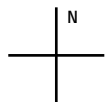
Brussel Urbis © 2021

Distribution & copyright C.I.B.G.

Leefmilieu Brussel © 2021

Schaal 1/10.000e

0 100 200 300 400 m



2.12 MILIEU

De Zenne stroomt in de open lucht in de perimeter. In lijn met de nieuwe toewijzing in parkgebied voorgesteld in het RPA Zuid, lijkt dit een te waarden element gezien het gebrek aan groen in deze ultrastedelijke wijk.

Bebouwde ruimte en open ruimte

Een dichtbebouwd weefsel

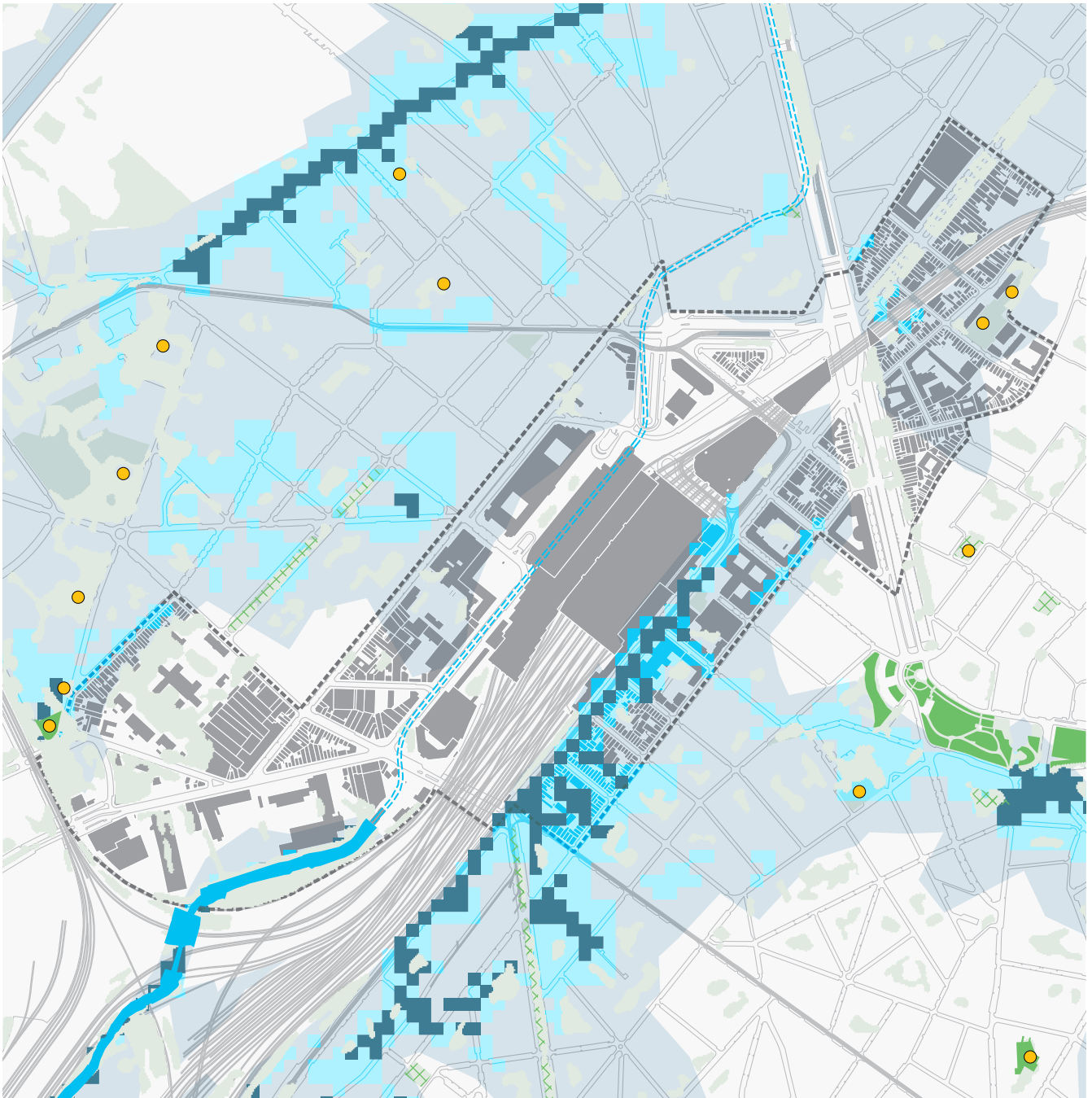
Afgezien van de spoorweginfrastructuur is de perimeter van SVC 7 min of meer volledig bebouwd. Er wordt een verhouding bereikt tussen de oppervlakte van de percelen en de grondinname van de gebouwen van 76%, wat behoorlijk veel is (48% op regionale schaal). Voor 828 percelen die 466.929 m² vertegenwoordigen, zijn er 982 gebouwen met een totale oppervlakte van 322.153 m².

De weinige binnenterreinen van huizenblokken en open ruimtes vertegenwoordigen dus 144.776 m² of 18,45% van de totale 784.739 m² van de perimeter. Merk op dat de meeste van deze 101.543 m² open ruimte is aan de binnenkant van de huizenblokken en dat deze zich niet in openbare open ruimtes bevinden. Bovendien kunnen sommige huizenblokken als kritisch worden beschouwd vanuit het oogpunt van landgebruik, aangezien de percelen tot +/- 100% zijn bebouwd. Men denkt bijvoorbeeld aan de huizenblokken gelegen tussen de Merodestraat, de Fonsnylaan en de Brusselse huizenblokken.









En nog wat open huizenblokken

Naar het zuiden van de perimeter toe zien we wat meer open huizenblokken: het huizenblok Frankrijk-Bara, het blok Veeartsenschool en ten slotte het Tweestationsblok. De ontwikkelingskenmerken zijn op deze drie huizenblokken verschillend, maar één element verbindt ze: de huizenblokken zijn niet toegankelijk voor het publiek.

Gezien de huidige stand is dit vooral schadelijk voor het Tweestationsblok waar de Zenne in de open lucht stroomt.

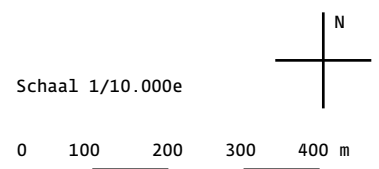


GROEN, BLAUW EN SPEELNETWERK

- | | | | |
|---|--|---|-------------------------------|
|  | Openbare en/of met bomen omzoomde groene ruimten |  | Laag overstromingsrisico |
|  | Andere doorlaatbare ruimtes |  | Gemiddeld overstromingsrisico |
|  | Zenne in open lucht |  | Hoog overstromingsrisico |
|  | Overdekte Zenne |  | Speelruimte(s) |

Bronnen

Brussel Urbis © 2021
 Distribution & copyright C.I.B.G.
 Leefmilieu Brussel © 2021



Groen, blauw en speeln netwerk

Groen en blauw netwerk

Zoals eerder gezien, kent de wijk over het algemeen een groot gebrek aan groen. Naast enkele beplante binnenkanten van huizenblokken, merken we vooral de begroeide strook ten zuiden van de perimeter op die zich uitstrekt langs het tracé van de Zenne. In dit deel van de omtrek stroomt de rivier in de open lucht.

In het Natuurplan Leefmilieu Brussel is deze groene strook het onderwerp van tal van projecten die moeten worden opgestart ter versterking van de blauwe continuïteit in het Gewest.

In overeenstemming met de doelstellingen van de GPDO houdt dit in dat de bestaande bedding van de Zenne wordt gebruikt om een lange aaneenschakeling te ondersteunen die loopt van de Veeartsenstraat naar de Internationalelaan en verder op het traject van het kanaal en de Groene Wandeling. De impact van een dergelijke groene en blauwe penetratie in het stedelijk weefsel kan zeer positieve gevolgen hebben voor de wijk en deze hiermee weer aansluiten op een regionaal netwerk.

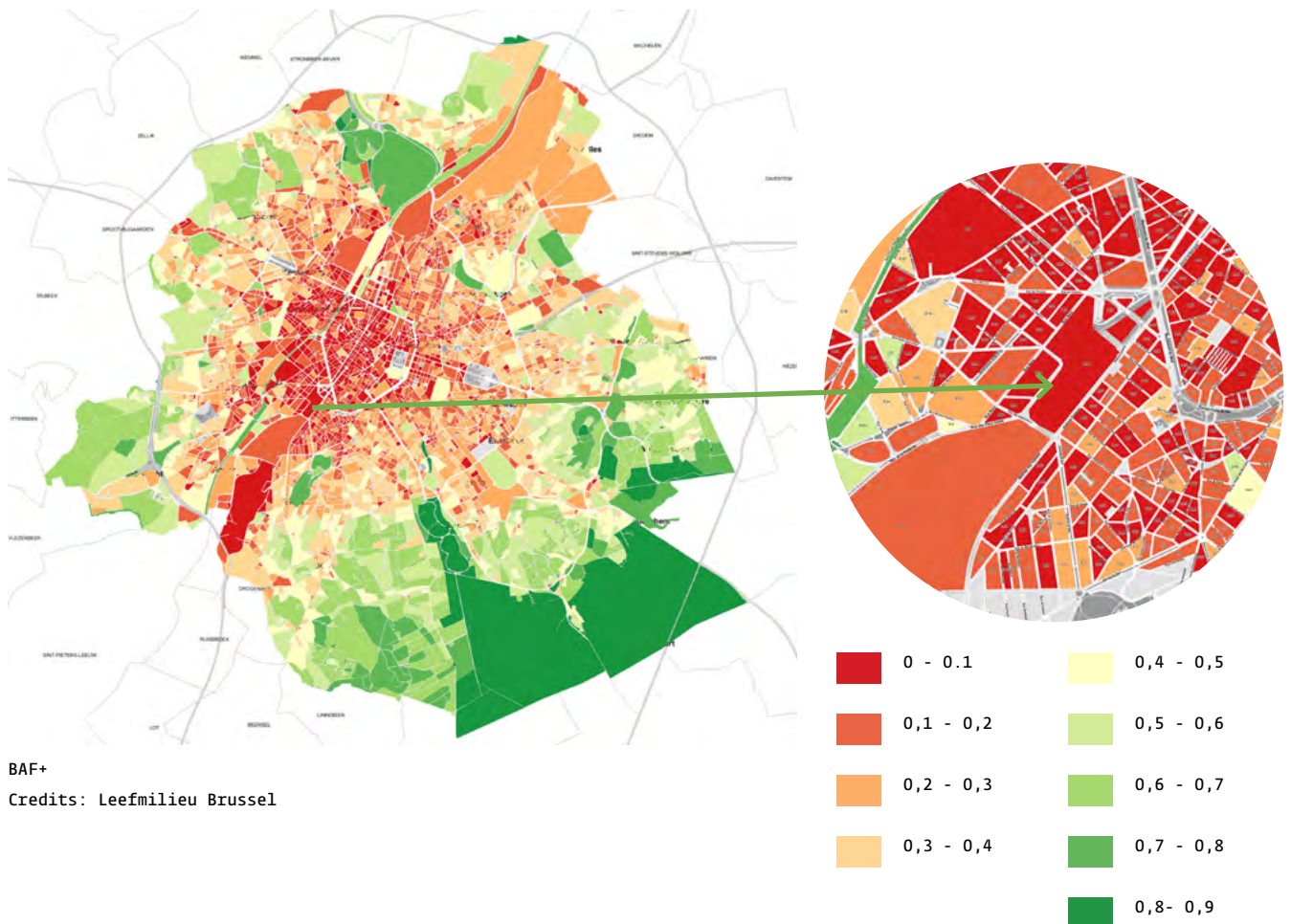
Het gebrek aan interventiemogelijkheden aan de binnenkant van huizenblokken of aan landbeschikbaarheid (voor echte groenaanleg) leidt de uit te voeren acties naar strategieën voor de vergroening van de openbare ruimte: wegen en trottoirs, vergroening van gevels, evenals debetumiseringsstrategieën waar mogelijk, om af en toe wat groen te vinden. Merk ook op dat de natuurlijke topografie en de situatie op de bodem van de vallei het lager gelegen deel van Sint-Gillis blootstellen aan ernstig overstromingsgevaar.

Speeln netwerk

De observatie m.b.t. het speeln netwerk is eenvoudig: met uitzondering van het voetbalveld van het wooncomplex Krakeel, is er binnen de perimeter van het SVC 7 geen vlakte, gebied of spelzone(s). Dit is meer dan een tekort, het is een reëel probleem.



Ecologisch netwerk van het BHG
Credits: Leefmilieu Brussel



BAF+
Credits: Leefmilieu Brussel

Ecologisch Netwerk en BAF

Ecologisch netwerk van BHG

Het Brusselse ecologische netwerk is een samenhangend geheel van (semi-)natuurlijke sites op het gewestelijk grondgebied. Deze gebieden moeten actief bijdragen aan de bescherming en het behoud van de biodiversiteit.

De perimeter van het SVC 7 wordt gekenmerkt door drie belangrijke elementen:

- › enerzijds de ontwikkelingszone die met name aanwezig is in het Tweestationsblok, waar de Zenne in de open lucht stroomt;
- › anderzijds de afwezigheid van centrale zones of verbindingzones in de volledige perimeter van het SVC 7;
- › tot slot de afwezigheid van groene snoeren opgenomen in het GPDO

Het ecologische netwerk is daarom slecht ontwikkeld binnen de perimeter van het SVC 7 met een ontwikkelingsgebied dat moet worden benadrukt (het Tweestationsblok).

De BAF-indicator

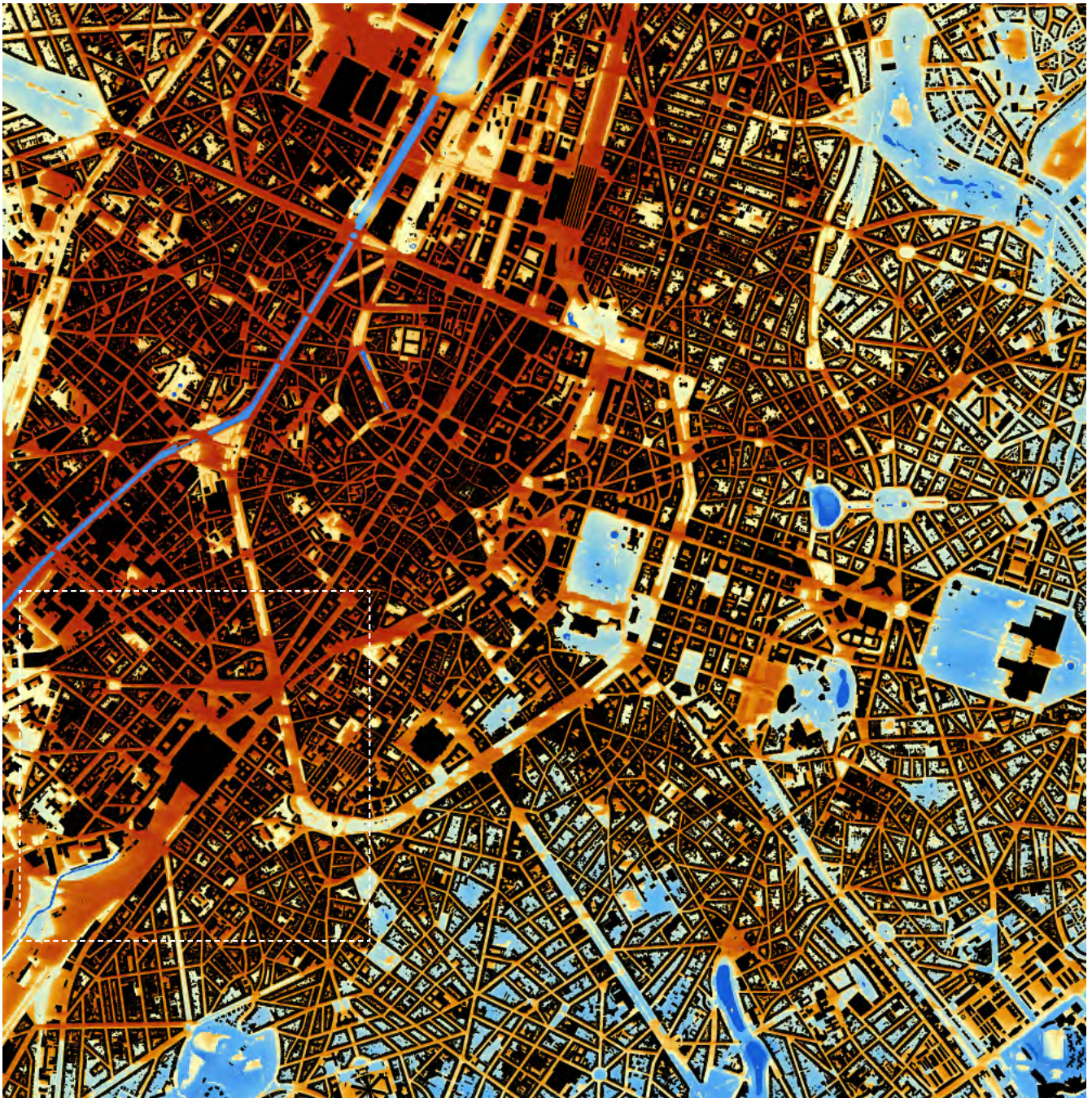
De BAF-indicator maakt het mogelijk om de snelheid van herbegroeiing van de huizenblokken te visualiseren. Zoals te verwachten zijn de huizenblokken in het centrum en het westen op regionale schaal veel minder groen dan die in de tweede oostelijke ring van het Gewest.

In de hele arme sikkkel stijgt de BAF nergens boven de 0,5.

In het kader van het SVC 7 wordt deze observatie bevestigd. Alle huizenblokken in de omtrek vallen onder de lat van 0,3. Inclusief het Tweestationsblok (0,18).

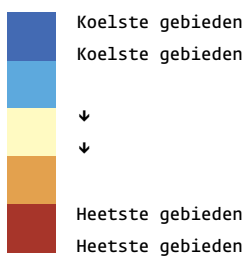
De conclusie is simpel, er is te weinig groenaanleg in alle huizenblokken van de perimeter. Dit is met name het geval voor het centrale huizenblok met het station en de omliggende openbare ruimten. Deze zijn te sterk verhard (Victor Hortaplein, Europaesplanade).

Op dit punt is het nodig te letten op een mogelijke significante groenaanleg in dit deel van de stad. De ondergrondse netwerken spelen een belangrijke rol bij het opvangen van bijvoorbeeld hoge bomen in de openbare ruimte.



KOELTE-EILAND

KOELTE-EILAND



Bronnen

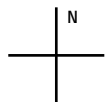
Brussel Urbis © 2021

Distribution & copyright C.I.B.G.

Leefmilieu Brussel © 2021

Schaal 1/10.000e

0 100 200 300 400 m



Koelte-eiland

Algemeen

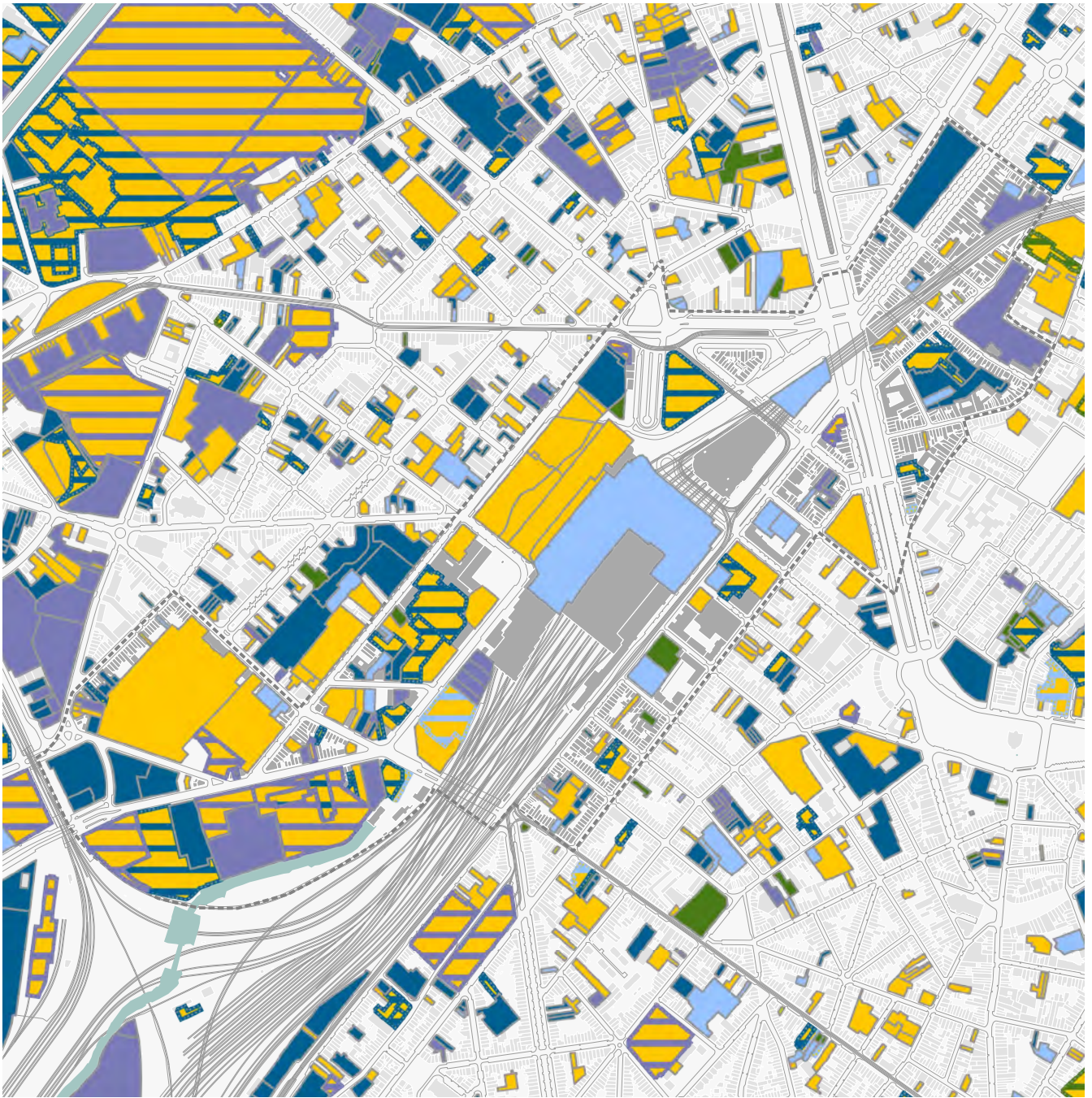
Een studie in opdracht van Leefmilieu Brussel in 2018 onthult een kaart van de koelte-eilanden in Brussel. Het idee is om de koelste gebieden te lokaliseren in geval van warm weer en de gebieden te markeren die het meeste risico lopen, waar concrete acties met prioriteit kunnen worden uitgevoerd.

Wanneer de hitte de stad bereikt, kan de atmosfeer snel verstikkend worden, met bovendien gevolgen voor het milieu en de gezondheid. Als gevolg van de opwarming van de aarde zullen periodes van hoge hitte waarschijnlijk frequenter, langer en intenser worden. Hittegolven zoals die van 2003 en 2006 kunnen in de komende decennia de norm worden. Bovendien zijn steden meer dan op andere plaatsen onderhevig aan hittegolven: een fenomeen vanwege het 'stedelijk hitte-eiland' effect.






De resultaten van de studie tonen aan dat de luchttemperaturen in het centrum van de regio in de zomer gemiddeld 3° C hoger zijn dan in de landelijke omgeving. Met name de minimum nachttemperaturen zijn hoger, met nadelige gevolgen voor de slaap en de gezondheid van bewoners. Er zijn gemiddeld drie keer meer periodes van sterke hitte in het centrum van Brussel dan op het platteland.

In de perimeter van het SVC 7

In de perimeter van het SVC 7 en in de omliggende wijken is de situatie duidelijk. Alleen het Tweestationsblok en het deel van de stad waar de Zenne in de open lucht stroomt, vallen onder de koele zone.

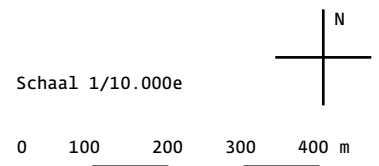


BODEMGESTELDHEID

-  **Categorie 0** (Potentieel verontreinigde percelen)
-  **Categorie 1** (Niet-verontreinigde percelen)
-  **Categorie 2** (Licht verontreinigde percelen)
-  **Categorie 3** (Verontreinigde percelen zonder risico)
-  **Categorie 4** (Verontreinigde percelen in studie of behandeling)

Bronnen

Brussel Urbis © 2021
Distribution & copyright C.I.B.G.
Leefmilieu Brussel © 2021



Bodemgesteldheid

Algemeen

De bodemgesteldheidskaart van de regio wordt zeer regelmatig gepubliceerd door de diensten van Leefmilieu Brussel.

Op de website van Leefmilieu Brussel:

'Op de kaarten van bodemgesteldheid staan alle gevalideerde kadastrale percelen en die waarvoor Leefmilieu Brussel de informatie over bodemkwaliteit heeft gecontroleerd.

Elk perceel dat in de inventaris van de bodemgesteldheid wordt opgenomen, valt onder een categorie die rekening houdt met de resultaten van eventueel aldaar uitgevoerd onderzoek en behandeling van bodemverontreiniging.'

Binnen de perimeter van het SVC7 moeten veel percelen worden gecontroleerd. Sommige van deze percelen hebben grote oppervlakten. De bijgevoegde kaart zal als basis dienen voor het melden van probleemsituaties op een bepaald perceel dat is geselecteerd voor het opzetten van een operatie in het programma.

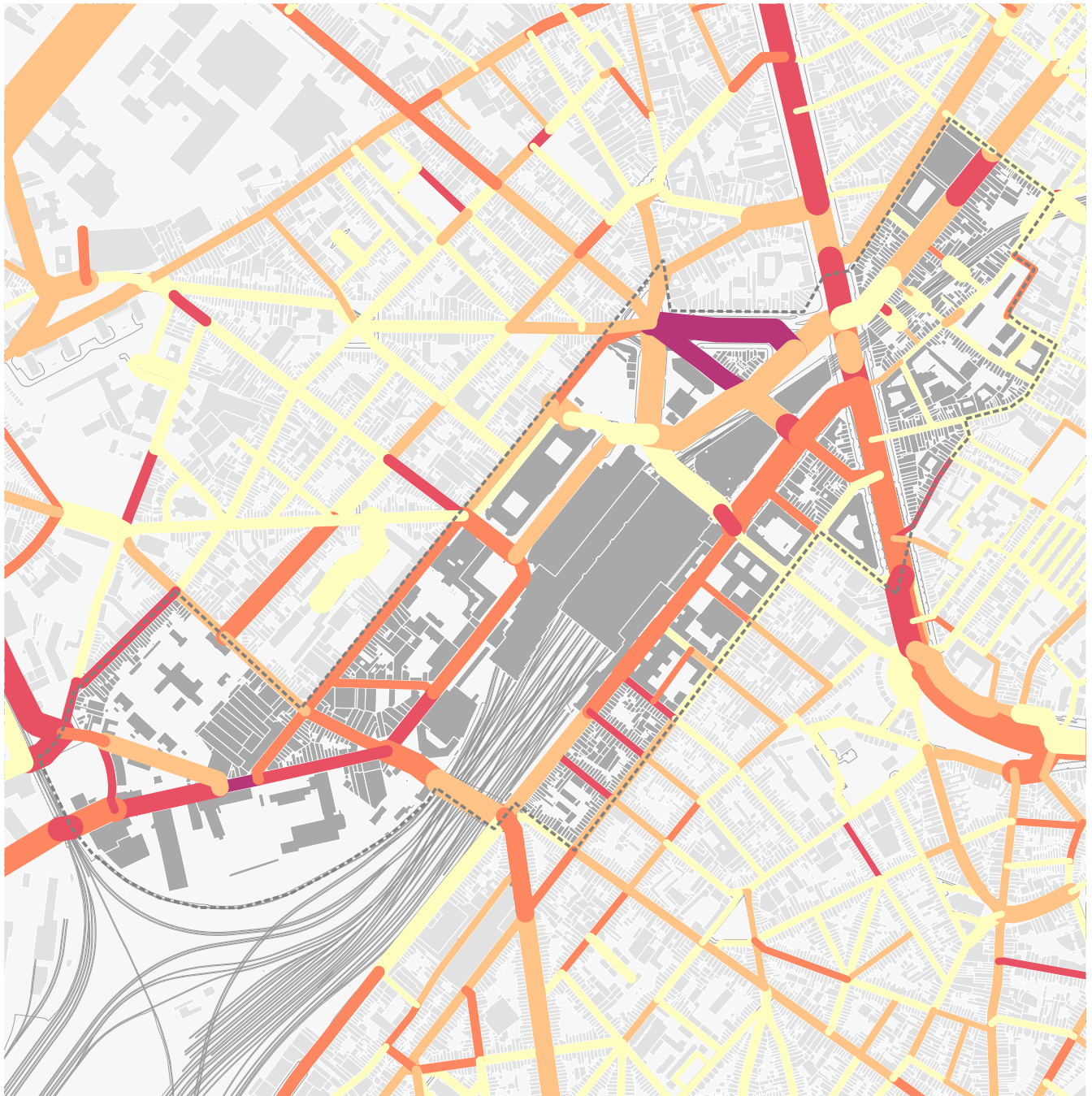
Strategie 'Good Soil'

LB ontwikkelt al jaren een nieuwe strategie voor bodembeheer.

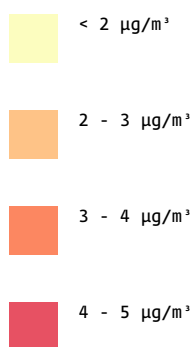
LB wil de 'Good Soil'-strategie veralgemenen naar alle CBR-initiatieven en -projecten. Het bestaat erin de bodem niet alleen als vervuilde entiteit te beschouwen, maar ook als entiteit die nodig is voor 4 positieve functies voor een duurzaam bodembeheer:

- › stadslandbouw;
- › biodiversiteit,
- › beheer van regenwater;
- › circulaire economie.

Deze vier functies verlenen andere diensten aan de Brusselaars, met name voor recreatieve aspecten, bescherming tegen erosie en verdichting, koolstofputten, koelte-eilanden...



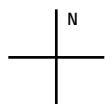
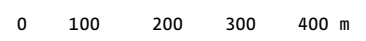
LUCHTVERONTREINIGING
LUCHTVERONTREINIGING



Bronnen

Brussel Urbis © 2021
Distribution & copyright C.I.B.G.
Leefmilieu Brussel © 2021

Schaal 1/10.000e



Luchtverontreiniging

Algemeen

In de stedelijke context vormt zwarte koolstof een belangrijke subclassificatie van fijne deeltjes. Zwarte koolstof omvat, zoals de naam suggereert, alle deeltjes gevormd uit koolstof, en 'zwart', dat wil zeggen, sterk lichtabsorberend.

Het belangrijkste kenmerk van zwarte koolstof is dat het een vervuilende stof is die sterk verbonden is met verbrandingsprocessen. Dit is de reden waarom het vaak wordt geïdentificeerd met 'roet'. In een stedelijke omgeving is zwarte koolstof dus een uitstekende indicator voor wegverkeer (verbranding in voertuigmotoren), evenals voor verwarming (afhankelijk van de tijd van het jaar). Het wordt aangetroffen in industriële verbrandingsprocessen, hoewel deze sector vrij marginaal is in Brussel en in de perimeter.

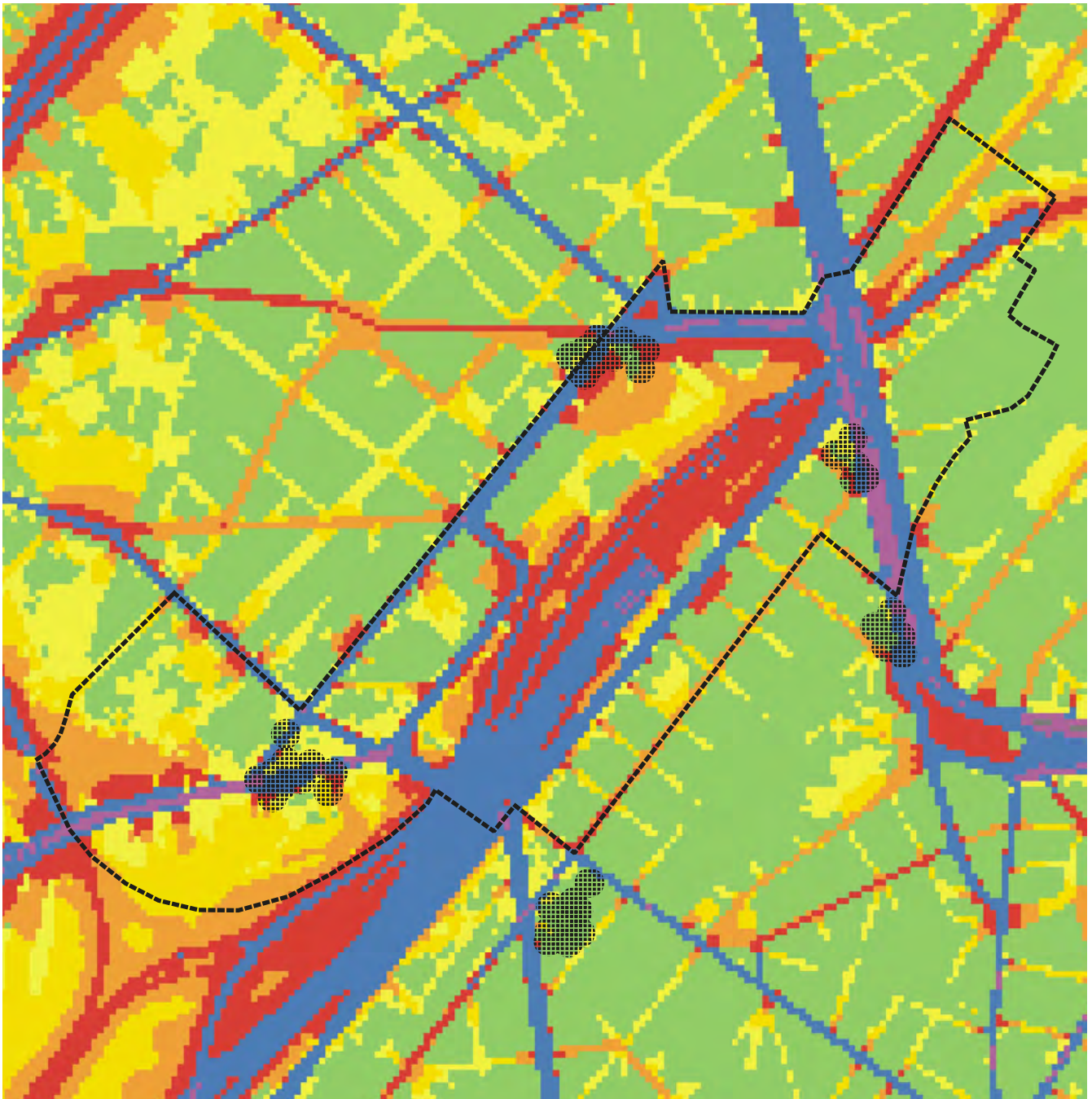
In de perimeter van het SVC 7

Binnen de perimeter kunnen we zien dat de belangrijkste assen notoir worden beïnvloed door aanzienlijke gemiddelde concentraties zwarte koolstof tijdens de spitsuren.

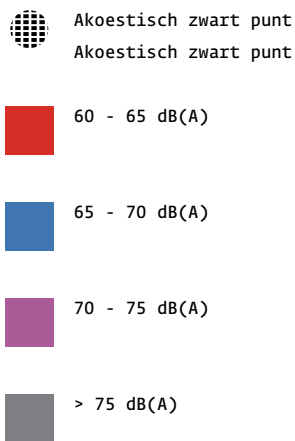
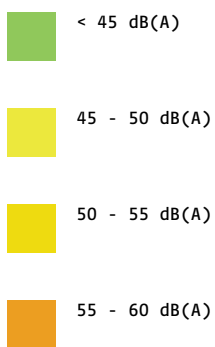
In de pre-site voor de Metro 3 is de Jamarlaan één van de assen die het meest onderhevig is aan luchtverontreiniging op de schaal van het BHG met een concentratie zwarte koolstof van $6 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

Elders in de perimeter hebben alle structurende verkeersassen met aanzienlijk verkeer hoge concentraties zwarte koolstof. De Fonsnylaan, Koningslaan, Veeartsenstraat, Frankrijkstraat en Barastraat hebben dus gemiddelde concentraties zwarte koolstof van meer dan $3 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Een belangrijk punt van aandacht is de verrassend lage concentraties in de tunnels onder het spoor.

De perimeter van het SVC 7 is in de huidige context onderhevig aan een aanzienlijke aanwezigheid van auto's met onder meer alomtegenwoordig doorgaand verkeer en de luchtvervuiling ligt daarom ook hoog.

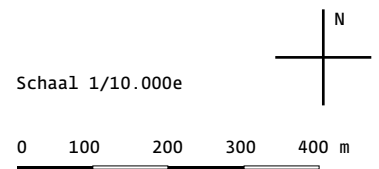


GELUIDSHINDER
GELUIDSHINDER



Bronnen

Brussel Urbis © 2021
Distribution & copyright C.I.B.G.
Leefmilieu Brussel © 2021



Geluidshinder

Jaarlijks gemiddeld niveau bij meervoudige blootstelling aan omgevingsgeluid

Zoals gezegd zijn er in de perimeter veel belangrijke gewestwegen. Het autoverkeer op deze wegen is erg intens. We denken aan de Fonsnylaan, de Koningslaan, de kleine ring en de Barastraat. Het geluidsniveau gaat hand in hand. De kaart met het jaarlijkse gemiddelde niveau bij meervoudige blootstelling aan omgevingsgeluid toont duidelijk het belang aan van het aantal decibel dat worden gegenereerd door het autoverkeer en het doorgaand verkeer op deze wegen. Men moet hierbij nog het door de spoorinfrastructuur gegenereerde geluidsniveau optellen.

Akoestische zwarte punten

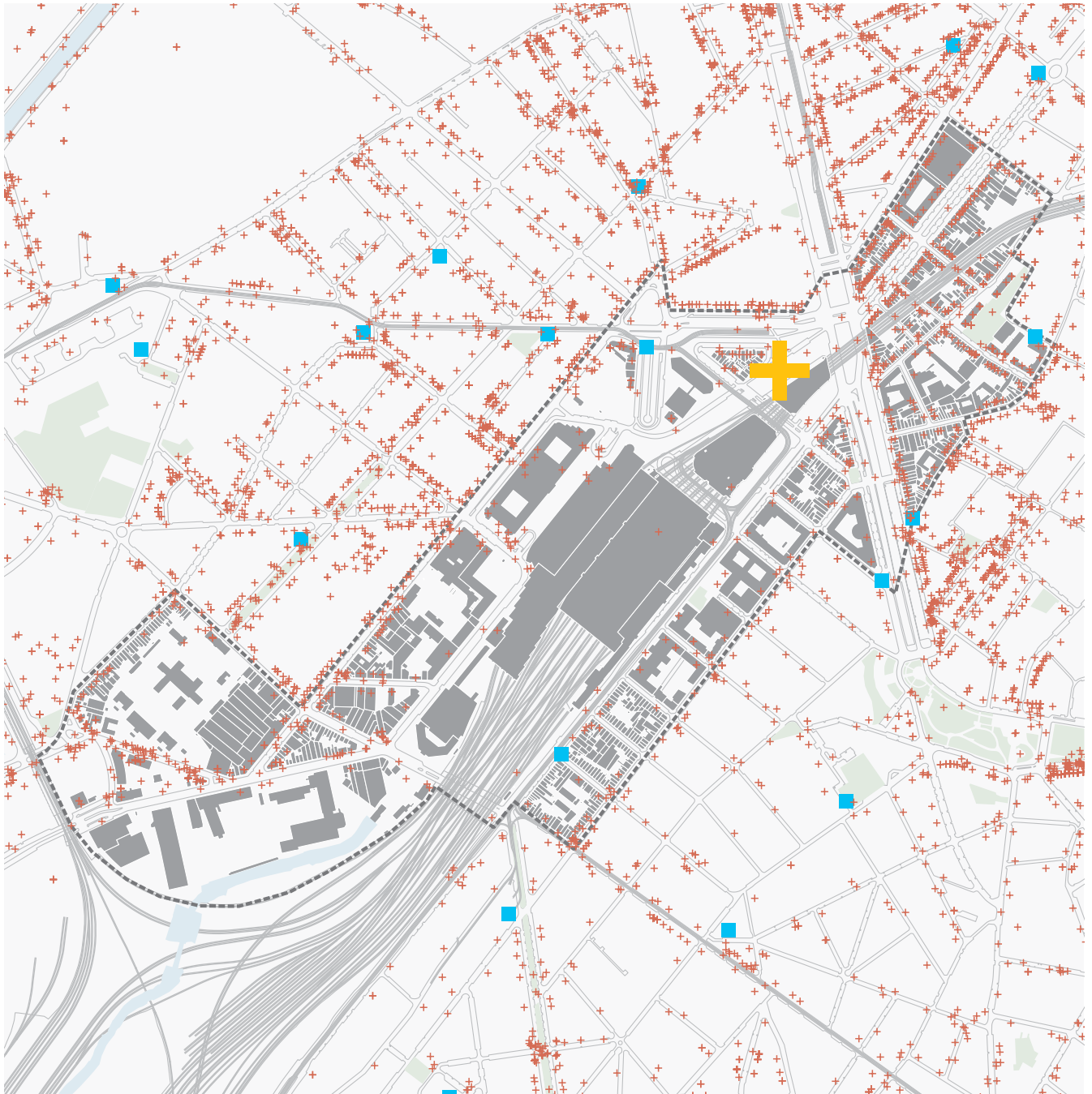
Akoestische zwarte punten komen overeen met bewoonde gebieden waar sprake is van een concentratie van geluidsbronnen en/of veel klachten over geluidshinder. De geluidssituatie wordt als hinderlijk ervaren.

In de hele perimeter zijn er vijf zones die door Leefmilieu Brussel zijn geïdentificeerd als akoestische zwarte vlekken:

- › het kruispunt van de Barastraat en de Fiennesstraat (situatie pre-site van metro 3);
- › het kruispunt van de Fonsnylaan en de Hallepoortlaan;
- › het kruispunt tussen de Ruslandstraat en de Hallepoortlaan;
- › het kruispunt tussen de Koningslaan en de Merodestraat.
- › het kruispunt van de Tweestationsstraat en de Barastraat

Op al deze kruispunten merken we concentraties van voertuigen op piekmomenten.

Ten slotte zijn er in de hele perimeter twee zones met lagere gemiddelde jaarlijkse geluidsniveaus (< 45 dB (A)). Het gaat om de binnenkanten van de huizenblokken. Deze zones moeten worden beschermd.



AFVALBEHEER

AFVALBEHEER

- + Afval ingezameld in de openbare ruimte (FixMyStreet 2015-2021)
- Afval ingezameld in de openbare ruimte (FixMyStreet 2015-2021)

- Glasbol
- Glasbol

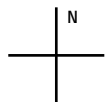
- ✚ Zuidmarkt
- Zuidmarkt

Bronnen

Brussel Urbis © 2021
Distribution & copyright C.I.B.G.
Brussel Mobiliteit © 2021
FixMyStreet © 2021

Schaal 1/10.000e

0 100 200 300 400 m



Afvalbeheer

Probleem van de aanwezigheid van afval op straat

Een groot deel van de perimeter van het SVC 7 lijdt aan een terugkerende aanwezigheid van afval op straat. De bijgevoegde kaart belicht een belangrijk probleem met de meest relevante punten van intensiteit:

- › daarbij wordt met name gedacht aan de Mero-destraat waar afval zich regelmatig opstapelt;
- › het plein aan het einde van de Frankrijkstraat en de omgeving die clandestiene stortplaatsen zijn geworden waar men systematisch allerlei soorten afval vindt die voor iedereen zichtbaar zijn;
- › de randen van de Jamarlaan liggen regelmatig bezaaid met afval.

We merken dat er weinig vuilnisbakken en glasbollen aanwezig zijn in de openbare ruimte.

Zuidmarkt

De Zuidmarkt is de grootste markt van het land. Deze vindt elke zondagochtend plaats en trekt veel groentetelers en kopers uit het hele BHG en daarbuiten. Aan het einde van het markt blijft er een serieus probleem achter met de aanwezigheid van een zeer aanzienlijke hoeveelheid afval in de openbare ruimte.

Overheidsmanager van het gebied

De huidige situatie is problematisch en vormt het onderwerp van een specifieke beoordeling door Net Brussel en haar partners.

Momenteel wordt een functie van overheidsmanager van het gebied bestudeerd op de schaal van de perimeter van het Zuidstation die een specifiek afvalbeheerprogramma mogelijk zou maken.

Er zijn talrijke en structurele obstakels. Er moeten echter concrete oplossingen worden gevonden om een situatie in te dammen die momenteel schadelijk is voor de wijk.

Thematische samenvatting

- › De perimeter van het SVC 7 wordt gekenmerkt door een gebrek aan groene ruimte. Deze wijk met grote lineaire openbare ruimtes lijkt te verhard. Het verbeteren van deze situatie is een klimaatuitdaging gericht op een ecologische transitie.
- › De aanwezigheid van een huizenblok waar de Zenne in de open lucht stroomt, is een unieke kans voor het SVC 7. Het opnemen van een deel van het huizenblok in het RPA Zuid in een parkgebied (in openbaar onderzoek op het moment van schrijven van deze regels) is een sterke strategische troef met het oog op het terugwinnen van dit gebied.
- › Deze wandelruimte kan ook meer zijn dan een park en de wijk verbinden met een groenblauw netwerk op regionale schaal.
- › Alle huizenblokken binnen de perimeter zijn met uitzondering van een deel van het Tweestationsblok opgenomen als hitte-eilanden in de door LB voorgestelde classificatie.
- › Binnen de perimeter van het SVC 7 is er maar één speelzone: het voetbalveld van het wooncomplex Krakeel, wat veel te weinig is. In de perimeter is hieraan duidelijk een tekort.
- › De perimeter van het SVC 7 is onderhevig aan verschillende soorten stedelijke vervuiling (lucht, geluid, bodem).
- › De kwestie van het afvalbeheer in de openbare ruimte van de wijk blijft een belangrijk punt dat moet worden opgelost (sluikstorten, afval van de Zuidmarkt, weinig vuilnisbakken of glasbollen).

Synthetische analyse van het MER

Kringloop van het water

- › Te benutten kans voor de Zenne;
- › Interesse in de ontwikkeling van kwalitatieve openbare groene ruimten;
- › Kans om de leefomgeving te verbeteren van wijken die betrokken zijn bij de ontwikkeling van de natuur en de verbetering van de bodemgesteldheid
- › Overstromingsbeheer door het uitbreiden van onverharde oppervlakken of oppervlakken van regenwateropvang: openbare ruimten, groendaken, groene ruimten enz.
- › Ontwikkeling van vegetatie in de openbare ruimte, creatie van koelte-eilanden.
- › › Mogelijkheid om de principes van regenwaterbeheer te integreren op het perceel en in de openbare ruimte (GRB) door in te spelen op:
 - › Waterverbruik van gebouwen (efficiënter gebruik, vervanging door regenwater);
 - › De hoeveelheid geloosd water (vertraging, retentie, infiltratie, uitgestelde restitutie, recycling);
 - › De kwaliteit van het geloosde water (alternatieven voor 'rioolafvoer', kwaliteit van afval- en regenwater);
 - › Aangezien de wijk een hoog tot middelgroot overstromingsrisico kent, zal de infiltratie en retentie van regenwater op het perceel moeten worden bevorderd;
 - › Kans om het probleem van directe lozingen in de Zenne op te lossen;
 - › Kans om bij elk nieuw project te voldoen aan het waterbeheerplan: het vergroten van de aanwezigheid van water in de openbare ruimte is een van de doelstellingen van het waterbeheerplan. Dit komt ten goede aan insecten en vogels.

Groen en blauw netwerk, ecologisch netwerk

- › Creëren van nieuwe groene ruimtes door het herinrichten van de vele openbare ruimtes die momenteel sterk verhard zijn en door de

opwaardering van restruimtes, interieurs van huizenblokken, daken, gevels enz. Er is meer aandacht nodig voor de groene zone rondom de Zenne die in open lucht stroomt

- › Interesse in de ontwikkeling van kwalitatieve openbare groene ruimten;
- › Kans om de leefomgeving van de wijken te verbeteren in samenhang met de ontwikkeling van de natuur en de bodemgesteldheid;
- › Ontwikkeling van vegetatie in de openbare ruimte, creatie van koelte-eilanden.
- › › Realisatie van een kwalitatief groen snoer

Fauna et flora

- › Rekening houden met de aanwezige ruimte die is gekoppeld aan gebouwen.
- › Kans om de BAF + van elk door het programma geselecteerd perceel te verbeteren.
- › Deze percelen zullen immers verschillende mogelijkheden bieden om de ontwikkeling van de biodiversiteit te bevorderen.
- › Er moet prioriteit gegeven worden aan systemen die de oppervlakken van bodemvegetatie vergroten, zoals tuinen in volle grond en wetlands. Dan kan rekening worden gehouden met andere voorzieningen zoals doorlaatbare verharde zones en groendaken.
- › Kans om de doelstellingen van het Natuurplan te realiseren in het kader van de ontwikkeling van nieuwe projecten;
- › Rekening houden met de meest gunstige systemen op het vlak van biodiversiteit in het kader van projecten voor herinrichting van de openbare ruimte, renovatie en nieuwbouw (volle grond, wetlands, groene daken, habitats voor fauna en flora, beplante collectieve ruimtes).
- › Wij wijzen erop dat deze systemen des te meer impact zullen hebben als ze de continuïteit van de ecologische verbindingzones (voor fauna en flora doorlaatbare systemen voor perceelscheiding) mogelijk maken. Tot slot zal er rekening gehouden moeten worden met de verbindingen met andere stepstones (stations) van het groene netwerk. Dit is nodig

zodat dieren zich kunnen bewegen van buiten de steden naar binnen.

Koelte-eiland

- › Meer koelte-eilanden creëren in de zone van het SVC 7
- › De in SVC 7 geplande herinrichting van veel openbare ruimtes is een kans om de situatie te verbeteren

Bodemgesteldheid

- › In het kader van de ontwikkeling van het SVC 7 moet bodemverontreiniging een aandachtspunt vormen.
- › De doelstellingen van de strategie Good Soil moeten ook in het programma worden geïntegreerd. In plaats van enkel rekening te houden met het beheer van de verontreiniging door chemische polluenten, houdt deze strategie rekening met alle functies die bodems vervullen zoals de verschillende afbraakprocessen, biodiversiteit en organisch bodemmateriaal, regenwaterbeheer, stadslandbouw, ... Het doel van deze strategie is het verbeteren van de leefomgeving van de Brusselaars door het behoud van levende en gezonde bodems.

Ter herinnering: de bodemprocessen – die ecosystemendiensten worden genoemd – kunnen worden ingedeeld in vier soorten diensten:

- › Levering van diensten zoals de productie van drinkwater of landbouwproductie;
- › Regulerende diensten zoals de opname van atmosferische koolstof of de rol van buffer tijdens overstromingen;
- › Culturele diensten zoals de positieve impact op de mens bij het verrichten van buitenactiviteiten;
- › Ondersteunende diensten zoals de leefruimte die de bodem biedt aan flora en fauna.

Deze processen kunnen worden gewaarborgd door verschillende interventies die het mogelijk maken om andere uitdagingen op een transversale manier aan te gaan:

- › Terugkeer naar de volle grond, ontwatering van oppervlakten die gunstig zijn voor de infiltratie van regenwater en het voorkomen van overstromingen;
- › Openstelling van de huizenblokken door de creatie van nieuwe groene ruimten en toegankelijke groene openbare ruimten;
- › Herinrichting van bermen door het planten van bomen om de infiltratie van regenwater te bevorderen en de continuïteit van het groene netwerk en de ontwikkeling van biodiversiteit te verzekeren;
- › Behoud en ontwikkeling van tuinen en moestuinen.

Meer specifiek moet het SVC 7 een impact hebben op de continuïteit van ecologische corridors (voor fauna en flora doorlaatbare systemen van perceelbegrenzing). Tot slot zal er rekening gehouden moeten worden met de verbindingen met andere stepstones (stations) van het groene netwerk. Dit is nodig zodat dieren zich kunnen bewegen van buiten de steden naar binnen.

Luchtverontreiniging

Om te voldoen aan verschillende regionale doelstellingen met betrekking tot de verbetering van de luchtkwaliteit en het klimaat, door vermindering van de luchtvervuiling. Elk project dat de ontwikkeling van het gebruik van de fiets, het openbaar vervoer, autobeperkingen (verplaatsing en parkeren), de productie van minder vervuilende warmte, het planten van bomen, enz. mogelijk maakt, moet worden aangemoedigd.

Geluidshinder en vervuiling door trillingen

Het verminderen van verkeersgeluid op de hoofdwegen is een aandachtspunt voor de zone van het SVC 7: het verminderen van de verkeersdruk op bepaalde wegen. Deze geluidsreductie kan ook positief zijn voor de openbare ruimte, vaak in de buurt van lawaaierige wegen.

De projecten moeten beantwoorden aan de doelstellingen van het Plan Quiet.brussels.

Beheer van afval en hulpbronnen

Om de netheid van de openbare ruimte te verbeteren:

- › Zorgen voor de nodige infrastructuur bij herinrichting openbare ruimte
- › Betere bewustmaking van bewoners en voorbijgangers

In het gebied zijn kansen voor hergebruik van materialen. Om de productie van afval bij sloop en renovatie van gebouwen en wegen te verminderen, kunnen materialen worden geïnventariseerd en hergebruikt/opgewaardeerd. Niet-verkochte producten uit de Zuidmarkt kunnen lokaal worden gerecycled voor sociale initiatieven.

Over het algemeen is er een groot gebrek en dus een groot potentieel voor het opzetten van lokale initiatieven op het gebied van de circulaire en sociale economie: repair café, weggeefwinkel, tweedehandswinkel, bibliotheek van materialen, Lokaal uitwisselingsstelsel (LETS/SEL), Réseau de Consommateurs Responsables - 'Netwerk van Kennisuitwisseling' (RES) enz.

Energie

De renovatie van de zone van het SVC 7 zal baat hebben bij de nieuwe energiewetgeving voor de overstap naar een lager energieverbruik.

2.13 GEVOLGEN VAN DE COVID-19-CRISIS

De gevolgen van de gezondheids crisis van 2020-2021 lieten niet lang op zich wachten. De verzwakking van het toch al precare publiek en de veranderingen in levensstijlen (telewerken enz.) moeten als de belangrijkste effecten worden genoemd.

De impact op kwetsbare doelgroepen

Zoals we in dit document hebben gezien, lieten de effecten van de COVID-19-epidemie en de lockdown niet lang op zich wachten. Zoals vaak het geval is in tijden van crisis onder vinden de meest kwetsbare groepen de onmiddellijke gevolgen. Wij denken hier aan:

- › zwervers die snel aan alles gebrek hadden. Ook de maatschappelijk werkers hebben vanaf begin april 2020 (begin van de eerste lockdown) de alarmbel geluid;
- › aan gezinnen die in kleine woningen wonen. Voor hen was het moeilijk (zo niet onmogelijk) om te voldoen aan de door de Belgische autoriteiten genomen maatregelen. Hun tieners bleven vervolgens naar buiten gaan en rondhangen op de openbare ruimtes, waardoor nieuwe conflictsituaties met de politie ontstonden;
- › aan de ouderen, gedwongen tot strikte opsluiting om te voorkomen dat ze het virus oplopen. Deze mensen voelden zich nog meer geïsoleerd dan normaal en sommigen werden aan hun lot overgelaten. Voor veel senioren was deze periode bijzonder traumatisch;
- › aan de mensen die leven in bestaansonzekerheid in het algemeen. We denken vooral aan mensen die al vóór de crisis werkloos waren of een onstabiele baan hadden. Ze zijn talrijk in de periferie en de vooruitzichten voor de toekomst zijn niet per se rooskleurig.
- ›

Stijging van de bouwprijzen

Geheel onverwachts blijkt dat het wereldwijde economische herstel zo sterk is dat het veel markten destabiliseert doordat de vraag het beschikbare aanbod ver overtreft.

Dit geldt met name voor energie. De prijs van elektriciteit en vooral gas maakte spectaculaire sprongen in 2021, wat meteen leidde tot een stijging van de kosten van veel producten en meer bepaald bouwproducten (isolatie, metalen, hout enz.).

In de kostenberekening voor de werkzaamheden van het SVC7 moet met deze dimensie rekening worden gehouden om te hoge meerkosten te voorkomen die later door de overheid worden vergoed.

Telewerken en een nieuw model

Het is duidelijk dat de gezondheids crisis processen die al aan het werk waren, heeft versneld en versterkt. Er werd massaal gebruik gemaakt van telewerken en alles wijst erop dat dit structureel zal worden uitgebreid, in een verhouding die echter onzeker blijft, waardoor de behoefte aan kantoorruimte zal afnemen. Het kantoorgebouw zal eerder taken huisvesten die niet thuis of op derde plaatsen kunnen worden uitgevoerd.

Gebouwen met een multiprogrammatische dimensie zouden ook een interessant antwoord kunnen zijn aangezien dit zal leiden tot minder monofunctionele kantoorruimte en de mogelijkheid van het ontwikkelen van bijkomende woningen en bijvoorbeeld persoonlijke diensten (kinderdagverblijf, horeca, winkels enz.).

Deze dynamiek is al aan het werk in de wijk van het Noordstation met torens waarvan de toewijzingen worden uitgebreid.

Het project Zin is in dit opzicht zeer interessant aangezien het gaat om het hergebruik van torens I en II van het WTC voor de ontwikkeling van een gemengd programma. Dit programma omvat daarom kantoren, woningen en een hele reeks ondersteunende diensten die de plek zullen verlevendigen.

Bovendien moet worden opgemerkt dat veel doelgroepen binnen de perimeter niet betrokken zijn bij de praktijk van telewerken en de daaruit voortvloeiende modelwijziging.

Of het nu gaat om taxichauffeurs, buschauffeurs, bouwvakkers (er zijn er veel in de buurt), winkeliers, garagisten, leraren, opvoeders, wijkwerkers, studenten, kunstenaars...

Al deze bevolkingsgroepen staan ver af van het model van de kantoormedewerker die zich al jaren buiten de stad wil vestigen en bij wie de komst van het telewerken deze hindernissen zou hebben weggenomen.

Als zodanig lijkt het onwaarschijnlijk dat de demografische dynamiek van de wijk de komende jaren ingrijpend zal veranderen.

In deze zeer dichtbevolkte buurten is de vraag naar woningen groot en zou dit volgens projecties van BISA de komende drie decennia zo moeten blijven.

Naar een nieuw model van de openbare ruimte

De relatie met de openbare ruimte werd vooral in Brussel erg besproken tijdens de lockdown. De huidige ruimteverdeling, waar de auto al decennia lang oppermachtig is, wordt sterk in twijfel getrokken. Zeker in dichtbevolkte buurten, waar de woonomstandigheden complex zijn en waar de openbare ruimte de enige ademruimte is. De druk op bestaande openbare ruimtes is daardoor groot (voetgangers, winkelstalletjes, terrassen etc.). Veel gemeenten hebben daarom maatregelen genomen om meer ruimte te maken voor voetgangers en fietsers.

Deze 'sanitaire' kijk op de openbare ruimte wordt toegevoegd aan een zeer brede stedenbouwkundige literatuur, die campagne voert voor een

rechtvaardiger verdeling van de openbare ruimte. Het SVC biedt hier een uitzonderlijke kans om een verandering van model te ondersteunen.

De socio-culturele sector geconfronteerd met het onbekende

De hele culturele sector bevindt zich in het oog van de storm en alles stond van de ene op de andere dag stil. Veel evenementen zijn afgelast of uitgesteld.

Veel kunstenaars hebben hun hoofdkantoor gevestigd in deze wijk en het staat vast dat het volledig stopzetten van de activiteiten begin 2020 gevolgen zal hebben voor deze sector.

Het is afwachten wat de precieze gevolgen op de lange termijn zullen zijn. Op dit punt is het onmogelijk om van tevoren te speculeren en te weten wat de werkelijke gevolgen van de COVID-19-crisis zijn.

Momenteel zien we een 'inhaalslag' van enkele afgelaste evenementen met dubbele sessies in hetzelfde jaar.

Toch zorgt de situatie voor enorme wachtrijen in de artistieke sectoren met volledige programma's voor de komende twee of zelfs drie jaar en de onmogelijkheid om pauzes in te lassen.

Deze sector zal de komende jaren waarschijnlijk sterk ondersteund moeten worden.

Een SVC afgestemd op deze realiteit

Het SVC komt daarmee op een bijzonder gevoelig en complex tijdstip. Het zal zichzelf kunnen positioneren als een actieprogramma dat prioriteit geeft aan zijn interventiegebied voor de doelgroepen die bijzonder getroffen zijn door de COVID-19-crisis. Het lijkt geen twijfel dat de lijst van getroffen en in de loop van de tijd langer zal worden, maar het bovengenoemde publiek zal de komende jaren zeker ondersteund moeten worden.

Thematische samenvatting

- › De COVID-crisis heeft ernstige gevolgen gehad voor het toch al precare publiek. Ze zaten zonder vangnet en ondervonden direct de gevolgen van het stilvallen van de economie.
- › Het wereldwijde economische herstel lijkt de bouwmarkten ernstig te destabiliseren met een vraag die ver boven het aanbod ligt en een geïnduceerde prijsstijging. Het programma van het SVC zal rekening moeten houden met deze economische realiteit en specifieke financiering moeten verstrekken om te grote inzet van publiek geld te voorkomen.
- › Telewerken zal kantoorontwikkelaars dwingen om het traditionele bouwmodel en in het bijzonder het kantooraspect met één functie van bepaalde gebouwen in vraag te stellen.
- › Het model van de openbare ruimte in dichtbevolkte buurten was het onderwerp van talrijke vragen tijdens de twee lockdowns in 2020. Deze dynamiek kent overal in BHG veel succes en lijkt te hebben gezorgd voor nieuwe visies op de openbare ruimte.
- › Sommige sectoren blijven erg ontwricht door de gezondheids crisis. Dit geldt met name voor de sociaal-culturele sector.



DEEL 03

NULSCENARIO

3.1 VASTGOEDPROJECTEN

Rondom het Zuidstation vinden grote transformaties plaats; het nulscenario houdt rekening met de te verwachten nabije toekomst. Het is een kwestie van anticiperen op deze evoluties om aangepaste acties voor te stellen en de transitie van de wijk te ondersteunen.

Mutaties

Evolutie van de gebouwde omgeving

Een strategisch gebied als het internationale station van de hoofdstad van Europa trekt grote belangen van ontwikkeling aan. De gebouwde en programmatische context van het gebied wordt getransformeerd.

De wijk zal de komende jaren waarschijnlijk grote veranderingen ondergaan.

De vele projecten die in uitvoering of in studie zijn, kunnen in vijf groepen worden ingedeeld:

- 1_ operaties in verband met de verkoop van de NMBS-sites en de bouw van het nieuwe hoofdkantoor aan de Fonsnylaan;
- 2_ vastgoedprojecten rond de Europaesplanade;
- 3_ werkzaamheden aan het Tweestationsblok;
- 4_ operaties langs de Dokter Kubornstraat;
- 5_ kleine stadsvernieuwingsoperaties.

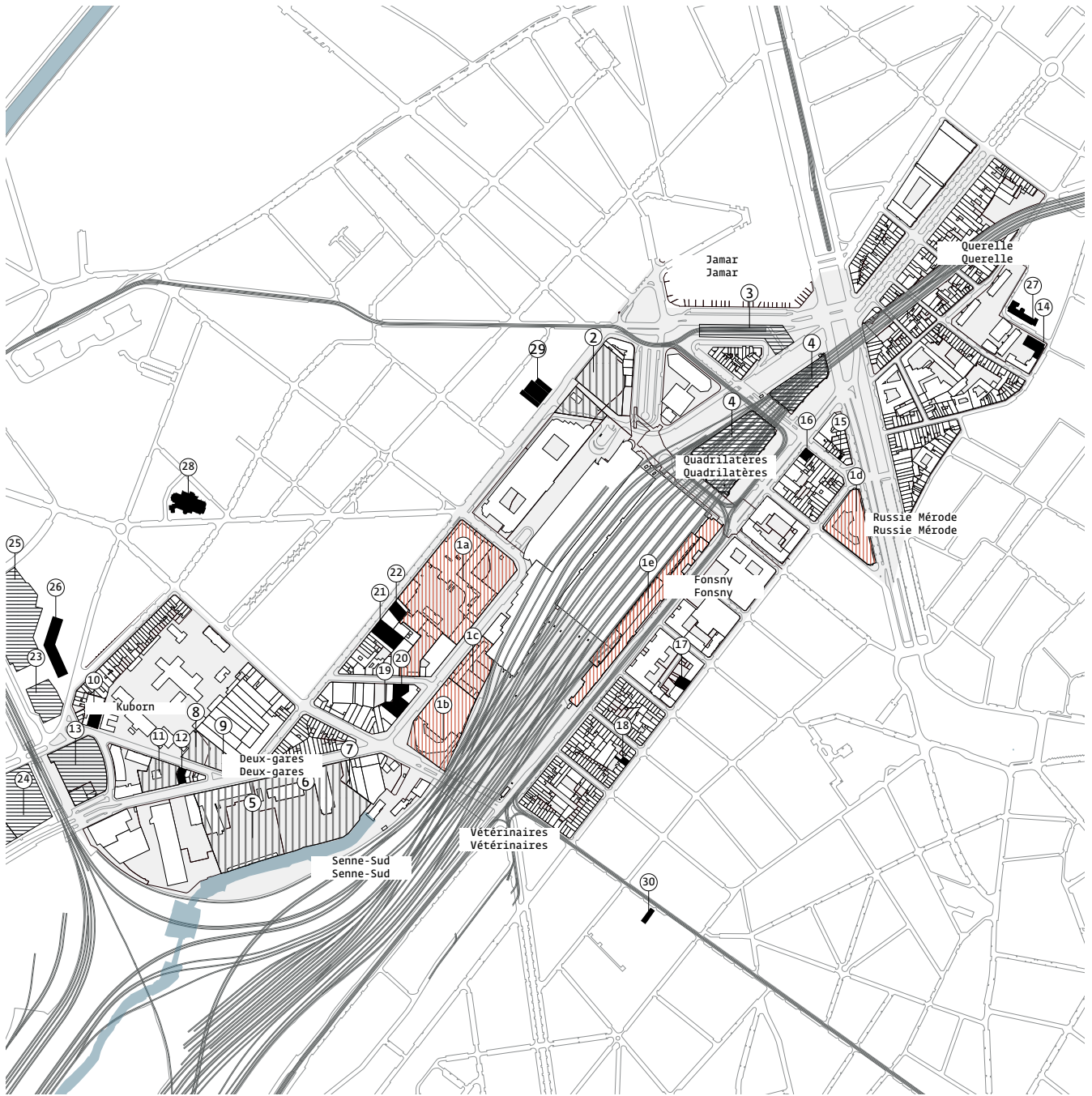
Deze projecten hebben verschillende voorde- ringsstaten. Sommige bevinden zich al in de ver- gunningsfase (bijvoorbeeld de nieuwe hoofdzetel van de NMBS), andere zijn eenvoudige reflecties op gebouwen die momenteel niet worden gebruikt maar een groot potentieel hebben (dit is het geval voor de twee gewelfde ruimten). In het nulscenario lijkt het ons belangrijk dat met alles rekening wordt gehouden.

RENOVATIEPROJECTEN IN DE PERIMETER

1. Nieuwe hoofdkantoren van NMBS/INFRABEL
2. Project Move Hub
3. Jamar-project
4. De gewelfde ruimten
5. Project Ring Station Campus
6. Gebouw van Philips
7. Tweestations, 10
8. Kuborn, 6-8
9. Kuborn, 10
10. Kuborn, 4
11. Tweestationsstraat, 67
12. Kuborn, 79A
13. City Gate I - Goederen
14. Krakeel, 3
15. Argonne, 30
16. Fonsnylaan, 182
17. Nederlandstalige crèche
18. Merode, 143
19. Voorziening Frankrijkstraat 97-101
20. Frankrijkstraat 97-101, Charles Parentéstraat 13
21. Spullenhulp, Barastraat 136-142
22. Huisvesting, Barastraat 124-126

RENOVATIEPROJECTEN NABIJ DE PERIMETER

23. City Gate II - Grondel (Gemengd programma, Citydev)
24. City Gate II (Gemengd programma sociale woningen, BGHM)
25. City Gate III (Gemengd programma , Citydev)
26. Grondel 59-63 (Programma sociale woning, BGHM)
27. Krakeel 2,3 (Renovatie woningen, BGHM)
28. Kerk Sint-Franciscus-Xaverius (renovatie en herbesteding als culturele en sportieve voorziening, gemeente Anderlecht)
29. Bara 33-41 (sloop, bouw van hotel, particulier)
30. Eetzaal (accommodatie, polyvalente zaal, gemeente Sint-Gillis)



GEBOUWEN: BOUWEN, VERBOUWEN, AANKOPEN, SLOPEN, HERSTRUCTUREREN...



NMBS / INFRABEL



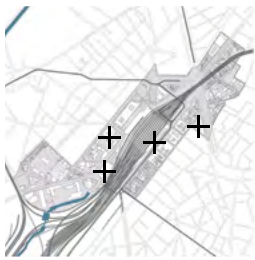
Grote stadsvernieuwingsprojecten (particulier)



Grote stadsvernieuwingsprojecten (publiek)



Kleine stadsvernieuwingsprojecten (DWC, SVC, BGHM...)



Verkoop van NMBS-sites en nieuw hoofdkantoor

Platentectoniek

De NMBS is met de verkoop van drie haar toebehorende terreinen (Rusland, blok Frankrijk-Veeartsen, blok Frankrijk-Bara) en de bouw van een nieuwe hoofdzetel de belangrijkste motor van de tektonische beweging die in de wijk zal plaatsvinden. Deze oude gebouwen zullen worden verlaten een jaar nadat het consortium Besix, BPC-BPI en Immobel de bouw van het nieuwe hoofdkantoor aan de Fonsnylaan heeft voltooid. Deze zal meer dan 4.000 medewerkers huisvesten en de volledige administratie (vandaag verdeeld) van NMBS en HR Rail centraliseren. De afronding van het project is gepland voor 2025-2026.

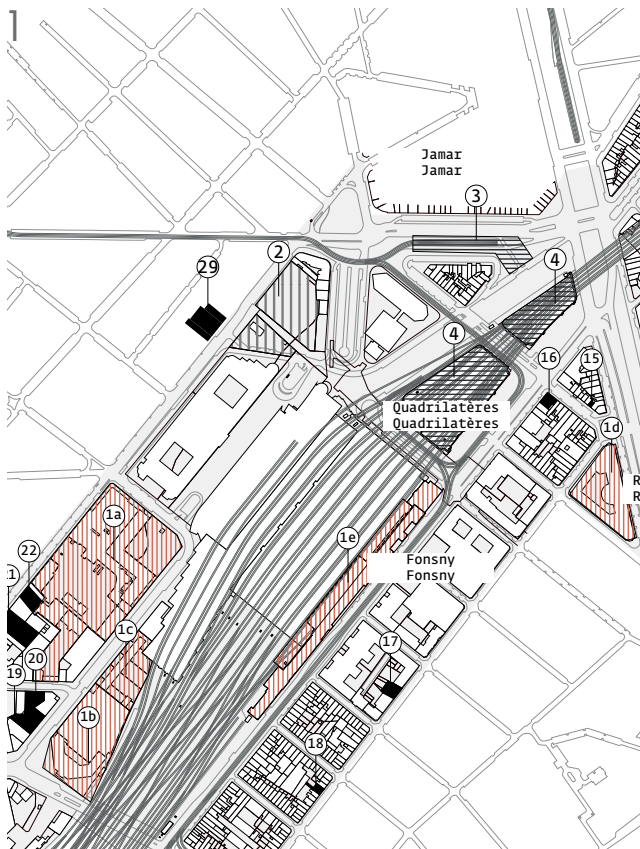
In dezelfde beweging nam de administratie van Infrabel, genoodzaakt een verhuisoplossing te vinden, de beslissing om een eigen hoofdzetel te bouwen op een perceel dat hen toebehoorde in de Frankrijkstraat.

Het RPA zal een regelgevend en programmatisch kader bieden voor deze transformaties. Zowel voor de twee toekomstige hoofdkantoren, maar ook voor de ontwikkeling van de toekomstige panden van het consortium Besix, BPC-BPI en Immobel. De architectonische vorm van deze projecten is in dit stadium nog niet bekend. Voor al deze projecten is ondersteuning van de BMA in uitvoering of gepland.

Gezien het bouwprofiel zal het toekomstige hoofdkantoor van de NMBS bijzonder zichtbaar zijn in de wijk. In 2019 is een vergunningsaanvraag ingediend. Vanaf 2022 zal een communicatieruimte voor het project open zijn bij de ingang van het Zuidstation.

In dit omvangrijke project is het de bedoeling om het huidige gebouw aan de straatkant te behouden, te renoveren en opnieuw te gebruiken. De taal van de gele bakstenen blijft behouden. De opening en activering van de begane grond van het gebouw langs de Fonsnylaan zijn gepland in het project.

Het smalle profiel van de laan levert schalingsproblemen op. Tot op heden is er geen gecoördineerde reflectie tussen de transformatie van gebouwen en de openbare ruimte. Voorbereidende werkzaamheden (mobiliteitsstudie) zijn aan de gang aan de Fonsnylaan.



VERKOOP VAN VIER NMBS-SITES + PROJECT VAN DE HOOFDKANTOREN VAN NMBS/INFRABEL

Projectontwikkelaar: NMBS

Gemeente: Sint-Gillis en Anderlecht

Adres: huizenblok Frankrijk-Bara (1a), Frankrijkstraat 44-50 (1b), Frankrijkstraaete 52-58 (1c), huizenblok Merode-Rusland (d), Fonsnylaan 47-49 (1e)

Type: Verkoop van NMBS-terreinen en bouw van twee nieuwe hoofdkantoren aan de Fonsnylaan (NMBS) en de Frankrijkstraat (INFRABEL)

Programma:

(1a) - Verkoop van onroerend goed van NMBS, herstructurering van het blok

(1b) - Bouw van een nieuwe hoofdzetel voor Infrabel, +/- 40.000m2 kantoren

(1c) - Prive-onderneming BPI

(1d) - Verkoop van onroerend goed van NMBS, herstructurering van het blok

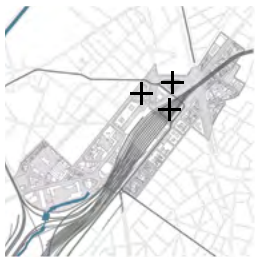
(1e) - Nieuwe hoofdzetel van NMBS van 75.000 m2. Verhuis naar de gebouwen van het postsorteercentrum en de bouw van een nieuw gebouw aan de zijkant van het spoor met een hoogte van ongeveer 60 m (R+12)

Vorderingsstaat / staat van Vooruitgang: aanstaande indiening van vergunningsaanvragen

Architect van hoofdzetel NMBS : OMA, Jaspers Eyes, Assar

Bronafbeelding: nmbsnbcfonsny.be





Rond de Europaesplanade

De lege ruimtes van de gewelfde ruimten

De gewelfde ruimten zijn twee uitgestrekte ruimtes onder de sporen die al vele jaren niet zijn gebruikt. De gevels waren oorspronkelijk bedoeld als winkels met ramen, maar zijn nu verlaten en opengewerkt. Het resultaat is een groot stuk blinde muren, zowel aan de kant van de Europaesplanade als op het Grondwetplein en in de drie tunnels onder het spoor, waardoor er een gebrek aan sociale controle en levendigheid ontstaat. Deze ruimtes hebben echter onmiskenbare architecturale kwaliteiten en een aanzienlijk potentieel gezien hun oppervlakte en locatie.

Verschillende ideeën voor hergebruik van de grote en kleine gewelfde ruimten zijn de afgelopen jaren voorgesteld, maar geen enkele is ooit werkelijkheid geworden. In een wijk die zo dichtbevolkt is als die van het Zuidstation, met een grote behoefte aan voorzieningen of ruimte voor activiteiten, moet men er op korte termijn in slagen deze te benutten. Het gebruik ervan vereist het anticiperen op veiligheidsproblemen, met name op het gebied van brandwerendheid, aangezien het spoorwegnet van het knooppunt Noord/Zuid er net boven ligt. De te implementeren oplossingen zijn bekend en gedocumenteerd.

Bovendien is de zeer restrictieve bestemming van het terrein als spoorweggebied lange tijd een belemmering geweest. Het RPA Zuid biedt een oplossing door het creëren van een 'spoorwegzone met handel, productieve activiteit, voorzieningen onder de hoofdspoorwegbundel'.

Een oproep van de NMBS tot indiening van blijken van belangstelling maakte het mogelijk om heel wat ideeën te verzamelen met het oog op een nieuwe bezetting.

Ten slotte financiert het DWC Zuid deels een

programmatische haalbaarheidsstudie voor de gewelfde ruimten. Er moet aanvullende financiering worden geïdentificeerd om de begroting aan te vullen. Deze studie zal toelaten om een stap verder te gaan in het hergebruik van deze strategische ruimtes voor de wijk.

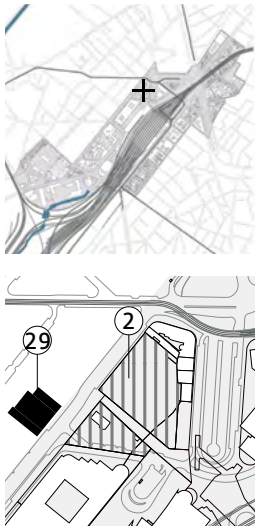
Vastgoed- en infrastructuurprojecten

De constructie van een gemengd gebouw is gepland in het RPA boven de in- en uitrit van tram 81 langs de Jamarlaan.

Dit moet ook huisvesting en grootstedelijke voorzieningen van +/- 3.500 m² herbergen. Op deze plek in de stad zou een sportieve en/of culturele voorziening een grote meerwaarde hebben voor de wijk en de activering van de openbare ruimte. Citydev is aangewezen als projectleider, maar de financiering van de installatie is in dit stadium nog niet bepaald.

Binnen het blok Bara/Blérot/Spaak is het project Move Hub (voorheen Victor) momenteel in ontwikkeling. Aanvankelijk was het een toren, maar deze optie is niet meer relevant en zal leiden tot een herziening van het RPA op dit punt.

2

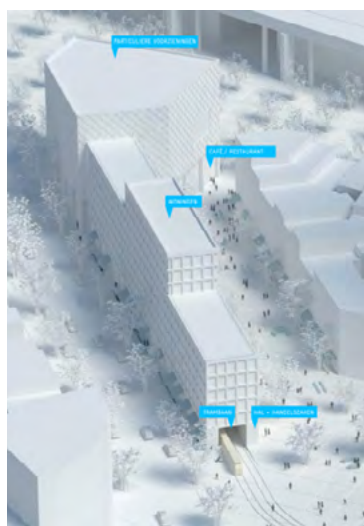
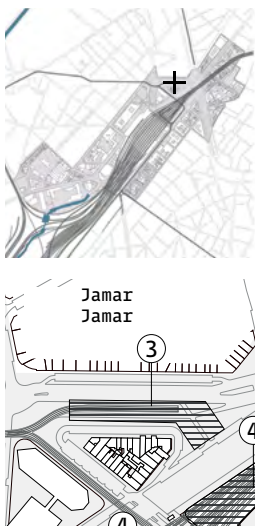


PROJET MOVE HUB (VICTOR)

Projectleider: Vereniging van particuliere ontwikkelaars IMMOANGE (Atenor + BPI Real Estate Belgium)
Gemeente: Anderlecht, Sint-Gillis
Adres: Barastraat, Ernest Blerotstraat

Type: constructie
Programma: Ontwikkeling van een gemengd blok, programma momenteel in onderhandeling: kantoren, woningen, winkels, voorzieningen
Vorderingsstaat: onderhandeling rond het huidige project met betrekking tot het RPA
Architect: B-architecten

3

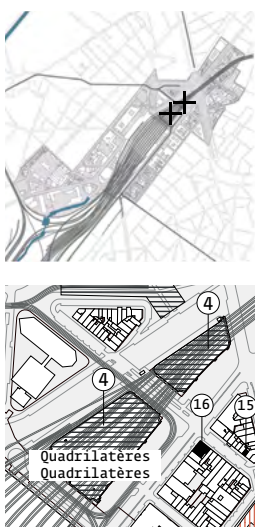


PROJECT JAMAR

Projectleider: Citydev
Gemeente: Sint-Gillis
Adres: Jamarlaan 39-41

Type: Bouw van woningen, openbare voorzieningen met uitzicht op de Europaesplanade en winkels boven de tunnelmond van de metro - link met het project Grondwet
Programma: Geconventioneerde woningen: 10.000 m², winkels: max 500 m², voorziening van collectief belang: 3.500 m²
Vorderingsstaat: in de ontwikkelingsfase - start van het proces met het oog op een acquisitie. OIB gelanceerd voor het onderdeel voorziening

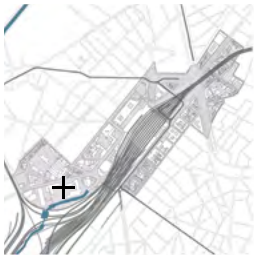
4



DE GEWELFDE RUIMTEN

Projectontwikkelaar: NMBS
Gemeente: Sint-Gillis
Adres: grote gewelfde ruimte tussen de Overdekte Straat en de Argonnestraat. Kleine gewelfde ruimte Zuidlaan

Type: Herontwikkeling van de gewelfde ruimten met activering van de gevels in interactie met de openbare ruimte
Programma: Niet gedefinieerd, OIB gelanceerd door NMBS
Groot = 15.000 m², Klein = 4.000m². Bijzonder geval / ...: Infrabel is eigenaar van de bovenliggende ruimtes (rails) en NMBS is eigenaar van het perceel
Vorderingsstaat: in afwachting van de inwerkingtreding van het RPA om door te gaan met de beoogde bestemming



De operaties van het Tweestationsblok

BESTORMING van de Zenne

Het Tweestationsblok is ook een ruimte die de komende jaren sterk moet worden getransformeerd.

In het hart van dit eilandje stroomt de Zenne in de open lucht, wat een enorme troef is in zo'n dichte, verharde wijk (sommige blokken zijn 100% verhard) met een aanzienlijk gebrek aan groene ruimten.

Een deel van de oevers van de Zenne ligt op privéterrein.

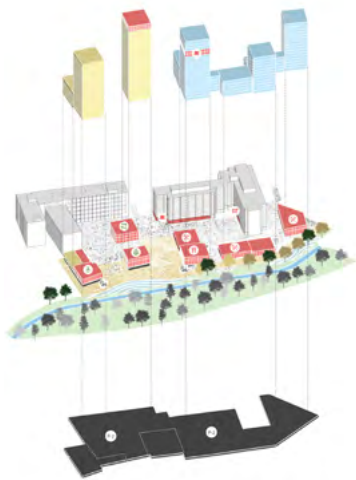
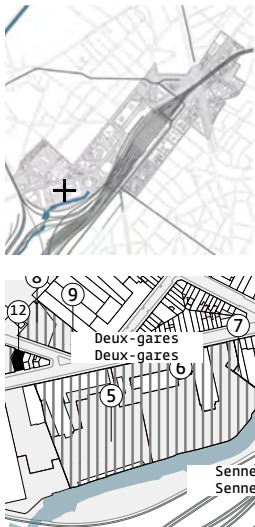
Het RPA voorziet momenteel in de aanleg van een groen pad langs de rivier begrensd door een grootschalige vastgoedontwikkeling op dit blok met gebouwen die langs de oevers tot 50 meter hoog kunnen worden. De sterke verdichting aan de rivier, zowel in de locatie als in de bouwprofielen, creëert een intense stedelijke situatie die moeilijk te rijmen valt met de ambitie om een echte groene ruimte te creëren.

Het project Ring Station Campus van ontwikkelaar Virix staat momenteel ter discussie. Het zou een reeks woontorens omvatten die aan de achterkant van het perceel op een open basis worden geplaatst.

In deze configuratie zou het pad langs de Zenne bijzonder smal en van slechte kwaliteit zijn.

De noordelijke en zuidelijke uiteinden van dit grote blok zijn momenteel niet het onderwerp van specifieke projecten, maar blijven strategisch voor deerschikking van de Zenne en voor de verbinding van de wijk met de huidige ontwikkeling rond de Biestebroekkaai.

5



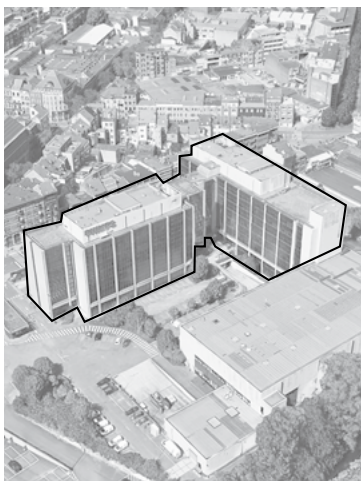
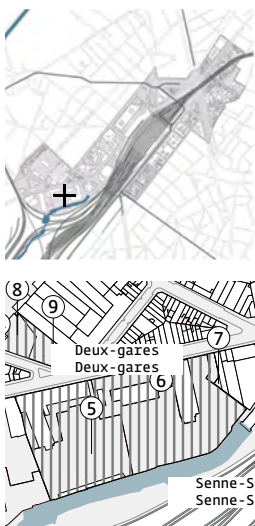
PROJECT RING STATION CAMPUS

Projectleider: Virix
 Gemeente: Anderlecht
 Adres: Tweestationsstraat 80-82

Type: Bouw van een gemengd project, (OG50-bestemming van het blok)
 Programma: Huisvesting max 32.000 m², productieve activiteit min 5.000 m², winkels max 1.000 m², voorzieningen min 2.000 m²
 Vorderingsstaat: voorbereidende onderhandelingen gaande. Parallel: renovatie van het Philips-gebouw: aanvraag voor SV ingediend
 Architect: Bauland, BUUR

Afbeeldingsbron: <https://bauland.lt/Ring-Station-Campus-BUUR>

6

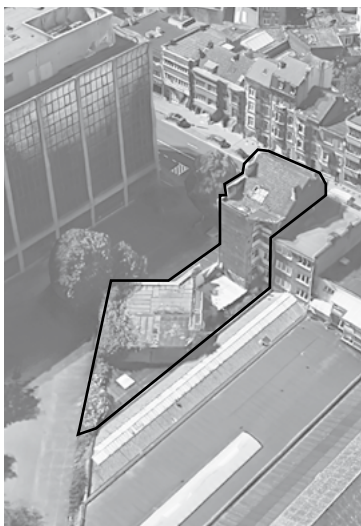
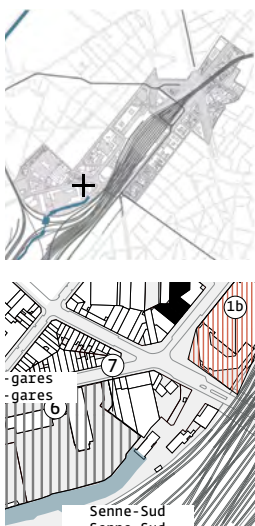


PHILIPS-GEBOUW

Projectleider : Immo structured Finance N.V
 Gemeente: Anderlecht
 Adres: Tweestationsstraat 80-82

Type: herontwikkeling van de Philips/MBLE-site
 Programma:
 Vorderingsstaat: stedenbouwkundige vergunning, analyse in uitvoering

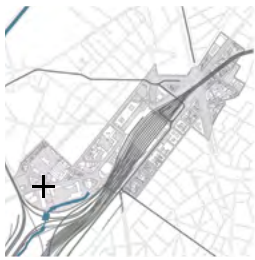
7



TWEESTATIONS, 10

Projectleider: Privé, Ring station X
 Gemeente: Anderlecht
 Adres: Tweestationsstraat 10,

Type: Sloop van een ongezond gebouw
 Programma: kantoren +/- 40.000 m²
 Vorderingsstaat: Aanvraag van stedenbouwkundige vergunning, analyse in uitvoering



Herinrichting van de Twestationsstraat en de Kubornstraat

De aansluiting op de Biestebroekkaai

Ook deze twee straten worden grotendeels op initiatief van Citydev getransformeerd. Zij ontvangen belangrijke ontwikkelingen. We sommen hier deze projecten op die zich allemaal in verschillende ontwikkelingsfasen bevinden:

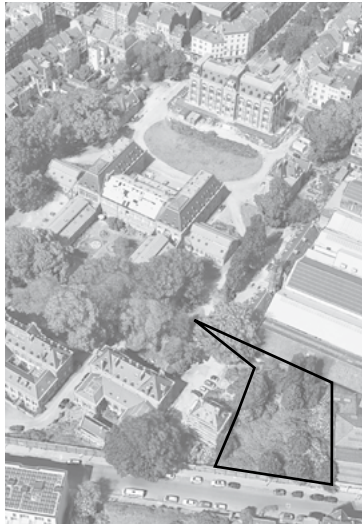
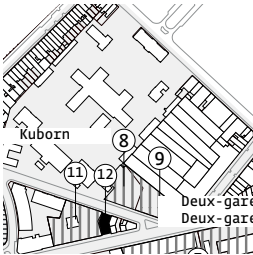
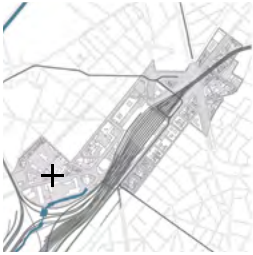
- › Kuborn, 4
- › Kuborn, 6-8
- › Kuborn, 10
- › Twestations, 79A
- › Twestations, 67

De Dokter Kubornstraat heeft een asymmetrisch profiel: aan de ene kant de bakstenen muur van de oude school van dierenartsen, nieuwe gebouwen en braakliggende terreinen in afwachting van constructie aan de andere kant. Uiteindelijk leidt deze straat naar het Grondelplein, een echte toegangspoort tot het BBP Biestebroek en zijn openbare ruimtes die uitkomen op de Biestebroekkaai en het kanaal.

Er wordt ook gewerkt aan de Goederenstraat. Hier komt het project Citygate I met een gemengd programma van woningen en activiteiten. Hetzelfde geldt voor het Grondelplein.

Even verderop, in Klein-Eiland, moet de komende jaren ook het project Citygate II van het BBP Biestebroek het levenslicht zien.

8

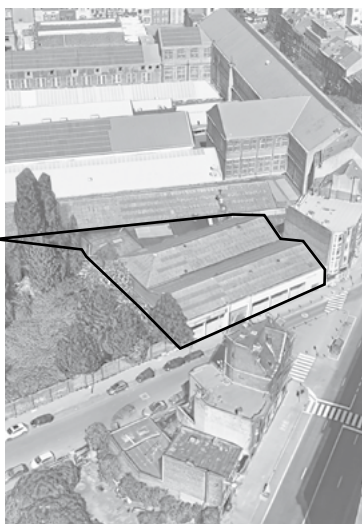
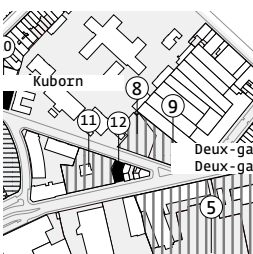
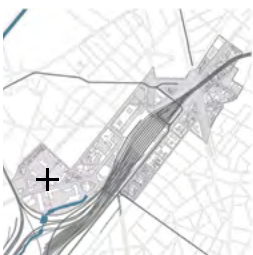


KUBORN, 6-8

Projectleider: Privé, BPI S.A
 Gemeente: Anderlecht
 Adres: Tweestationsstraat 67

Type: bouwen, verbouwen
 Programma: een wooncomplex, een kinderdagverblijf en omvorming van een geklasseerde eengezinswoning
 Vorderingsstaat: Stedenbouwkundige vergunning geannuleerd

9

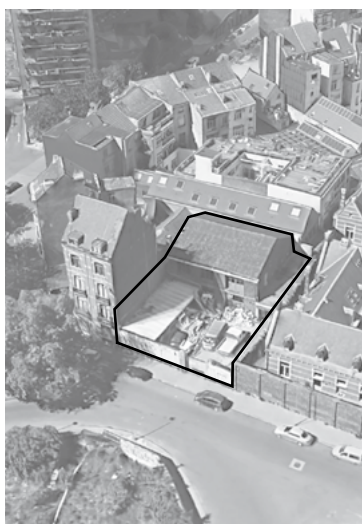
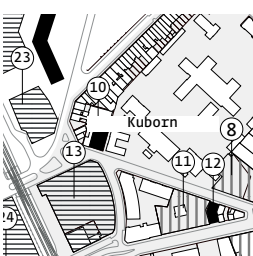


KUBORN, 10

Projectleider: Privé, BPI S.A
 Gemeente: Anderlecht
 Adres: Kubornstraat, 10

Type: Sloop van een garage en dan constructie
 Programma: een gebouw met 109 appartementen en openbare voorziening, max R+5 / straat. een gebouw binnen het huizenblok max R+3 met ondergrondse parkeergarage
 Vorderingsstaat: stedenbouwkundige vergunning in behandeling

10

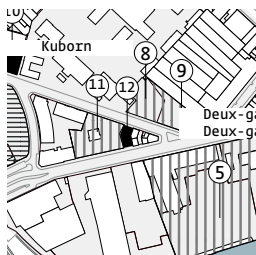
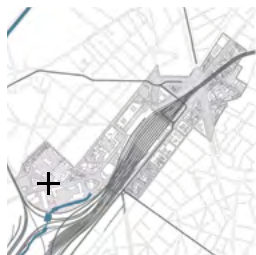


KUBORN, 4

Projectleider: Privé
 Gemeente: Anderlecht
 Adres: Tweestationsstraat 67

Type: Sloop van een hangar en vervolgens constructie
 Programma: een appartementsgebouw met kantoren op de begane grond
 Vorderingsstaat: stedenbouwkundige vergunning, analyse in uitvoering

11

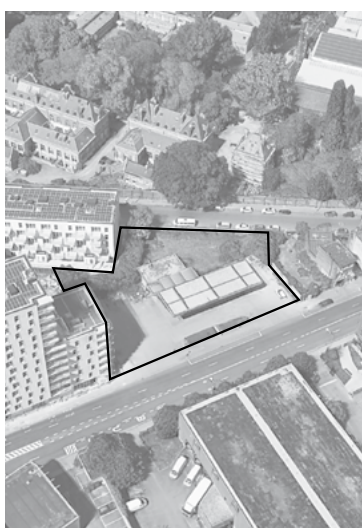
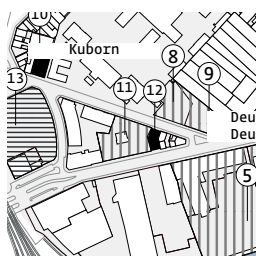


TWEESTATIONS, 67

Projectleider: Privé
Gemeente: Anderlecht
Adres: Tweestationsstraat 67

Type: constructie
Programma: een appartementsgebouw
Vorderingsstaat: Stedenbouwkundige vergunning, advies uitgesteld in 2016, lopende analyse van een verlopen SV en onvolledige herintroductie.

12

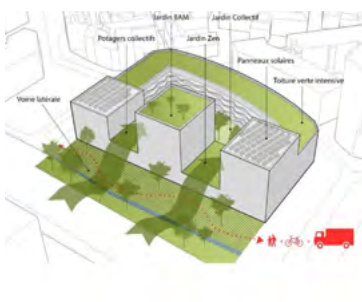
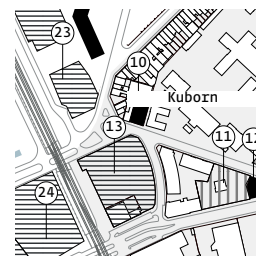


TWEESTATIONS, 79A

Projectleider: Area Real Estate
Gemeente: Anderlecht
Adres: Tweestationsstraat, Kubornstraat 79A

Type: Bouw van een gemengd project (8776m²)
Programma: Hotel, 62 appartementen, kantoren, begroend binnenterrein van huizenblok en kruising overdag
Vorderingsstaat: Stedenbouwkundige vergunning, goedgekeurd in projectvergadering

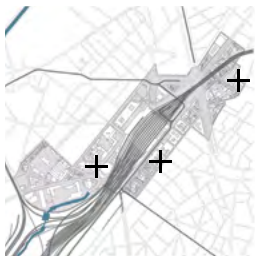
13



CITY GATE I - GOEDEREN

Projectleider: Citydev, Good Merchandise
Gemeente: Anderlecht
Adres: Goederenstraat / Tweestationsstraat

Type: constructie
Programma: Gemengde projecten, multifunctioneel gebouw (BAM) met 96 geconventioneerde woningen, een opvangplaats voor jonge kinderen, een productieve activiteit, polyvalente ruimtes, een geïntegreerd sociaal en gezondheidscentrum
Vorderingsstaat: In aanbouw sinds mei 2021
Architect: Kairos, A2M, Urban platform, ORG
Afbeeldingsbron: <http://www.a2m.be/marchandises/>



Kleine stadsvernieuwingsoperaties

DWC, BGHM, privé

Kleine verspreide renovatiewerkzaamheden aan gebouwen vervolledigen het kader van het nuls-cenario, dit zijn vaak maatregelen die worden voorgesteld in het kader van DWC's. Dit is het geval voor de Nederlandstalige crèche met 18 plaatsen aan de Merodestraat of de herbestemming van het Actiris-gebouw eveneens gelegen aan de Merodestraat (buurtvoorzieningen + huisvesting)

Er zijn ook eenmalige operaties die deels via de het SVC4 werden opgezet of operaties die werden gelanceerd door de BGHM die haar patrimonium van sociale huisvesting renoveert, met name aan de stadszijde van Brussel (Fleuriste, Krakeel enz.).

Deze operaties zijn uiteraard van een andere omvang en van een heel andere aard dan de eerder besproken projecten.

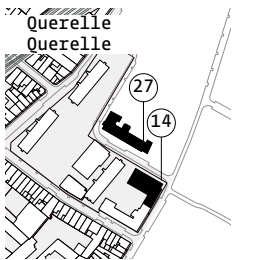
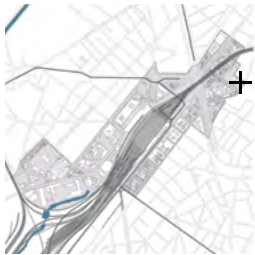
Dit benadrukt de bijzondere kwaliteit van de perimeter. Tussen een kleinschalig bewoond weefsel en een grootstedelijk centrum met internationale allure en met het grootste station van het land en zijn nevenfuncties.

In de huidige situatie is de fysieke en mentale grens tussen deze twee stadsdelen duidelijk.

De Fonsnystraat, Barastraat en de Zuidlaan vormen de grens en lijken verbindingen en nochtans noodzakelijke continuïteiten te onderbreken.

Een betere integratie van de twee niveaus door de ontwikkeling van de openbare ruimte en de gemengde programmering van toekomstige projecten (met in het bijzonder de activering van de begane grond van grote objecten) is een uitdaging voor het SVC.

14



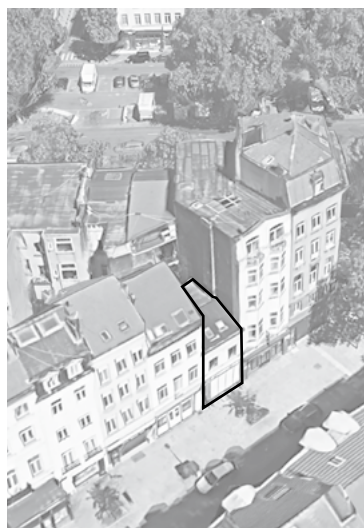
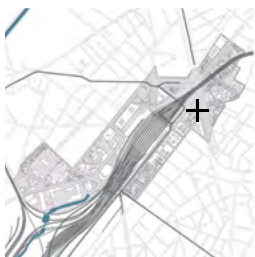
KRAKEEL 3

Projectontwikkelaar: BGHM
 Gemeente: Brussel-Stad
 Adres: Krakeelstraat 2, 3

Type: Renovatie van de buitenschil (warmte-isolerend, enz.)
 Programma: 131 sociale huurwoningen
 Vorderingsstaat: Stedenbouwkundige vergunning verstrekt. Begin van de werken afhankelijk van de overdracht van M0 aan Beliris.
 Architect: Dewil Architecten + Denc Studio^{2 2 2}

Afbeeldingsbron: <https://www.dewil-architect.be/fr/projets/querelle>

15

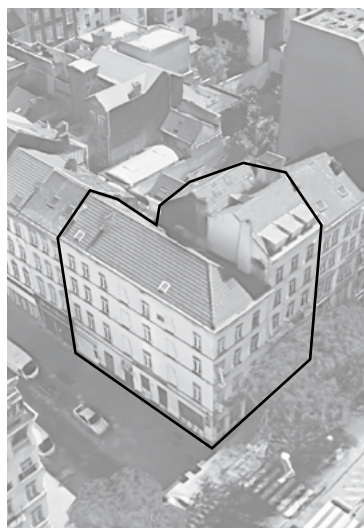


ARGONNE 30

Projectleider: Citydev, Good Merchandise
 Gemeente: Sint-Gillis
 Adres: Goederenstraat / Tweestationsstraat
 Van het DWC Woonvriendelijk station

Type / type: Sloop en wederopbouw
 Programma: Creatie van een eengezinswoning van 120 m2 en activering van een handelsvloer.
 Vorderingsstaat: in studie

16

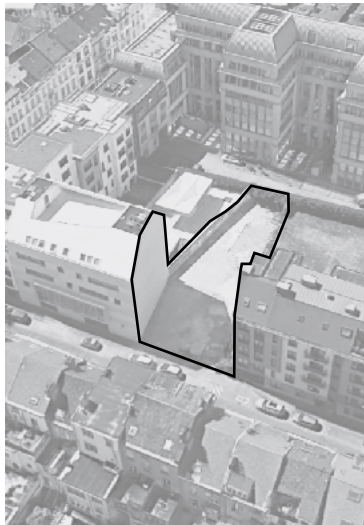
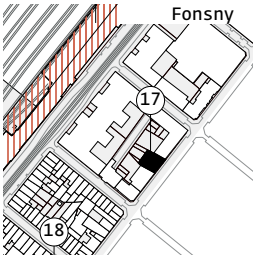
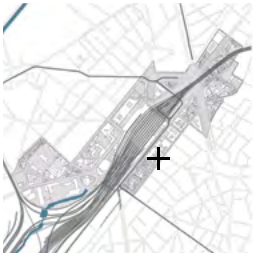


FONSNYLAAN, 1&2

Projectleider: Gemeente Sint-Gillis
 Gemeente: Sint-Gillis
 Adres: Fonsnylaan 1 en 2
 Van het DWC Woonvriendelijk station

Type / type: acquisitie van twee leegstaande gebouwen
 Programma: 10 appartementen en 3 commerciële verdiepingen
 Vorderingsstaat: in studie

17

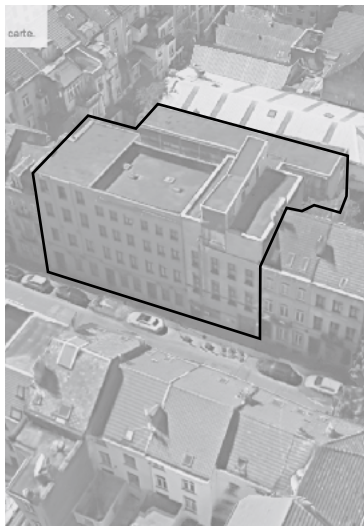
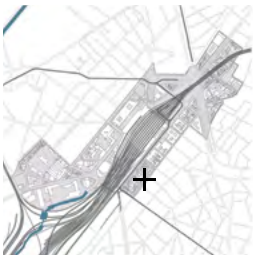


NEDERLANDSTALIGE CRÈCHE, GOEDGEKEURDE HUISVESTING EN GE- MEENSCHAPSRUIMTE

Projectleider: Gemeente Sint-Gillis / Citydev
Gemeente: Sint-Gillis
Adres: Merodestraat, 97, 99, 101
Van het DWC Woonvriendelijk station

Type: constructie op een braakliggend terrein
Programma: Nederlandstalige crèche met
18 plaatsen op het gelijkvloers en een deel van
de R+1 binnen
het kader van geconventioneerde woningen en ook
een gemeenschapsruimte ontwikkeld door Citydev
Vorderingsstaat: in studie en discussie

18



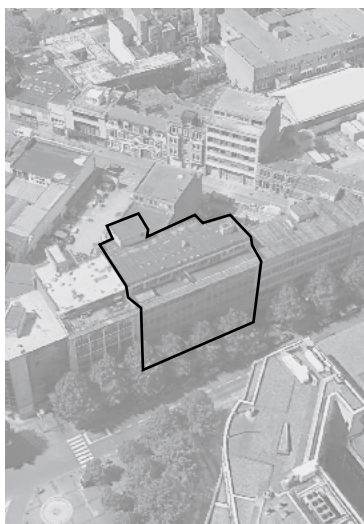
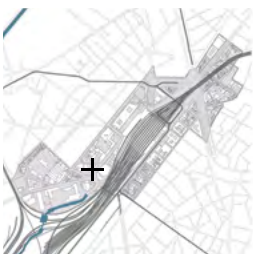
MERODE 143

Projectleider: Gemeente Sint-Gillis
Gemeente: Sint-Gillis
Adres: Merodestraat, 143
Van het DWC Woonvriendelijk station

Type: Interieurontwerp van een openbaar gebouw
Programma: 3 intergenerationele woningen 325 m2
en faciliteiten van sociale samenhang +/- 590m2

Vorderingsstaat: in studie

19



FACILITEITEN FRANKRIJKSTRAAT 97-101

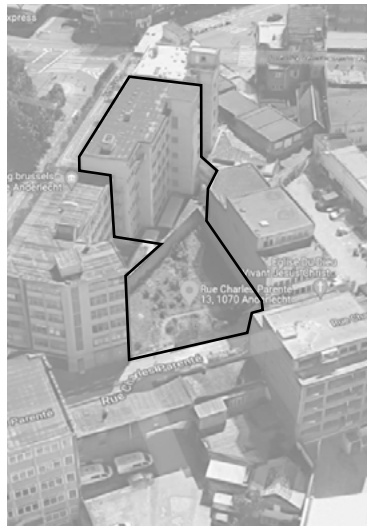
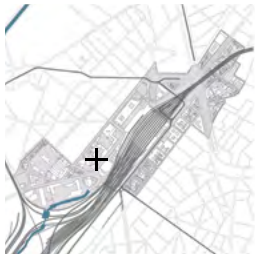
Projectleider: Gemeente Anderlecht
Gemeente: Anderlecht
Adres: Frankrijkstraat, 97-101

Type: Renovatie van het gebouw voor faci-
liteiten om er het Jobhuis van Anderlecht onder
te brengen

Programma: De gemeente Anderlecht is een
langetermijnhuurder en heeft er de diensten
Bevolking en Burgerlijke Stand van de gemeente
geplaatst. Wanneer de nieuwe vleugel van het
stadhuis gebouwd is, keren deze diensten terug
naar het Raadsplein en zal dit gebouw dus vrij
zijn.

Vorderingsstaat: op zoek naar financiering

20

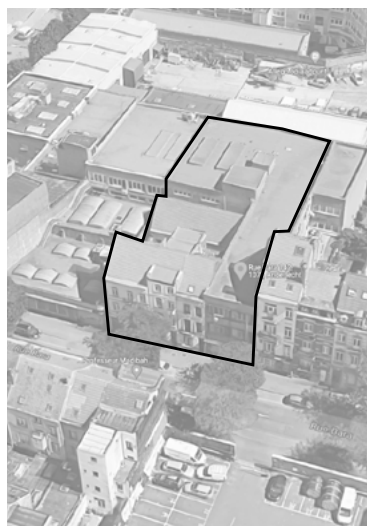
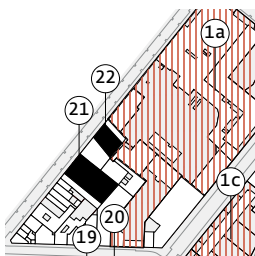
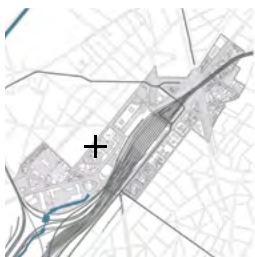


FRANKRIJKSTRAAT 97-101, CHARLES PARENTESTRAAT 13

Projectleider: Citydev
Gemeente: Anderlecht
Adres: Charles Parentéstraat, 13

Type: Nieuwbouw
Programma: 3336 m, 2 kantoren te huur, opleidingsruimte, vergaderzaal
Vorderingsstaat: -

21

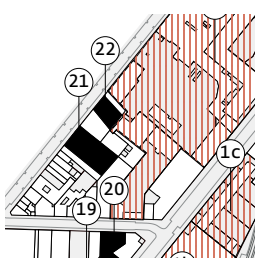
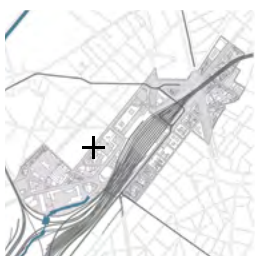


BARASTRAAT 136-142

Projectleider: Spullenhulp
Gemeente: Anderlecht
Adres: Barastraat 136-142

Soort /type: Renovatie
Programma: -
Vorderingsstaat: -

22



BARASTRAAT 124-126

Projectleider: privé (SPRL LUXEIMMO)
Gemeente: Anderlecht
Adres: Barastraat 124-126

Type /type: Transformatie van een magazijn
Programma: 10 appartementen, parkeergarages en winkels
Vorderingsstaat: vergunning verkregen in juni 2020

3.2 PROJECTEN IN DE OPENBARE RUIMTE

De belangrijkste transformaties van de openbare ruimte bevinden zich in het noordelijke deel van de perimeter, op het raakvlak met de stad Brussel. Vandaag is de oppervlakte van bouwplaatsen in uitvoering enorm, maar een afstemming tussen infrastructurele projecten en projecten in de openbare ruimte lijkt nog steeds noodzakelijk.

Projecten om te coördineren

Bouwplaats van metro 3 en de impact ervan

De bouw van Metro 3 is aan de gang sinds februari 2021. Het interventiegebied strekt zich uit van het Baraplein via de Jamarlaan, de Kleine Ring en strekt zich uit tot de Stalingradlaan.

De weg wordt daarom momenteel gestript om tunnelwerkzaamheden voor de toekomstige metro 3 mogelijk te maken. De MIVB plant de sluiting en herontwikkeling van de wegen in de loop van 2024.

Aan de Brusselse kant is alles duidelijk wat betreft de toekomstige inrichtingen met een volledige herinrichting van het wegennet om meer ruimte te laten voor zachte mobiliteit en deze structurerende als hedendaags te maken. Er blijft alleen een middenrijstrook over met aan weerszijden verbrede trottoirs en fietspaden.

Op de Kleine Ring, de Jamarlaan en het Baraplein (alle gewestwegen) is het veel onzekerder, met een onderhoudscontract van de MIVB dat een herstel in oorspronkelijke staat aangeeft. Alle publieke actoren zijn het erover eens dat een nieuw project nodig is, maar momenteel ontbreekt het aan coördinatie en administratieve opvolging.

Tot slot moet worden opgemerkt dat de bouwplaats van metro 3 paradoxaal genoeg een gelegenheid was om nieuwe manieren te testen voor de organisatie van het wegverkeer. Deze manieren hebben de verdienste gehad de oversteekplaatsen voor voetgangers en fietsers tussen de Europaesplanade en de Stalingradlaan



te vergemakkelijken en de verkeersveiligheid te verbeteren.

Deze essentiële kruising (zie de momenteel waargenomen stromen) was zeer problematisch vóór de werkzaamheden..

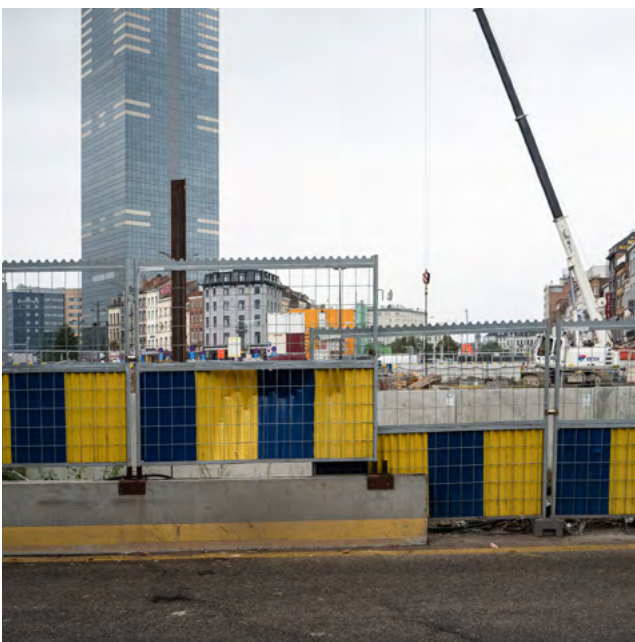
De Europaesplanade is een enorme disfunctionele en grotendeels onderbenutte openbare ruimte en wordt op zondagochtend voornamelijk gebruikt voor de Zuidmarkt. In dit stadium is er geen ontwikkeling gepland. Via het RPA Zuid wordt de hele Europaesplanade bestemd als structurerende ruimte. In de zin van het GBP betekent dit dat een aanlegkwaliteit van het stedelijk landschap wordt verwacht met aandacht voor beplanting in de openbare ruimte.

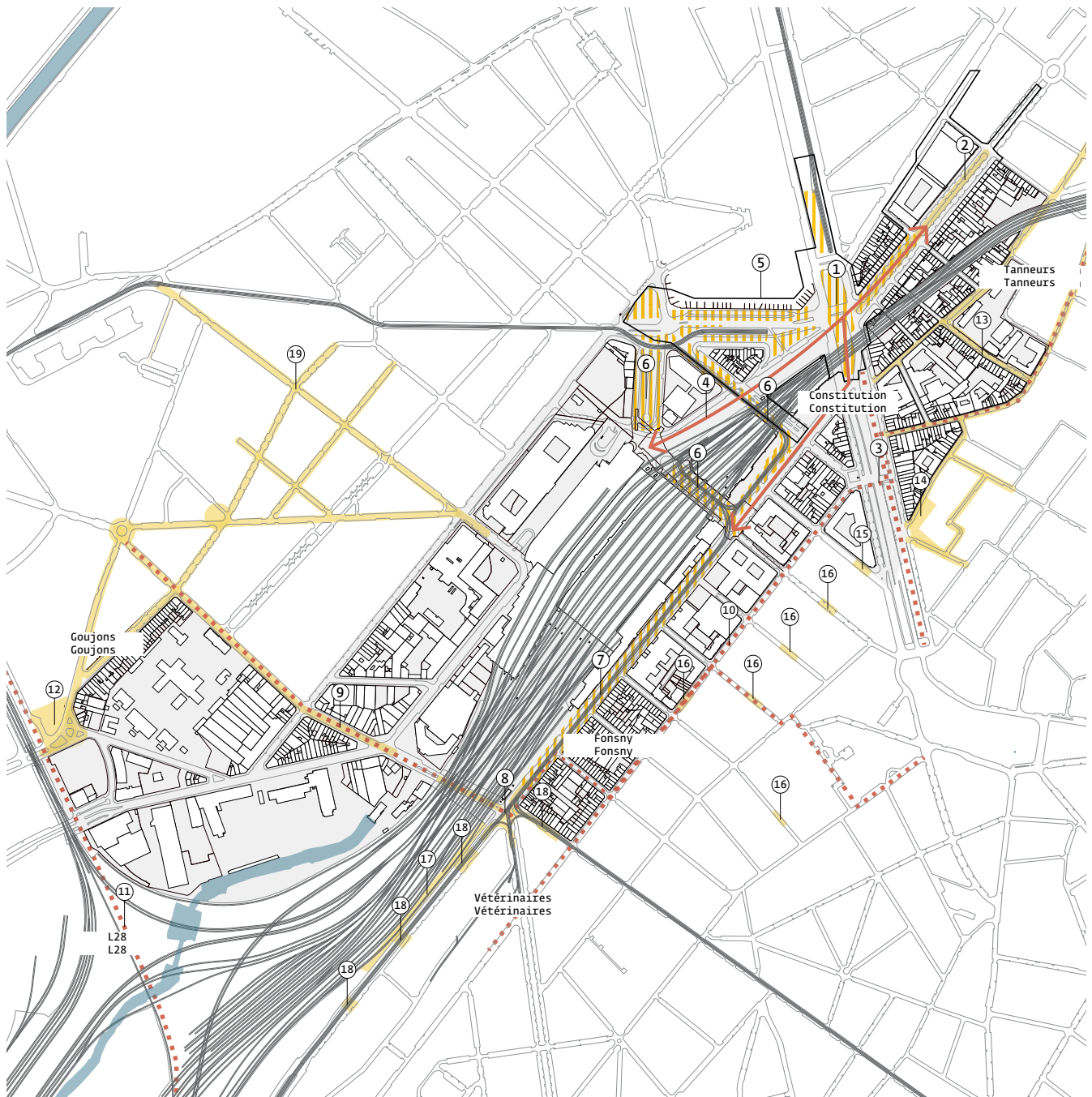
Het MIVB-netwerk en zijn toekomstige ontwikkelingen

De MIVB probeert al enkele jaren het openbaar vervoer te reorganiseren op deze verschillende sites:






- › aan de Fonsnylaan zijn de verouderde spoorstaven de komende jaren aan vervanging toe. Het is daarom het juiste moment om na te denken over het beste profiel voor deze weg. Het probleem is al lang bekend. Met een

- › beschikbare breedte van 25 m van gevel tot gevel is het noodzakelijk om keuzes te maken over de inrichting van de straat. Deze straat ligt aan de rand van het netwerk in het plan Good Move en het lot ervan is rechtstreeks verbonden met die van de Barastraat (de tegenhanger van de Fonsnylaan in Anderlecht). De gemeente Anderlecht vraagt om het gemotoriseerd tweerichtingsverkeer op de Fonsnylaan te behouden. In deze 'canyon street' is meer ruimte nodig voor fietsers en voetgangers.
- › op de randen van de gewelfde ruimten en in het bijzonder de Paul-Henri Spaaklaan, in de Overdekte Straat en op het Grondwetplein. De visie om het netwerk van de MIVB, TEC en DeLijn uit te breiden naar de openbare ruimte is gekoppeld aan een groeiende behoefte aan ruimte. Op dit punt lijkt het noodzakelijk om waakzaam te zijn en rekening te houden met het feit dat de openbare ruimte niet alleen de vergaarbak kan zijn van de verschillende aanwezige netwerken (openbaar vervoer, auto's enz.). Het is vandaag noodzakelijk om het te beschouwen als een multifunctionele gedeelde ruimte waarin iedereen zijn plaats heeft.

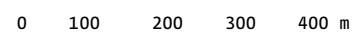




OPENBARE RUIMTE: VERBOUWINGEN, LANDSCHAPSCONTINUÏTEITEN, HERSTRUCTURERINGEN...
 OPENBARE RUIMTE: VERBOUWINGEN, LANDSCHAPSCONTINUÏTEITEN, HERSTRUCTURERINGEN...

- | | | | |
|---|---|---|----------------------------------|
|  | Voorzieningen met betrekking tot het openbaar vervoer |  | Fietsroute |
|  | Renovatie van openbare ruimtes (wegen, kruispunten, enz.) |  | Project van voetgangersboulevard |
|  | PACT Toots Thielemans | | |

Schaal 1/10.000e



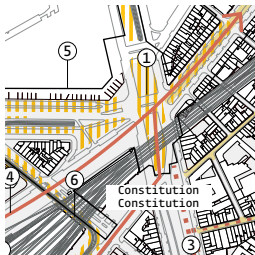
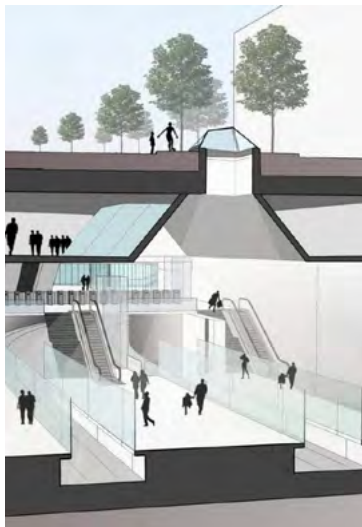
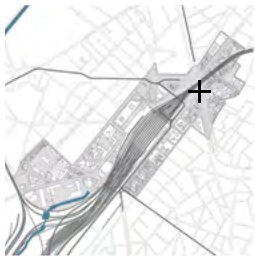
RENOVATIEPROJECTEN IN DE PERIMETER

1. Project Metro Grondwet
2. Stalingradlaan
3. Kleine Ring
4. Voorplein van het station, voetgangersboulevard
5. Pact Toots Thielemans
6. Herconfiguratie van het openbaar vervoer rond de gewelfde ruimten
7. Herprofilering van de Fonsnylaan voor tramsporen en haltes
8. Projecten Veeartsen-Fonsny van CSV4
9. Veeartsen, GFR
10. Merode, GFR
11. FietsGEN, lijn 28
12. Grondplein
13. Straten rond de Huidevetterstraat

RENOVATIEPROJECTEN NABIJ DE PERIMETER

14. Ontwikkeling omgeving van sociale huisvesting (Stad Brussel)
15. Ontwikkeling van de omgeving van openbare voorzieningen (gemeenteSint-Gillis)
16. Ontwikkeling van de omgeving van de school (gemeenteSint-Gillis)
17. Herkwalificatie van de zuilengang (Infrabel, gemeenteSint-Gillis)
18. Herinrichting van de MIVB-haltes
19. Herinrichting van de straten rond de Onderwijsstraat (gemeente Anderlecht)

1



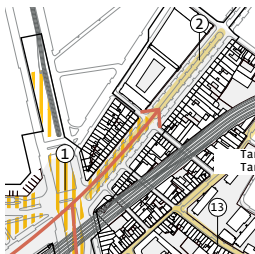
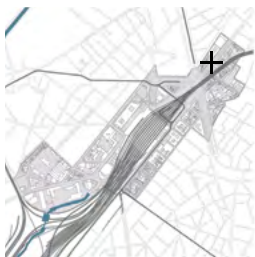
PROJECT METRO GRONDWET

Projectontwikkelaar: MIVB
Gemeente: Brussel, Sint-Gillis
Adres: Stalingradlaan, Zuidlaan, Fonsnylaan en Jamarlaan

Type: Openbare ruimte gekoppeld aan openbaar vervoer
Programma: Transformatie van de pre-metro in metro / creatie van een nieuw metrostation / herstructurering van het tramnetwerk
Vorderingsstaat: project in uitvoering van werkzaamheden
Architect: SM Greisch, Systra, SumProject

Afbeeldingsbron: https://www.greisch.com/projet/station_constitution_bruxelles/

2



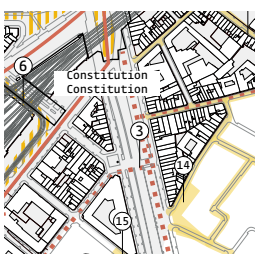
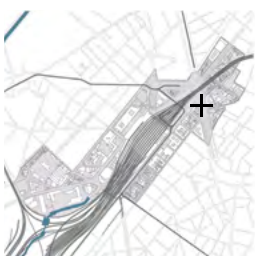
STALINGRADLAAN

Projectleider: Stad Brussel, Beliris, MIVB
Gemeente: Brussel-Stad
Adres: Stalingradlaan

Type: Openbare ruimte gekoppeld aan openbaar vervoer
Programma: Herinrichting van de Stalingradlaan tussen de Kleine Ring en het Rouppeplein in het kader van de metrowerken uitgevoerd door de MIVB.
Vorderingsstaat: project in uitvoering van werkzaamheden (2021-2024)

Afbeeldingsbron: <https://metro3.be/fr/article/29-01-2021/decouvrez-lavant-projet-pour-la-nouvelle-avenue-de-stalingrad>

5



KLEINE RING

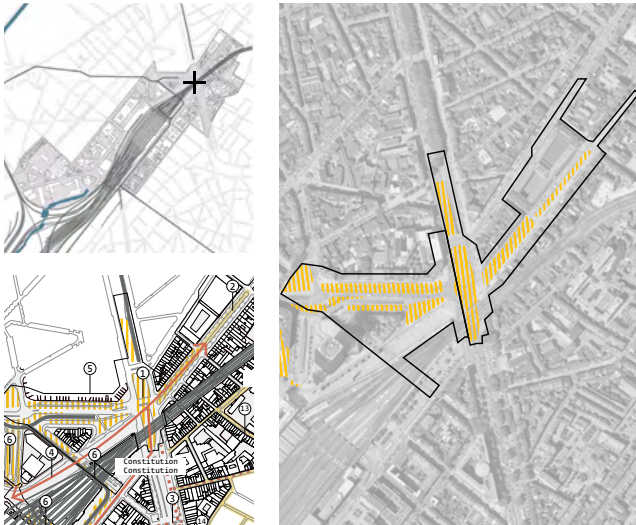
Projectleider: Brussels-Mobility Build
Gemeente: Brussel-Stad, Sint-Gillis
Adres: Kleine Ring tussen Louise en Nieuwland

Type: Openbare ruimte gekoppeld aan zachte mobiliteitsnetwerken
Programma: Zone 7 - van Louise tot Nieuwland, herinrichting van zijstraten voor voetgangers en aanleg van gescheiden fietspaden. Volledig programma nader te bepalen

Status: In aanbouw

Afbeeldingsbron: <https://metro3.be/fr/article/29-01-2021/decouvrez-lavant-projet-pour-la-nouvelle-avenue-de-stalingrad>

3

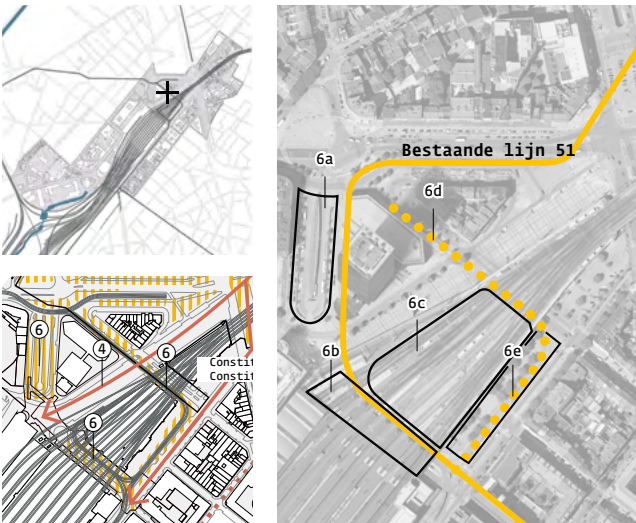


PACT TOOTS THIELEMANS

Projectleider: Brussels Hoofdstedelijk Gewest, Gemeente Sint-Gillis, Gemeente Brussel-stad
 Gemeente: Brussel, Sint-Gillis
 Adres: Stalingradlaan, Zuidlaan, Fonsnylaan en Jamarlaan

Type: Buitenschil voor de bouwplaats van metro 3 en ter beperking van de impact op het commerciële weefsel (begeleidende maatregel, Stalingrad Village, communicatie, enz.)
 Vorderingsstaat: project in uitvoering van werkzaamheden

6

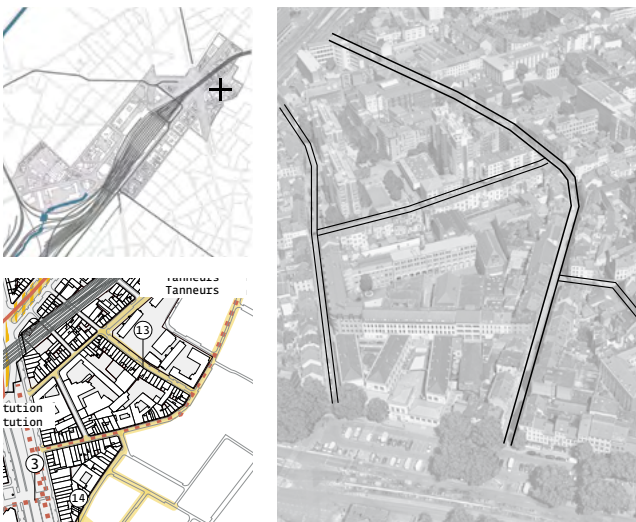


HERCONFIGURATIE VAN HET OPENBAAR VERVOER, ROND DE GEWELFDE RUIMTEN

Projectontwikkelaar: MIVB
 Gemeente: Sint-Gillis
 Adres: Overdekte straat (Th. Verhaegen), Europaesplanade, Grondwetplein, Fonsnylaan

Type: studie en reflectie voor de herinrichting van het net en de tram- en bushaltes van MIVB + Delijn, Programma: Vernieuwing van de tramsporen (6b en 6d) Busstation MIVB Delijn in de Paul-Henri Spaaklaan (6a), in de Overdekte Straat (6b) of in de gewelfde ruimte (6c).
 Nieuwe tramhalte aan de Argonnestraat 51 (6d) en bovengronds passage ervan door de Grondwetplein (6e)
 Vorderingsstaat: in studie / SV dec 2022, werken in 2026/27 (6b en 6d)

13

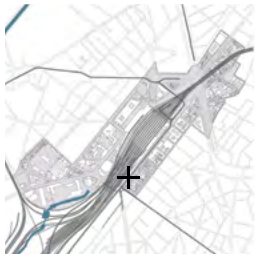


STRATEN ROND DE HUIDEVETTERSTRAAT

Projectleider: Stad Brussel
 Gemeente: Brussel-Stad
 Adres: Bloemistenstraat, Arrosoir, Hectolitre, Lacaillestraat, Sint-Theresiastraat, Huidvettersstraat, Wasserijstraat, Nieuwland.
 Van DWC Huidvetters

Type: Herstructurering van de ruimte, diverse installaties
 Programma: 10 afzonderlijke projecten - verlichting van straten, doodlopende wegen, gevels en schooluitgangen, renovatie van de gevel van de school école Charles Buls en tot slot de installatie van vuilnisbakken en van hekkens aan de straatkant.
 Vorderingsstaat: project in uitvoering van werkzaamheden

7

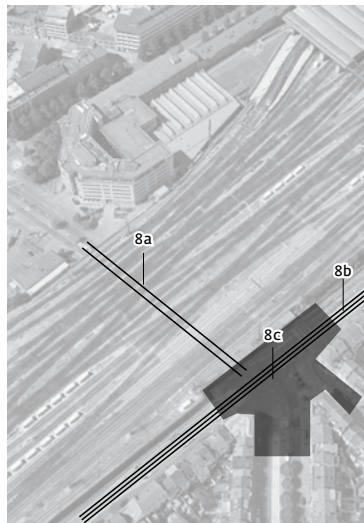
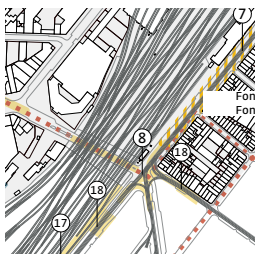
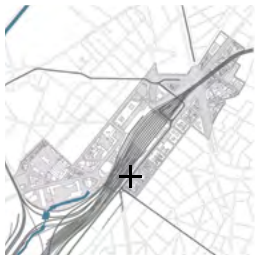


HERPROFILERING VAN DE FONSNYLAAN VOOR TRAMSPOREN EN -HALTES

Projectontwikkelaar: MIVB
 Gemeente: Sint-Gillis
 Adres: Fonsnylaan
 Van het SVC4

Type: Vervanging van tramrails
 Programma: Herkwalificatie van de openbare ruimte en beveiliging van oversteekplaatsen ter hoogte van de haltes van de MIVB (Wiels, Orbanstraat, Drukkerijstraat en Koningslaan) bevoorrechte contactpunten tussen het toekomstige Park van de Voor-Zenne en de bestaande wijken.
 Vorderingsstaat: voorbereidende discussies

8

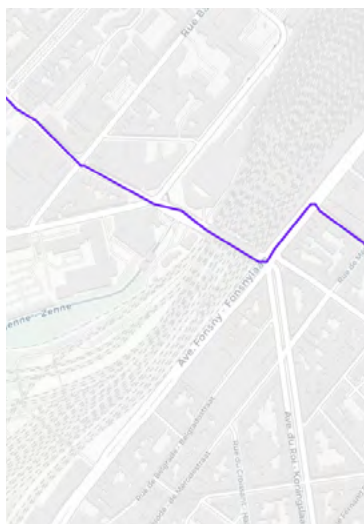
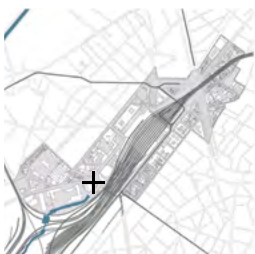


PROJECTEN VEEARTSEN-FONSNY VAN HET CSV4

Projectleider: Brussel Mobiliteit / Infrabel, Brussels Hoofdstedelijk Gewest
 Gemeente: Sint-Gillis
 Adres: Fonsnylaan
 Van het SVC4

Type: Herinrichting van wegen, van het traject Veeartsen Fonsny (8a), Herinrichting en verbetering van de mobiliteit in de tunnel van de Veeartsenstraat, lopende testfasen (8b), Herinrichting van het kruispunt Veeartsenstraat/Fonsnylaan (8c)
 Programma: 8.3000 m² openbare ruimte (8a), testfase mobiliteit 1 rijstrook in beide richtingen + fietspaden (8b), Herstructurering van 2.200m² op het kruispunt en de logistieke ruimte voor de opslagplaatsen, door kwalitatieve invulling van de openbare ruimte (8c)
 Vorderingsstaat: In studiefase, onzeker project, on hold.

9

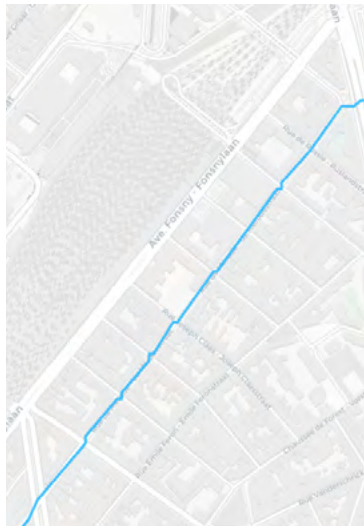
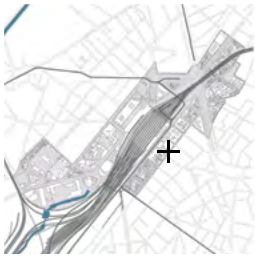


VEEARTSENSTRAAT, GEWESTELIJKE FIETSROUTE

Projectleider: Brussel-Mobiliteit
 Gemeente: Brussel-Stad
 Adres: Veeartsenstraat

Type: Openbare ruimte gekoppeld aan zachte mobiliteitsnetwerken, GFR 10
 Programma: Aanleg van fietspaden, markeringen op de grond.
 Vorderingsstaat: Niets op dit moment

10



MERODE, GEWESTELIJKE FIETSRUTE

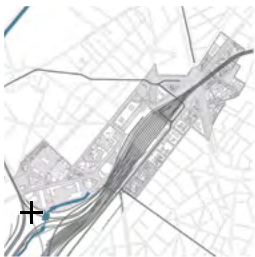
Projectleider: Brussel-Mobiliteit
 Gemeente: Brussel-Stad
 Adres: Merodestraat

Type: Openbare ruimte gekoppeld aan zachte mobiliteitsnetwerken, GFR (SZ 9)
 Programma: Aanleg van fietspaden, markeringen op de grond.
 Vorderingsstaat: (?)

+ DWC Zuid en de toegewezen budgetten voor de herontwikkeling van bepaalde secties.

Vast te stellen via een door het DWC gefinancierde studie die in 2022 van start moet gaan.

11



FIETSGEN - LIJN 28

Projectleider: Infrabel, Beliris, Meesterarchitect uit Brussel
 Gemeenten: Brussel-Stad, Anderlecht, Molenbeek, Koekelberg, Jette

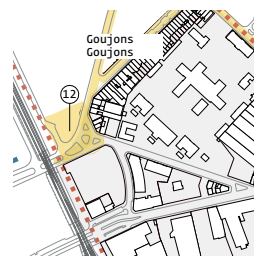
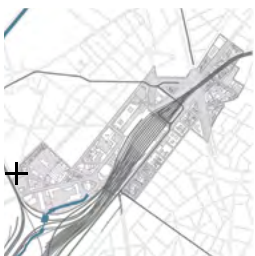
Adres: Bloemistenstraat, Arrosoir, Hectolitre, Lacaillestraat, Sint-Theresiastraat, Huidevettersstraat, Wasserijstraat, Nieuwland.

Type: Openbare ruimte gekoppeld aan zachte mobiliteitsnetwerken

Programma: Aanleg van de eerste westelijke ringweg van het fietsGEN, het traject bevindt zich in Anderlecht langs de spoorlijn 28 tussen het metrostation Jacques Brel en het oude station van Kuregem.
 Vorderingsstaat: in studie bij Beliris

Afbeeldingsbron: <https://bma.brussels/appel-velo-route/> • Séverin Malaud

12



'GRONDELPLEIN'

Projectleider: Beliris (in het kader van het masterplan 'Biestebroek')

Gemeente: Anderlecht
 Adres: Grondelstraat, Prévinairestraat

Type: Project openbare ruimte tegenover City Gate I - Grondel

Programma: Ontwikkeling van openbare ruimtes voor geconventioneerde woningen en het sociale centrum, Grondelstraat

Vorderingsstaat: (?)



FREDERIC BASSE

HOTEL



RECEPTION



DEEL 04
CONCLUSIES EN
UITDAGINGEN

WAT KUNNEN WE LEREN VAN DEZE VERKENNING?

Een constant veranderende wijk en vergeten openbare ruimtes

Een eindstation en een voorplein

Toen het in 1869 werd ingehuldigd, was het Zuidstation (ter vervanging van het Bogaardenstation dat zich toen in het Pentagon bevond) een eindpunt voor reizigers die uit het zuiden van het land kwamen.

Bij dit station speelt het Grondwetplein de rol van voorplein. Deze uitgestrekte openbare ruimte vormt de schakel tussen het stadscentrum en het station zelf.

Rondom het station en het voorplein ontwikkelen zich de wijken. In enkele jaren tijd gaan we van productiedistricten in de zuidelijke buitenwijken van het Pentagon naar een nieuw opgericht en bewoond deel van de stad.

Opening van de Noord-Zuidverbinding

Met de aanleg van de Noord-Zuidverbinding verandert de configuratie van het station ingrijpend. Vanaf een eindstation gaan we vanaf 1949 naar een tussenhalte. De loketten bevinden zich op straatniveau, terwijl de spoorlijnen overhangend zijn. Via een smeedijzeren brug kunnen ze de lanen oversteken. De sporen blijven op dit niveau tot het station Brussel-Kappellekerk, waar ze door een tunnel gaan die gebruikmaakt van de natuurlijke topografie.

Dit nieuwe station is bedekt met een gevel van gladde gele bakstenen (Fouquemberg-stenen genoemd) die vandaag nog steeds de identiteit van de plek vormen.

De impact van deze transformaties in de wijk van het Zuidstation is vrij groot, vooral op de openbare ruimte die gefragmenteerd raakt en snel omgevormd wordt tot openluchtparkings. Deze nieuwe configuratie laat ook de twee oude symmetrische blokken verweesd achter rond Grondwetplein.

Aankomst van de TGV en nieuwe wijzigingen

In de jaren 1990 en 2000 werden de wijken rond het station opnieuw grondig getransformeerd met de komst van de TGV-terminal.

Aan de kant van Sint-Gillis leidde een vanaf 1992 lopend onteigenings- en sloopplan in 2012 tot de constructie van vaak monofunctionele kantoorgebouwen langs de Fonsnylaan.

Ook de andere kant van het spoor ondergaat op dit moment een grote transformatie met de uitbreiding van terrein van het station voor het onderbrengen van de Thalys/Eurostar-terminal en voor de bouw van het imposante gebouw genaamd Blok 1 bestemd voor de RSZ. Het doel van de overheid is om een bedrijventrum te creëren rond het station, direct verbonden met de internationale terminal en op een steenworp afstand van het stadscentrum.

De verbinding tussen de bestaande wijken en het station wordt ondermijnd door de bouw van deze kantoren die afstand creëren. Het Zuidstation wordt omringd door massieve, monofunctionele en introverte kantoorunits.

Ondanks een volledige herinrichting zal ook de openbare ruimte onder deze stedelijke veranderingen lijden. Tussen disfunctioneel openbaar plein (Marcel Broodthaers, Victor Horta boven de Q-Park-parking) of onvoldoende gemobiliseerde openbare ruimtes (Europaesplanade, nieuwe Grondwetplein) en bijna 100% geminaliseerde, lineaire wegen die grotendeels bestemd zijn voor autoverkeer (Frankrijkstraat, Fonsnylaan), verliest de buurt levenskwaliteit en gezelligheid.

Op veel plekken is de openbare ruimte puur functioneel ingericht: taxiterreinen, busstelplaatsen, OV-netwerken, de ruimte bestemd voor de markt staat niet bekend om haar continuïteit, flexibiliteit, landschappelijke kwaliteit en gebruikskwaliteit van de openbare ruimte.

Een wijk die vandaag onder druk staat

Dewijk Zuidstation staat vandaag onder veel druk:

- › Autodruk met zeer hoog inkomend en uitgaand transitverkeer en verzadiging tijdens spitsuren.
- › Vastgoeddruk met veel ontwikkelaars die geïnteresseerd zijn in deze wijk van het station die een aanzienlijke dynamiek vertoont.
- › Milieudruk met een wijk die onderhevig is aan vervuiling (lucht, geluid, bodem etc.), gebrek aan openbare netheid en die weinig veerkrachtig is. Deze wijk beschikt over heel weinig lokale groene ruimtes met directe gevolgen zoals de afwezigheid van koelte-eilanden, mogelijkheid van regenwaterbeheer of een lage biodiversiteit. De omgeving is hier vooral verhard met veel gesloten huizenblokken (waarvan sommige met een bijna 100% ondoordringbare bodem), een paar open blokken die de aanwezige bevolking niet genoeg ten goede komen (gebruikers, inwoners, arbeiders enz.). De openbare ruimte is niet voldoende uitgerust voor voetgangers, fietsers en de gebruiksfuncties.
- › Sociale druk met een concentratie van de problemen van bestaansonzekerheid, de aanwezigheid van migranten zonder papieren, soms minderjarigen, dakloosheid en drugsverslaving. Dit veelvoorkomende fenomeen in stationsbuurten vertoont een stijgende tendens en kan nieuwe problemen veroorzaken in een context waar de openbare ruimte niet ontworpen is met gastvrijheid in het achterhoofd en met een gebrek aan voorzieningen (gebrek aan toiletten, banken, waterpunten...). Dit resulteert in problemen op het gebied van gezondheid, hygiëne, comfort (de geur van urine is de eerste indruk van de ondervraagde mensen om de wijk te omschrijven) en slechte openbare reinheid (bouw van geïmproviseerde banken en beschuttingsplaatsen)...

Het RPA Zuid, een instrument dat programmatische herbalanceringsmogelijk maakt

In navolging van het masterplan 'Zuid' van 2016 kreeg perspective.brussels de opdracht om een Richtplan van aanleg (RPA) voor de Zuidwijk op te stellen.

Een eerste versie van het RPA 'Zuid' is van september 2021 tot november 2021 onderworpen aan een openbaar onderzoek.

Dit instrument heeft twee componenten (strategisch en regelgevend) en heeft tot doel de programmatische mix van de wijk te verbeteren door wetgeving op te stellen over:

- › de bestemmingen;
- › bouwprofielen;
- › uitlijningen;
- › bijzondere voorschriften die van toepassing zijn op bepaalde huizenblokken;
- › de strategie van mobiliteitsmanagement (via strategische component);
- › het verbeteren van de kwaliteit van de openbare ruimte (via strategische component).

Met deze aanpak rust het Gewest zich hier uit met een regelgevend instrument dat toekomstige ontwikkelingen kan begeleiden.

Het gaat erom de wijk een multiprogrammatisch uiterlijk te geven door de creatie van woningen en voorzieningen wettelijk te stimuleren en tegelijkertijd het aantal te ontwikkelen vierkante meters kantoren in een kader vast te leggen. Het besteedt ook aandacht aan het creëren van kwalitatieve openbare ruimten.

Dit RPA 'Zuid' is gebaseerd op het concept van



MAP VAN DE UITDAGINGEN

- Lokale identiteitskern van het GPDO
- Lint van handelskernen
- Voorziening voor culturele of collectieve doeleinden
- Centraliteiten
- Grote stadsvernieuwingsprojecten (gebouwen)
- Kleine stadsvernieuwingsprojecten_DWC, SVC, BGHM (gebouwen)
- Renovatie van openbare ruimten (wegen, kruispunten, voorzieningen met betrekking tot openbaar vervoer, enz.)
- Openbare ruimte met veel potentieel
- Verbindingen om te versterken
- Strategische gebouwen
- Groep strategische percelen

Schaal 1/10.000e

0 100 200 300 400 m

Bron: GBP, Brugis, Urbis download, Geodata Leefmilieu Brussel

'woonvriendelijk station', een neologisme dat het overheidsbeleid richt op een programmatische herbalancering van de wijk.

Positiebepaling voor het SVC 7

Het SVC7 maakt dus deel uit van een drievoudige realiteit:

- › de historische erfenis van stedelijke veranderingen in het verleden en in het bijzonder de slechte kwaliteit van de openbare ruimtes rond het station;
- › de druk waaraan de wijk Zuidstation momenteel onderhevig is (auto's, vastgoed, milieu en sociaal);
- › de implementatie van nieuwe instrumenten voor stedelijke ontwikkeling (Masterplan en RPA Zuid) die toekomstige ontwikkelingen zullen begeleiden en omkaderen.

Daarom rijst de vraag van de positionering van het SVC 7 in deze context?

Hoe zorg je voor een optimaal gebruik van publieke middelen, op de schaal (budgettair en temporeel) van een DWC, om te voorzien in de behoeften die uit het veldwerk naar voren zijn gekomen, terwijl we samen dit nieuwe hoofdstuk beginnen te schrijven?

In de bestudeerde context lijkt het ons relevant om:

1. **de inspanningen van het SVC 7 richten op de ontwikkeling van de openbare ruimte en het transformatiepotentieel ervan.** De perimeter van het SVC 7 is dicht bebouwd en dicht bewoond, maar biedt niettemin grote open ruimtes die door bewoners en gebruikers als blinde vlekken worden gezien en ervaren. Het doel is hier om de wijken te verbinden, te werken aan de netheid en veiligheid van de openbare ruimte.

2. **de wijk op regionale schaal opnemen in een groen en blauw netwerk.** In zo'n verharde wijk moeten oplossingen worden gevonden om de leefbaarheid in de wijk te verbeteren.

3. **ingrijpen in het stedelijk weefsel en ruimte vinden voor geïdentificeerde behoeften.** We denken hierbij met name aan huisvesting en openbare voorzieningen om gebruikers, bewoners en arbeiders gemakkelijker toegang te geven tot infrastructuur rond het station en zo de multiprogrammatische dimensies van de wijk te ondersteunen.

4. **reageren op gezondheids- en sociale kwesties die verband houden met extreme bestaansonzekerheid en dakloosheid.** Gezien de toename van kwetsbare doelgroepen in de wijk en aanverwante behoeften.

IDENTIFICATIE VAN PROBLEMEN

De openbare ruimte als pijler voor interventies onder het SVC 7

We hebben gezien dat de ontwikkeling **van de openbare ruimte vaak het stiefkind is geweest tijdens de verschillende transformatiefasen van de wijk.**

Sinds de jaren vijftig en de opening van de Noord/Zuidverbinding wordt de openbare ruimte in de wijk slecht behandeld.

Momenteel is het station slechts in geringe mate verbonden met de omliggende wijken gezien de discontinuïteiten, de ruimtelijke onderbrekingen, de tekortkomingen die worden vastgesteld voor de meeste openbare ruimtes rond het station.

In zo'n dichtbevolkte wijk met weinig gemobiliseerde openbare ruimte, moeten **de inspanningen van het SVC7 gericht zijn op de ontwikkeling van de openbare ruimte en haar transformatiepotentieel.**

Het gaat om het aanleggen van aangename, comfortabele, veilige voet- en fietswegen die beantwoorden aan de doelstellingen geformuleerd zowel in het GPDO als in het mobiliteitsplan Good Move.

De verbinding 'Bruxelles-Zuid' mag op termijn geen doorgaand verkeer meer ontvangen. Dit maakt het mogelijk om de openbare ruimte te herwerken door:

- › meer doorlaatbaarheid en groenaanleg om de leefbaarheid in wijken te verbeteren;
- › een leidende rol teruggeven in de verbinding tussen de verschillende stedelijke entiteiten. Een verbindingsschakel tussen het station, de wijken Anderlecht, Sint-Gillis en het stadscentrum van Brussel;
- › verbeteren om meer gebruiksvriendelijke en uitnodigende plekken voor iedereen te bieden (reinheid en veiligheid moeten worden opgenomen in deze reflecties).

Deze herkwalificaties van de openbare ruimte moeten een steunpilaar worden voor de verbetering van de wijk en het leven van haar bewoners en gebruikers.

De wijk op regionaal niveau opnemen in een groen en blauw netwerk.

De wijk is erg verhard.

Tussen de infrastructuur van het station en de spoorbundel, de lineaire wegen, de binnenkanten van dichtbebouwde huizenblokken en het gebrek aan open ruimtes, blijven er slechts 144.776 m² of 18,45% doorlaatbare oppervlakken over.

De meeste van deze oppervlakken zijn geconcentreerd op twee blokken die niet toegankelijk zijn voor het publiek:

- › blok van de Veeartsenijschool;
- › Tweestationsblok waar de Zenne in de open lucht stroomt.

Deze situatie zorgt voor een afname van de leefbaarheid en gezondheid in deze wijk. Hitte-eilanden, geringe ontwikkeling van de biodiversiteit, meervoudige niet-gecompenseerde stedelijke vervuiling.

Daarom moet het SVC7 actief aan deze milieuthema's werken.

De hefbomen van interventie zijn meervoudig en maken het mogelijk om de wijk op regionale schaal opnieuw in te schrijven in een groen en blauw netwerk:

- › opening van de oevers van de Zenne en eventuele heraansluiting op de toekomstige openbare ruimten van de wijk Biestebroek en op het kanaal iets verder;
- › doorlaatbaar maken van de bodem en groenaanleg in de openbare ruimte waar dat mogelijk en realistisch is;
- › de aanwezigheid van de Zenne en haar vallei beschouwen als een kans voor de uitvoering van projecten in verband met het beheer van regen- en afvloeiingswater;
- › overwegen van een plan op niveau van de wijk om een positieve benadering van het waterbeheer (vooral regenwater) te stimuleren.

Ingrijpen in het stedelijk weefsel en ruimte vinden voor de geïdentificeerde behoeften.

Het stadswefsel is hier en daar beschadigd. Oude en vervallen gebouwen, verloederde randen, leegstaande complexen reflecteren een negatief beeld van de wijk.

De overheid heeft al geïnvesteerd in de revitalisering ervan en er moet nog veel werk worden verzet. Het doel is om het stedelijk weefsel te verbeteren en (volgens de capaciteit van het SVC) het probleem van gaten in de gevellijn, blinde gevels en andere ongunstige stedenbouwkundige situaties aan te pakken.

De wijk herbergt veel verschillende stedelijke functies en is als zodanig een klein deel van de stad, maar er zijn nog veel lacunes die moeten worden opgevuld.

Ten eerste is de wijk niet goed voorzien van lokale of regionale voorzieningen (verstandig gezien de plaatsgesteldheid).

Dit zijn de structurele tekortkomingen:

- › gebrek aan sportruimtes (de bestaande zijn verzadigd);
- › gebrek aan culturele ruimtes en/of ontmoetingen die de emancipatie van bepaalde doelgroepen in de buurt mogelijk maken (bijvoorbeeld jongeren);
- › groot gebrek aan kinderopvang aan de kant van Anderlecht van de perimeter. We stellen vast dat de situatie op dit gebied onder controle lijkt in Brussel en Sint-Gillis.

Eén van de missies van de instrumenten voor stedelijke revitalisering is tot slot het creëren van nieuwe toegankelijke openbare huisvestingen (sociale woningen, woningen gelijkgesteld met sociale woningen of semi-sociale woningen) om blijven te voldoen aan de demografische uitbreiding in het BHG en te zorgen voor voldoende capaciteit om huisvesting te bieden voor iedereen.

Het SVC bevindt zich door zijn opdracht in een bevoorrechte positie in de openbare ruimte, maar het is raadzaam hier de deuren niet te sluiten voor het creëren van voorzieningen en/of huisvesting.

Reageren op gezondheids- en sociale kwesties die verband houden met extreme bestaanonzekerheid en dakloosheid.

Gedegradeerde sociaal-economische indicatoren

De buurt kent meerdere sociaal-economische problemen.

Laag gemiddeld inkomen per aangifte, werkloosheid die hoog blijft ondanks opmerkelijke dalingen in de afgelopen jaren en sterke instabiliteit als gevolg van de recente gezondheids crisis en de gevolgen daarvan. Een van de uitdagingen is het ondersteunen van de ontwikkeling van programma's om burgeracties te versterken en lokale verenigingen te blijven ondersteunen om gemakkelijker te kunnen reageren op de problemen van de inwoners.

Aanwezigheid van een zeer kwetsbare publiek

Bovendien belicht het veldwerk de structurele moeilijkheden waar de wijk vandaag de dag mee kampt in verband met de aanwezigheid van bepaalde kwetsbare groepen, voornamelijk daklozen. De situatie van 'stationswijk' speelt hier duidelijk een grote rol. Dit probleem is niet nieuw en vertoont een stijgende tendens.

De diagnose verfijnt ook de bevindingen over bepaalde, meer specifieke kwesties: dakloosheid bij vrouwen, de strategie van dag-/nacht opvang, recht op rust, het probleem van toegang tot sanitaire voorzieningen in goede omstandigheden enz.

Daarom lijkt het nu noodzakelijk om een of meer investeringsprogramma('s) voor daklozen te steunen om hun levensomstandigheden te verbeteren en alle doelgroepen beter te laten samenleven. Het gaat erom te werken vanuit een perspectief van gastvrijheid en universaliteit van de openbare ruimte en het station.

Aanvullende uitdagingen

Er kunnen ook aanvullende uitdagingen worden geïdentificeerd:

- › het gezondheidsprobleem met de kwestie van toegang tot zorg in een gebied dat onvoldoende huisartsen telt;
- › de economische uitdaging en de revitalisering van het lokale economische weefsel in een gebied dat nog steeds wordt gekenmerkt door een hoge werkloosheid;
- › de uitdaging van de sociaal-ecologische transitie in een sterk verstedelijkt, verhard en zeer druk gebied waar een algemene reflectie over de plaats van de circulaire economie noodzakelijk is;
- › de uitdaging van netheid en veiligheid in de openbare ruimte, die hand in hand gaat met de noodzaak om de hele omgeving van het station te verbeteren.

Als de verbinding van de openbare ruimte langs het spoor (van het Tweestationsblok tot de doorgang van de Kleine Ring en de stad Brussel) een prioriteit is in het kader van het SVC, zal er bovendien op lange termijn moeten nagedacht worden over een transversale heraansluiting van de ruimtes en wijken rond het station.

Verbeteren van de verbindingen via het station tussen Sint-Gillis en Anderlecht.



LAB705 CityTools Grounded Urbanism  **ARCADIS**