

# Diagnose, vraagstukken en doelstellingen van het ontwerp van Richtplan van Aanleg (RPA) Josaphat

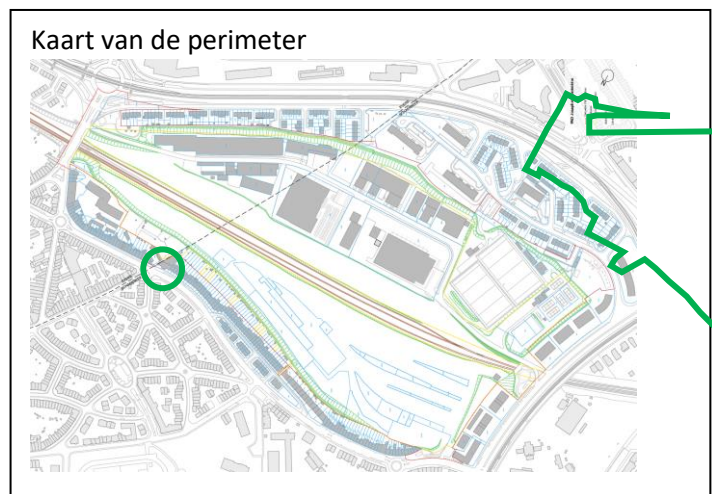
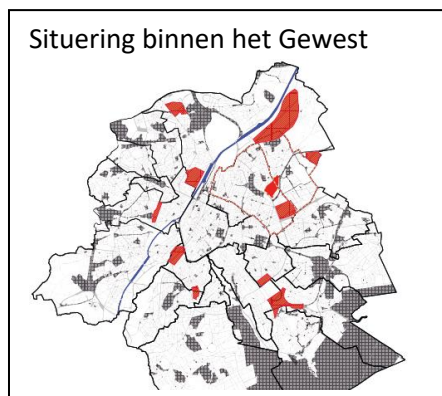
## Voorwoord bij de methodologie

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

Onderhavige nota vat de actueel beschikbare diagnose-elementen en de daaruit voortvloeiende uitdagingen samen. Voor meer gedetailleerde informatie verwijzen we u naar de studies over en analyses van het ontwerp van RPA en het Milieueffectenrapport die nu reeds beschikbaar zijn of in de komende tijd nog worden opgesteld.

Het betreft een gedetailleerde diagnose van de studies verricht sinds 2013. Deze diagnose zal tijdens de opstelling van het ontwerp van RPA en het MER verder worden verfijnd en geactualiseerd.

Datum van de ministeriële beslissing	Voornaamste ontwikkelingen	Centrale thema's	Uitvoering
	Nieuwe gemengde en duurzame wijk	Huisvesting Openbare huisvesting Actief lineair park Stedelijke industrie Duurzame wijk	Perspective MSI



## 1. Perimeter

De perimeter van het ontwerp van RPA Josaphat, op de site van het rangeerstation dat in 1994 uit gebruik werd genomen, ligt op het grondgebied van de gemeenten Schaarbeek en Evere. De Josaphatsite valt samen met gebied van gewestelijk belang nr. 13 van het Gewestelijk Bestemmingsplan (GBP).

De Maatschappij voor Stedelijke Inrichting (MSI, voorheen MVV) verwierf in 2006 het grootste deel van de oppervlakte van de perimeter van het ontwerp van RPA dat voor verstedelijking in aanmerking komt. De MSI is als operator van de gewestelijke overheid belast met de operationele implementatie van de strategische gebieden van het Gewest. Sommige terreinen die binnen de

perimeter van het RPA vallen, behoren eveneens toe aan de gemeenten Schaarbeek en Evere. Tot slot ligt langs weerszijden van de spoorweg nog een oud spoorwegterrein van Infrabel.



De door het ontwerp van RPA beoogde perimeter is door een sterke glooiing van de omliggende wijken gescheiden. Een spoorweg (L26) doorklieft het terrein van noord naar zuid; ten noorden van de site bevindt zich een station van het voorstedelijk netwerk van waaruit de Europese wijk, de luchthaven en de verschillende tewerkstellings- en onderwijsclusters in en rond het Gewest snel en frequent worden bediend.

De perimeter omvat braakland dat zich uitstrekt over het GGB, begroeide bermen die de overgang vormen naar de omliggende wijken, een te herwaarderen gebied van stedelijke industrie en een betrekkelijk geïsoleerde sportzone.

De site is vanuit de omliggende wijken die haar “met de rug aankijken” niet zichtbaar. Ongelijkheid beschrijft zowat het best de typologie, densiteit, bouwprofielen en architectuur van de bebouwde omgeving.

## 2. Diagnose

### TROEVEN

- Groot onbebouwd en gesaneerd perceel dat vergeleken met de omliggende gebouwen een rustig gebied vormt;
- Site met een reeds goed ontwikkeld voorstedelijk spooraanbod (5 verbindingen/uur in elke richting) dat de site verbindt met de Europese wijk en de luchthaven;
- Site met een op het vlak van openbaar vervoer goede perifere verbinding (trams en bussen);
- Aanwezigheid van voorzieningen rond de site (outdoorsport, scholen, woongelegenheden voor senioren, ...) en een aanzienlijk winkelaanbod in de omgeving (supermarkten, grote

speciaalzaken), die enkel moeten worden aangevuld met een aantal buurtwinkels en horecazaken;

- Aanwezigheid op de site van een dynamische bedrijfskern, waardoor de werkgelegenheid nog verder zou kunnen groeien, en een gunstige ligging van het GSI (nabijheid van de Ring);
- De site sluit aan op de groene netwerken van goede kwaliteit die binnen het gebied aanwezig zijn
- Aanwezigheid van een bebost gebied rond de site, waardoor de wijk autonoom kan worden ontworpen en architectuur, milieu en samenleving vernieuwend kunnen worden benaderd.

#### ZWAKKE PUNTEN

- Een ingesloten gebied dat losgekoppeld is van de stedelijke omgeving; dit kan ertoe leiden dat de nieuwe wijk geïsoleerd geraakt;
- Topografisch ingesloten; bovendien is de rand van de site heel sterk bebouwd, wat nieuwe wegverbindingen moeilijk te voorzien maakt;
- De verkeerssituatie nadert het punt van verzadiging in 2 zones rond de site (Gilisquet naar de Wahislaan, de De Boeckbrug naar het rondpunt Leopold III);
- Het bestaande NMBS-station is moeilijk toegankelijk en slecht zichtbaar;
- Aanwezigheid van de spoorlijn die zowel de site als het GGB doorsnijdt, waardoor op de oostelijke zijde een smalle en moeilijk te ontginnen strook overblijft;
- Slecht toegankelijk perifeer openbaar vervoer, met name voor PBM, door het grote hoogteverschil (tot 12 m) tussen de site en de onmiddellijke omgeving;
- Afwezigheid van stedelijke kwaliteiten van het huidige GSI.

#### KANSEN

- Een gemengde en duurzame wijk ontwikkelen met de faciliteiten van de “blanco pagina”, de topografische specifieke eigenschappen aangrijpen om een eigen identiteit te creëren voor de wijk;
- De ontwikkeling sturen op basis van de globale topografische entiteit, veeleer dan volgens de gebieden van het GBP;
- Het openbaar perceel benutten om tegemoet te komen aan de demografische boom en aan het plaatselijke verstoorde evenwicht tussen openbare huisvesting in het algemeen en sociale huisvesting in het bijzonder (gemeente Schaarbeek: 4,3% sociale woningen tegenover een regionaal gemiddelde van 7,26% dat de vraag van de gezinnen al niet inlost);
- Aanbrengen van voorzieningen die een antwoord bieden op de noden van de wijken en de tekorten van de omliggende wijken aanvullen;
- Ervoor zorgen dat de wijk kan worden doorkruist, om de uitwisseling met de wijken in de omgeving in de hand te werken en resources te kunnen delen.

#### BEDREIGINGEN

- Waken over een ecologisch beheer en het beperken van de ondoorlaatbaarheid van de bodem in de nieuw te bouwen wijk centraal stellen;
- Een voldoende niveau van biodiversiteit handhaven ondanks de verstedelijking en de bestaande ecologische corridors behouden;
- Een goed evenwicht nastreven tussen enerzijds het gewenste mobiliteitsprofiel op termijn voor de bewoners van de nieuwe wijk (sterk beïnvloed door de opgelegde normen voor het parkeren buiten de openbare weg) en anderzijds het huidige mobiliteitsprofiel binnen de omliggende wijken, om te beletten dat de hinder buiten de site wordt geëxporteerd;

- Optimaliseren van de toegestane verkeersstromen binnen de nieuwe wijk (doorgaand verkeer verhinderen om goede levensomstandigheden te bieden) en van de extra druk op de bestaande wegen als gevolg van de nieuwe wijk;
- Gelet op de kans om openbare huisvesting te bouwen, moet iedere vorm van getto bij de inplanting van de verschillende huisvestingstypes binnen de nieuwe wijk worden vermeden.

### 3. Doelstellingen en uitdagingen

De verstedelijking van dergelijke site die bestaat uit een integraal openbaar perceel, biedt immense mogelijkheden voor de ontwikkeling van zowel huisvesting en voorzieningen die tegemoetkomen aan de noden van de Brusselse bevolking als van productieactiviteiten die werkgelegenheid scheppen die moeilijk in het traditionele stadsweefsel kan worden ingebed.

Om het ontwikkelingspotentieel van een nieuwe wijk harmonieus af te stemmen op de omliggende wijken, vatte de studies de uitdagingen samen in 5 punten:

1. De uitdagingen die verband houden met de functionele en maatschappelijke mix  
Hoe huisvesting en economische activiteit tot wederzijds voordeel naast elkaar doen bestaan en hoe een heus sociaal gemengd karakter verzekeren door variatie in de op te trekken woonegelegenheden.
2. De landschappelijke uitdagingen  
Hoe de nieuwe wijk vanuit zijn onmiddellijke omgeving zichtbaar, toegankelijk en doorkruisbaar maken, door een specifieke landschappelijke organisatie en een architecturale en stedelijke kwaliteit te voorzien die de levensomstandigheden binnen de wijk valoriseren en ook die van de omliggende wijken verbeteren.
3. De uitdagingen op het vlak van milieu  
Hoe de milieu-impact van de inplanting van de nieuwe wijk op alle interventiedomeinen zo beperkt mogelijk houden en prioritair een hoge mate aan biodiversiteit verzekeren, duurzame mobiliteit en exemplarisch waterbeheer in de hand werken.
4. De uitdagingen op het vlak van densiteit  
Hoe een goed evenwicht vinden tussen de nood aan huisvesting en aan nieuw te bouwen ruimtes voor economische activiteiten, enerzijds, en de stedelijke levenskwaliteit voor de wijk en onmiddellijke omgeving, anderzijds.
5. De uitdagingen op het vlak van mobiliteit  
Hoe alle hefbomen activeren die alternatieven bieden voor de personenauto, en toch de verbinding met de site verbeteren, het doorgaand verkeer uit de nieuwe wijk bannen en verhinderen dat de hinder van het autoverkeer wordt overgedragen.

Het ontwerp van RPA Josaphat moet al die uitdagingen in aanmerking nemen en stedelijke principes voorstellen die met de grootst mogelijke zekerheid mogelijk maken dat een nieuwe wijk zo goed mogelijk kan tegemoetkomen aan de gestelde doelen.

Specifiek opzet is te komen tot:

- landschappelijke schema's die de bebouwde en groene ruimtes organiseren;
- ecologische schema's die de modaliteiten inzake waterbeheer toelichten en doelen stellen betreffende de ondoorlaatbaarheid van de bodem of betreffende biodiversiteit;

- een schema van stedelijke ontwikkeling betreffende de lokalisatie van de functies en morfologische eigenschappen van het stadsweefsel; schema's voor de organisatie van het openbaar vervoer, de zachte mobiliteit en het wegverkeer;
- een schema van stedelijke ontwikkeling dat de operationele gebieden en de fasering van de operaties preciseert;
- grote ambities op het vlak van de kwaliteit van de architectuur en de omgeving.