

BIJLAGE 1. TIJDENS HET OPENBARE ONDERZOEK GEFORMULEERDE ADVIEZEN/BEZWAREN OVER HET ONTWERP VAN STADSVERNIEUWINGSCONTRACT 7 "RONDOM HET ZUIDSTATION"

Formulier (1)

Uw bezwaren, opmerkingen en klachten over het geheel van de projecten rond de openbare ruimten van de Europaesplanade, de Overdekte Straat, het Hortaplein, de kruispunten Bara, Onderwijsstraat, enz.

Het is een goed initiatief. Het versterken van de verbindingen tussen het station en de omliggende wijken zou een enorme impact hebben op het verkeer. Dit zou de verkeersdoorstroming verbeteren. Als er ruimte is voor voetgangers en fietsers, is dat een goede zaak.

Uw opmerkingen en bezwaren over het parkproject in het Tweestationsblok?

Ik vind het initiatief en het concept zeer de moeite waard. Het idee van een groene ruimte die openstaat voor het grote publiek zou de locatie kunnen doen heropleven. Een frisse ruimte die de bewoners van de wijk het verlangen geeft om vaker hun huis te verlaten. En zo andere bewoners ontmoeten. Ik heb geen klachten, ik zie geen negatieve punten behalve het budget en de enorme kostprijs van dit idee. Maar afgezien daarvan, nee.

Uw opmerkingen en bezwaren over alle projecten voor voorzieningen: Sportpool, zorgcentrum, huisvesting voor NBMV (niet-begeleide minderjarige vreemdelingen)?

Een heel goed project, waardoor minderjarige vreemdelingen in nood een plek kunnen vinden om zich te wassen, enz. Ik vind het een interessant initiatief. Zal er echter betaald voor moeten worden? Of moeten ze een ticket nemen, afhankelijk van hoe vaak ze passeren? Of is het helemaal gratis? Het enige negatieve punt dat ik kan zien is dat daklozen en ZVV's de plek helaas zullen monopoliseren en misschien zelfs zullen inpikken.

Uw bezwaren, opmerkingen en klachten over de acties rond sociale cohesie en gemeenschapsleven?

Dit zal voor meer solidariteit tussen de bewoners zorgen. Gezelliger, warmer. Menselijke banden zullen alleen maar meer goeds brengen. Meer delen.

Uw bezwaren, opmerkingen en klachten met betrekking tot het milieueffectenrapport (MER)?

Ik ben nog steeds verbaasd over de kwaliteit van de lucht. Niemand kan 100 procent bevestigen of de lucht vervuild is of niet. Het is waar dat deeltjes kunnen worden gebruikt om de toestand van de lucht te bepalen, maar ze zijn gewoon afval. Als het gaat om het beschermen van de natuur, afgezien van het groen, zie ik het nut er niet echt van in. Bescherming van het erfgoed, dat wel.

Formulier (2)

Uw bezwaren, opmerkingen en klachten over het geheel van de projecten rond de openbare ruimten van de Europaesplanade, de Overdekte Straat, het Hortaplein, de kruispunten Bara, Onderwijsstraat, enz.

Zich verplaatsen met de auto is een ware hel voor de buurtbewoners! Bovendien leidt het tot uitspattingen (illegaal parkeren in voetgangerszones, enz.). STOP dit absurde 'Good Move'-programma (zelfs vanuit het oogpunt van een voetganger)! Begin met een betere toegang tot de openbare ruimte met betaalbare, samenhangende, schone en veilige vervoersdiensten... Geef jonge mensen die grootse plannen hebben om het commerciële aanbod en het buurtleven nieuw leven in te blazen toegang tot winkels tegen betaalbare prijzen. Als dit allemaal is gedaan en geïnstalleerd, kun je overwegen om het autoverkeer te verminderen en de ruimtes voetgangersvriendelijk te maken. Doe voor één keer de dingen in de juiste volgorde! We willen geen Debroucker / Beurs nr. 2

Formulier (3)

Uw bezwaren, opmerkingen en klachten over het geheel van de projecten rond de openbare ruimten van de Europaesplanade, de Overdekte Straat, het Hortaplein, de kruispunten Bara, Onderwijsstraat, enz.

Alle aspecten van dit project die gericht zijn op het terugdringen van de plaats van de auto ten gunste van andere vormen van mobiliteit en andere vormen van gebruik (in het bijzonder groene ruimten, voetgangersgebieden, culturele en commerciële activiteiten) zijn welkom. Netheid en veiligheid moeten ook als prioriteiten worden beschouwd om mensen aan te moedigen deze ruimtes te gebruiken. De schrapping van de parking aan het Grondwetplein en de vergroening ervan zijn positieve ontwikkelingen. De gedachte achter de herontwikkeling van het Baraplein is eveneens positief, maar het ontbreekt in dit stadium aan details en concrete inhoud. De voorstellen voor de ontwikkeling van de vierhoek zijn een stap in de goede richting, maar het is ook essentieel om al het mogelijke te doen om de situatie in de Overdekte Straat te verbeteren, die momenteel een waar stinkend en apocalyptisch wormgat is. De onthaalruimte voor NBMV lijkt erg klein in verhouding tot de behoeften. Het opgeven van het project om het RSZ-gebouw af te breken en te vervangen door torens is een stap in de goede richting, aangezien het gebouw in goede staat verkeert en er geen goede reden is om het neer te halen. De plannen om het Hortaplein en de Barastraat met elkaar te verbinden en om de commerciële ruimten op de begane grond van het RSZ-gebouw te activeren, zijn eveneens een stap in de goede richting. Wat de heraanleg van de Fonsnylaan betreft, is de eerste prioriteit om het project voor de toekomstige hoofdzetel van de NMBS af te blazen. Uw diagnose van dit ontwerp van RPA is gebaseerd op de vaststelling dat er te veel kantoren in de wijk zijn en dat er sprake is van een te grote dichtheid en verharding. Dit project is dan ook een ramp die staat te gebeuren voor deze wijk, en in het bijzonder voor de Fonsnylaan, die al lelijk, grijs en winderig is.

Uw opmerkingen en bezwaren over het parkproject in het Tweestationsblok?

De grootte van de "nieuwe" ruimten voor het Tweestationspark is belachelijk en helemaal niet in overeenstemming met de behoeften van zo'n dichtbevolkt en verarmd gebied (d.w.z. met mensen die in krappe/overvolle huizen wonen zonder buitenruimten)! Het heeft niet veel zin om een lang park te hebben.

Uw opmerkingen en bezwaren over alle projecten voor voorzieningen: Sportpool, zorgcentrum, huisvesting voor NBMV (niet-begeleide minderjarige vreemdelingen)?

Het project voor de huisvesting van NBMV lijkt te klein, gezien de beoogde locatie en de werkelijke behoeften. In het project ontbreken voorstellen op het gebied van onderwijs, cultuur en zorg. Alleen de sportfaciliteiten lijken serieus in overweging te zijn genomen.

Uw bezwaren, opmerkingen en klachten over de acties rond sociale cohesie en gemeenschapsleven?

Om de sociale cohesie en het gemeenschapsleven te bevorderen, hebben we een sterkere aanwezigheid van de politie nodig om onveiligheid (of het gevoel van onveiligheid), overlast, gevaarlijk gedrag (achter het stuur, drugs, enz.) te verminderen en het vuilnisophaalstelsel moet grondig worden herzien! In zo'n dichtbevolkte wijk, waar elke dag tienduizenden mensen doorheen komen, werkt het traditionele vuilnisophaalstelsel niet (het werkt ook niet in de andere wijken ...). Extra behoeften vereisen extra openbare diensten. Anders is het niet verwonderlijk dat je je van maandag tot zondag een weg moet banen door de rotzooi.

Bezwaar (4)

Geachte mevrouw, geachte heer,

Wij zijn een bedrijf gevestigd in de Argonnestraat.

Samen met de naburige winkeliers maken we ons grote zorgen over de toekomstige veranderingen in de buurt.

We hebben geprobeerd meer te weten te komen over de werken, en meer bepaald in onze straat, door de verschillende documenten op de website van perspective.brussels te lezen, maar er is niets concreets over te vinden.

Het merendeel van onze klanten bezoekt ons namelijk met de auto, om nog maar te zwijgen van al onze dagelijkse leveringen.

Kunt u ons vertellen wat er gepland is voor onze straat? Blijven de parkeergelegenheid en de toegang voor auto's behouden?

Zonder dat is ons bedrijf ten dode opgeschreven.

Alvast bedankt voor alle informatie die u ons kunt geven.

Met vriendelijke groeten,

Formulier (5)

Uw bezwaren, opmerkingen en klachten over het geheel van de projecten rond de openbare ruimten van de Europaesplanade, de Overdekte Straat, het Hortaplein, de kruispunten Bara, Onderwijsstraat, enz.

Hallo, we zijn een handelszaak die al meer dan 35 jaar gevestigd is in de Argonnestraat. Net als mijn collega-winkeliers van het huizenblok Argonne/Jamar/Europaesplanade maken we ons grote zorgen omdat de meeste van onze klanten met de auto boodschappen komen doen. Persoonlijk, omdat we een speciaalzaak zijn, komen mensen vaak uit de provincie om bij ons te winkelen. Zijn er nog parkeerplaatsen en toegangen voor auto's in de Argonnestraat (kant van de Zuidertoren)? Anders stevenen we recht op het faillissement af ...

Uw opmerkingen en bezwaren over het parkproject in het Tweestationsblok?

Heel goed voor de wijk die lange tijd is verwaarloosd

Uw bezwaren, opmerkingen en klachten over de acties rond sociale cohesie en gemeenschapsleven?

We hebben hier nooit enige informatie over gekregen

Uw andere adviezen, opmerkingen of klachten met betrekking tot het ontwerp van SVC of het bijbehorende MER?

Bedankt om rekening te houden met de toegankelijkheid van de bestaande kleine winkels in de Argonnestraat (aan de kant van de Zuidertoren) voor zowel onze klanten als onze leveranciers. Anders zou het rampzalig kunnen zijn, zowel economisch als voor onze werknemers met gezinnen. Zonder toegang en zonder parkeerplaats is ons bedrijf ten dode opgeschreven en zitten verschillende van onze werknemers zonder werk.

Formulier (6)

Uw bezwaren, opmerkingen en klachten over het geheel van de projecten rond de openbare ruimten van de Europaesplanade, de Overdekte Straat, het Hortaplein, de kruispunten Bara, Onderwijsstraat, Fr...

Uw bezwaren, opmerkingen en klachten over het geheel van de projecten rond de openbare ruimten van de Europaesplanade, de Overdekte Straat, het Hortaplein, de kruispunten Bara, Onderwijsstraat, enz.

Een forse verbetering op zeer veel vlakken. Enkele vragen/bemerkingen: - Behoudens vergissing las ik niets over een afgescheiden fietspad of minstens een strook voor fietsers op de Europaesplanade. De huidige verharding is ook niet optimaal voor fietsers. - Een dikke pluim voor de verbetering van het Hortaplein, absoluut oncomfortabel voor fietsers. zijn er enige plannen in het SVC over bijkomende fietsenstallingen? - Afgescheiden fietsstrook aan de Frankrijkstraat i.p.v. moordstrookjes? - Fietsvoorzieningen aan het administratief centrum van de gemeente Anderlecht (Frankrijkstraat nr. 99)? Een afgescheiden fietspad op het Grondwetsplein i.p.v. de moordstrookjes? Veel dank!

Een aanzienlijke verbetering op vele niveaus. Een paar vragen/opmerkingen: - Als ik me niet vergis, heb ik niets gelezen over een aparte fietsstrook of ten minste een strook voor fietsers op de Europaesplanade. Het huidige wegdek is ook niet optimaal voor fietsers. - Gefeliciteerd met de verbetering van het Hortaplein dat absoluut oncomfortabel is voor fietsers. Zijn er plannen in het SVC voor extra fietsenstallingen? - Aparte fietspaden in de Frankrijkstraat in plaats van dodelijke rijbanen?

- Fietsvoorzieningen in het administratief centrum van de gemeente Anderlecht (Frankrijkstraat 99)?
Een gescheiden fietspad op het Grondwetplein in plaats van dodelijke rijbanen? Hartelijk dank!

Uw bezwaren, opmerkingen en klachten over het parkproject in het huizenblok Tweestations?

Heeft u bezwaren, opmerkingen of klachten over het parkproject in de Tweestationswijk?

Goed!

Bien!

Formulier (7)

Uw bezwaren, opmerkingen en klachten over het geheel van de projecten rond de openbare ruimten van de Europaesplanade, de Overdekte Straat, het Hortaplein, de kruispunten Bara, Onderwijsstraat, enz.

Kwalitatieve ruimte!!!! a priori vergemakkelijken we alle wegen en de wet ten gunste van fietsers en steps, als het uw doel is om burgers te verdelen, doe dan vooralvoor echte harmonie tussen IEDEREEN hebben we fietspaden nodig, een wetgeving op het gebied van steps en bovenal voor auto's om alle mogelijkheden van kruispunten te heropenen, rijrichtingen van straten, want hoe meer mogelijkheden er zullen zijn voor burgers om zich te verplaatsen, hoe minder files er zullen zijn en voor mensen om samen te leven..... Men moet bereid zijn om in harmonie samen te leven, tenzij het uw doel is om de auto af te schaffen..... dan zal er bij de verkiezingen een duidelijk antwoord moeten volgen, de bal ligt in uw kamp.

Formulier (8)

Uw bezwaren, opmerkingen en klachten over het geheel van de projecten rond de openbare ruimten van de Europaesplanade, de Overdekte Straat, het Hortaplein, de kruispunten Bara, Onderwijsstraat, Fr ...

Uw bezwaren, opmerkingen en klachten over het geheel van de projecten rond de openbare ruimten van de Europaesplanade, de Overdekte Straat, het Hortaplein, de kruispunten Bara, Onderwijsstraat, enz.

Ik woon in de Stalingradlaan, enkele jaren geleden nog de mooiste laan van het centrum van Brussel. Beloofd werd dat na de metrowerken deze laan terug in haar glorie hersteld zal worden en de rijen bomen terug in aanslag zullen staan. Hoe kunnen deze plannen niet gewoon gezien worden als het begin van een lange, rustieke zwerftocht door het centrum van Europa? (met tunnel of brug of rond punt op de ring) Ik zie in jullie voorziene plannen enkel erzats groenperkjes in beton. Dat doet me pijn. U weet dat deze al snel als vuil-en pispak zullen worden gebruikt. De voorbeelden van Rouen of Boedapest lijken me veel te mager, te veel beton, te weinig groen. (Bekijk misschien eens de omgeving van het station van Nantes) Ik zie in juli toekomstbeelden nog maar eens dezelfde gekende koude ruige betonnen aftands modernistische pleintjes met hier en daar een kreunend plantperkje of een pijnlijk neergegooide bloembak. BOMEN !!! moeten we aanplanten, met hoogte en sterkte en gebladerte! Een stad van de toekomst heeft BOMEN nodig, waaronder marktkramers op zondag hun waren kunnen uitstallen, waaronder bezoekers en bewoners de hele week lang op een aangename manier naar huis of naar de grote markt kunnen wandelen of fietsen na een lange treinreis, of eventueel zelfs een taxi nemen voor een mooie rit. Statige standvastige LANEN met BOMEN bepalen een stad de naam waardig. Enkel op een grote mooie lommerrijke laan krijgen bezoekers een aangename eerste indruk van een stad. De Europaesplanade biedt nu deze mogelijkheid. Klimaatgewijs is de tijd er rijp voor. We willen de lente zien en de herfst ruiken bij het binnekomen in de stad. Het voorbeeld, de Stalingradlaan ligt voor de hand, direct voor het grijpen. Alstublieft, trek deze laan simpelweg door van het Rouppeplein tot aan de ingang van het zuidstation met bomen, bomen en nog eens bomen! (Plus misschien een waardige fontein met drinkbaar water op de kruising met de fonteinstraat, ontworpen door een lokale kunstenaar ... ?)

J'habite dans la Stalingradlaan, il y a quelques années la plus belle avenue du centre de Bruxelles. Il a été promis qu'après les travaux du métro, cette avenue serait restaurée à sa gloire et que les rangées

d'arbres seraient à nouveau prêtes. Pourquoi ne pas simplement prolonger cette avenue jusqu'à l'entrée de la gare du sud et ainsi construire l'esplanade Europa comme le début d'une longue promenade tranquille vers le centre? (avec tunnel ou pont ou point rond sur le périphérique) Je ne vois dans vos plans prévus que des lits verts en béton. Cela me fait mal. Vous savez que ceux-ci seront bientôt utilisés comme une saleté et une poubelle. Les exemples de Rouen ou de Budapest me semblent beaucoup trop maigres, trop concrets, trop peu verts. (Peut-être jeter un coup d'œil aux environs de la gare de Nantes) Dans les visions de Julie de l'avenir, je vois une fois de plus les mêmes carrés modernistes délabrés en béton brut froid bien connus avec ici et là une jardinière gémissante ou un bac à fleurs douloureusement jeté. BAVARDER!!! Nous avons besoin de planter, avec de la hauteur, de la force et du feuillage! Une ville du futur a besoin d'ARBRES, sous lesquels les vendeurs du marché peuvent exposer leurs marchandises le dimanche, sous lesquels les visiteurs et les résidents peuvent marcher ou faire du vélo pour rentrer chez eux ou se rendre au grand marché de manière agréable toute la semaine après un long voyage en train, ou peut-être même prendre un taxi pour une belle balade. Les avenues majestueuses et inébranlables avec des arbres définissent une ville digne de ce nom. Ce n'est que sur une grande et belle avenue verdoyante que les visiteurs ont une première impression agréable d'une ville. L'esplanade Europa offre désormais cette possibilité. Sur le plan climatique, le moment est venu de le faire. Nous voulons voir le printemps et sentir l'automne en entrant dans la ville. L'exemple, la Stalingradlaan est évident, immédiatement à saisir. S'il vous plaît, prolongez simplement cette avenue de la Rouppelplein jusqu'à l'entrée de la gare du sud avec des arbres, des arbres et encore des arbres! (Plus peut-être une fontaine digne avec de l'eau potable à l'intersection avec la rue de la fontaine, conçue par un artiste local ... ?)

Formulier (9)

Uw bezwaren, opmerkingen en klachten over het geheel van de projecten rond de openbare ruimten van de Europaesplanade, de Overdekte Straat, het Hortaplein, de kruispunten Bara, Onderwijsstraat, Fr...

Uw bezwaren, opmerkingen en klachten over het geheel van de projecten rond de openbare ruimten van de Europaesplanade, de Overdekte Straat, het Hortaplein, de kruispunten Bara, Onderwijsstraat, enz.

1.1: Europaesplanade: wordt enkel zondag gebruikt en daarbuiten niet -> ontharding is prima, maar er wordt daardoor geen bestemming gegeven. De connectie tussen functie van de esplanade en invulling van de gewelfde ruimtes e.d. zou explicieter moeten naar voor komen als succesfactor. Bv. stadsfitometer of skatepark op esplanade die link maakt met sportcentrum binnen, eetkraampjes en zitgelegenheid naar esplanade toe, e.d..

1.1: Europa esplanade : n'est utilisé que le dimanche et pas en extérieur -> la désimperméabilisation est bien, mais aucune destination n'est donnée en conséquence. Le lien entre la fonction de l'esplanade et le remplissage des espaces couverts, etc. devrait être plus explicitement mis en évidence comme facteur de réussite. Par exemple, un centre de remise en forme ou un skate park sur l'esplanade, relié au centre sportif à l'intérieur, des stands de restauration et des sièges vers l'esplanade, etc.

1.2 Overdekte straat: hoe breng je daar licht en hoe vermijd je wildplassen door daklozen?

1.2 Rue couverte : comment y apporter de la lumière et éviter les mictions sauvages des sans-abri ?

1.4a: sportcentrum kleine gewelfde ruimte: - nadenken over de balans van doelgroepen: lijkt nu sterk georiënteerd op jeugd, ook volwassenen grote nood aan sportieve ontplooiing- nadenken over inclusief karakter: te weinig sportruimte voor vrouwen (invulling en organisatie van de sportruimte zelf) en te veel drempels errond (onveilige weg ernaartoe, onveilige directe omgeving). Risico dat een slecht beheer van 1.4c maakt dat 1.4a te weinig inclusief is.

1.4a : centre sportif petit espace voûté : - penser à l'équilibre des groupes cibles : il semble que l'on s'oriente maintenant fortement vers les jeunes, les adultes ont également un grand besoin de développement sportif - penser au caractère inclusif : trop peu d'espace sportif pour les femmes (interprétation et organisation de l'espace sportif lui-même) et trop de seuils autour de lui (route non sécurisée vers lui, environnement immédiat non sécurisé). Risque que la mauvaise gestion du 1.4c rende le 1.4a trop peu inclusif.

1.6: verbetering openbare ruimte na werken M3: nogal vaag en vrijblijvend. Gezien de herbestemming en herinrichting van Europaesplanade, gewelfde ruimtes etc., en gezien het versterken van de connectie van stationsbuurt met de stad moet je volop inzetten op een logische lijn voor voetgangers en fietsers. De situatie voor zwakke weggebruikers is al even exemplarisch tijdens de werken als ervoor. Wie vanuit de Europaesplanade naar de Stalingraadlaan wil moet X keer wachten, X keer oversteken, X keer van richting veranderen en dat alles om de logica van automobilité te dienen.

1.6 : amélioration de l'espace public après les travaux M3 : plutôt vague et peu engageant. Compte tenu du redécoupage et du réaménagement de l'esplanade de l'Europe, des espaces voûtés, etc., et compte tenu du renforcement de la connexion du quartier de la gare avec la ville, vous devez vous engager pleinement en faveur d'une ligne logique pour les piétons et les cyclistes. La situation des usagers vulnérables de la route est tout aussi exemplaire pendant les travaux qu'avant. Quiconque veut se rendre à la Stalingraadlaan depuis l'esplanade Europa doit attendre X fois, traverser X fois, changer de direction X fois et tout cela pour servir la logique de la mobilité automobile.

2 Hortaplein: p67. Continuité fietser- en voetgangerassen inderdaad! Stop dus aub met nietszeggende projecties/renders. Als je geen fietsas aangeeft krijg je situaties zoals voetgangerszone in centrum Brussel (kriskras mensen en fietsers die het plein niet als doorsteekas kunnen gebruiken). 8 fietsbogen in de grond? Ben je al eens aan de ingang van de Frankrijkstraat gaan kijken naar de tijdelijke fietsenstallingen? We hebben een heel Q-park voor auto's en al actieve weggebruikers worden gemarginaliseerd. Wat met fietsen, huurfietsen, deelsteps, ...p.71: er wordt geen melding gemaakt van de problematiek van daklozen (en anderen) die rondhangen en wildplassen op het plein (portalen stationskant), als hier geen oplossing gevonden wordt, zal de herwaardering van deze ruimte niet slagen. De koppeling met 1.4c kan hier harder gemaakt worden. Winkels en horeca zouden langs de stationskant open moeten zijn naar het Hortaplein i.p.v. enkel gericht naar de binnenkant van het stationsgebouw.

2 Place Horta : p67. Des axes cyclables et piétonniers continus, en effet ! Alors, s'il vous plaît, arrêtez d'utiliser des projections/prévisions sans signification. Si vous n'indiquez pas d'axe cyclable, vous obtenez des situations comme la zone piétonne du centre de Bruxelles (entrecroisement de personnes et de cyclistes qui ne peuvent pas utiliser la place comme axe de passage). 8 arceaux de vélo dans le sol ? Avez-vous déjà regardé les parkings temporaires pour vélos à l'entrée de la rue de France ? Nous avons un Q-park entier pour les voitures et les usagers de la route déjà actifs sont marginalisés. Qu'en est-il des vélos, des vélos de location, des vélos partagés, ... p. 71: il n'est pas fait mention du problème des sans-abri (et autres) qui traînent et urinent en public sur la place (portails côté gare), si une solution n'est pas trouvée ici, la revalorisation de cet espace ne pourra pas aboutir. Le lien vers la 1.4c peut être rendu plus difficile ici. Les magasins et les restaurants devraient être ouverts du côté de la gare, en direction de la place Horta, au lieu de ne faire face qu'à l'intérieur du bâtiment de la gare.

2.2 verbetering wegprofiel onderwijsstraat:- oversteekplaats t.h.v. stationsingang is gevaarlijk voor voetgangers wegens gelegen in een bocht en dubbel parkerende taxi's en auto's- er is geen treffelijke plek om fietsen en steps te stallen- parkeerzone "CD" blokkeert toegang tot station

2.2 Amélioration du profil routier de la rue de l'Éducation : - le passage à niveau à l'entrée de la gare est dangereux pour les piétons en raison de son emplacement dans un virage et du stationnement en

double file des taxis et des voitures - il n'y a pas d'endroit approprié pour garer les vélos et les scooters
- la zone de stationnement "CD" bloque l'accès à la gare.

2.4 - fiets-/wandelroute kan naar het zuiden toe veilige ontsluiting betekenen van nieuwe wijken langs het kanaal (Biestebroek) en centrum Anderlecht via Grondel/Marchantbrug. De logica van een fietscorridor moet dan consistent doorgetrokken worden vanaf kanaalzone tot Zuidlaan langsheen spoortracé (Tweestationspark, Frankrijkstraat, Hortaplein, Europaesplanade, ...)

2.4 - Une piste cyclable/marche à pied peut offrir un accès sûr au sud des nouveaux quartiers le long du canal (Biestebroek) et au centre d'Anderlecht via Grondel/Marchantbrug. La logique d'un corridor cyclable devrait ensuite être étendue de manière cohérente de la zone du canal à la Zuidlaan le long de la ligne de chemin de fer (Tweestationspark, Frankrijkstraat, Hortaplein, Europaesplanade, ...).

2.5a - eens met de analyse, maar opnieuw zou de continuïteit van het fietstracé hier meer naar voor kunnen komen. 2.5.b - p. 100 de observatie rond de voetgangerstunnel is vaag. Heel concreet is daar sinds jaar en dag een problematiek van verblijvende daklozen, urine & uitwerpselen, ratten. De beste verlichting en mooiste wandschilderingen zullen geen zoden aan de dijk brengen als er geen flankerend beleid is rond daklozen-opvang (in die zin worden de acties in hoofdstuk 4 verwelkomd)

2.5a - d'accord avec l'analyse, mais encore une fois la continuité de la piste cyclable pourrait être plus importante ici. 2.5.b - p. 100 l'observation autour du tunnel piétonnier est vague. Plus précisément, il y a depuis longtemps un problème de résidents sans domicile fixe, d'urine et d'excréments, de rats à cet endroit. De beste verlichting en de mooiste muurschilderingen hebben geen nut als er geen flankerend beleid is rond de daklozenopvang (in die zin zijn de acties in hoofdstuk 4 welkom).

Uw bezwaren, opmerkingen en klachten over het parkproject in het huizenblok Tweestations?

3.0 Tweestationspark: opletten voor overenthousiasme over deze streep natuur tussen spoorweglijn en hoogbouw. Ik zie meer heil als groene wandel-/fietscorridor dan als "verblijfspark", tenzij voor de corridors 3.8abc waar meer ruimte voor verblijf mogelijk is. Inzetten op speeltuin vult zeker een grote nood in in de ruimere wijk. Scherpere limieten voor bouwvolumes dan RPA-zuid is ook welkom (en zelfs met die limieten blijft het een erg ingesloten reep natuur) 3.8 verbinding park met tweestationsstraat: bij 3.8c mogelijkheid om met een fiets- en wandeltracé aan te sluiten op gepland park Grondelstraat - Marchantbrug en zo doorsteek te maken naar de kanaal-as en de as naar Anderlecht centrum

Uw bezwaren, opmerkingen en klachten over alle projecten voor voorzieningen: Sportcentrum, Zorgcentrum, accommodatie voor NBMV (niet-begeleide minderjarige vreemdelingen)?

Het is essentieel om de inrichting van de omliggende buitenruimte versterkend/ondersteunend te laten zijn voor deze voorzieningen. Indien de buitenruimte niet toegankelijk/aantrekkelijk is voor de doelgroepen van deze voorzieningen zullen er drempels zijn voor het gebruik. Concreet denk ik dat weinig vrouwen gebruik zullen maken van het sportcentrum als er onvoldoende veilige toegang en inclusieve uitbating voorzien wordt.

Uw bezwaren, opmerkingen en klachten over de acties rond sociale cohesie en gemeenschapsleven?

4) acties maatschappelijke cohesie en collectief leven: stuk voor stuk prima acties, die harder ingebed moeten worden als succesfactor in de acties van hoofdstuk 1-2-3

Uw andere adviezen, opmerkingen of klachten met betrekking tot het ontwerp van SVC of het bijbehorende MER?

Globale opmerkingen: - concretere insteek dan RPA Zuid en focuspunten gaan in de goede richting (boek 1 vs. boek 2)- soms te veel losgekoppeld van de (toekomstige) realiteit van het vastgoed, bv. t.h.v. de Frankrijkstraat. De inrichting van de openbare weg hangt toch sterk samen met de invulling van het vastgoed, dus het lijkt alsof het daar nog alle richtingen uit kan. - opletten voor coherentie tussen de verschillende deelgebieden. Voorbeeld: voor een fietstracé doorheen Tweestationspark, langs station tot Zuidlaan wil je een coherente aanpak en leesbare/herkenbare esthetiek doorheen de verschillende locaties en uitvoeringsfasen (geen 8 verschillende types bestratingen, variërende breedtes, allerlei verschillende signalisaties)

Bezwaar (10) - twee e-mails

Goeiedag,

In het kader van het nieuwe SVC Zuid zou ik u willen vragen of het mogelijk is om de punten "geluid treinen knooppunt" weer op te pakken.

Ik denk dat dit een essentieel element is in het verbeteren van de levenskwaliteit in de wijk.

Veel jonge gezinnen verlaten het gebied vanwege het lawaai van de treinen en wij geloven dat er veel technische oplossingen beschikbaar zijn om dit te verhelpen.

Hartelijk dank voor uw hulp,

Goeiedag,

Inderdaad; het is een punt dat ons zou helpen om geluidsoverlast te elimineren en dat zou door de hele buurt echt worden gewaardeerd, denk ik.

Ik woon hier sinds 2007 en dit is vanuit mijn oogpunt het meest problematische aspect van 'levensvatbaarheid'.

We zijn erg blij met alles wat er in de buurt gebeurt en met de groene en sociale plannen, maar het lawaai van de trein blijft ons welzijn beïnvloeden... en dat is erg jammer, want ik weet zeker dat er technische oplossingen mogelijk zijn.

(Ik ben Nederlandstalig, dus mijn excuses voor mijn Frans...)

Ik ga proberen ook door 9 heen te komen, want we zijn erg benieuwd :-)

Hartelijk dank dat u hier rekening mee wilt houden; het zou echt geweldig zijn als u ons zou kunnen helpen...

Formulier (11)

Uw bezwaren, opmerkingen en klachten over het geheel van de projecten rond de openbare ruimten van de Europaesplanade, de Overdekte Straat, het Hortaplein, de kruispunten Bara, Onderwijsstraat, enz.

Het is erg belangrijk om zo snel mogelijk actie te ondernemen om de zachte mobiliteit te bevorderen, want op dit moment is het erg gevaarlijk voor zwakke weggebruikers. Tegelijkertijd verloopt het verkeer van auto's, bestelwagens en vrachtwagens van leveranciers helemaal niet vloeiend, wat leidt tot frustratie en ondraaglijke geluidsoverlast voor de bewoners (en niet alleen de bewoners, ik denk ook aan voorbijgangers, werknemers, enz.) Gezien de omvang en de duur van de werken moeten we zo snel mogelijk oplossingen vinden voor hun mentale en fysieke gezondheid (vervuiling, geluidsoverlast, slaapgebrek). Wat is hiervoor gepland? Kunnen we het claxonneren verbieden?

Uw opmerkingen en bezwaren over het parkproject in het Tweestationsblok?

Er is een schreeuwend gebrek aan groen in deze wijken. We moeten niet alleen parken aanleggen, maar ze ook onderhouden en mensen leren deze ruimtes en het milieu in het algemeen te respecteren (zie de situatie van het park bij de Hallepoort). Wat zijn de plannen voor het onderhoud van deze ruimten? Hoe het Wielsmoeras in het project integreren? Het is een unieke en kostbare natuurlijke hulpbron.

Uw opmerkingen en bezwaren over alle projecten voor voorzieningen: Sportpool, zorgcentrum, huisvesting voor NBMV (niet-begeleide minderjarige vreemdelingen)?

Wie heeft er een stedelijke sportpool nodig? Een skatepark heeft niets te maken met openbare douches... Andere behoeften zijn dringender. Sociale hulp, integratie, toegankelijke voeding, gezonde huisvesting, verwarmde gebouwen, zelf beheerde projecten voor sociale cohesie... Pas ook op voor de genderkwestie. In deze wijk woont een groot aantal vrouwen, van wie velen in precare omstandigheden leven en van kleur zijn. Ze zijn minder zichtbaar dan de mannen. Wat is er voor hen voorzien? Zal de sportpool inclusief zijn? En het zorgcentrum? Worden buurtverenigingen geraadpleegd over deze sociale initiatieven?

Uw bezwaren, opmerkingen en klachten over de acties rond sociale cohesie en gemeenschapsleven?

Bedankt dat u aan de gezinnen en plaatselijke bewoners denkt en niet aan winst. Sociale cohesie betekent niet het beter integreren van de rijken, maar het bestrijden van armoede en sociale achterstand.

Uw bezwaren, opmerkingen en klachten met betrekking tot het milieueffectenrapport (MER)?

Gezien de energiecrisis is bouwen en afbreken absurd. Het nieuwe NMBS-gebouw is een ecologische aberratie. Hoe kan je vertrouwen op analyses, rapporten, onderzoeken, enz. als je geen expert bent? Green washing verbetert de levenskwaliteit van de buurtbewoners niet.

Uw andere adviezen, opmerkingen of klachten met betrekking tot het ontwerp van SVC of het bijbehorende MER?

Het is allemaal erg ontoegankelijk voor de meeste mensen, met veel pagina's om te lezen, ingewikkeld geschreven en met technische jargon. Er wordt gesproken over werken die tientallen jaren zullen nemen ... hoe bent u van plan om deze ruimten in de tussentijd leefbaar te maken?

Bezwaar (12)





BOEK 1:

LUIK 1/1.1/Europaesplanade:

Ik vind het jammer dat de programmatie geen artistiek aspect omvat. Dit is een symbolische plek en deze heeft een sterk symbool nodig om haar te identificeren.

Het moet mogelijk zijn om een artistiek werk te vinden dat verbonden is met Europa of met Kuifje in de buurt van het Kuifjehuisenblok, een werk dat toeristen en inwoners van het BHG en België er doet halt houden om een foto te nemen.

LUIK 1/1.4.A/Klein Vierkant:

In plaats van daar een klimzaal neer te zetten, zou deze in de minivierhoek moeten worden geplaatst en vervangen worden door bijvoorbeeld een baan voor het jeu de boules, zodat er meer een mix is tussen jongeren en ouderen (voorbeeld: skatepark + baan voor het jeu de boules).

LUIK 1/1.4.C/Klein Vierkant:

De openbare douches en toiletten moeten voor iedereen toegankelijk zijn en mogen niet stigmatiserend werken; integendeel, de meest kwetsbare mensen moeten zich er anoniem voelen. We moeten ook een openbaar stoombad en een kapper en schoonheidssalon toevoegen, die eveneens voor iedereen toegankelijk zijn, om de plek gebruiksvriendelijk te maken en niet alleen een plek voor daklozen te krijgen.

LUIK 2/2.5.B/ Tunnel Veeartsen:

Het probleem met deze tunnel is het risico dat hij snel in verval raakt als hij eenmaal gebouwd is, omdat er zeker een gebrek aan sociale controle zal zijn en hij snel vol zal komen te liggen met afval. Plus de terugkeer van de daklozen aan de voetgangerskant!

Plan dus misschien enkele levende kunstwerken die elk seizoen veranderen in samenwerking met kunstschole en non-profitorganisaties, zodat er geen gevoel van verlatenheid ontstaat en de plek regelmatig wordt geanimeerd en beschermd!

BOEK 2

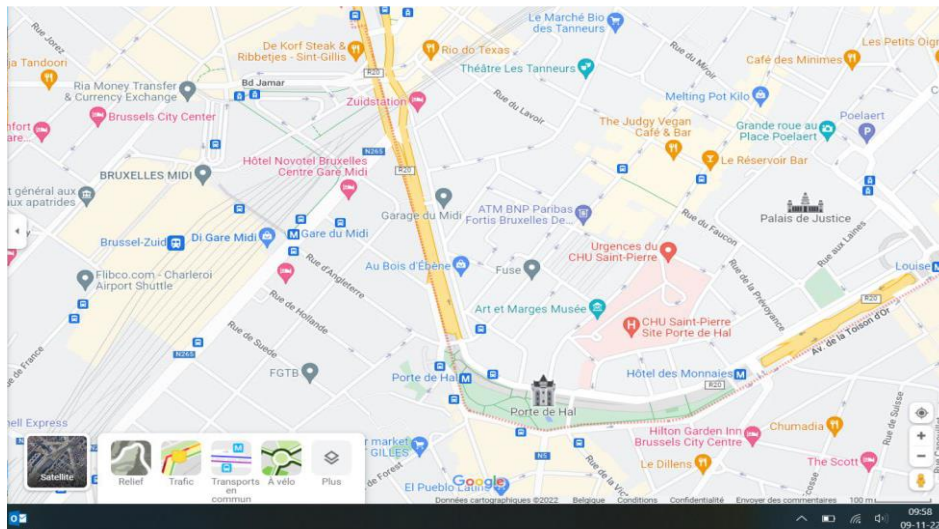
LUIK 1/001/Grondwetplein:

Gezien het feit dat er verschillende pleinen binnen de perimeter gelegen zijn - Frankrijkplein, Europaplein, Victor Hortaplein, Baraplein - en dat deze van hoge kwaliteit en groen zullen zijn, is dat heel goed nieuws!

Zou het niet beter zijn om een lineair park aan te leggen op het Grondwetplein langs de kleine vierhoek met de Fonsnylaan?

Dit lineaire park moet worden uitgebreid langs de Zuidlaan en worden verbonden met het Hallepoortpark, waardoor we een groen voetgangers-/fietspad krijgen van het Hallepoortpark tot bijna aan de ingang van het Zuidstation.

Net als bij de parking van het Grondwetplein is de speciale ruimte gewijd aan de Zuidlaan alleen bedoeld voor het parkeren van bestelwagens, dus dit type parking heeft geen plaats meer in het stadscentrum.





LUIK

1/004/Mobiliteitspool:

In de Mobiliteitspool moeten we misschien alle denkbare vormen van transport toevoegen, zoals deelauto's, elektrische deelfietsen en elektrische deelsteps.

Waarom hier niet de autoverhuurbedrijven aan toevoegen, die ook op de Overdekte Straat uitkijken, om het geheel te animeren?

LUIK 1/007/Minivierhoek:

Ik denk dat we de klimzaal daar moeten neerplanten, met een café van het Belga-type op het Flageyplein, of een kwaliteitswinkel, zodat er een betere mix ontstaat in deze wijk.

Deze plaats is namelijk belangrijk omdat het een hoek is en het begin van de Stalingradstraat, een wijk met een zeer slechte reputatie.

Als de benedenverdieping hier tot leven kan worden gebracht, creëren we een nieuw imago voor de wijk!

LUIK 1/009/ Grootstedelijke voorzieningen:

Ik heb mijn twijfels over de wenselijkheid van het daar neerplanten van een sportcentrum, aangezien er in de naburige wijken meerdere sportzalen bestaan of in aanbouw zijn,

Aan de andere kant hebben we een schrijnend gebrek aan culturele faciliteiten, zoals theaters en musea.

LUIK 3/019/AK Decor & Ceramic:

Gelukkig zal het nieuwe project het nieuwe Tweestationspark uitbreiden, maar waarom zouden we het binnenterrein van huizenblok van het AK Décor-gebouw en het aangrenzende huis niet uitkopen en slopen om het park uit te breiden?

Op de tekeningen kunnen we zien dat we door dit huizenblok geen rechte ingang hebben ter hoogte van de ingang van de Tweestationsstraat!

Uw bezwaren, opmerkingen en klachten over het geheel van de projecten rond de openbare ruimten van de Europaesplanade, de Overdekte Straat, het Hortaplein, de kruispunten Bara, Onderwijsstraat, enz.

De toegang voor voertuigen tot de Argonnestraat moet behouden blijven. Veel winkels leven hiervan en er wonen veel mensen in deze straat.

Formulier (14)

Uw bezwaren, opmerkingen en klachten over het geheel van de projecten rond de openbare ruimten van de Europaesplanade, de Overdekte Straat, het Hortaplein, de kruispunten Bara, Onderwijsstraat, Fr...

Grote fan van de sportruimte en de opvangruimte voor mensen zonder onderdak. Ik zie hier duidelijke verbetering met het vorige plan.

Grand fan de la zone sportive et de l'abri pour les personnes sans abri. Je vois ici une nette amélioration par rapport au plan précédent.

Uw bezwaren, opmerkingen en klachten over het parkproject in het huizenblok Tweestations?

Het lijkt me een zeer goed initiatief om er publieke toiletten en douche's te zetten. Verder zou ik er voor zorgen dat er genoeg speelinstallaties zijn voor kinderen en zou ik aanraden om oog te houden op het vermijden van asociale architectuur. Ze ogen lelijk en zijn inherent classistisch.

Je pense que ce serait une très bonne initiative d'y installer des toilettes et des douches publiques. En outre, je m'assurerais qu'il y a suffisamment d'installations de jeux pour les enfants et je recommanderais de veiller à éviter l'architecture antisociale. Elles sont laides et intrinsèquement classistes.

Uw bezwaren, opmerkingen en klachten over alle projecten voor voorzieningen: Sportcentrum, Zorgcentrum, accommodatie voor NBMV (niet-begeleide minderjarige vreemdelingen)?

Dit lijkt me een fantastisch initiatief.

très bonne initiative

Uw bezwaren, opmerkingen en klachten over de acties rond sociale cohesie en gemeenschapsleven?

Deze opwaardering van de wijk lijkt me een mooi initiatief en het behoudt van de publieke ruimte. Ik wil echter een nadruk leggen op het belang dat deze plannen enkel sociaal zijn als de plannen voor de vestigingen en nieuwe gebouwen in de zuidwijk aangepast worden anders is dit gewoon een stap verder in het gentrificatieproces. Ik weet niet hoe het staat met het plan van de nieuwe "woon"torens die voornamelijk speculatief zijn maar als hier niet een aanpassing in wordt gemaakt zie ik niet hoe deze plannen de huidige bewoners van onze wijken dienen. Als deze wel aangepast of zelf geannuleerd worden denk ik dat de opwaardering van de publieke ruimte een zeer mooi antwoord is voor de noden van de bewoners van de buurt.

Cette revalorisation du quartier semble être une belle initiative et une préservation de l'espace public. Cependant, je tiens à souligner l'importance du fait que ces plans ne sont sociaux que si les plans pour les établissements et les nouveaux bâtiments dans le quartier sud sont ajustés ; dans le cas contraire, il s'agit simplement d'un pas de plus dans le processus de gentrification. Je ne connais pas le statut du plan des nouvelles tours "résidentielles" qui sont principalement spéculatives mais si un ajustement n'est pas fait à ce sujet, je ne vois pas comment ces plans servent les résidents actuels de nos quartiers. Si ces projets sont ajustés ou même annulés, je pense que l'amélioration de l'espace public est une très bonne réponse aux besoins des habitants du quartier.

Uw bezwaren, opmerkingen en klachten met betrekking tot het milieueffectenrapport (MER)?

Deze heb ik niet bekeken.

Je n'ai pas regardé celui-là.

Uw andere adviezen, opmerkingen of klachten met betrekking tot het ontwerp van SVC of het bijbehorende MER?

Pas op voor wie jullie ontwerpen, maar mooi rapport. Ik hoop dat de gebouwen en even sociaal karakter zullen hebben.

Faites attention à qui vous concevez, mais bon rapport. J'espère que les bâtiments auront le même caractère social.

Formulier (15)

Uw bezwaren, opmerkingen en klachten over het geheel van de projecten rond de openbare ruimten van de Europaesplanade, de Overdekte Straat, het Hortaplein, de kruispunten Bara, Onderwijsstraat, enz.

Deze grote ruimten bieden een schat aan mogelijkheden die moeten worden gebruikt om projecten te promoten met betrekking tot nieuwe vormen van mobiliteit, ontmoetingen en uitwisselingen tussen gemeenschappen en buitensporten om het gebruik van deze gebieden te diversifiëren. Op dit moment zijn de meeste van deze ruimten ingenomen door auto's en zijn ze nog steeds een riskante plek voor fietsers om doorheen te rijden. Nu het Byrrrh skatepark begin 2023 moet sluiten, zou het van vitaal belang zijn om de toekomst ervan op te nemen in een van deze projecten.

Uw opmerkingen en bezwaren over alle projecten voor voorzieningen: Sportpool, zorgcentrum, huisvesting voor NBMV (niet-begeleide minderjarige vreemdelingen)?

Het opnemen in deze polen van een permanent indoor skatepark voor Brussel zou goed zijn voor de groeiende Belgische skateboardgemeenschap.

Uw bezwaren, opmerkingen en klachten over de acties rond sociale cohesie en gemeenschapsleven?

In de Zuidwijk situeert zich een grote populatie daklozen. Het is van vitaal belang is om Samusocial en een antenne van een gelijkwaardige dienst in de onmiddellijke nabijheid van het station te verbeteren. Als dit niet gebeurt, zal de invoering en duurzaamheid van het SVC 7-project moeilijker en exclusiever zijn.

Formulier (16)

Uw bezwaren, opmerkingen en klachten over het geheel van de projecten rond de openbare ruimten van de Europaesplanade, de Overdekte Straat, het Hortaplein, de kruispunten Bara, Onderwijsstraat, enz.

Als bewoner van de Argonnestraat moeten we de site met de auto kunnen bereiken. Er zijn veel winkels en veel bewoners. We moeten naar huis kunnen

Formulier (17)

Uw bezwaren, opmerkingen en klachten over het geheel van de projecten rond de openbare ruimten van de Europaesplanade, de Overdekte Straat, het Hortaplein, de kruispunten Bara, Onderwijsstraat, Fr...

Een fietsas doorheen het groen zou aangenaam zijn. Dan kan er gefietst worden vanaf het kanaal via Tweestationspark tot in het centrum van Brussel.

Un axe cyclable à travers la verdure serait agréable. Il serait alors possible de se rendre à vélo du canal au centre de Bruxelles en passant par le parc des deux gares.

Uw bezwaren, opmerkingen en klachten over het parkproject in het huizenblok Tweestations?

1/Is er daar een mogelijkheid om een "Voedselbos" aan te leggen met behulp van omwonenden.

2/ Een quingette midden in het park , weg van het zicht op auto's zou heel fijn zijn.

1/Y a-t-il une possibilité de créer une "forêt alimentaire" à cet endroit avec l'aide des résidents locaux.

2/ Une quingette au milieu du parc, à l'abri des regards des voitures serait très bien.

Uw andere adviezen, opmerkingen of klachten met betrekking tot het ontwerp van SVC of het bijbehorende MER?

1/ Voorzie een grotere beveiligde fietsparking onder de gewelven. Fietsen in combi met trein is de toekomst .

2/ Waarom staat er een voorkoop recht op "de Merodestraat 180, 1060 Sint Gillis" ??

- 1/ Prévoir un parking à vélos plus grand et sécurisé sous les voûtes. Le vélo en combinaison avec le train, c'est l'avenir.
- 2/ Pourquoi y a-t-il un droit de préemption sur "de Merodestraat 180, 1060 Sint Gillis" ?

Formulier (18)

Uw bezwaren, opmerkingen en klachten over het geheel van de projecten rond de openbare ruimten van de Europaesplanade, de Overdekte Straat, het Hortaplein, de kruispunten Bara, Onderwijsstraat, enz.

De huidige situatie op de Europaesplanade en het Victor Hortaplein is betreurenswaardig en is gecreëerd door de overheid, die het gigantische urinoir nu wil uitbreiden naar de Frankrijkstraat. Los van het SVC, wat houdt de overheid tegen om deze zone nu schoon te houden? Ik stel voor dat de overheid de zone van de Europaesplanade en het Victor Hortaplein nieuw leven inblazen VOORDAT er tussengekomen wordt in de Frankrijkstraat: bezetting van de vierhoeken (Basic Fit, skatepark, klimmen, winkels, enz.). In plaats van (internationale) bussen te laten afslaan naar Kuregem, waarom gaan ze niet via de Tweestationsstraat (waar een nieuw aangelegde busbaan is) en dan rechtstreeks naar de Frankrijkstraat? In tegenstelling tot wat er in de documenten van het SVC staat, is de doorgang in het 'FOD Gezondheid'-gebouw, tussen Bara en Horta, nooit open. Los van het SVC, wat houdt de overheid tegen om deze doorgang nu open, proper en veilig te houden?

Uw opmerkingen en bezwaren over het parkproject in het Tweestationsblok?

De aanleg van het Tweestationspark is een van de weinige initiatieven waar alle bewoners baat bij hebben. Gezien de dichtheid van de omliggende wijken en het gebrek aan groene ruimten is een zeer ambitieuze aanpak vereist. En we moeten er ook voor zorgen dat de plek schoon en veilig blijft (en deze dus op een bepaald tijdstip sluiten?)... Aan de andere kant lijkt het verplaatsen van de "dégrilleur" die door Vivaqua wordt beheerd uit 'purisme' totaal buiten proporties en overdadig. We kunnen ook vraagtekens zetten bij de noodzaak om alle bodems te saneren. Vormt de huidige vervuiling echt een gevaar voor een gebruik dat beperkt blijft tot openlucht recreatie (exclusief een eventueel sportterrein op de carwashlocatie)? De onmiddellijke prioriteiten zijn het verbeteren van de reeds bestaande ingangen: tussen het tankstation en de carwash, aan het kruispunt Tweestations/Bara, en het beknopten op de parkings van Infrabel en Philips. De tweede prioriteit is het creëren van een toegang tussen de treinsporen en de Brico in de Tweestationsstraat, naar het toekomstige park in de Grondelsstraat en naar de Gerijstraat.

Uw opmerkingen en bezwaren over alle projecten voor voorzieningen: Sportpool, zorgcentrum, huisvesting voor NBMV (niet-begeleide minderjarige vreemdelingen)?

Bij het lezen van het deel 'diagnose' stuiten we op veel getuigenissen van daklozen en stationsgebruikers, maar te weinig van inwoners. Is het doel van dit plan niet om de inwoners deze plaatsen ook te laten gebruiken? Het lijkt me onverenigbaar om een goed beeld van Brussel te geven als voorbijgangers aan het station onvermijdelijk geconfronteerd worden met zeer grote aantallen daklozen. Daklozen hebben opvangstructuren nodig. Het concentreren van alle diensten voor daklozen zal nog meer daklozen aantrekken en institutionaliseren in het gebied, wat onverenigbaar is met het idee van een internationaal station dat buitenlandse bezoekers verwelkomt.

Uw bezwaren, opmerkingen en klachten over de acties rond sociale cohesie en gemeenschapsleven?

De overheid is verantwoordelijk voor het schoon en veilig houden van deze plaatsen. Er is geen oproep voor projecten nodig. Er is behoefte aan een zeer regelmatige schoonmaak, een onderdakstructuur voor daklozen (en bewaakte toiletten en wasruimtes), aanwezigheid van politie en winkels voor de buurtbewoners (Aldi, enz.). De huidige winkels richten zich op pendelaars en hanteren dienovereenkomstige prijzen. De Zuidmarkt heeft een interessant maar zeer onvolledig aanbod.

Uw bezwaren, opmerkingen en klachten met betrekking tot het milieueffectenrapport (MER)?

Telkens als er een vastgestelde perimeter is, proberen we iets goeds te doen binnen die perimeter, zonder rekening te houden met de interacties met het omliggende gebied. (De geschiedenis van het

Zuidstation, dat altijd ontwikkeld werd als een huizenblok dat losstaat van zijn omgeving). Er wordt getracht positief te handelen binnen de perimeter en de overlast naar buiten toe uit te externaliseren: de kantooras van de Frankrijkstraat wordt een groene esplanade en we verplaatsen alle auto's naar Bara.

Uw andere adviezen, opmerkingen of klachten met betrekking tot het ontwerp van SVC of het bijbehorende MER?

Ambitueus, omslachtig en tijdrovend project. Als de politieke wil er is, wat houdt onmiddellijke actie tegen om de netheid, veiligheid enzovoort te verbeteren?

Formulier (19)

Uw opmerkingen en bezwaren over het parkproject in het Tweestationsblok?

Een troef voor het maximaliseren van de groene ruimten

Uw opmerkingen en bezwaren over alle projecten voor voorzieningen: Sportpool, zorgcentrum, huisvesting voor NBMV (niet-begeleide minderjarige vreemdelingen)?

We hebben dit project voor de NBMV nodig om te voorkomen dat ze rond het station blijven zwerven. Hopelijk is de opvangcapaciteit voldoende om hoopvorming te voorkomen, vooral 's nachts.

Uw bezwaren, opmerkingen en klachten over de acties rond sociale cohesie en gemeenschapsleven?

Er moet absoluut rekening worden gehouden met het probleem van de daklozen. Het is essentieel om het aantal mensen dat in het station slaapt en 's nachts ronddwaalt te verminderen, waardoor het station 's avonds onveilig wordt. Het is erg belangrijk om het gebied rond het station te verbeteren door het schoner en minder stinkend te maken. Openbare toiletten, mits goed onderhouden, zijn een oplossing.

Uw bezwaren, opmerkingen en klachten met betrekking tot het milieueffectenrapport (MER)?

Ecologie en recycling bevorderen

Formulier (20)

Uw bezwaren, opmerkingen en klachten over het geheel van de projecten rond de openbare ruimten van de Europaesplanade, de Overdekte Straat, het Hortaplein, de kruispunten Bara, Onderwijsstraat, Fr...

Ik steun als inwoner van het bara project om meer openbare ruimte te creëren. Graag wil ik hierbij aandacht vragen om als vrouw op een veilige manier te kunnen genieten van de openbare ruimte. Op dit moment wordt de openbare ruimte van het Hortaplein de kruispunten van de Bara- en Onderwijsstraat, Frankrijkstraat en Veeartsenstraat voornamelijk ingenomen door cafés, nachtwinkels, garages waarbij grote groepen mannen de ruimte domineren. Dit veroorzaakt een groot onveiligheidsgevoel, vooral doordat mannen in groepen samentroepen. Elk jaar komen er nieuwe cafés bij, elk jaar komen er meer terrassen bij, elk jaar voel ik mij onveilger.

En tant que résident, je soutiens le projet Bara qui vise à créer davantage d'espace public. Je voudrais attirer l'attention sur ce point afin qu'en tant que femme, je puisse profiter de l'espace public en toute sécurité. Actuellement, l'espace public de la place de l'horta, des intersections de la rue de la bara et de la rue de l'éducation, de la frankrijkstraat et de la vetsstraat est principalement occupé par des cafés, des night shops, des garages avec de grands groupes d'hommes dominant l'espace. Cela provoque un grand sentiment d'insécurité, surtout lorsque les hommes se rassemblent en groupes. Chaque année, de nouveaux cafés sont ajoutés, chaque année, de nouvelles terrasses sont ajoutées, chaque année, je me sens plus en danger.

Uw bezwaren, opmerkingen en klachten over het parkproject in het huizenblok Tweestations?

Ik ondersteun de intentie om meer groene ruimte te creëren en hoop dat de projectontwikkeling ook naar mogelijke aanzuigeffecten kijkt van daklozen, vluchtelingen edm. Een park zou de buurt ten goede komen mits de veiligheid op de openbare ruimte verbetert en het park geen vergeetput wordt voor

mensen die nergens anders een plek kunnen vinden (zoals bv. nu langs het kanaal bij de Biestebroek, onder de brug van de Tweestationsstraat, etc.)

Je soutiens l'intention de créer plus d'espaces verts et j'espère que le développement du projet se penche également sur les effets d'aspiration possibles des sans-abri, des réfugiés et d'edm. Un parc serait bénéfique pour le quartier à condition que la sécurité de l'espace public soit améliorée et que le parc ne devienne pas une fosse d'oubli pour les personnes qui ne trouvent pas de place ailleurs (par exemple, actuellement le long du canal près de biestebroek, sous le pont de la Rue des Deux Gares, etc.)

Uw bezwaren, opmerkingen en klachten over alle projecten voor voorzieningen: Sportcentrum, Zorgcentrum, accommodatie voor NBMV (niet-begeleide minderjarige vreemdelingen)?

Idem, goed idee, ik maak me zorgen over de veiligheid en de aantrekkingskracht op uitgeprocedeerde vreemdelingen etc. als we een openbare ruimte creëren met douches en toiletten, hoe vermijden we een aanzuigefect met alle gevolgen van dien dat vrouwen zich minder en minder te voet in de openbare ruimte zich durven bewegen.

Idem, bonne idée, je m'inquiète de la sécurité et de l'attrait pour les étrangers qui ont épuisé tous les recours légaux etc. si on crée un espace public avec douches et toilettes, comment éviter un effet d'aspiration avec toutes ses conséquences que les femmes osent de moins en moins se déplacer à pied dans les espaces publics.

Uw bezwaren, opmerkingen en klachten over de acties rond sociale cohesie en gemeenschapsleven?

Meer aandacht en oplossingen opdat vrouwen zich veiliger kunnen voelen in de openbare ruimten. De ruimten rond het zuidstation worden hoofdzakelijk gedomineerd door mannen. Landloperij, openbare dronkenschap, enz.

Plus d'attention et de solutions pour que les femmes puissent se sentir plus en sécurité dans les espaces publics. Les espaces autour de la gare sud sont principalement dominés par les hommes. Vagabondage, ivresse publique, etc.

Formulier (21)

Uw bezwaren, opmerkingen en klachten over het geheel van de projecten rond de openbare ruimten van de Europaesplanade, de Overdekte Straat, het Hortaplein, de kruispunten Bara, Onderwijsstraat, Fr...

Bij de aanplant van bomen in verharding op de openbare pleinen (bv de Europaesplanade) voldoende grote van de doorwortelbare ruimte voorzien door het plaatsen van kisten onder de verharding. Dit zal er bovendien voor zorgen dat er aan meer waterretentie gedaan kan worden in dit overstromingsgevoelige gebied.

Lors de la plantation d'arbres dans le pavage des places publiques (par exemple, l'esplanade Europa), prévoyez un espace d'enracinement suffisant en plaçant des bacs sous le pavage. Cela permettra également de retenir davantage d'eau dans cette zone sujette aux inondations.

Uw bezwaren, opmerkingen en klachten over het parkproject in het huizenblok Tweestations?

Geen bezwaren op dit moment. Ik kijk wel uit naar de nieuwe versie van het RPA MIDI, aangezien daar in een eerste versie langs het nieuwe park veel te hoge gebouwen werden voorzien, die het park eerder een trechter zouden maken dan een aangename plek om te vervoegen.

Aucune objection pour le moment. J'attends avec impatience la nouvelle version de la RPA MIDI, car une première version le long du nouveau parc envisageait des bâtiments beaucoup trop hauts à cet endroit, ce qui ferait du parc un entonnoir plutôt qu'un endroit agréable à rejoindre.

Uw bezwaren, opmerkingen en klachten over alle projecten voor voorzieningen: Sportcentrum, Zorgcentrum, accommodatie voor NBMV (niet-begeleide minderjarige vreemdelingen)?

1) SCHRAP HET PROJECT JAMAR Stop met het verdichten van deze dichtbebouwde wijk! De zuidwijk, zowel langs de kant van Anderlecht (Kuregem) als langs de kant van Sint Gillis, is heel dens bebouwd. In zulke wijk moeten de bestaande open ruimtes gekoesterd worden. Dit project kreeg eveneens veel protest ten tijde van het openbaar onderzoek met betrekking tot het RPA ZUID. Ik vind het dus

onbegrijpelijk, ongehoord, en zelfs schandelijk dat u dit project herneemt in dit SVC, dat als hoofddoel heeft de leefomstandigheden in de wijk te verbeteren. Ik herhaal mijn bezwaren die ik uitte tegen dit project in het RPA Zuid: "De Jamarlaan wordt in de toekomstplannen de as waarlangs verkeer de stad in- en uit zal rijden, het drukste gemotoriseerd verkeersknooppunt van de wijk. Door de aansluiting met de kleine ring zal daar dus dagelijks file staan. Dat het plan daarlangs nieuwe huisvesting voorziet, is onbegrijpelijk. Naast zo'n drukke verkeersas, waar auto's meermaals per dag in de file staan, laat men geen mensen wonen en installeert men ook geen openbare voorzieningen. Wat nodig is zijn bomenrijen om de vervuiling van het verkeer en de geluidspollutie ervan te filteren, alsook de look groener te maken, waarvan meerdere wetenschappelijke onderzoeken bevestigen dat dit meer dan wat dan ook sociale en gezondheidsproblemen verhelpt. In de MER schrijft u zelf trouwens: - dat het "een uitdaging is om de auto-assen Jamar, Bara en Fonsny te behouden om te zorgen voor een kwalitatieve ruimte met een sterke autodruk." --> Een lint bebouwing toevoegen aan de auto-as Jamar is allesbehalve "zorgen voor een kwalitatieve ruimte." - Van de grote wegen is bekend dat er tijdens de spitsuren hoge gemiddelde concentraties zwarte koolstof voorkomen: Jamarlaan en Argonnestraat ($6-8 \mu\text{g}/\text{m}^3$), --> Daar mensen huisvesten is crimineel. 2) BREIDT DE PERIMETER VAN VOORKOOP 'ZUID' OP HET GRONDGEBIED VAN GEMEENTEN SINTGILLIS EN ANDERLECHT UIT MET DE GRONDEN VAN DE NMBS De NMBS is van oorsprong een overheidsbedrijf en heeft vele van deze gronden dus verworven dankzij publiek geld. Het lijkt me dan ook maar logisch dat de overheid een verkooprecht heeft als de NMBS beslist om die gronden te verkopen. Op die gronden zou u dan ook het gebrek aan voorzieningen van uiteenlopende aard (sport, kinderopvang, openbare toiletten, gezondheidszorg, enz.) kunnen opvangen, in plaats van de wijk nog verder te verdichten door te bouwen op de tramsporen langs de Jamarlaan.

1) SUPPRIMER LE PROJET JAMAR Arrêtez de compacter ce quartier densément construit ! Le quartier sud, tant du côté d'Anderlecht (Cureghem) que de Saint-Gilles, est très densément bâti. Dans ces quartiers, les espaces ouverts existants doivent être préservés. Ce projet a également fait l'objet de nombreuses protestations lors de l'enquête publique concernant le RPA ZUID. Je trouve donc incompréhensible, scandaleux, voire scandaleux que vous réintégriez ce projet dans ce CVP, dont l'objectif principal est d'améliorer les conditions de vie dans le quartier. Je répète les objections que j'ai formulées à l'encontre de ce projet dans le RPA Sud : "Dans les plans futurs, l'avenue Jamar deviendra l'axe par lequel le trafic entrera et sortira de la ville, le carrefour de trafic motorisé le plus fréquenté du district. La connexion avec le petit périphérique y provoquera donc des embouteillages quotidiens. Le fait que le plan envisage la construction de nouveaux logements à cet endroit est incompréhensible. À côté d'un axe de circulation aussi fréquenté, où les voitures sont bloquées dans des embouteillages plusieurs fois par jour, on ne permet pas aux gens d'y vivre, ni d'y installer des équipements publics. Ce qu'il faut, ce sont des rangées d'arbres pour filtrer la pollution du trafic et ses nuisances sonores, ainsi que pour rendre l'aspect plus vert, ce qui, selon plusieurs études scientifiques, résout les problèmes sociaux et de santé plus que toute autre chose. D'ailleurs, dans l'EIE, vous écrivez vous-même : - que c'est "un défi de préserver les axes automobiles Jamar, Bara et Fonsny pour assurer un espace qualitatif avec une forte pression automobile." --> Ajouter un ruban de développement à l'auto-axe de Jamar est tout sauf "assurer un espace qualitatif". - Les grands axes routiers sont connus pour présenter des concentrations moyennes élevées de carbone noir aux heures de pointe : Avenue Jamar et rue Argonne ($6-8 \mu\text{g}/\text{m}^3$), --> loger des personnes à cet endroit est criminel. 2) EXTENSION DU PÉRIMÈTRE DE VENTE "SUD" SUR LE TERRAIN DES MUNICIPALITÉS DE SINTGILLIS ET D'ANDERLECHT AVEC LES TERRAINS DE LA SNCB La SNCB est à l'origine une entreprise publique et a donc acquis nombre de ces terrains grâce à l'argent public. Il me semble donc logique que le gouvernement ait un droit de vente si la SNCB décide de vendre ces terrains. Sur ces terrains, vous pourriez alors également pallier le manque d'équipements divers (sports, garderies, toilettes publiques, soins de santé, etc.), au lieu de compacter davantage le quartier en construisant sur les voies de tramway le long de l'avenue Jamar.

Uw andere adviezen, opmerkingen of klachten met betrekking tot het ontwerp van SVC of het bijbehorende MER?

1) SCHRAP HET PROJECT JAMAR Stop met het verdichten van deze dichtbebouwde wijk! De zuidwijk, zowel langs de kant van Anderlecht (Kuregem) als langs de kant van Sint Gillis, is heel dicht bebouwd. In zulke wijk moeten de bestaande open ruimtes gekoesterd worden. Dit project kreeg eveneens veel protest ten tijde van het openbaar onderzoek met betrekking tot het RPA ZUID. Ik vind het dus onbegrijpelijk, ongehoord, en zelfs schandig dat u dit project herneemt in dit SVC, dat als hoofddoel heeft de leefomstandigheden in de wijk te verbeteren. Ik herhaal mijn bezwaren die ik uitte tegen dit project in het RPA Zuid: "De Jamarlaan wordt in de toekomstplannen de as waarlangs verkeer de stad in- en uit zal rijden, het drukste gemotoriseerd verkeersknooppunt van de wijk. Door de aansluiting met de kleine ring zal daar dus dagelijks file staan. Dat het plan daarlangs nieuwe huisvesting voorziet, is onbegrijpelijk. Naast zo'n drukke verkeersas, waar auto's meermaals per dag in de file staan, laat men geen mensen wonen en installeert men ook geen openbare voorzieningen. Wat nodig is zijn bomenrijen om de vervuiling van het verkeer en de geluidspollutie ervan te filteren, alsook de look groener te maken, waarvan meerdere wetenschappelijke onderzoeken bevestigen dat dit meer dan wat dan ook sociale en gezondheidsproblemen verhelpt. In de MER schrijft u zelf trouwens: - dat het "een uitdaging is om de auto-assen Jamar, Bara en Fonsny te behouden om te zorgen voor een kwalitatieve ruimte met een sterke autodruk." --> Een lint bebouwing toevoegen aan de auto-as Jamar is allesbehalve "zorgen voor een kwalitatieve ruimte." Jamarlaan en Argonnestraat ($6-8 \mu\text{g}/\text{m}^3$), --> Daar mensen huisvesten is crimineel. 2) BREIDT DE PERIMETER VAN VOORLOOP 'ZUID' OP HET GRONDGEBIED VAN GEMEENTEN SINTGILLIS EN ANDERLECHT UIT MET DE GRONDEN VAN DE NMBS De NMBS is van oorsprong een overheidsbedrijf en heeft vele van deze gronden dus verworven dankzij publiek geld. Het lijkt me dan ook maar logisch dat de overheid een verkooprecht heeft als de NMBS beslist om die gronden te verkopen. Op die gronden zou u dan ook het gebrek aan voorzieningen van uiteenlopende aard (sport, kinderopvang, openbare toiletten, gezondheidszorg, enz.) kunnen opvangen, in plaats van de wijk nog verder te verdichten door te bouwen op de tramsporen langs de Jamarlaan. Precies hetzelfde als de vorige gevulde cel

Bezwaar (22)

Beste Perspective,

Dank u voor dit SVC voor de wijk waar ik al meer dan 10 jaar woon. Deze wijk heeft dringend nood aan beter ingerichte openbare ruimtes met meer groen, zodat we beter gewapend zijn tegen de vele bedreigingen waarmee we door de klimaatverandering geconfronteerd zullen worden (hitte-eiland effect, overstromingsgevaar, ...).

Ik kijk uit naar de concrete ontwerpvoorstellen. Ik heb echter ook enkele bezwaren en opmerkingen die ik graag met u wil delen.

1) SCHRAP HET PROJECT JAMAR

Stop met het verdichten van deze dichtbebouwde wijk! De Zuidwijk, zowel langs de kant van Anderlecht (Kuregem) als langs de kant van Sint Gillis, is heel dicht bebouwd. In zulke wijk moeten de bestaande open ruimtes gekoesterd worden.

Dit project kreeg eveneens veel protest ten tijde van het openbaar onderzoek van het RPA ZUID. Ik vind het dus onbegrijpelijk dat u dit project herneemt in dit SVC, dat als hoofddoel heeft de leefomstandigheden in de wijk te verbeteren. Ik herhaal mijn bezwaren die ik uitte tegen dit project in het RPA Zuid: "De Jamarlaan wordt in de toekomstplannen één van hoofdassen waarlangs verkeer de stad in- en uit zal rijden, het drukste gemotoriseerd verkeersknooppunt van de wijk. Door de aansluiting met de kleine ring zal daar dus dagelijks file staan. Dat het plan daarlangs nieuwe huisvesting voorziet, is onbegrijpelijk. Naast zo'n drukke verkeersas, waar auto's meermaals per dag in de file staan, laat men geen mensen wonen en installeert men ook geen openbare voorzieningen. Wat nodig is zijn bomenrijen van bomen die vrij kunnen uitgroeien zonder hinder van gevels te ondervinden. Dit met als doel de luchtvervuiling van het verkeer en de geluidspollutie ervan te filteren.

Alsook de look groener te maken, waarvan meerdere wetenschappelijke onderzoeken bevestigen dat dit meer dan wat dan ook sociale en gezondheidsproblemen verhelpt.

Het MER kaart dit ook aan:

- "Een uitdaging is om de auto-assen Jamar, Bara en Fonsny te behouden en tegelijkertijd te zorgen voor een kwalitatieve ruimte."

--> Een lint bebouwing toevoegen aan de auto-as Jamar is allesbehalve "zorgen voor een kwalitatieve ruimte."

- "Van de grote wegen is bekend dat er tijdens de spitsuren hoge gemiddelde concentraties zwarte koolstof voorkomen: Jamarlaan 6-8 $\mu\text{g}/\text{m}^3$."

--> Daar mensen huisvesten is crimineel.

2) BREIDT DE PERIMETER VAN VOORKOOP 'ZUID' OP HET GRONDGEBIED VAN GEMEENTEN SINT-GILLIS EN ANDERLECHT UIT MET DE GRONDEN VAN DE NMBS

De NMBS is van oorsprong een overheidsbedrijf en heeft vele van deze gronden dus verworven met behulp van publiek geld. Het lijkt me dan ook maar logisch dat de overheid een verkooprecht heeft als de NMBS beslist om die gronden te verkopen.

Op die gronden zou u dan ook het gebrek aan voorzieningen van uiteenlopende aard (sport, kinderopvang, openbare toiletten, gezondheidszorg, enz.) kunnen opvangen, in plaats van de wijk nog verder te verdichten door te bouwen op de tramsporen langs de Jamarlaan.

3) VOLDOENDE DOORWORTELBARE RUIMTE VOORZIEN VOOR DE STRAAT- en PLEINBOMEN:

Bij de aanplant van bomen in verharding op de openbare pleinen (bv de Europaesplanade) voldoende doorwortelbare ruimte voorzien door het plaatsen van kisten onder de verharding:

- 25 tot 40 m³ voor grote bomen hoger dan 15 m

- 15 tot 25 m³ voor kleinere bomen 10-15 m hoog

- 5 tot 12 m³ voor de kleinste bomen tot 10 m hoog

Dit zal er bovendien voor zorgen dat er aan meer waterretentie gedaan kan worden in dit overstromingsgevoelige gebied.

Vriendelijke groet,

Bezwaar (23)

Beste,

In het kader van het openbaar onderzoek voor het SVC Zuidwijk wil ik vragen om acties te voorzien om de geluidsoverlast veroorzaakt door de treinen tegen te gaan. Die geluidsoverlast heeft een grote impact op de levenskwaliteit in de buurt. Volgens mij moet het mogelijk zijn om hiervoor technische oplossingen te vinden, bijvoorbeeld door geluiddempende panelen te plaatsen maar ook door de weerkaatsing van het geluid in de wijk tegen te gaan door te ontharden en meer groen te voorzien. De Rogier Vanderweydenstraat is bijvoorbeeld een corridor waarlangs veel geluid weerkaatst wordt, er is daar nergens groen dat het geluid een beetje kan dempen.

Ontharding en vergroening is ook nodig omwille van het hitte eiland effect. Kan dit een transversaal thema zijn dat in alle plannen wordt meegenomen? Ik denk bijvoorbeeld aan het stukje langs het zuidstation (Hortaplein), dat veel meer onthard kan worden dan momenteel in de plannen voorzien is, bijvoorbeeld door de aanleg van een grasperk, bloemperkjes of lage struiken, naargelang wat mogelijk is qua ondergrondse infrastructuur. Het zou de stationsomgeving een stuk aantrekkelijker maken en een groene wandeling mogelijk maken richting het nieuwe park.

Voor de herinrichting van de Europaesplanade lijkt het mij belangrijk om de veiligheid in het achterhoofd te houden en bijvoorbeeld bewaking te voorzien bij fietsenstalling en openbaar sanitair. Alvast bedankt om mijn opmerkingen te willen meenemen in de verdere uitwerking van de plannen.

vriendelijke groet

Bezwaar (24)

Goeiedag,

Ik woon in Sint-Gillis.

Ik wilde u vertellen over een idee voor de sportpool in een van de vierhoeken.

Sinds enkele jaren ontwikkelt de gemeente Sint-Gillis, in samenwerking met Pro Velo, 'Vélotek'-projecten in Sint-Gillis. Dit zijn fietsvloten voor scholen en verenigingen, die via een online platform worden gereserveerd. (Niet te verwarren met het Fietsbib-project, ook bekend als 'Vélothèque', waar particulieren tegen lage kosten een fiets kunnen huren). De meeste scholen en verenigingen hebben immers geen fietsenpark. Sinds de ontwikkeling van deze Velotheeks is leren fietsen bijna universeel geworden in alle scholen en een aantal verenigingen gebruiken deze fietsen voor het leren fietsen van startende volwassenen, uitstapjes met de fiets, enz.

Ik denk dat een 'Vélotek' in de 'sportpool' een heel goed idee zou zijn, vooral omdat de Europaesplanade een geweldige plek is om fietslessen te geven. Een aantal scholen (vooral in de Marollen) maakt er nu al gebruik van voor hun fietsopleidingen. Deze velotheek zou gebruikt kunnen worden door alle scholen en verenigingen rond het Zuidstation (vooral die buiten Sint-Gillis, aangezien deze faciliteiten al bestaan in Sint-Gillis).

Anderzijds is het opzetten van een 'velotheek' niet ingewikkeld en heb je niet veel ruimte nodig (met 100 m² kun je al iets heel goeds opzetten).

Over het algemeen denk ik dat het belangrijk is om ruimtes te hebben om te leren fietsen als we willen dat de bevolking steeds meer gaat fietsen met het oog op de huidige mobiliteitsproblemen.

Alvast hartelijk bedankt bij voorbaat.

Bezwaar (25)

Het SVC onderschrijft - de facto - twee dimensies:

1. Een 'versterkte vegetalisering'
2. Mobiliteitsfuncties

met de bescheiden uitzonderingen van:

- de 'kleine vierhoek' waarbinnen (iets) meer 'nobeke' functies worden beoogd
- een nieuw gebouw op de Jamarlaan

Bovendien hebben we het gevoel dat de interventies (zeer / te) verdeeld zijn in 'eenmalige' operaties.

Vegetalisering

Wij zijn van mening dat aan wat wordt beoogd:

1. De doelstelling ontbreekt om de Zenne opnieuw in de open lucht te brengen langs een sterke en (bijna) ononderbroken groen/blauwe corridor in de stad, zoals geschetst in een sterk idee dat weliswaar goed werd aangepakt in het SVC, maar zonder concrete elementen, ten minste ten noorden van de Onderwijsstraat. Naar aanleiding van het bezoek ter plaatse op 09/11:
 - Kan de 2 meter hoge 'waterval' (waarvan we niet op de hoogte waren) niet 'in de open lucht' worden geplaatst en een element van animatie/visuele en auditieve aantrekkingskracht vormen van deze groene route vanaf de Onderwijsstraat?
 - Als de Zenne +- 3 m (?) onder het niveau van de openbare ruimte zou liggen, zou dit dan verhinderen dat deze waterloop opnieuw bovengronds zou worden gebracht? Toegegeven, de bijbehorende ingrepen zouden veel omvangrijker zijn dan wat het SVC kan uitvoeren, maar de heraanleg (geheel of gedeeltelijk, voor +- 30 jaar) van de betrokken openbare ruimten (Frankrijkstraat/ Hortaplein/Europaplein) zonder oog te hebben voor deze dimensie, zou voor lange tijd een gemiste kans kunnen betekenen.

2. En dan zwijgen we nog over het idee om de Elsbeek (ooit) bovengronds te verbinden met de Zenne, via de Overdekte Straat?
3. Wat overblijft is de 'opvulling', die waarschijnlijk gemakkelijk 'een consensus' zal weten te bewerkstelligen, maar zonder deze ruimte enige aantrekkingskracht te geven, met name in relatie tot de omvang (te groot, in de breedte) en het gebrek aan koppeling met aangrenzende ruimten, met name aan de kant van de vierhoeken waar een busstation/fietsenstalling waarschijnlijk niet zal bijdragen tot een kwalitatieve stedelijke animatie. Nochtans laat het SVC zeer geslaagde beelden zien van herontwikkelde ruimten onder de spoorweginfrastructuur, met aantrekkelijke stedelijke functies zoals speciaalzaken.

We zijn natuurlijk voorstander van een versterkte vegetalisering/een geringere impermeabilisering, gezien het feit dat we aan de rand van het belangrijkste treinstation van het land zitten. Een 'lineair park' (met kronkelingen in het hydraulisch tracé), doorgetrokken via de Frankrijkstraat, het Hortaplein en het Europaplein zou ooit de matrix kunnen/moeten vormen van deze (her)vegetalisering, met een sterke 'antenne' die de historische route van de Elsbeek opneemt om de boven- en benedenstad van Sint-Gillis met elkaar te verbinden.

'Blauw plan'

We vinden nergens enig spoor van een hydrologische studie, zoals voorgesteld door de SGWB. Hoe kunnen we het betreuenswaardige feit dat deze ontbreekt verklaren?

Europaplein en directe omgeving

We gaan akkoord met het principe om een nieuwe structuur te bouwen om de veel te grote 'open' ruimte te verkleinen. We zijn echter niet overtuigd door de getoonde volumes:

- De structuur van de inplanting van de bebouwing moet bijdragen tot het creëren van een 'stadsgevel' die deze naam waardig is, verbonden met de kleine ring (zoals de gevel van het oude station); zie hieronder.
- Dit 'blok' mist ook de structuur die nodig is om het Baraplein af te sluiten en het een 'plein'-identiteit te geven.

Overdekte Straat

Wat wordt voorgesteld is niet zonder belang, maar:

- Blijft daar een tramhalte of wordt die verplaatst naar de Fonsnylaan (cf. ontwerp van RPA)? Hoewel we niet tegen het principe zijn dat de halte in de Overdekte Straat blijft, naast de bijbehorende 'animatie' (een positief aspect), vrezen we dat het een onderbreking/breuk zal vormen vanwege het niveauverschil tussen de perrons en de sporen (zie ook hieronder wat we zeggen over de tramlijnen).
- Er zou nagedacht moeten worden over een betere verbinding tussen de metro-ingangen (inclusief de nieuwe aan de noordkant), de Overdekte Straat / de grote vierhoek; het SVC maakt er geen melding van.
- Zoals hieronder vermeld, zou de herstructurering van de binnenruimten van het station een integraal onderdeel van de denkoefening moeten uitmaken, aangezien de desbetreffende ruimten momenteel volledig afgesloten zijn en naar de grote centrale gang gekeerd zijn. En de NMBS wordt niet voorgesteld als een belangrijke speler in de herdefiniëring van deze ruimte, zowel in verband met het huidige station als met de 'grote vierhoek', ook al zou ze een directe en indirecte begunstigde kunnen zijn (ontwikkeling van commerciële/niet-

commerciële volumes), en dus een hoofdrolspeler in de dynamiek van de Overdekte Straat in verband met 'haar' ruimtes aan weerszijden.

- Zie hierboven het potentieel om het tracé van de Elsbeek opnieuw in gebruik te nemen.

De vierhoeken

De functies waarnaar de voorkeur dient uit te gaan, moeten volgens ons 'nobel' zijn en aan alle kanten open naar de stad/het station (wat tijdens het bezoek werd vermeld, maar niet in het dossier staat):

- Een busstation? De functionaliteiten van dit station kunnen opeenvolgende onderbrekingen veroorzaken, al was het maar door het niveauverschil tussen de rijzones en de perrons; en de aanwezigheid van zulke grote voertuigen kan de noord-zuidverbinding 'doorsnijden', al was het maar visueel, waardoor een gevoel van onveiligheid ontstaat, gekoppeld aan de geïnduceerde scheidingswanden?
- een zeer grote fietsenstalling? : om veilig te zijn, zou deze afgesloten moeten zijn → naar onze mening zou een dergelijke functie beter in een ondergrondse ruimte geplaatst kunnen worden, bv. niveau -1 van de 'Horta'-parking (onderbenutte parking)?
- een sportruimte? Bestaat ook in dit geval niet het risico op een afsluiting van de ruimten aan weerszijden en dat het de noord-zuidcontinuïteit binnen deze toekomstige openbare ruimte onder de rijbanen 'blokkeert'?
- we waarderen het idee van een dienst met sociaal oogmerk, om tegemoet te komen aan de schreeuwende behoeften in het gebied rond het station (dakloosheid, geweld, sanitair, enz.)

We zijn voorstander van een (semi)permanente markt in de grote vierhoek en vooral van culturele ruimten/kunstenaarsgalerijen in de andere vierhoek, met een hoge mate van interne permeabiliteit en verbonden met de aangrenzende stedelijke openbare ruimten.

De denkoefening zou zich verder ook moeten uitbreiden naar alle volumes onder de sporen en niet alleen naar de volumes die nu zijn ingesloten.

Om een krachtige voetgangersruimte creëren tussen het station en de vijfhoek via de Lemonnierlaan/Stalingradlaan, lijkt het ons dat we ook de interne structurering van het Zuidstation, die aan de kant van de Overdekte Straat volledig 'afgesloten' is, volledig moeten heroverwegen, terwijl de herbestemming van het Zuidstation en vooral van de vierhoeken zou moeten gaan in de richting van een 'natuurlijke' noord-zuid (her)structurering, zowel binnen dit volume als erlangs (afhankelijk van de weersomstandigheden heeft het voetgangersverkeer de voorkeur 'binnen' of 'buiten' de vierhoeken).

Heraanpak van de kleine ring na de werf M3

Wat er wordt gepresenteerd blijft erg vaag en daarom weinig overtuigend. En de spoorbrug, die vrij opmerkelijk is, blijkt 'onbestaande', terwijl deze een geweldige kans zou kunnen vormen om zowel de kleine ring te 'onderbreken' als om een 'onder-spoor'-wandroute te creëren tussen het station en het hart van de stad. Verderop hebben we het ook over tramlijnen, die verrassend genoeg ontbreken in dit SVC.

Hart van het station

We vinden het idee om de noordelijke trechter van de Horta-parking te verplaatsen (gehoord tijdens het bezoek, maar niet (?) opgenomen in het dossier) een goed idee. Het hart van het 'Victor'-huizenblok moet echter naar onze mening integraal worden herbestemd tot een kwalitatieve 'groene' collectieve ruimte, zonder verstoord te worden door een dergelijke infrastructuur, die ondoordringbaar en storend zou zijn voor de toekomstige bebouwing. Het lijkt ons dat deze faciliteit het voorwerp zou moeten uitmaken van een specifieke studie om zodanig ingeplant en ontworpen te worden dat het zo weinig mogelijk verstoring veroorzaakt van het stedelijke karakter van de wijk, met name de huizenblokken die (voornamelijk) bestemd zijn voor huisvesting.

De zuidelijke koker van de parking wordt niet geïdentificeerd (?) in het dossier; tijdens het bezoek werd gezegd dat deze zou blijven zoals hij is (de 'Kiss & Ride'-ruimte zou worden geschrapt); dit zou jammer zijn, met het oog op, zoals tijdens het bezoek werd geuit, het zoveel mogelijk versterken van de vitaliteit (met name de horeca) van dit 'plein'.

In die geest zijn we geen voorstander van een 'ruimte voor fietsers en voetgangers' naast het station (wat niet betekent dat het oppervlak niet minder onregelmatig (voor fietsers en PBM's) of zonder niveauverschil met de centrale ruimte zou kunnen zijn):

- Dit zou de openbare ruimte van het plein uit balans brengen
- Terwijl de 'binnenstraat' die evenwijdig met het station loopt, met winkels, niet ter discussie kan worden gesteld, houden we een 'plein' (Horta) over met één 'gevel', die ook nog eens 's middags en 's avonds slecht verlicht is, zodat de horeca alleen 's middags dynamisch is aan de westkant. We zien dat dit plein een groot potentieel heeft voor commerciële dynamisering, nauw verbonden met de dynamiek die door het station wordt gecreëerd; als het omgeven blijft door een glazen 'omhulsel', zal het plein niet ten volle kunnen 'leven'. Naast dit 'omhulsel' zou het 'binnenvolume' tussen de binnenstraat (eveneens) een 'leegte' blijven, onderbroken door roltrappen/liften/bankloketten; zou het niet ten volle kunnen worden gevaloriseerd door ook aan de kant van het Hortaplein (zeer) open te zijn, waar de horeca gunstige omstandigheden zou kunnen aantreffen?

Met het fundamentele doel om de functie van het 'plein' te versterken, zouden (grote) ontwikkelingen niet kunnen worden heroverwogen dankzij:

- de terugkeer van een waterrijke en gevegetaliseerde ruimte, waardoor de Zenne terugkeert 'in' de stad (we zijn ons ervan bewust dat dit waarschijnlijk niet mogelijk is in het kader van het SVC)
- de heraanpak van de gemineraliseerde zones in de geest van een 'plein', waarbij voetgangers en fietsers zich volledig vrij kunnen bewegen, in de vorm van een 'spontane navigatie' binnen deze grote ruimte, in plaats van het fietsverkeer te 'kanaliseren'?
- het openen van het station naar het plein toe, op zijn minst door de bestaande hoge glazen wand te heroverwegen en zo de (her)dynamisering van commerciële ruimtes op de benedenverdieping (met name horeca) tussen de 'binnenstraat' en het Hortaplein aan te moedigen, waarop de terrassen uitgebreid zouden kunnen worden; wij zijn van mening dat de (zelfs gedeeltelijke) aanpak van het plein in de eerste plaats een dergelijk perspectief zou moeten ondersteunen

Over het geheel genomen zijn de commerciële ruimten van het station gestructureerd volgens een volledig 'introverte' logica, terwijl het (naar onze mening) 'extravert' zou kunnen/moeten zijn, open naar de aangrenzende openbare ruimtes (met name Hortaplein en Overdekte Straat), en helpen om een bevoorrechte voetgangerstracé met de vijfhoek leesbaar te maken.

Wat betreft de 'uitbreiding' van de Zuidmarkt op dit plein:

- dit lijkt ons niet overeen te komen met een echte behoefte, voor een voedsel- en textielmarkt die al 20 jaar sterk krimpt
- we pleiten voor een - veel permanentere - functie van dit type in de vierhoek(en) (zie hierboven)

Frankrijkstraat

Als we de kwestie van de busterminals (BSCA-shuttle en andere internationale diensten) en taxi's niet vermelden, missen we een belangrijke dimensie van de toekomst van deze straat.

Bovendien zwijgt het SVC over de toekomst van de spoorwegaarbeiderswoningen, die al jaren leegstaan, en de NMBS-site ertegenover. De toekomst van de (bebouwde) ruimtes is ook erg belangrijk voor de toekomst van de wijk, met name de Frankrijkstraat.

En de Zenne loopt eronderdoor; is het niet tijd om fundamenteel na te denken over het opnieuw bovengronds brengen ervan in de vorm van een (toekomstig) doorlopend tracé tot aan (minstens) de kleine ring?

Barastraat/Blérotstraat

Het verbaast ons dat het "slechts" een kwestie is van incidentele oversteekplaatsen die moeten worden herzien, terwijl deze ruimte op een stadssnelweg lijkt die van een "vorig tijdperk" dateert. En bij deze kruisingen absoluut vermijden om over "zwakke weggebruikers" te spreken.

Tweestationspark

Wij zijn een groot voorstander van een project in deze richting, ook al zal het vreselijk beperkt zijn, vooral door spoorlijnen.

Zoals hierboven vermeld, zou het water van de Zenne niet nog dynamischer kunnen zijn, met name dankzij de waterval die zou kunnen worden teruggebracht naar het toekomstige park/bij de hoofdingang?

Het stedelijk openbaar vervoer, met name de tramlijnen

We beschouwen de metroassen van de kleine ring en de Noord-Zuidverbinding als verworven.

Wat de tramlijnen betreft, en gezien het feit dat men van het idee is afgestapt van het ondergronds leiden ervan met koker ter hoogte van de Fonsnylaan (iets wat we op prijs stellen), betreuren we het gebrek aan (expliciete) aandacht hiervoor in het SVC.

We denken dat het een goed idee zou zijn om de sporen op de Fonsnylaan langs het station te verplaatsen, zolang het oversteken van deze laan voor voetgangers niet nog ingewikkelder/gevaarlijker wordt dan het nu al is.

We begrijpen niet wat ons een 'ongebreidelde' aanpak lijkt van het onderhoud van de bestaande ondergrondse infrastructuur tussen de Overdekte Straat en de Zuidlaan:

- Het tracé van de T81 is onzinnig wat betreft de lengte van de as, met opeenvolgende bochten en tegenbochten, talrijke en beperkende wissels, wat leidt tot zeer hoge kosten en een aanzienlijk verlies van reistijd;
- Het tracé van de T82 is dan wel niet zo 'anachronistisch', maar niettemin erg rationeel en de halte in de koker (Lemonnier) is weinig aantrekkelijk;
- De T51 zou een ongebruikte infrastructuur kunnen innemen (sporen op de Argonnestraat);
- Twee sporencomplexen zullen dus de voetgangersverbindingen noord-zuid (station - stadscentrum) blijven 'doorsnijden', in de Overdekte Straat en de Argonnestraat.

Onze aanbeveling:

- T81 Fonsnylaan - Overdekte Straat - P-H. Spaaklaan (gedeeld met bussen en volledig gereserveerd voor openbaar vervoer), of - beter? - Argonnestraat (volledig bovengronds traject), als de halte verplaatst zou worden van de Overdekte Straat naar de Fonsnylaan;
- T82 Fonsnylaan helemaal - Zuidlaan (op te waarderen tot een 'stadsboulevard'), met een nieuwe - bovengrondse - halte Lemonnier / Toots Tielemans, in de vorm van een eveneens volledig bovengronds tracé;
- Eindhalte T51 Fonsnylaan (in de vorm van een middenstrook met 2 posities?), tussen de Overdekte Straat en de Argonnestraat;
- Leggen van de nieuwe Fonsny-sporen ten noorden van de Overdekte Straat in het exacte verlengde van de sporen die langs de sporen zullen worden aangelegd, zodat er voldoende vrije ruimte ontstaat voor bebouwing langs het schuine element van de spoorlijn (zie hieronder); met andere woorden, de Fonsnylaan een homogeen profiel geven tussen de gevels, gelijk aan het bestaande ten zuiden van de Overdekte Straat.

Dit zou het mogelijk maken om:

1. Twee kokers en een tunnel te schrappen, die niet langer nodig zijn, en de tramsporen aanzienlijk te vereenvoudigen (met aanzienlijke besparingen op het gebied van kosten, infrastructuur en exploitatie); dit zou overigens de reconstructie van een bebouwing langs de Jamarlaan vergemakkelijken;
2. De zuidelijke vierhoek volledig te verbinden met het belangrijkste commerciële volume van het station ter bevordering van sterke publieke functies en het begin van 'natuurlijke' voetgangersroutes naar het stadscentrum;
3. Eenmaal terug bovengronds zou het openbaar vervoer opnieuw een volwaardige rol kunnen spelen in de stedelijke omgeving:
 - het zou er belangrijk mobiel stadsmeubilair van vormen;
 - de gebruikers van het OV zouden de komst ervan in de onmiddellijke nabijheid van het belangrijkste station van het land op prijs stellen.

Ook hier zijn we ons er terdege van bewust dat dit idee waarschijnlijk niet geconcretiseerd kan worden binnen het kader van het SVC.

De herstructurering van de bebouwing in de directe omgeving van het station

Een historische analyse van de evolutie van de verstedelijkte ruimte tussen de tijd van het eindstation en het doorgangstation (Noord-Zuidverbinding) is zeer verhelderend:

- Het is dan ook niet verwonderlijk dat het eindstation een zeer groot gebied in beslag nam om deze functie te vervullen en dat het achteruit werd geplaatst ten opzichte van de kleine ring zodat het kon worden tentoongesteld in de vorm van een monumentale gevel die een sterke wisselwerking had met de stad, met name met het historische centrum ervan;
- Het doorgangstation werd verplaatst naar het zuiden en verbonden met de noord-zuidverbinding in de vorm van zeer functionele en eerlijk gezegd functionalistische schuin lopende sporen.

Wat is het fundamentele resultaat van deze tweevoudige transformatie?:

1. Het Zuidstation is bijna 'onzichtbaar' geworden in de stad, omdat de architecturale behandeling weinig heeft geprobeerd om 'de toon te zetten', het resultaat van een zwaar industrieel hulpmiddel dat op functionalistische wijze werd ontworpen, een weerspiegeling

van het tijdperk (Handvest van Athene), waarbij de stations al niet langer werden gezien als de grote harten en 'vensters' van de stad.

Als overgeërfde stadsmonumenten moeten we toch het volgende vermelden:

- De spoorwegbrug over de kleine ring, die duidelijk zichtbaar is en waarvan de structuur 'natuurlijk' spoorweggerelateerd lijkt, en waarop een 'ballet' van rijdende treinen beweegt;
 - De Zuidertoren, een symbool van de Belgische openbare macht in de jaren 1960 en van het gebied rond het station, maar waarvan de architectuur niet rechtstreeks de spoorwegfunctie symboliseert, omdat de sokkel er volledig los van staat en het volume en de gevels geen duidelijke link hebben met het nieuwe station, behalve dat ze er heel dicht bij liggen;
2. Het feit dat het zo'n 300 meter naar het zuiden ligt en de afwezigheid van begeleidende symbolische architectuur hebben bijgedragen aan het creëren van een grote breuk met het stadscentrum en de kleine ring (wat nog verder werd versterkt door de geleidelijke ondergrondse aanleg van het openbaar vervoer);
 3. Het resultaat van de vrijgekomen ruimtes tussen het eindstation en het doorgangstation?: enorme stedelijke leegtes aan weerszijden van het nieuwe schuin lopende element van het spoor, die de geschiedenis nooit fundamenteel opnieuw in vraag heeft gesteld. Naar onze mening zijn deze ruimten 'afvalruimten' die door niets (behalve de zondagsmarkt voor een paar uur) tot leven worden gebracht, vooral omdat de volumes onder de sporen volledig afgesloten zijn en de bebouwde gebieden aan de overkant te ver weg zijn de voetpaden te animeren en te beveiligen. Deze ruimten zijn beangstigend (in de oorspronkelijke betekenis van het woord) omdat ze zo uitgestrekt zijn, zonder architecturale link met de rest van de stad (vooral het historische centrum) en zonder publieke functies die verbonden zijn met of afgeleid zijn van dit grote station. Een vreemdeling die dit station in de openbare ruimte verlaat, bevindt zich zodoende volledig verloren, 'verlaten' door een stad die zich niet over hem 'ontfermt', hem nergens toe uitnodigt, hem zelfs niet welkom heet.

De stedenbouwkundigen die verantwoordelijk zijn voor de herontwikkeling van de site zouden op zijn minst deze hiaten in vraag moeten stellen en moeten proberen ze op een andere manier in te vullen dan door een tijdelijke bezetting (markt, een paar uur per week) of 'opvullende' bomen.

Onze aanbeveling?:

De bebouwing zou de ruimten rond het schuine element van het spoor moet herstructureren, inclusief:

- Een sokkel die sterke publieke functies huisvest in direct contact met de openbare ruimte;
- Middelhoge structuren langs de straten, in overeenstemming met de bestaande historische gebouwen aan de overkant;
- Verdiepingen bestemd voor verschillende doeleinden (gedeelde kantoren, huisvesting, hotels, sportzalen, enz.);
- Aan weerszijden van de spoorbrug in de onmiddellijke nabijheid van de binnenring zou een 'oproep'-architectuur kunnen worden gedefinieerd om de nabije aanwezigheid van het station aan te geven, zowel vanuit het hypercentrum (Stalingradlaan en Lemonnierlaan) en voor de gebruikers die onderweg langs de kleine ring.

Het optrekken van een gebouw 'naast' het schuin lopende element aan de kant van de Europaesplanade zou worden vergemakkelijkt door de bestaande ondergrondse traminfrastructuur te verwijderen (zie hierboven).

We zijn ons er ook van bewust dat dit idee niet kon worden 'geïntegreerd' in het SVC; maar zouden de 'richtlijnen' voor het toekomstige 'RPA', die tijdens het bezoek werden besproken, geen andere langetermijnperspectieven zoals deze kunnen omvatten?

In aanvulling op het voorliggende vragen we om gehoord te worden tijdens de overlegcommissie die zal volgen op dit openbaar onderzoek.

Bezwaar (26)

Ik heb kennisgenomen van het SVC Zuid en wil graag de volgende 2 opmerkingen/suggesties maken:

1/Bestemming van de vierhoeken: het is essentieel om niet alle ellende van deze wijk op deze plaats te concentreren. Ze zullen het beeld dat reizigers van Brussel hebben vormgeven. Ze zullen ook doorslaggevend zijn als we het buurtleven in de richting van het station willen verlengen. Kunnen we ons bijvoorbeeld niet voorstellen dat we een centrum voor ambachtelijke activiteiten opzetten, een fab-lab waar de hele wijk van kan profiteren, of een markt voor eetbare planten? Iets vrolijks en gezelligs. Dit is niet noodzakelijkerwijs het geval voor een "plek gewijd aan sport voor de jongeren van de wijk" - terwijl we weten dat deze voornamelijk door jongens wordt gebruikt. Misschien kan er elders in de perimeter van het SVC een skatepark aangelegd worden? We moeten ons meer richten op intergenerationele, multiculturele en gezellige aspecten.

2/ Het Tweestationspark: hoewel de functie "recreatiepark" erg ontbreekt in de wijk, geldt dat voor de biodiversiteit nog meer. De komende jaren zullen in dit opzicht cruciaal zijn. Ik ben een groot voorstander van het behoud van een semi-natuurlijk gebied met zeer beperkte toegang (misschien alleen lichte loopbruggen?), dat ook kan worden gebruikt als natuurobservatiegebied voor scholen enz.

Met vriendelijke groet,

Bezwaar (27)

Beste,

opmerkingen en adviezen over SVC 7 "Rondom het Zuidstation"

Wat betreft het Hortaplein stellen wij voor om verder te gaan met meer groen en minder steen. Rondom de bomen zouden meer stenen vervangen kunnen worden door open grond en gras, misschien hoger groeiende planten. Dit zou kunnen helpen om al het beton en steen in evenwicht te brengen en het aantrekkelijker te maken als doorgang naar het park.

Ook langs de Stalingradlaan zouden meer bomen kunnen worden omgeven door bredere groene ruimten. In de Rogier van der Weydenstraat en andere kruisende straten van de Stalingradlaan zouden bomen kunnen worden geplant. Dit zou de openbare ruimte leefbaarder maken en het hitte-eilandeffect in de specifieke stedelijke ruimte tegengaan in de wereldwijde opwarmingscrisis.

Wij vrezen dat de voorgestelde plannen voor de Europaesplanade levendiger maken, maar het gevoel van veiligheid niet verbeteren. Wij stellen een klein bureau voor de politie of de gemeenschapswachten voor. Wij steunen het oplossen van de sociale problemen in onze wijk met sociale diensten. De plaats voor toiletten, douches en sociale diensten is goed geïnvesteerd. Maar het skatepark, de fietsenstalling, het buslaadstation zorgen niet voor een gevoel van veiligheid. Ze zorgen niet voor mensen die je kunt benaderen als je je onzeker voelt. Winkels en restaurants zouden daarvoor kunnen zorgen, maar dat lijkt om economische redenen onwaarschijnlijk. Alles wat nieuwe winkels zou kunnen ondersteunen en de gevel naar de Esplanade levendig en uitnodigend zou maken, zou een welkome aanvulling op de plannen zijn. De voorziene fietsenmaker zal belangrijk zijn. Daarom lijkt een klein politiebureau of kantoor voor de gemeenschapswachten iets waarin publiekelijk kan worden voorzien.

Wij willen vragen om actie te ondernemen om de geluidsoverlast veroorzaakt door de treinen tegen te gaan. Die geluidsoverlast heeft een grote impact op de levenskwaliteit in de buurt. Het moet mogelijk zijn om technische oplossingen te vinden om hier iets aan te doen, bijvoorbeeld door geluiddempende panelen te plaatsen maar ook door de weerkaatsing van het geluid in de wijk tegen te gaan door te ontharden en meer groen te voorzien.

Met vriendelijke groeten

Bezwaar (28)

Beste,

opmerkingen en adviezen over SVC 7 "Rondom het Zuidstation"

Wat betreft het Hortaplein stellen wij voor om verder te gaan met meer groen en minder steen. Rondom de bomen zouden meer stenen vervangen kunnen worden door open grond en gras, misschien hoger groeiende planten. Dit zou kunnen helpen om al het beton en steen in evenwicht te brengen en het aantrekkelijker te maken als doorgang naar het park.

Ook langs de Stalingradlaan zouden meer bomen kunnen worden omgeven door bredere groene ruimten. In de Rogier van der Weydenstraat en andere kruisende straten van de Stalingradlaan zouden bomen kunnen worden geplant. Dit zou de openbare ruimte leefbaarder maken en het hitte-eilandeffect in de specifieke stedelijke ruimte tegengaan in de wereldwijde opwarmingscrisis.

Wij vrezen dat de voorgestelde plannen voor de Europaesplanade levendiger maken, maar het gevoel van veiligheid niet verbeteren. Wij stellen een klein bureau voor de politie of de gemeenschapswachten voor. Wij steunen het oplossen van de sociale problemen in onze wijk met sociale diensten. De plaats voor toiletten, douches en sociale diensten is goed geïnvesteerd. Maar het skatepark, de fietsenstalling, het buslaadstation zorgen niet voor een gevoel van veiligheid. Ze zorgen niet voor mensen die je kunt benaderen als je je onzeker voelt. Winkels en restaurants zouden daarvoor kunnen zorgen, maar dat lijkt om economische redenen onwaarschijnlijk. Alles wat nieuwe winkels zou kunnen ondersteunen en de gevel naar de Esplanade levendig en uitnodigend zou maken, zou een welkome aanvulling op de plannen zijn. De voorziene fietsenmaker zal belangrijk zijn. Daarom lijkt een klein politiebureau of kantoor voor de gemeenschapswachten iets waarin publiekelijk kan worden voorzien.

Wij willen vragen om actie te ondernemen om de geluidsoverlast veroorzaakt door de treinen tegen te gaan. Die geluidsoverlast heeft een grote impact op de levenskwaliteit in de buurt. Het moet mogelijk zijn om technische oplossingen te vinden om hier iets aan te doen, bijvoorbeeld door geluiddempende panelen te plaatsen maar ook door de weerkaatsing van het geluid in de wijk tegen te gaan door te ontharden en meer groen te voorzien.

Met vriendelijke groeten

Bezwaar (29) - BRAL

Brussel, 23 november 2022

Geachte mevrouw, geachte heer,

Betreft: Reactie op het openbaar onderzoek voor het ontwerp van Stadsvernieuwingscontract (SVC) 7 "Rondom het Zuidstation".

xxx verwelkomt de algemene doelstellingen van SVC 7. De openbare ruimten rond het station zijn van slechte kwaliteit en het programma is erop gericht om te vegetaliseren, de impermeabilisering waar mogelijk te beperken en de mobiliteit op bepaalde plekken te herdenken.

We hebben vernomen dat de mobiliteitsplannen van het SVC gebaseerd zijn op de mobiliteitsstudie voor het Richtplan van Aanleg (RPA) Zuid. Is er bij het opstellen van het SVC-programma rekening gehouden met de opmerkingen die tijdens de openbare enquête zijn gemaakt? Hoe worden de nieuwe verkeersluwe mazen, een lokale toepassing van het Gewestelijke Mobiliteitsplan Good Move, geïntegreerd in de door het SVC voorziene herinrichtingen?

En wat zijn anderzijds de langetermijnplannen voor de heraanleg van Fonsny? We denken dat het belangrijk is om consistentie te hebben tussen wat er aan beide kanten van het station wordt aangeboden.

In het kader van het SVC moet er zeker een globale denkoefening komen over de toekomst van de bussen in de wijk. xxx hoopt dat het budget dat is gereserveerd voor het bestuderen van de

herontwikkeling van de vierhoek voldoende zal zijn om ook andere alternatieven, buiten de vierhoek, te analyseren. We denken onder andere aan de volgende vragen:

- Verplaatsing van de bussen 49, 50, 234: combinatie met lokale mobiliteitsplannen om inzicht te krijgen in de wegen waar eindpunten kunnen komen?
- Wat heeft de toekomst in petto voor de pool De Lijn Paul-Henri Spaaklaan?
- Zullen de Europese bussen (Flix, enz.) en de bus naar de luchthaven Brussel-Zuid Charleroi door de Frankrijkstraat blijven rijden?

Het RPA Zuid, waarop heel wat kritiek volgde toen het aan een openbaar onderzoek werd onderworpen, werd onlangs in de koelkast gestoken. Het verbaast ons dan ook dat bepaalde projecten in het programma van het SVC zijn opgenomen, ook al waren ze al voorzien in het RPA. We denken dan in het bijzonder aan het project "010 Bouw van woningen langs de Jamarlaan", dat het optrekken van woningen op de tramkoker inhoudt. Dit zou geen kwalitatieve oplossing bieden voor het gebrek aan woningen in het gebied door de trillingen die de tram veroorzaakte, ondanks dure bouwtechnieken om de overlast te beperken.

Er is één opmerking over waterbeheer die vaak terugkomt in het MER die onze aandacht trekt. Hoewel "het kanaliseren van regenwater van de ondoordringbare ruimten van de esplanade naar de doorlaatbare ruimten met behulp van natuurlijke zwaartekracht om de infiltratie ter plaatse te verhogen, of infiltratie onder de koffer van de ondoordringbare zones" een prijzenswaardig doel is, denken we niet dat het kan worden uitgevoerd. Het gebrek aan doorlaatbare ruimtes in het gebied rond het station zou het transport van regenwater tijdrovend maken, en we betwijfelen of "natuurlijke zwaartekracht" zal volstaan. Daarnaast dient ook gedacht te worden aan de mogelijke besmetting tussen de plaats waar de regen valt en de plaats waar het water wegstroomt - vooral in een gebied waar veel afval is, zoals op zondag, de dag van de markt.

Het is zeker belangrijk om de gevels te reactiveren, maar xxx maakt zich zorgen over de mogelijke privatisering van de openbare ruimte die dit met zich mee zou brengen. De terrassen van de eventuele handelszaken mogen niet concurreren met de Zuidmarkt. Dit moet vooral goed bestudeerd worden bij het activeren van de vierhoeken.

Fietsdoorsteek Frankrijkstraat - Victor Hortaplein - Europaesplanade - Kleine ring

Het fietsverkeer moet absoluut geïntegreerd worden in deze vegetalisering en omvorming tot autovrije ruimte om te voorkomen dat er een situatie ontstaat die vergelijkbaar is met die van de voetgangerszone. Dit verkeer moet mogelijk zijn van maandag tot zaterdag, maar

ook op zondag, de dag van de markt. De uitbreiding van de Europaesplanade moet een fietsinfrastructuur mogelijk maken die niet bedoeld is om op zondag te worden gebruikt. Logischerwijs moet dit verkeer uitmonden op andere fietsroutes in de omgeving (kleine ring, Stalingradlaan).

Volgens het Gewestelijk Mobiliteitsplan wordt deze as gekwalificeerd als Fiets Plus. Er moet voor worden gezorgd dat de locatie wordt uitgerust met een geschikt vrijliggend fietspad. Er is misschien nog discussie over de classificatie van het Victor Hortaplein als Fiets Plus, maar het SVC baseert zich op de mobiliteitsstudie voor het RPA Zuid, waarin de 'Good Move'-bestemmingen zijn opgenomen.

Het is de bedoeling om het Hortaplein nieuw leven in te blazen en het zal worden overgestoken door voetgangers die van het station naar de Horeca aan de overkant gaan en mogelijk naar de taxistandplaats in de Blérotstraat. Om zich te vergewissen van het welslagen van deze fietsverbinding, is het essentieel om de juiste plaats te vinden voor de aanleg van het fietspad, met name op het Hortaplein (andere wegmarkeringen en bestrating, passende bewegwijzering, enz.).

De Europaesplanade en omgeving

Hoewel de esplanade en de bebouwing nooit de vroegere voorgevel van het station zullen kunnen evenaren, zou het interessant zijn om de ruimte als zodanig opnieuw te bekijken. Wij zijn in ieder geval voorstander van de voetgangerszone en de uitbreiding ervan.

xxx vraagt zich daarentegen af hoe de uitbreiding van de esplanade een actieve gevel zal geven aan de Zuidertoren en zijn fontein (zie p. 29 van boekje 1).

Taxistandplaats Blérotstraat

De huidige inrichtingen wekken de indruk dat de toekomstige taxistandplaats in de Blérotstraat ver verwijderd is van de uitgangen aan de Anderlechtzijde van het station, aangezien de 'Kiss & Ride' aan Q Park noord geschrapt werd. Het zal daarom essentieel zijn om de bewegwijzering te ontwerpen die de mensen naar de taxi's leidt vanuit de stationshal. Als dit niet goed wordt aangegeven, maakt de grotere afstand de situatie nog verwarrender.

xxx vraagt zich af of een taxistandplaats aan het noordelijke uiteinde van de Europaesplanade, op de grens met de kleine ring, een mogelijkheid zou zijn. In de wetenschap dat passagiers langs de esplanade moeten lopen en de Argonnestraat moeten oversteken (die verkeersluwer zal worden door de omvorming ervan tot voetgangerszone), kunnen taxi's zo rechtstreeks de kleine ring oprijden en de opstoppen ter hoogte van Bara verlichten. Een ander alternatief zou zijn om de Argonnestraat te herprofilen. Hoe dan ook, een goede bewegwijzering is essentieel.

Good Move kwalificeert de Barastraat en de Jamarlaan als Auto Plus. Dit betekent dat er een speciaal fietspad moet komen op deze as. Bij de herinrichting van de Blérotstraat als taxistandplaats en de denkoefeningen over de Barastraat en de Jamarlaan, moet er voldoende ruimte komen voor dit veilige fietspad, dat goed is aangesloten op andere fietsroutes.

Vierhoeken

xxx verbaast zich erover dat de programmatische, technische en financiële haalbaarheidsstudie van de vierhoek voor 100% gedekt wordt door het budget van het SVC en niet, althans gedeeltelijk, gefinancierd wordt met de NMBS.

We hopen dat dit onderzoek ook overleg zal omvatten met de handelaars van de Stalingradlaan, die vaak vragen om projecten om de buurt te verbeteren.

Het sociale oogmerk van de kleine vierhoek is positief, aangezien het gebied rond het station nog niet over een dergelijke voorziening beschikt. We stellen onszelf echter wel een aantal vragen waarmee rekening gehouden dient te worden:

- Het is niet duidelijk of de openbare toiletten gratis zullen zijn voor iedereen of alleen voor het publiek dat in de wijk rondzwervt. Iedereen moet gratis toegang krijgen, omdat het gebied erg drukbezocht is
- vooral op zondag.

De behoefte aan deze voorziening is zonder meer groot en er moet voldoende infrastructuur voorzien worden voor het rondtrekkende publiek in de wijk: privékluisjes, douches, toiletten.

- De ruimte moet gebruiksvriendelijk blijven voor alle mensen die er komen en die elkaar vaak zullen tegenkomen. Hier moet aandacht aan worden besteed, zodat het er altijd aangenaam is.
- Als er op de lange termijn een doorsteek gepland wordt tussen het station en de kleine ring, moet daar bij de ontwikkeling van de kleine vierhoek rekening mee worden gehouden.

Het hart van het station

Victor Hortaplein

Aangezien het Move'Hub-project nog steeds op de tekentafel ligt, kan de noordelijke ingang van het Q Park niet simpelweg gesloten worden om de openbare ruimte te verbeteren?

Zoals hierboven vermeld, moet de continuïteit voor fietsers en voetgangers lessen trekken uit de voetgangerszone en ervoor zorgen dat dit lange, smalle plein over een eigen bedding beschikt voor fietsen, zodat het aangenaam is om over te steken.

De verbinding met de Barastraat/de Blérotstraat is essentieel om de kloof te dichten die het RSZ-gebouw creëert tussen Anderlecht, het Victor Hortaplein/het Station en Sint-Gillis. Project 011 in boek 2, "Verbetering van de doorgang naar de Barastraat in het RSZ-gebouw", is belangrijk voor ons en moet worden uitgevoerd in combinatie met de heraanleg van het Hortaplein. Aangezien de taxi's zullen verhuizen naar de Barastraat/Blérotstraat, zou een duidelijke toegang tot hun wachtzone kunnen

worden gebruikt om een veilige doorgang te garanderen en tegelijkertijd de overstap tussen het station en de taxi's te versnellen.

Frankrijkstraat

Er wordt geen melding gemaakt van de CD-loszone voor het station aan de Frankrijkstraat. Is het in de huidige context van het verbeteren van de openbare ruimte nog steeds nodig om zo'n grote 'Kiss & Ride'-zone te hebben, vooral vlak voor de ingang van het station? Zou het niet mogelijk zijn om de 'Kiss & Ride'-zone voor normale auto's en CD's te combineren? Is er onderzoek gedaan naar het gebruik van deze plaatsen?

Is de zuidelijke koker van het Q Park niet te breed? Het schrappen van de 'Kiss & Ride'-zone zou nog meer openbare ruimte vrijmaken en de multimodale herontwikkeling ten goede komen door de ingang van het Q Park te beperken tot één rijstrook in en één rijstrook uit.

Tunnels Veeartsen

De onpraktische kleine tunnel beperkt de inrichtingen aanzienlijk: behalve als je vanuit Anderlecht richting Sint-Gillis/Vorst fietst. Is het mogelijk om de twee tunnels met elkaar te verbinden om de voetgangerstunnel aangenamer te maken? Zal een artistieke installatie genoeg zijn om het veiligheidsgevoel van deze ruimten te vergroten? 5

Het Tweestationsstraatblok

xxx is blij dat het geplande park is uitgebreid ten opzichte van wat voorzien was in het RPA.

Enkele aandachtspunten:

- Zou het mogelijk zijn om een deel van de oevers of een deel van het park onaangeroerd te laten, zodat fauna en flora zich kunnen ontwikkelen met minder impact van menselijke passage?
- Er moet bijzondere aandacht worden besteed aan de smallere doorgangen van het park om ervoor te zorgen dat gebruikers zich er veilig voelen.
- Wat zijn de geplande bestemmingen als er een uitbreiding wordt gebouwd bovenop het gele bakstenen gebouw? We zullen altijd aandringen op openbare voorzieningen (bijvoorbeeld een project over water in de stad dat het bewustzijn onder de parkgebruikers of andere bezoekers vergroot) of sociale woningen.
- Wat betreft het technische gebouw aan de ingang van het park, hoopt xxx dat er andere voorbeelden van gebouwen worden bestudeerd dan de foto's in boek één? iets minder massiefs, bijvoorbeeld gekoppeld aan de bestaande bebouwing.
- We hebben het over scenario's voor de tweede ingang van het park. Is het mogelijk om er meer dan één te maken? Het idee van een doorgaand park dat toegankelijk is via verschillende ingangen zou voor de beste verbinding met de buurt zorgen en zou de kwaliteit van het park aanzienlijk verbeteren.

Bezwaar (30)

Goeiedag,

Ik reageer als buurtbewoner en voorzitter van de raad van mede-eigendom xxx

We moedigen de bereidheid van het Gewest om in dit gebied te investeren aan.

Hieronder vindt u onze opmerkingen over de verschillende projecten

De Zuidfoor en de herinrichting van de middenberm van de kleine ring

De centrale berm tussen de Zuidlaan en de Poincarélaan zou beter kunnen worden ingericht, maar de Stad weigert elke kwalitatieve herontwikkeling omdat dit de installatie van de Zuidfoor in het gedrang zou brengen.

Om de Zuidfoor 5 weken per jaar (10% van de tijd) te kunnen houden, is de stad gekant tegen de herinrichting van een grote gewestelijke openbare ruimte.

Door de jaren heen is de Zuidwijk geëvolueerd, met steeds meer mensen die er wonen, en is ook de Zuidfoor veranderd, met steeds grotere attracties die steeds meer overlast veroorzaken.

De onverenigbaarheid tussen de Zuidfoor en de wijk waarin deze zich bevindt wordt steeds duidelijker. Een verplaatsing van de Zuidfoor dient dan ook voorzien te worden, bijvoorbeeld naar de Eeuwfeestlaan aan de voet van het Atomium, om een kwalitatieve herontwikkeling van de middenberm van de kleine ring mogelijk te maken.

Deze heraanleg zou de aanplanting van extra bomen en struiken mogelijk kunnen maken, evenals de demineralisatie en permeabilisatie van de bodem en de aanleg van sport- en speelterreinen.

De Zuidmarkt en de heraanleg van de Europaesplanade

Wat de Europaesplanade betreft, is het zo dat deze voor 100% in steen is aangelegd om haar zo functioneel mogelijk te maken voor de installatie van de markt.

De inrichting van de markt moet worden herzien om deze te integreren in een meer gevegetaliseerd gebied dat een met bomen omzoomde promenade vormt tussen het Zuidstation en de Stalingradlaan. Dit zal onvermijdelijk leiden tot een vermindering van het aantal kramen, maar de commerciële functie van de markt mag niet verhinderen dat de kwaliteit van de openbare ruimten wordt verbeterd!

Netheid

De Zuidwijk is veruit de smerigste wijk van Brussel, ook al is het de toegangspoort tot Brussel voor miljoenen toeristen, reizigers en pendelaars die met de trein naar Brussel komen.

Het is essentieel om gratis, goed onderhouden openbare toiletten te voorzien die 24/7 open en bewaakt zijn voor daklozen en voor alle gebruikers van de buurt.

Het zou een goede zaak zijn om de toiletten voor daklozen te scheiden van de toiletten voor andere gebruikers.

Overwegende dat een inwoner vraagt om de sociale controle te versterken door de vierhoek niet alleen overdag maar ook 's nachts te activeren.

Het beheer van de Zuidmarkt moet absoluut herbekeken worden om de netheid van de hele wijk op zondag na de markt te verbeteren.

Er moet 's ochtends vroeg absoluut gezorgd worden voor een dagelijks(e) onderhoud/schoonmaak van de openbare ruimten, met voldoende personeel en geschikte apparatuur.

De controles moeten absoluut verscherpt worden en wangedrag dient bestraft te worden.

Mobiliteit

De Jamarlaan is een van de belangrijkste routes voor auto's naar de kleine ring (het is het einde van de verkeersas die van de ring komt en via de Industrielaan loopt).

Bovendien wordt dit deel van Brussel grotendeels bewoond en bezocht door immigranten voor wie de auto het belangrijkste vervoermiddel is.

Tot slot trekken de Zuidmarkt en de plaatselijke restaurants een groot aantal klanten die met de wagen komen.

Het is dan ook belangrijk om alternatieven voor de personenwagen aan te bieden:

- nieuw station Toots Thielemans en nieuw station Lemonnier
- inrichting van een bushalte van MIVB - TEC - DE LIJN geïntegreerd in de grote vierhoek
- nieuwe tramlijn gepland op de Industrielaan
- ontwikkeling van een grote HUB voor zachte mobiliteit in de Grote Vierhoek (fietsenstalling - deelfietsen - scooters - fietsverhuur - reparatie en onderhoud van fietsen)
- aanleg van nieuwe fietspaden rond het station (Jamarlaan, Hortaplein, enz.)
- rationalisering van taxi's en Uber rond het station

Het is echter eveneens belangrijk om de capaciteit en doorstroming van het verkeer op de grote verkeersassen (de kleine ring en de Jamarlaan) te verbeteren.

Er kan dus geen sprake van zijn om de Jamarlaan tijdens de markt af te sluiten voor het autoverkeer, want dat zou een te grote impact hebben op de buurt!

Het aantal parkeerplaatsen zou moeten worden verminderd ten gunste van kwalitatievere openbare ruimten, maar dit zou moeten worden gecompenseerd door de aanleg van een ondergrondse

openbare parking om wildparkeren en de druk van auto's in de omliggende wijken te voorkomen (deze nieuwe openbare parking zou met name bestemd zijn voor de klanten van de restaurants en de markt). Om de autodruk in het gebied te verminderen, moet ook worden overwogen om het busstation dat de luchthaven van Charleroi, Parijs en andere Europese steden aandoet, te verplaatsen. Waarom verplaatsen we deze bussen niet naar het CERIA-station? Er is een metrostation, een grote (onderbenutte) openbare parking en het ligt dicht bij de ring naar Parijs en Charleroi. Dit zou voorkomen dat veel bussen in het centrum van Brussel aankomen en zou de autodruk in de buurt beperken (veel mensen worden naar deze bussen gereden en deze bussen zorgen voor verkeersopstoppingen in onze wijk). Bovendien zouden treinen voor deze lange reizen de voorkeur moeten krijgen boven bussen, die vervuilerder zijn.

De oversteekplaatsen voor voetgangers tussen de Jamarlaan en de Europaesplanade enerzijds en de Stalingradlaan en de Maurice Lemonnierlaan anderzijds moeten bevorderd, beveiligd en aangenamer gemaakt worden zonder het autoverkeer al te veel te hinderen (zorgen voor een fasering van slimme lichten).

De vierhoeken onder de treinsporen

Er worden al meer dan 20 jaar studies uitgevoerd naar deze vierhoeken en het SVC stelt voor om ... een studie uit te voeren naar de vierhoeken

We willen niet nog meer studies, we willen een herinrichting en bezetting!!!!

We steunen het project voor een skatepark en andere sportfaciliteiten in de kleine vierhoek, maar het is belangrijk om te zorgen voor aanwezigheid en sociale controle (een antenne met straathoekwerkers bijvoorbeeld).

Het is ook heel belangrijk om te zorgen voor sanitaire voorzieningen voor daklozen (toiletten, douches, wasserij, enz.), maar het is essentieel dat deze toiletten 24/7 open, onderhouden en bewaakt zijn!

Om de levendigheid en sociale controle aan zowel de kant van de Fonsnylaan als die van de Europaesplanade te verbeteren, is het tot slot essentieel om te voorzien in commerciële cellen (detailhandel en horeca)

die overdag en 's avonds open zijn (promoten van kwaliteitsconcepten en vermijden van bars met gokautomaten!)

We steunen het HUB-project voor zachte mobiliteit in de grote vierhoek (fietsenstalling - deelfietsen - deelsteps - fietsverhuur - fietsherstelling en -onderhoud) en het MIVB-busstation met oplaadpunten voor elektrische bussen, maar het is belangrijk om na te denken over een geïntegreerd busstation dat de bussen van de MIVB, TEC en DE LIJN samenbrengt.

Het is ook belangrijk om deze functies te animeren door er winkelruimten tussen te plaatsen, zodat er een strook met handelsanimatie ontstaat langs de Europaesplanade.

Het project om deze ruimten op te waarderen, moet ook de oversteek tussen Fonsny en de Europaesplanade aangenamer maken voor de actieve vervoerswijzen.

Bouw van woningen boven de tramkoker en een openbare voorziening

We zijn ervan overtuigd dat het geen goed idee is om woningen te bouwen boven de tramtrechter. De woningen zullen van slechte kwaliteit zijn, de gevels op de benedenverdieping zullen niet voldoende geanimeerd zijn vanwege de tram, enz.

Evenmin zijn we overtuigd van de voordelen van de bouw van een grote openbare voorziening op deze locatie.

Het verdient de voorkeur om zich te concentreren op de herinrichting van de openbare ruimte en de herinrichting en bezetting van de vierhoeken onder de spoorlijnen.

Bezwaar (31)

Beste,

In het kader van het openbaar onderzoek voor het SVC Zuidwijk wil ik vragen om acties te voorzien om de geluidsoverlast veroorzaakt door de treinen tegen te gaan. Die geluidsoverlast heeft een grote impact op de levenskwaliteit in de buurt. Volgens mij moet het mogelijk zijn om hiervoor technische

oplossingen te vinden, bijvoorbeeld door geluiddempende panelen te plaatsen maar ook door de weerkaatsing van het geluid in de wijk tegen te gaan door te ontharden en meer groen te voorzien. De Rogier Vanderweydenstraat is bijvoorbeeld een corridor waarlangs veel geluid weerkaatst wordt, er is daar nergens groen dat het geluid een beetje kan dempen.

Ontharding en vergroening is ook nodig omwille van het hitte eiland effect. Kan dit een transversaal thema zijn dat in alle plannen wordt meegenomen? Ik denk bijvoorbeeld aan het stukje langs het zuidstation (Hortaplein), dat veel meer onthard kan worden dan momenteel in de plannen voorzien is, bijvoorbeeld door de aanleg van een grasperk, bloemperkjes of lage struiken, naargelang wat mogelijk is qua ondergrondse infrastructuur. Het zou de stationsomgeving een stuk aantrekkelijker maken en een groene wandeling mogelijk maken richting het nieuwe park.

Voor de herinrichting van de Europaesplanade lijkt het mij belangrijk om de veiligheid in het achterhoofd te houden en bijvoorbeeld bewaking te voorzien bij fietsenstalling en openbaar sanitair. Alvast bedankt om mijn opmerkingen te willen meenemen in de verdere uitwerking van de plannen. vriendelijke groet

Bezwaar (32)

Antwoord op de openbare enquête van het SVC

23 november

We juichen de inspanningen in dit SVC om de zachte mobiliteit te verbeteren, de ruimten te vergroenen, de Zenne op te waarderen en vooral een antwoord te formuleren op het probleem van dakloosheid van harte toe.

Dit zijn zaken die ons na aan het hart liggen en het is geen gemakkelijke taak om ze aan te pakken.

Het zal echter wel het leefkader voor de bewoners en gebruikers aanzienlijk verbeteren. Zelfs al zou er maar een fractie gerealiseerd worden

van wat voorgesteld wordt, dan nog zou dat ongelooflijk zijn.

We hebben echter wel een paar opmerkingen.

1) Europaesplanade

Het verbaast ons dat er geen verdere vragen zijn over deze enorme lege

ruimte, afgezien van de wens om er bomen te planten. Het lijkt ons absurd dat zo'n ruimte onaangeroerd gelaten wordt om "plaats te maken" voor de Zuidmarkt, die maar één keer per week plaatsvindt! Het is een echt niemandsland, zoals u het beschrijft, maar het zijn niet een paar bomen meer die het gevoel van leegte op dagen zonder markt zullen doen verdwijnen. Er moeten

andere oplossingen komen om de markt te combineren met meer permanente of semipermanente structuren,

zelfs als dat betekent dat van de detailhandelaars gevraagd moet worden om zich aan te passen (kleinere vrachtwagens).

> Een ambitieus speelterrein en de kwaliteit van speeltuinen zoals dat van het Herman Debrouxpark (dus niet de slechte speeltuigen in het Germeaupark, bijvoorbeeld, die al na een maand zwaar beschadigd waren) zou geen luxe zijn. Als moeders boodschappen kunnen doen terwijl hun kinderen

druk aan het spelen zijn, wint iedereen, zelfs de winkeliers.

> Is er geen manier om de nieuwe beplanting te gebruiken om deze enorme ruimte op te breken en in plaats daarvan eilanden of secties te creëren? Deze afgebakende secties kunnen dan worden gebruikt om

de Zuidmarkt te herorganiseren in functie van duidelijkere thema's (kleding, eten, enz.).

Het kan ook de wind wegnemen, die hier altijd erg krachtig waait omdat het er zo onbeschermt is.

> Zouden hier geen mobiele kiosken opgenomen kunnen worden die men dan op zondag zou kunnen verplaatsen?

Wat het zorgcentrum in de vierhoeken betreft, zou het goed zijn om een borstvoedingsruimte

en een luiertafel te voorzien. We zijn ook van mening dat het nodig is om ervoor te zorgen dat er meer openbare toiletten over de hele perimeter komen, niet alleen geconcentreerd rond de pool van de vierhoeken.

2) De Fonsnylaan ontbreekt volledig in het programma - waarom? In termen van het verbeteren van de oversteekplaatsen voor voetgangers en het veiliger maken ervan, is er werk aan de winkel! Vooral bij de twee ingangen

van het station (zuidelijke gang en hoofdingang), waar de veiligheid van duizenden gebruikers echt in gevaar is. Voor slechtzienden moeten er op zijn minst waarschuwingsslampjes met geluidssignaal komen,

zodat ze deze jungle veilig kunnen oversteken. In de zuidgang staan de trottoirs, die nochtans niet breed zijn, helemaal vol met steps die een bijkomend

obstakel vormen voor slechtzienden. Het zou ook goed zijn om na te denken over het

Marcel Broodthaersplein en hoe dit plein levendiger gemaakt kan worden, door het te vegetaliseren en er bijvoorbeeld een kiosk

te plaatsen of voor meer cafés te zorgen.

3) liefhebbers van openbare banken

We zijn voorstander van het vergroten van het aantal openbare banken in de openbare ruimte, vooral in het

park. Burgers geven in het algemeen echter de voorkeur aan houten banken boven metalen, met een echte

rugleuning en zonder tussenarmsteunen. Wat ook ontbreekt is straatmeubilair

zoals picknicktafels in de groene ruimten, zodat gezinnen er kunnen samenkomen en

een hapje kunnen eten, enz. Banken tegenover elkaar zodat je met je gezicht naar elkaar toe kunt zitten.

Het argument dat het te veel daklozen/krakers aantrekt is geen argument om de ruimte ongezellig te maken.

Formulier (33)

Uw bezwaren, opmerkingen en klachten over het geheel van de projecten rond de openbare ruimten van de Europaesplanade, de Overdekte Straat, het Hortaplein, de kruispunten Bara, Onderwijsstraat, enz.

Airco motor 10 jaar ondraaglijke geluidsoverlast, fysiek zwaar lawaai voor het lichaam. Onbeveiligd. Vrouwen worden er lastig gevallen, het stinkt er naar urine, het biedt een trieste aanblik. De Frankrijkstraat moet verbreed worden en de toegang tot de ring worden, niet de Barastraat die momenteel gerenoveerd wordt. Dit slaat nergens op! De kruispunten Barastraat/Onderwijsstraat zijn bijzonder slecht ontworpen en gevaarlijk, met oversteekplaatsen voor voetgangers die te ver weg liggen en geen zicht bieden, zodat voertuigen met volle snelheid aan hun bocht beginnen. De bussen van De Lijn Bara/Eloy zijn een schandaal! De BlaBlaBussen, de pendelbussen richting Charleroi, de Flixbussen ... uit de kleine straatjes van Kuregem, een echte GoodMove a.u.b.! Herzieningslaan half autovrij gemaakt zodat een kleine kortcircuitmarkt zich daar kan vestigen. En hou pendelaars tegen die Brussel binnenkomen!

Uw opmerkingen en bezwaren over het parkproject in het Tweestationsblok?

Zennepark te klein. Een van de parkings, of zelfs de twee achter de gebouwen van Philipps en Infrabel, zou geïntegreerd moeten worden in het park en 's nachts gesloten en bewaakt moeten worden, ter vervanging van een woontoren.

Uw opmerkingen en bezwaren over alle projecten voor voorzieningen: Sportpool, zorgcentrum, huisvesting voor NBMV (niet-begeleide minderjarige vreemdelingen)?

Ja, dat is goed, maar Kuregem, dat al een kansarme bevolking heeft, mag niet het enige opvangcentrum in Brussel worden.

Uw bezwaren, opmerkingen en klachten over de acties rond sociale cohesie en gemeenschapsleven?

Er wordt veel nadruk gelegd op de daklozen en vluchtelingen, maar als buurtbewoners wachten we al jaren op winkels met korte bevoorradingsketens in Kuregem, waar het een woestijn is, en op de herwaardering en herdynamisering van de wijk door de overheid (anders dan Lidl, Action en franchisenemers, enz.). Strengere controles op huisjesmelkers, camera's op plaatsen waar systematisch gesluikstort wordt (Eloystraat), beperking van het aantal steps en fietsen dat eender waar op trottoirs wordt achtergelaten, waardoor deze onbegaanbaar worden en buurtbewoners gedwongen worden over het fietspad te lopen, met het risico op ongelukken

Uw bezwaren, opmerkingen en klachten met betrekking tot het milieueffectenrapport (MER)?

We vragen al jaren om controle op de airco's die gepaard gaan met de infrastructuur van het station en die CO2 en geluidsoverlast genereren. Deze airco's draaien 24 uur per dag en veroorzaken geluidsoverlast voor de omwonenden en verstoren de fauna en flora. Airco op dak van FOD Gezondheid, ondraaglijke motor Hortagalerij en al jaren gesignaleerd ... Het constante komen en gaan van de BlaBla- en Flixbussen door de kleine straatjes van Kuregem in plaats van ze een lus te laten maken via de Frankrijkstraat zonder door de Barastraat te rijden, die steeds meer gerenoveerd en bewoond geraakt. Good Move een ramp. Lawaai, verkeersopstoppingen, risico's voor voetgangers, toeterende claxons ...

Uw andere adviezen, opmerkingen of klachten met betrekking tot het ontwerp van SVC of het bijbehorende MER?

Wat de buurtbewoners vragen is een menselijke benadering van hun behoeften en een stopzetting van de geplande 60-meter torens in de Frankrijkstraat, op de hoek van de Veeartsenstraat en de Frankrijkstraat... voor ons zullen de Barastraat, de Mudrastraat en de Parentéstraat allemaal verstopt raken. Als er absoluut gebouwd dient te worden, doe het dan op menselijke schaal! En 2030 voor een toegankelijk park terwijl wij sterven van de hitte en de luchtvervuiling, dat kan niet!

Bezwaar (34) - IEB

Openbaar onderzoek naar het ontwerp van stadsvernieuwingscontract "Zuid"

24 /11/2022

Dit advies is verre van volledig, omdat we niet de tijd hebben gehad om kennis te nemen van het volledige dossier tijdens de periode van het openbaar onderzoek. Het zal nog verder aangevuld worden

tijdens de overlegcommissie van 6 december.

De Zuidwijk is een sterk fysiek en economisch centrum met diverse gebruikswaarden: essentiële rol in het verwelkomen van nationale en internationale treingebruikers, populaire woonwijk voor een bevolking met voornamelijk lage inkomens, een plek waar een groot aantal openbare kantoren gevestigd zijn, met name in verband met de spoorwegfuncties, en waar de

drukst bezochte weekmarkt van Brussel plaatsvindt. Het is echter eveneens een buurt die al jarenlang getraumatiseerd is:

massale onteigeningen van woningen, bouw van 300.000 m² nieuwe kantoren in de afgelopen 20 jaar op de onteigende blokken, permanente werven, een chaotische openbare ruimte, een helse mobiliteit.

Vandaag lijkt het Gewest spijt te hebben van sommige keuzes die het in de jaren '90 maakte en kondigt het een

SVC en een RPA aan, die geacht worden om de fouten uit het verleden te corrigeren. **xxx** heeft zich kritisch getoond en ongunstig uitgelaten over het

ontwerp van RPA Zuid dat intussen in de koelkast gestoken werd. xxx maakt zich niettemin zorgen over de verschillende

lopende vastgoedprojecten in de wijk bij ontstentenis van andere richtlijnen dan die welke al in de bestaande teksten zijn vastgelegd en die het massale vastgoedplan waarover onderhandeld werd tussen de NMBS en een consortium van privépromotoren onvoldoende lijken af te remmen.

Hoewel xxx geen voorstander is van het principe van RPA's, blijft het een feit dat het systeem bestaat en

beoogd blijft voor de Zuidwijk. Een goed bestuur en een coherente hiërarchie van de plannen zouden voorschrijven dat het RPA Zuid aangenomen zou worden voordat het WC en het SVC worden opgesteld. In principe beogen de RPA's

het opstellen van inrichtingsrichtlijnen door de uitwerking van een globale strategie om van de betrokken gebieden hefbomen voor duurzame gewestelijke stedelijke ontwikkeling te maken,

op een samenhangende manier te anticiperen op toekomstige veranderingen en deze te ondersteunen.

xxx is echter van mening dat de positieve herinrichtingen van de openbare ruimte in de buurt van het Zuidstation

die bedoeld zijn om de verkeersomstandigheden voor voetgangers, fietsers en het openbaar vervoer te verbeteren, al jaren een noodzaak zijn en inderdaad door

de gemeenten en het Gewest gerealiseerd kunnen worden zonder dat de RPA-tool hoeft te worden geïmplementeerd

met name in het kader van SVC7.

Een aanhoudend gebrek aan gemeenschapsvoorzieningen

We mogen niet vergeten dat het ontwerp van RPA de bouw van 2.000 woningen toestaat, maar er slechts één

schoolvoorziening garandeert, terwijl de Zuidwijk (maar ook de aanpalende wijken: Biestebroek, Kuregem)

nu al met een tekort aan voorzieningen voor jonge kinderen en middelbare scholen kampen.

Volgens het MER van het RPA Zuid was er in 2016 binnen de perimeter slechts 1 crècheplaats voor elke 4 kinderen

(op gewestelijk niveau is dat 1 op 3). Om een dekkingpercentage van 33% te bereiken dat strookt met de Europese normen, om dan nog te zwijgen van de behoeften van nieuwe bewoners, zal het

bestaande aanbod in de kinderopvang met 241 extra plaatsen

uitgebreid moeten worden (Diagnose, p. 72). Er zij aan herinnerd dat het programma voor het Biestebroekdok

geen enkel kinderdagverblijf voorziet, terwijl Anderlecht een van de laagste dekkinggraden voor kinderdagverblijven heeft

van het Gewest en dat er 700 plaatsen moeten worden gecreëerd in de omliggende wijken. Het wijkcontract

Zuid voorziet dan weer een Nederlandstalig kinderdagverblijf, maar met slechts 18 plaatsen in de Merodestraat.

Het SVC had een kans kunnen zijn om deze achterstand in te halen, maar bevat geen crècheprojecten.

Volgens de BISA-cijfers van 2016 hadden in alle wijken van de territoriale observatieperimeter 12.427 kinderen de basisschoolleeftijd (4.540 kinderen hadden

de kleuterleeftijd en 7.887 kinderen de basisschoolleeftijd). De

onthaalcapaciteit in het kleuter- en basisonderwijs bedroeg toen respectievelijk 80%

(d.w.z. 8 kleuterschoolplaatsen voor elke 10 kinderen) en 73% (d.w.z. 7,3 basisschoolplaatsen voor elke 10 kinderen),

wat overeenkomt met een tekort van 908 kleuterplaatsen en 2.129 basisschoolplaatsen. Het MER van het RPA Zuid (sociaal-economisch gedeelte blz. 18) wees erop dat, in termen van basisonderwijs er een tekort van 3.000 plaatsen was. Perspective Brussels wees er verder op dat het geplande aanbod

in de TOP tegen 2025 het niet mogelijk zou maken om dit tekort volledig op te vangen en dat er nog altijd 1.959

plaatsen nodig zouden blijven. Dit tekort wordt erkend in het MER in het SVC Zuid:

"Op het grondgebied van Anderlecht en Sint-Gillis bevinden zich geen scholen binnen de perimeter van

SVC 7, hoewel verschillende scholen dicht bij de perimeter van SVC 7 gelegen zijn." (p. 329). Dit tekort zal nog groter worden door het tekort op 1 km afstand in het Biestebroekdok, dat bedoeld is om onderdak te bieden aan

4.000 nieuwe huishoudens. Het SVC-programma voorziet echter niet in de creatie van scholen. De SVC-diagnose (p. 127) wijst erop dat, wat het speelnetwerk betreft, met uitzondering van het voetbalveld van het woningencomplex 'La Querelle' er geen speeltuinen, speelplekken of speelzones te vermelden zijn

binnen de perimeter van SVC 7. Dit is meer dan een tekortkoming, het is een echt probleem.

Het is belangrijk om ten minste één kinderspeelzone te voorzien in het Zennepark.

Vegetalisering, doorlaatbaarheid en Tweestationspark

Volgens de diagnose (blz. 125) is de verhouding tussen de oppervlakte van de percelen en de grondinname van

de gebouwen 69%, wat vrij aanzienlijk is (48% op gewestelijk niveau). In

de hele arme sikkels komt de BCO nergens boven de 0,5 uit. Binnen de perimeter

van SVC 7 wordt deze vaststelling bevestigd. Alle huizenblokken van de perimeter situeren zich onder de 0,3. Inclusief

het Tweestationsblok (0,18). De conclusie is eenvoudig: alle blokken binnen de perimeter zijn (te) weinig gevegetaliseerd. (p. 129).

Het gebrek aan groene ruimte in het Tweestationsblok is verminderd dankzij de aanleg van het Tweestationspark. Dit was voorzien in het ontwerp van RPA onder de naam Zennepark,

maar was erg klein in oppervlakte: 2,4 ha. Ter vergelijking: het kleine park bij de

Hallepoort is 3,1 ha groot. Het parkproject was niet erg toegankelijk (ingang via het kruispunt van de Veeartsenstraat/Tweestationsstraat) en een langwerpige vorm die het gebruik sterk beperkte.

Blijkbaar is het park nu uitgegroeid tot 3,3 hectare en zal het meerdere ingangen hebben, wat we alleen maar

toejuichen. Deze operatie veronderstelt echter de aankoop van grond waarmee een

tweede verbinding van het park met de straat, aan de kant van de Tweestationsstraat gerealiseerd kan worden. Dit moet worden geïntegreerd in de

stedenbouwkundige lasten voor toekomstige vastgoedprojecten. Het echte potentieel van het park zal alleen worden gerealiseerd als

er een verband komt met de site van de Gerijstraat in het zuidwesten en de Biestebroeksite in het westen. De haalbaarheidsstudie

naar de oversteek naar de site van de Gerijstraat (3.9) is een essentiële operatie voor de toekomstige verbindingen van de groene ruimten.

Aangezien deze groene ruimte begrensd wordt door de bovengronds geleide Zenne en de treinsporen,

zullen de veiligheidsbeperkingen aanzienlijk zijn. Het MER (blz. 343) vraagt om een

veilig samengaan van de gebruikers van het park en de vrachtwagens/voertuigen die zich naar het nieuwe Vivaqua-gebouw dienen te begeven. Er dient vermeden te worden dat de

privéontwikkelingen op de

Tweestationssite door de oprijzende gebouwen en constructies die een hoogte van meer dan

40 meter kunnen hebben, een negatieve impact creëren op het microklimaat van het park (wind, zon, lichtinval). We zijn van mening dat de door het SVC beoogde hoogten te hoog zijn, des te meer aangezien ze de gemiddelde hoogten overschrijden die momenteel in de wijk worden waargenomen. De hoogte van de huidige gebouwen van de Tweestationssite situeert zich daarbij rond G+4 of 5. Tevens dient vermeden te worden dat de Zenne verlicht wordt om het uitzicht te verbeteren ten gunste van de vastgoedprojecten en moet op die manier de verstoring van de fauna beperkt worden. Ten noorden en noordoosten van de perimeter (vanaf het noordoosten van de Onderwijsstraat) blijft het tekort bestaan, gezien het Tweestationspark als enige echte groene ruimte. Hoewel in sommige openbare ruimten, zoals het Hortaplein, de beperkingen van de ondergrond diepe aanplantingen in volle grond belemmeren, is dit niet overal het geval: sommige blokken (met name Frankrijk-Bara) bieden het potentieel om er parken te creëren die beter geconfigureerd, toegankelijker en zelfs groter zijn in geval van een eventuele sloop van de aanwezige gebouwen. Hierbij wordt eraan herinnerd dat het momenteel onbebouwde huizenblok Kuifje ideaal zou zijn voor een nieuwe groene ruimte vlak bij het station.

Mobiliteit

In de openbare ruimte zijn de bussen van de MIVB, De Lijn en TEC sterk aanwezig; Met de nakende elektrificatie van de busnetwerken (MIVB, De Lijn, TEC) worden busparkings toegankelijker gemaakt en worden er ook meer van voorzien. De bussen zelf parkeren er tevens langer gelet op de oplaadtijd van de batterijen. De impact op de openbare ruimte zal nog groter zijn dan vandaag. De scenario's die in dit stadium zijn ontwikkeld, laten zien dat naast de zones die al zijn bestemd voor bussen, het Ruslandplein en het Grondwetplein waarschijnlijk eveneens omgeturnd zullen worden tot bushaltes. Dit over de gehele lengte van de openbare ruimte, d.w.z. ± 235 m. De creatie van een busstationspool zou een oppervlakte van ongeveer 9.500 m^2 vereisen. Dit kan worden overwogen in de Grote Vierhoek die 15.000 m^2 biedt en oorspronkelijk dienst deed als busstation. Een dergelijke oplossing lijkt ons opportuener dan de creatie van een nieuw busstation op het Grondwetplein, wat een aanzienlijke invloed zou hebben op de organisatie van de Zuidmarkt. Dit station is gepland door SVC 7, dat de financiering van een haalbaarheidsstudie voorziet naar de programmering van de drie vierhoeken (bedrag 100.000 euro). Hoewel we volledig achter deze haalbaarheidsstudie staan, vinden we dat ze gefinancierd moet worden door de NMBS die eigenaar is van de Vierhoeken. De studie zal zich natuurlijk dienen te buigen over het risico op brand door het gebruik van zeer ontvlambare elektrische batterijen. Daarom moet de inrichting van busoplaadpunten in de vierhoek bestudeerd worden qua naleving van de brandveiligheidsnormen. xxx is van mening dat de heractivering van het centrale atrium van het RSZ-gebouw dat grenst aan het Victor Hortaplein een prioriteit moet zijn en geen bijkomstige operatie. De doorgang naar de binnenkant van dit atrium is strategisch om het station en de Anderlechtse wijken beter met elkaar te verbinden. Deze passage, die van oudsher openbaar was, werd geprivatiseerd door de brasserie/het restaurant Midi Station. De zaak in kwestie is intussen echter gesloten,

wat ook de afsluiting van deze unieke doorgang tot gevolg had. De heropening ervan moet worden opgelegd aan de NMBS als een openbare erfdienstbaarheid.

Na de aankondiging dat het RPA Zuid "in de koelkast" zou worden gezet, staat xxx erop dat bepaalde operaties van het

SVC in vraag worden gesteld en dat de geplande budgetten geheroriënteerd worden: het gaat met name over de

voetgangersdoorgang van het huizenblok Frankrijk-Bara en de operatie op de tramkoker op de Jamarlaan die door zowel de KCML als de GOC sterk in vraag werd gesteld in de adviezen van het RPA Zuid.

Bezwaar (35)

Goeiedag,

Betreffende:

- het Baraplein: zorg voor een met bomen beplante en beter verlichte ruimte - momenteel is het plein bedekt met beton en hebben duiven er vrij spel.

- het Hortaplein: meer groen en minder steen. Rondom de bomen een open terrein van gras en planten/bloemen. Dit kan al het beton en plaveisel helpen uitbalanceren en de doorgang aantrekkelijker maken.

- langs Stalingrad: aanplanten van meer bomen (geen bomen in potten of palmbomen). Er zouden bomen in andere straten aangeplant kunnen worden die Stalingrad kruisen.

- voor de Europaesplanade: deze levendiger maken om het veiligheidsgevoel te versterken. Hier bomen planten en nadenken over brede stoeptegels waar koffers op wieltjes overheen kunnen, want de klinkers maken het er niet gemakkelijker op.

Hier een klein politiekantoor onderbrengen.

Voor de vierhoeken: De plaats voor toiletten en douches: ervoor zorgen dat de geur niet blijft hangen, investeren in geurverspreiders (zoals deze gebruikt worden op luchthavens)

Het skatepark, de fietsenstalling en het oplaadstation voor bussen zorgen niet voor een veiligheidsgevoel. Er zijn geen mensen die men kan benaderen als men zich onveilig voelt. De angst bestaat dat mensen met slechte bedoelingen deze ruimte voor sport zullen overnemen.

De vierhoek die gereserveerd is voor de opvang van niet-begeleide minderjarige vreemdelingen (NBMV): zorg voor een BEGELEIDINGSdienst - anders krijgen we weer dezelfde problemen als met Samusocial, waar mensen ronddwalen in de openbare ruimte en zich deze toe-eigenen door alcohol en drugs te gebruiken, wat leidt tot diefstal en agressie.

Door de opening van winkels en restaurants in deze ruimte te stimuleren, kan de gevel in de richting van Esplanade levendig en uitnodigend gemaakt worden. De geplande fietsreparatiewerkplaats zal een belangrijke werkplaats worden. Daarom lijkt een klein politiebureau iets dat voorzien kan worden.

Met vriendelijke groet,

Bezwaar (36)

SVC 7

Openbaar onderzoek

Goeiedag,

We sturen u deze enkele bedenkingen als reactie op de openbare enquête. Gebaseerd op onze praktijk en onze relaties met lokale actoren. We hebben nog geen tijd gehad om de documenten ten gronde

te bestuderen die deel uitmaken van het dossier dat aan het openbaar onderzoek werd onderworpen.

Dit is dus een vrij algemeen advies, dat niettemin enkele van de punten van zorg belicht die

we delen met lokale actoren en met name burgers.

We wensen u alvast een goede ontvangst van het huidige advies.

Hydrologie

Vaststellingen

Zoals opgemerkt in de diagnose, omvat de perimeter van SVC 7 een van de sterk verharde gebieden, zelfs

een van de meest geïmpermeabiliseerde van de stad. Ze strekt zich echter uit tot in de vallei van de Zenne,

vroeger een uitgestrekte alluviale vlakte die bestond uit moerassen die de mens geleidelijk heeft getransformeerd en vervolgens verhard. In het oosten de helling van de vallei van de Zenne, waar in het verleden veel

bronnen verschillende stromen voedden; voor Sint-Gillis waren dat vooral de Elsbeek en ook de Leibeek. Vandaag is de helling eveneens zwaar gemineraliseerd; hoewel deze wel buiten de door SVC 7 getroffen perimeter ligt. Water stopt echter net zomin bij grenzen van plannen als bij bestuurlijke grenzen.

Vandaag vloeien grote hoeveelheden regenwater af in de waterdicht gemaakte stad om te eindigen in het riool. Ik hoop u er niet aan te herinneren waarom dit absurd is; bovendien maakt het GRB

(geïntegreerd regenwaterbeheer) intussen deel uit van het gewestelijke beleid; voorts geldt dat hoe dichter het water wordt behandeld waar het valt, hoe beter. Dit is echter niet overal mogelijk en voor het overige moet grondwater zijn plaats terugkrijgen in de herstelde watercyclus in de stad. Sinds het midden van de 19e eeuw worden deze cycli verstoord door twee barrières: een een barrière tussen de helling van de Zenne en de rivier, door de spoorweg, en vooral een barrière tussen

de "open lucht" en de bodem, als gevolg van de verharding van die laatste. Dit heeft een aantal negatieve gevolgen, zoals overstromingen, enz. Door de klimaatsverandering zien we een toename van het aantal

risico's op extreme gebeurtenissen, van catastrofale regenval tot droogte. Het is vandaag crucialer dan ooit tevoren om de stedelijke ruimte te vergroenen en daarbij bijzondere aandacht te besteden aan

de instandhouding en het gebruik van de watervoorraad.

Onze voorstellen

1.- we waarderen de opwaardering van de Zenne in de open lucht en een betere visuele en symbolische verbinding met de stad.

Toch betreuren we het dat SVC 7 geen mogelijkheid biedt voor meer ambitie op dit gebied; de aanwezigheid van schoon stromend water in de stad is niet alleen esthetisch. De Zenne lijdt onder een gebrek aan licht door de lange passage onder een koker. Het feit dat deze opnieuw bovengronds wordt gebracht, verbetert de kwaliteit van het water (of zou dat moeten doen), moedigt de terugkeer van de fauna aan en middels

ad-hoc inrichtingen eveneens van een aantrekkelijke flora ... Wat dit punt betreft kunnen we verwijzen naar het welbekende voorbeeld van Mechelen,

waar verschillende oude sloten gerecreëerd werden en een oude zijtak van de Dijle (de Melaan) in ere werd hersteld.

- Aan de andere kant betreuren we de keuze voor de inplanting van een technisch gebouw tegen de Tweestationsstraat. Waarom dit daar voorzien, zodat het uitzicht op de rivier wordt belemmerd? Is er een

technische beperking die deze keuze rechtvaardigt?

2 - Sommige voorstellen in het ontwerp van SVC 7 zijn ambitieus in ecologische termen, althans op het gebied van de vegetalisering alsook in termen van regenwaterbeheer. Waarom deze ambitie dan niet verder doortrekken en ons nieuwe blauwe continuïteiten voorstellen -

continu zichtbaar water zien? - langs de oude beken, de Elsbeek en ook de Leibeek. Dit valt weliswaar buiten het kader van SVC 7, het ruimtelijk kader wel te verstaan, want de kleine valleien van deze stromen zijn in wezen gelegen buiten zijn perimeter, alsook het temporele kader, want we spreken hier in dat geval immers over langetermijnprojecten. Misschien kunnen we echter op zijn minst suggereren dat de geplande inrichtingen het mogelijk zouden maken om een potentiële verbinding tot stand te brengen, in een nog onbepaalde toekomst, met blauwe continuïteiten die op de helling gecreëerd zouden worden? Ter herinnering: de Elsbeek ontsprong uit een aantal bronnen aan het Moricharplein, stroomde in de richting van de Hallepoort, voedde de sloten van de stad en liet twee molens draaien, de ene bij de Hallepoort en de andere aan de kant van de huidige Fonsnylaan. De bronnen ervan voeden waarschijnlijk nog steeds de waterpartijen van het Pauluspark en een koker onder het Marie Jansonplein is vandaag opgenomen als ondergrondse waterloop op de kaart van Leefmilieu Brussel. De Leibeek, die uit Vorst kwam, doorkruiste dan weer een deel van het grondgebied van Sint-Gillis rond de oude Bethlehemhoeve. Zou SVC 7 eveneens zo'n waterweg mogelijk kunnen maken, bijvoorbeeld door stromend water te laten passeren via de Overdekte Straat?

→ voorstelling van de historische Elsbeek

→ maakt een toekomstige verbinding mogelijk (zelfs op lange termijn) tussen een nieuwe Elsbeek en de Zenne.

Teneinde hier water aan te voeren dat stroomopwaarts niet geïnfiltreerd of opgeslagen kon worden.

3 - Wat met een hydrologische studie van de hele helling? We stelden het indertijd voor in ons advies in reactie op het openbaar onderzoek naar het programma van het DWC Zuid. We kregen daar toen als antwoord op dat dit gepland zou worden in SVC7.

4 - Wat ook met het op grote schaal opvangen van regenwater in dit sterk geïmpermeabiliseerde gebied en het mogelijke gebruik ervan op plaatsen waar geen leidingwater nodig is (openbare toiletten, enz.)? De perimeter telt ook grote infrastructures die gereinigd moeten worden, die uitgerust zijn met toiletten...

5.- We waarderen met name het Zennepark. Zoals aangegeven in de diagnose en zoals de kaart van de toestand van de bodem van LB lijkt te bevestigen, moet de bodemverontreiniging binnen de perimeter van SVC 7 opgevolgd worden. Zou het Tweestationspark niet het voorwerp kunnen uitmaken van fyto-remediatie- en bodemsaneringsexperimenten, vooral als de bodem "zonder significant risico" voor de gezondheid en het milieu vervuild is door gebruik te maken van de eigenschappen van bepaalde planten, in termen van de absorptie van verontreinigende stoffen, of in het geval van zware oliën, bijvoorbeeld, hun afbraak?

Sociale dimensie

We waarderen het feit dat verschillende DWC-projecten rekening houden met de sociaal meest kwetsbare populaties van de respectieve wijken, dat infrastructures zoals de vierhoeken toegewezen worden aan functies die voor iedereen toegankelijk zijn. Dat de bouw van woningen - ten minste gedeeltelijk met sociaal oogmerk - gepland wordt.

Dat gezegd hebbende, is er een paradox, die helaas vaak inherent is aan processen die overigens

wel degelijk nodig zijn, zoals DWC's en SVC's. Hoewel ze sociale ambities hebben en voor reële verbeteringen van de leefomgeving zorgen, dragen ze eveneens helaas bij aan het proces dat bekend staat als

gentrificatie. Wordt er voldoende aandacht besteed aan dit risico?

¹ https://geodata.environnement.brussels/client/view/030319b5-9197-44b7-b675-1e0ca9e90bb2?_ga=2.84889881.1650143582.1665490780-1627235552.1660818798

Bewaar (37) - NMBS

Advies over SVC #7 "Rondom het Zuidstation"

We zijn betrokken geweest bij de uitwerking van SVC #7 en zijn verheugd over de realisatie en implementatie ervan. Het is een zeer positief signaal voor de herontwikkeling van de Zuidwijk die al veel te lang verwaarloosd wordt.

De geplande investeringen in het SVC zijn van vitaal belang om het leefkader en de stedelijke omgeving van de wijk aanzienlijk te verbeteren en om de vastgoedprojecten die momenteel worden uitgewerkt te ondersteunen. Al deze projecten komen samen om het gebied rond het belangrijkste treinstation van het land een aantrekkelijke en aangename stedelijke context te geven.

We grijpen het openbaar onderzoek aan om een aantal punten aan te kaarten die met het Gewest en de gemeenten moeten worden besproken in het kader van de definitieve uitwerking van het programma en de uitvoering van het stadsvernieuwingscontract.

Gezien de onzekerheden rond een reeks verwante projecten die momenteel worden ontwikkeld, zal het van cruciaal belang zijn om nauw betrokken te worden bij de evaluatie van het programma die gepland is voor een jaar na de goedkeuring ervan.

Openbare ruimte en mobiliteit

Bij de inrichtingen zal rekening moeten worden gehouden met de vaststellingen en moeilijkheden die werden ondervonden bij de uitvoering van het Good Move-plan in Anderlecht.

De verstoringen zijn aanzienlijk en verhinderen een vlotte toegang tot het station. Bovendien maakt de bewegwijzering het niet gemakkelijk om je weg te vinden of om te weten wat de beste manier is om bij het station te komen. De intuïtieve lokalisering van de verschillende intermodale componenten moet eveneens worden gegarandeerd, zoals de taxistandplaats, die zichtbaar moet zijn vanaf de stationsuitgangen.

Er moet een werkgroep met xxx worden opgericht vooraleer er definitieve mobiliteitsinrichtingen in de wijk geïmplementeerd worden.

Verder hoopt xxx ook dat echte kwaliteitsambities worden opgenomen in de uiteindelijke ontwikkeling van de openbare ruimte. De huidige ruimtes verkeren namelijk in goede staat; vandaar dat hun herontwikkeling alleen kan worden gerechtvaardigd als er bij het ontwerp rekening wordt gehouden met een echte kwaliteitsverbetering en als deze wordt geïntegreerd in de uitvoering.

Fietspad en Hortaplein

Xxx wijst erop dat de geplande locatie voor het fietspad in zijn huidige vorm niet haalbaar is. Er zijn momenteel immers geen serieuze alternatieven voor het leveren van goederen aan de winkels van het station. Het plein is de enige ruimte waar alle leveringen van het station kunnen plaatsvinden.

Xxx heeft voorzien om het beheer van deze leveringen geleidelijk aan te verbeteren door tijdschema's op te leggen, maar dit kan alleen geleidelijk gebeuren. Voorafgaand aan elke ontwikkeling moeten er tellingen worden uitgevoerd en is een dialoog met de stationsbeheerders noodzakelijk.

Dit fietspad zal ook rekening moeten houden met het toekomstige ontwerp en de bouw van een grote fietsenstalling die in de Grote Vierhoek zal worden gerealiseerd.

Tot slot begrijpen we de status van dit fietspad niet goed in relatie tot het FietsGEN dat gepland is voor de Fonsnylaan.

Projecten op NMBS-sites

We herinneren eraan dat er nog besprekingen moeten worden gevoerd over de kosten van de eigendomsoverdracht van de verschillende sites waarop door het Gewest uit te voeren projecten zijn gepland. Xxx is verplicht om zijn eigendom tegen de juiste marktwaarde te waarderen.

Dit aspect van het opzetten van de projecten is niet duidelijk in het programma en xxx wijst er daarom op dat voor deze grond bedragen moeten worden gereserveerd. Xxx zal een zakelijk recht op haar grond niet kosteloos overdragen.

Vierhoeken

Bij de te verrichten programmering moet rekening worden gehouden met elementen die al bekend en fundamenteel zijn: grote fietsenstalling, fietspunt (herstellingen en dienstverlening), lokaal voor verloren voorwerpen van xxx, technische lokalen voor de HVAC van het station, enz. Xxx zal als eigenaar van de locatie vanop de eerste rij betrokken moeten worden in de sturing van dit programmeringswerk. Infrabel dient eveneens geraadpleegd te worden over de veiligheidsaspecten.

Zennepark

Xxx merkt nog enkele fouten op met betrekking tot de eigenaars opgenomen in de schema's, die in de definitieve versie van het programma moeten worden gecorrigeerd. Onze teams staan tot je beschikking om je alle informatie te geven die je nodig hebt en om ervoor te zorgen dat het programma in overeenstemming is met de vastgoedsituatie.

Bezwaar (38) - gemeente Anderlecht

Xxx beslist om een gunstig advies uit te brengen over het ontwerp van SVC "Rondom het Zuidstation" (SVC 7) dat onderworpen is aan een openbaar onderzoek van 24 oktober tot 24 november 2022.

Xxx keurt het voorstel van beraadslaging goed.

BETREFT: Ontwerp SVC nr. 7 - Openbaar onderzoek - Advies.

Na raadpleging van de documenten betreffende het ontwerp van SVC nr. 7 heeft xxx geen specifieke opmerkingen.

De enige raad die gegeven dient te worden is om een systeem op te zetten voor het beheer van leveringszones op wijkniveau. De Zuidwijk zal immers meerdere nieuwe handelszaken huisvesten.

Betreft: RE: Stadsvernieuwingscontract rondom het Zuidstation (SVC 7)

Goeiedag,

Hier zijn een paar 'technische' opmerkingen over het SVC (ik heb geen kans gehad om het MER in detail door te nemen, dus heb ik me geconcentreerd op boek 1):

Algemene opmerking: ik zie dat van Brussel Mobiliteit veel financiering en projectondersteuning wordt verwacht. Hoe werkt dit in een SVC: is er een conventie of een andere overeenkomst die BM verplicht om haar verbintenissen na te komen?

Diagnose:

o Hoofdstuk thema mobiliteit: pagina 100: actuelere kaart: het microproject Bara en Tweestations heeft de rijrichtingen veranderd:

- Bara is een tweerichtingsstraat.

- De Charles Parentéstraat is eveneens een eenrichtingsstraat (dit was al het geval vóór het microproject van BM).

- De Frankrijkstraat is een eenrichtingsstraat, behalve voor bus-taxi-fiets aan de kant van het station (zie onderstaande foto).

Boek 1:

o Pagina 31: steunen van de aanbeveling in het MER om een duidelijk verkeersplan voor deze

perimeter te hebben (in het bijzonder met betrekking tot het project van de Fonsnylaan en het microproject Bara-Tweestations)

o Pagina 65: ik heb mijn bedenkingen bij het voorstel om de ingang van de parking in de Barastraat te voorzien.

Bara is momenteel al erg overbelast.

o Pagina 71: ik ben het eens met alle aanbevelingen in het MER over mobiliteit. Hier voeg ik graag nog aan toe dat de

NMBS grote omwegen zou moeten maken als de Frankrijkstraat volledig eenrichtingsverkeer zou worden. Het

belangrijkste punt hier is compatibiliteit met alle Flix- en andere bussen + de leveringen aan het station.

o Pagina 65: de Frankrijkstraat is geen tweerichtingsstraat zoals in de tekst staat (zie foto hieronder).

o Pagina 84: naar mijn mening is het belangrijk om deze operatie te steunen, omdat het een veiligheidsmaatregel is

die echt nodig is en waarnaar gevraagd wordt (maar nogmaals, opgelet voor het microproject van BM op Bara).

o Pagina 176: de gemeente heeft ingestemd met de investering van 300.000 euro voor het gedeelte oproep tot

gemeentelijke projecten??

Volledig MER:

o Pagina 19 van het volledige MER en pagina 10 van de NTS: De gemeente Anderlecht beschikt over een GemMP

uit 2005. Het nieuwe GemMP wordt momenteel afgerond en zal in 2023 aan een openbaar onderzoek worden onderworpen

o Pagina 63: preciseren dat het huidige LMC Kuregem ontmanteld werd.

Bezwaar (39) – Leefmilieu Brussel

Betreft: Advies over het ontwerpprogramma van het Stadsvernieuwingscontract - SVC 7 "Rondom het Zuidstation" en zijn MER

Mijnheer de directeur-generaal,

Naar aanleiding van uw vraag om advies over het ontwerp van Stadsvernieuwingscontract "Rondom het Zuidstation" dat op 15 september van dit jaar door de regering werd goedgekeurd, brengt Xxx het volgende advies uit in overeenstemming met artikel 41 §4 van de Ordonnantie houdende organisatie van de stedelijke herwaardering van 6 oktober 2016 in verband met de Stadsvernieuwingscontracten.

Allereerst willen we erop wijzen dat Xxx op twee manieren betrokken was bij het opstellen van het SVC en het MER ervan:

- de eerste, als gewestelijke instantie die verantwoordelijk is voor milieuplanning;
- de tweede, als gewestelijke operator van projecten in verband met openbare ruimten of infrastructuur van het stedelijke netwerk, met name groene en blauwe infrastructuurprojecten, en specifiek in de context van dit SVC, het Tweestationsparkproject.

Dit advies is gebaseerd op de standpunten die werden ingenomen tijdens de ontwikkeling van het programma en is gebaseerd op de twee bovengenoemde bevoegdheden.

1. Advies over de programmering van het SVC

1.1. Het programma in het algemeen

Het pakket "diagnose en basisprogramma" van het SVC lijkt over het algemeen volledig en van goede kwaliteit te zijn en is in overeenstemming met de doelstellingen en de ontwikkelingsstrategie van Xxx. Het programma van SVC 7 is opgebouwd rond het verhalend kader dat de auteurs van de projecten "**De verbinding van de 21ste eeuw**" hebben voorgesteld: de plaats van de site in de Zennevallei en in een reeks landschappen die de Zenne in de open lucht opwaarderen of haar oproepen door een visualisatie van de rivier. Het maakt deel uit van een lange reeks die zich uitstrekt in noordelijke richting naar de Kleine Ring en in zuidelijke richting van de Veeartsenstraat naar de Internationalelaan en verder langs het kanaal en de Groene Wandeling, in overeenstemming met het groene netwerk. Xxx verwelkomt dit idee om een stadsvernieuwingsinstrument te oriënteren op een landschappelijke en ecologische doelstelling.

Meer specifiek is de uitdaging **om een park te ontwikkelen langs de loop van de Zenne**, met als doel deze natuurlijke ruimte toegankelijk te maken voor de bewoners van wijken die bijzonder arm zijn aan groene ruimten, en gelegen in een "prioritaire vergroeningszone" en in een "opwaarderings- en stadsintegratiegebied van de Zenne" in het GPDO, een belangrijke hefboom van het SVC. Daarnaast zijn we van mening dat de wens om het aantal verbindingen te vergroten, door de ontwikkeling van ingangen ter hoogte van de Tweestationsstraat, van fundamenteel belang is om de verschillende wijken in de omgeving, die momenteel in verandering zijn, met elkaar te verbinden en om het park zelf levensvatbaar te maken.

Het gebied "Rondom het Zuidstation" heeft een groot potentieel gezien de strategische ligging aan de poorten van de stad, bediend door het belangrijkste mobiliteitsknooppunt van het land en omringd door

dichtbevolkte wijken in de gemeenten Anderlecht en Sint-Gillis. Om de centrale ligging van het gebied in de hoofdstad optimaal te benutten, moet het SVC **onderlinge verbindingen aanmoedigen en breuklijnen overbruggen met de inrichting van nieuwe openbare ruimten voor actieve vervoersmiddelen**, plaatsen voor deelfietsen en -auto's, enz., om zo het aantal parkeerplaatsen voor auto's langs de openbare weg in het gebied terug te schroeven. Tegelijkertijd moeten de door het SVC geplande inrichtingen **de gelegenheid vormen om de openbare ruimten te beplanten en permeabel te maken**, zodat ze vrijgemaakt zouden worden, om hun aanpassing aan de klimaatverandering aan te moedigen (de creatie van koelte-eilanden, regenwaterbeheer onderaan de vallei, enz.).

Niettemin zijn we van mening **dat sommige van de gefinancierde projecten nog ambitieuzer zouden kunnen zijn in hun manier om tegemoet te komen aan de klimaat- en milieukwesties teneinde de noodzakelijke overgang naar meer duurzaamheid in deze historische wijk te bewerkstelligen:**

- Op het vlak van **mobiliteit** ondersteunen we de ambitie om de plaats en de kwaliteit van de actieve mobiliteit binnen de perimeter te verbeteren. We merken echter op dat een deel van de openbaarruimteprojecten gericht is op wegen die nog steeds sterk door het autoverkeer belast worden. Tevens stellen we een beperking in het programma als geheel vast inzake de zwakheid van de verbindingen met de gebieden buiten de perimeter. Hoewel er bijvoorbeeld inspanningen worden geleverd om de fietsmobiliteit binnen de perimeter te verbeteren, besteedt het programma weinig aandacht aan hoe bestaande fietsroutes deze perimeter kruisen (bijv. GFR A en 9, GEN). Op dezelfde manier, en meer in het algemeen, worden kwesties met betrekking tot intermodaliteit (overstappen van de ene vervoerswijze naar de andere) niet echt aangepakt - zowel in het SVC als in het MER - of vormen ze een centraal element van de wijk van het Zuidstation, als enig mobiliteitsknooppunt voor het hele Gewest.
- Het verbaast ons dat er in het programma weinig aandacht wordt besteed aan **waterbeheer**, ondanks het feit dat elke herinrichtingsoperatie een opportuniteit vormt om te zorgen voor een geïntegreerd regenwaterbeheer (GRB1). Het feit te vegetaliseren garandeert niet

dat de denkoefening over waterbeheer tot een logisch einde is gebracht. Daarom vragen we om een aanbeveling over dit onderwerp toe te voegen aan alle projectfiches die betrekking hebben op de inrichting van openbare ruimten of gebouwen. In dit opzicht vestigen we uw aandacht op het feit dat er een studie over de "mogelijkheden om regenwater af te koppelen van de riolering" wordt uitgevoerd in het kader van SVC4 - dat aan de perimeter van SVC7 grenst - waarvan sommige percelen zijn opgenomen in SVC7. Xxx raadt aan om de conclusies van deze studie te gebruiken/op te volgen in het kader van de SVC7-operaties. Tot slot zou de kwestie van de toegang tot drinkwater in de openbare ruimte moeten verschijnen in de projecten van het SVC.

- Op het gebied van **akoestisch comfort** gaan alle geplande werkzaamheden in het kader van SVC 7 in de goede richting. Toch vinden we in de doelstellingen van elk van de operaties in de openbare ruimte niet echt het verzoek terug dat we tijdens de ontwikkeling van het programma hebben gedaan om rekening te houden met de stille zones die binnen de perimeter moeten worden behouden of gecreëerd. Stadsvernieuwingsinstrumenten zoals het SVC moeten namelijk helpen om deze doelstelling van het Geluidsplan te bereiken, bijvoorbeeld door bepaalde binnenterreinen van huizenblokken af te sluiten om ze te beschermen tegen verkeerslawaaï of door het verkeer op bepaalde wegen aanzienlijk te verminderen.
- Tot slot betreuren we in termen van economie en werkgelegenheid dat het programma van SVC7 projecten die verband houden met **de circulaire en lokale economie** niet explicieter aanmoedigt. Waarom bijvoorbeeld met betrekking tot de toekomstige werven van het SVC geen plan maken voor het gebundeld beheer van sloop- en afbraakmaterialen van de verschillende werven en de mogelijkheid tot uitwisseling van materialen aanmoedigen, in het bijzonder door een opslagruimte ter beschikking te stellen (cf. MER-aanbevelingen).

De organisatie en **afstemming tussen de verschillende plannen, programma's en geldende regelgevingen in deze zone doen anderzijds** vragen rijzen wat hun uitvoerbaarheid betreft. Het ontwerp van Richtplan van Aanleg (RPA) dat de perimeter van de Zuidwijk bestrijkt, werd nog niet definitief goedgekeurd. Idealiter zou het echter afgerond moeten zijn voor de start van een programma rond concrete stadsvernieuwingsrealisaties zoals een SVC. Het is evenwel lastig om met dat ontwerp van richtplan rekening te houden, voornamelijk omdat het nog in de steigers staat, maar dit is niettemin essentieel om de samenhang te verzekeren, zowel wat visie als projecten aangaat. We denken onder andere aan het project van het Tweestationspark en de haalbaarheid ervan in het licht van de gebouwen die momenteel zijn toegestaan door het ontwerp van RPA (zie hieronder), evenals aan de ontwikkeling van de vierhoeken van de NMBS. Deze twee gebieden, die momenteel geheel of gedeeltelijk als spoorwegterreinen worden gebruikt, kunnen in hun huidige vorm niet worden gebruikt om te voldoen aan de gebruiksvormen die in de analyse als noodzakelijk voor de wijk werden geïdentificeerd.

Ondanks dat probleem van tijds kader en schaal van de plannen en regelgevende programma's, benadrukken we de inspanningen die de opdrachtgever en de studiebureaus hebben geleverd om de algemene samenhang te vrijwaren.

1.2. Het programma in detail

Meer in detail maakt Xxx de volgende opmerkingen over de projectfiches van het programma opgenomen in de boeken 1 en 2:

1.2.1. Europaesplanade en omgeving

- 1.1 ACTIVEREN, AUTOVRIJ MAKEN EN VERGROENEN VAN DE EUROPAESPLANADE

We betreuren het dat het project niet bijdraagt aan het structureren van de fietsstroom tussen de Engelandstraat en de Paul-Henri Spaaklaan, wat nochtans overeenstemt met de GFR A. We stellen voor om de MER-aanbevelingen met betrekking tot het creëren van een gebied met een aanzienlijk gevegetaliseerd oppervlak (groepering van bomen, enz.), nieuwe bomen en het volume van de bodem, verlichting, bladerdak, enz. op te nemen in de projectfiche.

- 1.2 HERPROFILERING EN HERKWALIFICATIE VAN DE OVERDEKTE STRAAT

De volledige herinrichting van de Overdekte Straat zoals beschreven in de projectfiche houdt geen rekening met de akoestische comfortaspecten voor zowel gebruikers als omwonenden. Deze operatie is evenwel een kans om de huidige slechte geluidsomgeving te verbeteren en het geluidstunneleffect te verminderen. We vragen om een aanbeveling toe te voegen aan het projectdossier betreffende het gebruik van akoestische bekleding voor het plafond en de muren, evenals een absorberende bekleding voor het wegdek (asfalt). Evenzo raden we het voorzien van een energiezuinige verlichting aan.

We stellen ook voor om "NMBS dienst onderhoud" toe te voegen aan de partners die voor dit project worden overwogen.

- 1.3 PROGRAMMATISCHE, TECHNISCHE EN FINANCIËLE HAALBAARHEIDSTUDIE VOOR DE DRIE VIERHOEKEN

We betreuren het dat het SVC-programma en de haalbaarheids- en programmatische studie die gefinancierd zal worden, in de mogelijke programmaties geen melding maken van de economische functies die nodig zijn voor de overgang, afgezien van de fietspool. Deze activiteiten, die lokale banen creëren en vaak worden ondersteund door de sociale en professionele integratiesector, hebben collectieve of gedeelde ruimtes en infrastructuur nodig, die de vierhoek zou kunnen bieden, in lijn met de Shifting Economy, de nieuwe 'Good Food'-strategie of de 'Zero Waste'-beweging. Zo zou een programma in verband met het beheer van onverkochte goederen en/of afval van de Zuidmarkt, dat in de diagnose als problematisch wordt aangemerkt, op deze locatie heel zinvol zijn. We zien dit vooral als een kans om activiteiten te ontwikkelen die verwerking en lokale commercialisering van onverkochte producten combineren. **Xxx** vraagt om deze elementen toe te voegen aan het potentiële programma van de vierhoeken van het SVC. Voor het project 4.4 ZUIDMARKT — VERBETERING VAN HET AFVALBEHEER EN BESTRIJDING VAN VOEDSELVERSPILLING als zodanig, plaatst **Xxx** vraagtekens bij de relevantie van de operatie als zodanig zoals deze gepland is (zie hieronder).

- 1.4C TOILETTEN, DOUCHES EN OPENBARE WASFACILITEITEN IN DE KLEINE VIERHOEK

Afgezien van de aanbeveling van het MER om de mogelijke te bestuderen van het terugwinnen van regenwater voor de toiletten", stellen we voor om de denkoefening over waterverbruik te verbreden door ook regenwaterrecuperatie voor douches op te nemen en de mogelijkheid te onderzoeken om grijs water te recyclen voor de toiletten.

- 1.5 OPVANGCENTRUM EN DAGCENTRUM VOOR NBMV's

De projectfiche neemt de aanbeveling van het MER "De voorkeur geven aan verwarmingstoestellen die efficiënter en minder vervuילend zijn, een groendak installeren" over. We stellen voor om ambitieuzer en uitgebreider te zijn, gezien het feit dat dit een openbaar project is, door te stellen een duurzaam gebouw te ontwikkelen dat een voorbeeld is op het gebied van de GRO-referentie.

Op het gebied van akoestiek zal dit nieuwe gebouw een onvolledig bouwfront opvullen, wat het binnenterrein van huizenblok ten goede zal komen. We vragen echter om aandacht te besteden aan de keuze van de gevelbekleding, opdat deze zo min mogelijk zou reflecteren.

- 1.6 VERBETERING VAN DE OPENBARE RUIMTE NA DE GRAAFWERKEN VOOR DE WERF VAN METRO 3

Xxx vraagt dat het project de snelheden en voertuigstromen beperkt en het gebruik van een absorberende verharding voor het weggedeelte (asfalt) aanbeveelt.

- 0.04 MOBILITEITSKNOOPPUNT IN DE GROTE VIERHOEK
Dit project, dat voorstelt om een ambitieus mobiliteitsknooppunt te ontwikkelen, in lijn met de intermodale knooppuntfunctie van de Zuidwijk, zou er baat bij hebben om te worden uitgevoerd als onderdeel van SVC7 om de intermodale uitdagingen van de stationsperimeter aan te gaan.

1.2.2. Hart van het station

- 2.1B VICTOR HORTAPLEIN AANLEG VAN EEN ZIJSTROOK VOOR FIETSERS EN VOETGANGERS
We willen vragen om goed na te denken over de locatie van deze strook om conflicten tussen bijvoorbeeld fietsers en voetgangers te minimaliseren. We vinden dat de kant tegenover het station (en niet de kant van het station, zoals aanbevolen in de plannen) geschikter zou zijn.
- 2.5B TUNNEL VEEARTSEN VERBETERING VAN DE KWALITEIT VAN DE TUNNELS
We maken dezelfde opmerkingen als voor de operatie 1.2 OVERDEKTE STRAAT met betrekking tot de keuze van de akoestische verharding. We stellen ook voor om "NMBS dienst onderhoud" toe te voegen aan de partners die voor dit project worden overwogen. Evenzo raden we het voorzien van een energiezuinige verlichting aan. Wat betreft de aanwezigheid van GFR 9 via de Veeartsenstraat en -tunnel lijken de geplande inrichtingen consistent, ook al wordt deze niet genoemd; we stellen voor deze toe te voegen aan de fiches 2.5A en 2.5B.
- 015 NIEUW WEGPROFIEL VOOR DE FONSNYLAAN
Ook al zal deze operatie uitgevoerd worden door de MIVB, buiten het SVC-budget om, vinden we het belangrijk om in de projectfiche bepaalde verwachtingen te preciseren over de toekomstige aanleg in overeenstemming met de diagnose en de ambities die het SVC heeft geformuleerd. De aanleg van de Fonsnylaan is namelijk bepalend voor de hele stationsperimeter, omdat het een belangrijke verkeersas betreft (verbinding tussen de benedenstad van Sint-Gillis en het Zuidstation, FietsGEN) die veiliger moet worden gemaakt (ongevalgevoelige zone, prioriteit 1). Evenzo zou het geïntegreerde regenwaterbeheer expliciet opgenomen moeten worden in de voorwaarden voor de realisatie van het project. Wat dit thema betreft, zou het nuttig kunnen zijn om voor deze toekomstige inrichting gebruik te maken van de feedback van het gelijkaardige project voor de heraanleg van de Neerstallesesteenweg in Vorst (MIVB-BM).

1.2.3. Het Tweestationspark 1.2.4. Acties voor maatschappelijke samenhang en collectief leven

Xxx verwelkomt het plan om een park aan te leggen, maar als initiatiefnemer van het project willen we graag een operationeel advies uitbrengen, zoals uiteengezet in punt 2 hieronder.

1.2.4. Acties voor maatschappelijke samenhang en collectief leven

- 4.4 ZUIDMARKT — VERBETERING VAN HET AFVALBEHEER EN BESTRIJDING VAN VOEDSELVERSPILLING
xxx neemt met genoeg kennis van de wens om een project uit te voeren dat een verbetering van de afvalsortering en netheid in het kader van de Zuidmarkt beoogt, maar plaatst vraagtekens bij de geschiktheid van de projectbeheerder en de voorgestelde partners. xxx kan als partner bij deze operatie betrokken worden. Op initiatief van LB en in samenwerking met Fost Plus wordt momenteel namelijk een project opgezet om de afvalsortering en de netheid op de wekelijkse markten te verbeteren.

1.2.5. Transversale operaties

- 5.4 VERSTERKING VAN HET SPEELNETWERK

Xxx is verheugd over de aandacht die geschonken wordt aan het spelaspect in de openbare ruimte en de wens om lokale sport- en speelfaciliteiten te creëren. We leggen daarbij de nadruk op het idee dat de speel-/recreatie-/sportdimensie niet noodzakelijkerwijs betrekking heeft op formele voorzieningen (speelpleinen, sportvelden, enz.), maar meer informeel en diffuus kan zijn via het ontwerp van de openbare ruimte.

2. Operationeel advies over het programma van het Tweestationspark

Met betrekking tot de programmering en de exploitatie waarin Xxx financieel en als projecteigenaar moet investeren, in het bijzonder het project van het Tweestationspark, hebben wij u geïnformeerd over de operationele voorwaarden die wij essentieel achten voor de succesvolle voltooiing ervan, met name bij de volgende gelegenheden:

- Technische vergadering van 04.05.22
- Schrijven van 06.06.22
- GCTO-SVC van 15.06.22 en in het bijzonder het geformuleerde voorbehoud over de onvolledige documenten
- Bilaterale bijeenkomst met de kabinetten op 05.07.22.

Met het voorprogramma zoals dat aan het openbaar onderzoek is onderworpen, beschikken we voor het eerst over een **complete** set documenten waarmee we kunnen beoordelen of aan onze zorgen als exploitanten en aan de basisvoorwaarden die tijdens deze bijeenkomsten zijn gesteld voor een effectieve uitvoering, is voldaan. Uit een analyse van het dossier van het SVC blijkt dat dit niet helemaal het geval is, ondanks bepaalde aanpassingen die in de periode van mei tot juli 2022 in ons voordeel werden doorgevoerd.

Zoals u weet heeft de eerste serie SVC's (1 tot 5) Xxx in ongekende operationele problemen gebracht. Onze grootste zorg is **de onmogelijkheid om een effectief en soepel projectmanagement** op te starten, omdat de programma's op het moment dat ze werden goedgekeurd nog niet voldoende waren uitgerijpt. Dit "niet-uitgerijpte" karakter leidde tot **zeer grote risico's**, vooral wat betreft deadlines en oncontroleerbare financiële kosten, en dat alles zonder enige garantie voor de kwaliteit van het eindproject. Tot de risico-elementen behoren onder andere een slechte controle over het land, programma's die technisch niet altijd haalbaar zijn, onrealistische begrotingsramingen - zowel in absolute termen als in relatie tot de jaarlijkse financiële capaciteit van Xxx, enz. Tot slot merken we op dat de coördinatie- en projectbeheerkosten onvoldoende zijn om dit alles aan te kunnen: alle door LB aangestuurde SVC-projecten hebben maanden van onderhandelen, vragen stellen en aanpassingen gevergd.

Hoewel we ons ervan bewust zijn dat er niet zoiets bestaat als een "risicoloos" project, met name in de context van

de stadsvernieuwing, waar "eenvoudige en lineaire" projecten tot het verleden behoren, kunnen we alleen maar **herhalen dat we bang zijn** dat we in een situatie terechtkomen die vergelijkbaar is met de 1^e reeks van SVC's. In

het vervolg van dit schrijven willen we **de wijzigingen in dit SVC7-voorprogramma voorstellen die we nodig achten om deze risico's optimaal te beperken, voordat het wordt goedgekeurd**. Het betreft standpunten en argumenten die we al naar voren hebben gebracht in de aanloop naar de eerste bespreking door de Regering (tijdens de verschillende bijeenkomsten die hierboven zijn genoemd en in een schrijven van 03.03.22).

\$1. De grondsituatie is zeer onzeker, waardoor het aanbevolen ruimtelijk plan - waar wij **de kwaliteit van onderstrepen - tot op heden** erg hypothetisch is:

- Bij gebrek aan een volledig planologisch kader (het RPA) worden bepaalde percelen die essentieel zijn voor de kwaliteit van het project te koop aangeboden, maar zonder enige kwalitatieve voorwaarden met betrekking tot het parkproject (bv. achterkant Brico waar de privépartijen niet gebonden zijn door de realisatie van de groene verbinding); andere essentiële percelen, zoals die langs de rivieroever, zijn bij gebrek aan een RPA onderhevig aan "speculatie", met een grote waarschijnlijkheid dat dit zo zal blijven gedurende dit SVC, en zelfs daarna;
- Alle verkopende partijen situeren zich buiten het BHG en zijn dus niet betroffen door de intentie van dit SVC, wat maakt dat we geen controle hebben over hun activering aangaande het dossier. Aangezien de percelen aan de ingang van het park eigendom zijn van Infrabel, de gemeente, Vivaqua, enz., hebben we geen controle over de grondsituatie;
- Bovendien bestaat er een risico met betrekking tot de aankopen in het algemeen en hun financieringsniveau:
 - o Slechts 30 procent van het totale budget wordt gefinancierd door het SVC, de rest - 70 procent waarover nog elders (Beliris of anderszins) moet worden onderhandeld - is dus erg onzeker, met het risico dat het totale budget niet toereikend zal blijken voor alle geïdentificeerde aankopen en dat de aankopen die nodig zijn voor de bouw van het park daaronder zullen lijden.
 - o Werken met één budget voor alle aankopen heeft duidelijk voordelen, maar het risico is reëel dat andere grote vastgoedaankopen in het hart van de perimeter het budget sneller zullen opgebruiken, waardoor verdere aankopen onzeker of zelfs onmogelijk worden.
 - o De complexiteit van de aankopen, gezien het aantal en de diversiteit van de privépartijen, maakt de operatie vrijwel onmogelijk binnen het tijdsbestek van het SVC.

Er bestaat dus een reëel risico dat we uiteindelijk een andere configuratie krijgen dan nu in het programma wordt aanbevolen:

- In het bijzonder zijn er de twee scenario's die in het voorprogramma worden beschreven, 3.8A en 3.8B, die **"Park in een kleine lus"** genoemd zouden kunnen worden.
- Er is ook nog een ander scenario dat niet in het voorprogramma is geschetst, dat van het **"Doodlopend park"**, een scenario dat het gevolg zou zijn van de onmogelijkheid om een van de drie verbindingen naar de wijk in de richting van de Tweestationsstraat te verwerven.

We herhalen dat scenario 3/ 3.8C van de **verbinding langs de achterkant van de Brico voor ons** het **"ideale scenario"** is en het enige scenario waarbij de kosten-batenbalans positief is. Met andere woorden, dit is het enige geval waarin **Xxx** de "normale" risico's loopt (financieel, deadlines, enz.) van het uitvoeren van een dergelijk project. **De scenario's 3.8A en 3.8B, die we "Park in een kleine lus" hebben genoemd, zijn echter niet wenselijk wat betreft de kosten-batenbalans.** In feite zijn deze twee verbindingen eerder **"minimumscenario's"** die de standaardoptie zouden zijn als het volledige parkscenario niet mogelijk zou blijken. Tot slot is **het "Doodlopend park"-scenario** van geen waarde voor ons en zal het een absolute **"no go"** blijven.

De onzekerheid die vandaag de dag bestaat, brengt zeer grote risico's met zich mee op het gebied van projectbeheer (totale afhankelijkheid van onze doorlooptijd van de doorlooptijd van de aanbesteding, waar we geen controle over hebben, wat leidt tot een explosie van coördinatiekosten, tijdverslindende studies, enz.) **en bijgevolg ook in termijn van kwaliteit van het uiteindelijke project.**

\$2. Wat betreft het **bovengronds brengen van de Zenne** over 80 meter aan de ingang van het park, herhalen we hier onze twijfels, aangezien dit een technisch complexe operatie is binnen deze

bepaalde site, die **een aanzienlijke financiële investering van Xxx vereist**. Daarom geloven we dat het nodig is om de technische haalbaarheid van verschillende scenario's voor het bovengronds brengen te onderzoeken **door hun ecologische kosten-batanbalans te beoordelen** om op basis van deze beoordeling het voorkeursscenario te selecteren. Ze kan dus **de gepastheid van de operatie zelf in vraag stellen**, met name door te kijken naar een realistisch operationeel budget, interessante dwarsdoorsneden op het vlak van biodiversiteit en ecologie, de landschappelijke samenhang van de operatie binnen het nieuwe park, een realistische locatie voor de "dégrilleur", enz.

§ 3. Een derde onzekerheid, die al verschillende keren is genoemd, betreft **de bodemverontreinigingen van de aan te kopen terreinen**. Het betreft hier een onbekende factor in elk projectbeheer, op verschillende niveaus: financiële impact, impact op de termijnen, impact op de spatialisering. Het kader om te bepalen welke partij de lasten en kosten moet dragen is **de Bodemordonnantie, met als principe dat de vervuiler betaalt**. Er zijn verschillende scenario's mogelijk: sanering van de vervuiling ten laste van de houder van de zakelijke rechten (Shell voor het tankstation, de privé-eigenaar van de carwash en Infrabel voor hun respectieve percelen, enz.), sanering ten laste van de koper, middels akkoord, overheidsinterventie in geval van weesverontreiniging, enz. In de voorgestelde configuratie is **Xxx** een partij die volledig buiten zijn rechtssituaties staat. Deze problematiek is daarom sterk afhankelijk van derden, buiten dit besluit van de Regering om, wat onzekerheid met zich meebrengt in termen van termijnen en de waarschijnlijkheid dat de saneringsoperaties worden uitgevoerd.

§ 4. De mate van detail van het voorprogramma maakt het geenszins mogelijk om de **precieze spatialisering van de constructies** die in het park moeten komen, hun toegankelijkheid, de kwaliteit van hun integratie in het landschap, enzovoort, af te leiden. Het voorprogramma gaat uit van projectbeheer door derden (Vivaqua) geheel parallel aan het park, maar beschrijft **geen transversaal coördinatieplatform**. Dit gebrek aan coördinatie vergroot de bovengenoemde risico's voor **Xxx** nog verder.

§ 5. Met het oog op het bovenstaande herhalen we dat het essentieel is om **een voorbereidende studiefase te hebben - zoals een masterplan - die zoveel mogelijk onzekerheden wegneemt en het nemen van risico's beperkt. Het zal het mogelijk maken om te plannen wat haalbaar is op de korte/middellange en lange termijn, en het zal een belangrijk moment zijn om te beoordelen of het parkproject geheel of gedeeltelijk moet worden uitgevoerd, en binnen welk tijdsbestek.** Het voorprogramma beantwoordt al gedeeltelijk aan deze vraag door te voorzien in een extra missie in de vorm van een "AMO"-prestatie. **Om ervoor te zorgen dat het relevant en bruikbaar is, vragen we om de volgende wijzigingen op te nemen:**

De aanvullende missie moet een '3.0'-operatie vormen, voorafgaand aan het hele subprogramma, en moet alle "rijpingskwesies" van het voorprogramma van het Park bestrijken:

a. Creëren van een programmatische spatialisering voor het hele parkproject, rekening houdend met

- i. de evoluties van het RPA (uitlijning linkeroever)*
- ii. de evoluties in de onderhandelingen over grond*
- iii. het beheer van verontreinigde bodems*

b. Onderzoeken van de verschillende scenario's voor het bovengronds brengen van de Zenne en de verplaatsing van de "dégrilleur", op basis van i. de technische voorstudies uitgevoerd door de verschillende verantwoordelijken

- ii. de financiële beoordelingen (evolutie en instabiliteit van de markten)*
- iii. de evoluties in de grondaankopen*

iv. het beheer van verontreinigde bodems

v. De ecologische kosten-batenanalyses

c. Onderzoeken van de inplantingen/uitlijning van de verschillende bouwprojecten van derden (Infrabel, Vivaqua, Voorzieningen) en hun relatie met het park (toegankelijkheid);

d. Opstellen van richtlijnen voor de landschappelijke kwaliteit van alle projecten van de verschillende verantwoordelijken: bepaling van landschappelijke principes voor de verschillende delen van het park, richtlijnen voor een kwalitatieve inplanting van de constructies.

- In het licht van deze elementen moet de aanvullende opdracht een **samenhangende begroting** hebben. Na analyse van vergelijkbare projecten (bv. het masterplan van SVC4) adviseren we een budget van 250.000 euro inclusief btw.
- De bijkomende opdracht moet **de status hebben van een opportuniteits- en technische haalbaarheidsstudie** met, na afloop ervan, een **sleutelmoment voor de beslissing over de volledige of gedeeltelijke uitvoering van het parkprogramma**.

Op basis van het wettelijk kader van de OSH en vooruitlopend op de te ondertekenen (samenwerkings)overeenkomsten stellen wij voor om in de Nota aan de Regering de volgende voorwaarden op te nemen om dit sleutelmoment te concretiseren.

- De Regering **garandeert dat alle conclusies van deze opportuniteits- en technische haalbaarheidsstudie zullen worden opgenomen in de formele wijzigingen van het SVC-programma**.
- Indien de opportuniteit en/of technische haalbaarheid van een (deel van een) parkprogramma niet is aangetoond op het laatste moment van formele wijziging van het SVC-programma, **zal de wijziging bestaan uit het annuleren van het desbetreffende deel en/of het gehele parkprogramma**;
- De partnerschaps- en subsidieovereenkomst die moet worden ondertekend door **Xxx**, moet deze flexibiliteit weerspiegelen ten gunste van **Xxx: xxx** zal worden vrijgesteld van eventuele toezeggingen waarvan de geschiktheid en/of technische haalbaarheid uiteindelijk niet wordt aangetoond.
- De status van de projecten 3.3 VERLENGING VAN DE OPENING VAN DE ZENNE, 3.6 en 3.7 INRICHTING VAN DE ZUID- EN NOORDOEVER, aangestuurd door **Xxx**, zal "op te starten" luiden, wat de flexibiliteit bij voorbaat maximaliseert. De status van project 3.5 INRICHTING VAN DE INGANG VAN HET PARK zal 100% SVC-operationeel blijven.
- De Regering neemt nu reeds akte van het volgende:
 - **de uitvoering van scenario 3/ 3.8C met aansluiting op de achterkant van de Brico is een prioriteit** voor alle betrokken partijen, in het bijzonder de Grondregie voor de aankopen.
 - **Xxx** zal de uitvoering van het project (studie) pas aanvatten als aan het einde van de opportuniteits- en haalbaarheidsstudie blijkt dat dit ideale scenario "volledig park" (3.8C) realistisch en haalbaar is, **rekening houdend met de bijbehorende risico's** en in dit stadium **geoptimaliseerd** op het vlak van financiën, coördinatie en termijnen.
 - Mocht uit de opportuniteitsstudie blijken dat alleen het 'a minima'-scenario van een park "in een kleine lus" realistisch is (scenario 3.8A en/of 3.8B), zal **Xxx** Leefmilieu Brussel de uitvoering van de studie starten zonder risico's te nemen op het gebied van financiering of termijnen, en zonder zich te verbinden tot het beheer van de gecreëerde ruimte, wat waarschijnlijk meer een zaak van het gemeentelijke niveau zal zijn.
 - Mocht uit het opportuniteitsonderzoek blijken dat alleen het scenario 'doodlopend park' realistisch is, zal het parkproject worden geannuleerd.

- **Xxx** zal beginnen met de uitvoering van het hele project (werf) op voorwaarde dat alle percelen die nodig zijn om het geschikte en realistische scenario uit te voeren, aangekocht werden.
- Op voorwaarde dat de opportuniteits- en haalbaarheidsstudie **een duidelijk positieve ecologische kosten-batenbalans van de operatie 3.3 VERLENGING VAN HET BOVENGRONDS BRENGEN VAN DE ZENNE** aantoot, zal **Xxx** zich ertoe verbinden om deze uit te voeren, op voorwaarde dat de financiële en menselijke middelen ter beschikking worden gesteld voor de aanleg en het beheer van deze nieuwe groene ruimte en het gedeelte van de Zenne in de open lucht.

§ 6. Tot slot willen we u voor de volledigheid herinneren aan de volgende verzoeken tot wijziging van het voorprogramma:

- Betreffende de afbraakwerken (3.1B CARWASH, 3.1C TANKSTATION): Als we de verkoper verantwoordelijk willen maken voor het opruimen van het terrein, is het technisch niet realistisch dat **Xxx** de leiding neemt over de afbraakwerken voordat de verkoper ingrijpt met betrekking tot de saneringen. In geen geval loopt **Xxx** het risico dat er onvoldoende budget is voor deze operatie. Het programma moet daarom de verkoper, of bij gebrek daaraan de koper, verantwoordelijk maken voor het uitvoeren van de afbraak.
- Met betrekking tot de wederopbouw van het 'Dégrilleur'-gebouw (operatie 3.4) herhalen we dat deze infrastructuur onder het beheer van Vivaqua valt. **Xxx** is niet aangewezen als beheerder van deze infrastructuur en is daarom op geen enkele manier gekwalificeerd om deze operatie te leiden, noch om de financiële risico's die ermee gepaard gaan te dragen, noch voor het latere beheer ervan.

3. Advies over het Milieueffectenrapport (MER)

Wat het milieueffectenrapport betreft geldt dat, ook al is het gedetailleerd en bestrijkt het (bijna) alle milieuaspecten, bepaalde benaderingen niettemin betreurd kunnen worden.

Meer specifiek maakt **Xxx** de volgende opmerkingen:

Als algemene regel vragen we om de term "vegetaliseren/vegetalisering" te gebruiken in plaats van "vergroenen/vergroening" (zie de aanbevelingen van het MER in de projectfiches van het programma).

3.1. Algemene context van SVC 7 "Rondom het Zuidstation"

- Het verband tussen de diagnose van de studie en de diagnose van het MER moet worden verijnd, met name wat betreft de identificatie van lopende of toekomstige projecten. Het MER maakt bijvoorbeeld geen melding van de werf van Metro Noord in de lijst van huidige of toekomstige projecten, hoewel deze deel uitmaakt van de SVC-diagnose, die veel uitgebreider is wat betreft de huidige projecten. Het MER moet de inventaris van de SVC-diagnose bevatten of ernaar verwijzen om onvolledigheid te voorkomen.
- GSV: het is misschien de moeite waard om in het MER te vermelden dat er momenteel een nieuwe GSV (Good Living) wordt opgesteld - en onlangs in eerste lezing door de Regering is aangenomen - omdat deze hogere ambities op het gebied van milieu en klimaat nastreeft. De projecten van het huidige SVC zullen ongetwijfeld worden onderworpen aan deze nieuwe verordening, die in 2024 van kracht zou kunnen worden.
- LKEP: het voorontwerp van het nieuwe LKEP werd in mei 2022 goedgekeurd; het verhoogt de ambitie om de uitstoot van broeikasgassen in 2030 te verminderen tot -47% ten opzichte van 2005 (tegenover 40% nu), in overeenstemming met het Europese 'Fit for 55'-pakket.

- Voeding/Good Food: het MER verwijst naar de 'Good Food'-strategie van 2015, maar in juni 2022 werd een nieuwe 'Good Food 2'-strategie (2022-2030) aangenomen, met een benadering van voeding 'per wijk', zo dicht mogelijk bij de burgers.
- Het MER verwijst naar Be Circular en het GPEC 2016, maar in maart 2022 werd een nieuwe economische transitie strategie voor het Gewest - Shifting Economy - aangenomen.

3.2. Bepaling van de referentietoestand, de ontwikkelingstoestand en de belangrijkste milieu-uitdagingen 3.2.1. Alternatief 0

Xxx neemt nota van de werkmethode die is aangenomen voor de constructie van alternatief 0, waarbij twee ontwikkelingsscenario's worden vastgesteld "zonder" en "met het ontwerp van RPA", wat beantwoordt aan de aandachtspunten die tijdens de voorbereiding van het MER naar voren zijn gebracht. Dit onderscheid komt echter niet meer voor in de Synthesetabellen of de NTS, waardoor deze methode een deel van zijn aantrekkingskracht verliest.

3.2.2. Opmerkingen per thema

• Mobiliteit:

- P. 64 Het MER stelt dat het ontwerp van RPA een positief effect zal hebben op de actieve vervoerswijzen en het parkeren, maar dat het waarschijnlijk ook meer voertuigen zal aantrekken en dus het risico op belemmering zal vergroten

• Leefomgeving:

- Op p.67 stelt het MER dat het ontwerp van RPA een positief effect zal hebben op de kwantiteit en kwaliteit van de groene ruimten, maar zoals al aangegeven zal de uitvoering van het RPA het gebrek aan groene ruimte in deze buurt verergeren (meer dichtheid en in verhouding geen groene ruimte). Wat ons betreft is dit op zijn best een status-quo.

• Milieu

- Watercyclus, Groen en blauw netwerk, ecologisch netwerk, Fauna en flora, Koelte-eiland, bodemtoestand
 - P.72: Het MER bevestigt dat de aanleg van bepaalde waterdoorlatende zones de oppervlakte die beschikbaar is als koelte-eiland zal vergroten. Deze verklaring is op zijn zachtst gezegd dubbelzinnig en we vragen dan ook om deze te herformuleren.
 - p.75, het MER wijst op de mogelijkheid om de BAF+ van elk perceel dat door het programma is geselecteerd, te verbeteren, maar deze aanbeveling komt niet voor in de projectfiches. We vragen dat deze aanbeveling wordt opgenomen.
 - P.88 en 89: watercyclus
 - bij de beoordeling van de referentiesituatie voor de watercyclus maakt het MER geen melding van de problematiek van het afvalwater, de aanwezigheid van terugkerende (nog niet op de riolering aangesloten percelen) en/of accidentele verontreinigingen in de richting van de Zenne. Herinrichtingen bieden echter ook een kans om op dit gebied actie te ondernemen.
 - In de referentiebalans en de beschrijving van de uitdagingen wordt in het MER gewezen op de opportuniteit om de principes van regenwaterbeheer te integreren op het perceel en in de openbare ruimte (GRP). We stellen voor om het onderwerp te herformuleren als "duurzaam beheer van alle water", zodat ook afvalwater hieronder valt.
 - Het geïntegreerd regenwaterbeheer verdient een specifiek punt over "regenwaterbeheer via een geïntegreerde aanpak (GRB) in multifunctionele structuren, bij voorkeur infiltrerend en gevegetaliseerd"

- Tot slot is de reden die in het MER wordt gegeven voor de aanwezigheid van overstromingsgevaar niet de juiste: infiltratie zou net zo goed (of zelfs meer) buiten gebieden met overstromingsrisico moeten plaatsvinden. We stellen voor om het volgende te schrijven: "Aangezien de wijk gevoelig is voor de risico's, moet prioriteit worden gegeven aan het vinden van oplossingen om te vermijden dat regenwater in het rioleringsstelsel terechtkomt (infiltratie, directe lozing in de Zenne als die in de buurt ligt, enz.)"
- P.91 Fauna en flora: de verklaring dat prioriteit moet worden gegeven aan de vochtige gebieden moet worden genuanceerd, omdat het zeker niet de bedoeling van het GRB is om permanent vochtige gebieden te creëren. We stellen daarom voor om in plaats daarvan te schrijven "...en de gevegetaliseerde GRB-structuren".
- P.92: het MER blijft vaag en stelt dat de in SVC7 geplande herinrichting van tal van openbare ruimten, een kans is die moet worden aangegrepen om de situatie te verbeteren. We stellen voor de analyse te verfijnen om te specificeren over welke kans we het hebben: Ruimte vrijmaken? Vegetaliseren? Water opnieuw in de grond laten infiltreren? Dit alles?
- Luchtverontreiniging
 - P.73: het MER stelt dat de luchtkwaliteit zal verbeteren door steeds strengere normen, maar dat de toename van de dichtheid juist een negatief effect zou moeten hebben op de luchtkwaliteit. Wat ons betreft is dit op zijn best een status-quo.
- Afval- & hulpbronnenbeheer
 - P. 77: Het MER zou een hiërarchie van keuzes moeten vastleggen: behoud en renovatie van het bestaande, hergebruik in of ex situ, gebruik van herbruikbare materialen, mogelijkheid tot toekomstige ontmanteling van binnenkomende materialen, flexibiliteit van de ruimten, enz.
- Energie (en klimaat)
 - P. 73: Vermelden van de Renolution-strategie van het Gewest in het deel Energie
 - P. 77: Het MER wijst niet op de uitdaging van energie op buurtschaal: warmtenetwerken, collectieve projecten voor de productie van hernieuwbare energie, enz.

3.3. Analyse van de milieueffecten van het ontwerp van SVC7-programma en aanbevelingen

3.3.1. Analyse van de overeenstemming van de doelstellingen met de plannen en programma's

- P.123: het MER stelt dat de doelstellingen van SVC7 in overeenstemming zijn met het Waterbeheerplan, maar stelt de kwesties inzake de aanwezigheid van lozingen van afvalwater in de Zenne niet aan de orde. Wij vragen om dit toe te voegen.

3.3.2. Analyse van de globale effecten van het SVC7-programma en aanbevelingen

3.3.2.1. Aanbevelingen

In het algemeen verwelkomen we het feit dat het SVC-programma de aanbevelingen uit het MER rechtstreeks heeft overgenomen.

Toch willen we hier een **aantal opmerkingen en aandachtspunten deze aanbevelingen formuleren:**

- P. 329: In de aanbevelingen met betrekking tot huisvesting lijkt het ons onontbeerlijk om een mogelijke toename van de dichtheid te koppelen aan een toename van de groene ruimten in eenzelfde verhouding teneinde te vermijden dat het bestaande gebrek aan groene ruimten voor de hele perimeter nog groter wordt.

- P. 329 tot 335: In de analyse van de luiken voorzieningen en economie maakt het MER geen melding van de voorzieningen die verband houden met de ecologische transitie en noodzakelijk zijn voor de ontwikkeling van de wijk, van het type recyclingcentra, materiaalbibliotheken, reparatiewerkplaatsen, enz., die ook deels zouden kunnen voorzien in de behoefte aan laaggeschoolde en kwalificerende banen.
- P. 338: In de aanbevelingen over mobiliteit gaat het MER niet in op de intermodaliteit, hoewel dit een centraal element van de wijk is, gezien haar functie als knooppunt tussen alle vervoerswijzen. Het MER beperkt zich tot een analyse per vervoerswijze, waardoor we het probleem niet systematisch en globaal kunnen aansnijden.
- P. 339: Wat de groene ruimten betreft, lijkt het MER verwarring te scheppen tussen een groene ruimte en het vegetaliseren van de openbare ruimte, wat niet genoeg zal zijn om het gebrek aan groene ruimten van de huidige toestand van de perimeter te verhelpen.
- P.342: in het gedeelte over duurzame voeding betreuren we het dat de elementen die op pagina 123 worden genoemd en die als aanbevelingen kunnen worden gebruikt, ontbreken, met name:
 - o De vermindering van het afval van de Zuidmarkt (hergebruik van onverkochte goederen), eventueel voor andere projecten in het gebied (tijdelijke huisvesting NBMV, zorgcentrum)
 - o Het opzetten van kantines met gezonde voeding (tijdelijke huisvesting NBMV, zorgcentrum, grootstedelijk sportcentrum)
 - o Bestuderen van de mogelijkheid om moestuinen aan te leggen in het Tweestationspark
- Evenzo zouden de opportuniteiten die op pagina 124 voor water worden genoemd, in aanbevelingen vertaald kunnen worden:
 - o Zorgen voor een regenwaterrecuperatiesysteem om een optimale dekking (90 tot 100 'X') van de behoeften van het gebouw te garanderen (sanitaire voorzieningen, onderhoud, enz.).
 - o Aansluiten van de overloop op een regenwaterinfiltratiesysteem
 - o Integreren van een recyclingsysteem voor grijs water in het project (hergebruik van water van douches, wasmachines, enz. om sanitaire voorzieningen te voeden)
 - o De voorkeur geven aan een dak dat regenwater kan opvangen en/of trager laat afvloeien
 - o Installeren van systemen om het waterverbruik te beperken (kranen, spoelinrichting, enz.)
 - o Recupereren van water uit openbare ruimten voordat ze worden onderhouden
- P. 351: watercyclus: wij zijn van mening dat de maximale doorlaatbaarheid als algemene aanbeveling zou moeten gelden voor alle gebieden die door het SVC worden ontwikkeld, en niet alleen voor de Europaesplanade en het Grondwetplein.
- P. 352: de aanbevelingen met betrekking tot de toestand van de bodem nemen overwegingen over van het thema Luchtverontreiniging, terwijl die met betrekking tot de bodem worden vermeld in punt 4) koelte-eiland. De punten 4) en 5) moeten daarom worden gecorrigeerd en punt 5) Bodemtoestand moet als volgt worden aangevuld:
 - o Aanvullen rekening houdend met de 'Good Soil'-strategie door: Het ontwikkelen van de activiteiten van het SVC met het oog op "het juiste gebruik voor de juiste grond", d.w.z. de bestaande hoogwaardige grond behouden en minder hoogwaardige of vervuilde grond gebruiken voor bebouwing, met name in het Tweestationspark;
 - o Het bewaren en verbeteren van de kwaliteit van de bestaande bodem voor alle projecten;
 - o Het maximaal ontharden om te vegetaliseren en het geïntegreerd regenwaterbeheer te bevorderen (synergie BODEM.WATER.PLANT).

3.3.2.2. Alternatief van de operaties

Op basis van wat er in het MER staat, is het moeilijk om zich een precies idee te vormen van wat *het onderzoek van redelijke en realistische alternatieven is geweest in de context van het iteratieve proces*.

We kunnen besluiten dat het MER van SVC7 wel degelijk de milieueffecten van het ontwerpprogramma verifieert. Terecht wordt erin geconcludeerd dat *bijna alle beoordeelde criteria zullen profiteren van een positief effect van de in het kader van het SVC geplande projecten, en dat het merendeel van de geplande interventies tegemoetkomt aan de uitdagingen die uit de diagnose naar voren komen*.

We selecteren niettemin **een aantal aandachtspunten**:

- Het sociale doel van de gecreëerde woningen, dat niet wordt gegarandeerd door het SVC-programma;
- De beperkte sociale en gezondheidseffecten op andere bevolkingsgroepen dan daklozen en drugsverslaafden, ondanks het feit dat er een gezondheidseffectbeoordeling (GEB) werd uitgevoerd als pilootstudie voor dit SVC. In dit verband verbaast het ons dat er geen melding wordt gemaakt van dit MER en dat Xxx niet op de hoogte werd gehouden van de resultaten en conclusies van dit werk.
- Het creëren van banen die niet noodzakelijk ten goede komen aan de bewoners van de wijk,
- De wijk die beperkt blijft door het autoverkeer dat moet worden teruggedrongen op de bredere schaal van het Good Move-plan; de behoefte aan samenhang op het gebied van mobiliteit met projecten buiten SVC7,
- de perimeter, die nog steeds sterk verstedelijkt en gemineraliseerd is, met de bekende overlast van dien: het gebrek aan groene ruimte is verminderd in het Tweestationsblok dankzij de aanleg van het Tweestationspark, maar in het noorden en noordoosten van de perimeter blijft het gebrek bestaan, rekening houdend met het Tweestationspark als enige echte groene ruimte,
- de impact op het gebied van afvalbeheer, hulpbronnen en energie is beperkter: de meeste activiteiten produceren afval en gebruiken hulpbronnen (waaronder energetische).

Het MER maakt weinig melding van de te verwachten negatieve effecten voor de bewoners en gebruikers tijdens de werven, gezien de schaal van sommige projecten. Als de projecten van SVC 7 echter goed worden uitgevoerd en er rekening wordt gehouden met de milieuaanbevelingen, zou het totale effect op de respectieve perimeter positief moeten zijn.

We weten echter dat het uitvoeren van een MER op een ontwerpprogramma een complexe oefening blijft, omdat de projecten worden beschreven in termen van uitdagingen, doelstellingen en programmatische intenties. Dit is wat de opsteller van het MER benadrukt in de laatste alinea over "Ervaren moeilijkheden". Heel vaak formuleert het MER algemeenheden of principiële aanbevelingen, zonder erg diep in te gaan op de contextuele analyse die de aanbevelingen soms relevanter zou maken.

Afgezien van het bovenstaande hebben wij geen verdere opmerkingen over het MER.

Concluderend verzoekt Xxx om de voorstellen en opmerkingen in dit advies op te nemen in het ontwerpprogramma van het SVC en het bijbehorende MER.

Ten slotte herinnert Xxx eraan dat de ingedeelde inrichtingen, in de zin van de ordonnantie betreffende de milieuvergunningen van 5 juni 1997, automatisch onderworpen zijn aan een effectenrapport (voor inrichtingen van klasse 1B) of een effectenstudie (voor inrichtingen van klasse

1A), ongeacht of zij al dan niet zijn opgenomen in de perimeter van een bijzonder bestemmingsplan waarvoor een MER of een RPA is opgesteld.

Sommige aspecten van de toekomstige projecten zullen tijdens die vergunningsaanvragen worden geanalyseerd. Xxx zal zich definitief uitspreken over die aspecten op basis van de bijkomende inlichtingen en de studies die zullen worden uitgevoerd naar aanleiding van de procedures voorzien voor de projecten.

Xxx behoudt zich tevens het recht voor om zijn advies aan te vullen naar aanleiding van nieuwe informatie of de opmerkingen die worden gemaakt tijdens de Overlegcommissie.

Hoogachtend,

Voor meer informatie over het GRB, zie het dossier [Beheer van het regenwater op het perceel van de Gids duurzame gebouwen](#)

Het GRO-instrument is een instrument dat door de 3 Gewesten is ontwikkeld om duurzaamheid van bouwprojecten te meten en te vergroten: <https://www.oro-tool.be/>

Bezwaar (40)

Goeiedag,

Ik heb niet de tijd gevonden om binnen de toegewezen termijn een advies op te stellen over het Stadsvernieuwingscontract. n Over het geheel genomen zou het echter positief zijn geweest, en we kunnen alleen maar blij zijn met interventies in de openbare ruimte van onze wijk.

Ik zou hoogstens mijn frustratie hebben geuit over de omvang van deze ingrepen in een wijk die het verdient om **hersteld** te worden, van de optie van de Noord-Zuidverbinding tot het "canyoneffect" dat op de verkeersaders wordt gecreëerd door de hoogte van de gebouwen rondom het station, en niet te vergeten de toestemming die destijds is gegeven om een gebouw op te trekken van de hoogte van de Zuidertoren, het uitgangspunt voor de hoogtes die daarna zijn toegestaan.

De omvang van de huidige interventies doet op zijn beurt de vraag rijzen naar de financiële middelen die zijn toegewezen aan SVC7, wat hoe dan ook het voorwerp uitmaakte van het openbaar onderzoek.

Dus niet al te veel spijt dat ik niet heb gereageerd.

Ik wil echter wel graag de vergadering van de Overlegcommissie op 6 december bijwonen. Bij voorbaat dank voor uw antwoord.

URBAN-advies voor de overlegcommissie

ADVIES VOOR DE OVERLEGCOMMISSIE VAN HET STADSVERNIEUWINGSCONTRACT

NR. 7 - RONDON HET ZUIDSTATION

Gemeentebestuur van Anderlecht, Sint-Gillis en Stad Brussel: Ontwerpprogramma van het Stadsvernieuwingscontract nr. 7 - Rondom het Zuidstation.

De perimeter van het SVC omvat:

- De Europaesplanade en omgeving;
- Het hart van het station, met name het Victor Hortaplein, de Onderwijsstraat en de Frankrijkstraat;
- Het Tweestationsblok, gelegen in het zuidelijke deel van de perimeter;

CONTEXT

Overwegende dat de perimeter van het Stadsvernieuwingscontract 7 Rondom het Zuidstation de gemeenten Anderlecht en Sint-Gillis en de Stad Brussel omvat; dat andere stadsvernieuwingsinstrumenten actief zijn in en rond de perimeter (SVC 3 Weststation, SVC 4 Koningslaan, SVC 5 Heyvaert-Poincaré, DWC Marollen, DWC Zuid, DWC Wiels aan de Zenne, 2 schoolcontracten);

Overwegende de dossiers van het ontwerpprogramma voor SVC 7 Rondom het Zuidstation en het bijbehorende milieueffectenrapport;

Overwegende dat de perimeter van het SVC zich voornamelijk bevindt in gemengde en woongebieden, evenals in gebieden voor voorzieningen, sterk gemengde gebieden, administratieve gebieden, OGSO's en spoorweggebieden in het Gewestelijk Bestemmingsplan (GBP) dat bij besluit van de Regering van 3 mei 2001 werd goedgekeurd;

Overwegende dat de perimeter van het SVC in het Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling (GPDO), goedgekeurd bij besluit op 12 juli 2018, wordt aangemerkt als een prioritaire ontwikkelingspool met grote grondreserves; dat het GPDO bepaalt dat bijzondere aandacht moet worden besteed aan de transformatie van de openbare ruimte rond het station;

Overwegende dat het eveneens gelegen is in het opwaarderings- en stadsintegratiegebied van de Zenne in het GPDO; dat het plan een noodzaak beschrijft tot *"reconversie van het huizenblok in de Tweestationsstraat en dan meer bepaald van de grote percelen die herbestemd zijn tot ondernemingsgebied in een stedelijke omgeving, en daarbij de bovengrondse loop van de Zenne herwaarderden"*;

Overwegende dat de perimeter van het SVC grotendeels is opgenomen in de maas 'Brussel-Zuid' van het 'Good Move'-plan; dat deze classificatie tot doel heeft de binnenkant van de wijk verkeersluwer te maken vanuit het oogpunt van de mobiliteit; dat de Europaesplanade, het Grondwetplein en de Stalingradlaan zijn opgenomen als voetgangersboulevards;

Overwegende dat het zuidoosten van het gebied van het SVC is opgenomen in een overstromingsgebied met een laag tot hoog overstromingsrisico, vanwege de natuurlijke topografie en de ligging op de bodem van de vallei van dit deel van het grondgebied;

Overwegende dat de perimeter van het SVC binnen die van het RPA Zuid ligt, dat momenteel wordt goedgekeurd en gevalideerd;

Overwegende dat de perimeter van het Stadsvernieuwingscontract "Rondom het Zuidstation" een deel van de perimeter van het Wijkcontract "Woonvriendelijke Stationsbuurt" omvat;

PROCEDURE

Gelet op het openbaar onderzoek dat van ... tot ... plaatsvond;

Overwegende de reacties die tijdens het openbaar onderzoek geformuleerd werden; dat deze reacties hoofdzakelijk betrekking hebben op de volgende aspecten:

DOEL EN REDENEN: VASTGOEDOPERATIES EN OPENBARE RUIMTEN

ALGEMEEN

Overwegende dat het GPDO en Good Move een vermindering van het parkeren op straat ten belope van ongeveer 25% voorstellen; dat het SVC op deze aanbeveling zal moeten reageren met betrekking tot het afschaffen van het parkeren op straat en zal moeten streven naar een vermindering van het aantal auto's in de openbare ruimte;

Overwegende dat het GPDO in zijn "stadsproject" aandringt op de strijd tegen de opwarming van de aarde, in het bijzonder door het bevorderen van een beperkt gebruik van de personenwagen en het wijdverbreide gebruik van schone voertuigen;

Overwegende dat pijler 4 van het GPDO (*"Het grondgebied inzetten om de multimodale verplaatsingen te bevorderen"*) de nadruk legt op de acties die moeten worden ondernomen om te zorgen voor een massale modal shift naar actieve vervoerswijzen; dat deze oplossingen gericht zijn op het terugdringen van het autobezit per huishouden, het bevorderen van de multimodaliteit voor verplaatsingen op middellange en lange afstand, met name voor gebruikers van het Gewest, en het beperken van de hinder en de sociale dualisering die gepaard gaan met mobiliteit;

Overwegende dat sommige van de doelstellingen van het SVC een herconfiguratie van de verkeersstromen binnen de perimeter inhouden; dat het gepast zou zijn om een mobiliteits- en parkeerstudie uit te voeren, of een coherent en allesomvattend verkeersplan, alvorens de projecten te ontwerpen;

Overwegende dat de implementatie van het SVC vraagt om rekening te houden met de inhoud van de mobiliteitsplannen en -vademecums van het Gewest en dat de vele mobiliteits- en openbare ruimteprojecten die in ontwikkeling zijn in of nabij de perimeter in aanmerking worden genomen;

Overwegende dat het GPDO in zijn "stadsproject" de rol van groene ruimten in het behoud en de verbetering van de biodiversiteit benadrukt;

Overwegende dat pijler 2 van het GPDO (aangename, duurzame en aantrekkelijke leefomgeving) de openbare ruimte voorstelt als een ondersteuning van de kwaliteit van de leefomgeving, waardoor die met natuurlijke elementen moet worden verrijkt (gazons, bomen, aanplantingen, watervlakken, enz.); dat diezelfde as aanbeveelt om de openbare ruimte met zo veel mogelijk natuurlijke elementen te verrijken op plaatsen waar verharde oppervlakken overheersen;

Overwegende dat sommige operaties de wens uiten om een denkoefening rond regenwaterbeheer op te nemen; dat gelet op de ligging van de perimeter van het SVC (in of nabij gebieden met een laag tot hoog overstromingsrisico) het noodzakelijk is dat alle projecten deze denkoefening opnemen om dit water te kunnen infiltreren of gebruiken waar het valt;

Overwegende dat sommige van deze doelstellingen overeenstemmen met het gewestelijke beleid inzake mobiliteit, beveiliging van actieve vervoerswijzen en toegankelijkheid voor mensen met beperkte mobiliteit; dat het nodig is om ervoor te zorgen dat openbare ruimten toegankelijk zijn voor alle gebruikers;

Overwegende dat het programma bijdraagt aan sociale herwaardering, openbare ruimten gebruiksvriendelijker maakt, de milieukwaliteit van de bebouwde en onbebouwde omgeving verbetert, groene ruimten creëert en het reizen met actieve vervoersmiddelen helpt verbeteren;

Overwegende dat de voorgestelde inrichtingen moeten voldoen aan de gewestelijke doelstellingen en plannen (GBP, GPDO, Good Move, enz.);

Overwegende dat deze kennisgeving de gemachtigde ambtenaar niet ontslaat van de verplichting om zijn advies uit te brengen over elke aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning die wordt ingediend om ervoor te zorgen dat de gewestelijke plannen, aanbevelingen en verordeningen correct worden nageleefd;

LUIK 01: EUROPAESPLANADE EN OMGEVING

1.1 Activeren, autovrij maken en vergroenen van de Europaesplanade

Overwegende dat de perimeter van het project gelegen is in een wegennetwerk, in een structurerende ruimte en in een gebied van culturele, historische, esthetische waarde of stadsverfraaiing (GCHEWS) bij het GBP;

Overwegende dat uit de vaststelling blijkt dat de Europaesplanade momenteel een uitgestrekte, minerale en disfunctionele openbare ruimte is die het grootste deel van de tijd niet wordt gebruikt; dat deze wordt omringd door gevels die niet zijn geactiveerd; dat deze in het noordelijke deel wordt begrensd door druk doorgaand verkeer;

Overwegende dat het de dichtbevolkte wijk ontbreekt aan kwaliteitsvolle en gevegetaliseerde openbare ruimten;

Overwegende het voornemen van het project om de zijweg die bekend staat als de "Europaesplanade" en die langs het noordelijke deel van de Esplanade loopt, autovrij te maken; dat deze maatregel het mogelijk zou maken de Esplanade te verbreden ten gunste van actieve vervoerswijzen en de vegetalisering van de openbare ruimte;

Overwegende dat het project tot doel heeft een kwart van de totale oppervlakte van de Esplanade te vegetaliseren en waterdoorlatend te maken; dat de demineralisering van de openbare ruimte positief is in het licht van pijler 2 van het GPDO die aanbeveelt de openbare ruimte te verrijken met zoveel mogelijk natuurlijke elementen waar mineralen overheersen;

Overwegende dat deze operatie een oplossing biedt voor het probleem van de hitte-eilandeffecten in de stad, zoals aanbevolen in pijler 2 van het GPDO, omdat ze voorziet in de aanplanting van bomen in een openbare ruimte die mineraal en verstoken van schaduw is;

Overwegende dat de oppervlakten in volle grond zullen worden gerealiseerd op ondergrondse transportstructuren; dat het interessant zou zijn om inheemse soorten te selecteren die aangepast zijn aan een gemineraliseerde en verontreinigde omgeving en waarvan het wortelstelsel tracerend is;

Overwegende echter dat in de aanbevelingen in het milieueffectenrapport staat dat er geen invasieve soorten mogen worden aangeplant; dat niettemin in een sterk gemineraliseerd stedelijk landschap de aanplanting van invasieve soorten weinig invloed heeft op hun verspreiding;

Overwegende dat de Zuidmarkt één keer per week plaatsvindt op de esplanade, waardoor de openbare ruimte sociaal kan worden toegeëigend; dat bij de toekomstige herinrichting rekening moet worden gehouden met deze parameter; dat bijzondere aandacht moet worden besteed aan het behoud van de vegetatie om te voorkomen dat deze tijdens de markten aangetast raakt;

Gelet op de ligging van de perimeter van het SVC zou het interessant zijn om een globale denkoefening te integreren over het beheer van regenwater op de perimeter van de esplanade om te streven naar een maximale infiltratie, recuperatie en hergebruik van regenwater; dat het gepast zou zijn om contact op te nemen met de waterfacilitator van Leefmilieu Brussel om na te denken over een voorbeeldproject op het vlak van waterbeheer om het risico op overstromingen in de omgeving van de esplanade te verminderen;

Overwegende dat de toegankelijkheid tot de voertuigen van het openbaar vervoer gewaarborgd en de openbaarvervoersmaatschappijen geraadpleegd dienen te worden bij het opstellen van het project;

1.2 Herprofilering en herkwalificatie van de Overdekte Straat

Overwegende dat de Overdekte Straat een belangrijke toegangsweg is naar het Zuidstation; dat deze een nogal ongewoon profiel heeft gezien de lage overdekking; dat ze talrijke mobiliteitsdiensten concentreert (taxi's, bussen, trams); dat de leesbaarheid van deze ruimte slecht is door het grote aantal wegmarkeringen en borden, het grote aantal stoepranden, trottoirs, barrières, enz.;

Overwegende dat het doel van deze operatie is om de Overdekte Straat volledig te herprofilen en te herkwalificeren; dat deze laatste een voorplein zonder niveauverschillen wordt;

Overwegende dat busterminals en taxistandplaatsen verplaatst werden naar een locatie buiten de Overdekte Straat, waardoor actieve vervoerswijzen voorrang krijgen;

Overwegende dat het project voorziet in sobere verlichting; dat de verlichtingstoestellen zodanig moeten worden geïnstalleerd dat ze een goede helderheid van de ruimte garanderen, en dus de veiligheid van de gebruikers;

Overwegende dat de operaties 4.2 en 4.3 tot doel hebben oplossingen te bieden ter ondersteuning van daklozen; dat deze operaties parallel lopen met de huidige operatie;

Overwegende dat het programma voorziet in de activering van de gevels die uitgeven op de Overdekte Straat door de inplanting van commerciële cellen; dat het interessant zou zijn om de denkoefeningen over sociale controle en over de veiligheid van een gesloten ruimte die niet erg zichtbaar is te maximaliseren, om deze zowel overdag als 's nachts zo aantrekkelijk en veilig mogelijk te maken;

Overwegende dat het meubilair, de wegmarkeringen en alle inrichtingsopties moeten worden gekozen om een duidelijke, leesbare en hoogwaardige ruimte te creëren;

1.3 Programmatistische, technische en financiële haalbaarheidsstudie over de vierhoeken

Overwegende dat de Noord-Zuidverbinding, die in 1952 in gebruik werd genomen, uitgestrekte ruimten onder de sporen heeft gecreëerd, die bekend staan als 'vierhoeken'; dat deze gebieden geen bestemming hebben en verlaten zijn; dat de geluids- en trillingsniveaus er hoog zijn; dat de mogelijkheden inzake natuurlijke verlichting beperkt zijn; en dat een kwetsbare bevolking haar toevlucht zoekt in de tussen- en overdekte ruimten, in zeer slechte gezondheidsomstandigheden;

Overwegende dat deze ruimten zowel structureel (kolommen) als ruimtelijk erfgoedkwaliteiten hebben;

Overwegende dat deze vierhoeken gedocumenteerd zullen moeten worden en dat er bij elke projectbepaling rekening gehouden zal moeten worden met hun erfgoedkenmerken;

Overwegende dat het project bestaat uit het uitvoeren van een programmatistische, technische en financiële haalbaarheidsstudie, aan het einde waarvan naar verwachting specifieke elementen zullen worden opgenomen in de oproep tot het indienen van projecten met het oog op een herbestemming van de vierhoeken:

- verduidelijkingen inzake de budgettaire en financiële impact van het gebruik van alle of een deel van de vierhoeken (kosten voor het bouwrijp maken, inrichtingen, enz.);
- verduidelijkingen inzake de technische vereisten voor het beveiligen en bouwrijp maken van de locatie;
- verduidelijking inzake de in dit SVC beoogde programmatistische richtsnoeren;

1.4A Sportpool in de kleine vierhoek

Overwegende dat de kleine vierhoek bijzonder grote ongebruikte oppervlakken heeft; dat het om meer dan 7.000 m² gaat verspreid over twee niveaus; dat deze oppervlakken al meer dan 20 jaar wachten op een bestemming;

Overwegende dat het project tot doel heeft om een grootschalige sportpool te ontwikkelen die een impact zal hebben op de wijk en het omliggende gebied;

Overwegende dat de grote beschikbaarheid aan oppervlakten en de beperkingen van de locatie (onder de sporen, geluids- en trillingsoverlast) deze geschikt lijken te maken voor activiteiten zoals een skatepark, klimzaal en parkourzaal; dat deze voorstellen moeten worden getest, geanalyseerd en verfijnd in het kader van de programmatische haalbaarheidsstudie (zie operatie 1.3);

Overwegende dat de herinrichting van de kleine vierhoek een opportuniteit biedt om nuttige stedelijke functies te bieden aan de wijk en haar omgeving en om een van de schakels te worden in de verbetering van de leefomstandigheden in deze wijken;

Overwegende dat het erop lijkt dat de ruimte onder de vierhoeken gebruikt kan worden als overdekte markt in plaats van als sportpool;

Dat deze bestemming van overdekte markt ook voorziet in een behoefte van algemeen belang en gericht is op een breder publiek en een aanvulling zou vormen op de Zuidmarkt;

Dat deze bestemming van overdekte markt daarom de voorkeur verdient;

1.4C Toiletten, douches en openbare wasfaciliteiten met sociaal oogmerk in de kleine vierhoek

Overwegende dat de wijk van het Zuidstation een divers publiek aantrekt (bewoners, pendelaars, arbeiders en daklozen); dat studies een structureel gebrek aan sanitaire voorzieningen aantonen, in het bijzonder gratis openbare toiletten, vooral voor mensen die op straat leven;

Overwegende dat het project tot doel heeft een openbare toilet-, douche- en wasvoorziening voor sociaal gebruik te ontwikkelen; dat deze voorziening een aanvulling vormt op andere bestemmingen (zie operatie 1.4); dat ± 15% van het gebouw aan deze infrastructuur kan worden toegewezen;

Overwegend dat de organisatie van deze ruimte moet worden verfijnd in het kader van de programmatische haalbaarheidsstudie; dat deze laatste moet definiëren hoe dit centrum zal functioneren, zich moet richten op behoeften in overleg met de vzw's die werken met de daklozen in de wijk, en moet specificeren hoe de ruimte zal worden beheerd;

1.5 Opvangcentrum en dagcentrum voor NBMV's

Overwegende dat de autoriteiten en verenigingen in de wijk van het Zuidstation melding maken van een toenemende aanwezigheid van rondzwervende Niet-Begeleide Minderjarige Vreemdelingen (NBMV), die zeer weinig zorg en begeleiding krijgen gezien de nieuwheid van de situatie; dat zij te kampen hebben met problemen van harddrugsgebruik, waardoor de begeleidingsproblemen nog groter worden;

Overwegende dat het project bestaat uit het ontwikkelen van een accommodatie en dagopvangstructuur voor NBMV; dat de benedenverdieping een antenne zal huisvesten waar de NBMV terecht kunnen voor informatie, opvang en verschillende diensten;

Overwegende dat de aankoop van dit perceel een premisse vormt voor het welslagen van de operatie;

1.6 Verbetering van de openbare ruimten na de graafwerken voor de werf van Metro 3

Overwegende dat de werf van metro 3 een grote impact heeft op de oppervlakte; dat de Jamarlaan en de Zuidlaan alsook de Stalingradlaan sinds 2020 uitgegraven werden; dat het mogelijk zal zijn om de openbare ruimte vanaf 2024 te overdekken; dat een herinrichtingsproject voor de Stalingradlaan (gemeenteweg) momenteel bestudeerd wordt; dat er voor de lanen (gewestwegen) nog een herinrichting bepaald dient te worden;

Overwegende dat het project als doel heeft om de kwaliteit van de openbare ruimte aanzienlijk te verbeteren en deze gebruiksvriendelijk, comfortabel en verkeersluw te maken;

Overwegende dat het voorziet in een continuïteit voor voetgangers en fietsers, in het bijzonder met betrekking tot het oversteken van de kleine ring en de uitvoering van de 'Good Move'-strategie, evenals de vegetalisering van de openbare ruimte;

Overwegende dat het project tot doel heeft om de leesbaarheid van de openbare ruimte te verbeteren door deze te ontdoen van niveauverschillen, en om de stedelijke mobiliteit te rationaliseren;

Overwegende dat de samenhang van interventies op gewest- en gemeentewegen moet worden gewaarborgd;

Gelet op de ligging van de perimeter van het SVC zou het interessant zijn om een globale denkoefening te integreren over het beheer van regenwater op de perimeter van de werf van metro 3 om te streven naar een maximale infiltratie, recuperatie en hergebruik van regenwater; dat het gepast zou zijn om contact op te nemen met de waterfacilitator van Leefmilieu Brussel;

Overwegende dat een studie naar de parkeercapaciteiten binnen de perimeter van het SVC opportuun zou zijn, om oplossingen te identificeren in het geval van een eventueel aan te bieden compensatie;

LUIK 02: HART VAN HET STATION

2.1A Victor Hortaplein. Verbetering van de verbinding met de Europaesplanade

Overwegende dat het Victor Hortaplein gelegen is tussen het Zuidstation en het kantoorgebouw van de RSZ; dat het 250 meter lang en 36 meter breed is; dat het in een goede algemene staat van onderhoud verkeert;

Overwegende dat de commerciële gevel van het station naar een binnengalerij is gekeerd met weinig opening naar het Victor Hortaplein; dat het plein daardoor niet erg geanimeerd is;

Overwegende dat twee dienstwegen langs de gebouwen lopen; dat elk uiteinde wordt gemarkeerd door de aanwezigheid van de toegangstrechters voor de ondergrondse openbare parkeergarage Q-Park; dat de actieve vervoersmiddelen slechts een zeer beperkt deel van de beschikbare breedte kunnen gebruiken; dat de rest wordt gebruikt voor weg-, technische en/of parkeerfuncties;

Overwegende dat de leesbaarheid van het plein wordt bemoeilijkt door de veelvuldige boordstenen, borden, paaltjes, barrières;

Overwegende dat het project bestaat uit de herinrichting van de verbinding tussen de Europaesplanade en het Victor Hortaplein; dat het hoofddoel is een verbinding te creëren tussen de openbare ruimten van het Zuidstation en de continuïteit tussen de ruimten bestemd voor voetgangers en fietsers te versterken; dat de ontwikkelingen erop gericht

zullen zijn deze ruimte te demineraliseren en te zorgen voor een brede en comfortabele continuïteit;

Overwegende dat moet worden voldaan aan artikel 11 van titel VII van de GSV voor de realisatie van fietsenstallingen; dat fietsenstallingen in de buurt van stations voor ten minste 50% van het aanbod overdekt moeten zijn;

Overwegende dat het project de verplaatsing van de taxistandplaats naar de steeg Ernest Blérot en de verplaatsing van de toegang tot de parkeergarage Q-Park inhoudt; dat deze twee verplaatsingen het mogelijk maken om de voetafdruk van het weggedeelte Ernest Blérot tussen het RSZ-gebouw en het 'Move-Hub'-blok te beperken; dat het herstel van deze ruimten ten goede zou komen aan de actieve vervoerswijzen en de vegetalisering;

Overwegende dat op het Hortaplein mogelijkheden zijn geopperd om de Zuidmarkt uit te breiden; dat hiermee rekening moet worden gehouden bij de herinrichting van de verbinding tussen Horta en de Esplanade;

2.1B Victor Hortaplein. Aanleg van een zijstrook voor voetgangers en fietsers

Overwegende dat de verbinding tussen het station en het plein wordt verzorgd door een brede rijbaan op het Victor Hortaplein zelf; dat deze inrichting het voordeel biedt dat leveringen kunnen worden afgehandeld;

Overwegende dat de ruimtelijke indeling van deze minerale ruimte momenteel geen duidelijke leesbaarheid van de openbare ruimte toelaat; dat de aanwezigheid van een groot aantal overbodige straatmeubelen de link tussen het station en zijn openbare ruimte doorknipt;

Overwegende dat de voetafdruk van de parkeergarage een onderbreking vormt in het landschap van het station en het plein; dat het gebruik van deze route door voetgangers en fietsers niet gebruiksvriendelijk en comfortabel is;

Overwegende dat het project gericht is op de herinrichting van de weg langs het stationsgebouw; dat de herinrichting gericht is op het vereenvoudigen en verduidelijken van de taal van de openbare ruimte om de actieve vervoerswijzen aan te moedigen;

Overwegend dat er aandacht moet worden besteed aan de uitgang van de ondergrondse parking en dat deze moet worden heringericht, waarbij de toegankelijkheid (fysieke toegankelijkheid van de ingang, erfdienstbaarheid, enz.) moet worden gewaarborgd als deze wordt verplaatst;

2.1C Victor Hortaplein. Creatie van een verbinding met de Onderwijsstraat en de Frankrijkstraat

Overwegende dat de verbinding tussen de Frankrijkstraat / Onderwijsstraat / de achterzijde van het station en het Victor Hortaplein van slechte kwaliteit is en ingericht werd om auto's te bedienen; dat de openbare ruimte visueel onoverzichtelijk is door de aanwezigheid van talrijke verkeersborden, paaltjes, slagbomen, enz.; dat de actieve vervoersmiddelen niet voldoende vrije ruimte hebben;

Overwegende dat het project tot doel heeft de verbinding tussen het Victor Hortaplein en de Onderwijs- en de Frankrijkstraat te verbeteren;

Overwegende dat het project voorziet in een verkleining van de parkingkoker door het elimineren van de rijstroken en zijparkeerplaatsen; dat de trottoirs worden verbreed; dat het straatmeubilair wordt gerationaliseerd; dat er een selectieve aanplanting is voorzien;

Overwegende dat het project als positief effect zal hebben dat het comfort van omwonenden en stationsgebruikers wordt verbeterd door het aanbieden van verkeersluwe, gebruiksvriendelijke openbare ruimten;

Overwegende dat de Frankrijkstraat en het Victor Hortaplein de aanwezigheid van restruimtes vertonen (verkeersgeleiders, ongebruikte trottoirs, enz.); dat het interessant zou zijn om een denkoefening over al deze ruimtes te integreren teneinde oplossingen te vinden om het gebruik ervan door de actieve vervoerswijzen of ten behoeve van een vegetalisering mogelijk te maken;

2.2 Onderwijsstraat. Verbetering van het wegprofiel

Overwegende dat de Onderwijsstraat een brede driebaansweg is met parkeerplaatsen in de lengte aan beide zijden; dat deze weg voornamelijk wordt gebruikt door doorgaand verkeer (in verband met de activiteiten van het station) en door internationale bussen; dat er filevorming is waargenomen, waardoor het kruispunt met de Veeartsenstraat geblokkeerd kan raken;

Overwegende dat de trottoirs royaal zijn, maar slecht aangelegd en gevegetaliseerd; dat de inrichting van de stationsingang erg complex en slecht leesbaar is; dat het fietspad op het trottoir is aangegeven; dat de Onderwijsstraat als 'Voetganger Plus' geldt in de multimodale specialisatie (MW) van 'Good Move';

Overwegende dat het project niet gericht is op een herinrichting van gevel tot gevel, maar op specifieke interventies om de openbare ruimte opnieuw in te richten; dat deze nieuwe ontwikkelingen onder andere gebaseerd zijn op het rationaliseren van de ruimte die door auto's wordt ingenomen en het verbeteren van de hiërarchie van de pijlers in overeenstemming met de doelstellingen van het 'Good Move'-plan; dat het de bedoeling is om zoveel mogelijk te demineraliseren en te vegetaliseren om afstand te nemen van de logica van weginrichtingen;

Overwegende dat de Onderwijsstraat de aanwezigheid van restruimtes vertoont (onderbroken en ongebruikte trottoirs, heterogeniteit van de materialen, enz.); dat het interessant zou zijn om een denkoefening over al deze ruimtes te integreren teneinde oplossingen te vinden om het efficiënter gebruik ervan door de actieve vervoerswijzen of ten behoeve van een vegetalisering mogelijk te maken;

2.3A Barastraat. Verbetering van de twee oost-westroutes

Overwegende dat het gedeelte van de Barastraat tussen het Baraplein en de Onderwijsstraat een brede weg is met twee rijstroken in elke richting; dat er buitensporige snelheden worden waargenomen; dat de weg deel uitmaakt van het 'Auto plus'-netwerk in de MWS van Good Move; dat de kruispunten met de Rossinistraat en de Onderwijsstraat gevaarlijk zijn voor voetgangers;

Overwegende dat het project bestaat uit de herinrichting van de Barastraat ter hoogte van de kruispunten Rossini en Onderwijs; dat deze operatie deze kruispunten veiliger zal maken voor zwakkere weggebruikers en de snelheid van gemotoriseerde voertuigen zal vertragen;

Overwegende dat deze operatie in overeenstemming is met pijler 2 van het GPDO, aangezien ze voorziet in een vegetalisering van openbare ruimten die worden gedomineerd door de aanwezigheid van minerale verhardingen;

Overwegende dat deze operatie voldoet aan de ambities van Good Move omdat ze de openbare ruimte opnieuw in evenwicht wil brengen ten gunste van de actieve vervoerswijzen;

Overwegende echter dat in de aanbevelingen in het milieueffectenrapport staat dat er geen invasieve soorten mogen worden aangeplant; dat niettemin in een sterk gemineraliseerd stedelijk landschap de aanplanting van invasieve soorten weinig invloed heeft op de verspreiding van dergelijke soorten;

2.3B Barastraat. Verbetering van de steeg Ernest Blerot

Overwegende dat de steeg Ernest Blérot uitsluitend ingericht is voor auto's met mogelijkheden tot langsparkeren; dat er op termijn een grote taxistandplaats zal komen; dat de trottoirs smal zijn;

Overwegende dat de operatie tot doel heeft om de trottoirs te verbreden en zelfs een gedeelde ruimte zonder niveauverschil te creëren; dat deze aanpak het mogelijk maakt om de relatie tussen het RSZ-gebouw en de openbare ruimte opnieuw te definiëren;

Overwegende dat de integratie van een taxistandplaats die toegankelijk is via de doorgang van het RSZ-gebouw (centraal atrium) dit gebied, dat momenteel wordt beschouwd als een "dode hoek" van de wijk, een achterliggend gebied zonder bestemming, nieuw leven zou kunnen inblazen;

Overwegende dat de toegankelijkheid tot het openbaar vervoer verzekerd moet worden en dat de openbaarvervoersmaatschappijen geraadpleegd dienen te worden bij het opstellen van het project;

2.4 Frankrijkstraat. Verbetering van het wegprofiel

Overwegende dat de Frankrijkstraat wordt gebruikt voor de ontsluiting van het station, door gebruikers van verschillende busmaatschappijen, taxi's en als een bypass voor de Barastraat; dat het doorgaand verkeer zeer intens is; dat de openbare ruimte voornamelijk in beslag wordt genomen door motorvoertuigen (rijdend of geparkeerd);

Overwegende dat de Frankrijkstraat is opgenomen in het maas 'Brussel-Zuid' in 'Fiets Plus' in het 'Good Move'-plan;

Overwegende dat het project voorziet in eenrichtingsverkeer in de richting Bara › Veeartsen; dat deze operatie als positief effect heeft dat het doorgaand verkeer wordt beperkt en er meer ruimte komt voor de actieve vervoerswijzen;

Overwegende dat het project tot doel heeft de openbare ruimte te vegetaliseren en tegelijkertijd een voorbeeldig regenwaterbeheer te introduceren; dat de verborgen aanwezigheid van de Zenne zichtbaar kan worden gemaakt door middel van voorzieningen die over de lengte van de weg worden verspreid;

Overwegende dat deze operatie in overeenstemming is met pijler 2 van het GPDO, aangezien ze voorziet in een vegetalisering van openbare ruimten die worden gedomineerd door de aanwezigheid van minerale verhardingen en een optimaal beheer van regenwater;

Overwegende dat deze operatie voldoet aan de ambities van Good Move omdat het de openbare ruimte opnieuw in evenwicht wil brengen ten gunste van de actieve vervoerswijzen;

2.5A Veeartsenstraat. Verbetering van de fietsers- en voetgangersoversteekplaats naar het Tweestationsblok

Overwegende dat de Veeartsenstraat een weg is die Sint-Gillis met Anderlecht verbindt en loodrecht op het spoorwegknooppunt staat; dat er veel verkeer overheen rijdt vanaf

de ring en de Industrielaan; dat de twee kruispunten (Veeartsen/Bara en Veeartsen/Fonsny) geïdentificeerd worden als ongevalgevoelige zones;

Overwegende dat deze is opgenomen als 'auto comfort' en 'fiets plus' in het 'Good Move'-plan;

Overwegende dat het project betrekking heeft op het comfortabeler maken van de doorgang tussen de Frankrijkstraat en de ingang van het toekomstige Tweestationspark (een ruimte die momenteel wordt ingenomen door een tankstation, het Infrabel-gebouw naast het spoor en een carwash); dat deze doorgang van strategisch belang is voor de leesbaarheid van de relatie tussen de stedelijke ruimten en de fysieke en conceptuele continuïteiten;

Overwegende dat het doel van het project is om de plaats van de auto in de openbare ruimte te rationaliseren; om de trottoirs te verbreden en de hoek van de Veeartsenstraat en de Frankrijkstraat aan te passen als ruimte gewijd aan het voorpark van het toekomstige Tweestationspark; om de fietspaden comfortabeler te maken, bomen aan te planten en waar mogelijk te demineraliseren;

Overwegende dat deze operatie in overeenstemming is met pijler 2 van het GPDO, aangezien ze voorziet in een vegetalisering van openbare ruimten die worden gedomineerd door de aanwezigheid van minerale verhardingen en een optimaal beheer van regenwater;

Overwegende dat deze operatie voldoet aan de ambities van Good Move omdat het de openbare ruimte opnieuw in evenwicht wil brengen ten gunste van de actieve vervoerswijzen en de vegetalisering;

2.5B Tunnels Veeartsen Verbetering van de kwaliteit van de tunnels

Overwegende dat de tunnels Veeartsen deel uitmaken van de continuïteit van de Veeartsenstraat onder de spoorlijnen;

Overwegende dat de hoofdtunnel 3 rijstroken telt; dat er een fietspad is in elke rijrichting, gescheiden van het verkeer door 'New Jersey'-blokken; dat de trottoirs aan weerszijden van de rijstroken erg smal zijn; dat door de slechte verlichting, het lawaai en de vervuiling verplaatsingen met actieve vervoerswijzen oncomfortabel zijn;

Overwegende dat de secundaire tunnel van 4,5 meter breed, bestemd voor actieve vervoerswijzen, evenwijdig is aangelegd met de wegtunnel, maar weinig gebruikt wordt vanwege een algemene perceptie van onveiligheid, opnieuw als gevolg van voorzieningen van slechte kwaliteit (met name de verlichting);

Overwegende dat deze operatie voldoet aan de ambities van Good Move omdat ze het comfort voor de actieve vervoerswijzen wil verbeteren;

Overwegende dat voorzien moet worden om deze ruimte niet alleen overdag, maar ook 's nachts te activeren teneinde de sociale controle over deze gesloten en minder zichtbare ruimte te verbeteren;

LUIK 03: HET TWEESTATIONSPARK

3.1 Ingang van het park aan de kant van de Veeartsenstraat: Voorbereidende sloop - en saneringsoperaties

Overwegende dat het Tweestationsblok als bijzonderheid heeft dat dit het ingangspunt vormt van de Zenne in de overwelling die de doorgang van de rivier verzekert in de infrastructuur ten noorden van het Gewest; dat het momenteel ingenomen wordt door verschillende infrastructuren en technische gebouwen; dat de kop van dit blok

grotendeels op openbare grond ligt met een onderverdeling tussen de gemeente Anderlecht, de NMBS en Infrabel;

Overwegende het voornemen van SVC 7 om een stadspark aan te leggen langs de oevers van de Zenne dat aanzet tot rondwandelen; dat het noodzakelijk is om sloop- en saneringswerkzaamheden uit te voeren om de ontwikkeling van het park mogelijk te maken;

Overwegende dat men zich ervan dient te vergewissen dat het park continu toegankelijk is en er een oost-westverbinding gecreëerd wordt.

3.1A Sloop van het Vivaqua-gebouw

Overwegende dat het Vivaqua-gebouw zich in het midden van het Tweestationsblok bevindt; dat het de "dégrilleur" omvat die nodig is voor het binnenstromen van de Zenne in de twee kokers, evenals vervallen kantoren, werkplaatsen en een hoogspanningscabine;

Overwegende dat het op een problematisch punt ligt voor de ontwikkeling van het Tweestationspark (bottleneck langs de oevers van de Zenne); dat het daarom verplaatst moet worden;

3.1B Sloop van de Carwash du Midi

Overwegende dat de carwash zich bevindt op een deel van het blok met een bijbehorende parking; dat de resulterende mineralisatie maximaal is; dat dit perceel van strategisch belang is voor de herconfiguratie van het blok met het oog op de ontwikkeling ervan als een gevegetaliseerde promenade;

Overwegende dat de operatie inhoudt dat de carwash wordt afgebroken; dat door deze afbraak het blok kan worden heringericht en omgevormd tot een ingang van het Tweestationspark;

3.1C Sloop en sanering van het tankstation Shell Express

Overwegende dat het perceel waarop het project betrekking heeft, eigendom is van de gemeente Anderlecht; dat er momenteel een 'Shell Express'-tankstation op staat waarvan het huurcontract afloopt; dat het van strategisch belang is voor de herinrichting van de kop van het Tweestationsblok;

Overwegende dat het project gericht is op de sloop van de luifel van het tankstation en de garage aan de achterzijde; dat de bodemsanering, met inbegrip van de ontmanteling van de tanks en de sanering van de verontreinigde grond, door de exploitant zelf zal worden uitgevoerd overeenkomstig de aan hem verleende milieuvergunning;

3.1D Sanering van de percelen 432/03_ en 23/24/62

Overwegende dat de NMBS eigenaar is van 3 percelen aan de kop van het Tweestationsblok; dat deze in beslag worden genomen door parkings; dat dit dus bijna volledig ondoorlaatbare zones zijn;

Overwegende dat er in het verleden industriële activiteiten hebben plaatsgevonden; dat het zeer waarschijnlijk is dat de bodem op deze percelen vervuild is;

Overwegende dat het project bestaat uit het uitvoeren van een bodemsaneringsoperatie op deze percelen;

3.2 Renovatie en mogelijke uitbreiding van het hoekgebouw van het bestaande 'Shell'-tankstation

Overwegende dat het perceel waarop het project betrekking heeft, eigendom is van de gemeente Anderlecht; dat er momenteel een 'Shell Express'-tankstation op staat waarvan het huurcontract afloopt; dat het van strategisch belang is voor de herinrichting van de kop van het Tweestationsblok; dat een gebouw G+1 zonder bestemming van een zeker belang is met inzonderheid een afgeronde straatgevel en een architecturaal taalgebruik dat eigen is aan de Zuidwijk wegens opgetrokken in Fouquemberg-stenen;

Overwegende dat het project de renovatie van het hoekgebouw beoogt; dat hierin een voorziening kan worden ondergebracht die een actieve verbinding vormt tussen de stad en het park (bv. horeca, buurtvoorziening, parkwachterlokalen); dat er toegezien dient te worden op een goede coördinatie met de sanering van de site (3.1 C) en de aanleg van het Tweestationspark (3.5);

3.3 Verlenging van de opening van de Zenne

Overwegende dat de Zenne in de open lucht door het hart van het Tweestationsblok stroomt; dat de Zenne uitkomt op twee kokers bij het Vivaqua-gebouw, op 100 meter van de Veeartsenstraat; dat de kokers een weinig kwalitatieve en puur functionele ruimte doorkruisen, die ingenomen wordt door een tankstation, een technisch gebouw van Infrabel en een carwash;

Overwegende dat het project bestaat uit het verlengen van het tracé van de Zenne in de open lucht tot aan de kop van het Tweehuizenblok, dat wil zeggen tot aan de gevel van de Veeartsenstraat; dat deze operatie de ontwikkeling van de biodiversiteit en het behoud van koelte-eilanden in de stad mogelijk kan maken; dat de kwaliteit van de leefomgeving hierdoor wordt verbeterd;

Overwegende dat voorafgaande technische studies nodig zijn om een nauwkeurig kader voor de interventie te kunnen vaststellen; dat een zekere coördinatie tussen Leefmilieu Brussel en Vivaqua een belangrijk prerogatief vormt;

Overwegende dat de wens om de waarde van het water in het stedelijke landschap te vergroten door de verbinding met de Zenne te herstellen interessant is en voldoet aan de eisen van pijler 2 van het GPDO, het Natuurplan en het Regenwaterbeheerplan; dat het gepast zou zijn om dit gebied als watergebied te beschouwen en de overwegingen over de integratie van biodiversiteit in het verlengde daarvan te integreren;

3.4 Bouw van een technisch gebouw bij de ingang van het Tweestationspark

Overwegende dat de verlenging van de opening van de Zenne de verplaatsing van het Vivaqua-gebouw noodzakelijk maakt, waarin zich met name de "dégrilleur" bij het binnenstromen van de rivier in haar kokers en de toegangspoorten tot deze kokers bevinden;

Overwegende dat het project het optrekken van een nieuw technisch gebouw omvat waarin een reeks functies zijn ondergebracht die nuttig zijn voor het goede functioneren van het gebied; dat alle technische elementen binnen zijn ondergebracht, inclusief een toegang voor vrachtwagens;

Overwegende dat voorzien dient te worden in een gebouw dat architecturaal geïntegreerd is in de omgeving van het park alsook in een zekere stilistische kwaliteit;

3.5 Inrichting van de ingang van het park aan de kant van de Veeartsenstraat met de bouw van twee voetgangersbruggen

Overwegende dat het Tweestationsblok het ingangspunt vormt van de Zenne in de overwelving die de doorgang van de rivier verzekert in de infrastructuur ten noorden van het Gewest (koker); dat op dit moment het deel van de Zenne in de open lucht niet gevaloriseerd wordt;

Overwegende operatie 3.5A die tot doel heeft een nieuw stadspark te creëren;

Overwegende dat het project betrekking heeft op de landschappelijke inrichtingen die nodig zijn voor de creatie van dit park; dat het gaat om:

- het ontharden van de ruimte;
- het terugkeren naar de volle grond;
- het aanplanten waar mogelijk van hoogstammen;
- het uitrusten van deze nieuwe voor het publiek toegankelijke ruimte met geschikt straatmeubilair.

Overwegende dat twee loopbruggen het mogelijk maken om van de ene oever van de Zenne naar de andere over te steken;

Overwegende dat er enkele parkeerplaatsen voorzien moeten worden voor de activiteiten van Vivaqua en Infrabel; dat er een toegang voor voertuigen nodig is voor de activiteiten van Infrabel (onderhoud);

Overwegende dat het project de inplanting van stadsmeubilair voorziet; dat er een denkoefening moet komen over het delen van straatmeubilair teneinde te voorkomen dat de openbare ruimten onoverzichtelijk worden;

Overwegende dat deze operatie het mogelijk zou maken om een nieuwe groene openbare ruimte aan te bieden aan de inwoners van de wijken van het Zuidstation; dat deze operatie tegemoetkomt aan de doelstellingen van het Natuurplan en van pijler 2 van het GPDO omdat ze voorziet in de demineralisatie van deze ruimten teneinde doorlaatbare en beplante ruimten aan te bieden in een gemineraliseerde stadswijk;

3.6 Inrichting van de zuidoever van de Zenne

Overwegende dat de Zenne in de open lucht stroomt binnen het Tweehuizenblok; dat de twee oevers van de rivier zeer verschillend zijn, zowel qua dikte als qua kwaliteit; dat de huidige operatie betrekking heeft op de oever langs de spoorlijn;

Overwegende dat deze groene ruimte bestaat uit twee entiteiten, namelijk de spoorwegberm en een eerder open en brede weide; dat de oevers van de rivier uit beton bestaan; dat de Zenne gedeeltelijk bedekt is door een dichte begroeiing, vooral achteraan het perceel, met de aanwezigheid van hoge bomen en een dichte vegetatiemassa; dat deze ruimte niet toegankelijk is voor het publiek;

Overwegende dat het project tot doel heeft de oevers van de Zenne te ontwikkelen en toegankelijk te maken voor het publiek; dat het hoofdzakelijk gaat om de aanleg van een voet- en fietspad en de selectieve plaatsing van straatmeubilair; dat de doorlaatbaarheid van de oever behouden moet blijven; dat een deel ontoegankelijk blijft om de ontwikkeling van de natuur en de biodiversiteit te garanderen;

Overwegende dat deze operatie het mogelijk maakt om de biodiversiteit en de natuur in de stad te verbeteren;

3.7 Inrichting van de noordoever van de Zenne

Overwegende dat de Zenne in de open lucht stroomt binnen het Tweehuizenblok; dat de twee oevers van de rivier zeer verschillend zijn, zowel qua dikte als qua kwaliteit; dat de huidige operatie betrekking heeft op de noordoever;

Overwegende dat de dikte van de oever op sommige plaatsen beperkt wordt door de inplanting van gebouwen; dat de oever behandeld wordt als een restruimte aan de achterkant van de percelen; dat de oever over de hele doorgang van het huizenblok gebetonneerd is en uit spontane begroeiing bestaat;

Overwegende dat het doel van het project is om een promenade te creëren langs de gehele lengte van de rivier op de noordelijke oever van de Zenne; dat de opportuniteit om de oevers van de Zenne geheel of gedeeltelijk te debetonneren zal worden onderzocht en geïmplementeerd indien de omstandigheden dit toelaten; dat een loopbrug aan het einde van het wandelpad mensen zal toelaten om van de ene kant van de oever naar de andere te gaan om ervoor te zorgen dat mensen zich kunnen verplaatsen op de site; dat de beoogde inrichtingen vrij minimalistisch zijn en de site opwaarderen (eenvoudig voet- en fietspad doorheen de site, maximale doorlaatbaarheid, aangepast straatmeubilair, aangepast verlichtingssysteem, enz.);

Overwegende dat de realisatie van dit deel van het programma afhankelijk is van de aankoop van privéterreinen of een overeenkomst in het kader van een erfdienstbaarheid; dat deze voorwaarde essentieel is voor de realisatie van het park en de bijbehorende operaties; dat deze operatie nochtans essentieel is om tegemoet te komen aan de opmerkingen in het SVC over de opname van de wijk in een blauw en groen netwerk;

Overwegende dat voor deze operatie echter een deel van de privépercelen moet worden aangekocht; dat het voor de haalbaarheid van deze operatie noodzakelijk is om voorafgaand aan het project met de eigenaars te overleggen over de aankoop van deze percelen;

Overwegende dat voor deze operatie een deel van de parkeerplaatsen moet worden opgeheven; dat het voor de haalbaarheid van deze operatie noodzakelijk is ervoor te zorgen dat het opheffen van een deel van de parkeerplaatsen de behoeften van kantoren, industrieën en productieve activiteiten niet schaadt; dat het in het geval van effecten inzake het opheffen van parkeerplaatsen noodzakelijk is te zorgen voor een voldoende aantal parkeerplaatsen voor de activiteiten, zodat dit parkeren niet naar de weg wordt verplaatst;

3.8 Sanering en inrichting van de verbinding tussen het park en de Tweestationsstraat (3.8A – 3.8B – 3.8C)

Overwegende dat voor een goed gebruik van het terrein en een goede aansluiting op de wijk het Tweestationspark moet kunnen worden doorkruist; dat het daarom noodzakelijk is om te zorgen voor een aansluiting van het park op de Tweestationsstraat; dat er drie complementaire doorgangsmogelijkheden zijn; dat het op de lange termijn niet gaat om een keuze tussen het een of het ander, maar om het realiseren van de drie verbindingen en zo de kwaliteit van de integratie van het park in de wijk te waarborgen;

Overwegende dat de drie mogelijke verbindingen in de volgende fiches in de vorm van scenario's worden uiteengezet; dat het in het kader van SVC 7 erop aankomt om voor alle subfiches van project 3.8 een globale AMO-opdracht te financieren en het beste scenario te implementeren, afhankelijk van de mogelijkheden die de uitvoerings- en implementatietermijn biedt;

Overwegende dat voor deze operaties eveneens bepaalde delen van privépercelen (3.8A – 3.8B – 3.8C) moeten worden aangekocht; dat het voor de haalbaarheid van deze operaties noodzakelijk is om voorafgaand aan het project met de eigenaars te overleggen over de aankoop van deze percelen;

Overwegende dat voor deze operaties een deel van de parkeerplaatsen moet worden opgeheven (3.8A – 3.8B – 3.8C); dat het voor de haalbaarheid van deze operaties noodzakelijk is om er samen met de aanwezige bedrijven en activiteiten voor te zorgen dat het opheffen van een deel van de parkeerplaatsen hun behoeften niet schaadt; dat het in het geval van effecten inzake het opheffen van parkeerplaatsen noodzakelijk is te zorgen voor een voldoende aantal parkeerplaatsen voor de activiteiten, zodat dit parkeren niet naar de weg wordt verplaatst;

Overwegende dat er gekozen dient te worden voor het scenario met de minste impact op economische activiteiten om deze te behouden, zoals aanbevolen in pijler 3 van het GPDO, die oproept tot het mobiliseren van het grondgebied ten gunste van de ontwikkeling van de stedelijke economie;

3.8A Inrichting van de ingang van het park zijde Tweestationsstraat

Overwegende dat het Tweestationsblok de bijzonderheid vertoont om het ingangspunt te vormen van de Zenne in de overwelling die de doorgang van de rivier verzekert in de infrastructuur ten noorden van het Gewest (koker); dat de Zenne in de open lucht er momenteel gewoon is zonder in enig opzicht gevaloriseerd te worden; dat de voorziene ingang van het park in de huidige toestand lokaal 40 meter breed is;

Overwegende dat het project ernaar streeft om de toegang en de verbindingen tussen de Tweestationsstraat en het binnenterrein van het gelijknamige huizenblok, waar de Zenne in de open lucht stroomt, opnieuw vorm te geven; dat het de bedoeling is de ruimte te demineraliseren, naar de volle grond terug te keren, waar mogelijk hoge bomen te planten en deze nieuwe, voor het publiek toegankelijke ruimte uit te rusten met aangepast straatmeubilair; dat het project ook een recreatieruimte (speelplein), wandelgebieden en verbindingen met zowel de kop van het park als de aangelegde oevers van de Zenne omvat;

Overwegende echter dat deze ingang zich op een privéperceel bevindt, dat de aankoop van dit perceel onontbeerlijk is voor de realisatie van het project, dat de aanwezige activiteit voorlopig behouden blijft, dat het bijgevolg noodzakelijk is om de parkeerbehoeften van de aanwezige activiteiten te analyseren en voldoende parkeerplaatsen te behouden om de continuïteit van deze activiteiten te verzekeren; dat het project bijgevolg de doorstroming van auto's, voetgangers en andere vormen van zachte mobiliteit zal moeten verzoenen;

3.8B Inrichting van de centrale verbinding naar de Tweestationsstraat

Overwegende dat het Tweestationsblok in de lengterichting is georganiseerd tussen de Tweestationsstraat en de spoorlijnen; dat men voornemens is om de creatie van een nieuw park aan te vatten dat al lange tijd is gepland in de gewestelijke strategieën inzake ruimtelijke ordening; dat dit park is georganiseerd rond de rivier de Zenne die in de open lucht stroomt;

Overwegende dat deze operatie inhoudt dat er een nieuwe verbinding wordt gecreëerd tussen de wijk en het park door middel van een openbare doorgang die privépercelen doorkruist;

Overwegende echter dat deze ingang zich op een privéperceel bevindt, dat de aankoop van dit perceel onontbeerlijk is voor de realisatie van het project, dat de aanwezige activiteit voorlopig behouden blijft, dat het bijgevolg noodzakelijk is om de parkeerbehoeften van de aanwezige activiteiten te analyseren en voldoende parkeerplaatsen te behouden om de continuïteit van deze activiteiten te verzekeren; dat

het project bijgevolg de doorstroming van auto's, voetgangers en andere vormen van zachte mobiliteit zal moeten verzoenen;

3.8C Inrichting langs de spoorwegen

Overwegende dat de huidige operatie betrekking heeft op de verlenging van het park langs het spoor naar het zuiden van het huizenblok; dat de omtrek zich uitstrekt over twee particuliere percelen waarop momenteel economische activiteiten zijn ingeplant (BRICO en Proximus);

Overwegende dat de dikte van de oever op sommige plaatsen beperkt is door de inplanting van gebouwen; dat het project aanbeveelt om een minimale breedte van 30 meter te reserveren voor het park in dit gebied; dat het SVC in deze zin afwijkt van het ontwerp van RPA;

Overwegende dat de inplanting en het volume van toekomstige gebouwen zodanig uitgedacht moeten worden dat schaduwen op de vegetatie en watergebieden van het park worden beperkt;

Overwegende dat de inrichting van de rest van het park en de aankoop en sanering van bepaalde delen van de privépercelen noodzakelijke voorbereidende operaties zijn;

3.9 Haalbaarheidsstudie over de doorsteek naar de site aan de Gerijstraat

Overwegende dat op de site van de Gerijstraat momenteel een elektrische transformator en een opleidingssite van Bruxelles Formation voor vrachtwagenchauffeurs gevestigd zijn; dat vlak naast deze activiteiten de Zenne in de open lucht stroomt en een actieve rol speelt in de landschappelijke kwaliteiten van dit gebied;

Overwegende dat het ontwikkelingspotentieel voor een groot gewestelijk park aanzienlijk is, gezien de onderbenutting van de plek, de ruimtelijke configuratie, de doorgang van de Zenne door het gebied en het openbare grondbeheer;

Overwegende dat Leefmilieu Brussel een haalbaarheidsstudie zal laten uitvoeren om het precieze ontwikkelingspotentieel te onderzoeken van een doorgang onder de sporen om de site van de Tweestationsstraat en de Gerijstraat fysiek met elkaar te verbinden; dat dit project positief is met het oog op de integratie van het Tweestationspark in een strategie op grotere schaal;

ACTIES VOOR MAATSCHAPPELIJKE SAMENHANG EN COLLECTIEF LEVEN

- 4.1 TIJDELIJKE BEZETTING VAN HET TANKSTATION VAN HET TWEESTATIONSBLOK
- 4.2 TIJDELIJKE BEZETTING VAN DE KLEINE VIERHOEK DOOR MOBIELE BIJSTANDSVERENIGINGEN
- 4.3 BEGELEIDING VAN DAKLOZEN
- 4.4 ZUIDMARKT VERBETERING VAN HET AFVALBEHEER EN BESTRIJDING VAN VOEDSELVERSPILLING
- 4.5 GEMEENTELIJKE PROJECTOPROEPEN
- 4.6 ECONOMISCHE DIAGNOSE VAN DE ZUIDWIJK

TRANSVERSALE OPERATIES

- 5.1 OPDRACHTENCENTRALE VOOR DE STUDIES OVER DE AANLEG VAN DE OPENBARE RUIMTEN ROND HET ZUIDSTATION
- 5.2 AANKOPEN

- 5.3 OP DE MARKT BRENGEN VAN LEEGSTAANDE WONINGEN BINNEN DE PERIMETER VAN SVC 7
- 5.4 VERSTERKING VAN HET SPEELNETWERK

BOEK 2: BIJKOMENDE OPERATIES

17. Inrichting van het interieur van de stelplaatshal

Overwegende dat de voorschriften van het GBP nageleefd dienen te worden;

Overwegende dat bijzondere aandacht moet worden besteed aan de erfgoedwaarden van de gebouwen;

18. Verbetering van de voorgevel van het gebouw met de creatie van woningen

Overwegende dat de voorschriften van het GBP voor de OGSO's nageleefd dienen te worden;

Overwegende dat de voorkeur moet worden gegeven aan renovaties/uitbreidingen/gedeeltelijke sloop boven sloop/reconstructies en dat bijzondere aandacht moet worden besteed aan de erfgoedwaarden van de gebouwen;

Gunstig advies onder voorwaarden:

- Urban.brussels behoudt zich het recht voor om een advies uit te brengen over projecten die het voorwerp uitmaken van een vergunningsaanvraag, om er zeker van te zijn dat de plannen, aanbevelingen en gewestelijke reglementeringen correct worden nageleefd;
- Respecteren van de inhoud van de mobiliteitsplannen en Vademecums van het Gewest en rekening houden met de vele mobiliteits- en openbare ruimteprojecten die in ontwikkeling zijn in of nabij de perimeter;
- Zich ervan vergewissen dat bij toekomstige openbare ruimteprojecten rekening wordt gehouden met regenwaterbeheer en indien nodig contact opnemen met de waterfacilitator van Leefmilieu Brussel;
- Opstellen van een mobiliteitsstudie vóór de creatie van nieuwe projecten om een coherente visie op mobiliteit binnen de wijk te verkrijgen en de aanbevelingen van Good Move en de MWS na te leven en behouden van een samenhang in het hele gebied zonder een negatieve impact te hebben op de perimeter (bv. verschuiving van het parkeren buiten de openbare weg naar parkeerplaatsen langs de openbare weg);
- Streven naar een vermindering van het aantal parkeerplaatsen met minstens 20% om te voldoen aan de doelstellingen van het Gewest met betrekking tot de afschaffing van een deel van de parkeermogelijkheden op straat ten gunste van eigentijdse uitdagingen (zachte mobiliteit, milieu, toegankelijkheid, enz.);
- Waarborgen van de toegankelijkheid van het openbaar vervoer en raadplegen van de openbaarvervoersmaatschappijen bij het opstellen van projecten om de commerciële snelheid van de voertuigen te garanderen;
- Naleven van het BWRO, de GSV, het GBP en de procedure voor het verkrijgen van de stedenbouwkundige vergunningen die nodig zijn voor de ontwikkeling van materiële projecten voor zowel gebouwen als openbare ruimte;
- Documenteren van de ruimten gelegen in de vierhoeken en respecteren van hun erfgoedwaarde in het kader van de haalbaarheidsstudie;
- Met betrekking tot operatie 1.4A de voorkeur geven aan de ontwikkeling van een overdekte markt in plaats van een sportpool;
- Bijzondere aandacht besteden aan de erfgoedwaarden van de bestaande gebouwen;
- De voorkeur geven aan renovaties/uitbreidingen boven sloop

Advies van de overlegcommissie

Punt 14.

Demande / Aanvraag: SP2022-1:

ONTWERP VAN STADSVERNIEUWINGSCONTRACT 7 "RONDON HET ZUIDSTATION"

+ MILIEUEFFECTENRAPPORT / ONTWERP VAN STADSVERNIEUWINGSCONTRACT 7 "RONDON HET ZUIDSTATION"

+ MILIEUEFFECTENRAPPORT
Fonsnylaan

Demander / Aanvrager: perspective.brussels (Vanessa Thieffry)

Dossiernr.: SP2022-1 /

UITEENZETTING VAN HET DOSSIER

1- CONTEXT

Overwegende dat de perimeter van het Stadsvernieuwingscontract 7 Rondom het Zuidstation de gemeenten Anderlecht en Sint-Gillis en de Stad Brussel omvat; dat andere stadsvernieuwingsinstrumenten actief zijn in en rond de perimeter (SVC 3 Weststation, SVC 4 Koningslaan, SVC 5 Heyvaert-Poincaré, DWC Marollen, DWC Zuid, DWC Wiels aan de Zenne, 2 schoolcontracten);

Overwegende de dossiers van het ontwerpprogramma voor SVC 7 Rondom het Zuidstation en het bijbehorende milieueffectenrapport;

Overwegende dat de perimeter van het SVC zich voornamelijk bevindt in gemengde en woongebieden, evenals in gebieden voor voorzieningen, sterk gemengde gebieden, administratieve gebieden, OGSO's en spoorweggebieden in het Gewestelijk Bestemmingsplan (GBP) dat bij besluit van de Regering van 3 mei 2001 werd goedgekeurd;

Overwegende dat de perimeter van het SVC in het Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling (GPDO), goedgekeurd bij besluit op 12 juli 2018, wordt aangemerkt als een prioritaire ontwikkelingspool met grote grondreserves; dat het GPDO bepaalt dat bijzondere aandacht moet worden besteed aan de transformatie van de openbare ruimte rond het station;

Overwegende dat het eveneens gelegen is in het opwaarderings- en stadsintegratiegebied van de Zenne in het GPDO; dat het plan een noodzaak beschrijft tot "reconversie van het huizenblok in de Tweestationsstraat en dan meer bepaald van de grote percelen die herbestemd zijn tot ondernemingsgebied in een stedelijke omgeving , en daarbij de bovengrondse loop van de Zenne herwaarderen";

Overwegende dat de perimeter van het SVC grotendeels is opgenomen in de maas 'Brussel-Zuid' van het 'Good Move'-plan; dat deze classificatie tot doel heeft de binnenkant van de wijk verkeersluwer te maken vanuit het oogpunt van de mobiliteit; dat de Europaesplanade, het Grondwetplein en de Stalingradlaan zijn opgenomen als voetgangersboulevards;

Overwegende dat het zuidoosten van het gebied van het SVC is opgenomen in een overstromingsgebied met een laag tot hoog overstromingsrisico, vanwege de natuurlijke topografie en de ligging op de bodem van de vallei van dit deel van het grondgebied;

Overwegende dat de perimeter van het SVC binnen die van het RPA Zuid ligt, dat momenteel wordt goedgekeurd en gevalideerd;

Overwegende dat de perimeter van het Stadsvernieuwingscontract "Rondom het Zuidstation" een deel van de perimeter van het Wijkcontract "Woonvriendelijke Stationsbuurt" omvat;

2-PROCEDURE

Overwegende dat tijdens het openbaar onderzoek dat plaatsvond van 24/10/2022 tot 24/11/2022 de volgende briefwisseling namens het college van burgemeester en schepenen is binnengekomen: 3 brieven en één buiten de termijn

VOORWERP EN MOTIVERING: VASTGOEDOPERATIES EN OPENBARE RUIMTEN ALGEMEEN

Overwegende dat het GPDO en Good Move een vermindering van het parkeren op straat ten belope van ongeveer 25% voorstellen; dat het SVC op deze aanbeveling zal moeten reageren met betrekking tot het afschaffen van het parkeren op straat en zal moeten streven naar een vermindering van het aantal auto's in de openbare ruimte;

Overwegende dat het GPDO in zijn "stadsproject" aandringt op de strijd tegen de opwarming van de aarde, in het bijzonder door het bevorderen van een beperkt gebruik van de personenwagen en het wijdverbreide gebruik van schone voertuigen;

Overwegende dat pijler 4 van het GPDO ("Het grondgebied inzetten om de multimodale verplaatsingen te bevorderen") de nadruk legt op de acties die moeten worden ondernomen om te zorgen voor een massale modal shift naar actieve vervoerswijzen; dat deze oplossingen gericht zijn op het terugdringen van het autobezit per huishouden, het bevorderen van de multimodaliteit voor verplaatsingen op middellange en lange afstand, met name voor gebruikers van het Gewest, en het beperken van de hinder en de sociale dualisering die gepaard gaan met mobiliteit;

Overwegende dat sommige van de doelstellingen van het SVC een herconfiguratie van de verkeersstromen binnen de perimeter inhouden; dat het gepast zou zijn om een mobiliteits- en parkeerstudie uit te voeren, of een coherent en allesomvattend verkeersplan, alvorens de projecten te ontwerpen;

Overwegende dat de implementatie van het SVC vraagt om rekening te houden met de inhoud van de mobiliteitsplannen en -vademecums van het Gewest en dat de vele mobiliteits- en openbare ruimteprojecten die in ontwikkeling zijn in of nabij de perimeter in aanmerking worden genomen;

Overwegende dat het GPDO in zijn "stadsproject" de rol van groene ruimten in het behoud en de verbetering van de biodiversiteit benadrukt;

Overwegende dat pijler 2 van het GPDO (aangename, duurzame en aantrekkelijke leefomgeving) de openbare ruimte voorstelt als een ondersteuning van de kwaliteit van de leefomgeving, waardoor die met natuurlijke elementen moet worden verrijkt (gazons, bomen, aanplantingen, watervlakken,

enz.); dat diezelfde as aanbeveelt om de openbare ruimte met zo veel mogelijk natuurlijke elementen te verrijken op plaatsen waar verharde oppervlakken overheersen;

Overwegende dat sommige operaties de wens uiten om een denkoefening rond regenwaterbeheer op te nemen; dat gelet op de ligging van de perimeter van het SVC (in of nabij gebieden met een laag tot hoog overstromingsrisico) het noodzakelijk is dat alle projecten deze denkoefening opnemen om dit water te kunnen infiltreren of gebruiken waar het valt;

Overwegende dat sommige van deze doelstellingen overeenstemmen met het gewestelijke beleid inzake mobiliteit, beveiliging van actieve vervoerswijzen en toegankelijkheid voor mensen met beperkte mobiliteit; dat het nodig is om ervoor te zorgen dat openbare ruimten toegankelijk zijn voor alle gebruikers;

Overwegende dat het programma bijdraagt aan sociale herwaardering, openbare ruimten gebruiksvriendelijker maakt, de milieukwaliteit van de bebouwde en onbebouwde omgeving verbetert, groene ruimten creëert en het reizen met actieve vervoersmiddelen helpt verbeteren;

Overwegende dat de voorgestelde inrichtingen moeten voldoen aan de gewestelijke doelstellingen en plannen (GBP, GPDO, Good Move, enz.);

Overwegende dat deze kennisgeving de gemachtigde ambtenaar niet ontslaat van de verplichting om zijn advies uit te brengen over elke aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning die wordt ingediend om ervoor te zorgen dat de gewestelijke plannen, aanbevelingen en verordeningen correct worden nageleefd;

LUIK 01: EUROPAESPLANADE EN OMGEVING

1.1 Activeren, autovrij maken en vergroenen van de Europaesplanade

Overwegende dat de perimeter van het project gelegen is in een wegennetwerk, in een structurerende ruimte en in een gebied van culturele, historische, esthetische waarde of stadsverfraaiing (GCHEWS) bij het GBP;

Overwegende dat uit de vaststelling blijkt dat de Europaesplanade momenteel een uitgestrekte, minerale en disfunctionele openbare ruimte is die het grootste deel van de tijd niet wordt gebruikt; dat deze wordt omringd door gevels die niet zijn geactiveerd; dat deze in het noordelijke deel wordt begrensd door druk doorgaand verkeer;

Overwegende dat het de dichtbevolkte wijk ontbreekt aan kwaliteitsvolle en gevegetaliseerde openbare ruimten;

Overwegende het voornemen van het project om de zijweg die bekend staat als de "Europaesplanade" en die langs het noordelijke deel van de Esplanade loopt, autovrij te maken; dat deze maatregel het mogelijk zou maken de Esplanade te verbreden ten gunste van actieve vervoerswijzen en de vegetalisering van de openbare ruimte;

Overwegende dat het project tot doel heeft een kwart van de totale oppervlakte van de Esplanade te vegetaliseren en waterdoorlatend te maken; dat de demineralisering van de openbare ruimte positief is in het licht van pijler 2 van het GPDO die aanbeveelt de openbare ruimte te verrijken met zoveel mogelijk natuurlijke elementen waar mineralen overheersen; dat deze opties bestudeerd moeten worden;

Overwegende dat deze operatie een oplossing biedt voor het probleem van de hitte-eilandeffecten in de stad, zoals aanbevolen in pijler 2 van het GPDO, omdat ze voorziet in de aanplanting van bomen in een openbare ruimte die mineraal en verstoken van schaduw is;

Overwegende dat de oppervlakten in volle grond zullen worden gerealiseerd op ondergrondse transportstructuren; dat het interessant zou zijn om inheemse soorten te selecteren die aangepast zijn aan een gemineraliseerde en verontreinigde omgeving en waarvan het wortelstelsel tracerend is;

Overwegende echter dat in de aanbevelingen in het milieueffectenrapport staat dat er geen invasieve soorten mogen worden aangeplant; dat niettemin in een sterk gemineraliseerd stedelijk landschap de aanplanting van invasieve soorten weinig invloed heeft op hun verspreiding;

Overwegende dat de Zuidmarkt één keer per week plaatsvindt op de esplanade, wat een sociale toe-eigening van de openbare ruimte mogelijk maakt; dat bij de toekomstige herinrichting rekening moet worden gehouden met deze parameter; dat bijzondere aandacht moet worden besteed aan het behoud van de vegetatie om te voorkomen dat deze tijdens de markten achteruitgaat, en dat de inplanting ervan moet worden bestudeerd om ervoor te zorgen dat deze het plaatsvinden van de Zuidmarkt niet belemmert (indeling van de kramen en aankomst- en vertrekmanoeuvres); dat in dit opzicht de vegetalisering van bijna een kwart van de oppervlakte onverenigbaar lijkt met het plaatsvinden van de markt en het beheer van de openbare netheid;

Gelet op de ligging van de perimeter van het SVC zou het interessant zijn om een globale denkoefening te integreren over het beheer van regenwater op de perimeter van de esplanade om te streven naar een maximale infiltratie, recuperatie en hergebruik van regenwater; dat het gepast zou zijn om contact op te nemen met de waterfacilitator van Leefmilieu Brussel om na te denken over een voorbeeldproject op het vlak van waterbeheer om het risico op overstromingen in de omgeving van de esplanade te verminderen;

Gelet op de hydrologische studie die werd uitgevoerd als onderdeel van SVC04 en werd uitgebreid tot de perimeter van het DWC Zuid die betrekking heeft op die van SVC07;

Overwegende dat de toegankelijkheid tot de voertuigen van het openbaar vervoer gewaarborgd en de openbaarvervoersmaatschappijen geraadpleegd dienen te worden bij het opstellen van het project;

1.2 Herprofilering en herkwalificatie van de Overdekte Straat

Overwegende dat de Overdekte Straat een belangrijke toegangsweg is naar het Zuidstation; dat deze een nogal ongewoon profiel heeft gezien de lage overdekking; dat ze talrijke mobiliteitsdiensten concentreert (taxi's, bussen, trams); dat de leesbaarheid van deze ruimte slecht is door het grote aantal wegmarkeringen en borden, het grote aantal stoepranden, trottoirs, barrières, enz.;

Overwegende dat het doel van deze operatie is om de Overdekte Straat volledig te herprofilen en te herkwalificeren; dat deze laatste een voorplein zonder niveauverschillen wordt;

Overwegende dat busterminals en taxistandplaatsen verplaatst werden naar een locatie buiten de Overdekte Straat, waardoor actieve vervoerswijzen voorrang krijgen;

Overwegende dat het project voorziet in sobere verlichting; dat de verlichtingstoestellen zodanig moeten worden geïnstalleerd dat ze een goede helderheid van de ruimte garanderen, en dus de veiligheid van de gebruikers;

Overwegende dat de operaties 4.2 en 4.3 tot doel hebben oplossingen te bieden ter ondersteuning van daklozen; dat deze operaties parallel lopen met de huidige operatie;

Overwegende dat het programma voorziet in de activering van de gevels die uitgeven op de Overdekte Straat door de inplanting van in de richting van de openbare ruimte geheroriënteerde commerciële cellen; dat het interessant zou zijn om de denkoefeningen over sociale controle en over de veiligheid van een gesloten ruimte die niet erg zichtbaar is te maximaliseren, om deze zowel overdag als 's nachts zo aantrekkelijk en veilig mogelijk te maken;

Overwegende dat het meubilair, de wegmarkeringen en alle inrichtingsopties moeten worden gekozen om een duidelijke, leesbare en hoogwaardige ruimte te creëren;

Overwegende dat het, gezien het grote aantal spelers dat betrokken is bij deze slagader, het essentieel is om een duidelijk geïdentificeerde projectleider te hebben - en in dit opzicht is de 'Gewest'-leider te vaag;

1.3 Programmatische, technische en financiële haalbaarheidsstudie over de vierhoeken

Overwegende dat de Noord-Zuidverbinding, die in 1952 in gebruik werd genomen, uitgestrekte ruimten onder de sporen heeft gecreëerd, die bekend staan als 'vierhoeken'; dat deze gebieden geen bestemming hebben en verlaten zijn; dat de geluids- en trillingsniveaus er hoog zijn; dat de mogelijkheden inzake natuurlijke verlichting beperkt zijn; en dat een kwetsbare bevolking haar toevlucht zoekt in de tussen- en overdekte ruimten, in zeer slechte gezondheidsomstandigheden;

Overwegende dat deze ruimten onder het belangrijkste spoorwegknooppunt van het land liggen;

Overwegende dat deze ruimten zowel structureel (kolommen) als ruimtelijk erfgoedkwaliteiten hebben;

Overwegende dat deze vierhoeken gedocumenteerd zullen moeten worden en dat er bij elke projectbepaling rekening gehouden zal moeten worden met hun erfgoedkenmerken;

Overwegende dat het project bestaat uit het uitvoeren van een programmatische, technische en financiële haalbaarheidsstudie, aan het einde waarvan naar verwachting specifieke elementen zullen worden opgenomen in de oproep tot het indienen van projecten met het oog op een herbestemming van de vierhoeken:

- verduidelijkingen inzake de budgettaire en financiële impact van het gebruik van alle of een deel van de vierhoeken (kosten voor het bouwrijp maken, inrichtingen, enz.);
- verduidelijkingen inzake de technische vereisten voor het beveiligen en bouwrijp maken van de locatie;
- verduidelijking inzake de in dit SVC beoogde programmatische richtsnoeren;

1.4 A Sportpool in de kleine vierhoek

Overwegende dat de kleine vierhoek bijzonder grote ongebruikte oppervlakken heeft; dat het om meer dan 7.000 m² gaat verspreid over twee niveaus; dat deze oppervlakken al meer dan 20 jaar wachten op een bestemming;

Overwegende dat het project tot doel heeft om een grootschalige sportpool te ontwikkelen die een impact zal hebben op de wijk en het omliggende gebied;

Overwegende dat de grote beschikbaarheid aan oppervlakten en de beperkingen van de locatie (onder de sporen, geluids- en trillingsoverlast) deze geschikt lijken te maken voor activiteiten zoals

een skatepark, klimzaal en parkourzaal; dat deze voorstellen moeten worden getest, geanalyseerd en verfijnd in het kader van de programmatische haalbaarheidsstudie (zie operatie 1.3);

Overwegende dat de herinrichting van de kleine vierhoek een opportuniteit biedt om nuttige stedelijke functies te bieden aan de wijk en haar omgeving en om een van de schakels te worden in de verbetering van de leefomstandigheden in deze wijken;

Overwegende dat de ruimte onder de vierhoeken gebruikt lijkt te kunnen worden als overdekte markt in plaats van als sportpool; dat het gebruik van deze ruimte als overdekte markt ook voorziet in een behoefte van algemeen belang en gericht is op een breder publiek en complementair zou zijn aan de Zuidmarkt;

Dat deze bestemming van overdekte markt daarom de voorkeur verdient;

Overwegende niettemin dat de gemeente Sint-Gillis de programmering van de kleine vierhoek als sportpool wenst te behouden, dat hierover onderhandelingen zijn gevoerd en overeenstemming is bereikt tussen alle partijen, evenals een oproep tot het indienen van ideeën, en dat de sportpool naar voren is gekomen als de meest realistische en relevante programmering;

Overwegende dat een sportpool zoals een skatepark, klimzaal en parkourzaal beter zou passen bij de beperkingen van de locatie (trillingen en geluidsoverlast) en een betere activering van deze benedenverdieping mogelijk zou maken (interactie met de openbare ruimte, openingstijden, enz.);

1.4B Toiletten, douches en openbare wasfaciliteiten met sociaal oogmerk in de kleine vierhoek
Overwegende dat de wijk van het Zuidstation een divers publiek aantrekt (bewoners, pendelaars, arbeiders en daklozen); dat studies een structureel gebrek aan sanitaire voorzieningen aantonen, in het bijzonder gratis openbare toiletten, vooral voor mensen die op straat leven;

Overwegende dat het project tot doel heeft een openbare toilet-, douche- en wasvoorziening voor sociaal gebruik te ontwikkelen; dat deze voorziening een aanvulling vormt op andere bestemmingen (zie operatie 1.4); dat $\pm 15\%$ van het gebouw aan deze infrastructuur kan worden toegewezen;

Overwegend dat de organisatie van deze ruimte moet worden verfijnd in het kader van de programmatische haalbaarheidsstudie; dat deze laatste moet definiëren hoe dit centrum zal functioneren, zich moet richten op behoeften in overleg met de vzw's die werken met de daklozen in de wijk, en moet specificeren hoe de ruimte zal worden beheerd;

1.5 Opvangcentrum en dagcentrum voor NBMV's

Overwegende dat de autoriteiten en verenigingen in de wijk van het Zuidstation melding maken van een toenemende aanwezigheid van rondzwervende Niet-Begeleide Minderjarige Vreemdelingen (NBMV), die zeer weinig zorg en begeleiding krijgen gezien de nieuwheid van de situatie; dat zij te kampen hebben met problemen van harddrugsgebruik, waardoor de begeleidingsproblemen nog groter worden;

Overwegende dat het project bestaat uit het ontwikkelen van een accommodatie en dagopvangstructuur voor NBMV; dat de benedenverdieping een antenne zal huisvesten waar de NBMV terecht kunnen voor informatie, opvang en verschillende diensten;

Overwegende dat de aankoop van dit perceel een premisse vormt voor het welslagen van de operatie;

1.6 Verbetering van de openbare ruimten na de graafwerken voor de werf van Metro 3

Overwegende dat de werf van metro 3 een grote impact heeft op de oppervlakte; dat de Jamarlaan en de Zuidlaan alsook de Stalingradlaan sinds 2020 uitgegraven werden; dat het mogelijk zal zijn om de openbare ruimte vanaf 2024 te overdekken; dat een herinrichtingsproject voor de Stalingradlaan (gemeenteweg) momenteel bestudeerd wordt; dat er voor de lanen (gewestwegen) nog een herinrichting bepaald dient te worden;

Overwegende de organisatie van de Zuidfoor;

Overwegende dat het project als doel heeft om de kwaliteit van de openbare ruimte aanzienlijk te verbeteren en deze gebruiksvriendelijk, comfortabel en verkeersluw te maken;

Overwegende dat het voorziet in een continuïteit voor voetgangers en fietsers, in het bijzonder met betrekking tot het oversteken van de kleine ring en de uitvoering van de 'Good Move'-strategie, evenals de vegetalisering van de openbare ruimte;

Overwegende dat het project tot doel heeft om de leesbaarheid van de openbare ruimte te verbeteren door deze te ontdoen van niveauverschillen, en om de stedelijke mobiliteit te rationaliseren;

Overwegende dat de samenhang van interventies op gewest- en gemeentewegen moet worden gewaarborgd;

Gelet op de ligging van de perimeter van het SVC zou het interessant zijn om een globale denkoefening te integreren over het beheer van regenwater op de perimeter van de werf van metro 3 om te streven naar een maximale infiltratie, recuperatie en hergebruik van regenwater; dat het gepast zou zijn om contact op te nemen met de waterfacilitator van Leefmilieu Brussel;

Overwegende dat een studie naar de parkeercapaciteiten binnen de perimeter van het SVC opportuun zou zijn, om oplossingen te identificeren in het geval van een eventueel aan te bieden compensatie;

LUIK 02: HART VAN HET STATION

2.1-A Victor Hortaplein. Verbetering van de verbinding met de Europaesplanade

Overwegende dat het Victor Hortaplein gelegen is tussen het Zuidstation en het kantoorgebouw van de RSZ; dat het 250 meter lang en 36 meter breed is; dat het in een goede algemene staat van onderhoud verkeert;

Overwegende dat de commerciële gevel van het station naar een binnengalerij is gekeerd met weinig opening naar het Victor Hortaplein; dat het plein daardoor niet erg geanimeerd is;

Overwegende dat twee dienstwegen langs de gebouwen lopen; dat elk uiteinde wordt gemarkeerd door de aanwezigheid van de toegangstrechters voor de ondergrondse openbare parkeergarage Q-Park; dat de actieve vervoersmiddelen slechts een zeer beperkt deel van de beschikbare breedte kunnen gebruiken; dat de rest wordt gebruikt voor weg-, technische en/of parkeerfuncties;

Overwegende dat de leesbaarheid van het plein wordt bemoeilijkt door de veelvuldige boordstenen, borden, paaltjes, barrières;

Overwegende dat het project bestaat uit de herinrichting van de verbinding tussen de Europaesplanade en het Victor Hortaplein; dat het hoofddoel is een verbinding te creëren tussen de openbare ruimten van het Zuidstation en de continuïteit tussen de ruimten bestemd voor

voetgangers en fietsers te versterken; dat de ontwikkelingen erop gericht zullen zijn deze ruimte te demineraliseren en te zorgen voor een brede en comfortabele continuïteit; dat deze opties grondig bestudeerd moeten worden;

Overwegende dat moet worden voldaan aan artikel 11 van titel VII van de GSV voor de realisatie van fietsenstallingen; dat fietsenstallingen in de buurt van stations voor ten minste 50% van het aanbod overdekt moeten zijn;

Gelet op het fietsparkingproject in de "grote vierhoek";

Overwegende dat het project de verplaatsing van de taxistandplaats naar de steeg Ernest Blérot en de verplaatsing van de toegang tot de parkeergarage Q-Park inhoudt; dat deze twee verplaatsingen het mogelijk maken om de voetafdruk van het weggedeelte Ernest Blérot tussen het RSZ-gebouw en het 'Move-Hub'-blok te beperken; dat het herstel van deze ruimten ten goede zou komen aan de actieve vervoerswijzen en de vegetalisering;

Overwegende dat op het Hortaplein mogelijkheden zijn geopperd om de Zuidmarkt uit te breiden; dat hiermee rekening moet worden gehouden bij de herinrichting van de verbinding tussen Horta en de Esplanade;

2.1-B Victor Hortaplein. Aanleg van een zijstrook voor voetgangers en fietsers

Overwegende dat de verbinding tussen het station en het plein wordt verzorgd door een brede rijbaan op het Victor Hortaplein zelf; dat deze inrichting het voordeel biedt dat leveringen kunnen worden afgehandeld;

Overwegende dat de ruimtelijke indeling van deze minerale ruimte momenteel geen duidelijke leesbaarheid van de openbare ruimte toelaat; dat de aanwezigheid van een groot aantal overbodige straatmeubelen de link tussen het station en zijn openbare ruimte doorknipt;

Overwegende dat de voetafdruk van de parkeergarage een onderbreking vormt in het landschap van het station en het plein; dat het gebruik van deze route door voetgangers en fietsers niet gebruiksvriendelijk en comfortabel is;

Overwegende dat het project gericht is op de herinrichting van de weg langs het stationsgebouw; dat de herinrichting gericht is op het vereenvoudigen en verduidelijken van de taal van de openbare ruimte om de actieve vervoerswijzen aan te moedigen;

Overwegend dat er aandacht moet worden besteed aan de uitgang van de ondergrondse parking en dat deze moet worden heringericht, waarbij de toegankelijkheid (fysieke toegankelijkheid van de ingang, erfdienstbaarheid, enz.) moet worden gewaarborgd als deze wordt verplaatst;

Overwegende de dropzone voor het corps diplomatique en de internationale functie van het Zuidstation;

Overwegende dat erop toegezien dient te worden dat de aanwezigheid van fietsen de veiligheid van voetgangers niet in het gedrang brengt;

Overwegende het evacuatieplan van het Zuidstation;

2.1-C Victor Hortaplein. Creatie van een verbinding met de Onderwijsstraat en de Frankrijkstraat

Overwegende dat de verbinding tussen de Frankrijkstraat / Onderwijsstraat / de achterzijde van het station en het Victor Hortaplein van slechte kwaliteit is en ingericht werd om auto's te bedienen; dat

de openbare ruimte visueel onoverzichtelijk is door de aanwezigheid van talrijke verkeersborden, paaltjes, slagbomen, enz.; dat de actieve vervoersmiddelen niet voldoende vrije ruimte hebben;

Overwegende dat het project tot doel heeft de verbinding tussen het Victor Hortaplein en de Onderwijs- en de Frankrijkstraat te verbeteren;

Overwegende dat het project voorziet in een verkleining van de parkingkoker door het elimineren van de rijstroken en zijparkeerplaatsen; dat de trottoirs worden verbreed; dat het straatmeubilair wordt gerationaliseerd; dat er een selectieve aanplanting is voorzien;

Overwegende dat het project als positief effect zal hebben dat het comfort van omwonenden en stationsgebruikers wordt verbeterd door het aanbieden van verkeersluwe, gebruiksvriendelijke openbare ruimten;

Overwegende dat de Frankrijkstraat en het Victor Hortaplein de aanwezigheid van restruimtes vertonen (verkeersgeleiders, ongebruikte trottoirs, enz.); dat het interessant zou zijn om een denkoefening over al deze ruimtes te integreren teneinde oplossingen te vinden om het gebruik ervan door de actieve vervoerswijzen of ten behoeve van een vegetalisering mogelijk te maken;

2.2 Onderwijsstraat. Verbetering van het wegprofiel

Overwegende dat de Onderwijsstraat een brede driebaansweg is met parkeerplaatsen in de lengte aan beide zijden; dat deze weg voornamelijk wordt gebruikt door doorgaand verkeer (in verband met de activiteiten van het station) en door internationale bussen; dat er filevorming is waargenomen, waardoor het kruispunt met de Veeartsenstraat geblokkeerd kan raken;

Overwegende dat de trottoirs royaal zijn, maar slecht aangelegd en gevegetaliseerd; dat de inrichting van de stationsingang erg complex en slecht leesbaar is; dat het fietspad op het trottoir is aangegeven; dat de Onderwijsstraat als 'Voetganger Plus' geldt in de multimodale specialisatie (MW) van 'Good Move';

Overwegende dat het project niet gericht is op een herinrichting van gevel tot gevel, maar op specifieke interventies om de openbare ruimte opnieuw in te richten; dat deze nieuwe ontwikkelingen onder andere gebaseerd zijn op het rationaliseren van de ruimte die door auto's wordt ingenomen en het verbeteren van de hiërarchie van de pijlers in overeenstemming met de doelstellingen van het 'Good Move'-plan; dat het de bedoeling is om zoveel mogelijk te demineraliseren en te vegetaliseren om afstand te nemen van de logica van weginrichtingen;

Overwegende dat de Onderwijsstraat de aanwezigheid van restruimtes vertoont (onderbroken en ongebruikte trottoirs, heterogeniteit van de materialen, enz.); dat het interessant zou zijn om een denkoefening over al deze ruimtes te integreren teneinde oplossingen te vinden om het efficiënter gebruik ervan door de actieve vervoerswijzen of ten behoeve van een vegetalisering mogelijk te maken;

2.3-A Barastraat. Verbetering van de twee oost-westroutes

Overwegende dat het gedeelte van de Barastraat tussen het Baraplein en de Onderwijsstraat een brede weg is met twee rijstroken in elke richting; dat er buitensporige snelheden worden waargenomen; dat de weg deel uitmaakt van het 'Auto plus'-netwerk in de MWS van Good Move; dat de kruispunten met de Rossinistraat en de Onderwijsstraat gevaarlijk zijn voor voetgangers;

Overwegende dat het project bestaat uit de herinrichting van de Barastraat ter hoogte van de kruispunten Rossini en Onderwijs; dat deze operatie deze kruispunten veiliger zal maken voor zwakkere weggebruikers en de snelheid van gemotoriseerde voertuigen zal vertragen;

Overwegende dat deze operatie in overeenstemming is met pijler 2 van het GPDO, aangezien ze voorziet in een vegetalisering van openbare ruimten die worden gedomineerd door de aanwezigheid van minerale verhardingen;

Overwegende dat deze operatie voldoet aan de ambities van Good Move omdat ze de openbare ruimte opnieuw in evenwicht wil brengen ten gunste van de actieve vervoerswijzen;

Overwegende echter dat in de aanbevelingen in het milieueffectenrapport staat dat er geen invasieve soorten mogen worden aangeplant; dat niettemin in een sterk gemineraliseerd stedelijk landschap de aanplanting van invasieve soorten weinig invloed heeft op de verspreiding van dergelijke soorten;

2.3-B Barastraat. Verbetering van de steeg Ernest Blerot

Overwegende dat de steeg Ernest Blérot uitsluitend ingericht is voor auto's met mogelijkheden tot langsparkeren; dat er op termijn een grote taxistandplaats zal komen; dat de trottoirs smal zijn;

Overwegende dat de operatie tot doel heeft om de trottoirs te verbreden en zelfs een gedeelde ruimte zonder niveauverschil te creëren; dat deze aanpak het mogelijk maakt om de relatie tussen het RSZ-gebouw en de openbare ruimte opnieuw te definiëren;

Overwegende dat de integratie van een taxistandplaats die toegankelijk is via de doorgang van het RSZ-gebouw (centraal atrium) dit gebied, dat momenteel wordt beschouwd als een "dode hoek" van de wijk, een achterliggend gebied zonder bestemming, nieuw leven zou kunnen inblazen;

Overwegende dat de toegankelijkheid tot het openbaar vervoer verzekerd moet worden en dat de openbaarvervoersmaatschappijen geraadpleegd dienen te worden bij het opstellen van het project;

2.4 Frankrijkstraat. Verbetering van het wegprofiel

Overwegende dat de Frankrijkstraat wordt gebruikt voor de ontsluiting van het station, door gebruikers van verschillende busmaatschappijen, taxi's en als een bypass voor de Barastraat; dat het doorgaand verkeer zeer intens is; dat de openbare ruimte voornamelijk in beslag wordt genomen door motorvoertuigen (rijdend of geparkeerd);

Overwegende dat de Frankrijkstraat is opgenomen in het maas 'Brussel-Zuid' in 'Fiets Plus' in het 'Good Move'-plan;

Overwegende dat het project voorziet in eenrichtingsverkeer in de richting Bara › Veeartsen; dat deze operatie als positief effect heeft dat het doorgaand verkeer wordt beperkt en er meer ruimte komt voor de actieve vervoerswijzen;

Overwegende echter dat het introduceren van eenrichtingsverkeer in de Frankrijkstraat het verkeer zal doen verplaatsen naar de Barastraat, waar meer woningen zijn;

Overwegende dat het project tot doel heeft de openbare ruimte te vegetaliseren en tegelijkertijd een voorbeeldig regenwaterbeheer te introduceren; dat de verborgen aanwezigheid van de Zenne zichtbaar kan worden gemaakt door middel van voorzieningen die over de lengte van de weg worden verspreid;

Overwegende dat deze operatie in overeenstemming is met pijler 2 van het GPDO, aangezien ze voorziet in een vegetalisering van openbare ruimten die worden gedomineerd door de aanwezigheid van minerale verhardingen en een optimaal beheer van regenwater;

Overwegende dat deze operatie voldoet aan de ambities van Good Move omdat ze de openbare ruimte opnieuw in evenwicht wil brengen ten gunste van de actieve vervoerswijzen;

Overwegende niettemin dat, zoals het MER aangeeft, dit de belangrijkste toegangsweg tot het station is voor langeafstandsbussen (pendeldienst naar de luchthaven van Charleroi, vervangende pendeldienst van de NMBS, enz.), moet een verkleining van het bouwprofiel van de rijweg hiermee rekening houden of een geldige optie voorstellen binnen de directe perimeter van het station;

2.5-A Veeartsenstraat. Verbetering van de fietsers- en voetgangersoversteekplaats naar het Tweestationsblok

Overwegende dat de Veeartsenstraat een weg is die Sint-Gillis met Anderlecht verbindt en loodrecht op het spoorwegknooppunt staat; dat er veel verkeer overheen rijdt vanaf de ring en de Industrielaan; dat de twee kruispunten (Veeartsen/Bara en Veeartsen/Fonsny) geïdentificeerd worden als ongevalgevoelige zones;

Overwegende dat deze is opgenomen als 'auto comfort' en 'fiets plus' in het 'Good Move'-plan;

Overwegende dat het project betrekking heeft op het comfortabeler maken van de doorgang tussen de Frankrijkstraat en de ingang van het toekomstige Tweestationspark (een ruimte die momenteel wordt ingenomen door een tankstation, het Infrabel-gebouw naast het spoor en een carwash); dat deze doorgang van strategisch belang is voor de leesbaarheid van de relatie tussen de stedelijke ruimten en de fysieke en conceptuele continuïteiten;

Overwegende dat het doel van het project is om de plaats van de auto in de openbare ruimte te rationaliseren; om de trottoirs te verbreden en de hoek van de Veeartsenstraat en de Frankrijkstraat aan te passen als ruimte gewijd aan het voorpark van het toekomstige Tweestationspark; om de fietspaden comfortabeler te maken, bomen aan te planten en waar mogelijk te demineraliseren;

Overwegende dat deze operatie in overeenstemming is met pijler 2 van het GPDO, aangezien ze voorziet in een vegetalisering van openbare ruimten die worden gedomineerd door de aanwezigheid van minerale verhardingen en een optimaal beheer van regenwater;

Overwegende dat deze operatie voldoet aan de ambities van Good Move omdat het de openbare ruimte opnieuw in evenwicht wil brengen ten gunste van de actieve vervoerswijzen en de vegetalisering;

2.5-B Tunnels Veeartsen. Verbetering van de kwaliteit van de tunnels

Overwegende dat de tunnels Veeartsen deel uitmaken van de continuïteit van de Veeartsenstraat onder de spoorlijnen;

Overwegende dat de hoofdtunnel 3 rijstroken telt; dat er een fietspad is in elke rijrichting, gescheiden van het verkeer door 'New Jersey'-blokken; dat de trottoirs aan weerszijden van de rijstroken erg smal zijn; dat door de slechte verlichting, het lawaai en de vervuiling verplaatsingen met actieve vervoerswijzen oncomfortabel zijn;

Overwegende dat de secundaire tunnel van 4,5 meter breed, bestemd voor actieve vervoerswijzen, evenwijdig is aangelegd met de wegtunnel, maar weinig gebruikt wordt vanwege een algemene

perceptie van onveiligheid, opnieuw als gevolg van voorzieningen van slechte kwaliteit (met name de verlichting);

Overwegende dat deze operatie voldoet aan de ambities van Good Move omdat ze het comfort voor de actieve vervoerswijzen wil verbeteren;

Overwegende dat voorzien moet worden om deze ruimte niet alleen overdag, maar ook 's nachts te activeren teneinde de sociale controle over deze gesloten en minder zichtbare ruimte te verbeteren;

LUIK 03: HET TWEESTATIONSPARK

3.1 Ingang van het park aan de kant van de Veeartsenstraat: Voorbereidende sloop - en saneringsoperaties

Overwegende dat het Tweestationsblok als bijzonderheid heeft dat dit het ingangspunt vormt van de Zenne in de overwelling die de doorgang van de rivier verzekert in de infrastructuur ten noorden van het Gewest; dat het momenteel ingenomen wordt door verschillende infrastructuren en technische gebouwen; dat de kop van dit blok grotendeels op openbare grond ligt met een onderverdeling tussen de gemeente Anderlecht, de NMBS en Infrabel;

Overwegende het voornemen van SVC 7 om een stadspark aan te leggen langs de oevers van de Zenne dat aanzet tot rondwandelen; dat het noodzakelijk is om sloop- en saneringswerkzaamheden uit te voeren om de ontwikkeling van het park mogelijk te maken;

Overwegende dat men zich ervan dient te vergewissen dat het park continu toegankelijk is en er een oost-westverbinding gecreëerd wordt.

3.1-A Sloop van het Vivaqua-gebouw

Overwegende dat het Vivaqua-gebouw zich in het midden van het Tweestationsblok bevindt; dat het de "dégrilleur" omvat die nodig is voor het binnenstromen van de Zenne in de twee kokers, evenals vervallen kantoren, werkplaatsen en een hoogspanningscabine;

Overwegende dat het op een problematisch punt ligt voor de ontwikkeling van het Tweestationspark (bottleneck langs de oevers van de Zenne); dat het daarom verplaatst moet worden;

3.1-B Sloop van de Carwash du Midi

Overwegende dat de carwash zich bevindt op een deel van het blok met een bijbehorende parking; dat de resulterende mineralisatie maximaal is; dat dit perceel van strategisch belang is voor de herconfiguratie van het blok met het oog op de ontwikkeling ervan als een gevegetaliseerde promenade;

Overwegende dat de operatie inhoudt dat de carwash wordt afgebroken; dat door deze afbraak het blok kan worden heringericht en omgevormd tot een ingang van het Tweestationspark;

3.1-C Sloop en sanering van het tankstation Shell Express

Overwegende dat het perceel waarop het project betrekking heeft, eigendom is van de gemeente Anderlecht; dat er momenteel een 'Shell Express'-tankstation op staat waarvan het huurcontract afloopt; dat het van strategisch belang is voor de herinrichting van de kop van het Tweestationsblok;

Overwegende dat het project gericht is op de sloop van de luifel van het tankstation en de garage aan de achterzijde; dat de bodemsanering, met inbegrip van de ontmanteling van de tanks en de

sanering van de door de activiteiten ervan verontreinigde grond, door de exploitant zelf zal worden uitgevoerd overeenkomstig de aan hem verleende milieuvergunning;

3.1-D Sanering van de percelen 432/03_ en 23/24/62

Overwegende dat de NMBS eigenaar is van 3 percelen aan de kop van het Tweestationsblok; dat deze in beslag worden genomen door parkings; dat dit dus bijna volledig ondoorlaatbare zones zijn;

Overwegende dat er in het verleden industriële activiteiten hebben plaatsgevonden; dat het zeer waarschijnlijk is dat de bodem op deze percelen vervuild is;

Overwegende dat het project bestaat uit het uitvoeren van een bodemsaneringsoperatie op deze percelen;

3.2 Renovatie en mogelijke uitbreiding van het hoekgebouw van het bestaande 'Shell'-tankstation

Overwegende dat het perceel waarop het project betrekking heeft, eigendom is van de gemeente Anderlecht; dat er momenteel een 'Shell Express'-tankstation op staat waarvan het huurcontract afloopt; dat het van strategisch belang is voor de herinrichting van de kop van het Tweestationsblok; dat een gebouw G+1 zonder bestemming van een zeker belang is met inzonderheid een afgeronde straatgevel en een architecturaal taalgebruik dat eigen is aan de Zuidwijk wegens opgetrokken in Fouquemberg-stenen;

Overwegende dat het project de renovatie van het hoekgebouw beoogt; dat hierin een voorziening kan worden ondergebracht die een actieve verbinding vormt tussen de stad en het park (bv. horeca, buurtvoorziening, parkwachterlokalen); dat er toegezien dient te worden op een goede coördinatie met de sanering van de site (3.1 C) en de aanleg van het Tweestationspark (3.5);

3.3 Verlenging van de opening van de Zenne

Overwegende dat de Zenne in de open lucht door het hart van het Tweestationsblok stroomt; dat de Zenne uitkomt op twee kokers bij het Vivaqua-gebouw, op 100 meter van de Veeartsenstraat; dat de kokers een weinig kwalitatieve en puur functionele ruimte doorkruisen, die ingenomen wordt door een tankstation, een technisch gebouw van Infrabel en een carwash;

Overwegende dat het project bestaat uit het verlengen van het tracé van de Zenne in de open lucht tot aan de kop van het Tweehuizenblok, dat wil zeggen tot aan de gevel van de Veeartsenstraat; dat deze operatie de ontwikkeling van de biodiversiteit en het behoud van koelte-eilanden in de stad mogelijk kan maken; dat de kwaliteit van de leefomgeving hierdoor wordt verbeterd;

Overwegende dat voorafgaande technische studies nodig zijn om een nauwkeurig kader voor de interventie te kunnen vaststellen; dat een zekere coördinatie tussen Leefmilieu Brussel en Vivaqua een belangrijk prerogatief vormt;

Overwegende dat de wens om de waarde van het water in het stedelijke landschap te vergroten door de verbinding met de Zenne te herstellen interessant is en voldoet aan de eisen van pijler 2 van het GPDO, het Natuurplan en het Regenwaterbeheerplan; dat het gepast zou zijn om dit gebied als watergebied te beschouwen en de overwegingen over de integratie van biodiversiteit in het verlengde daarvan te integreren;

3.4 Bouw van een technisch gebouw bij de ingang van het Tweestationspark

Overwegende dat de verlenging van de opening van de Zenne de verplaatsing van het Vivaqua-gebouw noodzakelijk maakt, waarin zich met name de "dégrilleur" bij het binnenstromen van de rivier in haar kokers en de toegangspoorten tot deze kokers bevinden;

Overwegende dat het project het optrekken van een nieuw technisch gebouw omvat waarin een reeks functies zijn ondergebracht die nuttig zijn voor het goede functioneren van het gebied; dat alle technische elementen binnen zijn ondergebracht, inclusief een toegang voor vrachtwagens;

Overwegende dat voorzien dient te worden in een gebouw dat architecturaal geïntegreerd is in de omgeving van het park alsook in een zekere stilistische kwaliteit;

3.5 Inrichting van de ingang van het park aan de kant van de Veeartsenstraat met de bouw van twee voetgangersbruggen

Overwegende dat het Tweestationsblok het ingangspunt vormt van de Zenne in de overwelving die de doorgang van de rivier verzekert in de infrastructuur ten noorden van het Gewest (koker); dat op dit moment het deel van de Zenne in de open lucht niet gevaloriseerd wordt;

Overwegende operatie 3.5A die tot doel heeft een nieuw stadspark te creëren;

Overwegende dat het project betrekking heeft op de landschappelijke inrichtingen die nodig zijn voor de creatie van dit park; dat het gaat om:

- het ontharden van de ruimte;
- het terugkeren naar de volle grond;
- het aanplanten waar mogelijk van hoogstammen;
- het uitrusten van deze nieuwe voor het publiek toegankelijke ruimte met geschikt straatmeubilair.

Overwegende dat twee loopbruggen het mogelijk maken om van de ene oever van de Zenne naar de andere over te steken;

Overwegende dat er enkele parkeerplaatsen voorzien moeten worden voor de activiteiten van Vivaqua en Infrabel; dat er een toegang voor voertuigen nodig is voor de activiteiten van Infrabel (onderhoud);

Overwegende dat het project de inplanting van stadsmeubilair voorziet; dat er een denkoefening moet komen over het delen van straatmeubilair teneinde te voorkomen dat de openbare ruimten onoverzichtelijk worden;

Overwegende dat deze operatie het mogelijk zou maken om een nieuwe groene openbare ruimte aan te bieden aan de inwoners van de wijken van het Zuidstation; dat deze operatie tegemoetkomt aan de doelstellingen van het Natuurplan en van pijler 2 van het GPDO omdat ze voorziet in de demineralisatie van deze ruimten teneinde doorlaatbare en beplante ruimten aan te bieden in een gemineraliseerde stadswijk;

3.6 Inrichting van de zuidoever van de Zenne

Overwegende dat de Zenne in de open lucht stroomt binnen het Tweehuizenblok; dat de twee oevers van de rivier zeer verschillend zijn, zowel qua dikte als qua kwaliteit; dat de huidige operatie betrekking heeft op de oever langs de spoorlijn;

Overwegende dat deze groene ruimte bestaat uit twee entiteiten, namelijk de spoorwegberm en een eerder open en brede weide; dat de oevers van de rivier uit beton bestaan; dat de Zenne gedeeltelijk bedekt is door een dichte begroeiing, vooral achteraan het perceel, met de aanwezigheid van hoge bomen en een dichte vegetatiemassa; dat deze ruimte niet toegankelijk is voor het publiek;

Overwegende dat het project tot doel heeft de oevers van de Zenne te ontwikkelen en toegankelijk te maken voor het publiek; dat het hoofdzakelijk gaat om de aanleg van een voet- en fietspad en de selectieve plaatsing van straatmeubilair; dat de doorlaatbaarheid van de oever behouden moet blijven; dat een deel ontoegankelijk blijft om de ontwikkeling van de natuur en de biodiversiteit te garanderen;

Overwegende dat deze operatie het mogelijk maakt om de biodiversiteit en de natuur in de stad te verbeteren;

3.7 Inrichting van de noordoever van de Zenne

Overwegende dat de Zenne in de open lucht stroomt binnen het Tweehuizenblok; dat de twee oevers van de rivier zeer verschillend zijn, zowel qua dikte als qua kwaliteit; dat de huidige operatie betrekking heeft op de noordoever;

Overwegende dat de dikte van de oever op sommige plaatsen beperkt wordt door de inplanting van gebouwen; dat de oever behandeld wordt als een restruimte aan de achterkant van de percelen; dat de oever over de hele doorgang van het huizenblok gebetonneerd is en uit spontane begroeiing bestaat;

Overwegende dat het doel van het project is om een promenade te creëren langs de gehele lengte van de rivier op de noordelijke oever van de Zenne; dat de opportuniteit om de oevers van de Zenne geheel of gedeeltelijk te debetonneren zal worden onderzocht en geïmplementeerd indien de omstandigheden dit toelaten; dat een loopbrug aan het einde van het wandelpad mensen zal toelaten om van de ene kant van de oever naar de andere te gaan om ervoor te zorgen dat mensen zich kunnen verplaatsen op de site; dat de beoogde inrichtingen vrij minimalistisch zijn en de site opwaarderen (eenvoudig voet- en fietspad doorheen de site, maximale doorlaatbaarheid, aangepast straatmeubilair, aangepast verlichtingssysteem, enz.);

Overwegende dat de realisatie van dit deel van het programma afhankelijk is van de aankoop van privéterreinen of een overeenkomst in het kader van een erfdienstbaarheid; dat deze voorwaarde essentieel is voor de realisatie van het park en de bijbehorende operaties; dat deze operatie nochtans essentieel is om tegemoet te komen aan de opmerkingen in het SVC over de opname van de wijk in een blauw en groen netwerk;

Overwegende dat voor deze operatie echter een deel van de privépercelen moet worden aangekocht; dat het voor de haalbaarheid van deze operatie noodzakelijk is om voorafgaand aan het project met de eigenaars te overleggen over de aankoop van deze percelen;

Overwegende dat voor deze operatie een deel van de parkeerplaatsen moet worden opgeheven; dat het voor de haalbaarheid van deze operatie noodzakelijk is ervoor te zorgen dat het opheffen van een deel van de parkeerplaatsen de behoeften van kantoren, industrieën en productieve activiteiten niet schaadt; dat het in het geval van effecten inzake het opheffen van parkeerplaatsen noodzakelijk is te zorgen voor een voldoende aantal parkeerplaatsen voor de activiteiten, zodat dit parkeren niet naar de weg wordt verplaatst;

3.8 Sanering en inrichting van de verbinding tussen het park en de Tweestationsstraat (3.8A – 3.8B – 3.8C)

Overwegende dat voor een goed gebruik van het terrein en een goede aansluiting op de wijk het Tweestationspark moet kunnen worden doorkruist; dat het daarom noodzakelijk is om te zorgen voor een aansluiting van het park op de Tweestationsstraat; dat er drie complementaire doorgangsmogelijkheden zijn; dat het op de lange termijn niet gaat om een keuze tussen het een of

het ander, maar om het realiseren van de drie verbindingen en zo de kwaliteit van de integratie van het park in de wijk te waarborgen;

Overwegende dat de drie mogelijke verbindingen in de volgende fiches in de vorm van scenario's worden uiteengezet; dat het in het kader van SVC 7 erop aankomt om voor alle subfiches van project 3.8 een globale AMO-opdracht te financieren en het beste scenario te implementeren, afhankelijk van de mogelijkheden die de uitvoerings- en implementatietermijn biedt;

Overwegende dat voor deze operaties eveneens bepaalde delen van privépercelen (3.8A – 3.8B – 3.8C) moeten worden aangekocht; dat het voor de haalbaarheid van deze operaties noodzakelijk is om voorafgaand aan het project met de eigenaars te overleggen over de aankoop van deze percelen;

Overwegende dat voor deze operaties een deel van de parkeerplaatsen moet worden opgeheven (3.8A – 3.8B – 3.8C); dat het voor de haalbaarheid van deze operaties noodzakelijk is om er samen met de aanwezige bedrijven en activiteiten voor te zorgen dat het opheffen van een deel van de parkeerplaatsen hun behoeften niet schaadt; dat het in het geval van effecten inzake het opheffen van parkeerplaatsen noodzakelijk is te zorgen voor een voldoende aantal parkeerplaatsen voor de activiteiten, zodat dit parkeren niet naar de weg wordt verplaatst;

Overwegende dat er gekozen dient te worden voor het scenario met de minste impact op economische activiteiten om deze te behouden, zoals aanbevolen in pijler 3 van het GPDO, die oproept tot het mobiliseren van het grondgebied ten gunste van de ontwikkeling van de stedelijke economie;

3.8-A Inrichting van de ingang van het park zijde Tweestationsstraat

Overwegende dat het Tweestationsblok de bijzonderheid vertoont om het ingangspunt te vormen van de Zenne in de overwelling die de doorgang van de rivier verzekert in de infrastructuur ten noorden van het Gewest (koker); dat de Zenne in de open lucht er momenteel gewoon is zonder in enig opzicht gevaloriseerd te worden; dat de voorziene ingang van het park in de huidige toestand lokaal 40 meter breed is;

Overwegende dat het project ernaar streeft om de toegang en de verbindingen tussen de Tweestationsstraat en het binnenterrein van het gelijknamige huizenblok, waar de Zenne in de open lucht stroomt, opnieuw vorm te geven; dat het de bedoeling is de ruimte te demineraliseren, naar de volle grond terug te keren, waar mogelijk hoge bomen te planten en deze nieuwe, voor het publiek toegankelijke ruimte uit te rusten met aangepast straatmeubilair; dat het project ook een recreatieruimte (speelplein), wandelgebieden en verbindingen met zowel de kop van het park als de aangelegde oevers van de Zenne omvat;

Overwegende echter dat deze ingang zich op een privéperceel bevindt, dat de aankoop van dit perceel onontbeerlijk is voor de realisatie van het project, dat de aanwezige activiteit voorlopig behouden blijft, dat het bijgevolg noodzakelijk is om de parkeerbehoeften van de aanwezige activiteiten te analyseren en voldoende parkeerplaatsen te behouden om de continuïteit van deze activiteiten te verzekeren; dat het project bijgevolg de doorstroming van auto's, voetgangers en andere vormen van zachte mobiliteit zal moeten verzoenen;

3.8-B Inrichting van de centrale verbinding naar de Tweestationsstraat

Overwegende dat het Tweestationsblok in de lengterichting is georganiseerd tussen de Tweestationsstraat en de spoorlijnen; dat men voornemens is om de creatie van een nieuw park aan te vatten dat al lange tijd is gepland in de gewestelijke strategieën inzake ruimtelijke ordening; dat dit park is georganiseerd rond de rivier de Zenne die in de open lucht stroomt;

Overwegende dat deze operatie inhoudt dat er een nieuwe verbinding wordt gecreëerd tussen de wijk en het park door middel van een openbare doorgang die privépercelen doorkruist;

Overwegende echter dat deze ingang zich op een privéperceel bevindt, dat de aankoop van dit perceel onontbeerlijk is voor de realisatie van het project, dat de aanwezige activiteit voorlopig behouden blijft, dat het bijgevolg noodzakelijk is om de parkeerbehoeften van de aanwezige activiteiten te analyseren en voldoende parkeerplaatsen te behouden om de continuïteit van deze activiteiten te verzekeren; dat het project bijgevolg de doorstroming van auto's, voetgangers en andere vormen van zachte mobiliteit zal moeten verzoenen;

3.8-C Inrichting langs de spoorwegen

Overwegende dat de huidige operatie betrekking heeft op de verlenging van het park langs het spoor naar het zuiden van het huizenblok; dat de omtrek zich uitstrekt over twee particuliere percelen waarop momenteel economische activiteiten zijn ingeplant (BRICO en Proximus);

Overwegende dat de dikte van de oever op sommige plaatsen beperkt is door de inplanting van gebouwen; dat het project aanbeveelt om een minimale breedte van 30 meter te reserveren voor het park in dit gebied; dat het SVC in deze zin afwijkt van het ontwerp van RPA;

Overwegende dat de inplanting en het volume van toekomstige gebouwen zodanig uitgedacht moeten worden dat schaduwen op de vegetatie en watergebieden van het park worden beperkt;

Overwegende dat de inrichting van de rest van het park en de aankoop en sanering van bepaalde delen van de privépercelen noodzakelijke voorbereidende operaties zijn;

3.9 Haalbaarheidsstudie over de doorsteek naar de site aan de Gerijstraat

Overwegende dat op de site van de Gerijstraat momenteel een elektrische transformator en een opleidingssite van Bruxelles Formation voor vrachtwagenchauffeurs gevestigd zijn; dat vlak naast deze activiteiten de Zenne in de open lucht stroomt en een actieve rol speelt in de landschappelijke kwaliteiten van dit gebied;

Overwegende dat het ontwikkelingspotentieel voor een groot gewestelijk park aanzienlijk is, gezien de onderbenutting van de plek, de ruimtelijke configuratie, de doorgang van de Zenne door het gebied en het openbare grondbeheer;

Overwegende dat Leefmilieu Brussel een haalbaarheidsstudie zal laten uitvoeren om het precieze ontwikkelingspotentieel te onderzoeken van een doorgang onder de sporen om de site van de Tweestationsstraat en de Gerijstraat fysiek met elkaar te verbinden; dat dit project positief is met het oog op de integratie van het Tweestationspark in een strategie op grotere schaal;

ACTIES VOOR MAATSCHAPPELIJKE COHESIE EN COLLECTIEF LEVEN

- 4.1 TIJDELIJKE BEZETTING VAN HET TANKSTATION VAN HET TWEESTATIONSBLK
- 4.2 TIJDELIJKE BEZETTING VAN DE KLEINE VIERHOEK DOOR MOBIELE BIJSTANDSVERENIGINGEN
- 4.3 BEGELEIDING VAN DAKLOZEN
- 4.4 ZUIDMARKT VERBETERING VAN HET AFVALBEHEER EN BESTRIJDING VAN VOEDSELVERSPILLING
- 4.5 GEMEENTELIJKE PROJECTOPROEPEN
- 4.6 ECONOMISCHE DIAGNOSE VAN DE ZUIDWIJK

TRANSVERSALE OPERATIES

- 5.1 OPDRACHTENCENTRALE VOOR DE STUDIES OVER DE AANLEG VAN DE OPENBARE RUIMTEN

ROND HET ZUIDSTATION

- 5.2 AANKOPEN
- 5.3 OP DE MARKT BRENGEN VAN LEEGSTAANDE WONINGEN BINNEN DE PERIMETER VAN SVC 7
- 5.4 VERSTERKING VAN HET SPEELNETWERK

BIJKOMENDE OPERATIES

- Inrichting van het interieur van de stelplaatshal

Overwegende dat de voorschriften van het GBP nageleefd dienen te worden;

Overwegende dat bijzondere aandacht moet worden besteed aan de erfgoedwaarden van de gebouwen;

- Verbetering van de voorgevel van het gebouw met de creatie van woningen

Overwegende dat de voorschriften van het GBP voor de OGSO's nageleefd dienen te worden;

Overwegende dat de voorkeur moet worden gegeven aan renovaties/uitbreidingen/gedeeltelijke sloop boven sloop/reconstructies en dat bijzondere aandacht moet worden besteed aan de erfgoedwaarden van de gebouwen;

Gunstig advies onder voorwaarden:

- Urban.brussels behoudt zich het recht voor om een advies uit te brengen over projecten die het voorwerp uitmaken van een vergunningsaanvraag, om er zeker van te zijn dat de plannen, aanbevelingen en gewestelijke reglementeringen correct worden nageleefd;
- Respecteren van de inhoud van de mobiliteitsplannen en Vademecums van het Gewest en rekening houden met de vele mobiliteits- en openbare ruimteprojecten die in ontwikkeling zijn in of nabij de perimeter;
- Zich ervan vergewissen dat bij toekomstige openbare ruimteprojecten rekening wordt gehouden met regenwaterbeheer en indien nodig contact opnemen met de waterfacilitator van Leefmilieu Brussel;
- Opstellen van een mobiliteitsstudie vóór de creatie van nieuwe projecten om een coherente visie op mobiliteit binnen de wijk te verkrijgen en de aanbevelingen van Good Move en de MWS na te leven en behouden van een samenhang in het hele gebied zonder een negatieve impact te hebben op de perimeter (bv. verschuiving van het parkeren buiten de openbare weg naar parkeerplaatsen langs de openbare weg);
- Streven naar een vermindering van het aantal parkeerplaatsen met minstens 20% om te voldoen aan de doelstellingen van het Gewest met betrekking tot de afschaffing van een deel van de parkeermogelijkheden op straat ten gunste van eigentijdse uitdagingen (zachte mobiliteit, milieu, toegankelijkheid, enz.);
- Waarborgen van de toegankelijkheid van het openbaar vervoer en raadplegen van de openbaarvervoersmaatschappijen bij het opstellen van projecten om de commerciële snelheid van de voertuigen te garanderen;
- Naleven van het BWRO, de GSV, het GBP en de procedure voor het verkrijgen van de stedenbouwkundige vergunningen die nodig zijn voor de ontwikkeling van materiële projecten voor zowel gebouwen als openbare ruimte;
- Documenteren van de ruimten gelegen in de vierhoeken en respecteren van hun erfgoedwaarde in het kader van de haalbaarheidsstudie;

- Met betrekking tot operatie 1.4A de voorkeur geven aan de ontwikkeling van een overdekte markt in plaats van een sportpool, hoewel de gemeente Sint-Gillis zich niet achter deze voorwaarde schaart;
- Bijzondere aandacht besteden aan de erfgoedwaarden van de bestaande gebouwen;
- De voorkeur geven aan renovaties/uitbreidingen boven sloop/heropbouw;
- Ervoor zorgen dat de inrichtingen compatibel zijn met de Zuidmarkt en de organisatie ervan (installatie van groentekweker);

Gemeentebestuur / Urban. brussels – Directie Stedenbouw - Directie Cultureel
Erfgoed / Brussel Mobiliteit / Leefmilieu Brussel / Anderlecht gemeentebestuur

Catherine MORENVILLE, Christophe DE BLIECK, Catherine AVAKIAN, Fanny Moschos, Michèle KREUTZ, Céline GANTY, Denis MOENECLAËY, Stéphane HILIGSMANN_