



**RAAD VOOR HET LEEFMILIEU
VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST**

ADVIES

Ontwerp van richtplan van aanleg « Zuid »

Aanvrager	Minister-president Rudi Vervoort
Aanvraag ontvangen op	27 september 2021
Advies aangenomen door de Raad voor het Leefmilieu van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest op	25 oktober 2021

Vooraf

Op 27/09/2021 heeft de Raad voor het Leefmilieu van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (hierna « de Raad ») een adviesaanvraag inzake het ontwerp van richtplan van aanleg « Zuid » ontvangen.

Dit ontwerp van richtplan van aanleg wil de functionele en sociale mix in de wijk versterken, de werkgelegenheid vergroten en een gezelligere wijk creëren voor de bewoners en de gebruikers van het station. De voornaamste prioriteiten zijn het versterken van de woonfunctie en extra voorzieningen, het verbeteren, vergroenen en animeren van de publieke ruimte en het intermodale stationsknooppunt, een mobiliteitssysteem dat de bereikbaarheid van het station garandeert zonder de woonbuurten te belasten en het versterken van de verbindingen met andere wijken en het stadscentrum van Brussel.

De uitvoering van het richtschema Zuid moet leiden tot de bouw van woningen en collectieve voorzieningen. De herwaardering van de openbare ruimte in de wijk maakt ook plaats voor diensten, winkels en recreatie. Het ontwerpplan is gestructureerd rond een visie voor de wijk als een « woonvriendelijk station ». De verwezenlijking van deze visie is gebaseerd op drie grote ambities, die de grote lijnen van het project vormen:

- Een grootstedelijke openbare ruimte;
- Intermodaliteit ten dienste van de gebruiksmogelijkheden;
- Een woonvriendelijke stationsbuurt.

Advies

1. Algemene beschouwingen

Volgens **de Raad** is het RPA Zuid duidelijk opgesteld met het doel de terreinen van de grote particuliere of semi-openbare vastgoedactoren die in de perimeter aanwezig zijn, zo goed mogelijk te valoriseren. Bovendien neemt het globaal gezien de vastgoedprojecten over die hen bekend zijn. In het RPA Zuid wordt dus duidelijk het algemeen belang verward met de bijzondere vastgoedbelangen van de grootgrondbezitters, ook al zijn deze semi-openbaar.

Hoewel **de Raad** van mening is dat het relevant is om kantoren rond de stations te concentreren en dat de Zuidwijk in het bijzonder er baat bij zou hebben om aangenamer te worden, plaatst **de Raad** vraagtekens bij de door het RPA voorgestelde dichtheid. Enerzijds lijkt het erop dat het RPA geen enkele vraag bevat inzake de blijvende en structurele gevolgen van de Covid-19-pandemie (trends: toename van telewerk en daardoor andere behoefte aan kantoren, intensiever gebruik van woningen, grotere behoefte aan groene en buitenruimten, enz.). Anderzijds zal de bouw en concentratie van nieuwe, hogere gebouwen de nagestreefde vermindering van de verontreinigingsgraden in de weg staan en een aanzienlijk effect hebben op de weerkaatsing en verspreiding van lawaai, in het bijzonder spoorweglawaai, naar de omliggende woonwijken toe.

Bovendien is **de Raad** van mening dat de NMBS of Infrabel hun historische aanwezigheid in de wijk heel goed zouden kunnen handhaven zonder dat er nieuwe, hogere gebouwen zouden moeten worden opgetrokken, temeer daar de tendens is dat de behoefte aan kantooruimte afneemt. De beslissing van de NMBS om haar kantoren te hergroeperen, is eerder een kwestie van optimalisering van haar vastgoed dan een noodzaak die met arbeidsorganisatie verband houdt: TUC Rail of het opleidingscentrum zou heel goed andere gebouwen dan de kantoren van de NMBS kunnen betrekken.

Vandaag maken digitale hulpmiddelen en telefonie het achterhaald om het werk zo te organiseren dat alle werknemers van een onderneming van dit type op éénzelfde plaats aanwezig moeten zijn.

Tevens stelt **de Raad** een gebrek aan samenhang en actualisering vast tussen de in het MER uiteengezette plannen enerzijds en de laatste versie van het RPA Zuid, alsmede de verschillende plannen en programma's in het gebied anderzijds (DWC Zuid, SVC, LMC van Sint-Gillis, implementatie maas Voorplein). Sommige van de statistische gegevens die voor de MER-effectenstudie zijn gebruikt, zijn verouderd of zelfs achterhaald (daterend uit de periode vóór de Covid-19-pandemie) en zijn dus niet meer geldig voor de plannen die aan het openbaar onderzoek zijn voorgelegd. Volgens **de Raad** heeft dit gebrek aan overzicht ook gevolgen voor de verschillende bouwprojecten waarop het RPA betrekking heeft (bijv. Postsorteercentrum-Fonsny vs. Frankrijk-Bara, die negatieve invloeden op elkaar zouden kunnen hebben), evenals voor de verschillende RPA's en BBP's die teveel in silo's zijn doordacht (bijv. de 4.000 nieuwe woningen die door het BBP Biestebroek op minder dan 1km van het Zuidstation zijn gepland, waardoor een tekort aan voorzieningen en groene ruimten ontstaat). In dit verband benadrukt **de Raad** dat in het MER wordt erkend dat het ontwerp van RPA Zuid niet aan de vraag naar crèches, scholen en groene ruimten zal kunnen voldoen.

2. Bijzondere beschouwingen

2.1 Leefmilieu

Het regelgevende gedeelte bevat onvoldoende verplichtingen in termen van vergroening, terwijl dit aspect in het strategische gedeelte en de illustraties wel wordt uitgewerkt. Volgens **de Raad** lijkt dit nochtans te voorzien in een behoefte aan groen in een zeer mineraal gebied en moet het mogelijk maken om huizenblokken van frisheid te creëren. In de regelgevende voorschriften voor gebouwen en oppervlakken zou met name het gebruik van biotoopcoëfficiënten kunnen worden toegepast.

Het regelgevende gedeelte bepaalt in algemeen voorschrift 11 dat aanvragen voor het slopen van gebouwen hun belang zouden rechtvaardigen in een verklarende nota inzake verschillende aspecten, waaronder energiebalans en milieuprestaties. **De Raad** moedigt de overheden dan ook aan om de aangevoerde argumenten met de nodige ernst te bestuderen, zodat zij niet zouden aarzelen om een irrelevante sloop-heropbouw te weigeren en projectontwikkelaars tot renovaties te verplichten. Evenzo moet, in het kader van de duurzame economie, de flexibiliteit van nieuwe installaties worden gewaarborgd om de behoeften aan sloop-heropbouw in de toekomst tot een minimum te herleiden: nieuwe gebouwen moeten in termen van een mix van functies worden doordacht en moeten de evolutie van deze mix mogelijk maken.

2.2 Koolstofbalans

De Raad herinnert eraan dat de verwezenlijking van het RPA Zuid, als gevolg van de aanzienlijke wijzigingen die in de bestaande stedelijke vormen zijn gepland, zal leiden tot talrijke zware en energieverblindende sloop-heropbouwoperaties (creëren van afval, vrachtwagenvervoer, enz.). Het RPA impliceert namelijk de afbraak van talrijke gebouwen (250.000 m²), waarvan sommige nauwelijks 20 jaar oud zijn, om ze dichterbij elkaar herop te bouwen (500.000 m²). **De Raad** betreurt dat het MER geen gekwantificeerde evaluatie bevat om de (huidige) « situatie 0 » te vergelijken met de in het RPA voorziene situatie wat de in het RPA geplande sloop-heropbouwoperaties betreft. **De Raad** herinnert er in dit verband aan dat, ook al is er een gebrek aan omzetting in de Belgische/Brusselse wetgeving, de Europese wetgeving (Richtlijn 2011/92/EU) vereist dat alle effecten, ook die op het klimaat, van grote vastgoedprojecten worden bestudeerd. Deze analyse is derhalve wettelijk verplicht.

Tevens stelt **de Raad** vast dat het ontwerp van RPA geen specifieke doelstelling bevat voor de energieprestaties van de gebouwen die zullen worden opgetrokken, maar kondigt het niettemin een positieve koolstofbalans van het RPA aan, die in een kleinere koolstofvoetafdruk zou resulteren. **De Raad** gaat er derhalve van uit dat de vereisten eenvoudigweg binnen de gewestelijke criteria hieromtrent zullen vallen. In het MER staat dat het project het energieverbruik van de gebouwen met een factor drie zou verminderen. Deze bewering wordt gedaan zonder rekening te houden met de aanzienlijke milieukosten van sloop-heropbouwoperaties. In dit verband vestigt **de Raad** de aandacht op de waarschuwingen van de koolstofbalansen, die door het Shifters-collectief voor het RPA Mediapark en door de AQL¹ voor het Stadsproject Wet (SPW) zijn bestudeerd.

2.3 Gebrek aan groene ruimten en doorlaatbaarheid

De Raad stelt vast dat de oppervlakte van het geplande park langsheen de Zenne erg klein is: 2,4ha. Ter vergelijking: het parkje bij de Hallepoort is 3,1ha groot. Het is niet erg toegankelijk (ingang via het kruispunt Veeartsenstraat/Tweestationsstraat) en heeft een langgerekte vorm die de gebruiksmogelijkheden ervan sterk beperkt (enkel een wandeling is mogelijk). Aangezien deze groene ruimte door de onoverdekte Zenne wordt omzoomd, zijn er bovendien belangrijke beperkingen op het gebied van veiligheid (onmogelijkheid om in kinderspeeltuigen te voorzien, sluiting 's avonds of bij slecht weer, enz.).

De rest van de geplande herinrichtingen van de openbare ruimte omvat slechts beperkte of marginale groene ruimten (aanplanting van bomen, tussenruimten tussen de nieuwe gebouwen van de huizenblokken Twee Stations of Frankrijk-Bara). Hoewel op bepaalde openbare ruimten, zoals het Hortaplein, de beperkingen van de ondergrond diepe beplantingen in de open grond verhinderen, is dit niet overal het geval: bepaalde huizenblokken (in het bijzonder Frankrijk-Bara en Twee Stations) hebben het potentieel om er beter geconfigureerde, beter toegankelijke parken aan te leggen, en zelfs parken van grotere omvang ingeval van volledige sloop van de aanwezige gebouwen.

Daarnaast herhaalt **de Raad** dat de verbetering van het beheer van het regenwater een belangrijke uitdaging vormt met het oog op de verzadiging van het unitaire rioleringsstelsel. Deze perimeter vormt een ware uitdaging, omdat deze momenteel dichtbebouwd is. Bovendien neemt de spoorweg 25% van de oppervlakte ervan in beslag en is bijna alles gebouwd op een ware gatenkaas van parkeerterreinen, metroschachten, tramschachten, Zenne-schachten, collectoren, enz. Dit alles bevindt zich op slechts enkele meters van de grondwaterspiegel. Het is dus bijna onmogelijk om op een groot deel van het RPA te infiltreren.

Het terrein is momenteel voor 95% gemineraliseerd. In het voorkeursscenario wordt het tot 90% gemineraliseerd. In het MER wordt erkend dat het ontwerp van RPA geen oplossing biedt voor het gebrek aan groene ruimten. Afgezien van het Zennepark (2,4ha), is er in het RPA geen andere groene ruimte voorzien. **De Raad** benadrukt dat het momenteel onbebouwde Kuifje-huizenblok ideaal zou zijn voor een nieuwe groene ruimte nabij het station.

¹ <https://www.placepublique.be/>

2.4 Rioleringsnetwerk

In verband met het bovenstaande punt dringt **de Raad** erop aan dat de beschouwingen inzake het blauwe netwerk een leidraad zouden kunnen vormen voor het waterbeheer van de Zuidwijk. **De Raad** herinnert er met name aan dat de Zenne en de dubbele overwelling ervan onder de Frankrijkstraat en het Hortaplein door lopen. Bij de toekomstige ontwikkelingen zal met deze kanalen rekening moeten worden gehouden, zonder dat ze worden aangetast; door de aanwezigheid van deze overwellingen is het huidige rioleringsnetwerk slechts gedeeltelijk. **De Raad** beveelt derhalve aan dat in de toekomstige ontwikkelingen zo nodig bijkomende ontwikkelingen van het rioleringsnetwerk zouden worden opgenomen, door in de nodige ruimte ervoor te voorzien.

De Raad vraagt zich ook af of in sommige gevallen de mogelijkheid is onderzocht om kleine netwerken voor het opvangen van regenwater te creëren die van het algemene rioleringsstelsel zijn gescheiden. Dit regenwater zou, indien nodig, rechtstreeks naar de Zenne kunnen worden afgevoerd.

2.5 Sociale huisvesting

In de strategische nota wordt verwezen naar de noodzaak om sociale huisvesting te integreren, teneinde de ambities van de Regering inzake een gemiddelde van 15% met een evenwichtige verdeling te verwezenlijken. Enerzijds wordt echter geen enkele analyse in termen van het al dan niet aanwezig zijn van sociale huisvesting in de wijk verricht, en anderzijds wordt in geen enkel regelgevend voorschrift aangegeven welke verplichtingen op het gebied van sociale huisvesting of huisvesting met een sociaal oogmerk gelden. **De Raad** betreurt het dat deze kwestie in het RPA volledig ontbreekt, terwijl het om een fundamentele Brusselse kwestie gaat (er staan immers ongeveer 49.000 huishoudens op de wachtlijst). Zonder dat het noodzakelijkerwijs het gemiddelde van 15% moet opleggen (rekening houdend met de mogelijke negatieve gevolgen voor de toegankelijkheid van niet-sociale woningen), zou in het RPA het voornemen om sociale woningen te ontwikkelen, moeten worden geconcretiseerd.

2.6 Stedenbouwkunde

Het RPA voorziet in de mogelijkheid om in de betrokken perimeter gebouwen van aanzienlijke hoogte op te trekken: 5x90m, 2x100m en 2x150m. Voor **de Raad** lijkt deze concentratie te groot, des te meer daar de Zuidtoren (of Pensioentoren, meegerekend) momenteel met 150m het hoogste gebouw van België is. De effecten inzake microklimaat (problematiek van de hitte-eilanden) en stedelijke verstoring lijken hier te groot. **De Raad** zou willen dat de toegestane hoogtes aanzienlijk zouden worden verlaagd. Indien er slechts één zou moeten worden gehandhaafd, lijkt vanuit een oogpunt van impact op de wijk in termen van beschaduwing de ontwikkeling ter hoogte van het Postsorteercentrum het minste probleem op te leveren.

In het algemeen is **de Raad** van mening dat de voorgestelde verdichting te groot lijkt in een omgeving die grote groene ruimten ontbeert. **De Raad** vraagt derhalve dat deze verdichting over het hele RPA naar beneden zou worden bijgesteld, teneinde de behoeften inzake verdichting en vergroening met elkaar in evenwicht te brengen.

Tevens betreurt **de Raad** het dat het RPA hoofdzakelijk op kantoren is toegespitst, zonder dat er over de integratie van de KMO's wordt nagedacht (met diverse handelszaken/diensten op de benedenverdiepingen).

2.7 Voorzieningen

De voorzieningen aan de kant van de Fonsnystraat lijken vrijwel afwezig te zijn, hoewel het station een barrière in de wijk vormt. **De Raad** meent dat het verstandig zou zijn om ook aan deze kant enkele voorzieningen te ontwikkelen, door het toegewijde deel in het « Postsorteercentrum-Fonsny »-huizenblok te vergroten. Deze voorzieningen zouden in de eerste plaats aan de bewoners van de wijk ten goede moeten komen.

2.8 Mobiliteit

Aan weerszijden van het station zullen busstations komen te liggen, verder weg dan nu het geval is. Derhalve beveelt **de Raad** aan om het voetgangerspad tussen de twee zorgvuldig te ontwerpen, om een aangename oversteek via de Overdekte straat mogelijk te maken. In dit opzicht is de opheffing van de rijweg die momenteel door bussen en taxi's wordt gebruikt, een goede zaak. Het wegdek en de verlichting zullen eveneens comfortabel moeten zijn.

Tevens benadrukt **de Raad** dat de globale vraag naar verplaatsingen sterk zal toenemen, waarvan een groot deel via autoverkeer (in een gebied dat nochtans goede openbare vervoersbindingen heeft). Het MER analyseert overigens dat « *de perimeter momenteel verzadigd is door doorgaand en bestemmingsverkeer. Ook al werden er aanpassingen doorgevoerd om de stromen en de snelheid op de grote assen van het RPA te beperken, is het niet de bedoeling van het RPA, zoals vertaald in het strategische luik, om een oplossing aan te reiken voor het verkeersprobleem binnen de perimeter (...). De enige oplossing (...) bestaat er dus in om voorzieningen te implementeren die het wegverkeer « ontsluiten » ter hoogte van de toegang tot het Brussels Gewest » (MER, blz. 1445).*

De Raad stelt derhalve een gebrek aan doelstellingen, samenhang en structurele oplossingen op wijkniveau vast. Er stellen zich veel vragen over de nu al verzadigde stroom auto's (met een verwachte verkeerstoename van 10 tot 12%), met name vanwege parkeren (tekort van 1.500 parkeerplaatsen) en leveringen. Wordt het gebruik van het station voor goederen overwogen ? **De Raad** dringt ook aan op een sterkere anticipatie op het gebruik van fietsen en steps (in termen van stallingen en oplaadpunten).

Besluiten

Om bovengenoemde redenen verzoekt **de Raad** het RPA Zuid in het licht van deze opmerkingen te herzien. **De Raad** steunt de tenuitvoerlegging van het SVC 7 om de bestaande openbare ruimte te verbeteren en roept op tot een gedeeltelijke herziening van het GBP of de goedkeuring van een BBP om een wijziging van de « vierhoekige » spoorwegzone mogelijk te maken, om er een bredere bestemmings-mogelijkheid toe te laten. **De Raad** dringt er tevens op aan dat bij een herziening van het GBP of de goedkeuring van een BBP een groene ruimte zou worden aangelegd die groot genoeg is om het tekort op dit gebied in de omliggende wijken - althans gedeeltelijk - op te vangen. In het algemeen moet de Zuidwijk opnieuw worden uitgedacht in het licht van de veranderingen die zich vandaag voordoen.

*
* *