
ADVIES

Ontwerp van Richtplan van aanleg « Ninoofsepoort »

Aanvrager	Perspective.brussels
Aanvraag ontvangen op	28-02-23
Advies aangenomen door de Raad voor het Leefmilieu op	28-03-23

Vooraf

Op 28/02/2023 heeft perspective.brussels de Raad voor het Leefmilieu (hierna « de Raad ») om advies gevraagd over het ontwerp van Richtplan van Aanleg (RPA) « Ninoofsepoort ».

In 2016 werd perspective.brussels door de Brusselse regering gemandateerd om een RPA voor de Ninoofsepoort op te stellen, een scharnierpunt tussen het westen en het oosten van de stad dat moest worden opgewaardeerd. Begin 2017 werd een planningsproces opgestart om de verschillende ambities inzake leefbaarheid, gebruiksvriendelijkheid en mobiliteit in een coherente visie samen te brengen. Een eerste RPA werd van 27 februari tot 29 april 2019 aan een openbaar onderzoek onderworpen en gaf aanleiding tot 281 klachten die op een brede waaier van vraagstukken betrekking hadden (dichtheid, mobiliteit, groene ruimten, sociale huisvesting, enz.). Er werden verschillende instanties geraadpleegd, waaronder de Raad die hierover op 13/03/2019 een advies uitbracht¹. Naar aanleiding van de verschillende raadplegingen en het negatieve advies van de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie (GOC) over de uitvoering van het ontwerp van RPA, werd het ontwerp aangepast en wordt het nu als een nieuw ontwerp van RPA voorgelegd.

Ondertussen werd de site tussen 2019 en 2022 volledig heringericht en zijn de bedrijven tussen de R20 en het kanaal verdwenen om plaats te maken voor een groot park (het « park Ninoofsepoort »). Ook werd een herstructurering van het vervoersnetwerk, dat de Ninoofsesteenweg met de R20 verbindt, doorgevoerd. In aansluiting op de verschillende openbare ruimten op de site werden nieuwe doorgangswegen voor actieve verkeersmiddelen gecreëerd.

Advies

Beschouwingen van het vorige advies van de Raad

De Raad stelt met genoeg vast dat een deel van de aanbevelingen uit zijn vorige advies (betreffende de vestiging van sociale woningen en de activering van het gelijkvloers van de toekomstige gebouwen op het driehoekige perceel) in aanmerking werden genomen.

Het nieuwe ontwerp van RPA gaat echter niet in op de volgende punten die in het vorige advies van de Raad werden aangehaald :

- het ontbreken van de mogelijkheid om productieactiviteiten te vestigen ;
- het ontbreken van meer grondige reflecties over de duurzaamheid van de wijk.

De Raad is van mening dat het nieuwe ontwerp van RPA geen enkele productieactiviteit mag uitsluiten in deze van oudsher industriële zone nabij het kanaal, een vervoersas die het verdient om beter te worden benut. Een Gewest, dat meer zelfvoorzienend en circulair moet worden, heeft nood aan terreinen voor productieactiviteiten.

¹<https://www.cerbc.brussels/avis-n-2019-03-13-03-relatif-au-projet-de-plan-damenagement-directeur-pad-porte-de-ninove/>

De Raad betreurt het dat het nieuwe ontwerp van RPA niet ambitieuzer en concreter werd opgevat wat betreft de duurzaamheid van de wijk, met name op het gebied van regenwaterbeheer (zie hieronder) en groene daken.

Kanaal, hydrologie en ondoorlaatbaarheid van de bodem

De Raad merkt op dat de perimeter van het RPA gevoelig is, gezien deze niet alleen het kanaal en de Zenne omvat (die het terrein ondergronds doorkruisen onder het westelijke deel van de kleine ring), maar ook een overloop en een waterpeil zeer dicht bij de grond. **De Raad** betreurt het dat de kwestie van de waterinfiltratie niet beter wordt aangepakt in het ontwerp van RPA, gezien de aanzienlijke ondoorlaatbaarheid van de bodemafdekking die daarvan het gevolg zou zijn.

In feite dreigt het RPA in dit al aanzienlijk waterondoorlaatbaar gebied de situatie te verergeren met zeer uitgebreide « potentiële » ondergrondse parkeerruimten. De omvang van deze zones is groter dan deze die bestemd zijn voor de verstedelijking aan de oppervlakte in het geval van het driehoekige perceel: *“Binnen het opnieuw afgebakende privédoein, met inbegrip van het voor verbreding bestemde deel langs de weg van Ninove, zal ten minste 25% van de oppervlakte onbebouwd blijven. Ondergronds kan het hele perceel worden bebouwd”* (blz. 38 van het strategisch-reglementaire gedeelte van het ontwerp van RPA).

Het RPA vermeldt de mogelijkheid om een geïntegreerd systeem voor regenwaterbeheer op te zetten om het beter van het afvalwater te scheiden. De nabijheid van het kanaal en de Zenne biedt inderdaad de mogelijkheid om een dergelijk beheerssysteem op te zetten. Daarom is **de Raad** van oordeel dat het RPA dit verplicht moet stellen en niet alleen de mogelijkheid ervan moet overwegen.

De Raad wijst erop dat VIVAQUA begin 2019 ter hoogte van de kaaien een pompstation in werking heeft gesteld om te voorkomen dat afvalwater in de Zenne wordt geloosd (tussen de Nijverheidskaai en de Slachthuizenlaan). Dit pompstation is van essentieel belang voor de bescherming van de Zenne.

De Raad vraagt dan ook dat de inrichtingen in het kader van het RPA de toegankelijkheid van deze installaties zouden waarborgen : pompstations, kleppenkamers, enz.

Tot slot betreurt **de Raad** het dat het ontwerp van RPA niet meer aandacht besteedt aan het kanaal dat een landschappelijke en recreatieve ontwikkeling verdient, ook al gaat het om een wijk die gevormd is door de aanwezigheid van het kanaal. **De Raad** vraagt dat de verlaging van de kaden in het regelgevend luik zou worden ingeschreven.

Publieke toegankelijkheid op het driehoekig perceel

De Raad is van mening dat in het ontwerp van RPA moet worden gespecificeerd of de open ruimte (25%) van het driehoekige perceel publiekelijk toegankelijk is. Het is jammer dat het ontwerp van RPA op geen enkele manier voorziet in de integratie van deze onbebouwde ruimte bij het geheel van open ruimtes binnen het gebied van het RPA.

Bij het verlagen van de kades langs het driehoekig perceel (punt hierboven) vraagt **de Raad** in ieder geval dat de verlaagde kaaien toegankelijk zouden zijn voor het publiek en geen deel zouden uitmaken van de eventueel geprivatiseerde onbebouwde ruimte van het driehoekig perceel. Naast het opnemen van de verlaging van de kaaien in het reglementaire luik (punt hierboven), zou het strategische luik van het ontwerp van RPA moeten voorzien in de continuïteit van de open ruimte van het driehoekige perceel met de verlaagde kaaien in het bijzonder, alsook met de rest van de onmiddellijke omgeving van het perceel.

Luchtkwaliteit

Het MER geeft mee dat de toename van het wegverkeer een negatief effect op de luchtkwaliteit zal hebben : « *In deze context zal de toename van het wegverkeer, die gepaard gaat met de verstedelijking van het gebied, nefast zijn voor de luchtkwaliteit en de gezondheid. Zoals reeds aangehaald in het hoofdstuk over mobiliteit, is deze toename echter marginaal en dus niet significant* » (MER Hoofdstuk 3, Deel 7 Lucht-Klimaat en Energie, blz. 4).

Ondanks het feit dat het MER deze toename als onbeduidend heeft gekwalificeerd, merkt **de Raad** op dat de luchtkwaliteit in de zone van de Ninoofsepoort momenteel zeer ongezond is (zie maatregelen Irceline² en studie Curieuzenair³) en dus verder zou kunnen verslechteren, terwijl de WHO-luchtkwaliteitsnormen op het punt staan te worden aangescherpt. Het RPA heeft derhalve negatieve gevolgen voor de luchtkwaliteit en de gezondheid van de burgers.

Biodiversiteit en plantenerfgoed

De Raad stelt vast dat de term « biodiversiteit » slechts twee keer voorkomt in het RPA en dat biodiversiteit als zodanig niet aan bod komt. Evenzo is de **Raad** van mening dat de studies van het MER tekortschieten voor wat biodiversiteit betreft. Het kanaal is een corridor voor biodiversiteit en elk van de delen ervan heeft een rol in deze functie. Er werden reigers, zwanen en verschillende vissoorten waargenomen, en in het park werd ook een vos gespot. Derhalve vraagt **de Raad** dat het RPA tot de activering van het biodiversiteitspotentieel van het gebied zou kunnen bijdragen.

Met betrekking tot de driehoek, die momenteel braak ligt (op Bruciel is te zien dat zich daar vegetatie heeft ontwikkeld), is **de Raad** van mening dat de in het ontwerp van RPA aangevoerde rechtvaardiging van de onmogelijkheid om omwille van omheiningen observaties te verrichten, onaanvaardbaar is.

Tot slot merkt **de Raad** op dat twee van de vier opmerkelijke bomen die op de perimeter van het RPA werden geïnventariseerd, al zijn geveld ([Canadese populier - Inventaris van het natuurlijk erfgoed \(heritage.brussels\)](#)) ([Gewone plataan - Inventaris van het natuurlijk erfgoed \(heritage.brussels\)](#)). De nog aanwezige bomen op de Vander Putten-site zouden dan weer rechtstreeks worden bedreigd door dit ontwerp van RPA, dat de bouw van een ondergrondse parking op deze site zou toelaten. Voorts herhaalt **de Raad** dat de perimeter van dit RPA zich bevindt op de uiterste grenzen van drie zeer dichtbevolkte wijken, waar natuurlijke en ademruimten voor menselijke en niet-menselijke bewoners zeldzaam en kostbaar zijn.

Mobiliteit

De Raad stelt vast dat het RPA zeer weinig regelgevende bepalingen betreffende mobiliteit, het enige juridisch bindende onderdeel, bevat. Het merendeel van wat mobiliteit en parkeren betreft, staat in het strategische gedeelte. In het MER wordt maar weinig ingegaan op het onderdeel mobiliteit en parkeren, te beginnen met de studieperimeter die zeer beperkt is, gezien het om één van de belangrijkste knooppunten van de kleine ring gaat.

² Gemiddelde NO₂-waarde voor 2021 van 27,0 µg/m³ voor het meest nabije meetpunt tot de perimeter (station 41R001) - de kaart kan worden geraadpleegd op www.irceline.be

³ NO₂-waarden van 27,22 tot 34,43 µg/m³ gemeten voor de 4 meest nabije punten tot de perimeter - de kaart kan worden geraadpleegd op www.curieuzenair.brussels

Gelet op de omvang van de door de RPA toegestane ondergrondse parkings wenst **de Raad** de aandacht te vestigen op de noodzaak om de gevolgen daarvan nader te bestuderen. Het RPA geeft immers aan dat de mobiliteit in het regelgevende stuk weinig structureel verandert, terwijl het om een zeer complex en chaotisch verkeerspunt gaat waar nu veel bewoners en bezoekers bij zullen komen.

De Raad wijst erop dat de veiligheid van het kinderspeelplein in het park van de Ninoofsepoort moet worden gewaarborgd, gezien deze zich in de onmiddellijke nabijheid zou bevinden van de door het RPA gecreëerde secundaire verbinding tussen de Heyvaertstraat en de kleine ring/Nijverheidskaai (uitsluitend bestemd voor hulp- en verhuisvoertuigen).

De Raad stelt vast dat in het MER een « kiss and ride »-zone voor de Pierronruimte wordt aanbevolen. Een dergelijke zone vergemakkelijkt het gebruik van de auto, terwijl de aanleg van nieuwe voorzieningen al tot meer verkeer zal leiden. **De Raad** is van oordeel dat vooral actieve vormen van mobiliteit zouden moeten worden aangemoedigd. Bij het Vander Puttenstadion zullen de woningen en voorzieningen veel bijkomend verkeer genereren. Aangezien het MER vraagt om het parkeren te beperken, zou het RPA een nog lagere beperking van het aantal parkeerplaatsen in verhouding tot het aantal wooneenheden kunnen opleggen.

De Raad neemt er nota van dat het MER aangeeft dat het driehoekige perceel meer verkeer zal genereren. In het MER staat ook dat de fiets- en voetgangersinfrastructuur van zeer hoge kwaliteit is. **De Raad** is nochtans van mening dat het deel van deze infrastructuur dat het kanaal met de kleine ring en het park verbindt, niet duidelijk is. Bovendien hebben fietsers geen voorrang op het gemotoriseerde verkeer. Met deze tekortkomingen moet in het RPA rekening worden gehouden.

Tot slot merkt **de Raad** (evenals het MER) op dat de toegang tot een ondergrondse parking voor het driehoekige perceel problematisch is, gezien de toegang moet verlopen via assen die door alle vervoerswijzen, waaronder de tram, intensief worden gebruikt. **De Raad** plaatst derhalve vraagtekens bij de beslissing om de ingang van deze parking aan de kant van de kleine ring te plaatsen, terwijl in het MER een ingang via de Ninoofsesteenweg wordt aanbevolen.

Huisvesting

In overeenstemming met de bevindingen van het MER is **de Raad** bezorgd over de kwaliteit van de voorgestelde woningen binnen de perimeter van het RPA, en in het bijzonder deze van het driehoekige perceel, gelet op de hoge blootstelling ervan aan wegverkeer aan de rand van twee belangrijke assen. Er zij aan herinnerd dat dit perceel vóór 2009 bestemd was voor kantoren, een bestemming die minder aan dergelijke verontreiniging onderhevig is. Bijgevolg is **de Raad** van mening dat de geplande woningen moeten voldoen aan hoge eisen inzake geluidsisolatie (« meer dan normale » geluids- en trillingsisolatie volgens het MER) en uiteraard aan de warmte-isolatiestandaarden C+, zoals bepaald in het LKEP 2 en in de Renolution-strategie van het Brussels Gewest.

Bezinning

De Raad merkt op dat de afmetingen van het in het ontwerp van RPA toegestane maximumscenario de bezinning van het park op de Vander Putten-site, en in het bijzonder het speelplein, alsook op de heringerichte openbare ruimte nabij de voetgangersbrug en de Henegouwenkaai zouden kunnen aantasten. Bij gebrek aan definitieve projecten die voor vestiging op de perimeter van het RPA zijn bestemd, vestigt **de Raad** de aandacht op de volgende beschouwing van het MER : *“Gezien de baan van de zon zouden de gevolgen voor het nieuwe project zelf moeten zijn en niet voor de omwonenden.*

Het bestuur moet deze kwestie van nabij opvolgen en de nodige maatregelen nemen bij het aanvragen van stedenbouwkundige vergunningen” (MER Hoofdstuk 3, Deel 10 Microklimaat, blz. 7).

Pierronruimte

De Raad plaatst vraagtekens bij het door het ontwerp van RPA geplande bouwwerk in de Pierronruimte. Waarom wordt het niet als park/open gebied behouden zoals het nu is ?

De Raad is van oordeel dat een maximumomvang voor de voorzieningen ten westen van het park zou moeten worden vastgesteld. Om oververdichting van het gebied te voorkomen en de openingen rondom het park te behouden, stelt **de Raad** voor om de toegestane hoogte tot R+1 te beperken.

Gebrek aan voorzieningen

De Raad merkt op dat de wijken die aan de perimeter van het RPA grenzen een gebrek aan collectieve voorzieningen hebben. De bestemming van de twee tolhuisjes voor de horeca lijkt overdreven, net nu ook in het park een kiosk voor dit doel werd gebouwd. Eén van de tolhuisjes zou kunnen worden bestemd voor functies die de hele gemeenschap ten goede zouden komen (bijvoorbeeld culturele activiteiten).

Tot slot vraagt **de Raad** dat het RPA in een multifunctionele ruimte zou voorzien (opslag van materieel, kleedkamers, enz.) die voorbehouden is voor de beheerders die verantwoordelijk zijn voor het onderhoud van de openbare ruimten. De momenteel gebruikte ruimten van de tolhuisjes zijn daarvoor ongeschikt.

*

* *