Perspective.brussels
Naamsestraat 59
1000 Brussel

(Vertaling van de originele brief)

Brussel, 26 oktober 2021

Geachte

Bij deze maken we u de opmerkingen over van Midi Moins Une ! over het RPA Zuid in het kader van het openbaar onderzoek.

0. Over Midi Moins Une !

Midi Moins Une ! is een collectief van burgers die rond het Zuidstation wonen, in Sint-Gillis en Kuregem, Anderlecht. De groep werd opgericht in 2019 om de stedenbouwkundige omwentelingen in de Zuidwijk op te volgen, te bestuderen, bedenkingen te maken en in actie te schieten wanneer nodig. Vooral de NMBS-hoofdzetel aan de Fonsnylaan en het RPA Zuid worden van dichtbij opgevolgd.

Midi Moins Une ! startte een petitie tegen het RPA Zuid, die op 26.10.2021 ondertekend werd door 736 mensen. Een update van het aantal handtekeningen vindt u op de website midimoinsune.be.

De petitie bevat een synthese van de voornaamste knelpunten van het RPA. De analyse die hieronder volgt is veel volledig er en werd uitgewerkt in het kader van het openbaar onderzoek.

1. Algemeen

1.1 Het algemene opzet van het plan

Het RPA Zuid werd duidelijk gemaakt om de bezittingen van grote privé of semipublieke vastgoedbezitters in de wijk zoveel mogelijk op te waarderen. Het bevat trouwens ook de reeds gekende projecten van deze actoren. Het gaat hier om een flagrante verwarring tussen algemeen belang en de specifieke belangen van grote grondeigenaars, ook de semipublieke. De NMBS of Infrabel kunnen heel goed hun historische aanwezigheid in de buurt behouden zonder nieuwe en hogere gebouwen, temeer omdat ondernemingen en administraties vandaag net een tegenovergestelde tendens volgen: ze hebben minder kantooroppervlakte nodig.

Het RPA Zuid werd duidelijk gemaakt om de bezittingen van grote privé of semipublieke vastgoedbezitters in de wijk zoveel mogelijk op te waarderen. Het bevat trouwens ook de reeds gekende projecten van deze actoren. Het gaat hier om een flagrante verwarring tussen algemeen belang en de specifieke belangen van grote grondeigenaars, ook de semipublieke. De NMBS of Infrabel kunnen heel goed hun historische aanwezigheid in de buurt behouden zonder nieuwe en hogere gebouwen, temeer omdat ondernemingen en administraties vandaag net een tegenovergestelde tendens volgen: ze hebben minder kantooroppervlakte nodig.

De beslissing van de NMBS om al haar kantoren samen te brengen op de Fonsnylaan beantwoordt in de eerste plaats aan een optimalisering van vastgoed, en minder aan een absolute nood aan reorganisatie. HR Rail of het opleidingscentrum kunnen evengoed ondergebracht worden in andere gebouwen dan de kantoorgebouwen van de NMBS-administratie. Gezien de huidige digitalisering en telefonie is de gelijktijdige aanwezigheid van alle werknemers van zo'n grote onderneming op éénzelfde plaats een verouderd idee. Tijdens de coronapandemie is ook de NMBS meer dan anderhalf jaar grotendeels overgeschakeld naar adequaat en efficiënt telewerk.

De globale stedelijke verdichting in de perimeter van het RPA Zuid – de netto V/T-verhouding gaat van 2,70 naar 3,67 – steunt op het voorwendsel dat andere Europese stationsbuurten een gelijkaardige dichtheid verdragen. Het Milieueffectenrapport (MER, p.80 e.v.) vergelijkt verschillende situaties in het buitenland om tot het besluit te komen dat de voorziene dichtheid in het RPA Zuid vergelijkbaar is. Maar het MER stelt ook dat '(…) de meeste bestudeerde voorbeelden doorgaans worden geassocieerd met kwalitatieve open ruimten (stadsparken, groene boulevards, enz.), wat de impact van dit type eerder dichte stedelijke weefsels met hoge bouwprofielen beperkt. De aanwezigheid van open ruimtes met deze kenmerken is binnen het RPA in de bestaande situatie minder belangrijk dan in de [*sic*] geanalyseerde voorbeeld.' (p.90). Hieraan kunnen we toevoegen dat de aansluitingen met het openbaar vervoer en/of de capaciteit van het wegennetwerk (breedte, aantal rijvakken) in deze voorbeelden niet te vergelijken zijn met wat zich rond het Zuidstation bevindt:

- Londen – Saint-Pancras: enkel Euston Road heeft brede afmetingen maar het station biedt een aansluiting met 6 metrolijnen (Underground) en tal van treinverbindingen naar de buitenwijken,
- Rotterdam Centraal: 2 metrolijnen maar omringd door een uitgebreid wegennet van brede rijbanen (Weena, Statenweg, Schiekade, Westersingel/Mauritsweg, Pompenburg…),
- Frankfurt: 9 S-Bahn-lijnen (GEN), 2 U-Bahn-lijnen (metro) en verschillende brede wegen die rond of doorheen de perimeter lopen (Hafenstrasse, Mainzer Landstrasse, Bassler/Dusseldorfstrasse),
- Lyon Part-Dieu: 1 metrolijn maar vele trams en bussen die aansluiten op het station; de stationsperimeter bestaat ook uit een uitgebreid netwerk van brede wegen (rue de la Villette, boulevard Marius Vivier Merle, rue Garibaldi, rue de Bonnel, Cour Lafayette, rue Paul Bert…).

De densiteit die het RPA Zuid voorziet mag dan wel een gelijkaardige V/T-verhouding hebben als in die andere stationsbuurten, het is duidelijk dat de voorwaarden om een dergelijke densiteit te laten functioneren niet aanwezig zijn in de Zuidwijk, noch op vlak van open ruimte, noch op vlak van aansluiting met diverse transportmiddelen.

1.2 Geen geactualiseerde en onsamenhangende gegevens in het Milieueffectenrapport

De plannen in het Milieueffectenrapport (MER) – in het bijzonder op p.28 en 60 van de Niet-technische samenvatting (MER-NTS), en p.27 en 476 van het MER – komen niet overeen met de plannen in het strategisch luik (p.70-71) en het informatief luik (p.24-25). Dat geldt ook voor bepaalde cijfers, bijvoorbeeld betreffende de voorziene oppervlaktes (p.31 van het MER-NTS en p.68 van het strategisch luik). Daardoor geeft het rapport een verwrongen beeld en is het bijgevolg ook niet geldig voor het openbaar onderzoek voor het RPA. Het MER werd niet geactualiseerd in functie van de nieuwe versie van het RPA Zuid en moet bijgewerkt worden voor een nieuw openbaar onderzoek.

Ook worden er in het MER bepaalde statistische gegevens gebruikt die te oud of zelfs compleet achterhaald zijn. Bijvoorbeeld de cijfers inzake nood aan kantoorruimte dateren van 2017 (p.14 van het MER). De demografische gegevens dateren van 2016. In het algemeen zien we dat de gegevens dateren van voor de coronapandemie die toch belangrijke verschuivingen veroorzaakt heeft (zie 1.3).

Het MER houdt geen rekening met het Duurzame Wijkcontract (DWC) Zuid, noch met het Stadsvernieuwingscontract (SVC) 7, noch met het Lokaal Mobiliteitsplan (LMP) van Sint-Gillis, noch met de inrichting van de VoorpleinEN-lus op vlak van mobiliteit – enkele van de vele plannen en programma's in deze zone.

1.3 Geen aandacht voor de gevolgen van de coronapandemie op lange termijn

Noch in het RPA, noch in het MER wordt er ook maar enige melding gemaakt van de coronapandemie of de gevolgen ervan: wat betekent de pandemie op demografisch vlak? welke voorzieningen zijn er nu nodig? of wat zijn de noden op vlak van kantooroppervlakte, groene ruimte, handelszaken of woningen? Zelfs al is de pandemie nog niet voorbij en zijn de gevolgen nog niet helemaal vatbaar, diverse artikels en boeken tonen aan dat er duidelijk nieuwe tendenzen en veranderingen zijn, met name een grotere inzet op telewerk en noden die tot hiertoe onderbelicht bleven (buitenruimtes zoals terrassen en tuinen, of voor wie daar niet over beschikt, openbare parken).

Wat betreft telewerk is er al heel wat studiewerk begonnen over de gevolgen voor de kantoormarkt (zie bv. het Overzicht van het kantorenpark, nr.39). Ook op vlak van woningen (typologie en lokalisering), vervoer, handelszaken en hotelsector moeten de behoeftes opnieuw bestudeerd worden.

Het spreekt voor zich dat deze duurzame en structurele veranderingen in al hun aspecten geïntegreerd moeten worden in de uitwerking van het RPA Zuid. Globaal gezien zouden we kunnen stellen: minder kantoren, handelszaken en hotels, stedelijke concentratie niet zo noodzakelijk en wenselijk, meer openbare en private groene ruimtes. Maar het RPA Zuid en het MER maken geen gewag van deze veranderingen en nieuwe uitdagingen. Blijkbaar werden ze in pre-pandemietijd opgesteld.

Ook de relativering van de 'demografische boom' sinds 2016 moet meegenomen worden in de herbeoordeling van de noden. Het MER steunt op verouderde demografische gegevens, daterend van 2016 (Diagnose, MER, p.63) en becijfert een toename van 6.000 inwoners per jaar in Brussel. Maar deze prognose wordt al een paar jaar telkens naar beneden bijgesteld. In 2012 sprak men nog over een toename van 12.000 inwoners, later van 5.000 en dan nog slechts 3.600. Vandaag

voorspelt het Brussels Instituut voor Statistiek en Analyse (BISA) een gemiddelde toename van 1.900 inwoners per jaar tot in 2070, dus minder dan 1.000 huishoudens (zie BISA, Focus 43, Demografische barometer 2020 van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest). Daarom moet de nood aan woningen herzien worden, met vooral aandacht voor betaalbaarheid en minder voor nieuwbouw (zie 1.9).

1.4 Een plan met haken en ogen

De grootteorde van de volumes die beschreven worden in het strategisch luik (p.56 e.v.) komen niet overeen met het plan. De 'markerende elementen' zijn heterocliet (torens en balken van allerlei hoogtes en breedtes) en vormen een onsamenhangend geheel. Door de vele hoge gebouwen is er geen overzicht en de Zuidertoren die nu een 'markerend element' is aan de ingang van het station wordt 'gebanaliseerd': het is geen baken meer.

De typologie van verschillende 'markerende' hoge gebouwen zit vol contradicties en schaadt het opzet van uniciteit van elk gebouw. Bijvoorbeeld, de nieuwe NMBS-zetel (bouwblok Postsorteercentrum-Fonsny) wil horizontaliteit benadrukken, in samenhang met de spoorwegen (cf. voorstelling NMBS en consortium, en website geraadpleegd op 26.10.2021): 'Dit lineaire gebouw wordt gekenmerkt door een zekere 'horizontaliteit' en staat symbool voor de sporen.'). Maar deze horizontaliteit wordt volledig verstoord door de torens in het bouwblok Horta-Bara die een tegengestelde verticale logica vertolken. Ook de diverse hoge constructies op het bouwblok Frankrijk-Veeartsen verhinderen de perceptie van het gebouw als een lange uitgestrekte balk die zo emblematisch zou moeten zijn.

Het RPA Zuid stelt een heleboel bouwprojecten voor die een negatieve impact hebben op elkaar. Bijvoorbeeld, de lange balk van de nieuwe NMBS-zetel in het bouwblok Postsorteercentrum-Fonsny vormt een brede vlakke gevel langs de spoorwegen die het treinlawaai zal weerkaatsen en versterken naar het westen, en benadeelt dus direct de hoge woontorens die voorzien zijn in het bouwblok Horta-Bara (zie 1.7), en verslechtert ook de leefbaarheid van het woonblok Frankrijk-Bara.

1.5 Impact van de bouwprofielen op landschap en uitzicht

Het RPA Zuid voorziet torenhoge gebouwen (voornamelijk in de bouwblokken Kuifje, Horta-Bara, Frankrijk-Veeartsen, Tweestations, Postsorteercentrum-Fonsny) die een zware en kwalijke impact zullen hebben op landschap, uitzicht en zonlicht.

Balken en torens worden her en der in het landschap neergezet en zullen een chaotisch zicht op de Zennevallei creëren. Het MER houdt hier niet altijd rekening mee. Denk in het bijzonder aan het uitzicht vanop belangrijke assen zoals de Koningslaan, *'Ma Campagne'*, de Waterloosesteenweg en de Théodore Verhaegenstraat, of nog de Lemonnierlaan, Stalingradlaan, Birminghamstraat, Jupiterlaan… Vele minder belangrijke assen die wel vaak door voetgangers gebruikt worden verliezen ook hun uitzicht: de Onderwijsstraat, Dethystraat, Bosniëstraat, Eloystraat, Halvemaanstraat, Fierlantstraat…

Ook vanop verschillende pleinen en vanuit tal van parken wordt het zicht verstoord: Moricharplein, park van Vorst en Dudenpark, Lainésquare, Hallepoortpark.

De hoogte van de nieuwbouw zal ook een zeer schadelijke impact hebben op het zicht vanuit de woningen in de omringende wijken (Kuregem, Sint-Gillis). De bewoners verliezen kostbaar zonlicht

en zicht op de hemel… het enige ‘stukje’ nabije natuur in een van de dichtstbevolkte wijken van Brussel.

Voorbeeld vanuit de publieke ruimte: zicht vanuit de Zwedenstraat, met de door het RPA voorziene hoogte van 90 m (reglementair luik) – het deel van de hemel onder de lijn zal dan verdwijnen.

Voorbeeld vanuit een woning: zicht vanop de 3de verdieping in de Merodestraat 141 richting Anderlecht en de kerktoren van de Sint-Franciscus-Xaveriuskerk, met de door het RPA toegestane hoogte in het bouwblok Frankrijk-Veeartsen (reglementair luik) – het deel van de hemel onder de lijn (en de kerktoren) zal dan verdwijnen.

Op vlak van landschappelijke impact zijn hoge gebouwen beneden in een vallei globaal gezien niet aangewezen. Het eventuele nut van een hoog gebouw als ‘stadsbaken’ gaat verloren als het op een laaggelegen plek staat. Hoogbouw in een vallei zorgt er vooral voor dat het uitzicht van de ene naar de andere kant van de vallei versperd wordt en de leesbaarheid van de stadstopografie verloren gaat. Door de vergezichten te belemmeren, geeft hoogbouw de indruk dat de wijken aan weerskanten van de vallei ingesloten zijn.

Nu al hebben bepaalde, gemiddeld hogere gebouwen in de vallei een aanzienlijke en negatieve impact op het landschap. Het Philips-gebouw in de Tweestationsstraat 80 bijvoorbeeld, belemmert reeds gedeeltelijk het uitzicht op Anderlecht en de Sint-Pieter-en-Sint-Guidokerk vanuit de Dethystraat. Vandaag heb je vanop de lange as van de Waterloosesteenweg/Théodore Verhaeghenstraat een vergezicht naar het westen toe, tot aan het Scheutbos. Wat schiet daar nog van over als het hoge gebouw er komt dat het RPA voorziet vooraan het woonblok Frankrijk-Veeartsen, op de rand van de Veeartsenstraat?

1.6 Mobiliteit

De voorziene bebouwingsdichtheid leidt onvermijdelijk tot meer autoverkeer (zie MER, p.1192), ondanks de verschillende mogelijkheden op vlak van openbaar vervoer. Zelfs al zouden tal van toekomstige werknemers, werkneemsters en bewoners het openbaar vervoer gebruiken, dan nog mag men niet vergeten dat de toekomstige handelszaken, leveringen, voorzieningen, diverse

technische diensten… autoverkeer genereren. De wijk is echter al een van de meest verzadigde wijken van het Gewest omwille van het auto- en vrachtverkeer dat van en naar de Ring rijdt. Het MER analyseert trouwens: 'Wat de mobiliteit betreft is de perimeter momenteel verzadigd 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 – verkeersplan, om een oplossing aan te reiken voor het verkeersprobleem binnen de perimeter. […] De enige oplossing die toelaat om een verbetering van de huidige en geplande verkeerswerking te overwegen bestaat er dus in om voorzieningen te implementeren die het wegverkeer "ontsluiten" ter hoogte van de toegang tot het Brussels Gewest…' (MER, p.1515). Indien men niet krachtdadig aan de slag gaat met een kilometerheffing en/of rekeningrijden, gaat de verzadiging nog met 10% toenemen en wordt de huidige problematische situatie alleen maar erger.

De voorziene verdichting is onverzoenbaar met de capaciteit van het wegennetwerk in de buurt (zie 1.1). Het RPA wil zelfs het rijvak in de Barastraat versmallen (zie doorsnede N, p.45 en S, p.47 in het strategisch luik), zonder de openbaar vervoeraansluitingen aanzienlijk te verhogen.

Het openbaar vervoer (MIVB, TEC, De Lijn) is geconcentreerd rond de Overdekte Straat. In het zuidelijke gebied van het RPA, rond de Veeartsentunnel blijft het op dat vlak relatief pover. Nochtans voorziet het RPA daar een sterke verdichting van bepaalde bouwblokken (voornamelijk Tweestations en Frankrijk-Veeartsen).

De Veeartsentunnel is één van de drie grote oost-west doorgangen onder de spoorweg ten zuiden van de Vijfhoek (kleine ring, Veeartsentunnel en Luttrebrug). Niet te verwonderen dus dat de Veeartsentunnel nu al verzadigd is door auto- en vrachtverkeer, waardoor er sluipverkeer ontstaat van de Fonsnylaan of de Barastraat naar de residentiële wijken (de Mérodestraat, Engelandstraat, Brogniezstraat, Herzieningslaan…). Daar wordt nog bestemmingsverkeer aan toegevoegd, vooral naar de bouwblokken Tweestations en Frankrijk-Veeartsen waar weinig openbaar vervoer is. Dat komt neer op nog meer verzadiging en overlast (geluidsoverlast, luchtverontreiniging…).

In het RPA wordt de secundaire oost-west doorgang tussen de Barastraat en de Fonsnylaan, via de Argonne- en Blérotstraat afgesloten. Dat is een verbetering op vlak van openbare ruimte binnen de perimeter van het RPA. Daartegenover staat dat het verkeer naar de rand van het RPA verschoven wordt. Vooral taxi's leggen dat traject af en zullen dus moeten rondrijden via de kleine ring en de Veeartsentunnel – met het risico op extra sluipverkeer van de Fonsnylaan via de Mérode- of Féronstraat, en van de Barastraat via de Brogniezstraat en de Herzieningslaan, met negatieve gevolgen voor deze dichtbevolkte wijken.

De territoriale observatieperimeter (TOP) van het MER houdt geen rekening met de zone rond het Biestebroekdok, waar evenwel nieuwe dichtbevolkte woonzones ontwikkeld (zullen) worden (4.000 nieuwe woningen in aanbouw of bekendgemaakt). Daar zijn weinig (zone B) of slechte (zone C) aansluitingen op het openbaar vervoer terwijl de grootste verkeersas naar het station en de kleine ring leidt. Het MER moet ook onderzoeken hoe deze vastgoedprojecten het verkeer in de zone van het RPA Zuid en omgeving beïnvloeden. Het Richtplan Bus voorziet wel een nieuwe buslijn 68 van het Zuidstation naar het Zenpark maar geen nieuwe tramlijn in een gebied dat sterk aan het verdichten is.

De vraag naar meer openbaar vervoer zal de theoretische verkeerscapaciteit waarschijnlijk niet met meer dan 5% overstijgen. Maar het blijft vandaag uiterst moeilijk om de reële vraag in te schatten omdat die bepaald wordt door het soort voorzieningen en handelszaken die er nog moeten komen en dus nog niet gekend zijn in dit stadium van het RPA. Het MER beweert stellig dat de hogere

vraag naar openbaar vervoer geabsorbeerd kan worden door twee projecten: de automatisering van metrolijnen 1 en 5 en de nieuwe metro 3. Deze twee projecten zijn vooralsnog politieke afspraken maar de kalender om ze te verwezenlijken hangen af van budgettaire beslissingen. De automatisering van de metro werd in het verleden als eens uitgesteld omwille van geldgebrek. Metro 3 moest oorspronkelijk ingehuldigd worden in 2021 maar werd steeds maar uitgesteld. De lijn wordt vandaag, in het beste geval, voorzien voor 2032 (maar alle vergunningen zijn nog niet toegekend en de complexiteit van de bouwwerven zal hoogstwaarschijnlijk nog voor meer vertraging zorgen). Er bestaat dus geen enkele garantie dat deze projecten operationeel zijn wanneer de mobiliteit zal toenemen ten gevolge van het RPA Zuid.

Tot slot merken we op dat de verplaatsing van de MIVB-bushaltes van de Overdekte Straat naar het Grondwetplein de wekelijkse Zuidmarkt niet ten goede zullen komen. Dit maneuver vermindert het comfort van de reizigers. Doordat de MIVB-bushaltes nu in de Overdekte Straat gelegen zijn kunnen de reizigers bij slecht weer ongehinderd overstappen tussen MIVB-bussen, bovengrondse trams, NMBS-station en MIVB-trams en -metro's onder de grond. Door de MIVB-bushaltes te verplaatsen moeten de reizigers te voet, soms met bagage en/of inkopen, langere afstanden afleggen onder de blote hemel tussen de bushaltes en andere openbare vervoersmiddelen. De nieuwe bushaltes met afdaken bieden trouwens een minder goede beschermingen tegen weer en wind dan de Overdekte Straat.

1.7 Geluidsoverlast

Het MER bestudeert voornamelijk de gevolgen op vlak van geluid binnen de RPA-perimeter, maar niet daarbuiten. Hoogbouw heeft nochtans noemenswaardige gevolgen op vlak van geluidsweerkaatsing en -verspreiding, en zeker van spoorweglawaai, voor de naburige woonwijken.

Vooral de brede hoogbouw langs de spoorwegen in het bouwblok Frankrijk-Veeartsen riskeert het lawaai van het spoorverkeer te weerkaatsen en verspreiden in de richting van de woningen aan de andere kant van de spoorweg, in Sint-Gillis (Fonsnylaan, Denemarken-, Coenraet-, de Mérodestraat…).

In omgekeerde richting zal ook de lange hoge balk in het bouwblok Postsorteercentrum-Fonsny (NMBS-zetel) het lawaai van het spoorverkeer versterken naar Anderlecht toe, en naar de woontorens die voorzien zijn in het woonblok Horta-Bara, evenals Frankrijk-Bara. We kunnen ons moeilijk inbeelden dat het algemene voorschrift AV.09 op vlak van woningen overal gerespecteerd zal worden.

1.8 Doelstellingen afval- en broeikasgasvermindering onvoldoende nagestreefd

Het RPA Zuid verandert aanzienlijk de huidige stedelijke inrichting en bouwprofielen met veel afbraak en heropbouw, en energieverspilling tot gevolg (afval, zwaar vrachtverkeer…). Tal van gebouwen (295.000 m^2), waarvan sommige nog geen 20 jaar oud zijn, moeten plaats ruimen voor dichte nieuwbouw (524.000 m^2). Veel verspilling dus, in complete contradictie met elke ambitie om de ecologische voetafdruk en klimaatimpact te verminderen (zie o.a. het Plan Lucht-Klimaat-Energie).

Het MER heeft geen koolstofbalans opgemaakt i.v.m. afbraak en heropbouw. Het moet dus herwerkt worden met een becijferde inschatting van de koolstofvoetafdruk van het weerhouden scenario in vergelijking met een '0-scenario' om het RPA Zuid met alle nodige gegevens te kunnen beoordelen. Laten we niet vergeten dat de Europese wetgeving (Richtlijn 2011/92/EU) – zelfs

zonder omzetting in de Belgische en Brusselse wetgeving – oplegt dat alle effecten van grote vastgoedprojecten bestudeerd moeten worden, ook op vlak van klimaat. De analyse is dus onderworpen aan een wettelijke verplichting.

1.9 Geen sociale woningen

Het RPA Zuid voorziet 2.000 nieuwe woningen maar verwijst nergens specifiek naar sociale woningen. Dat gaat in tegen de sociologische realiteit van de omliggende wijken. Bovendien is er allang een enorme vraag naar sociale woningen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (wachtlijst van 49.000 gezinnen) waar men nog steeds niet aan tegemoet komt. De sociaal-structurele evolutie van de bevolkingsgroei toont ook duidelijk dat er net daarin geïnvesteerd moet worden. De bouw van nieuwe woningen binnen de perimeter van het RPA betreft voornamelijk privéwoningen en wordt niet omkaderd; er wordt dus geen nieuwe sociale huisvesting voorzien. Er is ook geen enkele garantie dat toekomstige stedenbouwkundige lasten aangewend zullen worden voor de bouw van dergelijke infrastructuur. Dit is verontrustend want het besluit betreffende de stedenbouwkundig lasten geeft een lastenvrijstelling wanneer het gaat om een reconversie van kantoren naar woningen. En dat is het geval van de meeste nieuwe woningen in het RPA. Er is dus duidelijk een mismatch tussen de Brusselse woningnood en de voorschriften over woningen in het RPA Zuid.

We hebben geconstateerd dat het RPA Heyvaert wel een bepaling over sociale woningen bevat: in projecten van meer dan 2.000 m^2 moet 25% besteed worden aan sociale woningen. Deze bepaling werd goedgekeurd door de Raad van State. Wettelijk gezien kan ook het RPA Zuid een dergelijke bepaling opnemen.

1.10 Gebrek aan groene ruimte

Het park langs de Zenne beslaat een minuscule oppervlakte, 2,4 ha – ter vergelijking, het Hallepoortpark is 3,1 ha groot. Het is ook weinig toegankelijk (ingang via het kruispunt Veeartsenstraat/Tweestationsstraat) en langgerekt. Het gebruik ervan is dus zeer beperkt: er kan enkel gewandeld worden, meer niet. Het park loopt langs een bovengronds stuk van de Zenne en de spoorweg wat beperkende veiligheidsmaatregelen met zich meebrengt (geen speeltuinen, nachtelijke sluiting of bij slecht weer…). Het valt trouwens sterk te betwijfelen of het park op lange termijn wel echt een publieke functie kan vervullen.

De overige groene inrichting is beperkt tot de aanplanting van bomen en de vergroening van de resterende ruimtes tussen de bouwblokken Tweestations of Frankrijk-Bara. Sommige openbare ruimtes zoals het Hortaplein bieden inderdaad weinig mogelijkheden omwille van de ondergrond. Daar is een beplanting met diepe wortels in volle grond onmogelijk. Maar dat is niet het geval voor verschillende bouwblokken (in het bijzonder Kuifje, Rusland-Mérode, Frankrijk-Bara en Tweestations) die wel potentieel hebben voor betere en meer toegankelijke groene ruimtes. Bij afbraak van alle huidige gebouwen zouden er zelfs grote parken aangelegd kunnen worden.

Braakliggende gronden (bouwblok Kuifje) en verouderde kantoorgebouwen (Frankrijk-Bara, Tweestations, en zelfs Rusland-Mérode) zouden perfect plaats kunnen ruimen voor nieuwe parken. Er is trouwens in heel deze zone, die van de dichtstbevolkte van Brussel is, een groot gebrek aan groene ruimte.

1.11 Waterbeheer

Het RPA Zuid ligt op het diepste punt van de Zenne-vallei, een zone met overstromingsgevaar (zie Overstromingsrisicokaart van Leemilieu Brussel). 95% van de perimeter van het RPA Zuid is echter verhard waardoor er een reëel overstromingsgevaar is. Het RPA Zuid treft niet echt maatregelen voor ontharding (nog altijd 90% verhard in het 'beste' scenario). Massieve hoogbouw vereist ook diepe funderingen en mogelijks ondergrondse parkings. Dergelijke ondergrondse structuren brengen de natuurlijke grondwaterstroom of waterabsorptie in gevaar en verhogen dus mee het overstromingsgevaar (laag Sint-Gillis en Kuregem).

1.12 Erfgoedvernieling

In het inplantings- en bouwhoogteplan van het regelgevend luik worden slechts twee historische gebouwen beschouwd als 'in stand te houden bouwwerk': het vroegere pakhuis in de Tweestationsstraat 6 en de nummers 47 tot 40 aan de Fonsnylaan (bouwblok Postsorteercentrum-Fonsny) – tegelijk is het niet duidelijk of de richtlijn het geheel van die gebouwen aan de Fonsnylaan betreft, wat eigenlijk wel zou moeten. De richtlijn 'in stand te houden bouwwerk' wordt ook niet verder gespecifieerd en kan leiden tot een zeer strikte interpretatie. Wat betekent precies 'in stand houden'? Het volledige gebouw? Enkel de gevel? Moet de Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen (KCML) hierin tussenkomen? De richtlijn moet dus beter opgesteld worden, en indien het niet om volledig behoud gaat, moet voor elke aanvraag tot wijziging tenminste het advies van de KCML vereist worden.

De richtlijnen over bouwhoogte en inplanting behoedt deze 'in stand te houden bouwwerken' wel niet voor schade. Het vroegere Postsorteercentrum en de NMBS-gebouwen aan de Fonsnylaan 47-48-49 zouden verhoogd kunnen worden (tot 90 m), en dit ter hoogte van de rooilijn. Zoiets verminkt de perceptie van het geheel door een sterk gevoel van verplettering van de historische gebouwen. De materialen (gele baksteen, blauwe steen…) zorgen voor een historisch en esthetisch coherent uitzicht. Het architecturale spel van variërende hoogtes zal door de nieuwe hoogtebouw tenietgedaan worden.

In het pakhuis aan de Tweestationsstraat zou een publieke doorgang gemaakt worden naar de oevers van de Zenne. Hoe dat zal gebeuren blijft zeer vaag. Het staat aangeduid als een 'in stand te houden bouwwerk' maar dan wel in de richtlijn 'open ruimte'. En de richtlijn over de betreffende zone (11F) stelt dat slechts de 'structuur' bewaard moeten blijven. De nieuwe doorgang kan leiden tot aanzienlijke wijzigingen ten nadele van de erfgoedwaarde van het pakhuis.

Binnen de perimeter van het RPA Zuid zijn er verschillende emblematische gebouwen die opgenomen zijn in de Inventaris van het bouwkundig erfgoed van het Gewest maar die niet 'in stand te houden' zijn. De enorme omvormingen en verhoging van de bouwprofielen in het RPA zullen er simpelweg voor zorgen dat ze gesloopt worden.

De meest bedreigde gebouwen met erfgoedwaarde zijn:

- het woongeheel (jaren 1960) in de Frankrijkstraat 42-50 (wordt gesloopt, bouwblok Frankrijk-Veeartsen)
- het industrieel gebouw in de Charles Parentéstraat 30-38 (bouwblok Frankrijk-Bara)
- het dubbele gebouw (Art Déco) in de Charles Parentéstraat 14-16 (bouwblok Frankrijk-Bara)
- het appartementsgebouw (Art Déco/Modernisme) in de Charles Parentéstraat 18 (bouwblok Frankrijk-Bara)
- het voormalige gebouw van de *Manufacture Belge de Lampes Electriques* (MBLE) in de Tweestationsstraat 82 (bouwblok Tweestations)
- het rijhuis in de Barastraat 148 (bouwblok Frankrijk-Bara)

Het is ook spijtig dat de Zuidertoren enkel als 'emblematisch bouwwerk' en niet als 'in stand te houden bouwwerk' beschouwd wordt. Het RPA Zuid behoudt de inplanting en de bouwhoogte van de toren maar in de toekomst houdt niets een afbraak-heropbouw tegen. De Zuidertoren maakt weliswaar deel uit van de brutale, kwalijke stadsontwikkelingsgeschiedenis van Brussel maar heeft een revolutionnaire en unieke bouwtechnische waarde. Die gaat verloren ingeval van afbraak en heropbouw.

1.13 Publieke doorgang afhankelijk van privéterrein

In het RPA Zuid worden verbindingen voor voetgangers en fietsers veelal aangelegd op privéterrein. Dat is het geval voor de bouwblokken Tweestations, Frankrijk-Bara, Horta-Bara en Kuifje, en ook voor de Overdekte Straat vanuit het Zuidstation. Het Zuidstation zou zo 'doorgankelijker' worden (strategisch luik, p.36).

Eerdere ervaring met de praktijken van de eigenaars leert ons spijtig genoeg dat men er niet altijd op kan vertrouwen dat dergelijke doorgangen blijvend zijn. Denk maar aan de laatste renovatie van het Zuidstation in de jaren 1990. Het station had verschillende ingangen en vitrines die uitgaven op de Overdekte Straat. Een paar jaar laten schiet er nog één enkele ingang over en werden alle vitrines dichtgemaakt. Het bouwblok Horta-Bara werd voorzien van een publieke doorgang in het verlengde van de Rossinistraat. Kort na de bouw werd de doorgang al afgesloten.

Dit pijnpunt is niet eigen aan de buurt van het Zuidstation. In Molenbeek bijvoorbeeld was een doorgang voorzien tussen de Le Lorrainstraat en de Havenlaan, dwars door een bouwblok met kantoren. Deze doorgang is bijna systematisch dicht.

Of het nu om veiligheidsredenen gaat, onderhoud, vermeende of verwachte overlast, de privébeheerders van dergelijke doorgangen opteren uiteindelijk meestal voor een (nagenoeg) definitieve sluiting.

1.14 Waar is het Zuidstation in het regelgevend luik?

Het Zuidstation bevindt zich – geografisch, symbolisch en functioneel – middenin het RPA en beslaat een grote oppervlakte. Nergens wordt dit bouwblok voorzien van specifieke richtlijnen, tenzij een 'activeringslint gelijkvloers' (regelgevend luik, p.19). Men kan aannemen dat het Gewestelijk Bestemmingsplan (GBP) hiervoor niet gewijzigd hoeft te worden. Maar het is wel verontrustend dat er geen richtlijn is voor de bouwprofielen, vooral voor de kantoorruimtes aan het Hortaplein (bouwblok Station-Horta). Hoogbouw vlak bij deze zone (bouwblok Frankrijk-Veeartsen) kan dan puur op basis van de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening (GSV) leiden tot nog hogere gebouwen in de toekomst, met een nog sterker gevoel van verplettering op het Hortaplein. De huidige bouwprofielen moeten nu vastgelegd worden en verdere ophoging uitgesloten. Ook moet nieuwbouw boven de perrons en/of spoorwegen in hoogte beperkt of verboden worden.

Er is ook geen bijzondere richtlijn voor het voetgangersverkeer en de doorgangen door het station. Daardoor kan de beheerder, in de nabije of verre toekomst, beslissen toegangen af te sluiten en zo de doorgang te verhinderen (bijvoorbeeld om te besparen op bewakingskosten) (zie 1.13). Het 'activeringslint gelijkvloers' biedt daarvoor geen voldoende garantie (geen verplichtende richtlijn om openingen te voorzien of te behouden).

1.15 Gebrek aan schoolvoorzieningen

Het RPA zorgt voor 2.000 bijkomende woningen maar voorziet geen enkele bijkomende school. De Zuidwijk (en haar naburige wijken Biestebroek en Kuregem) is nochtans dun bezaaid op dat vlak.

In 2016 becijferde het BISA dat het kleuteronderwijs aan 80% van de behoeften voorziet, en het lager onderwijs voor 73%. Dat betekent een tekort van 908 plaatsen in het kleuteronderwijs en van 2.129 plaatsen in het lager onderwijs. Het RPA komt dus niet tegemoet aan de nood aan extra schoolvoorzieningen. En op amper 1km, aan het Biestebroekdok, zullen er ook nog eens 4.000 gezinnen bijkomen…

2. Afzonderlijke analyse van de meest problematische bouwblokken

In dit deel maken we een diepgaandere analyse van de bouwblokken die het meest problematisch zijn door de bepalingen in het RPA Zuid. Ingeval het RPA Zuid grondig herzien wordt of er andere planningsinstrumenten uitgewerkt worden voor deze blokken, geven we op het einde van elk punt pertinente aanwijzingen voor de evolutie van elk bouwblok in functie van de opgeworpen problemen.

De naam van de bouwblokken zijn diegene die in het RPA Zuid worden gebruikt.

2.1 Tweestations

Tweestations is een sterk ingesloten bouwblok dat enkel bereikbaar is via de Veeartsen- en de Tweestationsstraat, die beiden sterk verstopt zijn. Samen met de Veeartsentunnel vormen ze en enorm obstakel voor voetgangers die vanaf het Zuidstation de omliggende wijken willen bereiken. Het blok ligt ook ver van de openbare mobiliteitsas in de Overdekte Straat. Daardoor betekent elke uitbreiding van het bouwblok meer verkeer, wat dus problematisch is voor de reeds gesatureerde Veeartsen- en de Tweestationsstraat. Niet alleen voor de gebruikers zelf van dit bouwblok, maar ook voor de omliggende wijken zal er nog meer verkeersoverlast zijn (zie 1.6).

Het RPA plant verschillende hoge gebouwen in dat bouwblok, dat gelegen is op het laagste punt van de vallei. Dat heeft een negatieve impact op het stedelijk landschap (zie 1.5), met name in Vorst, vanuit de straten die aflopen naar de Koningslaan (Berthelot-, Fierlant-, Halvemaanstraat…) of vanuit het park van Vorst en het Dudenpark. Hetzelfde geldt voor de Dethy- en de Bosniëstraat in Sint-Gillis. De visuele impact voor de bewoners rondom (Van Volxemlaan…) of nog in de geklasseerde site van de vroegere Veeartsenschool is niet te onderschatten. Ook vanuit het Philips-gebouw in de Tweestationsstraat 80 zal het uitzicht verknoeid zijn.

Het vroegere MBLE-gebouw (Tweestationsstraat 82) werd, ondanks zijn erfgoedwaarde, niet beschouwd als 'in stand te houden bouwwerk' in het inplantingsplan van het regelgevend luik. Het pakhuis aan de Tweestationstraat 6 is wel 'in stand te houden' maar is gelegen in een 'open ruimte', aan de ingang van het park langs de Zenne. In beide gevallen wordt dit erfgoed in gevaar gebracht (zie 1.12).

Het bouwblok zorgt ook niet voor een duurzame en vlotte toegang tot het park langs de Zenne (zie 1.13). Noch de oppervlakte, noch de configuratie van het park lijken echt bruikbaar (zie 1.10). En dan is er ook nog het risico op overstromingen in de buurt van de Zenne (zie 1.11).

Omwille van al deze redenen zijn we van mening dat de dichtheid van dit bouwblok beperkt moet blijven. Het blok moet voorrang geven aan de historische aanwezigheid van ondernemingen, eerder dan aan woningen. De nabijgelegen spoorwegen zijn verre van ideaal voor de ontwikkeling van enige woonfunctie, die trouwens ook zou conflicteren met de ondernemingsactiviteiten in het bouwblok. Bovendien zou de grond onthard moeten worden (parkings) om het park te vergroten en het overstromingsgebied langs de Zenne uit te breiden.

Het Philips-gebouw (Tweestationsstraat 80) zou ook drastisch verlaagd moet worden omwille van zijn nefaste visuele impact. Nieuwbouw moet, in dezelfde geestvan beperkte hoogte zijn, afgestemd op de bestaande bebouwing aan de overkant van de Tweestationsstraat (gelijkvloers + 3 verdiepingen max.). Tegelijk moet er specifiek op toegezien worden dat het vroegere MBLE-gebouw bewaard blijft (zonder ophoging) omwille van zijn erfgoedwaarde.

2.2 Frankrijk-Veeartsen

Dit bouwblok wordt radicaal onder handen genomen: alles wordt volledig afgebroken en er worden hoge blokken gezet met een hoofdzakelijk administratieve invulling.

Gebouwen met erfgoedwaarde in de Frankrijkstraat 42 tot 50 – een woongeheel uit de jaren 1960 – worden integraal gesloopt (zie 1.12). Ook het huidige NMBS-gebouw aan de Veeartsenstraat wordt afgebroken terwijl het amper 30 jaar oud is. Dit is absoluut onverantwoord: het is een enorme verspilling aan middelen en volledig in strijd met broeikaseffectvermindering (zie 1.8).

Maar het is vooral op vlak van uitzicht en stedelijk landschap dat deze nieuwbouw een ontzaglijke impact zal hebben (zie 1.5). Bij zonsopgang en -ondergang wordt het zicht beperkt vanuit tal van woningen in de Zuidwijk. En dit zowel in Sint-Gillis (de Mérode-, Féron-, Denemarken-, Coenraets-, Claes-, Théordore Verhaegenstraat, Fonsnylaan, Vorstsesteenweg…), als in Kuregem (Barastraat, Herzieningslaan, Mudrahoek…). De gebouwen zullen ook het uitzicht verhinderen vanuit tal van straten in Sint-Gillis (Koningslaan, perspectief Waterloosesteenweg-Théodore Verhaegenstraat, Denemarken-, Coenraets-, Claesstraat…), in Anderlecht (Tweestationsstraat) of in Vorst (Halvemaan- en Canadastraat, Koningslaan). Het vergezicht van de ene naar de andere kant van de Zennevallei wordt zo grotendeels versperd (zie 1.5).

De gebouwen langs de spoorwegen zijn zodanig groot dat de voorziene woningen in de schaduw komen te staan en onleefbaar zullen zijn, dit zowel in het betreffende bouwblok als in de Frankrijkstraat of in het naburige Frankrijk-Bara-blok. En dit is in tegenspraak met het algemene voorschrift AV.09 van het RPA (Woningen).

De localisatie langs de spoorwegen en de grootte van deze gebouwen zullen er ook voor zorgen dat het treinlawaai weerkaatst en verspreid wordt naar de straten aan de Sint-Gillis-kant van het station (Fonsnylaan en de Mérodestraat, en dwarsliggende straten) (zie 1.7).

Op architecturaal vlak wordt er een volume voorzien dat half balk, half toren is, volledig in strijd met de architecturale intenties elders in het RPA, in het bijzonder met de horizontaliteit van het bouwblok Postsorteercentrum-Fonsny, maar ook de verticaliteit van het bouwblok Horta-Bara. Eindresultaat: een zeer chaotisch stedelijk landschap (zie 1.4).

Tot slot merken we ook op dat dit bouwblok een zeer slechte aansluiting heeft op het openbaar vervoer, gezien de relatief lange afstand voor voetgangers tot de Overdekte Straat. Voor de gebruikers van dat bouwblok zal de auto dus veel aantrekkelijker zijn. In combinatie met de dichtheid van de bebouwing en de dusdanige toename aan gebruikers zal ook de reeds gesatureerde verkeerssituatie in de wijk enkel maar verergeren (zie 1.6).

Globaal gezien zijn de bepalingen voor ‘Frankrijk-Veeartsen’ van de meest problematische in het RPA Zuid. De impact op de omgeving is uitermate nefast. Ze moeten dus volledig herzien worden. In de eerste plaats moet de hoogte beperkt worden tot gelijkvloers + 5 op plekken waar reeds gebouwen van dergelijke afmetingen bestaan – d.w.z. het gebouw in de Frankrijkstraat 56, tegenover de Veeartsenstraat (en afbraak vermijden) – et tot gelijkvloers + 4 voor de rest van het bouwblok. Enkel op die manier kan de dichtheid redelijk blijven en bovenvermelde overlast vermeden worden (op vlak van akoestiek, visueel…). Ook de gebouwen in de Frankrijkstraat 42 tot 50 moeten behouden blijven omwille van hun erfgoedwaarde en de functionele mix.

2.3 Horta-Bara

Het bouwblok Horta-Bara is een flagrante stedenbouwkundige mislukking. Het is monofunctioneel (kantoren), te massief en het verplettert de buurt aan de Barastraat en Kuregem. Vanaf het Raadsplein en de Rossinistraat het zicht in de richting van het Zuidstation volledig versperd. De erfdienstbaarheid in het verlengde van de Rossinistraat wordt niet gerespecteerd waardoor het een waar obstakel is voor voetgangers en fietsers die zich vanuit die richting naar het Zuidstation willen begeven.

Het RPA Zuid wil deze gebreken wegwerken maar de voorgestelde oplossing om deze mislukking aan te pakken gaat van de regen naar de drop. Het wil het blok weer opsplitsen om opnieuw een doorgang te creëren tussen de Rossinistraat en het Zuidstation. De nieuwbouw zou dan bestaan uit woningen. Maar daarvoor wordt alles afgebroken om vier torens neer te planten die visueel nog meer verpletterend zijn voor de buurt (Bara-, Brogniez-, Rossini-, Eloy-, August Gevaertstraat…) (zie 1.5), wat getuigt van een compleet misprijzen voor de buurtbewoners. Daarbij komt dat dergelijke torens conflicteren met het architecturale opzet van de nieuwe NMBS-zetel op het bouwblok Postsorteercentrum-Fonsny (zie 1.4).

De herinrichting voorzien in het RPA betekent dat het huidige gebouw volledig afgebroken wordt terwijl van heel recente datum is (2004). De afbraak-heropbouw betekent dus een desastreuze koolstofbalans die volledig indruist tegen elk beleid tegen broeikasgassen (zie 1.8).

Het RPA Zuid voorziet woningen in het bouwblok, wat op zich positief is, maar dan wel onder de vorm van woontorens, wat minder positief is. Dergelijke configuratie beperkt de inrichting van buitenruimtes wat niet tegemoetkomt aan de huidige verzuchtingen van de Brussels inwoners. Dat heeft de coronapandemie maar al te goed aangetoond (zie 1.3). Woontorens genereren ook een grote meerkost, niet alleen voor de bouw maar ook voor het onderhoud, wat onmogelijk tegemoet kan komen aan de nood aan betaalbare en sociale woningen voor de Brusselse bevolking (zie 1.9).

Bovendien zouden deze appartementen fel te lijden hebben onder het lawaai van het spoorverkeer dat geamplificeerd wordt door de nieuwe NMBS-zetel (cf. supra en 1.4). We kunnen ons moeilijk inbeelden dat deze woningen vanaf een bepaalde hoogte nog kunnen beantwoorden aan de algemene aanbeveling AV.09 inzake woonkwaliteit (blootstelling aan geluidsoverlast, zie 1.7).

Om de stedenbouwkundige gebreken van dit bouwblok op te lossen moet men net ‘ontdichten’ om een betere doorgang te creëren tussen het Zuidstation en Kuregem en de buurt niet weerom door nieuwbouw verpletterd wordt. Daarom lijkt het ons aangewezen het centrale gedeelte van het gebouw, in het verlengde van de Rossinistraat, weg te nemen en de twee laterale delen te behouden. Die zouden ook verlaagd moeten worden aan de kant van de Barastraat tot het niveau gelijkvloers + 4 zodat ze beter aansluiten op de buurt. Er moet ook bestudeerd worden hoe een deel van de gebouwen omgevormd kan worden tot woningen. Waarschijnlijk moeten ze minder diep gemaakt worden (dus een gedeeltelijke afbraak) zodat er een grotere lichtinval is en de kalme binnenterreinen geoptimaliseerd worden.

2.4 Kuifje

Een nieuwe toren van 150 m op zo’n kleine oppervlakte kan alleen maar schadelijke gevolgen hebben: op vlak van schaduwval, uitzicht, gevoel van verplettering in de openbare ruimte en voor de woningen in de buurt, hoge concentratie aan gebruiksdoeleinden met verkeersoverlast tot gevolg… evenals op vlak van zichtbaarheid van en uitzicht op het ‘Kuifje & Bobby-paneel’ aan het Baraplein. Op stedenbouwkundig vlak heeft het gebouw trouwens geen enkele meerwaarde: het is slechts een kopie van de Zuidertoren – in acht genomen dat de Zuidertoren een belangrijk stadsbaken zou zijn bij de ingang van het Zuidstation .

De hoge concentratie aan kantoren stemt niet overeen met de nood aan kantoorruimtes, die trouwens sterk afgenomen is sinds de coronapandemie en het structurele telewerk sindsdien (zie 1.3).

Het ontwerp voor de publieke doorgang door het bouwblok is opvallend slecht: de nieuwbouw is verpletterend, zorgt voor schaduw en zal hoogstwaarschijnlijk hinderlijk zijn voor de woningen die voorzien zijn in de nabije omgeving. De doorgang zal wellicht slechts beperkt gebruikt mogen worden (sluiting ’s nachts), of zelfs definitief dichtgaan (zie 1.13).

Alles in beschouwing genomen is deze lege ruimte ideaal om er een nieuw park aan te leggen. Het bouwblok zou dichtgemaakt moeten worden met een nieuw appartementsgebouw op de hoek dat zorgt voor een nieuwe bouwlijn tussen de Barastraat, ter hoogte van nr. 15, en de Paul-Henri Spaaklaan, en dit tot op eenzelfde hoogte als de gebouwen rondom. De aanleg van een park op het andere deel zou een grote verbetering zijn op vlak van publieke ruimte voor zowel de bewoners als de gebruikers van het Zuidstation: een rustgevende plek die direct aansluit op het Hortaplein (dat in hoge mate verhard is en waar horeca de overhand heeft), tegenover de uitgang van het station en nabij de bushaltes van De Lijn op de Paul-Henri Spaaklaan. Het park zou de buurt ook beter

connecteren met het station, en een oplossing zijn voor het gebrek aan ontharde oppervlaktes in de perimeter.

Indien er geen park komt, moet het bouwblok vervolledigd worden met nieuwe gebouwen (bij voorkeur betaalbare woningen) die eenzelfde hoogte bereiken als die van de Paul-Henri Spaaklaan en tot op een hoogte van gelijkvloers + 4 aan de Barastraat voor een harmonieuze aansluiting op de buurt.

2.5 Jamar

Het nieuwe en veel te hoge gebouw bovenop de tunnelingang van de tram heeft een uiterst negatieve impact op de even nummers van de Jamarlaan (huizenblok Jamar-Argonne). Het verspert de natuurlijke lichtinval en het open uitzicht op de laan. Het huizenblok Jamar-Argonne heeft al te lijden onder de schaduw van de Zuidertoren en de binnenkant van het huizenblok is klein en van slechte kwaliteit. De woonbaarheid van het blok moet dus zoveel mogelijk gevrijwaard worden. Ook moeten er nieuwe bomen geplant worden op het voetpad tussen de straat en de tunnelingang, zodat de plek terug aangenamer wordt – de bomen die er stonden werden ongeveer een jaar geleden gekapt.

Bovendien stelt het REM-NTS: ‘Zo lijkt ook de inplanting van woonoppervlaktes binnen het nieuwe huizenblok Jamar niet zinvol gezien de beperkingen wat lawaai, trillingen en de onmogelijkheid om er een private ondergrondse parking te voorzien betreft.’ (p.84).

Het valt ook op dat de nieuwe voorzieningen voor het bouwblok Jamar tegenover de Stalingradlaan, absoluut niet beantwoorden aan een project of nood van de buurtbewoners. Het is duidelijk dat de recente oproep tot het indienen van blijken van belangstelling van Citydev zich eerder inschrijft in een culturele logica: het gebouw moeten dienen als grootstedelijke vitrine.

Indien er daar toch absoluut een nieuw gebouw moet komen dan moet het veel lager zijn zodat het de even nummers van de Jamarlaan niet belemmert, en ook verderaf staan zodat er een aangename open ruimte met bomen kan komen. Gezien het om publieke grond gaat, zouden er daar dan sociale woningen moeten komen. De voorzieningen mogen ook bescheidener en moeten in de eerste plaats beantwoorden aan verzuchtingen van het meerendeel van de buurtbewoners.

2.6 Postsorteercentrum-Fonsny

In dit bouwblok wordt de nieuwe NMBS-zetel voorzien, met een constructie bovenop de historische gebouwen aan de Fonsnylaan. De historische gebouwen van het Postsorteercentrum en de NMBS vormen een mooi en verzorgd architecturaal geheel met efgroedwaarde dat zeker bewaard en gerenoveerd moet worden. Het is wel zo dat ze vandaag al een visuele barrière vormen en met hun 30 m hoogte al een imposante aanwezigheid vormen in de directe omgeving. Deze gebouwen nog met 60 m verhogen, zoals de NMBS het wenst – wat meer dan bekrachtigd wordt in het RPA Zuid (90 m) – zal een verpletterend effect hebben en nog meer het uitzicht versperren. De ophoging zal van ver zichtbaar zijn en het uitzicht belemmeren vanuit de omliggende straten (Holland-, Zwedenstraat…). Ook vanuit woningen op hoger gelegen verdiepen zal het sterk in het zicht staan (Féron-, de Mérodestraat…) (zie 1.5).

Op de axonometrie van het RPA en de foto’s van de NMBS zien we dat de uitbreiding iets achter de rooilijn staat. Maar het inplantingsplan en de afmetingen van het regelgevend luik voorzien een hoogte tot 90 m aan de Fonsnylaan. Dergelijke hoogtes hebben een desastreuze visuele impact. Het

project van de NBMS tot 60 m hoog valt al zeer te bekritiseren. Dat het RPA dan nog een hoogte van 90 m toestaat, is volstrekt onbegrijpelijk en onaanvaardbaar.

Het bouwblok is dan wel dicht bij belangrijke aansluitingen met het openbaar vervoer (station, metro, tram…), een dergelijke concentratie aan gebruiksdoeleinden gaat zorgen voor meer verkeer. Het gaat om een aantal werknemers·neemsters, maar vooral om dienstvoertuigen (leveringen, onderhoud, vuilophaling…) die de reeds verzadigde Fonsnlylaan nog meer zullen belasten. Laten we niet vergeten dat ¾ van de gebouwen nu leegstaan en dat er al veel verkeersoverlast is. Zonder ophoging zal de heringebruikname van de bestaande oppervlaktes al voor genoeg verkeer zorgen. Gezien de capaciteit van het omliggende wegennetwerk (zie 1.6) en de bestaande stedelijke dichtheid is het onredelijk het bouwblok nog meer te verdichten.

Laten we opmerken dat een extra constructie bovenop de bestaande gebouwen een nefaste akoestische invloed kunnen hebben op de gebouwen aan de andere kant van de spoorwegen (zie 1.7).

Het gaat ook om een gigantische glazen muur (250 m x 90 m voor een oppervlakte van 86.500 m^2 volgens het regelgevend luik) die een groot risico inhoudt voor de fauna, voornamelijk vogels, die er in grote getalen tegenaan zullen vliegen.

2.7 Rusland-Mérode

Het Atrium-gebouw dat het volledige bouwblok Rusland-Mérode beslaat, is van recente datum maar daarom niet minder een vergissing uit het verleden. Het is te hoog en naar binnen gekeerd. In de Ruslandstraat zijn er enkel onesthetische parkinguitgangen en loskades die ook nog zorgen voor verkeersoverlast in een dichtbevolkte buurt.

We zijn allesbehalve voorstander van het slopen van recente gebouwen, maar dit bouwblok lijkt ons eigenlijk een interessante plek voor een park. De wijk heeft een groot gebrek aan openbare en groene ruimtes (zie diagnose van het DWC Zuid), wat hierdoor gedeeltelijk opgelost kan worden.

Indien er geen park komt, kan een deel van het gebouw omgevormd worden tot woningen, op voorwaarde dat er verdiepingen afgehaald worden tot het niveau gelijkvloers + 3 zoals het geval is voor de onpare nummers in de Ruslandstraat. Ook mag de in- en uitgang van de parking enkel behouden worden aan de kant van de Hallepoortlaan.

Besluit

Omwille van voorgaande redenen vragen we dat het RPA Zuid opgegeven wordt.

We steunen de uitvoering van het SVC 7 dat erop toeziet dat de bestaande publieke ruimte verbeterd wordt. We vragen ook dat het GBP gedeeltelijk herzien wordt of dat er een Bijzonder bestemmingsplan (BBP) komt zodat de spoorwegzone van de ‘vierhoeken’ meer bestemmingsmogelijkheden krijgen. In geval van herziening van het GBP of een nieuw BBP, wensen we dat er genoeg groene ruimte wordt gecreëerd om – tenminste gedeeltelijk – hun schaarsheid in de buurt te verminderen.

Door de dwingende configuratie (scheiding tussen oost en west, beperkte breedte) van het wegennetwerk rondom het Zuidstation en het drukke autoverkeer, en door de absolute noodzaak tot behoud van de (uit)zichten en het stedelijk landschap in de vallei, zijn we tegen elk plan dat nog meer verdichting en hogere gebouwen toelaat. We pleiten eerder voor het verminderen van de

huidige hoogtes in bepaalde bouwblokken: Tweestations, Horta-Bara en Rusland-Mérode. Gezien er in dit stadsgedeelte een gebrek is aan groene openbare ruimte willen we dat er parken aangelegd worden op volledige of delen van bepaalde bouwblokken. We wensen ook dat 25% van de nieuwe woningen in de wijk sociale woningen zijn zodat ook hier de tekortkomingen verholpen worden (4% aan sociale woningen). Uiteraard moeten er ook schoolvoorzieningen komen in proportie met het aantal nieuwe woningen.

In alle geval, indien men voor de Zuidwijk verder wil gaan met een RPA, dan moet het zeer grondig herzien worden, rekening houdend met bovenvermelde opmerkingen, en moet er een nieuw Milieueffectenrapport gemaakt worden op basis van geactualiseerde gegevens en een navenante contextanalyse, en dit over een ruimere perimeter.

We danken u alvast voor uw aandacht voor deze opmerkingen.

Vriendelijke groeten