

ONTWERP VAN RICHTPLAN VAN AANLEG (RPA) WESTSTATION

ADVIES VAN DE GEWESTELIJKE ONTWIKKELINGSCOMMISSIE

5 december 2019

Secrétariat Commission
Régionale de Développement
Gewestelijke Ontwikkelings-
commissie Secretariaat

Rue de Namur 59
1000 Bruxelles
Naamsestraat 59
1000 Brussel

T +32 2 435 43 56
F +32 2 435 43 99
@ crd-goc@perspective.brussels..... [hier](#)
www.crd-goc.brussels..... [hier](#)

Gelet op het adviesverzoek van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering over het ontwerp van RPA Weststation ontvangen op datum van 10 oktober 2019;

Gelet op het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 4 juli 2019 betreffende de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie;

Is de Commissie op 28 maart, 9 mei, 25 juni, 12, 21 november en 5 december 2019 bijeengekomen.

Na de vertegenwoordiger van het kabinet van minister-president Rudi Vervoort te hebben gehoord;

Heeft de Commissie op datum van 5 december 2019 het volgende advies uitgebracht:

1. HERHALING VAN DE STEDELIJKE CONTEXT ZOALS GEDEFINIEERD IN HET GPDO EN WAARIN OOK HET RPA WESTSTATION KADERT

Het GPDO wil het grondgebied benutten:

1. Om **het kader van de territoriale ontwikkeling vast te leggen** en nieuwe wijken te creëren. Dit volgens een polycentrisch kader en op verschillende schaalniveaus door het benutten van vastgoedreserves, het beheersen en verdelen van de bevolkingsgroei binnen het grondgebied en voorrang te geven aan de openbare huisvesting.
2. Om **een aangename, duurzame en aantrekkelijke leefomgeving** te ontwikkelen, met behoud van het evenwicht tussen buurten en door nieuwe voorzieningen, openbare ruimten en kwalitatieve groene ruimten te creëren, terwijl het erfgoed wordt bevorderd en het natuurlijke landschap wordt versterkt, behouden en verbeterd.
3. Voor **de ontwikkeling van de stedelijke economie**, door het versterken van de economische assen (competitiviteitspolen met internationale uitstraling) en het ondersteunen van de lokale economie.
4. Om **de multimodale verplaatsingen te bevorderen** door de toegangspoorten tot het gewest (op internationale en nationale schaal) en de mobiliteitsstructuur te versterken, door het bepalen van een 'macrostructuur' voor de netwerken - de mobiliteitscorridors (grootstedelijke - gewestelijke - schaal) en door het accent te leggen op lokale verplaatsingen met erkenning van de doorslaggevende rol die er in deze voor de multimodale knooppunten (spoor, weg, actieve modi, ...) is weggelegd, ook op het gebied van de intraregionale logistiek.
5. Het overleg met de verschillende actoren op de verschillende niveaus, regionale instrumenten die een dynamische en coherente planning van de regionale ontwikkeling mogelijk maken en waarbij de burger wordt betrokken, maken deel uit van het succesproces van het GPDO.

Het GPDO heeft tot doel het regionale grondgebied in verschillende schalen te organiseren volgens een polycentrisch kader en de demografische groei op harmonieuze wijze te verdelen.

Deze territoriale structuur is verdeeld in 4 niveaus: het hyperstadscentrum, de stedelijke centra, de interwijkencentra en de wijkcentra.

De site van het Weststation maakt deel uit van het hypercentrum en speelt daarom een rol op internationaal, grootstedelijk, regionaal en lokaal niveau.

Deze site wordt nu voorgesteld als een spoorwegbraakland dat de gemeente Sint-Jans-Molenbeek in tweeën deelt, gelegen langs de L28-spoorlijn.





Het biedt kansen voor nieuwe verbindingen tussen de wijken en de ontwikkeling ervan moet zich richten op een zichtbare en gestructureerde openbare ruimte rond de openbaarvervoerknooppunten.

Conform het GPDO luiden de richtlijnen van het RPA Weststation als volgt:

- Op het vlak van infrastructuur:
 - Een site die meer openstaat voor de omliggende wijken en de grootstad, gestructureerd rond vervoersknooppunten.
 - Gebouwen op 90.000 m² waarvan 50% woningen (80% openbare en 20% private woningen), 27.000 m² economische activiteiten (kantoren, productieactiviteiten) en voorzieningen waaronder minstens één middelbare school.
- Op het vlak van mobiliteit:
 - Minimaal twee oost-westoversteken voorbehouden aan fietsers, voetgangers en personen met een beperkte mobiliteit.
 - Een groot fiets- en voetpad van noord naar zuid langs lijn 28.
 - Een parking die gedeeld wordt onder alle functies.
- Op landschappelijk vlak:
 - Groene ruimten waaronder een park van minimaal 3 ha.
 - Het behoud van het industriële erfgoed op het braakliggend terrein.

Beschrijving van het project



Armature spatiale		Ruimtelijke ruggengraat
Centre de quartier		Wijkcentrum
Centre interquartier		Interwijken centrum
Centre urbain		Stedelijk centrum
Hypercentre ville		Hyperstadscentrum

Secrétariat Commission
Régionale de Développement
Gewestelijke Ontwikkelings-
commissie Secretariaat

Rue de Namur 59
1000 Bruxelles
Naamsestraat 59
1000 Brussel

T +32 2 435 43 56
F +32 2 435 43 99
@ crd-goc@perspective.brussels [hier](#)
www.crd-goc.brussels [hier](#)

Het Richtplan van aanleg Weststation heeft betrekking op het GGB 3 van het GBP en op de onmiddellijke omgeving ervan en bevat een voorstel voor de herbestemming van het braakliggende terrein waaruit deze zone momenteel bestaat.

De stations van het Brusselse Gewest gelden als ankerpunt in de stad en hebben het potentieel om echte bestemmingen te worden, als ze verbonden worden met grote openbare ruimten en uitgerust worden met aantrekkelijke programma's.

Het RPA wil de stations West, Beekkant en Ossegem herzien om hun rol van bestemming te versterken door er nieuwe programma's te verwelkomen die bijdragen tot de identiteit van de site en een rol spelen op grootstedelijk en lokaal niveau.

De MIVB plant een nieuwe functie op het terrein, bestaande uit toekomstige spoorlijnen die vroeger een tijdelijke metro-opslag bevatten.

Verder voorziet het RPA nog de creatie van een park, woningen, economische vestigingsmogelijkheden die werkgelegenheid kunnen genereren op het lokale niveau, en openbare voorzieningen - dit alles ingeplant rond een nieuwe structuur van openbare ruimten die de banden tussen de wijken verbetert.

2. ADVIES

Naast het volgende advies verwijst de Commissie ook naar haar algemene opmerkingen over alle RPA's, waarin onder meer wordt onderzocht hoe de hoofddoelstellingen van het GPDO worden verwezenlijkt.

Gewestelijke plannen

De Commissie onderstreept het belang van het verband dat met het GPDO gelegd moet worden. De site van het Weststation is inderdaad opgenomen in het hypercentrum van de stad, als een strategisch gebied voor de ontwikkeling van het Gewest, uitermate geschikt voor grote grootstedelijke functies die een sterke toegankelijkheid vereisen. De Commissie neemt dan ook nota van een ruimtelijke analyse die vooral gericht is op de verschillende kwadranten, waardoor de algemene visie op de toekomstige ontwikkeling van de site moeilijker te begrijpen is.

Ze verzoekt om een overzicht van de analyse uit de definitiestudie van 2016, uitgevoerd door het ATO, op te nemen in het informatieve luik van het RPA.

Ze stelt het op prijs dat het strategische luik van het RPA een van haar assen richt op de kwestie van de verankering van de site op grootstedelijk niveau.

De Commissie zou het nuttig vinden om de plaats van de site binnen de stedelijke structuur, zoals beschreven in het GPDO, en de rol van de site op grootstedelijk niveau, met name in de geplande programmering, duidelijker op de voorgrond te plaatsen. Het bereik van het programma buiten de kwadranten beschreven in het plan moet worden uitgebreid.

Ze zou het relevant vinden, mocht een algemene reflectie over de toekomst van de spoorweg en de toekomstige ontwikkeling van het Weststation geïntegreerd worden in zijn spoordimensie gekoppeld aan de metro en het openbaar vervoer (GEN, TEC, De Lijn) en mocht er nagedacht worden over de toekomst van dit station ten opzichte van de overbevolking van de noord-zuidverbinding. Het Weststation zou een alternatieve rol kunnen

spelen en in overeenstemming met het GPDO kunnen inspelen op een reële vraag. Omdat het spooroppervlak intact is gebleven zou het Weststation haar vervoersdiensten kunnen uitbreiden. Het is van essentieel belang dat er gestreefd wordt naar meer treinen op deze verbinding, waarmee tevens een sterker imago van Brussel verkregen kan worden.

De Commissie is van mening dat het dit RPA aan een 'urban attractor' ontbreekt die verder reikt dan de directe omgeving. Het is een plaats die de aantrekkelijkheid van de Europese wijk en de Vijfhoek moet compenseren door een plek om te bezoeken te worden.

Om deze site een brede uitstraling te geven, zou het nuttig zijn om de rol van de site als vervoersknooppunt en als gebied waar economische (microbrouwerij, voedingspool) en culturele functies (diversiteitsmuseum, Arabisch cultureel centrum of concertzaal) kunnen neerstrijken, nog meer te benadrukken.

1. Perimeter

De perimeter waarop het RPA betrekking heeft, is volledig in de gemeente Sint-Jans-Molenbeek gelegen en bestrijkt het grondgebied van het GGB 3 van het GBP en zijn onmiddellijke omgeving.

De gemeente Sint-Jans-Molenbeek vraagt om de perimeter opnieuw te preciseren en er de Vandenpeereboomstraat van gevel tot gevel in op te nemen.

Advies

De Commissie onderschrijft het verzoek van de gemeente Molenbeek en vraagt dat de band met de Vandenpeereboomstraat verduidelijkt wordt.

Het Weststation heeft een echt potentieel als knooppunt op grootstedelijke schaal, gezien zijn uitstekende spoor- en metroverbindingen.

De Commissie is van mening dat dit potentieel binnen het RPA nog beter kan worden benut via een denkoefening die verder gaat dan de vastgestelde grenzen.

Ter herinnering, zoals zij in haar algemeen advies voor alle RPA's heeft aangegeven, benadrukt de Commissie dat het niet zozeer gaat om een uitbreiding van de perimeter van het RPA, maar veeleer om het in aanmerking nemen, binnen een observatie- en analysekader, van projecten in de omliggende wijken. Dit maakt een globale visie op deze toekomstige interventies mogelijk, zodat het RPA de gewenste richtingen kan preciseren om de ontwikkeling van deze projecten in samenhang met het RPA te waarborgen.

De Commissie stelt voor om de kwestie van de verbindingen, assen en wegen met de wijk verder uit te werken teneinde een zekere stedelijkheid met de omliggende wijken te ontwikkelen.

Voorts vindt de Commissie dat het station verschillende omliggende wijken met elkaar moet verbinden door toegangspoorten te bepalen en stelt daarbij de kwestie van de toekomst aan de orde van:

- *het Delhaize-magazijn;*
- *de Vandeperreboomstraat;*
- *de busstelplaats.*

Gezien de recente aankondiging van Delhaize om de gebouwen die zij in gebruik heeft, te verlaten, is de Commissie van mening dat deze opgenomen zouden kunnen worden in de algemene denkoefening over de toekomst van deze site.

Zij neemt er nota van dat deze site momenteel het onderwerp is van een stedenbouwkundig onderzoek dat gezamenlijk door perspective.brussels en citydev.brussels wordt uitgevoerd en begin 2020 zou moeten leiden tot verschillende programmeringsscenario's, en dat deze deel uitmaakt van een door de regering aangenomen voorkoopperimeter.

Ze stelt ook de vraag naar wat er met de stelplaats van de MIVB (Jacques Brel) dient te gebeuren, die zich op 50 m van de site bevindt. Ze vraagt zich af of het zinvol is om in dit gebied een grote busparking/-stelplaats te handhaven, dat als één van de grootste multimodale knooppunten (Station Brussels West + Weststation) van het Gewest geldt. Dit terrein zou op een oordeelkundigere manier ingenomen kunnen worden door functies die de nabijheid van multimodale toegangspunten opzoeken. De Commissie is van mening dat het RPA de stelplaats in zijn denkoefening zou kunnen opnemen.

2. Stedelijke typologie

Het RPA wil het bestaande weefsel van de Vandenpeereboomstraat (lage hoogte) en de woontorens langs de De Rooverelaan via middelhoge woningen met elkaar verbinden. Er zal een achterstraat worden gecreëerd om een mix van functies te kunnen ontwikkelen. De stedelijke basis zal 2 niveaus (6 m) tellen om een zekere flexibiliteit qua activiteiten te genieten.

Dit stedelijk balkonweefsel zou het mogelijk moeten maken om:

- een akoestische barrière te creëren tegen de geluidshinder van het spoor- en metroverkeer; de omkeerbaarheid van de programma's in aanmerking te nemen gezien de omvang ervan (bovengrondse parkeerplaatsen, voorzieningen, productieactiviteiten);
- aangeplante stroken te voorzien om het groene en sociaalrecreatieve netwerk te versterken;
- over een nieuw perspectief op het spoor te beschikken door de indruk van dichtheid en hoogte van de woonblokken te verminderen.

Advies

De Commissie heeft ernstige twijfels over de levensvatbaarheid van de voorgestelde ruimtelijke sequenties voor het "wijk-kwadrant".

De begane grond van de Vandenpeereboomstraat is uitsluitend bestemd voor productiefuncties. Dit kan problemen opleveren voor de activering van de openbare ruimte, de veiligheid en de sociale controle, hetgeen mogelijk wordt verergerd wanneer er sprake is van leegstand van deze ruimten. Bovendien wordt de dimensionering van het straatprofiel en de industrieterreinen niet getoetst aan de breedte en de draaicirkel van de vrachtwagens.

De toegang tot de woningen is met betrekking tot sociale controle eveneens problematisch. Met moet namelijk 's avonds, vanaf de Vandenpeereboomstraat, eerst een binnenplaats met daaromheen industriegebouwen oversteken, dan een trap oplopen (niet geschikt voor PBM) en vervolgens een verhoogd "pad" langs het spoor

en de Infrabel Academie (waarschijnlijk gesloten buiten de kantooruren) volgen. Daarbij gaat de plaatsing van de ingang van de woningen op het "balkon" ten koste van de activering van de Vandenpeereboomstraat, die dan op de begane grond geen woonfunctie meer heeft.

Meer fundamenteel stelt de GOC de keuze voor een lagenbenadering ter discussie, waarbij openbare ruimten (het balkon) zich op het dak van particuliere faciliteiten (magazijnen) bevinden. Naast de problemen op het gebied van sociale controle en de activering van de openbare ruimte kan deze lagenbenadering op middellange en lange termijn tot aanzienlijke problemen leiden op het gebied van beheer (verantwoordelijkheden in geval van onderhouds-/renovatie-/transformatiewerkzaamheden, beheer van deze erfdiensbaarheid wanneer de gebouwen worden overgenomen door een nieuwe eigenaar, de onmogelijkheid tot een gedifferentieerde ontwikkeling van de gebouwen, enz.).

3. Huisvesting

Het RPA wil een nieuwe gemengde wijk ontwikkelen met maximum 90.000 m² aan nieuwe gebouwen, met minimum 50% woningen waarvan 80% uit openbare woningen zal bestaan.¹

Sommige reclamanten, waaronder de gemeente Molenbeek, de Milieuraad en de Economische en Sociale Raad, betreuren het dat het RPA niet meer richtlijnen oplegt voor de bouw van sociale woningen. Ze vinden er geen garantie in terug dat de woningen bestemd zullen zijn voor sociale huisvesting. Dit zou tegemoetkomen aan een behoefte op zowel lokaal als regionaal niveau.

Bepaalde reclamanten vragen om de nadruk op een grotere diversiteit aan soorten sociale woningen te leggen en de toewijzing niet te beperken tot voorzieningen en productieactiviteiten.

Advies

De Commissie neemt er nota van dat het RPA 80% openbare en 20% private woningen voorziet. Zij stelt voor om een operationeel gedeelte uit te werken teneinde te verduidelijken hoe een dergelijke huisvesting in de praktijk kan worden ontwikkeld (aanwijzing van de exploitanten, een budget en een tijdschema). Zij neemt er nota van dat door de MSI, in samenwerking met de referent huisvesting, een operationele nota wordt opgesteld waarin deze elementen worden opgenomen.

Ze ondersteunt de vraag naar sociale woningen en vraagt om na te denken over de formules die het mogelijk maken om de grond publieke eigendom te laten blijven: bijvoorbeeld door een opsplitsing van de zakelijke rechten tussen eigendom van de bebouwing en van de grond (erfpacht).

Indien het terrein niet openbaar is, stelt de Commissie voor om de intenties met betrekking tot het soort huisvesting en het gewenste aandeel sociale woningen in een regelgevend document te specificeren.

De Commissie stelt vast dat het woonmodel aan het veranderen is. Ze wil dan ook graag weten welk type huisvesting er precies overwogen wordt en stelt voor een deel ervan voor te behouden aan nieuwe vormen van huisvesting (bijv. cohousing)

¹ MER pagina 36

4. Productieactiviteiten/functionele mix

Het RPA wil een stedelijk weefsel creëren met een volume van beperkte hoogte waarin tal van uiteenlopende programma's opgenomen kunnen worden (woningen, voorzieningen van collectief belang, winkels en productieactiviteiten).

De productieactiviteiten of winkels moeten wel verenigbaar zijn met de woonfunctie, maar het RPA specificeert niet de aard van deze activiteiten.

De Milieuraad betreurt het feit dat er niets wordt opgelegd in de bestemmingen voor de productieactiviteiten, terwijl Brussel te kampen heeft met een gebrek aan ruimte voor deze activiteiten. Daarom wordt aanbevolen om hiervoor een percentage te reserveren.

Advies

De ontwikkeling van de site moet, in overeenstemming met het GPDO tot een nieuw stedelijk centrum met een regionale en grootstedelijke uitstraling leiden.

Behoud van ruimten voor productieactiviteiten

De Commissie is het eens met de Milieuraad en stelt voor een percentage van de economische activiteiten te preciseren in het reglementaire luik van het RPA, dat voor deze site gereserveerd moet worden ten opzichte van de woningen. De productieactiviteiten en polyvalente ruimten moeten daarbij voorrang krijgen.

Behoud van de sociaal-economische kenmerken van de wijk

De Commissie vraagt om rekening te houden met de sociaaleconomische kenmerken van de omliggende wijk (hoge werkloosheid) en om activiteiten voor te stellen in lijn met de behoeften/vraag van de arbeidsmarkt. Er moet voorkeur gegeven worden aan de productieactiviteiten die rekening houden met het werkloosheidspercentage en de lokale vraag op de arbeidsmarkt om te voorkomen dat er administratieve activiteiten worden aangetrokken die een goede toegankelijkheid vergen.

Ze is van mening dat het voor een succesvolle functionele gemengdheid noodzakelijk is om de sociale en culturele kenmerken van de bevolking in deze buurt in stand te houden. Het doel is om een gemeenschaps- en lokale economie om te vormen tot een stedelijke economie die de lokale bevolking en Brussel in het algemeen ten goede komt.

Tijdelijke bezetting

Om de doelstellingen van een functionele gemengdheid te bereiken, is het zinvol om de kwestie van de tijdelijke bezetting nader te onderzoeken, aangezien dergelijke bezetting toekomstige lokale activiteiten genereert. Het is een nieuwe manier om aspiraties aan te wakkeren in plaats van gebouwen te creëren en te wachten tot er zich activiteiten in komen vestigen. Het vormt een uitgelezen kans om bedrijven te verwelkomen die zich hebben bewezen en die door een tijdelijke bezetting tot wasdom zijn gekomen. De denkpiste van de tijdelijke bezetting moet in die optiek worden beschouwd en binnen de planning en programmering van de locatie worden uitgewerkt.

Logistiek

De Commissie vraagt om de kwestie van de stedelijke logistiek te behandelen: de logistieke ketens bepalen de kwesties inzake mobiliteit, bereikbaarheid, alsook de mogelijkheid om distributiekkanalen te hebben die

complexer zijn dan die van vandaag. Ze acht dat belangrijk voor de site omdat er productieactiviteiten worden voorzien.

In dit opzicht zou het BAM-model (Gebouwen met meerdere bestemmingen) van CityDev een referentie kunnen zijn voor de logistiek, rekening houdend met de levenscyclus van bedrijven.

Er moet worden opgemerkt dat er voor de logistieke activiteit nagedacht moet worden over de toegang van de gebouwen vanaf de openbare ruimte. Hoewel dit aspect in het RPA wordt behandeld, is de Commissie van mening dat het nog grondiger kan worden onderzocht.

5. Omkeerbaarheid van de bestemmingen

Het RPA ontwikkelt het principe van de omkeerbaarheid van de bestemmingen op de hele site. Zodoende wordt aanbevolen om de ruimten die een bestemming als kantoor krijgen, zodanig in te richten dat deze gemakkelijk omgevormd kunnen worden tot woningen zonder dat er structurele werkzaamheden aan te pas hoeven te komen.

Het RPA stelt verschillende mogelijke functies in de sokkel voor: parking, werkplaats, sportvoorziening, recypark.

De GMC vraagt om het project op te nemen een langetermijnevolutie en voorziet in de omkeerbaarheid van parkeerplaatsen en hun reconversie (bijvoorbeeld ondergrondse ruimten met een hogere plafondhoogte voor andere toepassingen, zoals leveringen of voorzieningen).

Advies

De Commissie waardeert het in het RPA opgenomen onderzoek naar de omkeerbaarheid van de gebouwen.

Zij stelt echter vast dat, hoewel het volume van de sokkel van de gebouwen aan de Vandenpeereboomstraat aanzienlijk is, het programma ervan nog niet is vastgesteld, hetgeen tot het mislukken van het project zou kunnen leiden. Alles is mogelijk, maar aangezien de ruimte voor benedenverdiepingen beperkt is, vraagt de Commissie zich af hoe de aanwezigheid van activiteiten in de sokkel gegarandeerd kan worden en hoe het risico vermeden kan worden dat men vooral met parkeergelegenheid komt te zitten. Zij stelt voor deze kwestie in het reglementair luik te behandelen.

De Commissie verzoekt om eenzelfde denkoefening te verrichten over de omkeerbaarheid van de woningen en om de nodige regels te specificeren voor de eventuele conversie van traditionele woningen naar andere vormen van huisvesting. Zij stelt voor de omkeerbaarheidsverplichting in het reglementaire luik op te nemen.

Zij beveelt tevens aan om de modaliteiten voor de opvolging van de implementatie van het programma, op te nemen in het RPA teneinde de potentiële problemen op te vangen die zich kunnen voordoen bij het beheer van een openbare ruimte met twee niveaus.

6. Kwadrant Geactiveerd Park

Het RPA plant de aanleg van een geactiveerd park en een beschermd park die als nieuw onderdeel aansluiten bij een lineair parksysteem langs het spoorweglandschap.

Het parkgebied heeft een oppervlakte van 27.000 m² en er wordt 3.000 m² extra parkruimte gecreëerd in het gebied voor voorzieningen en het administratiegebied.

De ruimte voor biodiversiteit zal 7.000 m² omvatten.

Het deel dat toegankelijk is voor het publiek zal dus 3 ha groot zijn en de niet-toegankelijke natuurruimte zal 30 are tellen.

Het GPDO en het Gewestelijk Natuurplan hebben doelstellingen op het vlak van de kwantitatieve en kwalitatieve versterking van het groene netwerk en de toegang van de Brusselaars tot de natuur.

Leefmilieu Brussel is van mening dat er met het toekomstige park van 3 ha niet aan deze doelstellingen tegemoetgekomen wordt. De site omvat momenteel 6 ha groen dat, hoewel niet toegankelijk voor het publiek, belangrijke ecosysteemdiensten levert.

Advies

De Commissie is van mening dat de natuurlijke ruimten ontoereikend zijn en betreurt het feit dat het natuurlijke deel van het project beperkt wordt: 30 are vertegenwoordigt nauwelijks de oppervlakte van een tuin.

Net als Leefmilieu Brussel vindt zij dat het reserveren van 3 ha van de volledige oppervlakte voor het 'geactiveerde park'-gedeelte niet zal volstaan², ook al moeten ook de groene ruimten in aanmerking genomen worden die in de andere kwadranten gepland zijn.

Alle groene ruimte is geconcentreerd in plaats van verdeeld te zijn over het hele project. De rest van de groene ruimten zal geprivatiseerd worden en is daardoor ontoegankelijk voor het publiek. De invoering van boomgaarden en moestuinen is bijgevolg uitgesloten.

De Commissie is voorstander van een landschapspark waarvan de ontwikkeling van meet af aan in het plan is opgenomen. Ze vraagt om een oplossing te bestuderen waarmee door middel van een lichtgewicht constructie de geluidshinder van de spoorwegen beperkt kan worden.

De Commissie verzoekt om rekening te houden met de huidige landschapskwaliteiten van het gebied. In dit opzicht is het spoor een belangrijk landschappelijk element.

Dit zou in overeenstemming zijn met de ontwikkeling van het groene netwerk. In dit opzicht kan de landschapsvisie nog beter in het RPA gevaloriseerd worden.

De Commissie stelt tevens voor om na te denken over de ontwikkeling van de stadslandbouw en dan met name van 'park farms'. De collectieve groentetuinen zouden tegemoetkomen aan een maatschappelijke vraag en deelnemen aan een buurtanimatie.

De Commissie stelt voor om de ontwikkeling van de openbare en groene ruimten op te nemen in de reglementaire luik om hen sterker te laten doorwegen.

Tot slot vreest ze dat de parkruimten met veiligheidsproblemen te kampen zullen krijgen als gevolg van de nabijheid van het spoor. Ze stelt voor om de veiligheid van het park te waarborgen door actieve functies te voorzien langs de randen ervan, wat de sociale controle zal vergroten.

² Ter vergelijking: het Park van Brussel heeft een oppervlakte van 8 ha.

7. Voorzieningen

Reclamanten merken op dat ondanks het alarmerende gebrek aan infrastructuur voor kinderopvang, het RPA dit onderwerp niet aankaart. Bij de uitwerking van het RPA moet rekening worden gehouden met de behoeften aan diensten en collectieve voorzieningen van de wijk, zodat het aanbod aan deze behoeften aangepast kan worden. Deze reclamanten dringen erop aan dat de diensten gelijktijdig of voorafgaand aan de huisvesting (kleuterscholen, scholen, binnenspeelruimte voor de kleinsten, jeugdhuis) worden ontwikkeld.

Advies

De Commissie sluit zich hierbij aan en verzoekt tevens om, gezien het aantal knelpuntberoepen, meer in het bijzonder een technische school te voorzien die aan de potentiële vraag van de bevolking in de omgeving kan voldoen.

Daarnaast wordt gepreciseerd dat een station een platform is dat zich ontwikkelt en veel bezoekers ontvangt. De voorzieningen dienen dan ook rekening te houden met de toekomstige behoeften.

8. Milieu

Advies

De Commissie heeft in het MER geen onderzoek van alternatieven aangetroffen voor het afdekken van de spoorwegtrajecten om de geluidsoverlast te verminderen. De constructiestructuren rondom het station moeten klaar zijn om een afdekking te dragen zonder dat de constructie hierdoor beschadigd raakt. Er kunnen verschillende oplossingen worden gevonden (betonnen afdekking, deels lichtgewicht/groene structuur) die de locatie aantrekkelijker zou maken en de leefomstandigheden zou verbeteren.

Ze verwijst ook naar haar algemene opmerkingen over de RPA's inzake klimaatbestendigheid.

9. Mobiliteit – Bereikbaarheid van de site

De site en haar braakliggende terreinen vormen een belangrijke as voor het spoor- en metroverkeer. Hetzelfde geldt qua as voor de Ninoofse- en Gentssteenweg.

De site heeft voort lange tijd een stedelijke breuklijn gevormd tussen wijken en bevolkingsgroepen. Door de snelle ontwikkeling van het kerngebied van de site draagt het RPA bij tot de verandering van de aanblik van het braakliggende terrein en vult het RPA bestaande lokale en regionale netwerken aan met nieuwe lengte- en dwarsverbindingen voor voetgangers, fietsers en personen met een beperkte mobiliteit:

- Noord-zuidverbinding: de fiets-wandelpromenade L28 langs de spoorlijn, waardoor een snelle verbinding door en voorbij de site van het Weststation mogelijk wordt.
- Oost-westverbinding: de gerenoveerde en verbrede Beekant-voetgangersbrug die een toegankelijkheid voor alle actieve modi (PBM's, fietsers, voetgangers) mogelijk maakt.

De GMC betreurt het dat niet alle paden van de site toegankelijk zijn voor iedereen (ouderen, PBM's, ...) en vraagt dat het principe van alles voor iedereen toegankelijk maken, opgenomen zou worden in het reglementaire luik om toekomstige architecturale plannen te sturen.

Het RPA geeft de voorkeur aan de actieve modi omwille van de ontsluiting met het openbaar vervoer en wil het aantal parkeerplaatsen beperken. Het stelt een verdeling van de parkeermogelijkheden voor tussen de verschillende functies (woningen, voorzieningen, kantoren, enz.) die in het 'wijk'-kwadrant in de sokkel langs de L28 ingeplant zullen worden.

De Gewestelijke Mobiliteitscommissie (GMC) herinnert eraan dat het parkeeraanbod het gebruik van de auto stimuleert, terwijl de wijk uitstekend bereikbaar is met het openbaar vervoer. In dit verband moet de ambitie zijn om het parkeeraanbod te verminderen en zo te anticiperen op de evolutie in de mobiliteitspraktijken en de afname van het individuele gemotoriseerde vervoer.

Ze is voorstander van het poolen van parkeerplaatsen tussen functies, maar vraagt dat prioriteit wordt gegeven aan de inplanting van andere functies. Ze stelt vast dat het principe van het poolen van parkeerplaatsen geen concrete weerklank vindt in het RPA en dat er niets is dat het ontwikkelingsproject om 405 extra parkeerplaatsen in de basis te ontwikkelen, in de weg staat.

De GMC dringt erop aan om ervoor te zorgen dat er voldoende fietsparkeerplaatsen zijn en dat niet alleen voor de woningen maar ook voor de bezoekers van de talrijke functies van de site en eventueel ook voor de omwonenden. Ze benadrukt voorts de noodzaak om tevens voldoende parkeerplaatsen voor PBM's te voorzien.

Daarnaast vraagt ze nog het volgende:

- Leveringsruimten buiten de openbare weg met een hoogte onder plafond die het mogelijk maakt om kleine vrachtwagens te ontvangen.
- Oplaadpalen voor elektrische voertuigen.

De Commissie is van mening dat de maatregelen vergezeld moeten gaan met de nodige pedagogische ondersteuning en informatieverstrekking aan het publiek, rekening houdend met de sociaaleconomische samenstelling van de plaatselijke bevolking. Er moet een mobilisatie naar een modale transitie gepland worden, waarbij getracht moet worden om andere vormen van mobiliteit een culturele verankering te bezorgen.

Ze vraagt dat het RPA rekening houdt met de hoofdlijnen van het GPDO inzake fietsers (infrastructuurontwikkeling en voorzieningen). Het concrete project voor de inplanting van fietspaden moet een comfortabele doorstroming van het verkeer mogelijk maken en de fietsroutes tussen de verschillende inrichtingen met elkaar verbinden.

Advies

De gewestelijke commissie is het eens met de verzoeken van de GMC inzake fietsparkeerplaatsen. Het aanbod moet voldoende groot en evolutief zijn om rekening te houden met de evolutie van het modale aandeel van de fiets in Brussel, zeker naast een station.

De Commissie onderschrijft de GMC bij haar verzoek om het aantal parkeerplaatsen te verminderen gezien de uitzonderlijke situatie van deze site die wordt bediend door 4 metrolijnen, om nog maar te zwijgen van de L28, het GEN en de andere openbaarvervoerslijnen. Het is van cruciaal belang om de openbare ruimte niet open te stellen voor parkeergelegenheid als we de zachte mobiliteit willen bevorderen. Dit zou het aantal auto's alleen maar doen toenemen.

De Commissie stelt voor om de aanbevelingen uit het MER over te nemen met betrekking tot de parkeerplaatsratio's per woning voor motorvoertuigen en fietsen (0,7 plaatsen voor auto's en tussen 1,2 en 1,4 fietsparkeerplaatsen per woning).

Wat de leveringen betreft, gaat het om een kwestie die betrekking heeft op de economische functies. Het zou logisch zijn om over lokale verdeelzones te beschikken. Om deze vervoerswijze te promoten, moeten voorzieningen voor een distributie per vrachtfiets (opslagplaats, stalling, laadruimte, enz.) ter beschikking worden gesteld. Good Move schuift in deze een logistieke architectuur naar voren.

De Commissie dringt er, net als de GMC, op aan dat de hele logistieke keten in aanmerking wordt genomen.

10. Operationeel luik

Sommige reclamanten betreuren het feit dat na de goedkeuring van het RPA een operationele nota gepland is en vragen om deze bij het bestudeerde project te voegen.

Advies

De Commissie verwijst naar haar algemene nota over de kwestie van het operationele luik.

De Commissie sluit zich aan bij de reclamanten. Zij neemt er nota van dat operationele kwesties niet in de RPA's zijn opgenomen en dat de MSI een operationele nota voorbereidt met daarin elementen met betrekking tot de begroting, de exploitanten, het tijdschema, enz.). De Commissie is van mening dat een operationele nota van essentieel belang is om een sterk bestuur en het welslagen van het project te waarborgen.

11. Reglementair luik

De KCML merkt op dat het reglementaire luik maar weinig onderbouwd blijkt in vergelijking met het strategische luik. Het biedt dus onvoldoende garantie voor de ontwikkeling van de toekomstige projecten. Het schuift bijvoorbeeld algemene voorschriften naar voren die de kenmerken van de constructies vastleggen (hoogte van de gebouwen), maar geeft alleen een strategisch karakter aan de principes met betrekking tot de basis.

Leefmilieu Brussel is van mening dat het reglementaire luik te veel afwijkingen mogelijk maakt die het risico met zich meebrengen dat te dichte projecten worden toegestaan. Deze zouden bepaald moeten worden binnen een duidelijk kader om rechtsonzekerheid te voorkomen en de regionale doelstellingen te waarborgen.

Advies

De Commissie raadt aan om de bepalingen van het reglementaire luik zodanig te verfijnen dat ze voldoende kwaliteitsgaranties bevatten (met name wat betreft de diepte van de gebouwen om ervoor te zorgen dat ze doorlopend zijn). Ze vraagt om duidelijk de bepalingen van de bestaande plannen en verordeningen te vermelden, waarvan het RPA wil afwijken.