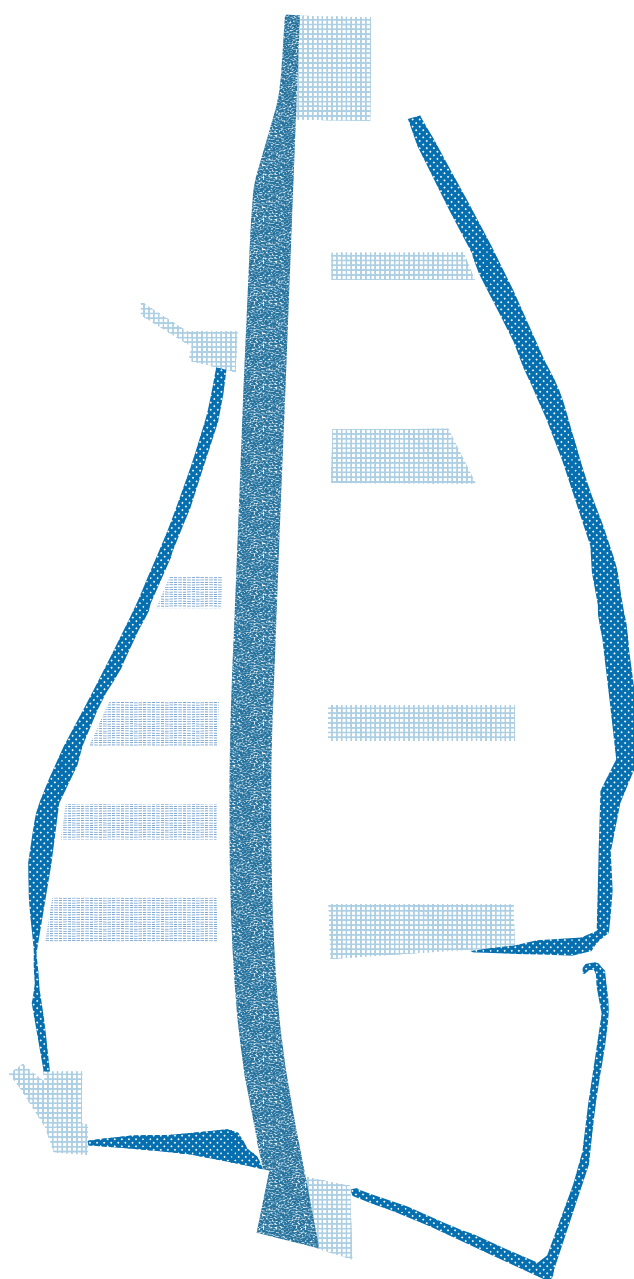


INFORMATIEF LUIK

RPA

ONTWERP VAN RICHTPLAN
VAN AANLEG JOSAPHAT





OVERZICHT

Informatief luik

1. INLEIDING	P.05
2. TOEPASSINGSGEBIED	P.05
3. PROJECTACHERGROND	P.06
— 3.1 VOORAFGAANDE BESLISSINGEN	P.06
— 3.2 VOORBEREIDENDE STUDIES VOOR HET RPA	P.07
3.2.1 BBP	P.07
3.2.2 RICHTPLAN	P.07
4. DIAGNOSTIEK	P.09
5. DOELSTELLINGEN EN UITDAGINGEN	P.10

1. INLEIDING

Het Richtplan van Aanleg (RPA) Josaphat heeft tot doel het verstedelijkingsproces van een van de grootste grondreserves van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest te ondersteunen.

Het richtplan van aanleg is een nieuw gewestelijk planningsinstrument dat voortvloeit uit de hervorming van het Brussels Wetboek van Ruimtelijke Ordening (BWRO). Het heeft als doel de ontwikkeling van gebieden van strategisch belang voor het Gewest te vergemakkelijken en te versnellen. Het ontwerp van RPA omvat 3 luiken:

- Een informatief luik;
- Een strategisch luik;
- Een reglementair luik.

Het BWRO bepaalt dat het RPA indicatief is, met uitzondering van de bepalingen waaraan de regering uitdrukkelijk bindende kracht en regelgevende waarde verleent (art. 30/9).

De bepalingen van het RPA hebben dus een andere rechtskracht:

- Regelgevende bepalingen: deze regels moeten altijd in acht worden genomen. Er kan niet van worden afgeweken;
- Indicatieve bepalingen: deze bepalingen vormen 'richtsnoeren' voor de autoriteiten, met name bij de afgifte van vergunningen. Zij mogen er alleen van afwijken als zij dat kunnen motiveren.

2. TOEPASSINGSGEBIED

Het RPA Josaphat betreft de site van een voormalig NMBS-spoorwegemplacement dat sinds 1994 niet meer wordt gebruikt. Het toepassingsgebied ervan bevindt zich op het grondgebied van de gemeenten Schaarbeek en Evere. De Josaphat-site omvat het gebied van gewestelijk belang nr. 13 van het Gewestelijk Bestemmingsplan (GBP).

Het grootste deel van de verstedelijkbare oppervlakte van het ontwerp van RPA werd in 2006 verworven door de Maatschappij voor Stedelijke Inrichting (MSI, voorheen MVV). De MSI is de overheidsinstantie die verantwoordelijk is voor de operationele uitvoering van de ruimtelijke ordening in de strategische gebieden van het Gewest. De gemeenten Schaarbeek en Evere bezitten ook grond die in het toepassingsgebied van het RPA valt. Tot slot omvat het ook een spoorgebied van Infrabel aan weerszijden van de sporen.

De perimeter waarop het ontwerp van RPA zich richt, is door een steile helling geïsoleerd van de omliggende wijken. De zone wordt van noord naar zuid doorkruist door een spoorlijn (L26), met een halte van het voorstedelijke vervoersnet ten noorden van de site die een snelle en frequente toegang biedt tot de Europese wijk, de luchthaven en diverse werkgelegenheids- en onderwijscentra in en rond het Gewest.

De perimeter omvat een braakliggend terrein dat het GGB bedekt, beboste hellingen die een overgangsgebied vormen naar de omliggende buurten, een stedelijk industriegebied dat moet worden opgewaarderd en een relatief geïsoleerd sportgebied.

De site is niet zichtbaar vanuit de omliggende wijken, die het letterlijk de rug toekeren. De omliggende bebouwing is verschillend in typologie, dichtheid, grootte en architectuur.

Luchtfoto van de site Josaphat – 2013



3. PROJECTACHTERGROND

3.1 VOORAFGAANDE BESLISSINGEN

- De regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest heeft bij decreet van 29 januari 2004 de modaliteiten voor de ontwikkeling van dit gebied vastgesteld. Dit besluit, gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad van 24 maart 2004, nodigt de twee gemeenteraden uit om een BBP aan te nemen voor het GGB en het stedelijke industriegebied. Het besluit kent hiertoe een termijn van 3 jaar toe vanaf de kennisgeving, d.w.z. de bekendmaking in het Belgisch Staatsblad op 24 maart 2004.
- Op 20 december 2005 keurden de gemeenteraden van beide gemeenten een nota goed die de gemeentelijke doelstellingen en richtlijnen bevatte in een document getiteld 'Beleidsnota voor de planning van het GGB Josaphat'.
- Op 25 april 2006 verwierf de MVV 25 ha grond van het FSI. De aangekochte grond omvat 14 ha in het GGB (exclusief spoorlijnen), de 9 ha van het SIG, 0,3 ha hellingen langs de oostelijke rand van het terrein in de Groene Zone en 1,3 ha in het sport- of buitenrecreatiegebied.
- In de regionale beleidsverklaring van 7 mei 2013, verduidelijkt door het seminarie dat de regering op 25 en 26 mei 2013 in Oostende heeft georganiseerd, zijn de doelstellingen voor de ontwikkeling van de site Josaphat uiteengezet, met name op het gebied van huisvesting. Deze doelstellingen vormden de basis voor de Opdracht tot functionele programmering en definitie van een duurzaam stadsproject, die op 14 mei 2013 werd toegewezen aan de tijdelijke vereniging Idea-Consult-MSA.
- Op 27 maart 2014 heeft de Brusselse Hoofdstedelijke Regering het richtplan Josaphat in eerste lezing goedgekeurd.
- In het kader van de goedkeuring van het demografisch GBP van 3 mei 2014 heeft de regering de voorschriften betreffende het GGB nr. 13 aangevuld om te voorzien in een minimum aan groene ruimte.
- Op 1 december 2016 heeft de regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een beslissing genomen over de wijzigingen die moeten worden aangebracht in het Richtplan van 2014, op basis van de aanbevelingen van het MER van 2015-2016, de landschapskwalificatiestudie van de site en de Mobiliteitsnota die werd opgesteld om de impact van de geplande wijzigingen te meten (zie 3.2.2).

3.2 VOORBEREIDENDE STUDIES VOOR HET RPA

3.2.1 BBP

De twee bijzondere bestemmingsplannen bevinden zich respectievelijk op het grondgebied van de gemeenten Schaarbeek en Evere en beslaan een totale oppervlakte van 39,82 ha.

Het BBP voorzagt in het volgende programma:

- Een totale overdekking van de spoorwegen over de gehele lengte van het terrein
- Ontwikkeling van een eco-woonwijk in het westelijke deel, verbonden met een gemengde zone aan weerszijden van de plaat, waardoor een overgang naar het SIG mogelijk is
- Aanleg van een groene ruimte (park) in het noordelijke deel van de site (met name via noordelijke opvulling van het SIG)
- Meerdere voetgangersverbindingen die de twee oevers met elkaar verbinden
- Aanleg van een tramlijn op de plaat
- Sluiting van het blok Conscience
- Aanleg van een plein bij de Latinis-ingang en stedelijke herstructurering van de Boeckbrug
- Behoud van de beboste hellingen door de ontwikkeling van een cirkelvormig wandelpad.

Bestemmingen in het GGB	Maximale vloeroppervlaktes	%
Huisvesting + buurtwinkels	184.500 m ²	50%
Administratieve activiteiten	90.750 m ²	25%
Productieve activiteiten	56.940 m ²	15%
Gemeenschapsvoorzieningen	35.260 m ²	10%
Totaal (V/T = 2,2)	367.450 m²	100%

3.2.2 RICHTPLAN

Op 14 mei 2013 kreeg de tijdelijke vereniging Idea Consult/MSA de opdracht om een functioneel programma en een definitie voor een duurzaam stadsproject voor de wijk Josaphat uit te werken, dat alle terreinen van de Maatschappij voor Verwerving van Vastgoed (MVV, nu Maatschappij voor Stedelijke Inrichting, MSI) omvat. Deze opdracht richtte zich ook op de aanbevolen operationele procedures voor de uitvoering van het plan.

De methodologie van de projectauteurs bestond erin 10 thema's te bespreken die cruciaal zijn voor de ontwikkeling van de site (toegang tot de site, het GEN-station, woningtypologieën, economie, de kern van de lokale identiteit, de

landschappelijke dimensie, de relatie met het spoor, de relatie met de naburige gebouwen, de positionering van de school, operationaliteit en fasering) en voor elk van deze thema's het effect van de verschillende hypothesen voor de ontwikkeling te vergelijken, zowel met betrekking tot de gewestelijke doelstellingen als de stedelijke gevolgen van de op de site toegepaste hypothesen.

Aanvullende studies bij het Richtplan:

Mobiliteitsstudie – Wahis-kruispunt (2015)

Deze aanvullende studie analyseerde de toegankelijkheid van de site, rekening houdend met de geplande ontwikkelingen in het Richtplan. De studie hield rekening met verschillende toegankelijkheidsscenario's en geeft een overzicht van de mobiliteit. Ze bestudeert ook de optimalisatie van het kruispunt tussen de toegangsweg tot de site en de uitgang op de Wahislaan.

Kansen- en haalbaarheidsstudie naar methoden voor collectieve warmteproductie (2015)

Het doel is een duurzame wijk te ontwikkelen waarin de milieueffecten tot een minimum worden beperkt. In deze context was het doel van deze studie om een besluitvormingsinstrument te vormen en de ambities van het Richtplan op het gebied van collectieve warmteproductiemethoden, ook wel 'stadsverwarming' genoemd, uit te diepen. In dit geval heeft de studie aangetoond dat een warmtenet dat op een locatiebrede basis is georganiseerd, niet economisch rendabel is. Sommige scenario's voorzien een jaarlijkse financiële balans met een break-even, maar vereisen een aanzienlijke overinvestering en/of de betrokkenheid van een actor met restenergie (type verbrandingsoven) om in de nieuwe wijk te injecteren, wat een grote beperking of zelfs een onrealistische situatie is.

Aanvullend onderzoek om de leefbaarheid van de wijk te versterken

De aanvullende studie naar de stedelijke leefbaarheid analyseert hoe de openbare ruimte kan worden geoptimaliseerd in termen van ontwikkeling om de stedelijke kwaliteit voor zwakke gebruikers te maximaliseren. Deze studie is gebaseerd op de volgende elementen:

- De ruimte gewijd aan de auto in de openbare ruimte minimaliseren
- Het gebruik van openbaar vervoer aanmoedigen
- De logistiek van pooling op de parkings bevorderen, met name in en met het SIG, de sportfaciliteiten enz. en de rentabiliteit van deze poolinginfrastructuren waarborgen
- Onderzoek doen naar de voorkeurspositie van de parkings en hun typologie volgens de duurzaamheidsdoelstellingen van het project
- Bevorderen van de uitwisseling tussen de wijk en het SIG, activeren van de doorgang en in het bijzonder de onderdoorgang

Bijkomende geluidsstudie (2015)

De geluidsstudie begeleidt het project om de geluidsomgeving van de site in een geprojecteerde situatie te kenschetsen en om eventuele gunstige aanbevelingen voor de verbetering van het geluidsccomfort te doen. Deze studie was gebaseerd op de beschikbare gegevens, twee geluidsmmeetcampagnes en verschillende modellen.

Kansen- en haalbaarheidsstudie voor een voorbeeldige waterhuishouding (2015)

De ontwikkeling van deze wijk maakt deel uit van een aanpak die gericht is op het implementeren van innovatieve praktijken die weinig impact hebben op het milieu.

Op het gebied van waterbeheer was het doel om de haalbaarheid te bestuderen van de implementatie van het waterbeheersysteem zoals voorzien in het Richtplan en om de mogelijkheden van regenwater- en grijswateropvang te onderzoeken.

Milieu-effectrapport (2015 – 2016)

Het rapport, opgesteld volgens de BBP-norm, had tot doel een globale evaluatie van de milieueffecten van het richtplan op te stellen voor gebruik in de volgende stappen van de strategische planning voor de site.

Het doel van het milieueffectrapport was een nauwkeurige milieueffectbeoordeling van het voorgestelde richtplan op te stellen, de sterke en zwakke punten van het project vast te stellen en aanbevelingen te doen voor

projectverbeteringen met het oog op de volgende fasen van de strategische planning voor de site.

Definitie van de openbare ruimten en landschappelijke kwalificatie van de site (2016)

Deze landschapsstudie bevindt zich op het snijvlak van de MER-studie en het ontwerp van Richtplan. Het maakt het mogelijk de aanbevelingen van het MER voor groene en openbare ruimten vanuit een stedenbouwkundig en landschappelijk perspectief te integreren voor de volgende stappen in de strategische planning voor de site.

Het doel van de studie was om, naast het Richtplan, waarin dit aspect onvoldoende aan bod kwam, een landschapsproject en een ontwerpdefinitie van de openbare ruimte van het project voor te stellen.

Mobiliteitsnota – ARIES (2016)

Het doel van deze studie was de maatregelen te bepalen die moeten worden genomen om de mobiliteit binnen en rond de site te verbeteren, om rekening te houden met de ontwikkelingen sinds het Richtplan van 2014, met het oog op de integratie ervan in de volgende fasen van de strategische planning van de site.

Het volgende moet hierin worden opgenomen:

- de evolutie van het Richtplan op het vlak van programmering en fasering,
- de aanbevelingen van het MER, met name met betrekking tot voetgangers- en fietsroutes
- de conclusies van het project voor de kwalificatie van het landschap van de site, waarin een andere organisatie van de gemotoriseerde toegang tot het noorden van de locatie werd voorgesteld, waarvan de gevolgen voor de mobiliteit niet door het MER waren bestudeerd.

Het was ook nodig om de vijfjaarlijkse tellingen van Brussel-Mobiliteit na het MER te integreren en om de tellingen ter plaatse uit te voeren die nodig zijn voor de gedetailleerde documentatie van de milieupact van het toekomstige project door het integreren van belangrijke veranderingen in de mobiliteit in het gebied (verwijdering van het Reyers-viaduct).

4. DIAGNOSTIEK

TROEVEN

- Aanzienlijke hoeveelheid onbebouwde en gesaneerde grond die een kalme zone vormt ten opzichte van de omliggende wijken;
- Site met een goed ontwikkelde voorstedelijke spoorlijn (5 verbindingen per uur in elke richting) die de site verbindt met de Europese wijk en de luchthaven;
- Site met goede perifere toegang tot het openbaar vervoer (trams en bussen);
- Aanwezigheid van voorzieningen in de periferie van de site (buitensporten, scholen, bejaardenhuisvesting,...) en het bestaan van een groot commercieel aanbod in de buurt (supermarkten, grote gespecialiseerde winkels), waardoor alleen extra lokale winkels en horeca nodig zijn;
- Het bestaan van een kern van dynamische bedrijven op de site, die een potentieel voor de ontwikkeling van de werkgelegenheid garandeert, in verband met de goede ligging van het SIG (nabijheid van de Ring);
- Aansluiting van het terrein op bestaande groene schakels van goede kwaliteit in het gebied
- Het bestaan van een bosrijke omgeving rondom de site en de mogelijkheid om de wijk zelfstandig te ontwerpen, waardoor potentieel ontstaat voor architectonische, ecologische en maatschappelijke innovatie.

ZWAKTES

- Geïsoleerd terrein, losgekoppeld van de stedelijke omgeving, hetgeen kan leiden tot isolement van de nieuwe wijk;
- Topografische isolatie en een sterk bebouwde terreinrand maken de installatie van nieuwe wegverbindingen gecompliceerd;
- Verkeerssituatie dicht bij het punt van verzadiging in 2 gebieden rond de site (Gilisquet richting Wahislaan, De Boeckbrug richting het rondpunt Leopold III);
- Slechte bereikbaarheid en zichtbaarheid van de bestaande halte van de NMBS;
- Aanwezigheid van de spoorlijn die de site scheidt en het GGB verdeelt, waardoor een smalle strook aan de oostkant overblijft die moeilijk te exploiteren is;
- Slechte toegankelijkheid van het perifere openbaar vervoer, met name voor PBM, door het aanzienlijke niveauverschil (tot 12 m) tussen de locatie en de directe omgeving;
- Gebrek aan stedelijke eigenschappen in het huidige SIG.

OPPORTUNITEITEN

- Een gemengde en duurzame wijk bouwen met het gemak van het 'onbeschreven blad', profiteren van de topografische bijzonderheden om een specifieke wijkidentiteit te creëren;
- De ontwikkeling bekijken op basis van een globale topografische entiteit en niet zozeer de GBP-gebieden;
- De openbare ruimte gebruiken om in te spelen op de demografische groei en te antwoorden op de lokale onevenwichtigheden in de volkshuisvesting in het algemeen en de sociale huisvesting in het bijzonder (gemeente Schaarbeek: 4,3% sociale woningen tegenover het gewestelijke gemiddelde van 7,26%, dat reeds ontoereikend is om aan de vraag van de gezinnen te voldoen);
- Faciliteiten implementeren die voldoen aan de behoeften van de wijken en de tekorten van de omliggende wijken aanvullen;
- De wijk toegankelijk maken om de uitwisseling met de omliggende wijken te bevorderen en de middelen te bundelen.

BEDREIGINGEN

- Zorgen voor een ecologisch waterbeheer en focussen op het beperken van bodemafdekking in de te bouwen wijk;
- Ervoor zorgen dat ondanks de verstedelijking een adequaat niveau van biodiversiteit wordt gehandhaafd en dat de bestaande ecologische corridors in stand worden gehouden;
- Het juiste evenwicht vinden tussen enerzijds een mobiliteitsprofiel dat op lange termijn gewenst is voor de bewoners van de nieuwe wijk (sterk beïnvloed door de normen voor parkeren buiten de weg die zullen worden opgelegd) en anderzijds het huidige mobiliteitsprofiel in de omliggende wijken, om overlast buiten de site te vermijden;
- De toegestane verkeersstromen in de nieuwe wijk optimaliseren (transitverkeer vermijden om goede leefomstandigheden te bieden), evenals de extra verkeersstromen die door de nieuwe wijk op bestaande wegen worden gegenereerd;
- Bij de vestiging van de verschillende soorten woningen in de nieuwe wijk moet elke vorm van gettovorming worden vermeden, waarbij rekening wordt gehouden met de mogelijkheid van de bouw van sociale woningen.

5. DOELSTELLINGEN EN UITDAGINGEN

De verstedelijking van een dergelijke site, die volledig gelegen is op eigendom van het gewest, biedt belangrijke kansen voor de productie van woningen en voorzieningen die beantwoorden aan de behoeften van de Brusselse bevolking en voor de vestiging en ontwikkeling van productieve activiteiten die werkgelegenheid bieden en moeilijk te verstedelijken zijn binnen het traditionele stedelijke weefsel.

Om deze mogelijkheden voor de ontwikkeling van een nieuwe wijk in goede harmonie met de omliggende wijken te kunnen realiseren, hebben studies aangetoond dat de uitdagingen die moeten worden aangegaan, 5 punten omvatten:

Uitdagingen in verband met de functionele en sociale mix

Hoe kan ervoor worden gezorgd dat huisvesting en economische activiteiten tot wederzijds voordeel naast elkaar kunnen bestaan en hoe kan een echte sociale mix worden gegarandeerd door de variabiliteit van de te bouwen woningtypes?

Landschappelijke uitdagingen

Hoe maak je de nieuwe wijk zichtbaar, toegankelijk en begaanbaar vanuit de directe omgeving door een specifieke landschappelijke organisatie en een architectonische en stedelijke kwaliteit te bieden die de leefomstandigheden in de wijk valoriseert en die van de omliggende wijken verbetert?

Milieu-uitdagingen

Hoe kunnen de milieueffecten van de oprichting van de nieuwe wijk op alle interventiegebieden tot een minimum worden beperkt en hoe kunnen, prioritair, een hoog niveau van biodiversiteit worden gegarandeerd en duurzame mobiliteit en een voorbeeldige waterhuishouding worden bevorderd?

Dichtheidsuitdagingen

Hoe de juiste balans te vinden tussen de behoefte aan te bouwen woningen en bedrijfsruimten en de kwaliteit van het stedelijke leven in de wijk en de nabije omgeving?

Mobiliteitsuitdagingen

Hoe activeer je alle hefboomen die alternatieven bieden voor de eigen auto, terwijl je tegelijkertijd de connectiviteit van de site verbetert, transitverkeer in de nieuwe wijk vermijdt en overlast door het geïnduceerde autoverkeer op de wegen voorkomt?

Het ontwerp van RPA Josaphat moet deze uitdagingen aangaan en stedenbouwkundige principes voorstellen die er met de grootst mogelijke zekerheid voor zorgen dat een nieuwe wijk ontstaat die het beste aan de gestelde doelen kan beantwoorden.

Doelstelling zal daarbij met name zijn om uit te komen op:

- landschapsplannen die de gebouwen en groene ruimten indelen;
- ecologische systemen die met name de methoden voor waterbeheer specificeren en doelstellingen vaststellen voor bodemafdekking of biodiversiteit;
- een stedenbouwkundige planning waarin de functies worden gelokaliseerd en de morfologische kenmerken van het stedelijke weefsel worden geïdentificeerd;
- regelingen voor de organisatie van het openbaar vervoer, zachte mobiliteit en autoverkeer;
- een stedenbouwkundig ontwikkelingsplan waarin de operationele gebieden worden gespecificeerd;
- het formuleren van sterke ambities op het gebied van architectonische en milieukwaliteit.



Perspective.brussels

Naamsestraat

B-1000 Brussel

T +32 2 435 42 00

E info@perspective.brussels