

# Diagnose, uitdagingen en doelstellingen van het ontwerp van Richtplan van aanleg (RPA) Weststation

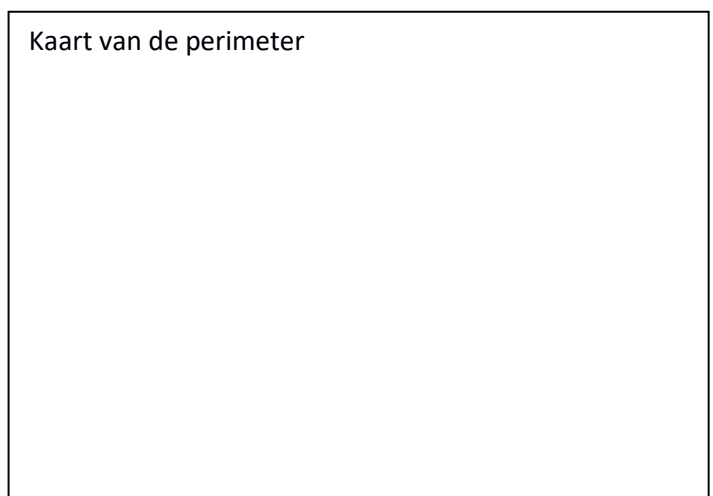
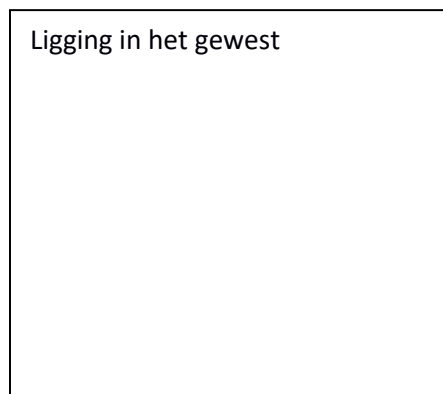
## Methodologische inleiding

Dit document vormt het document dat is voorzien in artikel 2, §1, 2° van het Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 3 mei 2018 betreffende het informatie- en participatieproces voor het publiek voorafgaand aan de uitwerking van de ontwerpen van richtplan van aanleg.

Deze nota is een samenvatting van de diagnose-elementen die momenteel beschikbaar zijn en de uitdagingen die daaruit voortvloeien. U vindt meer gedetailleerde informatie in de studies en analyse die vandaag of in de loop van de uitwerking van het ontwerp van RPA en zijn Milieu-effectenrapport beschikbaar zijn op de website van Perspective.

Het betreft een prediagnose aangezien de diagnose in de loop van de uitwerking van het ontwerp van RPA en zijn MER zal worden verfijnd en meer recente gegevens worden verzameld.

Datum van het ministerieel besluit	Voornaamste ontwikkelingen	Voornaamste thema's	Bouwheerschap
8 mei 2018	Park Oversteken Huisvesting Lokale voorzieningen en voorzieningen van gewestelijk belang	Braakliggend spoorwegterrein Openbare woningen Park Actieve vervoerswijzen Onderwijs	Perspectief



## 1. Perimeter

De perimeter waarop de uitwerking van het ontwerp van richtplan van aanleg dat het voorwerp uitmaakt van het besluit van 8 mei 2018 betrekking heeft, betreft het grondgebied gelegen tussen de Ninoofsesteenweg in het zuiden, de Gentsesesteenweg in het noorden, de Alphonse Vandenpeereboomstraat in het oosten en de De Rooverelaan, de Edmond Machtenslaan en de Dubois-Thornstraat in het westen. De perimeter wordt aangeduid door bovenstaande kaart. Hij bevindt zich volledig op het grondgebied van de gemeente Sint-Jans-Molenbeek.

Deze perimeter van 13 hectaren stemt overeen met het gebied van gewestelijk belang (GGB) nr. 3 van het gewestelijk bestemmingsplan (GBP). Het vastgoed is grotendeels eigendom van de NMBS en Infrabel en in mindere mate van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

De GGB is volgens het GBP voornamelijk bestemd voor woningen, handelszaken, kantoren, productieactiviteiten, voorzieningen van collectief belang of openbare diensten en groene ruimten.

## **2. Diagnose**

De stedelijke context werd gedetailleerd onderzocht en beschreven in een verkennende studie voorafgaand aan de uitwerking van het ontwerp van RPA in 2015. Ze kan in haar geheel worden gedownload op de website van [perspective.brussels](http://perspective.brussels/sites/default/files/poles/go_etude_de_definition_dec15.compressed.pdf) ([http://perspective.brussels/sites/default/files/poles/go\\_etude\\_de\\_definition\\_dec15.compressed.pdf](http://perspective.brussels/sites/default/files/poles/go_etude_de_definition_dec15.compressed.pdf)). De hieronder opgenomen elementen vormen een samenvatting.

### **2.1 Historiek**

Het station Brussel-West werd geopend in 1872 langs het westelijke ringspoor van Brussel (L28). Het station, dat vooral dienst doet als goederenstation, was oorspronkelijk gelegen aan het Westplein aan de uitweg van de Onafhankelijkheidsstraat, de Groeninghestraat en de Zwarte Vijvers. Op deze plek blijft alleen nog een oude steenkoolhal met metalen structuur over die niet alleen een interessant stuk spoorwegerfgoed vormt maar bovendien kan worden omgevormd tot een overdekte openbare ruimte voor wijkactiviteiten.

Een spoorafakking verbond de bundel van het Weststation overigens rechtstreeks met de zetel van Delhaize aan de Ossegemstraat en sinds 1871 rijden de treinen door de wijk. In het westen van het terrein van het Weststation vinden we nog een oude hal die destijds dienst deed als opslagplaats voor de grootdistributieketen. Daarnaast vormt ze een interessante architecturale getuigenis van het verleden en wordt ze nog steeds gebruikt door verschillende verenigingen.

### **2.2 Mobiliteit**

Het station Brussel-West werd in 1984 gesloten voor de reizigers en pas in 2009 weer geopend als onbewaakte halte. Deze recente heropening en het zwakke treinaanbod, gekoppeld aan het gebrek aan functies die verkeer genereren op het terrein of in de buurt ervan verklaren deels het geringe gebruik dat er vandaag van wordt gemaakt (per weekdag stapt ongeveer een honderdtal personen stapt op een trein).

Naast het NMBS-station van Brussel-West telt het terrein drie metrostations: Weststation, Beekkant en Ossegem.

Sinds 2009 en de “metrolus” zijn de stations “Weststation” en “Beekkant” de best bediende van het metronet in die mate dat alle Brusselse lijnen er elkaar kruisen. Deze troef maakt van het Weststation een strategisch grondgebied voor de ontwikkeling van het Gewest, ideaal om de belangrijke grootstedelijke functies te huisvesten die een sterke toegankelijkheid vergen.

We merken op dat de intermodaliteit met de metro nog gemakkelijker is in Beekkant (van perron tot perron) dan in het Weststation (op verschillende niveaus).

Lijn 28 werd geïdentificeerd als een strategische as om fietsroutes te ontwikkelen.

Bovendien is het oversteken van de sporen door voetgangers, fietsers en personen met een beperkte mobiliteit vandaag niet erg kwaliteitsvol en zelfs onmogelijk voor PBM. In die zin vormt het terrein een heuse stadsbarrière.

Het project van een P+R-parking (waar pendelaars hun wagen parkeren om het openbaar vervoer te nemen), dat ooit in het Weststation werd overwogen, werd opgegeven. De voornaamste reden is het

feit dat het terrein te ver in de dichtbebouwde stad gelegen is en het ruimtebeslag van de Ninoofsesteenweg. De Brusselse Hoofdstedelijke Regering heeft de voorkeur te geven aan P+R-parkings aan de toegangen tot het Gewest. In deze context moet de parkeerproblematiek verder worden onderzocht in verband met het programma dat op het terrein zal worden ontwikkeld.

Er is een gebrek aan samenhang tussen de toegankelijkheid van het terrein en de plaatselijke mobiliteit. De wegen voor de zachte vervoerswijzen op het terrein zijn namelijk complex, niet vlot en weinig beveiligd. De verbindingen tussen wijken enerzijds en de vervoersas anderzijds ontbreken of zijn niet erg veilig.

De structurerende wegen van het terrein zijn gericht op het gebruik van de wagen. De Alphonse Vandenpeereboomstraat is een grote as met transitverkeer waar zeer snel wordt gereden.

Het verlaten terrein is zeer beperkt qua inrichtingsmogelijkheden vanwege de aanwezigheid van de ondergrondse metropolen (die de funderingen van gebouwen bemoeilijken) en door de aanwezigheid van spoorlijn 28 die van noord naar zuid door het midden van het terrein loopt.

Een project voor de tijdelijke stelplaats voor nieuwe metrostellen van de MIVB komt langs de L28. Bij die gelegenheid wordt een derde spoor aangelegd dat op termijn kan worden gebruikt in geval van intensifiëring van het spoorwegverkeer.

### 2.3 Groene ruimten, landschap

Het terrein van de GGB Weststation is een belangrijk landschappelijk netwerk op grootstedelijke schaal. Het vindt zijn plek in een uitgebreid systeem van open ruimten, op de kruising van het west-oostsnoer van groene ruimten dat het Pajottenland verbindt met het centrum van Brussel (van Scheutbos tot het Kanaal), waarop de aandacht werd gevestigd door de studie *Metropolitan Landscapes* (2014) enerzijds en het groene netwerk van de spoorlijn L28 van Van Bockstael tot het Zuidstation anderzijds, en omzoomd door grote stedelijke projecten of uitgestrekte huizenblokken die momenteel worden bestudeerd.



Uittreksel van de studie *Metropolitan Landscapes*

De landschappelijke structuur van het Weststation wordt gekenmerkt door een dicht en ononderbroken weefsel dat voornamelijk bestaat uit huisvesting, opslagplaatsen en industrie. Deze stedelijke structuur vertoont andere kenmerken naargelang men zich westen of oosten van het station bevindt. Ten westen: open structuur met hoge gebouwen. Ten oosten: gesloten structuur met lage en homogene gebouwen. Vandaar dat we, op het vlak van toegang van de bevolking tot de groene ruimten, een aanzienlijk verschil vaststellen tussen de wijken ten westen van het terrein (luchtiger en met grote openbare parken zoals het Marie-Josépark en het Muzenpark) en ten oosten van het terrein waar het aandeel van de bevolking met toegang tot een privétuin extreem klein is, de binnenterreinen van de huizenblokken bijzonder dicht bebouwd zijn met bijgebouwen en opslagplaatsen en de groene ruimten veel zeldzamer zijn.



*Het stadsweefsel ten westen (bovenste foto) en ten oosten (onderste foto)*





## **2.4 Milieu**

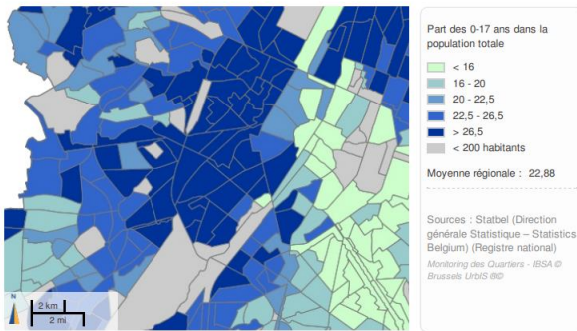
Binnen het terrein van het Weststation bestaan er 4 ontwikkelingsstadia van het verlaten terrein, van de pioniersfase tot meer gevorderde stadia. Sommige gebieden hebben het potentieel voor een rijke vegetatie, andere veel minder. Ondanks het sterk verstedelijkte karakter van het grondgebied, zijn er nog enkele “opmerkelijke” vogel- en vlindersoorten op het terrein aanwezig. De toestand van de bodem van het verlaten terrein kennen we nog niet. Er werden reeds enkele kritieke vervuilingsplaatsen vastgesteld. Het is een belangrijk aandachtspunt voor de openstelling en de ontwikkeling van het terrein.

## **2.5 Bevolking - huisvesting**

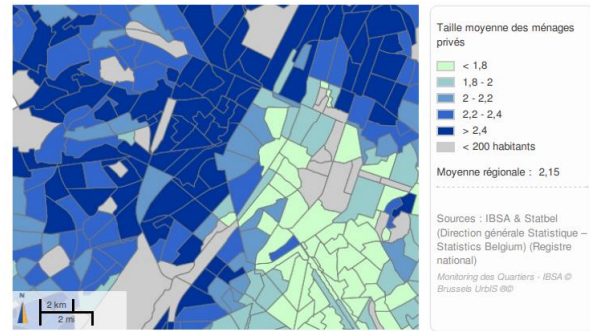
Uit de sociaaleconomische diagnose blijkt:

1. een dichtbevolkte wijk: sommige statistische sectoren zijn driemaal meer verdicht dan het gewestelijke gemiddelde.
2. Een zeer jonge en zeer familiale wijk. Het aandeel van de bevolking dat jonger is dan 18 jaar is hoger dan het gewestelijke gemiddelde in alle wijken rond het Weststation (de wijk van de Marie-Joséblokken bv. = 36,8 % terwijl het gemiddelde in het BHG = 23 %). Bovendien zijn de gezinnen er veel groter dan het gewestelijke gemiddelde (statistische sector Weststation = 3,69 personen per gezin, gemiddelde BHG = 2,15).  
We merken op dat de sector van de Marie-Joséblokken vreemd genoeg ook een wijk is die wordt gekenmerkt door een oververtegenwoordiging van oudere personen (+65 jaar) die 16 % van de bevolking vertegenwoordigen.

Part des 0-17 ans dans la population totale 2016 (%)

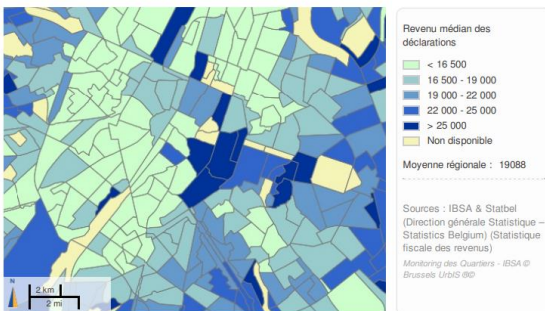


Taille moyenne des ménages privés 2016



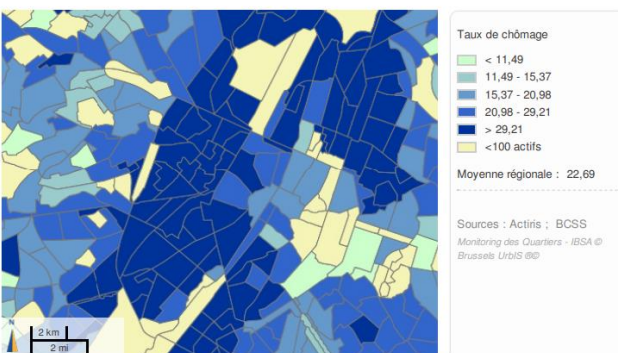
3. Een bevolking met een laag inkomen. Het mediane inkomen per belastingaangifte (dat een goede indicator is van de rijkdom van de gezinnen) is lager dan het gewestelijke gemiddelde in alle statistische sectoren die het Weststation omringen. In het oosten draait het mediane inkomen rond € 14.500 per aangifte en in het westen rond € 17.500 terwijl het gemiddelde in het BHG € 19.000 per aangifte bedraagt.

Revenu médian des déclarations 2015 (€)



4. Een zeer hoge werkloosheidsgraad. Terwijl het gewestelijke gemiddelde 22,7 % bedraagt, vertonen sommige wijken rond het Weststation alarmerende cijfers (Zwarte Vijverswijk = 41 %, Marie-José = 45,3 %, Zennestraat = 31 %), in het bijzonder in de leeftijdscategorie van 18 tot 24 jaar.
5. Infrabel ontwikkelt momenteel een project van het nationale centrum voor opleiding in de spoorwegberoepen in de perimenter van het ontwerp van RPA. Dit project, dat de naam "Infrabel Academy" draagt, moet werkgelegenheid bieden aan de jongeren van de wijk.

Taux de chômage 2012 (%)



6. Een aanzienlijke groei van de bevolking sinds een tiental jaar. De statistische sectoren die zich rond het Weststation bevinden en waarop de ontwikkeling van het Weststation betrekking heeft, kennen een toename tegen 2020 van 6,5 tot 7,5 %.

7. Een wijk met een historische aanwezigheid van sociale woningen (vooral ten westen van het spoorwegterrein).
8. Een belangrijk deel overbevolkte woningen. Niet zelden delen meerdere generaties een appartement en hebben niet alle kinderen een eigen ruimte in hun appartement. Vandaar de behoefte aan plaatselijke voorzieningen zoals ontmoetingsplaatsen, overdekte openbare ruimten, huiswerkscholen enz.

## 2.6 Stedelijke herwaarderingsprogramma's

De wijk maakt het voorwerp uit van meerdere herwaarderingsprojecten en -programma's, namelijk:

- eind 2017 werd een stadsvernieuwingscontract goedgekeurd op het grondgebied langs lijn 28 van het Weststation tot het kanaal: SVC nr. 3 "Weststation";
- de voorbije jaren werden in de omgeving van het terrein meerdere wijkcontracten gerealiseerd en een nieuw Duurzaam Wijkcontract wordt uitgewerkt waarvan de perimeter zich rond het verlaten terrein uitstrekt.



## 3. Uitdagingen en doelstellingen van het ontwerp van RPA

Gelet op voornoemde diagnose-elementen, heeft het Brussels Hoofdstedelijk Gewest de volgende ambitie uitgedrukt:

- het terrein openstellen naar de naburige wijken toe en structureren rond het openbaarvervoerknooppunt;
- kwaliteitsvolle en toegankelijke open ruimten voorzien waaronder een park van minstens 3 ha;
- nieuwe openbare ruimten creëren die voornamelijk de actieve vervoerswijzen ten goede komen, met onder andere een brede fiets-wandelpromenade langs lijn 28;
- op minstens twee plaatsen de actieve vervoerswijzen de mogelijkheid bieden lijn 28 over te steken;



- een nieuwe gemengde wijk creëren met maximaal 90.000 m<sup>2</sup> nieuwe gebouwen, waarvan minstens 50 % woningen. 80 % van de nieuwe woningen wordt gebouwd door de openbare sector;
- Openbare voorzieningen en economische activiteiten voorzien die verband houden met de kenmerken en de behoeften van de wijk.
- Ruimten toelaten gewijd aan opleiding, onderwijs en tewerkstelling.
- Voorzieningen van grootstedelijk belang voorzien die de bewoners ten goede komen en bezoekers van buitenaf naar de wijk aantrekken.
- Indien mogelijk het industriële erfgoed op het verlaten terrein behouden.
- Een overgangsbeheerplan voorzien dat toelaat een geleidelijke openstelling van het verlaten terrein te overwegen en er gebruiksmogelijkheden uit te testen in samenwerking met de bewoners en de toekomstige gebruikers.