

WESTSTATION

RICHTPLAN VAN AANLEG

Informatief luik

SEPTEMBER 2021

STUDIE UITGEVOERD DOOR

Design team : Taktyk/51N4E/Alive Architecture

Samen met Abo/Tractebel

Subtractanten:

IDEA Consult/Caroline Claus/Les éclairagistes associés/Bollinger Grohmann

voor de Directie Territoriale Strategie, perspective.brussels

FOTO'S

Foto p. 16: perspective.brussels

Foto p. 17 : Séverin Malaud

Cover en andere foto's: Pedro Correa

LAY-OUT EN DRUKWERK

artoos group

CONTACT

west@perspective.brussels

VERANTWOORDELIJKE UITGEVER

Antoine de Borman, Algemeen directeur van perspective.brussels - Naamsestraat 59 – 1000 BRUSSEL.

De hier voorgestelde informatie zijn enkel ter informatie. Ze hebben geen wettelijk bindende kracht.

Weergave toegestaan met vermelding van de bron

WESTSTATION

RICHTPLAN VAN AANLEG

Informatief luik

SEPTEMBER 2021



51N4E

INHOUDSTAFEL

HET RICHTPLAN VAN AANLEG ALS INSTRUMENT	6
DE PLAATS VAN HET RPA IN HET GEWESTELIJKE STADSPROJECT	7
Verbinding tussen het RPA en het stadsproject	7
Het RPA "Weststation" als onderdeel van het gewestelijke stadsproject	7
PRESENTATIE VAN DE SITE	8
Perimeter	8
Diagnose	9
Historiek	9
Mobiliteit	9
Groene ruimten, landschap	11
Milieu	12
Bevolking, huisvesting	12
Stedelijke herwaarderingsprogramma's	13
OORSPRONG VAN HET PROJECT	14
BESTUUR EN BEGELEIDERS VAN HET PROJECT	16
UITDAGINGEN EN DOELSTELLINGEN	17

HET RICHTPLAN VAN AANLEG ALS INSTRUMENT

Het Richtplan van Aanleg (RPA) is een gewestelijk planningsinstrument, dat voortvloeit uit de hervorming van het Brussels Wetboek van Ruimtelijke Ordening (BWRO) van 30 november 2017. Het heeft tot doel het kader voor de ontwikkeling van strategische polen of wijken van het Gewest te definiëren door tegelijkertijd een visie en de toepasselijke regels voor de aanleg van de perimeter die het behandelt, te definiëren.

Het RPA kan met name bepalingen bevatten met betrekking tot bestemming van het grondgebied, kenmerken van constructies, openbare ruimten, mobiliteit of erfgoed (art. 30/2 BWRO). De opstellings- en wijzigingsprocedure is grotendeels gebaseerd op de wijzigingsprocedure van het Gewestelijk Bestemmingsplan (GBP).

Het BWRO bepaalt dat het RPA een indicatieve waarde heeft, met uitzondering van de bepalingen waaraan de regering uitdrukkelijk regelgevende waarde toekent.

Het RPA bevat daarom twee soorten regels:

- › De beleidsbepalingen die de richtsnoeren vormen die de autoriteiten bij de afgifte van vergunningen moeten leiden en waarvan zij alleen met een uitdrukkelijke motivering mogen afwijken;
- › De regelgevende bepalingen, die de precieze regels vormen waarvan niet mag worden afgeweken.

Om de stedenbouwkundige beginselen te bepalen die van toepassing zijn op een gebied van het plan is het aangewezen de strategische en regelgevende bepalingen die van toepassing zijn op de hele perimeter van het plan en de bepalingen die specifiek zijn voor de betrokken zone, te vergelijken.

Het BWRO bepaalt dat de regelgevende bepalingen van het RPA binnen de perimeter waarin ze van toepassing zijn, de bepalingen van het GBP en de stedenbouwkundige voorschriften die daarmee in strijd zijn, opheffen.

De relatie tussen de regelgevende voorschriften van het RPA en die van de andere plannen moet daarom worden benaderd vanuit het oogpunt van het principe van impliciete opheffing. Bijgevolg blijven het GBP en de stedenbouwkundige regelgevingen van kracht, met uitzondering van de bepalingen van de laatste die in strijd zijn met die van het RPA, ook al voorziet het RPA daar niet expliciet in.

Om ervoor te zorgen dat het RPA en de bestaande plannen en regelgevingen samen leesbaar zijn, hebben twee principes als leidraad gediend bij het opstellen van de voorschriften van het RPA:

De bijzondere bestemmingsvoorschriften van het RPA zijn zo opgesteld dat ze een samenhangend geheel vormen, dat specifiek de bestemming van de verschillende gebieden van het plan regelt. De lezer hoeft de bijzondere voorschriften van het GBP dus niet meer te raadplegen.

Voor alle andere thema's die door het RPA worden behandeld, zoals bouwprofielen of plaatsingsregels, bevat het RPA alleen die regels die afwijken van de regelgevingen. Voor de andere thema's zal het daarom nodig zijn de GSV en eventuele GemS-V's en andere plannen of regelgevingen te raadplegen om de regels vast te stellen die van toepassing zijn op het gebied.

DE PLAATS VAN HET RPA IN HET GEWESTELIJKE STADSPROJECT

Verbinding tussen het RPA en het stadsproject

Het BWRO bepaalt dat de Regering voor een deel van het Gewestelijk grondgebied een richtplan van aanleg kan aannemen dat in overeenstemming is met de richtsnoeren van het gewestelijk ontwikkelingsplan dat van kracht is op de dag dat het wordt goedgekeurd.

Het Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling werd goedgekeurd op 12 juli 2018 en in het Belgisch Staatsblad gepubliceerd op 5 november 2018.

Dit plan belichaamt de visie op de ontwikkeling van het Gewest op middellange/ lange termijn en vormt dus het kader van het Brusselse stadsproject. Het wil een aantal concrete acties, initiatieven, doelstellingen of projecten samenbrengen om het gemeenschappelijke traject te vormen waarop Brussel binnen de grenzen van zijn regionale bevoegdheden kan evolueren naar een buurtstad, een duurzame stad, een moderne en tot slot een inclusieve stad, waarin elke inwoner de kans heeft om zichzelf te ontplooiën.

Het door de Regering goedgekeurde Stadsproject, dat in een bepaalde socio-economische en territoriale context is opgezet, richt zijn prioriteiten op de volgende doelstellingen:

1. antwoord bieden op de bevolkingsgroei in termen van huisvesting, voorzieningen en open ruimten;
2. verhoging van de kwaliteit van de leefomgeving;
3. ontwikkeling van een stedelijke economie;
4. de bouw van een rechtvaardig stedelijk mobiliteitssysteem dat voorrang geeft aan het openbaar vervoer en actieve modi.

Transversaal is het Brusselse stadsproject gebaseerd op de volgende principes:

- › Een polycentrisch en multiscalair grondgebied,
- › Een grondgebied dat steunt op natuurlijke en landschapsstructuren,
- › Een sociaal evenwichtig grondgebied,
- › Georganiseerde multipolaire toegankelijkheid,
- › Respect voor de principes van duurzaamheid,
- › Een coöperatief bestuur.

Het grondgebied en de strategische centra van Brussel inzetten om het kader van de territoriale ontwikkeling vast te leggen en nieuwe wijken te creëren, is daarom een prioriteit van het gewestelijk beleid voor de komende jaren.

Sommige van deze grondgebieden zijn onderworpen aan strategische en regelgevende planning via de richtplannen van aanleg. Elk richtplan van aanleg maakt deel uit van de algemene strategie van het GPDO en stelt op zijn niveau de doelstellingen ervan vast, in aanvulling op de andere strategieën die door het Gewest ten uitvoer worden gelegd.

De ontwikkeling van nieuwe gemengde wijken is in overeenstemming met de doelstellingen voor duurzame ontwikkeling van het Gewest als metropool. Daarom is het noodzakelijk dat deze instrumenten het resultaat zijn van de samenwerking tussen alle actoren op het grondgebied.

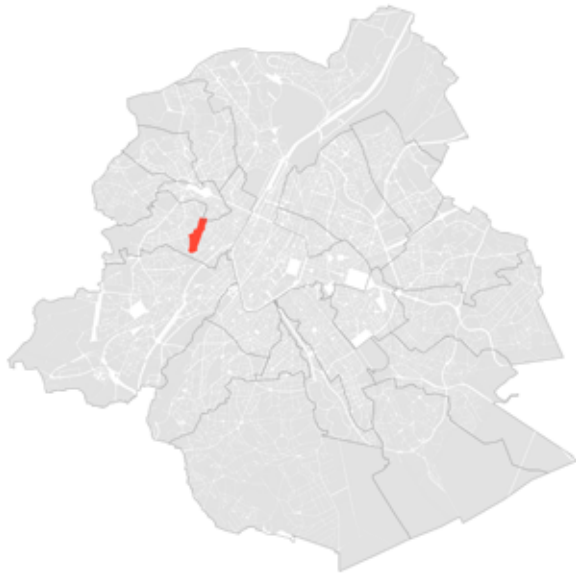
Het RPA “Weststation” als onderdeel van het gewestelijke stadsproject

Over de site van het Weststation, een braakliggend spoorwegterrein in het hart van de dichtbevolkte stad, zijn al meerdere jaren stedelijke denkoefeningen aan de gang. Sinds 2001 is het ingeschreven als gebied van gewestelijk belang in het gewestelijk bestemmingsplan.

Na de wijziging van het GBP in 2013 lanceert het Gewest een definitiestudie, waarvan de redactie aan het ATO wordt toevertrouwd. In dit verband worden tal van workshops georganiseerd. De studie, die in 2016 is goedgekeurd en gepubliceerd, dient als basis voor de vaststelling van een stedelijke strategie en de invoering van een monitoring van het grondgebied.

Deze site maakt sinds mei 2018 het voorwerp uit van een planning via een RPA en is volgens de Gewestelijke beleidsverklaring (zomer 2019) vastgelegd als een grondgebied waarin het Gewest, gezien het belang ervan, moet investeren.

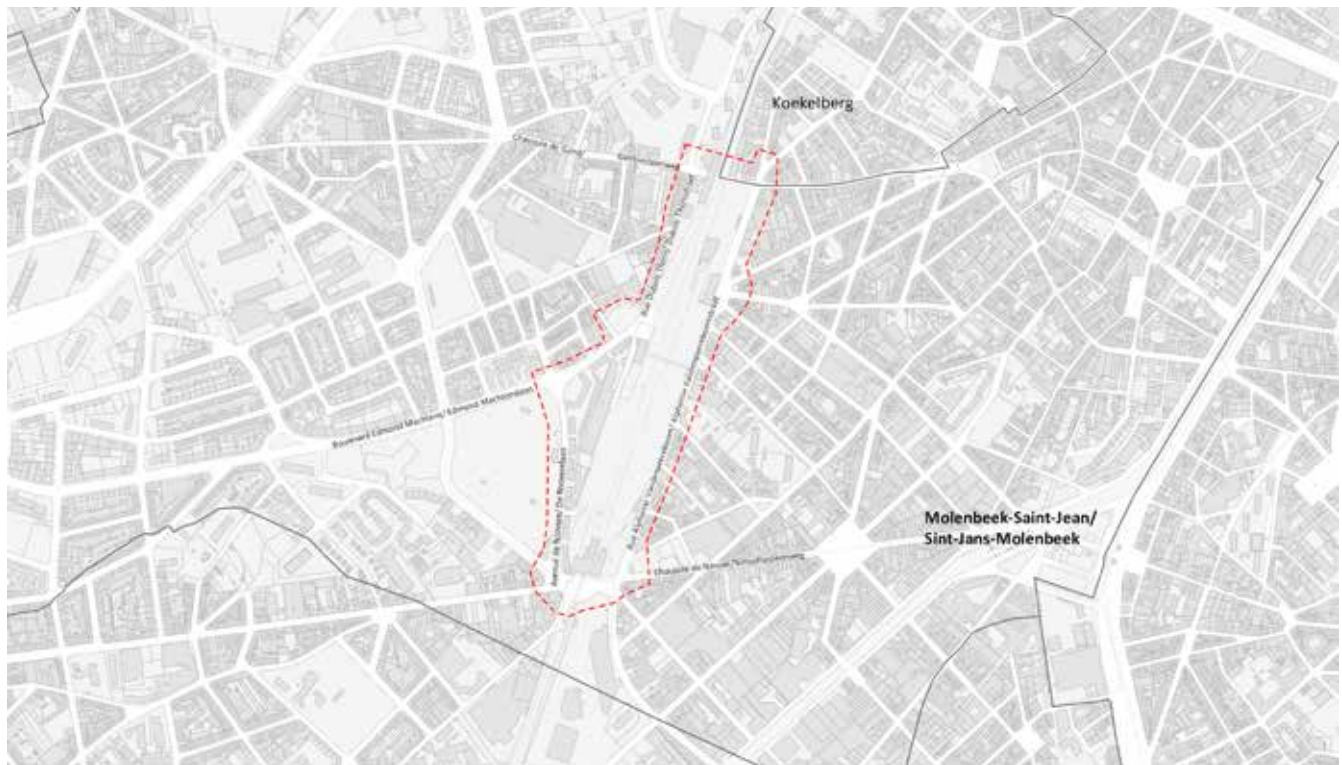
PRESENTATIE VAN DE SITE



↑ Ligging in het Gewest

Perimeter

De perimeter waarop de uitwerking van het ontwerp van richtplan van aanleg dat het voorwerp uitmaakt van het ministerieel besluit van 8 mei 2018 betrekking heeft, bestaat uit het gebied van gewestelijk belang nr.3 van het gewestelijk bestemmingsplan en uit de onmiddellijke omgeving, afgebakend door de bouwgevels van de omliggende straten. De perimeter wordt aangeduid door de kaart hieronder. Hij bevindt zich voornamelijk op het grondgebied van de gemeente Sint-Jans-Molenbeek en voor een kleine deel op het grondgebied van de gemeente Koekelberg. De perimeter van het GGB n°3 omvat ongeveer 13 hectaren. 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. Het RPA Weststation bevat een strategisch luik en een reglementair luik. Het strategische luik gaat over de gehele perimeter terwijl het reglementaire luik zich op het GGB concentreert.



Périmètre envisagé pour le projet de PAD Gare de l'Ouest/ Geplande perimeter voor het ontwerp-RPA Weststation
 Légende/ Legende
 Périmètre du PAD/ Perimeter van het RPA
 Limites Communales/ Gemeentegrenzen

↑ Kaart van de perimeter

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_decl15.compressed.pdf). De hieronder opgenomen elementen vormen een samenvatting.

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 Vijversstraat. 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 groot distributieketen. Daarnaast vormt ze een interessante architecturale getuigenis van het verleden en wordt ze nog steeds gebruikt door verschillende firma's.

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 stapte ongeveer een honderdtal personen 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 beslist 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 metrosporen (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 spoorwagverkeer.



↑ Metrostation Beekkant



↑ Werf van de metro stelplaats van MIVB

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-oostas met 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 Bockstael tot het Zuidstation anderzijds, en omzoomd door grote stedelijke projecten of uitgestrekte huizenblokken die momenteel worden bestudeerd.

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 stadswefsel ten westen (bovenste foto) en ten oosten (onderste foto)



↑ Uittreksel van de studie Metropolitan Landscapes

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. Er werden enkele vervuilingplaatsen vastgesteld. Het is een belangrijk aandachtspunt voor de openstelling en de ontwikkeling van het terrein.

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. Bovendien zijn de gezinnen er veel groter dan het gewestelijke gemiddelde. 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).
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.



↑ Infrabel Academy

4. Een zeer hoge werkloosheidsgraad. Sommige wijken rond het Weststation vertonen alarmerende cijfers, in het bijzonder in de leeftijdscategorie van 18 tot 24 jaar.
5. Infrabel ontwikkelt een nationaal centrum voor opleiding in de spoorwegberoepen in de perimeter van het RPA. Dit project, dat de naam "Infrabel Academy" draagt, moet werkgelegenheid bieden aan de jongeren van de wijk.
6. Een aanzienlijke groei van de bevolking sinds een tiental jaar.
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.

Stedelijke herwaardingsprogramma's

De wijk maakt het voorwerp uit van meerdere herwaardingsprojecten 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 Duurzaam Wijkcontract wordt uitgewerkt waarvan de perimeter zich rond het verlaten terrein uitstrekt.



↑ Sociale huisvesting, Edmond Machtenslaan

OORSPRONG VAN HET PROJECT

Op 8 mei 2018 heeft een ministerieel besluit de uitwerking van het richtplan van aanleg (RPA) Weststation toevertrouwd aan het Brusselse Planningsbureau (BPB of perspective.brussels).

Bij de ontwikkeling van het Richtplan van Aanleg (RPA) Weststation heeft men verscheidene belangrijke planninginstrumenten in aanmerking genomen:

- › de Beleidsverklaring van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering 2014-2019,
- › het Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling (goedgekeurd in juli 2018),
- › de verschillende studies en voornamelijk de definitiestudie voor de site Weststation die door de Regering in 2016 werd goedgekeurd.

In haar Gewestelijke beleidsverklaring (2014-2019) (GBV) heeft de Regering 10 nieuwe "prioritaire ontwikkelingspolen" voor de legislatuur geselecteerd die een globale en transversale strategie vereisen om "de lokale ontwikkelingsmogelijkheden op korte en middellange termijn vooruit te helpen" (GBV 2014-2019, p. 35).

Het doel is betaalbare en aangepaste woningen te bouwen die beantwoorden aan de doelstelling van de sociale mix, nieuwe publieke ruimtes en voorzieningen van algemeen nut alsmede de vestiging van nieuwe ondernemingen in Brussel te bevorderen en een goede bereikbaarheid met het openbaar vervoer te waarborgen. Daarbij moet ook worden gestreefd naar een hoge levenskwaliteit en architecturale en landschappelijke kwaliteit van deze nieuwe wijken.

Concreet gaat het erom onderbenutte gronden te mobiliseren en nieuwe ontwikkelingskansen te creëren.

In de GBV streeft de Regering naar de ontwikkeling van een dichtbevolkte en gemengde wijk op de site van het Weststation en overweegt ze een actie volgens twee assen: het grondbeheer en de definiëring van krachtlijnen voor een stedelijk project op basis van een aanzienlijke verdichting en een functionele en sociale vermenging, waarbij de mogelijkheid van een tijdelijk gebruik van de site wordt bestudeerd.

Het Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling (GPDO) beschrijft de algemene doelstellingen voor inrichting en programmering van de prioritaire ontwikkelingspolen. De richtlijnen voor het Weststation zijn geïnspireerd op de definitiestudie en worden als volgt gepresenteerd:

Op het gebied van infrastructuur

- de site laten aansluiten op de naburige wijken en de metropool en haar structureren rond de openbaar vervoerknooppunten;
- bebouwing van 90.000 m² met 50% huisvesting waaronder 360 publieke woningen (of 80% van de oppervlakte bestemd voor woningen) en 27.000 m² economische activiteiten (kantoren, productieactiviteiten, enz.), alsook voorzieningen waaronder ten minste een secundaire school, "Infrabel Academy" (een opleidingscentrum voor spoorwerkers van Infrabel) en een grote, nog te bepalen grootstedelijke voorziening.

Op het gebied van mobiliteit

- ten minste twee niet overdekte oost-westverbindingen voorbehouden voor fietsers, voetgangers en personen met beperkte mobiliteit, niet toegankelijk voor gemotoriseerde voertuigen;
- een grote noord-zuidpromenade voor fietsers en voetgangers langs lijn 28;
- een gedeelde parking voor alle aanwezige functies.

Op het gebied van landschap

- kwaliteitsvolle en toegankelijke groene ruimten, waaronder een park van minstens 3 hectare;
- het industrieel erfgoed op het braakland in de mate van het mogelijke behouden.

Bovendien wordt voorgesteld een overgangsbeheer in te stellen, zodat de site geleidelijk voor de bewoners kan worden opengesteld.



↑ Tijdelijke bezetting van het Weststation: Molenwest

BESTUUR EN BEGELEIDERS VAN HET PROJECT

Het grondgebied waarop het ontwerp van richtplan van aanleg (RPA) Weststation betrekking heeft, is, groepeert verschillende actoren: publieke en private actoren en ook maatschappelijke organisaties.

Om een coherente ontwikkeling van de site te waarborgen, is een globale aanpak nodig met de realisatie van een Richtplan van Aanleg.

- › perspective.brussels verzorgt de sturing van het RPA (opdrachtgever).
- › Het opstellen van het RPA en de milieueffectbeoordeling (stedenbouwkundige opdracht) zijn toegewezen aan de vereniging Taktyk/51N4E/Alive Architecture samen met ABO en Tractebel (voor het milieueffectenrapport (MER) van het plan) evenals IDEA Consult, Caroline Claus en L.E.A.
- › De follow-up van de implementatie van het RPA wordt verzekerd door een begeleidingscomité waarin met name perspective.brussels, de Maatschappij voor Stedelijke Inrichting (MSI), Leefmilieu Brussel (LB), de gemeente Sint-Jans-Molenbeek, De Brusselse Bouwmeester (BMA), Brussel Mobiliteit (BM), Brussel Stedenbouw en Erfgoed (BSE), Net Brussel, Infrabel en de NMBS vertegenwoordigd zijn.
- › Citydev.brussels coördineert de operationele uitvoering van het project namens het Gewest.

De fasen van het opstellen van het RPA waren als volgt:

- Voorbereidende informatie- en participatiefase van 18.05 tot 06.07.2018.
- Goedkeuring in eerste lezing door de Brusselse Hoofdstedelijke Regering op 31.01.2019.
- Openbaar onderzoek van 20.02.2019 tot 23.04.2019.
- De Gewestelijke Ontwikkelingscommissie heeft haar advies over het ontwerp van RPA uitgebracht op 05.12.2020.
- Goedkeuring in tweede lezing door de Brusselse Hoofdstedelijke Regering op 03.06.2021.
- De Raad van State heeft zijn advies over het ontwerp van RPA uitgebracht op 04.08.2021.
- Goedkeuring in derde lezing door de Brusselse Hoofdstedelijke Regering op 22.09.2021.
- Publicatie in het Belgisch Staatsblad.

Het RPA treedt in werking vijftien dagen na de publicatie ervan in het Belgisch Staatsblad.



↑ Zicht van de site vanuit Weststation richting station Osseghem

UITDAGINGEN EN DOELSTELLINGEN

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 m² 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 overgangsbeheer 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.



↑ Passerelle Beekkant

