

JOSAPHAT

ONTWERP VAN HET RICHTPLAN VAN AANLEG INFORMATIEF LUIK

JULI 2021

OMSLAGFOTO

©MSA, GlobalView

LAY-OUT EN DRUKWERK

perspective.brussels

CONTACT

josaphat@perspective.brussels

VERANTWOORDELIJKE UITGEVER:

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

De hier gepresenteerde resultaten worden slechts ter informatie gegeven. Ze hebben geen juridisch karakter.

De inhoud van deze publicatie overnemen is toegestaan met bronvermelding

© 2021 perspective.brussels

D/2021/14.054/12

JOSAPHAT

ONTWERP VAN HET RICHTPLAN VAN AANLEG

INFORMATIEK LUIK



INHOUDSOPGAVE

HET RICHTPLAN VAN AANLEG ALS INSTRUMENT	P.6
INSCHRIJVING VAN HET RICHTPLAN VAN AANLEG IN HET STADSPROJECT	P.7
LOCALE STEDELIJKE CONTEXT	P.9
VOORSTELLING VAN DE SITE	P.10
TOTSTANDKOMING VAN HET PROJECT	P.12
PROJECTOPVOLGING EN BETROKKEN ACTOREN	P.17
PARTICIPATIE	P.18
INGEBRUIKNAME VAN DE SITE	P.19
UITDAGINGEN VOOR DE SITE	P.20
HET GEWIJZIGDE ONTWERP VAN RPA JOSAPHAT IN EEN OOGOPSLAG	P.21
LIJST VAN DE AFKORTINGEN	P.22

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 strategische bepalingen 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 aangegeven 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, met elkaar 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 verhouding 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 de regels die afwijken van de regelgevingen. Voor deze andere thema's zal het daarom nodig zijn de GSV en eventuele GemSV's en andere plannen of regelgevingen te raadplegen om de regels vast te stellen die van toepassing zijn op het gebied.

INSCHRIJVING VAN HET RICHTPLAN VAN AANLEG IN HET STADSPROJECT

Verband tussen het richtplan van aanleg en het stadsproject

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

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

Dit plan omvat een visie op de ontwikkeling van het Brussels Gewest op (middel-)lange termijn en vormt bijgevolg een kader voor het Brussels 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 Stadsproject, dat in een bepaalde territoriale en sociaaleconomische context werd opgebouwd en dat door de Regering werd goedgekeurd, richt zijn prioriteiten op de volgende doelstellingen:

- > een antwoord op de bevolkingsgroei op het vlak van de woningen, de voorzieningen en de open ruimten;
- > de verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving;
- > de ontwikkeling van een stedelijke economie;
- > de bouw van een rechtvaardig stedelijk mobiliteitssysteem dat voorrang verleent aan het openbaar vervoer en actieve modi.

Transversaal is het Brusselse stadsproject gebaseerd op de volgende principes:

- > een polycentrisch en multiscaal grondgebied;
- > een grondgebied dat op natuurlijke en landschapsstructuren steunt;
- > een sociaal evenwichtig grondgebied;
- > georganiseerde multipolaire toegankelijkheid;
- > respect voor de principes van duurzaamheid;
- > een coöperatief bestuur.

Het grondgebied en de strategische centra van Brussel in-

zetten 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 Richtplan van aanleg Josaphat als component van het gewestelijke stadsproject

De site van het voormalige rangeerstation Josaphat, die sinds 2001 als gebied van gewestelijk belang wordt beschouwd, maakte eerder al het voorwerp uit van regeringsverklaringen, akkoorden tussen het Gewest en de Federale Staat en is als een van de hubs van prioritaire ontwikkeling in het GPDO van 2018 opgenomen. De site maakt sinds mei 2018 het voorwerp uit van een planning via een RPA en werd bevestigd als grondgebied waarin het Gewest het aan zichzelf verplicht is om – gezien het belang ervan – te investeren overeenkomstig de Gewestelijke Beleidsverklaring (zomer van 2019).

Het RPA Josaphat biedt de mogelijkheid om een visie en een kader op te bouwen voor de inrichting van een nieuwe bewoonde gemengde wijk met de nodige voorzieningen. Anderzijds biedt het planningproces ook de mogelijkheid om een groot deel van de groene ruimten te beschermen in het huidige GGB, dat in de situatie van het GBP geen verplichting tot het behoud ervan voorziet. Op die manier past het RPA in de principes van de groene corridors die in het GPDO worden opgenomen en houdt het rekening met de behoeften aan groene ruimten in de stad en met het behoud van de biodiversiteit.



Luchfoto van de Josaphatsite vanaf Lambermontlaan © MSA, GlobalView

LOCALE STEDELIJKE CONTEXT

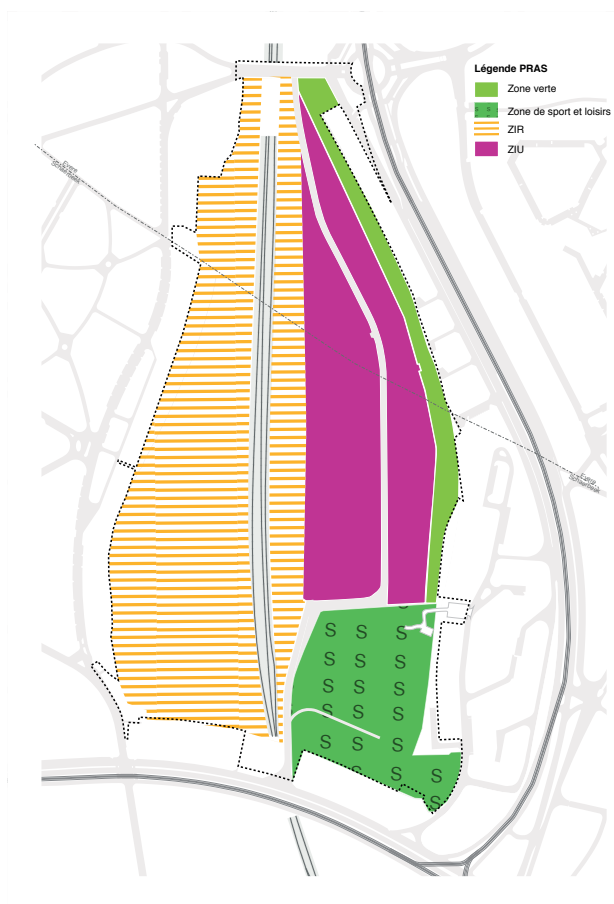
De perimeter van het RPA Josaphat: een site met een verborgen potentieel

De perimeter van het ontwerp van RPA Josaphat is gelegen op de site van een vroeger rangeerstation van de NMBS, die zich op het grondgebied van de gemeenten Schaarbeek en Evere bevindt. De Josaphatsite omvat het gebied van gewestelijk belang nr. 13 van het Gewestelijk Bestemmingsplan (GBP).

De perimeter omvat meerdere verschillende functies. Hij bestaat uit een braakliggende terrein dat zich uitstrekt over het GGB, waar een stadsontwikkeling kan worden gerealiseerd, beboste taluds die een overgangsräume vormen naar de omliggende wijken, een gebied voor stedelijke industrie dat moet worden gerevaloriseerd en een relatief afgelegen sportgebied.

De Josaphatsite als scharnierpunt tussen stedelijke typologieën

De site is niet zichtbaar vanuit de omliggende wijken, die er letterlijk met de rug naartoe liggen. De naburige bebouwing bestaat uit meerdere stedenbouwkundige gehelen die qua typologie, dichtheid, bouwprofielen en architectuur uiteenlopend zijn. In het westen van de perimeter onderscheiden we de Terdeltwijken en de bloemenwijk met een typische interbellumarchitectuur. De Terdeltwijk vormt één geheel van het tuinvijkttype. In het oosten van de perimeter vinden we de ontwikkelingen rond de Leopold III-laan die dateren uit de jaren zestig en zeventig van de vorige eeuw en die vooral opvallen door grote appartementsgebouwen die worden afgewisseld met verkavelingen uit dezelfde periode.

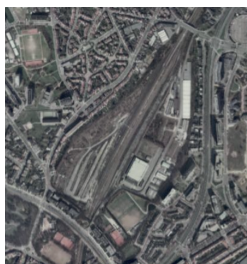


VOORSTELLING VAN DE SITE

Historiek

Het voormalige Josaphatstation werd gebouwd in het kader van de aanleg van lijn 26, die Schaarbeek met Halle verbindt. Die lijn, die in het westen rond Brussel loopt, was aanvankelijk (vanaf 1894) bedoeld voor het vervoer van goederen. De lijn telde twee stations, waarvan het Josaphatstation specifiek voor dat doel werd aangepast.

Bij de aanleg van het Josaphatstation werd het bouwterrein geëgaliseerd met grond die afkomstig was van de werken aan de Jubelparktunnel. Het station werd uiteindelijk in juni 1914 in dienst genomen en was voorzien van 6 sporen, een draaiplatform en een watertoren. Ten gevolge van de Eerste Wereldoorlog (1914-1918) werd het station pas in juli 1926 officieel ingehuldigd. Het rangeerstation van Josaphat bleef in dienst tot 1994 en werd daarna ontmanteld. Het terrein werd in 2006 door de MVV (de huidige MSI) aangekocht.

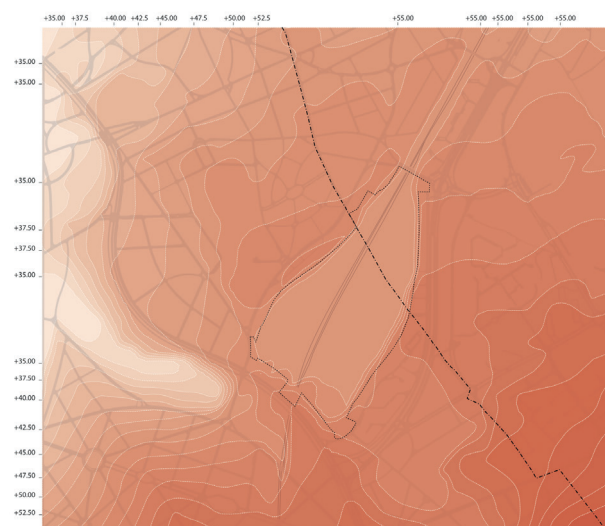


Foto's rangeerstation 1935/ontmantelingsfase 1996/nivellering 2012

Topografie

De perimeter die door het ontwerp van RPA wordt beoogd, is van de omliggende wijken geïsoleerd door een steile helling. De site wordt omzoomd door hoge taluds, zodat het van op de site lijkt dat men zich in een inzinking bevindt. Dat topografische kenmerk houdt verband met het voormalige gebruik van de site als rangeerstation, dat onvermijdelijk op dezelfde hoogte als de sporen moest worden voorzien die ten zuiden van de site (vanaf de Wahislaan) gedeeltelijk ondergrondse lopen.

Bij de ontmanteling en de sanering van het voormalige station werd het terrein op meerdere plaatsen opgehoogd

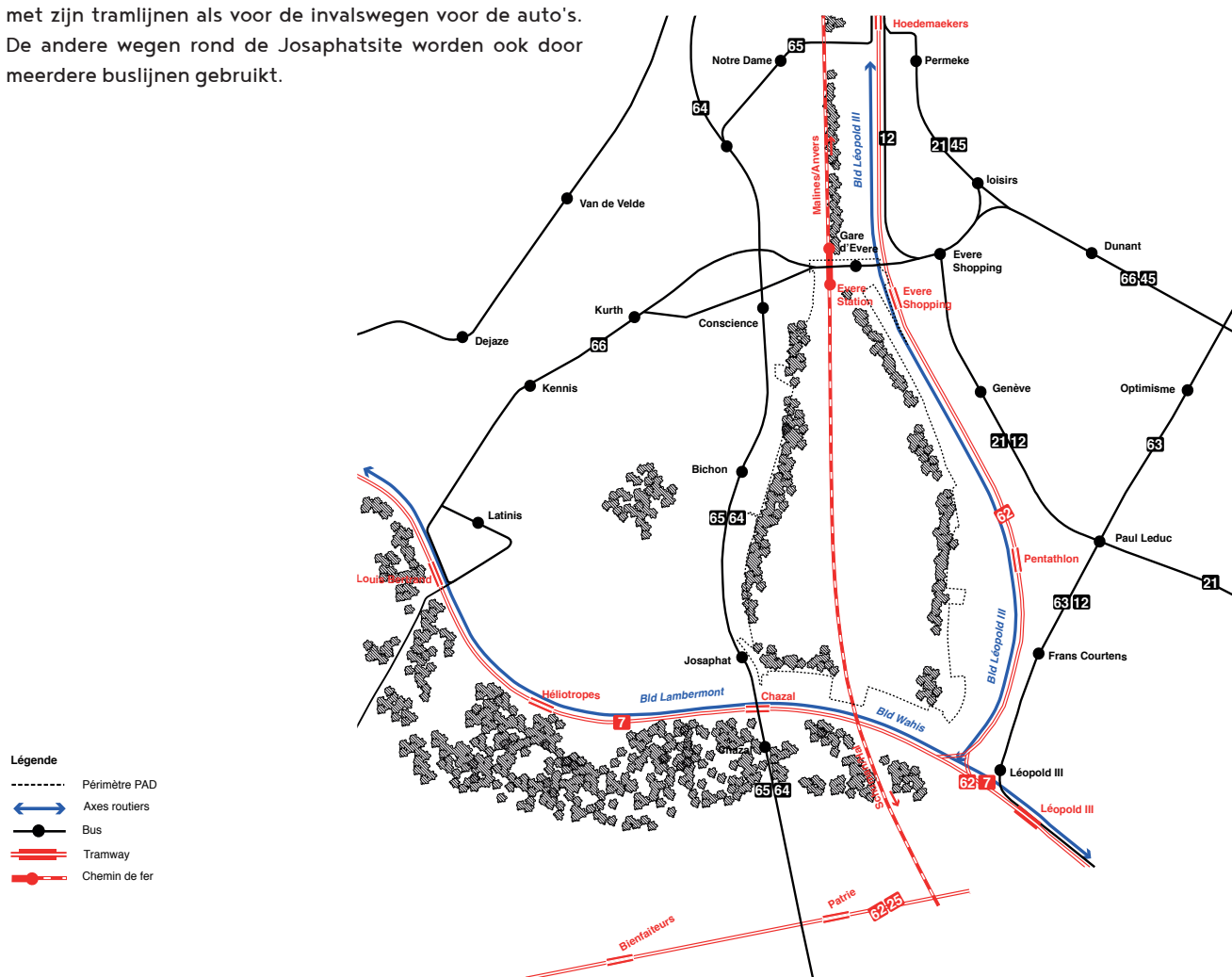


Kaart van de bestaande topografie

Toegankelijkheid en mobiliteit

De Josaphatsite is goed verbonden met het weggennet en het netwerk van het openbaar vervoer. De perimeter van het RPA wordt van noord naar zuid doorkruist door een spoorlijn (L26) met, op de noordelijke grens van de site, een halte van het voorstedelijke net die een snelle en frequente toegang biedt tot de Europese wijk, de luchthaven en diverse werk-gelegenheids- en onderwijscentra in en rond het Gewest.

De grote assen die door de Leopold III-laan en de Wahislaan worden gevormd, zijn belangrijke mobiliteitscorridors - en dit zowel voor de zachte mobiliteit en het openbaar vervoer met zijn tramlijnen als voor de invalswegen voor de auto's. De andere wegen rond de Josaphatsite worden ook door meerdere buslijnen gebruikt.



Kaart van het openbaar vervoer en van de assen

TOTSTANDKOMING VAN HET PROJECT

Voorafgaande beslissingen

- > De Brusselse Hoofdstedelijke Regering bepaalde in haar besluit van 29 januari 2004 de toepassingsmodaliteiten van het gebied. Dit besluit, dat op 24 maart 2004 in het Belgisch Staatsblad verscheen, nodigt beide Gemeenteraden uit om een BBP goed te keuren over het GGB en het Gebied voor stedelijke industrie. Het besluit voorziet hiertoe een termijn van 3 jaar vanaf de kennisgeving ervan – d.w.z. de publicatie in het Belgisch Staatsblad van 24 maart 2004.
- > Op 20 december 2005 keurden de gemeenteraden van beide gemeenteneen 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 Fonds voor Spoorweginfrastructuur. De aangekochte grond omvatte 14 ha in het GGB (exclusief spoorlijnen), de 9 ha van het SIG, 0,3 ha taluds langs de oostelijke rand van het terrein in het groengebied 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 organiseerde, werden de doelstellingen voor de ontwikkeling van de site Josaphat uiteengezet, met name op het vlak van huisvesting. Deze doelstellingen vormden de basis voor de Opdracht tot functionele programmering en definitie van een duurzaam stadsproject, die op 14 mei 2013 aan de tijdelijke vereniging Idea-Consult-MSA werd toegewezen.
- > Op 27 maart 2014 keurde de Brusselse Hoofdstedelijke Regering het richtplan Josaphat in eerste lezing goed.
- > In het kader van de goedkeuring van het demografisch GBP van 3 mei 2014 vulde de Regering de voorschriften betreffende het GGB nr. 13 aan om te voorzien in een minimum aan groene ruimte
- > Op 1 december 2016 nam de Regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een beslissing 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.
- > Op 23 mei 2019 nam de Regering kennis van het ontwerp van RPA en het bijbehorende MER en keurde de documenten goed, waarna het ontwerp van RPA en het bijbehorende MER van 3 oktober 2019 en 2 december 2019 aan een openbaar onderzoek werden onderworpen.
- > Op basis van de opmerkingen, de aanbevelingen en de adviezen die tijdens dat onderzoek werden geformuleerd, werd een lijst met veranderingen goedgekeurd. Op basis van die (grondige) wijzigingen werden een nieuw ontwerp van RPA en aanvullingen aan het MER ingevoerd.

Voorbereidende studies voor het RPA

BBP

In 2004 stelden de gemeenten Evere en Schaarbeek elk een ontwerp van BBP op voor hun grondgebied. Geen van beide procedures werd afgerond en de respectieve uitwerkingsprocedures werden in 2008 stopgezet na een beslissing van de Europese Commissie om zich niet te vestigen op de Josaphatsite en om haar gebouwen langs de Wetstraat te concentreren.

Beide ontwerpen van de Bijzondere Bestemmingsplannen bestreken een totale oppervlakte van 39,82 ha.

De BBP's voorzagen voor de volledige site het volgende programma:

- > een volledige overdekking van de sporen over de volledige lengte van de site;
- > de ontwikkeling van een eco-woonwijk in het westelijke deel, verbonden met een gemengd gebied aan weerszijden van de plaat, waardoor een overgang naar het GSI mogelijk is;
- > de aanleg van een groene ruimte (park) in het noordelijke deel van de site (en dan meer bepaald via noordelijke opvulling van het GSI);
- > meerdere verbindingen voor voetgangers die de twee

zijden met elkaar verbinden;

- > de aanleg van een tramlijn op de plaat;
- > de sluiting van het Conscience-huizenblok;
- > de aanleg van een plein aan de ingang van Latinis en stedelijke herstructurering van de De Boeckburg; behoud van de beboste taluds door de aanleg van een cirkelvormig wandelpad.

In de tabel hieronder vindt u een overzicht van de maximale vloeroppervlakten per bestemmingstype.

Bestemmingen in het GGB	Maximale vloeroppervlakten	%
Huisvesting + buurtwinkels	184.500 m ²	50 %
Administratieve activiteiten	90.750 m ²	25 %
Productieactiviteiten	56.940 m ²	15 %
Voorzieningen	35.260 m ²	10 %
TOTAAL (V/T = 2,2)	367.450 m ²	100 %

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, de huidige Maatschappij voor Stedelijke Inrichting, MSI) omvatte.

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 destedelijke gevolgen van de op de site toegepaste hypothesen.

Op basis van die opdracht werd een Richtplan opgesteld, dat op 3 april 2014 door de Brusselse Regering werd goedgekeurd.

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 gaf een overzicht van de mobiliteit. Ze bestudeerde 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 toonde de studie aan dat een warmtenet dat op een locatiebrede basis is georganiseerd, niet economisch

rendabel was. 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. De 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 GSI, de sportfaciliteiten enz. en de rentabiliteit van deze poolinginfrastructuur 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 GSI, 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 geluidsmeeetcampagnes 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 vlak van het 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.
- > **Milieueffectenrapport (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 milieueffectenrapport was een

nauwkeurige milieueffectenbeoordeling 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 - BBS (2016)** Deze landschapsstudie bevindt zich op het snijvlak van de MER-studie en het ontwerp van het 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 moest 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 milieu-impact van het toekomstige project door het integreren van belangrijke veranderingen in de mobiliteit in het gebied (verwijdering van het Reyers-viaduct).

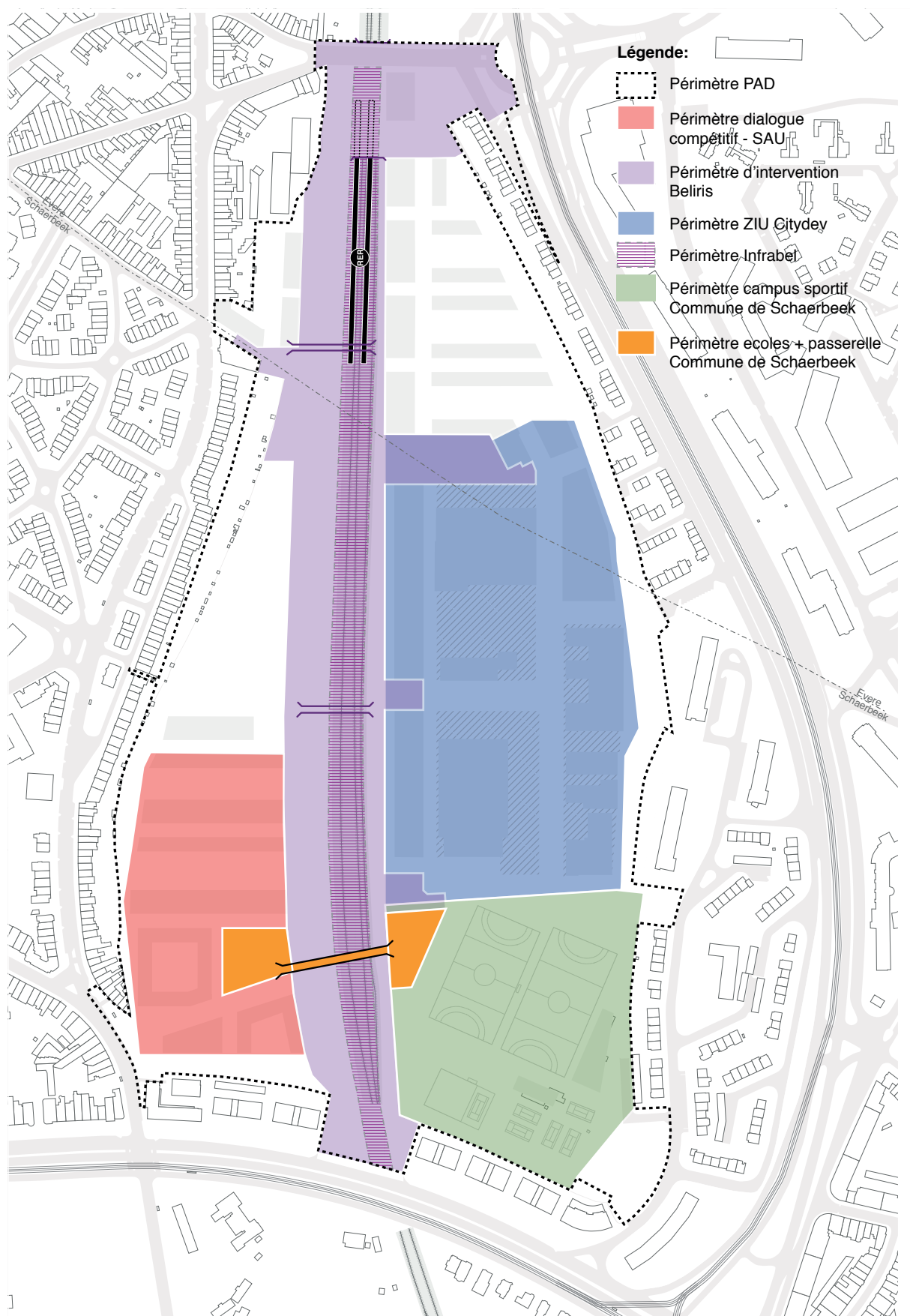
Ontwerp van RPA I

Op 23/05/2019 keurde de Regering in eerste lezing het ontwerp van RPA op basis van het Richtschema en de verschillende bijkomende studies goed. Het project omvat dezelfde basisprincipes als het Richtschema en wordt omgewerkt op basis van de resultaten van de bijkomende studies.

Bij het ontwerp van RPA wordt een MER ingediend, waarmee de milieu-impact van het plan kan worden geëvalueerd en waarin ook aanbevelingen worden geformuleerd betreffende de voorzienbare inrichtingen.

Het ontwerp van RPA en het bijbehorende MER werden van 03/10/2019 tot 02/12/2019 aan een openbaar onderzoek onderworpen. Ter gelegenheid daarvan formuleerde de GOC op basis van de opmerkingen en de adviezen van instanties een eigen advies over het ontwerp van RPA.

Op basis van de adviezen en de opmerkingen die tijdens het openbaar onderzoek waren geformuleerd, werd het ontwerp van RPA aanzienlijk gewijzigd. Overeenkomstig artikel 30/6 van het BWRO werd het gewijzigde ontwerp van RPA door de Regering goedgekeurd en opnieuw aan de onderzoeksprocedure onderworpen (openbaar onderzoek, advies van de instanties, advies van de GOC).



Kaart met de perimeters van de verschillende acties van de actoren op het terrein.

PROJECTOPVOLGING EN BETROKKEN ACTOREN

Het stadsproject van Josaphat is een project dat in meerdere strategische documenten (GPDO, Good Move, Huisvestingsplan ...) van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest kadert. Om de ambities van het Gewest waar te maken, worden meerdere openbare partners bij de uitvoering van deze visie betrokken. De verschillende actoren en hun betrokkenheid in de ontwikkeling van de Josaphatsite zijn:

perspective.brussels

perspective.brussels is verantwoordelijk voor de uitwerking en de opvolging van het RPA Josaphat. Op basis van dit document kan een strategisch en reglementaire kader worden gecreëerd voor de ontwikkeling van de site. Het voorziet niet alleen de bescherming van een groot deel van de site als groene ruimte, maar maakt ook de gecontroleerde bouw toe van een duurzame wijk op mensenmaat met de nodige voorzieningen.

Het RPA is het resultaat van een planningproces dat in 2004 werd opgestart en dat in verschillende stappen werd aangepast, zodat uiteindelijk een evenwichtige visie kon worden ontwikkeld die beantwoordt aan de behoeften van het Gewest en aan de vragen van de naburige omwonenden.

Perspective.brussels zal ook worden belast met de ecologische opvolging van het MER, zoals dit in het BWRO art. 30 is voorzien.

MSI

De MSI is eigenaar van de site en is verantwoordelijk voor de uitvoering van het RPA. De toekomstige ontwikkeling zal door de MSI worden gestuurd, die de coördinatie zal verzekeren van alle openbare en private actoren die hiervoor interventies zullen uitvoeren. Teneinde de periodes van het verloop van de goedkeuringsprocedures van de strategische en reglementaire planning (RPA) optimaal te benutten, bereidt de MSI momenteel de operationalisering van de site voor. In december 2017 lanceerde de MSI een overheidsopdracht voor de concurrentiedialoog met de bedoeling om een ontwikkelaar aan te duiden die zou worden belast met de uitvoering van de eerste fase van de vastgoedontwikkeling in het zuiden van de site. Dit project zal worden uitgevoerd overeenkomstig het strategische en het reglementaire luik van het RPA.

Beliris

Teneinde de gecoördineerde en doeltreffende uitvoering van kwaliteitsvolle openbare ruimten te waarborgen, werd de organisatie van het geheel aan Beliris toevertrouwd. In deze context lanceerde Beliris in september 2019 een overheidsopdracht voor de aanduiding van een ontwerper die zou worden belast met het ontwerp van de inrichting. Op die manier kon worden vooropgelopen op de inrichting van meer bepaald de groene ruimten en konden deze worden opengesteld voor de bewoners van de naburige wijken en in een tweede fase voor de nieuwe bewoners zo snel mogelijk na de goedkeuring van het RPA.

De opdracht zal betrekking hebben op de ontsluitingswerkzaamheden van de site (riolering, toevoernetten), de inrichting van alle openbare ruimten die in het RPA zijn voorzien (groene ruimten en hoofdwegen), de bouw van twee bruggen voor fietsers en voetgangers over de sporen en de inrichtingswerken van het nieuwe GEN-station. Deze opdracht werd gegund aan het team rond de landschapsarchitect Michel Desvigne. De inrichting van de openbare ruimten zal in overeenstemming met het strategische luik en het reglementaire luik van het RPA zijn.

Citydev.brussels

Citydev wordt belast met de revitalisatie en de ontwikkeling van het

Gebied voor stedelijke industrie dat door het RPA werd gedefinieerd.

In dit kader voerden de MSI en Citydev een technische, architecturale en financiële haalbaarheidsstudie uit met betrekking tot de inrichting van de momenteel nog onbebouwde terreinen, die in het gebied zullen worden geïntegreerd en met betrekking tot de bezette percelen die eraan grenzen. Deze studie biedt de mogelijkheid om de inrichting van dit industriële gebied voor te bereiden in overeenstemming met de ambities van het RPA en om de haalbaarheid van de ontwikkelingsmodellen van de productieactiviteiten te valideren die erin worden vermeld (valorisatie van de verdiepingen, ruimtelijke herkwalificatie, stadslandbouw, duurzaamheid ...)

INFRABEL - NMBS

In het kader van de inrichting van het GEN-station dat in de plaats zal komen van de huidige stopplaats van het station van Evere, zal INFRABEL de vereiste spoorweginfrastructuren uitvoeren (verplaatsing van de sporen, perrons ...). In dit kader heeft INFRABEL al een eerste studie uitgevoerd waaruit bleek dat het noodzakelijk was om een station in te richten met twee perrons die toegankelijk moesten zijn vanaf het pleintje dat langs de De Boeckbrug is ingericht en vanaf de brug voor fietsers en voetgangers over de sporen. Door deze configuratie met twee perrons blijft de mogelijkheid behouden om bijkomende sporen aan te leggen en een derde perron toe te voegen als de uitbreiding tot vier sporen van de lijn als relevant wordt beschouwd, afhankelijk van de conclusies van de studie die INFRABEL momenteel uitvoert over een uitbreiding van de capaciteit van het spoorwegnet te Brussel. Het ontwerp van RPA behoudt die mogelijkheid van toekomstige inrichting. Met deze beperkingen werd ook rekening gehouden in het Beliris-project.

De toegangsinfrastructuren tot de perrons, die onder de verantwoordelijkheid van de NMBS vallen, zijn in het Beliris-project voorzien, waardoor hun financiering gegarandeerd is binnen termijnen die verenigbaar zijn met de ontwikkeling van de nieuwe wijk.

Gemeente Schaarbeek

De gemeente Schaarbeek is eigenaar van een deel van het gebied voor sport en recreatie op de site. In deze context voerde de gemeente in 2019 een studie van programmdefinities van haar sportsites Wahis en Terdelt uit met het oog op een gecoördineerde ontwikkeling en beheer.

De Wahis-site maakt integraal deel uit van het RPA Josaphat en bestaat momenteel uit de infrastructuur van de Kituro Rugby Club. Het aangrenzende terrein van de MSI dat momenteel door de Tennis Club Set wordt gebruikt, werd in de beschouwde perimeter geïntegreerd – evenals het uitgestrekte speelplein langs de Bloemtuinenlaan. De studie leverde verschillende open scenario's op, die voorzien om de verschillende sportactiviteiten te behouden en zelfs te reorganiseren en ze in de toekomstige Josaphatwijk te integreren. Overigens wil de gemeente Schaarbeek een nieuwe middelbare school voor ongeveer 600 leerlingen laten bouwen. De nieuwe school (Athénée Olympe de Gouges) was aanvankelijk gepland aan de rand van het RPA op het terrein van de gemeente langs de Bloemtuinenlaan, maar zal na een recente beslissing van het College en in overleg met de MSI samen met de basisschool en de sportzaal die oorspronkelijk in het ontwerp van RPA aan weerszijden van de spoorweg waren voorzien, worden ingeplant. Ook de voetgangers- en fietsersbrug over de sporen zal deel uitmaken van die geïntegreerde school- en sportvoorzieningen.

PARTICIPATIE

Week van de stadsprojecten (2018)

In juni 2018 organiseerde perspective.brussels de 'Week van de Grote stadsprojecten', waarbij aan het publiek een stand van zaken werd voorgesteld en waarbij de grote uitdagingen van de eerste 10 RPA's (Richtplan van Aanleg) werden uiteengezet. Tijdens die week vonden 2 presentaties over het RPA Josaphat plaats, waar het publiek vragen kon stellen over de grote ambities en intenties van het Gewest voor zijn perimeter.

Openbaar onderzoek ontwerp van RPA Josaphat (2019)

In oktober 2019 en december 2019 legde perspective.brussels het ontwerp van Richtplan van Aanleg (RPA) voor de Josaphatsite in de gemeenten Schaarbeek en Evere aan een openbaar onderzoek voor. Tijdens deze periode konden alle omwonenden en geïnteresseerden kennis nemen van de details van het ontwerp van RPA en hun opmerkingen en klachten rechtstreeks of per brief aan de gemeentelijke medewerkers voorleggen. Na deze procedure en na de raadpleging van de instanties maakte de gewestelijke Regering bekend dat ze het ontwerp van RPA zou herbekijken.

INGEBRUIKNAME VAN DE SITE

Huidige bezettingen van het GSI

Op de site treffen we momenteel verschillende productieactiviteiten aan de oostzijde van de spoorweg, die bereikbaar is vanaf de privéweg die de Wahislaan en de Auguste De Boeckstraat met elkaar verbindt. Deze activiteiten waren aanvankelijk ingeplant op preciaire concessies die voor een lange periode door de NMBS waren toegekend, maar het gebied heeft zich geleidelijk aan geconsolideerd en ontwikkeld dankzij de investeringen van de aanwezige industriële bedrijven en ten gunste van de mutatie van de afgelopen concessies.

Sinds de aankoop van het terrein door de MSI hebben de preciaire concessies geleidelijk aan plaats gemaakt voor concessies volgens reëel recht, met de nodige voorwaarden op het vlak van de werkgelegenheid, die de ondernemingen meer investeringszekerheid bieden. In het noorden van het gebied zijn de aanvankelijke concessies intussen afgelopen, terwijl in het zuidelijke deel, dat in het ontwerp van RPA behouden blijft, concessies gelegen zijn die nog een vijftigtal jaar geldig zijn.

Het gebied voor stedelijke industrie is tegenwoordig een dynamische hub met kleinschalige ondernemingen in de bouw-, voedings-, audiovisuele- evenement- en stedelijke logistieke sector. Het ontwerp van RPA heeft ten doel om hun ontwikkeling te stimuleren door de herkwalificatie van de openbare ruimte, waarvoor nauwelijks aandacht was in het kader van het systeem van de preciaire concessies die sinds het begin waren toegekend.

Tijdelijke bezetting

Aan de westzijde van de sporen heeft de MSI sinds de grote saneringswerken van het terrein van 2012 tijdelijke projecten georganiseerd, waardoor het terrein tijdelijk kon worden gebruikt in afwachting van zijn definitieve bestemming. Sinds 2020 is de MSI begonnen met initiatieven die veeleer een overgangskarakter hebben en die een voorproefje geven van de definitieve bestemming.

La Compagnie des Nouveaux Disparus

Het gezelschap, dat verschillende rondtrekkende culturele activiteiten organiseert, gebruikt de podiumkunsten om cultuur vlotter bereikbaar te maken voor moeilijk te bereiken doelgroepen en bevordert de interculturele dialoog. Het gezelschap heeft voorlopig zijn tenten opgeslagen in Josaphat, waar het sinds 2013 over een precair recht van bewoning beschikt. Het organiseert elk jaar ook een thea-

terfestival op de site voor kinderen en jongeren.

Josaph'Aire

Deze vzw, die in 2017 werd opgericht op initiatief van burgers die geïnteresseerd waren in de toekomst van de site en die er al verschillende activiteiten hadden georganiseerd, sloot met de MSI een overeenkomst voor het tijdelijke gebruik van een afgebakend deel van het terrein, om er mensen groenten te laten telen en socio-culturele en natuurontdekingsactiviteiten voor de omwonenden te organiseren.

Zomer in Josaphat (2020-2021)

In het kader van het einde van de lockdown tijdens de coronacrisis organiseerde de MSI van juli tot oktober 2020 'Zomer in Josaphat'. Dit initiatief werd door de Regering ondersteund en was bedoeld om in het kader van het einde van de lockdown een groene ruimte beschikbaar te stellen voor het publiek dat tijdens de zomer niet over veel ontspanningsruimten beschikte. Hierbij werd een tijdelijk park aangelegd op het Schaarbeekse deel van de site, op de plaats waar het ontwerp van RPA het toekomstige Spoorpark voorziet, met een wandelpad waar bezoekers de natuur konden ontdekken, iets drinken aan de bar en zich ontspannen op een terras en in een ontspanningszone met ligstoelen en parasols, pétanque- en pannafootballterreinen, een tent, een informatiepunt en toiletten. Dit initiatief zal in de zomer van 2021 op een ruimere schaal worden herhaald, waardoor het publiek zich het terrein eigen kan maken en waarbij dit jaar ook de inwoners van Evere de kans zullen krijgen om de site te ontdekken.

UITDAGINGEN VOOR DE SITE

De verstedelijking van een dergelijke site, die bestaat uit een volledig openbaar terrein, biedt heel wat kansen op het vlak van de bouw van woningen en voorzieningen die inspelen op de behoeften van de Brusselse bevolking en op het vlak van de inplanting en de ontwikkeling van productieactiviteiten met de bijbehorende werkgelegenheid waar in een traditioneel stadsweefsel weinig plaats voor is.

Om dat potentieel bij de ontwikkeling van een nieuwe wijk zo harmonieus mogelijk te benutten met de omliggende wijken, moeten volgens de eerder genoemde studies de volgende 5 uitdagingen met succes worden aangepakt:

> **Uitdagingen op het vlak van het milieu**

Hoe kan de milieu-impact van de inplanting van de nieuwe wijk zoveel mogelijk worden beperkt op alle interventiedomeinen en hoe kan vooral een hoog biodiversiteitsniveau worden gewaarborgd en hoe kunnen een duurzame mobiliteit en een voorbeeldig waterbeheer worden bevorderd?

> **Uitdagingen op het vlak van het landschap**

Hoe kan de nieuwe wijk zichtbaar, toegankelijk en oversteekbaar worden gemaakt vanaf de onmiddellijke omgeving, door een specifieke landschapsorganisatie en een architecturale en stedelijke kwaliteit aan te bieden die de leefomstandigheden in de wijk valoriseren en die in de omliggende wijken verbeteren?

> **Uitdagingen op het vlak van de functionele en de sociale mix**

Hoe kunnen huisvesting en economische activiteiten op een voor beide gunstige manier naast elkaar bestaan en hoe kan een echte sociale mix worden gewaarborgd door de variabiliteit van de te bouwen woningtypes?

> **Uitdagingen op het vlak van de dichtheid**

Hoe kan het juiste evenwicht worden gevonden tussen de behoeften op het vlak van de woningen en de bedrijfsruimten die moeten worden gebouwd en de kwaliteit van het stadsleven voor de wijk en haar nabije omgeving?

> **Uitdagingen op het vlak van de mobiliteit**

Hoe kunnen alle hefboomen worden benut die alternatieven bieden voor de individuele auto en kan gelijktijdig de verbinding met de site worden verbeterd zonder dat daardoor doorgaand verkeer ontstaat in de nieuwe wijk en zonder dat

het autoverkeer op de wegen daardoor hinder kan veroorzaken? Het ontwerp van RPA Josaphat moet die uitdagingen aangaan en stadsprincipes voorstellen die met de hoogst mogelijke zekerheid kunnen waarborgen dat een nieuwe wijk zo goed mogelijk aan de vastgelegde doelstellingen kan beantwoorden. Deze benadering zou het volgende moeten opleveren:

- landschapsschema's die de bebouwing en de groene ruimten organiseren;
- ecologische schema's die meer bepaald de modaliteiten voor het waterbeheer verduidelijken en doelstellingen vastleggen met betrekking tot de ondoordringbaarheid van de bodem of de biodiversiteit;
- een stadsprogrammeringsschema waarbij de functies worden gelokaliseerd en de morfologische kenmerken van het stadsweefsel worden geïdentificeerd;
- organisatieschema's voor het openbaar vervoer, de zachte mobiliteit en het autoverkeer;
- een stadsontwikkelingsschema waarin de operationele gebieden worden verduidelijkt;
- de formulering van sterke ambities op het vlak van architecturale en ecologische kwaliteit.

HET GEWIJZIGDE ONTWERP VAN RPA JOSAPHAT IN EEN OOGOPSLAG

De kwaliteit van het landschap en het behoud van de biodiversiteit vormen de belangrijkste prioriteit waarrond het ontwerp van RPA wordt ontwikkeld dat werd gewijzigd na het openbaar onderzoek en de input van de burgers na het onderzoek.

De cijfers spreken voor zich: de groene ruimten werden aanzienlijk uitgebreid; ze nemen voortaan 40 % van de oppervlakte van het ontwerp van RPA in.

De groene ruimten kunnen als volgt worden ingedeeld:

- > 9,24 ha openbare groene structuur: groene ruimten waarvan de oppervlakte en de lokalisatie zijn gewaarborgd en die door Leefmilieu Brussel worden beheerd;
- > 1,95 ha Wadiparken en tuinen die tijdens de operationalisering van de site worden ingericht en waarvan de oppervlakte wordt verzekerd en waarbij strenge doelstellingen zullen worden toegepast op het vlak van de biodiversiteit;

Het open braakliggend milieu, een essentiële factor van de huidige biodiversiteit, wordt op een oppervlakte van 1,28 ha behouden en wordt in een ononderbroken groene ruimte van 5,05 ha geïntegreerd.

Ook aan de oostzijde van de spoorweg kreeg de natuur een meer doorslaggevende plaats.

De doelstellingen met betrekking tot de inrichting van de open ruimten werden verduidelijkt volgens de landschappelijke typologie en de gebruiken – ongeacht of het ruimten betreft die bestemd zijn voor speelactiviteiten, sport en recreatie of ruimten waar het behoud van de diversiteit de belangrijkste doelstelling is, met alle beperkingen van dien op het vlak van de toegankelijkheid.

De verstedelijking van de site werd opnieuw bekeken wegens de grotere ruimte die voor de natuur wordt voorbehouden: alle woningen zijn samengebracht in 2 woonbuurten in het noorden en in het zuidwesten van de site, waarbij de bebouwde oppervlakte in m² met 21 % werd verkleind. Ook de dichtheid werd in elk van beide buurten naar beneden toe aangepast, met een V/T-index van 2,03 in plaats van 2,26 in het ontwerp van RPA 2019 voor de Wooncampus en een V/T-index van 2,59 in plaats van 2,75 in het ontwerp van RPA 2019 voor de Stationswijk. De twee woonbuurten tellen momenteel 1.194 woningen plaats van de 1.584 die waren voorzien in het ontwerp van RPA 2019.

Op het vlak van de voorzieningen voorziet het ontwerp van RPA nu **een geïntegreerde sport- en schoolvoorziening**, die door de gemeente Schaarbeek wordt ontwikkeld. In dit complex wordt de sportzaal gedeeld door de basisschool en de middelbare school, die op de site aan weerszijden van de spoorweg zullen worden gebouwd en die via een openbare voetgangers- en fietsersbrug met

elkaar zullen worden verbonden. De voorzieningen zullen uitkijken op de wijk. Het complex zal door zijn omvang een referentiegebouw zijn in het zuiden van de site, als tegenhanger van de gemengde toren die de Stationswijk haar identiteit bezorgt.

Door deze evolutie van de configuratie van de woonbuurten en **de daling van de dichtheid kon een betere mobiliteit in en rond de wijk worden verzekerd**. Aan de oostzijde van de spoorweg wordt het verkeer over twee afzonderlijke lussen geleid, die elk via twee aansluitingen met het bestaande wegennet verbonden zijn. Deze configuratie biedt de mogelijkheid om de bestaande ononderbroken groene ruimte in het centrum van de site in te richten. De busroute werd verplaatst naar de oostzijde van de sporen, omdat dit deel van de site het minst goed verbonden is met het openbaar vervoer aan de rand van de site, rekening houdend met de afstanden en de hoogteverschillen. Beide oversteekplaatsen over de sporen, in het noorden en het zuiden van de site, bleven behouden. In het noorden is de oversteekplaats alleen nog mogelijk in de richting west-oost, zodat doorgaand verkeer er onmogelijk wordt.

De **opties op het vlak van de parkeermogelijkheden** werden opnieuw geëvalueerd met de bedoeling om geleidelijk aan in de wijk een hoogwaardige mobiliteit tot stand te brengen zonder auto's. De actieve mobiliteit speelt hierin ook een rol en de transversale verbindingen werden heringericht met de bedoeling om de schade aan de biodiversiteit op de taluds zoveel mogelijk te beperken.

Ten slotte **werd een duidelijke visie ontwikkeld op de uitdagingen van de wijk op het vlak van het klimaat en de duurzaamheid**. Die informatie werd gestructureerd en geïntegreerd in alle opties van het ontwerp van RPA.

De bedoeling van het gewijzigde ontwerp van RPA bestaat erin om er **een echt proefproject van te maken op het vlak van de integratie van de uitdagingen op het vlak van de biodiversiteit, het klimaat en de stedelijke veerkracht** in het kader van een verstedelijkingsproject dat beantwoordt aan de gewestelijke behoeften op het vlak van betaalbare huisvesting voor de Brusselaars, op het vlak van de ontwikkeling van werkgelegenheid die afgestemd is op de behoeften van de stad en de verbetering van het aanbod van openbare voorzieningen en handelszaken, in overeenstemming met de voorwaarden voor de realisatie van de buurtstad.

LIJST VAN DE AFKORTINGEN

Het gebruik van het mannelijke geslacht in de teksten moet worden opgevat als generiek en omvat alle geslachten zonder hiërarchie.

STEDENBOUWKUNDIGE TOOLS:

- BWRO:** Brussels Wetboek van Ruimtelijke Ordening
- GPDO:** Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling
- GBP:** Gewestelijk Bestemmingsplan
- RPA:** Richtplan van aanleg
- BBP:** Bijzonder Bestemmingsplan
- MER:** Milieueffectenrapport
- GSV:** Gemeentelijke Stedenbouwkundige Verordening

STEDELIJKE ACTOREN:

- perspective.brussels :** Gewestelijk expertisecentrum en de initiatiefnemer van de ontwikkelingsstrategie op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en opdrachtgever voor het RPA Josaphat
- BSE:** Brussel Stedenbouw en Erfgoed
- MSI:** Maatschappij voor Stedelijke Inrichting
- LB:** Leefmilieu Brussel
- BM:** Brussel Mobiliteit



perspective.brussels

Naamsestraat

B-1000 Brussel

T. +32 2 435 42 00

E. josaphat@perspective.brussels