perspective .brussels

STADSPROJECTEN



BRUSSEL ZUID

ONTWERP VAN HET RICHTPLAN VAN AANLEG

Strategisch luik

ONTWERP
06/05/2021

BRUSSEL-ZUID
RICHTPLAN VAN AANLEG

STRATEGISCH LUIK

perspective .brussels

- NFA - EGIS

RICHTPLAN VAN AANLEG BRUSSEL-ZUID - INHOUDSOPGAVE

STRATEGISCH LUIK - GLOBALE VISIE P. 4
. VISIE VOOR DE WIJK BRUSSEL-ZUID: HET WOONVRIENDELIJKE STATION P. 6
. AMBITIES EN STEDELIJKE INSTRUMENTEN VOOR HET WOONVRIENDELIJKE STATION P. 8

AMBITIE 1 - EEN GROOTSTEDELIJKE PUBLIEKE RUIMTE P. 10

- INSTRUMENT 1: DE ZENNEVALLEI ALS HOEKSTEEN VAN DE PUBLIEKE RUIMTE P. 12

- INSTRUMENT 2: EEN UITGESTREKT STATIONSGEBIED P. 18

- INSTRUMENT 3: EEN PUBLIEKE STRUCTUUR IN SEQUENTIES P. 20

AMBITIE 2 - INTERMODALITEIT TEN DIENSTE VAN HET GEBRUIK P. 24

- INSTRUMENT 1: EEN VRIJGEMAAKT ONTMOETINGSPLATFORM P. 26

- INSTRUMENT 2: VERSTERKING EN REORGANISATIE VAN DE INTERMODALITEIT P. 28

- INSTRUMENT 3: EEN MULTIMODAAL KNOOPPUNT, GEÏNTEGREERD IN DE PUBLIEKE RUIMTE P. 468

AMBITIE 3 - EEN WOONVRIENDELIJKE STATIONSWIJK P. 52

- INSTRUMENT 1: STEDELIJKE VORMEN IN LIJN MET DE BESTAANDE SITUATIE P.52

- INSTRUMENT 2: EEN LAGE SKYLINE DIE DE IDENTITEIT VAN DE BEWOONDE WIJK BEPAALT P. 60

- INSTRUMENT 3: EEN GEMENGDE PROGRAMMERING ALS HULPMIDDEL VOOR DE VEERKRACHT VAN HET PROJECT P. 64

1/ HUISVESTING ALS INSTRUMENT VOOR TERRITORIALE TRANSFORMATIE: VERSCHILLENDE WOONTYPOLOGIEËN P. 68

2/ WERK- EN PRODUCTIEMETHODEN HERDENKEN: EEN DEUGDZAME PIJLER EN EEN DUURZAME INZET P. 73

3/ DUURZAME GEBOUWEN EN OPEN RUIMTEN ALS GARANTIE VOOR EEN KWALITEITSPROJECT P. 75

STRATEGISCH LUIK - VISIE PER RUIMTE P. 77

DEELGEBIED FONSNY-EUROPA P. 79

HUIZENBLOKKEN
1. Sokkel van de Zuidertoren P. 80
2. Jamar P. 82
3. Grote Vierhoek P. 84
4. Kleine Vierhoek P. 86
5. Postsorteercentrum, Fonsny P. 88
6. Rusland-Merode P. 90
13. Jamar-Argonne P. 92
14. Argonne-Fonsny P. 93
15. Rusland-Fonsny P. 94

PUBLIEKE RUIMTEN
A. Bara-Spaak P. 96
B. Europaesplanade P. 106
C. Ondervlakken van Fonsny-Europa P. 110
D. Grondwetplein P. 116
E. Fonsny P. 118

DEELGEBIED HORTA P. 121

HUIZENBLOKKEN
7. Kuifje P. 122
8. Horta Bara P. 124
16. Zuidstation P. 126
17. Station-Horta P. 128

PUBLIEKE RUIMTEN
F. Kuifje-Blerot P. 130
G. Hortaplein P. 132
H. Bara P. 134

DEELGEBIED FRANKRIJK P. 137

HUIZENBLOKKEN
9. Frankrijk-Bara P. 138
10. Frankrijk-Veeartsen P. 140
18. Frankrijk-Parenté P. 142

PUBLIEKE RUIMTEN
I. Frankrijkplein P. 144
J. Frankrijkstraat P. 146

DEELGEBIED DELTA-ZENNE P. 149

HUIZENBLOKKEN
11. Tweestations P. 150
19. Tweestations-Bara P.152

PUBLIEKE RUIMTEN
K. Tweestations-Delta P. 154
L. Zennepark P. 155

STRATEGISCH LUIK - GLOBALE VISIE

VISIE VOOR DE WIJK BRUSSEL-ZUID

HET WOONVRIENDELIJKE STATION

Brussel-Zuid heeft alle mogelijkheden om een nieuwe identiteit te creëren en een woonwijk met 'woonvriendelijk station' te ontwikkelen. De uitdaging is de verschillende realiteiten die de rijkdom en het eigen karakter van dit samengestelde gebied vormen, te activeren, te laten zien en te versterken.

Het verbinden en naar voren brengen van het station als het meest complete vervoersknooppunt van de metropool, het zakencentrum met zijn ontwikkelingspotentieel en de volkse buurten die het station omringen, is niet bedoeld om deze tot een enkele realiteit te laten versmelten, maar beoogt eerder een verrijkende confrontatie tussen buurtbewoners en reizigers, het alledaagse en het uitzonderlijke, het kleine en het grote, kalmte en intensiteit.
De stationswijk Brussel-Zuid moet een versterkte en uitgebreide centrumwerking krijgen, zowel op het grondgebied in de buurt als op de schaal van de Brusselse metropool. In plaats van een louter passagegebied moet ze een echte, verankerde wijk worden, een plek in de grootstad om mensen te ontmoeten, te wonen en te werken.

De ontwikkeling van een dergelijk gebied mag niet worden herleid tot de versterking van een enkele component of een homogeniserend ontwikkelingsproces. Het is belangrijk het unieke karakter van elke situatie te gebruiken, in te spelen op de aanwezige diversiteit, complementariteit te creëren en tegelijkertijd de huidige en toekomstige energie en actoren te scharen achter dezelfde visie, die van een 'woonvriendelijk station'.
Door bijzondere aandacht voor lokale kwaliteiten en een nieuwe kijk op wat een stationswijk vandaag zou moeten zijn, moet het mogelijk zijn innovatieve stedelijke inrichtingen te implementeren en nieuwe manieren aan te moedigen om dit gebied te benutten. Om van Brussel-Zuid een eigentijdse stationswijk te maken, die in haar omgeving ingenesteld is en zich kenmerkt door een vernieuwde rol en positionering op schaal van de Brusselse metropool, is het aangewezen een aantal ambities te formuleren.

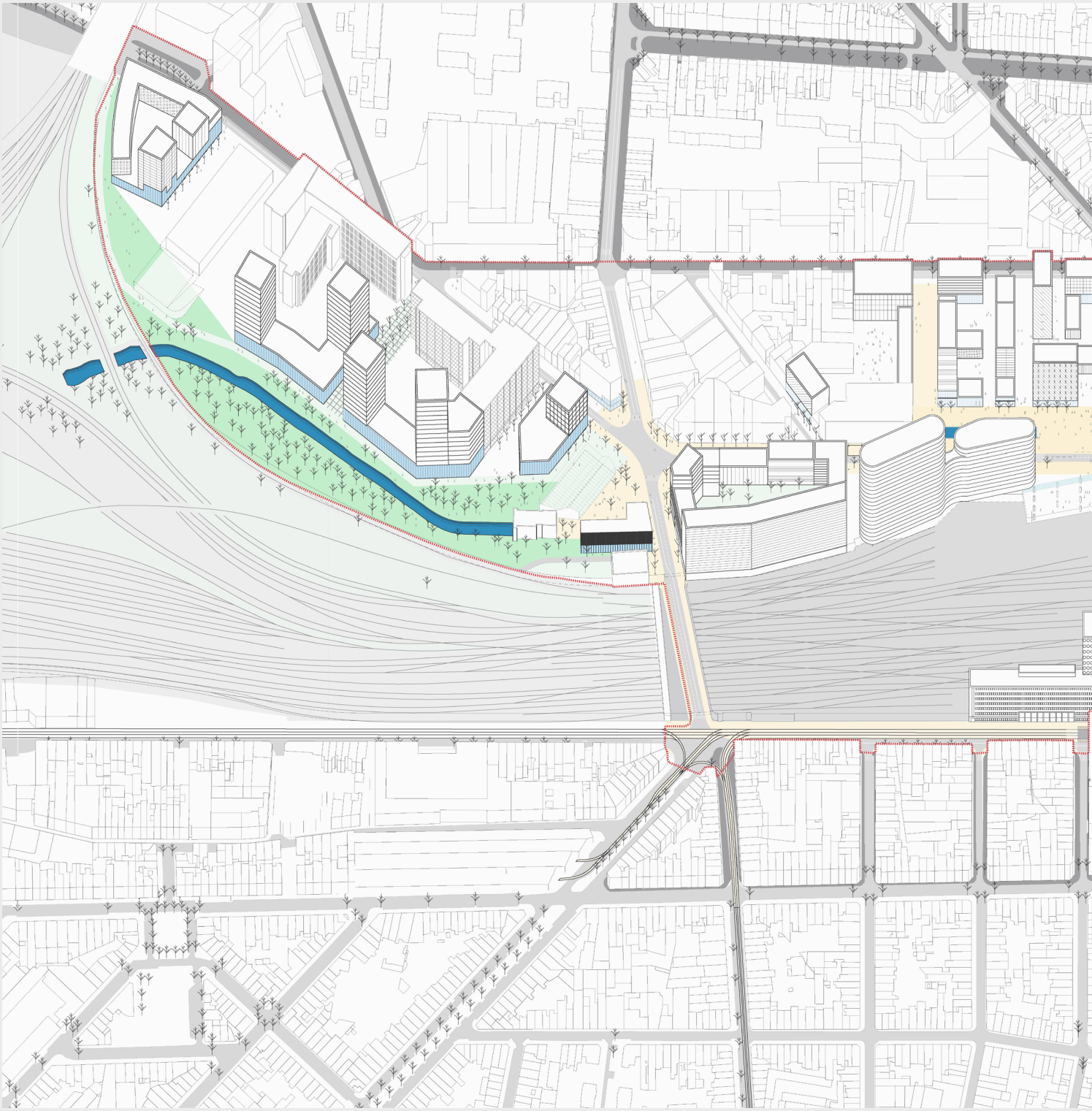
De drie leidende ambities of grote doelstellingen van dit Richtplan van Aanleg (RPA), met name een grootstedelijke ruimte, intermodaliteit ten dienste van het gebruik en een woonvriendelijke stationswijk, leggen de basis voor een gemeenschappelijke visie en de bouw van een woonvriendelijk station.

Voor elke ambitie worden drie stedelijke en ruimtelijke instrumenten bepaald om de complementariteit en coproductie van landschap, mobiliteit, publieke ruimte, programmering en stedelijke en architecturale ontwikkeling te verzekeren in de uitvoering van de visie van een nieuwe, specifieke identiteit voor de Brusselse Zuidstationswijk.

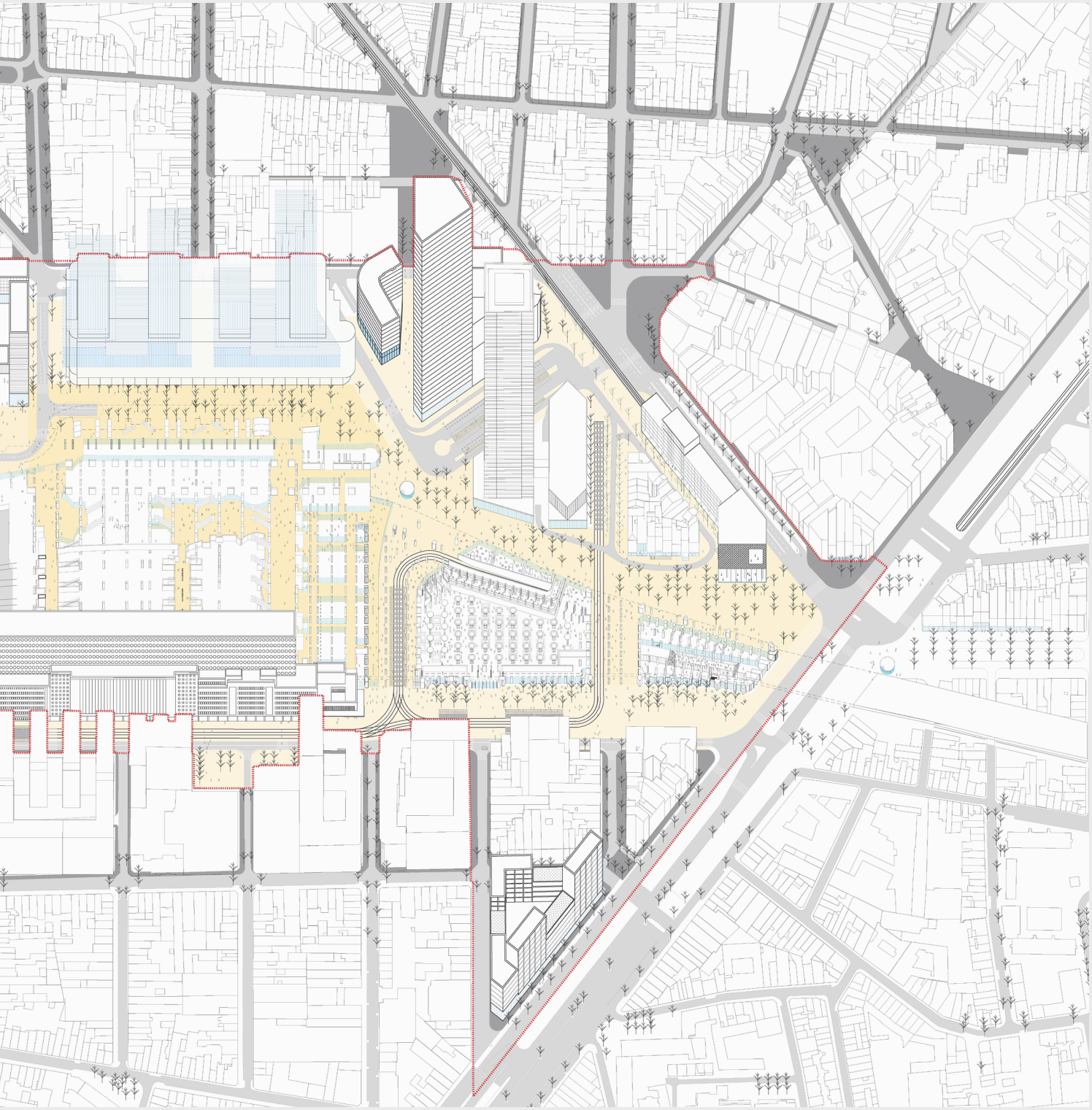
"De illustraties (axonometrieën, doorsneden, perspectieven enz.) van stedelijke vormen die in het strategische luik van het ontwerp van RPA zijn opgenomen, zijn louter indicatief."

VISIE VOOR DE WIJK BRUSSEL-ZUID

HET WOONVRIENDELIJKE STATION



"De illustraties (axonometrieën, doorsneden, perspectieven enz.) van stedelijke vormen die in het strategische luik van het ontwerp van RPA zijn opgenomen, zijn louter indicatief."



AMBITIES EN STEDELIJKE INSTRUMENTEN VOOR HET WOONVRIENDELIJKE STATION

Het RPA stelt het kader vast voor de uitvoering van instrumenten, vastgoedprojecten en publieke ruimten die moeten leiden tot de transformatie van de wijk en het beantwoorden van deze doelstellingen, waarbij de evoluties die zich sinds 2016 hebben voorgedaan worden geïntegreerd.

De strategische assen die door het RPA worden verdedigd, vertalen de visie zoals uitgewerkt in het richtschema dat in 2016 werd goedgekeurd voor de wijk Brussel-Zuid. Sindsdien hebben zich echter enkele opmerkelijke veranderingen voorgedaan, zoals het stopzetten van het project voor het internationale spoorwegstation, de wijziging van het project Grondwet en de aanpassingen van een aantal projecten naar aanleiding van de besprekingen met hun initiatiefnemers.

Deze verschillende parameters hebben de initiële ambities inzake de ontwikkeling en herwaardering van de stationswijk Brussel-Zuid niet gewijzigd, maar vereisten een nieuw evenwicht en het herdefiniëring van bepaalde ruimtelijke principes om de visie te realiseren.

De strategische assen beogen een grotere coherentie tussen de lopende en gewenste vastgoed-, infrastructuur- en openbareruimteprojecten voor de versterking van de Zuidwijk.

De perimeter van het RPA is ten opzichte van die van het richtschema uitgebreid naar het oosten, zodat hij ook het huizenblok Rusland-Merode omvat, waarvan de grond die eigendom is van de NMBS zal worden verkocht voor ontwikkeling.

De perimeter omvat huizenblokken die bestemd zijn om te evolueren, evenals enkele te behouden huizenblokken. Het besluit om het actiegebied niet te versnipperen, ondersteunt de ambitie van een uitgebreid en uniek stationsgebied als basis voor de activering van de wijk als geheel. De strategie voor de publieke ruimte strekt zich zelfs uit tot buiten de perimeter van het RPA, met name om de band met het stadscentrum te versterken.

Het ontwerp van het Richtplan van Aanleg voor de ontwikkeling van de wijk Brussel-Zuid is gebaseerd op de visie voor de wijk Brussel-Zuid – Een woonvriendelijk station. De realisatie van deze visie is gebaseerd op drie grote ambities, die de hoofdlijnen van het ontwerp vormen:



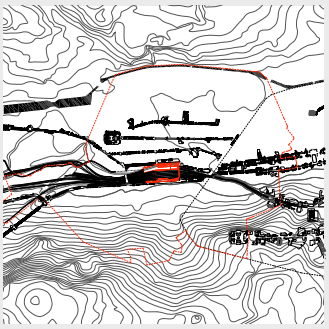
EEN GROOTSTEDELIJKE RUIMTE



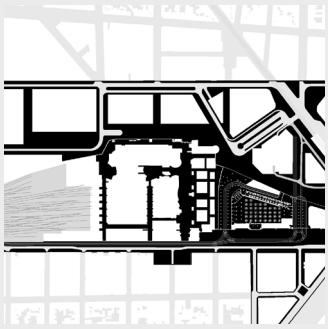
INTERMODALITEITTENDIENSTEVANHETGEBRUIK



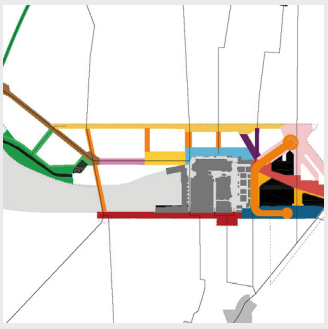
EEN WOONVRIENDELIJKE STATIONSWIJK



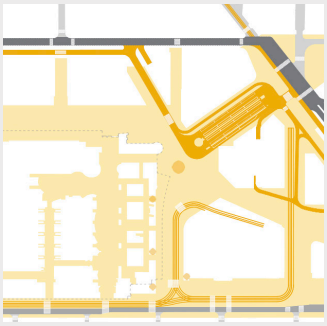
INSTRUMENT 1:
DE ZENNEVALLEI ALS HOEKSTEEN VAN DE PUBLIEKE RUIMTE



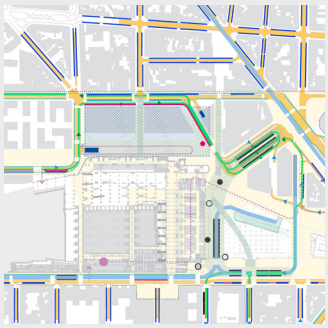
INSTRUMENT 2 :
EEN UITGESTREKT STATIONSGEBIED



INSTRUMENT 3 :
EEN PUBLIEKE STRUCTUUR IN SEQUENTIES



INSTRUMENT 1 :
EEN VRIJGEMAAKT ONTMOETINGSPLATFORM



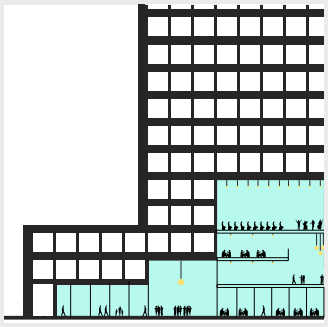
INSTRUMENT 2 :
VERSTERKING EN REORGANISATIE VAN DE INTERMODALITEIT



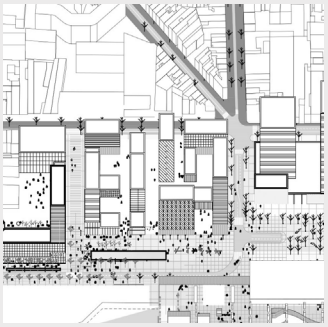
INSTRUMENT 3 :
EEN MULTIMODAAL KNOOPPUNT, GEÏNTEGREERD IN DE PUBLIEKE RUIMTE



INSTRUMENT 1 :
STEDELIJKE VORMEN IN LIJN MET DE BESTAANDE SITUATIE



INSTRUMENT 2 :
EEN LAGE SKYLINE DIE DE IDENTITEIT VAN DE BEWOONDE WIJK BEPAALD



INSTRUMENT 3 :
EEN GEMENGDE PROGRAMMERING ALS HULPMIDDEL VOOR DE VEERKRACHT VAN HET PROJECT

AMBITIE 1 - EEN GROOTSTEDELIJKE PUBLIEKE RUIMTE

De wijk van het Zuidstation als zenuwcentrum van de stedelijke integratie

De ambitie voor de wijk Brussel-Zuid is nieuwe relaties te activeren tussen de stad en het landschap, tussen het centrale aspect van de Vijfhoek en de buitenwijken en tussen de gemeenten Sint-Gillis, Anderlecht, Vorst en Brussel, waarbij de bestaande troeven van het landschap en de publieke figuur als basis worden gebruikt.

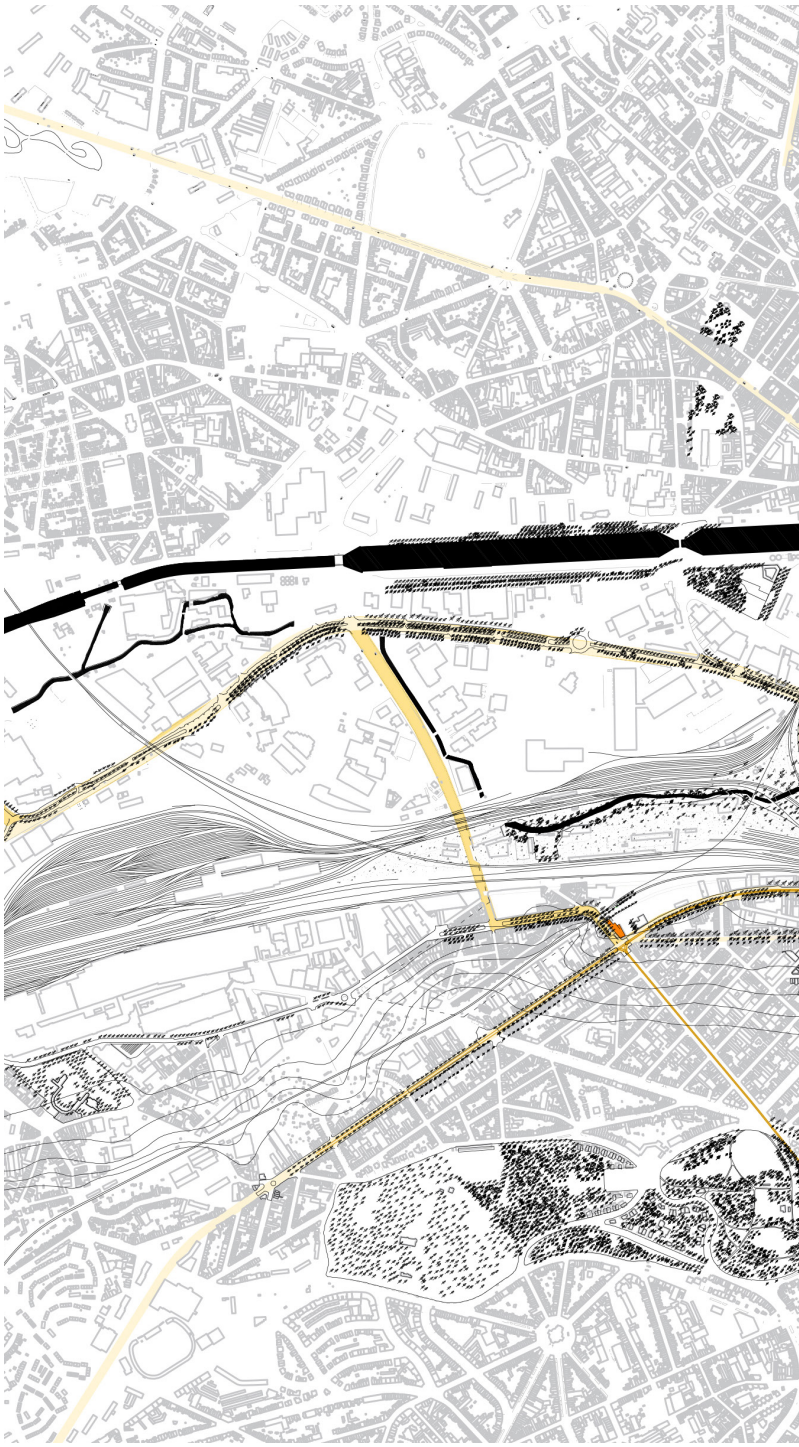
De versterking van de wegen- en landschapsarchitectuur heeft tot doel de wijk van het station Brussel-Zuid haar statuut als bestemming in de metropool en haar centrale plaats in de omgeving terug te geven.

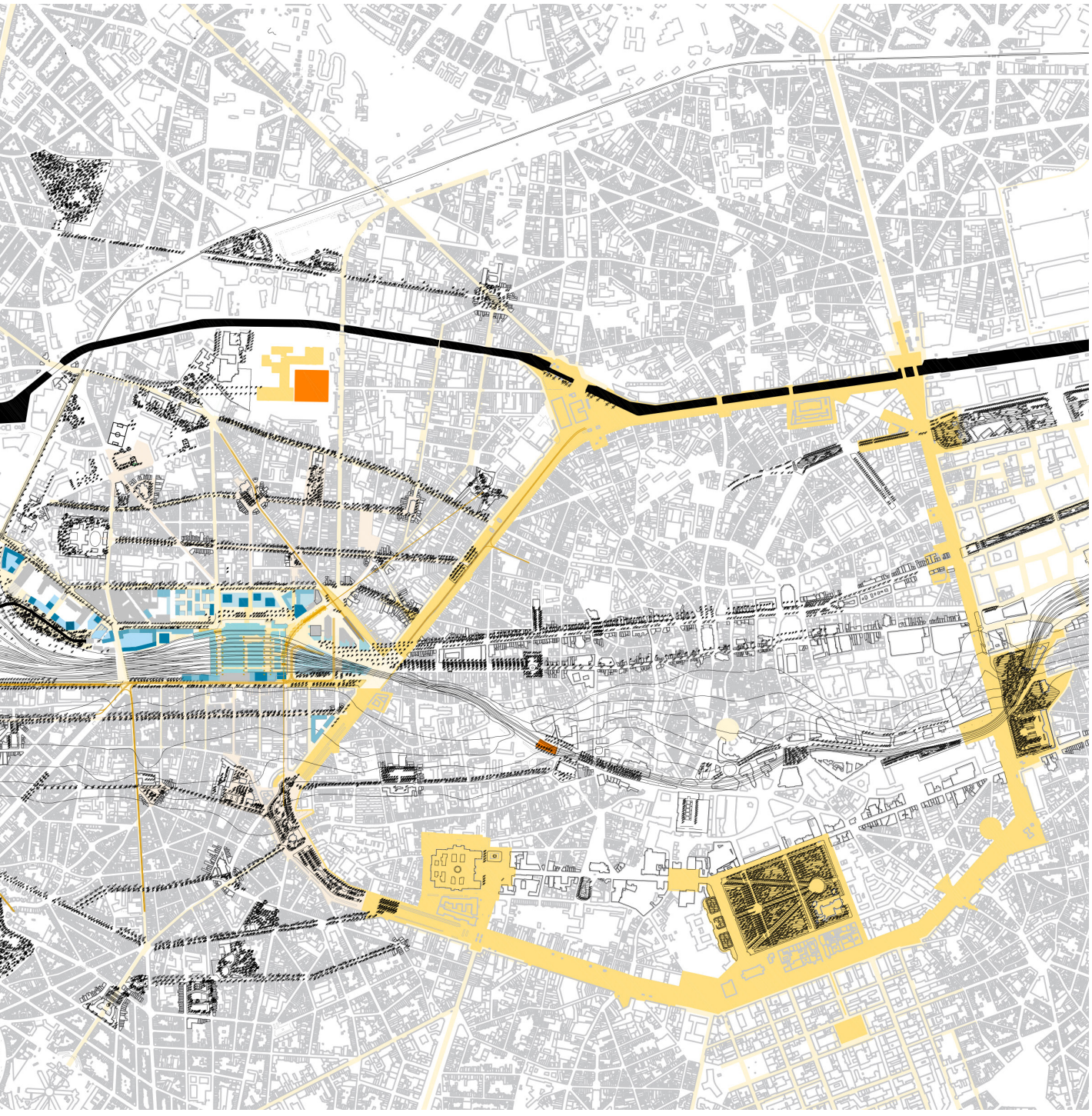
Vandaag is het station Brussel-Zuid zowel een bevoorrechte maar dichtgeslibde doorgangsas tussen de ring en de Vijfhoek, als een voetgangersenclave tussen twee volkswijken, losgekoppeld van haar directe omgeving. Ze moet de tweeledige doelstelling nastreven om duurzaam verankerd te zijn in het netwerk van de omliggende publieke ruimten en tegelijkertijd het punt te blijven dat het meest verbonden is met de hele Brusselse metropool. Ze mag niet langer slechts een poort zijn, maar moet een echt gebruikt en bewoond deel van de metropool worden. Een interface die de co-existentie van meerdere realiteiten verzekert.

Het grondgebied van het station moet dan verder reiken dan haar gevels en gekoppeld worden aan de talrijke publieke ruimten van de aangrenzende gemeenten. Het station fungeert niet langer als een breuk en wordt zichtbaar en herkenbaar van aan de rand van het gebied.

In Brussel-Zuid bieden de bestaande structuur en haar losse weefsel de mogelijkheid af te stappen van een concept van stationsidentiteit ten gunste van de herkenbaarheid van één groot ontmoetingsplatform zonder grenzen en dat zich ontvouwt tussen de zijden Fonsny en Frankrijk, tussen het oosten en het westen, tussen binnen en buiten.

Dit ontmoetingsplatform moet op lokaal niveau zorgen voor verbindingen tussen de verschillende wijken en ruimte bieden voor hun dagelijkse praktijken. Het moet de verschillende, samengestelde realiteiten die kenmerkend zijn voor het grondgebied en de verschillende activiteiten die er plaatsvinden, samenbrengen en valoriseren.





AMBITIE 1 - EEN GROOTSTEDELIJKE PUBLIEKE RUIMTE

Instrument 1

DE ZENNEVALLEI ALS HOEKSTEEN VAN DE PUBLIEKE RUIMTE

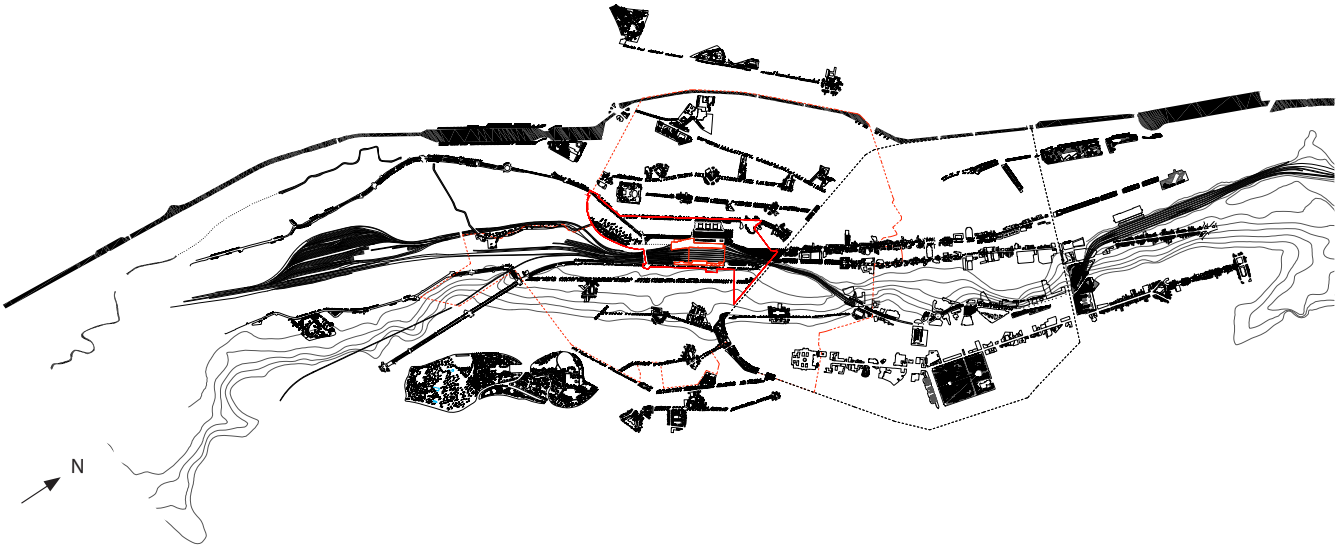
Het station Brussel-Zuid is een belangrijk punt in het spoorwegnet dat Brussel van noord naar zuid doorkruist. Het spoorwegnet volgt de vallei van de Zenne en is, samen met het kanaal, een van de twee grote infrastructuren die de nu grotendeels overwelfde rivier zichtbaar maken.
Vanuit de wens om de wijk van het Zuidstation te herdefiniëren als het zenuwcentrum van het zuiden van de metropool, tussen buitenwijken in het zuiden en de Vijfhoek in het noorden, wordt de vallei als de basis van de openbare structuur van het project beschouwd. De Brusselse vallei wordt een van de steunpunten voor de verankering van de publieke ruimte van de stationswijk. Deze grootstedelijke schaal van het grote landschap, die uitdrukking vindt in het landschappelijke weefsel van de publieke ruimte, is mede bepalend voor de heroriëntatie van het station en zijn wijk. Deze nieuwe richting is een manier om de publieke ruimte met behulp van het landschap te kwalificeren en maakt het mogelijk de noties van voor- en achterkant van het station te wissen door het landschap dit opnieuw met de buurt te verbinden.

Het is essentieel rekening te houden met deze geografische ligging van het Zuidstation om de reeds bestaande openbare structuur te versterken en een nieuwe oriëntatie voor de wijk te garanderen.
Het doel is de herkenbaarheid van de verbindingen met de grote verkeersassen te waarborgen, de verbinding met de Vijfhoek te versterken en de transformatie van de industriële gebieden langs de Zenne tot aan het kanaal op gang te brengen.

Noord-Zuidcontinuïteit versterkt en vernieuwd

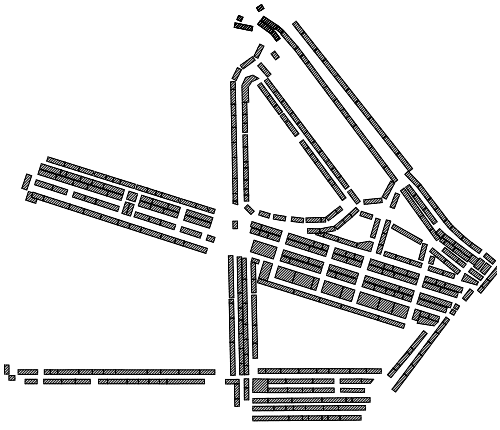
De strategische ligging van het station tussen de stadsmuren en de grote, historische assen van Brussel in het noorden en de hedendaagse assen in het zuiden verhoogt het belang van de versterking van de noord-zuidverbindingen, zodat de Zuidwijk haar rol als publieke ruimte op grootstedelijke schaal ten volle kan waarmaken.
Door de noord- en zuidas met elkaar te verbinden, kan het station opnieuw worden geïntegreerd in het stedelijke weefsel van de Zennevallei en kunnen de zuid- en de noordgevel van het station even belangrijk worden. De eerste stap zal zijn om de continuïteit van de bomenrijen langs de aangrenzende assen te verwezenlijken en de relatie met de publieke ruimte op lokale schaal nauwkeurig te bestuderen. Rond het station wordt de bestaande noord-zuidcontinuïteit versterkt, met name in de Barastraat en het Grondwetplein, dat wordt uitgebreid tot de Overdekte Straat.

Er wordt een nieuwe noord-zuidcontinuïteit gecreëerd vanaf de Europaesplanade tot aan de Tweestationsstraat via het Hortaplein en de Frankrijkstraat. Er wordt een nieuwe groenstructuur aangelegd. Deze loopt langs de nieuwe as van noord naar zuid. Hier en daar wordt er in de lijn van de Zenne en tot in het hart van de wijk, op het nieuwe Frankrijkplein, water geïntegreerd.
De publieke ruimten rond het station maken zo deel uit van een bredere landschapsstructuur, die hun ligging in het hart van de Zennevallei laat zien.



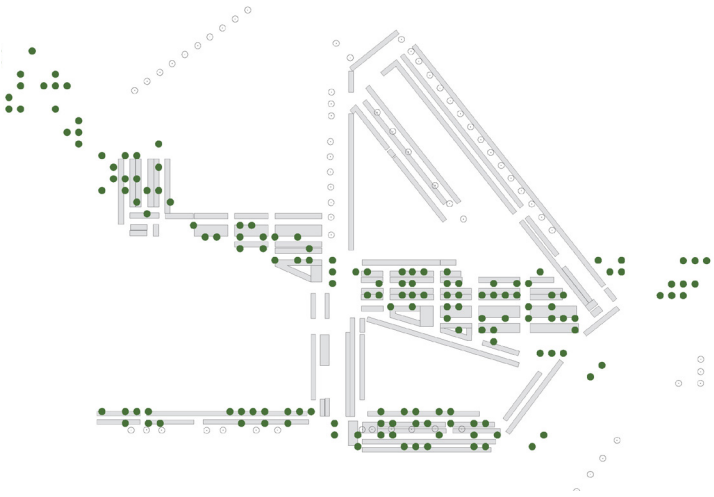


"De illustraties (axonometrieën, doorsneden, perspectieven enz.) van stedelijke vormen die in het strategische luik van het ontwerp van RPA zijn opgenomen, zijn louter indicatief."



BESTAANDE SITUATIE

OPPERVLAKTE VAN DE MARKT: 12.325 M²



NIEUWENOORD-ZUIDORIËNTATIEENVERSTERKTELANDSCHAPSSTRUCTUUR

OPPERVLAKTE VAN DE MARKT: 12.250 M²

Een nieuw, lokaal gemoduleerd landschapspatroon van de Europaesplanade tot aan het Zennepark

De nieuwe landschapscontinuïteit moet gemoduleerd worden op de schaal van de verschillende publieke ruimten die ze verbindt. Allereerst is het essentieel om verschillende soorten omgevingen in de groene ruimte te ontwikkelen en er vervolgens voor te zorgen dat de groene ruimten goed met elkaar verbonden zijn om een ecologisch netwerk te vormen.

Deze nieuwe continuïteit zal zich moeten aanpassen aan de verschillende karakters en beperkingen van elke ruimte die deel uitmaakt van de heterogene wijk van het Zuidstation. Het landschap moet zorgvuldig worden opgebouwd vanaf de Europaesplanade tot aan het Zennepark.

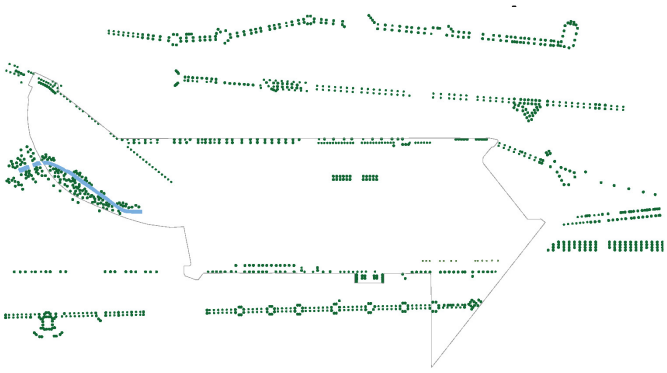
Het water kan de rol spelen van markerend element in de nieuwe landschapscontinuïteit. Het moet opnieuw worden ingevoerd in het hart van de wijk om de vallei-identiteit te benadrukken in een wijk waarvan het landschap ooit sterk werd gekenmerkt door de aanwezigheid van de Zenne, die nu alleen nog maar aan de open lucht is blootgesteld ten zuiden van de RPA-perimeter, ter hoogte van het toekomstige park dat zich langs het huizenblok van de Tweestationsstraat bevindt. De ontwikkeling in de vorm van waterspiegels, kleine retentiebekkens, fonteinen enz. kan het mogelijk maken om de aanwezigheid van de Zenne geleidelijk aan te kondigen, van de Europaesplanade tot het Zennepark, via het Hortaplein, het nieuwe Frankrijkplein en de Frankrijkstraat.

De aanplantingen moeten de voor- en achterkant van het station karakteriseren, de waarde van het station als belangrijke publieke ruimte vergroten en het met de bestaande hoofdwegen verbinden. In de omgeving van het station wordt de nieuwe landschapscontinuïteit tussen het niet-overdekte deel van de Zenne en de lanen in het noorden gecreëerd in de vorm van een landschappelijk raster van 7,5 m x 7,5 m, wat een aanzienlijke herbeplanting mogelijk maakt, aangepast aan de vele beperkingen en gevarieerde gebruiksmogelijkheden van de publieke ruimte.

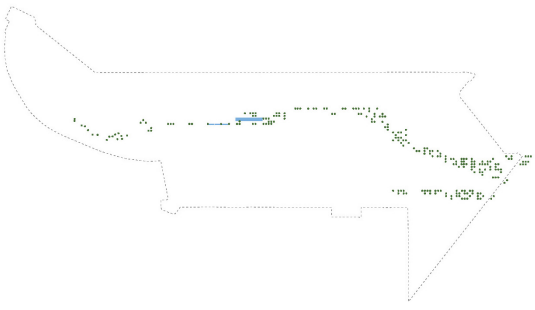
De wijk Brussel-Zuid krijgt zo opnieuw een sterke band met de grote structurele assen van het stadscentrum, zoals de Stalingrad- en de Maurice Lemonnierlaan. De noord-zuid landschapsstructuur krijgt de overhand en primeert op de reeds bestaande structuur van de ring rond de Vijfhoek.

De nieuwe plantenstructuur geeft de ruimten die aan het Zuidstation grenzen een eigen karakter. De structuur versterkt ook het vergezicht naar het station toe en biedt tegelijkertijd een tussenniveau tussen het grondvlak en de torens of grote infrastructuren, zoals het spoorwegverbinding.

In synergie met het heterogene stadsweefsel van de wijk kunnen verschillende soorten beplantingen worden gebruikt om de noord-zuidcontinuïteit te waarborgen en tegelijkertijd de verschillende publieke ruimten hun eigenheid op lokaal niveau te laten tonen. De bomenrijen kunnen worden verlengd en versterkt. De bomenrijen en -aanplantingen op bepaalde pleinen (zoals het Europaplein, het Hortaplein en het Grondwetplein) moeten aangepast zijn aan belangrijke functionele beperkingen (markten, leveringen enz.). In de buurt van de Zenne, waar de rivier nog niet overdekt is, en ter hoogte van het nieuwe Deltaplein (op het kruispunt van de Veeartsenstraat en de Tweestationsstraat), ingang van het toekomstige park, kunnen de aangeplante bebossingen worden versterkt.



NOORD-ZUIDCONTINUÏTEIT VERSTERKT



NIEUWE LANDSCHAPSCONTINUÏTEIT



Grondwetplein



Hortaplein



Overdekte Straat



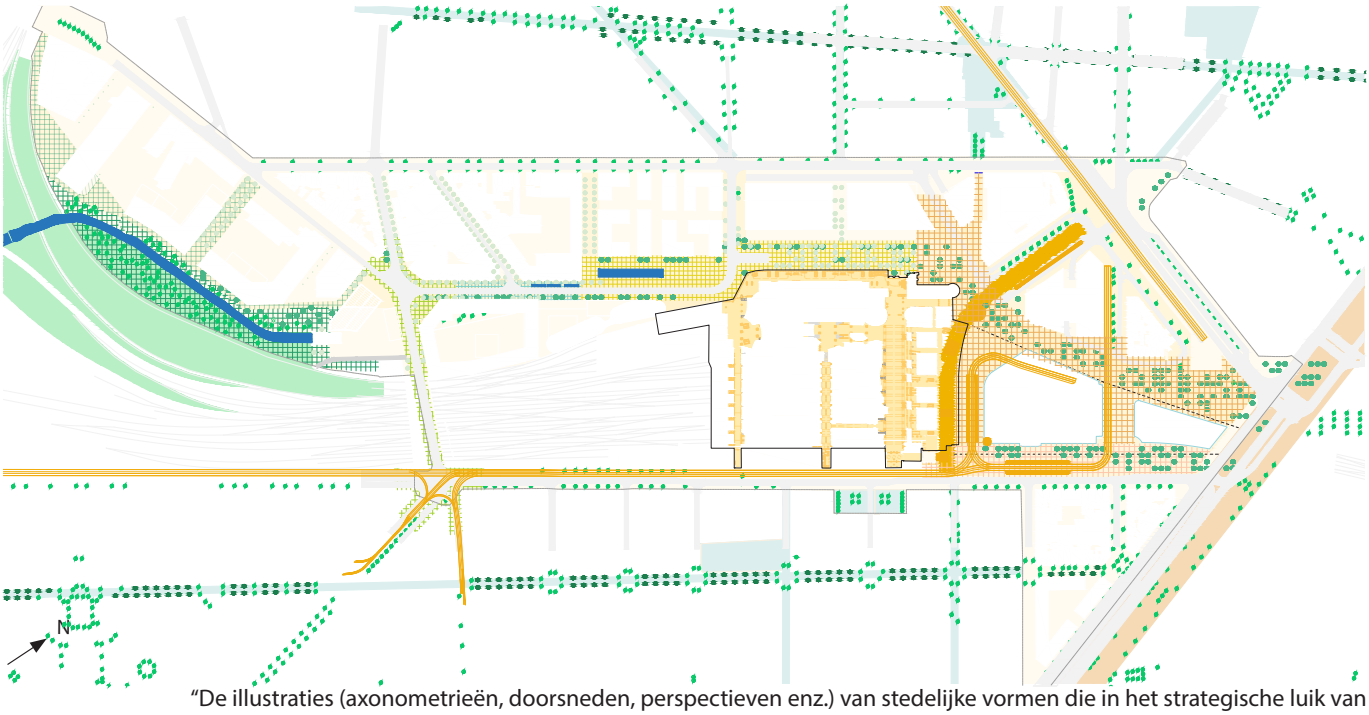
Frankrijkplein



Europaesplanade



Deltaplein, ingang van het Zennepark



"De illustraties (axonometrieën, doorsneden, perspectieven enz.) van stedelijke vormen die in het strategische luik van het ontwerp van RPA zijn opgenomen, zijn louter indicatief"

Veerkracht van de publieke ruimten : Koelte-eilanden ontwikkelen met het oog op een 'koeltecontinuïteit'

De hieronder geschetste instrumenten moeten lokaal worden ontwikkeld. Er moet echter op worden gewezen dat het RPA Zuid, naast de lokale aanpak van het probleem van de hitte-eilanden, een landschapscontinuïteit voorstelt als ondersteuning voor een grootschalige coherentie, dus een koele corridor die de hele wijk doorkruist.
Het is vandaag belangrijk koelte-eilanden te introduceren tot in het hart van de stad. In Brussel overheersen de hitte-eilanden, waar de lucht- en oppervlaktetemperaturen hoger zijn dan in de landelijke rand.
Daarom moet bij het ontwerp van de publieke ruimten rekening worden gehouden met de hieronder beschreven instrumenten om hun veerkracht te waarborgen. Bij de planning van de open ruimten moeten deze maatregelen worden geïntegreerd om schaduw en frisheid te scheppen in de publieke ruimte en de binnenterreinen van bouwblokken. Binnenterreinen van bouwblokken kunnen ook bijdragen tot een aanzienlijke verhoging van de coëfficiënt van het biodiversiteitspotentieel. De ontwikkeling van collectieve en/of publieke tuinen wordt aangemoedigd, vooral in het kader van gegroepeerde projecten of projecten van voldoende omvang.
We kunnen vier belangrijke soorten hulpmiddelen onderscheiden die kunnen helpen bij het ontwerp van koelte-eilanden: aandacht voor water, beplanting, materialen en schaduw.

Water

De Zuidwijk is een gebied dat gekenmerkt wordt door de aanwezigheid van de Zenne. Bij de planning van de publieke ruimte moet dus rekening worden gehouden met het geïntegreerd beheer van het regenwater (met gootsystemen en retentiebekkens, maar ook met doorlaatbare bodems, die regenwater kunnen opnemen).
De integratie van water in het ontwerp van open ruimten helpt ook om het omgevingsklimaat te koelen en kan op verschillende manieren worden gedaan.
In de eerste plaats kan water worden toegevoegd via stadsontwikkeling, bijvoorbeeld door fonteinen, waterspiegels of vijvers. Deze voorzieningen stellen de gebruikers in staat zich dankzij direct contact met het water te verkoelen en geven de publieke ruimte een esthetische en landschappelijke meerwaarde. Water kan ook de vorm aannemen van stadsmeubilair, zoals bijvoorbeeld drinkfonteinen.
De introductie van water kan ook via en in relatie met andere voorzieningen, zoals overstromingsparken of communicatieroutes die zachte vervoerswijzen en waterlopen combineren.
Bij de koppeling van water en openbare voorzieningen moet de kennis op het gebied van circulaire economie worden toegepast, bijvoorbeeld in straten waar het mogelijk is regenwater op te vangenen en te gebruiken als openbaar bevloeiingsmiddel, waardoor wordt bijgedragen aan het ontlasten van de afvoersystemen.
Het gaat niet alleen om het opvangen van water of het gebruik ervan als landschapsinstrument, maar ook om de capaciteit om te profiteren van de natuurlijke aanwezigheid ervan - de aanwezigheid van de Zenne in het bijzonder - door de stedelijke oplossingen aan te passen aan de natuurlijke context.

Vegetatie

Bij elke inrichting/bouwproject is het van belang te zorgen voor voldoende vertraging (bij hevige regenval), door in te spelen op de topografie (infiltratiezones bij voorkeur in lage zones, gekoppeld aan de aanleg van waterpaden die naar deze infiltratiezones leiden) of, indien er niet voldoende grondoppervlakte is om water vast te houden, door opslagruimten onder de oppervlakte aan te brengen.
Vandaag kenmerkt de Zuidwijk zich door een zeer grote verhardingsgraad. Gezien de opwarming van de aarde is het essentieel bij het ontwerp van de stad meer beplante zones te voorzien. Deze zones kunnen immers 2 tot 8°C koeler zijn dan de rest van de stad.
Bovendien zijn bomen thermische regelaars, die CO2 opvangen en een barrière vormen tegen geuren, lawaai en fijne deeltjes. Hun vermogen om regenwater op te vangen via hun wortels helpt ook om de afvoer naar de straat te beperken, des te meer als zij worden ontworpen in functie van het beheer van regenwater, zoals met "regenbomen", met inbegrip van een geschikt ontwerp voor de boomperken.
De beplante ruimten kunnen verschillende vormen aannemen, die zich aanpassen aan de context, van banken met planten tot stadspark en van alleenstaande bomen tot bomenrijen. Elke aanwezigheid, zelfs minimaal, van vegetatie is gunstig omdat de evapotranspiratie van de bomen de omgevingslucht afkoelt en zo bijdraagt tot de creatie van een koelte-eiland.
Een belangrijke actie die kan worden overwogen om de evapotranspiratie te bevorderen, is de gevels en oppervlakken vernatuurlijken. Dit kan gebeuren door de gevels van gebouwen te beplanten om hun thermische inertie te verbeteren of door het gebruik van poreuze vloermaterialen, die de infiltratie van regenwater mogelijk maken. Het is raadzaam een gedifferentieerd beheer van de groene ruimten te bevorderen. Het doel is om zo veel als nodig, maar tegelijk zo weinig mogelijk onderhoud te verrichten en de onderhoudsmethode aan te passen aan de kenmerken en functies van elke groene ruimte. Dit zal bijvoorbeeld het ontstaan van een semi-natuurlijk landschap stimuleren, essentieel voor de stedelijke biodiversiteit.
Tot slot maakt het groen op de grond of op de daken, net als de beplante gevel, het mogelijk een gebouw weer doorlaatbaar te maken en, net als doorlaatbare grond , het regenwater ter reguleren dankzij infiltratie en/of evapotranspiratie.

Materialen

In het kader van de koelte-eilanden is een gepaste materiaalkeuze essentieel om een goede lichtrefractie (albedo) te garanderen en zo de warmte-assimilatie door de oppervlakken te beperken.
Materialen met een hoge albedo, te verkiezen bij het ontwerp van publieke ruimten, zijn (van hoog naar laag): tegels/ straatstenen, hout, beton, blote grond/aarde.
Tegels en straatstenen hebben de bijkomende eigenschap dat ze een duurzaam materiaal zijn.
Materialen met een lage albedo, met mate te gebruiken, zijn: asfaltbeton, zand, gecoat beton (platte daken), asfalt, oppervlakbehandelingen.
In publieke ruimten genieten lichtgekleurde of zelfs witte coatings of coatings met reflecterend materiaal de voorkeur. Voorzichtigheid is echter geboden: ze kunnen een verblindend effect hebben en relatief snel vuil worden.
Het doel is om de koolstofintensiteit van de publieke ruimte te doorbreken en de publieke ruimte dus af te koelen.
Doorlaatbare oppervlakken dragen, zoals we hierboven hebben gezien, ook bij tot de vermindering van hitte-eilanden door warmte-uitwisseling in verband met evapotranspiratie en/of de eventuele aanwezigheid van vegetatie. Sommige materialen hebben de eigenschappen van een doorlaatbare bodem in hun samenstelling. Zo is doorlatend beton een zeer poreuze betonsoort, die water opvangt en laat weglopen en zo zorgt voor een snelle afvoer. Zijn reservoirstructuur maakt een directe infiltratie van het water in de grond mogelijk en voorkomt verstopping door hevige regenval. Verder bestaan er ook drainerende koolwaterstofhoudende oppervlaktematerialen.

Voor een doeltreffend voorkomen van overstromingen kunnen onder de meeste nieuwe ontwikkelingen (pleinen, trottoirs, parkeerterreinen, zelfs groenstroken en wegen) bergingsvolumes worden aangelegd om de afvloeiing in grote mate te vertragen.

Schaduw

Het beheer van schaduwzones in het ontwerp van de publieke ruimte is een belangrijke oefening in het creëren van een koelte-eiland. De schaduwen van de gebouwen in het project, kunnen bij warm weer immers de vorming van 'stadscanyons' helpen voorkomen. Ook de schaduw, geboden door hoge vegetatie (bomen), helpt om koelte te scheppen en beschermt de gebruikers bij warm weer.
Naast schaduwrijke vegetatie en gebouwen kunnen twee hulpmiddelen worden ingezet: stadsmeubilair (creatie van pergola's, afdekkingen enz.) om het licht te filteren en esthetische schaduweffecten te creëren, en het benutten van de 'ondervlakken'.
Deze ruimten kunnen verschillende vormen aannemen: publieke doorgangsruimten, zoals de structurerende en heraangelegde 'ondervlakken' van de Brusselse Zuidwijk. De algemene logica moet zijn: elke sequentie van de publieke ruimte contextueel bekijken en de hierboven beschreven ontwerpinstrumenten gebruiken naargelang van de specifieke kenmerken van elke sequentie. Door een intelligente koppeling van deze instrumenten, geïnspireerd door de principes van de circulaire economie, is het mogelijk koelte-eilanden te creëren, die in de loop van de tijd hun frisheid behouden.

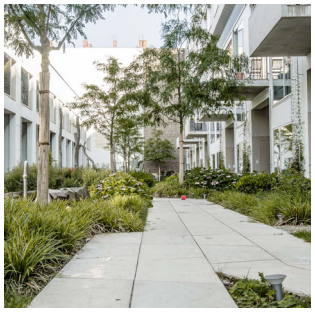
Het RPA is niet bedoeld om ontwikkelingsprojecten uit te werken voor elke publieke ruimte. De instrumenten voor publieke ruimten van hoge kwaliteit en met een sterke veerkracht worden hier op een algemene manier voorgesteld. In het tweede deel van het strategische luik worden aanlegstrategieën per ruimte aanbevolen ter oriëntatie van de toekomstige operationele fasen (voorontwerpen voor de publieke ruimte) die nodig zijn voor het ontwerp en de uitvoering.



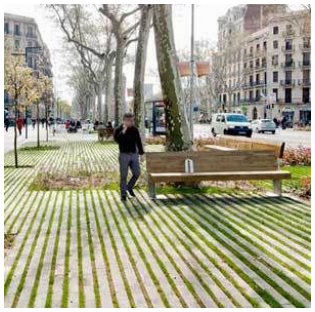
Agency-Agency/Chris Woebken,
Hydrants for all, New-York



Michel Corajoud, Miroir d'eau, Bordeaux



Zanderroth Architekten, BIGyard, Berlin



Lola Domènech,
Passeig de Sant Joan, Barcelone

AMBITIE 1 - EEN GROOTSTEDELIJKE PUBLIEKE RUIMTE

Instrument 2

EEN UITGESTREKT STATIONSGEBIED

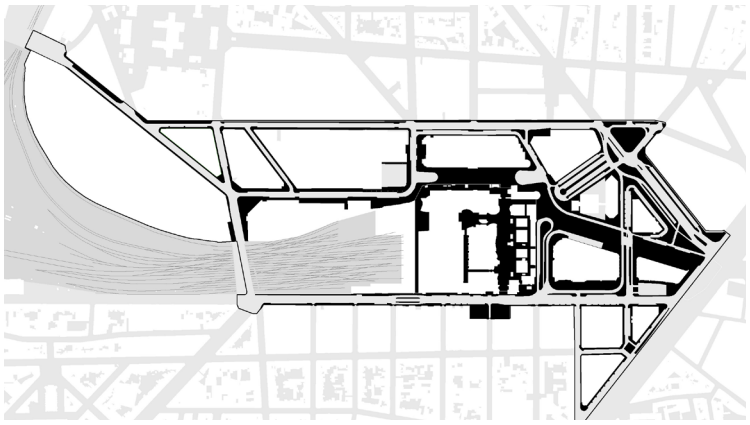
Een uitgestrekt stationsgebied dat de aanzet geeft tot een nieuwe identiteit en invloed van de wijk op grootstedelijke schaal

Het station en de netwerken die het bedienen, verdelen de publieke ruimte van de wijk. De wegen, de inritten van ondergrondse parkeergarages en de tunnelmonden van de trams maken de voetpaden weinig aangenaam en de publieke ruimten rond het station weinig gezellig en gastvrij. Veel van de momenteel ontoegankelijke plaatsen zouden kunnen worden opengesteld voor het publiek om een betere doorstroming te bieden tussen de kant van Fonsny en de kant van Frankrijk. Met name de vierhoeken - die overeenkomen met de twee bouwwerken die onder de spoorwegbundel tussen de Europaesplanade en het Grondwetplein liggen - hebben blinde muren, die de activering van de aangrenzende publieke ruimten sterk beperken.

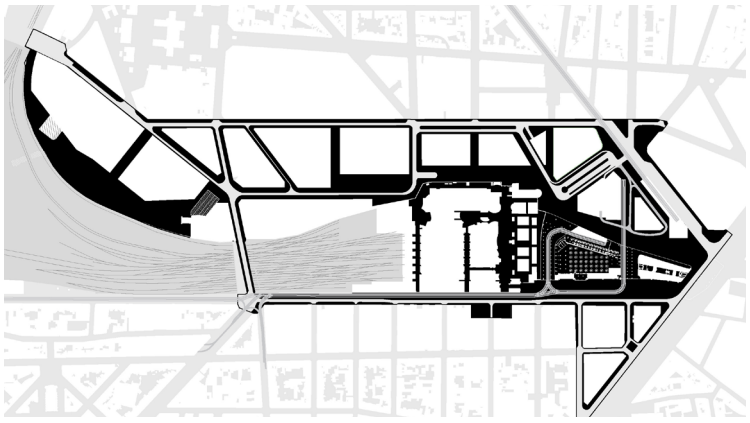
De aanleg van een park langs de Zenne kan het gebrek aan groen in het gebied gedeeltelijk oplossen. Als zijn oppervlakte en zijn toegangen het toelaten, moet het een landschappelijke polariteit scheppen als aanvulling op de meer stedelijke polariteit van het station en de Europaesplanade en haar markt.

Deze uitbreiding van het stationsgebied, voorbij zijn eigen gevels, om de publieke ruimten in de omgeving aan te koppelen, zou het mogelijk maken om van een configuratie van gefragmenteerde publieke ruimte over te schakelen op een uitgebreide en continue, open publieke ruimte om de zichtbaarheid van de wijk op het niveau van de grote parken en de publieke ruimten van de Brusselse metropool te garanderen.

Dit uitgestrekte stationsgebied ondersteunt zowel stromen als activiteiten. Het biedt een royale en comfortabele ruimte en brengt uiteenlopende realiteiten en ritmes samen. Het is volledig uitgerust en van informatie voorzien. De toegankelijkheid en de mogelijkheden voor ontmoetingen zijn er m.a.w. goed georganiseerd. Het integreert zich in het station, dringt door tot de gelijkvloerse verdiepingen en de sokkels van de bestaande torens, loopt onder de sporen door, geeft leven aan de actieve sokkels van nieuwe ontwikkelingen, steekt de grote boulevards over, wordt het toneel van verschillende dag- en weekmarkten en maakt het station zichtbaar door de implementatie van een nieuwe, doorlopende landschapsstructuur.



GEFRAGMENTEERDE PUBLIEKE RUIMTE
- HUIDIGE SITUATIE VAN DE PERIMETER VAN HET STATION



DOORLOPENDE EN UITGEBREIDE, OPEN, PUBLIEK TOEGANKELIJKE RUIMTE
- GEPLANDE SITUATIE VAN DE PERIMETER VAN HET RPA

Een ontmoetingsplatform, gevormd door stromen

Tussen de 'ondervlakken', dat wil zeggen de publieke ruimten onder de spoorwegbundel, en het ontmoetingsplatform, dat op de stad uitgeeft, wordt een omgeving met een goede doorstroming gecreëerd. Hier vloeien binnen en buiten, boven en onder, mobiliteit en handel, bewoners en reizigers door elkaar.

De voetgangersstromen worden de belangrijkste component van de publieke ruimte. Het ontmoetingsplatform van het station Brussel-Zuid wordt niet ingericht volgens een klassieke formele samenstelling, maar door rekening te houden met de meest directe stromen tussen de elementen die deze ruimte verbindt. Deze publieke ruimte is in de eerste plaats een efficiënt stationsgebied, dat de doorstroming op de verschillende routes en het comfort van uitwisselingen bevordert.

De breedtes en oppervlaktes zijn aangepast aan de stromen; bepaalde trajecten zijn ontworpen om de constante stroom van passagiers, pendelaars, bewoners van de omliggende wijken of bewoners van de Brusselse metropool op te vangen. Potentiële obstakels, zoals meubilair en bomen, worden georganiseerd naargelang de belangrijkste richtingen.

Een structurerende spoorweginfrastructuur: te ontwikkelen 'ondervlakken'

De helft van het stationsgebied wordt ingenomen door spoorweginfrastructuur. Het ontmoetingsplatform bestaat uit in te richten oppervlakken en te bewerken ondervlakken.
Deze enorme ruimten, die vandaag rommelig en donker zijn, vereisen een speciale aanpak en specifieke verlichting. Ze hebben het potentieel om gebruikt te worden voor programma's die openstaan voor de publieke ruimte: de Grote Vierhoek kan een nieuwe voedingshal, een fietsenstalling en restaurants herbergen, de Kleine Vierhoek kan opengesteld worden voor lokale initiatieven. De programmering van de gevels onder de spoorwegbundel zou de waarde van deze infrastructuur verhogen en er de eerste krachtige daad in de ontwikkeling van de wijk van maken.


David Helldén, Stockholm

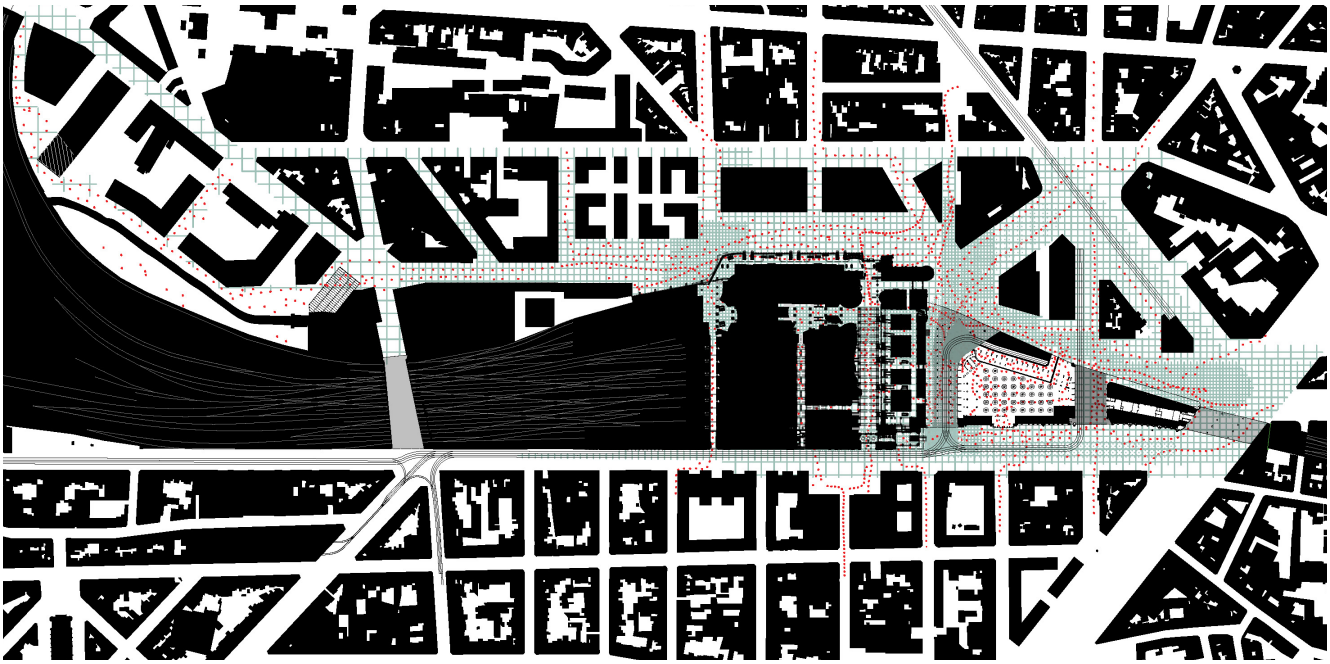

Data, Paris


Krilov Arkitekter, Copenhague


Zaha Hadid, Strasbourg


Assemble, Londres


Chuo Line Project, Tokyo



"De illustraties (axonometrieën, doorsneden, perspectieven enz.) van stedelijke vormen die in het strategische luik van het ontwerp van RPA zijn opgenomen, zijn louter indicatief. "

AMBITIE 1 - EEN GROOTSTEDELIJKE PUBLIEKE RUIMTE

Instrument 3

EEN PUBLIEKE STRUCTUUR IN SEQUENTIES

Een publieke structuur, opgedeeld in sequenties om een goede integratie in het Brusselse netwerk en zijn lokale dynamieken te garanderen

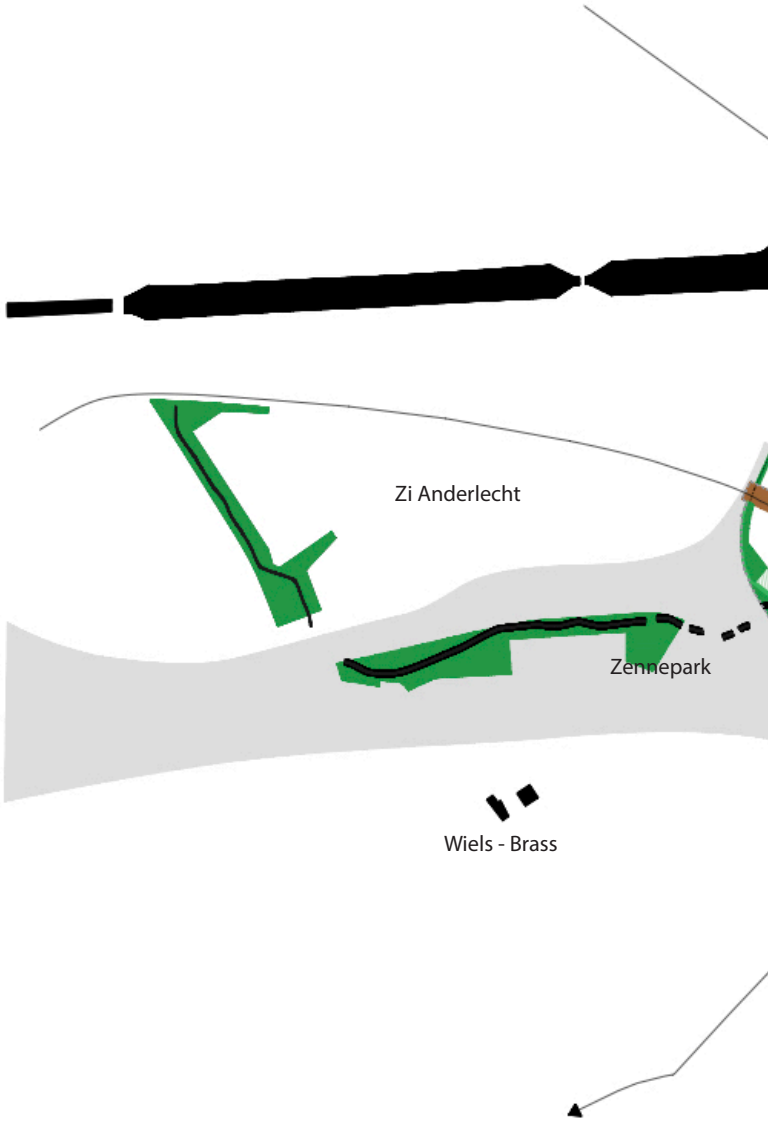
De publieke structuur van de wijk is opgedeeld in sequenties, die elk worden gekenmerkt door verbindingen met de bestaande situatie, stromen, morfologieën en specifieke, aangrenzende programma's. Deze sequenties moeten zorgen voor de verbindingen met de wijken en het ook mogelijk maken om, door hun specifieke ontwikkeling, de heterogene realiteiten te realiseren die dit gebied van het Zuidstation kenmerken.

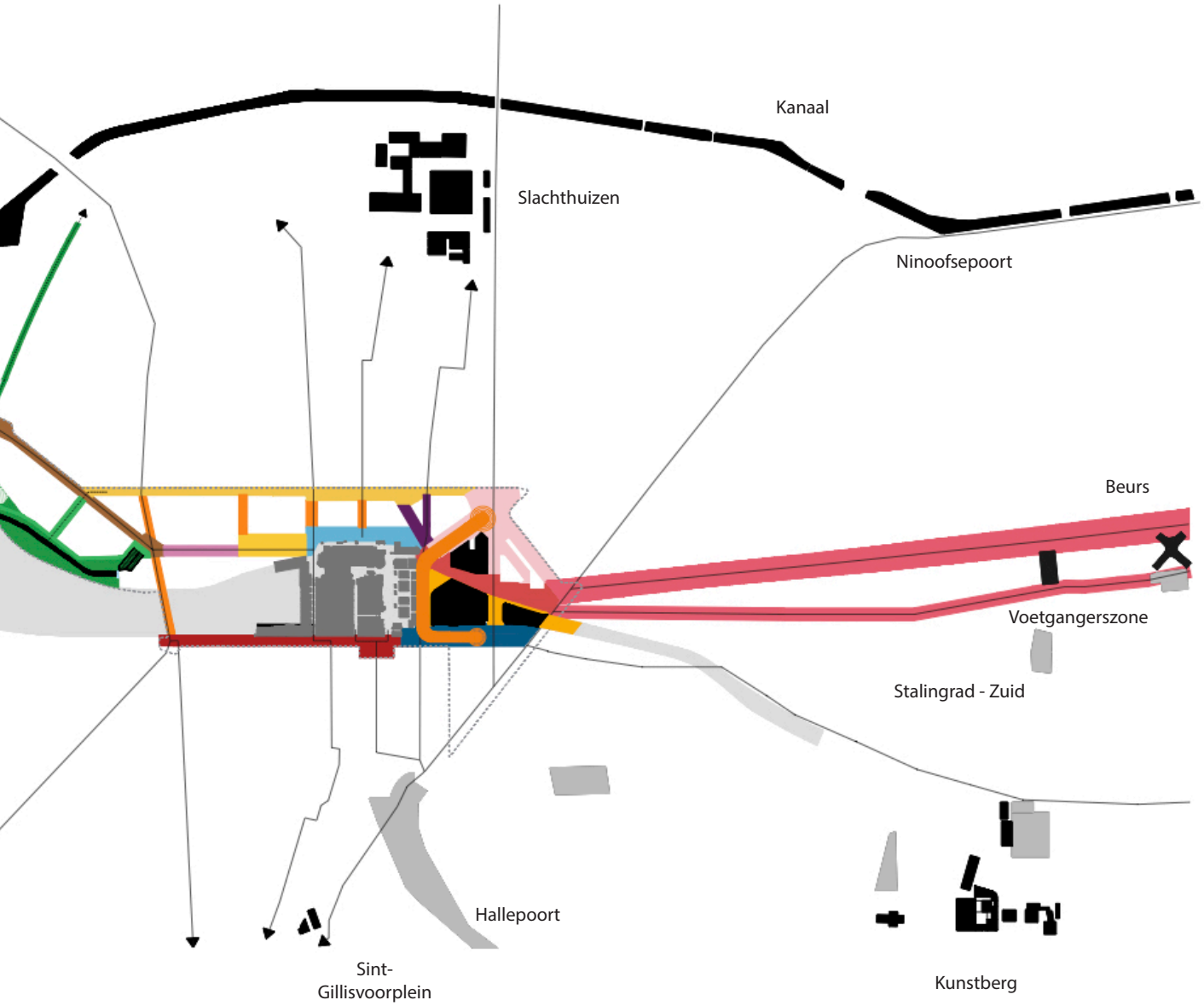
Deze verschillende sequenties komen overeen met reeds bestaande publieke ruimten die moeten worden opgewaardeerd, maar ook met nieuwe delen van de publieke ruimte. Elk van deze sequenties moet het voorwerp uitmaken van een kwalitatieve en unieke ontwikkeling en van een aangepaste fasering om de samenhang met de toekomstige aangrenzende vastgoedontwikkelingen te verzekeren.

Nieuwe voetgangersverbindingen bevorderen een betere aansluiting tussen de aangrenzende wijken en het hart van de Zuidwijk, met name vanaf de Barastraat. De eerste gaat van de Frankrijkstraat naar de Barastraat, een tweede van het Hortaplein via het huizenblok Horta-Bara naar de Rossinistraat, en een derde van de Europaesplanade naar de Grisarpassage.

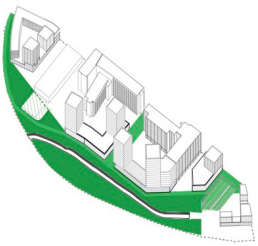
De Frankrijkstraat, tegenover de toegang tot de zuidelijke doorgang van het station, wordt verbreed door een nieuw publiek plein te creëren op een deel van het aangrenzende terrein van de NMBS.

Het Zennepark wordt ook opgewaardeerd door de aanleg van publieke doorgangen, die het privéterrein aan de rand van het park doorsnijden om een genereuze en kwaliteitsvolle toegang en visuele verbinding met de straat te garanderen.

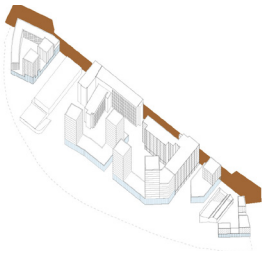



Kanaal
Slachthuizen
Ninoofsepoort
Beurs
Voetgangerszone
Stalingrad - Zuid
Hallepoort
Sint-
Gillisvoorplein
Kunstberg

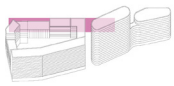
De sequenties



Zennepark



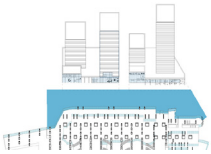
Tweestations-Delta



Frankrijkstraat



Frankrijkplein



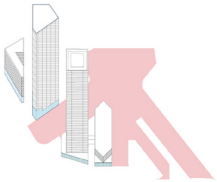
Hortaplein



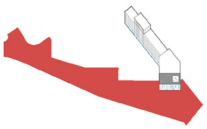
Victor-Blerot



Bara



Bara-Spaak



Europa



Ondervlakken van Fonsny-Europa



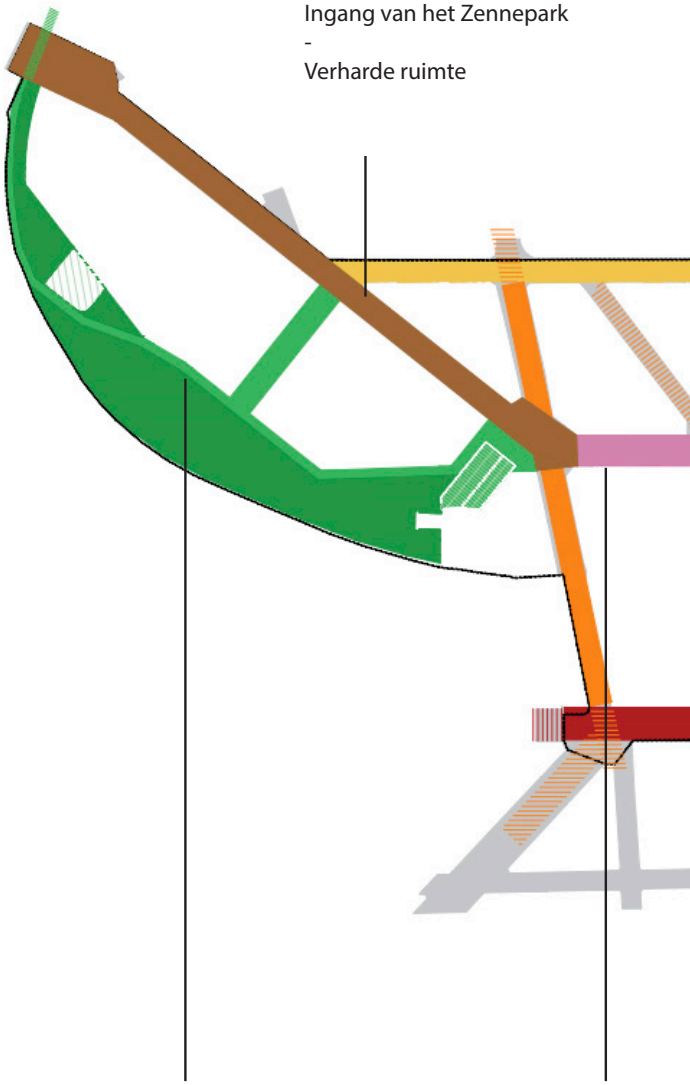
Grondwet



Fonsny

Tweestations-Delta

Articulatie tussen de Koningslaan (Sint-Gillis) en de Veeartsenstraat (Anderlecht)
Ingang van het Zennepark
-
Verharde ruimte



Zennepark

Frankrijkstraat

Landschappelijke zone aan de rand van de nieuwe gebouwen en langs de spoorwegbundel
-
Landschappelijke ruimte
Voetgangerspad

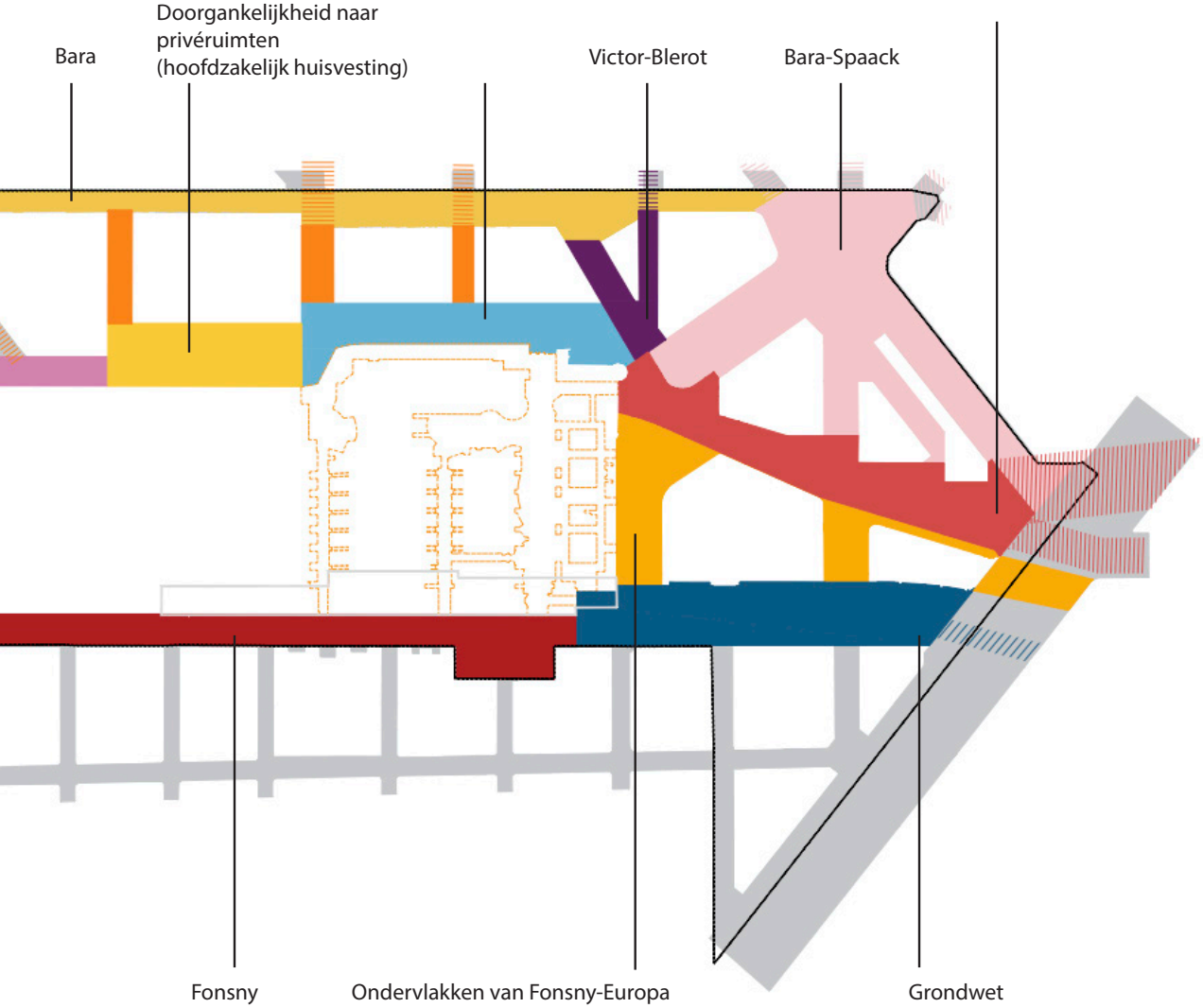
Intermodaliteitsplatform

Frankrijkplein
Verbreding van het openbare terrein
-
Verharde ruimte met een sterke aanwezigheid van het natuurlijke landschap. Doorgankelijkheid naar privéruimten (hoofdzakelijk huisvesting)

Hortaplein

Geactiveerde publieke ruimte aan de voorzijde van het station - openbare verbinding met Anderlecht

Europa
Geactiveerde publieke ruimte aan de voorzijde van het station en organisatie van de stromen
-
Gereserveerde marktruimte



Ondervlakken van Fonsny-Europa
Overdekte Straat, Argonnestraat en Kleine Ring

Ondergrondse publieke ruimte

Vereisen een speciale aanpak en specifieke verlichting. Ze worden gebruikt voor programma's die openstaan voor de publieke ruimte (voedingshal, fietsenstalling, restaurants) en verbeteren de infrastructuur van de spoorwegbundel.

AMBITIE 2 - INTERMODALITEIT TEN DIENSTE VAN HET GEBRUIK

De wijk van het Zuidstation, interface tussen het bewoonde en rustige lokale en het efficiënte en verbonden globale.

Het mobiliteitsschema dat in het kader van het RPA wordt voorgesteld, heeft tot doel het stadsproject voor de Zuidwijk te begeleiden en te ondersteunen, in samenhang met de verwachte ontwikkelingen en de algemene strategie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (GPDO, Gewestelijk Mobiliteitsplan - Good Move, ontwerp van herziening van de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening (GSV)…), goedgekeurd op 24/1/2019).

Zijn eerste ambitie is om prioriteit te geven aan actieve vervoersmodi binnen de hele perimeter, de verschillende modi van het openbaar vervoer te versterken en wederzijds te integreren, zodat in Brussel een ongekend intermodaal knooppunt ontstaat, van plaatselijke tot internationale schaal.

Tegelijkertijd wordt het autoverkeer op evenwichtige wijze herzien voor een meer autoluwe perimeter, en voorgesteld als het begin van een nieuwe visie op mobiliteit, waarbij de huidige behoeften worden gekoppeld aan de toekomstige vervoersmodi.

Het nieuwe autoverkeerschema, dat in eerste instantie de huidige capaciteit handhaaft, zal de gebruiksvriendelijkheid van de wegen en de bewoonde gebieden herstellen, met name door van bepaalde hoofdwegen tweerichtingsstraten te maken, waardoor een betere samengaan van de verschillende vervoersmodi wordt gewaarborgd. Op die manier kan aan de vraag naar essentiële verplaatsingen op korte termijn worden voldaan en kan tegelijkertijd worden toegewerkt naar een meer ambitieuze, proactieve oplossing die in overeenstemming is met de algemene strategie van het Gewest.

De harmonisatie van het hele mobiliteitsplan zal het station en zijn omgeving ontsluiten en openen om publieke ruimte te creëren. Het eerste resultaat dat het RPA beoogt, is de installatie van een echt, openbaar ontmoetingsplatform en voetgangersknooppunt. Dit 'gemakkelijke vloer' wordt kenmerkend voor deze aanpak en maakt een continue en gelijke opening naar alle omliggende wijken mogelijk.



ECHELLE ET VISIBILITÉ DES GRANDS ESPACES PUBLICS MÉTROPOLITAINS


SHO
COURT

AMBITIE 2 - INTERMODALITEIT TEN DIENSTE VAN HET GEBRUIK

Instrument 1

EEN VRIJGEMAAKT ONTMOETINGSPLATFORM

Een wijk die de plaats voor de auto rationaliseert om de verbetering en ontwikkeling van duurzame mobiliteit in het hart van eenwoonvriendelijke stationswijk mogelijk

De as Ring R0-Industrielaan-Zuidlaan is een van de kortste en meest efficiënte autoroutes om de Westelijke Ring en het centrum van Brussel met elkaar te verbinden, waardoor het een van de favoriete routes is voor automobilisten die van het zuidwesten komen. In zijn huidige situatie is de Zuidwijk een van de meest dichtgeslibde in de agglomeratie. Door de verschillende verwachte vastgoedontwikkelingen zal de vraag naar verplaatsingen binnen de Zuidwijk verder toenemen.

Het RPA Zuid ligt in het verlengde van de netwerkspecialisatie van het Gewestelijk Mobiliteitsplan Good Move, dat PLUS- (belangrijke routes op grootstedelijke schaal), COMFORT- (verbindingsroutes) en WIJK-netwerken (verkeersluwe mazen) per vervoersmodus definieert. In dit kader stelt het RPA Zuid een multimodaal systeem op, dat in staat is om aan deze groeiende mobiliteitsvraag te voldoen, door het structureren van een netwerk van publieke ruimten en voorzieningen ter bevordering van het openbaar vervoer en actieve modi, met auto-infrastructuren die op coherente wijze zijn afgestemd op de essentiële behoeften van de wijk en de stad.
Met betrekking tot de structurering van het wegennet zal de route Industrielaan # Barastraat # Jamarlaan, bevestigd als een Auto PLUS route in Good Move, haar dubbele grootstedelijke roeping behouden om de stationswijk te bedienen en de Ring en de Kleine Ring te verbinden. De afmetingen van de wegen zullen echter worden aangepast, zodat ze geen stimulans vormen om de auto te gebruiken:

Het RPA neemt de vermindering tot 2x1 rijstroken van de Industrielaan, a priori vanaf het kruispunt Paepsem, als vertrekpunt aan (de aannemelijkheid van deze omschakeling naar 2x1 rijstroken werd vastgesteld in een studie in opdracht van Brussel Mobiliteit). Deze rationalisering van de huidige 2x2 rijstroken van de auto-infrastructuur, die wij beschouwen als overcapaciteit en als contraproductief ten opzichte van de opnamecapaciteit van de Zuidwijk en het hart van Brussel, lijkt van fundamenteel belang voor de verwezenlijking van de ambities van Good Move en het RPA Zuid, zowel door de proactieve maatregel die wordt getroffen met betrekking tot de autocapaciteit als door het creëren, ter compensatie, van voorzieningen voor het openbaar vervoer en de actieve modi (fietspaden).
In het verlengde van deze 2x1 rijstroken wordt de Barastraat voorzien van 2x1 rijstroken over de gehele lengte, vanaf een nieuw kruispunt met verkeerslichten aan de Industrielaan # Tweestationsstraat # Barastraat tot het Baraplein (hier en daar kunnen er extra voorsorteerstroken worden ingericht voor de draaibewegingen van voertuigen die de gereguleerde kruispunten naderen).

Daarom komt er tweerichtingsverkeer op het stuk Tweestationsstraat # Eloystraat, waar momenteel eenrichtingsverkeer geldt. Een systeem van kruispunten met verkeerslichten zal het mogelijk maken om de kruisingen tussen de stationswijk en de gemeente Anderlecht te regelen, te beveiligen en te organiseren. Het zal het ook mogelijk maken om de nodige prioriteiten te stellen voor de voor het openbaar vervoer voorbehouden rijstroken.
Het Baraplein wordt heraangelegd als een publieke ruimte, opgebouwd rond een dubbel kruispunt met gecoördineerde verkeerslichten, om de lokale ontsluiting en multimodale uitwisselingen (actieve modi, tram ...) tussen de sectoren Bara, Clemenceau, Fiennes en Spaak te verbeteren en te beveiligen, met behoud van het onmisbare dienstenniveau op het Auto PLUS-traject Bara # Jamar.
Ook het autoprofiel van de Jamarlaan wordt gerationaliseerd, waarbij de bestaande niet-residentiële parkeerstroken aan de 2x2 rijstroken worden onttrokken.

Op de Kleine Ring, die in het kader van de projecten ter verbetering van de fietsbaarheid (integratie van twee tweerichtingsfietspaden) en Grondwet wordt heringericht, zal de capaciteit voor auto's met één rijstrook per richting worden verkleind, met verwijdering/afkoppeling van de bestaande ventwegen (d.w.z. 2x4 rijstroken tussen de kruispunten Fonsny en Jamar, 3 rijstroken ten zuiden van het kruispunt Fonsny in de richting van de Hallepoort). De strategische verkeerslichtgestuurde kruispunten Fonsny, Jamar en Lemonnier zullen worden gerationaliseerd om de oversteekplaatsen van de gebruikers van actieve modi tussen Brussel-Centrum en de Zuidwijk te verbeteren en om de vraag van auto's die de stad in- en uitrijden op het Auto PLUS-traject Jamar <> Bara naar de Ring te structureren.
Vanaf het kruispunt met verkeerslichten Industrie # Tweestations # Bara wordt de Tweestationsstraat een straat met één algemene rijstrook in de richting van het station. De toegang tot deze enkele strook zal worden georganiseerd als een rechtsdraaiende beweging om de afslag van het Auto PLUS-traject Industrie # Bara # Kleine Ring te markeren naar een route die het stationsknooppunt en de buurten bedient.

Deze enkele algemene rijstrook wordt verlengd ter hoogte van de Frankrijkstraat, tot aan de toegang tot de parkeergarage van Q-Park en de logistieke ontsluiting van het Hortaplein. In het kader van de ontwikkeling van het huizenblok Frankrijk-Bara zal deze Frankrijkstraat worden versterkt in haar

functies ten dienste van de stationswijk (parking, leveringen, Kiss&Ride) en de nieuwe knooppunten (toegang tot de nieuwe parkeerplaatsen die verbonden zijn met het project Frankrijk-Bara). De eenrichtingsverkeersstroom kan worden verlengd bij de ingang van de Onderwijsstraat vanaf de toegang Q-Park/ Horta tot het kruispunt met verkeerslichten van Bara # Eloy.
Voor de noord-zuidverbinding tussen de gemeenten Anderlecht en Sint-Gillis krijgt de as van de Veeartsenstraat drie rijstroken:

Ter hoogte van de tunnel aan de Veeartsenstraat, twee rijstroken in de richting van het kruispunt met verkeerslichten Fonsny (inclusief een enkele rijstrook om links af te slaan naar het voornaamste knooppunt van het station), en een rijstrook in zuid-noordrichting naar het knooppunt Tweestations # Frankrijk;

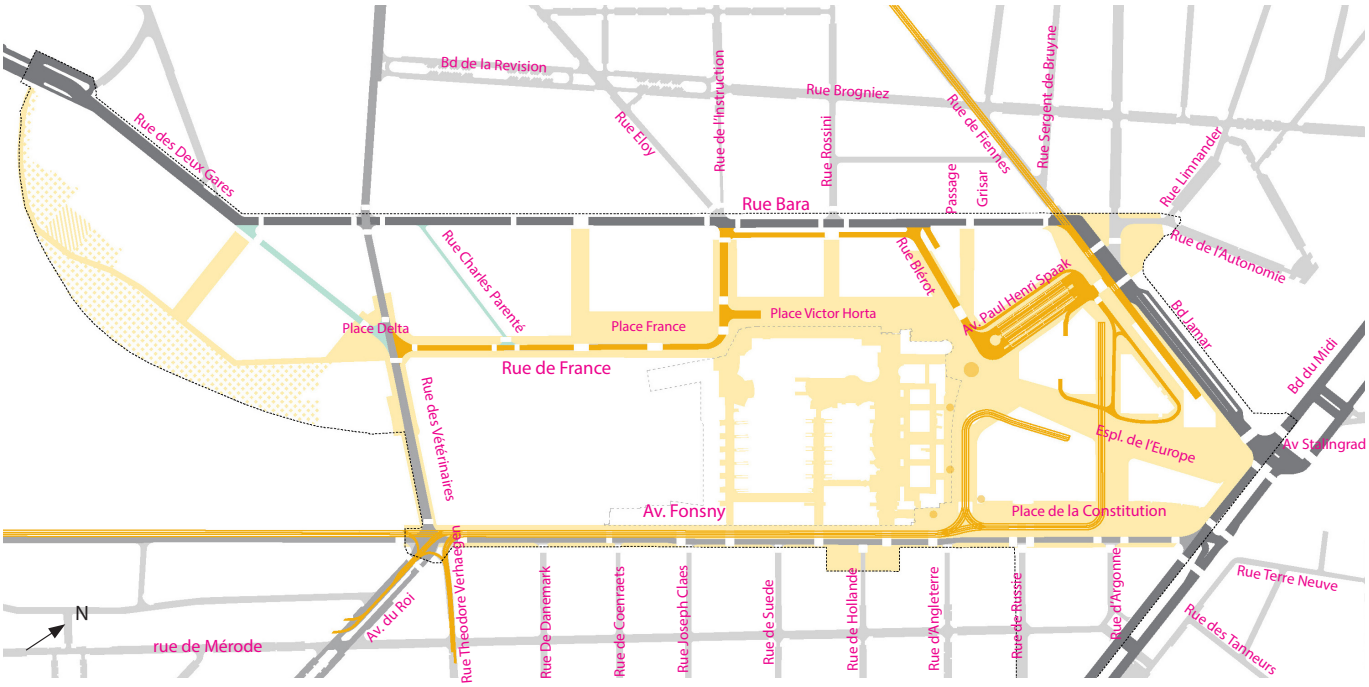
Tussen het kruispunt met verkeerslichten Tweestations # Frankrijk en het kruispunt met verkeerslichten Bara, twee rijstroken in zuid-noord naar het kruispunt Bara (inclusief een rijstrook om linksaf te slaan richting Industrielaan) en een rijstrook in noord-zuidrichting naar de tunnel.
De Fonsnylaan is, in het kader van het RPA Zuid, de weg die met de meeste multimodale uitdagingen geconfronteerd wordt: op een profiel dat op bepaalde plaatsen beperkt is tot een breedte van 25,00 meter moet de as in het bijzonder rekening houden met:
De strategische rol van het Zuidstation als het belangrijkste overstappunt voor actieve vervoersmodi / openbaar vervoer, een belangrijk uitwisselingsknooppunt in België op het vlak van aanbod en gebruikers.

De functie van as voor Fiets Plus (integratie van een Fiets-GEN)

De functie van as voor openbaar vervoer-COMFORT (3 bovengrondse tramlijnen, busaanbod van de operatoren MIVB, De Lijn en TEC, ...)
De rol in het bedienen van bestaande en toekomstige stedelijke knooppunten (NMBS-project...) en het verbinden van de wijken Merode en Zuid
De Auto Comfort en Vrachtverkeer comfort verbindingsfunctie tussen Wiels / Veeartsen / Konings en Kleine Ring.

In het kader van de huidige versie van het RPA wordt voorgesteld de Fonsnylaan te behouden als een weg voor tweerichtingsautoverkeer met 2x1 rijstroken, terwijl de as wordt gereorganiseerd ten gunste van het collectieve vervoer en de actieve transportmodi binnen de grenzen van de beschikbare ruimte (integratie van een eigen trambedding, die naar de noordkant van de weg wordt verplaatst, verbonden aan het station, integratie van een Fiets-GEN pad van 3,00 meter). In 2021 zal in opdracht van Brussel Mobiliteit een aanvullende studie worden uitgevoerd om het profiel voor autogebruik en openbaar vervoer/actieve modi te verfijnen. Deze studie zal ook de mogelijke ontwikkelingen inzake haltes en regulering van het openbaar vervoer preciseren.

Afgezien van dit autonetwerk, dat als essentieel wordt beschouwd voor de bereikbaarheid van de wijk, maakt het RPA Zuid een einde aan de continuïteit van het algemene autoverkeer op de Europaesplanade, de Argonnestraat en de Blerotstraat. De vrijgekomen ruimten worden gebruikt om een groots systeem van publieke ruimten uit te bouwen, die de verschillende knooppunten van het woonvriendelijke station met elkaar verbinden, in samenhang met de omliggende wijken.



HIËRARCHIE VAN RIJSTROKEN EN AFBAKENING VAN HET ONTMOETINGSPLATFORM

- Ontmoetingsplatform
- Technische routes vanaf het station (leveringen, taxi, kiss & ride, bus)
- PLUS-netwerk (grootstedelijke en hoofdwegen)
- COMFORT-netwerk (interwijkenwegen)
- Buurtwegen

AMBITIE 2 - INTERMODALITEIT TEN DIENSTE VAN HET GEBRUIK

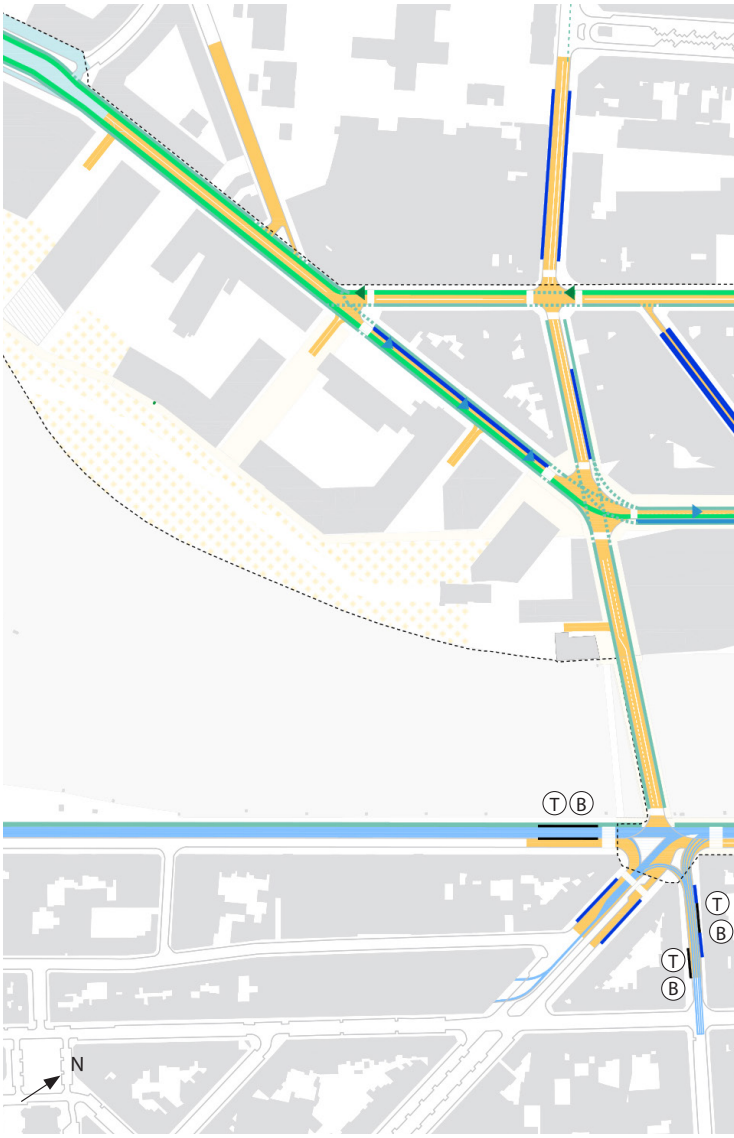
Instrument 2

VERSTERKING EN REORGANISATIE VAN DE INTERMODALITEIT

Het algemene mobiliteitsschema van het RPA Zuid heeft tot doel een antwoord te bieden op meerdere uitdagingen, waaronder:
- de bevordering van het openbaar vervoer;
- de verbetering van de leefomgeving door de druk die de auto nu uitoefent op de buurt, te verminderen;
- de bevordering van alternatieve vervoersmodi door een betere verdeling van de publieke ruimte;
- begeleiding van de stedelijke veranderingen die momenteel plaatsvinden.

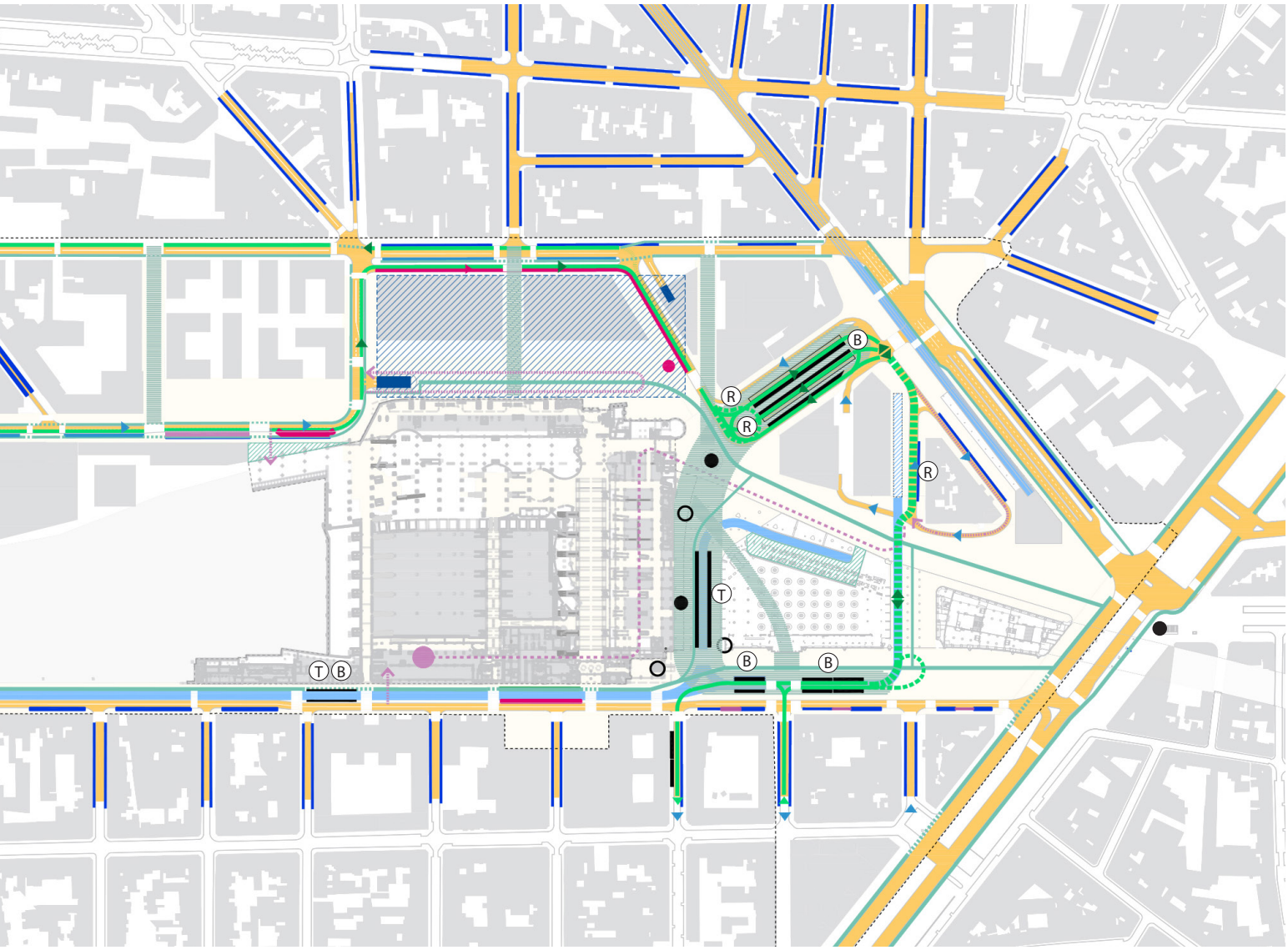
Het schema gaat uit van de beperkingen die inherent zijn aan de verschillende functies van de Zuidwijk, waaronder in het bijzonder de functie van een Auto PLUS hoofdstedelijke doorgangsroute tussen de Ring en de Kleine Ring, maar ook de sterke vraag naar vervoer vanwege de stationswijk zelf (leveringen, parkeren enz.).
Zoals eerder uitgelegd in termen van de capaciteit van het wegennet is het mobiliteitsschema van het RPA Zuid gebaseerd op een principe van rationalisering van de infrastructuur om te voldoen aan de huidige en toekomstige onmisbare behoeften, vergezeld van een verduidelijking van de functionele hiërarchie van de wegen (in overeenstemming met het Good Move) en het wegwerken van de verschillende parasitaire verbindingen die de automobilisten in staat stelden bepaalde moeilijke punten te omzeilen ten nadele van het comfort van de andere gebruikers.
Het doel van dit rationaliseringsprincipe is een betere verdeling van de ruimte ten gunste van alternatieve mobiliteit - collectief vervoer, actieve vervoersmodi en gedeelde mobiliteit - en de kwaliteit van de woonvriendelijke stationswijk.
In overeenstemming met de gewestelijke strategie erkent het mobiliteitsschema dat de verwachte groei van het verkeer in de Zuidwijk, als gevolg van de verschillende stedenbouwkundige projecten binnen en buiten (verdichting van de Industrielaan) de wijk, alleen kan worden opgevangen door een toename van het gebruik van alternatieven voor de privéwagen, aangezien de Zuidwijk en het Brussels Gewest niet langer in staat blijken te zijn om tijdens de spitsuren aan het extra wegverkeer tegemoet te komen.

Door de uitvoering van maatregelen ter bevordering van de verschillende alternatieve vormen van mobiliteit, door het creëren van punten voor deelmobiliteit (in het station of in de buurt van de belangrijkste mobiliteitszone station / overdekte straat / grote vierhoek) en het systematische gebruik van verkeerslichten op kruispunten als een echt instrument voor het moduleren en reguleren van autostromen, is het Mobiliteitsschema van het RPA Zuid de concrete uitdrukking van een systeem dat in staat is om ter plaatse te reageren op de ambitieuze doelstellingen van het Gewest.

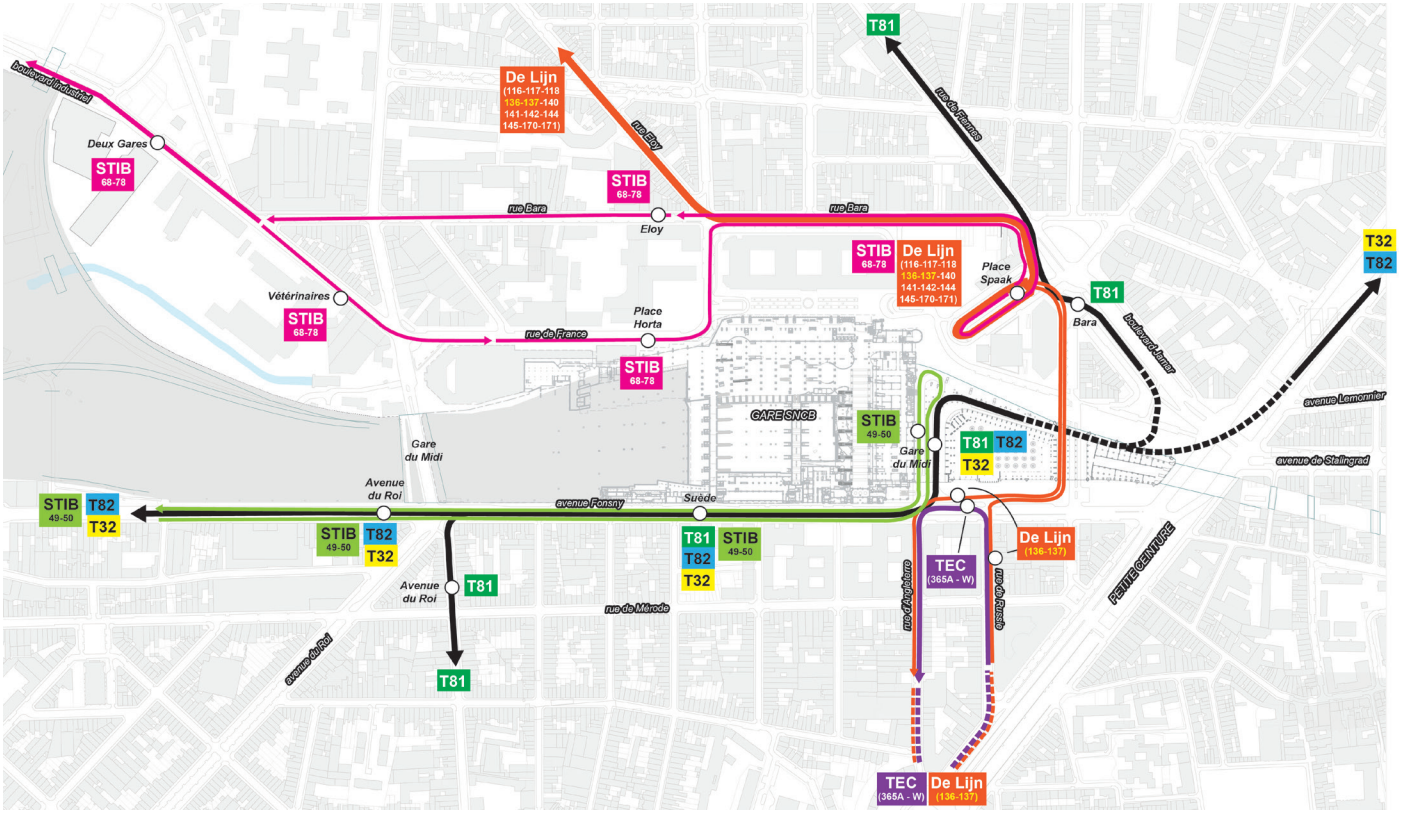


Globaal mobiliteitsschema

- Trambedding
- Tramlijn gemengd met auto's
- Busbedding
- Gemengde busbaan
- Busverkeer voor regulering
- Taxi
- Fietspad
- Rijstrook

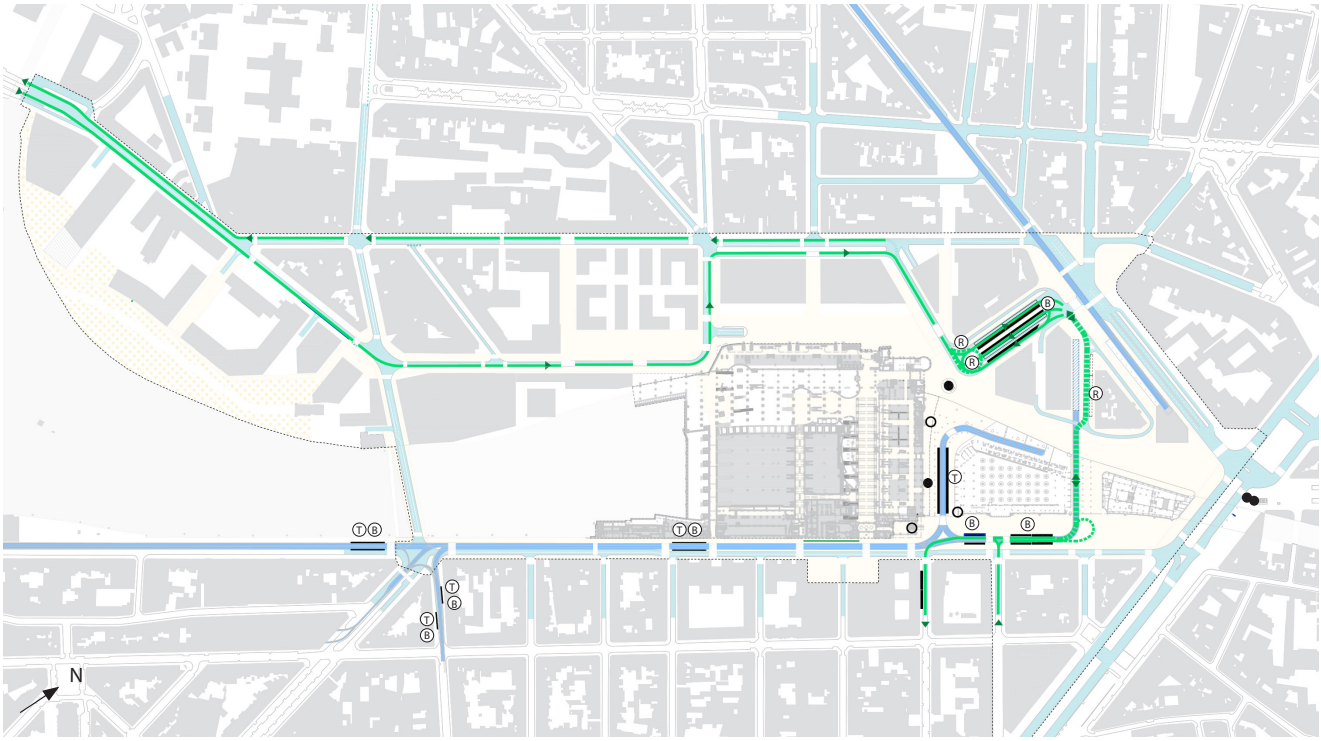


Richting van het verkeer
Voetgangersoversteekplaats
Eindhalte tram
Tramhalte
Bus-station
Reguleringshalte bus
Nieuwemetrotoegangen
Bestaandemetrotoegang
Mobiliteitsboog
Parkeren
Leveringen
Kiss and ride
Ontmoetingsplatform
Voetgangerscontinuïteit
Q-park
Fietsenstalling



BESTAANDE TOESTAND - AANBOD VAN BOVENGRONDS OPENBAAR VERVOER, TRAM EN BUS

Bevoordelen van het openbaar vervoer



Het RPA Zuid heeft het idee om alle buslijnen die het station bedienen in één enkel knooppunt te groeperen niet weerhouden, gezien het gebrek aan de nodige ruimte om alle voertuigen op te vangen (met veel lijnen aan de eindhalte, die extra standruimte nodig hebben voor de reguleringstijden tussen twee diensten enz.) en de lage vraag inzake aansluitingen tussen de lijnen van de drie exploitanten, De Lijn, MIVB en TEC.

Het RPA Zuid stelt eerder de uitvoering voor van een tweeledig alternatief met aan de noordkant de versterking van het knooppunt Spaak en aan de zuidkant de realisatie van een nieuw busknooppunt ter hoogte van de Fonsnylaan, voor de Grote Vierhoek. De twee busknooppunten zullen de uiteinden vormen van een multimodale ring die door de Overdekte Straat loopt, die toegang biedt tot de structurerende trein-, metro- en tramnetwerken, en de opening van de Argonnestraat (noord-zuid-buspermeabiliteit). De buslijnen zullen aan de busknooppunten worden toegewezen vanuit een logica van geografische routes en niet langer van operatoren.

Ten noorden van de Europaesplanade wordt het Spaakplein ontlast, een busstation dat in zijn bestaande configuratie de eindhaltes van de lijnen van de operator De Lijn en twee MIVB buslijnen (68 en 78) concentreert. Op korte termijn komt daar de nieuwe buslijn 68 bij, die verbonden is met de Industrielaan. Het zal ook het pendelplatform voor de verbinding met de luchthaven van Charleroi behouden, in de wetenschap dat de rest van de reisbusstopplaatsen (die zich vandaag voornamelijk in de Frankrijkstraat bevinden) zal verhuizen naar een ruimtelijk minder beperkt terrein, buiten de Zuidwijk.
Tot slot zullen de stroken aan de buitenkant hier en daar ook worden ingezet voor regulering van buslijnen verbonden met het busknooppunt Fonsny.

Wat de afmetingen betreft, bevestigen waarnemingen op het terrein en rapporten van de operatoren dat de huidige inrichting van het knooppunt Spaak voldoende lijkt om aan de verschillende vastgestelde behoeften te voldoen. Indien nodig kunnen op het niveau van de oude zijweg aan de kant van de Zuidertoren extra perrons worden aangelegd om de capaciteit van het busstation te vergroten, terwijl de reguleringsfuncties van de buslijnen aan de eindhalte van Fonsny kunnen worden overgebracht van de eindhalte van Spaak naar het noordelijke deel van de Argonnestraat.

In het kader van het RPA Zuid zal de efficiëntie van het busknooppunt Spaak worden geoptimaliseerd dankzij een rechtstreekse verbinding met de Barastraat via een zuidelijke verbinding langs speciaal hiervoor voorbehouden busrijstroken ter hoogte van de huidige Blerotstraat. De verschillende buslijnen zullen dus niet meer via het Baraplein rijden. De omgeving van het Spaakplein en zijn interface met het heringerichte Baraplein (het belangrijkste knelpunt van het openbaar vervoersysteem van het huidige Spaakplein) wordt zo ontlast en beperkt tot het noodzakelijke, lokaal verkeer dat zich concentreert op een minimaal wegsysteem, geïntegreerd is in de doorlopende publieke ruimte (omgeving van de Zuidertoren, rond het huizenblok Argonne Noord, omgeving van de projecten Victor en Jamar).

Op de kruising van de voorbehouden rijstroken van de Blerotstraat en de Barastraat wordt een kruispunt met verkeerslichten ingericht en uitgebreid tot de voetgangersoversteekplaats tussen de indicatieve Kuifje-doorgang en het Grisarplein.
Vanaf dit kruispunt met verkeerslichten behoudt het openbaar vervoer voorrang over de hele Barastraat tot aan de Industrielaan:

- Op het traject Bara, tussen de kruispunten Blerot en Eloy (waar de meeste lijnen van De Lijn naartoe lopen), wordt een speciale rijstrook aangelegd in de oost-westelijke richting van de algemene verkeersbundel, en wordt op de huidige zijstrook in de richting van de opening van Blerot een speciale plaats ingericht;
- Op het traject Bara, tussen het kruispunt Eloy en het kruispunt Tweestations, dat verbonden is met de Industrielaan, wordt de busstrook in oost-westrichting verlengd, naast de 2x1 algemene rijstroken;
- Vanaf de Industrielaan tot aan het kruispunt Eloy wordt de voorrang voor het openbaar vervoer concreet vertaald in de ontwikkeling van een eigen bedding in de richting van de toegang tot de stad in de Tweestationsstraat, Frankrijkstraat (in beide gevallen naast de enkele algemene rijstrook west-oost) en op het zuidelijke deel van de Onderwijsstraat, tussen de toegang tot Q-Park/Horta en het kruispunt Eloy # Bara.

Ten zuiden van de Europaesplanade aan de kant van Fonsny stelt het RPA Zuid voor om de zuidelijke tegenhanger van het Spaakplein te creëren met de installatie van een nieuw busstation ter hoogte van de Grote Vierhoek. Dit busstation komt te liggen langs de gevel van deze laatste, aan weerszijden van een tram/buslijn in twee richtingen. Het zal uitgerust zijn met 6 op- en afstapperrons voor passagiers (afmetingen voor gelede bussen), die voldoen aan de kortetermijnbehoeften van de MIVB-lijnen 49 en 50 en van de lijnen W en 365 van de TEC. Ter hoogte van de Engelandstraat is een extra potentieel van 2 plaatsen voor reizigersbussen voorzien in het geval van een sterke toename van het aanbod.

De continuïteit van het openbaar vervoer blijft behouden tussen de busknooppunten Fonsny en Spaak, via de Argonnestraat en de Europaesplanade, in een verkeersluwe, gedeelde publieke ruimte. Deze continuïteit zal met name worden benut voor de doorgaande buslijnen, de bussen in regulering en, in een eerste versie van het RPA, de technische eindhalte van tram 51 in het noordelijke deel van de Argonnestrat.

In het kader van het project Grondwet worden de trams bovengronds gehouden in de Fonsnylaan (met de halte Zweden) en in de Overdekte Straat (belangrijkste halte: Zuidstation). In deze laatste zal worden gebruikgemaakt van de vrijgekomen ruimten van het bus- en taxiverkeer (momenteel 3 rijstroken die de ruimte + haltes verdelen) om de huidige, weinig comfortabele en onveilige wachtruimte voor de gebruikers om te vormen tot een voortzetting van de kwaliteitsvolle publieke ruimte die de volgende plaatsen verbinden:
- horizontaal oost-west: het busknooppunt Spaak, de Overdekte Straat (NMBS-aanbod + toegang tot de trams en metro's) en het busknooppunt Fonsny
- horizontaal zuid-noord: het knooppunt Zuidstation, Overdekte Straat en Grote Vierhoek
- verticaal, de structurerende netwerken van het stedelijke openbare vervoer, met name tram en metro

Het profiel van de Fonsnylaan zal worden aangepast met de aanleg van een Fiets-GEN en de verlegging van de eigen bedding voor het openbaar vervoer in beide richtingen naar de zijstrook aan de kant van het station tot voorbij het kruispunt Veeartsen. De zuidelijke uitgang van de Overdekte Straat zou daarmee enkel nog een T-kruising worden tussen tram/busverkeer en de overgangen voor voetgangers en fietsers. Het huidige conflict met het autoverkeer, een knelpunt in de Zuidwijk, die zowel het serviceniveau van het openbaar vervoer, de veiligheid van voetgangers en fietsers als de effectieve wegcapaciteit van de Fonsny-verbinding met de Kleine Ring beïnvloedt, wordt op die manier opgelost.

(In het kader van de heraanleg van de Fonsny-as zal het autoprofiel gelinkt aan het openbaar vervoer en de actieve vervoersmodi verder worden verfijnd dankzij een aanvullende studie die zal worden uitgevoerd. In deze studie zullen ook de mogelijke veranderingen in de halte- en reguleringsfuncties van het openbaar vervoer worden gespecificeerd).
De aanleg van de eigen trambedding aan de noordzijde van de Fonsnylaan maakt het ook mogelijk om de haltes van de tramlijn tegenover het station te verplaatsen, zo dicht mogelijk bij de toegangsgangen, wat de publieke ruimte van de Overdekte Straat zou bevrijden van de beperking om de perrons toegankelijk te maken, op voorwaarde dat de functie van technische eindhalte van tramlijn 51 verenigbaar is met een halte tegenover het station.
Het project Grondwet bepaalt vandaag immers dat tramlijn 51, die van het noorden van de Zuidwijk komt, over een technische eindhalte (stelplaats en mogelijkheid om te keren) in het noordelijke deel van de huidige Argonne beschikt. Deze locatie heeft een grote impact op de publieke ruimte. Op lange termijn zal deze locatie moeten worden herbekeken (een standplaats in of nabij de tramstelplaats van de Koningslaan is in dit verband een mogelijkheid die moet worden onderzocht).

Langs de Grote Vierhoek, tussen de Overdekte Straat en de Argonnestraat, zal de continuïteit van de bussen in twee richtingen waarrond het busknooppunt Fonsny zal worden georganiseerd, zo worden geregeld dat deze verenigbaar is met de doorgang van tramlijn 51. Op het niveau van de tunnel aan de Argonnestraat en de Europaesplanade zullen de trams van lijn 51 en de verschillende buslijnen, zowel doorgaande bussen als de bussen onder regulering, dezelfde circulatiebundel gebruiken, aan een zeer lage snelheid en met een minimale impact op de sokkel van de gedeelte ruimte.

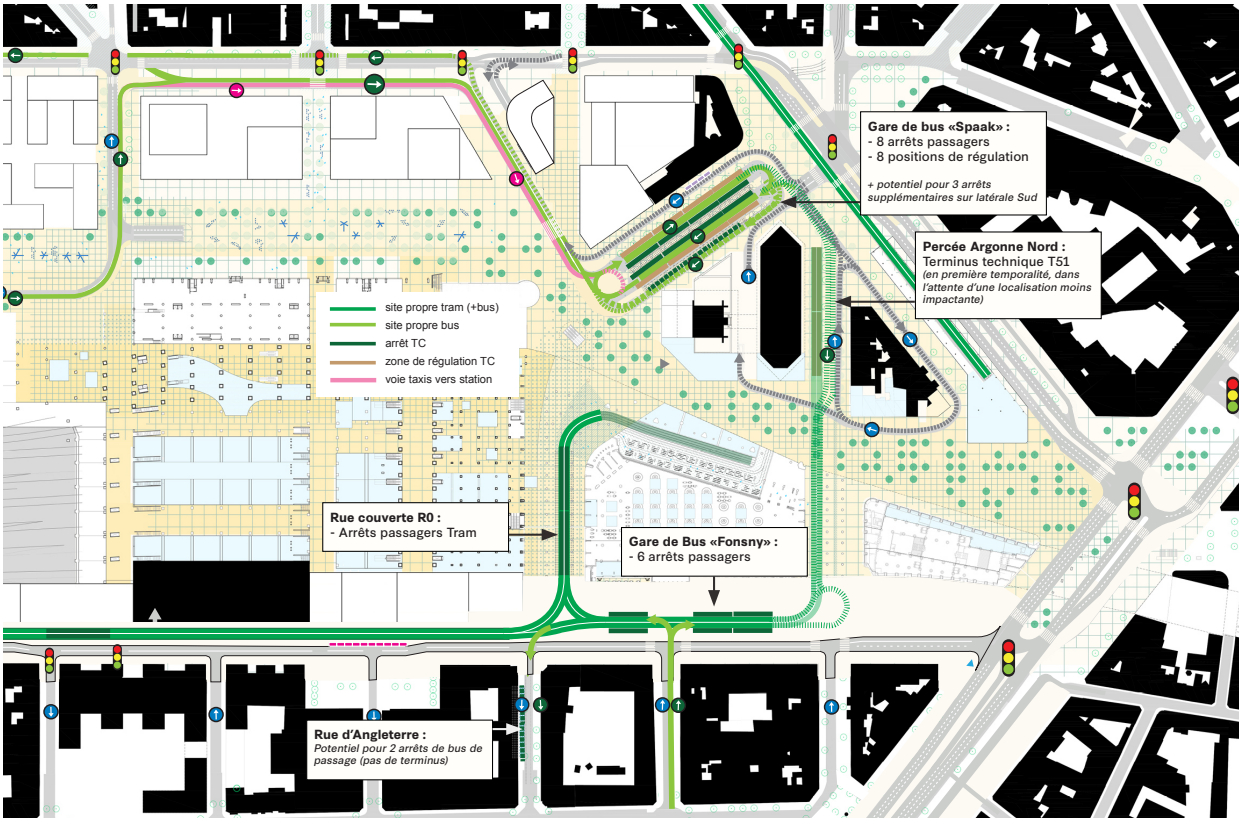
De busverbinding tussen de Merodewijk en het nieuwe

busknooppunt Fonsny wordt gemaakt via de bestaande lus Ruslandstraat/Engelandstraat. Er wordt voorgesteld om de oversteek van de autobundel Fonsny te voorzien van verkeerslichten, rekening houdend met het feit dat er ook wordt voorgesteld om de Ruslandstraat om te vormen tot een straat met beperkt eenrichtingsverkeer met een zuid-noord rijstrook in de richting van de Fonsnylaan, voorbehouden voor bussen en fietsen.

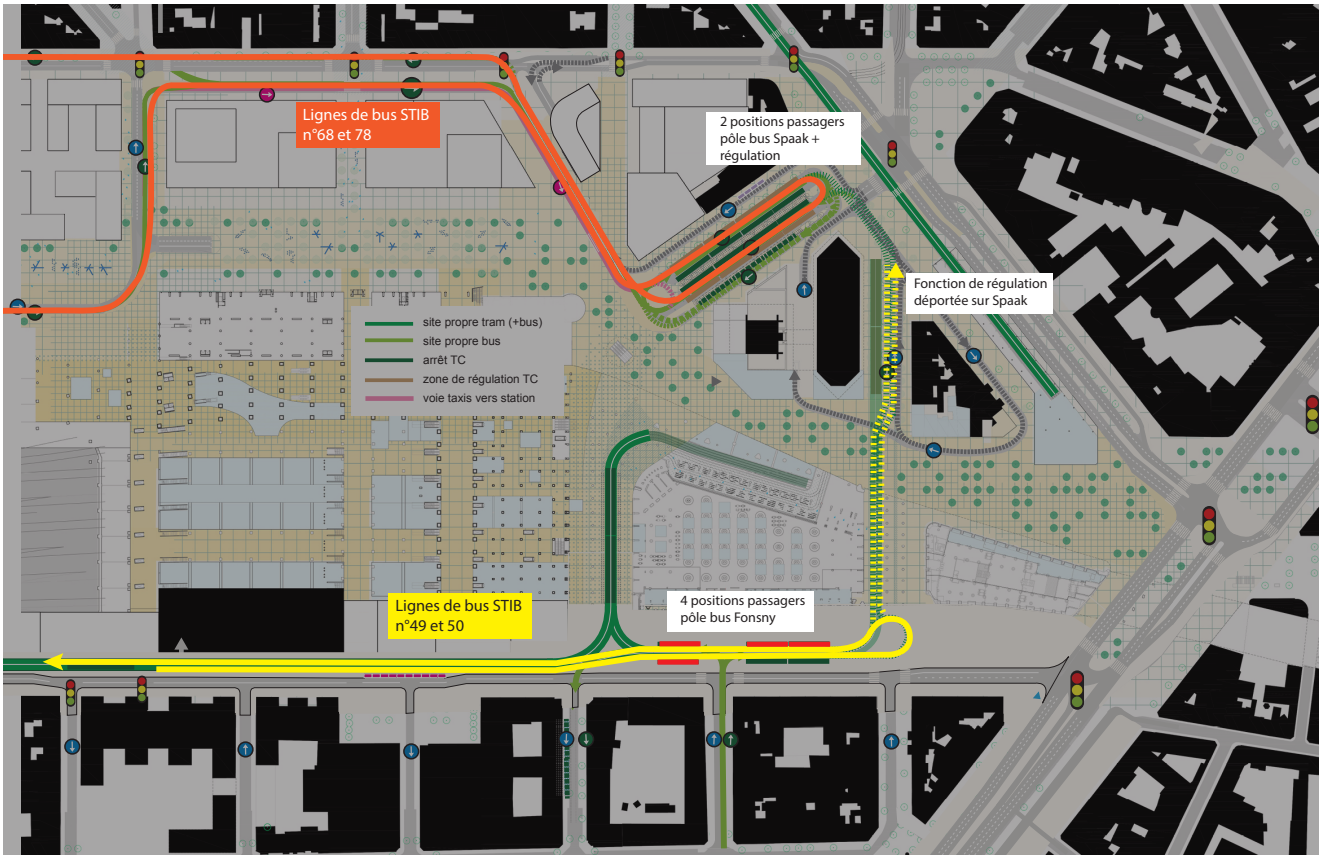
Verder naar het zuiden zal de tramhalte Zweden, in verbinding met de zuidelijke corridor van het NMBS-station, worden uitgerust met reizigersperrons, die door hun synergie met de voetpaden aan belang zullen winnen.

In samenhang met de gedeeltelijke vrijmaking van de Overdekte Straat en de afschaffing van de toegang voor auto's uit de Argonnestraat en de Europaesplanade, zullen de eigen beddingen voor collectief vervoer van de corridor Fonsny niet langer toegankelijk zijn voor taxi's, die een georganiseerd punt voor uitstappende passagiers hebben aan de algemene verkeersbundel aan de kant van de Fonsnylaan.

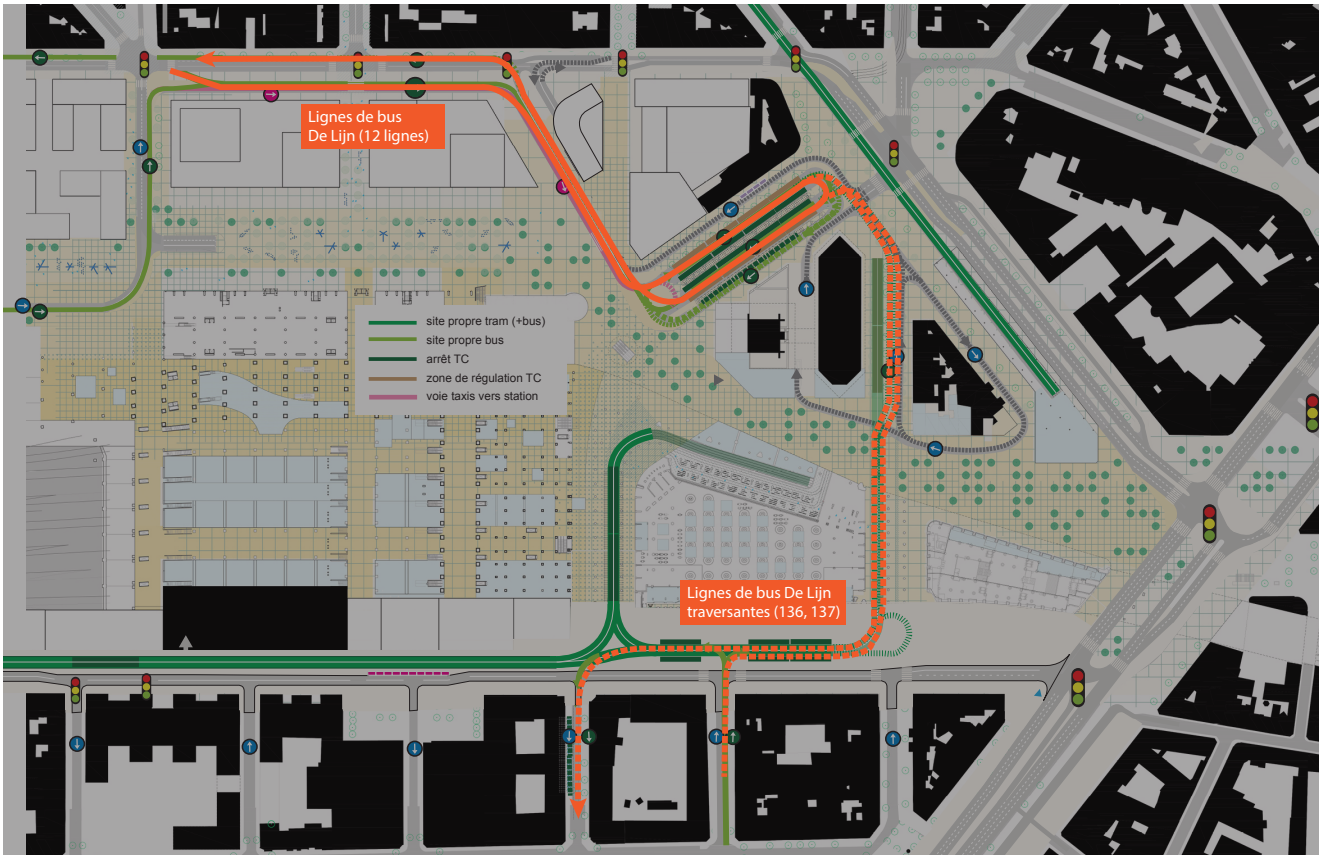
Op zondagochtend, tijdens de Zuidmarkt, de grootste markt van België en de op twee na grootste van Europa, bezetten de kraampjes van de handelaars onder meer de Europaesplanade en het Grondwetplein rechts van de Vierhoeken. In deze specifieke periode kunnen doorgaande bussen en bussen in regulering een alternatieve route volgen, zoals in de huidige situatie. Daarom wordt voorgesteld om het grootste deel van de effectieve capaciteit van busknooppunt Fonsny voor te behouden voor de stadsbuslijnen van de MIVB, die tijdens de marktperiodes erg in trek zijn, rekening houdend met het feit dat er op zondagochtend minder behoefte is aan bussen in regulering, doordat het verkeer op de ergste piekuren op zondagochtend veel vlotter verloopt dan tijdens de week.
In deze specifieke periode kunnen de haltes van de buslijnen van de TEC en De Lijn aan de Hallepoort (zoals in de bestaande situatie) of de Engelandstraat worden geëxploiteerd, zonder de reguleringsfunctie te vervullen in de Zuidwijk. In een optimaal scenario voor de werking en de bereikbaarheid van de Zuidwijk stelt het RPA voor om voorrang te verlenen aan de openbare vervoersinfrastructuur ten opzichte van de omvang van de Zuidmarkt. Deze laatste, in wezen een flexibele commerciële entiteit, kan zich spontaan herschikken rond en binnen het systeem van kwalitatieve ruimten dat in het project wordt voorgesteld.



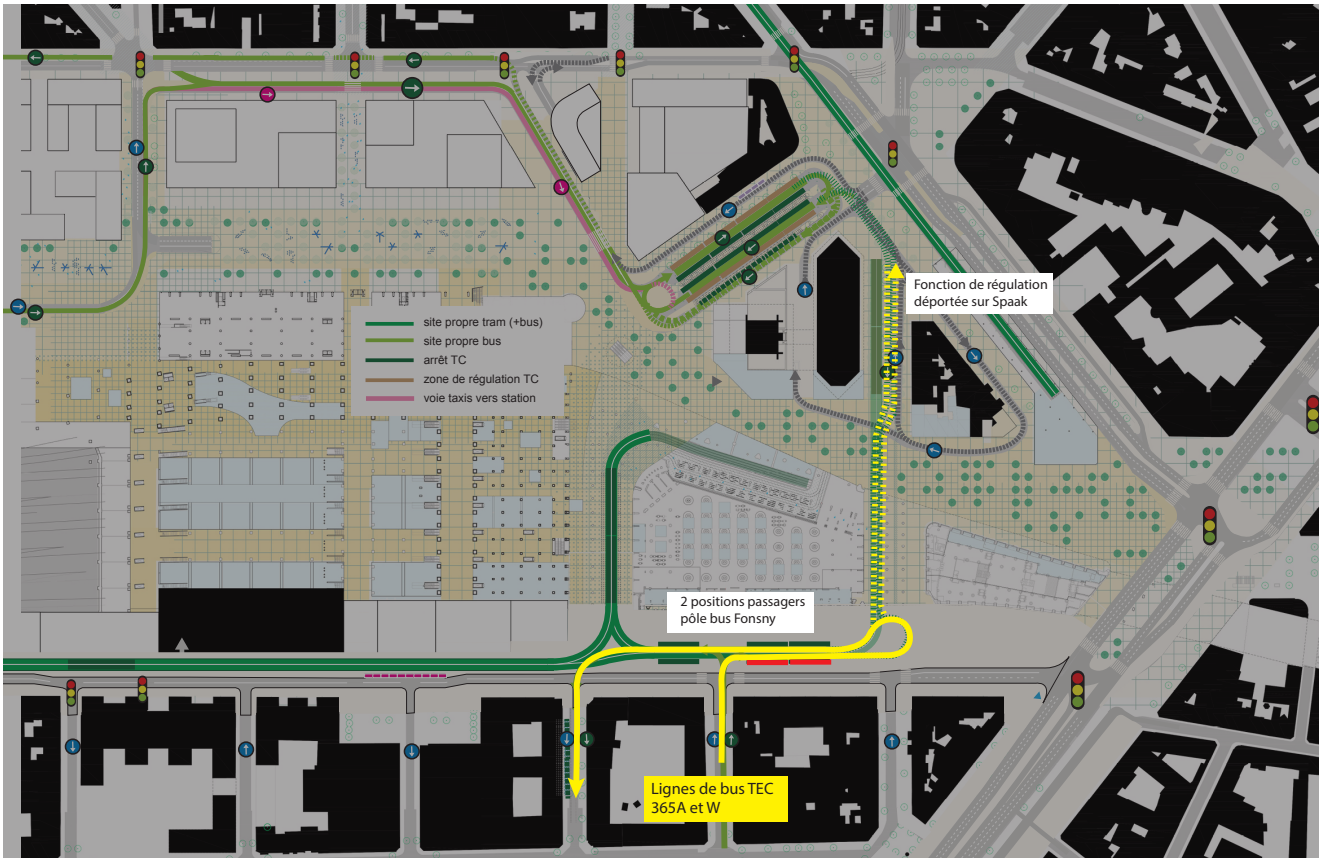
DETAILKAART VAN HET VOORSTEL VOOR HET BUSNETWERK



DETAILKAART BEDIENING VAN DE MIVB-BUSSEN

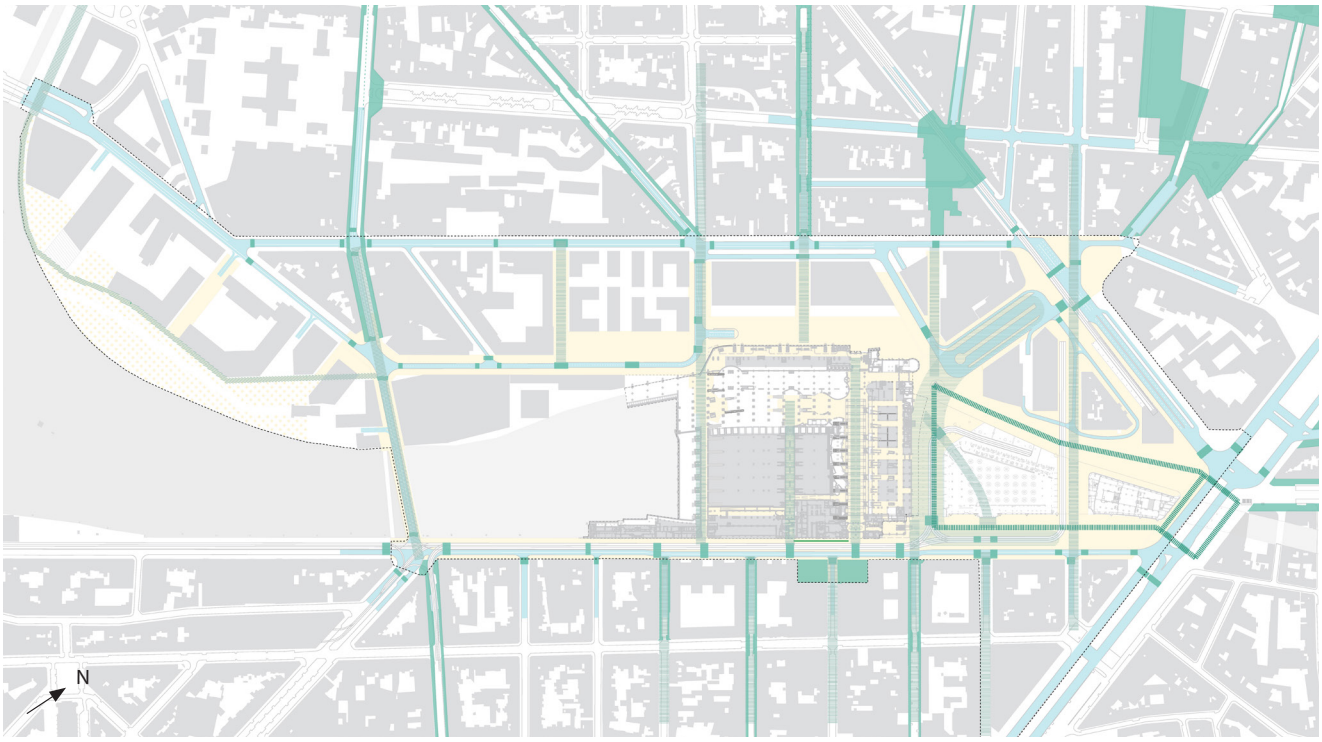


DETAILKAART BEDIENING VAN DE BUSSEN VAN DE LIJN



DETAILKAART BEDIENING VAN DE TEC-BUSSEN

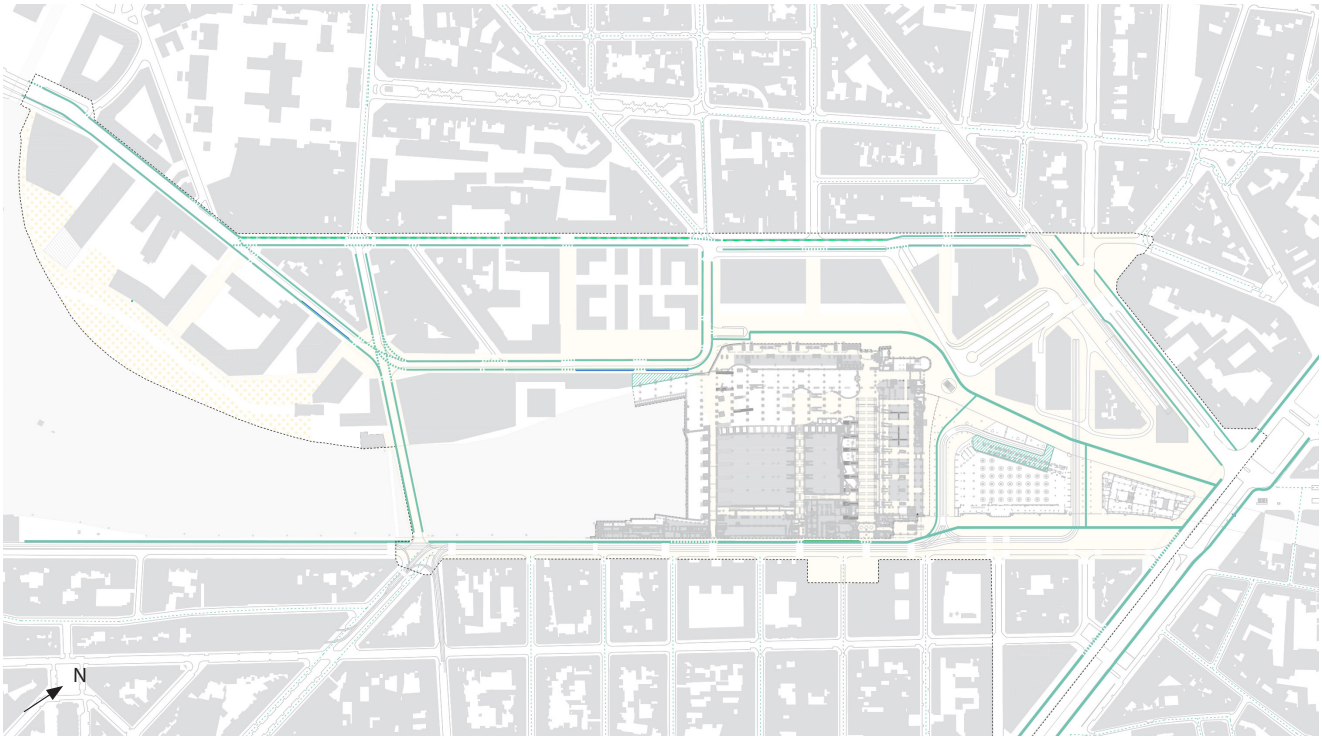
Zachte modi: voetgangers



Om het concept van 'woonvriendelijk station' te ontwikkelen, stelt het RPA voor om verplaatsingen te voet in de hele stationswijk aan te moedigen en alle effecten van de door de talrijk aanwezige infrastructuren veroorzaakte onderbrekingen te beperken. De stoepen en voetpaden zullen systematisch worden verbeterd om verplaatsingen te voet voor iedereen (mensen met een specifieke mobiliteit, mensen met kinderwagens, reizigers met koffers op wielen, bejaarden enz.) aangenamer te maken.
De autodruk in de directe omgeving van de stationsingangen zal worden verminderd om de mobiliteit en intermodaliteit te vergemakkelijken:
- dankzij de regeling en de bewegwijzering bij de ingang van de stad aan het kruispunt Industrie # Bara en het kruispunt Tweestations # Veeartsen zal de Frankrijkstraat worden ontlast van de doorvoerstromen die naar de Barastraat, een straat met tweerichtingsverkeer, worden verlegd. Ze zal dus voorbehouden worden voor stationsfuncties (K&R, bussen, parking, taxi's) en lokale diensten.
- aan de kant van de Europaesplanade zal het algemene verkeer worden afgeschaft. De noordelijke toegang tot de parkeergarage Q-Park wordt verplaatst om ruimte vrij te maken voor de ingang van het station en een nieuwe metrotoegang te creëren vanuit de publieke ruimte. De omgeving van het knooppunt Spaak wordt gesaneerd en de zachte doorgangen richting Anderlecht (via het Baraplein of de Grisarpassage) worden beveiligd en gevaloriseerd.
- Door de verplaatsing van de bussen van de Overdekte Straat naar het knooppunt Fonsny en de omvorming van de eigen trambedding en busbaan in de Fonsnylaan tot een systeem met tweerichtingsverkeer aan de kant van het station zullen het aantal en de omvang van de conflicten met voetgangers en fietsers afnemen.
De vrijmaking van de Overdekte Straat en de Argonnestraat, evenals de reorganisatie van het interne verkeer in het Zuidstation, zullen het station doorgankelijker maken en de voetgangersbewegingen tussen Anderlecht en Sint-Gillis vergemakkelijken, zowel in noord-zuid- als in oost-westrichting. De zebrapaden van de structuurgevende wegen die aan het ontmoetingsplatform grenzen (Barastraat, Fonsnylaan, Zuidlaan), zullen worden verbreed, uitgebreid in aantal en veiliger gemaakt door een betere herkenbaarheid en een doordacht beheer van de verkeerslichten op de kruispunten. Zo wordt het gemakkelijker om de Zuiderlaan over te steken om vlot het stadscentrum te bereiken via de Stalingradstraat dankzij de vermindering van het aantal rijstroken (2x4 in plaats van 2x5). Het centrale blok wordt versmald om de oversteektijden te verkorten. De aldus verkregen stroken worden op kwalitatieve wijze herbestemd ten gunste van de zijkanten, terwijl de coördinatie van de verkeerslichten meer comfort biedt bij het oversteken.
De Bara- en de Fonsnylaan, bevestigt in Auto-PLUS/Auto-COMFORT-assen in 2x1 rijstroken in beide richtingen (onder voorbehoud van de resultaten van de aanvullende studie met betrekking tot de herinrichting van de Fonsny-as) met kwalitatieve voetpaden en fietsvoorzieningen, zullen tal van beveiligde overgangen voor actieve modi integreren.
Het kruispunt Tweestations / Frankrijk / Veeartsen wordt heringericht, met de beveiliging en verbetering van de

oversteekplaatsen voor actieve modi en de aanpassing van de autorijstroken tot het strikte minimum. Deze heraanleg zal de continuïteit voor de voetgangers tussen het systeem Europaesplanade / Horta / Frankrijk en het toekomstige park versterken.
De oost-westverbindingen zullen ook worden bevorderd dankzij het systeem van opeenvolgende publieke ruimten, van de Europaesplanade, het Hortaplein, de Frankrijkstraat tot het huizenblok Tweestations. Ze zullen ook worden verbeterd dankzij de herkwalificatie van voetpaden en oversteekplaatsen van de verschillende heringerichte wegen. Tot slot zullen de lokale continuïteiten, verbonden aan de wijken Sint-Gillis en Anderlecht, het voorwerp uitmaken van lokale, verkeersbeperkende maatregelen (zones 30, woongebieden, beperkte verkeersrichting, ...).

Zachte modi: fietsen



Busbaan en fiets

Het RPA stelt voor om van de wijk binnen een straal van 500 m tot 1 km rond het station een fietszone te maken, dat wil zeggen dat het hele wegennet binnen deze perimeter wordt behandeld om het fietsverkeer comfortabeler en veiliger te maken door gebruik te maken van alle beschikbare planningsinstrumenten. Zo worden aanpassingen voor fietsers voorgesteld onder de vorm van fietspaden om het in het gewestelijke fietsplan vastgelegde structureringsnetwerk te bevestigen, maar ook, afhankelijk van ruimtelijke beperkingen, fietsstroken of gemengde voetpaden om de continuïteit van de fietsroutes te garanderen (in dat geval wordt het gemengd voetpad aan de gebruikers duidelijk gemaakt door middel van wegmarkeringen, terwijl een bewegwijzering hen, indien nodig, naar een efficiëntere alternatieve route zal leiden). In het verlengde van het project voor de befietsbaarheid van de Kleine Ring, voorziet het RPA daarom met name in:
- tweerichtingsfietspaden aan beide zijden van de Zuidlaan
- een tweerichtingsfietspad ter hoogte van de Fonsnylaan
- fietsstroken (wegen) en fietspaden (tunnel) ter hoogte van de as Veeartsen
- een zijdelings fietspad in de ene richting en een busbaan met fietsers in de andere richting, op de as Bara
- zijdelingse fietspaden ter hoogte van de as Jamar
- eenrichtingsfietspaden op de as Frankrijk / Onderwijs.
(voor de Barastraat en de Fonsnylaan geeft het RPA dus prioriteit aan de verwezenlijking van specifieke fietscontinuïteiten, die een aanvulling vormen op de stroken die speciaal voor het openbaar vervoer bestemd zijn).

In de onmiddellijke nabijheid van het Zuidstation en binnen het uitgestrekte ontmoetingsplatform van de Europaesplanade tot aan het Hortaplein zullen de publieke ruimten gemengd zijn en openstaan voor al het zachte verkeer. Het fietsnetwerk zal gepaard gaan met de ontwikkeling van parkeervoorzieningen in overeenstemming met het masterplan voor fietsenstallingen van het Gewest. Rond het station worden twee grote fietsenstallingen aangelegd: de bestaande parking in de Frankrijkstraat wordt uitgebreid en er wordt een nieuwe parking met een capaciteit van minstens 1.500 m^2 aangelegd aan de Grote Vierhoek. Met deze twee voorzieningen is het mogelijk het streefcijfer van 1.800 beveiligde plaatsen, aanbevolen door het masterplan voor fietsenstallingen, te halen. Bovendien zullen ze de intermodaliteit met treinen en OV bevorderen.

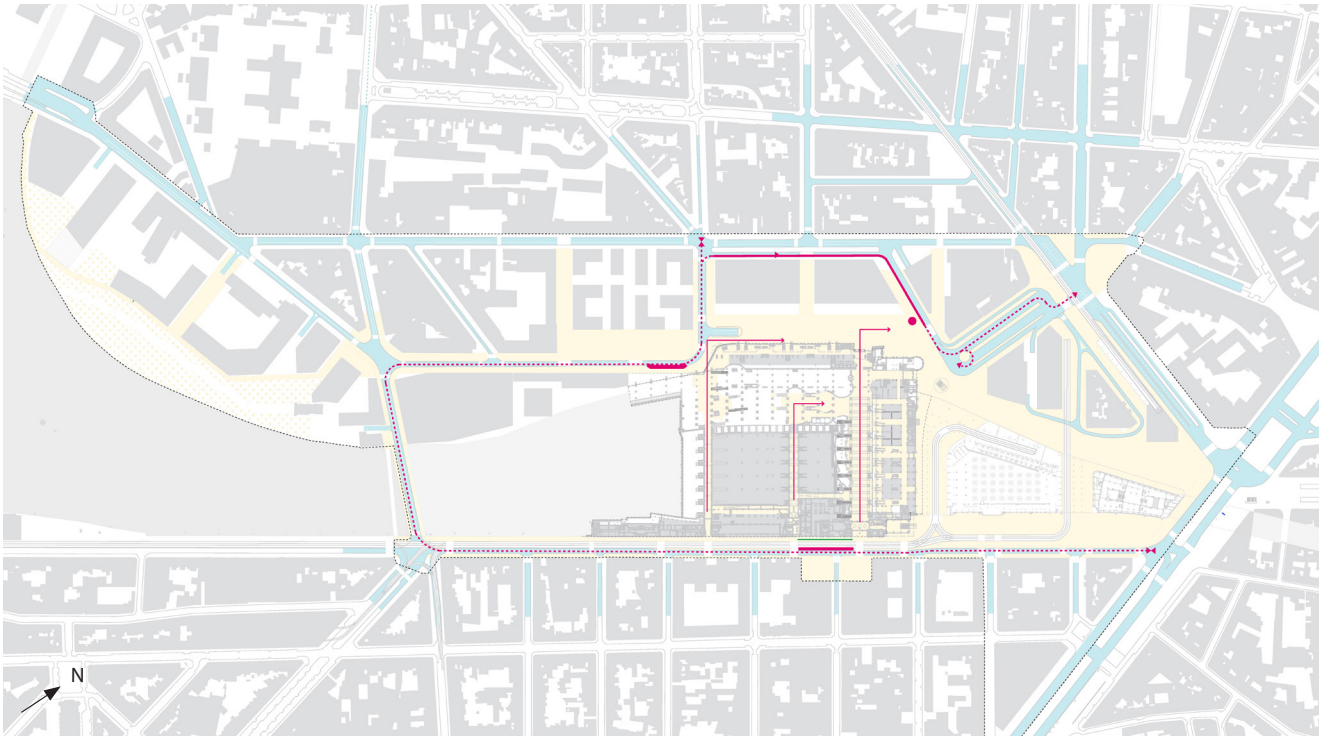
Daarnaast zal een aantal gebruiksvriendelijke fietsrekken worden geïmplementeerd om de 1.200 vrije plaatsen te

realiseren die in het masterplan voor fietsenstallingen worden aanbevolen. Ze zullen worden voorzien in de belangrijkste publieke ruimten en knooppunten om korte, lokale verplaatsingen aan te moedigen.

In het bijzonder zal het parkeren rond de hoofdingangen van het station worden versterkt. Al deze acties zullen vergezeld gaan van een specifieke bewegwijzering om fietsers te begeleiden naar 'efficiënte' routes of routes met 'gemengd comfort'.

Tot slot zal in de bouwprojecten rekening moeten worden gehouden met de fiets door normen toe te passen die gericht zijn op de systematische creatie van fietsparkeerplaatsen in alle nieuwe woon-, winkel- en kantoorprojecten, openbare voorzieningen of parkeerprojecten. In dit verband vormen de normen die in het ontwerp voor de herziening van de gewestelijke stedenbouwkundige verordening (GSV) zijn opgenomen, een goede basis.

Taxis



Het RPA stelt voor om een enkele taxistandplaats voor het ophalen van passagiers te creëren op het Hortaplein, aan de uitgang van de multimodale Blerotstraat. Deze standplaats, gelegen aan de huidige hoofdstandplaats, ligt in de onmiddellijke nabijheid van de perrons van de internationale treinen en hotels, de belangrijkste leveranciers van taxiklanten. Bewegwijzering in de hele wijk en binnen het station (ook op de perrons) zal de gebruikers naar deze standplaats leiden.

Gekoppeld aan dit taxistation om reizigers op te pikken, wordt de sorteerstrook voor taxi's bevestigd vanaf de hoek Bara / Eloy / Onderwijs aan de kant van de Barastraat en de Blerotstraat (de sorteerstrook voor taxi's zal een aanvulling vormen op de busbaan). De toegang tot deze wachtrij loopt via de Onderwijsstraat, komende van de Frankrijkstraat.

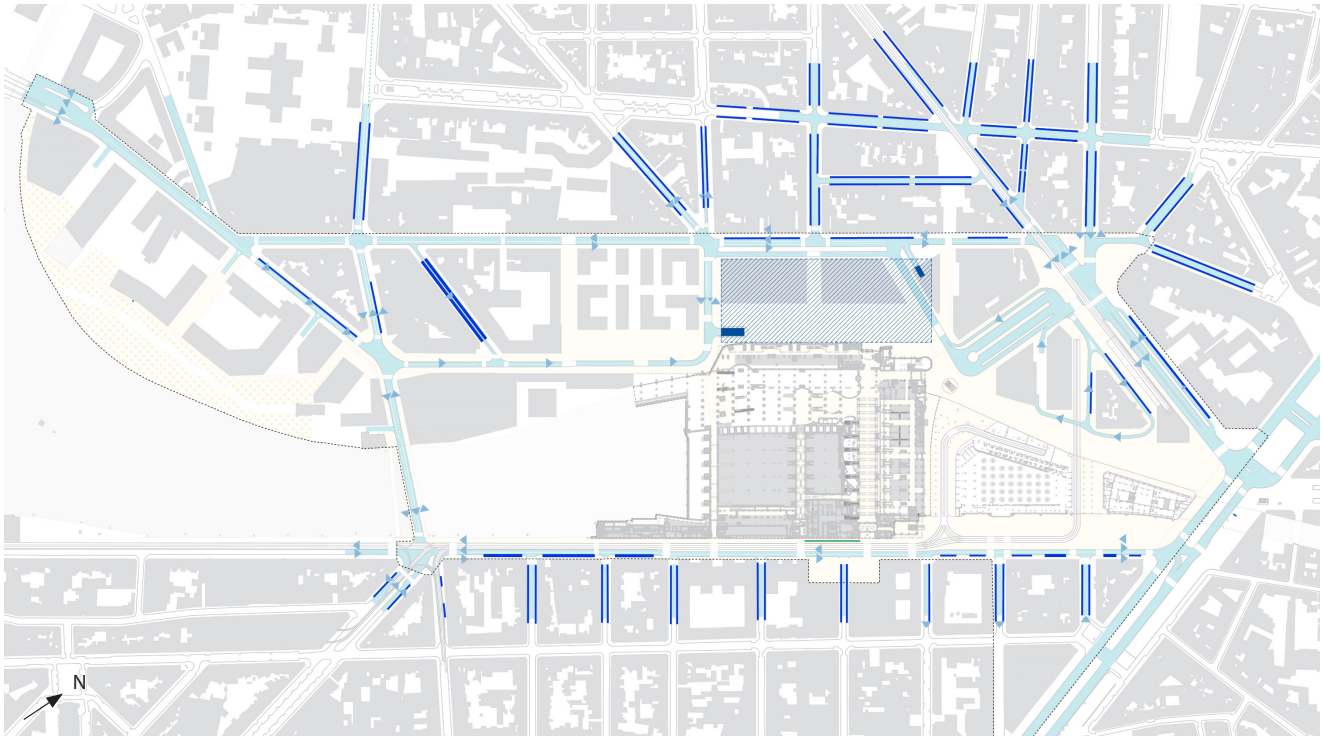
Bij de uitgang van het station vertrekken de taxi's naar het Baraplein via het Spaakplein, of naar de Barastraat via de Blerotstraat.

Naast dit oppikstation voor passagiers zijn er twee uitstapzones voor taxi's gepland:
- Een uitstapzone in de Fonsnylaan aan de kant van het station, komende van de Kleine Ring, tussen de hoofdgangen en metrogangen van het NMBS-station
- Een uitstapzone in de Frankrijkstraat aan de kant van het station komende van de Industrielaan.

Bestelde taxi's en andere transportvoertuigen met chauffeur worden verzocht om gebruik te maken van niveau -1 van de Q-Park-parking.

In vergelijking met de bestaande situatie zal het systeem van bus- en tramstroken in de Fonsnylaan niet langer openstaan voor taxi's, aangezien de uitstapzone in de Fonsnylaan aan de zijkant van de algemene verkeersbundel zal worden ingericht. Aan de andere kant zullen de busbanen in de Barastraat en de Blerotstraat wel toegankelijk zijn voor hen.

Parkeren



De weerhouden principes op vlak van parkeren, zijn bedoeld om de capaciteit terug te brengen tot het strikt noodzakelijke, aangezien het doel van het RPA Zuid is het gebruik van privéwagens te verminderen in een buurt die bijzonder bereikbaar is voor alternatieve mobiliteitsvormen, die verder zullen worden ontwikkeld. Bovendien heeft de toepassing van het STOP-principe uit het ontwerp van het Good Move-plan op bepaalde wegen die als strategisch voor verschillende soorten mobiliteit zijn gedefinieerd, tot doel om in een beperkte ruimtelijke context voorrang te geven aan actieve vervoerswijzen en openbaar vervoer.

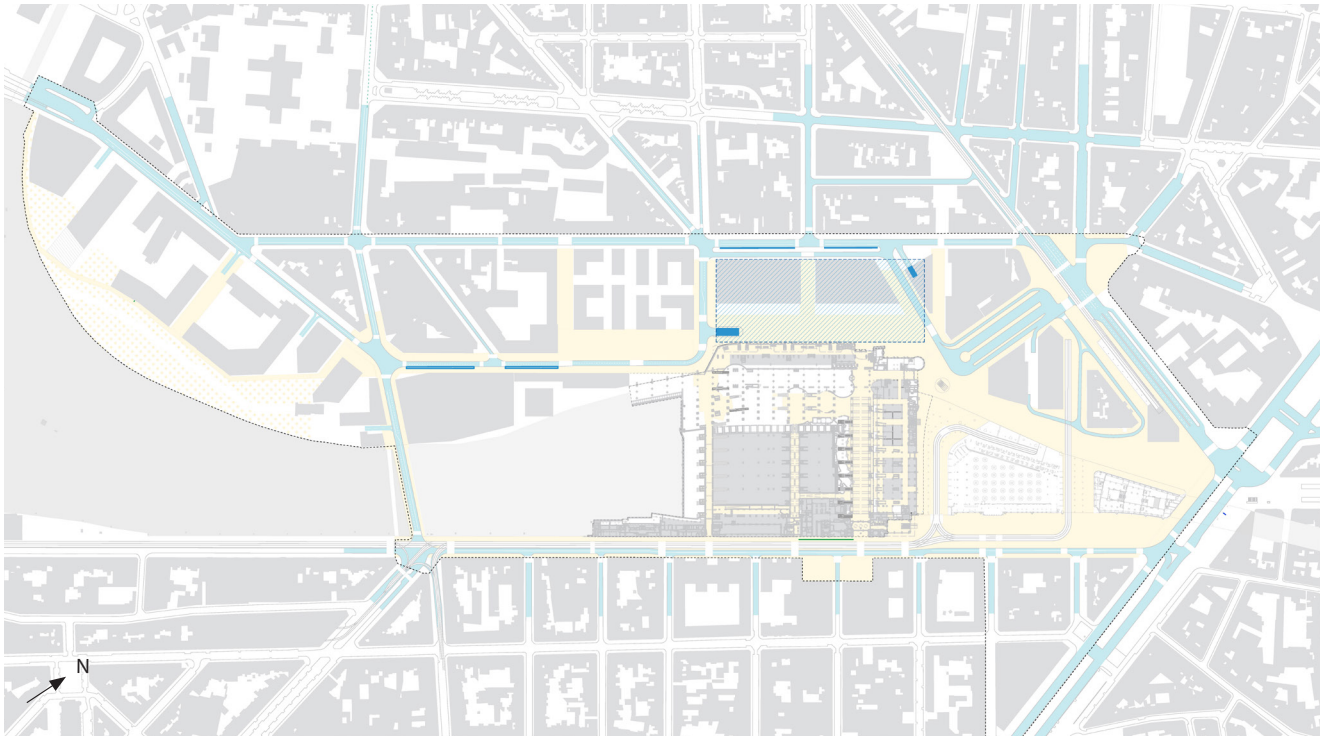
Toch zal er aandacht worden besteed aan de residentiële parkeerbehoeften van de bewoners in een wijk waar weinig privégarages zijn.
De verschillende ontwikkelingsprojecten die in de buurt worden verwacht, zullen ook extra behoeften genereren.
De parkeercapaciteit die in het kader van deze projecten zal worden gecreëerd, zal bewust beperkt worden in het kader van het regelgevende luik van het RPA, rekening houdend met de mobiliteitsdoelstellingen, de lage capaciteit van het hoofdwegennet, de resterende parkeercapaciteit in de grote parking Q-Park …(waarvoor een studie van parking.brussels een mobiliseerbare capaciteit van minstens 510 plaatsen op elk moment van de week aantoont) en in andere onderbenutte bestaande parkings in de perimeter, maar ook en vooral.
Tegelijkertijd zullen er per project gesprekken worden gevoerd met elke projectontwikkelaar om te beoordelen of het mogelijk is om in het kader van hun werkzaamheden parkeerplaatsen te creëren die aan de plaatselijke bewoners te huur kunnen worden aangeboden.
In detail stelt het RPA Zuid voor om de volgende parkeerplaatsen te schrappen:
- Europaesplanade en omgeving van het systeem Spaak / Zuidertoren, in samenhang met de pacificatiestrategie rond de grootstedelijke publieke ruimte
- centraal deel van de Jamarlaan (een parkeerrij zal worden behouden op het niveau van de zijdelingse dienstweg)
- Grondwetplein
- Veeartsenstraat (schrappen van een strook)
- Barastraat:
- stuk Eloy / Blerot (schrappen van de parkeerstrook aan de zijkant)
- stukken Tweestations / Veeartsen / Eloy (schrappen van twee parkeerstroken, toepassing van het STOP-principe voor de aanleg van een busstrook en fietspaden).
Een deel van de parkeergelegenheid voor buurtbewoners wordt opnieuw aangelegd op het niveau van de Tweestationsstraat en de Parentéstraat.
- Fonsnylaan (afschaffing van het parkeren tussen de halte Zweden en de Overdekte Straat - het parkeeraanbod zal worden geherdefinieerd in het kader van de aanvullende studie die in de loop van 2021 zal worden uitgevoerd).

In totaal zullen ongeveer 400 parkeerplaatsen worden geschrapt, met een minimale impact op de buurtbewoners. Voor deze laatsten zijn er gesprekken tussen parking.brussels en de gemeenten gestart om de mogelijkheden van gedeeld gebruik van de beschikbare parkeercapaciteit buiten de wegen, zowel bestaande als nieuwe projecten, te verfijnen en te concretiseren. Voor de nieuwe projecten vormen de voorschriften in het kader van de hervorming van de GSV een eerste basis. Het voorzien van een aparte toegang voor gebruikers uit de buurt is belangrijk in dit verband.

Ook de straatparkeervoorschriften en handhaving spelen hierbij een rol. Daarnaast moeten in de Zuidwijk mobiliteitspunten, zoals voorgesteld in het ontwerp van het Gewestelijk Mobiliteitsplan - Good Move, worden voorzien. Deze punten hebben tot doel de verschillende diensten te bundelen en een maximale onderlinge afstemming van het voorgestelde aanbod mogelijk te maken.

De parkeergarage van Q-Park behoudt haar functie als belangrijkste parkeergarage van het knooppunt Zuidstation voor kortparkeren en middellang parkeren. De belangrijkste toegang, aan de Frankrijkstraat, voorzien voor automobilisten die van buiten Brussel via de Industrielaan komen, zal in zijn huidige configuratie behouden blijven, terwijl de noordelijke toegang, die minder wordt gebruikt, zal worden verplaatst van de Europaesplanade naar de omgeving van de Barastraat, om te worden gedeeld met de toegang tot de parking van het project Victor.

Kiss and ride

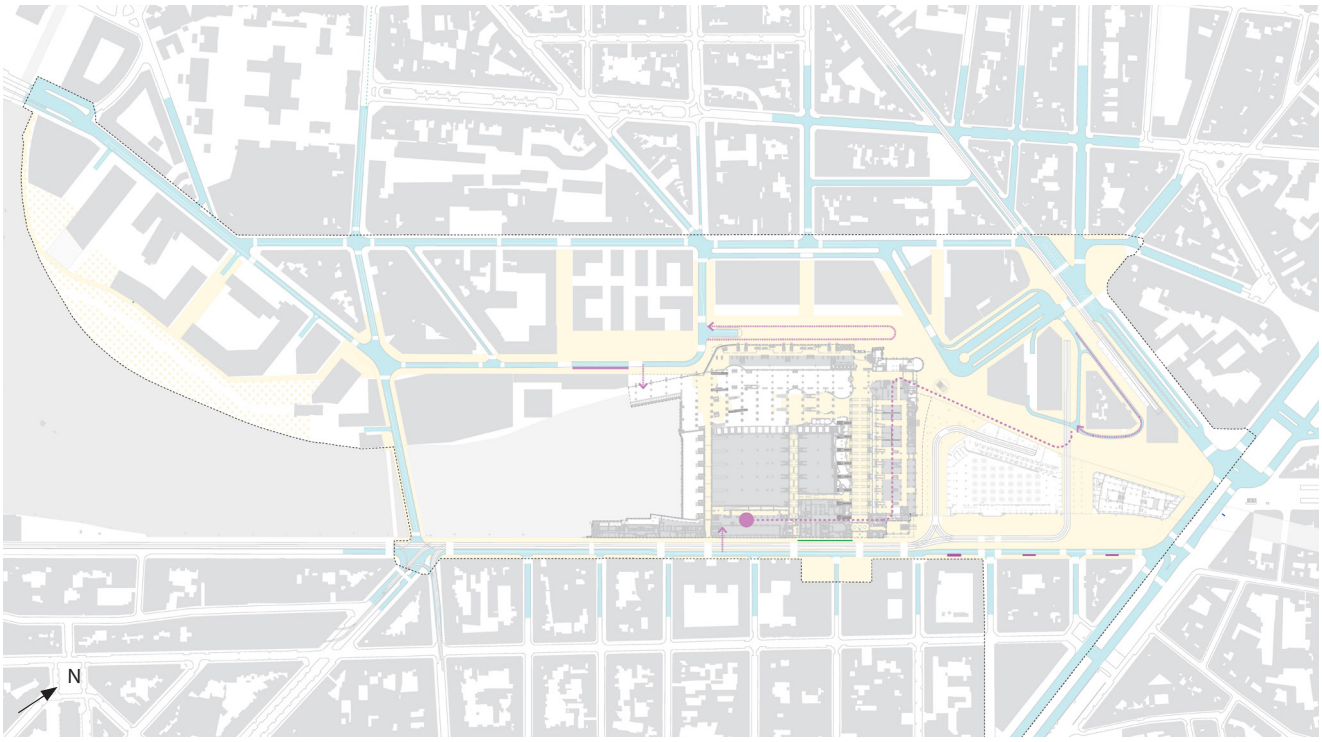


Het RPA voorziet de organisatie van een parkeerzone voor 'Kiss & Ride' (afzetten van passagiers) ter hoogte van de Frankrijkstraat. Voertuigen mogen er maximaal 5 minuten staan. Deze functie is belangrijk voor een goede werking van het Zuidstation. Er komt een parkeerstrook aan de zuidelijke zijde van de eenrichtingsstraat voor verkeer in west-oostrichting.
Pick-Up-parkeren (ophalen van passagiers, maximaal 15 minuten) wordt georganiseerd op het gedeelte van de Barastraat tussen het kruispunt Eloy en Blerot, met een parkeerstrook ten zuiden van de hoofdverkeersstraat (parkeren aan de noordkant van de rijweg wordt voorbehouden voor de bewoners).

Deze twee parkeerzones zullen specifiek worden aangeduid en worden beheerd via systemen (camera's, aanwezigheidssensoren enz.) in combinatie met controle- en bekeuringsmiddelen om het juiste gebruik ervan te garanderen.

Parkeerplaatsen voor voertuigen in deelsystemen (Cambio) en voor het opladen van elektrische voertuigen worden voorzien in de Frankrijkstraat, de Barastraat en de Fonsnylaan.

Leveringen



Het beheer van de leveringen is een van de meest delicate punten, aangezien deze vitale behoefte voor de werking van de stationswijk botst met de door het RPA in de omgeving van het station voorgestelde verminderde belasting van de wegen.

In de referentiesituatie worden de leveringsfuncties met een minimum aan regelgeving uitgevoerd op het Hortaplein en de Fonsnylaan. Soms palmen ze ook de ruimte in ter hoogte van de Europaesplanade en in de omgeving van het Spaakplein.
Hoewel de overlast die deze leveringen (soms) veroorzaakt, toelaatbaar lijken in het leven van een centrale wijk, draagt hun talrijke en quasi continue aanwezigheid rechtstreeks bij tot het gevoel van alomtegenwoordigheid van autoverkeer, die andere mobiliteiten tot in het hart van de publieke ruimte verdrukt.

Om dit effect te verminderen, wordt in het globale mobiliteitsschema voorgesteld de leveringen te verdelen en te concentreren op specifieke en gereglementeerde locaties, zo dicht mogelijk bij de plaats van bestemming:

- voor de westelijke kant van de wijk zal de bevoorrading van het station en het hotel plaatsvinden via het Hortaplein vanuit de Frankrijkstraat (met het behoud, voor deze laatste, van de ophaalplaatsen voor het afval van het station);
- voor de oostelijke kant van de wijk zijn leveringspunten gepland aan de lus rond het huizenblok dat zich tussen de assen Argonne en Jamar bevindt, om het gebied en de handelszaken van het huizenblok te bevoorraden.
- Op de parkeerstroken bij handelszaken en diensten, met name op het zuidelijke deel van de Fonsnylaan, worden hier en daar specifieke leveringsplaatsen voorzien.
- Bij de nieuwe ontwikkelingsprojecten (project Fonsny van de NMBS, commerciële uitbreidingen van het station aan de Fonsny-zijde enz.) zal voorrang worden gegeven aan leveringen buiten de publieke ruimte.

De leveringsruimten zullen worden gereguleerd en gecontroleerd om de overlast te beperken tot de uren die het minst belastend zijn voor het leven in de buurt. Met name de toegang tot het Hortaplein zal worden gecontroleerd door middel van voertuigidentificatie en camerabewaking voor de levertijd, om de druk van de voertuigen tot het strikt noodzakelijke te beperken.
Op lange termijn zou de leveringszone van Horta kunnen worden vervangen door een ondergrondse logistieke oplossing, onder voorbehoud van het wegnemen van belangrijke technische en eigendomsbeperkingen.

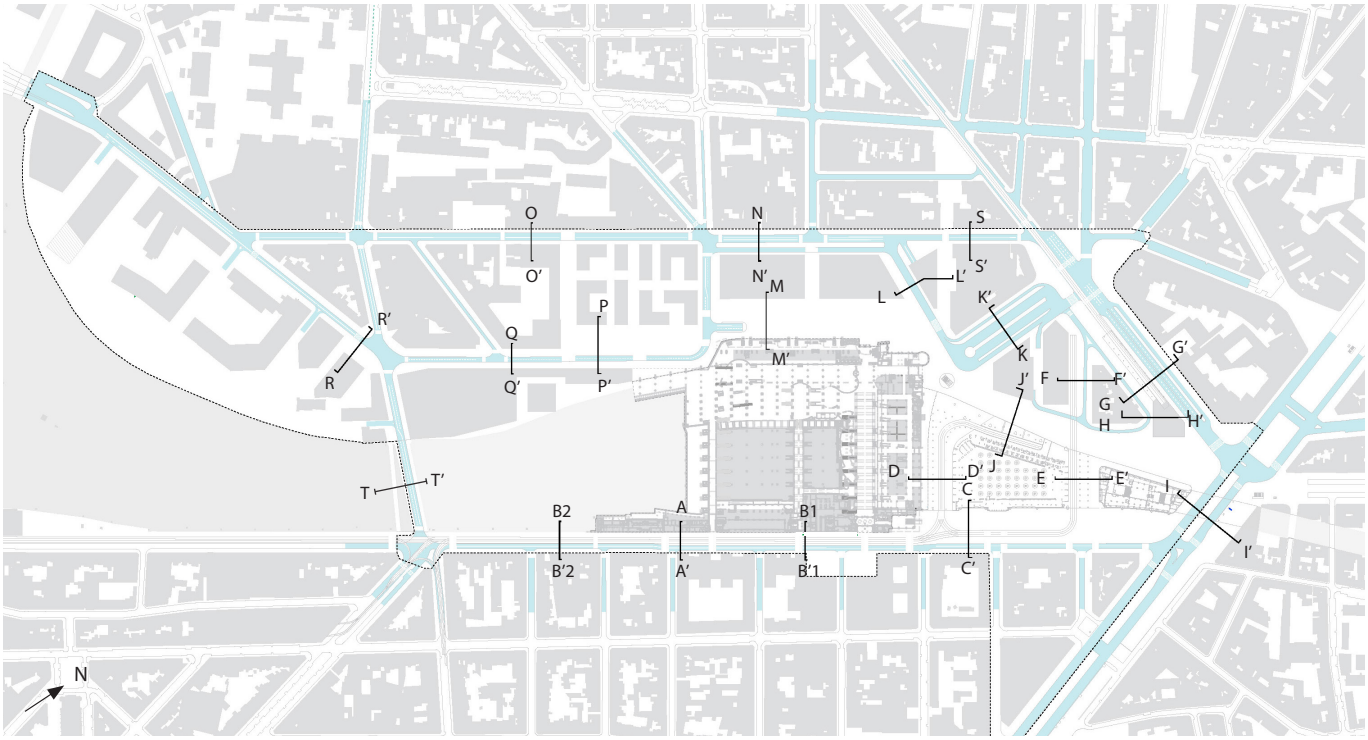
Op termijn zal de ingebruikname van een stedelijk distributiecentrum de stroom van vrachtwagens naar de buurt verder beperken.

AMBITIE 2 - INTERMODALITEIT TEN DIENSTE VAN HET GEBRUIK

Instrument 2

VERSTERKING EN REORGANISATIE VAN DE INTERMODALITEIT

Evolutie van straat, laan en pleinprofielen



- Doorsnede AA': Fonsnylaan - aan de halte van Tram Zweden pagina's 120

- Doorsnede B1B'1: Fonsnylaan – ter hoogte van het postsorteercentrum pagina's 121

- Doorsnede B2B'2: Fonsnylaan - zuidelijk deel pagina's 121

- Doorsnede CC': Grondwetplein pagina's 118 / 119

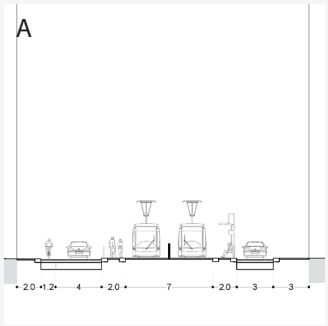
- Doorsnede DD': Overdekte Straat pagina112

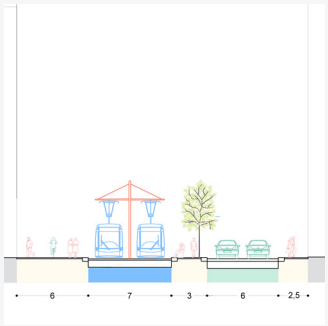
- Doorsnede EE': Argonnestraat – onder de spoorwegbundel pagina's 114 / 115

- Doorsnede FF': Argonnestraat - westelijk deel pagina 103

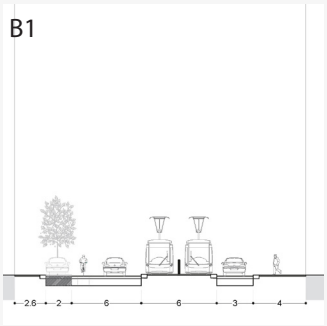
- Doorsnede GG': Jamarlaan pagina 107

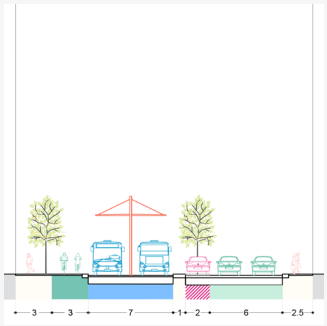
A



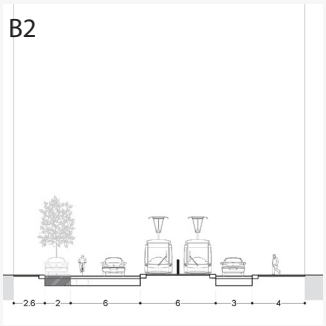


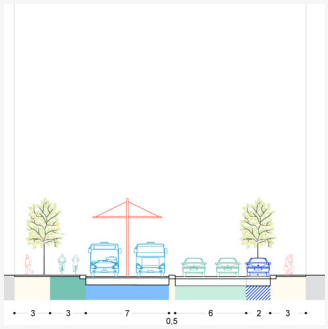
B1



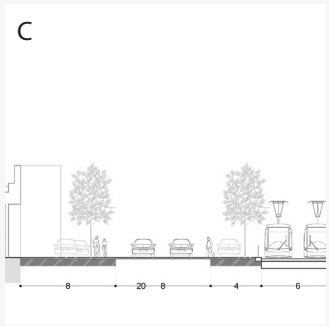


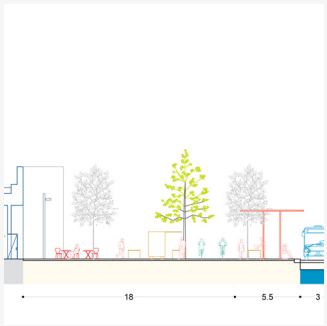
B2



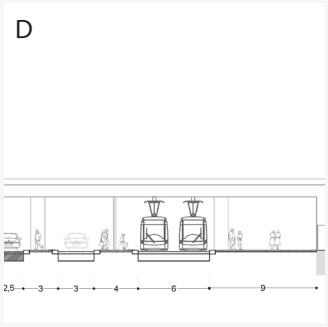


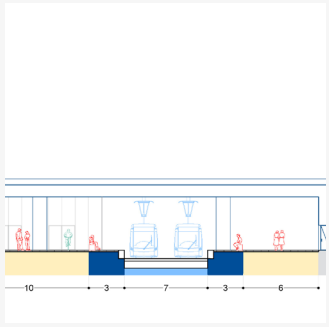
C



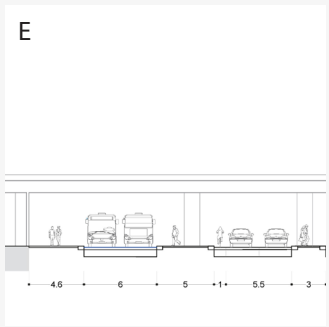


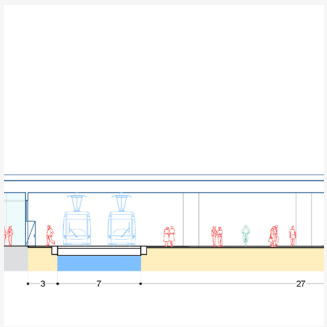
D



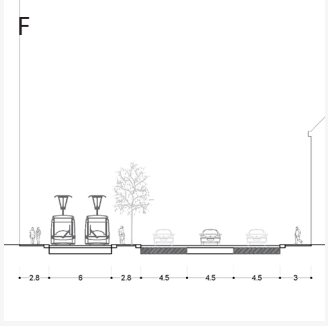


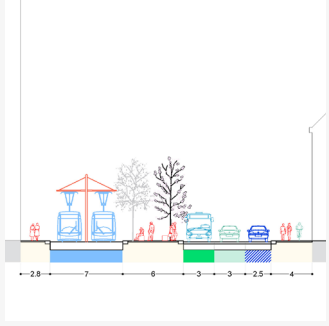
E



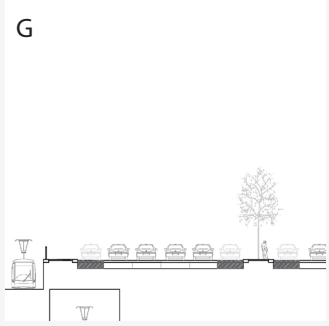


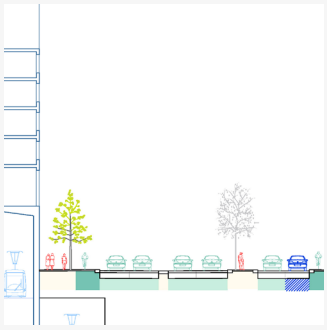
F





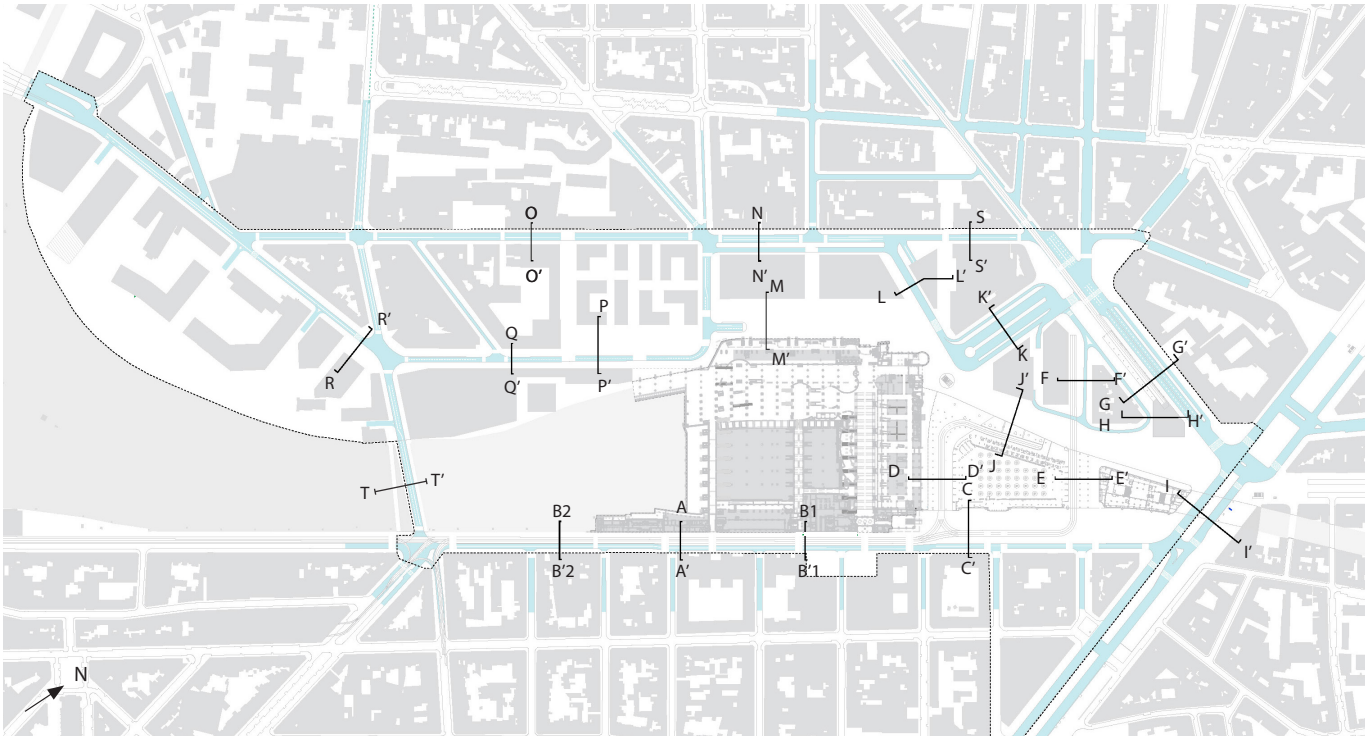
G



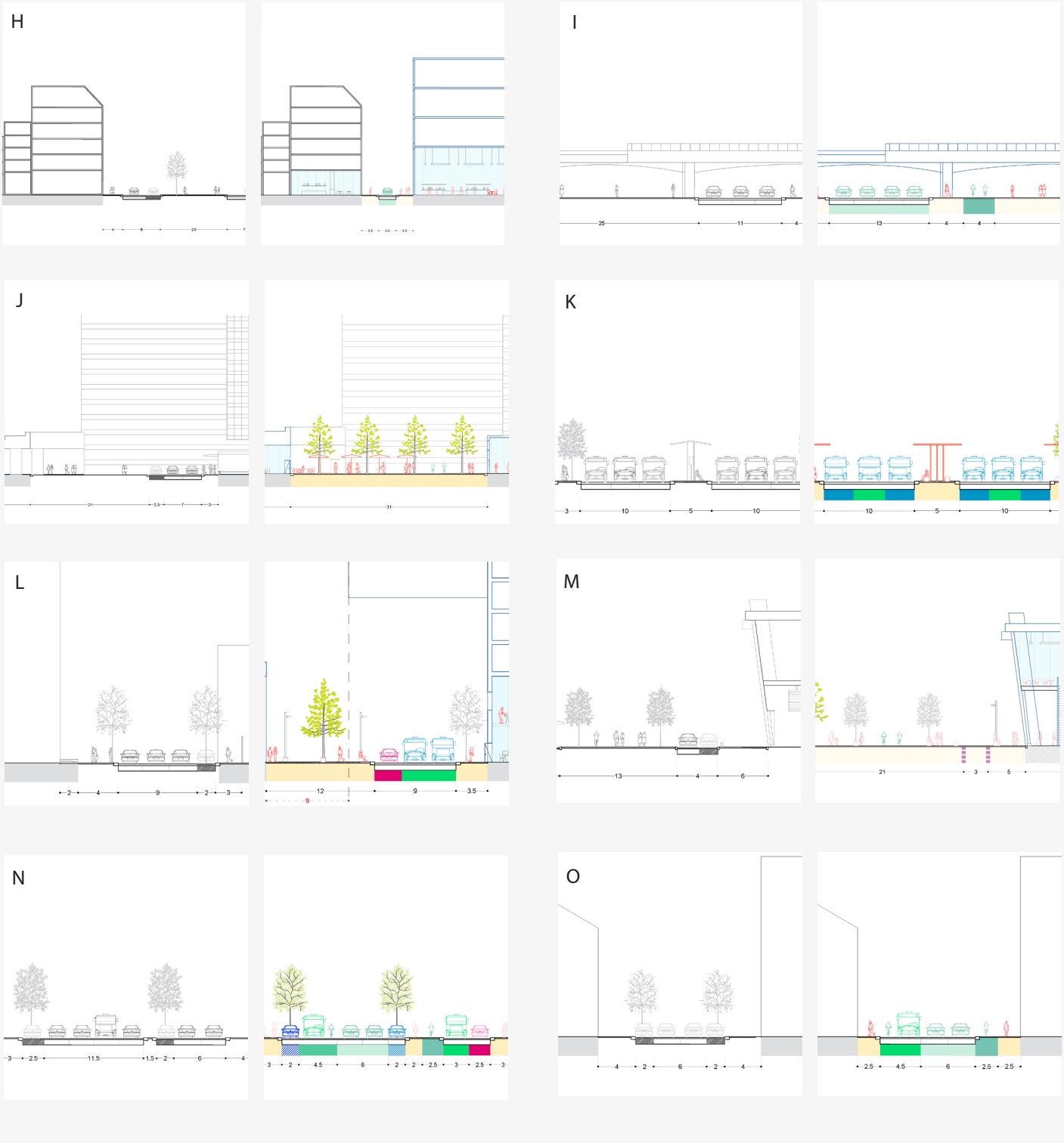


"De illustraties (axonometrieën, doorsneden, perspectieven enz.) van stedelijke vormen die in het strategische luik van het ontwerp van RPA zijn opgenomen, zijn louter indicatief"

Evolutie van straat, laan en pleinprofielen

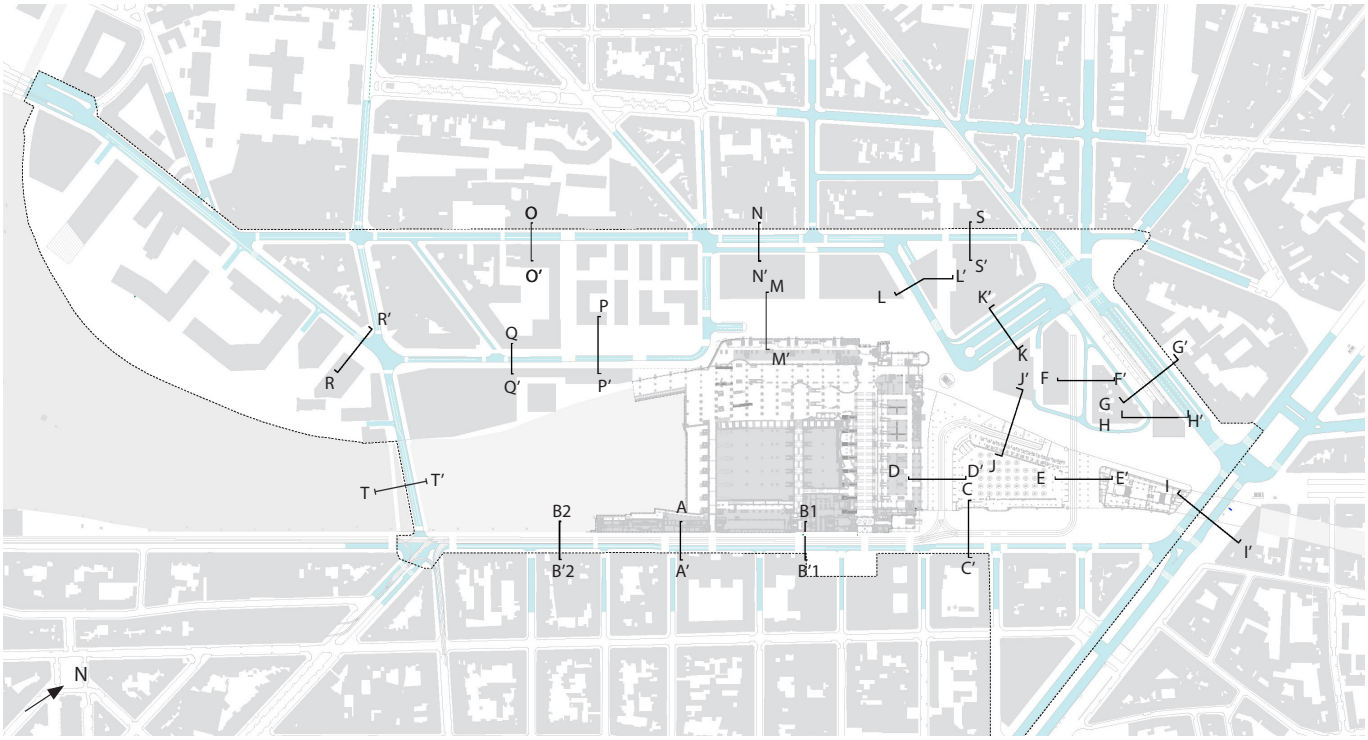


- Doorsnede HH': Lokale weg Jamar — pagina 105
- Doorsnede II': Zuidlaan, Kleine Ring — pagina's 116 / 117
- Doorsnede JJ': Europaesplanade — pagina 109
- Doorsnede KK': Paul-Henri Spaaklaan — pagina 99
- Doorsnede LL': Blerotstraat en Kuifjepassage — pagina's 132 / 133
- Doorsnede MM': Hortaplein — pagina's134 / 135
- Doorsnede NN': Barastraat – tussen de kruispunten Rossini en Onderwijs — pagina 137
- Doorsnede OO': Barastraat - tussen de kruispunten Onderwijs en Veeartsen — pagina 137

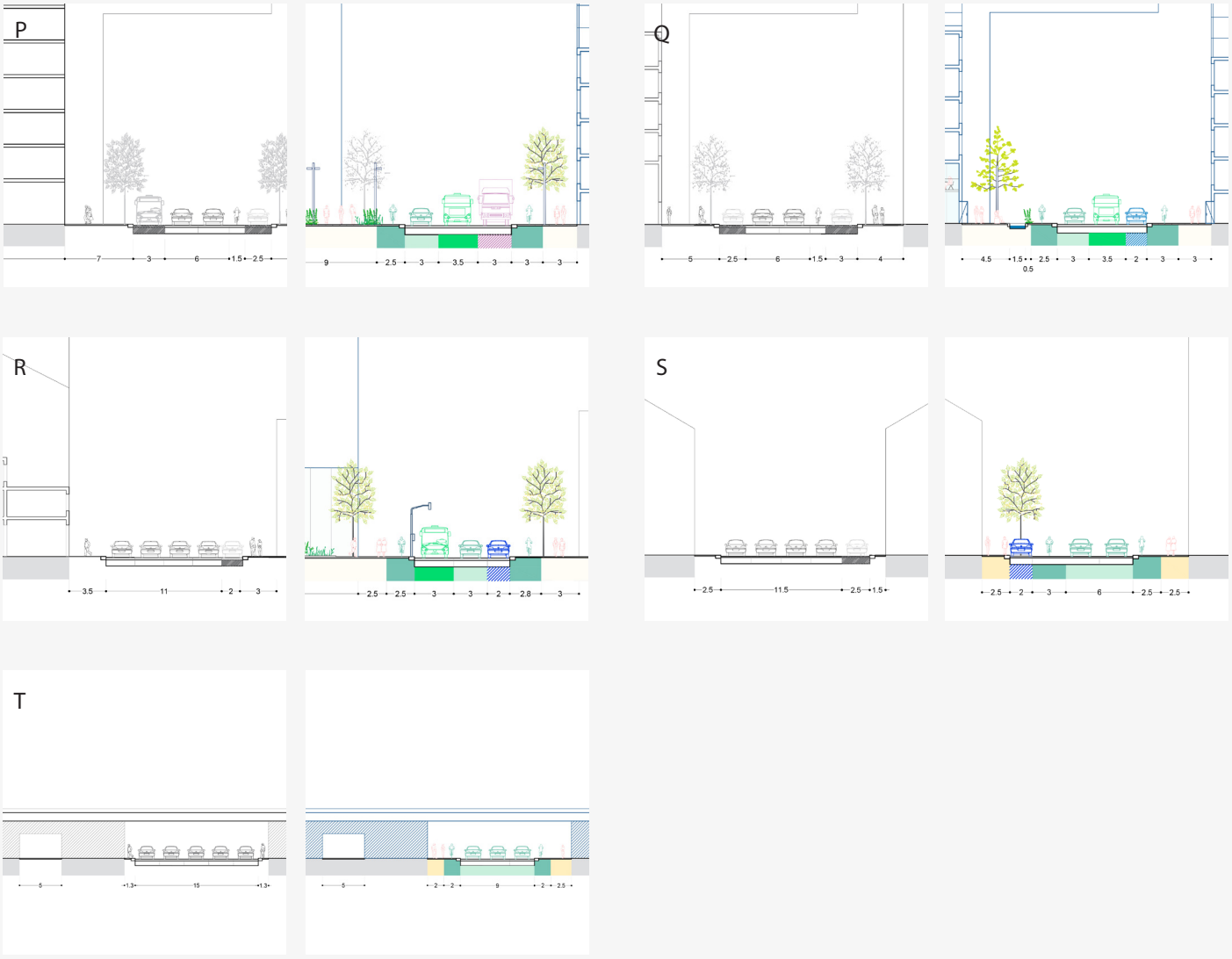


"De illustraties (axonometrieën, doorsneden, perspectieven enz.) van stedelijke vormen die in het strategische luik van het ontwerp van RPA zijn opgenomen, zijn louter indicatief"

Evolutie van straat, laan en pleinprofielen



- Doorsnede PP' aan het Frankrijkplein pagina's 146 / 147
- Doorsnede QQ' aan de Frankrijkstraat pagina's 148 / 149
- Doorsnede RR' aan de Tweestationsstraat pagina's 156/ 157
- Doorsnede SS' aan de Barastraat tussen Jamar en Blerot pagina 137
- Doorsnede TT' aan de Veeartsentunnel pagina 137



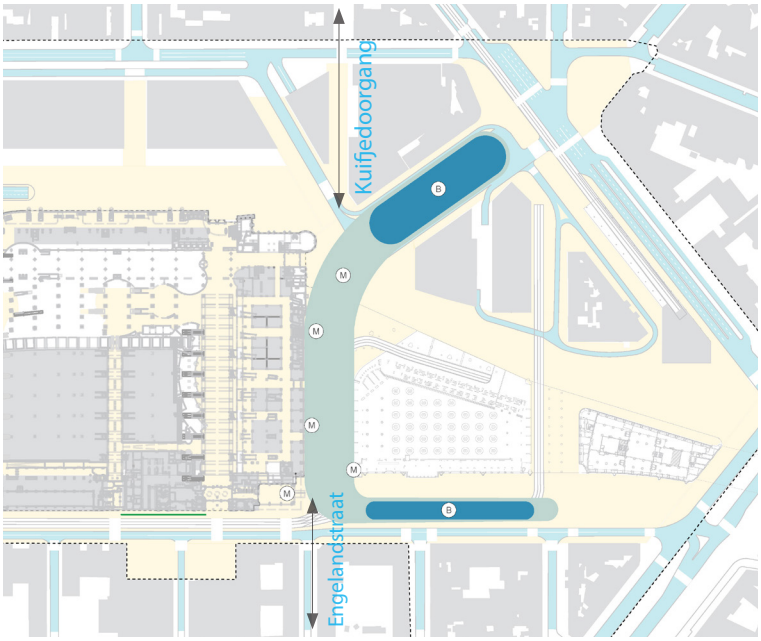
"De illustraties (axonometrieën, doorsneden, perspectieven enz.) van stedelijke vormen die in het strategische luik van het ontwerp van RPA zijn opgenomen, zijn louter indicatief"

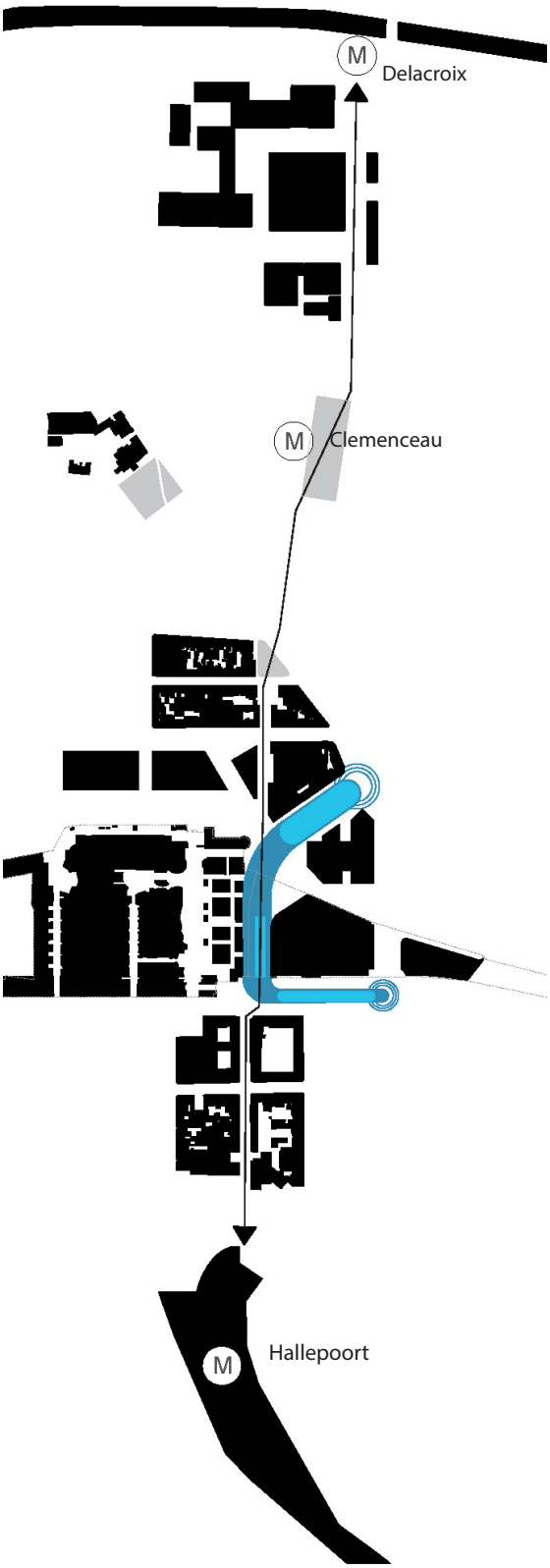
AMBITIE 2 - INTERMODALITEIT TEN DIENSTE VAN HET GEBRUIK

Instrument 3

EEN MULTIMODAAL KNOOPPUNT, GEÏNTEGREERD IN DE PUBLIEKE RUIMTE

De mobiliteitsboog als figuur voor een efficiënte en comfortabele intermodaliteit

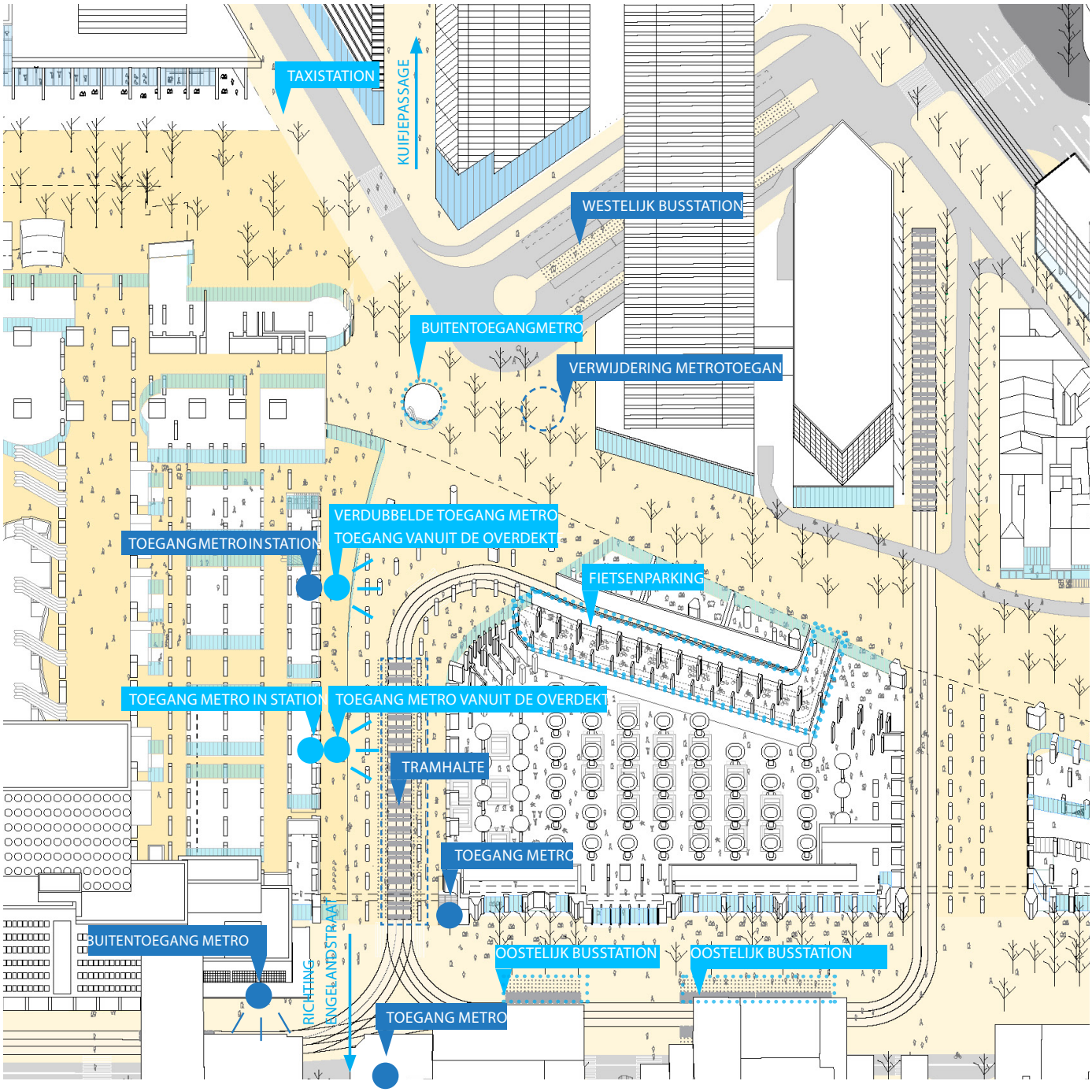




Het multimodale knooppunt krijgt een nieuwe configuratie langs een mobiliteitsboog die alle eindhaltes van de bussen en de toegang tot treinen, trams, metro's en taxi's in één enkele beweging op elkaar afstemt voor een optimale herkenbaarheid en zichtbaarheid. Deze as verbindt het busknooppunt van Fonsny, de Overdekte Straat, de hal van het Zuidstation, de Europaesplanade en het knooppunt Spaak. De bewegwijzering speelt een grote rol in de herkenbaarheid van deze boog en zal speciale aandacht vragen.
De architectonische kwaliteit van de oostelijke en westelijke busknooppunten moet worden gewaarborgd om een goede integratie in de publieke ruimte te garanderen.
Ook de toegangen tot het station, de metro's en ondergrondse trams, het bovengrondse tramstation en de taxistandplaats moeten eveneens op een kwalitatief hoogstaande manier, in harmonie met de context en met zorg voor het comfort en de herkenbaarheid van het multimodale knooppunt, worden ontworpen en uitgevoerd.

De indicatieve Kuifjedoorgang (zie ook p130)

De indicatieve Kuifjedoorgang speelt een strategische rol in het verbinden van de wijken en in de efficiëntie en het comfort van het multimodale knooppunt. Op die manier kadert dit in een grootschaligere intermodale structuur (van het kanaal tot de Hallepoort).
De doorgang biedt een visuele opening en een vlotte doorstroming voor voetgangers van Anderlecht naar Sint-Gillis. Ze versterkt de rol van de Overdekte Straat als de belangrijkste voetgangersverbinding tussen het oosten en het westen van het station en het hart van het intermodale knooppunt.



BESTAAND NIEUW

"De illustraties (axonometrieën, doorsneden, perspectieven enz.) van stedelijke vormen die in het strategische luik van het ontwerp van RPA zijn opgenomen, zijn louter indicatief."

Aanbevelingen voor een zichtbaar station dat zich integreert in de publieke

Toegangen

1. Een stationsingang, zichtbaar vanaf de Rossinistraat.
2. Zichtbaarheid van de toegang in continuïteit met de Frankrijkstraat
3. Zichtbaarheid van het station aan de Fonsnylaan. Verbinding met de centrale gang.
4. Zichtbaarheid en transparantie van het Grondwetplein naar de hoofdgang.
5. Verbreding van de stationsingang voor een betere continuïteit met de toegang tot de metro
6. Visuele link van de buitentoegang tot de metro zijde Fonsnylaan naar het station
7. Zichtbaarheid en vlotte verbinding tussen het station en de Grote Vierhoek.
8. Zichtbaarheid van het station en zijn toegang van aan het knooppunt Spaak en de Europaesplanade.

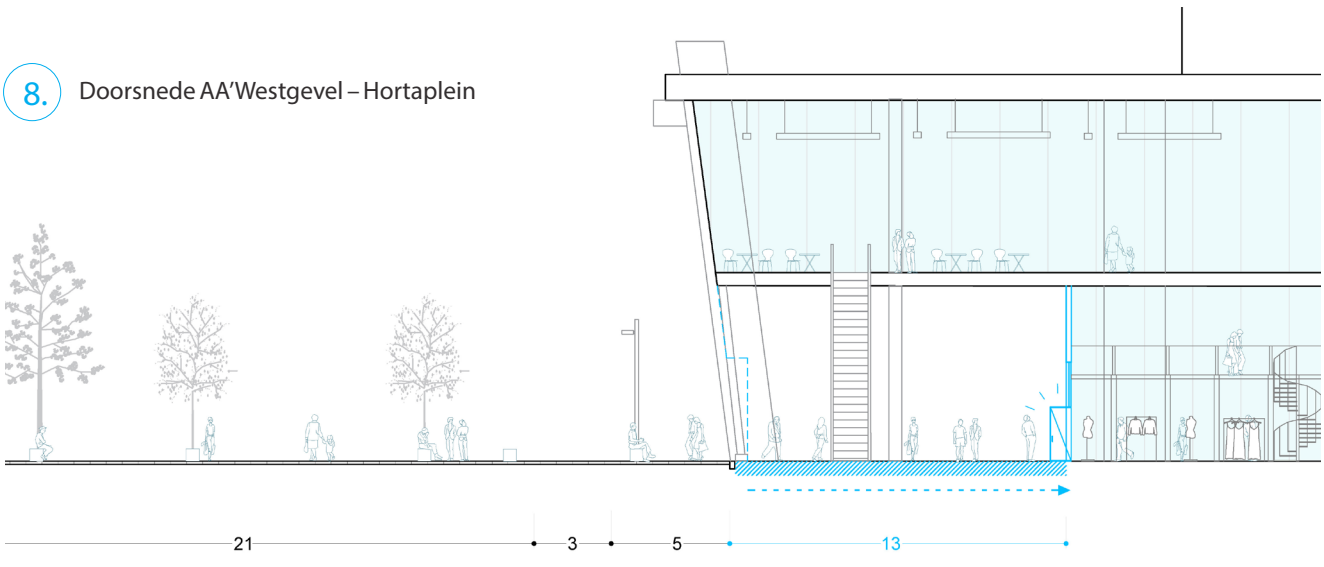
Gevels

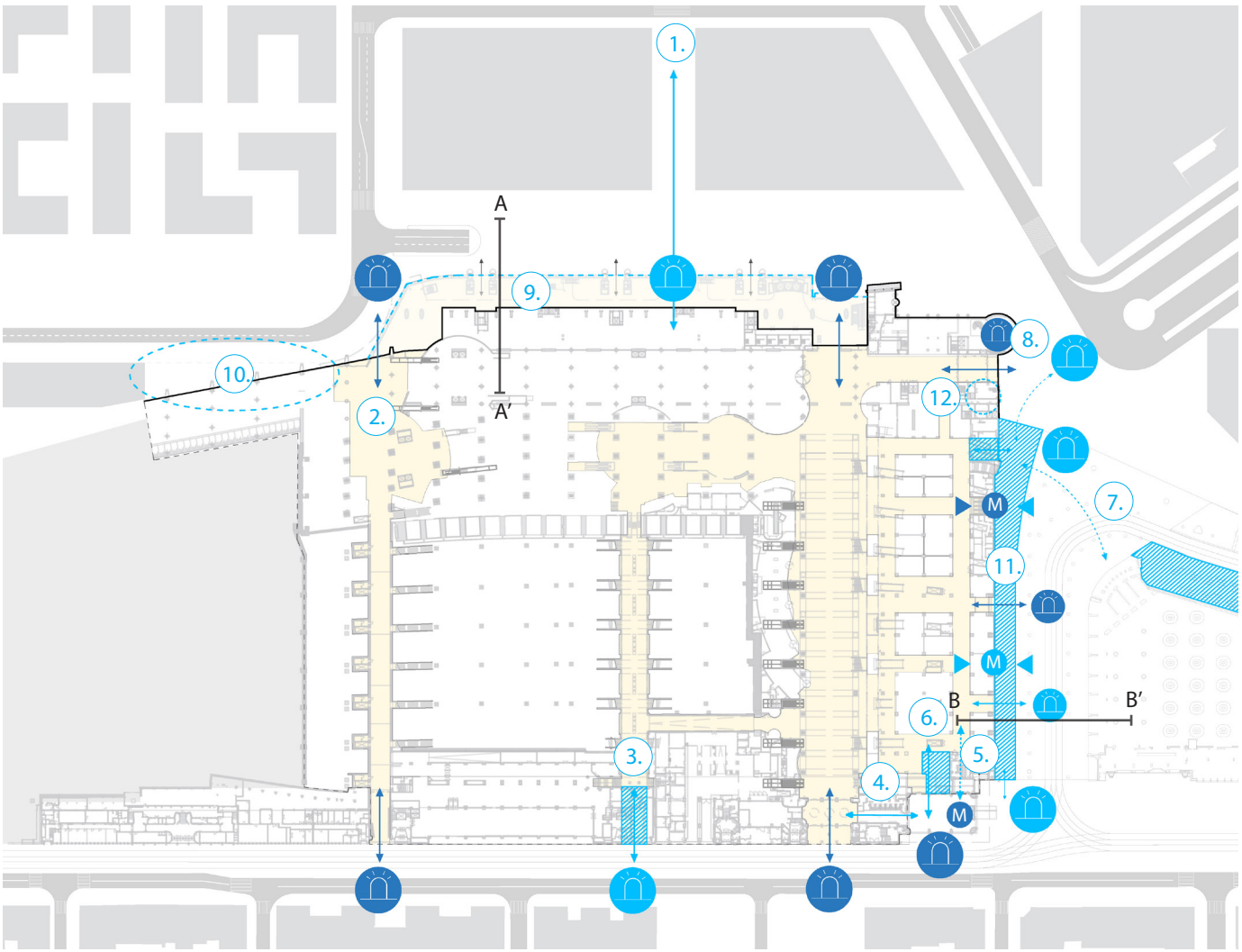
9. Naar binnen gerichte, hermetische westgevel, die opener en doorgankelijker moet worden. Rechtstreekse bereikbaarheid van de handelszaken van op het Hortaplein.
10. Gevel geïntegreerd in en gericht op de Frankrijkstraat (logistieke ruimte moet harmonieus in de publieke ruimte geïntegreerd worden)
11. Uitbreiding van de gevel van het station in de Overdekte Straat. Een ruime, goed zichtbare stationshal voor een betere integratie in de publieke ruimte.

Leveringen

12. Hypothese van ondergrondse bevoorrading van het hotel om de Europaesplanade te vrijwaren.

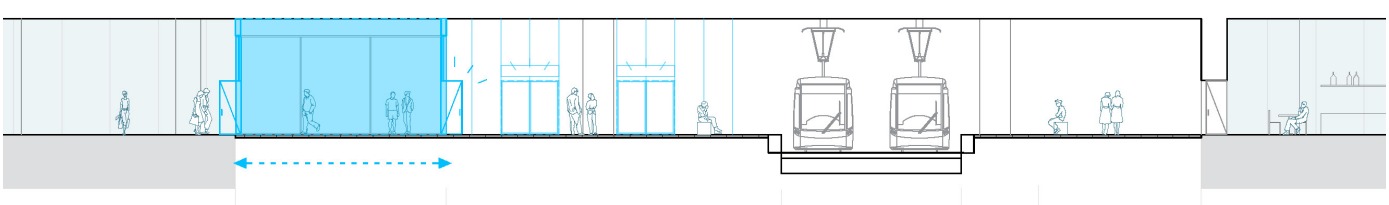
8. Doorsnede AA'Westgevel – Hortaplein





BESTAANDE STATIONSTOEGAN
BESTAANDE METROTOEGANG
RICHTING VAN DE BESTAANDE
NIEUWE STATIONSTOEGANG
NIEUWE METROTOEGANG
RICHTINGVANDENIEUWEMETROTOEGANG
TRANSPARANTIE, VISUELE LINK
NIEUWERUIMTE,OPENVOORHETSTATIONSPUBLIEK

10. Doorsnede BB' Noordgevel – Overdekte Straat



Zuidstation — 8 — 13 — 7 — 3 — 6 — grand quadrilatère

Nieuwe gevel voor uitgebreid station in de Overdekte Straat, geactiveerd door de gerichtheid van de handelszaken, van buitenaf rechtstreeks toegankelijke metrotoegangen en meer toegangen tot het station

Circulatiezone actieve modi

Tramhalte

Circulatiezone actieve modi

AMBITIE 3 - EEN WOONVRIENDELIJKE STATIONSWIJK

De stedelijke vormen en programmering spelen een bepalende rol bij het uitwerken van de visie voor de Zuidwijk. Die van een verankerde buurt, een grootstedelijk adres waar je woont en werkt.

Hiervoor moet de wijk ontwikkeld worden op basis de hedendaagse uitdagingen van een evenwichtige dichtheid en van programmatorische mix. De uitgewerkte stedelijke vormen worden door deze uitdagingen bepaald maar baseren zich tegelijkertijd op de bestaande context.
De eigenheid van de Zuidwijk, gekenmerkt door enerzijds grote kantoorgebouwen en anderzijds door traditionele woonwijken, maakt dat een verscheidenheid aan typologieën belangrijk is. Deze maken een dialoog met de omgeving mogelijk, van op lokale tot op grootstedelijke schaal, afhankelijk van de ligging in de buurt.

Vanuit eenzelfde aandacht voor flexibiliteit en dialoog met het lokale en het grootstedelijke, is een hedendaagse skyline belangrijk voor zowel een aantrekkelijke wijk op grote schaal als een activering van de publieke ruimte op buurtniveau.

Met het oog op het herwaarderen van de Zuidwijk als woonomgeving, moet de buurt aantrekkelijk en gemengd worden, een plek waar een balans tussen tertiaire vastgoedontwikkeling en woningbouw verzekerd wordt. Zowel het wonen en het aanbod in woonervaringen als de werk- en productieomgevingen moeten gediversifieerd worden in de hele perimeter, om zo een grote diversiteit aan toekomstige bewoners aan te trekken, die samen zorgen voor de transformatie van de stationswijk.



AMBITIE 3 - EEN WOONVRIENDELIJKE STATIONSWIJK

Instrument 1

STEDELIJKE VORMEN IN LIJN MET DE BESTAANDE SITUATIE

Systemen, articulatoren en markerende elementen

Om in te spelen op de verschillende situaties die in het gebied aanwezig zijn, zijn drie modellen van stedelijke vormen ontwikkeld, rekening houdend met de bestaande situatie:

Systemen : groepen van gebouwen met dezelfde eigenschappen en kwaliteiten, geïnspireerd door en in aansluiting op het Brusselse stadsweefsel.
Ze zijn herkenbaar en hebben een bevoorrechte relatie met het landschap.
De eigenheid van elk gebouw schuilt in een evenwicht tussen steeds weerkerende elementen en bijzondere details met betrekking tot de gevel en de compositie van volumes.

De systemen worden gekenmerkt door:

- hun kwaliteit als een morfologisch coherent geheel;
- hun actieve sokkel, die zorgt voor continuïteit binnen hetzelfde systeem;
- een typologische coherentie op buurtniveau,
- openbare of visuele porositeiten tussen nieuwe en bestaande ontwikkelingen;
- de hoogte- en afstandsregels in overeenstemming met het Brusselse weefsel;
- een architectuur die de dialoog aangaat tussen de grootstedelijke dimensie en het landschap.

Articulatoren : in samenhang met de systemen, zorgen voor een delicate verweving met bestaande elementen, of het nu gaat om gebouwen of de continuïteit van publieke ruimten.
Terwijl voor alle nieuwe gebouwen manieren moeten worden gezocht om goed aan te sluiten op de bestaande situatie, zullen sommige gebouwen als echte scharnierpunten fungeren. Articulatoren kunnen uit meerdere gebouwen bestaan en staan in sterke wisselwerking met de publieke ruimte die ze helpen definiëren.

Articulatoren worden gekenmerkt door:

- hun kwaliteit als opmerkelijk en specifiek architecturaal object;
- een morfologie in wisselwerking met de publieke ruimten rondom het gebouw;
- gebouwen die met elkaar in relatie staan en bepalend zijn voor belangrijke publieke assen;
- een meer complexe en hybride architecturale typologie;
- actieve sokkels met een hoge zichtbaarheid en aantrekkingskracht;
- een vorm in dialoog met de omliggende bestaande structuren.

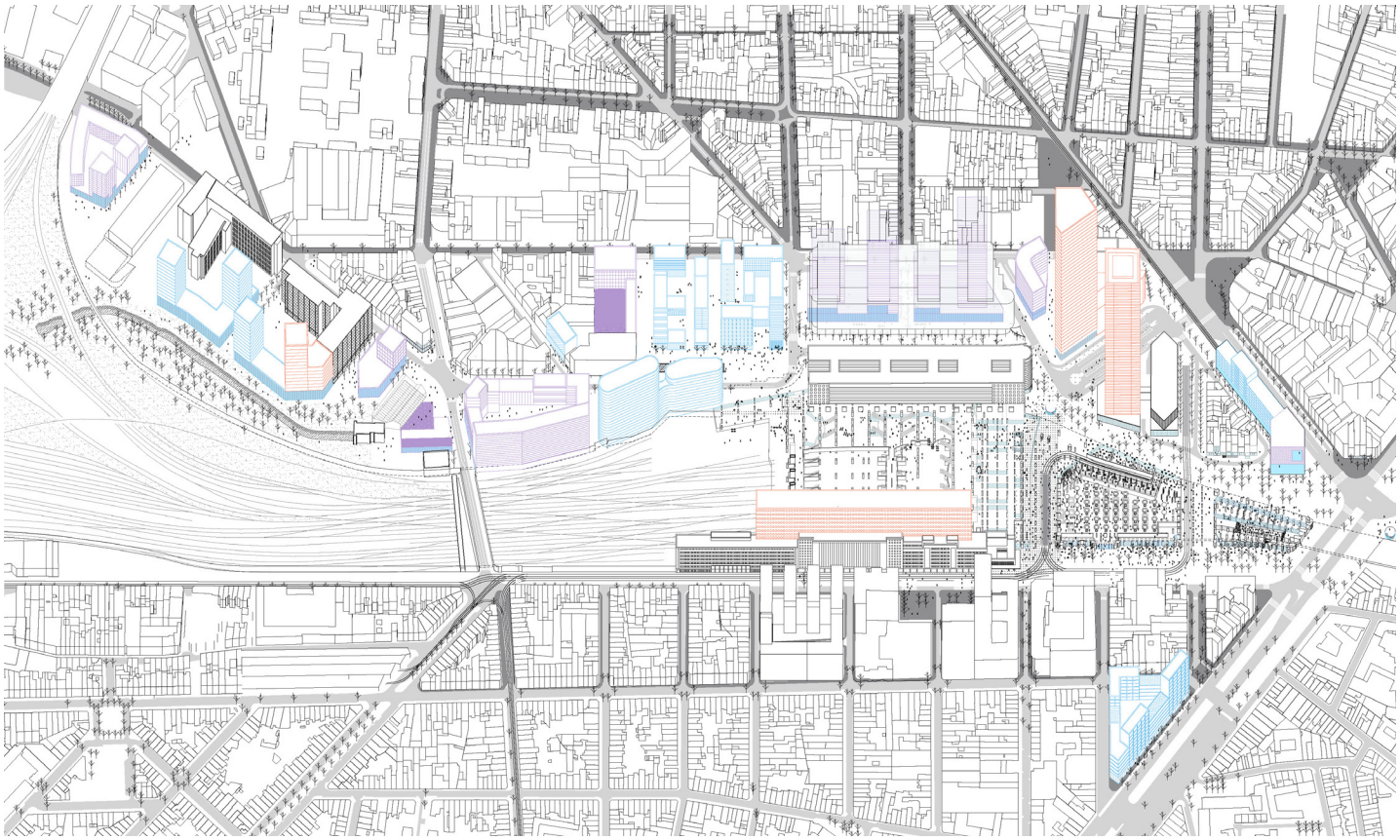
De markerende elementen zijn de hoogste constructies in de wijk. Deze markerende gebouwen op grootstedelijke schaal zijn unieke gebouwen, die een complex programma kunnen huisvesten.

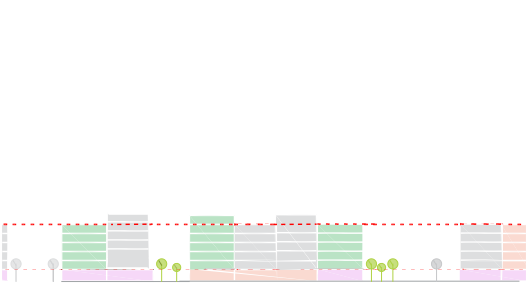
De markerende elementen worden gekenmerkt door:

- hun hoedanigheid als symbool van de mutatie van de wijk, hun architectuur moet iconisch zijn;
- hun rol als gebouw om een nieuwe skyline en een goede zichtbaarheid van de Zuidwijk op een grootstedelijke schaal te definiëren;
- hun inplanting aan de noordzijde van het station en langs de spoorwegbundel om een ambitieuze en herkenbare toegangspoort te definiëren;
- de locatie dichtbij de intermodale knooppunten;
- grote, actieve sokkels, aantrekkelijk op grootstedelijke schaal en in dialoog met de publieke ruimte waarmee ze in verband staan.

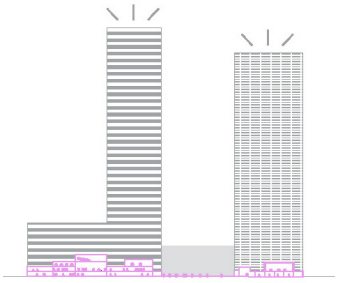
Het is voor de drie stedelijke vormen belangrijk om afstanden en verspringingen tussen nieuwe gebouwen te voorzien, om te voorkomen dat gebouwen van hetzelfde bouwblok of van verschillende bouwblokken te dicht en/of tegenover elkaar komen te staan.

De concepten 'markerende elementen' en 'articulatoren' zijn in het regelgevende luik van het RPA terug te vinden onder de termen 'emblematisch bouwwerk' en 'hoogbouw', die betrekking hebben op de ene of andere stedelijke vorm, afhankelijk van de locatie, de hoogte en de functie in de stedelijke context.









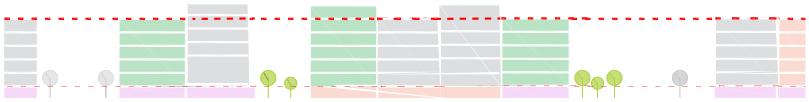
SYSTEMEN

ARTICULATOREN

MARKERENDE ELEMENTEN

"De illustraties (axonometrieën, doorsneden, perspectieven enz.) van stedelijke vormen die in het strategische luik van het ontwerp van RPA zijn opgenomen, zijn louter indicatief. "

SYSTEMEN
Referenties



MORFOLOGISCH COHERENTE SYSTEMEN

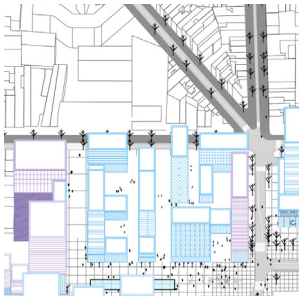


Dogma, Oranienburg

ARCHITECTUUR DIE EEN DIALOOG AANGAAT MET DE GROOTSTEDELIJKE DIMENSIE EN HET LANDSCHAP



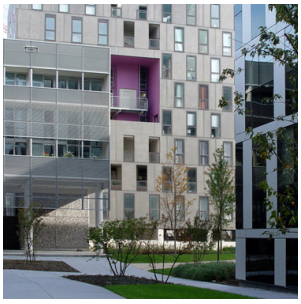
Mies Van Der Rohe, Detroit



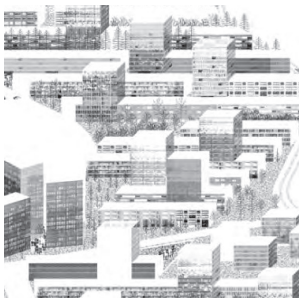


David Chipperfield, Berlin

TYPOLOGISCHE COHERENTIE OP SCHAAL VAN DE WIJK



Obras, Lille



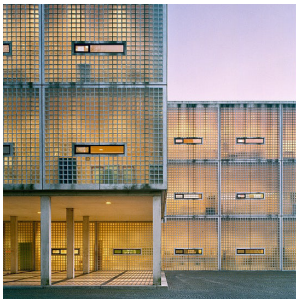
HOOGTE- EN AFSTANDSREGELS GEÏNSPIREERD OP HET BRUSSELSE STADSWEEFSEL



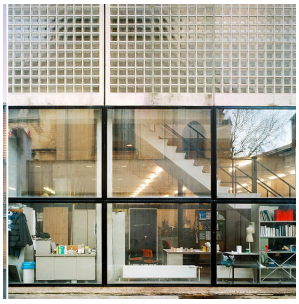
Diener Diener, Anvers

PUBLIEKE OF VISUELE POROSITEIT TUSSEN NIEUWE EN BESTAANDE ONTWIKKELINGEN

EEN ACTIEVE SOKKEL, DIE ZORGT VOOR CONTINUÏTEIT BINNEN HET SYSTEEM



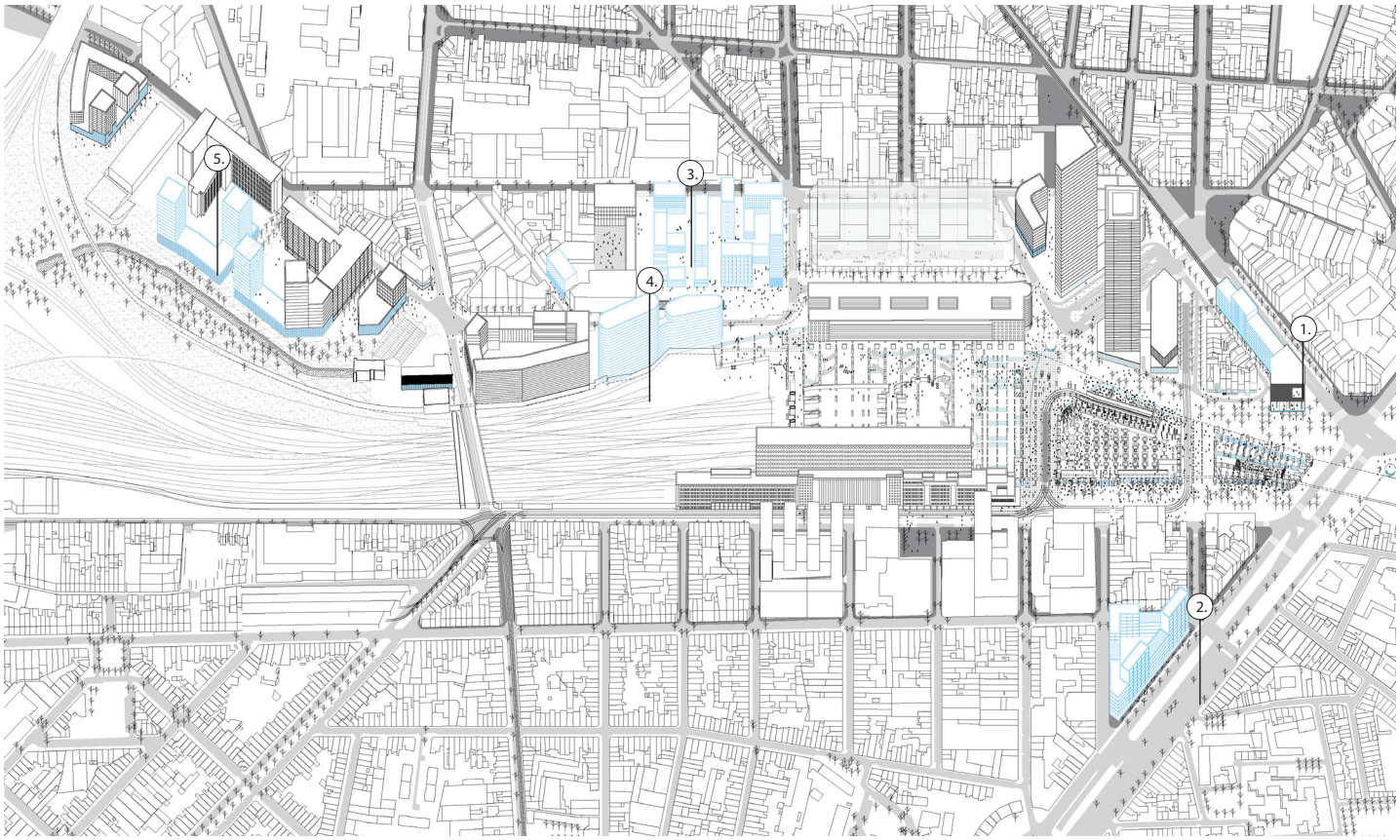
Wiel Arets Architects, Maastricht



Wiel Arets Architects, Maastricht



PWP Landscape Architecture, Bâle



Locatie van de systemen

1. Systeem in de continuïteit van de Jamarlaan.

2. Systeem in de continuïteit van de Zuiderlaan

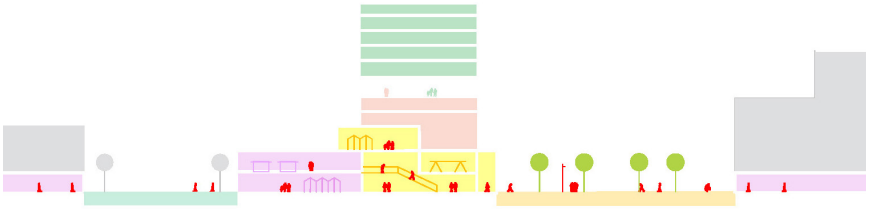
4. Poreus systeem tussen de Barastraat en de Frankrijkstraat

5. Systeem in de continuïteit van de Frankrijkstraat, langs de spoorwegbundel.

6. Systeem langs het Zennepark.

"De illustraties (axonometrieën, doorsneden, perspectieven enz.) van stedelijke vormen die in het strategische luik van het ontwerp van RPA zijn opgenomen, zijn louter indicatief. "

ARTICULATOREN
Referenties



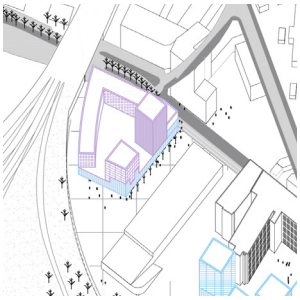
UITZONDERLIJKE EN SPECIFIEKE ARCHITECTONISCHE OBJECTEN

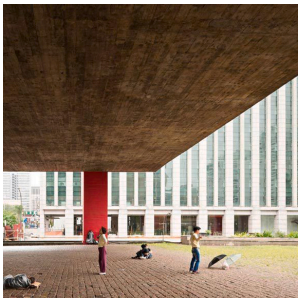




OMA, Paris

HETEROGENE SAMENSTELLING





Lina Bo Bardi, Sao Paulo

VORMEN DIE BEMIDDELEN TUSSEN VERSCHILLENDE PUBLIEKE RUIMTEN



Sanaa, New York



GEBOUWEN DIE MET ELKAAR IN VERBAND STAAN EN BEPALEND ZIJN VOOR ASSEN EN KNOOPPUNTEN VAN PUBLIEKE RUIMTEN



Sanaa, Tokyo

EEN HERKENBARE EN GEARTICULEERDE ACTIEVE SOKKEL

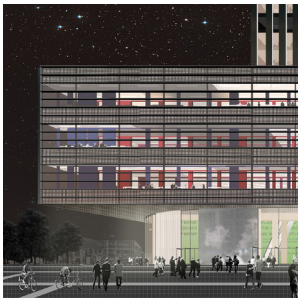
OBJECTEN DIE IN WISSELWERKING STAAN MET TE BEHOUDEN BESTAANDE STRUCTUREN



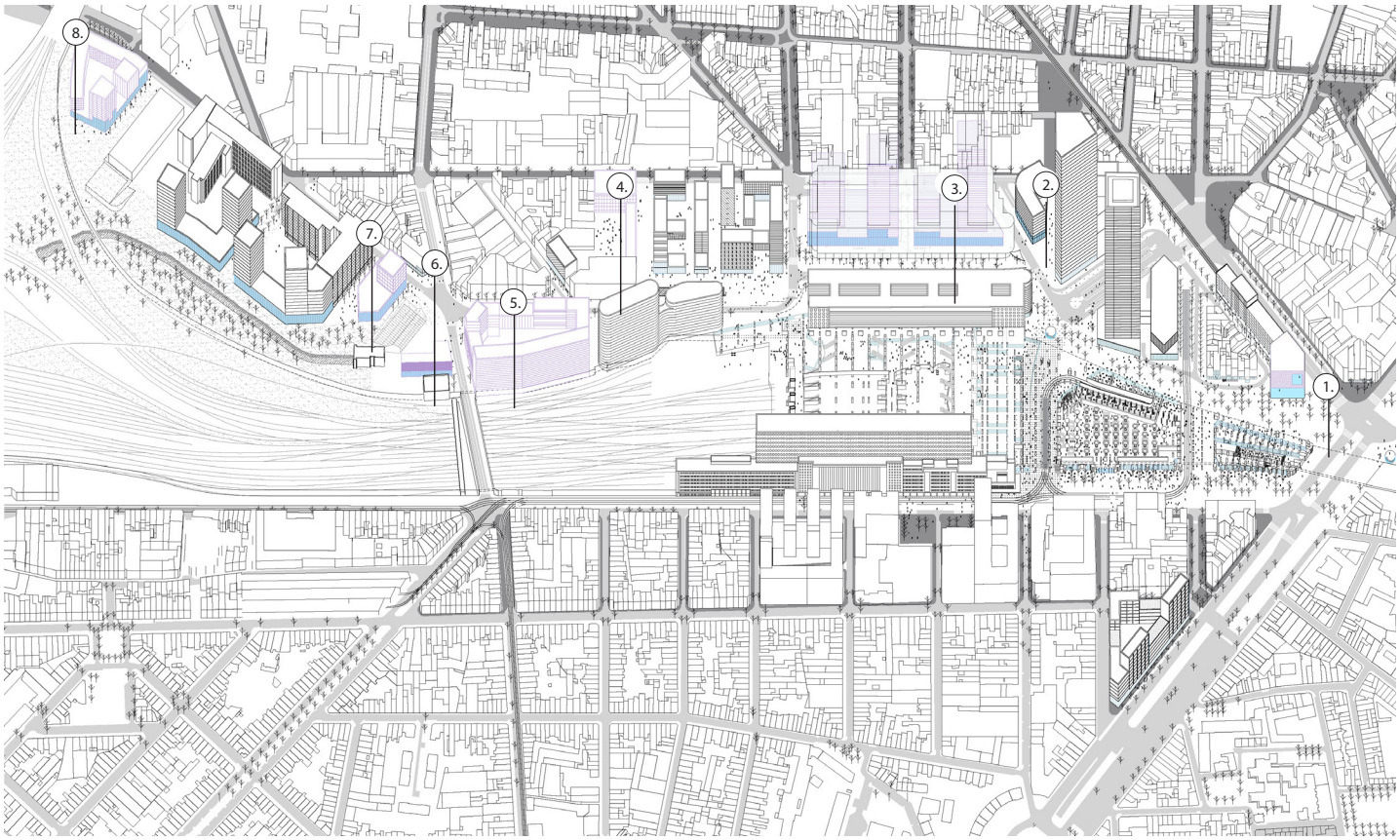
OMA, Milan



51N4E, Malines



Office KGDVS/KCAP, Bruxelles



Locatie van de articulatoren

1. Articulator boven de tunnelingang tram, voorziening op de Europaesplanade gericht.

2. Articulator die nauw in verband staat met het nieuwe landschap en de publieke continuïteit van het station tussen het Hortaplein, de Kuifjepassage en de Blerotstraat.

3. Articulator tussen de Barastraat en het Hortaplein, scharnierpunt tussen het station en Anderlecht.

4. Articulator tussen de Barastraat en het Frankrijkplein, langs de nieuwe publieke weg.

5. Articulator op het kruispunt van de Frankrijkstraat en de Veeartsenstraat.

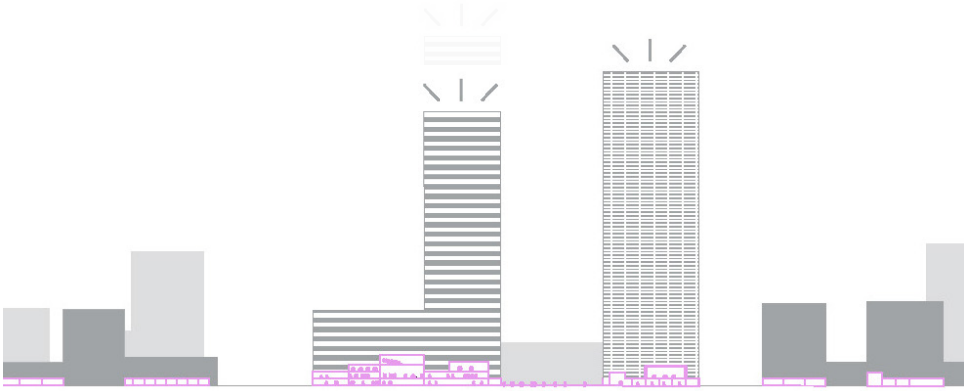
6. Articulator op het kruispunt van de Veeartsenstraat en de noordelijke ingang van het Zennepark.

7.Articulator tussen de ingang van het Zennepark en de noordelijke ingang van het Zennepark.

8.Articulator gelegen op de hoek van de Tweestationsstraat en de zuidelijke ingang van het Zennepark.

"De illustraties (axonometrieën, doorsneden, perspectieven enz.) van stedelijke vormen die in het strategische luik van het ontwerp van RPA zijn opgenomen, zijn louter indicatief."

MARKERENDE ELEMENTEN
Referenties



ICONISCHE ARCHITECTUUR, SYMBOOL VAN DE MUTATIE VAN DE WIJK

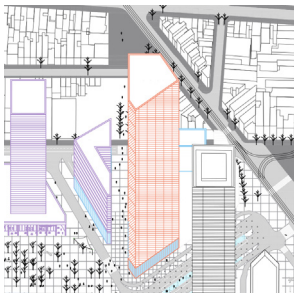


OMA, Shenzhen

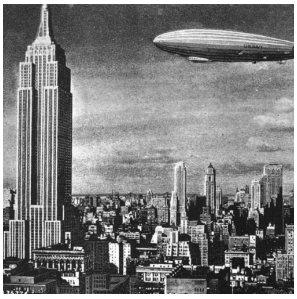
GEVEN BRUSSEL ZUID MEER ZICHTBAARHEID



Kolhoff Architects, La Haye



BEPALEN VAN EEN NIEUWE, HOGE SKYLINE OP GROOTSTEDELIJKE SCHAAL



OMA, Delirious New York



.Aerts, Ramon, Blomme, Petit, Bressens, Van Acker, Lambrichts et Van Dosselaere, Bruxelles



Herzog & De Meuron, New York

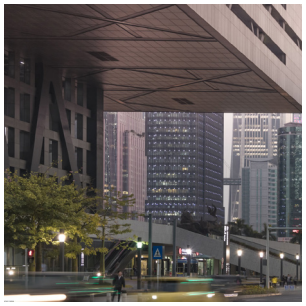
EEN AMBITIEUZE EN HERKENBARE POORT LANGSDENOORDKANT VAN HET STATION



Dominique Perrault, Paris

INPLANTING IN HET INTENSE, INTERMODALE PLATFORM

EEN OPVALLENDE, ACTIEVE SOKKEL IN DIALOOG MET DE PUBLIEKE RUIMTE



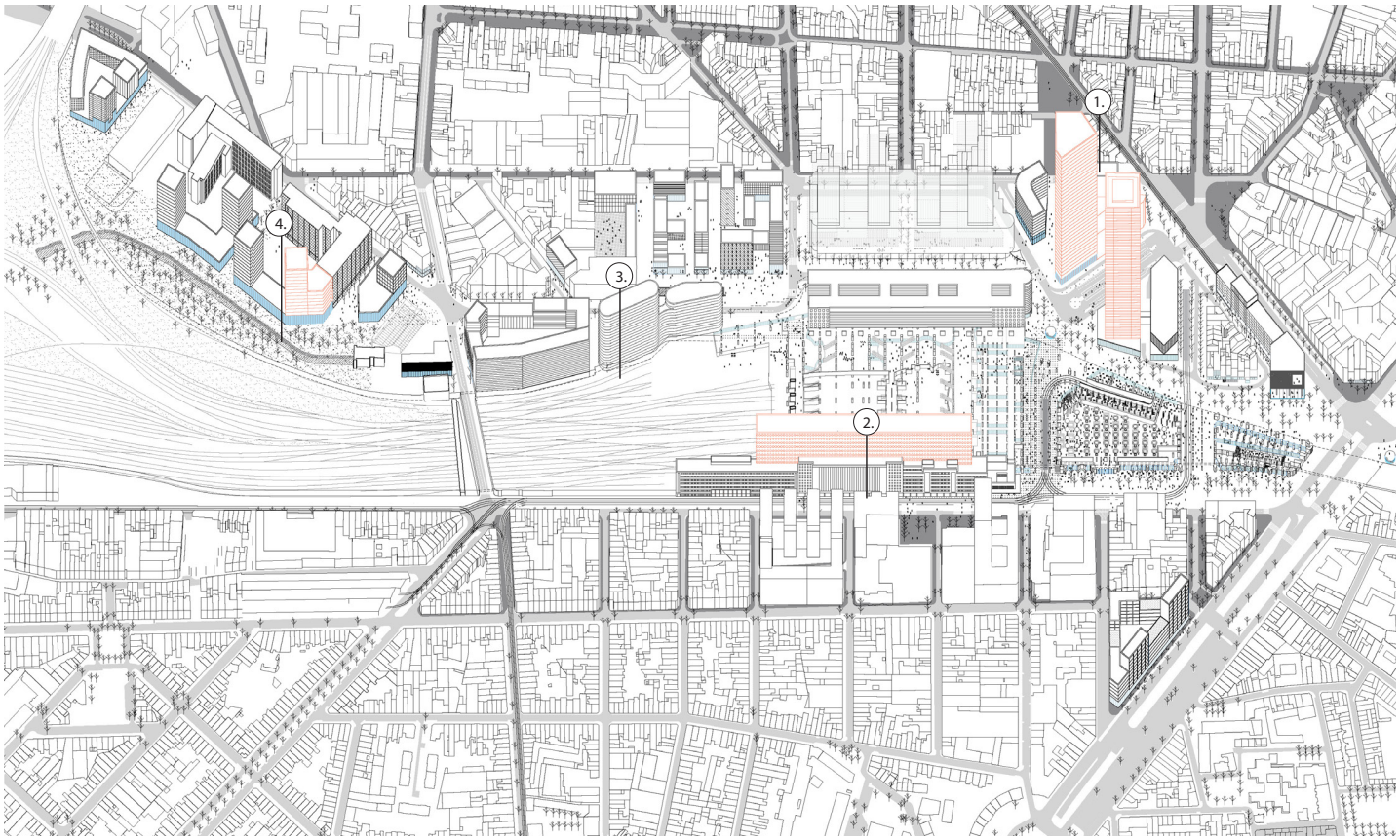
OMA, Shenzhen



E2A



Modersohn & Freiesleben, Berlin



Locatie van de markerende elementen

1. Markerend element op het kruispunt van het Hortaplein, de Europaesplanade en de Kuifjepassage.

2. Mogelijkheid van een markerend element op het kruispunt van de Fonsnylaan, het Grondwetplein en de Overdekte Straat

3. Markerend element tussen de Frankrijkstraat en de spoorwegbundel.

4. Markerend element aan de noordelijke ingang van het Zennepark.

AMBITIE 3 - EEN WOONVRIENDELIJKE STATIONSWIJK

Instrument 2

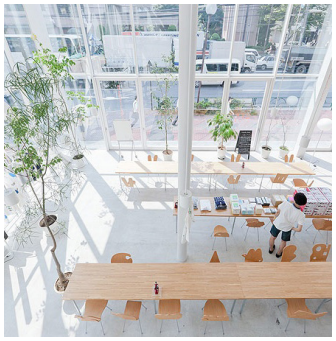
EEN LAGE SKYLINE DIE DE IDENTITEIT VAN DE BEWOONDE WIJK BEPAALT

De lage skyline zet aan tot een logica van gemengdheid en synergie met zowel tertiaire programma's als met huisvesting, publieke ruimte en mobiliteit. Het is een belangrijk element in de ontwikkeling van een bewoonde stationswijk. Het garandeert de aantrekkelijkheid van de wijk door de publieke ruimte te activeren door middel van commerciële, culturele en openbare dienstenactiviteiten, zowel overdag als 's nachts.
De lage skyline behelst een delicaat werk in verband met de sokkel van nieuwe ontwikkelingen (maar ook van de gerenoveerde opmerkelijke gebouwen) om hun integratie met de bestaande woningen en een activering van de publieke ruimten te verzekeren. Dit ruimtelijke principe is onlosmakelijk verbonden met het animeren en met de inrichting van het ontmoetingsplatform. Het concept lage skyline is in het regelgevende luik van het RPA vertaald, zowel door specifieke oppervlaktes te voorzien als via het concept 'activeringslint'.
De sokkel van de gebouwen bepaalt de identiteit van de wijk en de voetgangers die het woonvriendelijke station gebruiken. De lage skyline richt zich direct op de bewoners en nuanceert de ontwikkelde dichtheid.
Op de schaal van de omliggende wijken beheert hij de integratie van nieuwe ontwikkelingen in dit specifieke weefsel. Omgekeerd wordt de identiteit van wat vandaag bestaat, versterkt door de wisselwerking met deze nieuwe lage skyline.


Mies Van der Rohe, Toronto


Gordon Bunshaft, New York


Eric Lapierre


Sanaa, Tokyo

De voorgestelde programmering van de gelijkvloerse verdiepingen op basis van hun positie in het RPA:

-omvangrijkevoorzieningen,aantrekkelijkopgrootstedelijke schaal

- wijkvoorzieningen

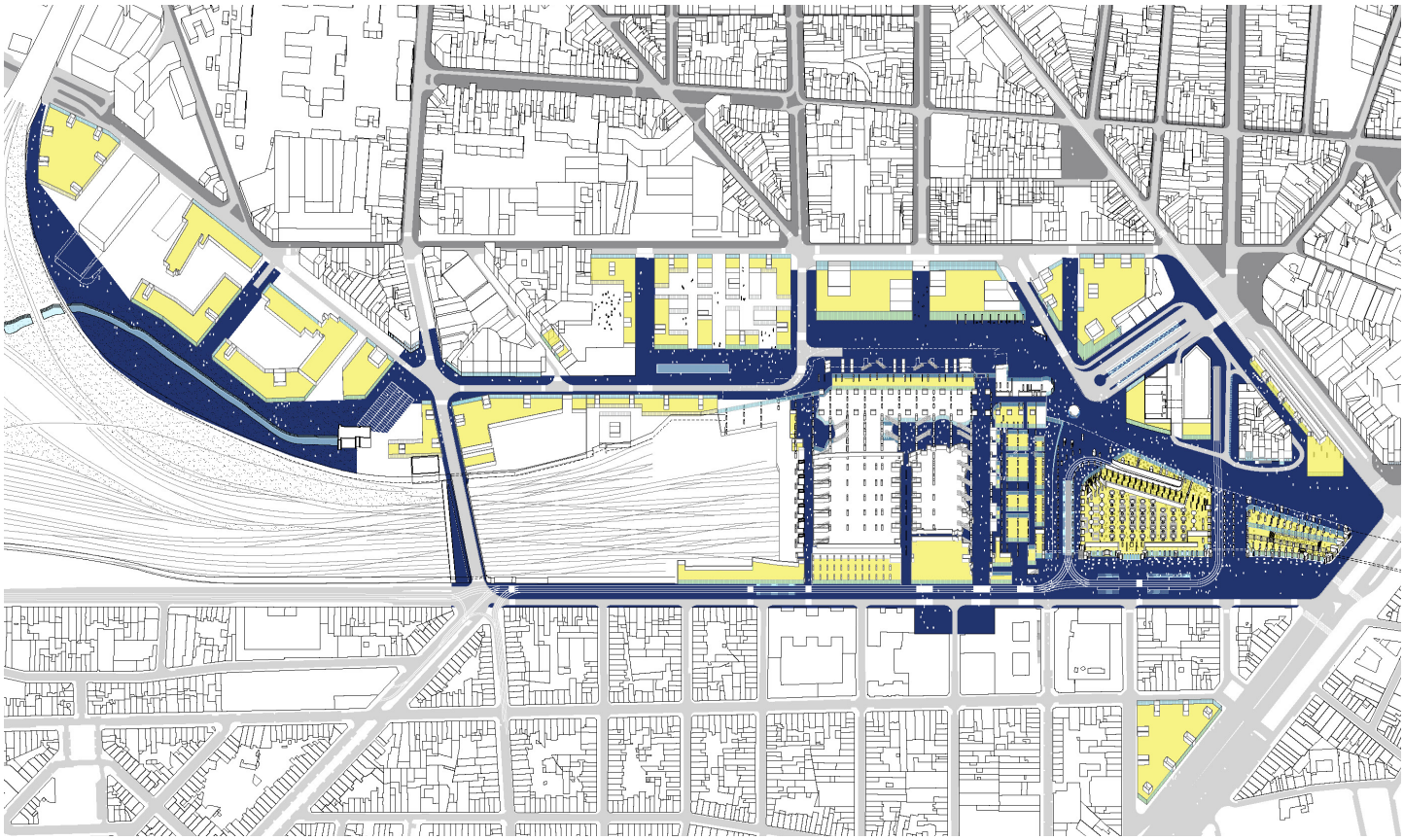
- grote handelszaken, overdekte markt, horeca enz., aantrekkelijk op grootstedelijke schaal

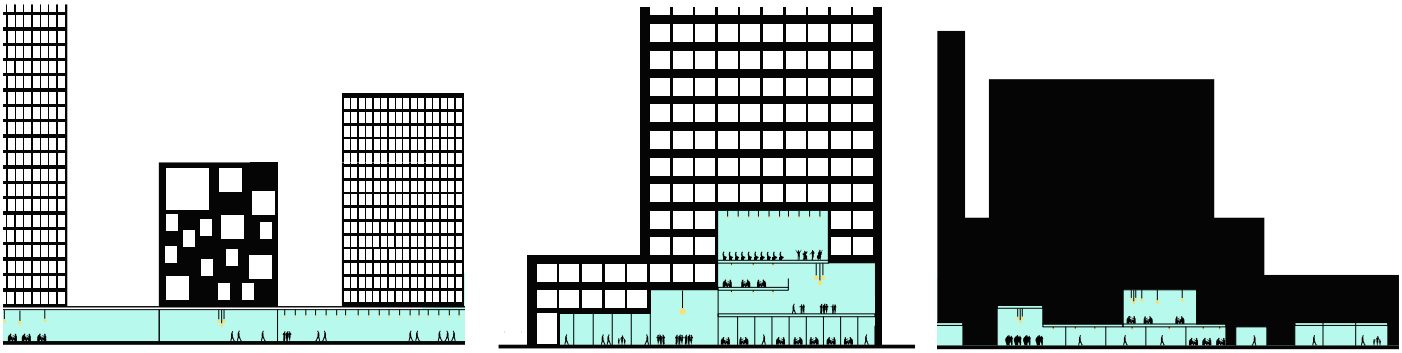
- kleine handelszaken en buurtdiensten

- productiewerkplaatsen

- kantoren (coworking, inkomhal van kantoorgebouwen) of SOHO's (small office – home office)

- gedeelde ruimten in collectieve huisvesting

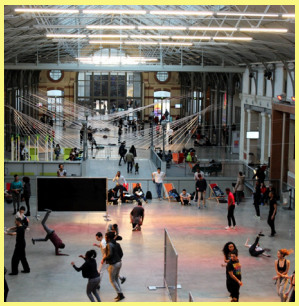




"De illustraties (axonometrieën, doorsneden, perspectieven enz.) van stedelijke vormen die in het strategische luik van het ontwerp van RPA zijn opgenomen, zijn louter indicatief."

Programmatische complementariteit van de lage skyline : typologieën en locaties

Aantrekkelijke voorzieningen op grootstedelijke schaal *



Atelier Novembre, Le 104, Paris

*Cinematheek, concertzaal, museum ...

Aantrekkelijke voorzieningen op buurtniveau*



Rossbauer.Triller, Zurich

*School, kinderdagverblijf, multifunctionele ruimte, gemeenschapscentrum,bibliotheek, sportinfrastructuur...

Aantrekkelijke grote handelszaken op grootstedelijke schaal

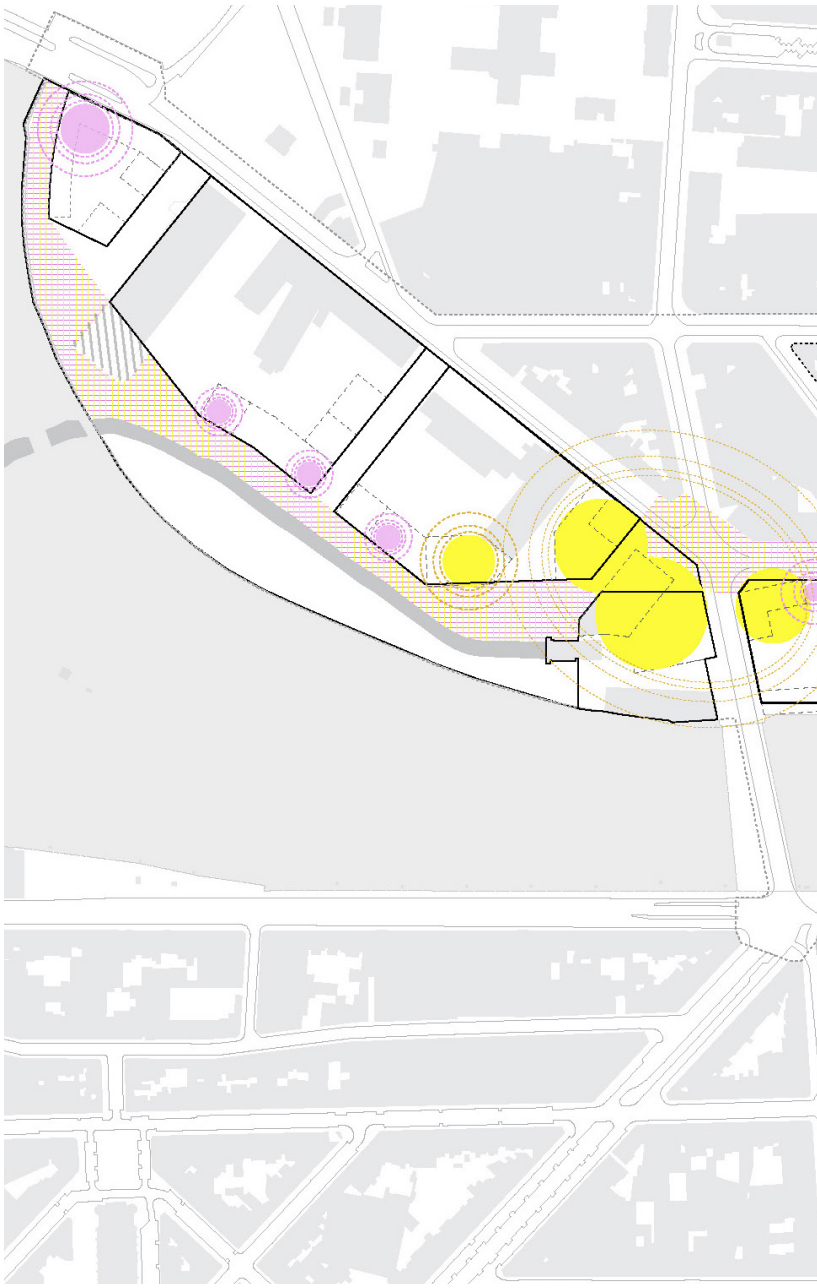


Wilmotte & Associés,
La Station F, Paris

Aantrekkelijke kleine handelszaken op schaal van de buurt



David Chipperfield,
Kantine, Berlin



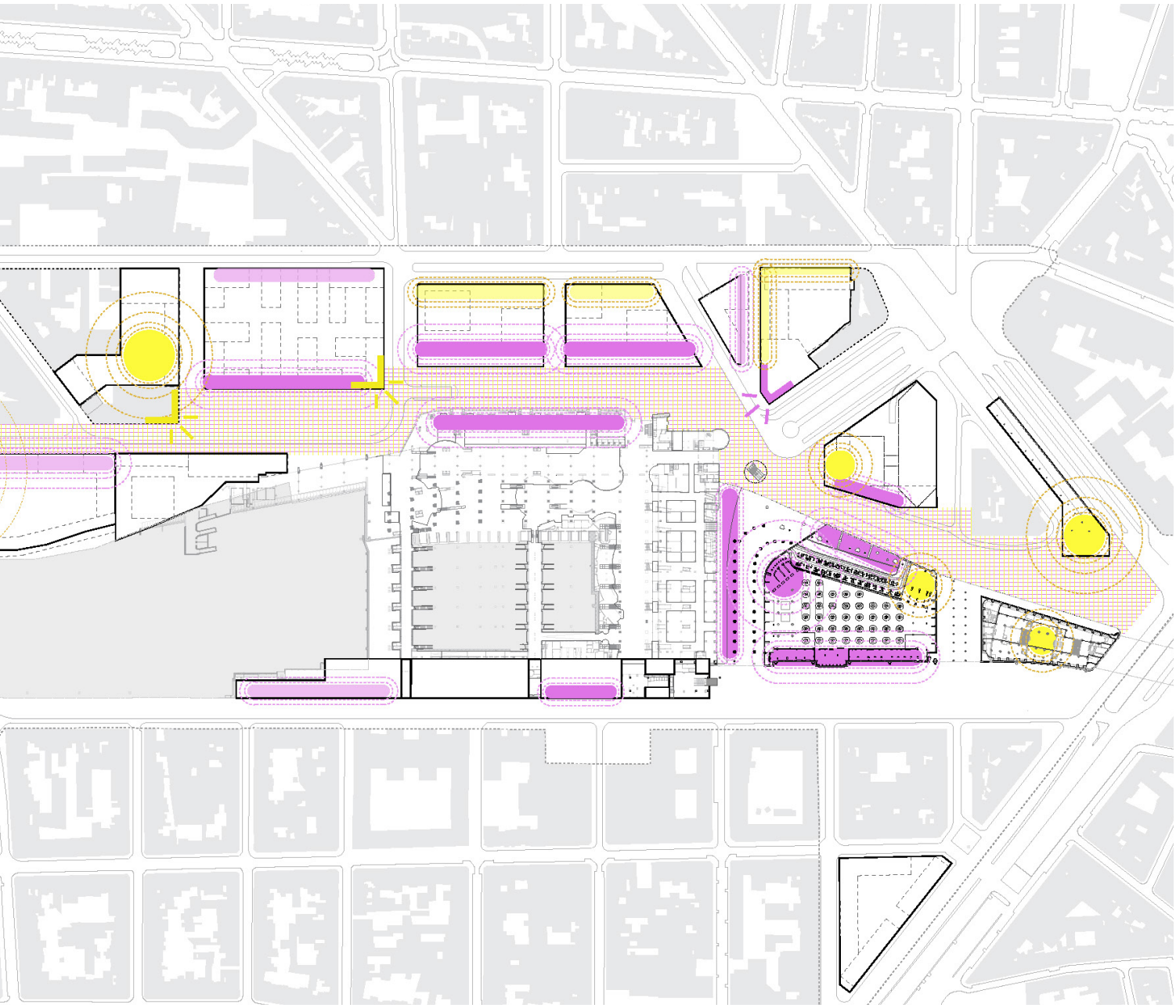
De lage skyline moet het mogelijk maken een programmatische complementariteit te realiseren met het ontmoetingsplatform en in het bijzonder langs de noord-zuidcontinuïteit die de Europaesplanade met het Zennepark verbindt.

Deze continuïteit wordt in de omgeving van het station geactiveerd door aantrekkelijke voorzieningen en handelszaken op grootstedelijke schaal en vervolgens door buurtwinkels en wijkvoorzieningen in het zuiden.

Op schaal van de Zuidwijk gaat het er zowel om de nodige voorzieningen te ontwikkelen tegen het moment dat de nieuwe bewoners arriveren als het huidige gebrek aan voorzieningen te ondervangen dankzij bijkomende voorzieningen voor jonge kinderen, basis- en middelbare scholen, voorzieningen voor bejaarden, sportfaciliteiten en speelpleinen/agoraspaces.

Op schaal van elk huizenblok (met name voor Kuifje en Horta-Bara) moeten langs de nieuwe publieke verbindingen aantrekkelijke functies worden gecreëerd om de levensvatbaarheid van deze verbindingen te waarborgen.

	vloeroppervlakte (m²)	buitenoppervlakte (m²)	terreinoppervlakte (m²) (met parking)
crèche (50 kinderen; 12-15m²/kind)	625	125	
basisschool (475 leerlingen; 2 klassen/jaar)	3.000	3.000	5.600
middelbare school	5.000	3.000	6.100
klein sportcentrum	1.000		
multidisciplinair sportcentrum	2.000 - 2.500		
lokaal gezondheidscentrum	500 - 800		
wijk/verenigingslokaal	500		



GROTE TE ACTIVEREN CONTINUÏTEIT

Handelszaken gekoppeldaan het station

Voorzieningen

SPECIFIEKE SITUATIES DIE LOKAAL MOETEN WORDEN GEACTIVEERD :

Handelszaken

Voorzieningen

Strategisch te activeren invalshoek

"De illustraties (axonometrieën, doorsneden, perspectieven enz.) van stedelijke vormen die in het strategische luik van het ontwerp van RPA zijn opgenomen, zijn louter indicatief."

AMBITIE 3 - EEN WOONVRIENDELIJKE STATIONSWIJK

Instrument 3

EEN GEMENGDE PROGRAMMERING ALS HULPMIDDEL VOOR DE VEERKRACHT VAN HET PROJECT

Programmatische verdeling per huizenblok: locatie

Een van de belangrijkste doelstellingen van het RPA, om de ontwikkeling van een woonvriendelijk stationsgebied te waarborgen, is de ontwikkeling van een gemengde programmering.
De diversiteit van deze samengestelde wijk wordt gegarandeerd dankzij een evenwichtig programma van woningen,kantoren,voorzieningen,productiewerkplaatsen en handelszaken om van de stationswijk een echte, dynamische en aantrekkelijke wijk te maken, die door uiteenlopende mensen op een gevarieerd ritme wordt gebruikt.

TOTAAL: 516 000 M²

GROTE VIERHOEK
TOTAL: 12 000 M²

KLEINE VIERHOEK
TOTAL: 3 500 M²

ZUIDERTOREN (GLVL.)
TOTAL: 1 000 M²

JAMAR
TOTAL: 14 000 M²

KUIFJE
TOTAL: 77 000 M²

POSTSORTEERCENTRUMFONSNY
TOTAL: 86 500 M²

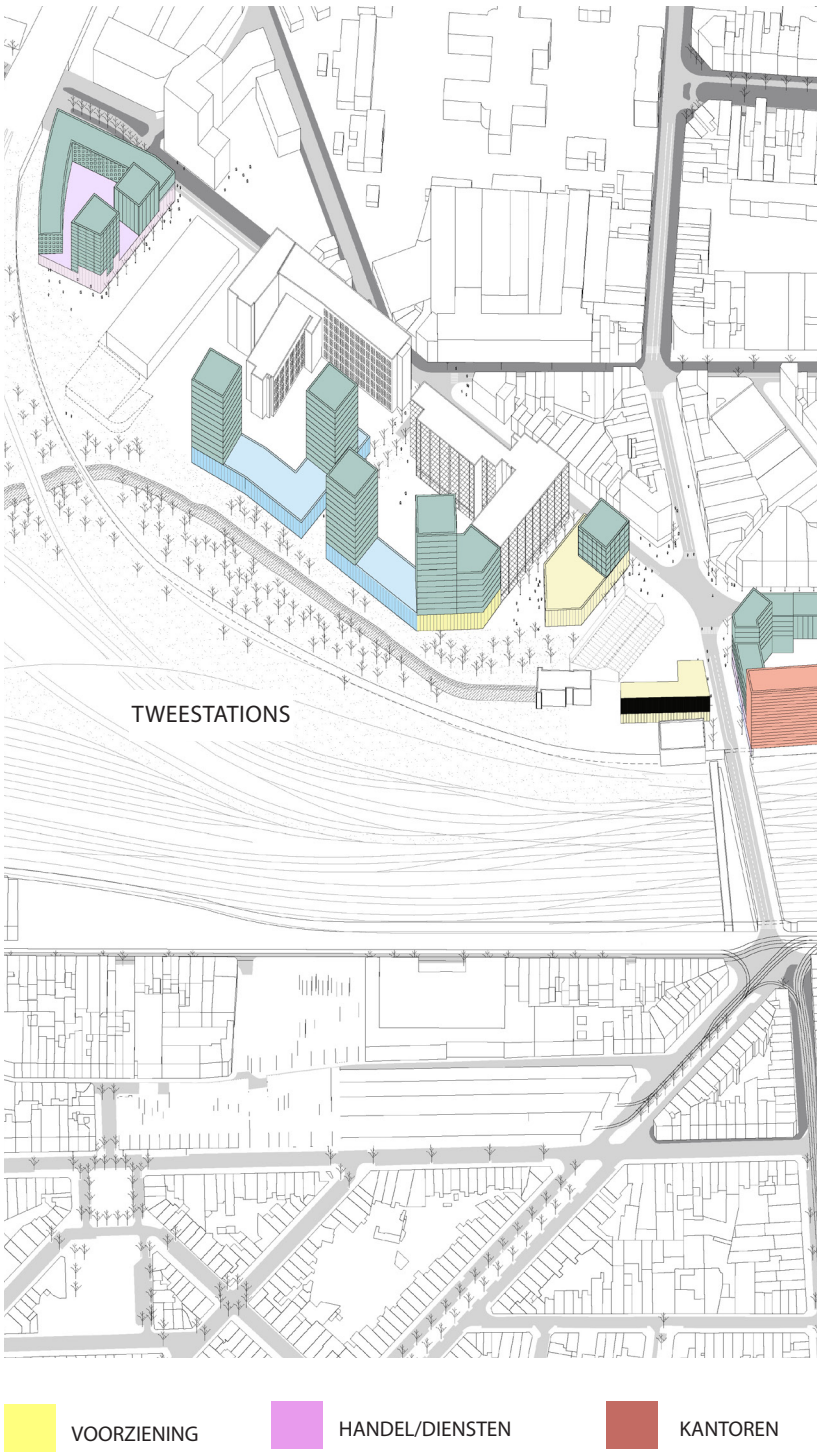
RUSLAND MERODE
TOTAL: 30 000 M²

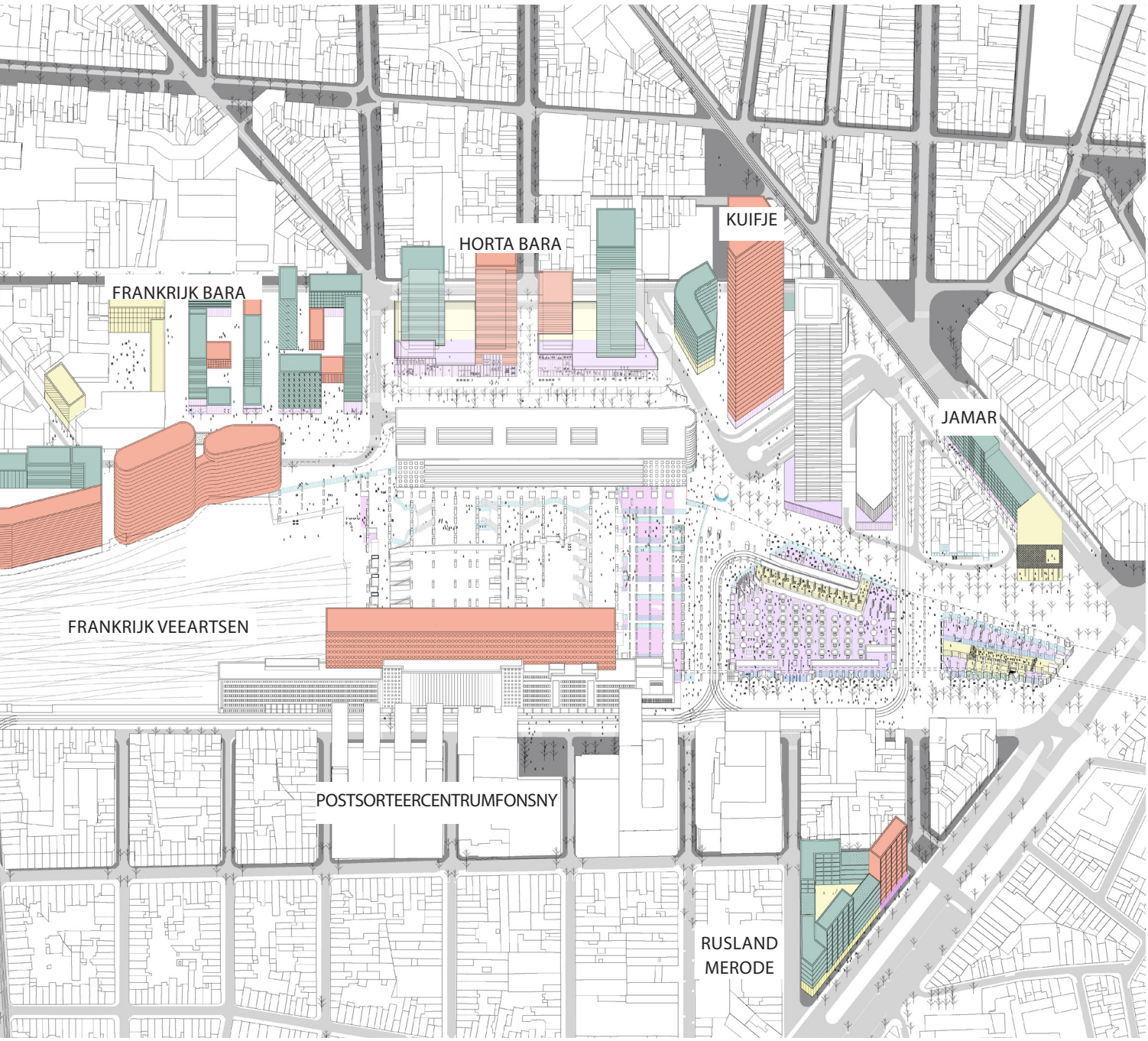
HORTA BARA
TOTAL: 89 000 M²

FRANKRIJK BARA
TOTAL: 60 000 M²

FRANKRIJK VEEARTSEN
TOTAL: 73 000 M²

TWEESTATIONS
TOTAL: 70 000 M²





RESIDENTIEEL

PRODUCTIEWERKPLAATS

"De illustraties (axonometrieën, doorsneden, perspectieven enz.) van stedelijke vormen die in het strategische luik van het ontwerp van RPA zijn opgenomen, zijn louter indicatief."

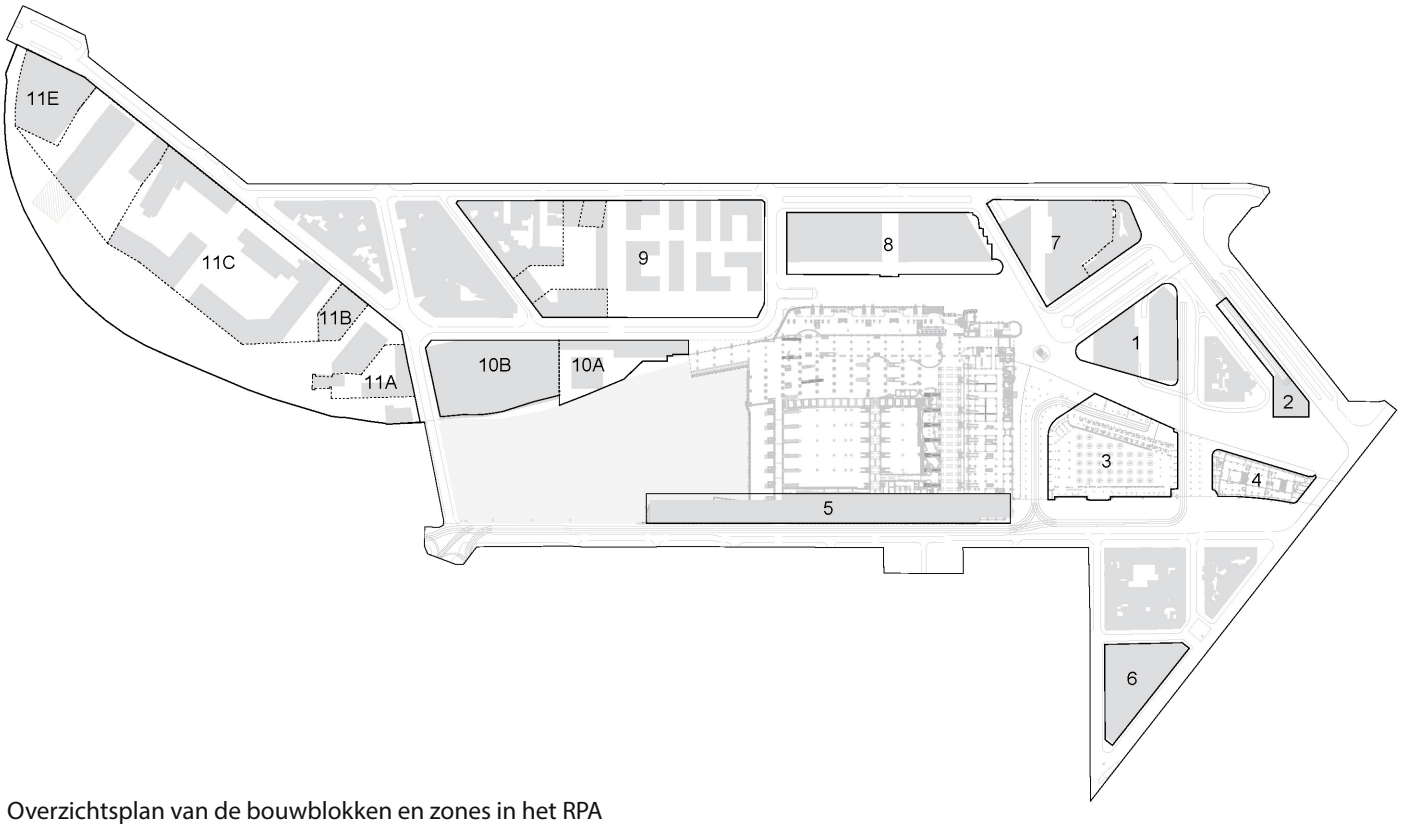
Samenvattende tabel van de nieuwe programmering per huizenblok

Huizenblokken	Kantoren 47%	Bedrijven/Diensten 5%	Voorzieningen 8%	Huisvesting: 39%	Productie -activiteiten 1%	Totale oppervlakte van nieuwe bouwwerken
	245 000 m²	27 000 m²	43 500 m²	194 000 m²	6 500 m²	516 000 m²
1 - Zuidertoren		500 m²	500 m²			1 000 m²
2 - Jamar		500 m²	3 500 m²	10 000 m²		14 000 m²
3 - Grote Vierhoek		10 000 m²	2 000 m²			12 000 m²
4 - Kleine Vierhoek		1 000 m²	2 500 m²			3 500 m²
5 - Postsorteercentrum Fonsny	75 000 m²	2 500 m²	1 000 m²	8 000 m²		86 500 m²
6 - Rusland Merode	7 000 m²	500 m²	2 500 m²	20 000 m²		30 000 m²
7 - Kuifje	56 000 m²	3 000 m²	2 000 m²	16 000 m²		77 000 m²
8 - Horta Bara	40 000 m²	3 000 m²	6 000 m²	40 000 m²		89 000 m²
9 - Frankrijk Bara	7 000 m²	1 500 m²	11 500 m²	40 000 m²		60 000 m²
10 - Frankrijk Veeartsen:	60 000 m²	1 500 m²	1 500 m²	10 000 m²		73 000 m²
A - Zone Toc Infrabel	40 000 m²					38 000 m²
B - Zone Delta Zennewater	20 000 m²	1 500 m²	1 500 m²	10 000 m²		33 000 m²
11 - Tweestations		3 000 m²	10 500 m²	50 000 m²	6 500 m²	70 000 m²
A - Zone Veeartsen			5 000 m²			5 000 m²
B - - Zone Delta Tweestations			2 000 m²	3 000 m²		5 000 m²
C - Zone Ring Station		1 000 m²	2 000 m²	32 000 m²	5 000 m²	40 000 m²
E - Zone Brico		2 000 m²	1 500 m²	15 000 m²	1 500 m²	20 000 m²

"Deze cijfers zijn indicatief. De regelgevende drempels zijn opgenomen in het regelgevende luik van het RPA

vergelijkende tabel oppervlaktes:
Bestaande toestand / RPA (nieuwe en bestaande gebouwen)

Bestaande situatie	Kantoren 438 224 m²	Handelszaken/ diensten 53 628 m²	Voorzieningen 7 101 m²	Huisvesting 65 978 m²	Productie activiteiten 18 146 m²	Totale oppervlakte 583 077 m²
⊕	Te herontwikkelen oppervlakte 13 822 m²					Totale oppervlakte 596 899 m²
Bewaarde, bestaande Oppervlakten	Kantoren 181 228 m²	Handelszaken/ diensten 42 180 m²	Voorzieningen 7 101 m²	Huisvesting 61 091 m²	Productie activiteiten 12 668 m²	Totale oppervlakte 304 268 m²
TOTAAL ontwerp van RPA en bewaarde, bestaande oppervlakten	Kantoren 426 228 m²	Handelszaken/ diensten 69 180 m²	Voorzieningen 50 601 m²	Huisvesting 255 091 m²	Productie activiteiten 19 168 m²	Totale oppervlakte 820 268 m²



Overzichtsplan van de bouwblokken en zones in het RPA

Huisvesting als instrument voor territoriale transformatie
Evenwicht tussen huisvesting en kantoren binnen de perimeter

Een van de belangrijkste doelstellingen van het RPA om de ontwikkeling van een bewoonde stationswijk te garanderen, is het bereiken van een evenwicht tussen kantoren en woningen in alle nieuwe projecten binnen de perimeter. De diversiteit van deze samengestelde wijk wordt ook bereikt door de programmering. Er wordt gezocht naar een evenwicht tussen kantoren en woningen om van de stationswijk een echte wijk te maken, die bewoond en gebruikt wordt door heterogene bevolkingsgroepen, elk in hun eigen ritme. De kantoren zullen voornamelijk worden ontwikkeld langs de spoorwegbundel en in de buurt van het multimodale knooppunt. Dit maakt ruimte vrij voor de ontwikkeling van woonomgevingen in de meest geschikte gebieden.

TOTAAL HUISVESTING : 194 000 M²
(HUISVESTING EN HOTELS)

TOTAAL KANTOREN: 245 000 M²

JAMAR
TOTAAL: 14 000 M²
HUISVESTING: 10 000 M²

KUIFJE
TOTAAL: 77 000 M²
HUISVESTING: 16 000 M²
KANTOREN: 56 000 M²

POSTSORTEERCENTRUMFONSNY
TOTAAL: 86 500 M²
HOTEL: 8 000 M²
KANTOREN: 75 000 M²

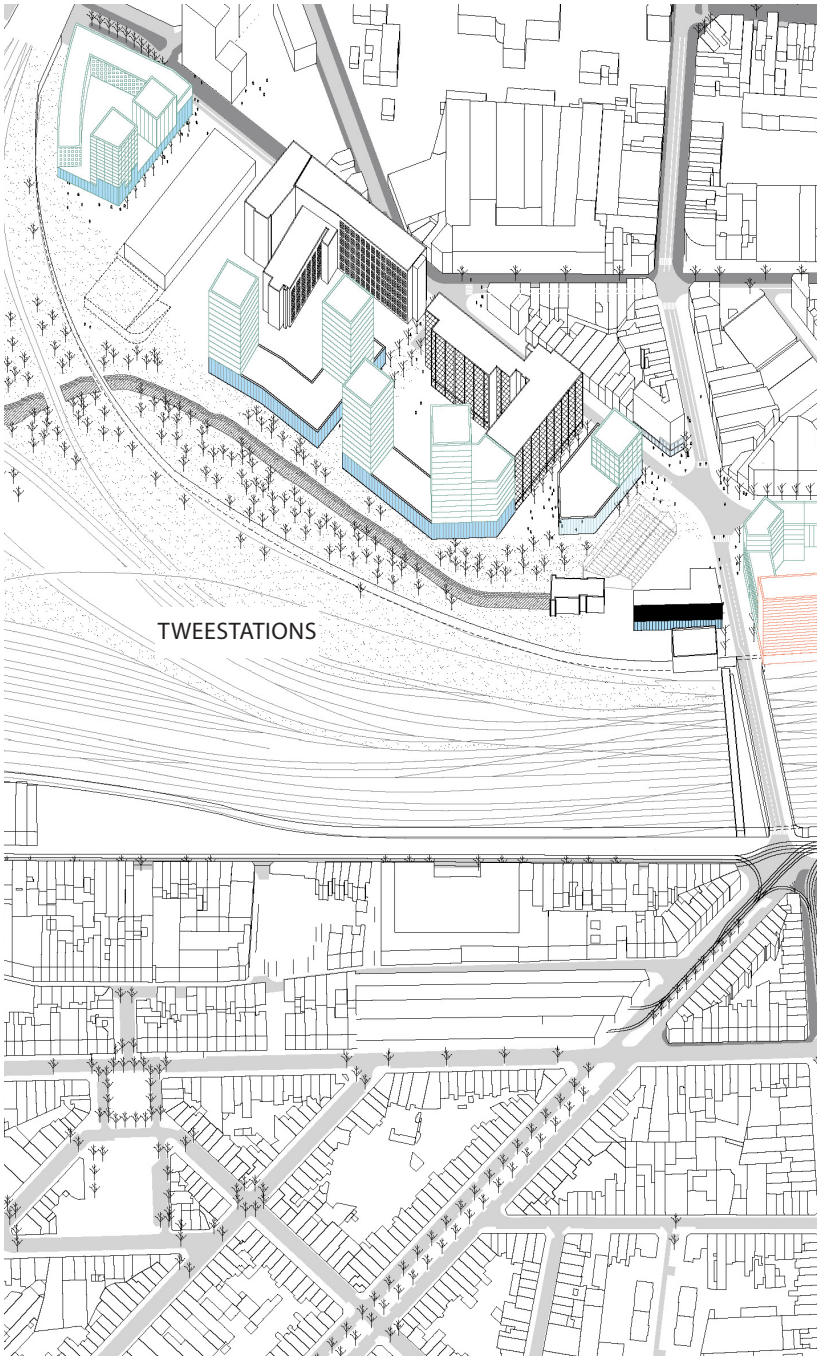
RUSLAND MERODE
TOTAAL: 30 000 M²
HUISVESTING: 20 000 M²
KANTOREN: 7 000 M²

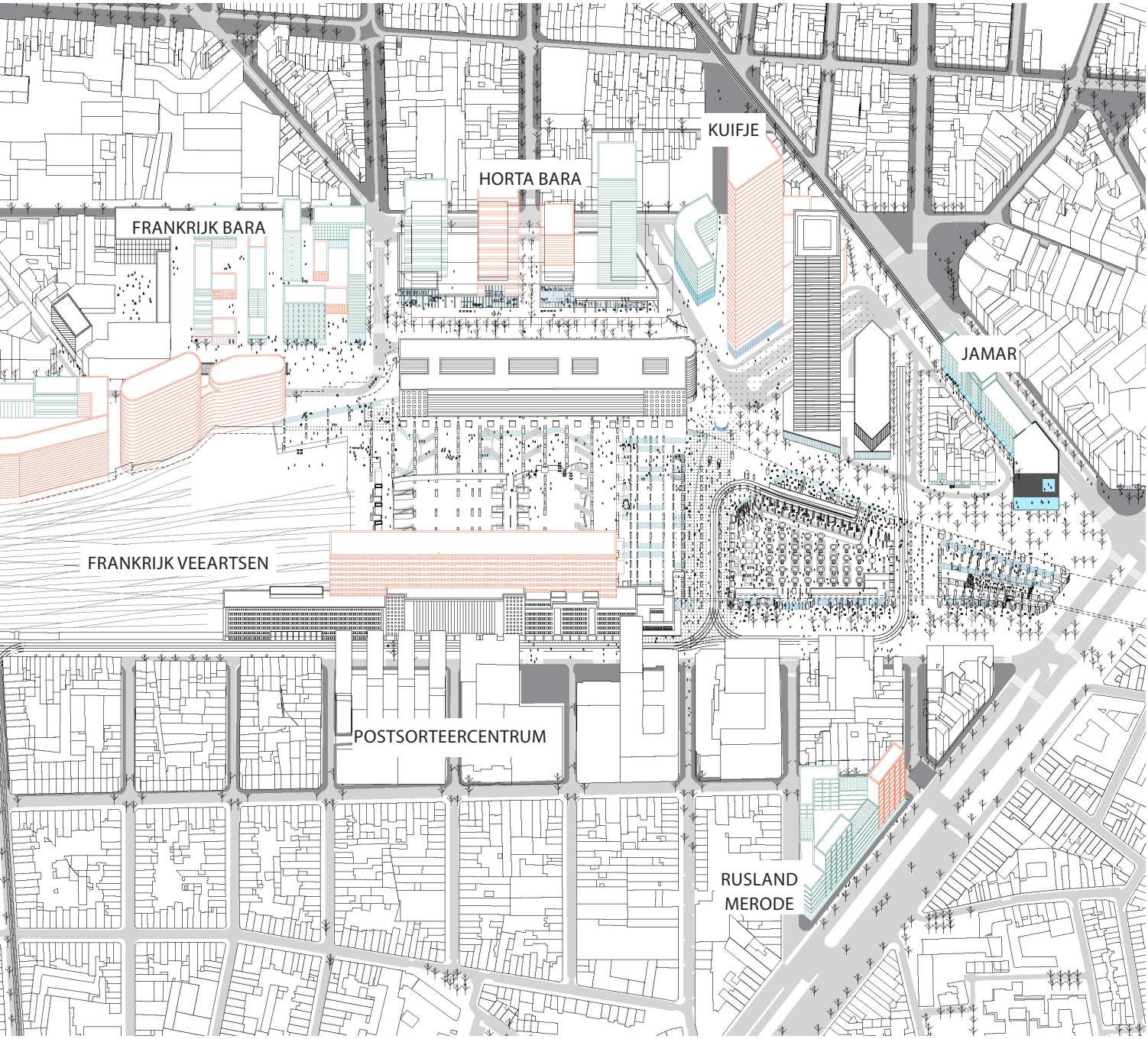
HORTA BARA
TOTAAL: 89 000 M²
HUISVESTING: 40 000 M²
KANTOREN: 40 000 M²

FRANKRIJK BARA
TOTAAL: 60 000 M²
HUISVESTING: 40 000 M²
KANTOREN: 7 000 M²

FRANKRIJK – VEEARTSEN
TOTAAL: 73 000 M²
HUISVESTING: 10 000 M²
KANTOREN: 60 000 M²

TWEESTATIONS
TOTAAL: 70 000 M²
HUISVESTING: 50 000 M²
0 M² EXTRA KANTOORRUIMTE





"De illustraties (axonometrieën, doorsneden, perspectieven enz.) van stedelijke vormen die in het strategische luik van het ontwerp van RPA zijn opgenomen, zijn louter indicatief."

Huisvesting als instrument voor territoriale transformatie: Verschillende woontypologieën

Het begrip 'woonvriendelijk station' verwijst naar de ambitie om meer inwoners te verwelkomen binnen een grotere perimeter rond het station.
De ruimtelijke vertaling van dit concept in al deze situaties zijn een kans om na te denken over de ontwikkeling van de wijk op basis van de kwaliteit en de diversiteit van de aangeboden woningen.

Er zijn vijf verschillende soorten woontypologieën om te beantwoorden aan de uiteenlopende situaties in de wijk, het woningaanbod te verrijken en meer gemengdheid onder de toekomstige bewoners te bewerkstelligen.

- Wonen in het landschap: : compact object, geplaatst in het open landschap. De vier gevels zijn open en het gebouw wordt bediend door een centrale kern om een verdeling van woningen met dubbele oriëntatie mogelijk te maken. De breedte van het volume is minimaal 20 meter, de skyline is relatief hoog en de gebouwen kunnen de rol van markerende elementen op schaal van de wijk spelen. De actieve sokkels staan in rechtstreekse dialoog met het landschap.

- Wonen in de interface: gebouw dat als een grens fungeert, aan de ene kant op de bouwlijn van de straat en aan de andere kant uitgeeft op een intiemer huizenblokinterieur. De gevels en volumes schommelen tussen de stedelijke en de huiselijke omgeving en de actieve gelijkvloerse verdieping is poreus om het zicht (en de mogelijke toegang) vanaf de straat op de binnenzijde van he thuizenblok mogelijk te maken. Ze hebben een lineair volume. De ideale breedte is maximum 13 meter om een verdeling in woningen met voor- en achtergevel mogelijk te maken.

- Gemengd wonen: gebouw met zichtbaarheid op grootstedelijke schaal. De woontypologie is grootstedelijker en kan in hetzelfde gebouw worden gecombineerd met dienstenactiviteiten. Dit gemengde gebruik leidt tot een bepaald model en een belangrijke circulatiekern, die kan worden gedeeld tussen de verschillende toepassingen. De actieve sokkel van het gebouw is ook aanzienlijk. Hij kan voorzieningen en aantrekkelijke handelszaken op grootstedelijke schaal huisvesten.

- Wonen in het interieur: de gebouwen bevinden zich in een huizenblok in een meer huiselijke omgeving. Een meer uitgewerkte notie van een buurtgemeenschap en buurtrelatie. De volumes zijn fijner en compacter om een vrij dichte schikking mogelijk te maken, waardoor huiselijke en intieme tussenruimten worden vrijgemaakt. De volumes zijn zo geschikt dat ze meer huiselijke buitenruimten, die vanaf de straat kunnen worden waargenomen, beschermen dankzij tussenruimten en visuele openingen tussen de verschillende gebouwen. De actieve sokkels van de gebouwen, gericht op de binnenhoven, kunnen kleine handelszaken en aantrekkelijke diensten op de schaal van de wijk huisvesten, maar ook kleinschalige dienstenactiviteiten in de vorm van SOHO (small office / home office).

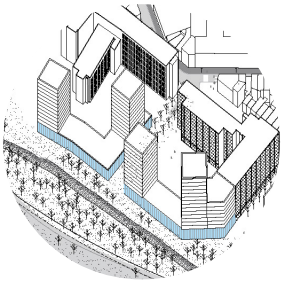
- Wonen in de continuïteit:
De gebouwen zijn opgesteld langs een as (straat, laan en/ of spoorlijn), in continuïteit en dialoog met het Brusselse weefsel.
Ze zijn idealiter met voor- en achtergevel (maximum 13 meter diep) als de context het toelaat (met name als er niet te veel lawaai is, ze niet te zeer zijn blootgesteld aan het uitzicht van tegenoverliggende gebouwen enz). De gemeenschappelijke binnenruimten zijn van hoge kwaliteit en royaal. De vormgeving van de gevel en de buitenruimten (loggia's, serres enz.) moeten de privacy en de geluidsreductie garanderen.
De gevels van de gelijkvloerse verdiepingen moeten een integraal onderdeel vormen van de lage skyline en worden geactiveerd door handelszaken en diensten.

Het bewonersconcept moet ook rekening houden met de noodzaak om sociale woningen te ontwikkelen, die goed verdeeld zijn op het niveau van de respectieve huizenblokken en projecten om de ambitie van de nieuwe regering te verwezenlijken: "Op lange termijn 15% van de woningen voor sociale doeleinden op het hele gewestelijke grondgebied, evenwichtig verdeeld per gemeente en per wijk".

WONENINHETLANDSCHAP

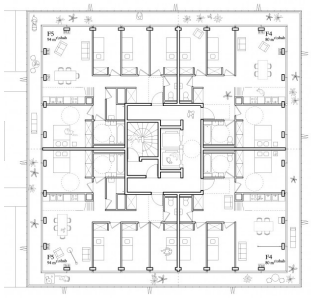
Compact object, ingeplant in het landschap, met alle gevels open
Verdeling van woningen met dubbele oriëntatie

Tweestations





XDGA, Breda

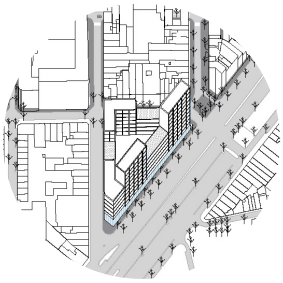


La Chapelle
NP2F

WONEN IN DE INTERFACE

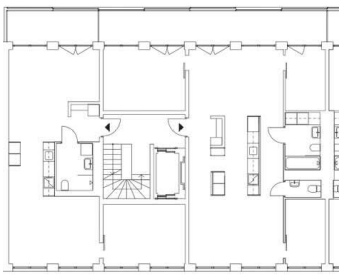
Lineaire gebouwen met twee verschillende gevels (op de bouwlijn aan de straat en open naar het interieur van een huizenblok)
Woningen met voor- en achtergevel

Kuifje
Rusland merode
Frankrijk – veeartsen





Zanderroth Architekten, Berlin

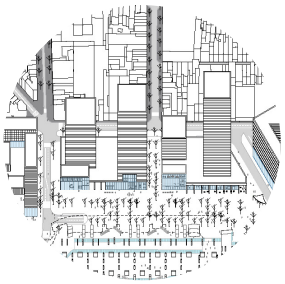


Hammarby gard hus 2
Arrhov Frick arkitektkontor

WONEN IN EEN GEMENGDE OMGEVING

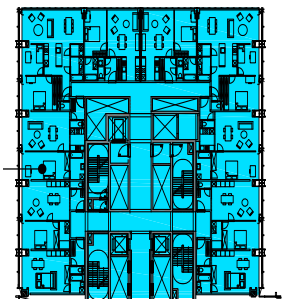
Enkelvoudig model, metropolitaans referentiepunt
Circulatiekern te delen tussen afwisselende verdiepingen van woningen en kantoren

Horta Bara





51n4e, l'AUC, Jasper Ayers, Bruxelles

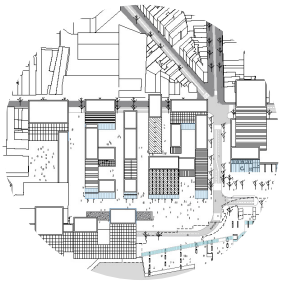


ZIN
51n4e, l'AUC, Jasper Ayers

WONEN IN HET INTERIEUR

Dicht en compact stadsweefsel
Tussenruimten en intieme buitenruimten die zorgen voor een meer huiselijke dimensie.
Dubbelgeoriënteerde,Woningenmet voor- en achtergevel.
Huizenblokken

Frankrijk Bara





Eric Lapierre, Nanterre

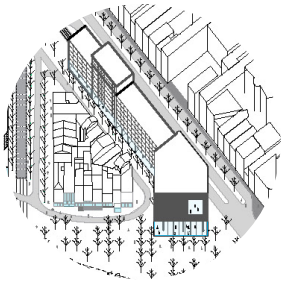


Spreefeld
Carpaneto Architekten,Fatkoehl Architekten,BARarchitekten

WONENINDECONTINUÏTEIT

Gebouwen langs wegen en spoorwegen
Dialoog met het Brusselse stadsweefsel
Bescherming tegen lawaai en inkijk vanaf tegenovergelegen gebouwen door een speciale behandeling van de gevels.
Woningen met voor- en achtergevel

Jamar





Hub, Anvers



Mad Building
Mad Arkitekter

Werk- en productiemethoden herdenken: een deugdzame pijler en een duurzame

Door evenwicht te scheppen tussen woningen en kantoren zal Brussel Zuid een echte wijk worden, meer dan alleen een doorgangsplaats. De wijk wordt een werkplaats, waar veel gebruiken/activiteiten op natuurlijke wijze geactiveerd worden, waardoor de wijk een echte leefruimte wordt, bewoond en gebruikt door heterogene bevolkingsgroepen, elk op hun eigen ritme. Momenteel is het aanbod van diensten in de directe omgeving van het station eerder bedoeld voor transitreizigers, de kantoren beperkt tot imposante gebouwen voor grote groepen en de woningen niet echt gevarieerd en slechts bedoeld voor een deel van de Brusselse bevolking. De hoge skyline van nieuwe ontwikkelingen is bedoeld om het aanbod aan vormen en schalen van huisvesting, maar ook van kantoren, te verrijken met tijdelijke praktijken, werknemers/reizigers, kleine en grote bedrijven, grote groepen, productiebedrijven, activiteiten, werkplaatsen enz.

De balans tussen woon- en werkruimte moet ook een evenwicht en vlotte werking op schaal van de wijk teweegbrengen, wat ook voelbaar zou zijn op schaal van de gebouwen.
De torens, die symbool staan voor het verticaal gemengde karakter dankzij de implementatie van deze twee programma's, zullen profiteren van een synergie of gedeelde energie, wat bijdraagt tot de duurzaamheid van het gebouw.
Op dezelfde manier zal de verspreiding van werkplekken in de buurt werknemers aanmoedigen om te lopen of te fietsen naar het werk, omdat deze bereikbaar zal zijn.
Dit evenwicht kan zelfs in de publieke ruimte werken, doordat het aantal parkeerplaatsen kan worden gereduceerd en er zo ruimte vrijkomt voor andere doeleinden. Grote projecten, zoals dat van de NMBS in het huizenblok van het postsorteercentrum Fonsny en dat van Infrabel in het huizenblok Frankrijk Veeartsen, maken deel uit van dit systeem en zorgen er dankzij de aanleg van gemeenschappelijke parkings op wijkschaal voor dat er minder op straat wordt geparkeerd.

- Productieve gemengdheid : De typologie van aanpasbare werk- en productieplekken, die verschillende soorten productie kunnen huisvesten, van werkplaatsen tot bedrijven en grote productiesites, is een van de uitdagingen van de programmatische gemengdheid. Deze rijkdom aan schaalgrootte zal ook leiden tot een rijkere gemengdheid van de bevolking, de gebruiksmogelijkheden en de soorten ruimte.
De starterscentrum, ruimten die tegen een laag bedrag worden verhuurd aan jonge bedrijven, zou een interessant programma zijn, dat kan worden afgestemd op verschillende schalen en dat zou helpen om de huizenblokken en de buurt nieuw leven in te blazen.
Het gaat immers niet alleen om de inrichting van ruimten en het leven van de werknemers, maar ook om de rijkdom aan bedrijven die zich in Brussel-Zuid kunnen vestigen en ontwikkelen.

- SOHO/Small Home Office : specifieke woningen zoals SOHO's (wonen & werken) zijn innovatieve concepten, die beantwoorden aan een groeiende vraag en een hedendaagse levensstijl.
Meer woningen, beter wonen: het vervagen van de scheidingslijn tussen woon- en werkruimten aangrijpen om een oneindig aantal nieuwe grootstedelijke situaties te genereren.
Meer woningen en beter wonen betekent een nieuwe omgeving ontwerpen, die de grenzen tussen architectuur, design en nieuwe technologieën doet vervagen.
Wonen en werken op dezelfde plaats: werkplaatsen, elk gekoppeld aan een appartement, bestemd om ambachtslieden, starters, micro-ondernemers en vrije beroepen in onder te brengen.

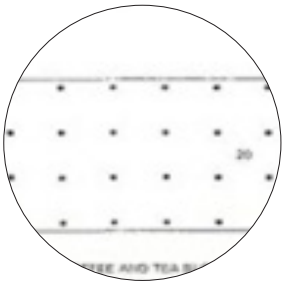
- Kantoren: : Naast hun verwevenheid met woningen moeten ook de werking en filosofie van de werkruimten in de vorm van kantoorplateaus worden heroverwogen. Dit is wat het exemplarische Brusselse herinrichtingsproject van het WTC doet. De werkervaring wordt verbeterd door ruimten te voorzien die de gebruiker stimuleren om zich deze ruimten eigen te maken. Het gemeenschappelijke restaurant fungeert als een schakel tussen verschillende werkplekken.

- Productie : De integratie van productieplaatsen in de wijk kadert in het idee dat de productie deel uitmaakt van de circulaire economie van de wijk. De productielocaties brengen ook een diversiteit aan schalen en soorten ruimten met zich. Door in de stad te worden opgenomen, vindt de productieve ruimte weer zijn plaats in het dagelijks leven van de bewoners.

PRODUCTIEVEGEMENGDHEID

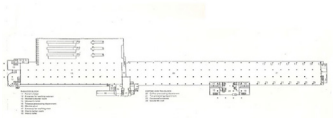
- samenleven van verschillende bedrijven/werkplaatsen
- aanwezigheid van productie op verschillende schalen
- flexibiliteit

Huizenblok Frankrijk-Bara
Huizenblok Frankrijk-Veeartsen
Huizenblok Tweestations





Van der Vlugt & Brinkman, Rotterdam

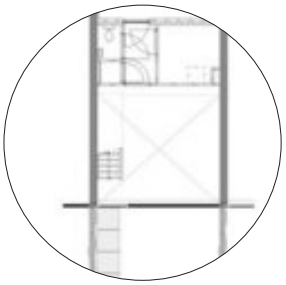


Van Nelle Fabrik, Rotterdam

SOHO'S

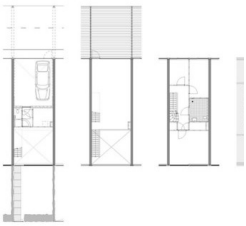
- beperkte schaal
- nieuwe manier van werken
- wonen

Huizenblok Frankrijk-Bara





NP2F, Paris

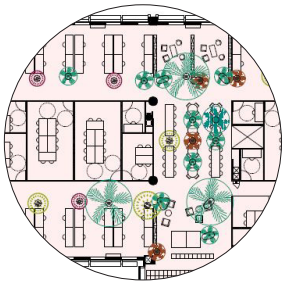


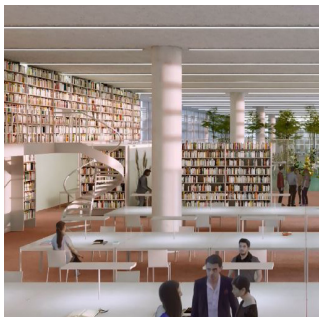
Atelier Kempe Thill, Amsterdam

KANTOREN

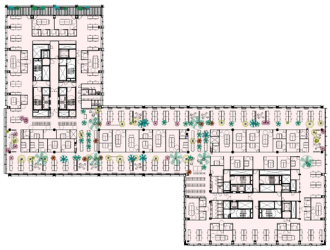
- inrichting
- verschillende toepassingen
- gemeenschappelijke ruimten
- flexibiliteit

Kuifje
Atrium
Huizenblok Frankrijk-Veeartsen
Postsorteercentrum Fonsny





51n4e, l'AUC, Jasper Ayers, Bruxelles

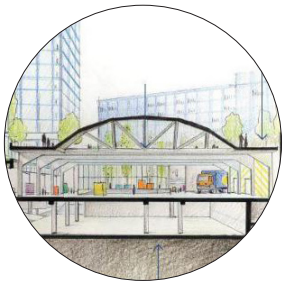


Réhabilitation du WTC
51n4e, l'AUC, Jasper Ayers

PRODUCTIE

- deelname aan de circulaire economie
- starterscentrum

Huizenblok Tweestations





Bogdan & Van Broeck, Bruxelles



Novacity

Duurzame gebouwen en open ruimten als garantie voor een kwaliteitsproject

Duurzaamheid is de inherente doelstelling van elk van de structurele aspecten van het RPA en geïntegreerd in elk onderdeel ervan. De studie van de mobiliteit, de publieke ruimte en de programmatoewijzingen zijn intrinsiek verbonden met de notie van duurzaamheid.
De formulering van de principes voor Brussel-Zuid is gebaseerd op de ambitie om van dit gebied een voorbeeld op schaal van het gewest te maken. Niet alleen in termen van de stedelijke eigenschappen van het geheel, maar ook in termen van de ecologische, sociale en architecturale kenmerken van elk project dat deel uitmaakt van de herontwikkeling van dit gebied.
Bij de uitvoering van de projecten moet rekening worden gehouden met meerdere parameters:

- Bijdrage aan de circulaire economie:
Dit punt omvat het onderhoud en de renovatie van gebouwen, evenals het hergebruik van materialen en het gebruik van hernieuwbare grondstoffen.

Voor de kantoorgebouwen die reeds in de wijk aanwezig zijn en waarvoor het PAD in een nieuwe programmering met woningen voorziet, betekent dit dat de herbestemming van bestaande gebouwen met het oog op een wijziging van het programma systematisch moeten worden bestudeerd, zowel vanuit ruimtelijk (structuur, afmetingen, vormgeving...) als vanuit ecologisch en economisch oogpunt.

Wat de bouw betreft, moet aandacht worden besteed aan passieve en hernieuwbare methoden om het binnenshuiscomfort in de winter en de zomer te garanderen, alsook aan het gebruik van hernieuwbare energiesystemen, zoals zonnepanelen en warmtepompen.
Bij de programmering is het belangrijk na te denken over de synergie tussen activiteiten, met complementaire energiebehoeften en de bundeling van hun energiesystemen.

- Duurzaamheid van het project:
Dit punt betreft de garantie van de duurzaamheid van een project in de tijd. Het water- en stromenbeheer moet worden gevolgd, evenals de energieproductie en het gebruik van flexibele structuren. Zo kan het waterverbruik worden teruggedrongen door de opvang van regenwater. Ook het aanpassingsvermogen van de gebouwen moet worden bestudeerd, zodat ze kunnen evolueren en verschillende soorten programma's kunnen huisvesten.

- Aandacht voor het microklimaat:
Bij de inplanting van nieuwe gebouwen, in het bijzonder gebouwen met een hoogte boven 40 meter en gebouwen aangeduid als 'hoogbouw', moet rekening gehouden worden met de wind. De koude winden uit zuidwestelijke richting vormen immers de belangrijkste beperking voor het klimaatcomfort in Brussel. Daarom moet bijvoorbeeld worden vermeden hoge gebouwen te zetten die loodrecht op de wind staan en moeten de sokkels tegen deze wind worden beschermd.
Tot slot wordt de aanleg van beplante oppervlakken, en in het bijzonder de installatie van semi-intensieve groendaken, aangemoedigd om de gebouwen te verkoelen en planten in de architectuur te brengen.

- Beheer van overlast:
Potentiële overlast van het project, zoals lawaai, logistiek of parkeren, zal in het project geïntegreerd moeten worden en zodanig beheerd moeten worden dat het geen overlast veroorzaakt voor de bewoners van de wijk en het leven in de publieke ruimte.

Op deze wijze draagt het RPA bij tot de gewestelijke doelstellingen op het vlak van de vermindering van de directe en indirecte uitstoot van broeikasgassen en de ontwikkeling van hernieuwbare energie:

- Bijdragen tot de uitvoering van de strategie om de milieueffecten van bestaande gebouwen in het BHG tegen 2030 en 2050 te verminderen,

- De renovatie van bestaande gebouwen stimuleren,

- Zoveel mogelijk het onderhoud en de renovatie van bestaande gebouwen bevorderen, met name wanneer dit verenigbaar is met een het gaat om een mix van kantoor en huisvesting.

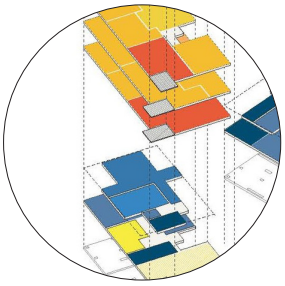
- Beperken van de milieueffecten van afbraak,

- Bevorderen van installaties voor de opwekking van hernieuwbare warmte en elektriciteit op projectniveau, wanneer deze energie-efficiënt zijn,

- Aanmoedigen van energie-efficiënte wijken, met in eerste instantie het verminderen van de energiebehoeften van de infrastructuur en van de vraag naar warmte en koeling van de gebouwen, en vervolgens de resterende energievraag zoveel mogelijk te dekken met hernieuwbare energiebronnen.

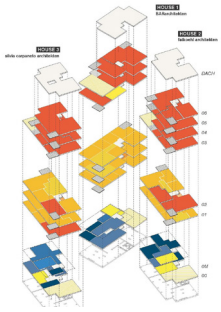
DUURZAAMHEID

- flexibele ruimten
- waterterugwinning en -hergebruik
- energieproductie





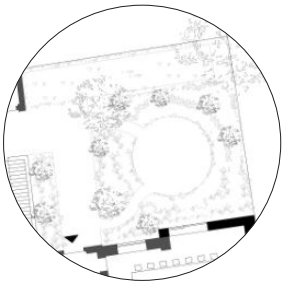
Carpaneto Architekten, Berlin



Spreefeld

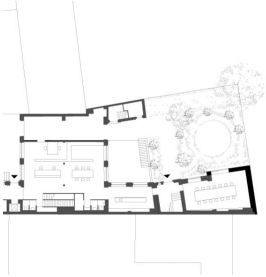
MICROKLIMAAT

- bescherming tegen de wind
- beschaduwing
- beplant oppervlak (groendaken)





David Chipperfield, Berlin



Kantine

OVERLASTBEHEER

- lawaai
- parkeren
- verhullen/dimmen





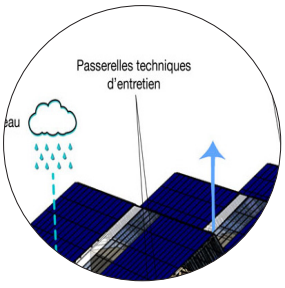
Carpaneto Architekten, Berlin



Spreefeld

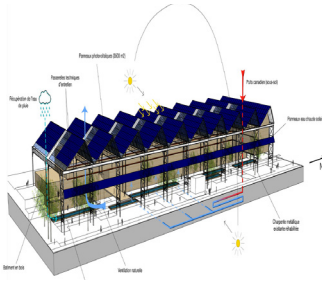
CIRCULAIRE ECONOMIE

- Synergie
- hergebruik van materialen
- hernieuwbare hulpbronnen
- Behoud van bestaande gebouwen



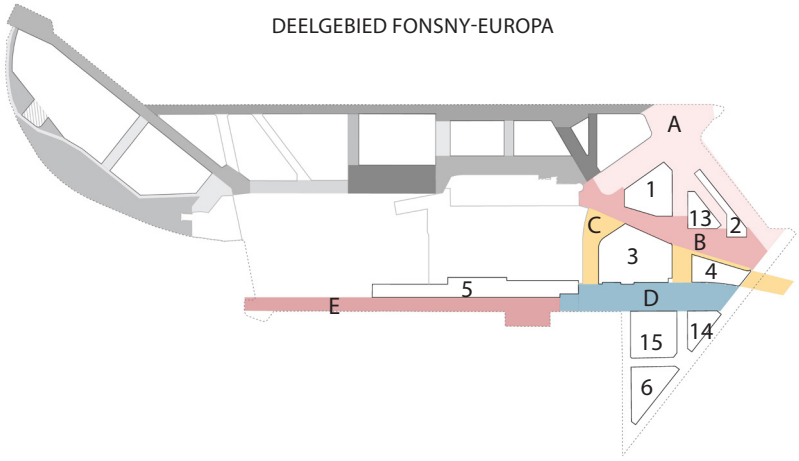


Jourda Architectes, Paris

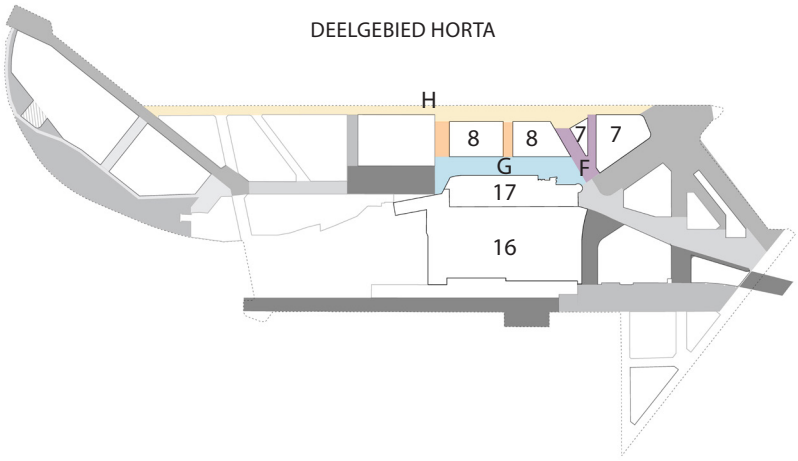


Halle Pajol

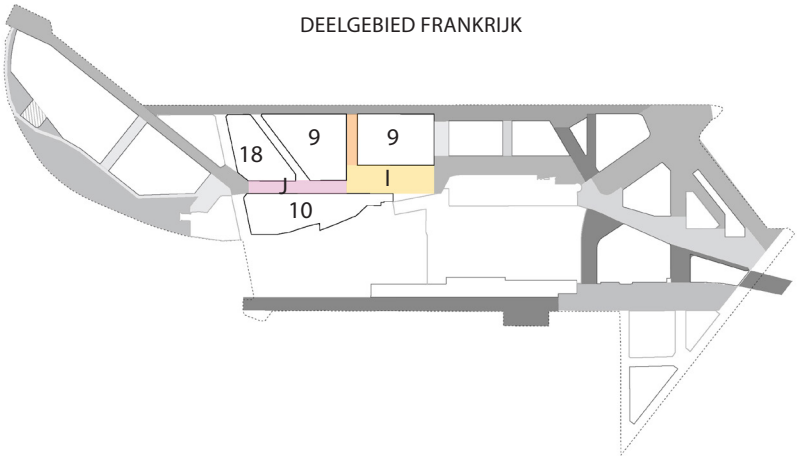
DEELGEBIED FONSNY-EUROPA



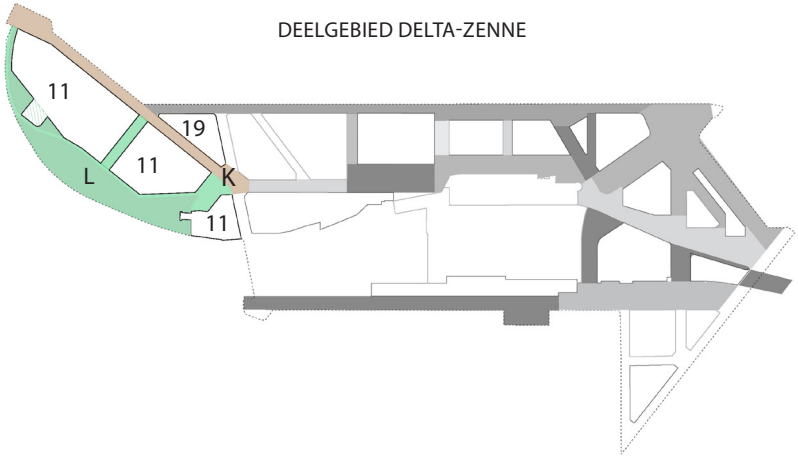
DEELGEBIED HORTA



DEELGEBIED FRANKRIJK



DEELGEBIED DELTA-ZENNE



STRATEGISCH LUIK - VISIE PER RUIMTE
VIER DEELGEBIEDEN

DEELGEBIED FONSNY-EUROPA

HUIZENBLOKKEN
1. Sokkel van de Zuidertoren
2. Jamar
3. Grote Vierhoek
4. Kleine Vierhoek
5. Postsorteercentrum, Fonsny
6. Rusland-Merode
13. Jamar-Argonne*
14. Argonne-Fonsny *
15. Rusland-Fonsny*

PUBLIEKE RUIMTEN
A. Bara-Spaak
B. Europaesplanade
C. Ondervlakken van Fonsny-Europa
D. Grondwetplein
E. Fonsny

DEELGEBIED HORTA

HUIZENBLOKKEN
7. Kuifje
8. Horta Bara
16. Zuidstation*
17. Station-Horta*

PUBLIEKE RUIMTEN
F. Kuifje-Blerot
G. Hortaplein
H. Bara

DEELGEBIED FRANKRIJK

HUIZENBLOKKEN
9. Frankrijk-Bara
10. Frankrijk-Veeartsen
18. Frankrijk-Parenté*

PUBLIEKE RUIMTEN
I. Frankrijkplein
J. Frankrijkstraat

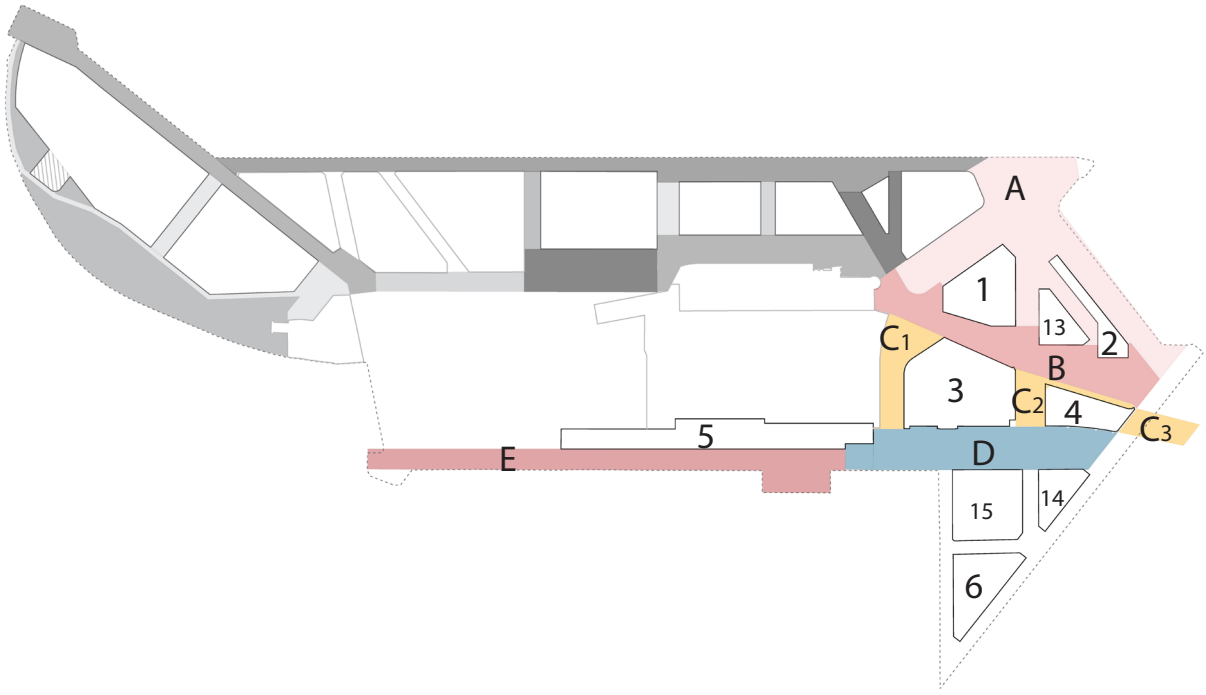
DEELGEBIED DELTA-ZENNE

HUIZENBLOKKEN
11. Tweestations
19. Tweestations-Bara*

LES ESPACES PUBLICS
K. Tweestations-Delta
L. Zennepark

* Huizenblokken waarvoor geen bijzondere reglementaire voorschriften gelden

DEELGEBIED FONSNY-EUROPA



HUIZENBLOKKEN

1. Sokkel van de Zuidertoren
2. Jamar
3. Grote Vierhoek
4. Kleine Vierhoek
5. . Postsorteercentrum Fonsny
6. Rusland-Merode
13. Jamar-Argonne
14. Argonne-Fonsny
15. Rusland-Fonsny

PUBLIEKE RUIMTEN

A. Bara-Spaak
B. Europaesplanade
C. Ondervlakken van Fonsny-Europa
Overdekte Straat (1) Argonnestraat (2) en Kleine Ring (3)
D. Grondwetplein
E. Fonsny

Huizenblokken

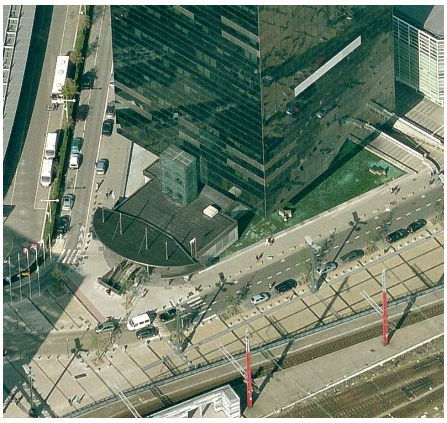




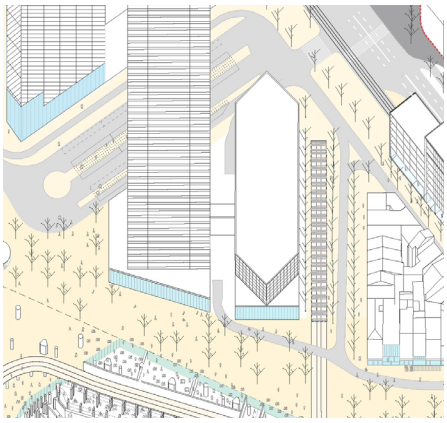
OPPERVLAKTE : 6 900 M²

1 - De sokkel van de Zuidertoren

TOTAAL NIEUWE OPPERVLAKTE	HANDEL/DIENSTEN OF VOORZIENINGEN
1 000 M²	1 000 M²







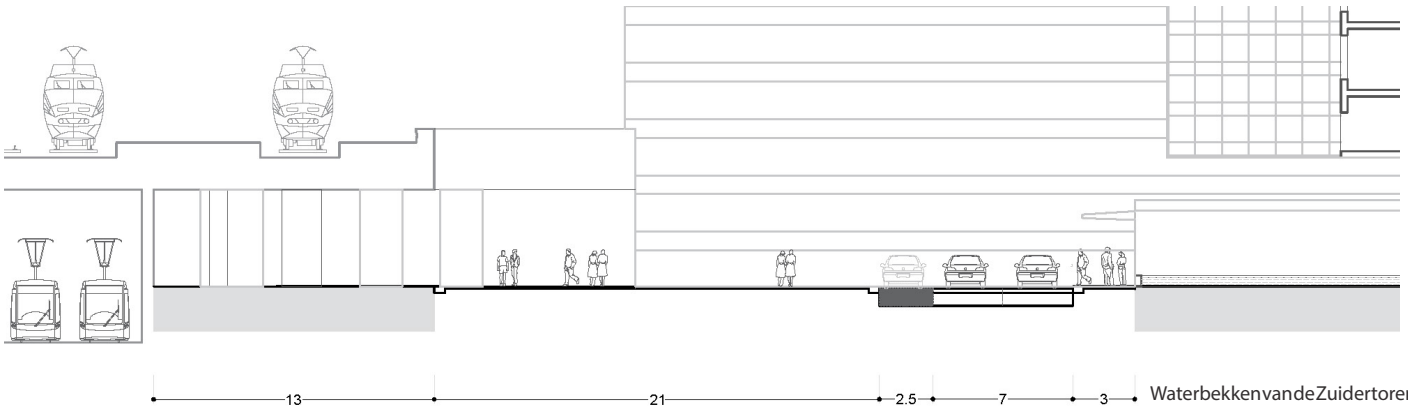
CONTEXT

De Zuidertoren drukt sinds 1967 zijn stempel op het landschap van het zuidwestelijke deel van het stadscentrum en is vandaag nog altijd de hoogste toren van België.
Een halve eeuw later herbergt de zogenaamde Pensioentoren alleen maar kantoorruimte en heeft hij geen relatie, noch programmatisch, noch ruimtelijk, met zijn directe context.
De toren hangt is opgetrokken boven de waterbekkens die voor de koeling worden gebruikt.
De sokkel, die hermetisch, naar binnen gekeerd en verhoogd is ten opzichte van de publieke ruimte, is alleen toegankelijk in het zuiden van het huizenblok.

AMBITIES

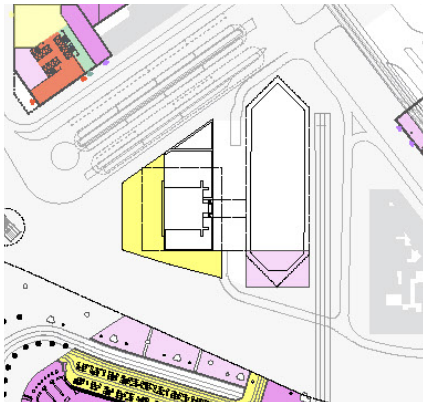
De ambitie voor de Zuidertoren is zijn potentieel als invloedspool voor de wijk maximaal te ontwikkelen. Daartoe wordt in het RPA voorgesteld een synergie te vinden tussen een lage skyline, hier de sokkel van de toren, die moet worden geactiveerd en op de publieke ruimte moet worden gericht, en de Europaesplanade, waarover hij zich kan uitstrekken en beschermen tegen de wind.

Doorsnede JJ' van de Europaesplanade - Huidige situatie



"De illustraties (axonometrieën, doorsneden, perspectieven enz.) van stedelijke vormen die in het strategische luik van het ontwerp van RPA zijn opgenomen, zijn louter indicatief."


Renzo Piano, London




TVK, Paris

PROGRAMMA

Het doel is om programmatische correlaties te realiseren tussen de toren en de activiteiten in de sokkel, met name gericht op kantoorpersoneel, maar ook op reizigers en omwonenden.

De activering van de gelijkvloerse verdieping en de Europaesplanade moet het voorwerp uitmaken van een gedeeltelijke of volledige bestemming gewijd aan een activiteit die aantrekkelijk is voor reizigers en bewoners van de wijk, zoals bijvoorbeeld handelszaken.

Op lange termijn is het een goed idee de programmering van de gelijkvloerse verdieping te herbekijken om er een openbare voorziening te huisvesten, die door de geprivilegieerde locatie aantrekkelijk zou zijn op een grootstedelijke schaal.

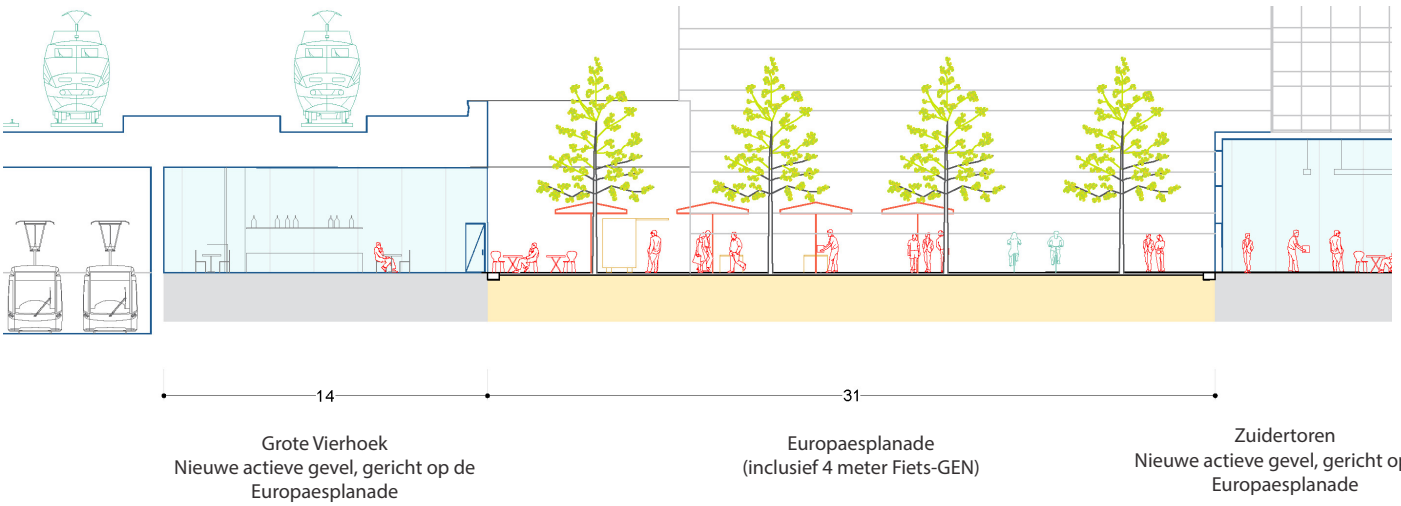
SOKKEL EN LAGE SKYLINE

De details van de verbinding tussen de gevels van de sokkel en het ontmoetingsplatform moeten zorgvuldig worden uitgewerkt voor een maximale integratie in de nieuwe publieke ruimte. De sokkel kan een maximale hoogte van 10 meter bereiken (wat overeenkomt met twee verdiepingen).

De interventie moet het mogelijk maken om de publieke ruimte te activeren. De herinrichting moet een royaal en gemakkelijk toegankelijk interieur bieden en beschutting bieden tegen de wind.

De buiteninterventies moeten licht zijn en de kwaliteit van de omgeving van de publieke ruimte verbeteren. Uitlopers (luifels e.d.) zijn toegestaan om de effecten van wind te beperken en de publieke ruimte te beschermen tegen slecht weer.

Doorsnede JJ' van de Europaesplanade – Visie RPA



Huizenblokken



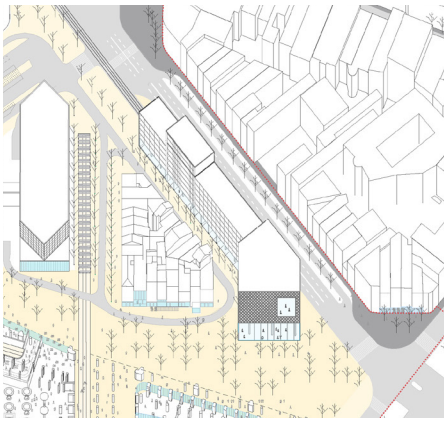


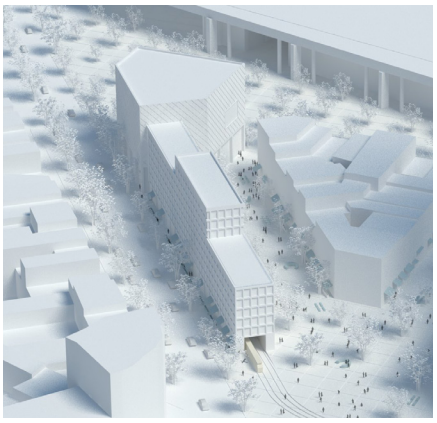
OPPERVLAKTE : 2 600 M²

2 - Jamar

TOTAAL NIEUWE OPPERVLAKTE	HANDEL / DIENSTEN	VOORZIENINGEN	RESIDENTIEEL
14 000 M²	500 M²	3 500 M²	10 000 m² huisvesting







CONTEXT

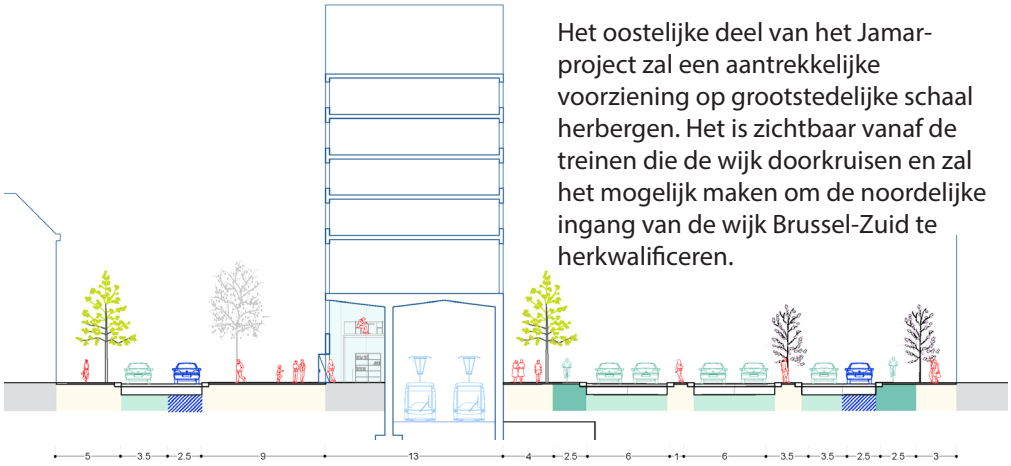
De Jamarlaan is een getuige van de grote stedelijke ontwikkelingen in de wijk en is een wegruimte van lage stedelijke kwaliteit, vooral vanwege zijn proporties. De laan is haast even breed als ze lang is en lijkt een leemte in de stad, gesplitst door een 120 meter lange, infrastructurele tunnelingang: de uitgang van tramlijn 81.

AMBITIES

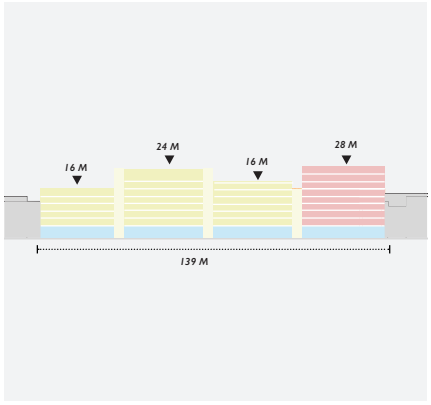
Het RPA beveelt de implementatie aan van een openbaar programma voor huisvesting, kleine handelszaken en voorzieningen boven de tunnelingang. Naast de creatie van huisvesting, die de visie van het woonvriendelijke station ondersteunt, maakt deze inplanting het mogelijk om het breukeffect ten gevolge van de tunnelingang op te heffen en om interfaces te creëren.

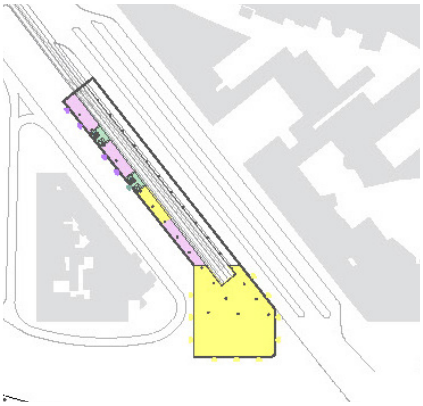
Dit zorgt voor de schaalverkleining van de Jamarlaan, met het herstel van een stedelijke laan op menselijke maat, met behoud van het historische perspectief naar het stadhuis van Anderlecht.
Het maakt het ook mogelijk de kritische massa van de woningen van het huizenblok Argonne te verhogen, waarvan het de oppervlakte met 100% doet toenemen.

Het oostelijke deel van het Jamar-project zal een aantrekkelijke voorziening op grootstedelijke schaal herbergen. Het is zichtbaar vanaf de treinen die de wijk doorkruisen en zal het mogelijk maken om de noordelijke ingang van de wijk Brussel-Zuid te herkwalificeren.



"De illustraties (axonometrieën, doorsneden, perspectieven enz.) van stedelijke vormen die in het strategische luik van het ontwerp van RPA zijn opgenomen, zijn louter indicatief."






Office KGVDS, Venise

STEDELIJKE VORM: EEN SYSTEEM

Om een goede integratie van het nieuwe gebouw in zijn context te garanderen, is het noodzakelijk om een gelijkaardige grootte te behouden als de gebouwen aan de overkant van de laan, met een gedifferentieerde skyline, die kenmerkend is voor het traditionele Brusselse stadsweefsel eromheen. Het westelijke deel van het gebouw, dat voor huisvesting bestemd is, moet een hoogte hebben tussen 16 en maximaal 24 meter. De kop van het huizenblok in het oosten, het emblematische deel van het gebouw voor de wijk, waar een voorziening komt die op de Europaesplanade gericht is, zal maximaal 28 meter hoog zijn.

SOKKEL EN LAGE SKYLINE

De lage skyline van dit perceel vormt een grote uitdaging voor de vernieuwing en dynamiek van de publieke ruimte.
De voorzieningen van openbaar belang en openbare diensten liggen op de Europaesplanade als een nieuw gezicht en toegangsbord voor de wijk. Er kunnen kleine handelszaken, kleine voorzieningen en productieactiviteiten worden gevestigd, afgewisseld met toegangen tot de circulatiekernen naar de woningen tegenover het huizenblok Argonne-Jamar.

De gelijkvloerse verdieping aan de kant van de Jamarlaan is een blinde muur, die de tunnelingang voor de tram scheidt van de stoep. De behandeling van deze muur moet bijzondere aandacht krijgen, zowel vanuit het oogpunt van het ontwerp als van de materialen, om bij te dragen tot een kwalitatief hoogwaardige publieke ruimte.

Het ontwerp van de vier gevels van het gebouw moet zorgvuldig worden overwogen. De bijzondere en kwalitatieve behandeling van de gevels aan de Jamarlaan, het Baraplein en de Europaesplanade moet in overeenstemming zijn met zijn rol als nieuw gezicht van de Zuidwijk.


Sanaa, Kitagata


OMA, Dallas


Wiel Arets, Rotterdam

BEWONEN VAN DE CONTINUÏTEIT

De westelijke zone van het huizenblok zal (een) lineair(e) gebouw(en) herbergen met woningen met voor- en achtergevel, georiënteerd op de Jamarlaan in het noorden en op de 'nieuwe' Jamarstraat en het huizenblok Argonne-Jamar in het zuiden. Deze unieke inplanting nodigt uit tot een andere aanpak van de hoofdgevels (noord en zuid): een meer private en huiselijke gevel met eventueel balkons, loggia's en/of grote openingen op de lokale weg naar het zuiden. Een meer grootstedelijk ogende gevel in het noorden, aan de Jamarlaan, met minder belangrijke openingen en een bijzondere aandacht voor de gevel (materialen, ornamenten...), die een vernieuwing van de wijk duidelijk maakt.

OPERATIONALISERING

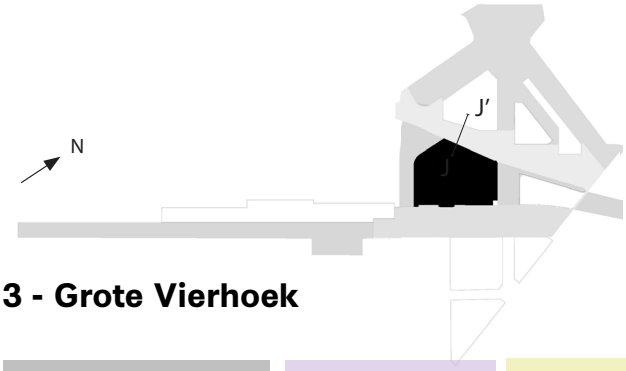
De strategische meerwaarde van het toekomstige bouwblok Jamar is dat ze een bebouwbare zone zichtbaar maakt in het midden van een infrastructuurknooppunt.

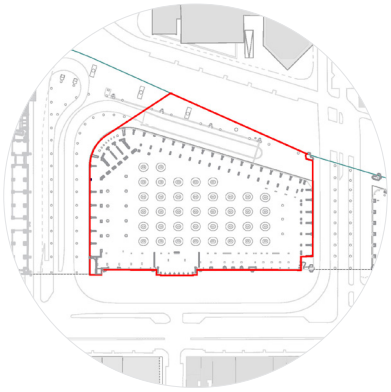
Dit is gewestelijke eigendom, met MIVB als beheerder en gebruiker van de infrastructuren die er deel van uitmaken.

Het project voorziet een scenario waarbij de fundering wordt voorzien in het project Grondwet, waarbij rekening wordt gehouden met de technische beperkingen die verband houden met de openbaar vervoersinfrastructuur.

Er moet een grote aandacht worden besteed aan specifieke trillings- en goede geluidsisolatie om een kwalitatieve combinatie te garanderen, zowel met de infrastructuur voor openbaar vervoer als met de Jamarlaan. De ontwikkeling van dit programma zal een van de volledig publieke projecten van de wijk zijn, waarbij Citydev instaat voor de uitvoering.

Huizenblokken





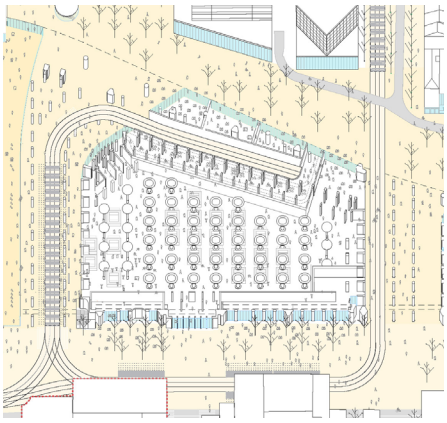
OPPERVLAKTE : 11 200 M²

3 - Grote Vierhoek

TOTAAL NIEUWE OPPERVLAKTE	HANDEL / DIENSTEN	VOORZIENINGEN
12 000 M²	10 000 M²	2 000 M²





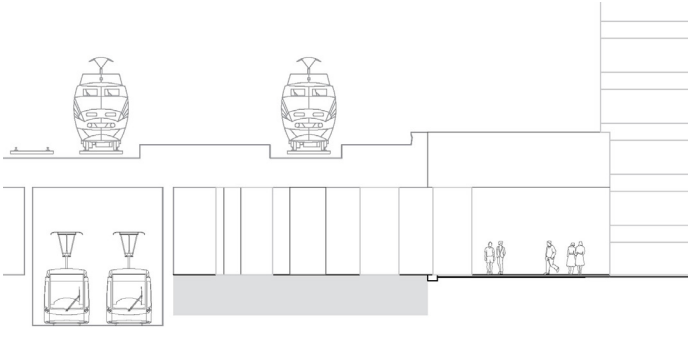


CONTEXT

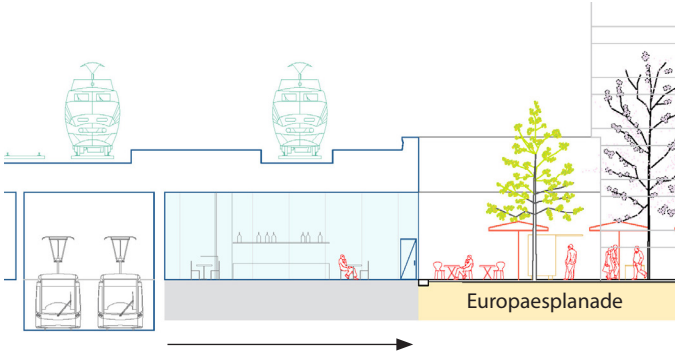
De Grote Vierhoek is een specifieke zone van het RPA waarvoor ontwikkeling een prioriteit is. Deze ruimte bevindt zich onder de sporen, met een erkende erfgoedwaarde, en speelt de rol van scharnier tussen de verschillende publieke ruimten die de mutatie van de wijk structureren, met name de Europaesplanade, de Overdekte Straat en het Grondwetplein. Vandaag is de Grote Vierhoek volledig en hermetisch gesloten, wat een sterke invloed heeft op de kwaliteit van de publieke ruimten die eraan grenzen en dus op de aantrekkelijkheid van de omgeving van het station, en op grotere schaal, de

AMBITIES

De programmering en activering van de interfaces van de Grote Vierhoek met het ontmoetingsplatformvormenbelangrijke uitdagingen voor de herkwalificering van de Zuidwijk.
Door zijn ligging in het hart van de wijk, in directe verbinding met het station, maar ook als verbinding tussen oost en west, is de Grote Vierhoek immers een bevoorrechte ruimte om een aantrekkelijke locatie op grootstedelijke schaal te worden.



Bestaand



RPA: Uitbreiding voor de activering van de gevel aan de zijde van de Europaesplanade

"De illustraties (axonometrieën, doorsneden, perspectieven enz.) van stedelijke vormen die in het strategische luik van het ontwerp van RPA zijn opgenomen, zijn louter indicatief."


PENA Architecture, Rotterdam


Ector Hoogstad Architecten, Utrecht

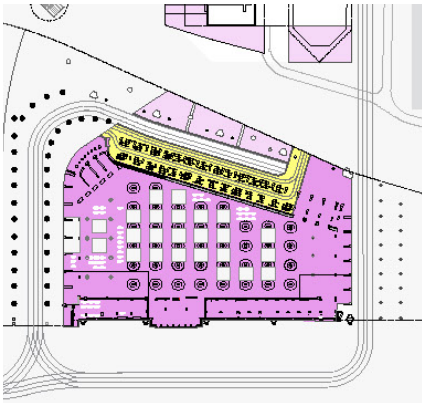

Halle Alimentaire, Arcachon

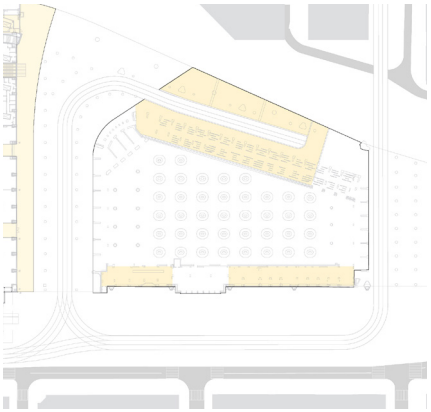
OPENHEID EN STROMEN

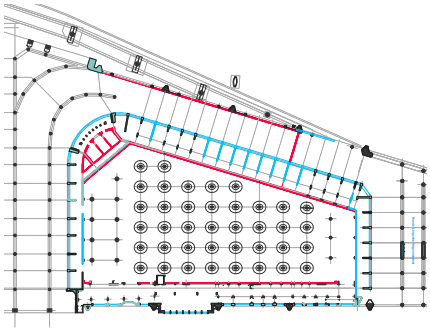
Het is essentieel om de Vierhoek open te stellen voor de aangrenzende publieke ruimten. Er moet een verscheidenheid aan functies worden geïnstalleerd om de activering gedurende een zo groot mogelijke tijdspanne te garanderen.

De activering (a minima) van de buitenranden van de Grote Vierhoek is een belangrijk element in de mutatie van de wijk, en ook in de bevestiging van een nieuwe identiteit voor het woonvriendelijke station van de Zuidwijk. Aan de Europaesplanade-zijde moet de Grote Vierhoek tot aan de grens van de spoorwegbundel reiken. Deze nieuwe interface met de publieke ruimte maakt het mogelijk om de tunnelingang van tram 51 te integreren in het gebouw en om, dankzij de extra 1700 m^2 , handelszaken te ontwikkelen die de activering van de Europaesplanade garanderen.

Centraal in de Grote Vierhoek, open en doorwaadbaar, kan een voedingshal ondergebracht worden, die in het zuiden toegankelijk is vanaf de Overdekte Straat in het verlengde van de hoofdingang van het station, in het oosten langs het Grondwetplein en in het westen langs de Europaesplanade







SOKKEL EN LAGE SKYLINE

De programmering van de Grote Vierhoek, van maximaal 12.000 m^2 in totaal, omvat handelszaken, horeca en minstens 2.000m^2 voorzieningen, waaronder:

- een fietsenstalling, met minimaal 1500 m^2 parkeerruimte en een ruimte voor herstellingen. Deze stalling moet vlot bereikbaar zijn vanuit het treinstation en comfortabel zijn voor zowel fietsers als voetgangers (in termen van verlichting, doorgangsbreedte, stroombeheer enz.).
- sociale voorzieningen (opvang van daklozen)
- een ruimte waarin een eerstelijnsvoorziening voor de opvang van daklozen kan ondergebracht worden.

In de Vierhoeken kunnen ook productieactiviteiten worden voorzien om te profiteren van de grote beschikbare ruimte en de nieuwe programmatische gemengdheid van de wijk te laten zien.

OPERATIONALISERING

Het doel is de lokalen te saneren en te herstellen met respect voor het bestaande erfgoed.

Als het niet mogelijk is om op korte termijn de volledige Grote Vierhoek te activeren, zal men zich moeten concentreren op de randen van de Vierhoek.

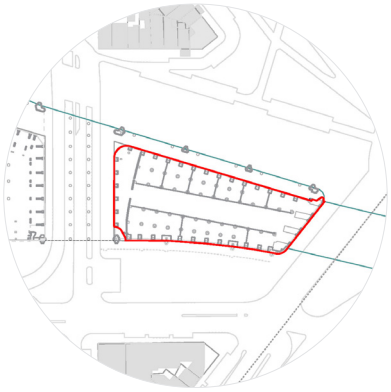
VEILIGHEID / OVERLAST

De moeilijkheden inzake het gebruik van de Vierhoeken houden in wezen verband met veiligheid en geluidsoverlast.

Er moeten vooraf nauwkeurige studies worden gevoerd over de eisen die voortvloeien uit deze beperkingen en om de akoestische en trillingsomstandigheden binnen de Vierhoeken nauwkeurig in kaart te brengen

Huizenblokken





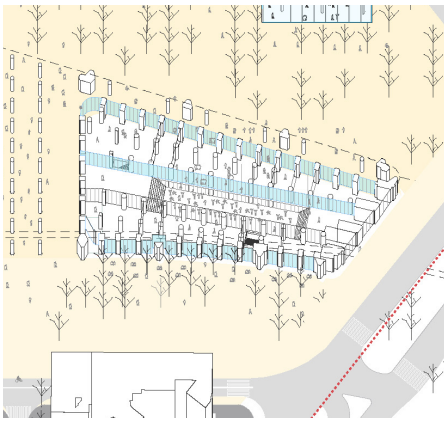
OPPERVLAKTE : 3 400 M²

4 - Kleine Vierhoek

TOTAAL NIEUWE OPPERVLAKTE	HANDEL / DIENSTEN	VOORZIENINGEN
3 500 M²	1 000 M²	2 500 M²







CONTEXT

De Kleine Vierhoek is een specifieke plek van de wijk, waarvoor ontwikkeling een prioriteit is. Deze ruimte ligt in het verlengde van en is verbonden met de Grote Vierhoek. Ze ligt ook onder het spoor. Haar kwaliteiten zijn minder opmerkelijk dan die van de Grote Vierhoek.

De ligging aan de noordelijke ingang van de wijk nodigt uit tot een herwaardering, een opening en een nieuwe benadering van de publieke ruimte. Met name aan de westzijde, aan de kant van de Europaesplanade, en aan de oostzijde, aan de kant van het Grondwetplein.

AMBITIES

De programmering en activering van de interfaces van de Kleine Vierhoek met het ontmoetingsplatform zijn belangrijke uitdagingen voor de herkwalificatie van de Zuidwijk.
Door de ligging (aan de noordelijke ingang van de wijk, gericht op de Kleine Ring, maar ook op de Europaesplanade en het Grondwetplein) is het een bevoorrechte ruimte om een aantrekkelijke plek op grootstedelijke schaal te worden.



"De illustraties (axonometrieën, doorsneden, perspectieven enz.) van stedelijke vormen die in het strategische luik van het ontwerp van RPA zijn opgenomen, zijn louter indicatief."


Chuo line m project, Tokyo


Lacaton & Vassal, Vienne


entaire, Arcachon

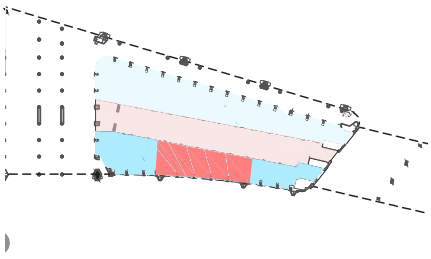
OPENING

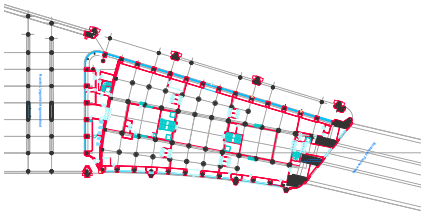
Het is essentieel om de Kleine Vierhoek open te stellen op de aangrenzende publieke ruimten: er moet een verscheidenheid aan functies worden geïnstalleerd om de activering gedurende zo ruim mogelijke uren te garanderen.
De activering (a minima) van de buitenranden van de Kleine Vierhoek is een belangrijk ingrediënt in de transformatie van de wijk en de bevestiging van een nieuwe identiteit van woonvriendelijk station.

Een deel van de programmering kan ondergronds en in het hart van de Kleine Vierhoek, met dubbele hoogte, zou een voorziening kunnen worden ondergebracht die voornamelijk op het Grondwetplein gericht is en ook toegankelijk vanaf de Kleine Ring en de Argonnestraat.

In het geval dat de binnenruimte van de Kleine Vierhoek (om technische redenen) niet geschikt is voor gebruik, bestemd voor het publiek, kan hij worden geopend om een continuïteit met de publieke ruimte tot stand te brengen.
Deze enorme ruimte, onder de spoorwegbundel en in continuïteit met het ontmoetingsplatform, moeten beschikken over een unieke inrichting en een aangepast toegangsbeheer om op een kwalitatieve en comfortabele







SOKKEL EN LAGE SKYLINE

De programmering van de Kleine Vierhoek, in totaal 3.500 m^2 , omvat 1000 m^2 handelszaken en diensten (wat overeenkomt met 29% van de maximale totale oppervlakte) en voorzieningen.

In de Vierhoeken kunnen ook productieactiviteiten worden voorzien om te profiteren van de grote beschikbare ruimte en de nieuwe programmatische gemengdheid van de wijk te laten zien.

OPERATIONALISERING

Het doel is de lokalen te saneren en te herstellen met respect voor het bestaande erfgoed.

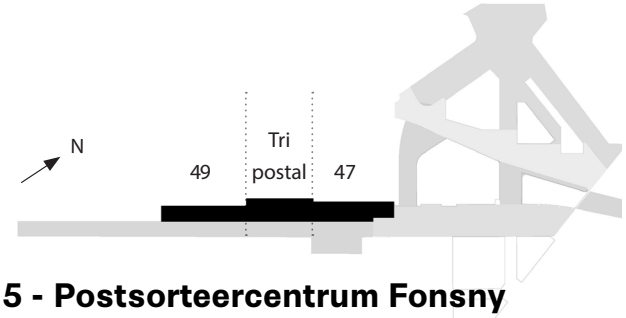
Als het niet mogelijk is om op korte termijn de volledige Kleine Vierhoek te activeren, zal men zich moeten concentreren op de randen van de Vierhoek.

VEILIGHEID / OVERLAST

De moeilijkheden inzake het gebruik van de Vierhoeken houden in wezen verband met veiligheid en geluidsoverlast.

Er moeten vooraf nauwkeurige studies worden gevoerd over de technische vereisten die voortvloeien uit deze beperkingen en om de akoestische en trillingsomstandigheden binnen de Vierhoeken nauwkeurig in kaart te brengen.

Huizenblokken



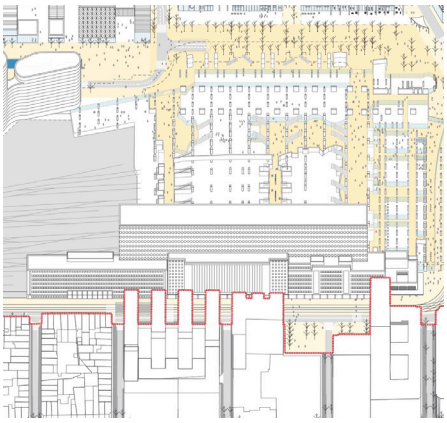


5 - Postsorteercentrum Fonsny

OPPERVLAKTE : 12 000 M²

TOTAAL NIEUWE OPPERVLAKTE	KANTOREN	HANDEL/DIENSTEN OF VOORZIENINGEN	RESIDENTIEEL
86 500 M²	75 000 m²	3 500 M²	8 000 m²







CONTEXT

Het huizenblok postsorteercentrum Fonsny is ongeveer 380 meter lang en onderverdeeld in drie gebouwen (49 in het zuiden, het postsorteercentrum en nummer 47), met karakteristieke gele bakstenen gevels, die een homogeen en samenhangend geheel vormen langs de westzijde van de Fonsnylaan.

Deze niet-gebruikte kantoorgebouwen met een opmerkelijk erfgoed vormen de oostelijke gevel van het station aan de Fonsnylaan. Op dit punt is de laan smal en gemiddeld 25 meter breed.

De gevel van de gelijkvloerse verdieping, die nu naar binnen gekeerd is, moet worden heringericht om het voetgangerscomfort te verbeteren en het station en de toegangen beter zichtbaar te maken.

AMBITIES

De ambitie voor de Fonsny-site is om het historisch erfgoed te versterken en tegelijkertijd een programmatische gemengdheid te bieden, waarbij kantoren die voornamelijk in het noordelijk deel van het huizenblok en langs de spoorwegbundel zijn gevestigd, worden betrokken. Hotel, jeugdherberg en studentenhuisvesting bevinden zich in het zuidelijke deel van het huizenblok, tegenover de bestaande woongebouwen aan de oostzijde van de Fonsnylaan; de voorzieningen en handelszaken/diensten bevinden zich op de gelijkvloerse verdieping en zijn gericht op de Fonsnylaan.

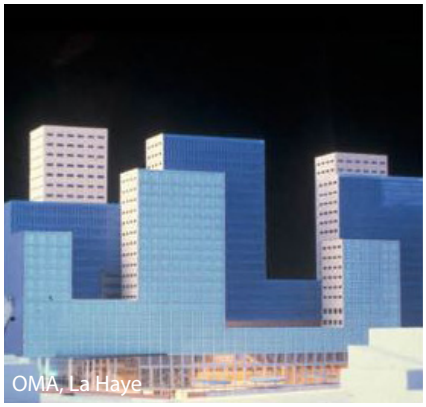
Het postsorteercentrum moet in zijn oorspronkelijke staat worden hersteld (d.w.z. zowel de gevel als de indeling van de verdiepingen moeten behouden blijven). Ook het behoud van de andere gebouwen wordt aangemoedigd.

PROGRAMME

Het project moet een programmatische gemengdheid bieden. De residentiële programmering situeert zich op het niveau van nummer 49 en moet worden opgevat als een specifieke residentiële programmering van kortetermijnhuisvesting, dat wil zeggen hotel of jeugdherberg . Ook collectieve voorzieningen zijn hier mogelijk.

"De illustraties (axonometrieën, doorsneden, perspectieven enz.) van stedelijke vormen die in het strategische luik van het ontwerp van RPA zijn opgenomen, zijn louter indicatief."




OMA, La Haye


XDGA, Bruxelles

STEDELIJKE VORM: EEN SYSTEEM EN EEN MARKEREND ELEMENT

Het project als geheel moet een gedifferentieerde skyline bieden, die het mogelijk maakt te bouwen met aandacht voor de bestaande bewoonde huizenblokken en met de structuur van de bestaande publieke ruimten.

In deze geest worden de bouwhoogte van 49 vanaf de as van de Joseph Claesstraat naar het zuiden toe beperkt tot maximaal 31,5 meter. Voor de rest van het gebouw is de maximale hoogte 90 meter.

Het project moet worden ontwikkeld als een systeem over de hele lengte van het huizenblok, in continuïteit met de straat en in harmonie met de hoogte van de woongebouwen aan de overkant van de Fonsnylaan, van de Coenraetsstraat tot de Joseph Claesstraat.

Deze systeemontwikkeling heeft tot doel het monoblokeffect over de gehele lengte van het huizenblok aan de Fonsny-kant te vermijden, verluchting te garanderen en het canyoneffect in de laan te vermijden.

De hoogte kan geleidelijk aan toenemen van zuid naar noord tot een mogelijk markerend element op de hoek van de Fonsnylaan en de Overdekte Straat, tegenover het Grondwetplein, om een signaal voor de ingang van het station te creëren.




OMA, Rotterdam


Lacaton & Vassal, Paris

SOKKEL EN LAGE SKYLINE

De gelijkvloerse verdieping van het huizenblok Postsorteercentrum is een grote uitdaging, om de kwaliteit van de publieke ruimte van de wijk aan de kant van Sint-Gillis en de oostgevel van het station te verbeteren.

De gelijkvloerse verdieping van het hele complex moet worden geactiveerd met commerciële en dienstenfuncties, voorzieningen, productieactiviteiten of toegang tot de programma's op de bovenste niveaus of tot het station.

De parkeerplaatsen op de begane grond mogen niet zichtbaar zijn vanaf de publieke ruimte. Bovendien is, gezien de configuratie van het terrein, de parkeergelegenheid in het bouwblok zeer beperkt en zal er in de buurt extra parkeergelegenheid gezocht moeten worden. De herkenbaarheid van een doorlopende sokkel langs de laan zorgt er ook voor dat de gebouwen en de publieke ruimte die eraan grenst, een menselijke schaal behouden.

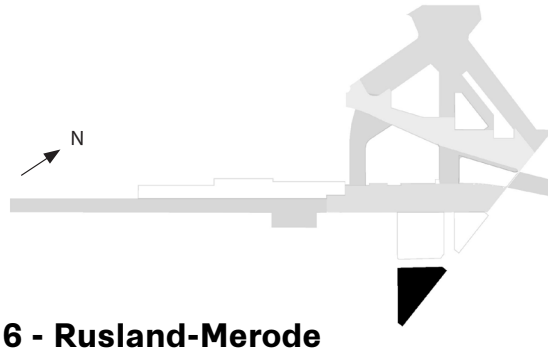
De metrotoegang op de hoek van de Fonsnylaan en het Grondwetplein moet zichtbaar zijn, de ingangen van het station moeten leesbaar zijn vanaf de Fonsnylaan en het Grondwetplein en er moet transparantie zijn tussen de hoofdgang van het station en het Grondwetplein.

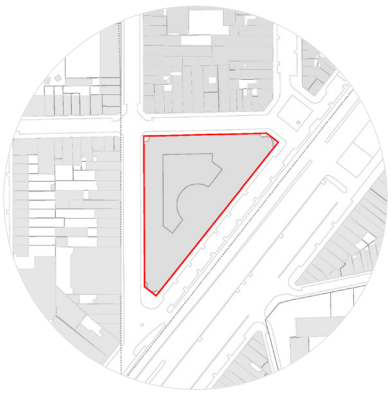
TIJDELIJK VERBLIJVEN

De zuidelijke zone van het huizenblok tussen de spoorwegbundel en de woongebouwen aan de kant van Sint-Gillis van de Fonsnylaan, zal een specifiek residentieel programma bevatten. Gezien de context, wordt een specifiek programma van hotels, jeugdherbergen en studentenwoningen (met een hogere dan de standaard geluidsisolatie) beoogd. Ook collectieve voorzieningen zijn mogelijk.

De bewoonbare ruimten van de wooneenheden mogen zich niet aan de kant van de spoorwegbundel bevinden. Wintertuinen in de gevels krijgen de voorkeur boven buitenruimten om het lawaai van de straat en het treinverkeer zoveel mogelijk te beperken en maximale privacy te garanderen.

Huizenblokken

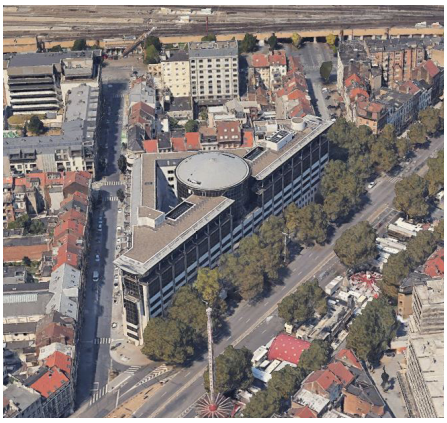




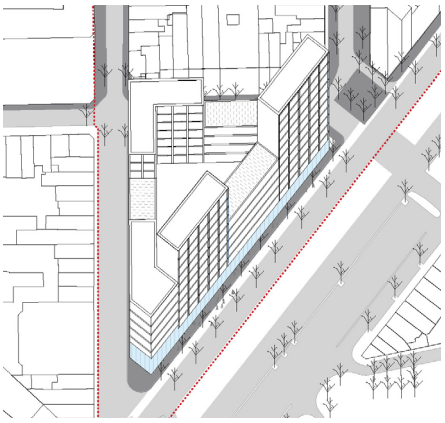
6 - Rusland-Merode

OPPERVLAKTE : 5 200M²

TOTAAL NIEUWE OPPERVLAKTE	KANTOREN	HANDEL/DIENSTEN	VOORZIENINGEN	RESIDENTIEEL
30 000 M²	7 000 m²	500 M²	2 500 M²	20 000 m²







CONTEXT

Het huizenblok Rusland-Merode wordt gekenmerkt door zijn driehoekige vorm en ligt op het kruispunt van de Hallepoortlaan, de Merodestraat en de Ruslandstraat.

Het Atrium-gebouw in het huizenblok Rusland-Merode is een kantoorgebouw dat aan drie straten grenst, maar waarvan de gelijkvloerse verdieping geen relatie heeft met de publieke ruimte. Het huizenblok bevat een groen hart, dat beschermd is tegen lawaai van buitenaf, maar wel in de schaduw ligt en niet zichtbaar is vanaf de straat.

AMBITIES

De ambitie voor het Atriumblok is om de programmatische gemengdheid te herintroduceren in een tot nu toe monofunctioneel blok.

Door zijn ligging is het Atriumblok een bevoorrechte plaats voor de ontwikkeling van woningen met de installatie van kleine wijkvoorzieningen op de gelijkvloers.

"De illustraties (axonometrieën, doorsneden, perspectieven enz.) van stedelijke vormen die in het strategische luik van het ontwerp van RPA zijn opgenomen, zijn louter indicatief."


Armand Nouvet, Paris


Lacaton & Vassal, Paris


51N4E, l'AUC et Jasper Eyers, Bruxelles

STEDELIJKE VORM: EEN SYSTEEM

De grootte en de morfologie van het huizenblok Rusland-Merode zijn typisch voor het traditionele Brusselse stadsweefsel. Het toekomstige project moet daarom zorgen voor een samenhang op niveau van het hele huizenblok, terwijl de continuïteit van de bouwhoogtes met het omringende stadsweefsel behouden blijft.

Er moet een gedifferentieerde, hoge skyline worden gevormd, die kenmerkend is voor de systeemtypologie.

In de Hallepoortlaan is de maximaal toegestane hoogte vastgesteld op 35 meter, terwijl in de smallere straten, Merode en Rusland, en tegenover de Brusselse woongebouwen de hoogte beperkt is tot 25 meter.

PROGRAMMA

De programmatische mix vereist bijzondere aandacht voor de zichten vanuit tegenover elkaar liggende gebouwen.

In de Merodestraat en de Ruslandstraat moeten woningen de voorkeur krijgen.




Rossbauer.Triller, Zurich


Luka Lijovic & Graziella Gini, Zurich

SOKKEL EN LAGE SKYLINE

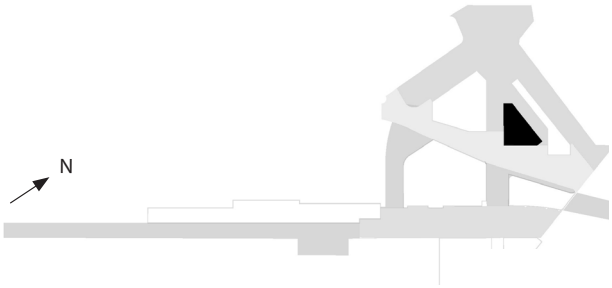
Er moet een nieuwe relatie met de straat tot stand worden gebracht, met name dankzij kleine buurtvoorzieningen, die gericht zijn op de Merodestraat, de Ruslandstraat en de Hallepoortlaan.
Op het hele perceel kan een sokkel van maximaal 5 meter hoog worden opgericht als basis voor huisvesting en kantoor.

Hier kunnen de voorzieningen en de handelszaken die op de straat uitgeven worden ondergebracht, evenals productieactiviteiten en bepaalde functies voor het kantoorprogramma (conferentie- en vergaderzalen, catering enz.).
Er moet een gedeeld gebruik van de parking op het niveau van de wijk worden overwogen.

BEWONEN VAN DE INTERFACE

De woningen en kantoren mogen niet meer dan 13 meter diep zijn om een te nabije aanwezigheid van de tegenoverliggende gebouwen te beperken en een zo groot en kwaliteitsvol mogelijk binnengebied van het huizenblok te kunnen garanderen.
De woningen moeten een voor- en achtergevel hebben, met uitzicht op de straat en open naar het centrum van het huizenblok toe.
De bouwdiepte bevordert het vermogen tot reconversie.
De creatie van fysieke openingen tussen de straat en het binnengebied van het huizenblok moet worden beperkt om te voorkomen dat straatgeluiden het binnengebied van het huizenblok binnendringen.

Huizenblokken



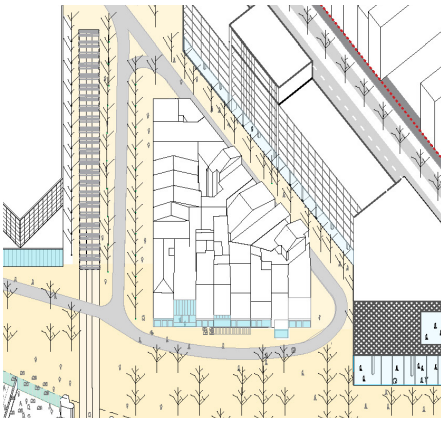


13 - Jamar-Argonne

OPPERVLAKTE: 2 700 M^2







CONTEXT

In het kader van de Zuidwijk is het essentieel om de traditionele Brusselse huizenblokken te behouden. Deze huizenblokken, die dateren uit de 19e eeuw, hebben immers vele kwaliteiten die het waard zijn bewaard te blijven. Ze kenmerken zich door een sterke gemengdheid en de gelijkvloerse verdiepingen gaan vele relaties aan met de publieke ruimte.

Het huizenblok Jamar-Argonne is ideaal gelegen tussen het Jamar-huizenblok (huisvesting/voorzieningen/handel/diensten/kantoren) en de Zuidertoren (voorzieningen en handel/diensten).

Het is driehoekig van vorm en grenst aan drie straten, waaronder de belangrijke Europaesplanade, die gericht is naar het station. Deze zichtbare en dynamische situatie in de wijk is een van de sleutelkenmerken van dit huizenblok.

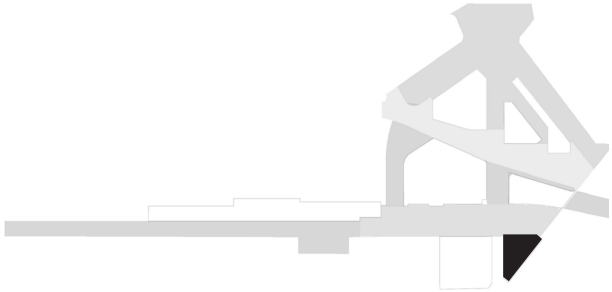
AMBITIES

Voor het huizenblok Jamar-Argonne zijn geen bijzondere voorschriften bepaald. Het moet echter wel worden geïntegreerd in het door het RPA ontwikkelde denksysteem: vestiging van handelszaken/diensten en kleine voorzieningen om de gelijkvloerse verdiepingen te activeren, zich naar de publieke ruimte richten, zich formeel integreren in de omringende context enz.

Door het voorgestelde algemene systeem voor Brussel-Zuid te respecteren, zal het huizenblok Jamar-Argonne op een homogene en duidelijke manier Jamar met de rest van de wijk verbinden.

"De illustraties (axonometrieën, doorsneden, perspectieven enz.) van stedelijke vormen die in het strategische luik van het ontwerp van RPA zijn opgenomen, zijn louter indicatief."

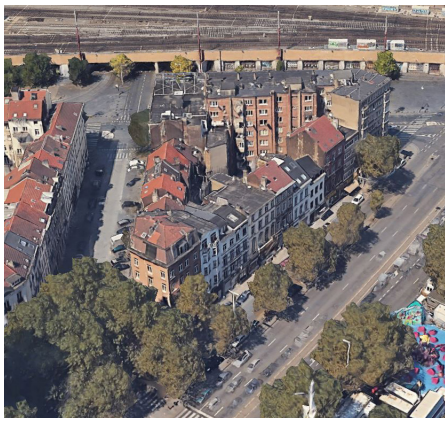
Huizenblokken



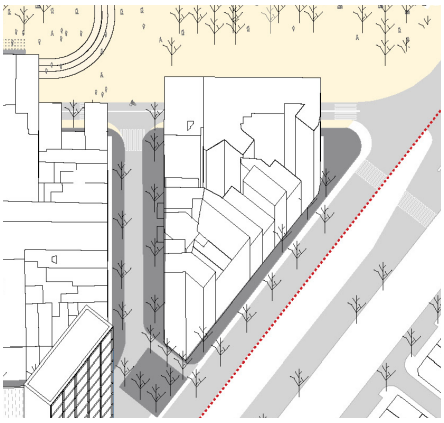


14 - Argonne-Fonsny

OPPERVLAKTE : 2 700 M^2







CONTEXT

Het huizenblok Argonne-Fonsny is vrij klein en ligt op een moeilijke, lawaaierige plaats binnen de perimeter van de Zuidwijk. Het huizenblok is driehoekig van vorm en ligt tussen de Zuidlaan, het station en de Fonsnylaan. Het is gericht op heel drukke en lawaaierige lanen.
Het is gelegen tussen twee belangrijke huizenblokken (Kleine Vierhoek en Atrium) en geniet van een omgeving met diverse bestemmingen: handel en diensten in het noordwesten, huisvesting en kantoren in het zuidoosten.

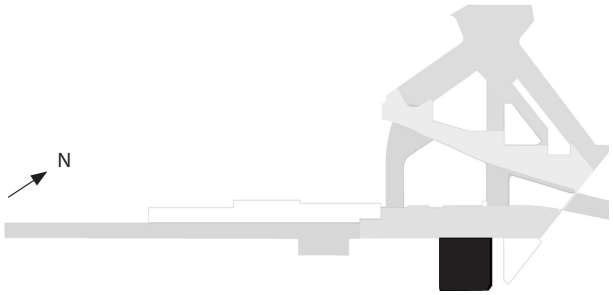
Net als bij de andere driehoekige huizenblokken in het gebied, zoals Jamar-Argonne, Rusland-Fonsny en Atrium, is er ook hier een bijzondere uitdaging met betrekking tot de programmering van de hoeken.

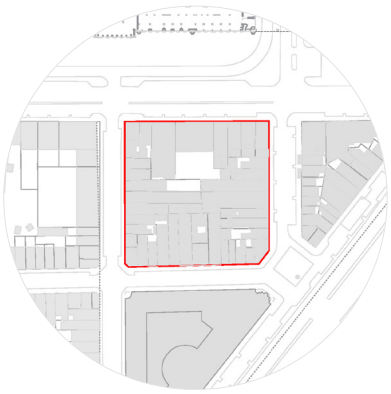
Het huizenblok Argonne-Fonsny speelt een rol bij het aanzetten van de gebruikers om de Zuidlaan vanuit de Marollen over te steken naar de stationswijk. Er gelden geen bijzondere voorschriften. Het moet echter wel worden geïntegreerd in het door het RPA ontwikkelde denksysteem: vestiging van handelszaken/diensten en kleine voorzieningen om de gelijkvloerse verdiepingen te activeren, zich naar de publieke ruimte richten, zich formeel integreren in de omringende context enz.

Door het voorgestelde algemene systeem voor Brussel-Zuid te respecteren, zal het huizenblok Argonne-Fonsny een verbinding kunnen leggen tussen de wijk en de centrale wijken van Brussel.

"De illustraties (axonometrieën, doorsneden, perspectieven enz.) van stedelijke vormen die in het strategische luik van het ontwerp van RPA zijn opgenomen, zijn louter indicatief."

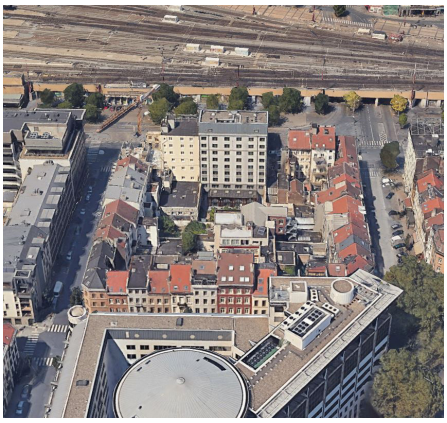
Huizenblokken



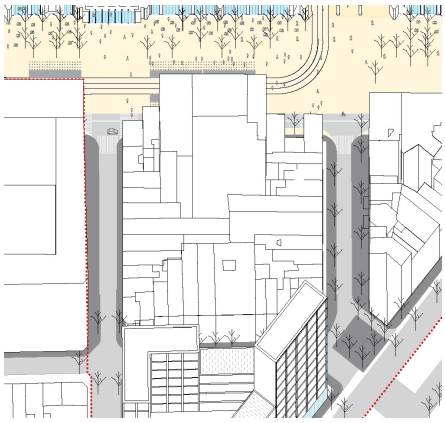


15 - Rusland-Fonsny

OPPERVLAKTE : 7 300 M²







CONTEXT

Het huizenblok Rusland-Fonsny is vierkant van vorm en grenst aan vier straten: de Ruslandstraat, de Merodestraat, de Fonsnylaan en de Argonnestraat.
Het ligt dicht bij het Atrium-blok, dat voornamelijk woon- en kantoorprogramma's herbergt.

Het huizenblok Rusland-Fonsny ligt in het westen ook tegenover het Grondwetplein. De gelijkvloerse verdiepingen met horecagelegenheden genieten een hoge zichtbaarheid vanuit het station en van de noordelijke 'ingang' van de wijk en zouden op termijn kunnen profiteren van en deelnemen aan de activering van het plein.

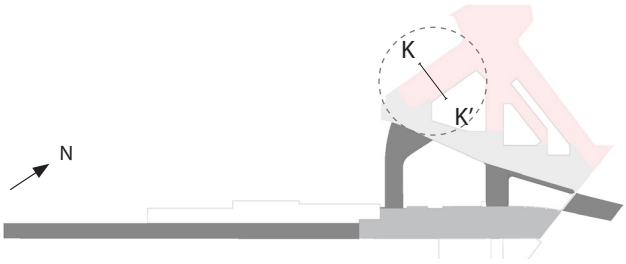
AMBITIES

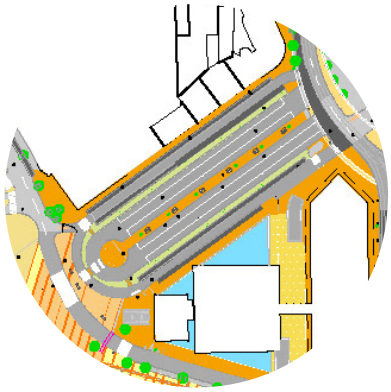
Het huizenblok Rusland-Fonsny heeft een rol te spelen om het Atriumblok zo goed mogelijk op te nemen in de Zuidwijk, in de richting van het station. Er gelden geen bijzondere voorschriften. Het moet echter wel worden geïntegreerd in het door het RPA ontwikkelde denksysteem: vestiging van handelszaken/diensten en kleine voorzieningen om de gelijkvloerse verdiepingen te activeren, zich naar de publieke ruimte richten, zich formeel integreren in de omringende context enz.

Door het voorgestelde algemene systeem voor Brussel-Zuid te respecteren, kan het huizenblok Rusland-Fonsny een verbinding leggen tussen het Atriumblok en de rest van de Zuidwijk, wat de voor de publieke ruimte gezochte continuïteit van de wijk zal ondersteunen.

"De illustraties (axonometrieën, doorsneden, perspectieven enz.) van stedelijke vormen die in het strategische luik van het ontwerp van RPA zijn opgenomen, zijn louter indicatief."

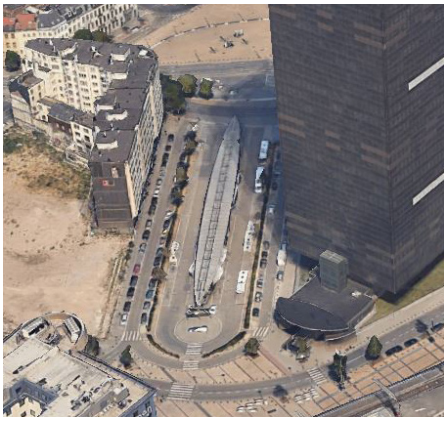
Publieke ruimten





BESTAANDE SITUATIE

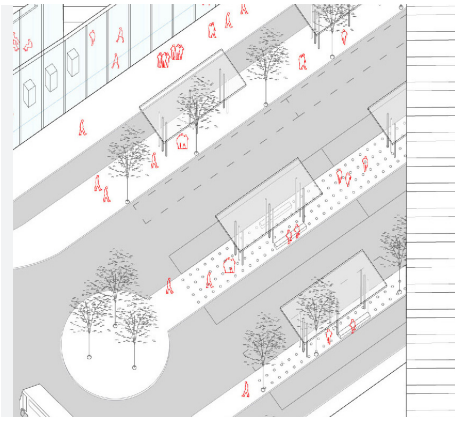
A - Bara-Spaak - Spaakplein



CONTEXT

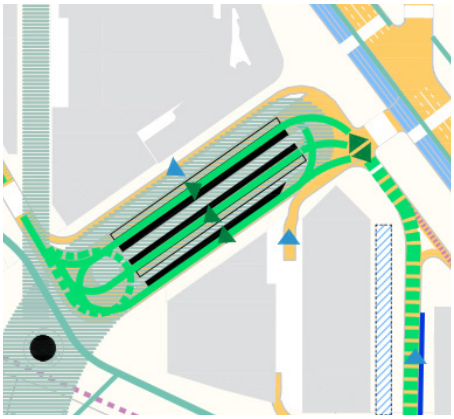
Het Spaakplein is de minst zonnige en meest winderige plek in de wijk.

Het busstation concentreert in de bestaande configuratie de eindhaltes van de lijnen van de exploitant De Lijn en enkele MIVB-lijnen.



AMBITIES

De ambitie van het knooppunt Spaak is om een structurerend mobiliteitsknooppunt en een vlotte en kwaliteitsvolle bushaltezone te worden wat de inrichting en het comfort voor de voetgangers betreft. De publieke ruimte voor voetgangers is een royale en vrijgemaakte ruimte waarop de gelijkvloerse verdiepingen van de twee markerende gebouwen die eraan grenzen, de Pensioentoren in het oosten en het project Victor in het westen, uitkijken.

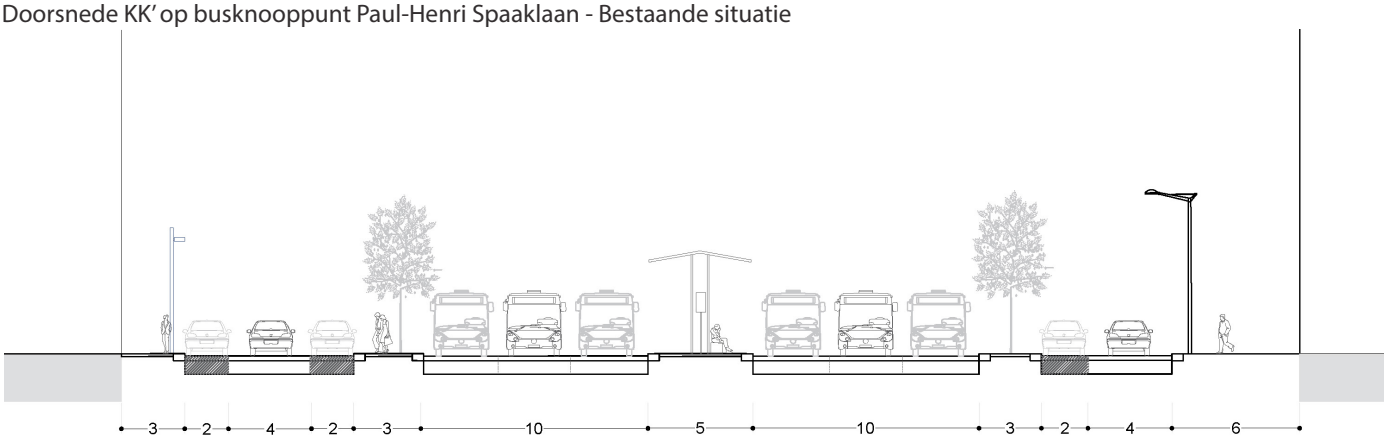


INTERMODAAL KNOOPPUNT

Het knooppunt Spaak wordt heraangelegd tot een permeabele, veilige en aangename ruimte voor zachte mobiliteit.

De huidige dimensionering lijkt te volstaan om te voldoen aan de vastgestelde behoeften van de lijnen van De Lijn, de MIVB-lijnen 68 en 78 plus die van de pendelbus naar de luchthaven van Charleroi, die in deze zone wordt voorzien.

Doorsnede KK' op busknooppunt Paul-Henri Spaaklaan - Bestaande situatie



"De illustraties (axonometrieën, doorsneden, perspectieven enz.) van stedelijke vormen die in het strategische luik van het ontwerp van RPA zijn opgenomen, zijn louter indicatief."


MAXWAN, Rotterdam

Op middellange/lange termijn is er ook de mogelijkheid om ter hoogte van de voormalige ventweg aan de zijde van de Pensioentoren extra perrons aan te leggen. De efficiëntie zal worden geoptimaliseerd dankzij een zuidelijke busverbinding via de Blerotstraat en de Barastraat naar het kruispunt Bara # Eloy (waar de meeste lijnen van De Lijn van deze sector naartoe gaan).

De verdeling van de buslijnen tussen het knooppunt Spaak en het nieuwe knooppunt Fonsny zal worden vastgesteld op basis van geografische routelogica, eerder dan op basis van de exploitant


COBE, Copenhague

MEUBILAIR EN BEPLANTING

Er moeten hier en daar dakelementen worden ontworpen als architectonische herkenningspunten die harmonieus in hun context passen. Deze voorzieningen moeten de gebruikers de mogelijkheid bieden om op de bus te wachten zonder echt last te hebben van wind en licht (er moet specifieke verlichting voorzien worden).

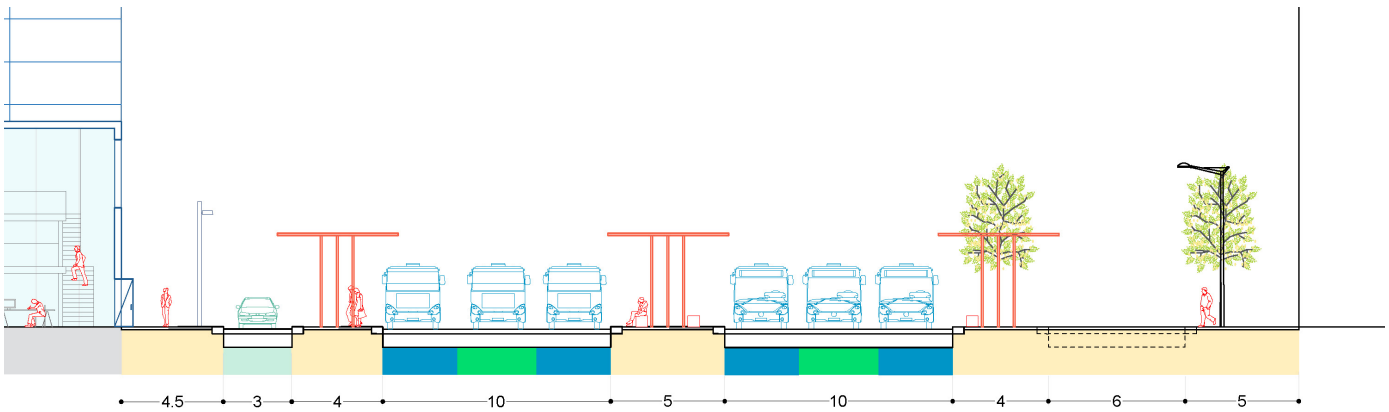
Er moeten ook geluidsdempende maatregelen worden getroffen door bv. vloerbedekkingen en andere geluidsdempers zoals stadsmeubilair.



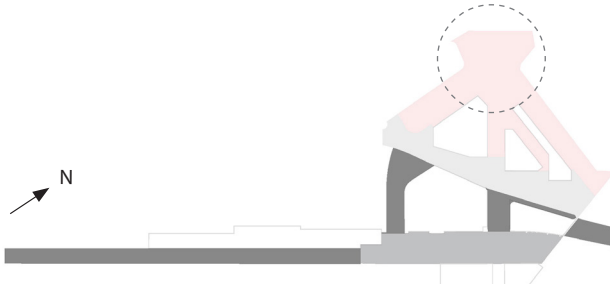
VERKEER EN PARKEERPLAATSEN

De omgeving van het Spaakplein en zijn interface met het heringerichte Baraplein (het belangrijkste knooppunt voor het openbaar vervoersysteem van het huidige Spaakplein) wordt ontlast en beperkt tot het noodzakelijke lokale verkeer, dat zich concentreert op een minimaal wegennet, versmolten in doorlopende publieke ruimte (omgeving van de Pensioentoren, rond het huizenblok Argonne-Noord...). De schrapping van ongeveer 400 parkeerplaatsen op straat wordt overwogen binnen de gehele perimeter van het RPA, gedeeltelijk in de buurt van het Spaak-systeem / de Pensioentoren, in lijn met de strategie van pacificatie rond de grootstedelijke publieke ruimte.

Doorsnede KK' op het busstation Paul-Henri Spaaklaan – Visie van RPA



Publieke ruimten





BESTAANDE SITUATIE

A - Bara Spaak - Baraplein

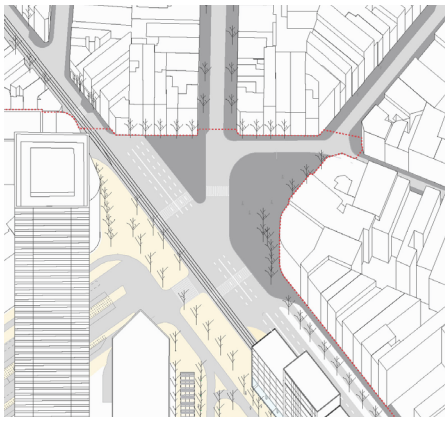


CONTEXT

Het plein, verhard en van weinig inrichting voorzien, ligt los van de omringende bebouwing en is weinig uitnodigend om er te vertoeven. Het is in feite omzoomd door wegen, wat de activering van de centrale publieke ruimte door de gelijkvloerse verdiepingen van de aangrenzende gebouwen belemmert.

Het Baraplein is erg druk en daardoor rumoerig. Er is gedeeltelijke beschaduwing door de torens rond het plein. Met deze elementen zal rekening moeten worden gehouden bij het ontwerp van de publieke ruimte.

Op het Baraplein en het kruispunt tussen de Jamarlaan en de Barastraat zorgen het gebrek aan oversteekbaarheid en de conflicten tussen trams en auto's voor problemen van veiligheid en doorstroming.



AMBITIES

De ambitie van het RPA is om het Baraplein te herconfigureren om het terug te geven aan de wijk als openbare leefruimte en om een grotere doorstroming van de zachte modi tussen de Zuidwijk en Kuregem in het noorden te garanderen, met behoud van de huidige transitcapaciteit.
Het is dan ook een belangrijke ambitie om een betere wederzijdse integratie tussen mobiliteit en publieke ruimte te creëren.

Om dit te bereiken, moeten de wegen worden gescheiden van de publieke ruimte door de verkeersstroom in het zuidelijke gedeelte in te dammen om het zuidgerichte gedeelte in het noorden van het plein te verbinden met de gebouwen rond het plein. De zuidelijke oriëntatie is bevorderlijk voor activering van/via de aangrenzende gelijkvloerse verdiepingen.



EEN CENTRALE PLAATS VOOR DE VOETGANGER

De voetganger krijgt een centrale plaats en de mobiliteit wordt verbeterd.

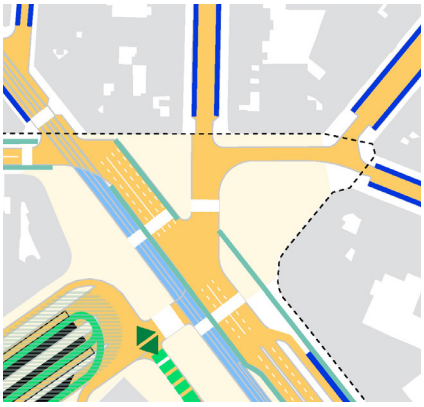
Stroomopwaarts wordt het profiel van de Jamarlaan verbeterd door de parkeerstrook te verkleinen ten gunste van de voetgangers.

Zo ontstaat een 'voetgangersboulevard' langs het Jamar-gebouw, langs de huidige tunnelingang, waarbij de voetganger in het centrum van het Jamar/Fiennes-perspectief wordt geplaatst, wat leidt tot een vlotte oversteek naar het nieuwe woonplein.

Daartoe wordt het verkeer omgebogen zodra het de Jamarlaan verlaat en stelt het zich ten dienste van het de overhand nemende voetgangersverkeer.

Deze herconfiguratie moet gepaard gaan met een zorgvuldige aanpak van de publieke ruimte, ontworpen in continuïteit met het ontmoetingsplatform van de wijk en in het bijzonder met het stadsmeubilair en de groenstructuur die kenmerkend zijn voor de wijk.

"De illustraties (axonometrieën, doorsneden, perspectieven enz.) van stedelijke vormen die in het strategische luik van het ontwerp van RPA zijn opgenomen, zijn louter indicatief."







MOBILITEIT

Het traject van de tram wordt gewijzigd en volgt de Fiennes-as van bij de uitgang van de Jamar-tunnelingang en zo mee de oppervlakte van de weg te verkleinen. Het volgt een recht traject, over de Jamarlaan.

De twee knooppunten Bara #Fiennes en Bara #Jamar # Clemenceau # Spaak worden beheerd via gecoördineerde verkeerslichten, om de lokale diensten en multimodale uitwisselingen (actieve modi, tram ...) te verbeteren en te beveiligen, met behoud van de noodzakelijke dienstverlening op het AutoPlus-traject Bara # Jamar.

De zachte continuïteit zal worden verbeterd en beveiligd om het vlotte verkeer tussen het Baraplein en het ontmoetingsplatform van de Zuidwijk te garanderen.

In 2021 zal een mobiliteitsstudie worden opgestart om de werking van het Baraplein te definiëren op basis van de verschillende netwerken.

De publieke ruimte wordt gekoppeld aan de Zuidgerichte gevels van het plein en biedt dus een reëel potentieel voor animatie en inrichting. Clemenceau wordt hersteld als enige doorlopende as op dit plein als 'gedeelde ruimte' in een voetgangerszone. De aldus ontworpen ruimte maakt een actieve programmering van de publieke ruimte mogelijk.



GROEN NET

Naast de bestaande bomen, die idealiter behouden blijven, moet het nieuwe bomenraster dat kenmerkend is voor de noord-zuidoriëntatie van de Zuidwijk beginnen op het Baraplein en zich in zuidelijke richting uitstrekken aan de andere kant van de Jamarlaan in de richting van het knooppunt Spaak en vervolgens de Europaesplanade.



VERHARDING EN WATER

De grote verharde ruimte kan speeltuinen (kleine polyvalente balsportterreinen, miniskatepark ...), fonteinen en specifiek stadsmeubilair aanbieden.

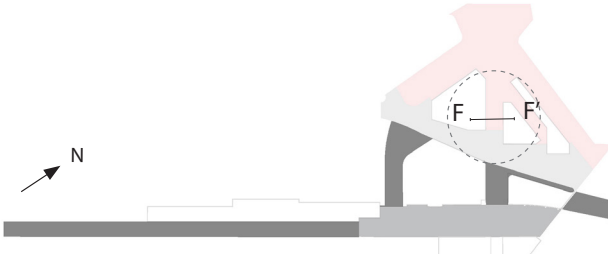
In het bijzonder zal het water een element zijn dat kan worden gebruikt voor de landschapsarchitectuur, in een streven naar continuïteit met de ontwikkeling van de rest van de perimeter van het RPA Zuid, waarin de publieke ruimte fonteinen, waterspiegels, geulen enz. zal bieden tot aan het Zennepark aan het zuidelijke uiteinde van de wijk.

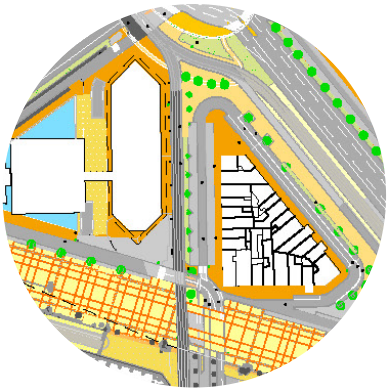


STADSMEUBILAIR

Het stadmeubilair moet worden behandeld in harmonie met de onmiddellijke context en in continuïteit met de ontwikkeling van de rest van het ontmoetingsplatform, en in het bijzonder die van het knooppunt Spaak tegenover het plein ten zuiden van de Jamarlaan.

Publieke ruimten





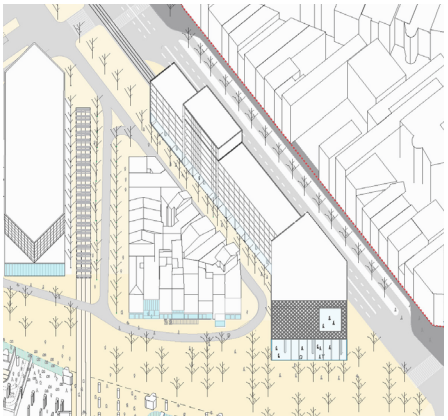
BESTAANDE SITUATIE

A - Bara Spaak - Argonnestraat west



CONTEXT

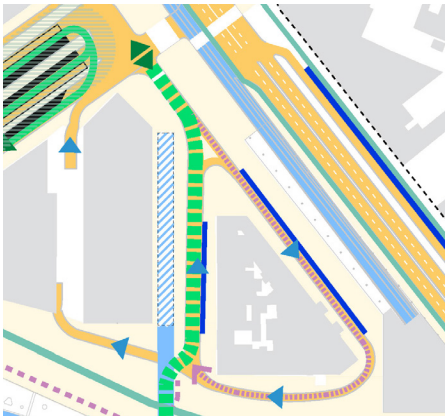
De Argonnestraat west wordt gekenmerkt door visgraatparkeerplaatsen, die een groot deel van de straatbreedte in beslag nemen en de ruimte en het comfort van de voetgangers aanzienlijk beperken.



AMBITIES

Om een vrijgemaakt ontmoetingsplatform te garanderen waar intermodaliteit en zachte vervoersmodi de voorkeur genieten, start het RPA een 'herovering' van de Argonnestraat voor de voetgangers, fietsers en het openbaar vervoer.

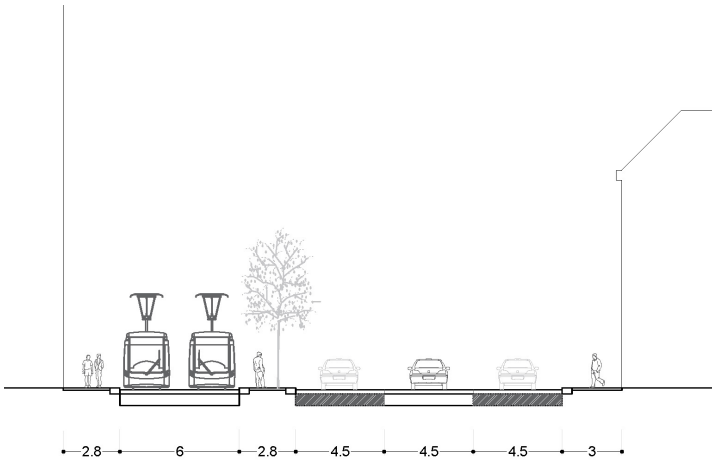
De technische eindhalte van de tram die het rechtsomkeren mogelijk maakt, zal worden gebouwd op het noordelijke deel van de huidige Argonnestraat, ten gevolge van bochtstralen en de noodzakelijke opslagcapaciteit.



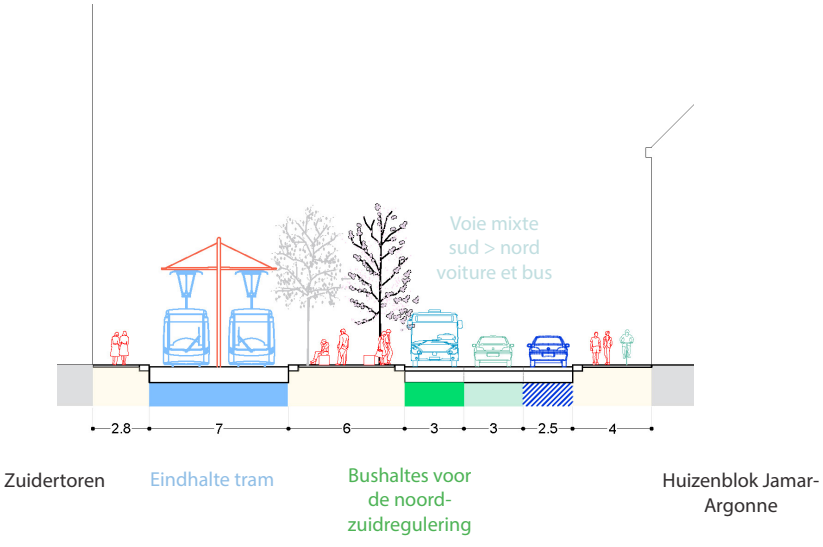
De parkeerplaatsen aan de zuidkant van de Argonnestraat worden geschrapt om plaats te maken voor reguleringshaltes voor bussen aan de zuidkant en parkeerplaatsen voor buurtbewoners in het noorden.

"De illustraties (axonometrieën, doorsneden, perspectieven enz.) van stedelijke vormen die in het strategische luik van het ontwerp van RPA zijn opgenomen, zijn louter indicatief."

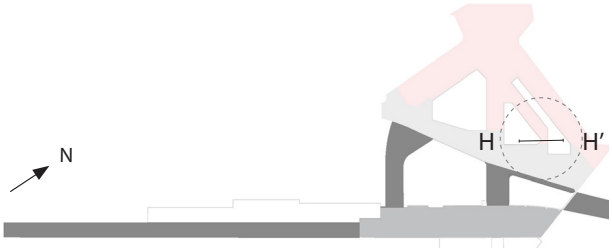
Doorsnede FF' op het westelijke deel van de Argonnestraat - Bestaande situatie

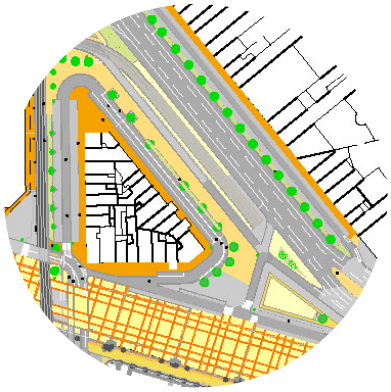


Doorsnede FF' op het westelijke deel van de Argonnestraat – Visie van RPA



Publieke ruimten

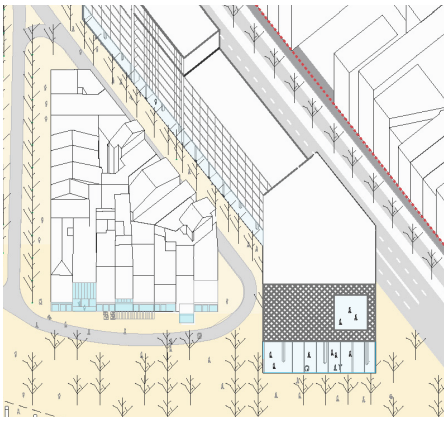


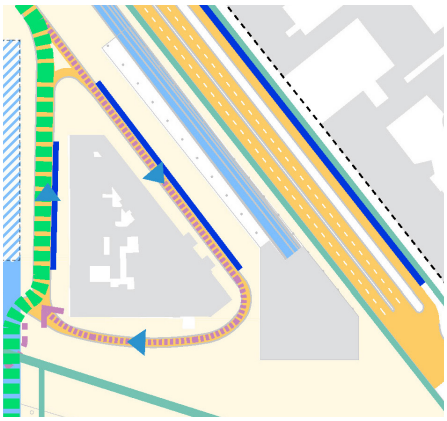


BESTAANDE SITUATIE

A - Bara Spaak - Lokale weg Jamar







CONTEXT

De lokale weg Jamar is momenteel gescheiden van de Jamarlaan door de tunnelingang van de tram en de publieke restruimte. Deze kleine verharde pleintjes zijn immers het resultaat van een versnippering van de publieke ruimte door autostromen en worden niet geactiveerd of kwalitatief ontwikkelt.

AMBITIES

De lokale weg Jamar wordt behouden, maar de autostrook wordt beperkt. De parkeerplaatsen aan de kant van het huizenblok Jamar-Argonne wordt afgeschaft, evenals de parkeerplaatsen in de noordelijke bocht.

Het Jamar-project is opgezet ten noorden van de lokale weg om de Europaesplanade, die voetgangerszone is geworden, te activeren en de Zuidwijk een nieuw, meer grootstedelijk gezicht te geven.

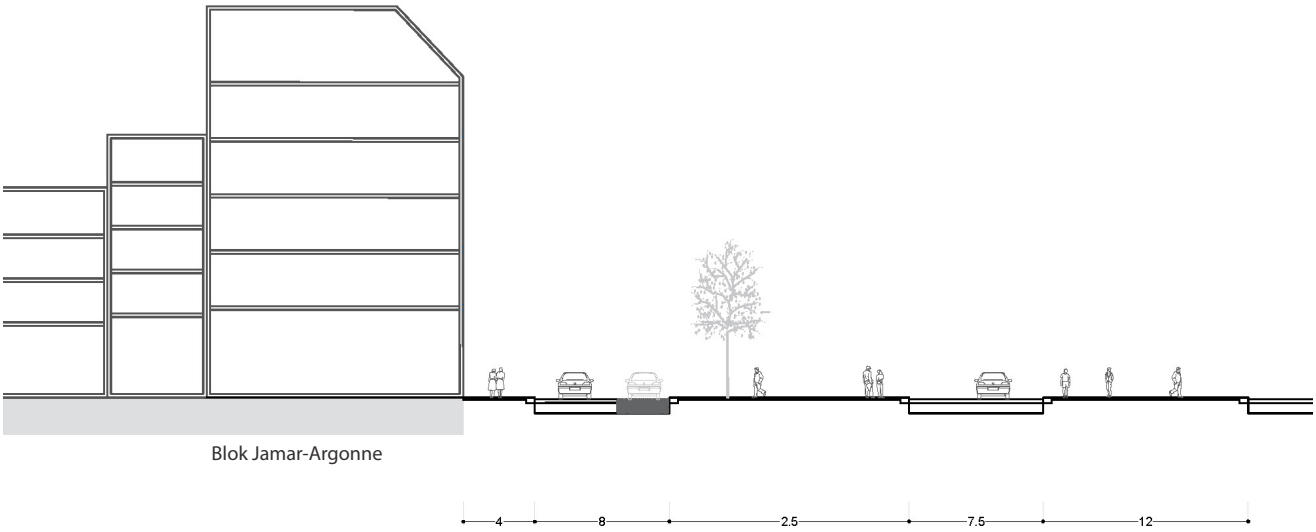
De installatie van deze voorziening bevindt zich (op een minimale afstand van 10,5 meter) tegenover het hotel op de hoek van het huizenblok Jamar-Argonne.

De lokale weg wordt versmald om de aantrekkelijkheid van de bestaande handelszaken op de gelijkvloerse verdieping mogelijk te maken en voor het comfort en de continuïteit van de voetgangers rond het huizenblok Jamar-Argonne.

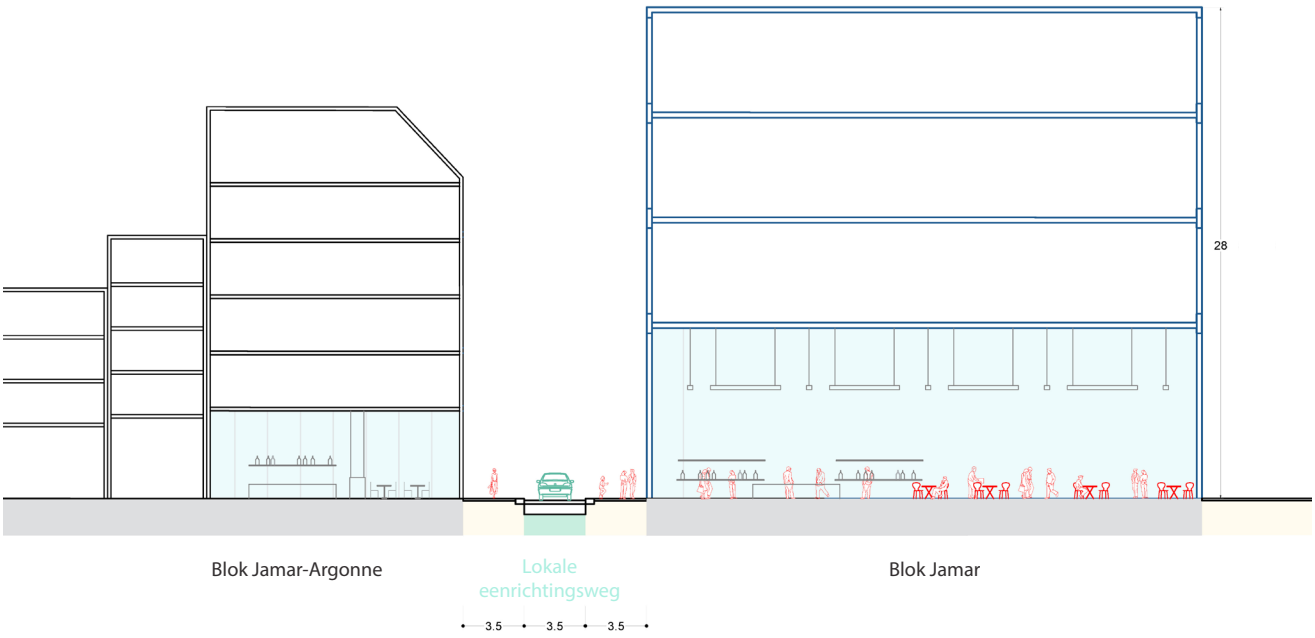
Er is ook een leveringslus voorzien rond het huizenblok Jamar-Argonne om de Vierhoeken en handelszaken van het huizenblok te bevoorraden.

"De illustraties (axonometrieën, doorsneden, perspectieven enz.) van stedelijke vormen die in het strategische luik van het ontwerp van RPA zijn opgenomen, zijn louter indicatief."

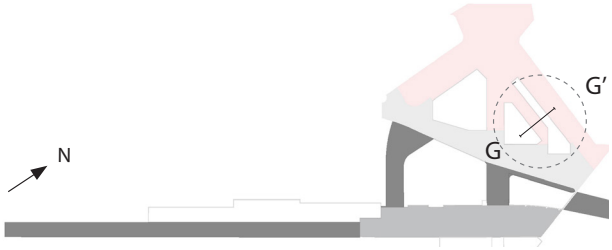
Doorsnede HH' op de lokale weg Jamar - Bestaande situatie

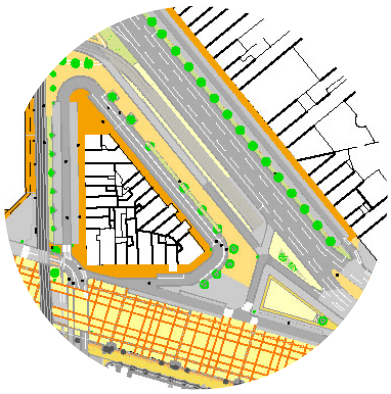


Blok Jamar op de lokale weg Jamar – Visie van het RPA



Publieke ruimten





BESTAANDE SITUATIE

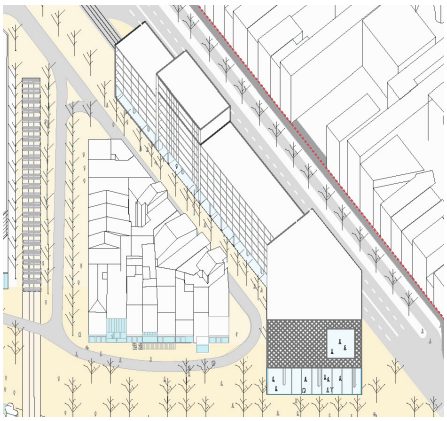
A - Bara Spaak - Jamarlaan



CONTEXT

De Jamarlaan wordt gekenmerkt door een opeenvolging van weg- en trambundels, die de publieke ruimte versnipperen en het oversteken en trajecten voor actieve modi heel moeilijk maken.

De bomenrijen onderstrepen het historische perspectief naar het stadhuis van Anderlecht toe.



AMBITIES

Het huizenblok Jamar boven de tunnelingang van de tram verlicht deze breuk van de publieke ruimte en geeft de Jamarlaan een meer menselijke en stedelijke schaal, terwijl het perspectief naar Anderlecht behouden blijft.
De publieke ruimte langs de blinde muur op de begane grond van het Jamar-project zal een bijzonder zorgvuldige en kwaliteitsvolle landschapsarchitectuur vereisen.

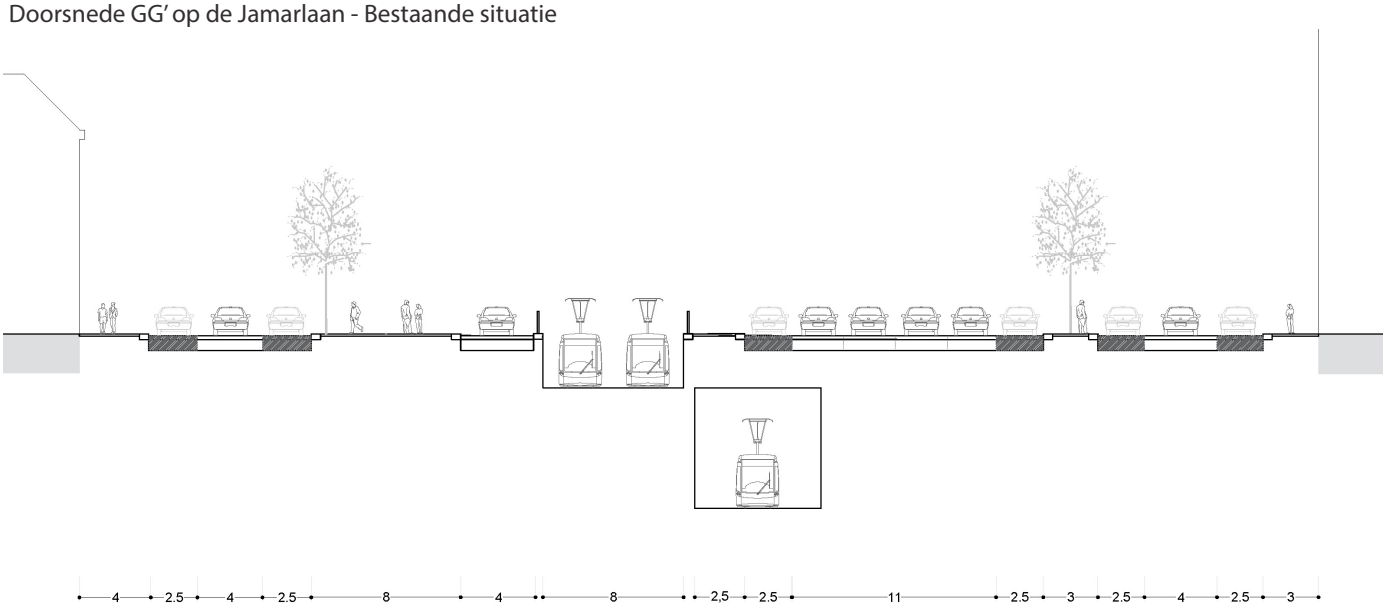


Het overwicht van de auto wordt herzien ten gunste van voetgangers en fietsers. De Jamarlaan wordt aangepast en de parkeerplaatsen langs de middenberm worden verwijderd. De vrijgekomen ruimte wordt teruggegeven aan de publieke ruimte en de actieve mobiliteit.

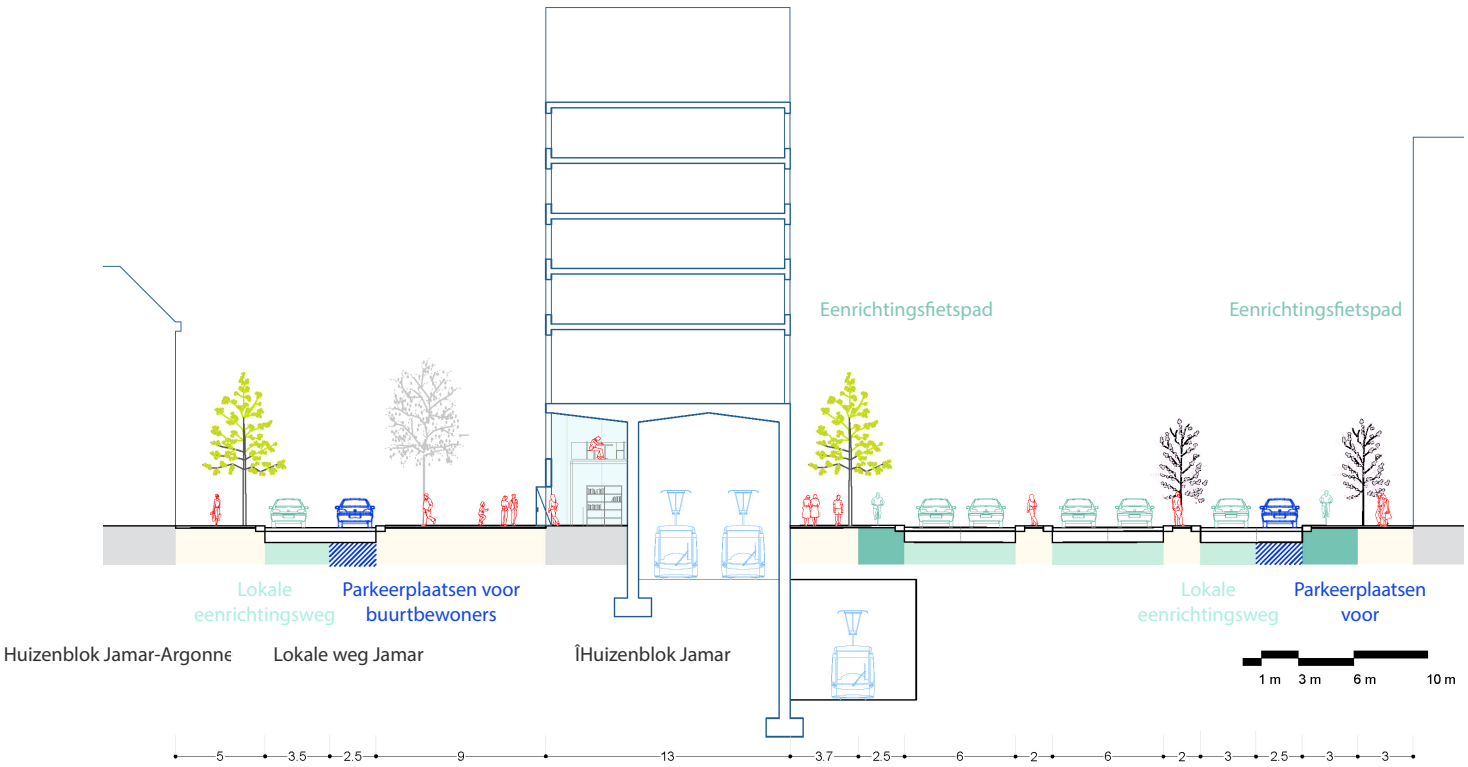
Alleen de parkeerplaatsen aan de noordkant van de lokale weg blijven behouden.

"De illustraties (axonometrieën, doorsneden, perspectieven enz.) van stedelijke vormen die in het strategische luik van het ontwerp van RPA zijn opgenomen, zijn louter indicatief."

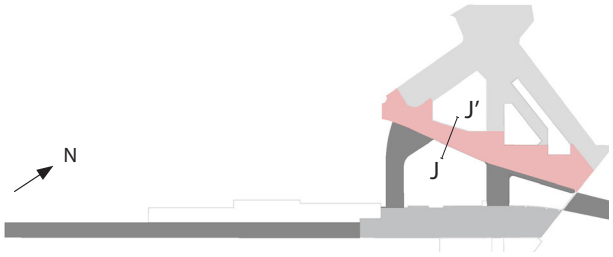
Doorsnede GG' op de Jamarlaan - Bestaande situatie



Doorsnede GG' op de Jamarlaan – Visie van het RPA



Publieke ruimten

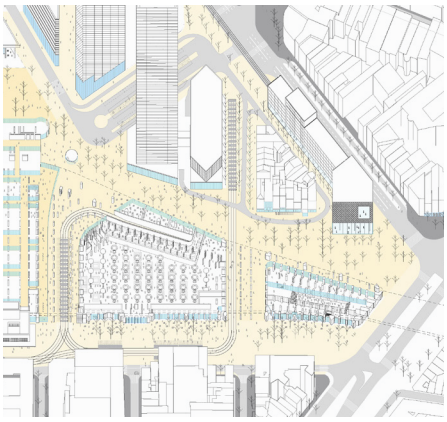




BESTAANDE SITUATIE

B - Europaesplanade







CONTEXT

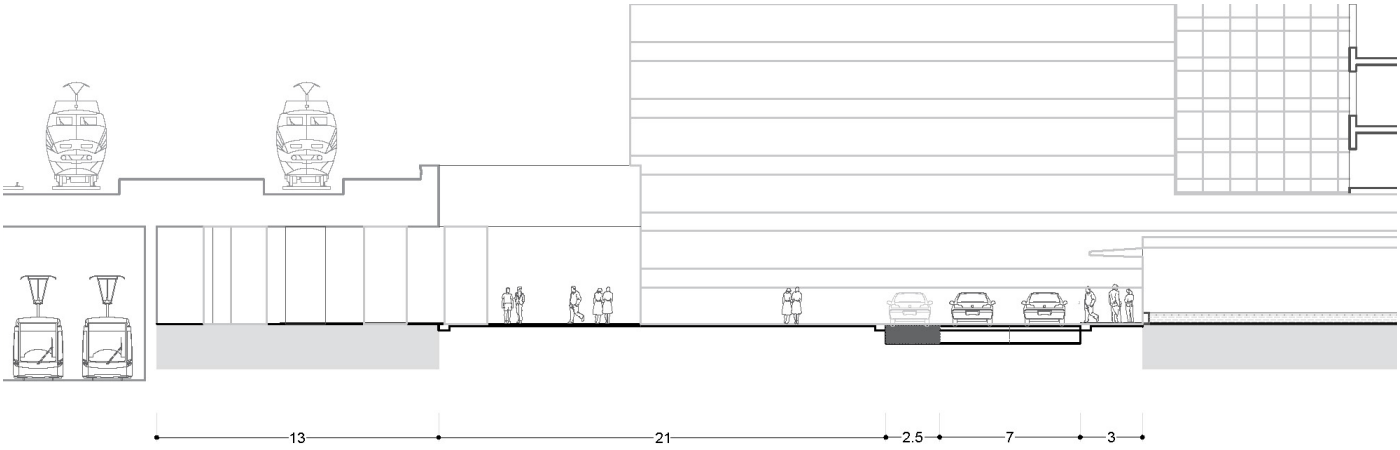
De Europaesplanade is de eerste zichtbare en toegankelijke stationsgerelateerde ruimte vanaf de Vijfhoek. Ze is zeer uitgestrekt en wordt doorkruist door autostromen, is lawaaierig (60 tot 65 db) en wordt niet uitgerust of benut door de reizigers en inwoners van de wijk, behalve op zondag, de dag van de Zuidmarkt.

AMBITIES

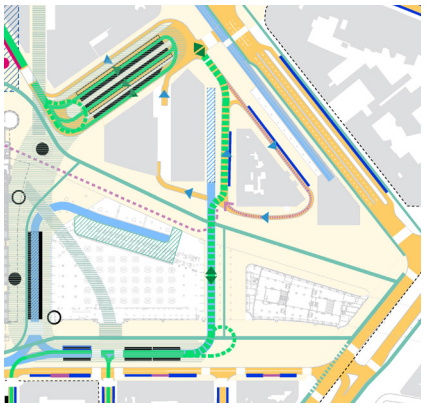
De Europaesplanade moet een grote, verharde, publieke ruimte worden, bestemd voor voetgangers en fietsers, met zo weinig mogelijk impact van de passage van bussen en trams (deze zijn enkel te gast in het ontmoetingsplatform).

De ambitie is om er een echte verblijfplaats van te maken, ondersteund door een nieuwe noord-zuidinplanting van een bomenraster en stadsmeubilair. De esplanade wordt voorbehouden voor de markt en geactiveerd door de verschillende stromen van het station en de nieuwe geactiveerde gelijkvloers van de Vierhoeken en de Zuidertoren.

Doorsnede JJ' van de Europaesplanade - Huidige situatie



"De illustraties (axonometrieën, doorsneden, perspectieven enz.) van stedelijke vormen die in het strategische luik van het ontwerp van RPA zijn opgenomen, zijn louter indicatief."



INTERMODAAL KNOOPPUNT

De passages voor auto's worden afgeschaft. De passage van tram en bus wordt georganiseerd tussen de Argonnestraat in het oosten en het westen. Er komt een nieuwe metro-ingang ten zuiden van de esplanade aan de ingang van de Overdekte Straat om de huidige situatie, die niet optimaal is, te verbeteren. Deze nieuwe metro-ingang vervangt de ingang van de Zuidertoren. De nieuwe locatie maakt een betere activering van de publieke ruimte mogelijk en versterkt de intermodale as oost-west van het busknooppunt Spaak in het westen naar het busknooppunt op het Grondwetplein in het oosten.



VOETGANGERSCONTINUÏTEIT

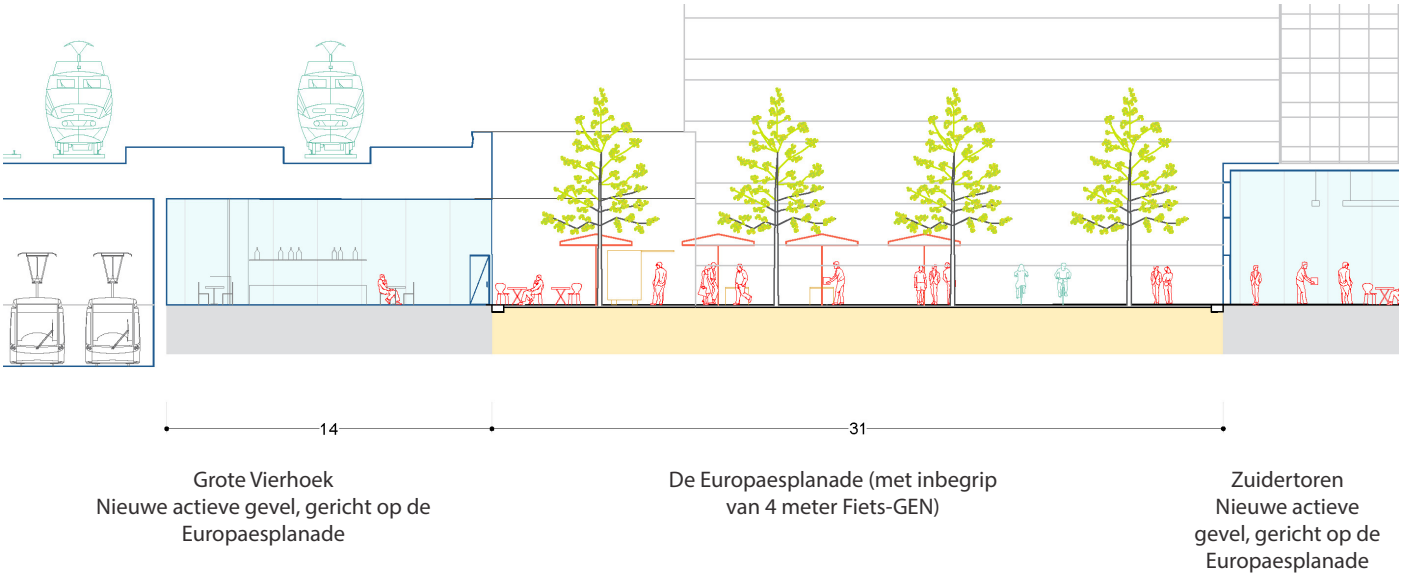
Het comfort, het wandelen en de oriëntatie van de voetgangers worden bevorderd, waarbij rekening wordt gehouden met de beperkingen van het openbaar vervoer dat op het ontmoetingsplatform rijdt en met de beperkingen van de plaats die moet worden vrijgelaten voor de markt. De oversteekplaats van de Zuidlaan in de richting van de Stalingradlaan wordt aangepast om de autostrook te versmallen en het oversteken voor voetgangers vlotter te laten verlopen en zo de verbinding van het station en de wijk errond met het stadscentrum te versterken, met behoud van de AutoPlus-as van de Kleine Ring.



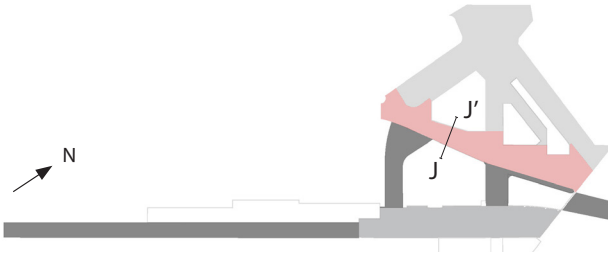
Tramway de Montpellier

De trams van lijn 51 en een deel van de buslijnen (doorgaande lijnen die de knooppunten van Fonsny en Spaak met elkaar verbinden en bussen in regulering ter hoogte van de opening van Argonne) zullen de Europaesplanade aan beperkte snelheid en met minimale gevolgen voor het ontmoetingsplatform oversteken.

Doorsnede JJ' van de Europaesplanade – Visie RPA



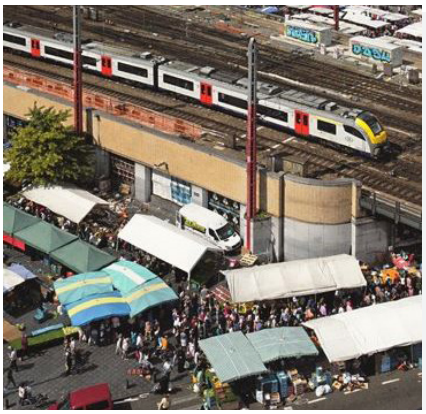
Publieke ruimten



B - Europaesplanade







MEUBILAIR EN BEPLANTING

Om een comfortabele ruimte te worden, moet de Europaesplanade de beperkingen integreren die de organisatie van de Zuidmarkt met zich brengt. Omgekeerd kan de organisatie van de markt worden aangepast om de publieke ruimte waarin ze is gevestigd, te verrijken en levendiger te maken.

Er wordt een nieuwe groenstructuur aangelegd. Deze heeft een hoge dichtheid en verandert de tot nu toe verharde ruimte in een groene, schaduwrijke continuïteit. Tegelijk maakt ze het mogelijk zich aan te passen aan de vele beperkingen en gebruiksmogelijkheden van de esplanade.

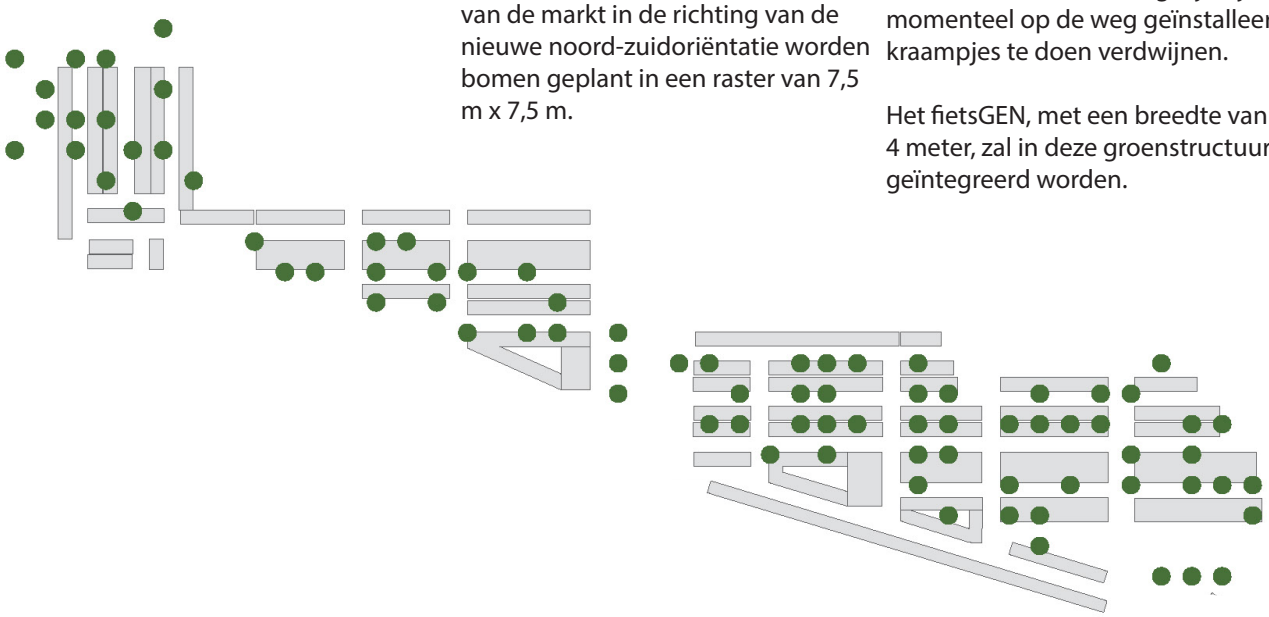
In het kader van de reorganisatie van de markt in de richting van de nieuwe noord-zuidoriëntatie worden bomen geplant in een raster van 7,5 m x 7,5 m.

DE MARKT

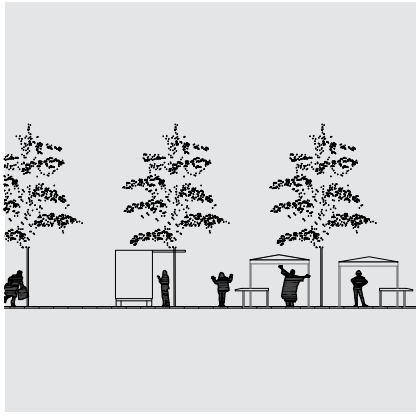
De markt wordt gereorganiseerd langs de noord-zuidas, die voortaan structuur geeft aan de wijk. Deze reorganisatie maakt het mogelijk de beschikbare verkoopoppervlakte iets te vergroten. De definitieve organisatie van de markt zal moeten gebeuren in overleg met de concessiehouder.

Door de uitbreiding van de markt naar andere zones zal het mogelijk zijn de momenteel op de weg geïnstalleerde kraampjes te doen verdwijnen.

Het fietsGEN, met een breedte van 4 meter, zal in deze groenstructuur geïntegreerd worden.



"De illustraties (axonometrieën, doorsneden, perspectieven enz.) van stedelijke vormen die in het strategische luik van het ontwerp van RPA zijn opgenomen, zijn louter indicatief."



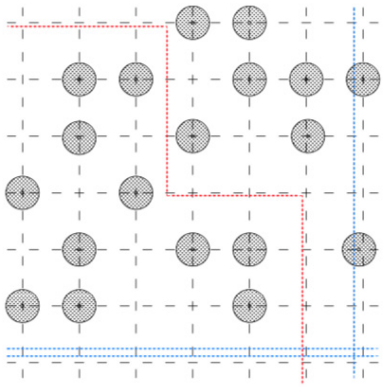
HOOGTE VAN DE BOMEN

Om het uitzicht op het Zuidstation, de doorgang van voertuigen en een gemakkelijke installatie van de markt te verzekeren, dient tussen de grond en de takken een vrije ruimte van drie meter te zijn voor een kroon van vijf meter.

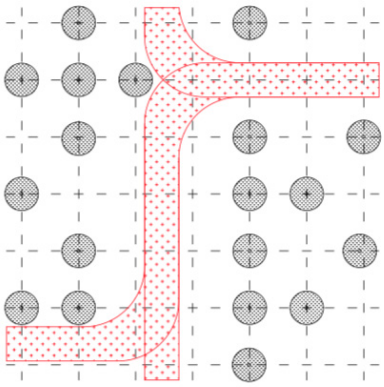


GROENSTRUCTUUR
VAN 7,5 M X 7,5 M

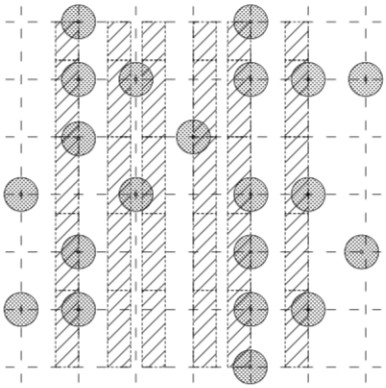




GROENSTRUCTUUR
VAN 7,5 M X 7,5 M : NETWERK

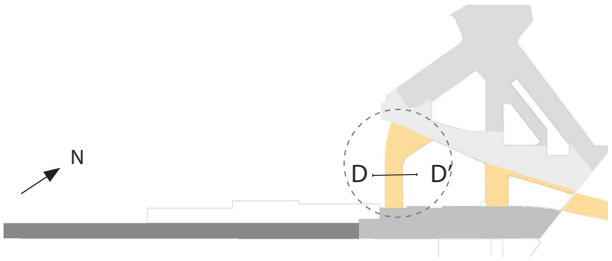


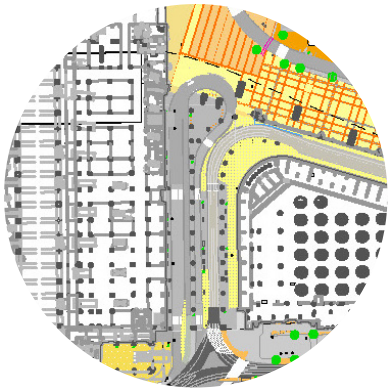
GROENSTRUCTUUR
VAN 7,5 M X 7,5 M :
BRANDWEERTOEGANG



GROENSTRUCTUUR
VAN 7,5 M X 7,5 M : LIGGING VAN DE MARKT

Publieke ruimten

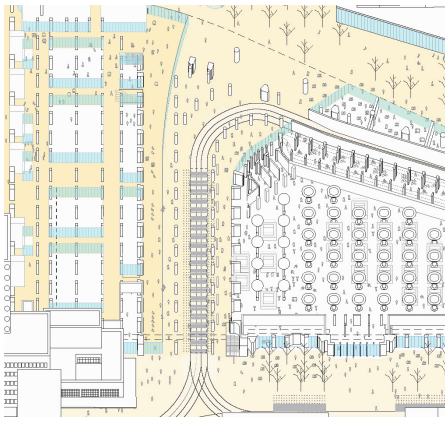




BESTAANDE SITUATIE

C - De ondervlakken van Fonsny-Europa: Overdekte Straat







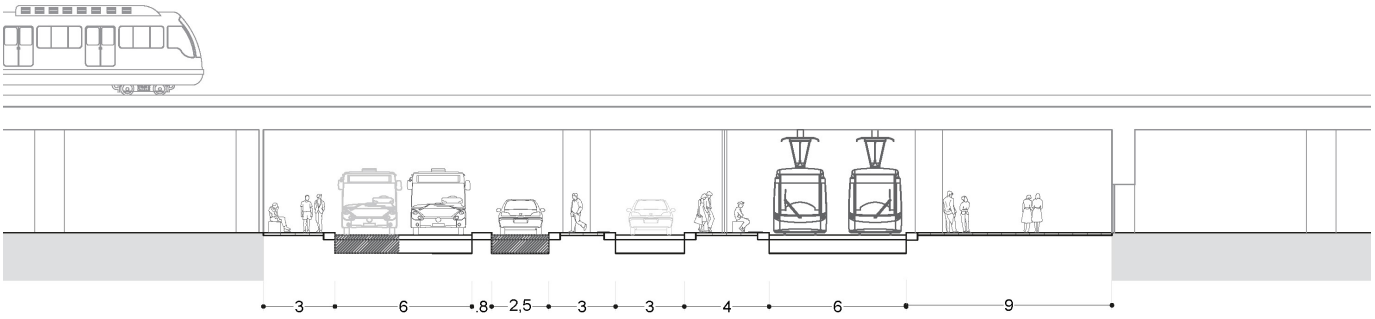
CONTEXT

Vandaag staat de Overdekte Straat in het teken van transport. Het is een oncomfortabele, grote, maar smalle ruimte langs het station. Ze kijkt uit op een Grote Vierhoek, die binnenkort een nieuwe bestemming krijgt.

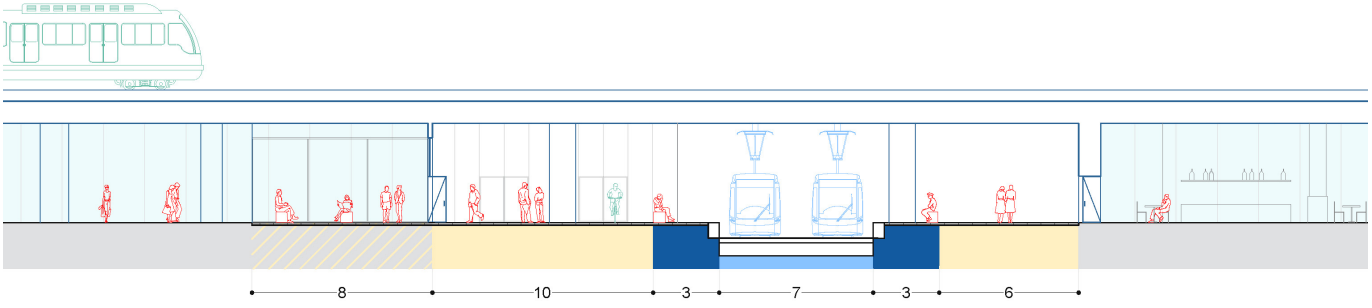
AMBITIES

De publieke ruimten onder de spoorwegbundel moeten een uitnodigende en verlichte doorgangsplaats worden, gericht op het station en de diensten van de Grote Vierhoeken. Ze vereisen een speciale behandeling en specifieke verlichting. Door er open programma's (voedingshal, cafés, fietsenstalling, restaurants) in onder te brengen, zullen ze de infrastructuur van de spoorwegbundel opwaarderen.

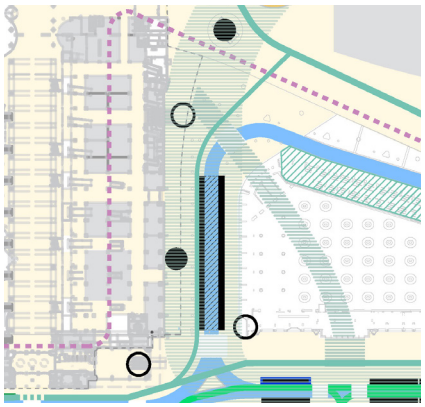
Doorsnede DD' op Overdekte Straat - Bestaande situatie



Doorsnede DD' op de Overdekte Straat – Visie van het RPA

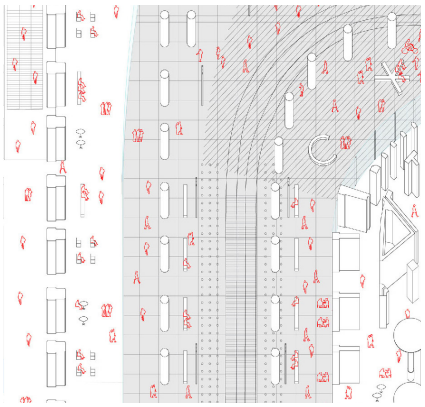


Zuidstation | Nieuwe gevel uitgebreid station | Gemengderuimte voor voetgangers en fietsers | Tramhalte | Gemengderuimte voor voetgangers en fietsers | Grote Vierhoek



INTERMODAAL KNOOPPUNT

Eenmaal de taxi's en bussen uit de Overdekte Straat zijn verdwenen, zou deze een architectuur op zich kunnen worden: een sleutelelement in de opwaardering van de publieke ruimte rond het station. Het zou een plek worden waar voetgangers en fietsers voorrang hebben. De oversteekplaatsenmoetencomfortabel en duidelijk zijn, terwijl ze harmonieus in de doorlopende vloer van het ontmoetingsplatform passen. Om het intermodale knooppunt te versterken, moet het aantal metro-ingangen worden verdubbeld zodat er directe toegang tot de Overdekte Straat en de tramhalte ontstaat.



VOETGANGERSCONTINUÏTEIT

De Overdekte Straat speelt een structurerende rol en zorgt voor continuïteit tussen het oosten en het westen van het station.
Ze maakt deel uit van een grote voetgangerscontinuïteit, die het kanaal en de wijk van het slachthuis in het westen met de Hallepoort in het oosten verbindt.
De Overdekte Straat is ook opgevat als een verbinding tussen twee werelden, die van het station en zijn commerciële ruimte en die van de Grote Vierhoek, omgebouwd tot voedingshal.
Deze autonome en unieke omgeving, tussen binnen en buiten, boven en onder, zorgt voor een specifieke continuïteit tussen deze twee ruimten. Ze verzekert de overgang en geeft het begin van de toegangen tot de Fonsnylaan aan. De vloer loopt door in de stationshal en in de eerste ruimten van de Grote Vierhoek. De twee gevels, die van het station en die van de vierhoek,wordeneenvormigbehandeld. Ze zijn poreus en verdwijnen volledig, op de kolommen na. Het station wordt uitgebreid ten voordele van een zichtbare en doorkruisbare stationshal, geactiveerd met kleine winkeltjes in de Overdekte Straat.


Chapman Taylor, Londres


John Puttick, Preston

AANLEG

De Overdekte Straat is een essentieel element in de intermodale 'halvemaan' en verbindt oost en west, van het busknooppunt Fonsny tot het busknooppunt Spaak. Het stadsmeubilair en de inrichting van het tramstation moeten in harmonie met de aanleg van het Grondwetplein, de Europaesplanade en het Spaakplein worden aangepakt om de continuïteit van het landschap te garanderen, waarvan de basis al werd gelegd door de doorlopende vloer van het ontmoetingsplatform.


Zaha Hadid, Strasbourg

LICHT

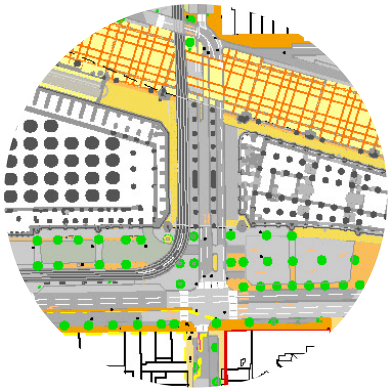
Het licht is een verbindend element en zal een essentiële rol spelen om deze complexe ruimte te onthullen en de toe-eigening ervan door de gebruikers mogelijk te maken.
De Overdekte Straat wordt een nobele, kostbare ruimte door de creatie van een specifiek, door licht gekenmerkt microklimaat.
's Nachts schijnt het kunstlicht van de binnenstraat op de toegangen tot het station en wordt het een wijkbreed signaal.


Data, Paris

"De illustraties (axonometrieën, doorsneden, perspectieven enz.) van stedelijke vormen die in het strategische luik van het ontwerp van RPA zijn opgenomen, zijn louter indicatief"

Publieke ruimten

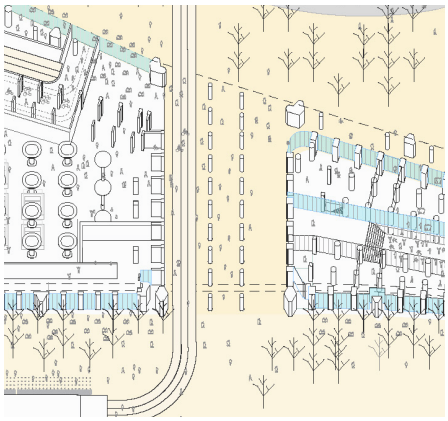


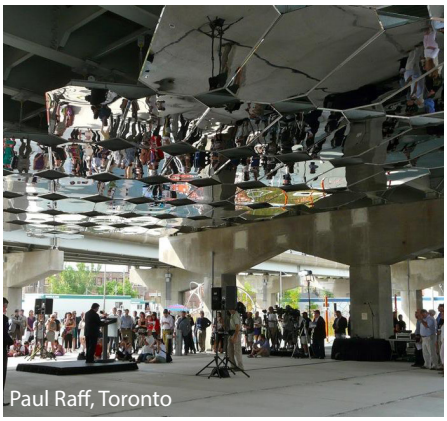


BESTAANDE SITUATIE

C - De ondervlakken van Fonsny-Europa: Argonnestraat







CONTEXT

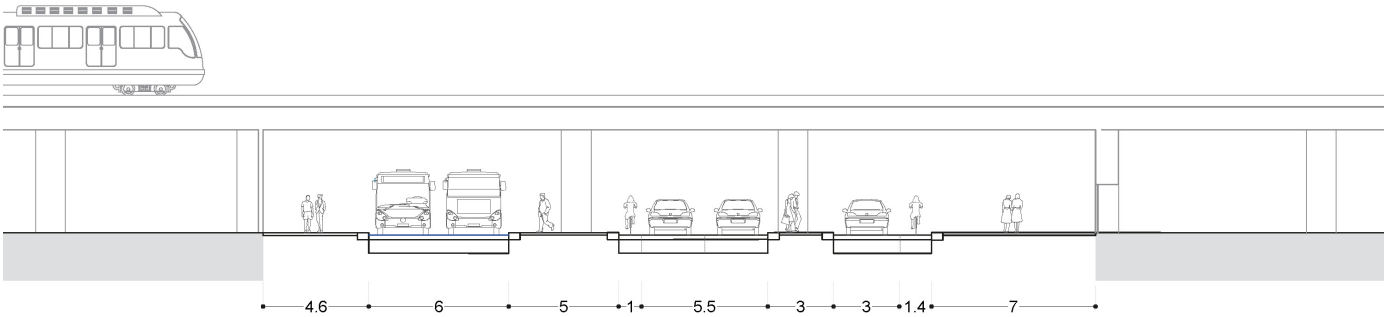
De Argonnestraat heeft de eigenaardigheid onder het spoor te liggen. De ruimte is royaal en wordt aan weerskanten begrensd door de Grote en Kleine Vierhoek.
De Argonnestraat krijgt geen direct zonlicht, maar is niettemin heel belangrijk, want het is een strategische plek voor de doorstroming tussen het oosten en het westen van de wijk.

AMBITIES

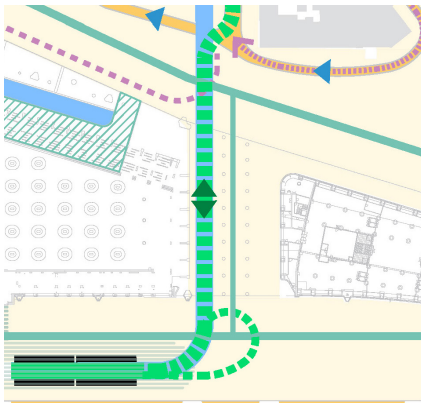
De publieke ruimten onder de spoorwegbundel moeten een uitnodigende en verlichte doorgangsplaats worden. Ze vereisen een speciale behandeling en specifieke verlichting. De Argonnestraat kan profiteren van de oriëntatie van de Grote en Kleine Vierhoek om de herkwalificatie ervan te verzekeren. Eens deze twee strategische ruimten van de wijk gerenoveerd zijn en open programma's (voedingshal, cafés, fietszone, restaurants, voorzieningen) huisvesten, verhogen ze immers de waarde van de infrastructuur van de spoorwegbundel.

De ambitie van het RPA voor het gedeelte van de Argonnestraat dat eronder ligt, is dat het overwegend voor voetgangers en fietsers bestemd zal zijn om het oosten en het westen van de spoorwegbundel weer met elkaar te verbinden en een betere doorstroming van de publieke ruimte mogelijk te maken, met name op marktdagen, aangezien de marktkramen wordt geïnstalleerd vanaf de Europaesplanade via de Argonnestraat tot aan het Grondwetplein.

Doorsnede EE' in de Argonnestraat voor de spoorwegbundel - Bestaande situatie



"De illustraties (axonometrieën, doorsneden, perspectieven enz.) van stedelijke vormen die in het strategische luik van het ontwerp van RPA zijn opgenomen, zijn louter indicatief."



INTERMODALITEIT

De taxi's en het algemene verkeer verdwijnen uit de publieke ruimte onder de Argonnestraat om ze de geest van gedeelde publieke ruimte van de Europaesplanade uit te breiden. De Argonnestraat zal alleen nog door bussen en trams worden gebruikt. De gebruikte materialen moeten voldoen aan de doelstellingen inzake kwaliteit en interoperabiliteit, met een trambedding die zo nodig door bussen kan worden gebruikt.



Rails de Tramway, Montpellier

VOETGANGERSCONTINUÏTEIT

De Argonnestraat zal de continuïteit voor voetgangers en fietsers moeten toelaten om de leesbaarheid van de straat te waarborgen. Dit zal resulteren in een continuïteit van de vloer, waarbij de tramsporen vlak worden geïntegreerd. De tram is enkel te gast in het ontmoetingsplatform. Hij rijdt met beperkte snelheid; voetgangers en fietsers moeten hun voorrang behouden.



Hiromura Design Office, Tokyo

STADSMEUBILAIR

Het stadsmeubilair zal een sleutelrol spelen in het ontwerp van de Argonnestraat. Stadsmeubilair op de juiste plaatsen vermijdt ongebruikte donkere hoeken en met een goed ontwerp is het mogelijk de straat als een ruimte tussen een overdekte doorgang en een dynamische straat te gebruiken. Het stadsmeubilair moet de mogelijkheid bieden tot meervoudig gebruik en zo van de straat een leefruimte maken en voorkomen dat ze een eenvoudige, ondergrondse doorgang wordt.

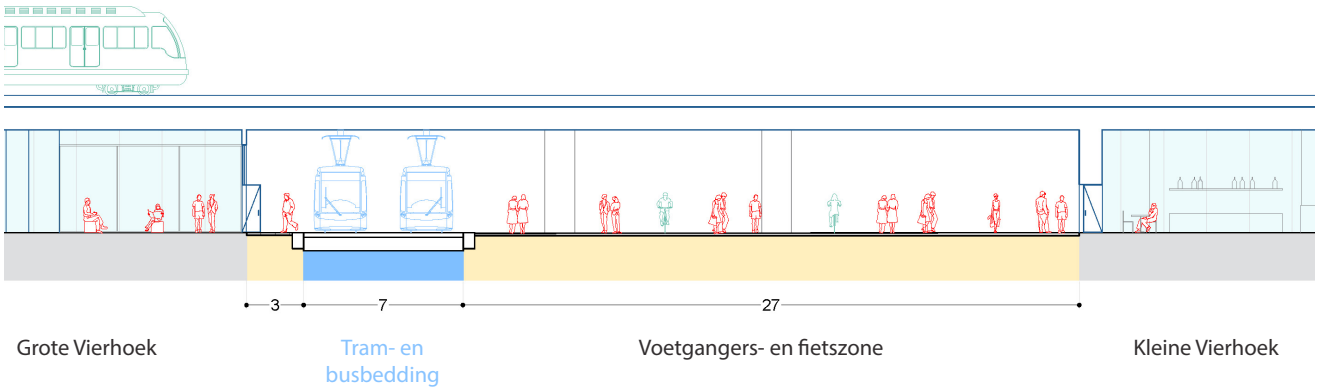


Krilov Architekter, Copenhague

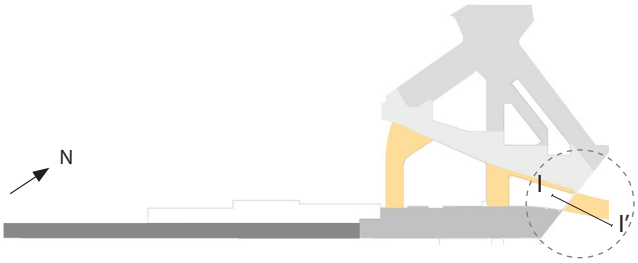
LICHT

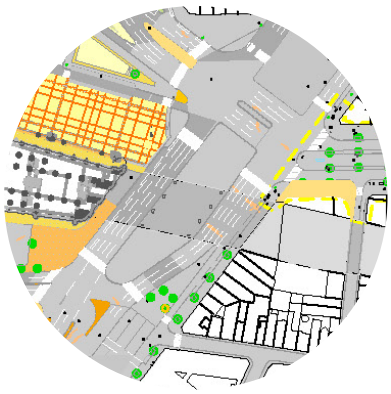
De lichtaanvoer in de Argonnestraat zal een van de uitdagingen van het ontwerp zijn. Aan het ondervlak zal een milieuvriendelijk dag- en nachtverlichtingsproject nodig zijn. De lichtintensiteit moet aangepast zijn aan het voetgangersverkeer en de zachte vervoersmodi in de straat. Het moet een warm maar krachtig licht zijn, esthetisch en zonder de gebruikers te verblinden. De plaatsing van deze verlichting moet zo worden uitgedacht dat ze de straat visueel structureert, zonder dat ze een tunnel lijkt waar auto's doorheen zouden rijden.

Doorsnede EE' in de Argonnestraat onder de spoorbundel – Visie van het RPA



Publieke ruimten



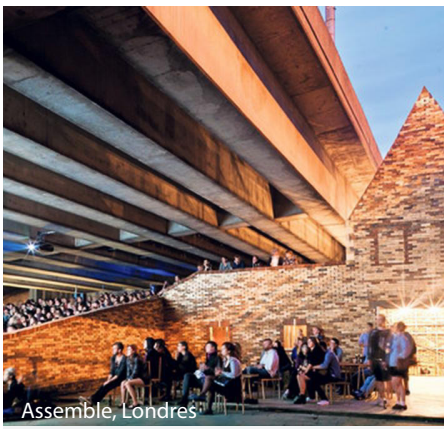


BESTAANDE SITUATIE

C - De ondervlakken van Fonsny-Europa: Kleine Ring







CONTEXT

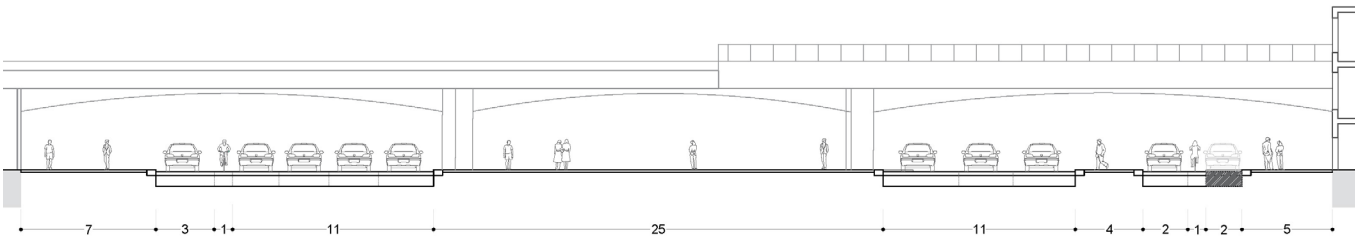
De Kleine Ring biedt vandaag geen grote waarde als publieke ruimte. Door de opdeling (auto's aan de zijkanten, voetgangers in het midden) is het niet mogelijk deze ruimte, die te weinig wordt gebruikt door de actieve modi, te activeren.
Hij ligt echter strategisch in de Zuidwijk, als noordelijke poort richting het centrum van Brussel.

AMBITIES

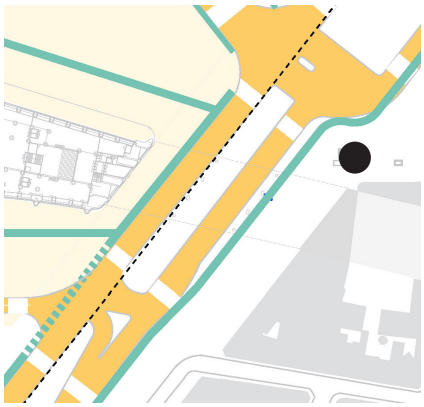
De Kleine Ring, tegenover de Kleine Vierhoek, vormt nu de ingang van de Zuidwijk. Het is dus noodzakelijk hem als zodanig te identificeren en er een kwaliteitsvolle publieke ruimte van te maken. Bij de heroverweging van de mobiliteit is het dan ook belangrijk om elke sequentie te activeren om de doorstroming van noord naar zuid, naar het hart van de Zuidwijk, te verzekeren.

In deze publieke ruimte kunnen sporadisch evenementen worden georganiseerd. Deze ambities maken deel uit van het globale project om de Brusselse Kleine Ring op een andere manier te benutten.

Doorsnede II op de Zuiderlaan - Bestaande situatie



"De illustraties (axonometrieën, doorsneden, perspectieven enz.) van stedelijke vormen die in het strategische luik van het ontwerp van RPA zijn opgenomen, zijn louter indicatief."



MOBILITEIT

De interface tussen de Zuidwijk en de Kleine Ring wordt geoptimaliseerd in lijn met het project Grondwet en het project om de Kleine Ring geschikt te maken voor fietsers.

De ruimte voor auto's wordt met één rijstrook per richting verminderd, met afschaffing/afkoppeling van de bestaande ventwegen (d.w.z. 2 x 4 rijstroken tussen de kruispunten Fonsny en Jamar, 3 rijstroken ten zuiden van het kruispunt Fonsny in de richting van de Hallepoort).

Er zijn smallere en meer geritmeerde sequenties gepland, waaronder de toevoeging van fietspaden in twee richtingen aan beide zijden van de laan (als onderdeel van het fietsproject voor de Kleine Ring) en een uitbreiding van vrijgemaakte voetgangerszones.

Deze actieve sequenties zullen het mogelijk maken de hele Brusselse Kleine Ring zonder onderbreking te verbinden en zo een wandelpad te creëren naar het hart van de Zuidwijk.

.


Etudiants EPFL, Lausanne

VOETGANGERSCONTINUÏTEIT

De voetgangerscontinuïteit wordt op de Kleine Ring ontwikkeld. De paden voor de actieve modi zullen ononderbroken langsheen lopen.

De twee brede voetgangerspaden die aan de zijkanten zijn aangelegd, zullen de Kleine Ring weer de status van een echte publieke ruimte geven. Deze paden moeten een continuïteit van de omliggende openbare voetgangerszones vormen, met een zichtbare continuïteit in de ruimte, om de gebruiker aan te moedigen deze paden te gebruiken.

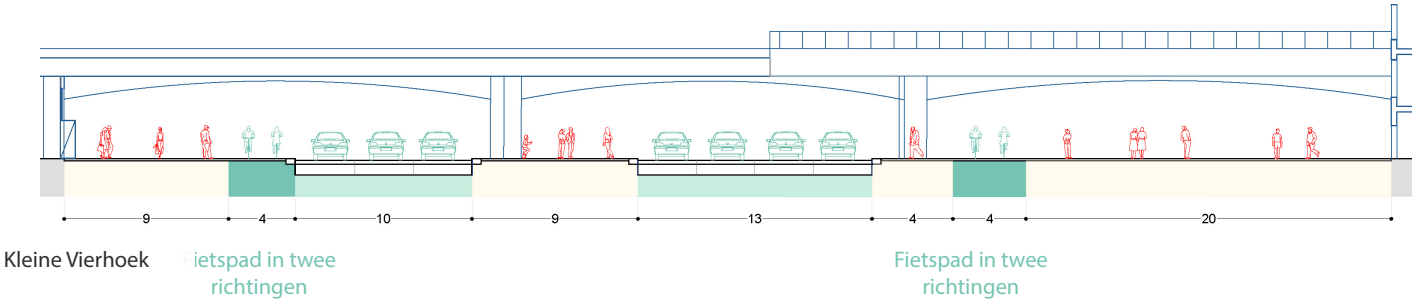
De mogelijkheid om de Kleine Ring van noord naar zuid te doorkruisen, moet ook worden verbeterd, door de oversteekplaatsen te verbreden, uit te breiden en te beveiligen, om een optimale verbinding en doorstroming tussen de Zuidwijk en het centrum



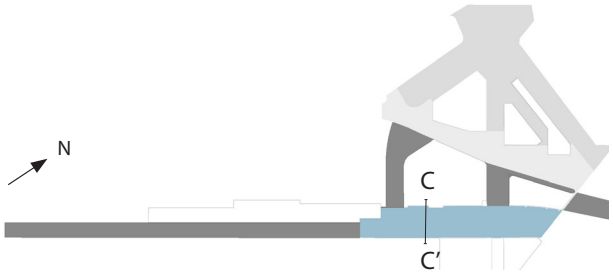
ACTIVERING DOOR EEN GOEDE BENUTTING VAN DE KLEINE VIERHOEK

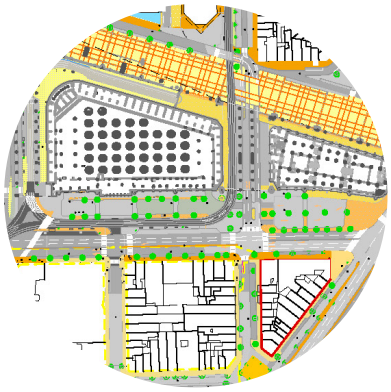
De overkant van de Kleine Vierhoek moet goed worden benut, aangezien dit het eerste geherkwalificeerde huizenblok ten noorden van de Zuidwijk is. Het is immers de bedoeling de Kleine Ring zo goed mogelijk in de wijk te integreren. De noordgevel van de Kleine Vierhoek wordt uitgerust met voorzieningen om het nieuwe gezicht van de Zuidwijk te worden en komt in dialoog met de publieke ruimte onder de Kleine ring.

Doorsnede II' op de Zuidlaan – Visie van het RPA



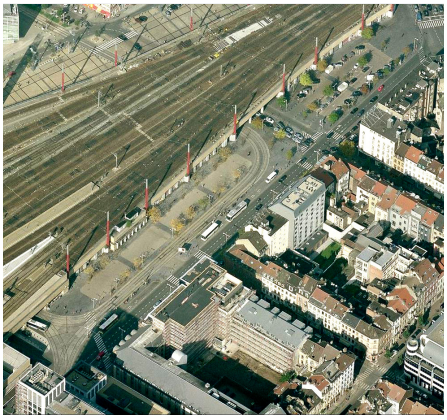
Publieke ruimten

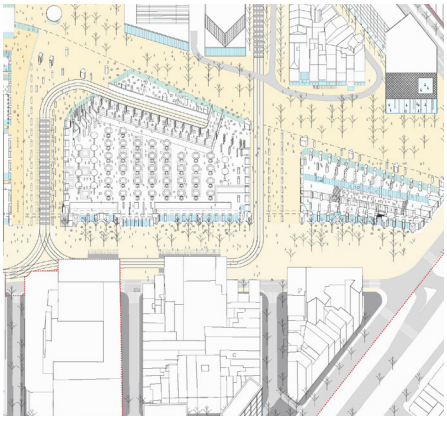




BESTAANDE SITUATIE

D - Grondwetplein







CONTEXT

Het Grondwetplein is vandaag een weinig gastvrije ruimte, die vooral dient als parkeerplaats en niet zozeer als publieke ruimte, behalve op marktdagen. Door de nabijheid van de Fonsnylaan en de spoorwegen is het een heel lawaaierige plaats. Het plein heeft echter twee grote troeven: er is weinig wind en weinig schaduw. Andere bijzondere troeven zijn de historische voorzijde en vooral de grote ingang van de Grote Vierhoek.

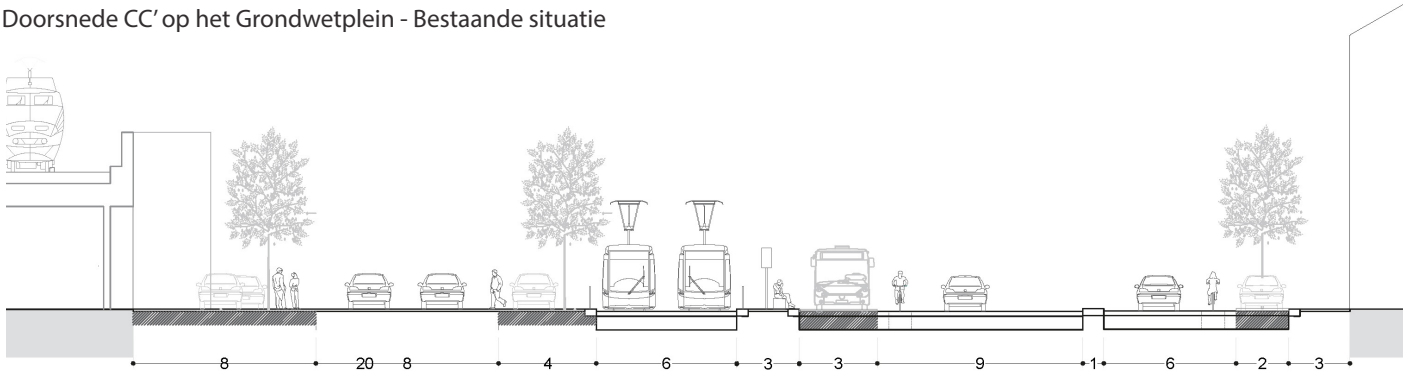
AMBITIES

De ambitie van het RPA voor het Grondwetplein is een wederzijdse verbetering te garanderen tussen deze nieuwe verharde publieke ruimte in het hart van het ontmoetingsplatform en de gerenoveerde Vierhoeken.
Dit plein, het zonnigste van de wijk, is voorbehouden voor de markt en de terrassen van de cafés en restaurants aan de westelijke zijde van de Vierhoek. Er komen trams en bussen en er wordt een nieuw busknooppunt gecreëerd.

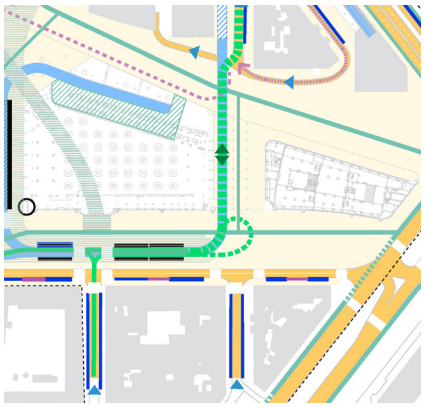
Deze pool, die de oostelijke tegenhanger is van het busknooppunt Spaak in het westen, wordt uitgebreid en geïntegreerd in de publieke ruimte en moet in het verlengde liggen van de Overdekte Straat.

Het fietsGEN, met een breedte van 4 meter, zal in dit plein geïntegreerd worden, in het verlengde van de Fonsnylaan richting stadscentrum.

Doorsnede CC' op het Grondwetplein - Bestaande situatie



"De illustraties (axonometrieën, doorsneden, perspectieven enz.) van stedelijke vormen die in het strategische luik van het ontwerp van RPA zijn opgenomen, zijn louter indicatief."



INTERMODAAL KNOOPPUNT

De tram en de bus delen dezelfde bedding om de publieke ruimte die aan de Grote Vierhoek grenst, te vergroten.

Het is ook de bedoeling de wachtomstandigheden voor passagiers te verbeteren dankzij een meer rechtstreekse toegang tot het openbaar vervoer en aangename wachtruimten, die goed geïntegreerd zijn in het ontwerp van de publieke ruimte.



MEUBILAIR EN BEPLANTING

In de publieke ruimte kunnen dakbedekkingselementen worden geïntegreerd om meervoudig gebruik mogelijk te maken en de zichtbaarheid van de tram- en bushaltes te garanderen.
Net als bij de ontwikkeling van de Europaesplanade moet bij de ontwikkeling van de publieke ruimte rekening worden gehouden met de inplanting van de markt, met in het bijzonder een aanplanting van bomen volgens het raster 7,5m x 7,5m.

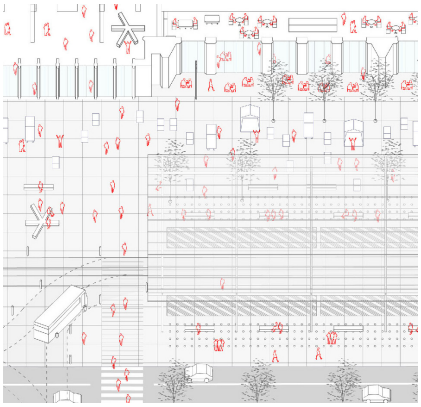


VOETGANGERSCONTINUÏTEIT

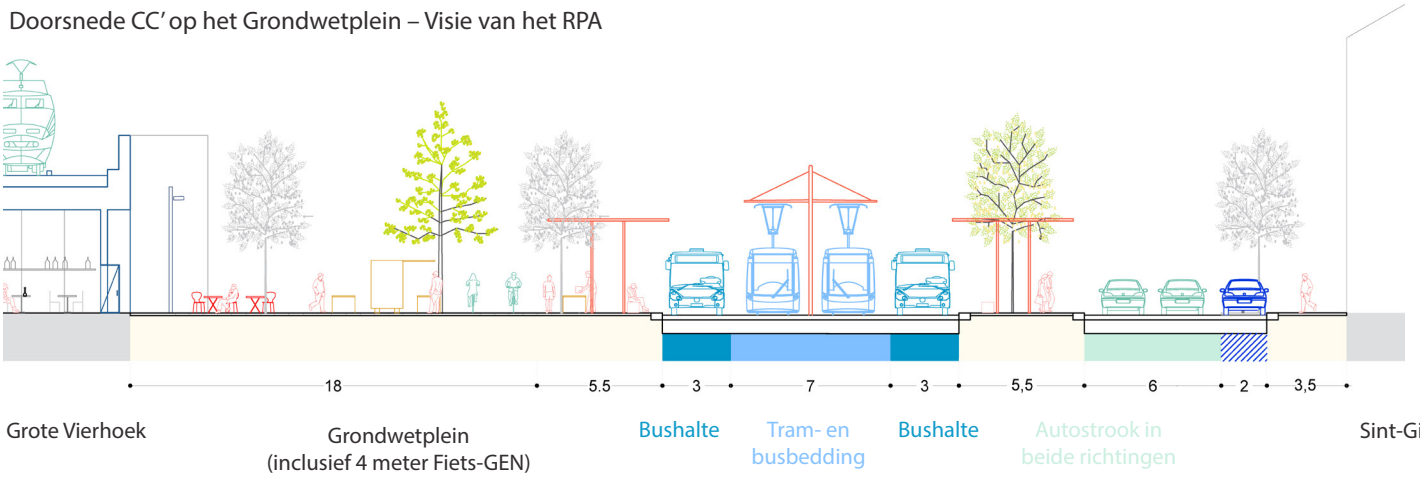
Op de Fonsnylaan moeten grote voetgangersoversteekplaatsen worden aangelegd in het verlengde van de grote voetgangersassen, met name de Overdekte Straat, de hoofdingang van de Grote Vierhoek en de Argonnestraat, om de doorstroming tussen oost en west te vergemakkelijken.



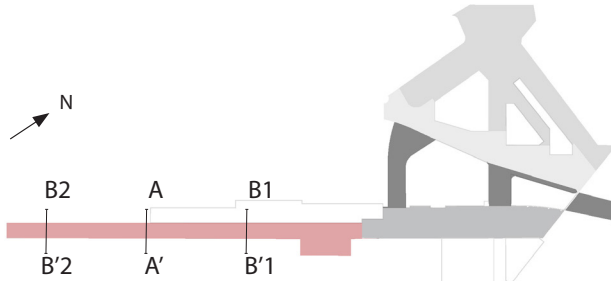




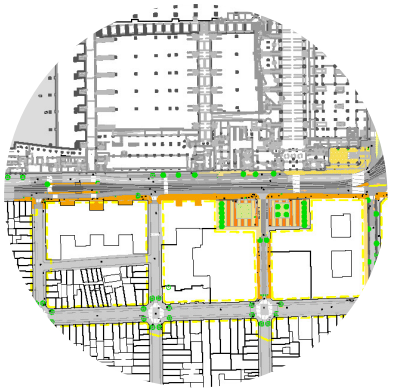
Doorsnede CC' op het Grondwetplein – Visie van het RPA



Publieke ruimten



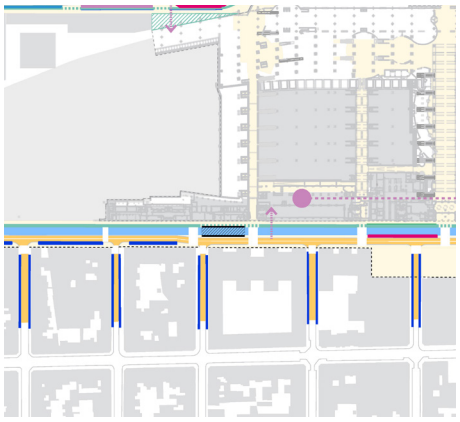
E - Fonsny



BESTAANDE SITUATIE







CONTEXT

De Fonsnylaan is heel smal (25 meter breed) en de toegang tot de tram is moeilijk omdat de sporen zich in het midden van de straat bevinden, tussen de autorijstroken. De as is vandaag erg druk en daardoor niet erg prettig voor de gebruikers. De uitdaging voor de Fonsnylaan is deze as de strategische rol te laten vervullen van strategische koppeling tussen actieve vervoersmodi en het openbaar vervoer van het station, de rol van openbare-vervoersas, de rol van AutoComfort-as en van Fiets Plus-as tussen het zuiden en het noorden, de rol van het bedienen van de bestaande en toekomstige stedelijke knooppunten en de rol van de verbinding tussen de Merode- en de Zuidwijk.

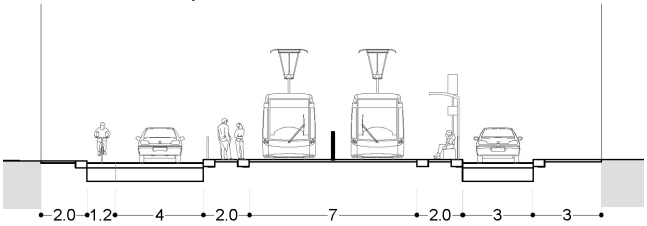
AMBITIES

De eerste ambitie voor de Fonsnylaan is de herindeling van het straatprofiel. De tram wordt aan de westkant van de straat beter bereikbaar, de autostrook loopt in het midden, en aan de andere kant, in het westen, wordt een tweerichtingsfietspad aangelegd. Naast het verbeteren van de toegang tot het openbaar vervoer en het verplaatsen van de autostroken weg van de voetpaden, stelt het RPA voor om het verkeer van actieve vervoersmodi uit te breiden.

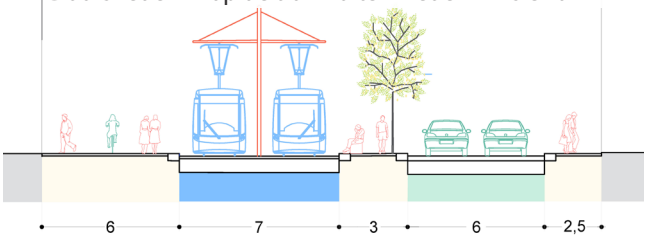
MOBILITEIT

De Fonsnylaan, die wordt behouden als een grootstedelijke as met 2 x 1 rijstroken met voetpaden, een tram- en busbedding en een fietspad in twee richtingen aan de noordkant, wordt van talrijke beveiligde oversteekplaatsen voor actieve modi voorzien. De voetgangersoversteekplaatsen worden verbreed, uitgebreid in aantal en veiliger gemaakt door een betere herkenbaarheid en een gunstig beheer van de verkeerslichten op kruispunten. (Vanwege de beperkte omvang lijkt het onmogelijk om alle bestaande mobiliteitsnetwerken comfortabele afmetingen te geven.)

Doorsnede AA' op de tramhalte Zweden - Bestaande situatie

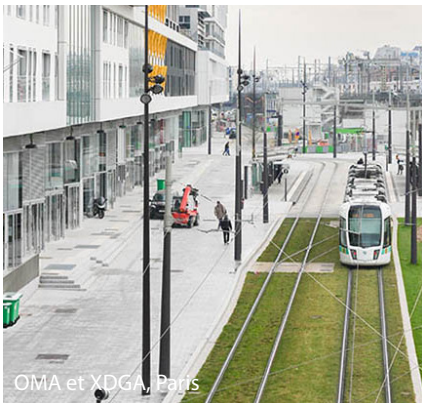


Doorsnede AA' op de tramhalte Zweden – Visie van



N°49 Gedeelde ruimte voor voetgangers / fietsers / perron — Tram- en busbedding — Autostrook in beide richtingen — Sint-Gillis

"De illustraties (axonometrieën, doorsneden, perspectieven enz.) van stedelijke vormen die in het strategische luik van het ontwerp van RPA zijn opgenomen, zijn louter indicatief."





In de loop van 2021 zal Brussel Mobiliteit een bijkomende studie laten uitvoeren in verband met de heraanleg van de Fonsnylaan.

Het openbaar vervoer zal gebruik kunnen maken van de continuïteit tussen de Fonsnylaan en de Spaaklaan. Het idee is om het transportnetwerk op te bouwen volgens een logica van routes, om de bijzonder actieve Fonsnylaan zoveel mogelijk rust te geven. Er zou een nieuwe bushalte, Fonsny Zuid, moeten bijkomen.

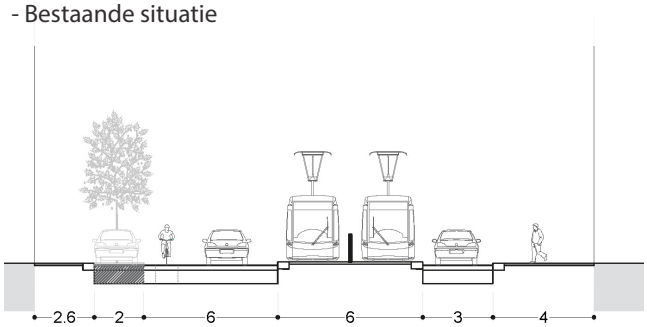
De implementatie van een tram- en busbaan op de westelijke kant van de Fonsnylaan zal ook de tramhalte Zweden conform en aangenaam maken.

Het tijdelijk parkeren is een essentieel onderdeel van de heraanleg van de Fonsnylaan. Dit type parkeren wordt in het noorden voorzien voor leveringen. Ook taxi's worden geïntegreerd in de straat, tegenover de leveringszones.

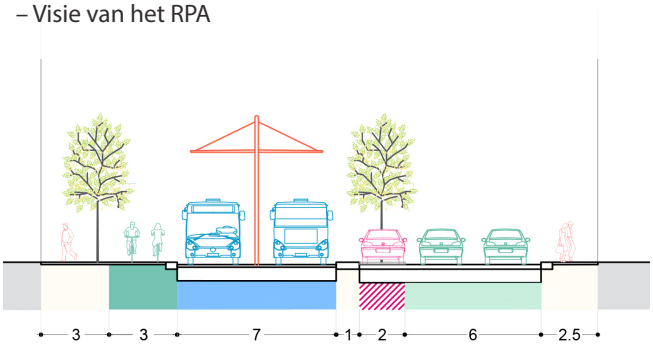
ACTIEVE GEVELS

Het Fonsny-project maakt het mogelijk om, dankzij open gevels, de publieke ruimte aangenamer te maken door ze te herkwalificeren. Vandaag is de westkant immers hermetisch. Door de gevels te openen en te activeren, zal de publieke ruimte van Fonsny aan kwaliteit en porositeit kunnen winnen.

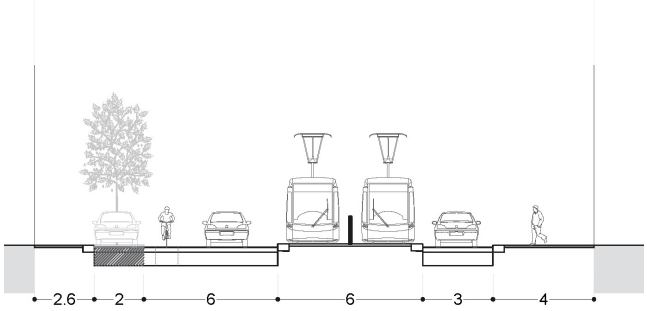
Doorsnede B1B1' aan het postsorteercentrum - Bestaande situatie



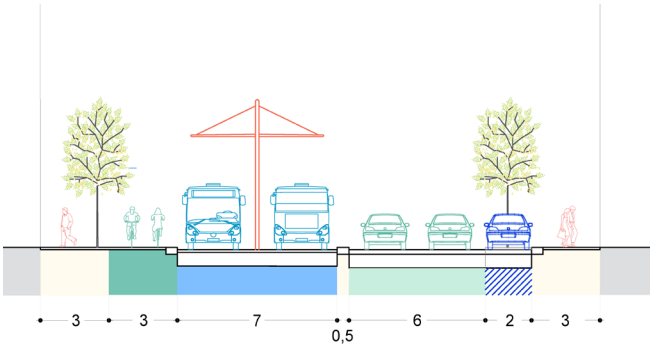
Doorsnede B1B1' aan het postsorteercentrum – Visie van het RPA



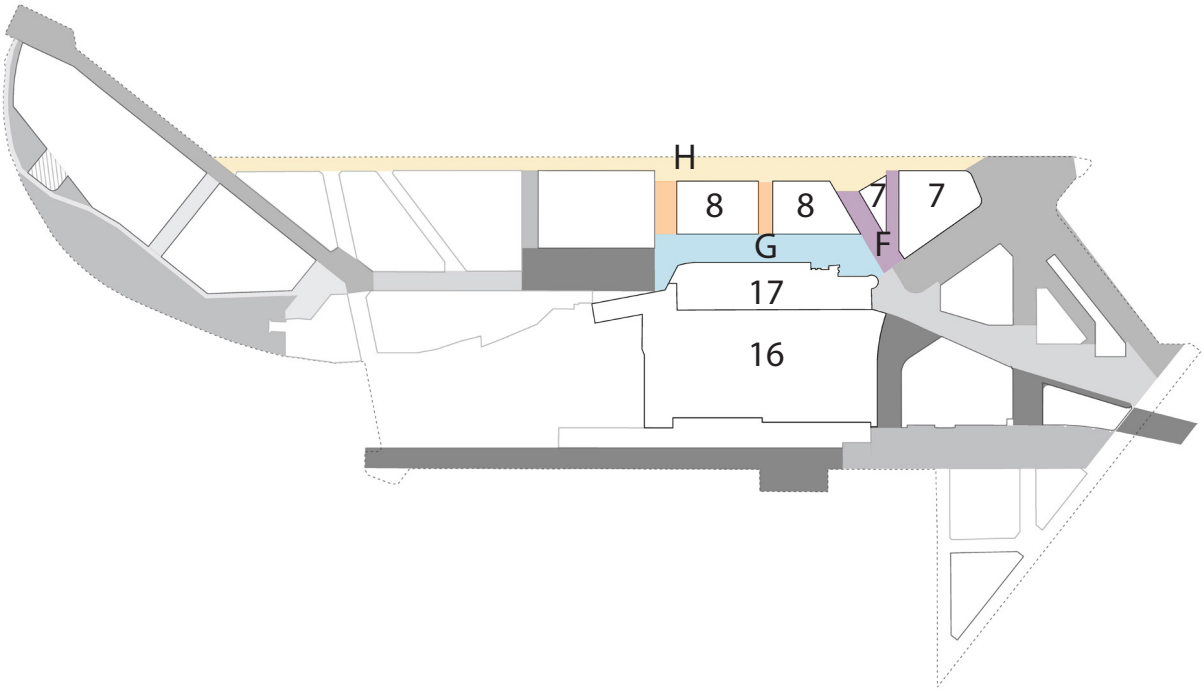
Doorsnede B2B'2 - Zuidelijk deel van de Fonsnylaan - Bestaande situatie



Doorsnede B2B2' – Zuidelijk deel van de Fonsnylaan – Visie van het RPA



DEELGEBIED HORTA



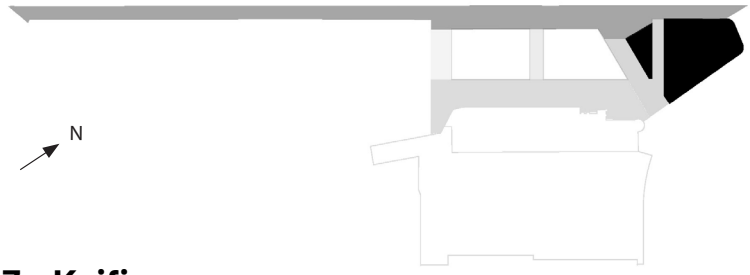
HUIZENBLOKKEN: :

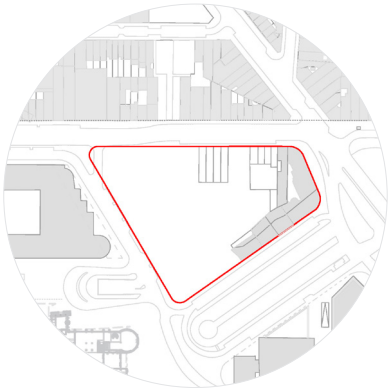
7. Kuifje
8. Horta-Bara
16. Zuidstation
17. Station Horta

PUBLIEKE RUIMTEN :

F. Kuifje-Blerot
G. Hortaplein
H. Barastraat

Huizenblokken



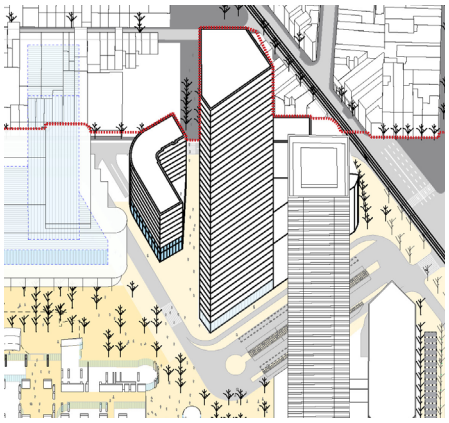


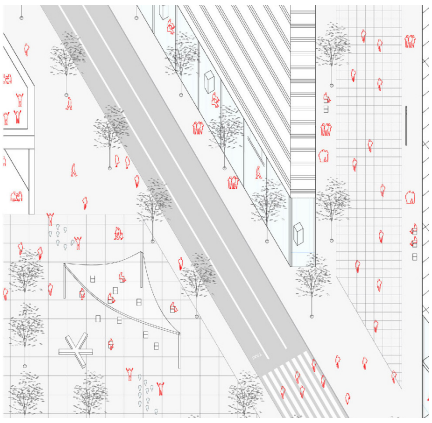
7 - Kuifje

OPPERVLAKTE : 10 000 M²

TOTAAL NIEUWE OPPERVLAKTE	KANTOREN	HANDEL/DIENSTEN	VOORZIENINGEN	RESIDENTIEEL
77 000 M²	56 000 m²	3 000 M²	2 000 M²	16 000 m²







CONTEXT

Sinds de sloop van de gebouwen (met uitzondering van het Lombardgebouw), met inbegrip van de fabriek van Côte d'Or is het overgrote deel van het huizenblok leeg.

Het huizenblok Kuifje ligt iets naar achter in vergelijking met het Zuidstation. Alleen het zuidoostelijke punt is zichtbaar en geeft zo de rest van het huizenblok aan. Met een eengemaakte, gesloten voorzijde in het noordoosten nodigt het vandaag niet uit om te doorkruisen en maakt het dus niet de verbinding tussen de Zuidwijk en de gemeente Anderlecht in het westen.

AMBITIES

De strategische ligging van het huizenblok op het kruispunt van het Hortaplein, het station, het Spaakplein en de Europaesplanade maakt het tot een bevoorrechte locatie voor een hoge dichtheid. Het project, een markerend element en symbool van de vernieuwing van de wijk, moet de ontwikkeling van een gemengd programma mogelijk maken in dialoog met het grootstedelijke karakter van de Zuidwijk en het meer residentiële karakter van de gemeente Anderlecht in het westen.

In het verlengde van de Grisardoorgang naar de Europaesplanade zal een indicatieve publieke verbinding, voorbehouden voor actieve modi, met een breedte van minstens 15 meter, worden voorzien.
De eigendom van deze doorgang zou aan het publiek overgedragen kunnen worden, zodat het onder openbaar beheer komt.
Deze indicatieve publieke verbinding zal het mogelijk maken om de wijk, en het station in het centrum ervan, te situeren in een veel bredere voetgangerscontinuïteit van de slachthuizen in het westen tot de Hallepoort in het oosten.

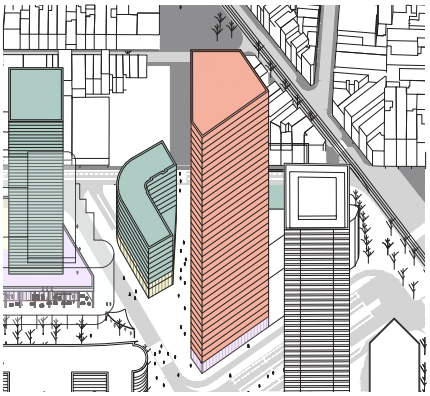
Om het zichtbaar te maken vanuit het hart van de Zuidwijk, stelt het RPA voor om een markerend element te voorzien op de spits van het huizenblok.

Op die manier kan het huizenblok twee troeven verwerven: integraal deel uitmaken van het stedelijk landschap van Brussel-Zuid en de verbinding tussen de Zuidwijk en Anderlecht verzekeren.

"De illustraties (axonometrieën, doorsneden, perspectieven enz.) van stedelijke vormen die in het strategische luik van het ontwerp van RPA zijn opgenomen, zijn louter indicatief."


Herzog& De Meuron, New York


SANAA, Tokyo



STEDELIJKE VORM: MARKEREND ELEMENT EN ARTICULATOR

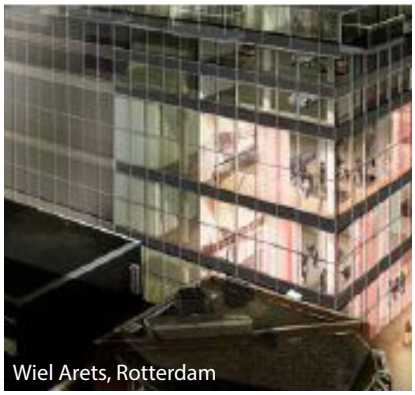
Het markerende element zal zich op de oostelijke spits van het Kuifje-huizenblok bevinden en tot doel hebben de skyline van dit deel van de wijk te herdefiniëren en als symbool van het huizenblok te fungeren. Het markerende element mag echter niet hoger zijn dan 150 meter, zodat het niet hoger is dan de naburige Zuidertoren, die zijn status als embleem van de wijk moet behouden.

De articulatoren ten zuiden en ten westen van het huizenblok hebben actieve sokkels, signaleren de indicatieve nieuwe publieke verbinding en nodigen de gebruiker uit om deze te gebruiken, waardoor de verbinding tot stand komt tussen de Zuidwijk en de wijk ten westen van Barastraat.
Het huizenblok vertoont dus een nieuwe morfologie, die het mogelijk maakt om het grootstedelijke centrum van de Zuidwijk en de gemeente Anderlecht te verbinden met het westen, dat meer residentieel is.
Om het huizenblok af te werken, moet een hoogte van 28m in acht genomen worden en in gesloten bebouwing gebouwd worden.

PROGRAMMA

In het Kuifje-huizenblok komt een echte programmatische gemengdheid van voorzieningen, handelszaken en diensten, kantoren en woningen.
Hun plaatsing in het huizenblok houdt rekening met de context: op het intermodale knooppunt (ter hoogte van het markerende element) komen er kantoren en in de Barastraat komen er woningen, tegenover de woningen in de wijk in het westen.
Alle programmatische elementen moet evenwel met elkaar in verband staan om een vloeiend verloop tussen programma's binnen het Kuifje-huizenblok te creëren.




Wiel Arets, Rotterdam


Zanderroth Architekten, Berlin

SOKKEL EN LAGE SKYLINE

De lage skyline, die leven wordt ingeblazen door voorzieningen, handelszaken en/of productieactiviteiten, moet een verzorgde architectuur hebben en zich richten op het verlengde van het Hortaplein.

Het Kuifje-project kijkt uit op het ontmoetingsplatform en is verbonden aan de nieuwe landschaps- en publieke continuïteit van het station, waardoor de wijk haar plaats krijgt in de Zennevallei en met de figuur van de Vijfhoek kan worden verbonden. Aantrekkelijke functies moeten langs de nieuwe verbinding worden gesitueerd om hun levensvatbaarheid te waarborgen.
De voorzieningen worden bij voorkeur bij de nieuwe verbinding in het midden van het huizenblok geplaatst. Het is echter mogelijk handelszaken te overwegen op de spits van het huizenblok, ter hoogte van het markerende element en gericht op de publieke ruimte en de zuidelijke oriëntatie.

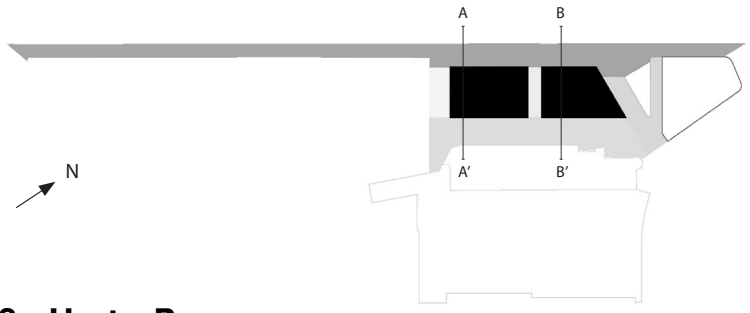
Er komt één ingang van de parkeergarage, die gedeeld wordt.
Ze moet worden geïntegreerd in het gebouw van het driehoekige gebied ten zuiden van de verbinding en wordt gedeeld met de ingang van de parkeergarage van Q-Park, die verplaatst wordt. Ook moet overwogen worden om de parking open te stellen voor de buurt.

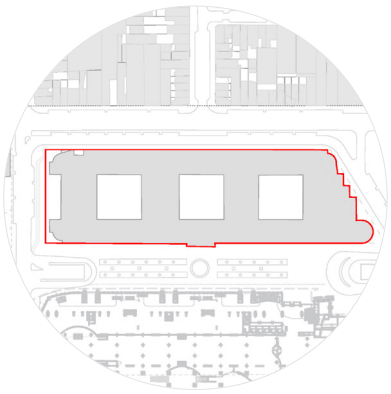
BEWONEN VAN DE INTERFACE

Door het creëren van een nieuwe publieke verbinding worden de gebouwen ten noorden van het huizenblok aangewezen als een interface, dat wil zeggen het gebied van het huizenblok tussen twee belangrijke straten (Bara en Spaak). De interface dankt zijn kwaliteit aan een zeer stedelijke voorzijde aan de Barastraat en de kwaliteit en de beplanting van het binnengebied van het huizenblok.
Dit groene binnengebied van het huizenblok kan ook worden ontworpen als een koelte-eiland, wat de kwaliteit van de interface sterk verhoogt.

De woningen met voor- en achtergevel zijn dus bevoorrecht met een uitzicht op de straat en een grote opening op het groene binnengebied van het huizenblok.

Huizenblokken



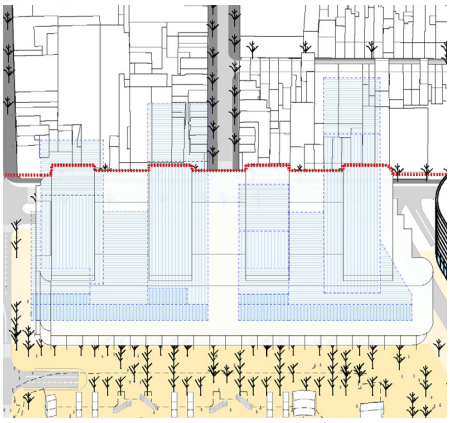


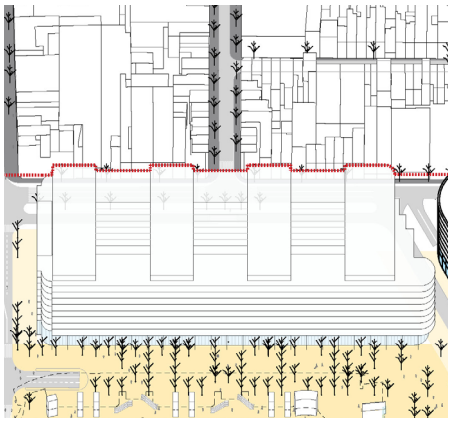
8 - Horta-Bara

OPPERVLAKTE : 14 000 M²

TOTAAL NIEUWE OPPERVLAKTE	KANTOREN	HANDEL/DIENSTEN	VOORZIENINGEN	RESIDENTIEEL
89 000 M²	40 000 m²	3 000 M²	6 000 M²	40 000 m²

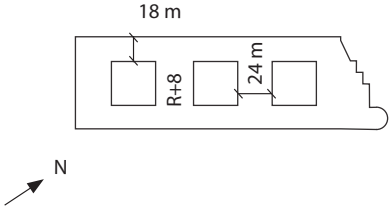






CONTEXT

Het huizenblok Horta-Bara geniet een ideale ligging tussen het Victor Hortaplein in het oosten en Anderlecht in het westen. Dit tegenover het station gelegen huizenblok heeft een hoge zichtbaarheid en biedt het potentieel om het station beter te verbinden met de westelijke wijk. Het bestaande gebouw, Blok 2 genaamd, wordt gekenmerkt door eenmonofunctioneelkantoorprogramma (van in totaal 89.235 m²) plus 1480 m² horeca op de gelijkvloerse verdieping, maar heeft nu een uniforme voorzijde naar het station, die geen functie heeft als stedelijke articulator en een visuele verbinding en voetgangersstroom tussen Anderlecht en het station verhindert.



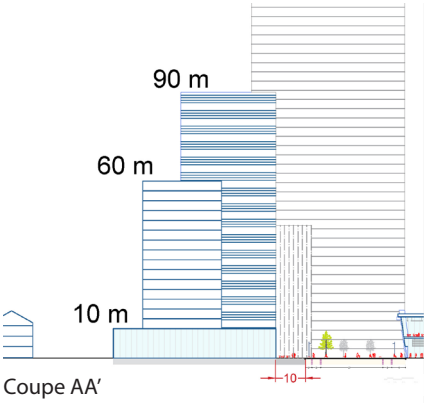
AMBITIES

Het Horta-Bara bouwblok biedt, dateert slecht van het begin van de jaren 2000, en biedt hierdoor twee mogelijkheden (zie hierboven) die gelijktijdig moeten worden bestudeerd:
- dat van een reconversie van het bestaande gebouw met het oog op het diversifiëren van het programma.,
Een grondige analyse en een ambitieuze studie moeten worden uitgevoerd, zowel ecologisch, economisch als architecturaal, want het bestaande gebouw heeft afmetingen en een stedenbouwkundige vorm die op het eerste gezicht met name moeilijk zijn om deels als huisvesting te herbestemmen (zie schema hiernaast).

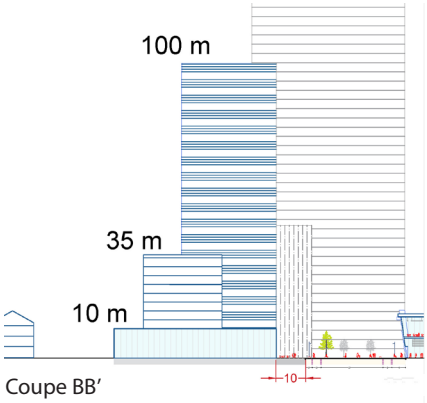
De ambitie van het nieuwe project is om een grootstedelijke schaal aan te nemen dankzij vier uitstekende delen die het, met dank aan hun goede ligging, mogelijk maken om de dichtheid, die gelijk blijft aan die van het bestaande project, in evenwicht te brengen. Deze vier mogelijke torens, twee in het noorden en twee in het zuiden van een nieuwe publieke verbinding, moeten zodanig worden ingeplant dat ze de gebouwen aan de Anderlechtse kant in het westen zo weinig mogelijk treffen. Deze vier torens worden eventueel ondersteund door een sokkel die het mogelijk maakt om, met name aan de Anderlechtse kant, een schaal te behouden met respect voor de bestaande. Het nieuwe project moet ook, met name vanwege de strategische positie voor het station, een programmatische gemengdheid bieden in de sokkel en vooral in de torens.

In het centrum van het huizenblok, in het verlengde van de Rossinistraat wordt een publieke verbinding voorzien, die voorbehouden is voor actieve vervoersmodi, met een breedte van minstens 17,5 meter, om bij te dragen tot een betere continuïteit tussen het hart van de Zuidwijk en de omgeving, en om het station en het Hortaplein, waar het zich bevindt, te verbinden met het Raadsplein en het gemeentehuis van Anderlecht. De verbinding moet publiek toegankelijk zijn en de eigendom zou aan het publiek overgedragen kunnen worden, zodat het onder openbaar beheer komt.

Het gebouw Blok 2, dat het huizenblok momenteel bezet, is relatief recent: het werd gebouwd in de jaren 2000. Slopen is dus niet onmiddellijk aan de orde. Het is daarom belangrijk om op korte termijn te voorzien in de heropening van de huidige doorgang in Blok 2, zoals voorzien in de stedenbouwkundige vergunning voor het huidige gebouw. Op korte termijn is het daarom belangrijk om te voorzien in de heropening van de huidige doorgang in Blok 2, zoals voorzien in de stedenbouwkundige vergunning voor het huidige gebouw.



Coupe AA'



Coupe BB'


SANAA, Tokyo

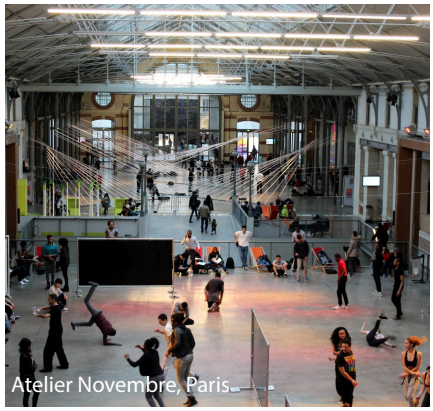
STEDELIJKE VORM

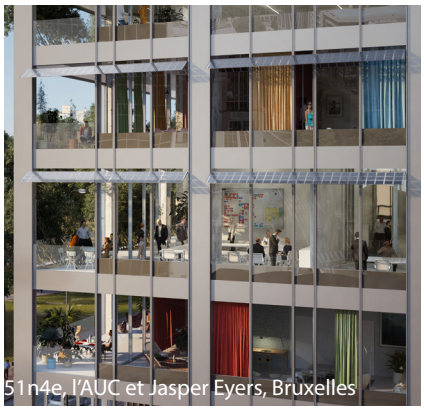
De stedelijke vorm van de gebouwen van het huizenblok in hun geheel moet fungeren als een verbinding tussen het Zuidstation, een grootstedelijk gebied, en de meer residentiële westkant van de wijk. Ze moet ook een rol spelen tussen de schaal van het traditionele weefsel aan de Anderlechtse kant en de meer grootstedelijke schaal van de Zuidwijk. De stedelijke vorm zal dus bestaan uit een sokkel met een maximale hoogte van 10 meter, waarop twee torens met een maximale hoogte van 90 meter ten zuiden van de nieuwe openbare weg en twee torens met een maximale hoogte van 100 meter aan de noordzijde zullen worden geplaatst. Deze torens kunnen niet worden ingeplant aan de straatzijde aan de Anderlechtse kant om een samenhang met de bestaande woongebouwen aan de overkant te behouden. De hoogste torens moeten aan de stationszijde worden gesitueerd, de laagste aan de Anderlechtse kant.
De hoge skyline moet in evenwicht zijn en bijdragen aan de gradatie van de hoogtes van zuid naar noord tot aan de Zuidertoren. De torens moeten ook gespreid zijn om te voorkomen dat ze te veel tegenover elkaar staan.

PROGRAMMA

Hoewel de totale huidige dichtheid dezelfde blijft, combineert het huizenblok Horta-Bara een groot aantal programma's, met handelszaken en diensten, kantoren, voorzieningen en woningen. De handelszaken en diensten dienen als actieve sokkel op het Hortaplein en passen bij de voorzieningen. De woningen en kantoren moeten op intelligente wijze met elkaar verbonden worden, als symbool voor de gewenste programmatische gemengdheid op buurtniveau.




Atelier Novembre, Paris


51n4e, l'AUC et Jasper Eyers, Bruxelles

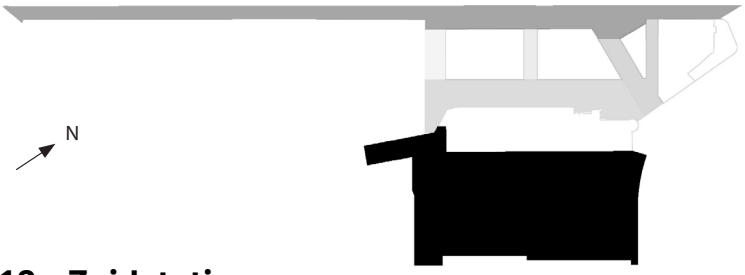
SOKKEL EN LAGE SKYLINE

De stedelijke vorm van het huizenblok en in het bijzonder de kwalitatieve aanpak van het ontwerp van de sokkels zullen de nieuwe centrale verbinding onderstrepen, die de verbinding van de wijk met Anderlecht symboliseert.
De activering van de gelijkvloerse verdieping vindt voornamelijk dankzij de installatie van aantrekkelijke handelszaken en voorzieningen op grootstedelijke schaal, maar ook met kleinere voorzieningen en/of productieactiviteiten. Langs de nieuwe verbinding moeten aantrekkelijke functies worden geïnstalleerd om de levensvatbaarheid ervan te waarborgen. De handelszaken, in de vorm van horeca, zullen op het Hortaplein gericht zijn en zichtbaar zijn van bij de uitgang van het station. Ze moeten de vernieuwing van de wijk in haar bewoonde en grootstedelijke dimensie vertegenwoordigen en deel uitmaken van een bredere activering van de gelijkvloerse verdiepingen, die de publieke structuur volgt die van het noorden naar het zuiden van de wijk gaat. Het moet mogelijk zijn om de bouwlijn van de gelijkvloerse verdiepingen die op het Hortaplein uitgeven wat naar achter te brengen om het plein waarop de terrassen van de horecazaken uitkijken en de horecaterrassen zelf ruimer te maken. De voorzieningen zullen bij voorkeur aan de Anderlechtse kant worden gesitueerd om daar een meer bewonersgericht gezicht te creëren, in dialoog met de omliggende wooncontext.
Een met de buurt gedeeld gebruik van de parking moet overwogen worden.

BEWONEN VAN DE GEMENGDHEID

De programmatische gemengdheid die kenmerkend is voor de nieuwe wijk van Brussel-Zuid moet worden gezien op schaal van de gebouwen. Met name de woningen en kantoren moeten deze gemengdheid, die overal in de Zuidwijk aanwezig is, vertegenwoordigen. Er moet worden nagedacht over de interne circulatie in de gebouwen om de twee programma's te combineren met behoud van hun functionaliteit.

Huizenblokken





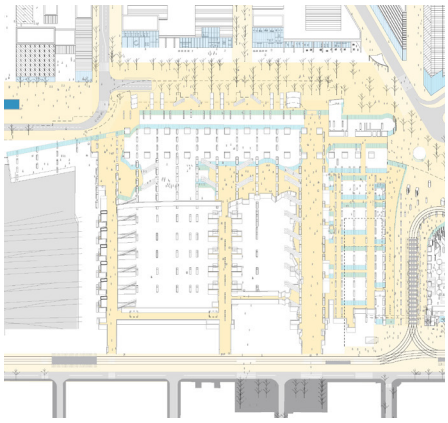
OPPERVLAKTE : 36 500 M^2

16 - Zuidstation

Zie aanbevelingen op pagina 48 en 49







CONTEXT

Vandaag heeft het Zuidstation te lijden onder een gebrek aan zichtbaarheid en doorstroming door een gebrek aan duidelijkheid en openheid naar de publieke ruimte.
Het station is in zichzelf gekeerd en gaat te weinig in dialoog met de omgeving. Er zijn te weinig ingangen en deze zijn niet voldoende zichtbaar.

Ondanks de omvang van het station heeft het moeite om zijn plaats in de wijk te vinden en zijn rol als dynamisch middelpunt in de wijk op zich te nemen.

AMBITIES

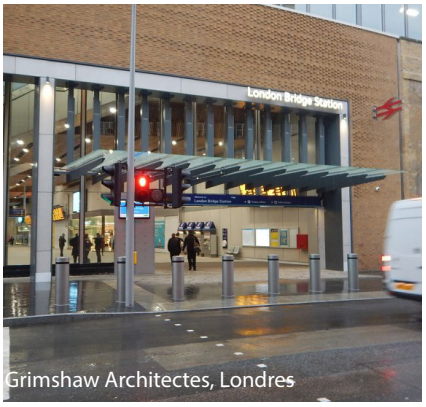
De ambitie voor het station is het aantal toegangen te verhogen en deze duidelijker te maken door ze zo goed mogelijk op de publieke ruimte te richten.

De drie gevels en de raakvlakken met de publieke ruimte die aan het station grenst, worden geherdefinieerd, naar het Hortaplein in het westen, naar de Overdekte Straat in het noorden en naar de Fonsnylaan in het oosten.

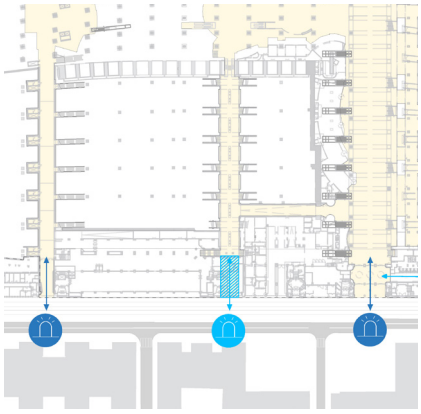


NIEUWE GERICHTHEID OP HET HORTA PLEIN

De gerichtheid op het Hortaplein gebeurt dankzij de commerciële gevel van het station Horta.
Door de porositeit met het plein, en iets verder weg met de gemeente Anderlecht, zullen de toegangen goed kunnen functioneren.
Het gaat erom de toegangen zichtbaar te maken vanaf deze commerciële gevel op grootstedelijke schaal.



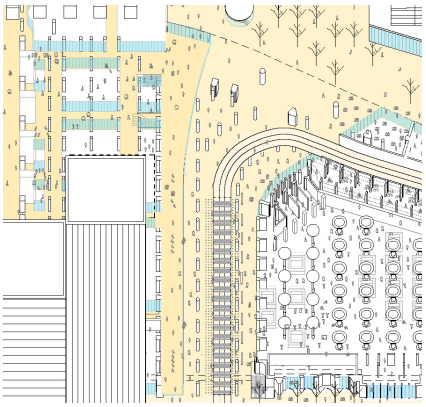
Grimshaw Architectes, Londres

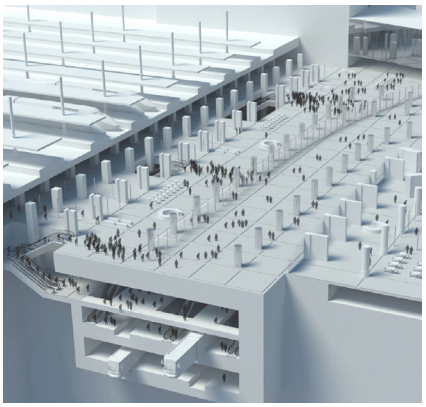


ZICHTBAARHEID VAN DE TOEGANG OP DE FONSNYLAAN

De toegangen vanaf de Fonsnylaan aan oostelijke zijde zijn de historische toegangen. De opening naar de centrale gang zal de stromen tussen Fonsny en het station vergemakkelijken.

Het doel is de toegangen tot de publieke ruimte aan te pakken en voor de gebruiker duidelijk en zichtbaar te maken. Om deze doelstellingen te bereiken, kunnen architectonische elementen (zoals luifels) worden toegevoegd. Deze toevoegingen moeten harmonieus passen in de context en in het bijzonder in de historische gevel van het postsorteercentrum.





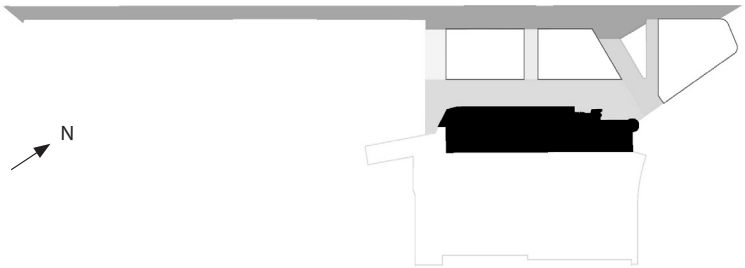

Mies Van Der Rohe, New York

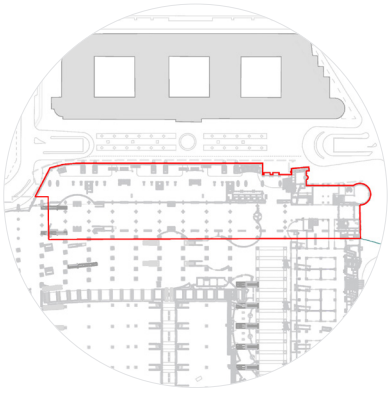
EEN RUIME STATIONSHAL IN DE OVERDEKTE STRAAT

De nieuwe voorgevel van het station, uitgebreid tot de Overdekte Straat, zal deze herdefiniëren als nieuwe stationshal.
Kleine handelszaken die in deze uitbreiding worden geplaatst zullen de Overdekte Straat activeren.
Metrotoegangen, gericht op de Overdekte Straat, zullen een grotere doorstroming tussen de ruimten mogelijk maken.

Deze nieuwe, meer poreuze interface tussen het station en de Overdekte Straat zal de zichtbaarheid en de invloed van het station binnen de wijk vergroten dankzij een groter ontmoetingsplatform.

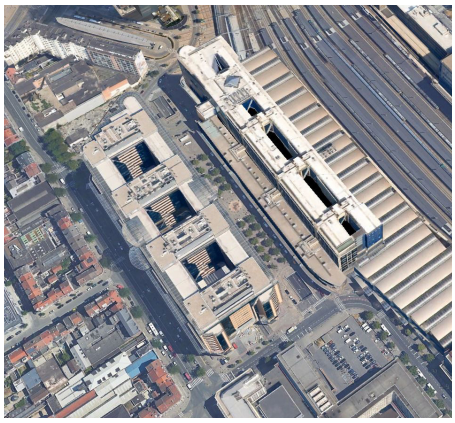
Huizenblokken



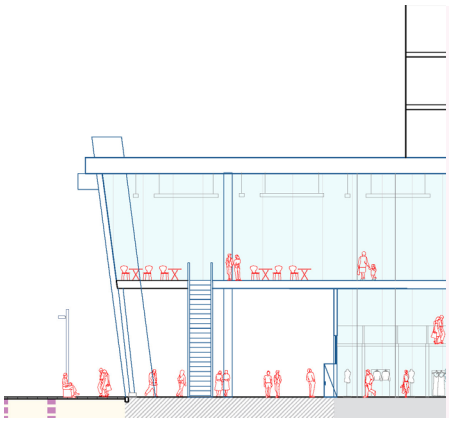


OPPERVLAKTE : 11 200 M^2

17 - Station-Horta







CONTEXTE

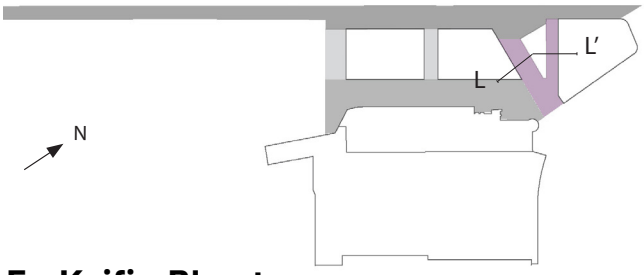
Het huizenblok Station-Horta vormt vandaag een barrière tussen het station en het Hortaplein. Op de gelijkvloerse verdieping ligt immers een winkelgalerij, die zich weinig opent naar het plein. De handelszaken worden dus niet gebruikt om het plein te activeren. De werking ervan is enkel intern.

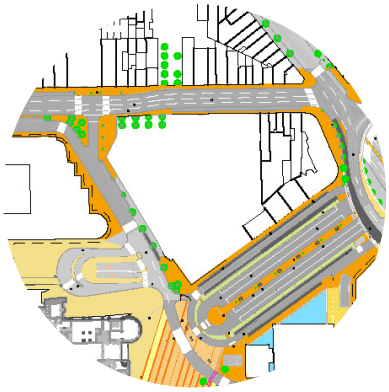
AMBITIONS

De ambitie voor het huizenblok Station-Horta is de handelszaken die in de sokkel aanwezig zijn het Hortaplein te laten activeren en dus om dit plein uit te breiden.
De ambitie van het RPA is om deze sokkel te openen en om ze te laten doorlopen op het plein.
Zo kijken de handelszaken uit op het plein en kunnen ze dit activeren.

"De illustraties (axonometrieën, doorsneden, perspectieven enz.) van stedelijke vormen die in het strategische luik van het ontwerp van RPA zijn opgenomen, zijn louter indicatief."

Publieke ruimten





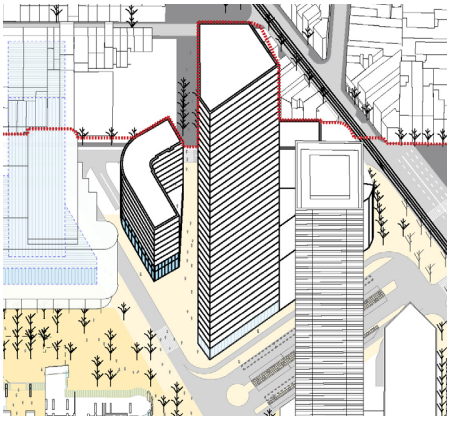
BESTAANDE SITUATIE

F - Kuifje-Blerot



CONTEXT

De Blerotstraat is vandaag niet erg voetgangersvriendelijk. De gevel van Blok 2 in het zuiden is hermetisch gesloten en schept geen verbinding met de publieke ruimte. Het huizenblok Kuifje, ten noorden van de Blerotstraat, is een braakliggend terrein, dat een visuele verbinding schept tussen de Europaesplanade en Anderlecht in het westen.



AMBITIES

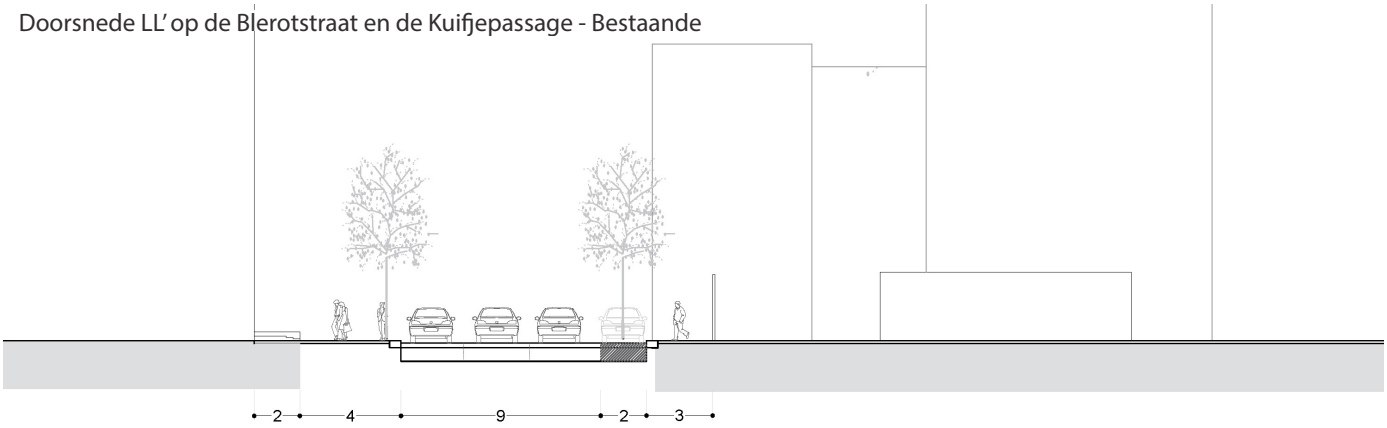
Een publieke opening, de Kuifjepassage, wordt gecreëerd om een voetgangers- en visuele continuïteit te bieden van het oosten naar het westen van de wijk. Vanuit Sint-Gillis en het Grondwetplein via de Overdekte Straat naar de Grisardoorgang in de richting van Anderlecht.
Het is ook de bedoeling de Blerotstraat te verbreden dankzij achteruitbouwstroken aan beide zijden.



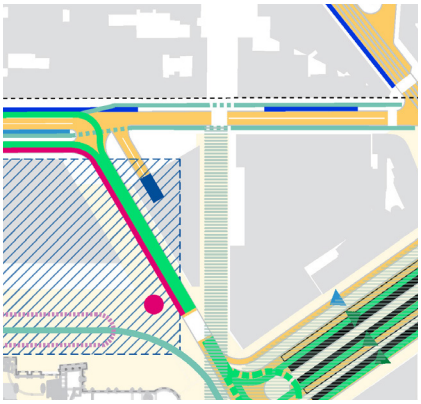
NIEUWE INDICATIEVE DOORGANG

Om de continuïteit van het ontmoetingsplatform te waarborgen, moeten de materialen, de vegetatie, de verlichting en het stadsmeubilair worden ontwikkeld in samenhang met de ontwikkeling van de Europaesplanade en het Hortaplein.

Doorsnede LL' op de Blerotstraat en de Kuifjepassage - Bestaande

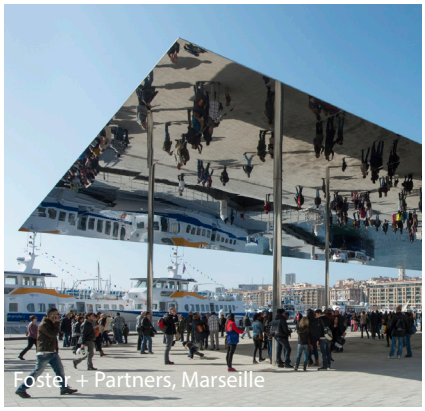


"De illustraties (axonometrieën, doorsneden, perspectieven enz.) van stedelijke vormen die in het strategische luik van het ontwerp van RPA zijn opgenomen, zijn louter indicatief."



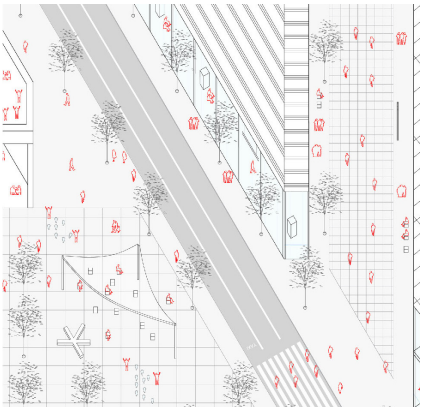
MOBILITEIT

De busbaan en de taxistandplaats zijn in het ontwerp van de publieke ruimte opgenomen. De Blerotstraat wordt voornamelijk gebruikt voor infrastructuur, terwijl de Victordoorgang, die via de Grisardoorgang naar Anderlecht loopt, voorbehouden is voor actieve vervoersmodi.

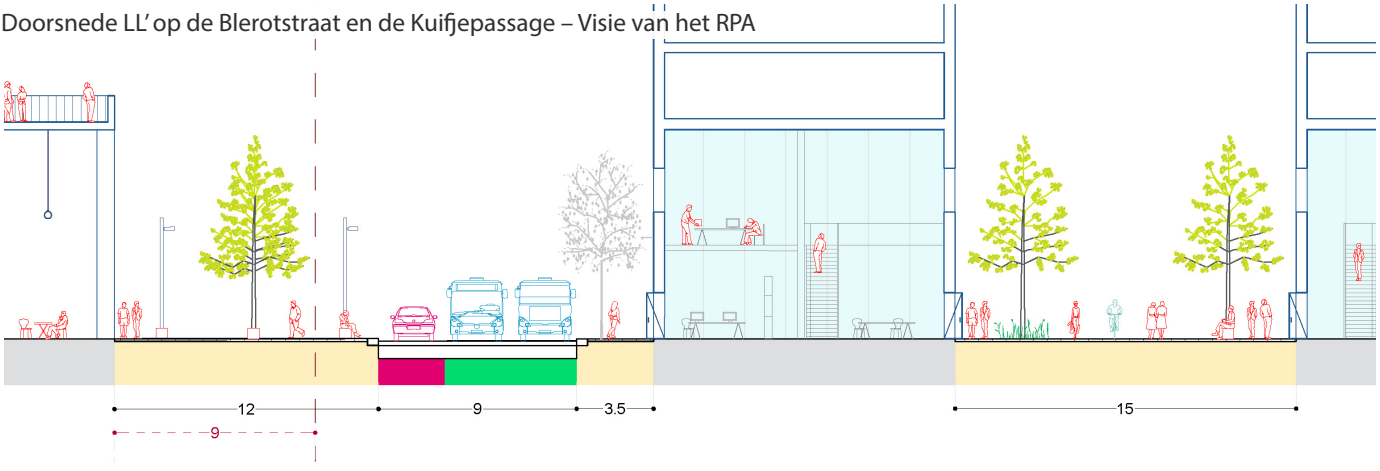


TAXISTANDPLAATS

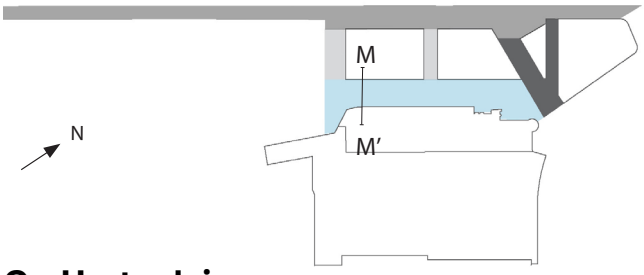
De nieuwe taxistandplaats op de hoek van het Hortaplein en de Blerotstraat moet harmonieus in de omringende landschappelijke context passen. De overdekking moet een kwaliteitsvolle architecturale behandeling krijgen, waardoor ze een herkenningspunt wordt in de wijk, net zoals de dakbedekking van de nieuwe metrotoegang op de Europaesplanade en de bushaltes van het knooppunt Spaak en het Grondwetplein.
Deze overdekking wordt een echte voorziening van een publieke ruimte die is opgevat als verblijfsruimte.

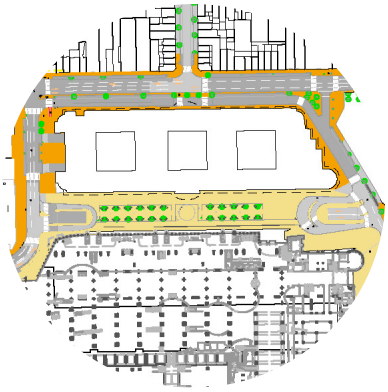


Doorsnede LL' op de Blerotstraat en de Kuifjepassage – Visie van het RPA



Publieke ruimten

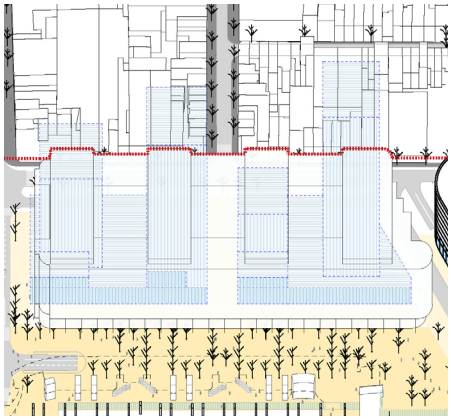




BESTAANDE SITUATIE

G - Hortaplein







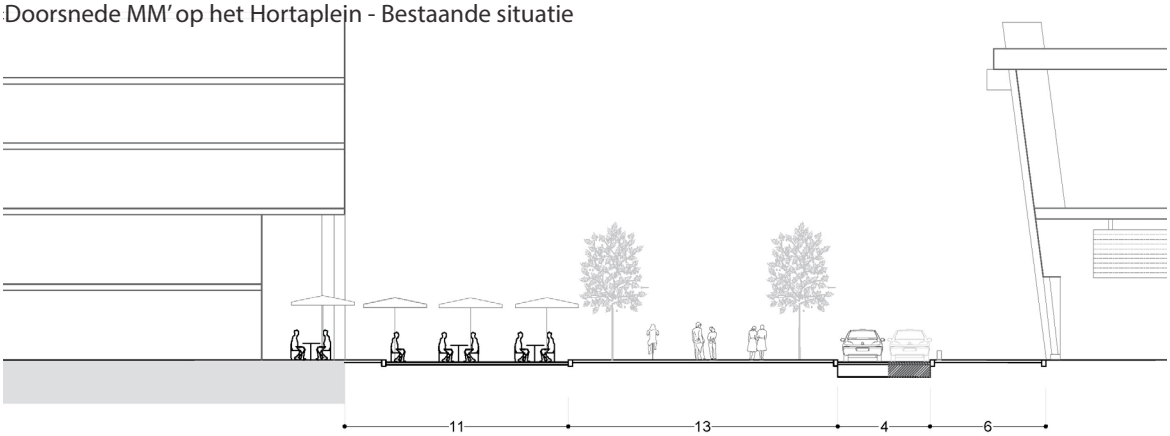
CONTEXT

Het Hortaplein zit ingeklemd tussen de ingangen van de parking Q-Park in het noorden en het zuiden, waardoor het geïsoleerd is van een grotere reeks publieke ruimten van de Europaesplanade tot de Tweestationsstraat. De oostelijke gevel van het station heeft weinig verbinding met het Hortaplein, de toegangen zijn slecht zichtbaar en de handelszaken in de galerij dragen niet bij tot de aantrekkelijkheid van het plein. De bestaande inrichting van het plein is niet aangepast aan de reizigersstromen van het station, met name wat de grondbedekking en de nivellering van de grond betreft.

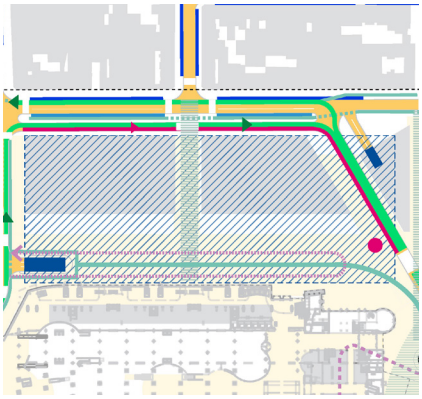
AMBITIES

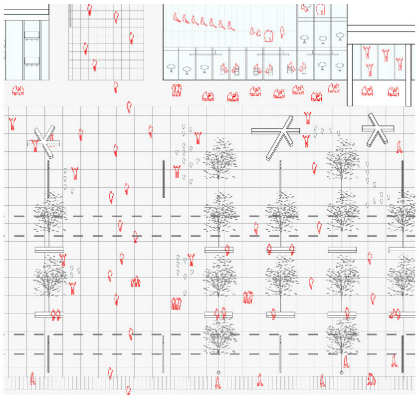
Het Hortaplein is de directe interface tussen de Anderlechtse wijk (via de Rossinistraat) en de oostelijke toegangen tot het Zuidstation. De nieuwe publieke verbinding via het huizenblok Horta-Bara garandeert continuïteit op grootstedelijke schaal en laat een herkwalificatie van het Hortaplein toe, dat zo zijn grootstedelijke rol kan vervullen.

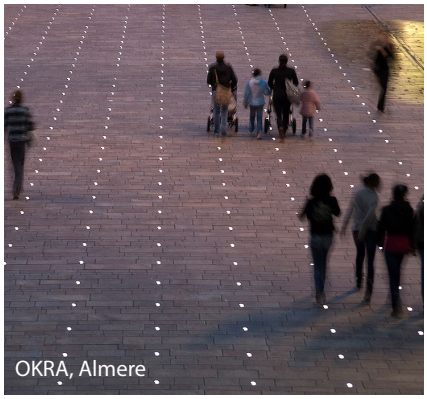
Doorsnede MM' op het Hortaplein - Bestaande situatie



"De illustraties (axonometrieën, doorsneden, perspectieven enz.) van stedelijke vormen die in het strategische luik van het ontwerp van RPA zijn opgenomen, zijn louter indicatief."







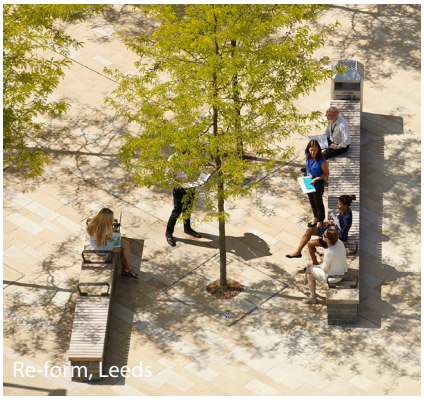
OKRA, Almere

MOBILITEIT

Op bepaalde tijdstippen van de dag zal het op het plein leveringen mogelijk zijn.
De noordelijke ingang van Q-Park wordt verplaatst en geïntegreerd in het Kuifje-huizenblok en overdekt om de continuïteit tussen de Europaesplanade en het Hortaplein te bevorderen.

VOETGANGERSCONTINUÏTEIT MET DE EUROPAESPLANADE

Het Hortaplein is het hart van de grootstedelijke publieke structuur, gebaseerd op de Zennevallei, die van noord naar zuid door de wijk loopt. Er moet dus bijzondere aandacht worden besteed aan een vrijgemaakte continuïteit voor de actieve modi.
Het Hortaplein zou, net als de Europaesplanade, een plek moeten zijn om te vertoeven, maar het zou ook snelle voetgangersstromen mogelijk moeten maken en over bewegwijzering moeten beschikken om mensen efficiënt de weg van en naar het station te helpen vinden.



Re-form, Leeds



Gottlieb Paludan, COBE - Copenhague

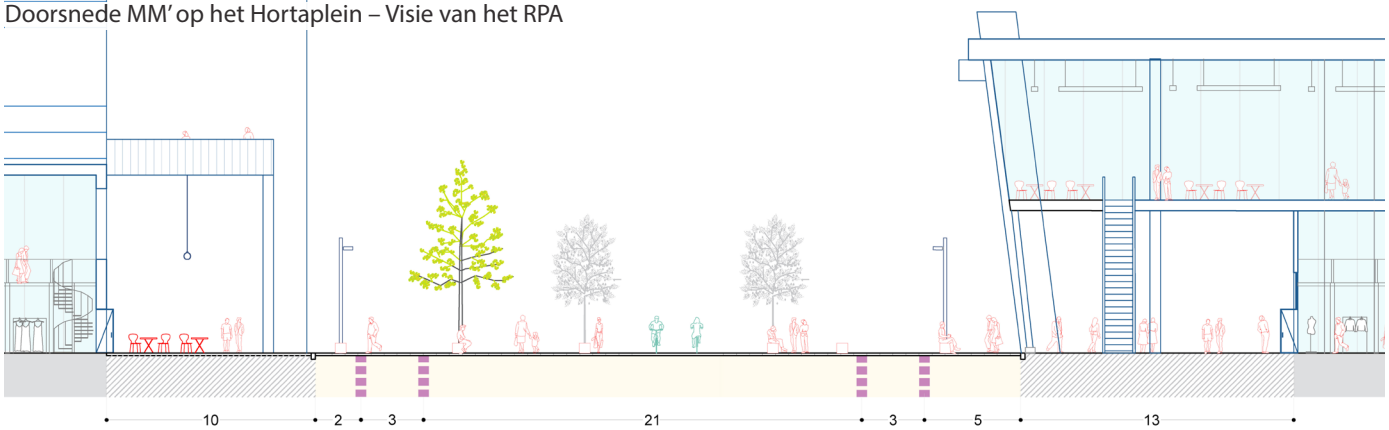
VEGETATIESTROOK

Het nieuwe groene raster van 7,5 x 7,5 meter, kenmerkend voor de publieke structuur van de wijk, en het stadsmeubilair zijn zo geplaatst dat ze een vlotte verbinding tussen het station en het huizenblok Horta-Bara in de richting van Anderlecht mogelijk maken.

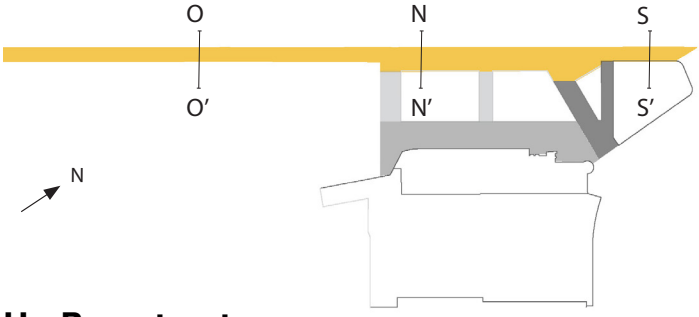
ACTIVERING

De handelszaken op de gelijkvloerse verdiepingen van Blok 2, in de vorm van horecazaken, kijken uit op het Hortaplein en zijn zichtbaar vanaf de uitgang van het station. Het is mogelijk en zelfs aanbevolen om achteruitbouwstroken te creëren op de gelijkvloerse verdiepingen aan de kant van het Hortaplein om het plein groter te maken, waarbij de terrassen van de horecazaken worden uitgebreid en op het plein uitkijken.
Ook de gevel op de gelijkvloerse verdieping van het station zou naar achter moeten worden verplaatst om de handelszaken directe toegang tot het plein te bieden, dat zo uitgebreid en geactiveerd wordt naar het westen dankzij de terrassen van het huizenblok Horta-Bara en naar het oosten dankzij een aantrekkelijke, nieuwe stationsgevel op grootstedelijke schaal.

Doorsnede MM' op het Hortaplein – Visie van het RPA



Publieke ruimten





BESTAANDE SITUATIE

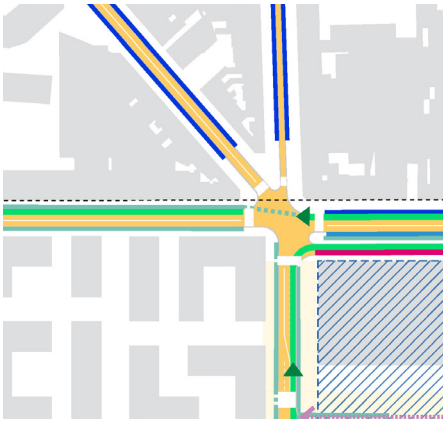
H - Barastraat



CONTEXT

De continuïteit Bara - Jamar is een gewestelijke, structurerende route die de Industrielaan met de Kleine Ring verbindt. Bij aankomst in de Zuidwijk via de Tweestationsstraat vanaf de Ring worden de automobilisten echter uitgenodigd om verder te rijden, hetzij via de Frankrijkstraat / Onderwijsstraat, hetzij via de tunnel van de Veeartsenstraat, waarbij het laatste deel van de Barastraat, tussen de kruispunten van Eloy en Tweestations, een éénrichtingsstraat is in de staduitwaardse richting.

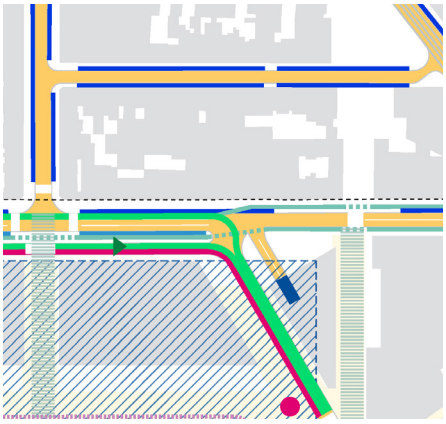
In beide gevallen worden de automobilisten verplicht om via de belangrijkste interfaces van het knooppunt van het Zuidstation te passeren, wat de gebruiksconflicten tussen de wens van de automobilisten om de Kleine Ring zo efficiënt mogelijk te bereiken en de vele dienstverlenende functies van het multimodale megaknooppunt (taxi's, drop-off, bussen, leveringen, toegang tot parkeerplaatsen en actieve vervoersmodi aan de kant van de Frankrijkstraat; openbaar bus- en tramvervoer, met name de verbindingen met het belangrijkste knooppunt van het station aan de Fonsnylaan, taxi's, leveringen aan de kant van Fonsny enz.) nog versterkt.



AMBITIES

Om de Barastraat te ontwerpen en haar kwaliteit als verbinding met de wijk Anderlecht te waarborgen, zal het nodig zijn de kwaliteit van de aanleg en in het bijzonder van de landschapsaanleg te verzekeren. De nieuwe ontwikkelingen moeten idealiter een maximaal behoud van de bestaande bomen mogelijk maken.
De Bara-as wordt in het project Good Move bevestigd als een Auto PLUS-route en behoudt daarmee zijn dubbele grootstedelijke roeping om het stationsgebied te bedienen en de Ring en de Kleine Ring met elkaar te verbinden. De afmetingen van de weg zullen echter worden aangepast, zodat ze geen stimulans vormen om de auto te gebruiken:

In de continuïteit van 2 x 1 rijstroken krijgt de Barastraat 2 x 1 autostroken over de gehele lengte. Er zal dus tweerichtingsverkeer zijn in het deel Tweestations # Eloy, waar momenteel eenrichtingsverkeer geldt. Het tweerichtingsverkeer in de Barastraat zorgt er ook voor dat voertuigen aan een tragere snelheid rijden dan in een eenrichtingsverkeerssituatie.
Een systeem van kruispunten met verkeerslichten zal het mogelijk maken om de kruisingen tussen de stationswijk en de gemeente Anderlecht te regelen,

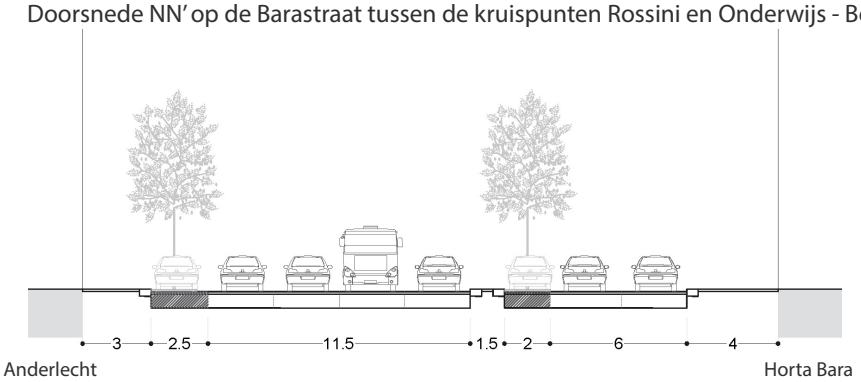


te beveiligen en te organiseren. Het zal het ook mogelijk maken om voorrang te verlenen aan de rijstroken voorbehouden voor het openbaar vervoer.
Voor de Barastraat geeft het RPA prioriteit aan een specifieke, eenrichtings-fietscontinuïteit in aanvulling op de rijstroken voor het openbaar vervoer in staduitwaardse richting (stadinwaards worden busbanen aangelegd ter hoogte van de Frankrijkstraat en de ventweg naar de Blerotstraat).

De parkeerstroken worden zo ontworpen dat ze de straat niet overbelasten, maar toch praktisch blijven voor de gebruiker. Op het gedeelte van de Barastraat tussen Eloy en Blerot is er gelegenheid om passagiers op te pikken en af te zetten aan een Kiss & Ride (maximum 15 minuten parkeertijd per voertuig) dankzij een parkeerstrook aan de oostkant van de hoofdverkeersbundel. De parkeerplaatsen voor buurtbewoners worden geconcentreerd aan de oostkant, zijde Anderlecht.

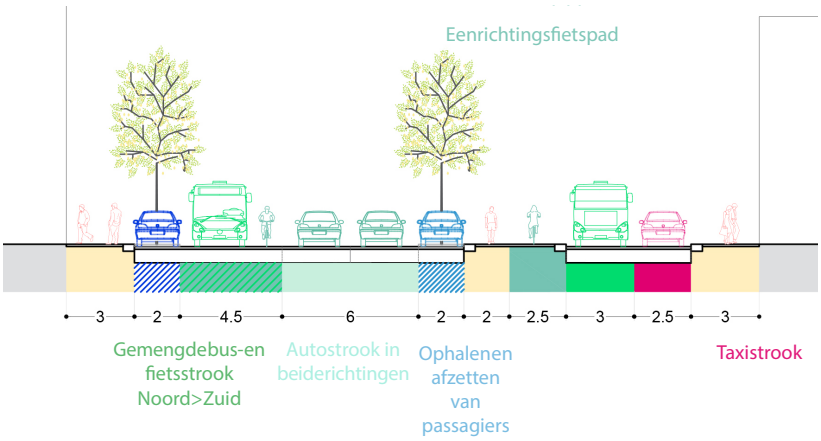
De noordelijke ingang van Q-Park wordt verplaatst naar de Barastraat en geïntegreerd in het toegangssysteem van het Victor-project.

Doorsnede NN' op de Barastraat tussen de kruispunten Rossini en Onderwijs - Bestaande situatie

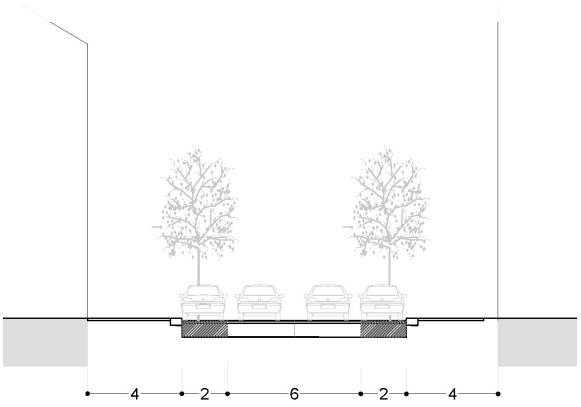


Anderlecht Horta Bara

Doorsnede NN' op de Barastraat tussen de kruispunten Rossini en Onderwijs – Visie van het RPA

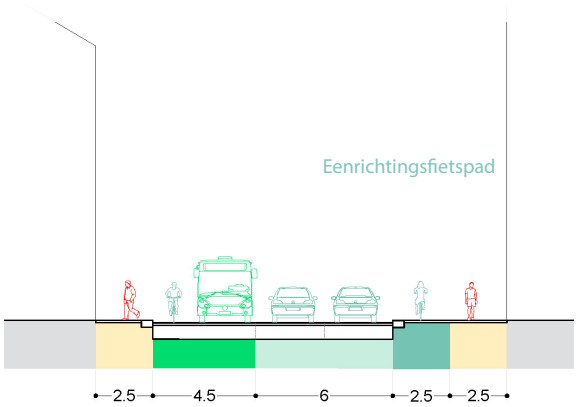


Doorsnede OO' op de Barastraat tussen de kruispunten Onderwijs en Veeartsen - Bestaande situatie

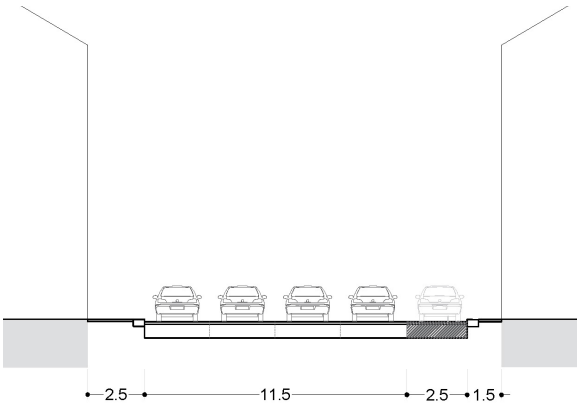


Anderlecht Huizenblok Frankrijk-Bara

Doorsnede OO' op de Barastraat tussen de kruispunten Onderwijs en Veeartsen - Visie van het RPA

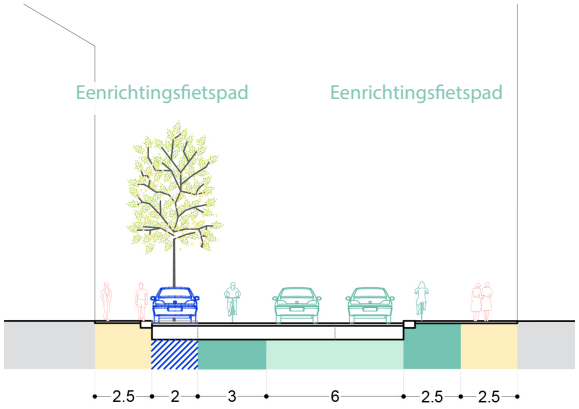


Doorsnede SS' op de Barastraat tussen de Jamarlaan en de Blerotstraat - Bestaande situatie

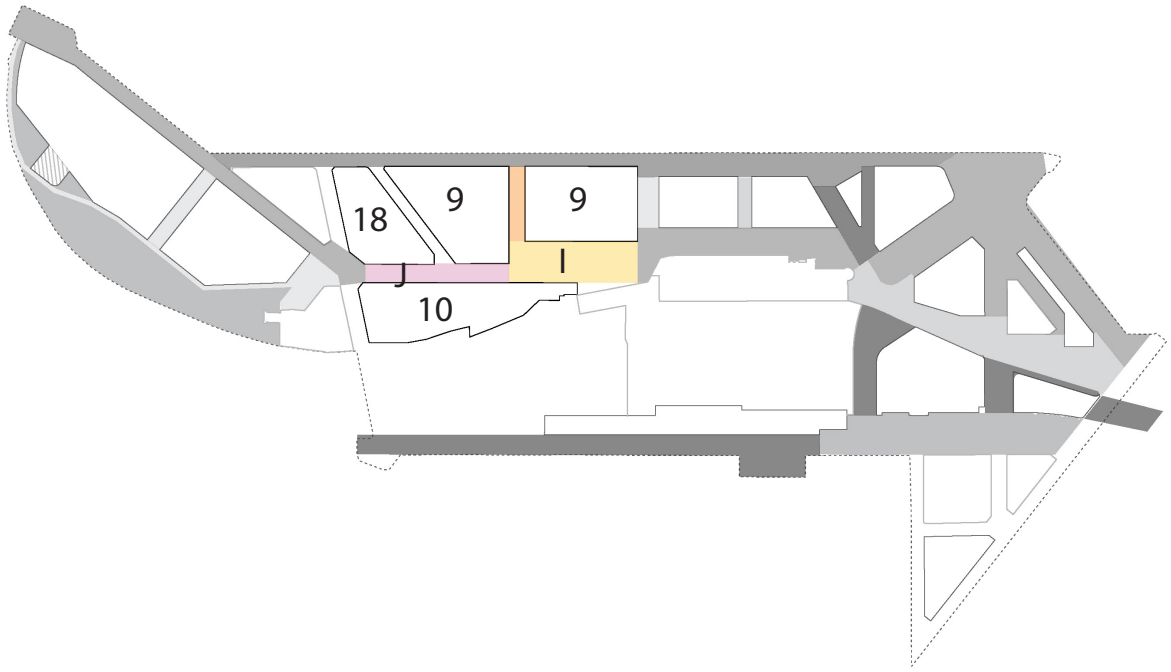


Anderlecht Huizenblok Frankrijk-Bara

Doorsnede SS' op de Barastraat tussen de Jamarlaan en de Blerotstraat – Visie van het RPA



DEELGEBIED FRANKRIJK



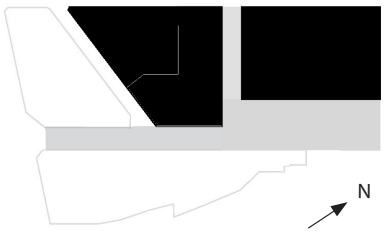
HUIZENBLOKKEN :

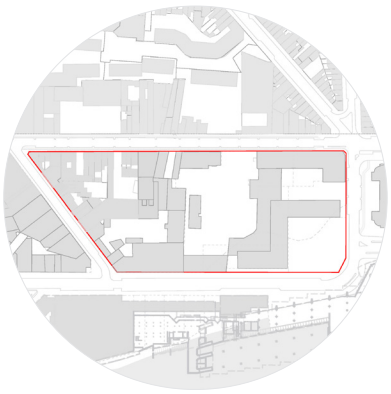
9. Frankrijk-Bara
10. Frankrijk-Veeartsen
18. Frankrijk-Parenté

PUBLIEKE RUIMTEN :

I. Frankrijkplein
J. Frankrijkstraat

Huizenblokken





OPPERVLAKTE : 34 000 M²

9 - Frankrijk-Bara

TOTAAL NIEUWE OPPERVLAKTE	KANTOREN	HANDEL/DIENSTEN	VOORZIENINGEN	RESIDENTIEEL
60 000 M²	7 000 m²	1 500 M²	11 500 M²	40 000 m²






David Chipperfield, Berlin

CONTEXT

Het huizenblok Frankrijk-Bara vertoont nu een eenvormige voorzijde aan de Frankrijkstraat en sluit zich af op het Zuidstation. Het huizenblok wordt gekenmerkt door een zeer sterke tertiaire monofunctionaliteit en biedt geen sterke adressering. De oostelijke zone van het huizenblok tegenover de ingang van het station wordt als parking gebruikt. De rest van het huizenblok is zowel qua stedelijke vorm als qua programmering niet erg samenhangend.

AMBITIES

Door zijn ligging is het huizenblok Frankrijk-Bara een strategische plek om de transformatie van de Zuidzone in een woonwijk aan te vatten. De vervallen staat van de bestaande gebouwen, die moeilijk te converteren lijken, en de aanleg van het nieuwe Frankrijkplein scheppen een sterk residentieel potentieel en een bevoorrechte situatie om een openbare voorziening te huisvesten.

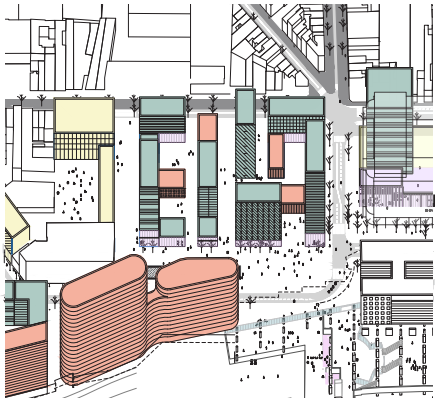
De Frankrijkstraat, die in principe een grote publieke continuïteit biedt van het Zennepark tot aan de Europaesplanade (op grootstedelijke schaal), zou worden verbreed ter hoogte van het NMBS-terrein in het huizenblok Frankrijk-Bara om een breedte van 50 m te bereiken (de grens van het NMBS-terrein wordt 28m achteruitgebracht). Deze ruimte wordt in dit document 'Frankrijkplein' genoemd.

Vanuit het principe om het aantal verbindingenendoorgangenteverhogen en zo de Zuidwijk open te stellen naar de lokale omgeving, wordt een publieke verbinding gecreëerd. Deze heeft een minimale breedte van 20 meter en wordt vrij ingeplant over een breedte van 50 meter. Ze is voorbehouden voor actieve modi en maakt het mogelijk de NMBS-percelen tussen de Barastraat en de Frankrijkstraat door te steken.
De doorgang en het nieuwe plein moeten worden geïntegreerd in de publieke ruimte en publiek toegankelijk zijn. Ze zouden aan het publiek overgedragen kunnen worden, zodat ze onder openbaar beheer komen.

"De illustraties (axonometrieën, doorsneden, perspectieven enz.) van stedelijke vormen die in het strategische luik van het ontwerp van RPA zijn opgenomen, zijn louter indicatief."







STEDELIJKE VORM: EEN SYSTEEM EN EEN ARTICULATOR

De toekomstige bouwwerken zullen worden ontwikkeld als een systeem. Ze zullen een gelijkaardige hoogte hebben als de gebouwen aan de overkant van de Barastraat, tot 20 meter over het hele deel ten zuiden van de nieuwe openbare weg, dan 20 meter langs de Barastraat en 50 meter in de rest van het deel van het huizenblok ten noorden van de nieuwe verbinding.
Het gebouw op de hoek van de Frankrijkstraat en het Frankrijkplein. moet emblematisch zijn en de rol van articulator spelen van noord naar zuid, tussen het Hortaplein en het Frankrijkplein, en van west naar oost, van Anderlecht tot aan de ingang van het station.

De dichtheid van het programma nodigt uit tot het ontwerp van een gedifferentieerde, hoge skyline in het huizenblok. De Frankrijkstraat is een belangrijke as in de Zuidwijk. De bebouwde voorzijde van het perceel vertoont een gedifferentieerde skyline, die in wisselwerking staat met de omliggende omgeving.
De gebouwen op de hoeken van de percelen zullen van bijzonder belang zijn voor de stedelijke verankering van het project binnen de wijk. Deze articulatoren richten zich op en activeren in het bijzonder de hoek van de nieuwe openbare weg en het Frankrijkplein en de hoek van de Onderwijsstraat en het Frankrijkplein.

PROGRAMMA

Net zoals de huizenblokken aan de westelijke rand van de wijk heeft het huizenblok Frankrijk-Bara een grote programmatische gemengdheid tussen handelszaken/diensten, kantoren, voorzieningen en woningen. De voorzieningen kunnen zich concentreren op het zuidelijke deel van het huizenblok en de handelszaken en diensten zullen voornamelijk op het Frankrijkplein en het Hortaplein gericht moeten zijn. De woningen en de beperkte kantooroppervlakte zullen dezelfdeprogrammatischegemengdheid moeten tonen als de rest van de wijk: een programmatische gemengdheid die gaat tot het interieur van het gebouw.







SOKKEL EN LAGE SKYLINE

De gelijkvloerse verdieping van het hele complex moet worden geanimeerd met voorzieningen, handelszaken en/of kleine productieactiviteiten, gericht op de publieke ruimte.
De handelszaken zullen aan het nieuwe Frankrijkplein liggen, langs de grote as van de grootstedelijke publieke structuur van de Kleine Ring tot aan de Industrielaan, terwijl de voorzieningen aan de nieuwe publieke verbinding en in de richting van Anderlecht liggen.
Een met de buurt gedeeld gebruik van de parking moet overwogen worden.

EEN NIEUWE SCHOOL

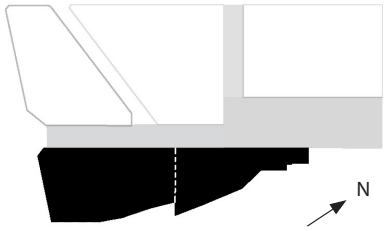
Het deel van het huizenblok ten zuiden van de nieuwe publieke verbinding is een ideale locatie voor de ontwikkeling van een nieuwe school. Deze zal zowel op de publieke verbinding als op de Barastraat uitgeven. De kern van het huizenblok, een buitenruimte voor de recreatie van de schoolkinderen, moet worden ontworpen als een koelte-eiland.

BEWONEN VAN HET BINNENGEBIED

De gebouwen moeten een beperkte breedte hebben, zodat er plaats is voor zo royaal en kwaliteitsvol mogelijke open ruimten in het binnengebied van het huizenblok.

In deze bijzondere context van hoge stedelijkheid en rustige huizenblokkernen worden dubbel georiënteerde woningen aanbevolen.

Huizenblokken



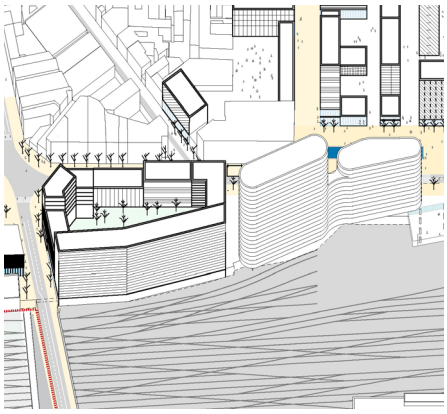


10 - Frankrijk-Veeartsen

OPPERVLAKTE : 13 300 M²

TOTAAL NIEUWE OPPERVLAKTE	KANTOREN	HANDEL/DIENSTEN	VOORZIENINGEN	RESIDENTIEEL
73 000 M²	58 000 m²	1 500 M²	1 500 M²	10 000 m²






Caruso St John, Zurich

CONTEXT

Het huizenblok Frankrijk-Veeartsen, waar vandaag voornamelijk kantoren zijn gevestigd, heeft een bijzondere ligging, geklemd tussen de Frankrijkstraat en de sporen van het station.

Het huizenblok Frankrijk-Veeartsen ligt tussen de ingang van het station aan de Frankrijkstraat in het noorden en het toekomstige Deltaplein in het zuiden. Zijn positie is strategisch in de visie van het RPA. De lage skyline van dit huizenblok vormt een grote uitdaging voor de vernieuwing en dynamiek van de publieke ruimte.

Er moet ook rekening worden gehouden met technische spoorweginstallaties van Infrabel, die gemoderniseerd moeten worden, en slecht gelegen en vervallen dienstwoningen.

AMBITIES

De ambitie voor het huizenblok Frankrijk-Veeartsen is om de oostelijke voorzijde aan de Frankrijkstraat te herwaarderen. Deze is momenteel van slechte kwaliteit, omdat ze geen enkele relatie met de publieke ruimte aangaat. De TOC-zone van Infrabel (10A), waarvoor woningen uitgesloten zijn vanwege de nabijheid van de spoorwegbundel, zal door de activering van de gelijkvloerse verdiepingen een subtiele en kwaliteitsvolle verbinding met de Frankrijkstraat en het nieuwe Frankrijkplein moeten smeden.

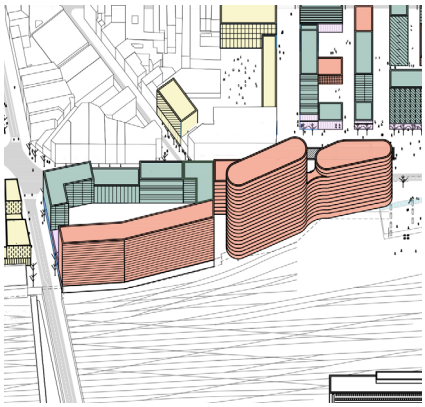
In de Deltazone (10B), op de hoek, in het perspectief van de Tweestationsstraat en tegenover de ingang van het Zennepark heeft het huizenblok Frankrijk-Veeartsen een belangrijke ligging. Ze moet een verbinding mogelijk maken tussen het zuiden en het hart van de Zuidwijk en de gewenste programmatische gemengdheid voor de wijk van Brussel-Zuid tonen.

De bouwhoogtes van het huizenblok, beperkt aan de kant van de Frankrijkstraat en hoger aan de kant van de spoorwegbundel, moeten worden geïntegreerd in een hoge skyline, die geleidelijk toeneemt van zuid naar noord, van een meer residentieel landschap naar een meer hoofdstedelijke omgeving.

"De illustraties (axonometrieën, doorsneden, perspectieven enz.) van stedelijke vormen die in het strategische luik van het ontwerp van RPA zijn opgenomen, zijn louter indicatief."


Studio Muto, Paris


Charles Henri Tachon, Paris



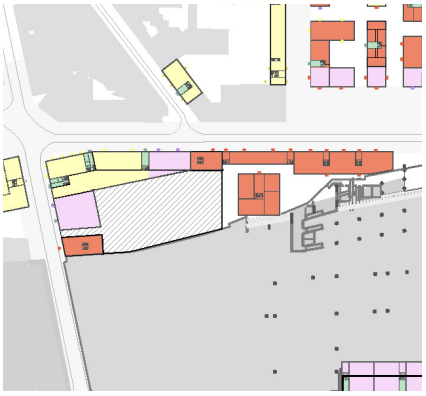
STEDELIJKE VORM: EEN ARTICULATOR EN EEN SYSTEEM

Volgens een principe dat erop gericht is de zichten vanuit de publieke ruimte naar de nieuwe skyline van de wijk te vermenigvuldigen, gaat de voorkeur naar maximale hoogtes langs de kant van de spoorwegbundel (maximaal 60 meter in zone 10A en maximaal 45 meter in zone 10B), terwijl de hoogte langsheen de Frankrijkstraat beperkt moet worden tot 40 meter voor zone 10A en 25 meter voor zone 10B. De woningen, alleen mogelijk in zone 10B, moeten voorzien worden tegenover de publieke ruimten in de Frankrijkstraat en de Veeartsenstraat. De bebouwde voorzijde in de Frankrijkstraat moet, als een systeem, een gedifferentieerde skyline hebben met het oog op de wisselwerking met de nabije omgeving.
De kantoren langs de spoorwegbundel moeten dienst doen als een beschermend scherm tegen het lawaai van het treinverkeer voor de woningen in de straat.
Het gebouw op de hoek van de Frankrijkstraat en de Veeartsenstraat, zal de rol van articulator moeten spelen. Dit op het Deltaplein gerichte gebouw kondigt de ingang van het Zennepark aan. Het is ook een belangrijk herkenningspunt van de wijk vanuit het zuiden, vanuit het perspectief van de Tweestationsstraat. Zowel de architecturale aanpak als het programma moeten het een rol van 'vertegenwoordiger' van de nieuwe, woonvriendelijke stationswijk geven.

PROGRAMMA

De programmering moet gemengd zijn, met een combinatie van woningen, kantoren,voorzieningenenhandelszaken en diensten op de gelijkvloerse verdieping.

De voorkeur moet uitgaan naar woningen tegenover de publieke ruimten in de Frankrijkstraat en de Veeartsenstraat (volgens de principes van activering en bevestiging van de nieuwe identiteit van het gebied als woonvriendelijk station) en de kantoren moetenlangsdespoorwegbundelliggen.




Puzzles & MDW Architecture, Koekelerg


Studio Muot, Paris

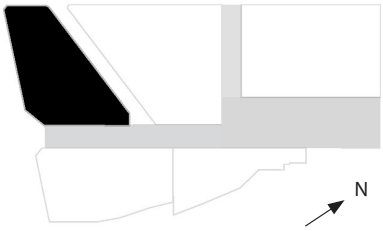
SOKKEL EN LAGE SKYLINE

Het huizenblok Frankrijk-Veeartsen heeft een strategische ligging in de visie van de RPA. Het ligt in de nabijheid van de zuidoostelijke toegang tot het station en loopt langs de hele oostelijke zijde van de Frankrijkstraat. Het moet voldoen aan de eisen inzake 'lage skyline'. De lage skyline van het huizenblok vormt inderdaad een grote uitdaging voor de vernieuwing en dynamiek van de publieke ruimte. De activering van de Frankrijkstraat met voorzieningen, handelszaken en/of productieactiviteiten maakt het mogelijk om de samenhang van de publieke structuur in haar geheel te garanderen, van de Europaesplanade in het noorden tot het Zennepark in het zuiden.
Het programma op de hoek van de Frankrijkstraat en de Veeartsenstraat, tegenover de ingang van het Zennepark, biedt plaats aan voorzieningen die kunnen profiteren van de zichtbaarheid die deze bijzondere context biedt.
De gelijkvloerse verdieping van het huizenblok kan aan de zijde van de spoorwegbundel gedeeltelijk als logistiek gebied worden gebruikt. Een met de buurt gedeeld gebruik van de parking moet overwogen worden.

BEWONEN VAN DE INTERFACE

De ligging van het huizenblok, geklemd tussen de sporen van Brussel-Zuid en de Frankrijkstraat, kwalificeert deze ruimte als een interface. De interface dankt zijn kwaliteit enerzijds aan de zeer stedelijke voorzijde aan de straatkant, anderzijds aan functionele, hogere gebouwen met uitzicht op de rails, en aan een binnengebied van goede kwaliteit en met beplanting.en een voor- en achtergevel hebben, tussen de straat en het open binnengebied, dat wordt ontworpen als een koelte-eiland, wat de kwaliteit van de interface verhoogt.

Huizenblokken

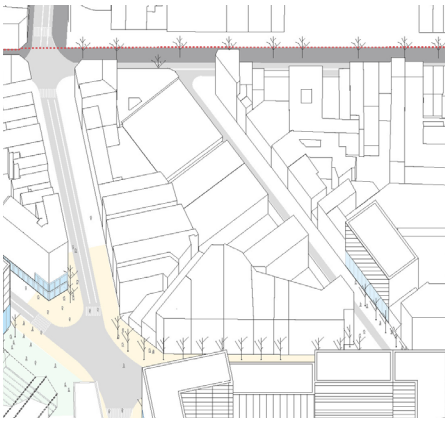




OPPERVLAKTE : 9 500 M^2

18 - . Frankrijk-Parenté





CONTEXT

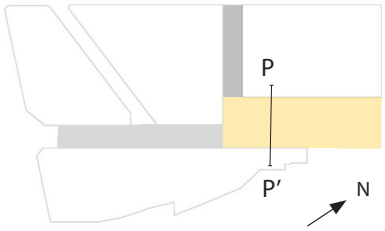
Het huizenblok Frankrijk-Parenté maakt weliswaar geen deel uit van de huizenblokken waarvoor specifieke voorschriften gelden, maar is wel van strategisch belang voor het RPA. Met zijn kleine, bakstenen woongebouwen is het immers representatief voor de Brusselse identiteit. De ligging in een strategische gebied van het RPA, die het huizenblok van de Tweestationsstraat met dat van Frankrijk-Veeartsen verbindt, maakt het tot een belangrijk onderdeel van de Zuidwijk.

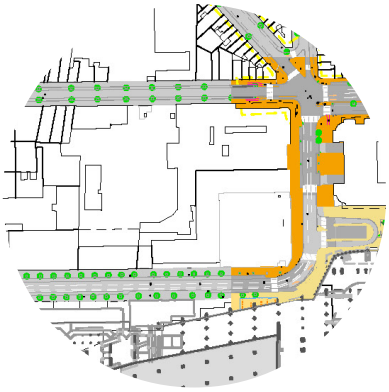
AMBITIES

Via de transformaties van de naburige huizenblokken moeten identiteit en architectuur van huizenblok Frankrijk-Parenté benadrukt worden.
Het komt er ook op aan een dialoog op te zetten met de programmatische gemengdheid die al in het huizenblok aanwezig is, en de aanwezige actieve gelijkvloerse verdieping optimaal te benutten.
Het huizenblok moet geïntegreerd worden in de dynamiek van de wijk. Braakliggende terreinen moeten worden opgevuld en lege of vervallen gebouwenmoetenwordengerenoveerd/ gereconverteerd.

"De illustraties (axonometrieën, doorsneden, perspectieven enz.) van stedelijke vormen die in het strategische luik van het ontwerp van RPA zijn opgenomen, zijn louter indicatief."

Publieke ruimten





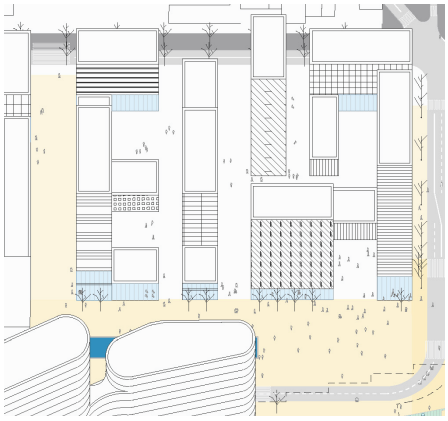
BESTAANDE SITUATIE

I - Publieke ruimten



CONTEXT

Vandaag is het gebied van het huizenblok Frankrijk-Bara, dat overeenkomt met het toekomstige Frankrijkplein, een eenvoudige parking op de noordhoek van het huizenblok met uitzicht op de zuidwestelijke toegang tot het station. Deze open ruimte zonder kwaliteiten heeft geen meerwaarde voor de actieve modi en biedt geen kwaliteitsvolle landschappelijke omgeving rond het station. Deze ruimte grenst aan het gebouw zonder dat er enige dialoog tussen beide bestaat en verstrekt het gebouw geen samenhang met de andere huizenblokken en de Frankrijkstraat. Het ontbreekt dit huizenblok aan een uitnodigende publieke ruimte bij deze ingang van het station.



AMBITIES

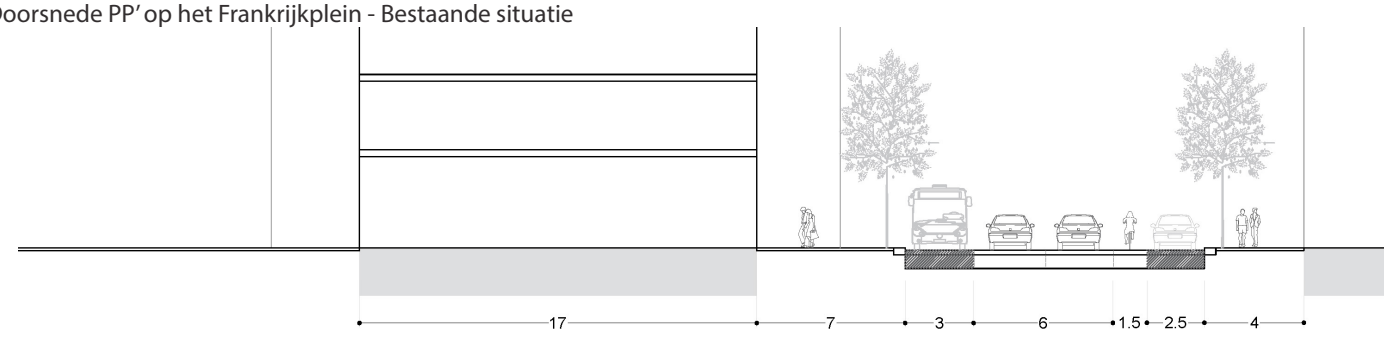
De eerste ambitie voor deze zone is de verbreding van de publieke strook om een nieuwe grote sequentie in de publieke structuur van de wijk, het Frankrijkplein, te creëren.

Het Frankrijkplein wordt ook uitgebreid naar Anderlecht dankzij een nieuwe publieke voetgangerscontinuïteit die het huizenblok Frankrijk-Bara doorkruist om het hart van de Zuidwijk te verbinden met de omliggende westelijke wijken.



Dit zal resulteren in een ruimte met een sterke aanwezigheid van het natuurlijke landschap. De aanwezigheid van water en planten zal diversiteit in de materialen van de publieke ruimte introduceren en de nabijheid van het Zennepark aankondigen.

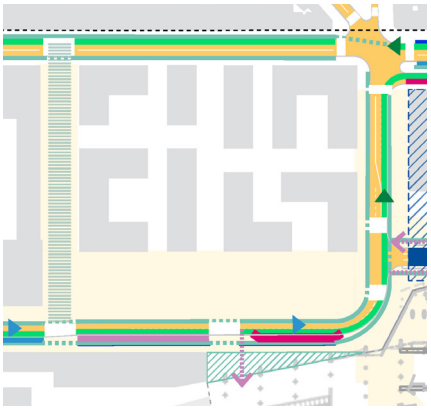
Doorsnede PP' op het Frankrijkplein - Bestaande situatie



Huizenblok Frankrijk-Bara

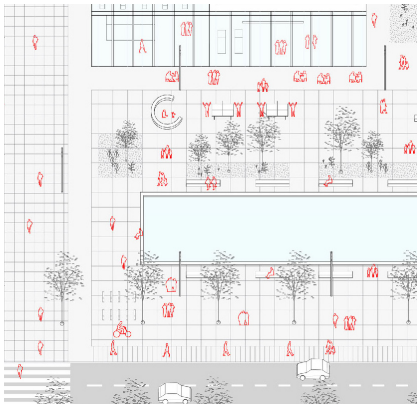
Huizenblok Frankrijk-Veeartsen

"De illustraties (axonometrieën, doorsneden, perspectieven enz.) van stedelijke vormen die in het strategische luik van het ontwerp van RPA zijn opgenomen, zijn louter indicatief."



MOBILITEIT

De Frankrijkstraat wordt rustiger gemaakt dankzij de aanleg van een enkele rijbaan en een eenrichtingsbusbedding (in noordelijke richting) vanaf het kruispunt met Veeartsen tot aan de tunnelingang van de parkeergarage Q-Park.



De fietspaden bevinden zich aan beide zijden van de weg en zijn geïntegreerd in de landschapsaanleg van het plein en het voetpad aan de oostzijde.
Specifieke parkeerplaatsen voor taxi's zijn geconcentreerd aan de kant van het station.



EEN NIEUW PLEIN

Het nieuwe plein zal een vlotte transitie mogelijk maken tussen de sequenties van de publieke ruimten (en hun specifieke atmosferen) die reeds aanwezig zijn in de Zuidwijk door het Hortaplein voort te zetten en uit te komen op de Frankrijkstraat in de richting van het Zennepark.



VEGETATIE

Water en vegetatie verdelen de publieke ruimte en werken als een filter tegen lawaai tussen het gebied rond het station en de woonwijk.



WATERSPIEGEL

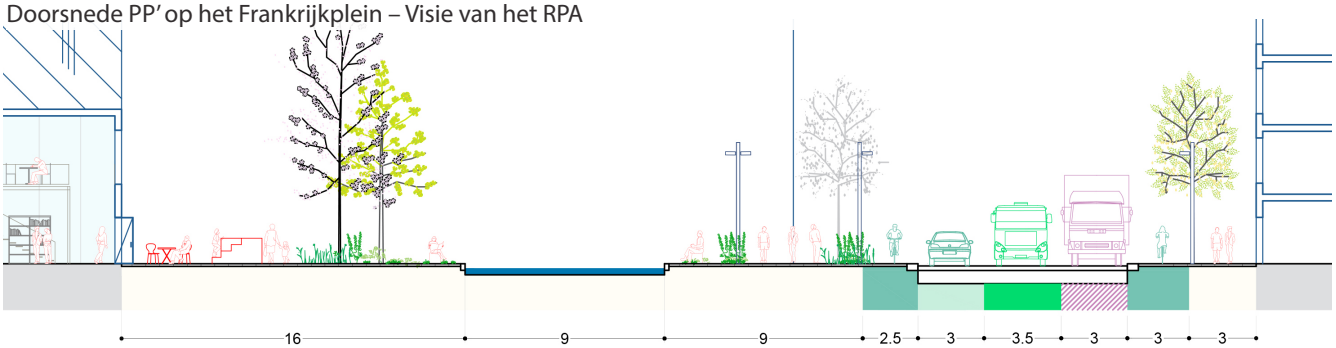
Op het Frankrijkplein zal een waterspiegel worden aangelegd. De herintroductie van water zal symbool staan voor de verbinding met de Zenne. Bovendien zal deze waterspiegel het Frankrijkplein kwalificeren als koelte-eiland.



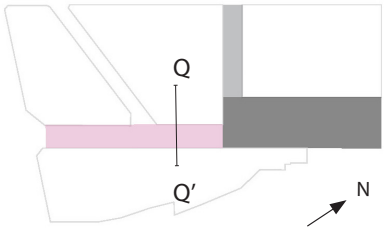
POROSITEIT NAAR HET BINNENGEBIEDVANHETHUIZENBLOK

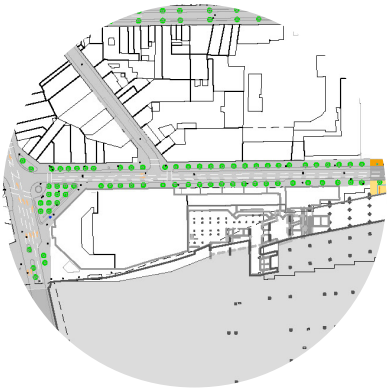
Het Frankrijkplein zal zich dankzij porositeiten uitstrekken tot het binnengebied van het huizenblok. Deze porositeiten zullen het mogelijk maken het woonwijkkarakter zo dicht mogelijk bij het station te brengen en een visuele verbinding met Anderlecht te creëren.

Doorsnede PP' op het Frankrijkplein – Visie van het RPA



Publieke ruimten





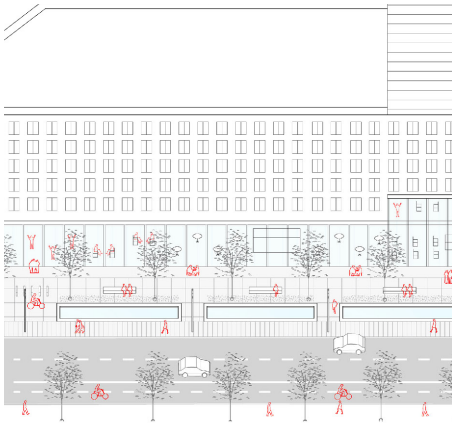
BESTAANDE SITUATIE

J - Frankrijkstraat



CONTEXT

De gebouwen, voornamelijk kantoorgebouwen, die langs de straat liggen, hebben geen interactie met de directe context, wat een vijandige omgeving creëert voor actieve modi.



AMBITIES

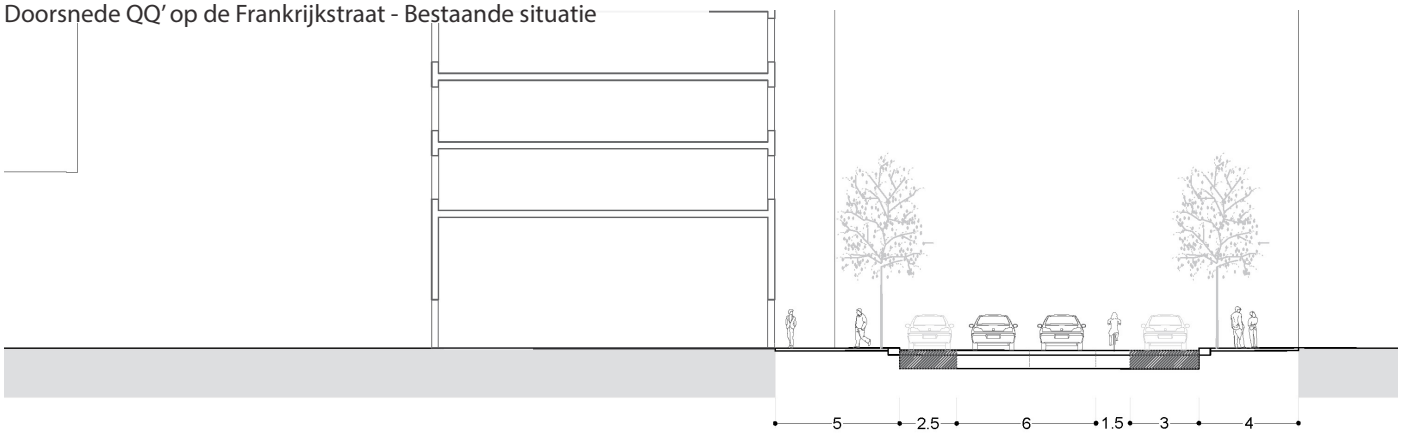
Het doel van het RPA is dat de Frankrijkstraat een structurerende sequentie wordt van de publieke structuur van de wijk, dat ze een levendige en aantrekkelijke schakel vormt tussen het Frankrijkplein en het Zennepark.

De aanpak van de materialen, de vegetatie en de aanwezigheid van water in continuïteit met het Frankrijkplein bevestigt de Zennevallei als basis van een publieke ruimte op grootstedelijke schaal.

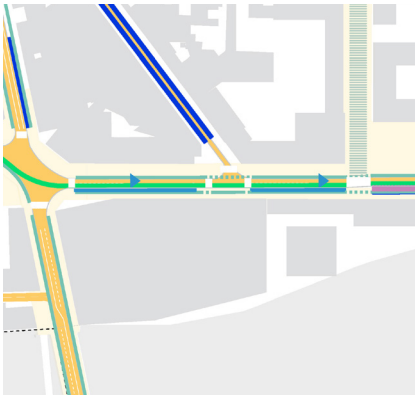


Een zorgvuldige aanleg van de Frankrijkstraat moet zorgen voor een aangename overgang tussen de omgeving van het station en het park.

Doorsnede QQ' op de Frankrijkstraat - Bestaande situatie



"De illustraties (axonometrieën, doorsneden, perspectieven enz.) van stedelijke vormen die in het strategische luik van het ontwerp van RPA zijn opgenomen, zijn louter indicatief."



MOBILITEIT

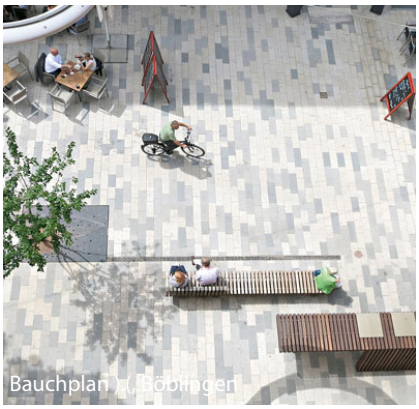
De Frankrijkstraat wordt rustiger gemaakt door de aanleg van een enkele rijbaan en een eenrichtingsbusbedding (in noordelijke richting) vanaf het kruispunt met Veeartsen tot aan de tunnelingang van de parkeergarage van Q-Park.



De Frankrijkstraat, ontlast van de doorvoerstromen naar de tweerichtings-Barastraat, zal voornamelijk voorbehouden worden aan de bediening van het station (taxi's, K&R, bussen, parkeerplaatsen), met specifieke parkeerplaatsen aan de oostelijke zijde.



De fietspaden bevinden zich aan beide zijden van de weg en zijn geïntegreerd in de landschapsaanleg van de straat.



TUSSEN RUST EN DOORSTROMING

De publieke ruimte is in stroken ingedeeld. De schikking van het stadsmeubilair en de landschapselementen en de materialiteit van de grond kunnen worden gebruikt om de ruimten van de doorstromings- en rustplaatsen te scheiden, naar het voorbeeld van het Frankrijkplein.



WATERVLAKKEN

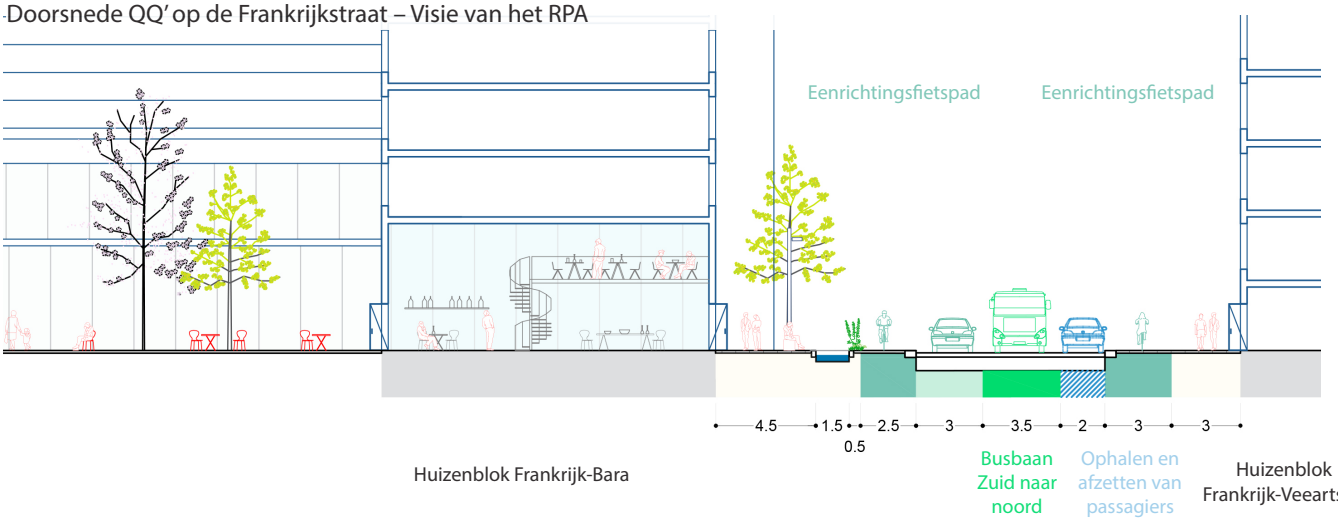
De aanleg in stroken zorgt voor een filtereffect tussen de rijbaan en de gevels van de gebouwen. De aanwezigheid van water op bepaalde plaatsen, als verwijzing naar de Zenne en in continuïteit met het park en het Frankrijkplein, draagt bij tot dit effect en tot de opfrissing van de wijk.

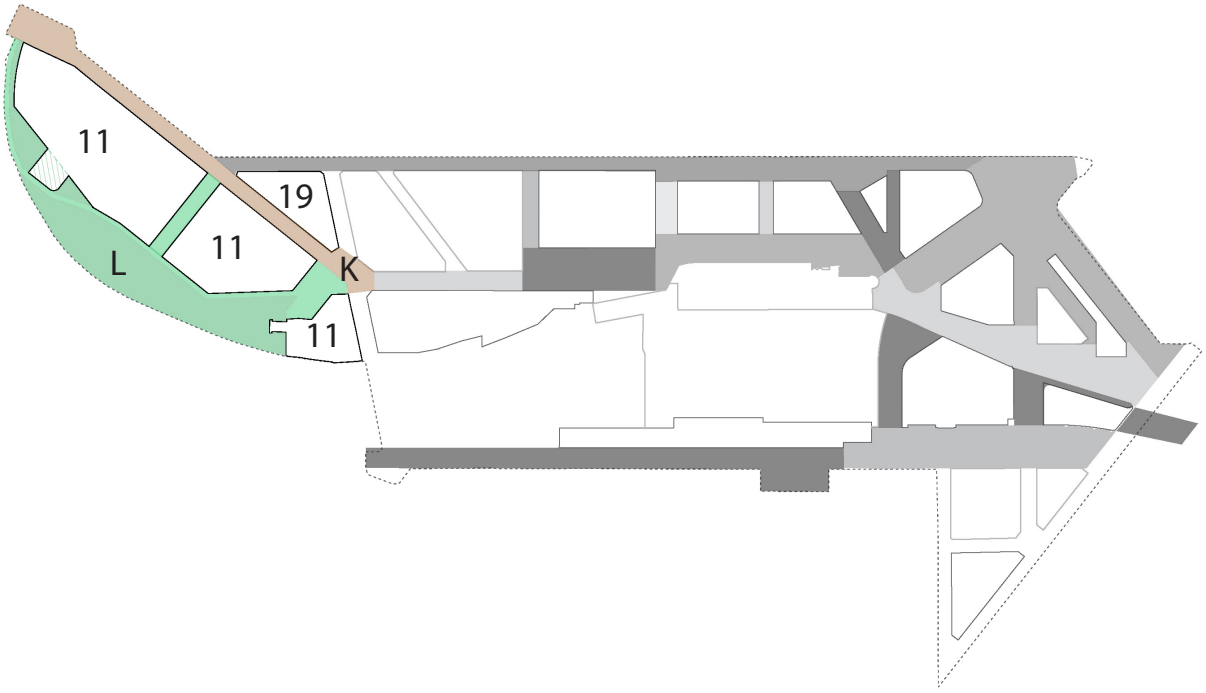


KLEINE PLANTENPERKEN

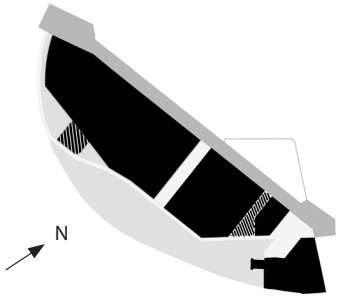
Het noord-zuid vegetatieraster, dat kenmerkend is voor de publieke structuur van de wijk, wordt gecombineerd met kleine, gevarieerde plantenperken om het groene landschap van het Zennepark geleidelijk aan te introduceren.

Doorsnede QQ' op de Frankrijkstraat – Visie van het RPA




11
19
11
L
K
11

Huizenblokken

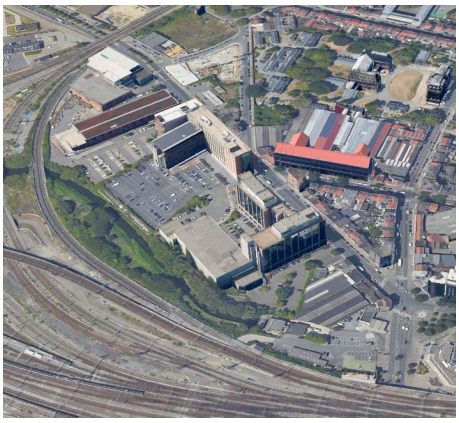


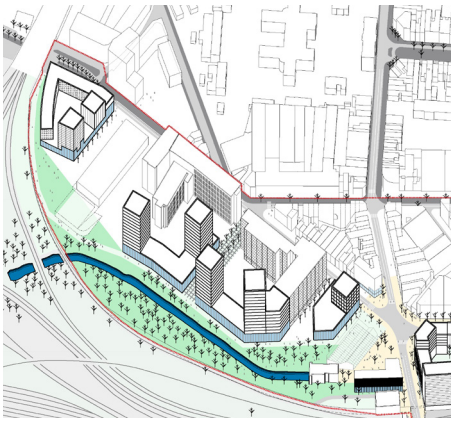


11 - Tweestations

OPPERVLAKTE : 77 000 M²

TOTAAL NIEUWE OPPERVLAKTE	HANDEL/DIENSTEN	VOORZIENINGEN	RESIDENTIEEL	PRODUCTIE ACTIVITEITEN
70 000 M²	3 000 M²	10 500 M²	50 000 m²	6 500 M²







CONTEXT

Het huizenblok Tweestations is een bijzondere plek in de wijk, waar de Zenne in de openlucht stroomt. De Zenne en haar beplante oevers zijn het enige koelte-eiland in de wijk.
Deze ruimte is echter ontoegankelijk voor het publiek, dat vanuit de aangrenzende straten enkel een bontgekleurde voorzijde van kleine, vervallen woongebouwen, pakhuizen die kenmerkend zijn voor deze stedelijke bedrijfszone en kantoorgebouwen kan zien. Er zijn ook handelszaken en zelfs een theater in een stelplaats.

AMBITIES

Het huizenblok Tweestations moet qua landschap en voor de bewoners het zuidelijke gezicht van de wijk Brussel-Zuid zijn, als tegenhanger van het meer grootstedelijke knooppunt in het noorden. De belangrijkste uitdaging voor het huizenblok Tweestations is het garanderen van de zichtbaarheid en aantrekkelijkheid van het park, dat een belangrijke rol speelt in de verbetering van de levenskwaliteit in de wijk en waarvan de aantrekkingskracht het lokale niveau moet overstijgen.

Langs dit nieuwe park worden woningen, voorzieningen en productieve activiteiten voorzien, kenmerkend zijn voor dit ondernemingsgebied in stedelijke omgeving (OGSO). Deze extra dichtheid, die gepaard gaat met de aanleg van het park, is op evenwichtige wijze langsheen het hele park verdeeld.

Bestaande gebouwen met erfgoedwaarde, die kenmerkend zijn voor dit huizenblok, zoals de bakstenen pakhuizen in de Tweestationsstraat 6, het gebouw van de Anciennes Manufactures Belges des Lampes Electriques (MBLE) en het Philips-gebouw, worden bewaard en gerenoveerd.
Centraal wordt een verbinding voor actieve modi aangelegd om de straat met het park te verbinden. Het noordelijke deel van het huizenblok wordt volledig geherstructureerd voor de aanleg van de ingang van het park in het verlengde van de Frankrijkstraat, met de sloop van meerdere gebouwen op de hoek van de Veeartsenstraat en de Tweestationsstraat.
Aan het andere uiteinde van het park bevindt zich een andere ingang, die leidt naar de Tweestationsstraat, in het verlengde van de groene continuïteit naar het kanaal in het westen.
Er wordt ook een tweede verbinding aangelegd tussen het park en de Barastraat.
De paden moeten publiek toegankelijk zijn. Ze zouden aan het publiek overgedragen kunnen worden zodat ze onder openbaar beheer komen.

"De illustraties (axonometrieën, doorsneden, perspectieven enz.) van stedelijke vormen die in het strategische luik van het ontwerp van RPA zijn opgenomen, zijn louter indicatief."


Bevk Perovic Arhitekti, Bruxelles


XDGA, Lille



STEDELIJKE VORM: ARTICULATOR, MARKEREND ELEMENT EN SYSTEEM

Aan de ingang van het park, aan de rand van het nieuwe Deltaplein (op de hoek van de Tweestationsstraat en de Veeartsenstraat) bevinden zich articulatoren, waar huisvesting en voorzieningen worden ondergebracht. Ze moeten de ingang van het park verbinden met de omringende context, tussen typische Brusselse woongebouwen en nieuwe ontwikkelingen in de Frankrijkstraat. De gebouwen aan de Tweestationsstraat en de Veeartsenstraat mogen niet hoger zijn dan 25 meter, terwijl de bouwwerken in het binnengebied van het huizenblok maximaal 50 meter hoog mogen zijn.
Op de hoek van het park en het gebouw van Philips is een hoger element van maximaal 60 meter het markerende element, in het bijzonder voor de treinen die Brussel binnenrijden vanuit het zuiden. Het draagt bij tot de nieuwe skyline van de wijk en biedt op grote schaal zichtbaarheid aan het park.

PROGRAMMA

De nieuwe ontwikkeling moet de principes volgen die zijn vastgesteld voor de OGSO en de visie van een woonvriendelijk stationsgebied respecteren. Het programma moet gemengd en overwegend residentieel zijn. De bouwtypologieën moeten geschikt zijn voor gemengd gebruik. Er zullen geen woningen worden toegestaan langs de Veeartsenstraat, wegens het aanzienlijke lawaai dat wordt veroorzaakt door de nabijgelegen spoorlijn.




Bogdan&Van Broeck + DDS, Anderlecht


XDGA, Breda

SOKKEL EN LAGE SKYLINE

De lage skyline wordt verzekerd door de actieve sokkels, die de gebouwen ondersteunen.
Aan de noordelijke ingang van het park wordt een knooppunt van voorzieningen voor de wijk en haar bewoners georganiseerd, met name rond de gerenoveerde bakstenen pakhuizen, die gedeeltelijk open zijn om te worden geïntegreerd in de ingang van het park. Ze vormen er een herkenningselement dat bijdraagt aan de kwaliteit van het park en zijn toegang. Er kunnen sporttoestellen (skate-park, street-workout, speeltuinen/agro-terrein...) worden geïnstalleerd.

VOORZIENINGEN EN PRODUCTIEVE ACTIVITEITEN

Zowel aan de straatkant als in het binnengebied van het huizenblok langs de nieuwe voetgangersweg langs de Zenne, zijn productieve activiteiten mogelijk. Ook handelszaken zijn langs deze nieuwe weg mogelijk.

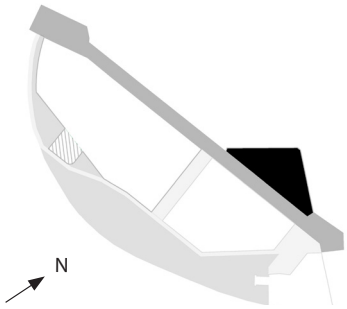
Een met de buurt gedeeld gebruik van de parking moet overwogen worden.

BEWONEN VAN HET LANDSCHAP

De woongebouwen, ondersteund door actieve sokkels, moeten dankzij hun compactheid een panoramisch uitzicht op het landschap mogelijk maken zonder het zicht op de omliggende gebouwen te belemmeren.

De woningen moeten dubbel georiënteerd zijn. Woongebouwen tegenover elkaar bouwen moet worden vermeden, zodat elke woning van het uitzicht kan genieten.

Huizenblokken

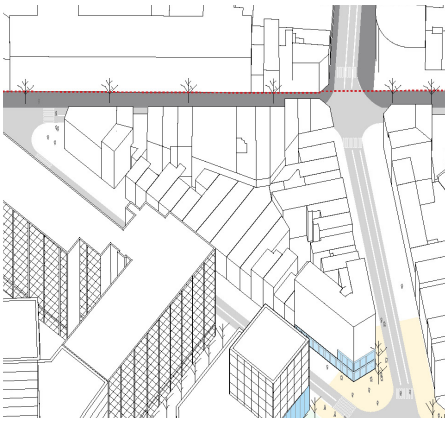




OPPERVLAKTE : 6 000 M^2

19 - Tweestations-Bara





CONTEXT

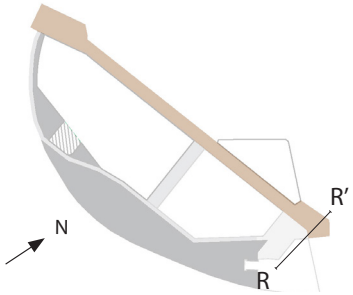
Het huizenblok Tweestations-Bara, dat grenst aan de Tweestationsstraat en tegenover het huizenblok Tweestations staat, maakt geen deel uit van de te herstructureren huizenblokken, maar is niettemin een belangrijk huizenblok. De typisch Brusselse woongebouwen dragen immers de Brusselse identiteit en haar weefsel uit naar de nieuwe identiteit van Brussel-Zuid.

AMBITIES

De ambitie voor dit huizenblok is te zorgen voor een coherente en kwaliteitsvolle dialoog met de naburige huizenblokken.
Het doel is zijn historische weefsel te valoriseren en zijn stedelijke vorm in de wijk te integreren.

"Les illustrations (axonométries, coupes, perspectives,...) figurant dans le volet stratégique du projet de PAD et représentant les formes urbaines que pourraient prendre les aménagements, sont données à titre purement indicatif."

Publieke ruimten

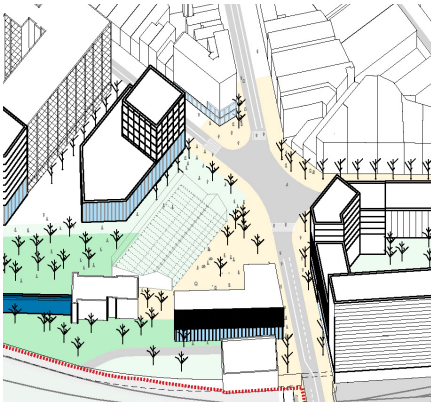




BESTAANDE SITUATIE

K - Deltaplein







CONTEXT

Vandaag is het Deltaplein geen plein, maar een verkeersknooppunt, zonder de kwaliteit van een publieke ruimte. Het is echter strategisch gelegen, tussen Anderlecht en de Koningslaan in Sint-Gillis, en op de as van de Frankrijkstraat en het Hortaplein.

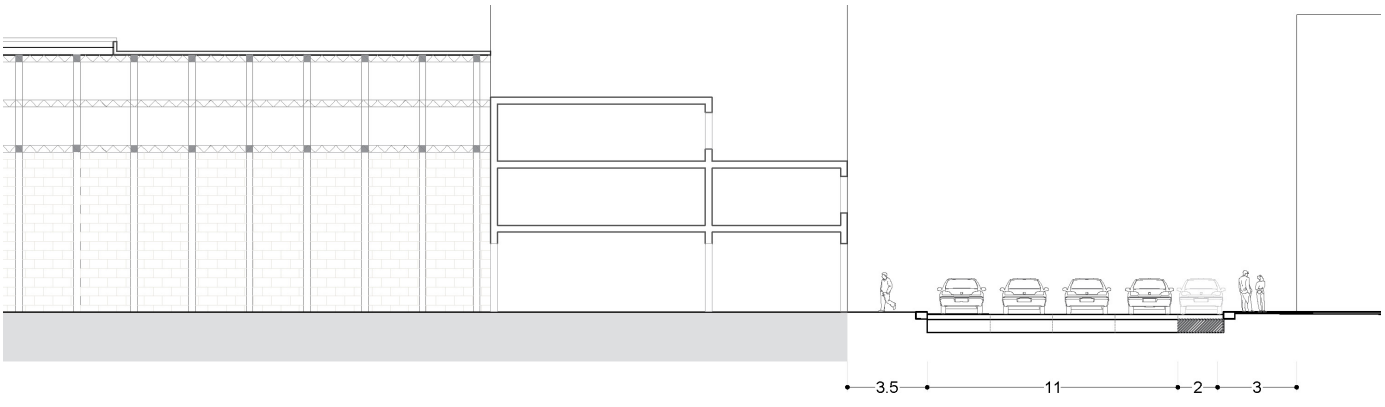
AMBITIES

De ambitie voor het Deltaplein is in de eerste plaats om er een echt plein van te maken, een publieke ruimte met veel functionele en landschappelijke kwaliteiten. Het gaat er met name om zijn functie als articulator tussen Anderlecht en Sint-Gillis te verzekeren en het huizenblok Tweestations met de rest van de Zuidwijk te verbinden.

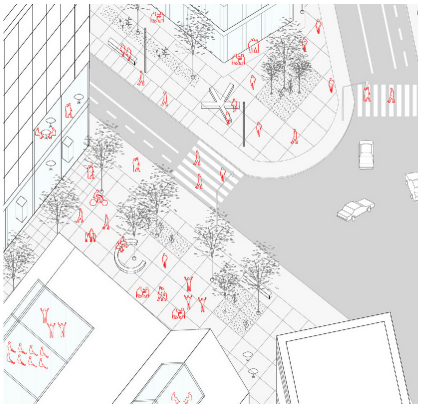
De heraanleg van deze ruimte zorgt voor continuïteit met de as van de Frankrijkstraat, het nieuwe Frankrijkplein en het Hortaplein, om het park zichtbaar te maken vanuit het hart van de wijk.

Het doel is een vloeiende publieke ruimte te creëren, waarbij een dialoog wordt gezocht tussen het mobiliteitsknooppunt,depubliekeruimte en de landschappelijke dimensie.

Doorsnede RR' op de Tweestationsstraat - Bestaande situatie

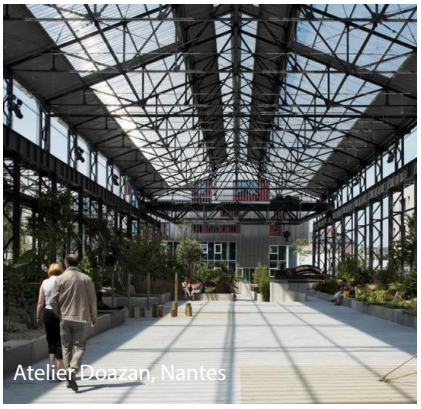


"De illustraties (axonometrieën, doorsneden, perspectieven enz.) van stedelijke vormen die in het strategische luik van het ontwerp van RPA zijn opgenomen, zijn louter indicatief."



INGANG VAN HET PARK IN CONTINUÏTEIT MET DE FRANKRIJKSTRAAT

De ingang van het park aan het Deltaplein maakt het zichtbaar vanaf het Frankrijkplein, en zorgt ook voor continuïteit met de Frankrijkstraat.



De publieke structuur van de wijk culmineert in dit park, de groene en frisse eindpunt van de Zuidwijk.



RENOVATIE VAN DE PAKHUIZEN

De renovatie van de bakstenen pakhuizen maakt het mogelijk om een overdekt voorplein te creëren, als herkenningspunt voor de ingang van het nieuwe park.



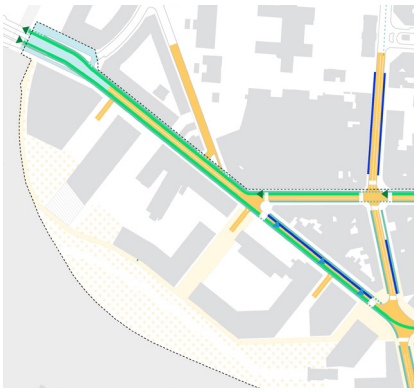
VOORZIENINGENDIEUITKIJKEN OP HET PLEIN

Het plein wordt geactiveerd door meerdere voorzieningen, bij voorkeur sportfaciliteiten, die zich aan de ingang van het huizenblok Tweestations bevinden. Deze voorzieningen activeren en markeren de ingang van het huizenblok.



VERHOOGDE AANWEZIGHEID VAN VEGETATIE

De verhoogde aanwezigheid van vegetatie zorgt voor een groeiende groene continuïteit vanuit de Frankrijkstraat naar het park en kondigt het park aan door het met de verharde publieke ruimte te vermengen.

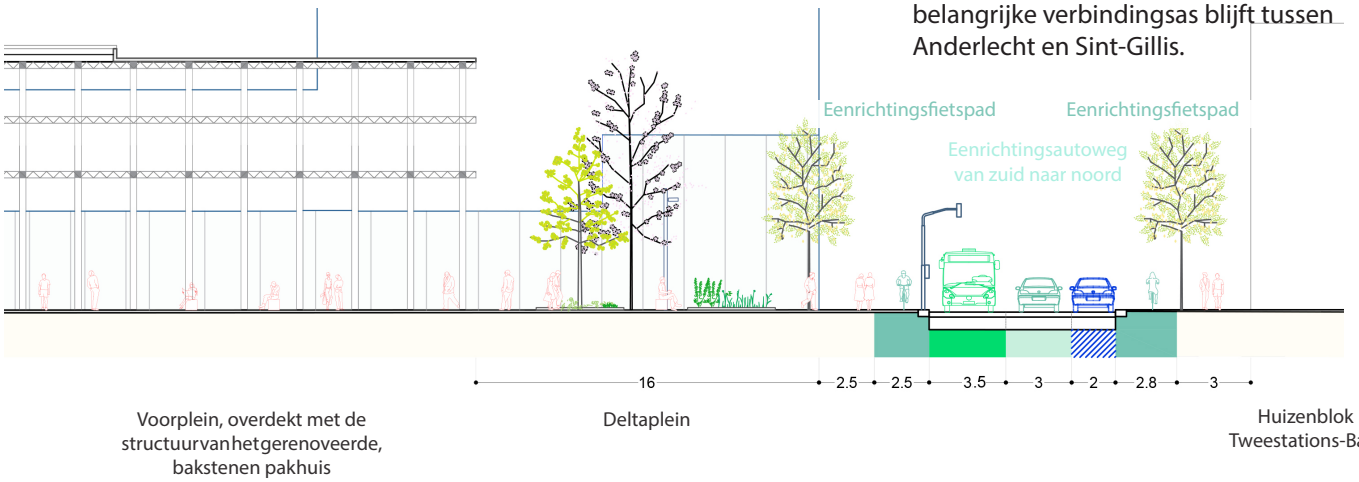


MOBILITEIT

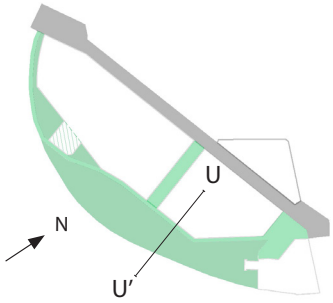
De plaats van de auto in de Tweestationsstraat wordt sterk gereduceerd. Tussen het kruispunt met de Barastraat en het kruispunt met de Veeartsenstraat zal er enkel eenrichtingsverkeer zijn van zuid naar noord en zullen de parkeerplaatsen voor de buurtbewoners worden geconcentreerd aan de westkant.

In de Tweestationsstraat zijn er aparte busbeddingen en worden de actieve vervoersmodi sterk bevoorrecht dankzij fietspaden aan beide zijden, terwijl de as van de Veeartsenstraat een belangrijke verbindingsas blijft tussen Anderlecht en Sint-Gillis.

Doorsnede RR' op de Tweestationsstraat – Visie van het RPA



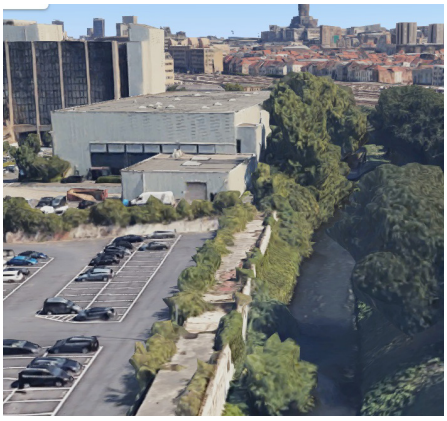
Publieke ruimten

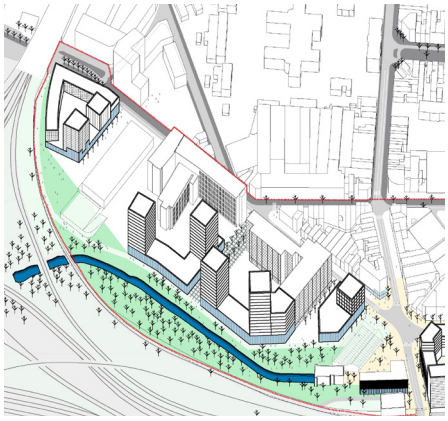


Zennepark



BESTAANDE SITUATIE







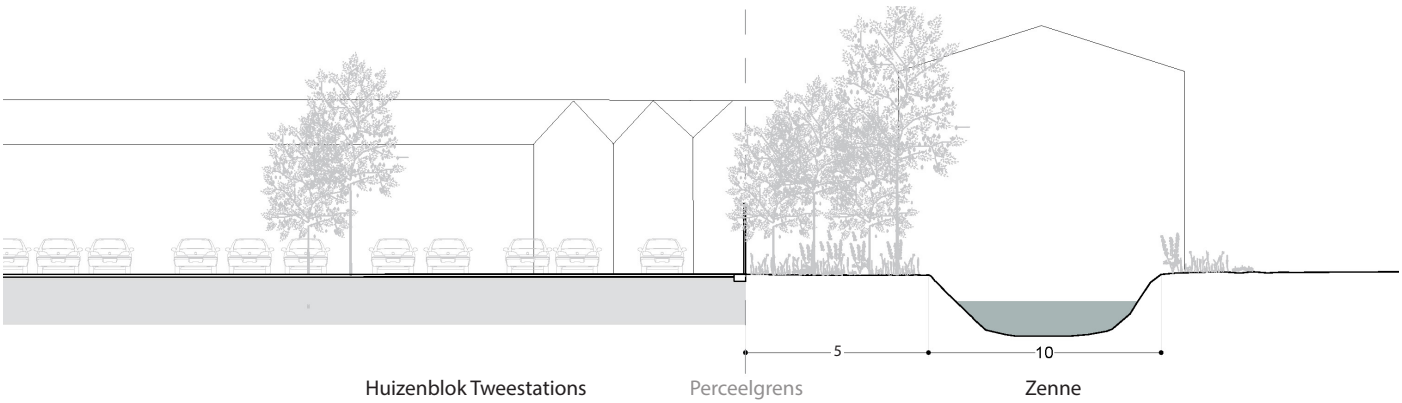
CONTEXT

Vandaag is er een groene ruimte rond de Zenne in het huizenblok Tweestations, maar deze ruimte is privé en niet toegankelijk.
Bovendien bevindt deze ruimte zich vandaag alleen in het oosten van het huizenblok en kwalificeert ze de ruimten tussen de gebouwen niet.

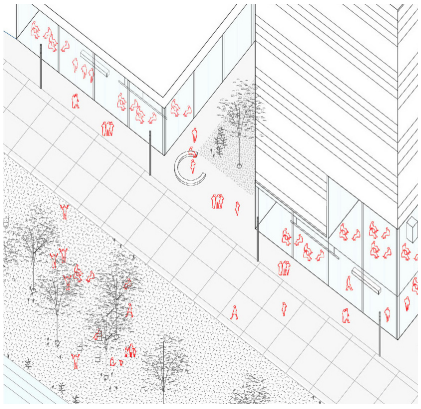
AMBITIES

De ambitie is om van deze ruimte een publiek park te maken (ongeveer 26.000 m^2), langsheen de nieuwe gebouwen en langs het spoorwegnet, om zo een echte groene ruimte te bieden voor de Zuidwijk en de verbinding te maken met de Zenne.
Op natuur- en landschapsniveau maakt het park ook deel uit van een opwaardering van de omgeving van de Zenne verder naar het zuiden.
In het westen maakt het park deel uit van de continuïteit voor actieve modi langs lijn L28. Er moet een duidelijk herkenbaar voetgangerspad worden aangelegd vanaf de Europaesplanade tot aan het Zennepark.
Er wordt een publieke doorgang voor actieve modi gecreëerd om de uitbreiding van de westkant van het park mogelijk te maken, die meer geschikt is voor voetgangers dan de oostkant van het park. Ze heeft namelijk het voordeel dat ze verder van het spoor ligt en gemakkelijk bereikbaar is vanaf het kruispunt van de Tweestationsstraat en de Veeartsenstraat in het verlengde van de Frankrijkstraat en zo vanaf de rest van de publieke structuur van de Zuidwijk.

Doorsnede TT' op het huizenblok Tweestations - Bestaande situatie



"De illustraties (axonometrieën, doorsneden, perspectieven enz.) van stedelijke vormen die in het strategische luik van het ontwerp van RPA zijn opgenomen, zijn louter indicatief."







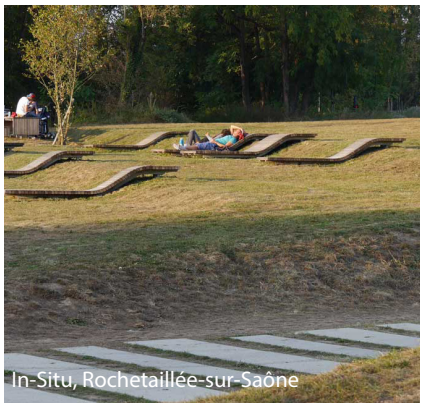
ACTIEVE GELIJKVLOERSE VERDIEPINGEN, GERICHT OP HET PARK

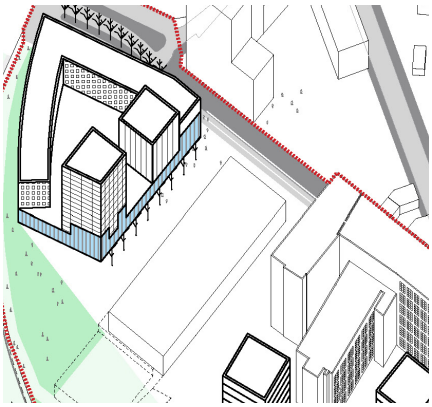
De actieve gelijkvloerse verdiepingen, met een combinatie van productieve activiteiten, kleine handelszaken en voorzieningen, zullen het park activeren en integreren in een wijkdynamiek. Op dezelfde manier zullen de gelijkvloerse verdiepingen profiteren van de troeven die het park te bieden heeft, met name de visuele kwaliteiten en de koelte.

EENVOETGANGERSPARCOURSMET LANDSCHAPPELIJKE WAARDE

Een publiek voet- en fietspad verbreedt het Zennepark en verbindt het met de groene continuïteit die langs de spoorwegbundel naar Anderlecht loopt, tot aan het kanaal.







AANLEG VAN DE ZENNEOEVERS

De inrichting van de oevers van de Zenne kan vanuit verschillende invalshoeken worden bekeken, met als doel de beleving voor de gebruiker zo aangenaam mogelijk te maken.
Mogelijkheden zijn meubilair om aan het water te zitten, een wandelpad, vegetatie met landschappelijke en functionele kwaliteiten

STADSMEUBILAIRGEÏNTEGREERD IN HET LANDSCHAP

Het stadsmeubilair moet harmonieus worden geïntegreerd in de landschapsaanleg van het Zennepark. Het meubilair moet zich inpassen in de beplante ruimte zonder een te belangrijke plaats op te eisen.
Het is ook mogelijk om speeltuinen, sportvelden enz. te integreren.

OPERATIONALISERING

Het gebouw dat Belgacom in gebruik heeft, is heel diep. In eerste instantie is het mogelijk dat de doorgang ter hoogte van dit gebouw relatief smal is. Uiteindelijk moet er een royalere doorgang komen, die over de gehele lengte minstens 12 meter breed is.

Doorsnede TT' op het huizenblok Tweestations en het nieuwe Zennepark – Visie van het RPA

