

Secretariaat van de overlegcommissie
Departement Stedenbouw stad Brussel
Hallenstraat 4
1000 Brussel

Brussel, 13 maart 2025

BEZWAARSCHRIFT

Betreffende de aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning voor het ontmantelen van het interieur van het Zuidpaleis, het heropbouwen van de handelszaken en de school-, sport- en culturele voorzieningen, het aanleggen van twee publieke ruimtes op de buitenkoeren en het renoveren van de bestaande gevels (ref: 04/PFD/1970166)

Geachte leden van de overlegcommissie,

Met dit schrijven wil BRAL haar bezwaren uiten aangaande de aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning voor de afbraak van het Zuidpaleis (ZP) (met behoud van de gevels) en het heropbouwen ervan tot CASCO staat.

BRAL herinnert er aan dat ondanks de kansen die dit geamendeerde project geeft op het vlak van bodempermeabiliteit en klimaatbestendig maken van het ZP, deze hele operatie enkel nodig is voor het realiseren van de metrotunnel onder dit bouwblok. We pleiten er dan ook voor om voor de beoordeling van deze aanvraag een realistische inschatting van de mogelijkheid om het M3 project in haar geheel tot een goed einde te brengen mee te nemen. We stellen echter vast dat het effectenrapport in gebreke blijft wat betreft deze mis-en-context, of zich laat leiden door voluntaristische inschattingen om bepaalde opties te weerhouden dan wel af te wijzen. We stellen dan ook dat bepaalde elementen van dit effectenrapport moeten overgedaan worden.

Over de fonds van de zaak, beoordeelt BRAL de impact op de Stalingrad-Lemonnierwijk als overmate negatief om dit project te verantwoorden. Nog minimum 9 jaar zal deze wijk in werffase zijn, nu ook nog zonder haar economische en sociale hart. Dit zonder zekerheid of M3 in haar geheel (of zelfs alleen in haar Zuidelijke component) ooit het licht zal zien, wegens alle financiële en bouwtechnische problemen waarmee deze werf blijft geconfronteerd worden.

BRAL VZW

STADSBEWEGING VOOR BRUSSEL
MOUVEMENT URBAIN POUR BRUXELLES
AN URBAN MOVEMENT FOR BRUSSELS

Zaterdagplein 13 Place du Samedi
Brussel 1000 Bruxelles +32 2 217 56 33
BE0413 744 986 - RPR Brussel

www.bral.brussels
info@bral.brussels
Triodos BE74 5230 8083 3007

Het openbaar onderzoek

-Een goed deel van de impact (zeker op het gebied van mobiliteit) heeft betrekking tot en gemeenten Anderlecht en Sint-Gillis. Toch werd in deze gemeenten geen openbaar onderzoek gehouden, ook al adviseerde de begeleidingscommissie om dit wel te doen

-Het Openbaar Onderzoek liep tijdens de Franstalige (24 feb – 9 maa) en Nederlandstalige (1 – 9 maa) schoolvakanties. Gezien dit dossier betrekking heeft op een schoolpubliek en een jong publiek van de sportclubs is dat bijzonder jammer

-Het Effectenrapport was niet beschikbaar in het Nederlands.

De kwaliteit van de verstrekte informatie

-De analyse van de impact van het voorliggende project wordt behandeld in twee verschillende rapporten. In een eerste fase bestudeerde het Effectenrapport het voorstel tot afbraak van het ZP met behoud van de buitenmuren en de aanleg van een park. Het is op basis van dit voorstel dat alternatieven vergeleken werden. Deze fase liep af in juli 2024. Deze effectenstudie is redelijk vernietigend voor dat plan. Een park mocht dan wel beantwoorden aan een “nood in de buurt”, het zou weinig kwaliteitsvol zijn. Bovendien zou erna een nieuwe werffase komen, hetgeen de buurt met nog meer jaren werf zou confronteren.

Het is dan ook loofbaar dat de MIVB als bouwheer op basis van dit rapport het project aanpaste en besliste om de heropbouw tot CASCO op te nemen in het project. De impact hiervan wordt beschreven in een aanvullend rapport.

Voor de kwaliteit van de verstrekte informatie heeft dit echter wel tot gevolg dat het voor de burger moeilijk interpreteerbaar wordt. Zoals de bijkomende nota vermeld *“omvat geamendeerde project elementen die het gemeen heeft met alternatieven 1 en 1+, alsook met variant 3 die in de effectenstudie werden bestudeerd.”* Men moet over en weer surfen tussen beide rapporten om het geheel te kunnen overzien.

-De bijgeleverde fotorealistische weergaven van de eindtoestand zijn bedrieglijk. Terwijl het gebouw CASCO wordt opgeleverd suggereren deze beelden bepaald gebruik en bepaalde functies. Het rapport geeft zelf aan dat *“het project tot wederopbouw in de fase van de gesloten ruwbouw dat de MIVB voorstelt in overleg met de Stad Brussel, eigenaar en*

BRAL VZW

STADSBEWEGING VOOR BRUSSEL
MOUVEMENT URBAIN POUR BRUXELLES
AN URBAN MOVEMENT FOR BRUSSELS

Zaterdagplein 13 Place du Samedi
Brussel 1000 Bruxelles +32 2 217 56 33
BE0413 744 986 - RPR Brussel

www.bral.brussels
info@bral.brussels
Triodos BE74 5230 8083 3007

beheerder van het ZP, zal de Stad in staat stellen zich het project eigen te maken en er haar programma te ontwikkelen." De stad kende daartoe een programmatorische studieopdracht toe aan 51N4E. Het zou dus passen om de afbeeldingen te beperken tot de toestand van het gebouw in CASCO zoals deze fragmentarisch in het extra rapport zijn opgenomen.

Bestudeerde alternatieven

De beschrijving en de beoordeling van de bestudeerde alternatieven gebeuren erg voluntaristisch.

-wij vroegen voor de impactstudie dat het alternatief zonder bouw van de metrotunnel ook bestudeerd zou worden. Uit alle communicatie rond het stilleggen van de werf bleek immers dat het verderzetten van de werken met de huidige of alternatieve technieken (en dus zonder de ontmanteling van het Zuidpaleis) financieel en bouwtechnisch eigenlijk gewoon geen optie is. Men kan het bezwaarlijk een realistisch 0 scenario noemen. Toch is dat wat we kregen. Nergens krijgen we beargumenteerd waarom deze vraag niet gevaloriseerd is door de begeleidingscommissie.

-Daarbij wordt bovendien voor deze voorgestelde alternatieven 0 en 0+ een wel heel erg brede vork gehanteerd voor zowel de prijsinschatting gehanteerd (gaande van 74,5 tot 315 miljoen euro) als voor de duur van de werf (64 tot 204 maanden) zonder dat ergens echt duidelijk wordt waar deze inschattingen op gebaseerd zijn. Daartegenover staat dat voor het geamendeerde project in het extra rapport wel erg optimistische inschattingen van de benodigde periode hanteert. Hier spreekt men van 9 jaar (6 jaar voor de afbraak en bouw van de metrotunnel, 3 voor heropbouw). Terwijl in het effectenrapport voor het vergelijkbaar scenario 1 nog sprake was van 13-14 jaar. Het extra rapport schrijft dit verschil toe aan het feit dat alternatief1 uitging van de volledige heropbouw van het ZP terwijl in het geamendeerd project het ZP in CASCO opgeleverd wordt. Dat klopt effectief. Maar dan nog lijkt het verschil erg groot (dit zou willen zeggen dat de afwerking 4-5 jaar in beslag zou nemen).

-Alternatief 3 (exploitation des infrastructures existants en tramways) Deze baseert zich op het foutieve feit dat de tremie voor T4 en T10 ter hoogte van Albert reeds onderbroken is. Hoewel de MIVB inderdaad over een bouwvergunning beschikt om deze werken uit te voeren, is deze onderbreking geen feit, noch op het moment dat het

BRAL VZW

STADSBEWEGING VOOR BRUSSEL
MOUVEMENT URBAIN POUR BRUXELLES
AN URBAN MOVEMENT FOR BRUSSELS

Zaterdagplein 13 Place du Samedi
Brussel 1000 Bruxelles +32 2 217 56 33
BE0413 744 986 - RPR Brussel

www.bral.brussels
info@bral.brussels
Triodos BE74 5230 8083 3007

effectenrapport neergelegd werd (juli 2024), noch op het moment van dit schrijven. In de media hebben verschillende beleidsniveaus –na verontruste brief van de Association des Comités des Quartiers Ucclois- te kennen gegeven dat zij niet beogen deze ruptuur in uitvoering te brengen tenzij kort voor de indienststelling van de metro. Ook de MIVB noemde deze mogelijke tram/tram overstap voorbarig.

Daarnaast worden de mogelijke voor- en nadelen van dit alternatief niet één-op-één vergeleken met deze van het in uitvoering brengen van het metro-project, hetgeen de conclusie over “onredelijkheid” ervan inzake tijdsinschatting en kostprijs zonder onderbouwing laat.

De redenen die bijgevolg de conclusie onderbouwen om dit alternatief niet verder te onderzoeken in de effectenstudie zijn kaduuk. Dit alternatief dient zodus opnieuw onderzocht te worden.

Mobiliteit

De enige reden om deze werf aan te vangen, is de noodzaak van het construeren van de tunnel die de ondergrondse ruimte voorzien voor station Toots Thielemans verbindt met de premetro-tunnel onder de Lemonnierlaan. Deze tunnel is nodig voor de realisatie van het Metro 3 project. Maar het is foutief te stellen dat deze tunnel de enige hindernis op het parcours van deze metrolijn is. Zelfs indien deze tunnel gerealiseerd wordt is het verre van zeker dat de infrastructuur tegen 2031 een metro kan ontvangen. De MIVB stelt zelf dat zonder het noordelijke deel –waar nog geen vergunning voor is, net zomin als een geloofwaardige financiële constructie– de metrolijn niet op een realistische manier kan functioneren. En zelfs op dit zuidelijk deel is de toekomst onzeker gezien de problemen op de werf aan het Noordstation. Daarom kan over de noodzaak deze werf te doen onmogelijk beoordeeld worden zonder dat het totale mobiliteitsplaatje gelegd wordt. Zoals we bij ons advies voor de impactstudie scheven, *“dient de mobiliteitsimpactstudie verder te gaan dan louter de impact van een eventuele nieuwe werf op de wijk. De impactstudie mag ten eerste geen abstractie maken van de moeilijkheden die ook op het noordgedeelte van het metrotraject opduiken. Zo zou deze studie objectief moeten beantwoorden of het afwerken van het Zuid-gedeelte zin heeft, zonder zekerheid dat het noordgedeelte er komt. Onder de scenario's waarbij de tunnel gerealiseerd wordt, moet dit risico mee ingecalculeerd worden. Wat is de impact van het niet “halve metro” scenario? Welke bijkomstige overstappen veroorzaakt die? Bijvoorbeeld aan*

BRAL VZW

STADSBEWEGING VOOR BRUSSEL
MOUVEMENT URBAIN POUR BRUXELLES
AN URBAN MOVEMENT FOR BRUSSELS

Zaterdagplein 13 Place du Samedi
Brussel 1000 Bruxelles +32 2 217 56 33
BE0413 744 986 - RPR Brussel

www.bral.brussels
info@bral.brussels
Triodos BE74 5230 8083 3007

Albert, en Noord? Hoe kan die "halve metro" functioneren zonder rechtstreeks toegang tot een metrodepot?"

Helaas stellen we weerom vast dat de mobiliteitsimpactstudie zich beperkt tot dfe werffase en het functioneren van de site et of zonder gebouw. Door het niet bestuderen van alternatief 3 blijft deze Effectenstudie in hetzelfde bedje ziek als de eerdere effectenstudies voor de geïndividualiseerde werven die de MIVB voor dit project opstart. Het laat op geen enkele manier toe de opportuniteit van de werf echt te objectiveren op schaal van het Gewest, met alle scenario's voor het al dan niet realiseren van metro 3.

Maar ook binnen de perimeter van de wijk vergeet de effectenstudie de impact van de werf op het huidige OV verkeer te bestuderen. De werf lijkt volledig los te liggen van de bestaande OV infrastructuur. Nochtans, op een bepaald moment zal deze moeten verbonden worden met de bestaande tunnels: zijnde de NZ tunnel onder Lemonnier, en de Bara-tunnel naar het Zuidstation. Wat dit zal betekenen voor het tramverkeer daar, en dus voor de bereikbaarheid van het centrum, daar gaat de studie niet op in. Wordt de huidige premetro op dat moment onderbroken ? Voor hoe lang ? Het is niet aanvaardbaar dat de effectenstudie daar geen cijfers over aanlevert.

Impact op de wijk

BRAL stelt dat de voornaamste elementen waarop dit project moet beoordeeld worden de impact op de Stalingrad-Lemonnier wijk is.

-In deze is de effectenrapportage duidelijk. De afbraak (en heropbouw) van de wijk komt met bijna enkel nadelen voor de wijk, voornamelijk tijdens de werffase.

Op het gebied van hun gezonde omgeving stelt de effectenstudie ten aanzien van het oorspronkelijke project: *"les impacts du chantier pour les habitants du quartier sont des nuisances sonores et vibratoires, une mobilité impactée pour tous les modes, ainsi que l'émission de polluants et poussières impactant la qualité de l'air. À noter que la situation existante aux alentours du PdM est déjà une situation de chantier en cours, qui dure depuis plusieurs années. Les riverains sont pour beaucoup déjà très fortement impactés par ce chantier. Une attention toute particulière doit donc être donnée aux impacts du chantier sur la qualité de vie dans le quartier et à la réduction de ceux-ci, tout aussi bien qu'à la réduction de la durée des travaux."*

BRAL VZW

STADSBEWEGING VOOR BRUSSEL
MOUVEMENT URBAIN POUR BRUXELLES
AN URBAN MOVEMENT FOR BRUSSELS

Zaterdagplein 13 Place du Samedi
Brussel 1000 Bruxelles +32 2 217 56 33
BE0413 744 986 - RPR Brussel

www.bral.brussels
info@bral.brussels
Triodos BE74 5230 8083 3007

Op het gebied van economische ontwikkeling stelt de effectenstudie: *“Le quartier continuera donc à perdre en attractivité durant cette période, en particulier compte tenu de la durée des chantiers « Constitution », du PdM et de l’avenue de Stalingrad combinés. [...] La disparition des commerces du Palais du Midi aura des retombées négatives sur l’ensemble du quartier Lemonnier-Stalingrad. En effet, la disparition de ces commerces entraînera une diminution de la concentration des établissements commerciaux qui participe à l’attrait de la zone pour les chalands, c’est le principe de noyau commercial. Cette diminution de la concentration de commerces pourrait engendrer une perte d’attractivité du quartier et ainsi nuire à la fréquentation des autres commerces.”*

-Daarnaast erkent de effectenstudie ook het sterk verhoogd risico tot gentrificatie bij de heropbouw van het ZP. De prijs van de huizen zal door de langdurige werffase zeker onder het gemiddelde in de rest van het pentagon liggen. Dit terwijl er een welomschreven renovatieproject van zowel het ZP als de publieke ruimte errond is. Dat zal een rent gap creëren die de wijk aantrekkelijk maakt voor investeerders, net op het moment dat ze bijzonder onaantrekkelijk is voor de huidige bewoners.

Ook erkent de effectenstudie dat het hoogst onwaarschijnlijk is dat dezelfde handelaars zijn die terugkeren naar de nieuw aangeboden handelsruimten.

-Omdat de nadelen dus voornamelijk de werffase betreffen, gaat het effectenrapport uit van de premisse dat de beste oplossing diegene is die deze werffase zo kort mogelijk houdt. Vanuit dat opzicht stelt het CASCO alternatief zich voor als bijzonder aantrekkelijk, omdat voor een vergelijkbare werfduur met het oorspronkelijke projectvoorstel de buurt erna grotendeels bespaard blijft van verdere werven. MAAR zoals alternatieven 0 en 0+ aantonen gaat de meeste hinder uit van de sloop en heropbouwwerken van het ZP. In alternatieven 0 en 0+ is deze hinder veel beperkter. Combineren we deze scenario's met (het niet onderzochte) alternatief van een exploitatie van de bestaande infrastructuur met een tram. Door af te zien van het metro 3 project wordt deze werffase echt korter en kan de buurt al veel sneller herademen.

Sportclubs

De sportclubs verdienen een aparte vermelding. Hun aanwezigheid speelt een grote rol in het sociaal-culturele én het economische leven van de wijk.

BRAL VZW

STADSBEWEGING VOOR BRUSSEL
MOUVEMENT URBAIN POUR BRUXELLES
AN URBAN MOVEMENT FOR BRUSSELS

Zaterdagplein 13 Place du Samedi
Brussel 1000 Bruxelles +32 2 217 56 33
BE0413 744 986 - RPR Brussel

www.bral.brussels
info@bral.brussels
Triodos BE74 5230 8083 3007

-Daarom is het vreemd dat bij de analyse van de economisch impact van de afbraak en heropbouw van het ZP deze factor niet in rekening wordt gebracht. De effectenstudie gaat ervan uit de deze sportinfrastructuur 700 personen per dag naar de wijk trekt (hierbij is het niet helemaal duidelijk of dit enkel de gebruikers van de sportinfrastructuur betreft, of ook ouders/familieleden/vrienden van de sporters insluit). Op het terrein blijkt dat deze 'sporters' en hun onmiddellijke omgeving een belangrijk deel van de klanten van de lokale handel vormen. Dit blijft onvermeld in de effectenstudie. De economische impact van het wegvallen van deze klanten werd niet bestudeerd.

-Er werd gesteld dat de afbraak niet zou aanvatten zonder dat er een oplossing was geboden voor deze activiteiten. Tegelijk erkent het effectenrapport dat *"A ce stade du projet, l'avenir des clubs sportifs n'est pas encore fixé. En effet, la STIB s'emploie à trouver une solution de relocalisation pour l'ensemble du complexe sportif mais n'est pas parvenue pour l'instant à en trouver une satisfaisant l'ensemble des critères"*. Het rapport stelt dan ook voor om de zoekcriteria te versoepelen teneinde de opstart van het project geen vertraging te laten oplopen. In parktijk wil dit zeggen dat bestaande clubs misschien wel hun huidige werking en publiek zullen moeten loslaten, om toch maar ergens gehuisvest te kunnen worden.

Erfgoed

BRAL onderstreept de reactie van de Koninklijk Commissie voor Monumenten en Landschappen: *« la CRMS rappelle qu'elle ne s'est jamais prononcée en faveur du scénario de démolition-reconstruction du Palais du Midi, qui s'apparente à une opération de façadisme »*

Klimaat

-Het geamendeerde project biedt wel degelijk de mogelijkheid om het ZP future-proof te maken op het gebied van waterdoorlaatbaarheid, energiegebruik en energie-opwekking. Dat is op zich een goede zaak. Toch laat de effectenrapportage niet de totale klimaatimpact van deze operatie van afbraak en heropbouw te vergelijken met de klimaatimpact van bijvoorbeeld een grondige renovatie van het ZP.

BRAL VZW

STADSBEWEGING VOOR BRUSSEL
MOUVEMENT URBAIN POUR BRUXELLES
AN URBAN MOVEMENT FOR BRUSSELS

Zaterdagplein 13 Place du Samedi
Brussel 1000 Bruxelles +32 2 217 56 33
BE0413 744 986 - RPR Brussel

www.bral.brussels
info@bral.brussels
Triodos BE74 5230 8083 3007

-Nergens wordt volgens onze lezing voorzien in het hergebruik van materialen. Dat gaat in tegen de beleidsintenties van het Brussels gewest inzake circulaire economie

Conclusie

Om alle voorgenoemde redenen vraagt BRAL een negatief advies uit te brengen aangaande de stedenbouwkundige vergunning voor het ontmantelen van het interieur van het Zuidpaleis, het heropbouwen van de handelszaken en de school-, sport- en culturele voorzieningen, het aanleggen van twee publieke ruimtes op de buitenkoeren en het renoveren van de bestaande gevels (ref: 04/PFD/1970166)

Wij hopen dat de overlegcommissie rekening houdt met deze opmerkingen, en we wensen uitgenodigd te worden voor elke hoorzitting die te maken heeft met dit dossier.

Tim Cassiers

Stafmedewerker mobiliteit

tim@bral.brussels

BRAL

BRAL VZW

STADSBEWEGING VOOR BRUSSEL
MOUVEMENT URBAIN POUR BRUXELLES
AN URBAN MOVEMENT FOR BRUSSELS

Zaterdagplein 13 Place du Samedi
Brussel 1000 Bruxelles +32 2 217 56 33
BE0413 744 986 - RPR Brussel

www.bral.brussels
info@bral.brussels
Triodos BE74 5230 8083 3007