

Bezwaarschrift BRAL betreffende wijziging van vergunningsaanvraag (82P/07 afgeleverd op 17/12/2009) aangevraagd door Extensa voor de ontwikkeling van zone C –s van de site van Tour en Taxis en de herbestemming van het Maritiemstation

1. Inleiding

BRAL betreurt dat na het recent goedgekeurde BBP T&T we moeten reageren op een wijziging van een vergunningsaanvraag daterend uit 2008-2009, waarbij er nog steeds maar minimaal rekening wordt gehouden met het richtschema dat werd goedgekeurd in 2009 en het manifest uit 2007 dat toen werd opgesteld door verschillende buurtbewoners en lokale organisaties. Daarbij moeten we ons door een jungle aan vergunningsaanvragen banen om nog maar te begrijpen wat deze huidige wijziging eigenlijk precies inhoudt. Als wij er bijna niet meer wijs uit worden, wat betekent dit dan voor de gemiddelde buurtbewoner die niet vaak met de Brusselse stedenbouwwetgeving in aanraking komt.

2. Fundamentele bezwaren

2.1 Het regionaal park: ontoegankelijk voor de komende 15 jaar?

BRAL ijvert voor een open en toegankelijke site voor iedereen op elk moment met duidelijke, logische, en uitnodigende toegangen. Tijdens de werken van de ontwikkeling van zone C wordt de site (N-Z) afgesloten (doorgang met licht voor fietsers/voetgangers wel voorzien) zodat de veiligheid gegarandeerd wordt. In dit kader adviseren wij sterk de op het BBP aangeduide toegang tot het park aan het Lakenveldplein werkelijk te openen voor het publiek opdat de mensen die aan de westkant wonen nog steeds de praktische weg door het park kunnen nemen naar de noordkant tijdens de werfafsluiting gedurende vier jaar.

Deze toegang moet er wettelijk toch komen, waarom deze nu niet openen? En dan liefst met inspraak van de burgers rond het ontwerp. Dit geldt immers voor alle wettelijk bepaalde toegangen tot het park die op dit moment helemaal geen toegangen zijn zodat het park in grote mate afgesloten blijft van het publiek.

2.2 een hefboom voor de buurt?

De goedgekeurde plannen voorzien geen “hefboom” voor de jongeren of de werklozen uit de buurt. Het aantal collectieve voorzieningen werd ingekrompen tot 5 percent van de ontwikkeling en het is niet eens zeker of mensen uit de buurt er toegang tot zullen hebben. De 2 beloofde scholen op de site (aan de Dudionnier Lefevrestraat) zijn niet gegarandeerd. Er wordt niet 1 sociale woning voorzien in de 371.000 vierkante meter nieuwbouw. Laat staan dat er een tewerkstellingsproject schuil gaat achter de ontwikkeling. Ook vragen we dat de stedenbouwkundige lasten gegarandeerd gebruikt worden voor publieke voorzieningen of sociale woningen en bijvoorbeeld niet voor de aanleg van het park want het park is noodzakelijk voor de leefbaarheid van de site zelf en komt ook de vastgoedwaarde ten goede.

2.3 Onzekere ontsluiting: tram geannuleerd?

Goed dat die Picardbrug er nu eindelijk komt maar waar is die tram gebleven? Er wordt ook in deze vergunningsaanvraag met geen woord over gerept. Nochtans is het huidige en toekomstige mobiliteitsprobleem dat de ontwikkeling van de site met zich meebrengt al lang bekend. Het gigantische volume aan nieuwbouw zorgt niet enkel voor een (in Brussel) ongekeerde bevolkingsdichtheid, het brengt ook zeer veel verkeer met zich mee. In dit geval, gaat het naar schatting om 15.000 extra individuele verplaatsingen per dag. Zoiets kan enkel opgevangen worden met hoogfrequent kwalitatief publiek transport of met andere woorden door de aanleg van 1 of zelfs 2 tramlijnen.

De Stad Brussel en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest beloofde die tram infrastructuur trouwens reeds meerdere malen. Maar het idee werd geannuleerd. Daarmee zijn zware verkeersopstoppingen, een piek in luchtvervuiling en meer geluidsoverlast in de omliggende wijken gegarandeerd.

En dit is geen nieuws u kan ditzelfde argument gewoon hernemen uit ons bezwaarschrift van 2009. Wij vragen dan ook dringend een beslissing over het traject. Zoals aangegeven in de effectenstudie van het BBP moet er wanneer de site voor 50% is volgebouwd een ontsluiting zijn via een tramverbinding.

3. Bezwaren betreffende vergunning (detailkritiek)

3.1 Bestemming Maritiemstation: luxe eiland?

Vermenging is een begrip dat op de hele site moet toegepast worden om de leefbaarheid te optimaliseren. Voor ons is het vanzelfsprekend dat deze vermenging zowel sociaal als functioneel, verticaal als horizontaal zijn.

Kijkend naar deze vergunningsaanvraag kunnen we misschien van een minimale functionele mix spreken (winkels, bureaus, ontspanning en publieke evenementen) maar dan afgestemd op één soort publiek: de (hogere) middenklasse. Helaas is er in de herbestemmingsvisie van het maritiem station weinig plaats voor mensen uit de buurt gekarakteriseerd door een gebrek aan kansen. Het inkomen ligt er 20% lager dan in de rest van het gewest. Meer dan een derde van de actieve bevolking is werkloos. Voor jongeren loopt dat cijfer op tot 48%, terwijl 20% van de jongeren opgroeit in een gezin zonder inkomen uit arbeid. Er is dus dringend nood aan opleiding en tewerkstelling op maat van de mensen uit de omgeving.

Het feit dat de centrale hallen vrij gehouden worden voor het organiseren van markten, tentoonstellingen, ... is op zich een goede zaak maar wordt deze markt iets als de Markthal in Rotterdam of is er ook plaats voor een lokaal geïntegreerde markt, type Brussel Zuidstation? Want wie gaat er winkelen in een markt met delicatessen en zullen de prijzen van de producten afgestemd zijn op de buurtbewoners uit omliggende wijken? Is er ook nagedacht om de animatie in de hallen af te stemmen op de mensen uit de buurt en te laten ontwikkelen door organisaties uit de buurt? Molenbeek en Laken hebben immers een rijke cultuur en cultuurproductie die gevaloriseerd kan worden in dit project.

Wat betreft de bestemming van de paviljoenen stellen wij dat er ruimte gelaten moet worden voor opleidingscentra op maat voor mensen uit de buurt. Kijk bijvoorbeeld naar het project NXT van JES waarbij jongeren in precare omstandigheden volwaardige loodgieters of elektriciens worden. Kijk naar de School Circus De Bruxelles die hun plek hebben gevonden op de site en zo de link maken met de wijk. Het kan! De mogelijkheden zijn er echt.

Het project moet innovatief zijn horen we telkens maar weer; een plaats waar al de toeristen naar toe zullen willen komen; een plek met internationale uitstraling. Helaas, dat klinkt ons niet zo innovatief in de oren. Een echte verbinding tussen het project en de omgeving zou pas innovatief zijn!

Een gebouw dat de eigenaar enkele decennia geleden nog met de grond gelijk wilde maken wordt nu her bestemd als luxe food hall met aansluitend een Food Academy voor de gegoede klasse en mensen uit het buitenland. De internationale ambitie is groot, de lokale ambitie echter klein. Daarom leggen we nogmaals de nadruk op het belang van co-creatie met buurtbewoners en buurtorganisaties voor de verdere bestemming van het Maritiem station.

3.2 Stedenbouwkundige lasten: rusthuis?

Wij wensen dat de stedenbouwkundige lasten niet aangewend worden voor een semi-commercieel rusthuis, maar voor sociale woningen of publieke voorzieningen die echt ten goede komen aan de noden van de omliggende wijken. In deze vergunningsaanvraag staat wel hoeveel vierkante meter er zal worden toegekend aan publieke voorzieningen maar jammer genoeg niet voor welke precies. Een school of sportvoorziening aan de kant van de Picardstraat in plaats van een rusthuis lijkt ons een betere bestemming voor deze immers erg jonge wijk.

3.3 Gebouwen zone C

De standaard hoogte van gebouwen in Z1 bedraagt volgens het BBP 24 meter. Het is onder bepaalde voorwaarden mogelijk om sporadisch hiervan af te wijken tot maximaal 40m, wat hoger is dan het dak van het Maritiem station. De aangevraagde hoogtes tot 44.90m en 43.60m over twee volledige gebouwen voldoen hier niet aan, en er zou hier dan ook niet op ingegaan mogen worden, zeker omdat het naast de visuele impact ook veel schaduw met zich meebrengt. Dit wilt niet zeggen dat er dan in de breedte gebouwd moet worden want hoe meer publieke ruimte hoe beter. Dit toont echter wel aan dat de densiteit gewoon te hoog is!

Wat eco-vriendelijkheid betreft is men niet ambitieus. Voor een ontwikkeling op deze schaal met een oplevering in de toekomst kunnen we op zijn minst verwachten dat er rekening wordt gehouden met het (her)gebruik van water, warme lucht en zonne- of windenergie. Wij zien dat er echter weinig moeite wordt gedaan om de ecologische uitdagingen waar we vandaag voor staan serieus te nemen. Wordt het regenwater van de daken en verharde zones in circulatie gebracht? Wat met afvalwater? Wordt er met afval energie geproduceerd? Mijn zou hier de kringloopgedachte echt serieus kunnen nemen en ecologisch kunnen innoveren.

Ook stellen wij voor dat bij de aanleg van de wegen en het publiek domein er aandacht gaat naar het waterbeheer. Wij vragen dat het regenwater afzonderlijk wordt opgevangen en zoveel mogelijk aan de

oppervlakte blijft om mee te zorgen voor afkoeling - principes van Nouvelles rivières urbaines (zie staten generaal van het water).

3.4 Mobiliteit

Wat betreft auto's en parkeren ijveren wij ervoor dat alle toegangen van ondergrondse parkings in de gebouwen moeten opgenomen worden. Daarbij zouden car-sharing wagens uitsluitend moeten kunnen parkeren in ondergrondse parkeerplaatsen en dus niet bovengronds.

Wegens continue veranderingen in het aantal parkeerplaatsen per vergunning en wijzigende vergunningsaanvragen wordt het bijna onmogelijk om zicht te krijgen op hoeveel parkeerplaatsen ten opzichte van het totaal toegestane aantal parkeerplaatsen op de site T&T er met deze vergunningsaanvraag wordt toegekend. Gelieve hier duidelijkheid rond te scheppen.

We verwijzen daarom terug naar zowel het richtschema als de effectenstudie van het BBP die zich duidelijk uitspreken over het autodruk en het verlagen van het aantal parkeerplaatsen om een lagere autodruk te bekomen. Een maximum van 3 500 parkeerplaatsen, zoals in het BBB wordt bepaald, is te hoog. Wij vragen dat er maximum 2 600 parkeerplaatsen voorzien worden binnen de perimeter van het BBP. Volgens het regeringsbesluit moeten er minimum 1 750 plaatsen voorbehouden worden voor woningen. Deze bepaling moet behouden blijven. Ook de parkeerplaatsen voor car-sharing moeten in dit totaal inbegrepen zijn. Car-sharing zal meer en meer ingang vinden. Er is geen reden om het parkeren daarvan op een andere manier te regelen.

De leefbaarheid en de kwaliteit van de site zal alleen maar baten bij een verminderde autodruk. Het is daarom absoluut noodzakelijk dat er zo weinig mogelijk wagens de site als bestemming zullen hebben en dat het aantal parkings zo laag mogelijk is. Bovengrondse parkings leggen een zware hypotheek op de attractiviteit en het duurzaam karakter van de wijk. De vlotte bereikbaarheid kan ook gegarandeerd worden door een hoogwaardige openbaar vervoerverbinding, zoals een tram in eigen bedding, en door een kwaliteitsaanleg ten voordele van actieve weggebruikers.