

Brussel, dinsdag 13 november 2018

*Betreft: de reactie van BRAL op het openbaar onderzoek voor het afbreken van een bestaand kantoorgebouw en bouwen van een geheel van appartementen, een hotel, een voorziening van collectief belang, kantoren, handelszaken (sommige van het type horeca) met parking in de kelder en in open lucht PU/SV P808/2018
PE/MV P861/2018*

Geachte leden van de overlegcommissie,

Met deze brief wenst BRAL haar bezwaren te uiten tegen de stedenbouwkundige vergunning voor de afbraak van het huidige kantoorgebouw gesitueerd op de Havenlaan nummer 12 – 14 in Molenbeek en de integratie van het nieuwe project in de omliggende wijk.

1. Milieuimpact

BRAL betreurt het dat een recent gebouw (jaren negentig) nu al wordt afgebroken. Wat de impact op het milieu betreft is dit nefast nieuws. Het afbreken kost energie, en levert bovendien een aanzienlijke hoeveelheid afval op die opnieuw vervoerd moet worden. Waarom wordt er niet gedacht aan renovatie? Wat zijn de precieze motivaties voor de afbraak? En wat gaat er met de afgebroken materialen gebeuren? Zijn er plannen om die recupereren? Wij hopen ten zeerste dat er vanuit het oogpunt van recycling wordt geopereert!

Verder stellen we ons de vraag hoe er gegarandeerd wordt dat er binnen minder dan twintig jaar niet precies hetzelfde gebeurt met de gebouwen die er nu worden ontwikkeld? Wordt er genoeg stil gestaan bij de moduleerbaarheid van het nieuwe project? De functies van een groot gebouw als dit moeten mee kunnen ontwikkelen met de tijd, het is dan ook belangrijk dat dit perspectief werkelijk wordt geïntegreerd in deze bouwaanvraag. Omdat wij dichtbij de haven zijn, kunnen er misschien later andere functies komen zoals bijvoorbeeld productie ruimtes? Omdat wij dichtbij de haven zijn, kunnen er misschien later andere functies komen zoals bijvoorbeeld productie ruimtes?

2. Verdichting kanaalzone

Met de 244 voorziene woningen in dit project en de andere lopende of in studie zijnde projecten in het historisch centrum van Molenbeek en in de Maritieme wijk (o.a. Saincteletteplein, constructies op de site van Tour et Taxi, ...), zal Molenbeek binnenkort enkele honderden bijkomende eenheden langs het kanaal hebben voor een particulier publiek. Samen zullen ze een sterke impact hebben op deze reeds dichtbebouwde arbeiderswijk.

BRAL steunt het idee om de stad te verdichten als dit een antwoord biedt op tekorten die op regionaal en lokaal niveau zijn vastgesteld, bijvoorbeeld op het gebied van betaalbare woningen, groene ruimten, bepaalde voorzieningen of werkgelegenheid voor een ongeschoold publiek. We vragen daarom dat dit project rekening houdt met de uitdagingen en behoeften van dit deel van het stadscentrum en er ook huisvesting wordt voorzien voor een publiek met een beperkt inkomen. Ook om dit nieuwbouwproject goed te integreren in de bestaande wijk

benadrukken we het belang van minimum twintig procent sociale woningen. Een toegankelijke woningmarkt voor het geheel van de Brusselse bevolking is belangrijk indien we een duurzame stad willen creëren.

Dat er rekening wordt gehouden met de bebouwing achter de drie torens is positief (lage bebouwing) op die manier wordt er op zijn minst op architecturaal vlak opnieuw verbinding gemaakt met de omliggende wijk. Dit is zeker een vooruitgang in vergelijking met de huidige situatie. Het feit dat je de lage bebouwing ook kan zien vanaf de Havenlaan is een groot pluspunt.

3. Participatie

BRAL maakt zich zorgen over de participatie. Dit soort belangrijke veranderingen in een wijk, zelfs al zijn het prive projecten, zouden in overleg met de bewoners moeten worden besloten. In openbare projecten is een participatiesysteem vaak verplicht omdat ze de stad op grote schaal transformeren. De combinatie van de hierboven vermelde particuliere projecten geeft deze interventies een ongebruikelijke reikwijdte, die op zich al meer informatie en overleg zou rechtvaardigen. Wij zijn verheugd over het werk dat met de kwaliteitskamer is verricht, maar we betreuren het dat deze reflectie tussen institutionele actoren, die zeker essentieel is, niet eerder openbaar is gemaakt en dat de burgers niet werden betrokken bij de reflectie voor het openbaar onderzoek.

4. Mobiliteit

De implementatie van een verbinding tussen de Bouvierstraat en de Havenlaan/Becopark is een grote verbetering van de actuele context (helemaal geen verbinding). Verder is dit nieuwbouwproject uitermate goed gelegen als we kijken naar de plannen voor de fietsverbindingen en openbaar vervoer. BRAL beklemtoont dan ook het belang van de aanleg van de tram over de Picardbrug die zowel de nieuwbouwprojecten op Tour en Taxis als dit project ten goede zou komen.

De intentie om een gedeeld elektrische auto- en fietsplatform te voorzien is hoopgevend. Wat de verhouding parking – wooneenheid van 0,9 plaatsen betreft kan het altijd nog ambitieuzer. Zeker als we er vanuitgaan dat de toekomstige fietspaden en een tram daadwerkelijk gerealiseerd zullen worden.

4. Stedenbouwkundige lasten

Een project van deze grootte bestaande uit appartementen, een hotel en kantoren is onderworpen aan stedenbouwkundige lasten. Triple Living wacht op de precieze berekeningen van de stedenbouwkundige kosten door de overheid, maar benadrukt dat een groot deel van de kantooruimte wordt afgebroken en vraagt dat er hier via de stedenbouwkundige lasten aan toegemoet gekomen wordt. BRAL verzoekt dat er op deze vraag niet wordt ingegaan. De promotor maakt immers een investering in een project met hoogrendement op lange termijn waar de overheid niet ook nog eens in moet investeren.

BRAL steunt de mogelijkheid dat een deel van de stedenbouwkundige lasten naar een uitrusting van collectief belang of openbare dienst op de begane grond van het Long Building zouden gaan. We benadrukken hier wel het belang een uitrusting te voorzien op maat van zowel de buurt als de nieuwe bewoners en het betrekken van al bestaande organisaties/diensten uit de wijk voor deze collectieve voorziening.

Triple Living geeft openlijk aan geen sociale of geconventioneerde woningen te wensen binnen het project. BRAL wilt onderstrepen dat er niet in gegaan kan worden op deze wens als men wilt werken aan een duurzame en solidaire stad op lange termijn. Zoals eerder aangegeven in punt 2. is het van uiterst belangrijk dat dit project geïntegreerd wordt in de wijk door op zijn minst een deel van de woningen toegankelijk te maken voor de Brusselse bevolking rondom. Het centrum van Molenbeek heeft behoefte aan meer dialoog tussen zijn oude en nieuwe bewoners, vaak uit een rijkere sociaal-economische klasse, ten voordele van beide. Het mengen van de twee doelgroepen binnen een project kan dus alleen maar positief zijn.

5. Conclusie

BRAL merkt op dat dit project in samenwerking met de Bouwmeester is ontwikkeld en moedigt dit partnerschap voor toekomstige projecten in Brussel alleen maar aan. Tegenover andere nieuwbouwprojecten in de Kanaalzone is dit project een stap in de goeie richting. BRAL vindt echter dat we nog een stapje verder moeten gaan en de kwaliteitskamer open moeten trekken naar de Brusselaars.

Helaas wordt de hermoduleerbaarheid van de nieuwe gebouwen niet genoeg gewaarborgd wat de herhaling van een milieufiasco als het afbreken van het huidige gebouw in de toekomst niet in de weg staat. Daarbij is het van uiterst belang dat er niet enkel aan gemengde functies wordt gedacht maar ook aan de toegankelijkheid van de woningen binnen het project. Het is enkel wanneer deze verschillende facetten in acht worden genomen dat we bouwen aan een werkelijk duurzame stad voor de toekomst.

Toha De Brant en Marie Couteaux voor BRAL