

Brussel, 10 februari 2022

Geachte heer Burgemeester,
Geachte Schepenen,
Dames en heren van de adviescommissie,

Ref: Openbaar Onderzoek PU-R12262021-PE-R13492021

BRAL heeft kennisgenomen van de plannen voor de heraanleg van de site aan de Papenvest. De vervallen staat van de sociale wooncomplexen langs de Papenvest is een uitgelezen kans voor de Stad Brussel en Brusselse Woning om de uitdagingen van de stad aan te pakken: het inrichten van kwalitatieve sociale huisvesting, het creëren van leefbare publieke ruimte en een duurzaam mobiliteitsbeleid. Het project in zijn huidige vorm komt echter niet tegemoet aan die uitdagingen. In deze reactie op het openbaar onderzoek willen we daarom op een aantal belangrijke problemen wijzen.

De kwaliteit van de openbare ruimte wordt verlaagd

De stelling dat ‘het groenste gebouw het gebouw is dat al bestaat’ gaat in dit geval inderdaad niet meer op, gezien de slechte staat van de vijf torens. Het verbaast ons echter dat bij het nieuwe ontwerp van dit project geen rekening is gehouden met de kwaliteiten van de bestaande inplanting.

De bestaande inplanting van de site doet duidelijk denken aan de naoorlogse woonwijken in de tweede Brusselse ring. Verre van ideaal, maar niettemin is er heel wat **open ruimte tussen de torens** en sluit de site aan op de omliggende buurt. Belangrijk hierbij is dat de gebouwen niet aan de straatkant zijn gebouwd. Het nieuwe ontwerp voorziet dan weer meer bebouwing aan de straatzijde (Zuidblok, Noordblok, Middenblok), en wijkt zo wel heel drastisch af van de bestaande inplanting. We stellen ons vragen bij de impact hiervan op de kwaliteit van de open ruimte in deze zone, alsook bij de impact van deze bebouwing op de woningen van de omwonenden. De balans tussen dichtheid, hoogte, en open ruimte moet herbekeken worden.



Naast de vermindering van de openbare ruimte, zorgt de keuze voor bebouwing aan de straatzijde er ook voor dat de omwonenden mee de impact zullen voelen. Zo zal het gedeelte van de Papenvest #96-114 de schaduw van de geplande Zuidblok over zich heen zien komen: deze blok (R+5) komt op minder dan tien meter van de bestaande woningen (R+1). De foto hieronder geeft een idee van de situatie zoals deze nu is.

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



Impact op de mobiliteit

Er worden op het vlak van mobiliteit keuzes gemaakt zonder dat er duidelijkheid is over het **aangekondigde nieuwe mobiliteitsplan** van de Stad Brussel. Dat maakt dat het ook voor Brusselaars heel moeilijk is om te reageren op deze plannen. Hoe kunnen we de impact inschatten van de voorliggende maatregelen als niet geweten is wat het toekomstige mobiliteitsplan is voor de omliggende straten en de Vijfhoek in het algemeen?

Het effectenrapport vermeldt wel dat het **autoverkeer** zal toenemen, maar **onderschat vervolgens de impact van dit verkeer op de wijk**. Momenteel geven buurtbewoners al aan dat het verkeer in de Papenvest regelmatig vast staat. De impact van dit gemotoriseerd verkeer op de luchtkwaliteit en leefbaarheid in de wijk is dan ook groot. We zijn dan het ook niet eens met de conclusie in het effectenrapport dat het voorgestelde plan geen significante impact zal hebben op het autoverkeer in de wijk ondanks een voorspelde toename in autoverkeer en het aantal verplaatsingen. We verwijzen hier ook naar de recente metingen van luchtvervuiling (NO₂) door *Les Chercheurs d'Air*, waaruit duidelijk blijkt dat de impact van het gemotoriseerd verkeer op de luchtkwaliteit (en dus de publieke gezondheid) in de Vijfhoek nu al bijzonder groot is.¹ Het is dan ook van groot belang voor de wijk om de impact van het autoverkeer zo minimaal mogelijk te houden.

Op het vlak van parkeren maakt het project de keuze om **ondergrondse parkeerplaatsen** aan te leggen (176 bijkomende plaatsen). Ook dit brengt uiteraard heel wat verkeer met zich mee, zonder dat duidelijk is op welke manier zich dit verhoudt tot het bestaande aanbod in en rond de wijk. Tegelijk zien we weinig aandacht in dit project om mensen meer aan te zetten tot deelmobiliteit. Zo zou het aantal privé parkeerplaatsen verminderd kunnen worden ten voordele van gedeelde plaatsen (en dus het aantal in totaal verminderd).

Positief in het plan is de keuze om meer **fietsparking** te voorzien op en rond de site. Dit is inderdaad een noodzakelijke en goede keuze. Hoe het **fietsverkeer** zal verlopen in en rond de site is dan weer erg onduidelijk. Zoals eerder gezegd wordt er heel wat open ruimte weg genomen, en zullen fietsers en voetgangers nog minder ruimte hebben die ze bovendien moeten delen met meer autoverkeer.

Sociale huisvesting

Naast de ruimtelijke kwaliteiten van het project, is er natuurlijk de belangrijke vraag: **voor wie richten we dit stadsdeel in?** Wie komt er wonen? We betreuren de keuze om het aantal sociale woningen in het stadscentrum zo drastisch te verminderen terwijl de nood aan sociale huisvesting zo hoog is. Het effectenrapport wijst erop dat er nu heel wat sociale woningen op deze site leeg staan, maar dat komt natuurlijk ook omdat ze in hun huidige staat ongeschikt zijn. Wij juichen het dan ook toe dat men de

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

kwaliteit van de woningen wil verbeteren door een nieuw, modern en kwalitatief aanbod van woningen te bouwen. Waarom kiest men er hier echter voor om minder sociale woningen te voorzien dan nu het geval is? Waar zullen de mensen worden ondergebracht die hadden kunnen profiteren van een van de 112 woningen die nu voor ‘middeninkomens’ voorzien zijn? Openbare ruimte is een schaars goed in Brussel en we moeten er gebruik van maken wanneer ze ideaal gelegen is, in plaats van de begunstigen systematisch naar de tweede ring te sturen, naar bv. Neder-Over-Heembeek of Haren. Ook in het stadscentrum moeten we voldoende aanbod voor mensen met een laag inkomen blijven voorzien.

De keuzes die nu gemaakt worden, verminderen de kwaliteit van de publieke ruimte én verlagen het aanbod betaalbare woningen voor mensen met een laag inkomen. Dat maakt dat het geheel weinig duurzaam en weinig sociaal is. .

Hoogachtend,

Benjamin Delori, namens BRAL – Stadsbeweging voor Brussel vzw