

Brussel, 26 mei 2017

Bezwaarschrift BRALvzw betreffende het BBP Biestebroeck

Betreffende de wijzigingen

De opvallendste verandering in deze versie van het BBP is de verankering van de plannen voor een jachthaven op de oude Shell-site. Niet dat die er komt op vraag van de enthousiaste watersporter. De jachthaven dient vooral om de appartementen er rond duur te kunnen verkopen. Kortom, het gaat om een ouderwetse waterfrontontwikkeling op vraag van een promotor. Die krijgt er met dit BBP nog een tweede cadeau bij: het laat namelijk toe véél dure appartementen te bouwen rond zijn jachthaven.

Vooraf de toren R + 14 is buiten proportie. BRAL vraagt dan ook deze toren uit het BBP te halen.

Terugkomend op de jachthaven zelf: Brussel heeft meer nijpende noden.

BRAL stelt voor om de-jachthaven-waar-niemand-op-zit-te-wachten te vervangen door een groene zone en die stevig te linken aan de omliggende wijken. Die hebben een hoge bevolkingsdichtheid en geen of weinig groen.

We leggen graag de nadruk op het publiek karakter van de toekomstige groene zone. Het meest logisch is dat de grond van het binnengebied wordt overgedragen aan Leefmilieu Brussel.

Een andere reden om niet warm te lopen voor de jachthaven: geld. Wie gaat dat namelijk betalen? De ontwikkelaar zegt de kosten op zich te nemen voor én de aanleg van de jachthaven én de fietsbrug die over de nieuwe vaargeul moet komen. Maar wie draait op voor het onderhoud en de bijbehorende kosten op lange termijn? Moet de Haven van Brussel (en dus alle Brusselaars) opdraaien voor de kosten van bv. het baggeren? Ook hier zeggen zowel de ontwikkelaar al de gemeente Anderlecht dat dat niet het geval zal zijn. Wij kunnen enkel hopen dat daar waterdichte garanties voor zijn. Maar wat als de bootjes wegblijven, de onderhoudskosten te hoog blijken, de eigenaar (wie dat ook zal zijn binnen pakweg 25 jaar) failliet gaat en niemand geïnteresseerd is in de overname van een jachthaven? Dempden die boel en afbreken die fietsbrug?

De kans is reëel dat de lasten van het project uiteindelijk bij de overheid terecht komen.

Voor de rest verandert de wijziging van het BBP au fond niet veel aan het voorgaande. De densiteit moet soms een beetje omlaag (maar blijft zeer hoog!), her en der moet het iets lager of mag het iets hoger en er werd een beetje geluisterd naar de verzuchtingen van de nog aanwezige industrie betreffende de passage van fietsers en voetgangers die niet altijd meer wordt opgelegd. Wat de zachte weggebruikers betreft, begrijpen we de bezorgdheden van de industrie maar benadrukken we het belang van creatieve oplossingen en goede alternatieven wanneer het echt te moeilijk is een doorgang te creëren.

Betreffende het BBP zelf

Het BBP zelf (dat op de gevraagde aanpassingen na dus al een unaniem positief advies kreeg) zorgt er voor dat in de nu nog industriële omgeving van het Biestebroeckdok (Anderlecht) ook woningen komen. De bestemming van het gebied werd met de komst van 'demografisch' GBP in december 2013 immers gewijzigd naar 'OGSO', ofte Ondernemingsgebied in een Stedelijke Omgeving. Met dit BBP probeert de gemeente Anderlecht nu die vermenging vorm te geven. Heel concreet maakt het BBP mogelijk dat er maar liefst 8000 mensen binnen de perimeter zullen wonen.

Het BBP is dan ook niet opgebouwd rond die stedelijke economie, maar wel rond de woonfunctie. Sinds enkele jaren hebben vastgoedgroepen zich hier op cruciale plaatsen ingekocht en zij willen hun investering vooral doen renderen door zoveel mogelijk appartementen te verkopen. Idealiter 'met zicht op het kanaal'

Nochtans zijn net de bouwblokken het dichtst bij het kanaal het best gelegen om productieactiviteiten te ontwikkelen. Ze kunnen inspelen op de mogelijkheid goederen aan-en af te voeren via water. Een smalle strook langs de kade blijft namelijk 'havengebied'. Iets doén met die goederen, kan dan in – in theorie – in de aanpalende gebouwen gebeuren. Maar aangezien de ontwikkelaars hun terreinen al duur aankochten, staan die niet te springen om lawaaiërie activiteiten te ontvangen onder hun dure appartementen. Bovendien laat de huidige wetgeving toe ook niet materiële goederen te 'produceren'. Een achterpoort van formaat om het verplicht aantal m2 productieactiviteiten te omzeilen en er van af te komen met enkele kantoren. De wetgeving omtrent de OGSO's moet dan ook dringend worden aangepast. Daar kan dit BBP echter niets aan veranderen.

[Terugkomend op het BBP stelt BRAL voor de bouwstroken grenzend aan de kade voor te bestemmen voor productieactiviteiten an sich. Woningen kunnen dan elders – al dan niet binnen het bouwblok - voorzien worden.](#)

Betreffende de talloze nieuwe woningen die dit BBP genereert, het moge duidelijk zijn dat die niet voor het gemiddelde Brusselse socio-economische profiel gebouwd worden. Wij hebben niet tegen de meer gegoeden maar vragen dat er binnen elk project binnen dit BBP 20% sociale woningen worden voorzien.

Een ander heikel punt in het BBP is de **mobiliteit**. 8000 nieuwe inwoners en extra mensen die op hun werk moeten geraken, dat vereist extra noden kwa openbaar vervoer. De opening van het GEN-station Klein-Eiland zou hier soelaas bieden. Maar helaas: de NMBS maakt er geen gewag van in haar plannen. Druk van de Brusselse

regering lijkt niet te helpen. De MIVB op haar beurt heeft dan weer de gewoonte de vraag af te wachten vooraleer zijn aanbod aan te passen. Maar tegen dan zit iedereen al weer vanouds in zijn auto.

De Brusselse regering én de gemeente Anderlecht moeten dus de druk op zowel de NMBS als de MIVB moet opvoeren; Een betere ontsluiting van de zone via het openbaar vervoer is een *condtione sine qua non* voor de geplande (zeer dense) ontwikkeling.

Als laatste (kleine) punt: de Parkeernormen

We vragen dat in geval van nieuwe gebouwen, het aantal parkeerplaatsen voor fietsen minstens 1 per kamer bedragen. De fietsenstallingen moeten beveiligd zijn en gemakkelijk toegankelijk zijn vanaf de weg.

Met vriendelijke groet,

Steyn Van Assche voor Bralvzw (Brusselse Rraad voor het Leefmilieu), stadsbeweging voor Brussel