

The logo for BRAL, consisting of the word 'BRAL' in a large, bold, black, hand-drawn style font.

Bel 02 217 56 33

www.bralvzw.be

TOUR & TAXIS - anno februari 2009 -

Stand van zaken & bezorgdheden

Verwarrend, dat is het minste wat je kunt zeggen over het dossier Thurn & Taxis (T&T) in 2008 en het begin van 2009. Verschillende procedures en vergunningsaanvragen struikelen momenteel over elkaar. Bral vzw (Brusselse Raad voor het Leefmilieu) vindt het daarom hoog tijd voor een overzicht. Bral blijft alert.

Het richtschema (Gewest)

Even ter herinnering: een richtschema is een richtinggevend document dat de grote lijnen uittekent voor de toekomst van een gebied. Wanneer de regering die lijnen bekrachtigt, kan er werk worden gemaakt van een Bijzonder Bestemmingsplan (BBP). Dat plan is, in tegenstelling tot het richtschema, wel bindend.

Het **Richtschema T&T** werd in **2006 afgewerkt** maar het duurt tot **eind 2008** alvorens de Brusselse regering het (in tweede lezing) **goedkeurt**. En nog voordat het Richtschema wordt goedgekeurd, zijn er al drie verschillende vergunningsaanvragen lopende die de toekomst van de site gaan bepalen.

De afgelopen jaren organiseert Bral in het kader van de opstelling van het richtschema het 'overleg' met de buurtbewoners. Het belangrijkste resultaat hiervan is het **Manifest T&T uit 2007**. Hierin schuift Bral samen met 25 lokale en gewestelijke verenigingen en verschillende omwonenden **11 principes** naar voren voor een goede ontwikkeling van de zone. Die principes zijn anno 2009 nog altijd razend actueel. Het loont voor iedereen de moeite deze nog eens te herlezen (in het document als bijlage).

De 11 principes vinden hun weg naar het richtschema, dat in **april 2007** wordt voorgesteld aan de omwonenden. Zij ontvangen de plannen voorzichtig positief, want vele elementen blijven nog onvoldoende duidelijk. De Brusselse regering keurt het richtschema **eind 2008** uiteindelijk in tweede lezing goed.

Een belangrijk verschil tussen de eerste en tweede versie is dat in deze laatste versie expliciet wordt vermeldt dat de havenbedrijven die moeten wijken voor het openluchtzwembad aan de andere kant van de Havenlaan langs het kanaal, zich op de site van T&T zouden vestigen, in een zogeheten 'materialendorp'.

Bezorgdheden & vragen

Het is onduidelijk hoe dit 'materialendorp' naast het (geplande) Brussels International Logistics Center (BILC) valt te rijmen met de beloofde aangename **groene link** tussen de Maritiem- en de Maria-Christinawijk. Die groene verbinding wordt nochtans expliciet beloofd in het richtschema en is essentieel voor de integratie van de site in omliggende wijken. Wat nu voorligt, is echter een brede weg die ook het nodige vrachtvervoer van en naar het materialendorp moet kunnen slikken. Het is onduidelijk of er ook doorgaand verkeer naar de Havenlaan zou zijn en of er een tram door zou lopen. Een tram die de groene ruimte op de site overigens ook kan hypothekeren.

De vergunningsaanvraag (bouwpromotor)

Begin 2008 gaat de eerste vergunningsaanvraag van **Project T&T**, de eigenaar van de site, in openbaar onderzoek. De aanvraag heeft betrekking op de inrichting van het grootste stuk van de site. De '6A', voor de ingewijden.

Reden: Eurostation, de toenmalige vastgoedmaatschappij van de NMBS, verkocht het terrein in **2001** aan Project T&T (toen nog onder een ander naam). Maar via een clause die de eigenaar in 2001 zelf in de koopakte liet opnemen, probeert diezelfde Eurostation (ofte NMBS) de terreinen een paar jaar later terug te winnen. Het gaat om een opschortende voorwaarde die de koop zou doen afspringen, indien er in 2008 geen zicht zou zijn op de ontwikkeling van 110.000 m² kantoren. Iets waar in 2001 nog veel vraag naar was.

Toen Project T&T die opschortende voorwaarde wilde laten vallen, zag de NMBS zijn kans schoon de terreinen terug te bemachtigen. Met de hete adem van de NMBS in de nek, stak Project T&T in recordtempo een vergunningsaanvraag in elkaar. Verschillende architectenbureaus namen aan deze race tegen de tijd deel. Gevolg: veel knippen en plakken én alle berekeningen op basis van 110.000 m² kantoren. Wat ons betreft een enorm slecht begin dus. Er wordt ons wel beloofd dat een en ander zou worden bijgestuurd tijdens de effectenstudie van de vergunningsaanvraag.

De grote lijnen van die effectenstudie worden in **december 2008** publiek voorgesteld op een informatievergadering van de Stad Brussel, die bevestigt "dat het einde in zicht" is. Op basis van de alternatieven geformuleerd in de effectenstudie gaan de eigenaars binnenkort een **nieuwe aanvraag** indienen. Die vergunningsaanvraag zal mogelijk in **februari 2009** en **ten laatste in maart 2009** in openbaar onderzoek gaan.

Bezorgdheden & vragen

Er is nog altijd veel onduidelijkheid over de ontsluiting van de site met het openbaar vervoer. Een **tram is essentieel**, maar hier is nog geen duidelijk akkoord over. De tramlijn(en) zou(den) er moeten zijn vóór de nieuwe kantoor- en wooncentra zich ontwikkelen. Zoniet wordt en blijft T&T een autobestemming. Bovendien bepaalt het traject van de tram ook mee de planning van de site. In dit kader willen we ook dat er snel duidelijkheid is over de komst van de Picardbrug, de voetgangers-/openbaar vervoerbrug over het kanaal waarover de nieuwe tramlijn moeten lopen. Om de tram

te laten landen op de Havenlaan is er voorts ook een goede coördinatie nodig met de heraanleg van de Havenlaan en het geplande openluchtwembad langs dezelfde kant van het kanaal. Die **coördinatie** lijkt ons momenteel onbestaande.

Tijdens de informatieavond over de voortgang van de effectenstudie werd geponereerd dat **in de hoogte bouwen** te duur zou zijn door de economische crisis. Lager bouwen betekent dan weer **minder publieke ruimte**, want het aantal m² bebouwing – dat groter is dan voorgesteld in het Richtschema - wil de promotor niet verlagen. Een groot en structurerend park blijft echter een vereiste voor de site, de omliggende wijken en het hele gewest.

We vrezen dat de in het richtschema beoogde **sociale gemengdheid** op de site er niet zal komen (40% woningen, waarvan 20% sociaal moet zijn). Daar zijn momenteel namelijk geen garanties voor. Zullen de stedenbouwkundige lasten, i.e. de verplichtingen die aan de eigenaar worden opgelegd bij het toekennen van een vergunning, gebruikt worden voor woningen aan sociaal tarief? Welk gamma woningen heeft eigenaar in gedachten? Welk type handel wordt voorzien? Hoe profileert **de geplande handel** zich ten opzichte van de bestaande? Komt er een wedstrijd voor de **inrichting van het park**? Welke **publieke functies** zullen precies voorzien worden op de site?

Het zijn allemaal vragen die bij dergelijke grootschalige ontwikkelingen in deze fase van het proces niet onbeantwoord mogen blijven.

BILC (Haven van Brussel)

Wie T&T zegt, zegt ook Haven van Brussel. Zij droomt al jaren hardop van een Brussels International Logistics Center (BILC), een nieuw stedelijk distributiecentrum, op de site. In 2008 was het dossier over de mogelijke inplanting van dit centrum naar T&T niet uit de pers te branden. Het openbaar onderzoek draaide in **november 2008**, mede onder druk van milieuverenigingen BRAL en Inter-Environnement Bruxelles (IEB), uit op een negatief advies van de Stad Brussel. De stad meende dat het project wel degelijk een effectenstudie nodig heeft. Dit was echter buiten de Brusselse regering gerekend, die het advies een maand later (december 2008) feestelijk naast zich neer legde en een effectenstudie niet nodig vond. Om met de werken te kunnen starten, is echter een **milieuvergunning** nodig. Het BIM (Leefmilieu Brussel) leverde die wel af, maar onder **voorwaarden**. En het zijn die milieuvoorwaarden die te streng zijn voor de Haven. Bral blijft zich verzetten tegen de komst van een BILC op die locatie en maakt zich met andere Brusselse stadsverenigingen klaar om in **administratief beroep** te gaan tegen die milieuvergunning.

Heraanleg Havenlaan (Gewest)

De Havenlaan is zowat de levensader voor T&T. Het spreekt voor zich dat de geplande heraanleg van die laan van enorm groot belang is voor de site. De plannen voor die heraanleg gingen in **mei 2008** in openbaar onderzoek. Het debat werd zwaar gepolariseerd door heel de kasseien- en bomenkwestie, maar voor ons blijft het belangrijkste minpunt dat de heraanleg duidelijk op maat werd geschreven van het BILC, dat er voor alle duidelijkheid misschien nooit zal komen. Twee keer twee

rijstroken in beide richtingen is onverantwoord voor een stadslaan als deze. Wel positief: het wordt alvast een pak aangenamer fietsen. Ondertussen werd de aanbesteding al uitgeschreven. Is bij de plannen voor de heraanleg rekening gehouden met de komst van de Picardbrug en de tram die er over moet? Nóg een vraag om duidelijkheid, die wij toevoegen aan ons stilaan imponerende lijst bezorgdheden.

Bral blijft alle dossiers opvolgen en houdt jullie op de hoogte!

En wat kunt u doen?

Van zodra de nieuwe vergunningsaanvraag in openbaar onderzoek gaat, organiseert Bral een bijeenkomst om te overleggen over de opmerkingen die we zullen verdedigen op de overlegcommissie van Stad Brussel.

Je hoéft echter niet zo lang te wachten. Aarzel niet om ons te contacteren voor bijkomende vragen of opmerkingen.



Steyn Van Assche en Joost Vandenbroele
Brusselse Raad voor het Leefmilieu (Bral)
T: 02 217 56 33 F: 02 217 06 11
www.bralvzw.be