

VERSLAG VAN DE GESPREKKEN VAN DE PUBLIEKE PARTICIPATIE- EN INFOSESSIE 6 JUNI 2018 OVER HET
ONTWERP VAN RICHTPLAN VAN AANLEG «HEYVAERT »

Context van het verslag : Conform het artikel 2§ 1 al. 2 van het BESLUIT van 3 mei 2018 betreffende het informatie- en participatieproces voor het publiek¹, heeft de administratie, die instaat voor de territoriale planning (perspective.brussels), volgend op de goedkeuring van het Ministerieel Besluit van 8 mei 2018, dat opdraagt om over te gaan tot de opmaak van een ontwerp van richtplan van aanleg voor de zone « Heyvaert », op datum van « 6 juni 2018 » een informatie- en publieke participatievergadering georganiseerd over het ontwerp van het voorgenomen richtplan van aanleg (RPA) « Heyvaert ».

Voor het gemak van de lezer, zijn de gesprekken van deze vergadering in chronologische volgorde volgens het verloop van de vergadering opgemaakt.

Het is daarenboven beslist geweest om te beantwoorden aan het geheel van de gemaakte observaties, suggesties en gestelde vragen ondanks het feit dat een aantal ervan buiten het kader van het vermelde besluit werden gemaakt.

Dit document zal beschikbaar worden gesteld op de site van perspective.brussels tot aan het einde van de goedkeuringsprocedure van het RPA.

Bewoner:

- Op de Mariemontkaai is het verkeer de laatste jaren fel toegenomen. Hoever wilt u gaan om op deze plaats de snelheid van de automobilisten te controleren?

Centrum voor Stadsvernieuwing:

- Welke elementen bent u van plan op te nemen in het reglementaire luik met betrekking tot de huisvesting?

Bewoner:

- In een vorig project was er sprake van het aanleggen van een tramlijn langs het Kanaal. Is dit project nog steeds actueel?

Bewoner:

¹ 3 MEI 2018. - Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering betreffende het informatie en participatieproces voor het publiek voorafgaand aan de uitwerking van de ontwerpen van richtplan van aanleg, B.S. van 9 juni 2018, p. 39070.

Conform aan het artikel 3§4 van het besluit van 3 mei 2018 betreffende het informatie en participatieproces voor het publiek voorafgaand aan de uitwerking van een ontwerp van richtplan van aanleg, is het verslag van de gehouden gesprekken tijdens de vergadering ten laatste 15 dagen na de vermelde vergadering gepubliceerd op de website van perspective.brussels.

- Wat bedoelt u met 'risico op gentrificatie' van de wijk? Hebben we niet veeleer meer nood aan een sociale mix? Het gemiddelde inkomen van de bewoners is erg laag en als men erin zou slagen om een middenklasse aan te trekken naar de wijk, zou dat gunstig zijn.

Perspective:

- Inderdaad, de sociale mix voor deze wijk is een van de uitdagingen van het beoogde plan, net zoals de vernieuwing van de openbare ruimten, het ondersteunen van de evolutie van de wijk, het verbeteren van de leefbaarheid ... Dit is niet hetzelfde als gentrificatie. Gentrificatie is een stedelijk verschijnsel dat ertoe leidt dat wijkbewoners gedwongen moeten vertrekken (direct of indirect), omdat ze de huur niet meer kunnen vanwege de renovatie van hun buurt. De bedoeling is dus om te proberen een harmonie en een evenwicht tussen de verschillende actoren en bewoners van de wijk te bereiken, zonder dat de personen die er al wonen, gedwongen worden om weg te trekken.
- Wat de aanpak door het beoogde plan van de huisvesting betreft, denken wij dat er hoofdzakelijk twee plaatsen zijn (langs het Kanaal en langs het Park van de Kleine Zenne) waar het mogelijk is om meer kwaliteitsvolle leefomstandigheden te ontwikkelen om beter te beantwoorden aan de context en om overlast zoveel mogelijk te vermijden. Het idee is natuurlijk om te spelen met minimale variaties ten opzichte van het huidige reglement op het vlak van implementatie en bouwprofielen, om tot meer harmonie te komen op het vlak van morfologische variatie en om wat ademruimte te kunnen geven aan de assen van de Kleine Zenne en het Kanaal.
- Wat de tramlijn langs het Kanaal betreft, moeten we inderdaad een doeltreffende oplossing vinden voor het openbaar vervoer. Het is een thema dat we met name bekijken voor de Voorhaven en in Neder-Over-Heembeek, met een tram die richting de gewestgrens zou rijden. We bekijken ook wat de mogelijkheden zijn op het vlak van mobiliteit in het beoogde plan voor het Maximiliaan-buurt. Maar in deze perimeter zullen we op het eerste gezicht niet meer precies kunnen zijn.
- Wat het mobiliteitsprobleem betreft, is de eerste invalshoek van het beoogde plan de openbare ruimte, de kwaliteit ervan en de activiteiten die een invloed op de snelheid van het verkeer kunnen uitoefenen.
- Het doel is hier om te streven naar een evenwicht dat iedereen tevreden kan stellen. We hebben vastgesteld dat een van de problemen wellicht te maken heeft met de omvang van de aanwezige activiteiten in een zeer dichte stedelijke structuur en zeer gebouwd. Een van de manieren om de levenskwaliteit in de wijk te verbeteren, is het verminderen van de omvang van de activiteiten, om zo de bijbehorende overlast te beperken.

Bewoner:

- U voorziet in groenaanplantingen in de binnenhuizenblokken. Het zou interessant zijn mocht u een groen netwerk als verbinding van de verschillende groene ruimten overwegen.

Bewoner:

- Wat het park van de Kleine Zenne betreft, is het zo dat al die terreinen aan verschillende eigenaars toebehoren. Op welke manier kan dit plan optreden tegenover die mensen, al dan niet tegen hun wil?

Bewoner:

- Ik vraag me af wat het einddoel is van dit RPA. Is het een reeks richtlijnen om de wijk in te richten of zal het leiden tot concrete projecten?

Bewoner:

- Wat is het standpunt van de autosector voor de wijk? Kan het engagement van de garagisten een impact hebben op de ontwikkelingstermijnen van het plan?

Stakeholder uit de wijk (autosector):

- Ik hoor vaak praten over de 'wil' om al dan niet de wijk te verlaten. U moet weten dat de onderneming Facar 3.500 voertuigen per maand vervoerde, wat neerkomt op twaalf tot zestien vrachtwagens per dag, en dit op een oppervlakte die volgens de milieuvergunning geschikt was voor twintig voertuigen. Wanneer u het hebt over een vermindering van omvang van de activiteiten, over het feit dat de sector misschien gedeeltelijk zou kunnen blijven ... voel ik me gefrustreerd. Ik heb mij ook kandidaat gesteld voor de RoRo-terminal, maar ik geloof niet langer in die verhuizing. Het verminderen van de plaatsen is geen oplossing. Wetende dat we hier al sinds 2012 over praten, willen we nu graag een duidelijk antwoord van u: moeten we vertrekken of mogen we blijven? En als we moeten vertrekken, wat gaan we dan doen? En als we mogen blijven, wat kunnen we dan doen?

Perspective:

- Het is de Regering die u hierop het duidelijkste antwoord kan geven. Wij zijn een administratie en wij bereiden een plan van aanleg voor. Onze opdracht als planningsinstantie is om te proberen een evenwicht aan te bieden, zodat activiteiten en inwoners (toekomstige en huidige) kunnen samengaan. De wijk heeft een heftige geschiedenis, wat de stadsvernieuwing tot een meer complexe opdracht maakt dan op een onbeschaafd. Het plan kan proberen om een manier voor te stellen waardoor de wijk kan evolueren.
- In zes jaar tijd zijn er reeds twee oproepen tot kandidaatstelling gebeurd om een kandidaat te vinden voor de exploitatie van de RoRo-terminal in de buitenhaven. Tot nu kenden deze twee oproepen geen succes en er is een derde oproep gelanceerd. Natuurlijk, probeert de Regering dus om oplossingen te vinden voor de verhuizing van de sector.
- De actoren uit die sector zijn voor het merendeel eigenaar van de uitgebate oppervlakten. Het beoogde plan zal voorstellen maken over de manier waarop de wijk kan evolueren en over wat er kan gebeuren op de grote percelen van de wijk. Het beoogde plan zal dus ook moeten worden aangepast in functie van de ontwikkeling van de sector.
- Het beoogde plan heeft als opdracht om het kader dat van toepassing is op de manier waarop de projecten zullen worden uitgevoerd, te verduidelijken.
- Onze eerste taak in verband met het park van de Kleine Zenne is aantonen dat het project kan werken. In overleg met de andere administraties en gemeenten werken we aan reglementen inzake de inplanting van de gebouwen, aan toegangslogica, aan beheerslogica ... Zodra we een samenhangend werkbaar systeem hebben gevonden, wordt een betere bespreking van het project mogelijk. Zover zijn we nog niet.

Naam: Citytools

- We bevinden ons nog steeds in de fase van lopende werken en het is erg interessant om de reacties van de aanwezigen op deze vergadering te horen.
- Wat het evenwicht tussen de twee kanaaloevers inzake de dichtheid van de ruimte betreft, wordt prioriteit verleend aan het Park van de Kleine Zenne, want dit project bestaat al sinds jaren. Op dit aspect sluiten we ons aan bij de visie die overheidsinstanties sinds lang uitdragen. Tijdens het uitwerken van het beoogde plan hebben we vastgesteld en aangevuld wat nog ontbreekt om het in goede omstandigheden te kunnen realiseren. We beschikken over een stadsvernieuwingscontract voor het gebied, dat een operationele tool is met middelen voor aankopen en investeringen, wat de uitvoeringskansen verhoogt. Hier bepaalt het beoogde plan onder welke voorwaarden de zaken kunnen worden uitgevoerd en legt het de verhouding tussen de bebouwde en de openbare ruimte vast.
- Dit wordt hier schematisch voorgesteld met betrekking tot het Park van de Kleine Zenne. Het is de bedoeling om te vermijden dat park een smalle flessenhals van 12 m breed wordt. We proberen ervoor te zorgen dat het park kan ademen, door het op bepaalde plaatsen breder te maken dankzij de creatie van extra ruimte, waarbij de bestaande polen (Park Ninoofsepoort, Dauwpark en Slachthuizen) met elkaar worden verbonden. Het park wordt dus tot stand gebracht in deze logica van verbinding tussen de parken.
- Er gaat veel aandacht uit naar de rechteroever met het verwezenlijken van deze visie op de Kleine Zenne, maar er zijn ook plannen met de linkeroever, in het noorden, meer bepaald ter hoogte van de Manchesterstraat. Er is een kleine groene vlek afgebeeld op het getoonde plan, in deze fase nog erg klein, maar we blijven hopen dat deze vlek zich wat kan uitbreiden.
- De bestaande ruimten spelen trouwens ook een belangrijke rol, meer bepaald het Hertogin van Brabantplein, dat zou moeten worden aangelegd als een kwaliteitsvolle verblijfsruimte.

Ontwikkelaar:

- We willen investeren in de Heyvaertwijk. Zijn er maatregelen genomen op het vlak van de termijnen van milieuvergunningen voor de autohandelaren? En is er een termijn waarop de vergunningen niet langer zullen worden verlengd?

Amo Rythme, vereniging voor jeugdhulp:

- Wat is de tijdlijn van het plan?
- Er wordt nooit veel gedaan voor (sociale) vermenging in plaats van diversiteit. Als u er zich al niet om bekommert, wie dan wel? Wat moet er gebeuren om voor samenhang te zorgen tussen het RPA en de Wijkcontracten? Ik juich het initiatief van de infosessies toe, maar ik zie dat er hier in de zaal geen sprake is van (sociale) vermenging. Wat doet u om deze sociale mix in dit soort processen te bevorderen en om te communiceren met de bevolking die niet deelneemt aan dit soort manifestaties?

Bewoner:

- Waarom beginnen we niet met wat we hebben en wat daaraan zou kunnen worden toegevoegd? Er is een politiepost in de Liverpoolstraat, maar er zijn nooit politieagenten op

straat. Er gebeuren daar zoveel illegale zaken. Waarom verbetert men de huidige situatie niet in plaats van nog een plan in te voeren bovenop dit alles?

Stakeholder uit de wijk (autosector):

- Er zijn nu toch wel erg veel mensen met een donkere huidskleur, Afrikanen, in de straten. De meeste van die personen wonen er niet en komen er enkel om te werken en handel te drijven. Wanneer de autohandel zal wegtrekken, zullen zij ook verdwijnen. Er zijn ook mensen met een donkere huidskleur die er wonen, net als blanken. Er is dus wel diversiteit maar geen sociale mix.
- Ik heb de indruk dat men deze wijk dwingt om een arme wijk te blijven. U heeft over sociale vermenging.
- Wat de milieuvergunningen betreft, heb ik nog een vergunning die geldig is tot 2029, plus een mogelijke verlenging van 15 jaar. Ik heb het recht om te blijven. In feite kunt u onze vergunningen niet van ons afnemen en kunt u ons niet vragen om te vertrekken. Ik zou zelfs een schadevergoeding kunnen vragen voor wat het Gewest me aandoet (het voetpad werd smaller, ik moest zes maanden sluiten wegens werkzaamheden en mijn omzet is van vijftien miljoen gezakt tot twee miljoen ...). Men had het over een politiehulpstuk. Het is mijn vader die verzocht heeft om die politiehulpstuk, ook om de bomen uit de tijd van Ecolo trouwens. We zeggen niet dat we niet willen vertrekken, want we willen eigenlijk wel vertrekken. Maar de sterkte van de sector is dat we hier allemaal samen zijn.

Perspective:

- Wat de sociale mix betreft, zei een dame op de eerste vergadering dat het Lemmensplein een moeilijke plek blijft, en nochtans is dat plein meerdere keren vernieuwd met subsidies van de Wijkcontracten. Het betekent gewoon dat stedenbouw en inrichting niet volstaan. Een plan volstaat niet om in te werken op het aspect veiligheid en op het sociale aspect van een wijk. We zijn niet direct bevoegd om op dat vlak in te grijpen. Het is onze rol om stedenbouwkundige opties voor te stellen die de voorwaarden vormen voor verbetering. Tegelijk met de ontwikkeling van de beoogde plan werken we aan een milieueffectenrapport dat een diagnose opstelt van de socio-economische thema's van de wijk, zodat de Regering over elementen zou beschikken om beslissingen handig in dit gebied te nemen.
- Het is effectief moeilijk om de hele Brusselse diversiteit in de wijken te gaan opzoeken als onderdeel van burgerparticipatie. Toch hebben we geen enkel communicatiekanaal verwaarloosd: we verdelen flyers, plaatsen advertenties in de pers, organiseren een interview, website, sociale netwerken, ... om mensen op de hoogte te brengen van de informatiesessies. We stellen de gemeenten ook voor om presentaties te houden in de wijken.
- Wat de milieuvergunningen betreft: Wat de milieuvergunningen betreft, is de regel dat het BIM bij een constante situatie geen ruimte heeft om een verlenging van de licentie met een duur van 15 jaar te weigeren, tenzij het de aanvrager zelf is die vraagt om een kortere extensie. In deze context zal de ontwikkeling van de buurt eerder het resultaat zijn van prikkels en discussies: RORO, evolutie van de sector, ... Onze rol in deze context is om een

visie voor te stellen over de ontwikkeling van het territorium en om het raamwerk van discussies tussen actoren te creëren kunnen anticiperen op zijn evoluties.

-

Bewoner:

- U hebt het over een kader voor iedereen maar zullen die milieuvergunningen nu nog worden uitgereikt of niet? Ik zou ook graag woonruimte willen aanbieden. Ik heb momenteel autohandelaars als huurder en ik zou me zoals anderen op huisvesting willen richten. Moet ik hen aan de deur zetten? Wordt dit hier autovrij? Op een bepaald moment moet men antwoord geven.

Stakeholder uit de wijk (D'Ieteren Immo):

- De geplande groene ruimte op onze site vinden wij nogal ingrijpend. Bijna de helft is omgevormd tot groene ruimte, terwijl we tot nu toe enkel bedrijfsactiviteiten (verkoop, aftersales, een honderdtal jobs op de site) hadden. Als u een zone voor bedrijfsactiviteiten omvormt tot groene zone, welke financiële middelen heeft de stad? Wetende dat meer bepaald het park van de Liverpoolstraat afgesloten moest worden omdat het onmogelijk was om het te onderhouden (vandalisme), wat zijn dan de middelen op de lange termijn?

Vereniging La Rue:

- Met welke termijnen houdt u rekening om de participatie in de wijken te organiseren? We kunnen samenwerken en we stellen u voor om naar de openbare ruimte, naar de markten, op de pleinen, naar het steunpunt van de Heyvaertwijk te komen om het project voor te stellen aan de mensen.

Inter-Environnement Bruxelles

- Ik vind de positie die Perspective hier inneemt, nogal interessant. Men gaat uit van de complexiteit van de wijk, haar geschiedenis, haar bewoners, haar onthaalfunctie ... Er is momenteel een evenwicht, dat inderdaad fragiel is en onzeker wegens de armoede, de onveiligheid, het lawaai ... en niemand wil in dergelijke omstandigheden leven. Maar mensen willen ook kunnen wonen en werken. Inderdaad, de garages hebben een sociale controlefunctie in de wijk die we niet mogen minimaliseren. De sector is zich ervan bewust dat niet alle garages samen zullen verhuizen. Het lijkt me dat dit geleidelijk zal gebeuren, in de vorm van een stapsgewijze evolutie. De rol van het Gewest is hierbij om in het algemeen belang een algemeen evenwicht te garanderen. Waarom zou men plots de milieuvergunningen intrekken? Ik vind de zoektocht naar evenwicht doorheen het plan interessant, het is een zoeken naar een verbetering van de leefomstandigheden voor iedereen. Sommigen maken zich zorgen om de sociale controle in het project van het Park van de Kleine Zenne. Dit park is interessant omdat we een gebrek hebben aan groene ruimte, aan ontspanningsruimte, aan doorgangen, maar men zal moeten nadenken over de sociale controle op deze nieuwe doorgang. Er zal ook moeten worden nagedacht over de saneringskosten. Men zal welwillend plaats moeten nemen aan de overlegtafel, en het is de Regering die de knoop moet doorhakken.
- Wat de vraag over de huisvesting betreft, er is 2 % sociale woningen in de wijk, want in werkelijkheid gaat het om sociale huisvesting in feite en niet in rechte. Volgens mij moet

het aandeel sociale wooneenheden worden verhoogd, zodat de laagste inkomens ook een plek vinden om te wonen.

- Wat de participatie betreft, weet ik dat het moeilijk is om iedereen te bereiken. Ik weet dat er flyers worden verdeeld, maar men moet in de wijk aanwezig zijn om een grotere diversiteit aan mensen te bereiken.

Stakeholder uit de wijk (autosector):

- Ik zou gewoon willen meegeven dat dit project en dit RPA het beste is wat de wijk kan overkomen, het is erg duidelijk. In deze wijk is er een evolutie nodig, geen revolutie. Ik zou u willen voorstellen om te komen praten met de eigenaars van de grotere terreinen en met de verenigingen om te zien wat we kunnen bereiken en om samen deadlines vast te leggen.

Perspective:

- We stellen u op de site van D'Ieteren een plan voor dat voortvloeit uit een stedenbouwkundige oefening die ons in staat stelt om de behoeften en het potentieel van het terrein, de interessante verbindingen ... aan te wijzen. We bevinden ons nog in de fase waarin we denken dat uit dit voorstel stedelijke kwaliteit en vastgoedwaarde kan voortvloeien. We zijn op zoek naar opties die meerwaarde kunnen creëren voor iedereen. We onderhandelen trouwens regelmatig met u om de beste werkwijze te vinden.
- Wat de milieuvergunningen betreft, is de algemene regel dat elke uitbater het recht heeft gekregen om zijn uitbating met vijftien jaar te kunnen verlengen. De enige manier om de vergunningstermijn te verkorten, is dat de aanvrager zelf een kortere vergunning vraagt. De overheid is niet bevoegd om de duur van de vergunningen te verkorten, natuurlijk mits de voorwaarden van de vergunning worden nageleefd. Het is maar door een wenselijke evolutie van de wijk voor te stellen dat we de zaken op een betekenisvolle manier in beweging zullen kunnen zetten. Dit plan heeft tenminste de verdienste dat het een debat op gang brengt. Het gaat misschien te traag, u zegt het zelf, maar we worden reeds geconfronteerd met echte speculatie, bepaalde eigenaars komen met projecten die een hele afwijking vormen. Voor alle duidelijkheid: in dit RPA zijn er geen torens gepland en de bouwprofielen blijven redelijk. We moeten ook de saneringskosten in overweging nemen en het beste evenwicht vinden.
- We gaan in op de uitnodigingen van de wijkcomités. We zullen contact met u opnemen om te bekijken wat er mogelijk is.
- Wat de tijdslijn betreft: zodra het RPA is goedgekeurd in eerste lezing, duurt de procedure ongeveer acht maanden. Hier zijn we op het eerste gezicht niet klaar op de bodem voor september. In het beste geval kunnen we dus in mei 2019 een RPA hebben. Hierbij is echter voorzichtigheid geboden, want we hebben minder controle op het vervolg van het proces.

Architect voor een project:

- Hoe zult u de sanering van de parking aanpakken? Hebt u een visie voor de private parkings van de wooneenheden?

Bewoner:

- Op het vlak van elektriciteit heeft Molenbeek nog steeds een driepolig systeem van 220 V, wat bijna nergens meer voorkomt. Men ondervindt veel problemen in de woningen en

zeker wanneer men een bedrijfsactiviteit wil uitoefenen die 400 V vergt. Zal er een verbetering komen in deze situatie?

- Zijn dat zwembaden die in het blauw zijn afgebeeld langs het Kanaal op het getoonde plan?

Bewoner:

- Wat kan er worden gedaan opdat het Gewest op sociaal niveau en niet enkel op stedenbouwkundig niveau zou handelen? Kom zeker eens ter plaatse kijken.

Citytools:

- De blauwe vlakken stellen geen zwembaden voor. Dit zijn erg schematische plannen, het zijn intentieverklaringen die in het plan vertaald zullen worden in eventuele regels. Die blauwe rechthoeken zijn plaatsen waar de gebouwen volgens ons beter zouden inspringen ten opzichte van de rooilijn, dit is iets waar de huidige Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening niet in voorziet. De regel die bepaalt waar vrije ruimte mag ingevoerd worden in de openbare ruimte, zou moeten worden aangepast.
- We komen terug op de vragen over het evenwicht tussen de functies en het sociale evenwicht. Dit is een plan dat evenwicht wil brengen, het is belangrijk om zo om te gaan met een bestaande wijk. Het standpunt van de overheid is hier vrij sterk en duidelijk. Dit is tamelijk zeldzaam. Het is een transformatievisie die aansluit op de verschillende bevoegdheidsniveaus, met name van de gemeenten Molenbeek en Anderlecht. Het beoogde plan is een van de hefboomen die de evolutie van de wijk mogelijk zullen maken. We hebben het wel degelijk over evolutie en niet over revolutie. We houden rekening met de ondernemingen, de aanwezige actoren en de aanwezige tools.
- We moeten inderdaad een evenwicht bereiken met de economische functie, die nu zwak is. Er bestaat een risico op monofunctionaliteit, met alle aandacht voor wonen, we moeten dus streven naar het behoud van de economische activiteiten. In het RPA kunnen we hier een reglement voor uitwerken.
- Op het vlak van de parkings zijn we ons bewust van het probleem van de verontreiniging van de bodem. De GSV vereist een parkeerplaats per wooneenheid. We denken na over een oplossing om die drempel in het beoogde plan te verlagen of om te kijken wat de mogelijke architecturale oplossingen kunnen zijn.

Perspective:

In het dossier voor de regering kunnen we de aandacht vestigen op de socio-economische situatie van de wijk, zodat ze een standpunt kan innemen. Maar laten we ons vooral verenigen rond dit project en laten we erover praten. Wij kunnen zo nodig fungeren als tussenpersonen.

21 juni 2018