



DE PROJECTEN IN DE OMGEVING VAN DE TIVOLIWIJK

Verslag vergadering 22 november 2012

De omgeving van de Tivoliwijk zal de komende jaren grondig veranderen. Er zijn talrijke projecten gepland of aan de gang: een nieuwe tramlijn, parken, woningen, kantoren ... Er zijn zoveel actoren bij betrokken dat men soms door de bomen het bos niet meer ziet. Pierre Lemaire van het Agentschap voor Territoriale Ontwikkeling heeft daarom een overzicht gegeven van de verschillende projecten en de vragen van de aanwezigen beantwoord. Ook de impact van al deze projecten op de wijk kwam veelvuldig aan bod. Of ze nu positief of negatief onthaald worden, deze veranderingen en evoluties doen talrijke vragen rijzen bij de bewoners en verenigingen over onder meer de bevolkingstoename, mobiliteitsproblemen en de nood aan openbare voorzieningen.

Op deze vergadering hebben we dus de belangrijke uitdagingen voor de wijk kunnen identificeren (zonder er verder op in te gaan): de nood aan een totaalvisie en aan een reflectie over de dichtheid en het risico op 'gentrificatie' van de wijk.

THURN & TAXIS

De site Thurn & Taxis (eigendom van privéontwikkelaar T&T) zal de komende jaren grondig veranderen. Op de planning: de bouw van zo'n 20.000 m² voorzieningen van collectief belang, 60.000 m² winkels, 80.000 m² woningen, 41.000 m² kantoren en ... 15 hectare groenruimte!

De Stad Brussel vertaalt deze intenties momenteel in een Bijzonder Bestemmingsplan (BBP) om de voor elke functie voorbehouden zone nauwkeurig te bepalen: woonzones, zones voor economische activiteiten, kantoorzones ...

15 hectare groenruimte

Er wordt voorzien om in totaal 15 hectare groenruimte in te richten. De laatste 100 jaar is er in Brussel nergens zo'n groot park aangelegd! Dit 'groen wandelgebied' dat zal lopen van het station Pannenhuis tot op Thurn & Taxis, heeft in 2011-2012 het voorwerp uitgemaakt van een totaalstudie die in het volgende voorziet:

- speelruimten, sportruimten, ontspanningsruimte, wandelzones, meer ongerepte natuurzones, moestuinen ...;
- een evolutief park, dat zich met andere woorden aanpast aan de evoluties op de site en de verschillende werven;
- verschillende ingangen tot het park, onder meer via de taluds door lichte structuren, om het valleiland-schap te behouden;
- water als uiterst belangrijk element.

VRAGEN

Wat gebeurt er met het station, de elektriciteitscentrale en de watertoren?

Die blijven behouden.

Welke voorzieningen van collectief belang zijn er gepland? Zijn er antennes van de politie voorzien?

Momenteel is het nog te vroeg om te weten wat er juist komt. Er is wel al een consensus over een aantal voorzieningen, zoals een school. Wat de politieantenne betreft: daar kan men zich nog niet over uitspreken, maar het park zal worden beheerd door bewakers.

Is er participatie voorzien om de voorzieningen te bepalen?

Dit is niet voorzien maar kan een goed idee zijn.

Is 60.000 m² handelsruimte niet te veel? Dit gaat concurrentie betekenen voor de plaatselijke winkels. Hetzelfde voor de 40.000 m² kantoren, vooral gezien de kantoorleegstand in de Noordwijk?

Ter herinnering, de site is privé-eigendom. Voor de investeringen is een vergunning aangevraagd die is goedgekeurd door de Stad. De promotor zou rekening moeten houden met de evolutie van de wijk en de ontwikkeling van de andere projecten in de zone, waaronder de twee winkelcentra langs het kanaal.

Wat de kantoren betreft, bestaan er twee soorten kantoren: speculatieve kantoren en kantoren waarvan de gebruikers al bekend zijn. Dit is het geval voor het gebouw van 16.000 m² gebouwd door Leefmilieu Brussel. In de huidige economische context is er veel kans dat de site zich zo blijft ontwikkelen.

Probeert het Gewest een mix van functies te verwezenlijken? Met andere woorden: probeert het homogene woon- of kantoorblokken te vermijden?

Ja, het is de bedoeling slaapwijken en kantoorwijken te vermijden. Hier wordt op gelet zowel in de Haven van Brussel (horeca, moestuinen ...) als op de site Thurn & Taxis (er zijn 10 % voorzieningen gepland). De grens ligt op maximum 40 % kantoren en minimum 40 % woningen.

Hoe verlopen de studies chronologisch? Moet normaal gezien niet eerst het BBP worden gedefinieerd?

Een eerste BBP werd in juni 2002 opgemaakt, maar werd uiteindelijk niet goedgekeurd door de regering. De promotor diende vervolgens een aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning in voor de volledige site. Het verkrijgen van een stedenbouwkundige vergunning binnen korte termijn was namelijk een van de voorwaarden die de verkoper (NMBS) had gesteld als ontbindende voorwaarde voor de verkoop. Deze vergunning werd op 16 februari 2010 uitgereikt en maakt momenteel het voorwerp uit van een wijzigende stedenbouwkundige vergunning.

De Stad Brussel legt momenteel de laatste hand aan een nieuw BBP - aangevat in oktober 2010. Dit BBP houdt rekening met de uitgereikte stedenbouwkundige vergunning en bekrachtigt de opties ervan.

Als het park privaat eigendom is, zal het Gewest het dan huren?

Er zijn onderhandelingen aan de gang tussen Brussel Leefmilieu en de promotor, maar we kennen de modaliteiten van het akkoord nog niet.

NIEUWE TRAMLIJN

Er zijn op termijn verschillende woonprojecten voorzien in de omgeving: zo'n 450 woningen in Tivoli, zo'n 1500 op Thurn & Taxis, 104 op de Saint-Michel-site, 109 in de Simonsstraat. Neem daarbij de verschillende bedrijven en het park, en de nood aan openbaar vervoer zal in de komende jaren groot zijn. Een sociaal-economische studie heeft verschillende tracés van de toekomstige tramlijn tussen het Noordstation en Bockstaal onderzocht. De Brusselse Hoofdstedelijke Regering zal zich hierover binnenkort uitspreken en het geselecteerde traject bekendmaken.



ANDERE PROJECTEN IN DE WIJK

• PROJECT BERGAMO

Op de huidige locatie van het TIR-gebouw - ter studie

Het project Bergamo waarvoor een aankondiging van opdracht werd gepubliceerd in december 2012, vervangt het project van het logistiek complex BILC dat een negatief advies kreeg van de regering. Het project bestaat uit verschillende delen: een uitbreiding van het TIR, economische activiteiten op het zuidelijke deel van het perceel alsook de aanleg van groenruimten en de omvorming van het dienststation in horeca. Doorheen de site komt eveneens een deels berijdbare verbindingssas tussen de Molenbeeksestraat en de Vandenbogaerdestraat. Vrachtwagens zouden op de site rijden en dus geen gebruik maken van deze verbindingssas.

Hoeveel vrachtverkeer zal er zijn, in het bijzonder in de Claessensstraat?

In principe hebben de vrachtwagens geen reden om de Claessensstraat te nemen. Er is een toegangsweg voor vrachtwagens voorzien vanaf de Havenlaan.

• BYRRH-CENTRUM

Dieudonné Lefèvrestraat - einde van de werken voorzien voor 2015

Het project voorziet in de oprichting van een crèche met plaats voor 36 kinderen, een pool van economische activiteiten voor nieuwe bedrijven in uitbreiding en een cafetaria toegankelijk voor het publiek.



• Reconversie van de voormalige Saint-Michelfabriek

Picardstraat: de stedenbouwkundige vergunning werd uitgereikt eind 2012

De site zal plaats bieden aan ongeveer 80 woningen, enkele handelszaken en kantoren. De gevel wordt behouden in zijn huidige staat.



• GEMEENSCHAPSCENTRUM MARITIEM

Vandenboogaerdestraat - beëindigd in 2011

Geopend in 2007 in het kader van het wijkcontract Marietiem.

• TALRIJKE WOONPROJECTEN

Heel wat woningen zijn al gebouwd of in opbouw. Bijvoorbeeld de woningen van La Briquetterie, het project groepswonen L'Echappée, de woningen Zicht op Geluk, de OCMW-woningen op het Willemsplein ... Alles samen goed voor zo'n 300 nieuwe woningen.

• NIEUWE CRÈCHES EN SCHOLEN

Naast de crèche voorzien in het Byrrh-gebouw is er de nieuwe school Marguerite Yourcenar, open sinds september

WELKE IMPACT ZAL DIT ALLEMAAL HEBBEN OP DE WIJK?

Interventie van Emilio Danero van de Sociale Coördinatie Laken

De Sociale Coördinatie Laken groepeerde alle verenigingen uit Laken en is een ontmoetingsruimte die reflectie en voorstellen voor Laken mogelijk wil maken. In juni 2012 kwam de vereniging samen om de geplande projecten, hun eventuele impact en de uitdagingen voor de wijk te bespreken.

Gebrek aan een totaalvisie

Er zijn een 70-tal projecten aan de gang in Laken, waarvan een groot deel in de buurt van Thurn & Taxis. Het is dan ook niet eenvoudig om een totaalbeeld te hebben. De Coördinatie wijst erop dat ze niet over voldoende gesprekspartners en informatie beschikt. De organisatie merkt ook op dat ze de participatieve aanpak van het project Tivoli als een troef ziet.

Een dichte wijk

De wijk is nu al zeer dichtbevolkt. Op marktdagen is er soms zelfs sprake van voetgangersopstoppingen in de Maria-Christinastraat ... Maar er is grote nood aan voorzieningen. Al deze nieuwe projecten zullen nieuwe bewoners aantrekken alsook voorzieningen voor deze bewoners. Maar hoe zit het met de huidige behoeften? Dat zal ook een weerslag hebben op de mobiliteit. Hoe kunnen we dit allemaal beheren? Hoe kunnen we dit in een globaal mobiliteitsplan inschrijven? Er zullen jobs gecreëerd worden, maar hoe zit het met de lokale jobs, die zo nodig zijn in deze wijk?

De vrees dat de buurt wordt «overgenomen» door anderen (gentrificatie)

Een van de bezorgdheden is dat een bepaalde bevolkingsgroep zal moeten vertrekken omdat ze geen betaalbare woningen meer vindt en vervangen wordt door een andere rijkere bevolkingsgroep. Dit fenomeen van stedelijke verandering - gentrificatie genaamd - kan men onder andere vaststellen in Sint-Gillis of Elsene. De oorzaak is dat bepaalde wijken aantrekkelijker worden door de herinrichting van de openbare ruimten of de renovatie van oude gebouwen. Dit probleem overstijgt in ieder geval de Tivoli-wijk en vereist een grondig debat.

De GOMB herinnerde eraan dat de personen die haar woningen kopen, geen hoge inkomens hebben. Om een GOMB-woning te kunnen kopen, mag het totaal belastbaar inkomen van de kopers namelijk niet boven een bepaald plafond liggen. Bovendien is 30 % van de woningen voorbehouden voor personen met een laag inkomen. Deze woningen zullen beheerd worden door Assam-Sorelo, een van de 33 sociale huisvestingsmaatschappijen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Contact: Picol asbl - Sociale Coördinatie van Laken

Kerkeveldstraat 2 1020 Brussel

02 421 10 36 / www.picol.be

DE 'ONDERSTEUNENDE' DOCUMENTEN

• RICHTSCHEMA THURN&TAXIS (2008)

Het schema geeft de grote oriënteringen voor de site Thurn & Taxis. Enerzijds de wil om de site te ontsluiten door toegangswegen aan te leggen: een nieuwe weg dwars door de site (noord-zuidverbinding die de Vandenboogaerdestraat verbindt met de Molenbeeksestraat) en verschillende toegangswegen naar het park. Anderzijds de wil om een brede strook te behouden als groenruimte waar voetgangers en fietsers voorrang krijgen.

• RICHTPLAN VOOR DE KANAALZONE (IN OPMAAK)

Het plan analyseert en bestudeert het potentieel van dit gebied door een kader te definiëren dat coherentie moet verzekeren tussen de verschillende interventies, maar ook door partnerschappen te creëren tussen de verschillende betrokken actoren.

• MASTERPLAN VAN DE HAVEN VAN BRUSSEL - HORIZON 2030

Dit document integreert de ontwikkeling van de Haven van Brussel in een visie van ontwikkeling van het netwerk van bevaarbare waterwegen in de Benelux. Het benadrukt de rol van stedelijk distributiecentrum die de Haven zou kunnen spelen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Het beschrijft ook de recreatieve rol die het Kanaal en de haveninstallaties kunnen spelen in een dichte stedelijke omgeving.

• LANDSCHAPSSTUDIE VAN MICHEL DESVIGNE (2011)

De studie zet de richtlijnen uit voor alle groenruimten op de site Thurn & Taxis.

• SOCIO-ECONOMISCHE STUDIE TRAM (2012)

De studie onderzoekt hoe de hele wijk bediend kan worden door het openbaar vervoer. Daarvoor worden een groot aantal criteria in beschouwing genomen, zoals het aantal betrokken personen in de perimeter.

Pierre Lemaire had drie parcours bedacht om de projecten in de zone voor te stellen. We hebben niet de kans gehad om ze allemaal te overlopen. U kunt de volledige presentatie downloaden op de website van het project DW Tivoli (www.tivoli2015.be) of op de website van het ATO (www.adt-ato.irisnet.be)

Photo: GDeKinder

Contact

GOMB: tivoli@gomb.be - T 02 422 50 85

Periferia: tivoli@periferia.be - T 02 544 07 93

Meer informatie : www.tivoli2015.be

Verantwoordelijke uitgever. : Benjamin Cadranel, Gabrielle Petitstraat 6 – 1080 Brussel