

Avis du comité PorteNinovePoort sur la demande de permis d'urbanisme et d'environnement chaussée de Ninove 1 à Molenbeek-Saint-Jean

(Réf. OpenPermits 12/PFD/1933938 et 12/IPE/1933926)

Le comité PorteNinovePoort ([Porte de Ninove - Ninoofsepoort](#)) défend depuis sa constitution en 2011 un aménagement de la Porte de Ninove respectueux des qualités spécifiques du site et des besoins locaux.

Le comité est fier d'avoir contribué à la création d'un parc public et à la préservation du site face à des projets contraires au bon aménagement des lieux (coupure du futur parc par le tram, tours démesurées au nord de la chaussée de Ninove).

Le comité s'associe au point de vue commun sur la demande de permis développé par des associations et citoyens (ci-dessous en italiques). Ses observations propres suivent.

« La friche triangulaire située au nord de la Porte de Ninove (entre le canal, le boulevard de l'Abattoir et la chaussée de Ninove) constitue depuis plus de 20 ans un chancre qui dégrade la qualité de vie des riverains et usagers du quartier. Cette situation est un produit direct de la spéculation immobilière qui a lieu depuis des décennies sur ce site. Le trou triangulaire actuel entouré de palissades résulte d'un début de construction en 2003 de fondations d'un parking souterrain.

Les riverains et usagers du site ont souffert des conséquences de l'abandon de ce site, mais ont combattu depuis plus de 20 ans, soutenus par les associations, les projets successifs de construire à cet endroit des bâtiments démesurés. Au cours de cette période, le terrain s'est rempli d'eau et a été colonisé par la végétation.

Un plan régional (PAD) devait permettre à la société NAUTEA, propriétaire du terrain, de s'affranchir des règles urbanistiques générales qui empêchent de construire des tours sur ce terrain, mais il est bloqué depuis début 2024. NAUTEA a quand même introduit la demande de permis actuellement à l'enquête, pour la construction de 5 bâtiments allant de 6 à 14 étages, soit 21.000 m² de planchers pour 4.000 m² de terrain, et 2 niveaux de parking souterrain.

Une densité bien trop élevée

Le projet s'inscrit à la jonction de 3 quartiers où la densité de population est largement supérieure à la moyenne régionale (7.527 habitants/km²) : Molenbeek historique (23.864 hab/km²), Dansaert (16.892 hab/km²), Cureghem Rosée (9.586 hab/ km²), selon Perspective.

Les projets et réalisations récentes d'ensembles résidentiels dans les environs du site sont déjà nombreux. Les habitant.es ont avant tout besoin de davantage d'espaces verts, de détente et de respiration. Le nouveau parc de la Porte de Ninove constitue le seul espace ouvert végétalisé à proximité et fait déjà l'objet d'une sur-fréquentation qui empêche aux plantes de bien se développer.

→ Un grand nombre de citoyens concernés et les associations sont opposés à un projet aussi démesurément dense sur ce site.

Du logement qui ne répond pas aux besoins :

L'argument de la croissance démographique est insuffisant pour justifier la construction de logement à la porte de Ninove. Selon les dernières projections de l'IBSA la Région peut s'attendre à une diminution importante de la croissance démographique comparée aux décennies précédentes. La véritable croissance qu'on observe à Bruxelles, est celle d'une demande pour l'accessibilité à un logement abordable et digne. Demande à laquelle les logements prévus au stade Vander Putten répondront. Nous ne pouvons pas en dire autant du projet à l'enquête : malgré 41 logements sociaux annoncés, aucun contrat n'a encore été passé avec la SLRB. Quant aux prix des logements classiques, ils risquent d'être trop élevés pour une grande partie des ménages bruxellois. De plus, l'offre en logement étudiant est trop importante et ces logements devraient être la propriété de personnes morales de droit public pour garantir des mesures facilitant l'accessibilité.

→ Les quartiers ont besoin de logements abordables de qualité et d'équipements publics de proximité. La (petite) partie du projet relative aux logements sociaux et aux équipements ne répond que très partiellement à ces besoins, elle reste floue et sans garantie de gestion par un acteur approprié. Nous demandons un projet qui réponde à ces besoins.

Le projet est contraire au bon aménagement des lieux :

Les niveaux de bruit et de pollution atmosphérique en bordure du boulevard de l'Abattoir et de la chaussée de Ninove sont très élevés. Contraindre des personnes (étudiant.es et locataires de logements sociaux) à habiter dans une zone si exposée aux pollutions est contraire à l'article 23 de la Constitution Belge.

Les hauteurs du projet (une muraille de bâtiments de 6 à 14 étages de haut) sont en rupture totale avec le tissu urbain environnant, créant une coupure supplémentaire entre les 3 communes. Cela va à l'encontre du besoin de (re)créer un lien entre ces quartiers.

Pour cela, les habitants et associations demandent depuis des années l'extension du parc existant et un programme d'équipements répondant aux besoins locaux.

→ Nous demandons un projet en cohérence avec son environnement proche et avec la situation existante.

Toujours plus de béton :

Même si en surface, des espaces publics sont projetés, le parking souterrain prévu entraînerait la bétonnisation totale de la parcelle et les bâtiments élevés généreraient une très forte minéralisation (soit un taux d'imperméabilisation de 99%). Cela va à l'encontre de l'adaptation au changement climatique, de la lutte contre les îlots de chaleur urbains et de la préservation de la biodiversité que la Région entend défendre et qui sont d'autant plus cruciaux dans les quartiers denses et défavorisés du centre-ville.

→ Le projet proposé est en rupture complète par rapport aux enjeux devenus cruciaux de réponse au changement climatique et de protection de la biodiversité

Des gabarits démesurés à l'échelle du quartier :

Le chantier risquerait de déstabiliser le système fragile constitué par les quais, le canal et le voisinage de la Senne souterraine. La construction en hauteur exige des installations techniques coûteuses et gourmandes en énergie et induit une concentration du trafic

automobile. Elle perturbe le microclimat et a inévitablement un impact sur le cadre bâti proche (ombre et barrière visuelle) et plus lointain (perspectives, paysage). Dans le cas de la Porte de Ninove, les bâtiments élevés auraient aussi pour effet de marginaliser les petits pavillons d'octroi classés qui marquent la porte de ville historique. Au vu des récentes menaces d'affaissement du quai du Hainaut à proximité direct du projet, des évaluations sur la santé du quai de l'industrie sont primordiales.

→ **Les effets négatifs potentiels, que ce soit au moment de la construction ou par après, seraient encore aggravés par le gabarit démesuré des bâtiments prévus.**

→ **Pour toutes ces raisons, il faut revoir complètement non seulement le projet, mais le programme pour ce site et initier (enfin) un processus participatif pour son élaboration. »**

Le comité PorteNinovePoort souhaite ajouter les observations suivantes sur base de son expérience spécifique :

C'est la première fois depuis 2008 que les citoyens sont informés des détails des projets de la société Nautea. Il y a eu jusqu'ici un énorme manque de transparence vis-à-vis des citoyens

Pendant 17 ans, des projets ont été élaborés pour cette parcelle en concertation entre les promoteurs successifs propriétaires de cette parcelle et certaines autorités publiques, sans que les citoyens et les associations soient associés à la démarche ou même informés des projets.

Encore en 2023, lors de l'enquête publique sur le projet de PAD bis, les informations données aux citoyens au sujet des projets sur cette parcelle ont été floues voire trompeuses. En témoigne le rapport d'incidences du PAD bis qui montrait des constructions en ordre fermé et une seule tour de gabarit R+14 (NB : l'auteur de ce rapport, Aries, a aussi rédigé le rapport d'incidences du projet actuellement à l'enquête).

A cette époque, le comité et des associations avaient esquissé leur propre compréhension du développement maximal permis par les prescriptions du PAD bis (3 tours séparées par des blocs). C'est exactement ce « scénario du pire » qui est mis en œuvre avec le projet actuellement à l'enquête.

Le comité salue l'occasion pour le public de pouvoir (enfin) réagir sur un projet explicite et remercie la commune de Molenbeek (en particulier l'échevine de l'urbanisme) d'avoir permis un dialogue direct dans le cadre de l'enquête publique.

Mais ce dialogue vient trop tard pour éviter l'inadaptation du projet actuel à son contexte. Il faut remettre les plans sur la table.

La société Nautea a laissé subsister pendant plus de 20 ans un chancre qui a affecté la qualité de vie des riverains et les pouvoirs publics n'ont pas été en mesure de résoudre les problèmes causés

Même si le promoteur n'est pas seul responsable de la situation (les autorités publiques de l'époque ont probablement aussi joué un rôle dans cette dérive), il a initié un processus spéculatif qui a abouti à une fuite en avant. De lourds investissements en travaux, études et plans ont été consentis en vain. La volonté de préserver un minimum de rentabilité financière explique probablement l'acharnement à vouloir construire aussi densément sur un pareil terrain.

L'abandon du site suite à l'échec du projet de bureaux a causé des problèmes de qualité de vie pendant plus de 20 ans : saleté, squat, insécurité pour les passants, palissades dégradées bouchant la vue, grand panneau publicitaire illégal,... Ce sont les riverains et les usagers qui ont supporté ces inconvénients. Le trottoir et la piste cyclable qui étaient prévus dans le permis de réaménagement des espaces publics de 2014, ne sont toujours pas réalisés alors qu'avec un peu de bonne volonté, un aménagement temporaire aurait pu avoir lieu de façon à permettre un site propre pour le tram. Les seuls aspects positifs (développement de végétation / biodiversité sur le site) ont fait l'objet de destruction systématique par le promoteur.

Par ailleurs, Nautea ne semble pas réaliser les obstacles et problèmes que son projet risque de rencontrer même en cas d'octroi du permis. Les riverains ont toutes les raisons de craindre que le projet actuel ne mène à un nouveau et encore bien plus problématique chancre qu'actuellement.

Les pouvoirs publics doivent prendre leur responsabilité pour soit définir à Nautea un cadre clair et justifié par l'intérêt public, soit prendre en main eux-mêmes l'avenir du site. Ils n'ont pas à récompenser la spéculation et mettre en danger la qualité de vie en octroyant le permis demandé dans son état actuel.

Des bâtiments élevés (tours) ne sont pas adaptés à un tel emplacement

Ceci est d'ailleurs explicitement mentionné (page 121) dans l'étude BUUR sur les bâtiments élevés que Nautea invoque pourtant comme justification : au nord de l'axe chaussée de Ninove – rue des Fabriques « *des bâtiments élevés ne sont pas recommandés du fait de la présence de la vue place Poelaert – basilique de Koekelberg* ».

Pour rappel, la CRD s'était positionnée dans le même sens dans son avis sur le projet de PAD 2019 : « *la Commission réitère son opposition à la construction de bâtiments hauts sur le triangle et préconise d'y prévoir un espace public qui valorise les perspectives sur le canal au profit de tous.* ».

Plus généralement, le nombre de dérogations au RRU qu'implique le projet et leur ampleur démontrent qu'un tel développement à cet endroit contrevient au bon aménagement des lieux.

La philosophie du RRU (intégration des constructions dans leur contexte) est d'ailleurs mise en cause par la note explicative du projet. En l'occurrence il s'agirait de créer un « nouveau quartier » qui serait de ce fait dispensé des règles générales d'intégration. De tels raisonnements sont dangereux pour la cohérence de l'urbanisme bruxellois.

Les riverains du projet, eux, ne souhaitent pas un nouveau quartier séparé, mais un renforcement des liens entre les quartiers situés de part et d'autre du canal et de la petite ceinture.

Cette parcelle mérite un projet qui mette en valeur sa localisation et ses caractéristiques

Au-delà du cadre de vie immédiat des riverains, la parcelle triangulaire a un grand impact visuel à moyenne voire longue distance. Elle permet (pour le moment) des perspectives dans de multiples directions, et elle se situe en partie dans la zone de protection des pavillons d'octroi classés. Elle bénéficie aussi d'une localisation unique, étant bordée d'un côté par le canal et de l'autre par les pertuis de la Senne souterraine. Enfin, elle présente une superficie de près de 4.000 m² de pleine terre, ce qui devient rare en milieu urbain dense, et la nappe phréatique y est proche du sol.

Il est aberrant de prévoir à un tel endroit un programme qui pourrait être réalisé sur à peu près n'importe quel terrain d'une taille comparable. D'autant plus que les volets « logements sociaux » et « équipements » ne semblent pas réalisables / réalistes dans les conditions actuelles. Le projet ne tire aucun parti de la proximité de l'eau (en surface ou souterraine).

Il est également aberrant, au vu du contexte et des enjeux d'adaptation au changement climatique et de biodiversité, de bétonner entièrement une parcelle de pleine terre - en contradiction avec le RRU - avec pour seule justification la réalisation d'un parking souterrain.

Le comité PorteNinovePoort avait proposé, lors de l'enquête publique sur le PAD de 2023, de réaliser sur cette parcelle, outre une extension du parc, un centre d'expérience de l'eau, du canal et de la Senne. Il réitère cette demande.

Le site offre une opportunité unique pour ce faire, d'autant plus que les pouvoirs publics sont propriétaires de surfaces piétonnes au nord et à l'ouest du site qui permettraient un aménagement plus souple. Celui-ci pourrait être complété par une remise en visibilité, voire à l'air libre, d'un tronçon des pertuis de la Senne (comme recommandé par la CRMS dans son avis de sur le PAD).

Cette proposition n'a reçu aucun écho des pouvoirs publics et n'a même pas été mentionnée dans la synthèse des réactions à l'enquête publique réalisée par la CRD, ce qui est assez interpellant. Le comité souhaite donc la rappeler. Le texte complet de la contribution de 2023 peut être consulté ici :

<https://www.porteninovepoort.be/docs/Position%20du%20comite%CC%81%20PNP%20sur%20le%20projet%20de%20PAD%202023%20FR%2BNL.pdf>

Advies van de comité PorteNinovePoort betreffende de aanvraag van stedenbouwkundige en milieuvergunningen voor de Ninoofsesteenweg 1 te Sint-Jans-Molenbeek

(Ref. OpenPermits 12/PFD/1933938 en 12/IPE/1933926)

Sinds haar oprichting in 2011 pleit het comité van de Ninoofsepoort [voor de ontwikkeling van de Ninoofsepoort met respect voor de specifieke kwaliteiten van de site en de lokale behoeften.](#)

Het comité is er trots op te hebben bijgedragen tot de aanleg van een openbaar park en tot het behoud van de site in het licht van projecten die in strijd zijn met de goede ontwikkeling van de site (afsnijding van het toekomstige park door de tram, onevenredige torens ten noorden van de Ninoofsesteenweg).

De commissie is het eens met het gemeenschappelijke standpunt van verenigingen en burgers over de vergunningsaanvraag (hierna cursief). Zijn eigen observaties volgen.

"De driehoekige woestijn ten noorden van de Ninoofsepoort (tussen het kanaal, de Slachthuislaan en de Ninoofsesteenweg) is al meer dan 20 jaar een plaag die de levenskwaliteit van de bewoners en gebruikers van de wijk heeft aangetast. Deze situatie is een direct product van de vastgoedspeculatie die al tientallen jaren op deze site plaatsvindt. Het huidige driehoekige gat omgeven door palissaden is het resultaat van de start van de bouw in 2003 van de funderingen van een ondergrondse parkeergarage.

De bewoners en gebruikers van de site hebben de gevolgen ondervonden van het verlaten van deze site, maar strijden al meer dan 20 jaar, gesteund door verenigingen, tegen opeenvolgende projecten om onevenredige gebouwen op deze site te bouwen. In deze periode vulde het terrein zich met water en werd het gekoloniseerd door vegetatie.

Een regionaal plan (RPA) zou het bedrijf NAUTEA, eigenaar van de grond, in staat moeten stellen zich te bevrijden van de algemene stedenbouwkundige regels die de bouw van torens op deze grond verhinderen, maar het is sinds begin 2024 geblokkeerd. NAUTEA heeft niettemin de vergunningsaanvraag ingediend die momenteel in onderzoek is, voor de bouw van 5 gebouwen van 6 tot 14 verdiepingen, d.w.z. 21.000 m² vloeroppervlak voor 4.000 m² grond, en 2 niveaus van ondergrondse parkeergarage.

Veel te hoge dichtheid

Het project is gelegen op het kruispunt van 3 wijken waar de bevolkingsdichtheid veel hoger ligt dan het regionale gemiddelde (7.527 inwoners/km²): historisch Molenbeek (23.864 inwoners/km²), Dansaert (16.892 inwoners/km²), Kuregem Dauw (9.586 inwoners/km²), volgens Perspective.

Er zijn al veel recente projecten en realisaties van wooncomplexen in de buurt van de site. Bovenal hebben bewoners meer groen, ontspanning en ademhaling nodig. Het nieuwe park aan de Ninoofsepoort is de enige open groene ruimte in de buurt en is al overbevolkt, waardoor planten zich niet goed kunnen ontwikkelen.

→Een groot aantal bezorgde burgers en verenigingen verzet zich tegen zo'n buitensporig dicht project op deze site.

Huisvesting die niet aan de behoeften voldoet:

Het argument van de bevolkingsgroei is onvoldoende om de bouw van woningen aan de Ninoofsepoort te rechtvaardigen. Volgens de laatste IBSA-prognoses kan de regio een aanzienlijke afname van de bevolkingsgroei verwachten in vergelijking met voorgaande decennia. De echte groei die we in Brussel zien, is die van de vraag naar toegang tot betaalbare en waardige woningen. Een eis waar de geplande woningen voor het Vander Putten stadion aan gaan voldoen. Over het project kunnen we tijdens de enquête niet hetzelfde zeggen: ondanks de aangekondigde 41 sociale woningen is er nog geen contract getekend met de BGHM. De prijzen van traditionele woningen zullen waarschijnlijk te hoog zijn voor een groot deel van de Brusselse huishoudens. Bovendien is het aanbod van studentenhuisvesting te groot en moeten deze woningen in handen zijn van publiekrechtelijke rechtspersonen om maatregelen ter bevordering van de toegankelijkheid te garanderen.

→Buurten hebben behoefte aan betaalbare woningen en lokale openbare voorzieningen. Het (kleine) deel van het project dat betrekking heeft op sociale huisvesting en voorzieningen beantwoordt slechts gedeeltelijk aan deze behoeften, het blijft onduidelijk en zonder enige garantie op beheer door een geschikte actor. We vragen om een project dat aan deze behoeften voldoet.

Het project is in strijd met de goede ontwikkeling van de site:

De geluids- en luchtvervuilingsniveaus langs de Slachthuislaan en de Ninoofsesteenweg zijn zeer hoog. Mensen (studenten en huurders van sociale woningen) dwingen om in een gebied te wonen dat zo is blootgesteld aan vervuiling, is in strijd met artikel 23 van de Belgische Grondwet.

De hoogte van het project (een muur van gebouwen van 6 tot 14 bouwlagen hoog) staat volledig haaks op het omringende stedelijke weefsel, waardoor er een extra breuk ontstaat tussen de 3 gemeenten. Dit druist in tegen de noodzaak om (opnieuw) een link te leggen tussen deze wijken.

Bewoners en verenigingen vragen hiervoor al jaren om uitbreiding van het bestaande park en een programma van voorzieningen die aansluiten bij de lokale behoeften.

→We vragen om een project dat aansluit bij de directe omgeving en bij het bestaande toestand.

Meer concreet:

Zelfs als er aan de oppervlakte openbare ruimtes worden gepland, zou de geplande ondergrondse parkeergarage leiden tot de totale betonning van het perceel en zouden de hoge gebouwen een zeer sterke mineralisatie genereren (d.w.z. een waterdichtingsgraad van 99%). Dit druist in tegen de aanpassing aan de klimaatverandering, de strijd tegen stedelijke hitte-eilanden en het behoud van de biodiversiteit die het Gewest wil verdedigen en die des te crucialer zijn in de dichtbevolkte en kansarme wijken van het stadscentrum.

→ Het voorgestelde project is een volledige breuk met de uitdagingen die cruciaal zijn geworden bij het reageren op klimaatverandering en het beschermen van de biodiversiteit

Onevenredige hoogtes op de schaal van de wijk:

De bouwplaats zou het risico lopen het fragiele systeem van de kades, het kanaal en het infrastructuur in verband met de ondergrondse Zenne te destabiliseren. Hoogbouw vergt dure en energie-intensieve technische installaties, en leidt tot een concentratie van het autoverkeer. Het verstoort het microklimaat en heeft onvermijdelijk een impact op de nabije (schaduw en visuele barrière) en verder weg gelegen (perspectieven, landschap) bebouwde omgeving. In het geval van de Ninoofsepoort zouden de hoge gebouwen ook tot gevolg hebben dat de kleine geklasseerde octrooihuisjes die de historische stadspoort markeren, worden gemarginaliseerd. Gezien de recente dreigende verzakkingen van de Henegouwenkaai in de onmiddellijke nabijheid van het project, zijn evaluaties van de gezondheid van de Nijverheidskaai van essentieel belang.

→ De mogelijke negatieve effecten, zowel op het moment van de bouw als daarna, zouden nog worden verergerd door de onevenredige hoogte / oppervlakte van de geplande gebouwen.

→ Om al deze redenen is het noodzakelijk om niet alleen het project, maar ook het programma voor deze site volledig te herzien en (uiteindelijk) een participatief proces voor de ontwikkeling ervan te starten. »

Het PorteNinovePoort comité wil hier op basis van haar specifieke ervaring de volgende constatering aan toevoegen:

Dit is de eerste keer sinds 2008 dat burgers worden geïnformeerd over de details van de projecten van Nautea. Tot nu toe is er een groot gebrek aan transparantie ten opzichte van de burgers

Al 17 jaar worden er projecten ontwikkeld voor dit perceel in overleg tussen de opeenvolgende ontwikkelaars die eigenaar zijn van dit perceel en bepaalde overheidsinstanties, zonder dat burgers en verenigingen bij het proces worden betrokken of zelfs maar op de hoogte worden gebracht van de projecten.

Ook in 2023, tijdens het openbaar onderzoek naar het bis-RPA-project, was de informatie die aan burgers werd gegeven over de projecten op dit perceel onduidelijk of zelfs misleidend. Dit blijkt uit het impactrapport van de bis-RPA, dat gebouwen in gesloten volgorde en een enkele toren van R+14 verdiepingen toonde (NB: de auteur van dit rapport, Aries, schreef ook het impactrapport van het project dat momenteel wordt onderzocht).

Op dat moment hadden het comité en de verenigingen hun eigen visie geschetst op de maximale ontwikkeling die mogelijk was door de voorschriften van de bis-RPA (3 torens gescheiden door blokken). Het is precies dit "worstcasescenario" dat wordt geïmplementeerd met het project dat momenteel wordt onderzocht.

De commissie juicht het toe dat het publiek de kans krijgt om (eindelijk) te kunnen reageren op een expliciet project en dankt de gemeente Molenbeek (in het bijzonder de schepen van

stedenbouw) voor het mogelijk maken van een directe dialoog in het kader van het openbaar onderzoek.

Maar deze dialoog komt te laat om te voorkomen dat het huidige project niet geschikt is voor zijn context. We moeten de plannen weer op tafel leggen.

Het bedrijf Nautea laat al meer dan 20 jaar een stadskanker bestaan die de levenskwaliteit van de omwonenden heeft aangetast en de overheid is er niet in geslaagd de veroorzaakte problemen op te lossen

Ook al is de ontwikkelaar niet de enige verantwoordelijke voor de situatie (de toenmalige overheid speelde waarschijnlijk ook een rol in deze ontsporing), hij startte een speculatief proces dat leidde tot een halsoverkop stormloop. Zware investeringen in werken, studies en plannen zijn tevergeefs gedaan. De wens om een minimum aan financiële rentabiliteit te behouden, verklaart waarschijnlijk de vastberadenheid om zo dicht op dergelijke grond te bouwen.

De leegte van de site na het mislukken van het kantoorproject heeft al meer dan 20 jaar problemen met de levenskwaliteit veroorzaakt: vuil, kraken, onveiligheid voor voorbijgangers, verslechterde hekken die het uitzicht blokkeren, groot reclamebord met illegale reclame,... Het zijn de omwonenden en gebruikers die deze ongemakken hebben gedragen. Het trottoir en het fietspad waarin de aanlegvergunning voor de openbare ruimte 2014 voorzag, zijn nog steeds niet voltooid, terwijl met een beetje goede wil een tijdelijke ontwikkeling had kunnen plaatsvinden om een eigen bedding voor de tram mogelijk te maken. De enige positieve aspecten (ontwikkeling van de vegetatie / biodiversiteit op de site) zijn systematisch vernietigd door de ontwikkelaar.

Bovendien lijkt Nautea zich niet bewust te zijn van de obstakels en problemen die haar project kan tegenkomen, zelfs als de vergunning wordt verleend. Bewoners hebben alle reden om te vrezen dat het huidige project zal leiden tot een nieuwe en nog problematischer stadskanker dan nu.

De overheid moet haar verantwoordelijkheid nemen om ofwel een duidelijk kader voor Nautea vast te stellen dat gerechtvaardigd is door het algemeen belang, ofwel de toekomst van de site in eigen handen te nemen. Ze hoeven speculatie niet te belonen en de kwaliteit van leven in gevaar te brengen door de aangevraagde vergunning in de huidige staat te verlenen.

Hoge gebouwen (torens) zijn niet geschikt voor zo'n locatie

Dit wordt expliciet vermeld (pagina 121) in de BUUR-studie over hoge gebouwen, die Nautea nochtans als rechtvaardiging aanvoert: ten noorden van de as Ninoofsesteenweg – Fabriquestraat: "*hoge gebouwen worden afgeraden vanwege de aanwezigheid van het uitzicht vanaf het Poelaertplein – Basiliek van Koekelberg*".

Ter herinnering: de GOC had in haar advies over het ontwerp van PAD 2019 hetzelfde standpunt ingenomen: "*de Commissie herhaalt haar verzet tegen de bouw van hoge gebouwen op de driehoek en beveelt aan om een openbare ruimte te bieden die het uitzicht op het kanaal verbetert ten voordele van iedereen*".

Meer in het algemeen blijkt uit het aantal afwijkingen tegenover de GSV dat het project met zich meebrengt en de omvang ervan dat een dergelijke ontwikkeling op deze locatie in strijd is met de goede ontwikkeling van de site.

De filosofie van de GSV (integratie van gebouwen in hun context) wordt ook in twijfel getrokken door de toelichting bij het project. In dit geval zou het gaan om het creëren van een "nieuwe wijk" die dus zou zijn vrijgesteld van de algemene regels voor integratie. Een dergelijke redenering is gevaarlijk voor de coherentie van de Brusselse stedenbouw.

De bewoners van de wijken rond het project willen geen nieuwe aparte wijk, maar een versterking van de banden tussen de wijken aan weerszijden van het kanaal en de kleine ring.

Dit perceel verdient een project dat de locatie en de kenmerken ervan waardeert

Naast de directe leefomgeving van de omwonenden heeft het driehoekige perceel een grote visuele impact op de middellange tot lange afstand. Het laat (voorlopig) perspectieven in meerdere richtingen toe, en het bevindt zich gedeeltelijk in de beschermingszone van geclassificeerde subsidieprojecten. Het heeft ook een unieke ligging, aan de ene kant begrensd door het kanaal en aan de andere kant door de kokers van de ondergrondse Zenne. Ten slotte heeft het een oppervlakte van bijna 4.000 m² volle grond, wat zeldzaam wordt in dichtbevolkte stedelijke gebieden, en de grondwaterspiegel ligt dicht bij de grond.

Het is absurd om op zo'n plek een programma te plannen dat op bijna elk land van vergelijkbare grootte kan worden uitgevoerd. Vooral omdat de componenten "sociale woningbouw" en "uitrusting" onder de huidige omstandigheden niet haalbaar/realistisch lijken. Het project maakt geen gebruik van de nabijheid van water (oppervlakte- of grondwater).

Het is ook absurd, gezien de context en de uitdagingen van de aanpassing aan klimaatverandering en biodiversiteit, om een stuk open terrein volledig te betonnen - in tegenstelling tot de GSV - met als enige rechtvaardiging de aanleg van een ondergrondse parkeergarage.

Tijdens het openbaar onderzoek over de RPA 2023 had het comité PorteNinovePoort voorgesteld om op dit perceel een belevingscentrum water, kanaal en Senne te bouwen, naast een uitbreiding van het park. Hij herhaalt dit verzoek.

De site biedt een unieke kans om dit te doen, vooral omdat de overheid ten noorden en ten westen van de site eigenaar is van voetgangersoppervlakken die een flexibelere ontwikkeling mogelijk zouden maken. Dit zou kunnen worden aangevuld door het zicht of zelfs naar de open lucht van een deel van de sluisen van de Zenne te herstellen (zoals aanbevolen door de CRMS in haar advies over de RPA).

Dit voorstel heeft geen enkele reactie van de overheid gekregen en is zelfs niet vermeld in de samenvatting van de reacties op het openbaar onderzoek van de GOC, wat nogal twijfelachtig is. De commissie wil het dan ook nog eens herhalen. De volledige tekst van de bijdrage van 2023 is hier te vinden:

<https://www.porteninovepoort.be/docs/Position%20du%20comite%CC%81%20PNP%20sur%20le%20projet%20de%20PAD%202023%20FR%2BNL.pdf>