

Brussel 15 september 2016

Bezwaarschrift JES bij de goedkeuring van het ontwerp van bijzonder bestemmingsplan nr 09-01 «Thurn en Taxis » (beslissing van de Gemeenteraad van 27.06.2016).

Proficiat met deze laatste fase in de opmaak van het BBP voor Tour & Taxis, opnieuw een belangrijke stap in de verdere ontwikkeling van de zone Tour & Taxis.

Wij hebben de documenten van het BBP met aandacht doorgenomen. Als Brusselse jeugdorganisatie met jarenlange ervaring in de omliggende wijken is JES stadslabo benieuwd naar de manier waarop het BBP rekening houdt met de noden van kinderen en jongeren die vandaag en morgen opgroeien in de zone van Tour & Taxis. Om die reden hadden we bij het lezen van de documenten vooral aandacht voor de manier waarop duurzaamheid verwerkt is in het BBP. Wij wilden vatten wat de stad Brussel begrijpt onder duurzame stedelijke ontwikkeling voor Tour & Taxis. Vanuit een jeugdgericht perspectief, steunend op onze jarenlange ervaring in stedelijk jeugdwerk in de omliggende wijken, hanteren wij duurzaamheid in de breedste zin van het woord, met oog voor zowel milieu- als sociaalrechtvaardige aspecten.

Op basis van onze lezing van de plannen en voorschriften hebben wij bezwaar en opmerkingen bij het ontwerp van bijzonder bestemmingsplan nr 09-01 «Thurn en Taxis » (beslissing van de Gemeenteraad van 27.06.2016). en in het bijzonder over de manier waarop het Bijzonder Bestemmingsplan duurzaamheid in de ontwikkeling van de zone Tour & Taxis helpt te verankeren. Wij zouden u willen vragen ons bezwaar en opmerkingen aan het dossier toe te voegen.

Duurzaamheid wordt zowel door overheid als eigenaar als belangrijke bouwsteen van de ontwikkeling van Tour & Taxis gezien, maar bij de manier waarop en hoe sterk duurzaamheid naar voren komt in het Bijzonder Bestemmingsplan hebben we bezwaar en vragen. We stellen vast dat vooral ecologische duurzaamheid van de ontwikkeling wordt benadrukt, en zien weinig garanties op duurzaamheidsaspecten die te maken hebben met 'leefbaarheid' zoals de aanwezigheid van voorzieningen (gemeenschapsvoorzieningen, openbaar vervoer) en veiligheid (verkeersveiligheid, veiligheid object/omgeving), 'sociale rechtvaardigheid' zoals maatregelen gericht op emancipatie en gelijkheid (diversiteit, betaalbaarheid, integrale toegankelijkheid, ontmoeting, sociale contacten, gedeelde voorzieningen, arbeid en rechten) en 'gemeenschap en participatie' zoals rekening houden met gemeenschapsbehoeften en zorgen voor inspraak en co-creatie. Duurzaamheid situeren wij op het niveau van afzonderlijke structuren en gebouwen, maar ook op het niveau van het gehele gebied (incl. de interactie met de omgeving) en/of socio-technische systemen van de volledige zone en haar integratie met de omgeving. Gegeven de grote schaal van dit project en de uitdagingen in dit deel van de Brusselse Kanaalzone, hadden we gehoopt dat er met een bredere en integrale visie wordt nagedacht over duurzame ontwikkeling. Een bijzonder bestemmingsplan kan concrete handvatten bieden om duurzaamheid breed te verankeren in de projecten op de site, maar de context van het project mag hierbij niet uit het oog verloren worden. Het huidige plan zien we als een gemiste kans want het beantwoordt onvoldoende aan de basisnoden van de omliggende wijken en het gewest.

JES vraagt aan de stad Brussel om bij de finalisering van het BBP voor de zone Tour & Taxis vanuit een bredere visie naar duurzaamheid te kijken en dus voldoende aandacht te hebben voor sociale rechtvaardigheid en dus ook voor thema's zoals gezondheid, leefbaarheid en toegankelijkheid, en samenleving, volgens ons belangrijke voorwaarden voor een jeugdgericht stadsproject. Ook een vervlechting van projecten op de site met de omliggende wijken en van verschillende functies kan volgens ons heel wat duurzaamheid op sociaal vlak genereren en dit zowel op het niveau van de gehele wijk alsook op dat van het gehele gebied waarin de site gelegen is. Het huidige Bijzonder Bestemmingsplan biedt volgens ons onvoldoende garantie op dergelijke vervlechting.

Op basis van onze kennis van noden bij kinderen en jongeren en hun families woonachtig in de omliggende wijken formuleren we onder alvast een aantal constructieve opmerkingen die volgens ons meer garantie kunnen bieden op een bredere en betere verankering van duurzame en dus jeugdgerichte ontwikkeling van de zone en haar omgeving:

T&T voor iedereen

De openbare weg, het park, het Maritiem station en de vishal moeten onteigend worden, om de publieke toegang op elk moment te kunnen garanderen.

Een integrale toegankelijkheid tot een gewestelijk georiënteerde multifunctionele openbare groene ruimte

Het huidige BBP garandeert volgens ons geen integrale toegankelijkheid tot een gewestelijk georiënteerde multifunctionele openbare groene ruimte, toch een belangrijk element met betrekking tot sociale rechtvaardigheid. Het beloofde park van 9ha blijkt slechts 6ha 'groot'. Door de net gebouwde kantoren is het park nu 68m breed in de plaats van de beloofde 90m. Dit moet gecompenseerd worden, onder andere door het schrappen van Y2 en X2 uit de plannen, om het park een echt park te laten zijn.

In het BBP vinden we weinig tot geen specificaties met betrekking tot een verwachte duurzame output inzake de toegankelijkheid van de openbare ruimte. We vragen functionele en prestatiegerichte duurzaamheids- outputspecificaties die evalueerbaar en afdwingbaar zijn ook om tegenstrijdigheden vandaag en in de toekomst uit te sluiten. We vragen aan de stad vast te leggen hoe die specificaties zullen worden opgevolgd.

Voldoende gemeenschappelijke voorzieningen

Wij vragen minimum 37.000m² gemeenschappelijke voorzieningen voor de buurtbewoners in de zones A,B, C, D en Douanegebouw: (Brede) scholen, opleidingscentra, 1 of meerdere kinderdagverblijven, vrijetijdsvoorzieningen en het behoud of de herhuisvesting van de bestaande culturele activiteiten in de perimenter van het BBP op de site.

Werk en opleidingskansen morgen en vandaag

Wij vragen een economisch project gericht op alle Brusselaars: meer garanties op een project dat nieuwe jobs toegankelijk maakt voor alle Brusselaars, bronnen creëert van werkgelegenheid voor laaggeschoold personeel, en de opbouw van ondernemingssteun. Het drieluik « onderwijs – beroepsopleiding – werk », vormt een prioriteit voor de nieuwe Regering. Het onderwijs is één van de doorslaggevende factoren in de maatschappelijke en economische ontwikkeling van een Gewest. Wij vragen de stad Brussel, het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de gemeenschapsoverheden om samen na te denken over een uitbreiding van onderwijs bij de ontwikkeling van de zone en hiervoor samen te werken met de ondernemingen, opleidingscentra en onderzoekseenheden.

50% van de gecreëerde jobs in de toekomst zouden moeten ten goede komen van de mensen uit de omliggende wijken. Het maritiem station kan een plek zijn voor één van de Competentiepolen werk-opleiding die de Brusselse regering wil oprichten. Het station kan een plek zijn voor een uitbreiding van het Brussels opleidingsaanbod, de identificatie en validatie van bekwaamheden, sensibilisering voor bepaalde beroepen, het uitproberen van beroepen, een toelichting bij de sector, job matching voor opgeleide stagiaires.

We vragen hier vandaag al mee te starten zodat een maximale werkgelegenheid en kansen voor opleidingen voor de wijk gecreëerd wordt bij de bouw- en renovatiewerken.

Publieke infrastructuur als motor voor stedelijke ontwikkeling

De werken moeten gefaseerd worden: eerst het park en de openbare wegen en toegangen, vervolgens de publieke voorzieningen en het maritiem station en, tenslotte, de woningen parallel met de aanleg van de tramverbinding. De tram moet operationeel zijn zodra 50% van de ontwikkeling gerealiseerd is.