

Opmerkingen van het Centrum voor Stadsvernieuwing (CRU) betreffende het RPA Heyvaert

3 juli 2018

Algemene opmerking :

De consultatie/participatie van burgers mist een duidelijk kader

Het wettelijk kader voor de Richtplannen van aanleg (RPA) werd geschepst door de ordonnantie voor stedelijke herwaardering. De RPA's bevatten conceptuele richtlijnen zoals de vroegere Richtplannen, maar zijn op verschillende vlakken tevens bindend zoals Bijzondere Plannen van Aanleg (BPA) dat zijn.

In de ordonnantie voor stedelijke herwaardering wordt bepaald dat de RPA's kunnen afwijken van de regels die binnen hun perimeter zijn vastgelegd door bestaande BPA's en door het Gewestelijk Bestemmingsplan (GBP). Dit laat de wetgever toe om de regelgeving sneller en soepeler af te stemmen op gewenste projecten voor zones die van gewestelijk belang zijn.

De bestaande regelgeving, waarvan RPA's kunnen afwijken, heeft steeds een democratisch proces doorlopen (publiek debat, parlementaire commissies, adviesraden, openbaar onderzoek, enz). Als men van die regelgeving wil afwijken voor een bepaalde perimeter, wat op zich soms noodzakelijk kan blijken, dient men dit te doen met de nodige maatregelen om het goed verloop van het democratisch proces te garanderen.

Desgevallend organiseerde Perspective.Brussels de 'week van de stadsprojecten'. Men slaagde erin om heel wat mensen naar conferenties te krijgen waarin de eerste krijtlijnen van de RPA's werden toegelicht. Het publiek kreeg vervolgens de kans om hierop te reageren.

Verschillende zaken schorten aan het plaatje. Men noemt dit informatie- en participatievergaderingen maar het kader van deze onderneming naar de burger toe is vaag.

Men vraagt de burger om zijn mening te geven, maar men zegt hem niet wat daarmee zal aangevangen worden. Men geeft de burger de indruk dat alles ter discussie staat, maar tegelijk zijn er al akkoorden met vastgoedreuzen, zoals dat het geval is met BESIX voor de RPA Ninoofsepoort. Men communiceert enkele krijtlijnen, maar het is voor de burger niet duidelijk naar wat voor eindresultaat er samen met hem wordt toegewerkt. De burger is niet voldoende gewapend met kennis over het vakgebied stedenbouw en het

bijhorende reglementaire kader waarbinnen de RPA's zich inschrijven. Om de burger hier enige notie van bij te brengen is er tijd en moeite nodig, en die ontbreekt in dit proces.

Men bereikte een bepaald publiek dat bereid is zich te verplaatsen voor conferenties over een complex onderwerp, maar men bereikte een groot deel van de bevolking niet. Daarvoor zou het nuttig zijn geweest om de conferenties van de 'week van de stadsprojecten' in de betrokken wijken zelf te laten afspelen. Op die manier neemt men alvast de drempel van de afstand weg. De permanenties die ter plaatse gehouden werden zijn op dat vlak slechts een magere troost, wegens niet wervend voor een kwalitatief publiek debat.

Specifieke opmerking :

De mix van functies in de wijk valoriseren

De programmatie van het Stadsvernieuwingscontract Heyvaert-Poincaré gaat uit van het vertrek van de autohandel uit de wijk. Het RPA Heyvaert zal hoogst waarschijnlijk dezelfde richting uitgaan voor wat betreft de bestemming van de percelen die momenteel voor autohandel worden gebruikt. De vraag die beantwoord zal moeten worden is bijgevolg welke bestemming er in de plaats komt.

De eerste krijtlijnen die werden toegelicht tijdens de informatie- en participatieavonden gingen, niet verwonderlijk, in de richting van herbestemming tot huisvesting. De huisvesting komt er vooral in de percelen die aansluiten op het toekomstige Zinnekepark. Men wil er zo over waken dat het park ook effectief leeft, met de nodige sociale controle.

Het feit dat het vertrek van de autohandel bevestigd wordt is niet verrassend maar wel betreurenswaardig. Naar klassieke stedenbouwkundige standaarden lijkt deze activiteit niet compatibel met het stedelijk weefsel dat we er aantreffen. Bekijkt men echter de historische ontwikkeling van de wijk enerzijds, en anderzijds de rol van de wijk binnen de ruimere Brusselse context, dan kan men tot andere conclusies komen.

De historische ontwikkeling van de wijk, die groeide rond industriële activiteiten en vleeshandel, heeft de autohandel er infrastructuurlijk mogelijk gemaakt. De vele bewoners van de wijk hebben de wijk nooit anders gekend en zijn er met kennis van zake ingetrokken. De geluidsoverlast en de sterke impact op het gebruik van de publieke ruimte en wegen valt niet te ontkennen, maar zorgt er tegelijk voor dat de huur- en verkoopprijzen in de wijk lange tijd minder gestegen zijn dan in omliggende buurten rondom het kanaal. Daardoor speelt deze wijk binnen de ruimere Brusselse context, veel meer dan andere wijken, nog steeds een rol van aankomstwijk.

De literatuur omtrent aankomstwijken leert dat zij over het algemeen, ondanks de concentratie van problemen, een belangrijke rol spelen voor de vitaliteit en de economische weerbaarheid van grote steden. Zij vormen onder meer, en

dat is met de autohandel niet anders, reservoirs van arbeidsplannen waarvoor weinig kwalificaties nodig zijn.

De laatste tientallen jaren streeft men in stadsvernieuwingsprojecten steeds meer naar een 'goede mix van functies'. In de Heyvaertwijk bestaat deze mix van functies in grote mate, ondanks bijhorende imperfecties. Deze mix zou gevaloriseerd moeten worden, maar het omgekeerde dreigt te gebeuren. Door de programmatie van het Stadsvernieuwingscontract Heyvaert-Poincaré en de bijkomende reglementering via het RPA zal de autohandel verdwijnen, en daarmee ook de activiteiten die zich op de autohandel enten. Vervangende productieve/economische activiteiten zoeken voor deze wijk is haast onbegonnen werk. De klassieke doekjes voor het bloeden (fietsherstellingsatelier, recyclageatelier, champignonkwekerij, etc) vallen in het niets vergeleken met het verlies van duizenden arbeidsposten die door de jaren heen uit eigen kracht zijn ontsproten uit het succes van een economisch rendabele subsector.

Sociale huisvesting als prioriteit

Het RPA Heyvaert zal grotendeels dienen om de programmatie van het stadsvernieuwingscontract Hevaert-Poincaré reglementair toe te laten. Wij herhalen hieronder daarom voor een stuk onze opmerkingen over de programmatie van het betreffende stadsvernieuwingscontract.

Een balans van de huisvestingsoperaties binnen dit programma leert ons dat er een 80-tal woningen door Citydev zullen gebouwd worden (operaties A2 en A6) en een totaal van minstens 17 woningen door de gemeente Anderlecht verhuurd zullen worden (operaties SU-A3 en A4). Deze zijn telkens bestemd om verkocht of verhuurd te worden aan tarieven die niet toegankelijk zijn voor zij die het meest nood hebben aan betaalbare huisvesting. Van de meer dan 45.000 mensen die op wachtlijsten staan voor sociale woningen zijn er weinigen die zich kunnen veroorloven om een woning aan te kopen bij Citydev of om de huur volgens tarieven van de gemeente Anderlecht te kunnen betalen (een deel van die woningen in de Klaverwijk staat overigens leeg wegens gebrek aan gegadigden).

De sociale woningen die voorzien zijn binnen stadsvernieuwingscontract Heyvaert-Poincaré (operaties SU-A5 en SU-A7) betreffen telkens 'slow urbanism' operaties die dus, zo blijkt, niet prioritair zijn.

Gezien de sociale context in deze wijk is het erg betreurenswaardig dat men niet enkel van plan is de belangrijkste economische activiteiten weg te halen, maar deze ook nog eens grotendeels te vervangen door huisvesting die niet toegankelijk is voor zij die daar het meest nood aan hebben. Publieke middelen worden op die manier gebruikt om deze wijk grotendeels van karakter te doen veranderen. Indien men wil doorgaan met het mogelijk maken van woningbouw (RPA) en het investeren van publieke middelen (SVC Heyvaert-Poincaré), zou de bouw van sociale woningen een absolute prioriteit moeten zijn.