

TROWERKEN, EEN MOKERSLAG VOOR DE
ELSWIJK ROND DE STALINGRADLAAN

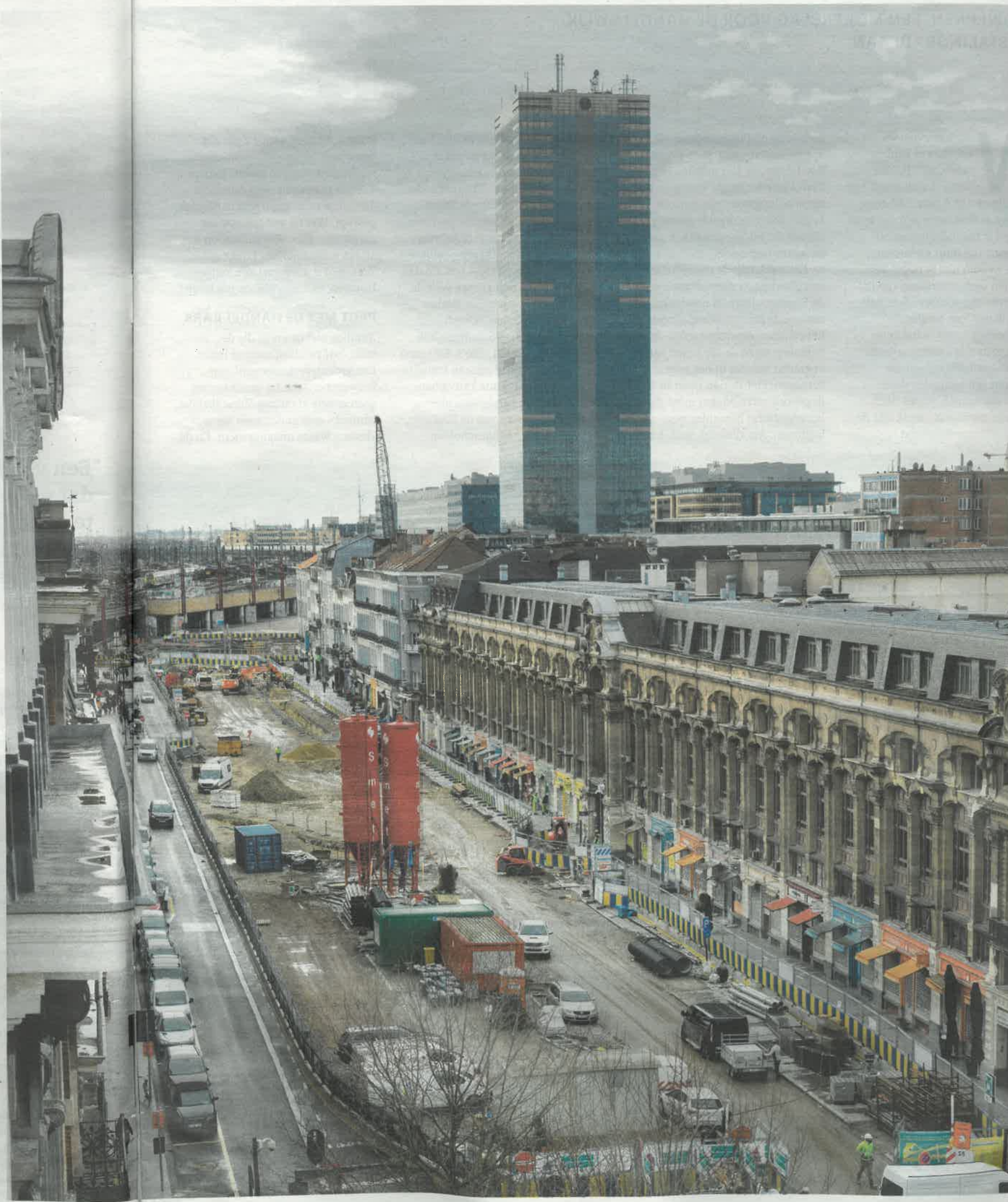
'Hier is een stille gentrificatie bezig'



Bakker Samir Aarab:
"Weet u wat me nog het
meest pijn doet? Dat mijn
zoon me straks misschien
ziet failliet gaan."

De werken voor metrostation Toots Thielemans zouden een voorbeeldwerk worden, het steunpakket voor de lokale handelaars ongezien. Maar een tocht door Brussels meest mediterrane buurt toont vooral een kwetsbare aankomstwijk die slecht opgewassen is tegen twee mokerslagen: corona én de grootste werf van Brussel. "De steunpremies zijn net genoeg om een koord te kopen."

— KRIS HENDRICKX, FOTO'S BART DEWAELE



WERKEN, EEN MOKERSLAG VOOR DE HANDELSWIJK STALINGRADLAAN

Veet u hoeveel we vandaag al hebben verdiend?" Bakker Samir Aarab werpt een blik op zijn kassa. "40 euro, we al uren open zijn. En weet ik maandelijks betaal? Euro aan huur en kosten. De werken had ik negentien in dienst, vandaag zijn dat drie, van wie twee familieleden ik niet kan betalen." bevinden ons in bakkerij line aan de Stalingradlaan ab heeft alle tijd van de om zijn verhaal te doen. n zijn er toch amper. Van zijn toonbank - denk aan de le mix van Belgische

patisserie en Maghrebijnse specialiteiten - vertelt de 42-jarige hoe hij twintig jaar geleden van Marokko naar België kwam en nog maar onlangs met zijn bakkerij begon. De zaak draaide uitstekend, benadrukt hij, tot de werken aan de metro begonnen.

Die werf, met de constructie van een gloednieuw metrostation onder de Stalingradlaan, is noodzakelijk om van de premetrotunnel onder het centrum een volwaardige metro te maken en zo de capaciteit van het openbaar vervoer in het gewest te verhogen. Het station moet in 2025 in gebruik gaan en dan moet de bovengrondse heraanleg nog beginnen. Als alles vlot gaat, kan de

nieuwe Stalingradlaan in 2027 af zijn. De 'als' in de vorige zin is daarbij geen detail.

Maar diezelfde werken veranderen een groot deel van de Stalingradlaan ook in één grote werfzone. Het gevolg: geen auto- of fietsverkeer meer, geen parkeermogelijkheid en veel minder klanten. En dan moeten de zware ingrepen voor de deur, waar het eigenlijke station komt, nog beginnen. "Overheidssteun?" Er glijdt een donkere blik over Aarab's gezicht. "Zo'n 800 euro per maand, genoeg om een koord te kopen waarmee ik me kan ophangen. Terwijl de handelaars hier naast, die huurder van de Stad zijn, hun hele huur kwijtgescholden

krijgen. *Et nous, on n'est pas des humains?*"

Zomaar stoppen en iets anders doen is geen optie, legt Aarab uit. "Ik heb al mijn spaargeld in de zaak gestopt. Weet u wat me nog het meest pijn doet? Dat mijn zoon me straks misschien ziet failliet gaan. Wat zal dat doen met zijn zelfvertrouwen, met zijn blik op het leven?"

PACT MET DE HANDELAARS

Aarab is niet de enige die de toekomst vandaag somber inziet. Een groenteverkoper verderop bezweert ons dat hij vandaag nog geen enkele klant zag. Zijn rijkelijke aanbod - met onder meer verse absint - wacht onaangeroerd. En de

voorzitter van de lokale handelaarsvereniging Stalem, die ons vergezelt door de wijk, toont steeds weer zaken die de boeken definitief dicht hebben gedaan. "Kijk, daar heb je er vier naast elkaar." Nour Eddine Layachi wijst naar de zijde waar de werfzone zich bevindt: "Een snackbar, een reisagentschap en twee restaurants."

Dat die sluitingen ook door corona kunnen komen, werpen we op. De voorzitter gaat maar deels akkoord. "Voor sommige horecazaken klopt dat, maar er zijn ook ondernemingen die het tijdens de eerste lockdown prima deden en pas met de intensieve fase van de werken naar adem snakten of

failliet gingen: computerzaken bijvoorbeeld of winkels in voeding of doe-het-zelfmateriaal. Ze verloren klanten, maar ook leveranciers, want laden en lossen is amper nog mogelijk." Layachi heeft een goed overzicht, benadrukt hij. Zijn vereniging telt 120 leden, van de snackbars en groentehandelaars in *le bas* tot Kaffabar en Comme chez Soi in *le haut du quartier*. De grote hinder is daarbij vooral voor *le bas*, waar het nieuwe station komt. En dan moeten de zwaarste werken aan het eigenlijke station nog beginnen.

Zo bedrukt de handelaars vandaag ogen, zo optimistisch klonken de verschillende overheden

nochtans bij het begin van de titanenwerf voor het metrostation. "Ja, in het verleden waren de lokale handelaars wel eens *les grands oubliés* van metrowerken, maar deze keer wordt het anders," is de teneur in een promofilmpje dat burgemeester Philippe Close (PS) verspreidde. Schepen van Handel Fabian Maingain (Défi) was niet weinig trots over een 'ongezien' steunpakket van 16 miljoen euro, een bedrag dat vooral het Gewest vrijmaakt.

In een gemeenschappelijke mededeling van de Stad Brussel, de MIVB en mobiliteitsminister Elke Van den Brandt (Groen) heet het ook dat de werken aan Toots Thielemans een 'voorbeeldwerf' moeten worden.

Het pakket aan maatregelen in het pact dat met de buurt werd ondertekend, oogt ook best fors, met behalve miljoenesteun ook een lokale ombudsman, regelmatige infovergaderingen en een kleurig containerdorp voor de zeven zaken die uit het Zuidpaleis moesten verhuizen.

WARME AANKOMSTWIJK

"Formidabel toch, dat pact?" De voorzitter van de handelaarsvereniging zwaait met het document, terwijl hij ons ontvangt in zijn woonst op de Stalingradlaan. Het is een van die majestueuze panden die de brede laan telt. Die breedte is overigens niet toevallig. Waar straks een ▶

"De financiële reserves van de handelaars hier zijn lang niet zo groot als die van grote ketens. Dat fragiele weefsel wordt nu bedreigd door de werken"

NOUR EDDINE LAYACHI

Voorzitter lokale handelaarsvereniging Stalem



"De MIVB stuurt ook wat aan op een heroriëntatie van de handel, ze brengen consultants uit Parijs mee, die er hier een soort Sint-Gillis willen van maken"

NOUR EDDINE LAYACHI

Voorzitter lokale handelaarsvereniging Stalem



“Grote werken leiden bijna altijd tot een verandering van de lokale handel, zeker als ze zo lang duren. Kijk naar de voetgangerszone”

ERIC CORIJN
Stadsgeograaf VUB

nds station komt, liepen de en tot 1864 bovengronds, illeerste Zuidstation of nstation aan het Rouppe- ook onze Big Cityvraag op

terug naar vandaag. Het Layachi uit, moest ervoor at het unieke karakter van ehouden blijft. De r vertelt met gloed over zijn waar hij nu al veertig jaar inds hij uit Marokko kwam. n buurt van menselijke n, die de voorbije jaren erd is van wat oubollig naar eer kosmopolitisch. Je r nu Mexicaanse, Indische, of Franse keuken, allemaal Het publiek is ook steeds der, je ziet vaker vrouwen 's dan vroeger. U herinnert ideo van Sofie Peeters wel de la rue, over machisme en e op straat in de wijk, red.)? gelijk, maar het verandert

geleidelijk. En dit is een warme buurt gebleven. Het is nog steeds zo dat wie honger heeft hier wel altijd iets te eten zal krijgen.”
De handelszaken zijn daarbij nog steeds in handen van de lokale gemeenschap, benadrukt Layachi. “Het zijn familiebedrijven, waar de grootouders, ouders en kinderen langzaam de ladder zijn opgeklimmen en zelf nieuwe concepten hebben gerealiseerd, zoals die wereldkeuken. Vaak hebben ze ook eigenhandig hun korte keten opgezet met Vlaamse producenten uit het ommeland, terwijl een Carrefour veel meer uit Spanje importeert. De evolutie komt hier uit de wijk zelf! Maar dat betekent ook dat de financiële reserves lang niet zo groot zijn als die van grote ketens. Dat fragiele weefsel wordt nu bedreigd door de werken.”

Layachis betoog kon zo uit *Arrival City* geplukt zijn, het boek van journalist Doug Saunders, waarin hij

het potentieel en de veerkracht van aankomstwijken beschrijft. Die wijken, door overheden vaak als probleem bestempeld, zijn in werkelijkheid onwaarschijnlijk efficiënte sociale liften, argumenteert de Canadese auteur.

‘GEVOEL DAT WE HIER WEG MOETEN’

Zo’n aankomstwijk is tegelijk echter ook erg kwetsbaar, weet onze gastheer. Gaandeweg gingen de handelaars beseffen dat de miljoenen van de overheden voor velen niet eens genoeg zouden zijn om te overleven. Wie aan de Lemonnierlaan woont, met nochtans een werfzone voor de deur, krijgt trouwens zelfs geen enkele steun. “Men wil de wijk renoveren en verbeteren, maar vernietigt ondertussen wel de bestaande structuren,” analyseert Layachi. “Bovendien stuurt de MIVB ook wat aan op een heroriëntatie van de handel, ze

brengen consultants uit Parijs mee, die er hier een soort Sint-Gillis willen van maken. Het klinkt allemaal als *une gentrification qui ne dit pas son nom*, een gentrificatie die niet zo mag heten.”

Dat achter de grote werken ook een plan steekt om het Maghrebijnse karakter van de wijk te veranderen, is een gevoel dat bij verschillende handelaars leeft. Ook onze bakker begint er spontaan over. “Iedereen zegt dat hier: men wil af van een buurt waar de aanwezigheid van één gemeenschap zo groot is. We hebben het gevoel dat we hier weg moeten.”

Die dreigende gentrificatie en het kwetsbare weefsel zijn ook het onderwerp van een film die het Centre Vidéo de Bruxelles aan het draaien is over de wijk. De documentaire komt wellicht in het najaar uit. “De MIVB is uiteindelijk een grote silo, die vooral op zichzelf gericht is,” legt Liévin Chemin, een van de

makers uit. “Als die machine voorbijkomt, dan verwaarloost ze makkelijk de neveneffecten van die grote werken.”

Als we de burgemeester en schepen van Handel met de wanhoop van de handelaars willen confronteren, geven ze niet thuis. Close verwijst door naar Maingain, die op zijn beurt niet op telefoontjes reageert. De Stad heeft deze dagen trouwens ook de handen vol met het uittekenen van de toekomstige Stalingradlaan, een onderwerp waarover binnen de wijk nogal verschillende visies bestaan. Bewonerscomité Stalingrad pleit voor een autovrij plein voor het Zuidpaleis, veel handelaars voelen dat als een bedreiging, horen we. Maar dat is een ander verhaal.

Bij minister Van den Brandt krijgen we evenmin gehoor. Alleen de MIVB reageert. De woordvoester herinnert aan het uitgebreide pakket met maatregelen en wijst nog eens op de dubbele klap voor de wijk. “Ook de impact van corona is erg groot en het is niet eenvoudig om zomaar de invloed van de werken en die van de epidemie te onderscheiden. We

vinden het erg vervelend als handelaars in moeilijkheden komen en natuurlijk willen we ze niet weg. Daarom juist hebben we dat pact afgesloten, dat echt uitzonderlijk omvangrijk is.”

VOLKSE UITZONDERING

Ook stadsgeograaf Eric Corijn (VUB) ziet geen gentrificatiecomplot achter de metrowerken. “Maar het is natuurlijk wel zo dat grote werken bijna altijd tot een verandering van de lokale handel leiden, zeker als ze zo lang duren. Kijk naar de voetgangerszone.” Of hij op de verhambering doelt? “Jazeker. Of neem het Flageyplein, dat jaren openlag. Voor de werken was de handel en de markt volkser, sindsdien is die veel meer op de middenklasse gericht.”

Corijn situeert de wijk ook in een breder geheel. “De wijken rond Anneessens en Stalingrad zijn een stedelijke uitzondering: arme buurten pal in het centrum vind je amper in andere hoofdsteden. Zeker als het Zuidstation aantrekkelijker wordt, zal de druk op die wijken alleen maar groeien. De vraag is vooral welke handelaars

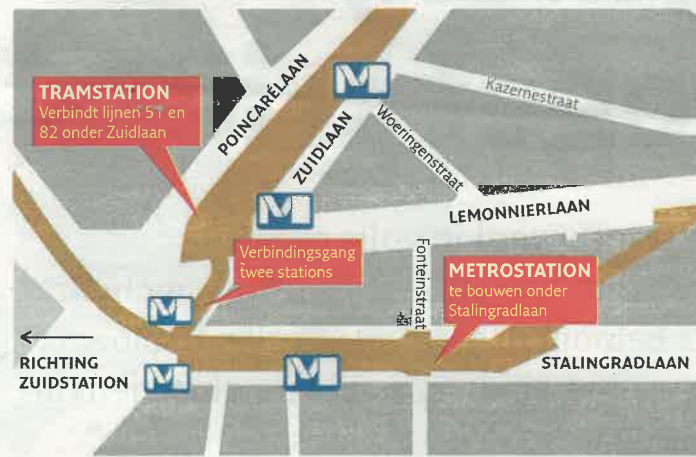
erin zullen slagen een culturele upgrade te doen naar meer stedelijkheid. De regen zelf kunnen we niet tegenhouden, maar we kunnen de mensen een paraplu geven. Gewestadministratie Hub. brussels doet dat soort begeleiding vandaag te weinig.”

Ook Corijns ULB-collega Benjamin Wayens is kritisch over de begeleiding van de werken. “Werfplanning blijft een groot probleem in Brussel. In het buitenland zijn er voorbeelden van *des chantiers furtifs*, onzichtbare werven met minimale impact, maar zover zijn we hier nog niet.” De flankerende maatregelen vindt Wayens evenmin voldoende. “Dat toont het voorbeeld van uw bakker wel. Maar ik heb eerlijk gezegd nog geen enkele werf geweten in Brussel waar de maatregelen echt afdoende waren.”

Is alles dan kommer en kwel rond de Stalingradlaan? Niet helemaal. De lange uren voor een lege winkel hebben bakker Samir Aarab ondertussen op andere plannen gebracht. “Van opleiding ben ik bewakingstechnicus, ik heb ondertussen weer een eigen website. We zullen zien.” **B**



Burgemeester Philippe Close en mobiliteitsminister Elke Van den Brandt bij het begin van de werken: toen nog niets dan vrolijkheid.
© PHOTONEWS



De premetrolijn wordt een volwaardige metrolijn, zodat de capaciteit van het openbaar vervoer verhoogt.
© BRUZZ

LE COUP DE TROP DU MÉTRO

FR Les travaux de la nouvelle station de métro Toots Thielemans se profilaient comme un chantier modèle, le soutien apporté aux commerçants locaux étant sans précédent. Mais un tour dans la partie la plus méditerranéenne de Bruxelles révèle surtout un quartier fragilisé qui ne peut pas supporter deux coups de butoir en même temps: le coronavirus et le plus grand chantier de Bruxelles. Le boulanger Samir Aarab n’a presque pas de clients, mais il a 7000 euros de frais fixes. Le soutien qu’il reçoit du gouvernement représente des cacahuètes. Ce commerçant n’est qu’un des nombreux entrepreneurs de l’avenue de Stalingrad qui ne voient pas comment ils vont pouvoir survivre les sept prochaines années. De plus en plus de commerces sont déjà en faillite. Les travaux y sont pour quelque chose, mais la crise sanitaire assène le coup de grâce. Le quartier de Stalingrad est un quartier d’immigration unique, où les nouveaux arrivants peuvent gravir l’échelle sociale. Mais de nombreux commerçants craignent que les travaux du métro ne changent radicalement le visage du quartier, intentionnellement ou non.

TWO SLEDGEHAMMER BLOWS FOR THE STALINGRAD DISTRICT

EN The work on the new Toots Thielemans metro station was supposed to be a model site with a support package for local traders like never seen before. But a tour of Brussels’ most Mediterranean neighbourhood reveals a vulnerable arrivals district that can ill-afford two sledgehammer blows: corona and the largest construction site in Brussels. The baker Samir Aarab has hardly any customers but does have 7,000 euros in fixed costs. The government support he receives is a pittance. This trader is just one of the many entrepreneurs around Stalingradlaan who do not see how they can survive the next seven years. More and more businesses are already going bankrupt. The works play a role but the corona crisis is a double blow. The Stalingrad district is a unique area where newly arrived migrants can climb the social ladder. But many traders fear that the metro works could thoroughly change the face of the district, intentionally or otherwise.