

VERSLAG VAN DE GESPREKKEN VAN DE PUBLIEKE PARTICIPATIE- EN INFOSESSIE 11 JUNI 2018 OVER HET  
ONTWERP VAN RICHTPLAN VAN AANLEG «BORDET»

Context van het verslag : Conform het artikel 2§ 1 al. 2 van het BESLUIT van 3 mei 2018 betreffende het informatie- en participatieproces voor het publiek<sup>1</sup>, heeft de administratie, die instaat voor de territoriale planning (perspective.brussels), volgend op de goedkeuring van het Ministerieel Besluit van 8 mei 2018, dat opdraagt om over te gaan tot de opmaak van een ontwerp van richtplan van aanleg voor de zone « Bordet », op datum van « 11 juni 2018 » een informatie- en publieke participatievergadering georganiseerd over het ontwerp van het voorgenomen richtplan van aanleg (RPA) « Bordet ».

Voor het gemak van de lezer, zijn de gesprekken van deze vergadering in chronologische volgorde volgens het verloop van de vergadering opgemaakt.

Het is daarenboven beslist geweest om te beantwoorden aan het geheel van de gemaakte observaties, suggesties en gestelde vragen ondanks het feit dat een aantal ervan buiten het kader van het vermelde besluit werden gemaakt.

Dit document zal beschikbaar worden gesteld op de site van perspective.brussels tot aan het einde van de goedkeuringsprocedure van het RPA.

---

**Verantwoordelijke Wijkraad Evere:** Waar voorziet men de ontradingsparking Bordet waar een modale transfer mogelijk is? Waar wil men het nationale hockeystadium vestigen?

**Wijkcomité Haren:** Zeer Everse voorstelling, terwijl de perimeter ook Haren bestrijkt! Ongerst over het doorsnijden van de as Haachtsesteenweg-Leopold 3. Opgelet: oude Stratec-analyse van 20 jaar geleden die vandaag leidt tot ongelukkige conclusies wat mobiliteit betreft. Het project van de Europese School dat 20 jaar geleden werd afgevoerd, komt opnieuw ten tonele.

**Brussel (HUB):** Verdediging van het grondgebied voorbehouden voor de bedrijven > Gehinderd door de nomenclatuur van de presentatie van de zones voorbehouden voor bedrijven en de zones voorbehouden voor woningen. Herinnert zich een mooie Everse drukkerij die *in fine* moest vertrekken, weggejaagd door de bewoning. Hevig gekant tegen een gemengd karakter waardoor *in fine* de bedrijven zullen moeten vertrekken. Verheugd met de komst van het metrostation.

---

<sup>1</sup> 3 MEI 2018. - Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering betreffende het informatie en participatieproces voor het publiek voorafgaand aan de uitwerking van de ontwerpen van richtplan van aanleg, B.S. van 9 juni 2018, p. 39070.

**Antwoorden T. Sanders:** 2 algemene overwegingen>

1. Het Brusselse standpunt over het gemengd karakter is dat wanneer de behoefte stijgt, de grond als een zeldzame rijkdom moet worden behandelen. Een kritiek van de industriezoneprojecten is dat de grond meestal niet rationeel wordt gebruikt.
2. De overheid moet anticiperen op de toekomstige benutting van het grondgebied. Anders is het risico nog groter wanneer de sterke functies de overhand krijgen (woning, of kantoren bij overname). Het is de bedoeling om te anticiperen op mutaties en een kader te organiseren waarin ze ook mogelijk zijn.

Mobiliteit auto's: tegen 15, 20, 30 jaar zal de auto aan modaal aandeel verloren hebben.

**Antwoord E. Donders:** Vraag Haren> De diagnose/analyse gebeurt binnen een ruimere perimeter dan beoogde RPA!

**Antwoorden S. De Bruycker:** Algemeen gesproken, betreffende P+R, de link met de Haachtsesteenweg en het gemengd karakter > men weet wat men wil, maar nog niet hoe men daartoe wil komen. Men moet op subtiele wijze meer stadsverbindingen creëren, vanzelfsprekend samen met de verschillende partners.

Op gedetailleerde wijze, met betrekking tot:

>De Haachtsesteenweg: Wij gaan de opmerking in detail analyseren.

>De vraag naar een nationaal hockeystadium: deze opmerking is welkom tijdens de consultatiefase, we nemen notitie.

>P+R van 500 pl. : Het gaat om een wens van het gewest die nog niet gelokaliseerd werd.

**Tussenkoms Michel Van de Putte, bewoner van Evere:** 1. Leopold 3 is geen internationale laan (sas, ...) maar de Bordetlaan is dat wel ... 2. De stortplaats van Evere ligt in Vlaanderen. 3. Waarom zijn de bedrijven uit Da Vinci vertrokken? 4. OK voor een tram 62 maar niet voor een tram van De Lijn...

**Tussenkoms Caroline Jadot, stad Brussel:** Zoals Jean Dochy ook een beetje verrast dat Haren niet meer naar voren werd geschoven in de grafische documenten. Er wordt onvoldoende rekening gehouden met het station van Haren. Demografie Haren zal naar verwachting ook stijgen. Deze elementen zijn opgenomen in het richtschema van Haren. Er moet meer worden nagedacht over de voetgangersverbindingen in de zone!

**Tussenkoms zaakvoerder Transforma:** Heeft in juni 2015 een coworkingruimte ingericht. Organiseert 's avonds evenementen. Onvoldoende algemeen belang (gevoel van verwijdering) voor de zone. Heeft interesse in het project van de RPA waarbij BORDET centraal komt te liggen in Brussel. Mobiliteit: onvoldoende geweten dat de S-treinen al naar het station Bordet rijden. Informatie-inspanning te leveren. Gemengd karakter in de zoning: enorm groot aantal m<sup>2</sup> staat leeg. Kantoren: behoefte aan kleinere afmetingen, meer dynamiek, een betere toegankelijkheid, horeca, ... De mensen komen uit Vlaanderen of Brussel. Veel positiviteit ten opzichte van RPA.

**Antwoorden T. Sanders:**

Haren: De verbinding met Haren moet worden verbeterd, die we wel kennen maar waarover beter moet worden communiceren.

Internationale laan: het gaat om een symbolische notie die niet allen gepaard gaat met mobiliteitsoverwegingen.

Mobiliteit: Het is een veranderend gebied waarin het accent sterk ligt op mobiliteit. Het spooraanbod zou de indeling kunnen verbeteren.

Samenwerking Vlaanderen en Brussel in deze zone: deze zone maakt deel uit van de zone van de metropool. De aankomende en vertrekkende autopendelaars vormen een probleem, er moeten andere oplossingen worden gezocht.

**Antwoord S. De Bruycker:** Leopold 3 is duidelijk de as van Brussel naar de luchthaven, die momenteel te weinig wordt gebruikt met vaak tegelijk bestaande functies.

Leegstand in de Da Vinci-industriezone: dit is een industriezone uit 1970-1990, eerder monofunctioneel.

Verbinding Vlaanderen-Brussel: Brussel is geen eiland! De burgers verwachten gewoon een bus/tram, ongeacht de operator!

**Tussenkoms Christine Jacques, Citydev:** Ze wacht op de cijfers van de economische studie. Over de mobiliteit twijfelt ze > er is interessant potentieel. Ze vindt het wel verbazingwekkend, want zij vindt dat de huidige ruimte niet volledig aan de auto is gewijd, er zijn recent werken uitgevoerd (industriezone, Haachtsesteenweg, ...) om de voetgangersverbinding te verbeteren. Wat het gemengd karakter betreft > de geluidskaart is zeer duidelijk > het gaat om een grote uitdaging, want het lawaai is onhoudbaar. 30% van de groene ruimtes in de Citydev-industriezone kan worden verdicht! Spreekt zich uit over de uitdagingen van OGSO.

**Tussenkoms Isabelle Pothier, ARAU:** Er werden verschillende wegen opnieuw aangelegd. Zij is akkoord met de voorgestelde diagnose van het RPA. Toont de dichtheitskaart. Als men vertrouwen heeft in de metro en de verbetering van de frequentie van tram 62 bestaat er een tegenstelling met de P+R want deze moedigt het pendelen met de auto aan (zie studie P+R op de site van ARAU!).

**Tussenkoms Paul Tymans, resp. handelaars van Evere-centrum :** Laten we de bewoners van Evere niet vergeten! Er moeten samenwerkingsverbanden worden gesmeed. We voorzien ook een jeugdherberg waar bijvoorbeeld de gebruikers van het toekomstige hockeystadium terecht kunnen! Wat de grens tussen Brussel en Vlaanderen betreft: de bewoners van Vlaanderen moeten ook in het project worden opgenomen.

**Antwoord T. Sanders: Meer globaal antwoord:**

Wegeninfrastructuur: de wegeninfrastructuur zal niet snel opnieuw worden aangelegd, die werd immers net gerenoveerd. Deze stadstoegang is nog te veel op auto's gericht! OGSO wil de stadstoegangen rustiger maken. We zullen de beste locatie voor de P + R onderzoeken.

**Antwoord E. Donders:** Een ruimere analyse van de gewoontes van de werknemers van de industriezone vond plaats met Citydev > deze is beschikbaar op de website van perspective

**Antwoord S. De Bruycker:.**

Een kwalitatieve verdichting is enkel mogelijk met meer kwalitatieve groene ruimtes.

Men moet efficiënter zijn zonder daarom op alle groene ruimtes te gaan bouwen.

Een P+R van 500 pl. is niet ideaal, maar toch noodzakelijk.

De verbindingen met het Vlaamse gewest zijn noodzakelijk om voor een coherent stedenbouwkundig beleid te zorgen.

**Tussenkoms Philippe Odot, buurtbewoner Bordet-wijk:** het verminderen van het autoverkeer is al een goede zaak. We mogen ook de diverse leveringen niet vergeten (aankoop per internet),

moeten we niet denken aan een logistieke infrastructuur om te vermijden dat bestelwagens met leveringen zich op de Haachtsesteenweg bevinden?

**Tussenkoms t Bernard Dehee, verantwoordelijke Wijkraad Evere (BIS):** In welke mate houdt RPA rekening met GoodMoove (grote zone 30 op as Bordet)? Wat het gemengd karakter van de bewoning betreft: we moeten vermijden dat we monofunctionele sociale woningen creëren!

**Tussenkoms t Isabelle Pothier, ARAU (BIS):** Wat is het aantal pendelaars dat dagelijks aan- en afrijdt?

Antwoord T. Sanders:

Leveringen en e-commerce zijn nieuwe trends in de steden: de afdeling Kennis van perspective bracht een studie uit hierover.

Leopold3: Niet meteen de nieuwe aanleg overdoen, maar de pijnpunten moeten wel worden geanalyseerd. Dat zal in het MER worden geanalyseerd.

GoodMoove: beoogde RPA en GoodMoove werken naast elkaar, de ene heeft niet de bovenhand t.o.v. de andere!

26 juni 2018