

VERSLAG VAN DE GESPREKKEN VAN DE PUBLIEKE PARTICIPATIE- EN INFOSESSIE 7 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 « 7 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.

---

**Een bewoner van Schaarbeek** die deelnam aan de vergaderingen van metro 3 stelt de volgende vragen: Waar kunnen we de ruimte voor de woningen recupereren? Welk type bewoners wil het Gewest aantrekken? Er moet een kaart met de inkomsten opgenomen worden in de diagnose. Een belangrijk probleem is het lawaai van de luchthaven, wat met de woningen?

**Een omwonende** die 24 jaar in de wijk heeft gewerkt, nam deel aan de vergaderingen van metro 3, woont bij het kerkhof en is van mening dat het kruispunt Bordet mislukt is door de spanning tussen de gemeente en het gewest met betrekking tot de komst van de Decathlon; er is geen fietspad. Tram 94 moet via Bordet gaan om naar de stelplaats te gaan en dit is niet voorzien. Er werd geen overstapparking voorzien in de studie metro 3. Een school dichtbij de Aldi brengt veel verkeer met zich mee, net zoals de NATO. Deze as slibt snel dicht. De NATO is verhuisd, wat doen? Nog woningen? Er zijn er te veel. De nieuwe woningen worden enkel aangekocht door investeerders. De straat kreeg de bijnaam "Mumbai street". Het terrein is geëvolueerd. Elke dag

---

<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.

---

Conform aan het artikel 3§4 van het besluit van 3 mei 2018 betreffende het informatie en participatieproces voor het publiek voorafgaand aan de uitwerking van een ontwerp van richtplan van aanleg, is het verslag van de gehouden gesprekken tijdens de vergadering ten laatste 15 dagen na de vermelde vergadering gepubliceerd op de website van perspective.brussels.

parkeren er bestelwagens. Wat gebeurt er met de oude brandweerkazerne? Er zou een containerpark van gemaakt kunnen worden.

**Perspective** verduidelijkt dat er nog niet te veel woningen zijn in Brussel en zeker niet te veel sociale woningen, de hoogte van de gebouwen ongedefinieerd is, herinnert ons eraan dat we ons bevinden in een gedeconstrueerde peri-urbane buurt en dat het de bedoeling is om het coherentie te geven voor een betere kwaliteit van leven, we moeten eigenlijk rekening houden met het feit dat je in een overvlucht zone bent. Wat inkomen betreft, wordt de buurt gekenmerkt door een aantal huishoudens met een gemiddeld inkomen, lager dan het regionale gemiddelde. Er moeten fietspaden aangelegd worden, er zijn er te weinig, ook om naar het werk te gaan. Vandaar het project FietsGEN. Wat tram 94 betreft, die informatie wordt nagetrokken. Er zijn woningen nodig om een stedelijk karakter te creëren. A priori is de baan niet het bieden van boulevard aan de woning, maar meer in verband met het grote landschap.

**Een spreker** uit Evere informeert zich over de komst van de metro en stelt zich vragen bij het ontwikkelingspotentieel dat voorzien is in het oosten. De westelijke kant zou ouder zijn en er zou niet veel te doen zijn. Deze vaststelling is verrassend: het stadscentrum van Evere moet opgewaardeerd worden en de levenskwaliteit moet er verbeterd worden. De Haachtsesteenweg is een riool met bussen. Voor de omwonenden is een verbetering noodzakelijk. Hij verbaast zich erover dat hij niets heeft gehoord over het feit dat op de kaarten alle assen gericht zijn van het zuidoosten naar het noordwesten. Om naar Neder-Over-Heembeek te gaan, wat niet zover is, moet een grote omweg gemaakt worden door de barrière die gevormd wordt door Schaarbeek-Vorming en het kanaal.

**Een bewoner** van de Bordetlaan, die deel uitmaakt van de wijkraad van het centrum van Evere, legt uit dat men sneller bij Meiser is via de kleine straatjes dan via de grote assen. De inrichting is een ramp. Bordet is dus niet de belangrijke toegangszone die men denkt. Heel wat inwoners van Evere werken in of rond de luchthaven. Het probleem van de vliegtuigen mag dus misschien niet overdreven worden.

**Een spreker** pleit ervoor dat de bussen van De Lijn stoppen bij een terminus aan Bordet.

**Perspective** legt uit dat er langs de westelijke kant dingen voorgesteld zullen worden, maar het gaat niet om hetzelfde type interventies. Het is niet de bedoeling de auto te bevorderen, wel het openbaar vervoer. Er wordt herinnerd aan het feit dat we ons in een embryonale fase van de stedelijke studie bevinden en dat daarom nog niet alle ambities werden geuit.

**De Stad Brussel** (Rik Van de Perre, Departement Stedenbouw) meent dat de afbeelding die het verschil van de gedifferentieerde morfologische weefsels toont tussen het westen van Bordet (woonzone) en het oosten (grote economische entiteiten), (p. 4 van de brochure met de perimeter, de diagnose, de belangen en de doelstellingen van het RPA -Bordet) genuanceerd en in een ruimere context geplaatst zou moeten worden. Wat verder naar het oosten van de perimeter die overwogen wordt voor het plan-project ligt het dorp Haren (grondgebied van de stad Brussel), dat ook een grote demografische groei kent en dat momenteel heel slecht bediend wordt door het openbaar vervoer.

Voor de stad Brussel is het criterium van 800 m rond het station van Bordet als afbakening van de zone van het beoogde RPA en het bijhorende MER gezien de situatie ter plaatse vrij arbitrair.

De overwogen perimeter lijkt te stoppen aan de Middelweg (westelijke rand van de weg) en meer in het noorden aan de grens van het domein van de MIVB-stelplaats (in een zone van voorzieningen van collectief belang). De perimeter omvat niet de "Overstappool Haren" die bijna grenst aan de beoogde perimeter.

Deze Overstappool ligt in het verlengde van de Middelweg. Hij verbindt de twee NMBS-stations van Haren (langs de lijnen 26 en 36) en ligt net naast de MIVB-stelplaats (toekomstige metrostelplaats). Hij ligt in de buurt van het (residentiële) centrum van Haren en van de Haachtsesteenweg.

De Overstappool van Haren (actieve modi – openbaar vervoer) werd ontworpen, gepland en uitgevoerd (laatste infrastructuurwerken zijn lopend) om de bevolking en de economische activiteiten van Haren beter te bedienen met het openbaar vervoer en om te dienen als structurerend element voor de toekomstige ontwikkeling van Haren.

Het richtschema van Haren, door de stad uitgewerkt in 2014, voorzag reeds de verlenging van de metro Noord tot aan de MIVB-stelplaats en de Overstappool.

De Stad vraagt een verdere uitbreiding van de perimeter van het beoogde RPA Bordet naar het oosten toe (om de Overstappool van Haren en de omgeving er mee in op te nemen) en om in een MER de mogelijkheid te evalueren voor de creatie van een metrostation ter hoogte van deze Pool (als uitbreiding van het programma van de stelplaats MIVB metro/tram/bus).

**Een bewoonster** stelt zich vragen over de impact van de gevangenis wat de mobiliteit binnen deze perimeter betreft.

**Perspective** vindt de wil om de stations van Haren met elkaar te verbinden interessant. Er moet ingeschat worden of de pool van Haren moet worden opgenomen in de perimeter om de link te leggen in termen mobiliteit.

**Een spreker** meldt dat een reeks wat verouderde industrieën langs de Haachtsesteenweg opgewaardeerd moet worden.

**Een vertegenwoordiger van Defensie** (Jean-Jacques Henrotin) vraagt zich af welke bedoelingen het Gewest heeft met betrekking tot de terreinen van Defensie. Komt er een apart RPA? Zo ja, dan moet de wederzijdse impact voorzien worden.

**Perspective** meent dat een specifiek bestuur noodzakelijk is voor de terreinen van Defensie, omdat ze op het grondgebied van twee gewesten liggen. Het RPA Bordet kan sneller gaan en het plan voor de terreinen van Defensie zal verankerd worden in het RPA Bordet. Binnenkort komt er hierover een Regeringsnota.

22 juni 2018