

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

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 publiek¹, 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 « Josaphat », op datum van « 11 juni 2018 » een informatie- en publieke participatievergadering georganiseerd over het ontwerp van het voorgenomen richtplan van aanleg (RPA) « Josaphat ».

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.

- **Inwoner van de wijk:**

- Is het mogelijk een kopie te ontvangen van de presentatie? Is ze toegankelijk online?
 - **Antwoord:** de presentatie en de notulen van de vergadering worden gepubliceerd op de website van perspective.brussels ten laatste 15 dagen na de vergadering.
- U bent begonnen met de goede verbindingen van het openbaar vervoer te vermelden als positief punt voor de site; ik kan u zeggen dat dit niet klopt: de bussen zitten systematisch overvol tijdens de spitsuren (sommige mensen worden er misselijk van).
 - **Antwoord:** We bevestigen dat een herziening van een aantal lijnen moet worden uitgevoerd (met name van de gearticuleerde bussen); de wijk kan echter niet volledig instaan voor de verbetering van het openbaar vervoer voor het volledige Gewest en Schaarbeek in het bijzonder; de inrichting van

¹ 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.

deze nieuwe wijk zal de MIVB zonder twijfel verplichten hun aanbod te herzien; een hogere regelmaat van lijn 62 (de verbinding met het metrostation Bordet) werd al vermeld, net als die van de bus die de site doorkruist;

- U hebt gesproken van een buslijn die de site doorkruist: is dit een bijkomende lijn of een afwijking van een bestaande lijn?
 - **Antwoord:** in 1^{ste} instantie is dit een herdistributie van de huidige lijnen, met een hogere regelmaat; daarna, conform het besluit van de Hoofdstedelijke regering van december 2016, zal het aanbod van alle lijnen in de buurt van de site moeten worden aangepast;

- **Buurman van de wijk:**

- In de presentatie hebt u niets gezegd over de bouwprofielen Hebt u daar iets over te melden?
 - **Antwoord:** In het huidige stadium van reflecties zou de laagste bouwprofielen in de Latinis laan zijn voorzien, waar de site op hetzelfde niveau ligt als de bestaande wijken en waar de meeste woningen in de buurt zijn; op deze plaats wordt ze dus max. R+2; de bouwprofielen langs de spoorweg zijn het grootst: van R+6 en soms R+8 (langs het park); tot slot, de toren aan het noorden van de site heeft een gelijkaardig bouwprofiel als de torens op de Leopold III laan (R+15 tot R+20);
 - met betrekking tot de zonneshijn: de inplanting van de toren werd precies op deze plaats voorgesteld zodat hij geen impact (van schaduw) zou hebben op de andere woningen;
 - in de Henri Consciencelaan zou de bouwprofielen ook max. R+2 zijn omwille van de hoogte van de omliggende gebouwen en de nabijheid van de woningen.
- Overweegt u een wijk te creëren die enkel toegankelijk is voor voetgangers?
 - **Antwoord:** het probleem met een wijk die enkel toegankelijk is voor voetgangers is dat dit een groot verschil creëert in het gedrag van de bewoners van de nieuwe wijk ten opzichte van de anderen; zelfs als het niet mogelijk is een voertuig te gebruiken in de nieuwe wijk is het niet mogelijk de mensen te beletten een eigen voertuig te hebben; als een wijk volledig verkeersvrij wordt ingericht (hierover werden studies en overwegingen gemaakt), betekent dit dat de inwoners van de site hun voertuigen zouden parkeren in de nabijgelegen straten, wat ondenkbaar is;
 - Bovendien, wat het parkeren betreft: in vergelijking met uw wijken is het aantal verkeerd geparkeerde voertuigen veel hoger dan in wijken waar de inwoners niet over een parkeerplaats per woning beschikken; dit moet dus opnieuw in evenwicht worden gebracht;

- **Buurtbewoonster en lid van het "Comité de la friche Josaphat":**
 - U gaf aan dat het RPA, in het regelgevende luik, zou kunnen afwijken van de bestaande regelgeving. Als ik het goed begrijp wordt het Gewest dus niet beperkt door een wettelijke verplichting en beheert ze bovendien alle openbare instellingen die worden vermeld als de verantwoordelijken voor de ontwikkeling van de site (Leefmilieu Brussel, Citydev, MSI, etc.). We begrijpen dus dat de eigenaar en het Gewest kunnen beslissen over het programma zonder beperking en dat u ook kunt besluiten 5.000 woningen in te planten als u dat wilt. Klopt dat? U kunt dus een ander cijfer opleggen met betrekking tot het aantal woningen en, bovendien, heb ik vandaag nog geen exact cijfer gehoord voor wat het aantal woningen betreft, enkel percentages...
 - **Antwoord:** het Gewest is bevoegd voor de ruimtelijke ordening; het RPA, op haar beurt, kan een regelgevend effect hebben en eventueel afwijken van de bestaande kaders (dit is een van de effecten die werden toegewezen in het nieuwe BWRO); er bestaan echter ook andere beperkingen: het Gewest is met name verplicht een milieueffectbeoordeling (het milieurapport) uit te voeren die ook wordt onderworpen aan een openbaar onderzoek en op basis waarvan u de relevantie van het plan, de alternatieven en de eventuele aanbevelingen kunt beoordelen die worden gemaakt in dit kader; zoals u weet vormen de eventuele gebreken op het gebied van de milieubeoordeling een substantieel juridisch argument in het kader van een eventueel beroep bij de administratieve rechtscolleges; we zijn dus helemaal niet vrijgesteld van elke beperking; er zijn Europese richtlijnen die de verwezenlijking van dergelijke oefeningen afbakenen en, tot slot, bestaat er overigens een uitgebreide regelgeving, naast die verbonden aan de ruimtelijke ordening, waar men zich aan dient te houden;
 - Fasering: u gaf aan dat het programma gefaseerd werd en dat u zou beginnen aan de Latinis-Wahis kant. Waarom niet eerder de herontwikkeling van de site starten met de industriezone die, vanuit economisch oogpunt, interessant zou kunnen zijn voor het Gewest? Waarom ook niet beginnen met de Evere kant? Waarom wordt het station verbouwd tijdens de laatste fase terwijl de vraag van de mobiliteit van essentieel belang is en nog niet opgelost?
 - **Antwoord:** In het huidige stadium van reflecties wordt de verbouwing van het station uitgevoerd tijdens de 1^{ste} fase, fase 0 van de verbouwingen; in het verlengde daarvan gaat men over tot de inrichting van de toren in Evere; enkel het bouwblok naast het station wordt tijdens de laatste fase ontwikkeld.
 - De werken in het station worden overigens uitgevoerd door Beliris en de budgetten werden al vastgelegd door de Federale Overheid;
- **Buurtbewoonster:**
 - Wie verleent de vergunningen?

- **Antwoord:** de aanvragen van de vergunningen worden behandeld door het Gewest zelf als de aanvraag wordt ingediend door een vergunninghouder of als het project, onderwerp van de aanvraag van de vergunning, de uitvoering vereist (in functie van de omvang van het project) van een effectenonderzoek - EO of een effectenrapport - ER; in de andere gevallen worden de vergunningen behandeld en verleend door de gemeenten;
- **Buurtbewoonster :**
 - Hoeveel woningen voor hoeveel inwoners en hoeveel voertuigen volgens uw schattingen?
 - **Antwoord:** er werden simulaties uitgevoerd op basis van uiteenlopende criteria, waarvan de geplande onderverdelingen tussen publieke woningen (bescheiden en middelgrote) en privéwoningen, de geplande onderverdeling in koop-, huur- of vrije woningen, of op basis van de oppervlakte van de woningen per exploitant (publiek of privé) en van de voorzieningen tussen kleine en grote woningen; in dat geval bedraagt het totaal geschatte aantal 1.585 woningen; dit cijfer wordt echter meegedeeld onder voorbehoud en de vermelde oppervlakten blijven relevanter voor de evaluatie van de bevolkingsdichtheid van de site in de toekomst;
 - Ik stel vast dat er geen enkele Nederlandstalige school voorzien is hoewel er, enerzijds, enorm veel vraag is naar dergelijke instellingen in Schaarbeek (zowel voor Franstalige als voor Nederlandstalige leerlingen) en dat er, anderzijds, premies bestaan om Nederlandstaligen ertoe aan te zetten zich opnieuw te vestigen in het Brusselse gewest. Dit is dus een realiteit waar men rekening mee zal moeten houden...
 - het spreekt voor zich dat er keuzes moeten worden gemaakt en prioriteiten gesteld; de gemeente Schaarbeek heeft de behoefte uitgedrukt voor Franstalige scholen; de keuze van de geschiktheid komt de gemeente toe; ze is van plan een Franstalige basis-/lagere school in te planten op de site (in de blauwe zone in dia 40) en een middelbare school op het terrein waar ze eigenaar van is, in de Bloemtuinenlaan;
- **Inwoner van de Arthur Rolandstraat:**
 - Sport: u zegt dat dit geen aanzienlijke geluidshinder zal veroorzaken. Ik kan u zeggen dat dit helemaal niet waar is en dat als u nog meer sportfaciliteiten inplant, het gedaan is met de rust!
 - **Antwoord:** er is nooit gezegd dat er geen lawaai zou ontstaan door deze sportfaciliteiten; niettemin, de enige nieuwe geplande sportfaciliteiten (die noodzakelijk zijn in de wijk) zijn de faciliteiten die worden ingeplant in het Spoorpark (het park naast de spoorweg) en niet in de omgeving van de woningen waar men eerder rustplaatsen en wadiparken zal vinden;
 - Biodiversiteit: met alles wat u van plan bent, zal het aantal vossen, kleine vogels, etc., enorm afnemen. U probeert ons blaasjes wijs te maken.

- **Antwoord:** het klopt dat door de verstedelijking van deze site het onmogelijk zal zijn het huidige niveau van biodiversiteit te handhaven; echter, zoals is uitgelegd, zal alles in het werk worden gesteld om de meest effectieve strategieën in dit opzicht te ontwikkelen.
 - Huisprijzen: momenteel zijn de huisprijzen vrij hoog omdat het mooie huizen zijn, met een tuintje, en omdat de wijk relatief rustig is; de geplande bouwprofielen (R+6 / R+8) in de buurt zullen deze rust en de intimiteit doen verdwijnen (direct uitzicht van de nieuwe gebouwen);
 - Criminaliteit (diefstallen): er worden trajecten voorgesteld op de berm die zich vlak achter de privé-tuinen bevinden. Hierdoor riskeert men dat het aantal diefstallen zal verhogen in de huizen in de buurt van deze nieuwe openbare wegen;
 - **Antwoord:** men dient de nadruk te leggen op het feit dat de berm zelf niet publiek zijn; enkel de voetpaden in de berm zullen publiek zijn en er wordt een sluitingssysteem (sloten, etc.) voorzien tussen de publieke ruimten en de privézones; de hogere sociale controle die het resultaat zal zijn van de inrichting van deze voetgangerszones zal overigens ook verbeteringen bieden op het gebied van de kleine criminaliteit;
 - Trein: u zegt dat die geen lawaai maakt, maar dat is niet waar; anderzijds is de vraag van de trillingen veroorzaakt door de treinen ook belangrijk; als er meer treinen zullen rijden, zullen die trillingen ook toenemen;
 - **Antwoord:** Opgemerkt moet worden dat de RER bijna operationeel is op deze lijn met 5 verbindingen per uur en per richting zodat de ontwikkeling van de wijk niet echt veel wijzigingen zal ondergaan (behalve misschien tijdens het weekend en de spitsuren);
- **Inwoner van de Bloemenwijk:**
 - Verbaasd dat er geen nauwkeurige aanduidingen zijn over het aantal inwoners van de nieuwe ontwikkelingen. Dit is toch een belangrijk gegeven;
 - De nieuwe inwoners zullen waarschijnlijk een voertuig hebben; dat betekent (voor ca. 1.500 woningen) tussen 1.000-1.500 bijkomende voertuigen die zullen rijden in de Gillisquetlaan en andere wegen in de buurt; uw presentatie geeft niet aan hoe het verkeer in deze wegen kan worden verbeterd, rekening houdende met de bijkomende stromen; we moeten ons daarentegen verwachten aan meer filevorming in deze lanen en meer problemen met de toegang tot tram 7 (die zelf al overvol is)?
 - Vanaf wanneer mogen we stellen dat we ons in een "gemengde wijk" bevinden? U zegt dat er 45% sociale woningen zullen zijn, maar betekent dit dat het een gemengde wijk wordt? Komen de verhoudingen van de wijk overeen met die van Terdelt, bijvoorbeeld, een heel sympathieke wijk, die zelf eerder is samengesteld uit kleine huizen dan uit appartementsgebouwen... ?
 - **Antwoord:** dat klopt, de vragen met betrekking tot de verhoudingen zijn niet gemakkelijk op te lossen; ze zijn eerst en vooral verbonden aan de wijze waarop het project wordt georganiseerd; oplossingen voor sociale woningen

in grote blokken (zoals reeds aanwezig op de werf) zijn niet wenselijk; er is trouwens niets dat ons tegenhoudt verschillende woningtypes (bijv. bescheiden en middelgrote) te combineren in één en hetzelfde gebouw; met andere woorden, het is dus meer een kwestie van de juiste combinatie te vinden voor het project dan een kwestie van grote theoretische principes met betrekking tot deze combinatie;

- **Gemeenteraadslid in Schaarbeek:**

- Over de vergelijking tussen Evere en Schaarbeek op het gebied van sociale woningen: het rapport is effectief correct als men enkel rekening houdt met het strikte aantal sociale woningen; men vergeet echter dat de gemeente Schaarbeek dicht bebouwd is, met een bijzonder oude leefomgeving en een soms kwetsbare bevolking; de inwoners wonen dus soms in minder gunstige voorwaarden dan die in sociale woningen; in uw analyse van de behoeften op het gebied van nieuwe woningen moet het bestaande aantal woningen in de verarmde wijken worden toegevoegd aan het bestaande aantal sociale woningen Schaarbeek, wat resulteert in een omgekeerd beeld van Evere die, dient te worden herhaald, een gemeente is waar de verstedelijking veel recenter heeft plaatsgevonden dan in Schaarbeek; dit gegeven had ook moeten worden geïntegreerd in het stadsproject en moet resulteren in een herziening van de verhouding van sociale woningen;
 - **Antwoord:** men moet beseffen dat de Josaphat site een openbare eigendom is, wat een belangrijk pluspunt is om een oplossing te kunnen bieden voor een aantal gewestelijke uitdagingen (in het bijzonder op het gebied van de creatie van publieke woningen); deze openbare eigendom is een reële kans in het kader van de creatie van sociale woningen; hoe kunnen we aan 40.000 gezinnen, die een sociale woning hebben aangevraagd, meedelen dat er geen sociale woningen worden gebouwd op een openbare eigendom? Men mag dit niet uit het oog verliezen tijdens de evaluatie van dit ontwerpplan;
 - **Antwoord:** om het bestaande gebouw te kunnen vernieuwen, moet een andere woonplaats worden gevonden voor de families die betrokken zijn bij een renovatieproject;
- Goedkeuringsprocedure van het RPA in overleg met de gemeenten: op welk moment van het ontwikkelingsproces worden gemeenten uitgenodigd hun advies te geven? in welke mate weegt het advies van de gemeenten door in de goedkeuringsprocedure van het definitieve plan?
 - **Antwoord:** de gemeenten werden betrokken bij de stuurgroep van de Josaphat studie en ze zullen opnieuw formeel worden geraadpleegd in de marge van het openbaar onderzoek dat wordt georganiseerd in het kader van de goedkeuring van het plan (waarschijnlijk in de herfst van 2018);
- Mobiliteit: het lijkt technisch jammer dat we geen extrapolatie kunnen uitvoeren op basis van de reeds bekende gegevens; 1.585 woningen, vermenigvuldigd met 2,3 (het gemiddeld aantal inwoners per woning in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest), is gelijk aan 4.000 inwoners; op basis van dit gegeven is het mogelijk de

verbeteringen die werden aangebracht aan het openbaar vervoersnetwerk zorgvuldig te evalueren; de goedkeuring van een doordacht en gecoördineerd mobiliteitsplan moet dus voorafgaan aan het RPA en is een voorwaarde voor de wijze waarop de woningen zullen worden gebouwd;

- **Antwoord:** omwille van een gemiddelde van 2,2 inwoners/woning (of het gewestelijke gemiddelde) bereiken we voor Josaphat een totaal van 3.487 inwoners; maar, rekening houdende met bepaalde onzekerheden tijdens deze fase (bijv. over de exacte verdeling van de uitbaters van de woningen of over het definitieve aantal grote woningen), wordt er geen nauwkeurig aantal inwoners vermeld; het aantal schommelt tussen 3.500 en (mogelijk) 3.800 inwoners, niet meer;
- over het aantal voertuigen per woning: men moet eerst en vooral weten dat het gewestelijke gemiddelde met betrekking tot de eigendom van een voertuig lager is dan 1 voertuig per gezin; de simulaties worden dus uitgevoerd op basis van gedifferentieerde mobiliteitsprofielen, etc.; de simulaties tonen aan dat de situatie kan worden beheerd; de mobiliteitscontrole die wordt geïmplementeerd, heeft als doel de nauwkeurigheid van de uitgevoerde simulaties te controleren en, op termijn, te controleren in welke mate zij voldoen aan de realiteit;
- in algemenere zin, over de mobiliteit in het Brusselse Gewest en de impact die de stadsprojecten kunnen hebben op dit beheer: rekening houdende met de toenemende bevolkingsdichtheid die gewoonlijk gepaard gaat met de ontwikkeling van strategische zones is de mobiliteit een heel belangrijke factor; de stadsprojecten bestaan echter uit verschillende ontwikkelingsfasen gespreid over een periode van 10-15 jaar; hier, zoals voorgesteld door de MSI, wordt een controle van de mobiliteit uitgevoerd die de mogelijkheid zal bieden een duidelijk beeld te krijgen over de wijze waarop de situatie evolueert; bovendien is het Gewest in voortdurend overleg met de andere gewesten van de Federale overheid om een antwoord te vinden op het probleem van filevorming veroorzaakt door het pendelverkeer en het verkeer in het Brussels Gewest en om de impact zoveel mogelijk te verminderen; voorstellen (vermeld in het Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling - GPDO) en acties worden in dit kader uitgevoerd maar het is een problematiek die het meest significant op stedelijk vlak moet worden beheerd;
- Plan 2007-2008 van beide gemeenten: we waren nog ver verwijderd van deze bouwprofielen of het aantal woningen (ca. 800 op dat moment); de vraag van de bouwprofielen (met een minimum verhouding van R+2) moet volledig worden herzien!
 - **Antwoord:** het kan nuttig zijn de dubbele druk aan te halen waar stadsprojecten in het algemeen aan worden onderworpen: het is normaal dat de stedenbouwkundige opties van een site in ontwikkeling, enerzijds, kunnen voldoen aan de vereisten die algemeen gelden in het Brussels Gewest

(creatie van woningen, creatie van sociale woningen, beheer van de mobiliteit, creatie van groene ruimten, van faciliteiten, etc.) en, anderzijds, de leefomgeving zoveel mogelijk opwaarderen en verbeteren; de eerste beschouwingen die u worden voorgesteld, kaderen in de zoektocht van dit evenwicht tussen de verschillende doelstellingen die ze moeten bereiken en de uitdagingen die ze moeten overwinnen;

- **Inwoner:**

- spreekt eerst haar dank uit voor het houden van deze bijzonder volledige en gerichte informatiesessie;
- niettemin, het proces heeft op dit vlak weinig informatie geboden: heel weinig overleg (2 vergaderingen in december 2015 en vandaag) hoewel het project bijzonder uitgebreid is; dit is onvoldoende op het gebied van overleg en zeker inzake het overleg met de inwoners;
- duidt overigens op een aantal bezorgdheden (gedeeld door de buurtbewoners) in het kader van het project:
- Afmetingen (R+8 in het bijzonder): men is bezorgd over de schaduw en een verlies van zonneshijns in de tuinen in het bijzonder; vindt dat het project voorgesteld in 2006 een menselijk aspect had, wat nu niet meer het geval is: het gevoel dat vandaag overheerst is de indruk van een enorme mastodont die op het hoofd van de inwoners zal vallen;
 - **Antwoord:** met betrekking tot de vraag over de zonneshijns vindt u in het MER een studie van de zonneshijns en simulaties uitgevoerd op basis van de geplande bouwprofielnormen en het totale aantal m² dat zal worden bebouwd; de hoogste bouwprofielen (R+8) zullen bijvoorbeeld nooit worden gebouwd in de vorm van een grote balk die het zicht belemmert en de hoeveelheid zonneshijns aanzienlijk beperkt; het gebouw wordt gebouwd en geschilderd om zoveel mogelijk zonneshijns door te laten en ervoor te zorgen dat de nieuwe gebouwen geen schaduw laten vallen in de bestaande tuinen;
 - Er wordt ook op gewezen dat het niveauverschil tussen de site en de bestaande woningen ervoor zorgt dat de nieuwe gebouwen slechts uiterst zelden een schaduw laten vallen op de bestaande woningen;
- Mobiliteit; 1.000 bijkomende voertuigen, deze cijfers lijken een onderschatting, het zullen er heel waarschijnlijk veel meer zijn; wat zal overigens de impact zijn op de scholen in termen van mobiliteit; dit zal ook een grote impact hebben op dit niveau; en wat, tot slot, met de handelszaken?
 - In fase 1 zal de situatie worden verbeterd in vergelijking met de bestaande situatie, voor Evere in ieder geval;
- Zal de bevolking nog worden geraadpleegd, maar dan ook echt? over de vraag van het aantal verdiepingen, het type handelszaken etc.;
 - Antwoord: alle projecten die worden uitgevoerd (concurrentiegerichte dialoog, Beliris-project, maar ook de andere) omvatten elk een raadpleging van de inwoners;

- **Inwoner** (spreekt Nederlands):
 - RER-station: heb ik het goed begrepen dat het zou verplaatst worden van Evere naar Wahis? Nee? Dan is dit dus een gemiste kans (zie tramlijn 7) ...
 - **Antwoord:** de studie van de locatie van het station moet ook twee dimensies beheren: de best mogelijke dienstverlening bieden aan de Brusselaars en gelijktijdig beantwoorden aan de verwachtingen van de spoorwegmaatschappij; momenteel is de afstand tussen het Meiser station en het station van Evere slechts 1,3 km, wat reeds een veel kortere afstand is; de verplaatsing van het station van Evere ter hoogte van de Wahislaan zal resulteren in de noodzaak het station van Evere en het Meiserstation eenvoudig te verwijderen; in die zin blijft de betere locatie in Evere en het plan voorziet dit station een iets meer naar het zuiden te verplaatsen;
 - Parking: zullen er parkeerplaatsen zijn onder de woningen of zullen de inwoners moeten parkeren in de openbare parkeerruimten aan de andere kant van de spoorweg?
 - **Antwoord:** er zijn inderdaad parkeerplaatsen gepland onder de gebouwen: elk gebouw moet de creatie van 0,7 parkeerplaatsen voorzien per woning; het Gewest zal via de openbare parkeerplaatsen voorzien voor de site een bijkomend aanbod doen voor de woningen van 0,3 plaats per woning;
 - Wat is er voorzien voor de Gillisquet-Latinis rotonde waar nu reeds veel filevorming optreedt en die ook moet worden aangepast?
 - **Antwoord:** deze vraag werd bestudeerd maar werken aan de rotondes zullen de situatie niet noodzakelijk verbeteren; integendeel, het nieuwe evenwicht in de verkeersstroom tussen Gillisquet en Leopold III (met een capaciteitsreserve) behoort tot de mogelijkheden in dit project;
 - Hoe? Door de site te doorkruisen?
 - De inwoners die de site willen verlaten in de richting van het Meiserplein kunnen de Leopold III laan gebruiken in de plaats van de Gillisquetlaan zodat de verkeersverschuivingen op deze laan niet zo erg zullen worden als u suggereert;
 - Planning van de werken? Vanaf wanneer beginnen de werkzaamheden? Vanaf wanneer begint de Gillisquet-Latinis fase en wanneer eindigt ze?
 - **Antwoord:** 15 jaar vanaf de 1^{ste} slag met het pikhouweel tot de afwerking, in een vergelijkbare economische situatie;
 - 15 jaar?? dat is bijzonder lang / in Zwitserland duurde het maar 5 jaar, in China maar 2 jaar!
 - De concurrentiegerichte dialoog is voorzien na max. 7 jaar, met de hoop dit te kunnen beperken tot 5 jaar (inclusief openbare ruimten);
- **Buurtbewoonster:**
 - Omheining van de site: welke verbindingen voorziet u met de omliggende wijken om een getto-effect te vermijden?

- **Antwoord:** deze verbindingen met de wijk worden met name georganiseerd via betere en gemakkelijkere voetgangersverbindingen (met name voor PBM), maar ook voor de creatie van waarnemingspunten aan de ingangen van de site die de nieuwe wijk verbinden met de oude en in het kader waarvan buurtwinkels ook de mogelijkheid bieden de link te leggen met een uiteenlopend publiek;
- Veroudering van het gebouw: wat hebt u gepland om een snelle veroudering van dit nieuwe gebouw te voorkomen, een fenomeen dat veel te vaak optreedt;
 - **Antwoord:** deze vraag wordt specifiek aangekaart via de architecturale uitdagingen waar de projecten aan moeten voldoen: een jury en een adviescomité worden ingesteld. Hun rol bestaat erin toezicht te houden zowel op de architecturale kwaliteit bij de start als de vraag van de veroudering van het gebouw op basis van de analyse van de energiebesparing, de duurzaamheid van het voorgestelde materiaal, het gemak waarmee het kan worden vervangen, etc.
- Infrastructuur: hoe kunt u de infrastructuur van de faciliteiten (met name scholen) kalibreren in uw project? Met betrekking tot de behoeften van de nieuwe inwoners of met betrekking tot de behoeften van de volledige gemeente (waar een ernstig gebrek heerst aan Nederlandstalige en Franstalige talen, maar ook aan kinderopvang, bijv.);
 - **Antwoord:** er bestaan uiteenlopende controles en toezicht in dit kader in het Brusselse Gewest die het mogelijke onevenwicht en de gebreken in de wijken aantonen; de voorgestelde ideeën zijn niet gekalibreerd om enkel te voldoen aan de behoeften van toekomstige inwoners, maar ze gelden voor de volledige wijk; we weten overigens dat een secundaire school meer zal bereiken dan een lagere school;
 - Het project reserveert ook een ruimte voor een culturele faciliteit en voor een bijkomende medisch instelling (er is namelijk een gebrek aan dergelijke faciliteiten in de wijken);
- In welke mate zal men rekening houden met de feedback die u ontvangt van de inwoners tijdens dit proces? Hoe?
 - **Antwoord:** de feedback van de vergadering wordt vastgelegd in uiteenlopende formaten: de notulen van de vergadering en de presentatie zullen eerst beschikbaar zijn binnen 15 dagen na de vergadering; alle discussies worden ook opgenomen in een syntheserapport dat wordt ingediend bij de BHR beslist de opmerkingen al of niet te volgen; tot slot, een openbaar onderzoek van 60 dagen wordt later .
 - Het is overigens niet uitgesloten dat bijkomende overlegfasen worden ingelast.

26 juni 2018