

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

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 «Wet», op datum van «26 juni 2018» een informatie- en publieke participatievergadering georganiseerd over het ontwerp van het voorgenomen richtplan van aanleg (RPA) «Wet ».

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.

INT 1 –VZW Association du Quartier Léopold (AQL)

Ik heb vandaag niet veel nieuws vernomen in vergelijking met wat hiervoor al werd meegegeven.

V1: Ik stel vast dat de verhouding tussen de Wetstraat en de naburige wijken, onder meer op het kruispunt van de Etterbeeksesteenweg volledig uit het zichtveld verdwijnt. Dat is nochtans een belangrijke uitdaging. Als er een plaats is waar een ontmoeting op de Wetstraat kan plaatsvinden, dan is het wel daar. Ik moet erkennen dat het gebouw dat er onlangs werd opgetrokken uitermate aanzet tot het contact tussen de wijken langs de Maalbeekvallei. Wat in de Wetstraat werd gebouwd, boezemt ons angst in voor wat in blok 130 zal worden opgetrokken. Ik zou een woordje willen zeggen over het begrip gezelligheid. Op het kruispunt tussen de Wetstraat en de Etterbeeksesteenweg komt de gezelligheid vooral tot uiting in de Wetstraat en helemaal niet in de Etterbeeksesteenweg.

V2: Hoe gaat u zich baseren op de Gezoneerde Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening (GGSV) die al een instrument was dat het mogelijk maakte om te bouwen - ten bewijze het gebouw dat net werd opgetrokken op de hoek Wet-Etterbeek?

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.

V3: We hebben het accent reeds geruime tijd gelegd op de gevolgen in termen van mobiliteit van een nog drukker wordend verkeer op de Wetstraat. De GGSV heeft gezorgd voor een impasse wat deze mobiliteitskwesities betreft. Bovendien weten we dat om deze mobiliteit op de Wetstraat aanzienlijk te kunnen verminderen er zeer belangrijke beslissingen moeten worden genomen, niet alleen op niveau van Brussel maar ook op intergewestelijk niveau. Zal het Richtplan van aanleg (RPA) op constructieve manier dat soort problemen met de andere gewesten aankaarten? En zal het RPA ook de mobiliteit vanuit alle invalshoeken bekijken: automobilisten, voetgangers, fietsers en openbaar vervoer?

Momenteel komt elke toename in verkeer op de Wetstraat automatisch uit in de Etterbeeksesteenweg en de omliggende wijken.

INT 2 - Ontwikkelingsmaatschappij BPI

Zou het niet logisch zijn geweest om een RPA uit te voeren voor de Wetstraat met inbegrip van de Leopoldwijk tot en met de Belliardstraat? Of om RPA Wet te koppelen aan een tweede RPA waarin de Belliardstraat is opgenomen?

INT 3 - Bewoonster

Er was ook informatie dat de Kortenberglaan zou worden heraangericht. Valt dat hier ook onder ?

INT 4

V1: Ik begrijp niet waarom men zich beperkt tot de Wetstraat. Men heeft het over de Europese Wijk (EW) en daarna beperkt men zich plots tot de Wetstraat. Ik geloof dat de EW toch veel groter is dan dat. Men heeft het over de statistieken van de 'EW' terwijl er sprake is van de Wetstraat. Ik weet niet welke criteria men heeft gebruikt om de perimeter af te bakenen. Er is misschien een financieel criterium of men wil de projecten beperken, wat ik zou begrijpen.

V2: De gemeentes hebben toch heel wat bevoegdheden op het gebied van wat u voorstelt. Ik heb tijdens uw presentatie evenwel geen enkele keer het woord 'gemeente' horen vallen. Ik stel vast dat de gemeentes niet voorkomen bij de betrokkenen bij het RPA.

ANTWOORDEN

op INT 1

Het is vrij normaal dat u niet veel nieuws hebt vernomen. Wat hier nieuw is, is eerder het hulpmiddel dat gebruikt wordt om het probleem te doorgronden, dan het denkproces rond de uitbouw van de wijk waarover al verschillende beleidsbeslissingen werden genomen.

op INT 1/V2

We gaan ons inderdaad baseren op de GGSV. Het is hier immers niet de bedoeling om hetgeen daarin voorzien wordt in twijfel te trekken. Het beoogde RPA zou minstens twee troeven in vergelijking met dit hulpmiddel hebben: het gaat gepaard met een Milieueffectenrapport (MER) - hetgeen ontbrak in de GGSV, en tevens de reden voor het beroep dat werd aangetekend bij de rechtbank. De andere troef van het beoogde RPA is dat we kunnen praten over de bestemming van het terrein en de ruimtelijke uitwerking van deze bestemming. Hoe kunnen we de ruimte dus indelen in woongebied, kantoren, handelspanden en openbare uitrustingen.

op INT 1 / V3

Wat de mobiliteit betreft, is het duidelijk dat zowel in dit gebied als in andere gebieden van andere beoogde RPA's de mobiliteitskwesitie centraal staat en dat daarvoor een interregionale grootstedelijke aanpak met federale actoren zoals de NMBS vereist is, zodat zij zowel aan de toegankelijkheid van de stations als aan de frequenties en de exploitatie van de treinen kunnen werken. Het Brussels Gewest en

haar regering nemen niettemin een coherente houding aan ten aanzien van deze kwestie door via de beslissing van de regering of via het ontwerp van het gewestelijk plan voor duurzame ontwikkeling of opnieuw via het overlegcomité aan te dringen op de noodzaak van een akkoord tussen de gewesten en de mobiliteitsstakeholders zoals de federale regering om dit probleem aan te pakken. En binnen die problematiek vormt de stroom binnenrijdende autopendelaars de kern van de zaak en tevens een fundamentele hefboom. We hebben besloten niet te wachten op een besluit over al deze punten om onze eigen visie op de ontwikkeling van ons grondgebied te bepalen, maar we doen dat in het besef dat de tenuitvoerlegging van deze plannen structurele vooruitgang op dit gebied vereist. Onze plannen zijn uitgewerkt op de middellange tot lange termijn (10-15-20 jaar). Als er binnen 20 jaar geen oplossing wordt gevonden voor de mobiliteit in Brussel, kan dat ernstige gevolgen hebben.

op INT 2 & INT 4 / V1

Wat de mogelijke uitbreiding van het toepassingsgebied van het RPA naar de Belliardstraat betreft, dient te worden opgemerkt dat het Stadsproject Wet (SPW) zich al van meet af aan bezighoudt met de kwestie van de centralisatie van de Europese instellingen en de ontwikkeling van een functionele mix binnen dit toepassingsgebied. Het is waar dat de kwestie omtrent de behandeling van de Belliardstraat relevant is gezien het feit dat er sterke overeenkomsten tussen de twee straten bestaan. Men zal erover nadenken. Is de beste oplossing een uitbreiding van de perimeter of moet men de voorkeur geven aan een andere dynamiek? Voorlopig hebben we de opdracht gekregen om te werken aan de heraanleg van de omtrek rond de Wetstraat.

op INT 3

Zijn we niet op de hoogte van plannen voor de heraanleg van de hele Cortenberghlaan. Wat wel bestaat, maar meer verwant is aan het plan voor de heraanleg van de Schumanrotonde, zijn ingrepen op bepaalde kruispunten van de Cortenberghlaan en zelfs de aanleg van een busbaan naar de rand van de stad toe. Er liggen vandaag verschillende hypothesen op tafel, Brussel Mobiliteit werkt hieraan in het kader van de heraanleg van Schuman. Het is inderdaad onvermijdelijk om alternatieve routes te vinden voor de noord-zuidoversteek van de rotonde bij Schuman.

op INT 4 / V2

De gemeenten zijn betrokken bij de stuurgroep van het RPA of bij de meeste andere werkzaamheden die wij verrichten. Ze zijn op de dia over de betrokkenen bij het project.

op INT 1 / V1

De kruising van de Wetstraat en de Etterbeeksesteenweg is duidelijk een van de uitdagingen van blok B. Of het nu gaat om metro Maalbeek, de bushaltes of de tuin van Maalbeek, er zijn duidelijk speciale kenmerken waarmee rekening moet worden gehouden. Ik herinner u eraan dat 45% van de grond van blok B niet zal worden bebouwd, dat wil zeggen bijna de helft van het blok. Een vereiste die vermeld staat in het lastenboek voor de aanbesteding van blok B is dat er een openbare ruimte moet komen tegenover de Filips de Goedestraat met het oog op de noord-zuidverbindingen. Ik neem aan dat onder de dertigtal kandidaten die zullen worden geselecteerd, sommigen bijzondere aandacht zullen besteden aan dit oostelijke puntje van het blok, aangezien er naast de reeds genoemde mobiliteit ook een sterke landschappelijke uitdaging speelt, waarbij men een oplossing moet vinden voor de integratie van de tuin van Maalbeek.

VRAGEN

INT 5 - Ontwikkelingsmaatschappij BPI

Hoe kunnen we mobiliteitsoplossingen in de Wetstraat overwegen zonder tegelijkertijd bezig te zijn met oplossingen voor de Belliardstraat, vermits de ene een belangrijke invalsweg is en de andere een vertrekas? Er vinden onvermijdelijk interacties plaats tussen die twee assen.

INT 6 – Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen (KCML)

V1: Om nog eens over de Belliardstraat te spreken: er bestaan geen gelijkenissen tussen de Belliardstraat en de Wetstraat. De noord-zuidcontinuïteit binnen het stedelijk weefsel heeft er in beide gevallen strikt niets mee te maken. Aan de Wetstraat is er een bijna systematische verschuiving van de wegen, goed voor een half blok. Vandaar de in het richtschema tot uiting gebrachte vraag naar noord-zuiddoorlaatbaarheid om deze valkuil te vermijden. We bevinden ons in een totaal andere situatie aan de Belliardstraat, waar alle loodrechte straten van de ene kant naar de andere kant zijn doorgetrokken. De noodzaak van doorgaand verkeer binnen de blokken die voor de Wetstraat is aangegeven, is derhalve niet gerechtvaardigd voor de Belliardstraat. Ter herinnering, het Richtschema (RS) van de EW had de primaire rol van de Wetstraat benadrukt. En we moeten ons niet laten misleiden door het feit dat deze twee straten in de jaren zeventig door openbare werken in de tegenovergestelde richting werden aangelegd. Het gaat daarbij enkel om autoverkeer. Als we deze twee assen als symmetrisch zouden willen beschouwen, zouden we onder Belliard een metrotunnel moeten graven. Ik geloof niet dat dit momenteel ter tafel ligt.

V2: Het is van groot belang dat de verbinding tussen de Etterbeeksesteenweg en de Wetstraat wordt geregeld. Deze plaats wordt gekenmerkt door een niveauverschil, het te kleine metrostation Maalbeek. Dat is een kans die we moeten grijpen.

ANTWOORDEN

op INT 5 & INT 6 - V1

De Wetstraat en de Belliardstraat vertonen een zekere gelijkenis, met name wat de kwaliteit van de openbare ruimten en de mobiliteitsproblemen betreft. Men zou de Belliardstraat kunnen behandelen in het kader van de mobiliteit en het MER. Dat zal ook zo zijn. Daarbij zullen er verbanden worden gelegd over mobiliteitsaspecten, met name bij de studie van de effecten van het RPA Wet op het milieu. Wat betreft een meer op grondgebied, onroerend goed, stedenbouw en architectuur gerichte behandeling zou men zich ook die vraag kunnen stellen, maar zoals gezegd, is dat omwille van historische redenen nog niet het geval vandaag.

op INT 6 - V2

Wij zijn ons terdege bewust van het belang van de verbinding tussen de Wetstraat en de Etterbeeksesteenweg. We zijn betrokken bij diverse initiatieven, zoals de aanbesteding van de Europese Commissie (EC), en waar we kunnen, herhalen we voortdurend onze zorgen, ambities en belangen, of het nu gaat om een bestek of om een stuurgroep voor een bepaald projectgebied zoals de Schumanrotonde. Het is onze rol om te blijven timmeren aan de sterke ambitie rond de openbare ruimte en de kwaliteit van de installaties. We zijn dus niet de opdrachtgever van alles, maar het is onze rol om deze ambities over te brengen.

Het MER begint de programmering te verwerken en heeft in dit stadium aangetoond dat we, ondanks de verdichting, niet evolueren naar een toename van het aantal parkeerplaatsen binnen de perimeter als gevolg van de geleidelijke toepassing van het Brussels Wetboek voor Lucht, Klimaat en Energiebeheersing (BWLKE) dat voorziet in een halvering van het aantal parkeerplaatsen voor kantoren.

VRAGEN

INT 7 - Ambtenaar Europese instellingen

V1: Dit plan heeft een uiterst abstracte inhoud en ik begrijp niet altijd goed wat het resultaat zal zijn. Wat gebeurt er momenteel precies rond de Wetstraat? Hoeveel rijstroken zullen er verdwijnen? Er was op een bepaald moment sprake van een vermindering tot twee rijstroken, of zelfs een tramspoor.

V2: En wat zijn die polen precies? Zijn dat plaatsen? Ik kan me niet concreet voorstellen waarover het gaat.

ANTWOORDEN

op INT 7 / V1

Momenteel stellen wij u geen zeer technische documenten voor, maar wel een visie. We hebben in dit stadium nog niet de precieze hulpmiddelen/regels aan de hand waarvan we het project kunnen uitvoeren. Het basisprincipe is echter duidelijk: noord-zuidverbindingen creëren doorheen de huizenblokken (privébewoning). Daartoe moet ruime worden vrijgemaakt om openbare ruimtes te creëren en dus de hoeveelheid grond verminderen die gebouwen innemen. Bijgevolg moet toestemming worden gegeven om meer in de hoogte te gaan bouwen. Een voorbeeld is blok B waar slechts 55% bebouwd mag worden en waar 45% ingenomen zal worden door vrije ruimte. Zo ontstaat er openbare ruimte langs de as van de Filips de Goedestraat. Dat geldt ook voor de projecten The One en Realex die zelf ook ruimte vrijmaken om zo een verbinding mogelijk te maken tussen de Wetstraat en de Jacques de Lalaingstraat langs de Toulousestraat.

op INT 7 / V2

Zoals gezegd willen wij op de polen een gemengde programmering invoeren op het hele terrein: huisvesting, kantoor, winkels, openbare voorzieningen. Dit gezegd, in het huidige stadium van onze reflecties, zijnde leek het ons interessant om het type functionele mix over de hele perimeter te variëren met een grootstedelijke pool aan de kant van de kleine ring die wordt gekenmerkt door de aanwezigheid van regionale openbare voorzieningen, een Europese hoofdstad aan de kant van Etterbeek voor de ontwikkeling van locaties van Europese instellingen, en een meer residentiële centrale pool. Die polen komen dan ook tot uiting in hun programma's en bijgevolg in verschillende typologieën om zo de verschillende functies te kunnen inplannen. Dat is precies wat de gedetailleerde analyse van de ruimtelijke uitwerking van dit programma zal kunnen bestuderen: hoe de SPW-blokken die verschillende functies kunnen huisvesten met welk netwerk van openbare ruimten.

Uitgangspunt is dat de Wetstraat momenteel een canyon is en dat er een bepaald aantal m² moet worden voorzien om de vestigingen van de EG te rationaliseren. Daarom werd besloten om ruimte op de grond vrij te maken, zodat de straat kon evolueren naar een scharnierstraat en dus hogere gebouwen kon toestaan. Dat is een tamelijk complex proces, gezien het feit dat er zeer weinig openbare eigendommen in het gebied zijn en dat we daarom een opeenvolging van terreinkansen die zich zal aandienen, zullen moeten grijpen. Nu is het aan ons om de eigenaars en betrokkenen van de wijk te overtuigen om zich aan te sluiten bij deze dynamiek en de dialoog tussen de verschillende projecten te organiseren om deze ambitie te realiseren.

Tot slot zal de creatie van deze nieuwe publieke ruimtes gepaard gaan met meer animatie, sociale controle door winkels, hotels en restaurants of openbare voorzieningen. Vandaag merken we nog een gebrek aan animatie, zowel 's avonds als in het weekend.

VRAGEN

INT 8

Heeft u reeds de instemming van de EC met een concentratie van haar kantoren in de Wetstraat? Vandaag zien we in de Weststraat al Justus Lipsius, Lex, de Résidence Palace, de Europese Raad en nu ook het project The One. Hoe zijn u en de Europese Commissie van plan deze dynamiek op gang te brengen?

ANTWOORDEN

op INT 8

De geplande dichtheid van blok B met zijn twee hoge gebouwen voldoet ten dele aan de behoeften van de EC. Voor de rest van haar behoeften heeft de EC de gewoonte op opportunistische basis te werken met projectaanvragen waarbij eigenaars uit de buurt met elkaar concurreren. Die transacties zullen worden uitgevoerd binnen het door het beoogde RPA vastgestelde kader.

Een van de indirecte doelstellingen van het beoogde RPA is de druk op de kantoren in de wijken ten zuiden en ten noorden van de Wetstraat te verminderen. Vandaag hebben die wijken sterk te lijden onder een invasie van kantoren, ook al zijn ze van oorsprong residentieel van aard. De concentratie van kantoren aan de Wetstraat zou die zones dus moeten bevrijden van de druk van de kantoorgebouwen en hen in staat moeten stellen om opnieuw meer woonfunctie en gezelligheid te bieden.

Het moge duidelijk wezen dat we niet kiezen voor een toename van de kantoorruimtes die worden ingenomen door de EC, maar dat we streven naar een herstructurering. Momenteel bezit de EC ongeveer 50 gebouwen in de Europese wijk. En vaak zijn die gebouwen monofunctioneel. De gelijkvloerse verdieping draagt niet bij tot een levendige stadssfeer. We mogen de kansen die deze herstructurering biedt niet uit het oog verliezen.

VRAGEN

INT 9 - Bewoner EW

Ik heb begrepen dat het RPA de voorkeur geeft aan gemengde functies. Maar zal/kan dat ook de sociale mix bevorderen en zo de verzuiling vermijden? Vandaag worden steeds meer mensen aangetrokken door EW en dat leidt tot een verhoging van de huurprijzen. Zal het RPA die trend bevestigen of komen er maatregelen om eerder de middenklasse te bevoordelen?

ANTWOORDEN

op INT 9

Samen met de uitwerking van het beoogde RPA zijn we ook bezig met een gedetailleerde analyse van verschillende thema's, waaronder huisvesting. We evalueren daarom systematisch de situatie in de wijk, maar ook de vraag op gewestelijk niveau en hoe de wijk aan die vraag kan voldoen. Die analyses en aanbevelingen zijn het onderwerp van nota's die wij aan de betrokkenen uit de wereld van de huisvesting aan onze toezichthouder voorleggen. Ze zullen naar mijn mening ook aan de overheid worden voorgelegd, zodat die zich hierover kan uitspreken.

Het RPA beslist op zich niet over de types woningen. Net zoals bij de andere plans mikken wij op een zo groot mogelijke sociale mix. We beschikken over verschillende middelen. De aankoop van gronden om de realisatie van openbare en sociale woningen te garanderen. In het kader van de Wetstraat is er niet veel openbaar grondbezit. We zullen dus moeten afwachten in welke mate de openbare operatoren

een perceel zullen kunnen aankopen. Een ander middel is dat van de stedenbouwkundige lasten die worden toegepast op de aanvragen voor stedenbouwkundige vergunningen. Dat kan leiden tot de realisatie van openbare woningen. Ten slotte komen er nog mogelijkheden waarover elke operator binnen de openbare huisvesting van tijd tot tijd binnen zijn gebied kan beschikken.

Het denkproces rond de openbare woningen verloopt dus parallel met de uitwerking van het RPA.

VRAGEN

INT 10

Ik zou graag terugkomen op blok B en de 45% vrijgemaakte grond. Blok 130 vertoont grote niveauverschillen, onder meer met de Etterbeeksesteenweg. Daar moet men op letten. In de eerste schets van Christian de Portzamparc was er een grote plaat op het niveau van de Wetstraat die nog steeds het equivalent is van een gebouw van drie verdiepingen voor de Etterbeeksesteenweg. Wat betekent in die omstandigheden '45% van de grond vrijmaken'?

INT 11 - KCML

Twee bijkomende punten.

V1: Eerst de Schumanrotonde. Er moet worden gewaakt over het visuele perspectief tussen de Wetstraat en de bogen van het Jubelpark. Er werden werkzaamheden uitgevoerd om de diepte van autoworld en de luchtvaarthal te verminderen om zo het perspectief onder de drie bogen te verruimen. Hetgeen wat nu rond de Schumanrotonde wordt gepland, mag dat perspectief niet opnieuw belemmeren.

V2: Een mobiliteitskwesitie die ongetwijfeld buiten de werkingssfeer van het RPA valt, maar die zou kunnen worden aangepakt door het MER, waarvan het studiegebied zou kunnen worden uitgebreid volgens de behandelde thema's. Tram 39 en 44 houden halt op het Montgomeryplein ten gevolge van een politieke beslissing uit de jaren 70. Kunnen we overwegen ze in de Europese wijk voort te zetten langs een te bestuderen route die waarschijnlijk buiten het RPA valt? Dat zou een betere ontlasting mogelijk maken van de blokken van de Europese wijk die zich op een bepaalde afstand van de Wetstraat bevinden.

ANTWOORDEN

op INT 10

De aanvankelijke schets van Christian de Portzamparc voor blok B voorzag inderdaad een zeer ambitieus project. Dat project telde drie torens, waarvan de hoogste zo'n 220 - 250 m hoog was, en een enorme oppervlakte had die bijna het hele blok in beslag nam. Er werd in overleg met Christian de Portzamparc en de leidinggevende architect van het gewest voor gekozen om een uitzonderlijk karakter te bewaren voor dit blok, vermits het gaat om het grootste blok van het Stadsproject Wet, maar ook omwille van de aanzienlijke stedelijke troeven die men er vindt, onder meer de noord-zuidverbinding. Verder wou men tevens deze schets laten evolueren naar een redelijker project. We gingen van drie torens naar twee torens, van een maximale hoogte van 250 m naar 165 m en in de GGSV legden we een maximale vrije ruimteoverstek van 20% op. Van de 45% vrije ruimte die op binnen deze blok kan worden gecreëerd, kan slechts 20% worden bebouwd, steeds met een vrije hoogte van 6 m.

De omvang die door Christian de Portzamparc werd ontworpen, is dus momenteel duidelijk niet meer aan de orde. Die evolutie is het resultaat van de impactstudies die hebben aangetoond dat dit aanvankelijke project teveel overlast zou creëren, en is ook het gevolg van een raadpleging van

Belgocontrol (agentschap voor de controle van het luchtruim). Het projectteam heeft er bovendien voor gekozen om een stedelijkere aanpak te hanteren voor dit blok. Naarmate blok A en B evolueren, groeien ze samen uit tot een stedelijk geheel, hoewel de rest van de perimeter niet aan dezelfde snelheid meegroeit. Het is dus duidelijk niet de bedoeling om verder alleenstaande gebouwen toe te voegen, zoals we die reeds vinden tussen Schuman en de Etterbeeksesteenweg. We zijn teruggekeerd naar een aanpak die het SPW beschouwt als een stadsproject, eerder dan een architecturaal project. De voorwaarden die we gaan opleggen aan die twee blokken moeten ons in staat stellen het pad te effenen voor de andere blokken.

op INT 11 - V1

Voor wat betreft het visuele perspectief tussen Schuman en de bogen van het Jubelpark. Hoewel het geen deel uitmaakt van het toepassingsgebied, kan ik u zeggen dat het onderwerp is besproken tijdens de stuurgroepen voor de herontwikkeling van Schuman en dat er het ontwerpbureau werd gevraagd de zichten in kaart te brengen die ons in staat zouden stellen de mogelijke impact van het project op dit historische perspectief te beoordelen. We zouden binnenkort over de eerste antwoorden moeten beschikken.

op INT 11 - V2

Voor wat betreft de eventuele verlenging van de tramlijnen: die vraag moet ik natuurlijk doorspelen aan het studie bureau.

26 juni 2018