

ONTWERP VAN RICHTSCHEMA VAN HEFBOOMGEBIED NR. 5

"THURN EN TAXIS"

Advies van de Gewestelijke ontwikkelingscommissie

9 oktober 2008

1. Algemeenheden

De Commissie is verheugd met dit planningsinitiatief voor de Thurn en Taxis-site. Nadat de economische activiteiten op de T&T-site verdwenen, wachtte het gebied immers op een herbestemmingsproject dat een nieuwe toekomst kon brengen. In dat project moet de erfgoedwaarde, een opmerkelijke troef van deze site, de nodige aandacht krijgen, net als de internationale aantrekkelijkheid. Bovendien moet het project afgestemd zijn op de mogelijkheden en beperkingen van de site zelf, maar ook op de behoeften, wisselwerking en relaties met de omliggende wijken en de hele stad. De troeven van de T&T-site, namelijk de grootte, de ligging in het stadscentrum en het stedenbouwkundige potentieel, zijn van dien aard dat de inrichting ervan tegelijk moet voldoen aan de betrachtingen van de wijken in de omgeving, net als aan die van de hele stad; betrachtingen die zijn omgezet in diverse prioriteiten in het GewOP.

De Commissie neemt er akte van dat in het ontwerp wordt uitgegaan van de perimeter van het hefboomgebied, met uitsluiting van het oostelijke deel van het Kanaal, waar projecten van het BBP al zijn goedgekeurd (GGB 2 – Gaucheret) of dat binnenkort zullen zijn (GGB – Helihaven).

Net zoals voor de andere ontwerpen van richtschema herinnert de Commissie aan de noodzaak om een coherentie met de diverse gewestelijke plannen te verzekeren. Ze wijst daarbij op het algemene coördinatieprobleem tussen de richtschema's en de bestaande middelen, met name de huidige en toekomstige plannen en ontwikkelingsschema's, zoals het schema voor de handelontwikkeling van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, het ontwerp van plan Iris II... Deze instrumenten op het territorium van het gebied moeten op elkaar worden afgestemd opdat de projecten goed in hun algemene context geïntegreerd zijn.

De verwijzing naar deze documenten zou in het ontwerp van richtschema zelf moeten staan en niet in de bijlagen.

Algemeen vraagt de Commissie om het verband tussen de eigenlijke tekst van het richtschema en de verschillende "bijlagen" te expliciteren en de conclusies van die

studies op te nemen in de tekst van het richtschema, aangezien ze de opties van het richtschema verantwoordend. Het schema zou daarom vaker naar die conclusies moeten verwijzen (bijvoorbeeld: de scenario's en opties inzake mobiliteit en ontwikkelde oppervlakten zijn nauw met elkaar verweven en verdienen een nadere toelichting).

Wat betreft de presentatie, betreurt de Commissie het gebrek aan een totaalplan op grotere schaal met daarop alle opties van het richtschema, wat het project in zijn geheel duidelijker leesbaar zou maken.

2. Het overleg – de raadpleging van de GOC

De Commissie waardeert het raadplegings- en inspraakproces dat voor de diverse actoren werd opgezet bij de opstelling van het richtschema, een planningsoefening die op grote schaal de bouw van een nieuw stadsdeel voorbereidt.

Ze vraagt echter om het raadplegingsproces rond de ontwerpen van richtschema uit te breiden. Net zoals bij de voorgaande ontwerpen van richtschema (Kruidtuin, Europese Wijk), stelt ze vast dat de erkende actoren uit de economische en sociale wereld niet geraadpleegd werden bij de opstelling van het onderzochte ontwerp. Dat geldt ook voor de andere onderdelen van de Commissie. De GOC herinnert eraan dat ze, in haar adviezen over de richtschema's Kruidtuin en Europese Wijk, had aangegeven dat ze geraadpleegd wenste te worden over de studies van de richtschema's zodra de grote lijnen van het ontwerp vastlagen. Op die manier kunnen de Commissie en haar onderdelen zich over die lijnen uitspreken en erop toezien dat ze stroken met het GewOP.

De Commissie wenst eveneens dat, naar analogie met de procedure van de wettelijke plannen van aanleg, in het hele BHG een sensibiliseringscampagne wordt georganiseerd naar aanleiding van het onderzoek van elk richtschema. Alle natuurlijke personen en rechtspersonen moeten immers commentaar kunnen geven of gehoord kunnen worden door het begeleidingscomité. De publieke raadpleging moet verder reiken dan het interventiegebied van het richtschema, aangezien deze schema's van gewestelijk belang zijn.

3. Specifieke opmerkingen

3.1. Het erfgoed

De Commissie is van oordeel dat het richtschema rekening houdt met het onroerend erfgoed en dat erfgoed respecteert en opwaardeert. De aanlegprincipes van het ontwerp van richtschema met betrekking tot de inplanting en bouwprofielen van de constructies bieden immers degelijke garanties voor het erfgoed. De minimale breedte van de open publieke ruimte – die de nodige afstand vrijhoudt tegenover de bestaande patrimoniale gebouwen, de maximumhoogte van de bouwsels tussen de Lakenveld-talud en Goederenstation (Gare Maritime), net als de maximumhoogte van de bouwsels tussen het BILC en de openbare ruimte met gewestelijke bestemming, houden de uitzichten en perspectieven eveneens vrij, beperken de verdichting van het Goederenstation en verzekeren de natuurlijke lichtinval en doorlaatbaarheid, net als de continuïteit van de open ruimte tussen de nieuwe gebouwencomplexen (om de visuele en ruimtelijke doorlaatbaarheid te bevorderen), de minimale ruimte vóór het "Gare de service" enz.

Wat betreft de twee afgebogen magazijnen, is de Commissie voorstander van het behoud van de vis- en oliehallen (gebouw 6); de meningen over de **overslaghallen (gebouw 7)** zijn echter verdeeld.

Vijf leden achten dat ze op de ene of andere manier behouden moeten blijven, omdat ze "uitleggen" dat het om een station gaat en dat de afgebogen constructies dus gerechtvaardigd zijn.

Drie leden oordelen dat ze geschrapt moeten worden om een visueel perspectief mogelijk te maken en de transparantie van de groene ruimte te verzekeren.

Drie leden onthouden zich.

Over het **paviljoen van de seingever (gebouw 15)** brengt de Commissie eveneens een verdeeld advies uit.

Drie leden zijn vóór het behoud ervan omdat niet alleen de architectuur al net zo opmerkelijk is als de andere gebouwen op de site, maar ook omdat de herbestemming tot een vergelijkbare bewakingsfunctie in het park aangewezen blijkt. Bovendien illustreert dit lokaal het fundamentele verschil tussen de functie als "rangeerstation" en de functie als "douanestation"

Vijf leden staan gunstig tegenover het behoud ervan, maar zijn niet gekant tegen een eventuele verplaatsing naar een andere locatie op de site.

Drie leden wensen het gebouw niet te behouden om het uitzicht helemaal te kunnen vrijmaken.

3.2. De bebouwbare oppervlakten

Het verbaast de Commissie dat er in dit richtschema geen bebouwbare oppervlakten worden vastgelegd zoals dat in de twee andere, aan haar voorgelegde richtschema's wel het geval was. Ze vraagt de regering uitdrukkelijk om die oppervlakte in het richtschema op te nemen, rekening houdend met de resultaten van de stedenbouw- en mobiliteitsstudies uitgevoerd in het kader van dit schema, met de drempelwaarde voor de te ontwikkelen oppervlakten op de site, per bestemming en in aansluiting op de mobiliteitsscenario's. Zo moet de

regering de realisatie van de door haar gewenste opties voor het richtschema vrijwaren. Vooral omdat de stad Brussel het BBP pas zal uitwerken nadat het richtschema definitief werd goedgekeurd.

3.3 De overeenstemming met het GewOP – huisvesting, voorzieningen, groene ruimtes

De Commissie stelt vast dat het ontwerp van richtschema voldoet aan de principevereisten van het GewOP en daarnaast rekening houdt met de opties en projecten die deel uitmaken van andere plannen en programma's van diverse instanties (GemOP, GMP, wijkcontracten, Beliris enz.).

Het richtschema beantwoordt aan de vereisten op het vlak van:

- huisvesting

- het voorziet een gediversifieerd aanbod: sociale, middelgrote en vrije woningen, "een woning voor iedereen". Het schema stelt een diversificatie van het huisvestingsaanbod voor, met minimaal 20% sociale woningen verspreid over de hele site en 30% middelgrote woningen verspreid over de hele site.
- het voorziet een betere residentiële aantrekkelijkheid (kwalitatieve huisvesting) en een beter levenskader in de stad.

De meningen van de Commissie zijn echter verdeeld over het gediversifieerde aanbod.

Tien leden wensen de tekst van het richtschema (zie voorgaande tekst) te behouden en dus het percentage sociale woningen en middelgrote woningen over de hele site vast te leggen.

Drie leden verkiezen algemenere bewoordingen om het toekomstige ontwikkelingsproject meer flexibiliteit te verzekeren.

- voorzieningen en oplossingen voor sociale noden:

het voorziet een kwalitatief en toegankelijk net van buurtvoorzieningen op gewestelijk en bovengewestelijk niveau, net als een billijk evenwicht tussen die voorzieningen van verschillende niveaus en omvang, de goede integratie in de wijken, de gemengdheid van de huizenblokken enz. Het ontwerp stelt immers een gemengd programma van voorzieningen op verschillende schalen voor, bedoeld als antwoord op de vraag die ontstaat ingevolge de ontwikkeling van de site, net als op de vraag m.b.t. de bewoners van de omliggende wijken, waarnaast het ontwerp ook de vestiging van grote voorzieningen met gewestelijke en internationale uitstraling op de site plant.

Acht leden zijn van oordeel dat het richtschema de precieze oppervlakten en inplantingen zou moeten vastleggen.

Twee leden menen dat die gegevens niet gepreciseerd hoeven te worden.

- **handelszaken** dankzij de voorziene aanwezigheid van buurtwinkels gekoppeld aan de ontwikkeling van nieuwe woningen en activiteiten op de site.

De Commissie stemt in met het percentage dat op blz. 36 van het richtschema wordt opgegeven m.b.t. de voorzieningen en handelszaken. Wel vraagt ze om een maximumoppervlakte te garanderen op het niveau van het BBP, opdat die buurtwinkels een menselijke dimensie behouden en complementair zijn met de bestaande handelsgebieden. Ze is van oordeel dat deze winkels en andere horecazaken onmisbaar zijn voor de animatie van een nieuw stadsdeel, net als voor een functionele harmonie tussen verschillende schaalgroottes.

- **groene ruimtes** zoals voorzien in prioriteit 9 van het GewOP waarin de Thurn en Taxis-site herhaaldelijk expliciet vermeld wordt. Meer bepaald: § 4.3.1, het recreatief netwerk: "In de centrale zone van de stad zullen eerst het snoer door de Noordwijk, tussen het Josaphatpark, Thurn & Taxis en de Vijfhoek, het snoer van de Maalbeekvallei en het snoer dat de Vijfhoek met het Elisabethpark verbindt via het Linkeroever-project, worden aangelegd". Zie ook kaart 4 van het GewOP (Verbetering van het levenskader) waar een van de prioritair uit te voeren groene snoeren door T&T loopt, net als het REVER-netwerk. Evenals § 4.3.1.1, De aanleg van groene ruimtes: "Er zullen nieuwe groene ruimtes worden aangelegd. Het gaat over de groene ruimtes die in het GBP opgenomen zijn in de GGB's (Thurn & Taxis, Josaphatstation, Veeartsenschool...) evenals enkele andere [...]". Het dient gezegd dat de site van Thurn & Taxis de enige mogelijkheid is om nog een grote groene stedelijke ruimte te creëren, en wat meer is, in een stadssector die absoluut ontoereikend is qua groene ruimte. § 4.3.1.2: Plaatselijke beplantingsacties: "Het Gewest bevordert acties gericht op de promotie van gevelbeplanting, groene daken en de herwaardering van de binnenterreinen van de huizenblokken, evenals de aanleg van de spoorwegbermen en spoorwegzones (met name in het kader van de aanleg van het GEN) die zich lenen tot de creatie van groene wegen." De taluds en spoorweggebieden spelen dus een belangrijke rol als groene schakel. Prioriteit 9 (cf. kaart 4) definieert een ruim gebied waar prioritair groen en groene ruimtes aangelegd moeten worden. Thurn en Taxis ligt in dat gebied, want de site bevindt zich vlak bij het stadscentrum waarvan de woonaantrekkelijkheid verbeterd dient te worden.

In het ontwerp van richtschema werd duidelijk rekening gehouden met de rol als groene ruimte die het GewOP de site wilde toekennen, net als met de aansluiting op de groene vermazing die de ontsluiting van de site moeten mogelijk maken (groene wandeling, groene verbindingsruimtes en groene snoeren, gewestelijk en plaatselijk netwerk, aansluiting met de begroende kanaaloevers).

Voor wat betreft de uitvoering en de concrete aanleg, verwijst de Commissie naar het GewOP dat eraan herinnert dat de groene vermazing simultaan drie hoofdfuncties vervult: de landschappelijke, sociale en recreatieve functie (rust, wandelingen, spelen, sport, animatie...), net als de ecologische functie die de biodiversiteit en het ecologische evenwicht garandeert. Belangrijk is dat de grote groene ruimte en de andere groene inrichtingen van de Thurn en Taxis-site deze functies vervullen en dat in verhoudingen die overeenstemmen met zowel de

behoefden van de omliggende wijken als die van de site zelf. Het concept én het latere beheer van de groene ruimte dienen afgestemd te worden op de andere groene ruimtes in de aangrenzende wijken. De bouwprofielen moeten zo getekend worden dat ze geen (of zo min mogelijk) schaduw werpen op de delen die zijn ingericht als groene ruimte van de openbare ruimte.

Het richtschema moet een voldoende bestendige, polyvalente ruimte plannen voor de organisatie van culturele, evenementiële en sociale activiteiten binnen de openbare ruimte.

Wat betreft de breedte van het park:

tien leden menen dat de breedte van het park bij de ingang van de site, langs de Havenlaan, behouden moet blijven zoals voorgesteld in het richtschema om het perspectief vanaf de Jubelfeestbrug en vanaf de as van de Redersbrug te vrijwaren. Dat ontwerp resulteert immers uit een globale patrimoniale, historische en architectonische studie en sluit aan op de breedte van de vishallen.

twee leden zijn echter van oordeel dat de breedte bij de ingang van de site met 20 à 30 m ingeperkt moet worden, op voorwaarde dat de totale oppervlakte behouden blijft en er rekening gehouden wordt met de geest en de essentiële gegevens van het schema. Ze menen dat er meer flexibiliteit nodig is om het volume van de constructies luchtiger te houden en om de oversteek van de ene oever naar de andere in het park veiliger en comfortabeler te maken.

De Commissie benadrukt dat de kwaliteit van de aanleg en het ontwerp van het park van essentieel belang zijn opdat het park niet alleen fungeert als een interface en een schakel tussen beide bebouwde partijen, maar ook als een gezellige, veilige en aangename ruimte.

De Commissie stemt in met de opvatting in het richtschema om de erfgoed- en landschapswaarde van de taluds te erkennen. Deze verwijzen immers naar het verleden van de site (vroegere spoorwegfunctie). Ze gaat eveneens akkoord met de daaruit voortvloeiende optie in het richtschema om ze in een onbebouwde toestand te laten, met inbegrip van hun bestaande functies (moestuinen; de taluds kunnen ingenomen worden door kleine moestuinen of andere functies die verenigbaar zijn met hun kenmerken en onbebouwde toestand enz.). Op die manier dragen ook de taluds ertoe bij om de continuïteit van de groene vermazing te verzekeren.

3.4. De voornaamste principes betreffende de aanleg en de bouwprofielen

De Commissie schaaft zich achter de dertien aanlegprincipes die de "principes van goede aanleg" van de site vertegenwoordigen. Ze is echter niet onverdeeld over principe nummer 1 m.b.t. de breedte van het park (zie hierboven).

Met betrekking tot het tiende principe – dat de maximumhoogte van de constructies tussen het BILC en de gewestelijke openbare ruimte bepaalt – gaat

de Commissie niet akkoord met de laatste schets op blz. 43 en de stelling: "De hoge gebouwen kunnen afwisselend worden geplaatst, maar er moet steeds worden op toegezien dat de bezonning wordt gehandhaafd, en men dient in het bijzonder te vermijden dat schaduw wordt geworpen op de woongebouwen". Dit "voorschrift" bevat immers meerdere tegenstrijdigheden: ze is niet alleen in strijd met de algemene regel (vastgelegd bovenaan diezelfde blz. 43), maar – vanwege de oriëntering – ook met de doelstelling om de bezonning te handhaven.

De Commissie vraagt om in het richtschema de kwaliteit en de architectonische diversiteit te bewaren van de nieuwe gebouwen vlak bij het wereldwijd bekende erfgoed, meer bepaald door middel van geschikte procedures.

3.5. De mobiliteit

Op het vlak van mobiliteit meent de Commissie dat het ontwerp van richtschema de diverse opties van prioriteit 8 (mobiliteit) en 9 (milieu, inperking van de broeikas-effectgassen en andere vormen van atmosferische verontreiniging) van het GewOP naleeft, gezien de aandacht voor de goede bediening van de site door het openbaar vervoer, de benadering van de zachte verkeersmiddelen (diverse toegangen en paden voor voetgangers en fietsers, aansluiting daarvan op de fietspaden enz.) en de tamelijk voluntaristische opties inzake parkeerbeleid enz.

Ze stelt enige incoherenties vast tussen het ontwerp van verkeersplan Iris II en dit ontwerp van richtschema betreffende de voorstellen rond de openbaarvervoerlijnen die de Thurn en Taxis-site moeten bedienen. Daarom vraagt ze om het richtschema in overeenstemming te brengen met het ontwerp van plan Iris II.

Met name een tramverbinding in de Vanderstichelestraat is niet in het ontwerp van richtschema opgenomen, terwijl ze wel degelijk in het GewOP staat, net als in het ontwerp van plan Iris II. Terwijl ook de conclusies van de mobiliteitsstudie duidelijk aangeven dat de stedenbouwkundige ontwikkeling van de T&T-site tot een nieuwe stadswijk – zelfs voor de optie van de 300.000 m² en zeker voor de 400.000 m² - een bediening door twee tramlijnen met hoge frequentie vergt.

De Commissie vraagt daarom dat de site bediend zou worden door meerdere tramlijnen met hoog bedieningsniveau (de latere exploitatie kan diverse verbindingen mogelijk maken, niet alleen naar het Noordstation, maar ook naar het Zuidstation, Weststation enz.), aangevuld met een toereikende busbediening om een optimale vermazing te verzekeren en zo de bereikbaarheid van de site en zijn bijdrage in de duurzame ontwikkeling te garanderen.

Inzake het wegverkeer stelt de Commissie vast dat de tellingen in de Havenlaan nogal verontrustend zijn: de laan is nu al bijna verzadigd tijdens de spitsuren (kruispunt Haven/Picard) of zelfs helemaal verzadigd (kruispunt Haven/Reders).

Met een oppervlakte van meer dan 300.000 m² ontstaat er een zeer ernstig capaciteitsprobleem, wat nadelig is voor de bereikbaarheid en dus voor het succes van het ontwikkelingsproject voor de T&T-site.

De Commissie verbaast zich over de aanlegvoorstellen voor de Havenlaan vermeld op blz. 45 van het richtschema. Deze lijken in tegenstrijd te zijn met de conclusies van de mobiliteitsstudie (blz. 14). Ze is van oordeel dat een specifieke, meer gedetailleerde studie uitgevoerd moet worden naar aanleiding van het BBP.

Naast de nood aan krachtige oplossingen voor de openbaarvervoerbediening, neemt de Commissie er nota van dat het BILC alleen goed als multimodaal logistiek platform kan fungeren als de drie componenten (waterweg, spoorweg en weg) goed functioneren. Er moeten verbindingen met de waterweg en spoorweg komen die nauwkeurig in een BBP worden vastgelegd.

Opdat beide projecten harmonieus in elkaar zouden passen, is er nood aan een globale analyse van de effecten van beide projecten (T&T en BILC), met actuele cijfers, waarin rekening wordt gehouden met de verschillende geplande stedenbouw- en mobiliteitsprojecten. Het logistieke centrum zal immers heel wat bijkomend vrachtwagen- en bestelwagenverkeer met zich meebrengen, met alle overlast van dien (lawaai, verontreiniging, inpalming van de openbare ruimte...) vlak bij aanzienlijke stedenbouwontwikkelingen gepland op de T&T-site. Daarbij komen nog de diverse diensten die noodzakelijk zullen zijn voor de diverse functies en activiteiten van de site (leveringen...).

3.6. Culturele en andere voorzieningen en evenementen – de bereikbaarheid

De T&T-site huisvest belangrijke evenementen met een regionale en nationale of zelfs internationale uitstraling (Couleur Café, Foire du livre, diverse tijdelijke exposities, opvoeringen enz.) en speelt zo een belangrijke rol in het culturele landschap en aanbod van Brussel. Toch blijven er nog vele vragen over die culturele voorzieningen onbeantwoord. Welk lot is die voorzieningen beschoren na de aanleg van de site? Het richtschema peilt niet (grondig genoeg) naar de mogelijkheden om deze activiteiten naast elkaar te laten bestaan wanneer de site heraangelegd zal zijn: welke activiteiten zullen blijven, hoe, waar, onder welke omstandigheden, welke wisselwerkingen zijn mogelijk met andere tijdelijke en minder tijdelijke bestemmingen en activiteiten?

De T&T-site heeft een traditie en nationale of zelfs internationale faam op het vlak van culturele activiteiten. Daarom spreekt de Commissie zich uit vóór het behoud van deze culturele evenementen op de site, gelet ook op de nabijheid van het Noordstation. Ze vraagt om dat behoud op te nemen in het richtschema, net als in de plannen, programma's en concrete projecten voor de realisatie van stedenbouwkundige ontwikkelingen op T&T. Ten minste één grote, polyvalente ruimte zou moeten worden voorbehouden voor deze activiteiten, bijvoorbeeld voor

een evenement als Couleur Café. De verschillende culturele functies moeten ook in het parkontwerp verwerkt worden.

Bovendien vergen die activiteiten een goede bereikbaarheid, de hele dag en avond lang. Voor activiteiten die 's avonds of 's nachts georganiseerd worden, moeten er maximale synergieën voor het gebruik van de parkeerterreinen komen tussen de verschillende bestemmingen en functies. Overdag zijn de plaatsen bestemd voor de economische activiteiten en kantoren, 's avonds worden ze ingenomen door evenementen, bewoners enz.

Daarnaast moeten er voldoende parkeergelegenheden voor autocars ingepland worden. Het parkeerterrein hoeft niet noodzakelijk ter plaatse ingericht te worden; pendelbussen zouden moeten worden voorzien.

Het richtschema dient ook dat aspect te omvatten. Want hoewel het schema de behoeften voor de nieuwe bestemmingen onderzocht, werden evenementen daarbij niet in beschouwing genomen.

De nabijheid van het stadscentrum is fundamenteel voor een aantal happenings en bovendien beschikt T&T over middelgrote zalen (in tegenstelling tot de Heizel die vooral grote ruimtes heeft en te ver van het stadscentrum ligt voor kleinere beurzen). Om die redenen moet de T&T-site een plaats voor culturele happenings midden in de stad blijven.

In verhouding tot de andere voorzieningen met gewestelijke of bovengewestelijke uitstraling die op de site zouden komen, stemt de Commissie in met de richting die wordt aangestuurd door de projecten vermeld op blz. 38 van het richtschema.

4. De uitvoering

Aangezien een richtschema niet alleen een planningsinstrument is, maar ook een hulpmiddel voor de onderhandelingen met en het engagement van de overheden en andere actoren actief op de site, zou de tabel in het richtschema van te nemen acties, proefprojecten en betrokken actoren explicieter en nauwkeuriger moeten zijn m.b.t. de diverse rollen, taken en contractuele verbintenissen van elke openbare en private spelers. Daarin zouden ook de toe te passen middelen vermeld moeten worden.

Gelet op de omvang van de toekomstige werkzaamheden acht de Commissie het noodzakelijk om een structuur van gedelegeerde bouwleiding op te zetten. Die structuur met een overleg- en coördinatieplatform voor de verschillende actoren en overheden is nodig om erop toe te zien dat de verbintenissen binnen de gewenste termijnen worden uitgevoerd.

Aanzienlijke private en publieke middelen zullen noodzakelijk zijn om het succes van de ontwikkeling op de site te verzekeren (een succes dat nauw verweven is

met de bereikbaarheid en de openbaarvervoerverbinding naar de stad, net als met de geslaagde aanleg van de grote groene ruimte met gewestelijke bestemming), evenals van de realisatie van het omvangrijke programma van buurt- en gewestvoorzieningen en van sociale en geconventioneerde woningen.

Aangezien het richtschema slechts een indicatieve waarde heeft, stelt de Commissie de regering voor om overeenkomsten tussen de betrokken openbare en private partners te sluiten, ook al om ervoor te zorgen dat alle openbare en private partijen in de realisatie bijdragen.

Betreffende de fase-indeling en het tijdsschema benadrukt de Commissie dat de voorzieningen en diensten operationeel dienen te zijn zodra de bewoners en andere gebruikers op de site aankomen, wil de nieuwe wijk zonder problemen functioneren.