

Participatieve avond: 22 juni 2016

Opdrachten « Revitalisering van het hypercentrum van Anderlecht » Samenvatting - Vaststellingen en voorstellen

ALGEMENE INLICHTINGEN

Een participatieve avond heeft op 22 juni 2016 plaatsgevonden in het sociaal restaurant Wayez, Bergensesteenweg 593. Deze avond maakt deel uit van de opdracht die door het college van burgemeester en schepenen aan het studiebureau ERU werd toevertrouwd : « Revitalisering van het hypercentrum » van de gemeente Anderlecht. Een zeventigtal mensen namen deel: inwoners, gebruikers van de wijk, actoren uit de wijk, het team van het studiebureau en zijn partners, het team van APCOA (belast met de realisatie van de parkeergarage onder het Dapperheidsplein) en gemeentelijke vertegenwoordigers.

Deze eerste participatieve avond met de inwoners bood de gelegenheid om de opdracht « Revitalisering van het hypercentrum » van de gemeente Anderlecht voor te stellen en de balans op te maken over het project met betrekking tot de aanleg van een parkeergarage onder het Dapperheidsplein.

De uitnodiging werd overgemaakt aan de inwoners, wijkcomités en verenigingen van het centrum via een brievenbusfolder in de perimeter van de studie (2300 exemplaren), via een e-mail aan de contacten waarover het Participatiehuis beschikt, via aankondiging in verschillende handelszaken in de buurt en via de in de perimeter aanwezige gemeentediensten en de gemeentelijke websites.

De avond is in vijf fasen verlopen :

- Inleiding door de heer burgemeester Eric Tomas en de heer Gaëtan Van Goidsenhoven, schepenen van Stadsontwikkeling ;
- Presentatie van de opdracht « Revitalisering van het hypercentrum » van de gemeente Anderlecht door studiebureau ERU en partners (Powerpoint-presentatie) ;
- Presentatie van de schets voor de aanleg van de parkeergarage door APCOA en partners (Powerpoint-presentatie) ;
- Uitwisselingen tussen de zaal en de verschillende actoren ;
- Thematische gesprekstafels, met een synthese door ERU en partners.

Vragen en opmerkingen vanuit de zaal - antwoorden van de actoren

- **Waarom komt de studie « Revitalisering van het hypercentrum » zo laat?**

Op het grondgebied zijn een hele reeks opdrachten aan de gang (wijk en bijzonder bestemmingsplan « Biestebroek », MIVB, studie stadion,...) en hierdoor was het nodig een beter inzicht te verkrijgen voor het opstarten van de opdracht « Revitalisering van het hypercentrum ».

- **Wat is de methodologie om de bij de inwoners ingezamelde informatie te integreren?**

Wij staan aan het begin van het proces en staan open voor alle gegevens die inwoners en gebruikers aanreiken. Men mag niet aarzelen om het studiebureau ERU aan te schrijven om de diagnostiek te verrijken.

- **Waarom is het verkieslijk dat de fietsparking van de parkeergarage zich op niveau 0 bevindt? Wie heeft dit besloten?**

De inwoners / vertegenwoordigers van de fietsers hebben verkozen om de fietsparking van de omwonenden ondergronds te plaatsen omwille van meer veiligheid en om de bovengrondse parking voor occasionele gebruikers te vervolledigen.

- **Hoe staat het met de projecten van de MIVB? Wat met de vernieuwing van de tramsporen in de Wayezstraat?**

De MIVB heeft nog geen definitief plan. Verschillende scenario's worden overwogen. Het studiebureau ERU en het studiebureau van de MIVB zullen elkaar binnenkort ontmoeten om de in dit stadium beschikbare informatie in te zamelen / uit te wisselen.

- **Hebben de werken in de Wayezstraat alleen maar betrekking tot het deel dat tot de perimeter behoort?**

De aanbevelingen voor de handelszaken in de perimeter kunnen op het geheel van de Wayezstraat toegepast worden. Een bijkomend werk op het wijkcontract « Biestebroek » neemt de volledige straat op in de perimeter van de studie.

- **Kan de mobiliteitsstudie de parkeergarage in vraag stellen?**

Al tijdens de studie van het GemOP, werd de parking als een noodzaak voorgesteld. Indien men het centrum nieuw leven wil inblazen, moet er een parking komen. Het college heeft in 2014 besloten een parkeergarage aan te leggen om het centrum van de gemeente te herwaarderen.

- **Men heeft het over het erfgoed en het toerisme, maar men mag het potentieel gekoppeld aan de multiculturaliteit niet uit het oog verliezen!**

- **Welke communicatie is er over de avond?**

De uitnodiging werd overgemaakt aan de inwoners, wijkcomités en verenigingen van het centrum via een brievenbusfolder in de perimeter van de studie (2.300 exemplaren), via een e-mail aan de contacten waarover het Participatiehuis beschikt, via aankondiging in verschillende handelszaken in de buurt en via de in de perimeter aanwezige gemeentediensten en de gemeentelijke websites.

- **Welke participatieve dynamiek is er met verenigingen die een meer specifieke doelgroep hebben?**

Er zijn contacten aan de gang met vzw's in de wijk. Het studiebureau ERU heeft er voor de uitwerking van de diagnose alle belang bij alle doelgroepen aan te spreken.

- **Hoe zit het met bestelwagens? Deze zijn zeer sterk aanwezig en creëren conflicten.**

In de parking zullen voertuigen hoger dan 2m30 niet terecht kunnen. Om hogere voertuigen toe te laten, zou men dieper moeten graven, wat tot een langere werf en hogere kosten zou leiden.

- **Waarvoor dient het participatieve proces voor de mensen die tegen de parkeergarage zijn? Het participatief proces komt er pas wanneer het project klaar is. Het is jammer dat men de mensen niet voordien heeft ontmoet.**

Deze beslissing werd jaren geleden door het vorige college genomen en wordt vermeld in het Gemeentelijk Ontwikkelingsplan.

Maar het project is nog niet afgesloten. De stedenbouwkundige vergunning werd nog niet uitgereikt en wordt voor de overlegcommissie aan een openbaar onderzoek onderworpen.

- **Volgens het gewestelijk parkeerbeleidsplan, mag er geen toename van de totale parkeercapaciteit zijn. De creatie van ondergrondse parkeerplaatsen moet gelijk zijn aan het aantal parkeerplaatsen dat bovengronds verdwijnt.**

ERU is zich hiervan bewust en zal de balans van de bovengrondse parkeerplaatsen opmaken.

De gemeente beklemtoont dat alles afhankelijk is van wat men in rekening brengt : zie de parking die op het Verzetsplein is verdwenen, de mogelijkheid om de parkeerplaatsen in de Wayezstraat te verwijderen, de privéparking op het terrein in de Porseleinstraat, enz.

- **Bouwvrije zone aan de parking?**

Ondergronds is in het bestek voorzien dat de parking op een afstand van 2,50 meter van de gevels gebouwd wordt.

Het risico bestaat dat het gewest de vergunning niet uitreikt indien deze afstand niet wordt gerespecteerd.

Bovengronds is een vrije doorgang aan beide kanten van het plein voorzien (brandweer, verhuizingen, enz.).

- **PVDA heeft een enquête bij de handelaars uit de wijk uitgevoerd en zij vrezen de werken, die door archeologische opgravingen nog complexer zouden kunnen worden.**

Er is voorzien om in fasen te werk te gaan, in samenwerking met de gewestelijke instantie voor erfgoed.

- **De omwonenden betalen momenteel niet na 18u. Zal dit in de parkeergarage ook zo zijn?**

Op deze vraag is er nog geen antwoord.

Thematische tafels

MOBILITEIT

Aanwezige personen : 12 personen

Studiebureau :

- Yasmine Bensaïd en Julie Talabardon, ERU
- Dirk Dufour, Timenco

Gemeente Anderlecht :

- Jan Lavrijsen, Openbare Werken

Inwoners :

- Twee personen vertegenwoordigers van de fietsers : Ze stellen zich vragen bij de plaats van de fiets in de omvorming tot een voetgangerszone van de wijk en van het Dapperheidsplein.
- Gebruikers van de wijk : ouders van leerlingen van de school in de Wayezstraat (Institut des Soeurs de Notre Dame, Veeweidestraat 40), die vinden dat er een probleem is met de bushaltes die te ver van de school liggen, waardoor de kinderen ter hoogte van Sint-Guido moeten wandelen, wat veiligheidsproblemen veroorzaakt. Bovendien gebeuren er diefstallen in de omgeving van de school.
- Inwoners van de Bergensesteenweg : voor hen zal de afsluiting van de Wayezstraat meer problemen op de andere assen, zoals de Bergensesteenweg, veroorzaken. Een gewestelijke werknemer van Mobiel Brussel woont eveneens in de wijk.
- Inwoners en gebruikers van de wijk : ze vragen om een toegang met de auto tot het centrum van de gemeente te behouden want voor hen is het niet altijd mogelijk andere vervoersmiddelen te gebruiken, zeker wanneer ze een auto hebben.
- Wijkbewoner en lid van de adviesraad voor gehandicapte personen : de voetpaden zijn niet aangepast voor mindervaliden.

Vaststelling van problemen

- Kruispunt aan de lage kant van het Dapperheidsplein **groot zwart punt in het centrum** (verkeer, enz.). Het is ook daar dan de in- en uitgang van de parking zich zou moeten bevinden. Er zullen keuzes gemaakt moeten worden bij de inrichting van deze plek.
- Voorziene wijzigingen in de Bergensesteenweg : de SV werd uitgereikt. Er zijn afzonderlijke fietspaden voorzien, oversteekplaatsen voor voetgangers en een vergroening, dus een algemene daling van het aantal parkeerplaatsen. De hypothese van een voetgangerszone in de Wayezstraat zou leiden tot meer verkeer in de Bergensesteenweg die momenteel al verzadigd is.
- Gerechtsstraat (1) : parkeren is voorzien en toegelaten aan een kant van de weg maar de voertuigen parkeren aan beide kanten, met name op het voetpad.

Bovendien gaat het soms om bestelwagens of vrachtwagens wat het probleem nog complexer maakt.

- Dorpsstraat (2) : bussen rijden zich regelmatig vast in de Dorpsstraat en dit gebeurt ten minste twee keer per dag. Dit probleem wordt veroorzaakt doordat men aan beide zijden van deze straat parkeert. Dit is in de Dorpsstraat toegelaten, maar de straat is te smal voor de bus. Het is een GFR.

- Probleem aan het kruispunt aan het einde van de Dorpsstraat - de Formanoirstraat (3) : dit is een complex knooppunt. Het is tijdens de spits verstopt voor alle vervoersmiddelen : de auto, de bus en de fiets. Alles komt hier samen door het eenrichtingsverkeer in de Dorpsstraat. Bovendien is er in de Dorpsstraat beperkt eenrichtingsverkeer (BEV). Wanneer de straat vastloopt kunnen zelfs fietsers niet meer door. Het BEV werkt niet omdat er door de geparkeerde voertuigen geen plaats is. En beperkt eenrichtingsverkeer werkt niet altijd in de praktijk met bussen. Het is geen optie voor fietsers.

Bovendien is de straat niet geschikt voor bussen of vrachtwagens. De inwoners hebben last van de trillingen die zij veroorzaken.

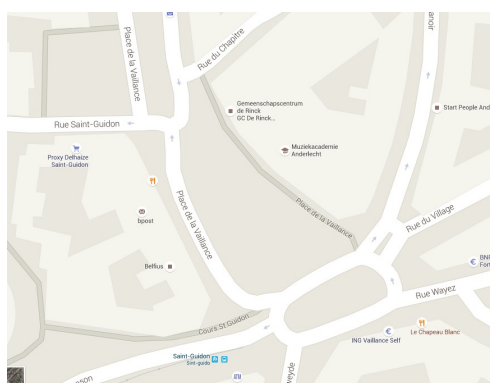
- Processiestraat (4) : dit is een straat met eenrichtingsverkeer die altijd vast zit. Het tweede deel van de Processiestraat is eveneens een BEV, maar het is onmogelijk om hier gebruik van te maken. Op deze weg is er onophoudelijk verkeer en parkeren is aan beide kanten toegelaten. Voertuigen parkeren dubbel en op de rode stroken, die voor fietsers bestemd zijn. Fietsers rijden dus op het voetpad omdat ze twee auto's voor zich hebben en niet op de fietsstrook kunnen rijden.

- Problemen gekoppeld aan de ISND-school (5) : dit is een kleuter-, basis- en lagere school, gelegen in een zijstraat van de Paul Jansonlaan. De leerlingen die met de bus komen stappen af aan Sint-Guido en moeten te voet verder naar de school. Dit traject is lang en veroorzaakt veiligheidsproblemen. Er werden al gsm's en tassen gestolen en er zijn veiligheidsproblemen rond Sint-Guido.

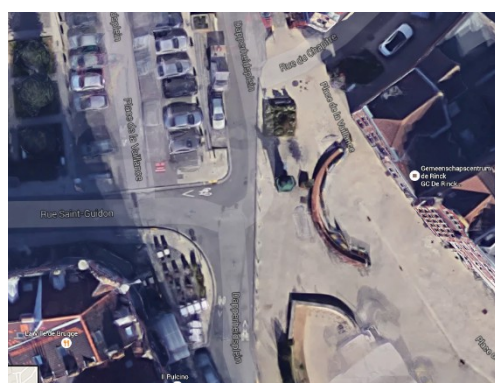
- Oversteekplaats voor voetgangers aan de Paul Jansonlaan ter hoogte van Sint-Guido (6) : de slechte zichtbaarheid van voetgangers is een probleem. Wanneer men aan Sint-Guido staat en ter hoogte van de Processiestraat wil oversteken, zijn er aan de linkerkant geen problemen, maar aan de rechterkant is het voor voetgangers erg gevaarlijk. Deze oversteek is inderdaad lang, zonder centraal eiland, en de auto's die naar het kruispunt toe rijden, kijken vooral of er geen trams komen aanrijden vooraleer ze voor de voetgangers oog hebben. Ze rijden bovendien snel.



- Wayezstraat (7) voor fietsers : Er is een probleem door de breedte van de tramsporen. Het is onmogelijk om hier te fietsen. De straat werd enkele jaren geleden heraangelegd. De voetpaden werden verbreed en sinds deze werken stelt men de problemen vast. Het is onmogelijk tussen de rails en de geparkeerde wagens te fietsen. Bijgevolg moet men tussen de tramsporen fietsen en de Wayezstraat is lang, wat voor problemen zorgt. Bovendien is er een probleem met de straatbekleding : de klinkers zijn « ingedeukt », met een ongelijke oppervlakte tot gevolg. Dit bemoeilijkt het verkeer en het comfort van de gebruikers.
- Oversteek fietsers (8) : oversteek van het Dapperheidsplein vanuit de Wayezstraat, toegang tot de Formanoirstraat naar de Sint-Guidostraat toe. Dit is een logisch en wenselijk traject. Deze verbinding moet makkelijk zijn.



- Dapperheidsplein : Er zijn problemen op het voetpad wanneer men in de richting van de Sint-Guidostraat moet gaan, met name met de fiets (maar ook te voet of met een kinderwagen?).



- Dapperheidsplein, hoog gedeelte (9) : De toegang tot het Dapperheidsplein is niet makkelijk. Hij wordt in twee gesneden en er is de bovengrondse parking. Er zijn heel wat hindernissen die het verkeer belemmeren in deze zone, en de toegankelijkheid is slecht. Bovendien zijn de twee delen van het Dapperheidsplein niet met elkaar verbonden. Er is geen verbinding tussen het hoge en het lage gedeelte.

Indien men van het Dapperheidsplein een voetgangerszone maakt, moet de toegankelijkheid van de kerk, met name voor lijkwagens, behouden blijven.

- Sint-Guidostraat : op sommige plaatsen zijn de voetpaden niet breed genoeg (minder dan 50 cm) en is het moeilijk om hier te wandelen. Dit is niet alleen in deze straat een probleem, maar ook in veel andere straten.

- (10) Er is een belangrijke voetgangersstroom tussen het Dapperheidsplein en de Sint-Guidocorso (metro) ter hoogte van de doorgang die door de aanleg van de metro aangelegd werd. Er is geen enkele inrichting om de Sint-Guidostraat over te steken.

- Wayezstraat (11) : deze straat functioneert niet erg goed : niets gaat vooruit, noch de trams, noch de auto's, noch de fietsers. Er is een probleem met de commerciële snelheid van de trams.

Alles zit vast : niet alleen de Wayezstraat, maar ook de Bergensesteenweg en de Dorpsstraat (samen met de Gerechtsstraat), de drie assen die vanaf het kanaal vertrekken. Deze assen zitten vast, men mag dus niet alles op deze wegen concentreren.

- Verzetsplein (12) : Dit werd goed heraangelegd.

Het Centraalpark (de tuin van het Erasmushuis) : dit is een prachtig, maar onbekend park. Er zijn weinig ingangen en het ligt verborgen achter beton en gebouwen. Het probleem is dat het Centraalpark verwaarloosd is : het is een openbaar stort (hondenpoep, zigeuners, dealers) omdat het niet naar buiten toe geopend is. Hetzelfde probleem doet zich voor met het Rauterpark. Het Centraalpark is slecht toegankelijk. Er zijn slechts aan drie kanten toegangen.



- Sint-Guidostraat : de omwonenden stellen zich de vraag of deze straat deel uitmaakt van het nieuwe plein dat zal worden aangelegd en of het begin van de straat ook een

voetgangerszone wordt. De inwoners willen het autoverkeer behouden om het centrum van de gemeente te doorkruisen. Zal de straat deel uitmaken van het plein of blijft ze toegankelijk voor auto's?

- Erasmusstraat / Sylvain Dupuislaan (13) : een inwoner stelt voor dat deze as gebruikt zou worden als toegangsweg om de Wayezstraat en de Bergensesteenweg te ontlasten.
- Sylvain Dupuislaan (13) : een inwoner stelt voor dat deze mooie straat benut zou worden als toegangsweg in plaats van de Wayezstraat waar alles samenkomt. Er wordt echter op een probleem gewezen : deze straat is verstopt zodra er een voetbalwedstrijd is (maar dit probleem zal zich binnen twee jaar niet meer voordoen wanneer het stadion verdwijnt).
- Mooie straten in de wijk (14) : Porseleinstraat en Kapittelstraat. Dit zijn straten die goed functioneren. Er wordt opgemerkt dat dit doodlopende straten of straten zonder autoverkeer zijn. Deze straten worden door wandelaars en fietsers gewaardeerd omdat er weinig verkeer is. De auto werd hier verbannen.

Deze straten moeten met het ontwerp van de openbare ruimte verbonden worden.

Men moet ook rekening houden met de inwoners die een auto hebben.

- Wayezstraat : er moeten winkels met een gediversifieerd aanbod zijn opdat de mensen de auto niet zouden gebruiken. Er zouden ook Cambio's moeten zijn.
- Ondergrondse parking : de parking heeft vanuit het standpunt van de omwonenden geen ideale ligging. De parking ligt te ver voor sommige inwoners, zoals deze van de Bergensesteenweg die liever in hun eigen straat zullen parkeren. Er wordt op een ander probleem gewezen : het tekort aan parkeerplaatsen in de straten die verder van de parking liggen. De mensen zullen liever in deze straten dicht bij hun woning parkeren in plaats van naar de parkeergarage te stappen.

Sommigen benadrukken dat de parking meer auto's zou kunnen aantrekken.

Algemene (positieve en negatieve) punten en voorstellen

De deelnemers wensen :

- Een ruimte voor fietsen op de assen met druk verkeer te voorzien : Bergensesteenweg en Wayezstraat.
- De parking ergens anders te vestigen en zijn ligging te herbekijken : onder de brandweerkazerne aan de Bergensesteenweg (op 3 minuten van het Dapperheidsplein) of onder de tuin van het Erasmushuis. De inwoners willen geen aanzuigeffect in het centrum. Ze denken eerder aan een ontradende parking die verder van het centrum van de gemeente zou liggen.

- Ze wensen ook dat in de toekomstige inrichting alles aangepast zou worden aan de actieve weggebruikers : voetgangers, fietsers, mindervaliden, kinderwagens,... Daarvoor moet het plein zo vlak mogelijk zijn met hellingen kleiner dan 6%. De voetpaden moeten verwijderd worden. De gebruikers willen een optimale bewegingsvrijheid.
- Fietsparkings : hetzij bovengronds, hetzij in de ondergrondse parking. Beide opties hebben voordelen. Een bovengrondse fietsparking is handig voor toeristen en bezoekers die hier slechts een dag doorbrengen en die niet naar beneden willen om hun fiets te stallen. De fietsparking zou zichtbaar zijn en fietsers aantrekken, maar minder goed beveiligd zijn. Een ondergrondse parking biedt meer veiligheid voor de wijkbewoners die niet willen dat hun fiets vernield of beschadigd wordt. Men zou een beveiligde parkeergelegenheid voor de inwoners moeten voorzien.
- Vlakke en bredere voetpaden met een bekleding in grotere betontegels (ten minste de breedte van een voet). De huidige kasseien zijn onhandig voor mindervaliden.
- Bus 46 en 49 dicht bij de *school laten rijden en zelfs een stopplaats voor auto's voorzien omdat dit op sommige uren van de dag gevaarlijk kan zijn.*
- Er voor zorgen dat de auto's meer bewegen en dat de parkeerplaatsen niet te lang bezet blijven. Maar dit probleem zal niet verdwijnen door het verminderen van het aantal parkeerplaatsen. Indien men het aantal parkeermogelijkheden aanzienlijk vermindert, is dit een probleem voor de omwonenden.

Een vraag dringt zich op : wordt het parkeren betalend of niet?

- De culturele mix aanmoedigen en de multiculturaliteit versterken : daarvoor is het nodig de assen beter te verlichten, de lichtsterkte te verhogen en de verlichting in bepaalde straten, zoals de Dorpsstraat, te verbeteren om het voor voetgangers veiliger te maken. De mensen blijven immers vaak in hun wijk (Verzetsplein, d'Aumalestraat). Men moet de verbindingen tussen deze zones verbeteren om de connectie tussen de wijken Aumale-Verzet en Dapperheidsplein te versterken.
- Men moet het centrum voor de omwonenden vrijwaren en het hypercentrum van de gemeente beveiligen. De inwoners willen dat het centrum leefbaar blijft om er te wonen en te werken, en wensen daarom voor de inwoners een toegang met de auto te behouden. Ten slotte willen ze een bescherming voor de actieve verplaatsingswijzen in het centrum. Men moet het verkeer op de grote verkeersaders (Wayezstraat, Bergensesteenweg) kanaliseren en de toegang tot de wijken via deze assen doen verlopen om het verkeer in het centrum te beperken.

FUNCTIES

Aanwezige personen : 11 personen

Studiebureau :

- Anthony Orhant en Catherine De Zuttere (ERU)
- Estelle Nicolay (AMCV)

Gemeente Anderlecht :

- Gemeentelijke mindervalidencoördinator
- Hanan Baccouche, Participatiehuis
- Karim Boulmaïz, Stadsrenovatie
- Despina Euthimiou, Virtus-project

Inwoners :

- 3 inwoners

Inleiding

Indiening door Catherine De Zuttere, presentatie van het veld dat bij de thematiek betrokken is.

Vaststelling van de problemen en voorstellen

Als reactie op de presentatie worden de eerste vragen gesteld :

Een verbinding prijkt op het schema van de « mogelijkheden » tussen het Centraalpark en de tuin van het Erasmushuis. Er wordt aan studiebureau ERU gevraagd om te verduidelijken wat hiermee bedoeld wordt, rekening houdend met het feit dat deze muur beschermd is en dat het bijgevolg onmogelijk is deze open te breken.

Deze pijl diende louter als illustratie van een idee dat niet via het openbreken van de muur verwezenlijkt zou worden, maar via werken in de Bruinstraat, het verbeteren van de kasseien, verlichting,...

Elke deelnemer wordt uitgenodigd om mee na te denken over de troeven en problemen die in het centrum van Anderlecht worden vastgesteld.

Uitrustingen en erfgoed

Het gesprek begint met een focus op de erfgoedkundige en historische elementen :

- Het begijnhof wordt niet in de schijnwerpers geplaatst ;
- De meeste culturele voorzieningen zijn in het weekend gesloten ;
- Huis der Kunstenaars is relatief onbekend ;

Verschillende elementen schaden het geheel :

- De Porseleinstraat is in slechte staat ;
- De stadskanker in de Porseleinstraat werd groter door de afbraak van de lokalen van de academie ;

Despina Euthimiou verduidelijkt dat er een project is voor een Nederlandstalige school op dit terrein, dat eigendom is van de VGC. Het zou gedeeltelijk op de plek van de huidige academie voor beeldende kunsten komen.

We noteren ook dat de Sint-Guidobron zich vroeger ter hoogte van de Instituutstraat bevond en dat het cultureel centrum hier momenteel aan werkt.
Een fontein zou bovendien op het Verzetsplein voorzien zijn.

Troef, menselijk milieu :

- Spelende kinderen ;
- De aanwezigheid van groene ruimte, bomen rond de collegiale,... Ja maar deze verbergen de collegiale. Goed nadenken voor men overweegt om de bomen te kappen.
- De tuin van het Erasmushuis is een « verborgen juweeltje ».

Hoe beleeft men het Centraalpark?

Onaantrekkelijk, in slechte staat,... Het bestuur verduidelijkt dat het moeilijk is om in dit park te handelen omdat het in de beschermde perimeter van het Erasmushuis ligt.

Idem voor de omliggende straten en monumenten, wat het nemen van maatregelen verhindert (anti-urine bijvoorbeeld).

Het is noodzakelijk met Monumenten en Landschappen na te gaan wat mogelijk is.

De gebrekkige verbinding tussen de verschillende trekpleisters in de wijk wordt beklemtoond. De doorgangen en steegjes zijn in slechte staat en onaantrekkelijk. De configuraties moedigen het gebruik ervan niet aan.

Handelszaken

ERU vraagt aan de deelnemers om te identificeren waarom de Wayezstraat aan kwaliteit en aantrekkelijkheid heeft ingeboet.

Er wordt gemeld dat de handelszaken op zondag open zijn en dat de Wayezstraat een toegangsweg van het Brussels gewest vormt.

Er zijn twee wekelijkse markten, waarvan een bio. Deze trekt geen biologische handelaars aan omdat ze voor hen weinig interessant is. Te herwaardenen.

Het merendeel van de huidige handelaars kent de mogelijkheden tot financiële ondersteuning bij de installatie niet.

Algemeen kunnen we stellen dat er in het commerciële aanbod te weinig diversiteit is.

We noteren dat de Wayezstraat eveneens problematisch is wat betreft de leegstaande verdiepingen boven de handelszaken en dat deze het voorwerp uitmaken van een actie binnen het programma van het Wijkcontract « Biestebroek » (een actie die binnenkort opgestart wordt).

De socio-economische en culturele context van de wijk hangt met de mutatie van de Wayezstraat samen. Als gespecialiseerde handelszaken zich in de straat vestigen, is dit gedeeltelijk te danken aan het feit dat ze er klanten vinden.

Het is belangrijk deze handelszaken voor alle doelgroepen open te stellen, ze te herwaardenen en het aanbod van de al bestaande handelszaken te diversifiëren.

TAFEL OPENBARE RUIMTE - HERINRICHTING

Aanwezige personen : 11 personen

Studiebureau :

- Marie Demanet en Sophie Hubaut (ERU)
- Jean-Pierre Majot (stedenbouwkundige studio Jean-Pierre Majot)

Gemeente Anderlecht :

- Pierre Meert, Openbare Werken

Bewoners en gebruikers van de wijk :

- 9 inwoners

Voorafgaande opmerkingen

De kwestie van de parking wordt « ter herinnering » aangesneden.

- Men vraagt om na te gaan of een parking onder het Rauterpark niet logischer zou zijn.
- Probleem bij de graafwerken : archeologische opgravingen

Vaststelling van problemen

- Korte inleiding door J.-P. Majot : de openbare ruimte werd gedestructureerd door de metro. De onregelmatige bebouwing schaadt de algemene kwaliteit en de openbare ruimte zou heropgebouwd moeten worden.
- Er is nood aan verschillende open ruimten (voor recreatie, kinderen willen speelterreinen en bomen) (voor verschillende doelgroepen, veel gezinnen met kinderen) => men vreest dat leegstaande terreinen rond het plein bebouwd zullen worden. Het enige gebruikte park is het Astridpark.

Telt de wijk genoeg groene ruimte? De groene ruimte wordt zeer slecht onderhouden en wordt te weinig gebruikt.
- De kwaliteit van het **Centraalpark** is ondermaats. Het wordt dus weinig gebruikt, vooral door kinderen : het is deprimerend, vochtig, vuil, slecht onderhouden, laag gelegen en onveilig, en er zijn dealers aanwezig. Moet het speelplein omheind worden?
- Tuin van het Erasmushuis : heel mooi, voorbehouden toegang, ingestorte muur aan de kant van het Centraalpark. Beter communiceren met Monumenten en Landschappen.
- **Rauterpark** slecht onderhouden, losse kasseien => gevaar op de grasperken die vol voorwerpen liggen.
- **Tuin van de bibliotheek** : weinig toegankelijk, weinig volk (te beperkte openingsuren)
- Gebrek aan doorstroming, duidelijkheid en samenhang in de ruimten rond het plein, vooral gevaar voor voetgangers en kinderen (te weinig bruikbare ruimte, alleen het centrale gedeelte van het plein is functioneel).
- De renovatie van 2005 werd gedeeltelijk uitgevoerd. Opgelet invoering voetgangerszone => functionaliteit van de leveringsmarkt, vooraf de functies die zich op het plein zullen kunnen vestigen identificeren.

Voorstellen, opmerkingen

- Vermijden om van het plein een volledig minerale ruimte te maken, vraag om het planten van bomen te overwegen en de plek te beplanten. Geen lege ruimte creëren, maar multifunctionaliteit mogelijk maken (de basketbalterreinen op het Verzetsplein zijn verwijderd). Opgelet, er zijn niveauverschillen tussen hoog en laag : deze verminderen of verwijderen? Tribunes, voor gebruik = > academie? Voorstellingen.
- Elementen vinden die kinderen kunnen gebruiken om te spelen (bijvoorbeeld tribunes). Hoe zit het met de ontwikkeling van balspelen in de wijk?

Er voor zorgen dat er activiteitsplaatsen zijn, bijvoorbeeld petanquebanen in het Centraalpark. Vroeger waren er tribunes en een balspel.
- Openbare kunst, verklaring van het werk van Wim Delvoye (gansjes en een bronzen fiets) in De Rinck.
- De verbindingen tussen de plekken verbeteren en deze beter met het Centraalpark verbinden, de openbare ruimte « vloeibaarder » maken en het verkeer rustiger maken.
- De collegiale en zijn toegang via de Wayezstraat integreren in het Compostellacircuit (koperen tegels).
- Meer bloemen en netheid : ontwikkelen en opvoeden.
- Werken rond verlichting : de trekpleisters in de kijker zetten.
- De Kapittelstraat is zeer deprimerend, niet leesbaar, met minderwaardige materialen : in het circuit integreren, een belangrijke link tussen het Erasmushuis en het Dapperheidsplein.
- Kwaliteitsvolle materialen (natuursteen) **zie studie van D+A** voor het centrum : keuze voor natuurlijke materialen, indien nodig maakt Ph. Debry ons een kopie over...
- Een goed voorbeeld is het d'Aumaleplein.
- Planten van bomen voor de collegiale : debat over de zichtbaarheid : petitie tegen het rooien van de lindebomen. J.-P. Majot stelt voor om de tuin voor de kerk te herwaarderen en vraagt om het gordijn van bomen te behandelen door de impact ervan te verkleinen, zonder het te verwijderen.
- Er is 's avonds te weinig animatie op het plein => er over waken dat het plein op verschillende tijdstippen van de dag en de avond geanimeerd blijft.
- De toegang tot parkeerplaatsen zal doorslaggevend zijn, met of zonder comfort. Discussie over de mogelijkheid om onder het Rauterpark een parkeergarage aan te leggen.