

**Brussels Hoofdstedelijk Gewest
Brusselse middenstandsorganisaties**



Bruno Bianchet - BRAT - Georges Hindricq



Juni 2010

Inhoudsopgave

1	INLEIDING	3
2	FASE 1. PROCESSEN VOOR WIJKINRICHTING EN -RENOVERING	4
2.1	Doelstelling.....	4
2.2	Methodologie.....	4
2.3	Van oriëntatie tot uitvoering: wie doet wat ?	5
2.3.1	Op gewestelijk niveau	5
2.3.2	Op gemeentelijk niveau.....	9
2.3.3	De overige actoren.....	12
2.4	De procedures.....	14
2.4.1	Stedenbouwkundige vergunning.....	14
2.4.2	Stedenbouwkundig attest.....	14
2.4.3	Openbaar onderzoek, overleg en inspraak.....	14
3	FASE 2. TYPOLOGIE VAN WIJKEN MET ECONOMISCH BELANG	17
3.1	Doelstelling.....	17
3.2	Referentiedocumenten.....	17
4	FASE 3. ONDERZOEK VAN RECENTE ACTIES EN EVALUATIE	19
4.1.1	Doelstellingen en methodologie	19
4.1.2	Keuze van de sites.....	21
4.1.3	Het Flageyplein	23
4.1.4	De Luchtvaartsquare.....	31
4.1.5	Het Sint-Katelijneplein – Oude Graanmarktstraat.....	35
5	FASE 4. BENCHMARKING	41
5.1	Doelstelling.....	41
5.2	De publieke ruimte: een complex en eigenaardig gebied.....	41
5.3	Enkele goede praktijken inzake beheer en ONTWIKKELING van openbare ruimten.....	42
5.3.1	De charters.....	42
5.3.2	Het overleg.....	47
5.3.3	De evaluatie	48
5.3.4	De concrete betrokkenheid van de privé-actoren	53
5.4	De initiatieven in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.....	53
5.4.1	Overleg - inspraak.....	53
5.4.2	Effectenstudies.....	54
5.4.3	De initiatiefnota's.....	55
6	FASE 5. HET PANEL.....	57
6.1	Doel en samenstelling.....	57
6.2	Synthese van de ingrepen	57
7	CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN.....	61
7.1	De grote lessen	61
7.1.1	Een ruime waaier van instrumenten	61
7.1.2	Realisaties met zeer matige resultaten.....	61
7.1.3	Enkele goede praktijken.....	63
7.2	Enkele aanbevelingen.....	64

1 INLEIDING

Brusselse middenstandsorganisaties in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest wenste te kunnen beschikken over een beschouwing van de 'doelmatigheid' van de inrichting van de openbare ruimte met betrekking tot de economische bedrijvigheid en, in het bijzonder, de handel. Deze vraagstelling gaat uit van een eenvoudige en fundamentele vaststelling. De lokale en gewestelijke overheden investeren massaal in de inrichting en de herwaardering van de openbare ruimten. Wat bedoeld is als een verbetering van het milieu wordt heel dikwijls bekritiseerd door de betrokken economische actoren, in de eerste plaats de handelaars. Dat resulteert in talrijke conflicten ten nadele van iedereen. Het is echter simplistisch en ondoeltreffend om deze vaststelling enkel te wijten aan het chagrijnig conservatisme van de economische actoren. Heel vaak is de nochtans goed bedoelde interventie van de overheid immers niet aangepast aan de functionele eisen van de economische activiteit.

De inrichting van de openbare ruimten is een belangrijke uitdaging voor de stad geworden. Zowel symbolisch, wegens het imago dat erdoor kan worden gecreëerd, als operationeel, gezien de noodzaak aan een hoogwaardig leefklimaat in de stad. De tijden van het stadsfunctionalisme zijn gelukkig voorbij, maar de bruikbaarheid of werkbaarheid van de omgeving mag duidelijk niet over het hoofd gezien worden.

De hierna volgende beschouwing is methodologisch gezien duidelijk verkennend. Het doel is niet alleen om enkele lessen en aanbevelingen aan te brengen, maar tevens om over de bestudeerde problematiek te interpellieren en te sensibiliseren.

« Public space is for living, doing business, kissing and playing. It can't be measured with economics ; it must be felt with the soul » Enrique Penalosa

2 FASE 1. PROCESSEN VOOR WIJKINRICHTING EN -RENOVERING

2.1 DOELSTELLING

Het doel van deze fase is gewoonweg nader uitleg te geven over de regels die gelden betreffende veranderingen van de openbare ruimte en mobiliteitsbeheer. Behalve de beleidsvorming willen we de overleg- en opvolgingsprocessen van de uitvoeringen in het licht stellen. Het is immers van belang om concreet te weten in welke mate de economische actoren bij een bepaald proces betrokken of op zijn minst geraadpleegd kunnen worden. Aan de hand van dit grondig onderzoek van de processen moeten tevens aanbevelingen kunnen worden gedaan.

2.2 METHODOLOGIE

Deze fase legt zich enkel toe op het onderzoeken van de regelgevende teksten en op de kennis en de ervaring van de verschillende partners.

De volgende aspecten zullen aan bod komen:

- actoren die rechtstreeks bij de beleidsvorming betrokken zijn (wie beslist wat en hoe ?);
- de specifieke vereisten van de bestekken;
- de overleg- en opvolgingsprocedures;
- de kwestie van de evaluatie.

2.3 VAN ORIËNTATIE TOT UITVOERING: WIE DOET WAT ¹?

	Richtinggevende en strategische plannen	Normatieve plannen	
		Bestemmingsplannen	Stedenbouwkundige verordening
G E W E S T E L I J K	Gewestelijk Ontwikkelingsplan (GewOP) Plan voor de Internationale Ontwikkeling van Brussel (PIO) Schema voor Handelsontwikkeling	Gewestelijk Bestemmingsplan (GBP)	Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening (GSV)
	IRIS-plan Gemeentelijk Ontwikkelingsplan (GOP) Gemeentelijk Mobiliteitsplan (GMP) Wijkcontract Richtschema Agenda 21	Bijzonder Bestemmingsplan (BBP) Verkavelingsvergunning (VV)	Gemeentelijk Stedenbouwkundig Voorschrift (GemSV)

3.1 U
3.1.1 enten

Het BWRO (Brussels Wetboek van Ruimtelijke Ordening)

Wettelijke referentie: het BWRO werd goedgekeurd door het besluit van 9 april 2004, dat verscheen in het Belgisch Staatsblad van 26 mei 2004 en trad in werking op 5 juni 2004. Het werd vier maal gewijzigd.

Doel: het BWRO is de juridische grondslag voor stedenbouwkunde in Brussel. Het coördineert en codificeert verscheidene materies, zoals planning, stedenbouwkunde en instandhouding van het onroerend erfgoed.

Waarde: het betreft een wettekst, die dus regelgevende waarde heeft.

Formulering: het is opgesteld in de vorm van artikelen.

Gevolgen voor de economische bedrijvigheid: het BWRO voorziet en beheert een hele reeks mechanismen en administratieve procedures zoals:

- de ontwikkelingsplannen: gewestelijk ontwikkelingsplan (GewOP) en gemeentelijke ontwikkelingsplannen (GOP)
- de bestemmingsplannen: gewestelijk bestemmingsplan (GBP) en bijzonder bestemmingsplan (BBP)
- de stedenbouwkundige verordeningen: gewestelijke stedenbouwkundige verordening (GSV) en gemeentelijke stedenbouwkundige voorschriften (GemSV)
- de vergunningen en attesten (aan een vergunning onderworpen handelingen, behandeling van aanvragen, bevoegde instanties, speciale regelen van openbaarmaking...)
- de stedenbouwkundige lasten
- de bescherming van het onroerend erfgoed (bescherming, inschrijving op de bewaarlijst, inventaris en register van het onroerend erfgoed, opgravingen, onteigeningen, toelagen...)
- de inventaris van de niet-uitgebate ruimten
- het voorkeurrecht

¹ Bron: officiële websites van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

GBP (Gewestelijk Bestemmingsplan)

Wettelijke referentie: het GBP werd op 3 mei 2001 goedgekeurd door de Brusselse Hoofdstedelijke Regering en trad in werking op 29 juni 2001.

Doel: het gewestelijk bestemmingsplan is het referentieplan voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Het is van toepassing op het volledige grondgebied van het Brussels Gewest. Het bepaalt de algemene bestemming van de verschillende gebieden (woningen, handelszaken, voorzieningen, industrieën, kantoren...) en de voorschriften die erop betrekking hebben.

Waarde: het is een zoneringsplan met bindende kracht en verordenende waarde. Het heeft dus invloed op de lagere plannen.

Formulering: het is opgesteld in de vorm van kaarten en voorschriften.

Gevolgen voor de economische bedrijvigheid: het GBP omschrijft verschillende gebieden (bestemmingen van het grondgebied), met name:

- lint voor handelskernen
- gemengd gebied
- sterk gemengd gebied
- gebied voor stedelijke industrie
- gebied voor havenactiviteiten en vervoer

Openbaar onderzoek en overleg: het BWRO voorziet binnen het kader van de goedkeuring van het GBP in een openbaar onderzoek en raadpleging van de (gewestelijke en gemeentelijke) instanties die bij het ontwerp van GBP en het bijbehorende ontwerp van effectenverslag betrokken zijn. De gewestelijke commissie brengt vervolgens haar advies uit, rekening houdend met de verschillende ontvangen adviezen.

GSV (Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening)

Wettelijke referentie: de GSV is in het Belgisch Staatsblad van 19 december 2006 verschenen en trad in werking op 3 januari 2007.

Doel: de gewestelijke stedenbouwkundige verordening is van toepassing op het volledige grondgebied van het Brussels Gewest. Ze is vergelijkbaar met een 'memento van goede praktijken op het gebied van architectuur'. De GSV vaardigt tal van regels uit met betrekking tot de degelijkheid, de salubriteit, de esthetiek en de energetische kwaliteit van bouwwerken en hun naaste omgeving. Ze bevat tevens voorschriften betreffende de woonbaarheidnormen van woningen, de toegangen tot gebouwen, reclame- en uithangborden, de plaatsing van antennes, bouwplaatsen en weginrichting.

Waarde: dit is een verordening en heeft dus regelgevende waarde. Handelingen en werken en in het bijzonder deze die aan een stedenbouwkundige vergunning zijn onderworpen, moeten deze stedenbouwkundige regels naleven.

Formulering: de GSV is opgesteld in de vorm van artikelen.

Gevolgen voor de economische bedrijvigheid: de GSV bepaalt regels betreffende:

- de bouwwerken en hun naaste omgeving: vestiging, bouwprofiel, antennes...
- de toegankelijkheid van gebouwen voor personen met beperkte mobiliteit
- reclame- en uithangborden: plaatsing, afmetingen, onderhoud...
- de wegen: afmetingen en inrichting van de wegen
- het parkeren: vaststelling van maximumparkeernormen per m² vloeroppervlakte

Openbaar onderzoek en overleg: Het BWRO voorziet binnen het kader van de goedkeuring van de GSV in een openbaar onderzoek en raadpleging van de (gewestelijke en gemeentelijke) instanties die betrokken zijn bij het ontwerp van GSV. De gewestelijke commissie brengt vervolgens haar advies uit, rekening houdend met de verschillende ontvangen adviezen.

2.3.1.2 De richtinggevende en strategische documenten**GewOP (Gewestelijk Ontwikkelingsplan)**

Wettelijke referentie: Het GewOP werd goedgekeurd op 12 september 2002 en verscheen in het Belgisch Staatsblad van 15 oktober 2002. Een nieuw GewOP (het GPDO – gewestelijk plan voor duurzame ontwikkeling) is momenteel in voorbereiding.

Doel: het GewOP is een strategisch oriënteringsplan, dat de ontwikkelingsdoelstellingen en -prioriteiten van het Gewest bepaalt. Het is een echt ambitieus stadsontwerp dat opgebouwd is rond 12 prioriteiten. Het handelt over al de materies waarvoor het Gewest bevoegd is of die tot zijn ontwikkeling bijdragen: huisvesting, economie, werkgelegenheid, mobiliteit, milieu, veiligheid, onderzoek, erfgoed, toerisme, handel, cultuur, sociaal beleid.

Waarde: Het GewOP heeft een indicatieve waarde.

Formulering: het is opgesteld in de vorm van een strategisch document dat de ontwikkelingsprioriteiten weergeeft en aangeeft welke middelen dienen te worden aangewend om ze te verwezenlijken. Het is vergezeld van kaarten.

Gevolgen voor de economische bedrijvigheid: Om het stadsontwerp concreet gestalte te geven, dienen al de uitwerkingsmaatregelen met name:

- de stad als woongebied aantrekkelijker te maken door de verbetering van het leefmilieu, door middel van een ambitieus geïntegreerd beleid, met name met betrekking tot openbare ruimten en collectieve voorzieningen, zoals winkels;
- al de sectoren van de Brusselse economie aan te zwengelen met het oog op het creëren van lokale werkgelegenheid, waarbij ervoor gezorgd wordt dat de activiteiten verenigbaar zijn met het leefmilieu en de levenskwaliteit in de stad;
- het stadsvernieuingsbeleid voort te zetten, met name aan de hand van een economisch stimuleringsbeleid. Dit impliceert de aanmoediging van activiteiten die passen in de actuele stadsstructuur, de heropleving van vervallen handelskernen, de herstructurering van het stadsweefsel in de sterk gemengde gebieden, die gekenmerkt worden door de aanwezigheid van kankers, en de herbestemming van onuitgebate of onvoldoende gebruikte economische panden;
- de commerciële, culturele en toeristische aantrekkelijkheid van het Gewest te versterken;
- het internationale en interculturele karakter van Brussel een plaats te geven in open en dynamische geïntegreerde pilootprojecten die, opgebouwd rond een sterke identiteit, gericht zijn op duurzame ontwikkeling.

Openbaar onderzoek en overleg: Het BWRO voorziet binnen het kader van de goedkeuring van de GewOP in een openbaar onderzoek en raadpleging van de (gewestelijke en gemeentelijke) instanties die betrokken zijn bij het ontwerp van GewOP en het bijbehorende ontwerp van effectenverslag. De gewestelijke commissie brengt vervolgens haar advies uit, rekening houdend met de verschillende ontvangen adviezen.

Het PIO (Plan voor de Internationale Ontwikkeling van Brussel)

Wettelijke referentie: Het PIO werd in oktober 2007 officieel voorgesteld door Minister-president Charles Picqué.

Doel: Het Plan voor de Internationale Ontwikkeling (PIO) is een ontwikkelingsproject voor Brussel, dat zich toelegt op één van de belangrijkste eigenschappen van het Gewest: zijn internationaal karakter. De bedoeling van dit plan is om het internationaal karakter van de hoofdstad van België en van Europa aan te moedigen aan de hand van grote projecten, zoals een nationaal voetbalstadion, een groot winkelcentrum, een kantorencomplex of een congrescentrum. De inrichting van deze voorzieningen is in strategische gebieden gepland, naar het voorbeeld van sites zoals Thurn & Taxis en de Kunstberg.

Waarde: het betreft een ontwikkelingsproject met indicatieve waarde. Het maakt niet deel uit van de door het WBRO vermelde instrumenten.

Formulering: het is opgesteld in de vorm van een strategisch document dat ontwikkelingsassen formuleert en de middelen aanduidt om ze te verwezenlijken.

Gevolgen voor de economische bedrijvigheid: het PIO voorziet met name in:

- een megawinkelcentrum in het noorden van Brussel,
- de bouw van een breed opgezet congrescentrum,
- de omschrijving van 10 strategische gebieden voor de internationale ontwikkeling van Brussel (Thurn & Taxis, Josaphat, de Heyzelvlakte, de Europese Wijk, Delta, Kunstberg, Schaarbeek-Vorming, Weststation, Zuidstation, Kruidtuin).

Openbaar onderzoek en overleg: geen enkele inspraak- en bekendmakingprocedure wordt opgelegd.

Het Schema voor Handelsontwikkeling

Wettelijke referentie: Het schema voor handelsontwikkeling voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest werd in 2008 afgewerkt.

Doel: Het schema voor handelsontwikkeling voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest beoogt niet alleen een beeld te geven van de bestaande handelssituatie, maar wil tevens bijdragen tot een stellingname over de prioritaire ingrepen die nodig zijn in de bestaande handelspolen. Dit schema kan het beslissingsproces betreffende de handelsvestigingen ondersteunen en tegelijk de strategie en de handelspositionering van de verschillende handelskernen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest vaststellen.

Waarde: het betreft een hulpmiddel voor strategische planning met indicatieve waarde. Het behoort niet tot de door het WBRO vermelde instrumenten.

Formulering: het is opgesteld in de vorm van een strategisch document.

Gevolgen voor de economische bedrijvigheid: het schema voor handelsontwikkeling stelt een hiërarchie voor van de verschillende handelskernen in Brussel op basis van hun aantrekkelijkheid. Het geeft tevens een overzicht van de sterke en zwakke punten van elke kern en is een basisinstrument in het Brussels handelsbeleid.

Openbaar onderzoek en overleg: geen enkele inspraak- en bekendmakingprocedure wordt opgelegd.

IRIS-plan

Doel: Het IRIS-plan is het equivalent van een gewestelijk mobiliteitsplan. Het is dus een richtinggevend strategisch plan dat de doelstellingen en prioriteiten op het gebied van mobiliteit voor het Gewest bepaalt. Het hangt samen met de algemene doelstellingen van het GewOP (hoofdstuk mobiliteit), waarvan het de concrete toepassing is.

Waarde: Het IRIS-plan heeft een indicatieve waarde en dient onder meer als referentie voor de uitwerking van de GMP's (zie lager). Hoewel het bestaan van dit plan in geen enkel officieel document wordt bevestigd, werd het plan toch goedgekeurd door de Gewestelijke Regering.

Formulering: het is opgesteld in de vorm van een strategisch document dat doelstellingen en prioriteiten bepaalt en de middelen aanduidt om ze te verwezenlijken.

Gevolgen voor de economische bedrijvigheid: het IRIS-plan heeft tal van directe en indirecte gevolgen op de economische bedrijvigheid, omdat het onder meer de volgende aspecten regelt:

- de hiërarchie van de netten (wegen, openbaar vervoer...) die van belang zijn voor verplaatsingen en hun ontwikkelings- en beheersmodaliteiten
- de toegang tot het gewestelijk grondgebied
- de voorkeursassen voor het vrachtvervoer en het buitengewoon transport
- het algemeen parkeerbeleid
- de toegankelijkheid van de grote economische polen en handelskernen
- de organisatie van de levering van goederen en andere materialen, de rol van de waterwegen
- de logistieke platformen die moeten worden ontwikkeld en/of ingericht
- de begeleidende maatregelen die kunnen worden ingevoerd (rekeningrijden, enz.)
-

Openbaar onderzoek en overleg: het ontwerp van het IRIS-plan is eenmalig ter beoordeling aan de bevolking voorgelegd (na de tijdelijke goedkeuring door de Gewestelijke Regering). De 'inspraak' wordt slechts op informele wijze behandeld (burgerpanel). Het Plan werd voor advies aan de Gewestelijke Mobiliteitscommissie voorgelegd.

2.3.2 OP GEMEENTELIJK NIVEAU

2.3.2.1 De normatieve documenten

Bijzonder Bestemmingsplan (BBP)

Het BBP is de tegenhanger van het GBP op lokaal niveau. Het is echter meer gedetailleerd dan het GBP, zowel ruimtelijk (op de schaal van percelen of delen van percelen) als op het gebied van de voorschriften.

Doel: het bijzonder bestemmingsplan is van toepassing op een gedeelte van het gemeentelijk grondgebied. Het omschrijft de precieze bestemming van de verschillende gebieden (woningen, handelszaken, voorzieningen, industrieën, kantoren...) en de voorschriften die erop van toepassing zijn.

Waarde: het gaat om een zoneringsplan dat bindende kracht en verordenende waarde heeft.

Formulering: het is opgesteld in de vorm van kaarten en voorschriften.

Gevolgen voor de economische bedrijvigheid: het BBP definieert verschillende bestemmingen die van economisch belang kunnen zijn (handelsgebied, administratiegebied, gebied bestemd voor productieactiviteiten...).

Openbaar onderzoek en overleg: Het BWRO voorziet binnen het kader van de goedkeuring van de BBP in een openbaar onderzoek en raadpleging van de (gewestelijke en gemeentelijke) instanties die betrokken zijn bij het ontwerp van BBP en het eventuele bijbehorende ontwerp van effectenverslag. De overlegcommissie brengt vervolgens haar advies uit, rekening houdend met de verschillende ontvangen adviezen.

Verkavelingsvergunning (VV)

Doel: De verkavelingsvergunning is een heel bijzondere administratieve en 'hybride' handeling. Enerzijds beoogt zij, net als de stedenbouwkundige vergunning, de goedkeuring van een welomschreven handeling met individuele draagwijdte: de verdeling van een grond met de bedoeling woningen te bouwen. Anderzijds heeft zij een verordenende waarde: zij bepaalt de voorwaarden voor het toekomstige gebruik van kavels. Door deze verordenende draagwijdte lijkt de verkavelingsvergunning op een bijzonder bestemmingsplan (zie hoger).

Waarde: het betreft een plan waarvan de voorschriften verordenende waarde hebben.

Formulering: ze is opgesteld in de vorm van kaarten en voorschriften.

Gevolgen voor de economische bedrijvigheid: het belangrijkste doel van een verkavelingsvergunning is een terrein te verdelen om er woningen te bouwen. Er kan echter in secundaire bestemmingen voor economische activiteiten worden voorzien.

Openbaar onderzoek en overleg: Bepaalde verkavelingsvergunningen kunnen aan een openbaar onderzoek worden onderworpen en voor advies aan de overlegcommissie worden voorgelegd.

Gemeentelijk Stedenbouwkundig Voorschrift (GemSV)

Het gemeentelijk stedenbouwkundig voorschrift is de tegenhanger van de gewestelijke stedenbouwkundige verordening (GSV), maar op gemeentelijk niveau.

Doel: Het gemeentelijk stedenbouwkundig voorschrift is van toepassing op het volledige grondgebied van een gemeente. Gemeentelijke stedenbouwkundige voorschriften kunnen eveneens van toepassing zijn op gedeelten van gemeenten. In dat geval spreken we van zonale gemeentelijke stedenbouwkundige voorschriften. Net zoals de GSV vaardigt de GemSV verordeningen uit met betrekking tot de degelijkheid, de salubriteit, de esthetiek en de energetische kwaliteit van bouwwerken en hun naaste omgeving. Ze bevat tevens voorschriften betreffende de woonbaarheidnormen van woningen, de toegangen tot gebouwen, reclame- en uithangborden, de plaatsing van antennes, bouwplaatsen en weginrichting.

Waarde: het gaat om een verordening die dus verordenende waarde heeft. Handelingen en werken en in het bijzonder zij die aan een stedenbouwkundige vergunning zijn onderworpen, moeten deze stedenbouwkundige regels naleven.

Formulering: het is opgesteld in de vorm van artikelen.

Gevolgen voor de economische bedrijvigheid: De GemSV kan tal van regels uitvaardigen met betrekking tot:

- de bouwwerken en hun naaste omgeving: vestiging, bouwprofiel, antennes...
- de toegankelijkheid van gebouwen voor personen met beperkte mobiliteit
- reclame- en uithangborden: plaatsing, afmetingen, onderhoud...
- de wegen: afmetingen en inrichting van de wegen
- het parkeren: vaststelling van maximumparkeernormen per m² vloeroppervlakte

Openbaar onderzoek en overleg: Het BWRO voorziet binnen het kader van de goedkeuring van de GemSV in een openbaar onderzoek en raadpleging van de (gewestelijke en gemeentelijke) instanties die betrokken zijn bij het ontwerp van GemSV. De overlegcommissie brengt vervolgens haar advies uit, rekening houdend met de verschillende ontvangen adviezen.

2.3.2.2 De richtinggevende documenten en planningsdocumenten

Gemeentelijk Ontwikkelingsplan (GOP)

Het gemeentelijk ontwikkelingsplan is de tegenhanger van het gewestelijk ontwikkelingsplan (GewOP), maar op gemeentelijk niveau.

Doel: het GOP is een strategisch oriënteringsplan dat de ontwikkelingsdoelstellingen en -prioriteiten voor iedere gemeente bepaalt. Het handelt over al de materies waarvoor de gemeente bevoegd is of die tot haar ontwikkeling bijdragen: huisvesting, economie, werkgelegenheid, mobiliteit, milieu, veiligheid, onderzoek, erfgoed, toerisme, handel, cultuur, sociaal beleid.

Waarde: Het GOP heeft een indicatieve waarde. Het dient echter te worden goedgekeurd door de Gewestregering.

Formulering: het is opgesteld in de vorm van een strategisch document dat ontwikkelingsprioriteiten weergeeft en aangeeft welke middelen dienen te worden aangewend om ze te verwezenlijken. Het is vergezeld van kaarten.

Gevolgen voor de economische bedrijvigheid: In elk GOP worden doelstellingen en aan te wenden instrumenten met betrekking tot de economische bedrijvigheid geformuleerd in overeenstemming met het gemeentelijk ontwikkelingsbeleid van iedere gemeente.

Openbaar onderzoek en overleg: Het BWRO voorziet binnen het kader van de goedkeuring van het GOP in een openbaar onderzoek en raadpleging van de (gewestelijke en gemeentelijke) instanties die bij het ontwerp van GOP en het bijbehorende ontwerp van effectenverslag betrokken zijn. De gewestelijke commissie brengt vervolgens haar advies uit, rekening houdend met de verschillende ontvangen adviezen.

Gemeentelijk Mobiliteitsplan (GMP)

Doel: Het GMP is een richtinggevend strategisch plan dat voor iedere gemeente de doelstellingen en prioriteiten op het gebied van mobiliteit (en meer in het bijzonder duurzame mobiliteit) bepaalt. Het streeft in het bijzonder op het gebied van vervoer op lokaal niveau de doelstellingen van het gewest na (IRIS-plan). Het GMP heeft betrekking op de ruimten (gemeentelijke wegen) en gebieden van de mobiliteit die tot de bevoegdheid van de gemeente behoren. Ze zijn tevens bedoeld als coördinatie-instrument voor alle actoren (Gewest, vervoermaatschappijen...) die bij mobiliteit betrokken zijn.

Waarde: Het GMP heeft een indicatieve waarde. Hoewel het bestaan van dit plan in geen enkel referentiedocument wordt bevestigd (net zoals het GOP met betrekking tot het BWRO), dient het zowel door de Gemeenteraad als door de Gewestelijke Regering te worden goedgekeurd.

Formulering: het is opgesteld in de vorm van een strategisch document dat doelstellingen en prioriteiten formuleert en aangeeft welke middelen dienen te worden aangewend om ze te verwezenlijken. Het bevat tevens een actieplan (uitvoeringsluik) en is vergezeld van kaarten.

Gevolgen voor de economische bedrijvigheid: het GMP heeft tal van (eventuele) directe of indirecte gevolgen voor de economische bedrijvigheid, aangezien het betrekking heeft op:

- de netten (wegen, openbaar vervoer...) die van belang zijn voor het vervoer
- de toegangswegen voor personeel en bezoekers

- verkeer- en parkeerplannen
- de toegankelijkheid van economische sites en handelskernen
- de levering van goederen
- de inrichting en beveiliging van de openbare ruimten
- de Bedrijfsvervoerplannen
- de bewegwijzering en andere bepalingen betreffende de wegcode
-

Openbaar onderzoek en overleg: de samenstelling van een GMP omvat 3 fasen die aan openbaar onderzoek worden onderworpen. Voor elk van deze drie fasen is in 'communicatie-' en 'inspraakluiken' voorzien. Het einddossier wordt voor advies voorgelegd aan de Gewestelijke Mobiliteitscommissie (alvorens door de Gewestregering te worden goedgekeurd).

Wijkcontract

Doel: De Wijkcontracten zijn herwaarderingsprogramma's op initiatief van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, in verschillende kwetsbare wijken en in een partnerschap met de gemeenten. Deze programma's plannen verschillende projecten binnen eenzelfde wijk, te realiseren binnen een termijn van vier jaren (met een aanvulling van twee jaren om de laatste werken uit te voeren). Deze verschillende projecten bestaan uit:

- de rehabilitatie van bestaande woningen;
- de creatie van nieuwe woningen;
- de rehabilitatie of de creatie van ruimten voorbehouden aan ambachtelijke of industriële activiteiten, aangevuld met een huisvestingsoperatie;
- de herinrichting van openbare ruimten;
- de creatie of de versterking van wijkinfrastructuren en -voorzieningen, of ze nu van sociaal-culturele, sportieve of andere aard zijn;
- de oprichting van sociale en participatieve activiteiten tijdens de duur van het Wijkcontract.

Waarde: Wijkcontracten zijn instrumenten voor operationele stedenbouwkunde die een lijst van concrete te verwezenlijken projecten definiëren.

Formulering: ze zijn opgesteld in de vorm van een nauwkeurig actieprogramma dat termijnen, kosten en betrokken actoren definieert.

Gevolgen voor de economische bedrijvigheid: Hoewel het actieterrein van de wijkcontracten hoofdzakelijk betrekking heeft op huisvesting, kunnen wijkcontracten bepaalde acties voorschrijven die een weerslag hebben op de economische activiteiten van de wijk. Het betreft hoofdzakelijk de acties die binnen het kader van het vierde luik van de wijkcontracten worden gevoerd, met betrekking tot de creatie en de herinrichting van de openbare ruimten (herstelling of creatie van wegen en voetpaden, herinrichting van pleinen, kruispunten...).

Openbaar onderzoek en overleg: Om een programma op te stellen dat zoveel mogelijk aan de behoeften van de wijk beantwoordt, organiseert de gemeente Algemene Wijkvergaderingen en vergaderingen van de Plaatselijke Commissie voor Geïntegreerde Ontwikkeling (de PCGO). De Algemene Wijkvergadering is voor iedereen toegankelijk. Ze is een plaats van informatie, interpellatie en discussie tussen de wijkbewoners, de gemeente, het gewest en de verschillende operatoren die het programma uitvoeren. Ze is tevens belast met het aanwijzen van de vertegenwoordigers van de wijk bij de PCGO: minimum 8 bewoners evenals 2 personen uit de bedrijfswereld, de schoolinstellingen en de verenigingen. De PCGO moet het mogelijk maken om het programma beter aan te passen aan de behoeften van de wijk, die met name tijdens de Algemene vergaderingen werden besproken. Nadat het door de PCGO is goedgekeurd, wordt het programmaontwerp aan een openbaar onderzoek onderworpen en voor advies aan de overlegcommissie voorgelegd.

Richtschemata

Doel: Richtschemata zijn planologische instrumenten, ingevoerd door het Gewestelijk Ontwikkelingsplan. Het richtschema is een nieuw instrument van ruimtelijke ordening, waarop het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een beroep doet voor de ontwikkeling of herontwikkeling van grote gedeelten van het Brussels grondgebied (hefboomgebieden van het GewOP en gebieden van gewestelijk belang van het

GewOP). Het richtschema schetst een beeld van de grote tendensen op het gebied van aanleg of heraanleg van een grondgebied. Het bakent op precieze wijze de interventieperimeter af, stelt de belangrijkste interventieopties vast die er zullen worden ontwikkeld, evenals de vereiste middelen. Het richtschema maakt een beter overleg mogelijk tussen de betrokken actoren en een meer precieze identificatie van de toe te passen stedenbouwkundige instrumenten.

Waarde: De richtschema's hebben een indicatieve waarde. Ze behoren niet tot de door het BWRO vermelde instrumenten.

Formulering: ze zijn opgesteld in de vorm van een strategisch document dat ontwikkelingsprioriteiten formuleert en aangeeft welke middelen dienen te worden aangewend om ze te verwezenlijken. Ze zijn vergezeld van kaarten.

Gevolgen voor de economische bedrijvigheid: Richtschema's formuleren doelstellingen en aan te wenden middelen met betrekking tot de economische activiteiten.

Openbaar onderzoek en overleg: Geen enkele inspraak- en bekendmakingprocedure wordt opgelegd. Richtschema's gaan steeds vaker gepaard met inspraakprocedures en zelfs met raadplegingprocedures (zie lager).

Handelskerncontract

De handelskerncontracten bestonden uit een ontwikkelingscel, samengesteld uit een wijkmanager, een assistent en stadswachten. Die cel was belast met de heropleving van handelswijken die vaak te lijden hebben onder een vermindering van de handelsbedrijvigheid en een daling van het inkomen van de omwonende bevolking. De activiteiten van die ontwikkelingscel omvatten wijkanimatie (door het organiseren van promotieacties en allerlei evenementen), het beheer van de onbenutte handelsruimten (onder meer door intensiever contact met allerlei investeerders), de opbouw van klantengetrouwheid, het vinden van nieuwe oplossingen voor de openbare ruimte en de mobiliteit, het waken over de openbare netheid en de aanmoediging van het gebruik van de nieuwe technologieën. Deze materie is nu helemaal overgenomen door het agentschap ATRIUM en komt hier dus niet verder aan bod.

Lokale Agenda 21

Doel: De Lokale Agenda 21 is een prospectief planningsinstrument voor duurzaam beheer op het niveau van de gemeenten. Het tast de tien actieterreinen af van de engagementen van Aalborg, de hoeksteen van de duurzame ontwikkeling, en beschrijft de waarden betreffende duurzame ontwikkeling die de gemeente wenst te bevorderen.

Waarde: De Agenda 21 heeft een indicatieve waarde. Er is geen formele valideringsprocedure (behalve de goedkeuring door het Gemeentecollege en een pilootcomité).

Formulering: Ze is opgesteld in de vorm van een strategisch document dat opgeeft welke doelstellingen in de loop van de gemeentelijke legislatuur moeten worden verwezenlijkt of gestart.

Gevolgen voor de economische bedrijvigheid: De gemeenten kunnen kiezen (na afloop van een inspraakprocedure) aan welke prioritaire thema's zij voorrang wensen te geven. Deze thema's kunnen op termijn een min of meer directe weerslag hebben op de economische bedrijvigheid (vb.: een van de actieterreinen van het charter van Aalborg handelt over de 'levendige en duurzame lokale economie'). De gevolgen verschillen dus van de ene gemeente tot de andere.

Openbaar onderzoek en overleg: De LA21 is niet aan een officieel openbaar onderzoek onderworpen, maar aan een zorgvuldig proces van openbare raadpleging/inspraak (burgerforum / workshop).

2.3.3 DE OVERIGE ACTOREN

Sommige actoren spelen een bijzondere rol inzake mobiliteit en inrichting van de openbare ruimte in Brussel: onder meer de openbare overheden (Gemeenten, Gewest, EC...) en andere rechtspersonen van openbaar nut, zoals de MIVB of de NMBS.

Deze actoren kunnen op twee niveaus een rol spelen:

- hetzij als **initiatiefnemer van een project**: zij zijn dan onderworpen aan dezelfde regels als om het even welke andere privé- of publiekrechtelijke actoren: aanvraag van stedenbouwkundige vergunning

en/of milieuvergunning, openbaar onderzoek, overlegcommissie of gewestelijke ontwikkelingscommissie, enz.

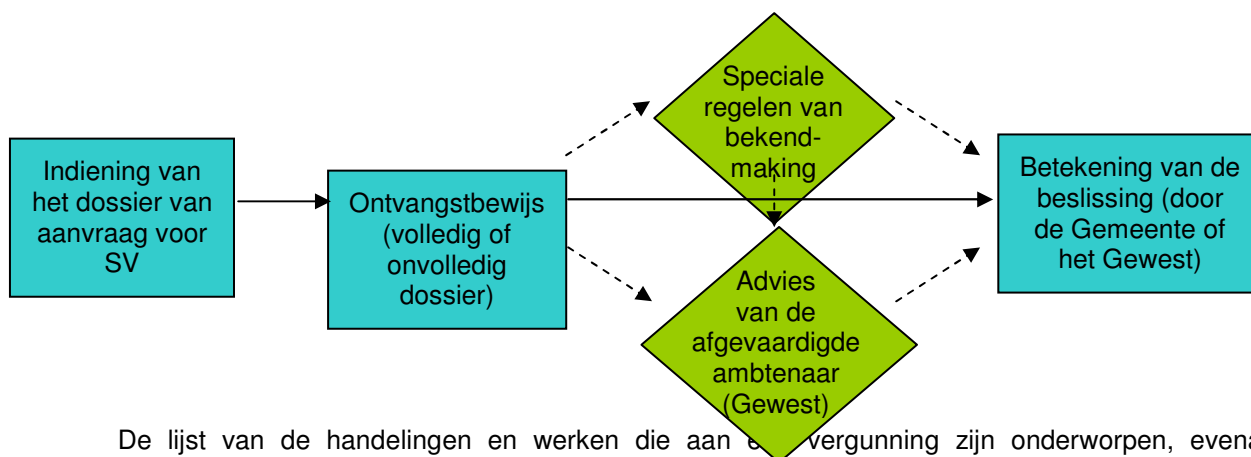
- hetzij binnen het kader van hun **deelname aan diverse commissies** die in Brussel zijn opgericht om advies te geven over de verschillende stedenbouwkundige projecten en plannen (zie lager): zij spelen dan een consultatieve rol, net zoals de andere leden van deze commissie.

2.4 DE PROCEDURES

2.4.1 STEDENBOUWKUNDIGE VERGUNNING

Het hieronder afgebeelde schema geeft een overzicht van de te volgen procedure om een stedenbouwkundige vergunning aan te vragen. De doorlopende pijlen en de blauwe rechthoekige vakken vertegenwoordigen de verplichte stappen. De pijlen in stippellijn en de groene ruiten vertegenwoordigen de facultatieve stappen. Niet alle vergunningen zijn immers onderworpen aan speciale regelen van bekendmaking, noch aan het advies van de Gemachtigde Ambtenaar van het Gewest. Dat hangt af van het type project, of er een BBP voor het gebied bestaat, of er afwijkingen gelden op de regels die vastgelegd zijn door de diverse geldende plannen en voorschriften, enz.

De speciale regelen van bekendmaking bestaan uit een openbaar onderzoek en het advies van de overlegcommissie (zie lager). In sommige gevallen voorziet het BWRO tevens in de raadpleging van gewestelijke, gemeentelijke of lokale instanties.



De lijst van de handelingen en werken die aan een vergunning zijn onderworpen, evenals de volledige, gedetailleerde procedure voor de vergunningsaanvraag zijn vermeld in de artikelen 98 tot 197 van het BWRO.

2.4.2 STEDENBOUWKUNDIG ATTEST

Het stedenbouwkundig attest is een facultatief document dat voorafgaat aan de stedenbouwkundige vergunning of de verkavelingsvergunning – een soort ‘voorvergunning’. Het stedenbouwkundig attest geeft aan of een project kan worden goedgekeurd en op welke voorwaarden.

De afgifte van een attest leidt niet tot vrijstelling van de verkrijging van een stedenbouwkundige vergunning alvorens de handelingen of werken aan te vatten of uit te voeren. De procedure voor het verkrijgen van een stedenbouwkundig attest vertoont grote overeenkomsten met die voor de stedenbouwkundige vergunning (de volledige en gedetailleerde procedure is vermeld in artikelen 198 tot 205 van het BWRO).

2.4.3 OPENBAAR ONDERZOEK, OVERLEG EN INSPIRAAK

De openbare onderzoeken

Het openbaar onderzoek dient om de omwonenden op de hoogte te brengen van:

- ontwerpen van stedenbouwkundige plannen en voorschriften (GBP, BBP, GemSV...) of andere stedenbouwkundige studies zoals de wijkcontracten;
- werken die gepland zijn binnen het kader van bepaalde stedenbouwkundige vergunningen, verkavelings- of milieuvergunningen. Een rood aanplakbiljet met uitleg over het project wordt ter plaatse aangebracht, zodat iedereen het kan zien.

Als de wetgeving dat voorschrijft, wordt het project aan een openbaar onderzoek onderworpen.

De duur van het onderzoek bedraagt minimum 15 dagen en varieert naargelang de aard van het betrokken project.

Tijdens deze periode kan het dossier worden ingezien op het gemeentebestuur, op werkdagen tussen 9u en 12u en ten minste een avond per week. Iedereen moet ten minste een halve dag per week technische uitleg kunnen krijgen over het aan het onderzoek onderworpen dossier en mondeling opmerkingen of klachten kenbaar maken, waarvan een proces-verbaal wordt opgemaakt. Opmerkingen mogen tevens schriftelijk worden uitgedrukt.

Het openbaar onderzoek wordt altijd opgevolgd door een vergadering van de overlegcommissie, die een advies over het project geeft.

De overlegcommissie

De overlegcommissie is een consultatieorgaan dat bestaat in elk van de 19 gemeenten. Ze brengt vertegenwoordigers van de openbare instanties bijeen en luistert naar de opmerkingen van de omwonenden. Elke burger mag na voorafgaand verzoek deze vergadering bijwonen en klachten of opmerkingen kenbaar maken.

De overlegcommissie moet een advies geven alvorens een vergunning wordt afgegeven, telkens als de stedenbouwkundige wetgeving dat vereist, tijdens de uitwerking van bepaalde voorschriften (bijzondere bestemmingsplannen, gemeentelijke stedenbouwkundige voorschriften...) of nog op het initiatief van de overheid. Dit advies moet de overheden helpen om een eindbeslissing over het betrokken project te nemen (goedkeuring, weigering, goedkeuring op voorwaarde dat het project wordt gewijzigd).

Het advies van de overlegcommissie is consultatief en is dus niet bindend voor de administratieve overheid die over het project zal beslissen. Deze laatste zal in voorkomend geval de redenen moeten geven waarom ze afwijkt van het advies van de commissie.

De volgende instanties zijn vertegenwoordigd in elke overlegcommissie:

- Het Gemeentebestuur
- Het Bestuur Ruimtelijke Ordening en Huisvesting van het Ministerie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (BROH), in het bijzonder de Directie Stedenbouw en de Directie van Monumenten en Landschappen
- De Gewestelijke Ontwikkelingsmaatschappij voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (GOMB), die actief is op het gebied van economische groei en stadsvernieuwing, door middel van het opzetten van opvanginfrastructuren voor bedrijven en het bouwen van woningen voor gezinnen met een middeninkomen
- Het Brussels Instituut voor Milieubeheer (BIM), een orgaan voor milieuonderzoek, -planning, -advies en -voorlichting.

De gewestelijke ontwikkelingscommissie

De gewestelijke ontwikkelingscommissie is een consultatieve commissie die als opdracht heeft de Regering adviezen te overhandigen over de gewestelijke en gemeentelijke ontwerpplannen als gevolg van de openbare onderzoeksprocedures.

Ze is samengesteld uit 48 leden:

- 12 vertegenwoordigers van de Economische en Sociale Raad
- 6 vertegenwoordigers van de Raad voor het Leefmilieu
- 3 vertegenwoordigers van de Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen
- 3 vertegenwoordigers van de Gewestelijke Mobiliteitscommissie
- 12 vertegenwoordigers van de gemeenten

- 12 onafhankelijke deskundigen

Haar advies is consultatief en is dus niet bindend voor de administratieve overheid die over het project zal beslissen. Deze laatste zal in voorkomend geval de redenen moeten geven waarom ze afwijkt van het advies van de commissie.

De Gewestelijke Mobiliteitscommissie

De Gewestelijke Mobiliteitscommissie werd opgericht in 2000. Haar opdracht is gelijk aan die van de gewestelijke ontwikkelingscommissie, maar heeft betrekking op mobiliteitskwesties. Ze heeft tot doel adviezen en aanbevelingen te bestuderen, evalueren en formuleren met betrekking tot de mobiliteit in het algemeen, de inrichting van de openbare ruimte en het openbaar vervoer. Ze werkt hetzij op vraag van de Regering, hetzij op eigen initiatief.

Ze bestaat uit 34 leden die de belangrijkste actoren met betrekking tot stadsmobiliteit vertegenwoordigen: maatschappijen voor openbaar vervoer, lokale en gewestelijke overheden, vakbonden en economische milieus, gebruikers van het openbaar vervoer, voetgangers, fietsers, personen met beperkte mobiliteit, privévervoer van personen en goederen, verenigingen voor milieubescherming en de gezinnen.

Inspraakproces

Behalve de mechanismen die het BWRO voorschrijft, gaan steeds meer stedenbouwkundige studies samen met een **inspraakproces**.

Een mooi voorbeeld zijn de **wijkcontracten** (zie hoger), waarbij de bewoners en de verschillende actoren van de wijk worden uitgenodigd om deel te nemen aan de opmaak van de diagnose en het programma (via de algemene vergaderingen en de PCGO's). De inspraak komt aan de orde na de communicatie en het overleg.

Er bestaan nog andere voorbeelden in Brussel. We vermelden de gevallen van de **richtschema's** 'Thurn & Taxis' en 'RTBF-VRT', die beide aan een grootscheeps inspraakproces werden onderworpen. Een interessant gegeven van deze inspraakprocessen is dat zij werden toevertrouwd aan andere bureaus dan diegene die belast waren met het stedenbouwkundig project.

Zo werd binnen het kader van het richtschema 'RTBF-VRT' het inspraakluik toevertrouwd aan Inter-Environnement Bruxelles. Er werden verscheidene vergaderingen georganiseerd, waaraan ongeveer 180 bewoners of actoren van de wijk deelnamen. Zij hebben hun mening kunnen uiten over hun perceptie van de wijk, hun adviezen over de voorgestelde projecten, enz.

Een ander voorbeeld van een inspraakproces is de **lokale Agenda 21**.

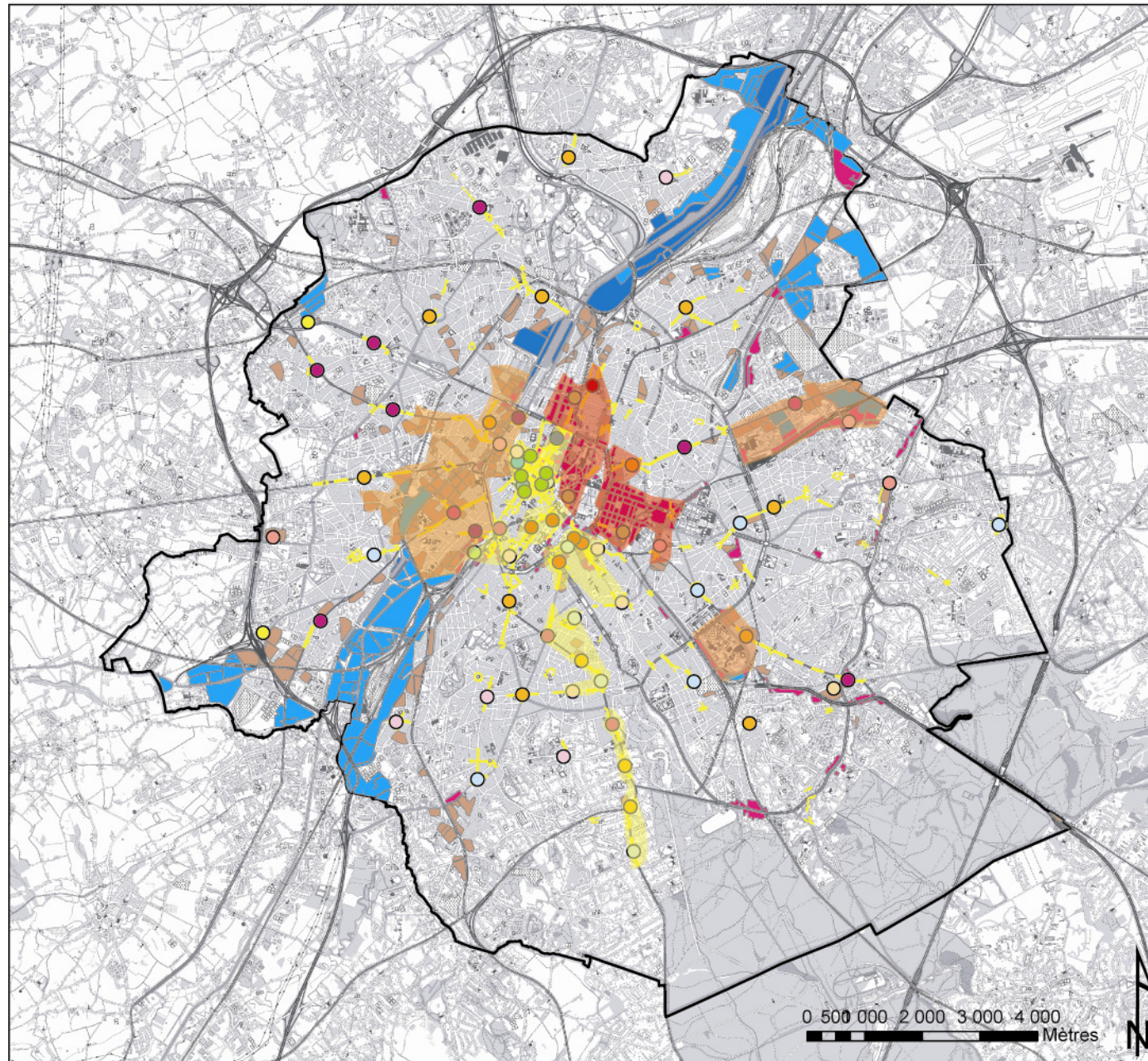
3 FASE 2. TYPOLOGIE VAN WIJKEN MET ECONOMISCH BELANG

3.1 DOELSTELLING

Deze eerste fase beoogt hoofdzakelijk een methodologische doelstelling. Binnen het kader van de opdracht is geen exhaustieve analyse mogelijk. Daarom moeten wij kunnen beschikken over groepen van wijken met economisch belang, en in het bijzonder handelswijken, die een reeks gelijkaardige kenmerken bezitten. Dankzij deze benadering kunnen wij ons een synthetisch en analytisch beeld vormen van het bestudeerde grondgebied.

3.2 REFERENTIEDOCUMENTEN

We hebben ons gebaseerd op het GBP en het Schema voor Handelsontwikkeling (het ene document is normatief, het andere richtinggevend) om grote handelseenheden hierna in kaart te brengen.



QUARTIERS A VOCATION ÉCONOMIQUE

□ limite régionale

type_noyau (schéma de développement commercial)

- complémentaire
- complémentaire spécialisé
- d'influence locale
- de commerces de gros
- de liaison
- de transit
- regional
- regional specialise
- relais suburbain
- relais urbain
- shopping center complémentaire
- shopping center regional
- supra regional
- touristique

PRAS

- liseré de noyau commercial
- zones administratives
- zones de forte mixité
- zones d'industries urbaines
- zones d'activités portuaires

GRANDES UNITES ECONOMIQUES

- unité économique à dominante commerciale
- unité économique à dominante de bureaux
- unité économique à forte mixité

4 FASE 3. ONDERZOEK VAN RECENTE ACTIES EN EVALUATIE

4.1.1 DOELSTELLINGEN EN METHODOLOGIE

Dit derde luik beoogt twee doelen. Enerzijds, de verwezenlijkingen van vorige fasen toetsen aan de realiteit van concrete ingrepen. Anderzijds, zowel de positieve als de negatieve gevolgen en de weerslag van de verschillende verwezenlijkingen evalueren.

Gezien de context van deze opdracht hebben wij ons beperkt tot de studie van drie duidelijk onderscheiden ingrepen, die in overleg met de opdrachtgever werden gekozen. Voor elk van deze ingrepen zullen wij de interventies nader onderzoeken. Let wel: het was niet onze bedoeling om de intrinsieke waarde van de verschillende ingrepen te evalueren, maar wel hun doeltreffendheid en hun weerslag op de economische bedrijvigheid van de betrokken gebieden.

De analyse van elk van de drie gevallen heeft betrekking op de volgende luiken:

Context en doelstellingen

- Een voorstelling van de algemene context
- Enkele historische mijlpalen
- De doelstellingen die ons inziens werden nagestreefd (let wel dat deze meestal niet geformuleerd worden)

Technische analyse van de inrichtingen

- Een analyse van de ingreep in het licht van verschillende criteria, zoals bijvoorbeeld:
 - Informatie en communicatie
 - Behandeling van de openbare ruimten:
 - Types en eigenschappen
 - Stadsmeubilair
 - Verlichting
 - Beveiliging (camera)
 - Decoratie
 - Beplanting
 - Bruikbaarheid
 - Bewegwijzering
 - Gezellige inrichtingen
 - Inrichtingen voor personen met beperkte mobiliteit
 - Bebouwde ruimte:
 - Functies
 - Toestand en interventie op de gevels
 - Uithangborden
- Gebruik
 - Toegankelijkheid:
 - Kwaliteit en bruikbaarheid van de toegang voor auto's en vrachtwagens
 - Bediening door het openbaar vervoer
 - Toegankelijkheid voor 'zachte' weggebruikers
- Plaatselijk verkeer:
 - Wijziging van het statuut van wegen (voetgangerszone, zone 30, ...)
 - Breedte en comfort van de voetpaden
 - Begaanbaarheid van voetgangerszones
 - Rijomstandigheden (aantal rijstroken, wegdek, ...)

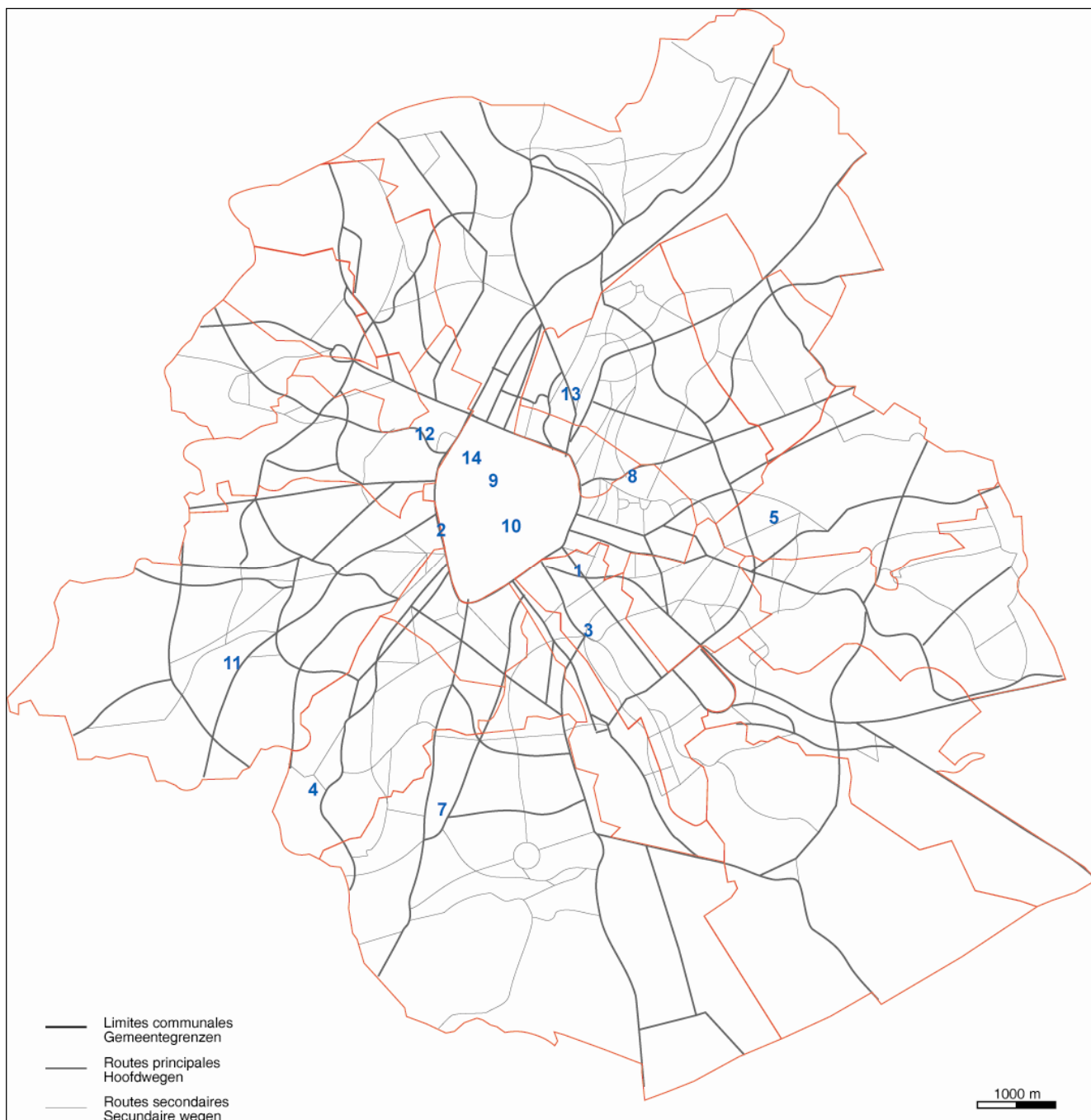
- Organisatie van het verkeer (eenrichtingsverkeer, ringverkeer, toegangswegen voor vrachtwagens, ...)
- Aanwezigheid van fietspaden
- Leveringszones
- Haltes van het openbaar vervoer (boven- en ondergronds)
- Organisatie van parkeerruimte op en weg van de openbare weg
- Ervaringen en perceptie
 - Animatie:
 - Aanwezigheid van culturele activiteiten
 - Beheer van de openbare ruimte
 - Bemerkingen: deze komen voort uit ontmoetingen met de verschillende actoren van de betrokken wijken.

Synthese

De synthese heeft als doel om de belangrijkste lering te trekken uit elk van de sites. Bij gebrek aan beschikbare informatie waren we echter niet in staat om een nauwkeurige kwantitatieve evaluatie op te maken van de weerslag van de inrichtingen in termen van aantallen bedrijven en handelszaken. Voor een dergelijke benadering is een ex-ante studie vereist, wat eerder past in de context van een monografische studie. Wij komen hier later nog op terug.

4.1.2 KEUZE VAN DE SITES

Aanvankelijk hadden we 14 sites geselecteerd: wijken met economisch belang en die betrokken waren bij een belangrijke ingreep in de openbare ruimte. Een eerste analyse vond plaats aan de hand van criteria zoals: het type inrichtingen, de aard en de diversiteit van de betrokken economische activiteiten, de context van de mobiliteit enz. Dit heeft ons in staat gesteld om een opinie te vormen over onze doelstellingen. Wij verwijzen hiervoor naar de hierna volgende tabel.



Evaluaties van de 14 sites

N°	Site	Gemeente	Gemeente code	Functies	Mobiliteit	Inrichtingen	Opmerkingen	Advies
1	Londenplein	Elsene	1050	Woningen + buurtwinkels	Lokaal	Openbare ruimte		-
2	Luchtvaart-square	Anderlecht	1070	Gespecialiseerde handel + kantoren + woningen	Transit + lokaal + OV	Openbare ruimte	Toegangscontroles - 2 gevels	++
3	Flageyplein	Elsene	1050	Stadknooppunt – Gediversifieerde handel + kantoren + cultuur + woningen	Transit + OV+ Cambio + parking	Alle openbare ruimte	Uitdaging	++
4	Sint-Denijsplein	Vorst	1190	Lokale handel + woningen	Lokale Transit + bus + tram	Openbare Esplanade		+
5	Meudonplein	St.-L.-Woluwe	1200	Lokale handel + woningen	Lokale Transit + OV	Openbare ruimte		±
7	Sint-Pieters-voorplein	Ukkel	1180	Gediversifieerde handel + woningen	Lokaal + OV	Openbare ruimte + weg	Zone 30	-
8	Sint-Joostplein	Sint-Joost	1210	Gespecialiseerde lokale handel + woningen	Transit + OV + Cambio + parking	Openbare ruimte	Verkeer!	-
9	De Brouckère-plein	Brussel	1000	Gespecialiseerde handel + kantoren + hotel + toerisme	Transit + bus + metro + parking	Openbare ruimte	Uitdaging	++
10	Oud Korenhuis	Brussel	1000	Gespecialiseerde handel + toerisme + woningen	Lokaal + voetganger	Openbare ruimte + weg	Erfgoed	+
11	Dapperheidsplein + Sint-Guido	Anderlecht	1070	Handel + administratie + woningen	Lokale transit + bus + metro	Alle openbare ruimte + parking		++
12	Zwartevijverplein	Molenbeek	1080	Lokale gespecialiseerde handel + woningen	Lokale Transit + bus + metro	Openbare ruimte		-
13	Brabantstraat	Schaarbeek	1030	Lokale handel + kantoren	Transit + bus + station	Openbare ruimte +weg	CCN	-
14	Sint-Katelijneplein	Brussel	1000	gespecialiseerde handel + hotel + toerisme + woningen	Lokaal + OV + parking	Alle openbare ruimte	Erfgoed	+

Rekening houdend enerzijds met onze voorkeur voor sites met zeer uiteenlopend karakter, waarvan een in de vijfhoek, en anderzijds met de hiervoor weergegeven synthesesetabel, hebben wij uiteindelijk drie sites geselecteerd:

- Het Flageyplein
- De Luchtvaartsquare
- Het Sint-Katelijneplein – Oude Graanmarktstraat

4.1.3 HET FLAGEYPLEIN

4.1.3.1 Context en doelstellingen

Context

Het Flageyplein is een centraal gelegen grote open ruimte die voor verschillende functies bruikbaar is (markten, kermissen, circus, ...). Het is met een oppervlakte van 9.000 m² een van de grootste pleinen van Brussel.

Het Flageyplein is een strategische plaats. Het is een echt stadsknooppunt waar verschillende bevolkingsgroepen elkaar ontmoeten:

- een meer gegoede bevolking in de buurt van de vijvers;
- een multi-etnische bevolking aan de andere kant van het plein;
- trendy bars en restaurants op en in de omgeving van het plein;
- culturele activiteiten in het Flageygebouw.

Het is tevens een belangrijk kruispunt, zowel voor het openbaar vervoer als voor het autoverkeer.

Historiek van de werken

Plannen voor de aanleg van een stormbekken onder het Flageyplein dateren al van 1978. Zij waren bedacht om een oplossing te bieden voor de belangrijke overstromingen van de Flageywijk en meer in het bijzonder de Graystraat. Na tal van verwickelingen is dan toch een plan voor de herinrichting van het Flageyplein tot stand gekomen. De herinrichting werd in verschillende fasen gepland.

FASE 1

Fase 1 had als hoofddoel de aanleg van **een stormbekken en een parkeergarage onder het Flageyplein**.

De stedenbouwkundige aanvraag voor het stormbekken werd door het Gewest ingediend in september 1999. De vergunning werd in juni 2000 verleend, maar de werken zijn pas officieel van start gegaan in maart 2002. Deze bouwplaats werd onder de verantwoordelijkheid van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest geplaatst. Als gevolg van hydrologische en geologische problemen (de diepe ondergrond was niet waterdicht) werden de werken begin juni 2003 onderbroken.

Oorspronkelijk bedroeg de achterstand voor de werken aan het stormbekken ongeveer vier jaar, maar wegens onvoorziene omstandigheden is de vertraging tot vier en een half jaar opgelopen.

Tijdens de realisatie van dit stormbekken heeft het Gewest een 'technische ruimte' laten aanleggen op verzoek van de gemeente Elsene. Die moest dienen voor de bouw van een **ondergrondse parkeergarage** op niveau -1 van het Flageyplein. De milieuvergunning en de stedenbouwkundige vergunning voor deze parkeergarage onder het Flageyplein werden in november 2004 door het Brussels Hoofdstedelijk Gewest afgegeven.

Deze ondergrondse parkeergarage telt 186 plaatsen in de technische ruimte onder het Flageyplein. Tijdens hevige regenval hebben zich echter overstromingen voorgedaan.

De werkzaamheden voor het stormbekken en de ondergrondse parkeergarage zijn uiteindelijk voorjaar 2006 voltooid.

Aanvankelijk zou fase 1 ongeveer 25,50 miljoen euro kosten, maar als gevolg van de verschillende problemen is dat budget opgelopen tot bijna 40 miljoen euro.

De werkzaamheden voor de bovengrondse herinrichting van het Flageyplein konden vervolgens worden voortgezet.

FASE 2

Het belangrijkste doel van Fase 2 was de bovengrondse herinrichting van het Flageyplein. Tijdens de ondergrondse werken voor de aanleg van het stormbekken en de ondergrondse parkeergarage bestelde het Brussels Gewest, de opdrachtgever, bij het studie bureau Agora een plan voor de bovengrondse heraanleg van het Flageyplein. Het BUV² vertrouwde het project zonder wedstrijd toe aan het studie bureau Agora maar in overeenstemming met de wet op de openbare aanbestedingen.

In juni 2003 werden de plannen van Agora vertaald naar een aanvraag van stedenbouwkundige vergunning.

In augustus 2003 klaagde het Platform Flagey het gebrek aan ambitie van het Agora-project aan door middel van een oproep voor ideeën. Deze tijdelijke vereniging is een verzameling van wijkbewonerscomités, verenigingen die in de wijk werkzaam zijn, het architectencollectief Disturb, vertegenwoordigers van het hoger instituut Ter Kameren, architecten, professionals op het gebied van ruimtelijke ordening, verenigingen en bewoners, zoals Habitat et Rénovation en Inter-Environnement. Door middel van dit initiatief wilde het Platform eraan herinneren dat in zijn ogen de toekomst van een site zoals het Flageyplein een internationale architectuurwedstrijd had verdiend.

In oktober 2003 werd het officiële project onderzocht door de overlegcommissie, die oordeelde dat het moest worden herzien. In dit stadium was er echter nog geen sprake van om de procedure te herzien; de plannen dienden hooguit te worden verbeterd. Minister van Openbare Werken Jos Chabert beloofde echter dat het Platform bij de beschouwing zou worden betrokken. In april 2004 klaagde het Platform de werkwijze van de minister en zijn bestuur aan en liep boos weg. Het was van oordeel dat het Gewest te weinig manoeuvreerruimte liet om het project te herzien. In september 2004 verklaarde Pascal Smet, de nieuwe minister van Openbare Werken, dat hij bereid was om alles te veranderen wat nog aan het project kon worden veranderd.

Tussen december 2004 en februari 2005 lanceerde het Gewest een Europese oproep tot het indienen van voorstellen voor kandidaturen, een architectenwedstrijd, voor de bovengrondse heraanleg van het Flageyplein.

In maart 2005 werden zeven kandidaten door een externe commissie geselecteerd om een voorstel in te dienen. Om neutraliteit te garanderen werd de commissie samengesteld uit vertegenwoordigers van het Brussels Gewest, aangevuld met zes externe deskundigen (drie architecten waarvan één door Elsene werd gekozen, een stedenbouwkundige, een socioloog en een kunstenaar). De rol van deze commissie was niet beperkt tot het kiezen van een winnaar, aangezien zij ook zou instaan voor de kwaliteitscontrole en de opvolging van alle werken. De zeven kandidaten kregen tot juni 2005 de tijd om hun ontwerpen in te dienen.

Latz&Partners en D+A International werden in juli 2005 tot winnaars uitgeroepen. De stedenbouwkundige vergunning moest vervolgens worden aangevraagd tegen december 2005, enerzijds voor de inrichting van de wegen en de tramsporen en anderzijds voor de aanleg van het Flageyplein als dusdanig.

De omwonenden hebben deelgenomen aan de verwezenlijking van het project.

De bovengrondse heraanleg van het Flageyplein met inbegrip van de verplaatsing van de tramsporen zou ongeveer 11 miljoen euro kosten.

Aanvankelijk zouden de werken van start gaan in de loop van het jaar 2005. Er werd echter wat vertraging opgelopen wegens moeilijkheden rond de keuze van het project. De werken zijn uiteindelijk echt begonnen tijdens het voorjaar van 2006.

Later liepen Latz&Partners en D+A International nog vertraging op wegens een geschil rond de overstromingsbeveiliging van de parkeergarage en een beroep van het college van schepenen van Elsene tegen de stedenbouwkundige vergunning voor de heraanleg van het Flageyplein.

FASE 3

Fase 3 is op 7 januari 2008 ingegaan voor een geplande duur van zes maanden. De doelstellingen voor deze fase waren de installatie van een multimodale pool voor openbaar vervoer naast de vijvers en de werken voor de bovengrondse heraanleg van het plein.

De werken aan het Flageyplein konden uiteindelijk in het voorjaar van 2008 worden afgerond en het nieuwe Flageyplein kon worden ingehuldigd.

² Het Bestuur Uitrusting en Vervoer (BUV) dat later Brussel Mobiliteit is geworden

De doelstellingen

De belangrijkste doelstellingen van deze verschillende fasen van de werken waren:

- een stormbekken aanleggen om kelders van aanpalende huizen te beschermen tegen overstromingen;
- een ondergrondse parkeergarage bouwen om ruimte vrij te maken aan de oppervlakte;
- het multifunctionele karakter van het plein benadrukken en van het plein een ontmoetingsruimte maken;
- het voorplein van de Heilig Kruis-kerk herwaarderen;
- de omvang, de conceptuele eenheid, de geest van vrij gebruik en de functie van trefpunt van heel de site tot uiting brengen in samenhang met de functie van het plein als een belangrijke geoptimaliseerde pool voor openbaar vervoer met beveiligde sites en een beter comfort voor wachtende gebruikers;
- de wijk- en buurtfuncties voor de bewoners in evenwicht brengen met het openstellen van de ruimte voor diverse populaire evenementen;
- de veiligheid en het comfort van voetgangers, PBM's en fietsers garanderen;
- het geheel eenheid en eenvoud verlenen door middel van een harmonieuze bekleding, een welhaast ononderbroken niveau en het gebruik van duurzame materialen die aangenaam zijn voor voetgangers en het verkeerslawaaï verminderen;
- de bovenbouw van een aantal voorzieningen en diensten reduceren en samenbrengen in plaats van verveelvoudigen en verspreiden;
- voetgangersruimten langsheen de gebouwen en het hoofdeinde van de vijver verder ontwikkelen en alle fysieke en visuele verbindingen tussen het Pessoplein en de vijvers vrijmaken;
- bovengronds kort parkeren dient plaats te vinden in de lengte langs de verkeersring;
- uitgaande van een traag gemotoriseerd verkeer rond het centrale plein, de voorrangregels vereenvoudigen en duidelijker maken, vooral aan het kruispunt Vleurgat - Lesbroussart - Elsense Steenweg, de oversteekplaatsen verbreden, de toegangswegen voor marktvoertuigen duidelijk aangeven, verschillende plaatsen aanleggen voor laden en lossen en dienstverlening aan de omwonenden, verscheidene parkeerinstallaties voor fietsen en tweewielers oordeelkundig plaatsen.

4.1.3.2 Inrichtingen

Algemene beschrijving

Het plein is zo ingericht dat het tal van activiteiten kan verwelkomen (kermis, markt, circus). Er zijn geen parkeerplaatsen meer op het plein, dat nu een grote open speelruimte is geworden. Op dagen met mooi weer zorgen fonteinen voor animatie in deze wijde ruimte. Aan de rand zijn banken (van hout en blauwe steen) geplaatst. Aanvankelijk waren twee onderbrekingen van het verkeer gepland, door het plein te verbinden met de vijvers en het Flageygebouw. Uiteindelijk werd verkozen om het verkeer in tegenwijzerzin rond het plein te leiden.

Specifieke elementen

Behandeling van de openbare ruimten:

Soorten en eigenschappen:

Men kan zich terecht vragen stellen bij de kwaliteit van de gebruikte materialen, gelet op de barsten in de stenen banken, de bodemstabiliteit die hier en daar te wensen overlaat, de vlekken enz.



Stadsmeubilair:

Heel wat plaats wordt ingenomen door langgerekte houten banken, die in grote mate bijdragen tot de gezelligheid van het plein. Aan de noordkant van het plein staan ook stenen banken.



Decoratie:

De fontein in het midden van het plein ziet er aangenaam uit, maar is aan onderhoud toe om te voorkomen dat het publiek op de banken een gedwongen voetbad krijgt, zoals het geval was toen wij de plaats bezochten wanneer de fontein in werking was.

Beplanting:

Een van de hoofdfuncties van het plein is over een grote ruimte te beschikken voor activiteiten van korte duur, zoals een wekelijkse markt. De centrale ruimte is daarom helemaal vrij van planten gehouden.

Gezelligheidsvoorzieningen:

De houten banken creëren een grote ontspannings- en ontmoetingsruimte en zijn een belangrijke aanzet voor de bevolking om zich de ruimte daadwerkelijk opnieuw toe te eigenen.

Aan dit aspect is ook een belangrijk ongemak verbonden, aangezien de wijkbewoners klagen over geluidsoverlast van groepen 'jongeren' die vooral 's avonds op het plein aanwezig zijn.

Bebouwde ruimte:

Functies:

De gebouwen rond het plein hebben gemengde functies: winkels op de benedenverdieping, woningen en vrije beroepen op de verdiepingen, zonder de cultuur en de schoolfunctie te vergeten.

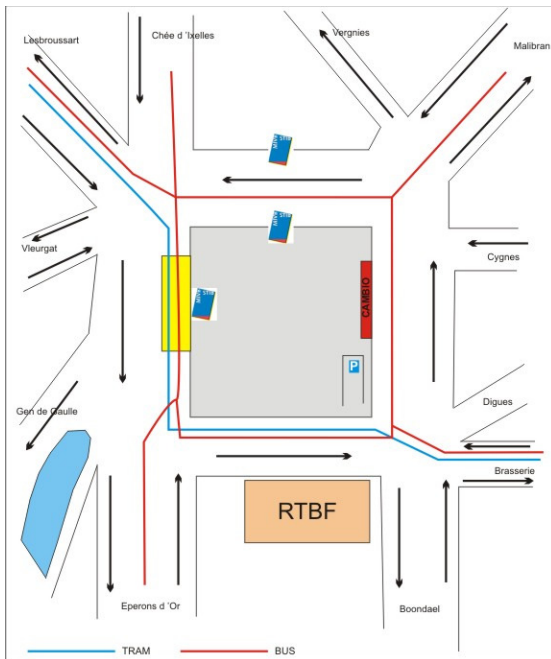
We merken een ware afkeer op vanwege bepaalde soorten winkels en tekenen van vastgoedspeculatie, waardoor bepaalde gebouwen leeg staan.

Het valt tevens op dat de winkelconcentratie hoger is in de straten die naar het plein leiden. De handelsfunctie en de effecten van de werken op het Flageyplein treffen dus een perimeter die veel verder reikt dan het eigenlijke plein.



Toestand en interventies op de gevels:

Behalve aan het Flageygebouw heeft er geen renovatie van betekenis plaatsgevonden. Heel wat gevels zien er niet erg fris uit en dat creëert talrijke contrasten.

Toegankelijkheid:

De wijzigingen aan het verkeer hebben hoofdzakelijk te maken met het invoeren van eenrichtingverkeer ter hoogte van de Elsense Steenweg en rond het plein, met uitzondering van het OV (Openbaar Vervoer).

Kwaliteit en bruikbaarheid van de toegang voor auto's en vrachtwagens:

Rondom het plein is een rijstrook gereserveerd voor het OV, terwijl de auto's hun eigen rijstrook hebben.

Merk op dat, doordat het autoverkeer rond het plein wordt geleid, er op de vier hoeken van het plein kruispunten zijn met de rijstroken voor het OV. Dat kan voor veiligheidsproblemen zorgen. Daarom ten minste signalisatie aanbrengen op de kritieke punten: duidelijke wegmarkeringen, voorrangsborden plaatsen ...

Bediening door het openbaar vervoer:

Het Flageyplein bevindt zich op het kruispunt van twee OV-assen:

- een noord-zuid as die de Universiteitswijk met de binnenstad verbindt;
- een oost-west as tussen de wijken van het Zuidstation en Montgomery.

De Flagey halte is een belangrijk knooppunt voor uitwisselingen tussen deze twee assen. Ter herinnering: buslijn 71, die de universiteit met de binnenstad verbindt, is de drukste busverbinding van heel het MIVB-net.

Behalve een uitwisselingsknooppunt kan deze halte een belangrijkere bestemming van het OV worden, op voorwaarde dat de omgeving van het plein heropleeft (niet-gebruikte lokalen herbestemmen als effectieve handelspanden). Tevens dient een aantrekkelijke verbinding te worden gecreëerd tussen het plein en de vijvers die vlak bij het plein gelegen zijn, maar er verder niet veel contact mee hebben. Alleen op marktdagen wordt de markt op het plein aangevuld met een bloemenmarkt langs de vijvers.

Het is weliswaar geen echte vorm van OV, maar er is ook een ruimte gereserveerd voor gedeelde cambio-auto's (5 voertuigen).

**Plaatselijk verkeer:****Begaanbaarheid van voetgangerszones:**

De voetgangerszones zijn noodzakelijkerwijs veel ruimer en comfortabeler gemaakt. We hebben echter gebruikskonflicten tussen voetgangers en tweewielers vastgesteld.

Organisatie van het verkeer (eenrichtingsverkeer, ringverkeer, toegangswegen voor vrachtwagens, ...):

Het autoverkeer rond het plein verloopt in één richting en in 'tegenwijzerzin'. Over het algemeen verloopt het verkeer vrij vlot. Een knelpunt blijft de aansluiting van de Elsense Steenweg, de Vleurgatsesteenweg en de Lesbroussartstraat, waar auto's en OV elkaar kruisen. Op dit punt is een oplossing wenselijk: zo kan het verkeer dat op het plein rond rijdt voorrang krijgen, zoals dat bij verkeerseilanden het geval is.

Leveringszones:

Er is geen specifieke leveringszone gereserveerd. Het gebruik van de centrale ruimte van het plein kan een eerste oplossing bieden, maar dat komt enkel de handelszaken langs de rand van het plein ten goede. Aangezien de meeste handelszaken in de aanpalende straten zijn gelegen, is dit geen geschikte oplossing. Het is dus nodig om de analyse verder te laten reiken dan enkel het Flageyplein en na te gaan wat de specifieke omstandigheden van de leveringen aan deze handelszaken inhouden.

Haltes van het openbaar vervoer (boven- en ondergronds):

Op het plein zijn twee plaatsen gereserveerd voor het OV:

- de eerste op de as Elsense Steenweg-Gulden Vlies: gemengde halte tram en bus
- de tweede tussen de Malibransstraat en de Elsense Steenweg: bushalte.

Organisatie van parkeerruimte op en weg van de openbare weg:

Er is een toegang tot een ondergrondse parkeergarage zichtbaar in een hoek van het plein, maar die is nog niet in gebruik genomen wegens problemen met waterdichtheid. Parkeergelegenheden op het plein zijn afgeschaft. Dat heeft de behoefte aan plaatsen voor kort parkeren doen toenemen. De parkeergarage moet absoluut in gebruik worden genomen, zodat een gedeelte van de parkeerplaatsen in de aanpalende straten kan vrijkomen. Die plaatsen kunnen dan gereserveerd worden voor zeer kort parkeren, 'de tijd van een boodschap', wat voordelig is voor de bestaande handelszaken.



Animatie:

Aanwezigheid van culturele activiteiten:

In 2002 werd het oude omroepcentrum omgedoopt tot het 'Flageygebouw', een plaats die voortaan in het teken staat van muziek, film en andere culturele expressies. De aanwezigheid van dit gebouw en de verschillende evenementen die er plaatsvinden, komen heel de site ten goede.

Beheer van de openbare ruimte:

De openbare ruimte werd onmiskenbaar weer toegeëigend, zowel op individuele basis als collectief. Er zijn regelmatig preventieagenten op het plein aanwezig, maar verder lijkt het beheer weinig omvattend te zijn en dat heeft dan weer gevolgen, voornamelijk op het gebied van geluidsoverlast.

4.1.3.3 Evaluatie

Informatie en overleg

Informatieproces betreffende het project:

Er zijn heel wat informatiesessies over het project gehouden. Het project kwam overigens uitgebreid ter sprake in de media.

Overlegproces betreffende het project:

Er werden talrijke overlegvergaderingen georganiseerd waar echter weinig handelaars aan hebben deelgenomen omdat er geen vereniging meer bestaat. Er is echter geen specifieke bijeenkomst voor handelaars geweest.

Het Platform Flagey was wel van nabij bij het proces betrokken (Anne Tassoul). Atrium Flagey (Valérie Dussart) was eveneens actief.

Wensen van de handelaars:

Een verzoek betreffende het parkeren op de Vleurgatsesteenweg (gedeeltelijk parkeren op de voetpaden met specifieke markering) werd niet ingewilligd. Een andere zorg – waaraan wel is tegemoet gekomen – was het behoud van de markt (op zaterdag en zondag).

Informatie en werkbeheer:

De werf, die in 2002 werd gestart, zou aanvankelijk 4 jaar duren en duurde in werkelijkheid 6 jaar.

De omwonenden werden behoorlijk op de hoogte gebracht van de vorderingen van de werken.

Efficiëntie*Toegankelijkheid en parkeergelegenheid voor auto's:*

De kwestie van de parkeergelegenheid is nog steeds niet opgelost, aangezien de parkeergarage nog niet operationeel is. Het parkeerplan werd in het algemeen positief beoordeeld (invoering van het handelaarsabonnement).

De kwestie van de leveringen blijft zeer problematisch.

Toegankelijkheid met het openbaar vervoer:

Flagey is uiteraard een zeer belangrijk knooppunt voor het openbaar vervoer gebleven. Deze rol is nog toegenomen door de inrichtingen die de toegang voor de gebruikers hebben verbeterd. Er hebben echter geen wijzigingen aan het net plaatsgevonden.

Toegankelijkheid voor zachte weggebruikers:

Het voetgangersverkeer is belangrijk gebleven, gezien de concentratie van openbaar vervoer en de talrijke functies in de omgeving van het plein. De trend neigt eerder naar een toename van het voetgangersverkeer.

De omstandigheden voor de tweewielers zijn verre van optimaal, wat leidt tot conflicten over het gebruik van de openbare ruimte. Fietsers beschikken wel over tal van fietsstallingen.

Imago:

Het resultaat is verdeeld. Het plein is immers niet alleen een doorgangplaats, maar ook een ontmoetingsplaats waar vele bevolkingsprofielen met elkaar in aanraking komen. Niet alle contacten schenken evenveel voldoening: herrie en dronkenschap zijn schering en inslag. We kunnen echter nog niet spreken van een echte promenade.

Aantrekkelijkheid:

De aantrekkelijkheid is wel toegenomen. Bewoners die de plaats links lieten liggen, lijken tegenwoordig weer terug te keren. Dat geldt ook voor sommige kantooractiviteiten.

Kwaliteit van de inrichtingen en van het stadsmeubilair:

De materialen (vooral de blauwe steen) zijn vrij kwetsbaar en zijn niet erg bestand tegen vandalisme. De bushokjes zijn niet functioneel. De waterstralen worden eerder als hinderlijk beschouwd.

Wijziging van de sociaal-economische context:

Een opleving van de activiteit lijkt onweerlegbaar, maar we moeten de dynamiek nuanceren, vooral in het licht van enkele gevallen van overlast. Overigens werd een aantal handelspanden opgekocht door een plaatselijke eigenaar, die beweert de activiteit te willen aanzwengelen, maar deze panden blijven momenteel nog altijd leeg staan. Behalve de ontwikkeling van de horeca kunnen we dus niet stellen dat de economische bedrijvigheid door de heraanleg is gestimuleerd.

Handelsdynamisme:

De lange duur van de werkzaamheden was een dubbele afstraffing: enerzijds wegens de aanslepende directe gevolgen en de bijbehorende verliezen, anderzijds wegens het uitstellen van verschillende

projecten door de handelaars zelf (uitstellen van investeringen). De langer dan verwachte duur van de werken heeft er ook toe geleid dat de heropening samenviel met het begin van de economische crisis. Toen de werken nog bezig waren, werden slechts weinig handelszaken opgedoekt, maar achteraf hebben verscheidene zaken hun deuren moeten sluiten.

De horeca heeft er wel het meeste baat bij gehad. Deze sector is momenteel aan het groeien.

Om over te doen:

Ja, maar niet op dezelfde manier en niet met zulke langdurige werken.

Andere gevolgen:

Een groot aantal commerciële benedenverdiepingen staan momenteel nog steeds leeg. Speculatie of gebrek aan dynamisme? Het antwoord ligt niet voor de hand. De werken hebben naar verluidt wel de huurprijzen onder druk geplaatst.

4.1.4 DE LUCHTVAARTSQUARE

4.1.4.1 Context en doelstellingen

Context

De Luchtvaartsquare is een strategische locatie vanuit verschillende oogpunten:

- ze ligt op de grens van Anderlecht, tussen Kuregem en de Vijfhoek;
- ze ligt aan de rand van de kleine ring;
- ze is geopend naar de wijk die 'de Driehoek' wordt genoemd, een wijk die gespecialiseerd is in de textielgroothandel;
- ze grenst aan sociaal-economisch kwetsbare wijken.

De Luchtvaartsquare is bovendien omringd door verscheidene Art Nouveau-huizen en het overheersende beschermde gebouw van de Sociale Voorzorg.

Verscheidene soorten handelszaken opereren hier zij aan zij: gespecialiseerde boekhandel, hotels, cafés... Onlangs werd het 5-sterren hotel 'Be Manos' geïnstalleerd.

De renovatie van de Luchtvaartsquare is een van de acties die gepland waren in het **wijkcontract Pequer-Luchtvaart**. Het doel van dit wijkcontract - het derde in Anderlecht – was de rehabilitatie van de wijk Kuregem.

Doelstellingen en werken

De renovatie en heraanleg van de Luchtvaartsquare beoogde de volgende doelstellingen:

- het plein gezelliger maken;
- parkeren op het plein onmogelijk maken;
- het autoverkeer op het plein afschaffen.

Om deze doelstellingen te verwezenlijken werd het plein volledig veranderd in een voetgangersgebied.

De renovatiekosten voor het plein bedroegen 1 miljoen euro.

De werken zijn in 2005 van start gegaan en waren bijna een jaar later klaar in de zomer van 2006.

4.1.4.2 Inrichtingen

Algemene beschrijving

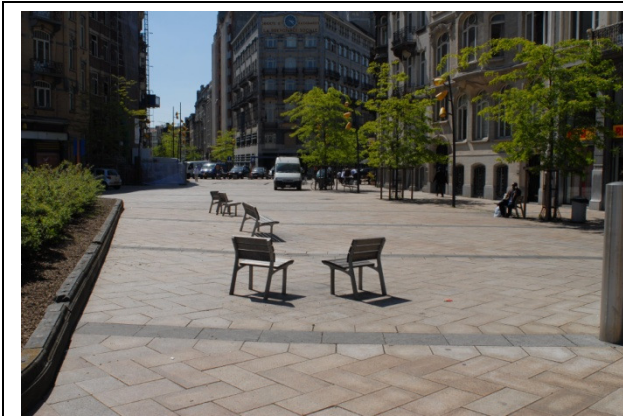
Het plein werd omgevormd tot een voetgangersgebied. Om het plein af te bakenen en de toegang voor voertuigen te verhinderen, werden vaste palen en blokken van blauwe steen geïnstalleerd. Er werden ook automatische en halfautomatische palen geïnstalleerd om toegang te verschaffen aan de omwonenden (die over een parkeergarage beschikken) en aan leveranciers en hulpdienstvoertuigen.

Om de plaats nog gezelliger te maken, werden tevens bomen geplant langs de gevels, werden banken en afvalbakken geïnstalleerd, evenals een fontein ter hoogte van de grond met verscheidene door spots verlichte waterstralen en richtbare lichten om de gevels en de grond te verlichten.

Specifieke elementen

Behandeling van de openbare ruimten:**Stadsmeubilair:**

Het stadsmeubilair bestaat hoofdzakelijk uit in de grond verankerde banken, die in de schaduw van de bomen en in het midden van het plein zijn geplaatst. Ondanks de aanwezigheid van deze banken creëert de manier waarop ze werden geplaatst niet veel gezelligheid. .

**Verlichting:**

Langsheen de gevels werden richtbare verlichtingspalen geplaatst.

Bepanting:

Er werden verschillende planten geplant.

Bruikbaarheid:

De begaanbaarheid door voetgangers is uiteraard sterk verbeterd. De situatie voor de economische activiteiten is er echter niet op vooruitgegaan, gezien de toegangs- en leveringsmoeilijkheden.

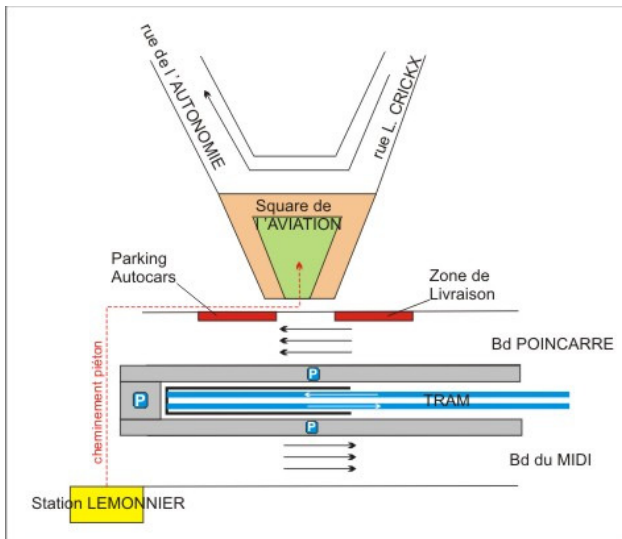
Bebouwde ruimte:**Functies:**

De functies zijn zeer gemengd. We vinden er zowel woningen, als winkels en horeca (café en hotel). Ondanks de nabijheid van een stadsgebied met een hoge concentratie aan winkels en groothandelszaken voor textiel, zijn deze laatste niet op het plein zelf vertegenwoordigd en benutten ze het mogelijke etalage-effect niet. De aanwezigheid van een sterke structurerende as (de kleine ring) kan deze activiteit meer zichtbaar maken. Dat zou dan weer het plein veel aantrekkelijker maken als handelsbestemming.

Toestand en interventie op de gevels:

Een aantal mooie gevels verfraaien het plein. Ze maken geen deel uit van een of ander programma, maar men kan wel stellen dat het geheel harmonie uitstraalt. We vermelden hier onder meer het gebouw van 'de sociale voorzorg' en het gebouw met het uithangbord 'De Manos', dat moderne en oudere elementen combineert.

**Toegankelijkheid:**



De aanwezigheid van twee lanen met drie rijstroken, de parkeerzone tussen deze lanen en de tramlijn creëert een barrière voor de mensen die komen van het belangrijkste aankomstpunt, het Lemonnierstation.

Bovendien is de centrale parkeerzone voor het grootste deel bezet door auto's van pendelaars, zodat deze ruimte van beperkt nut is voor het plein.

Bediening door het openbaar vervoer:

Het dichtstbij gelegen station 'Lemonnier' (op ± 100 m afstand), wordt bediend door twee belangrijke tramverbindingen:

- de noord-zuidas, die de verbinding verzorgt met het Zuidstation, het Noordstation en de binnenstad;
- de kleine ring, die eveneens een verbinding mogelijk maakt met het Zuidstation en het westelijke en noordelijke deel van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Hoewel de MIVB-halte niet pal op het plein ligt, mag met toch stellen dat de wijk behoorlijk wordt bediend.

Toegankelijkheid voor zachte weggebruikers:

Er is geen strook gereserveerd voor fietsers. De toegangen tot de Poincarélaan, de Crickxstraat en de Zelfbestuursstraat zijn geïntegreerd in die voor de gemotoriseerde voertuigen. Bovendien is de Poincarélaan een belangrijke verkeersas (drie rijstroken), wat nog meer problemen creëert voor de veiligheid van deze kwetsbare weggebruikers.

Plaatselijk verkeer:

Wijzigingen van het statuut van de wegen (voetgangerszone, zone 30 ...):

De verandering in wegbestemming van berijdbare weg naar voetgangerszone gaat om veiligheidsredenen gepaard met een toegangscontrole met mobiele palen, zodat hulpdienstvoertuigen (ziekenwagens en brandweerwagens) toegang kunnen hebben tot het plein. Het plein telt twee belangrijke toegangen: de eerste bevindt zich aan de Poincarélaan en de tweede aan het raakpunt met de Crickxstraat en de Zelfbestuurstraat. De toegang via de laan is min of meer vrij. Dat is niet het geval aan de andere kant, waar geparkeerde privévoertuigen de toegang via deze weg compleet versperren. (0051). Voor de bediening van de mobiele palen zijn een twintigtal kaarten uitgereikt aan omwonenden die over een parkeergarage beschikken. Deze kaarten worden echter gemakkelijk aan anderen doorgegeven en we stellen vast dat er doorlopend op de openbare ruime wordt geparkeerd.



Begaanbaarheid van de voetgangerszones:

De toegang voor voetgangers levert geen enkel probleem op via de Crickxstraat en de Zelfbestuurstraat. Tussen het plein en de Lemonnierlaan (winkelstraat en verbindingsweg naar de binnenstad) bevindt zich een barrière, die gevormd wordt door de Zuidlaan en de Poincarélaan en de toegangsweg tot de tramtunnel.

Voetgangers kunnen zich soms moeilijk tussen beide lanen verplaatsen wegens de willekeurig geparkeerde auto's in deze parkeerzone.

Organisatie van het verkeer (eenrichtingsverkeer, ringverkeer, toegangswegen voor vrachtwagens ...):

De aanwezigheid van een leveringszone kan uiteraard helpen om de rol van het plein als voetgangersgebied te beschermen. Dat lijkt helaas niet het geval te zijn: de gereserveerde zone wordt door auto's ingenomen en de verwijderbare blokken worden gebruikt om voertuigen binnen te laten, die in de voetgangerszone worden geparkeerd.

Aanwezigheid van fietspaden:

Er is geen enkel fietspad in de straten en lanen rond de site.

Leveringszones:

Er is een leveringszone rechts van het plein (Poincarélaan). Ondanks een duidelijke signalisatie is deze plaats voortdurend bezet door privévoertuigen. Daardoor moeten de leveranciers hun vrachtwagens dubbel parkeren op een weg met een belangrijke verkeersdichtheid.

Haltes van het openbaar vervoer (boven- en ondergronds):

De dichtstbij gelegen halte van het OV bevindt zich op zo'n 100 meter afstand aan de overkant van de laan (halte Lemonnier). Deze grote afstand beperkt de zichtbaarheid van het plein van op de tram (beperkt 'etalage-effect'). Klanten die van het tramstation komen, moeten eerst de laan oversteken (2 x 3 rijstroken), wat de aantrekkelijkheid van het plein reduceert. Het plein is duidelijk geen bevoorrechte bestemming in vergelijking met de Lemonnierlaan, die commercieel veel aantrekkelijker is.

Een standplaats voor bussen tegenover de boekhandel belemmert bovendien in sterke mate het zicht op het plein vanaf de kleine ring. Dit is een bijzonder ongelukkige situatie. Deze standplaats wordt het beste verplaatst, bijvoorbeeld naar het centrale gedeelte van de laan, dat momenteel als bovengronds parkeerterrein dienst doet en waar enkele parkeerplaatsen voor personenwagens kunnen worden verplaatst.

Organisatie van parkeerruimte op en weg van de openbare weg:

Tussen de Zuidlaan en de Poincarélaan, tegenover het plein, bevindt zich een van de laatste 'vrije' parkeerplaatsen van het gebied. In de voetgangerszone is geen enkele gereserveerde parkeerplaats.

Hoewel er mobiele palen aanwezig zijn die normaal gezien de doorgang voor voertuigen moeten verhinderen, staan er auto's en/of bestelwagens op het plein geparkeerd. Het lijkt erop dat de gebruik- en toegangsvoorschriften niet worden nageleefd.

Het plein is tevens omgeven door vaste paaltjes die de toegang tot de voetpaden voor motorvoertuigen moeten beletten. Omdat deze paaltjes al verscheidene keren waren afgebroken, heeft men ze vervangen door betonblokken, die wel doeltreffender maar weinig elegant zijn (in het bijzonder langsheen de standplaats voor de bussen).

Animatie:

Beheer van de openbare ruimte:

Men kan niet stellen dat de openbare ruimte opnieuw werd toegeëigend, behalve de aanwezigheid van een terras. Deze inrichtingen schieten duidelijk tekort op het gebied van stedenbouwkundige integratie.

4.1.4.3 Evaluatie

Informatie en overleg

Informatieproces betreffende het project:

Er werd geen enkele informatie verspreid, behalve 'van mond tot mond'.

Overlegproces betreffende het project:

Er werd geen enkel overleg gepleegd met de handelaars. Aangezien het om een wijkcontract ging, werd wel een overleg georganiseerd, maar de economische actoren waren er niet in vertegenwoordigd. De handelaars waren echter vragende partij voor een heraanleg, omdat het plein voortdurend als bypass werd gebruikt. De handelaars en andere economische actoren hebben niettemin verschillende verwachtingen geuit.

Wensen van de handelaars:

Er werd geen rekening gehouden met de wensen van de handelaars (paaltjes, leveringszones, ...). Vele handelaars zijn echter ongedisciplineerd, wat niet bevorderlijk is om te luisteren en te dialogeren. We merken ook op dat er heel wat tegenstrijdige verwachtingen leefden, doordat de site een grensgebied is met zeer uiteenlopende economische profielen.

Bovendien deed zich in de handelarenvereniging een conflict voor tussen de 'jonge' en de 'oude' generatie, die niet gunstig stond tegenover voetgangers. Dat heeft de organisatie in diskrediet gebracht.

Informatie en werfbeheer:

Er werd geen enkele informatie verstrekt en er werd geen rekening gehouden met de wensen van de ondernemers. Men had heel wat ongemakken kunnen voorkomen (stof, lawaai, toegang ...).

Bovendien werd de aangekondigde termijn niet nageleefd (een jaar in plaats van de drie maanden die waren aangekondigd).

Efficiëntie

Toegankelijkheid en parkeergelegenheid voor auto's:

Het plein kan niet meer als bypass worden gebruikt, maar de openbare ruimte is in het algemeen overwoekerd door geparkeerde auto's, omdat men de toegangskarten gemakkelijk aan elkaar doorgeeft. Anders gezegd: de bestemming als voetgangerszone wordt niet gerespecteerd.

De leveringen verlopen zeer moeilijk.

Bovendien is de standplaats voor autobussen aan de Poincarélaan bijzonder ongunstig gelegen.

Toegankelijkheid met het OV:

Er werd geen enkele wijziging aangebracht.

Toegankelijkheid voor zachte weggebruikers:

De inrichtingen hebben geen extra verkeer teweeggebracht.

Imago:

Het resultaat is tweeslachtig. De renovatie heeft het uitzicht van de plaats natuurlijk wel aanzienlijk verbeterd. Uit functioneel oogpunt is het resultaat niet overtuigend. Uiteindelijk is deze ruimte nog steeds weinig uitnodigend.

Aantrekkelijkheid:

De renovatie heeft de aantrekkelijkheid van de plaats niet echt verbeterd.

Kwaliteit van de inrichtingen en van het stadsmeubilair:

In vijf jaar tijd zijn de aangebrachte inrichtingen sterk achteruitgegaan. De gebruikte materialen weerstaan slecht aan de zeer talrijke agressies. Paaltjes worden gestolen of uitgerukt. Bovendien werden ze 'bijgestaan' door betonnen blokken. De fontein werd al na enkele maanden vernield...

Wijziging van de sociaal-economische context:

Deze oostkant van Kuregem geeft blijk van een zeker dynamisme betreffende de lokale sociaal-economische context, vooral op het gebied van de horeca. Dat is echter hoofdzakelijk te danken aan de strategische ligging en in erg geringe mate aan de stadsvernieuwing. Algemeen kan men dan ook niet stellen dat de economische activiteit is toegenomen als gevolg van de inrichtingen.

Commercieel dynamisme:

Met uitzondering van de horeca hebben de plaatselijke handelaars nooit meer dezelfde omzetten gehaald als voor de werken. Na de afsluiting van de werf is de bedrijvigheid niet heropgeleefd.

Om over te doen:

De rehabilitatie van de openbare ruimte was zeker noodzakelijk, maar zeker niet op deze manier. De renovatie wordt in dit geval beschouwd als een 'schijningreep', die niets ten gronde heeft veranderd.

4.1.5 HET SINT-KATELIJNEPLEIN – OUDE GRAANMARKTSTRAAT

4.1.5.1 De context

Context

Het Sint-Katelijneplein is gelegen in het hartje van Brussel, in de geanimeerde en toeristische Sint-Katelijnewijk. Er is een gevarieerd aanbod van hoogkwalitatieve en traditionele gespecialiseerde handelszaken, trendy boetieks en restaurants. De Oude Graanmarktstraat vormt de verbinding met de trendy Dansaertwijk.

Het plein wordt tevens gekenmerkt door de aanwezigheid van de Sint-Katelijnekerk, die tegenwoordig beschermd is.

Het Ministerie van Verkeer en Infrastructuur belastte in het begin van de jaren 2000 het studie bureau 'Espaces Mobilité' in samenwerking met het studie bureau 'Van Wunnik Partners' met de inrichting van de Devauxstraat, de Sint-Katelijnestraat en het Sint-Katelijneplein, binnen het kader van het Beliris-samenwerkingsakkoord.

Doelstellingen

De heraanleg van de openbare ruimten in de Sint-Katelijnewijk beoogde de volgende doelstellingen:

- ❑ een hoogkwalitatieve stedelijke omgeving creëren: voetpaden en rijwegen volledig herstellen (parcours Stadswandelingen), verlichting en stadsmeubilair vernieuwen;
- ❑ het economisch leven van de wijk ondersteunen door terrassen in te richten en de parkeergelegenheid en de leveringen aan de handelszaken en restaurants te organiseren;
- ❑ het historisch erfgoed beschermen en opwaarderen door de Sint-Katelijnekerk in de openbare ruimte te integreren;
- ❑ de plek integreren in de progressieve opwaardering van de historische as die de Boterstraat verbindt met de Handelskaai en inpassen in de al heraangelegde omliggende ruimten;
- ❑ het Sint-Katelijneplein opwaarderen in het geheugen van de bewoners en ervoor zorgen dat de traditionele markt blijft bestaan en zich kan ontwikkelen.

De werken werden uitgevoerd tussen 2001 en 2004. De Oude Graanmarkt werd in 2009 autovrij gemaakt.

De totale kostprijs van de werken bedroeg ongeveer 2 miljoen euro en werd gefinancierd door het Beliris-samenwerkingsakkoord.

4.1.5.2 Inrichtingen

Algemene beschrijving

Het oude plein werd heringericht naar het voorbeeld van de inrichtingen van de Oude Graanmarkt. Het plein is opgesmukt met banken, bomen en een fontein met drinkwater. De voetpaden werden verbreed, waardoor de restaurantuitbaters hun terrassen konden uitbreiden.

De Oude Graanmarktstraat is omgevormd tot een voetgangerszone.

Specifieke elementen

Behandeling van de openbare ruimten:

Stadsmeubilair:

Rondom het kerkplein werden enkele banken geplaatst. De centrale ruimte werd open gelaten om plaats te hebben voor een markt en ludieke activiteiten tijdens diverse evenementen (Kerstmarkt, organisatie van concerten ...).

De tweede ruimte wordt als 'terras' gebruikt door de diverse restaurants en cafés en is dan ook helemaal vrij van stadsmeubilair.

In beide ruimten werden paaltjes geplaatst langs de stoepranden zodat geen auto's op de voetpaden worden geparkeerd. De verwijderbare palen die de toegang tot de voetgangerszone regelden, werden vernield.

Verlichting:

Klassieke niet-richtbare lantaarnpalen werden geïnstalleerd.

Beplanting:

Twee verschillende situaties:

- Op het voorplein van de kerk werden de bomen aan de randen geplant om een open ruimte vrij te houden in het midden van het plein.
- De voetgangerszone is dichter beplant om schaduw te creëren voor de klanten van de restaurants en cafés.

Begaanbaarheid:

De voetgangerszone wordt vanaf 11 uur verkeersvrij, zodat leveringen kunnen plaatsvinden.

Bewegwijzering:

De bewegwijzering is dezelfde die in heel het centrum van Brussel wordt gebruikt.



Bebouwde ruimte:

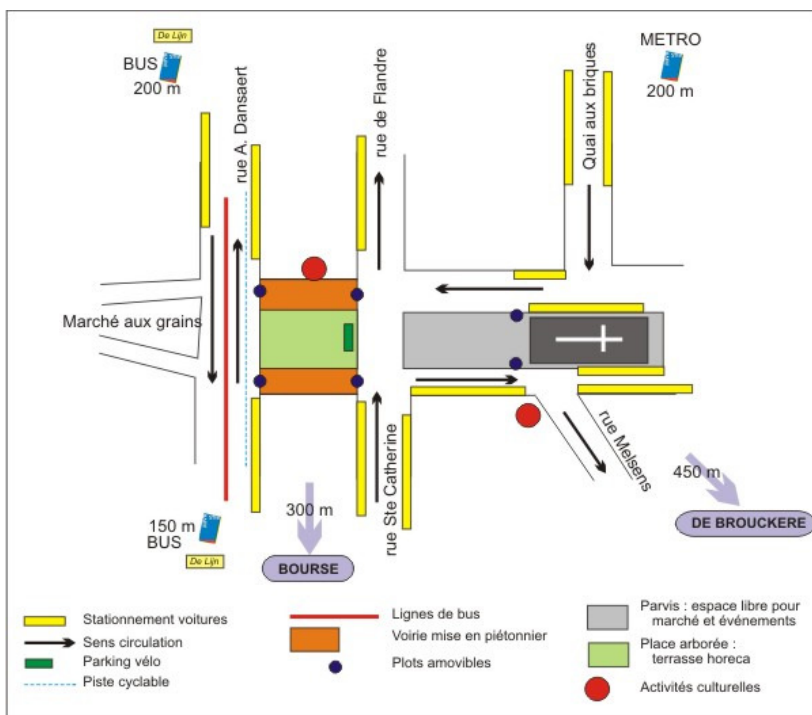
Functies:

De plek heeft een zeer uitgesproken handelskarakter (restaurants, cafés, boekenhandel, vishandel, haarkapper, kruidenwinkel en een tentoonstellingsgalerij). De horeca is sterk in de meerderheid. We vermelden ook de aanwezigheid van het Vlaams cultureel centrum De Markten.

Toestand en interventie op de gevels:

De gevels zijn over het algemeen gerenoveerd, wat logisch lijkt gezien de waarde van het erfgoed in deze wijk.

Toegankelijkheid:



Kwaliteit en bruikbaarheid van de toegang voor auto's en vrachtwagens:

Door de smalle straten en de permanente aanwezigheid van geparkeerde voertuigen kan het verkeer niet vlot verlopen, zeker voor grotere voertuigen. Door deze indeling verloopt ook het autoverkeer trager, wat een pluspunt is voor de leefbaarheid van de wijk.

Bediening door het openbaar vervoer:

Er zijn geen haltes van het openbaar vervoer in de onmiddellijke omgeving van het plein. Dankzij de nabijheid van het metrostation Sint-Katelijne en de busroute 86 in de Antoine Dansaertstraat is de bediening van goede kwaliteit.



Toegankelijkheid voor zachte weggebruikers:

Het Sint-Katelijneplein bevindt zich in een drukke handelswijk met een sterk ontwikkeld voetgangersverkeer in verschillende richtingen:

- vanaf de vismarkt naar de Beurs via de Sint-Katelijnestraat en naar de Vlaanderenstraat (winkelstraat) en omgekeerd;
- vanaf de Beurs via de A. Dansaertstraat;
- vanaf De Brouckère via de Sint-Katelijnestraat.

Door de nabijheid van de centrale kern van het De Brouckèreplein en de sterke commerciële functie genereert deze plaats een aanzienlijk voetgangersverkeer.

De toegang per fiets vindt plaats op onbeschermden wegen langs dezelfde assen als het voetgangersverkeer. Fietsers moeten de ruimte delen met de auto's. Die moeten door de inrichting van de straten hun snelheid beperken, wat de veiligheid van de fietsers ten goede komt. De aanwezigheid van fietsers wordt bevestigd door een fietsenstalling op de Oude Graanmarkt.

Plaatselijk verkeer:

Wijziging van het statuut van wegen (voetgangerszone, zone 30 ...):

Het plein bestaat uit twee duidelijk onderscheiden ruimten die door de Vlaanderenstraat worden doorkruist. Het autoverkeer wordt tegengehouden in het gedeelte tussen de A. Dansaertstraat en de Vlaanderenstraat en is daarna weer toegestaan. Door van het plein een voetgangerszone te maken, wordt voorkomen dat nog langer auto's vanaf de A. Dansaertstraat doorsijpelen tot aan het De Brouckèreplein, een fenomeen dat zich vooral tijdens het spitsuur voordeed.

Leveringszones:

Er is geen afgebakende leveringszone. Leveranciers kunnen via de verplaatsbare palen toegang krijgen tot de straat in de voetgangerszone. Een stipt tijdschema is daarom van belang om de bestemming van de plaats als voetgangerszone te vrijwaren.

Organisatie van parkeerruimte op en weg van de openbare weg:

In de voetgangerszone is bovengronds parkeren niet toegestaan.

Er zijn slechts vijf parkeerplaatsen beschikbaar langs het voorplein van de kerk tegenover haarkapper Savagan. Er is meer parkeergelegenheid aan beide kanten van de kerk en in de straten die op het plein uitmonden.

We herinneren eraan dat er in de buurt (Zwarte Lievevrouwstraat) ook een parkeergarage is: 'Parking 58'.



Animatie:

Aanwezigheid van culturele activiteiten:

De Markten (gelegen op de Oude Graanmarkt) doet dienst als kunstgalerij en er worden culturele activiteiten gehouden (thematische tentoonstellingen).

In de Melsensstraat bevindt zich een gemeentelijke zaal.

Beheer van de openbare ruimte:

Gezien de mogelijke drukte is deze site echt een sfeervolle, gezellige ontmoetingsplaats geworden, vooral ter hoogte van de terrassen. De sterke toename van het aantal evenementen maakt echter het leven van de wijkbewoners bijzonder moeilijk.

4.1.5.3 Evaluatie

Informatie en overleg

Informatieproces betreffende het project:

Systematisch gebrek aan informatie. Sommige handelaars waren op de hoogte (specifieke contacten) en andere niet, maar de 'mond tot mond' communicatie heeft wel gefunctioneerd.

Overlegproces betreffende het project:

Voor de eerste fase van de werken van start ging, werden verscheidene bijeenkomsten georganiseerd. Het leek wel meer op een raadpleging. Tijdens het openbaar onderzoek dat aan de eerste fase van de werken voorafging, hebben naar verluidt meer dan 300 omwonenden een negatief advies over het project gegeven.

Wensen van de handelaars:

Er werd rekening gehouden met bepaalde specifieke wensen, zoals de regeling van de leveringen (toegestaan tot 11 uur).

Informatie en werkbeheer:

De omwonenden werden op de hoogte gehouden van de vorderingen van de werken.

De aannemers hebben overigens rekening gehouden met de wensen van de handelaars en de timing werd gerespecteerd.

Efficiëntie

Toegankelijkheid en parkeergelegenheid voor auto's:

De toegankelijkheid lijkt niet verminderd te zijn door de heraanleg en het autovrij maken van de Oude Graanmarktstraat, zowel voor de bezoekers als voor de verschillende uitbaters. Deze laatsten hebben zich uiteraard moeten aanpassen. Er zijn wel nog steeds parkeerproblemen, maar er zijn verscheidene parkeergarages beschikbaar. Ook is er nog het probleem van de toegang voor taxi's.

Toegankelijkheid met het OV:

Er zijn geen wijzigingen aangebracht, maar we herinneren eraan dat het Sint-Katelijnestation onlangs opnieuw werd ingericht.

Toegankelijkheid voor zachte weggebruikers:

De inrichtingen zijn het voetgangersverkeer uiteraard ten goede gekomen.

Imago:

Het resultaat wordt positief beoordeeld, omdat het de identiteit van de plaats versterkt heeft. De zone is nu beter gedifferentieerd ten opzichte van de meer toeristische zone langs de kant van de Brandhoutkaai en de Oude Graanmarktstraat.

Aantrekkelijkheid:

De renovatie lijkt de plek aantrekkelijker te hebben gemaakt.

Kwaliteit van de inrichtingen en van het stadsmeubilair:

De paaltjes zijn al vernield. De fontein is zelden in werking. De openbare ruimte wordt wel goed onderhouden.

Wijziging van de sociaal-economische context:

Enerzijds is de plek aantrekkelijker en bekender geworden, maar anderzijds is het dagelijkse leven er niet gemakkelijk. Bovendien is dit stadsgedeelte duidelijk een stuk exclusiever aan het worden. Globaal beschouwd beleven we veeleer een terugkeer naar de stad en een economische heropleving.

Commercieel dynamisme:

Het commercieel dynamisme lijkt te zijn toegenomen, vooral op het gebied van de horeca. Het verkeersvrij maken heeft geleid tot een functionele verandering van het aanbod. Men doet nu meer aan 'fun shopping', te beginnen bij de horeca. Verscheidene traditionele handelszaken zijn daardoor verdwenen.

Om over te doen:

De rehabilitatie van de openbare ruimte wordt positief beoordeeld.

Andere gevolgen:

De toe-eigening van de openbare ruimte en de vermeerdering van het aantal evenementen zorgen voor meer overlast bij de omwonenden, onder wie enkele handelaars. De belangrijkste klacht is het lawaai, vooral 's nachts, dat het leven in de wijk bijzonder moeilijk maakt.

5 FASE 4. BENCHMARKING

5.1 DOELSTELLING

Het doel van deze vierde fase is om, na wat we uit de vorige fasen geleerd hebben, onze kennis te verruimen door te kijken naar de ervaringen die men op andere plaatsen heeft opgedaan. Onze aandacht werd daarbij vooral getrokken door de Franse steden Rijsel, Bordeaux en Lyon.

5.2 DE PUBLIEKE RUIMTE: EEN COMPLEX EN EIGENAARDIG GEBIED

Een concrete plaats en een immateriële omgeving

Het begrip openbare ruimte kan niet zomaar worden herleid tot fysieke plaatsen die door de overheid worden ingericht met behulp van stadsmeubilair, wegbedekking, bewegwijzering enz. Het zijn ook – of zelfs in de eerste plaats – ruimten die gedefinieerd worden door de gebruiken en de collectieve identiteit waartoe zij behoren. Als men de interpretatie- en gebruiksmogelijkheden van een ruimte tot louter vormen terugbrengt, zonder enige mogelijkheid van openheid naar of toe-eigening door de gebruiker, dan zal de openbare ruimte niet tot leven komen. Ze is tegelijk een concrete materiële plaats en een immateriële plaats, die gebouwd is rond gezelligheid en gebruiken. De openbare ruimten zijn dus zeer complexe plaatsen waarop de gemeenschap inwerkt. Het bewustzijn groeit dat het van belang is hoe we met deze ruimten omgaan. Dat is sinds een tiental jaren steeds meer merkbaar. De openbare ruimten zijn het uitstalraam van de stad. Zij ondersteunen ook de goede werking en de leefbaarheid van de stad. Tegenwoordig hecht men meer belang aan polyvalentie en gedeeld gebruik, zonder systematische scheiding en veelvuldige verboden. Wil men dat een project kan slagen, dan moeten technici, gebruikers en beleidsmensen samenwerken.

In de Engelssprekende landen bestaan er nu B.I.D.'s (Business Improvement District)³. Deze specifieke vorm van partnerschap tussen de privésector en de overheid wil de investeringen in de openbare ruimten meer laten uitgaan van lokale privé-initiatieven. Dat getuigt van het belang dat men aan deze plaatsen hecht.

De openbare ruimten moeten tegenwoordig geherinterpreteerd worden om tegelijk 'leefruimte' en 'stadsruimte' te worden⁴. Dat is wat men gedaan heeft in verscheidene steden, zoals Barcelona en Lyon.

*Een referentieplaats voor adhesie en evenwicht in de stad*⁵

In de randsteden wordt de openbare ruimte opgeslokt door het autoverkeer, ten koste van andere gebruiksvormen, en door de ontwikkeling van functies die afhangen van persoonlijke mobiliteit. In de binnensteden evolueren de straten dan weer naar gediversifieerde praktijken. Terwijl zich een 'virtuele openbare ruimte' ontwikkelt langs de informatiesnelwegen, blijft de reële openbare ruimte ook voortbestaan. Zij beschermt de privéruimte en maakt onze perceptie van de stad intelligent en begrijpelijk. Zij maakt ze ruimer en complexer.

Hoewel we ons steeds meer losmaken van onze omgeving, mogen we niet vergeten dat een onreducerbaar deel van ons wezen in dit leven blijft rondlopen en ademen. Onze echte ervaringen in de openbare ruimte van de stad blijven voor altijd onze referentie, die onze verbeelding voedt. Of het nu de individuele beleving van dichters en slenteraars is, toegedekt door de anonimiteit van de grootstad, of de ervaring van open communicatie met anderen tijdens grote uitwisselingsrituelen, zoals feesten en evenementen of markten, ervaringen blijven de grondslag van onze aanwezigheid als burgers in de stad.

Een economische functie zoals de handel is in grote mate afhankelijk van de omgeving. Net zoals in een natuurlijke biotoop komt er een evenwicht tot stand tussen activiteit en omgeving. Wijzigt men de omgeving, dan heeft dat onvermijdelijk een weerslag op de bedrijvigheid.

Een verenigende plaats

Bestaande plaatsen worden kwalitatief getransformeerd. Nieuwe plaatsen worden gecreëerd. Het is noodzakelijk en tegenwoordig ook mogelijk om ruimten waarvan de bestemming onduidelijk is en ruimten zonder statuut om te vormen tot volwaardige openbare ruimten. Ook kunnen we nagaan hoe andere ruimten, die te eenzijdig aangewend worden, voor iedereen kunnen worden opengesteld. Het is wenselijk om bereid te zijn om over de grenzen van de wijken heen werkelijk verenigende ruimten te creëren. Ruimten die wegens hun

³ Zie met name: <http://www.ukbids.org> en <http://www.pps.org/>

⁴ In Espaces Publics : espace de vie, espace de ville, Cahier de l'IAURIF, nr.133-134, juli 2002

⁵ Les espaces publics urbains, mission interministérielle pour la qualité des constructions publiques, actes sud, 2001.

stedenbouwkundige, landschappelijke of architectonische eigenschappen en hun extreem gediversifieerd gebruik, een uiterst heterogeen publiek aantrekken. Ruimten die hun stad een sterke identiteit geven. Denk hierbij aan voorbeelden zoals Ramblas in Barcelona, de kaaien van de Seine, Canal Saint-Martin in Parijs of de rue de la République in Lyon.

Deze ruimten creëren krachtige morfologische banden, zowel tussen de wijken als tussen de binnenstad en de randstad. Op plaatsen waar de omstandigheden of de geschiedenis dat toelaten, kunnen nieuwe ruimten van deze aard worden gecreëerd. Zij kunnen de ruggengraat vormen van een doeltreffend beleid van openbaar vervoer.

5.3 ENKELE GOEDE PRAKTIJKEN INZAKE BEHEER EN ONTWIKKELING VAN OPENBARE RUIMTEN.

5.3.1 DE CHARTERS

Het principe van het charter

Een charter is een niet-dwingend document dat steunt op het beginsel van de adhesie. Het wordt vrijwillig onderschreven en bevat bepaalde min of meer bindende regels ten bate van het collectief belang. Een charter moet zichzelf doen gelden. Dat een charter succesvol wordt, hangt ervan af of er een ruime consensus over zijn inhoud bestaat, of de betrokken actoren zich het charter toe-eigenen en of er voldoende communicatie over plaatsvindt.

Voorbeelden

La charte des Espaces publics de Lille Métropole (2007) ('Charter van de openbare ruimten van Lille Métropole')

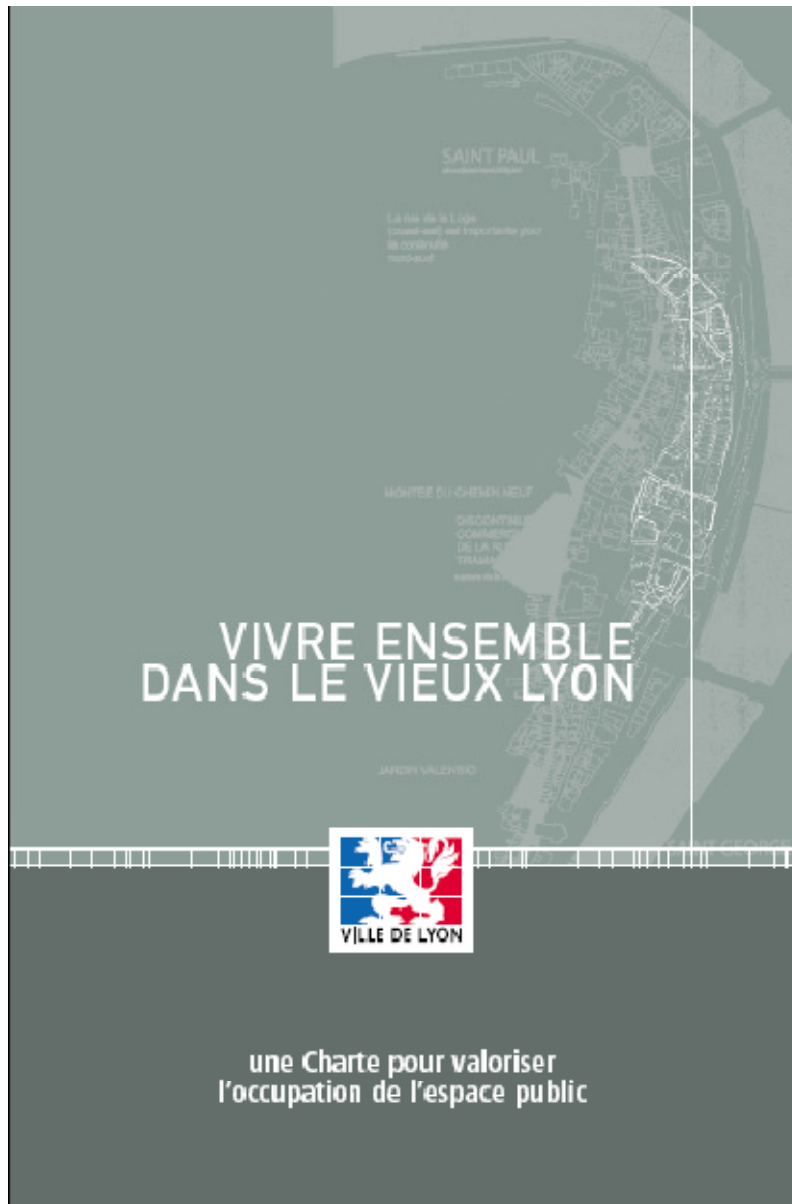
Dit charter werd opgemaakt door de dienst ontwikkeling en stedenbouw van Lille Métropole naar aanleiding van verschillende workshops over deze kwestie. Het omvat een reeks algemene richtlijnen met betrekking tot de inrichting en het beheer van openbare ruimten.

Vivre ensemble dans le vieux Lyon, une charte pour valoriser l'occupation de l'espace public (2007) ('Samen leven in het oude Lyon, een charter voor de opwaardering van de openbare ruimte')

Dit charter heeft slechts betrekking op een historische wijk van het oude stadsgedeelte van Lyon en beoogt de naleving van verschillende voorschriften.



Sommaire	
Avant-propos	3
La qualité des espaces publics : une ambition politique forte	3
Introduction	5
La qualité des espaces publics	6
Des espaces répondant aux attentes des usagers	6
L'espace public, expression d'une culture	9
Des espaces publics inscrits dans une perspective durable	11
Les grandes orientations de l'aménagement des espaces publics	14
Le dessin des limites	14
Le traitement des sols	17
Le renforcement de la présence du végétal	18
La mise en valeur de l'eau	19
La cohérence du mobilier urbain	21
La mise en lumière des espaces publics	22
L'art dans la ville	24
Les territoires d'intervention	25
Les entités paysagères métropolitaines	25
Les rues et boulevards	27
Les réseaux de transports en commun	28
Les grands équipements structurants	29
La démarche et la conduite de projet	30
L'élaboration de la commande	30
La gestion des temps du projet	31
Le dispositif de suivi et pilotage du projet	32
La concertation	33
L'évaluation	34
La constitution d'une culture commune	34





BIEN AMÉNAGER LE DEHORS

CAHIER DE RECOMMANDATIONS

EN FAÇADE

INCLINAISON BRAP-CALUM
INSÈRNE À PLAT

PAGE 14

STORE BANNE

PAGE 15

PORTE-MENU
ÉCLAIRAGE EXTÉRIEUR

PAGE 16

PORTE-MENU AU SOL
APPAREIL DE CHAUFFAGE

PAGE 17

SUR RUE OU PLACE

CHASSE ET TABLE
PARASOL

PAGE 10

ÉLÉMENT SÉPARATIF, MACHINERIE

PAGE 19

ÉLÉMENT SÉPARATIF
PARALLÈLE À LA FAÇADE

PAGE 21

ÉLÉMENT SÉPARATIF LATÉRAL

PAGE 20

POUR VOUS JUGER
MODALITÉS DE DEMANDE
D'AUTORISATION

PAGE 25

SUR RUE OU PLACE



Illustration de l'exemple



Illustration de l'exemple

CHAISE ET TABLE

RECOMMANDATIONS

- UNITÉ Un seul modèle pour chaque terrasse.
- IMPLANTATION Libre dans l'espace octroyé, en respectant des parallèles aux façades. Les mobiliers ne doivent pas gêner les cheminements.
- DESIGN Sobre, contemporain.
- MATÉRIAUX Bois ou bois et métal, avec ou sans textile.
- NOMBRE Suivant l'espace octroyé.
- DIMENSIONS Suivant le modèle choisi.
- COULEURS Monochrome ou bicolore, en harmonie ou en contraste avec la couleur de la façade et du store banne, ou couleur naturelle des matériaux.

A PROSCRIRE

- Faux rotin et plastique non autorisés.

ATTENTION

- Aux nuisances sonores. La mise en place ou le rangement du mobilier doit respecter la tranquillité des habitants. Protections caoutchouc pour pieds en métal sont obligatoires.

PARASOL

RECOMMANDATIONS

- UNITÉ Un seul modèle de parasol pour chaque contre-terrasse.
- TYPE Détaché des façades.
- IMPLANTATION Autorisé uniquement en contre-terrasse, répartition régulière sur l'espace octroyé. Les mobiliers ne doivent pas gêner les cheminements.
- SYSTEME Piètement amovible.
- DESIGN Modèle carré, sans retombée, avec un piètement bois ou métal laqué.
- MATÉRIAUX Mat et structure en bois.
- NOMBRE Suivant l'occupation de la contre-terrasse.
- DIMENSIONS Dans le modèle choisi, suivant l'occupation de la contre-terrasse.
- COULEURS Monochrome. De la même teinte que le store banne ou de teinte écurie.

A PROSCRIRE


- Les stores en portique sont interdits en contre-terrasse. Seuls les parasols sont autorisés.
- Aucune publicité n'est autorisée.

ATTENTION

- Les piétements des parasols posent des problèmes de stabilité et d'esthétique. Un système de fixation encastré dans le sol peut être envisagé après un accord avec les services publics.

Bordeaux – L’insertion des chantiers urbains (2001) ('Bordeaux – De integratie van stadswerven')

Dit is een ander voorbeeld van een charter, dat tot stand kwam op initiatief van de gemeenschap van de stad Bordeaux. Het heeft betrekking op de integratie en het beheer van werven en is in het bijzonder gericht tot de ondernemingen die op de openbare ruimte werkzaam zijn.






L’insertion des chantiers urbains

La Charte Chantiers Propres

Présentée par G. DARMUSEY
Communauté Urbaine
de BORDEAUX



Séminaire
«route durable»
1^{er} juillet 2008
Saint-Médard-en-Jalles



2 - OBJECTIFS DE LA CHARTE

- Favoriser l’insertion des chantiers dans la ville
- Accroître la sécurité des usagers du domaine public
- Augmenter la qualité de vie sur et autour des chantiers
- Améliorer l’image de marque des travaux publics

Séminaire
«route durable»
1^{er} juillet 2008
Saint-Médard-en-Jalles



5.3.2 HET OVERLEG

Het concept

Bij velen heerst verwarring, die soms vrijwillig in stand wordt gehouden, over drie concepten:

Voorlichting: het is een eenduidige houding die, in het geval dat ons hier bezighoudt, uitgaat van overheden, hoewel we ze ook kunnen terugvinden bij privé-actoren, die inlichtingen verschaffen over hun vorderingen tijdens een ingreep. Het gaat hier uiteraard om een wettelijk voorschrift, dat meestal in praktijk wordt gebracht door middel van aanplakbiljetten.

Raadpleging: hierbij wordt aan de verschillende betrokken partijen hun mening over een project gevraagd. Wanneer ze steunt op het principe van de opiniepeiling impliceert ze formeel gezien niet dat men ook met de meningen rekening zal houden. Ook dit is een wettelijke procedure.

Overleg: dit impliceert een dialoog, waarbij met de mening van de verschillende actoren rekening zal worden gehouden. Daarbij weten we dat het op het gebied van stedenbouw zelden mogelijk is om aan alle verwachtingen te voldoen.

Het overleg is een stap die al in het beginstadium van de planning moet worden gezet.

Overleg steunt impliciet op het **concept van territoriale intelligentie**. Dit veronderstelt dat de ontwikkeling van het grondgebied, vanaf de diagnose tot de uitvoering van de projecten, moet berusten bij de actoren die er wonen. Zij beschikken immers over een belangrijke hoeveelheid informatie met betrekking tot hun eigen activiteiten en die van samenhangende sectoren. Om betere richtlijnen en duurzame ontwikkelingsprojecten uit te werken voor een grondgebied moet er voor deze actoren in de eerste plaats een structuur voor raadpleging en inspraak worden opgezet. Dat zal hun de mogelijkheid bieden om informatie uit te wisselen, hun visies van het grondgebied te delen, te ontzuilen en te verrijken, onder meer met behulp van informatietechnologieën.

Overleg biedt **twee voordelen**. Ten eerste kan men via overleg knelpunten en weerstanden betreffende een project identificeren en anticiperen. Op die manier kan men uiterst hinderlijke situaties, zoals tegenstellingen en blokkeringen, voorkomen. Ten tweede worden projecten gemakkelijker toegeëigend wanneer men met de betrokken actoren samenwerkt.

Beginselen

Ideeën stimuleren door naar de betrokken gebruikers te luisteren en te dialogeren

Projecten vereisen een coherente aanpak. Men wil 'onaangename verrassingen' voorkomen, zoals wanneer de bewoners zich de investering niet toe-eigenen of ze zelfs verwerpen. Daarom is het van belang om vanaf het begin van het proces de juiste voorwaarden te creëren om te luisteren naar alle zorgen en ervaringen van alle actoren die bij het project betrokken zijn.

Overleg is elkaar begrijpen, verwachtingen verwerken, 'een zelfde taal spreken', elkaar bijstaan om intenties uit te drukken, om tot een consensus te komen, ondanks verschillen in cultuur en perceptie. Het ideaal is om allen samen achter het project te staan. In dit gezamenlijk onderzoek is het van belang om de mening van kunstenaars of filosofen over de betrokken plaats te vragen. Zij spelen een rol van bemiddelaar, brengen debatten op gang en bevorderen het begrip en de intentievorming bij de bewoners.

Overleg is dus een kwestie van politieke wil en attitude. Men moet er de tijd voor nemen. In 1996 heeft het Franse ministerie van milieu een *overlegcharter* opgemaakt. Daarmee wilde men de kans op mislukkingen verkleinen en gunstige voorwaarden creëren voor de deelname van de bewoners. Het charter bevat eenvoudige richtlijnen voor succesvol overleg. Het stelt voor om 9 principes te respecteren, die we hierna kort samenvatten:

- 1 – Overleg begint al vóór het project.
- 2 – Overleg moet zo ruim mogelijk zijn.
- 3 – Overleg wordt door de overheid georganiseerd.
- 4 – Overleg vereist transparantie.
- 5 – Overleg bevordert deelname.
- 6 – Overleg wordt georganiseerd rond hoogtepunten.
- 7 – Overleg vereist dikwijls de aanwezigheid van een garant.
- 8 – Overleg wordt door de opdrachtgever gefinancierd.
- 9 – Overleg moet geëvalueerd worden.

5.3.3 DE EVALUATIE

5.3.3.1 Het principe

Het aantal ingrepen in de openbare ruimte neemt zienderogen toe. Het lijkt ons voor de hand liggen dat wordt geëvalueerd of deze ingrepen gepast zijn en wat hun gevolgen zijn. Nochtans gebeurt dit slechts in zeldzame gevallen.

Om te beoordelen of een project doeltreffend is geweest, kan men enkel uitgaan van doelstellingen. In kwesties van stedenbouw worden niet altijd doelstellingen geformuleerd en dat kan voor onduidelijkheid zorgen. Naar onze mening is dit echter een noodzakelijke voorwaarde. Aan de hand van doelstellingen kan men immers evaluatiecriteria definiëren, over een referentiekader beschikken.

Welke analysecriteria?

Een observatie- en evaluatieschema over de kwaliteit van de opnieuw aangelegde ruimten dient uit te gaan van de hoofdcriteria van de voorafgaande studies, de diagnose van de stadswerking vóór de werken en de beoogde doelstellingen. In het algemeen kan men criteria beschouwen zoals leesbaarheid, cohesie en continuïteit van de stadsruimte, visuele en technische kwaliteit, multifunctionaliteit enz. In de meeste gevallen bestaat de analyse uit een vergelijking van dezelfde criteria vóór en na de ingreep. Een paar voorbeelden:

- **Leesbaarheid:** een ruimte wordt ontdekt en begrepen.
 - Hebben verwaarloosde ruimten door de ingreep opnieuw een functie gekregen, werden ze opnieuw toegeëigend: opgewaardeerde benedenverdieping, herkenbaar adres, herverdeelde parkeerplaatsen enz.?
 - Lopen voetgangers spontaan langs andere wegen dan de geplande paden of werden de meest voor de hand liggende routes gevolgd en opgewaardeerd?
 - Helpen de weginrichtingen om zich te oriënteren en de gezochte bestemmingen terug te vinden? Hoe werden de verkeersstromen herverdeeld?
- **De cohesie en continuïteit van het geheel:** de openbare ruimte vormt het skelet dat de stad structuur geeft. De heraanleg heeft een weerslag op het imago van de stad.
 - Afhankelijk van de ruimtelijke en morfologische behandeling* en de gekozen onderdelen zal de inrichting al dan niet bijdragen tot een homogeen stadsbeeld, met verbindingselementen en herkenningspunten tussen de wijken. Ofwel bevordert ze juist een gefragmenteerd beeld van het grondgebied, een lappendeken van onsamenvangende ruimten (continuïteit en hiërarchie van de wegen, keuze van wegbekkingen, stadsmeubilair ...). De weerslag van een ingreep wordt ook gemeten aan de *werking van de stad*: de invloed op de kwaliteit van de verplaatsingen binnen de bestudeerde perimeter, beheer van de verkeersstromen op verschillende momenten van de dag of het jaar, de veiligheid (goede toegankelijkheid van de ruimten voor iedereen, welomschreven functies ...), de aantrekkelijkheid van de sector voor handelszaken, toerisme, opvang van bezoekers ...
 - Door het *nieuwe gebruik* te vergelijken met de oorspronkelijke toestand of de invloed van nieuw ontwikkelde stadsruimten te onderzoeken, kan de opdrachtgever de *aanvankelijk geplande begeleidende maatregelen bijsturen*: openbaar vervoer, parkeren, beheer van gereserveerde ruimten (bijv. fietspaden), bescherming en toegankelijkheid van verkeersinrichtingen voor alle soorten weggebruikers, bewegwijzering, onderhoud van de nieuwe inrichtingen, voorzieningen en beplantingen enz.

• **Visuele en technische kwaliteit in relatie tot de gebruiksomstandigheden**

De ruimtelijke perceptie verloopt in twee stappen:

- Een externe, visuele en ervaringsgerichte benadering:
 - Welke invloed hebben schaduwen en lichten, de samenstellende delen van de plaats, hun schikking en de gekozen materialen en kleuren op de algemene sfeer van de plaats? Passen ze bij de gebouwen?
 - Ontvangen de recreatieruimten voldoende zonlicht en bieden zij de gewenste opvang?
 - Waarom is het ene caféterras aantrekkelijker dan het andere?
 - Slagen eventuele maatregelen van een charter of een voorschrift over het beheer van uithangborden erin om de plaats een homogeen karakter te geven?
 - Enz.

- Een interne, functionele benadering, waarbij elk technisch element een rol speelt in de eindbeoordeling van de kwaliteit van een ingreep:
 - Heel wat factoren dragen bij tot de perceptie van de kwaliteit: de gebruikte materialen en planten, hun plaatsing, hun duurzaamheid bij het geplande onderhoud, hun weerstand aan allerlei agressies, de kwaliteit van de architectonische integratie van technische voorzieningen enz.
 - Aan de hand van de initiatieven van omwonende privé-eigenaars om hun eigendommen op te knappen als gevolg van een ingreep van de overheid op de openbare ruimte kan men de esthetische en functionele kwaliteit van een inrichting meten. Zij geven daarmee te kennen dat zij willen bijdragen tot de herkwalificatie van het collectief erfgoed.

• **Multifunctionaliteit:** De leesbaarheid van de functies die een ruimte worden toegewezen is van het grootste belang (verplaatsingen, voorstellingen, speelruimte, amusement, directe omgeving van openbare voorzieningen ...). Verschillende gebruiken stemmen echter niet noodzakelijk overeen met gedifferentieerde ruimten. Eenzelfde ruimte kan op verschillende tijdstippen op verschillende manieren gebruikt worden. Bovendien moet men blijven openstaan voor een evolutie van het gebruik. Het is kwestie om de functies van een ruimte niet al te strak te materialiseren. Inrichtingen moeten eenvoudig zijn zodat transformaties mogelijk blijven. Men moet selectief tewerk gaan om de essentie, de uniekheid en de identiteit van iedere ruimte te vrijwaren. Dit zijn de vaste overtuigingen van de steden die al verscheidene jaren investeren in een beleid van ruimtelijke ordening.

En de context van de economische bedrijvigheid?

Met betrekking tot de economische bedrijvigheid dient men een onderscheid te maken tussen twee aspecten en dus twee sets van criteria:

- Het functionele aspect heeft betrekking op de bruikbaarheid en het dagelijks gebruik: toegankelijkheid, parkeergelegenheid, leveringen, lawaai enz.
- Het structurele aspect heeft betrekking op de weerslag op de bestaande bedrijvigheid en de gewenste of beoogde functies. Het verkeersvrij maken van een winkelstraat heeft bijvoorbeeld altijd een belangrijke invloed op het bestaande commerciële aanbod, dat zich meestal aan het gewijzigde koopgedrag moet aanpassen. Een ander aspect heeft betrekking op de waarde van het onroerend goed en eventuele speculaties.

5.3.3.2 Voorbeelden van evaluatie van gevolgen

De economische weerslag van het verkeersvrij maken van de Grand-Place in Rijsel (CLERSE – 2007)

Les impacts économiques d'une piétonisation de la Grand-Place de Lille

Etude exploratoire – juin 2007

Anthony COURTOIS – anthony.cour@hotmail.fr
Frédéric HERAN, maître de conférences en économie – heran@noos.fr

CLERSE (centre lillois d'études et de recherches
sociologiques et économiques) – Université de Lille 1

Les conditions de réussite d'un secteur piétonnier

Une **bonne accessibilité**

- bonne desserte en transports publics
- nombreux parkings alentour
- espaces piétons agréables

Des **espaces publics de qualité**

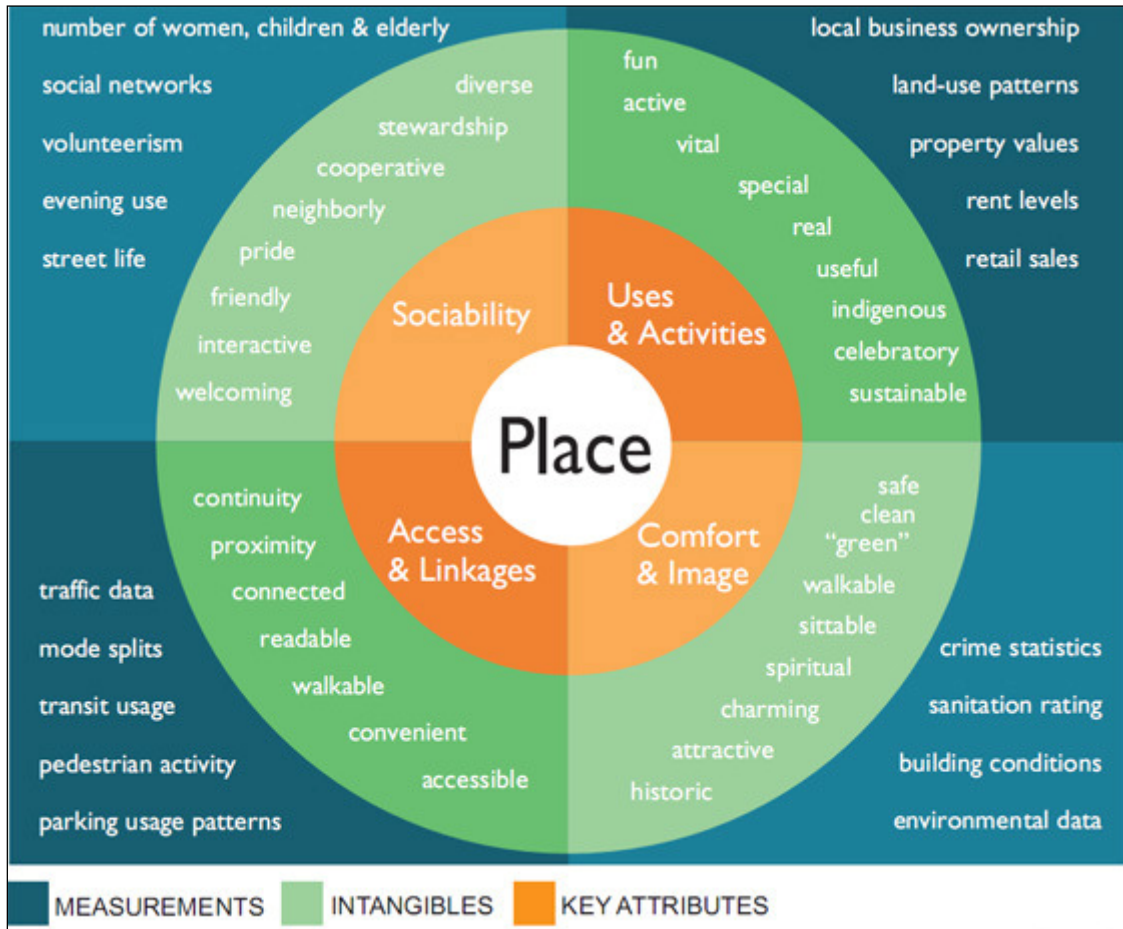
matériaux, éclairage, bâtiments ravalés...

Une **offre commerciale adaptée à la piétonisation**

Un **appui des pouvoirs publics**

- communication, animations culturelles et ludiques,
- sécurité, propreté,
- politique de déplacement cohérente :
limitation et gestion du trafic, livraisons...

Four key qualities of a successful place (What Makes a Successful Place ? Project for Public Spaces)⁶



⁶ Vier determinerende kenmerken van een succesvolle plaats. (Wat maakt een plaats succesvol? Project voor openbare ruimten.)

2009)⁷ **Bordeaux – Observatoire des effets du tramway sur l'activité économique (CCI de Bordeaux**

Avril 2009

Observatoire des effets du TRAMWAY tramway sur l'activité économique 1999-2008

10 années d'observation ...



LE DOMAINE TRAMWAY ET 20 SECTEURS ÉCONOMIQUES

L'introduction d'un nouveau mode de transport comme le tramway n'est pas sans répercussions pour l'ensemble des commerçants, artisans, industries et prestataires de services implantés sur son tracé ou à proximité. Le Communauté Urbaine de Bordeaux et la Chambre de Commerce et d'Industrie de Bordeaux se sont associés dès le début des travaux pour la mise en place d'un Observatoire des effets du tramway sur l'activité économique pour assurer notamment un suivi permanent des entreprises concernées par le tramway.

CHIFFRES REPERES 2008

- 5.404 établissements se situent dans le corridor du tramway (soit de 21,1% des établissements de la CUB, 38,7% sont situés dans le corridor riverain et 83,3% dans le corridor non riverain du tramway).
- Une densité d'établissements variable selon la localisation.
- 61,9% des établissements du corridor proposent des services aux entreprises (productifs) ou aux personnes (économie résidentielle), 29,6% sont des commerces, et 14,6% des activités industrielles (BTP, haute couture ou de production).

EVOLUTION 1999/2008

- Un gain net de 994 établissements.
- Progression de 9,5% pour les activités commerciales, de 25,0% pour les services et de 21,8% pour les activités industrielles.
- Un « turn over » important (avec des taux de création mais aussi de cessation d'activité supérieurs à la moyenne CUB depuis 1999).
- Une tertiarisation des activités situées sur le corridor tramway, mais moins rapide qu'en moyenne communautaire.
- Une dynamique récente du corridor riverain:
 - 1999/2007 : + 38 établissements: la moitié riverain perd des établissements à cause du chantier (-1,7%), la croissance portait au corridor non riverain (+ 4,3%).
 - 2002/2005 : + 437 établissements: la croissance s'accroît grâce à la mise en service de la phase 1 (+1,8% par le corridor riverain +11,8% non riverain).
 - 2005/2007 : + 216 établissements: la progression du nombre d'établissements est ralentie par le chantier phase 2 (+3% pour le corridor riverain et +5,2% non riverain).
 - 2007 /2008: le corridor riverain retrouve son état de (+0,6%) et progresse plus encore que le moyenn de la CUB (+5,2%), la progression du corridor non riverain s'accroissant (+ 3,8%).

Méthodologie de l'Observatoire et résultats 2008

Les analyses de l'Observatoire sont menées à l'échelle du corridor du tramway.

Ce corridor représente l'ensemble des entreprises situées sur le tracé du tramway (ou entreprises riveraines) ou dans les rues adjacentes dans un périmètre de 150 m de part et d'autre du tracé (des entreprises non riveraines).

Pour 2008, les résultats de l'observatoire ont été organisés en un seul rapport ou présenté à la fois:

- Les données de cadrage: état des lieux quantitatifs de 2008 et évolution économique depuis 2000.
- Les résultats de l'enquête: issus d'un sondage mené auprès de 1.000 entreprises du corridor en décembre 2008.

La composition des activités a été modifiée selon la typologie de l'INSEE pour une meilleure représentativité des tendances d'évolution des trois grands groupes d'activités (commerce, industrie et services) et de leur stratégie d'implémentation.

Les services ont été dissociés en deux sous-groupes:

- Les services productifs dont l'activité est liée aux entreprises. Il s'agit des services aux entreprises, des professions libérales, des services à caractère industriel, des services commerciaux les aux locaux.
- Les services de la sphère de l'économie résidentielle ont une activité liée avec les personnes. Il s'agit des bars, cafés, salons, des restaurants, des hôtels et autres hébergements, des activités financières, des activités immobilières, des assurances, des services de réparation, d'activités personnelles et des services personnels.

Répartition des établissements en 2008

	Nbre. ets	Part. ets. %
Corridor	5404	21,1%
Non Corridor	20057	79,9%
CUB	25661	100%

	Nbre. ets	Part. ets. %
Riverain	1983	36,7%
Non riverain	3421	63,3%
Total corridor	5404	100%

⁷ De effecten van de tram op de economische bedrijvigheid in Bordeaux (CCI van Bordeaux 2009)

5.3.4 DE CONCRETE BETROKKENHEID VAN DE PRIVÉ-ACTOREN

Sinds een twintigtal jaar zijn in de Engelssprekende landen – te beginnen met de Verenigde Staten – privéstructuren in het leven geroepen, die men Business Improvement District (BID) noemt. Ze zijn hoofdzakelijk samengesteld uit eigenaars en economische actoren en genieten de steun van de overheid. Zij staan in voor de inrichting en het beheer van de openbare ruimten. Deze structuren zijn dikwijls om veiligheidsredenen ontstaan, maar zijn tegenwoordig een werkelijk bestuursmodel⁸.

In België werd een dergelijk partnerschap ingevoerd in Kortrijk voor de bouw van een nieuw winkelcentrum in het hartje van de stad. *“Het uitgangspunt was een goede samenwerking tussen de zittende handelaars en de nieuwe handelaars van ‘K in Kortrijk’ (het project van Foruminvest). Binnen het Overlegplatform Centrum Kortrijk maakten we werk van een gloednieuw concept voor Vlaanderen: een handelsdistrict of een Business Improvement District (BID). Dit komt er in essentie op neer dat de vertegenwoordigers van de handelaars binnen het kernwinkelgebied van de Stad, een BID-voorstel opstelden en dit ter stemming voorlegden aan alle handelaars. Sinds goedkeuring dient elke handelaar een bijdrage te betalen die door de stad wordt geïnd. Deze bijdrage vervangt de bestaande bijdrage aan de handelscomités. De stad voorziet vervolgens in een toelage voor het handelsdistrict.”*⁹

5.4 DE INITIATIEVEN IN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

5.4.1 OVERLEG - INSPRAAK

Inspraak is tegenwoordig een verplicht onderdeel van vele procedures op het gebied van ruimtelijke ordening (zie fase 2). Dit proces heeft echter nog vaak met problemen te kampen, zoals op het gebied van:

- de onpartijdigheid van de bestuurders van het proces;
- de representativiteit van de deelnemers;
- de opvolging van het proces;
- de integratie van verschillende, dikwijls tegenstrijdige verwachtingen;
- gevoelens van ‘voldongen feit’ en ‘opgezet spel’;
- ...

Hierna volgt een zelfbeoordeling van Inter-Environnement Bruxelles (IEB) binnen het kader van het Richtschema RTBF – VRT, dat naar ons oordeel waardevolle lessen bevat.

D. Conclusies¹⁰

Dankzij de informatievergaderingen betreffende het RTBF-VRT richtschema kon een vrij groot en gevarieerd publiek bereikt worden (180 personen uit een gebied dat toch meer dan 4500 inwoners telt). Het proces had echter ook duidelijk verscheidene zwakke kanten, zoals eerder al werd aangehaald. Bij wijze van conclusie wensen wij gewoonweg enkele denkpistes aan te wijzen die in de toekomst meer aandacht verdienen.

a) Door de raadpleging van de bevolking door een onafhankelijke organisatie zoals IEB te laten uitvoeren, kan men ongetwijfeld de bewoners van het betrokken gebied op een directere en grootschaliger manier bereiken. IEB is echter geen neutrale vereniging die representatief is voor de burgermaatschappij in haar geheel. Men kan IEB dan ook onmogelijk als een neutrale tussenschakel tussen de overheid en de bevolking beschouwen. Dit verwijt werd overigens al tijdens eerdere vergaderingen naar voren gebracht, zowel door de automobilistenbonden als door de handelaarsverenigingen van de Paduwa-wijk.

Er heerst ook vaak verwarring over de rollen op het moment dat de informatie aan de bewoners wordt doorgegeven. Het Gewest is de opdrachtgever van het project. Het zorgt dus (via het studie bureau) voor de openbare voorstellingen en maakt de voorstellingsdocumenten en antwoorddocumenten voor de bewoners klaar. IEB is echter belast met de praktische afhandeling van de vergaderingen en de verzending van de documenten. De buurtbewoners hebben dan ook de neiging om IEB gelijk te stellen met de overheid, wat een bron van onduidelijkheid en verwarring over onze rol is.

Om deze twee redenen is het wenselijk te herzien hoe IEB in de toekomst zijn opdracht voor dit soort bijeenkomsten zal vervullen.

⁸ <http://www.pps.org/>
<http://www.bryantpark.org/>

⁹ <http://www.shop-in-kortrijk.be/nl/handelsdistrict.aspx>

¹⁰ IEB

b) De bewoners vragen duidelijk naar gedrukte documentatie ter ondersteuning van de vergaderingen. De processen-verbaal bevatten weinig illustraties en dat staat in schril contrast met de beelden die tijdens de vergaderingen worden geprojecteerd. Dit zou moeten worden verbeterd. Men kan het studiebureau bijvoorbeeld vragen om voor elke openbare vergadering een presentatiedocument te maken ten behoeve van de bewoners.

c) Het proces heeft duidelijk te lijden gehad onder opgezet spel. Het geval van de sociale woningen van Kolonel Bourg is een goede illustratie van de dubbelzinnigheid die daaruit voortvloeit, maar het is zeker niet het enige geval. Er waren al verschillende projecten lopende (Smaragd, Dupuis-plan, Maternmaco, site De Lijn, ...) en de Regering en de betrokken gemeentelijke overheden hadden vóór het proces al de grote lijnen vastgelegd (Mediapool, parkeergelegenheid voor de winkels van de Leuvensesteenweg, Kolonel Bourg bis, versmalling van de E40, ontradingsparking, ...). Er bleef dus eigenlijk niet veel ruimte meer over voor overleg en nieuwe voorstellen. Zo goed als alle bewoners hebben dat terecht benadrukt. Het project was al van tevoren in detail uitgewerkt en met de mening of de zorgen van de omwonenden werd weinig of geen rekening gehouden.

d) Tot slot dient men een aantal aspecten van de praktische organisatie van de bijeenkomsten te herzien. Bijvoorbeeld: dossiers zoals Kolonel Bourg hebben de debatten gedeeltelijk gemonopoliseerd, waardoor onvoldoende tijd overbleef voor andere thema's. Dit is jammer, temeer daar deze kwestie slechts voor een klein gedeelte van de aanwezigen op de vergaderingen rechtstreeks van belang was en het richtschema geen enkele invloed op de kwestie had. Aangezien het hefboomgebied zeer uitgestrekt en veelzijdig is, was het interessant geweest om algemene voorlichtingsvergaderingen te organiseren over de grote krachtlijnen en daarnaast per gebied voorlichtingsvergaderingen over de bijzonderheden. Dat had men eerder in het proces met het studiebureau moeten plannen. Wat het RTBF-VRT richtschema betreft, was dit niet mogelijk omdat wij geen voorafgaande kennis hadden van de inhoud van de vergaderingen.

Een ander voorbeeld van overleg komt uit de gemeente Etterbeek: als gevolg van specifiek overleg met de handelaars binnen het kader van de heraanleg van het Jourdanplein kwam de geplande ondergrondse parkeergarage onder het plein op de helling te staan.

Premières pistes pour la nouvelle place Jourdan !

La Place Jourdan fait la fierté de tous les Etterbeekoïses ! Mais si le quartier alentour a incontestablement retrouvé toute sa vitalité – grâce entre autres aux rénovations réalisées par la Régie foncière – il ne faut pas être fin observateur pour constater que la place elle-même mériterait bien un petit rafraîchissement. Justement, l'idée est dans l'air depuis quelques années.

Ce n'est toutefois pas la commune qui mène le jeu dans ce dossier. Le réaménagement de la place Jourdan est un projet entièrement pris en charge (et financé) par Beliris, dans le cadre d'un accord de coopération conclu entre l'Etat fédéral et la Région de Bruxelles-Capitale. Ce qui n'empêche évidemment pas Etterbeek d'avoir son mot à dire et de veiller à ce qu'un éventuel projet tienne compte du souhait de celles et ceux qui fréquentent la place tous les jours.

Une première étape avait été franchie il y a un an, lorsqu'avaient été présentés au public les résultats d'une vaste enquête effectuée auprès des commerçants, habitants et autres habitués des lieux. Cette première réunion avait déjà révélé quelques tendances et a permis au bureau d'architecture chargé de plancher sur le projet de présenter plusieurs pistes à la commune.

D'emblée, certaines ont écartées, comme celle qui envisageait la construction d'un parking sous la place Jourdan. Motif : un tel chantier serait extrêmement préjudiciable aux commerçants. On parle bien d'un parking souterrain,

mais il s'étendrait plutôt sous la rue Froissart, avec une sortie piétonne à l'entrée de la place. Les automobilistes seront par ailleurs encouragés à laisser leur véhicule dans un autre parking prochainement accessible sous le bâtiment Linden II, situé dans le prolongement du piétonnier Jourdan. Sur la place elle-même, une trentaine d'emplacements seraient maintenus, la majeure partie de l'espace étant convertie (du côté de la grande surface) en zone piétonnière. La formule qui suscite le plus l'enthousiasme communal prévoit en outre une place entièrement « minéralisée », agrémentée d'un élégant alignement de jets d'eau, de nouveaux arbres et d'un lien verdurisé vers le parc Léopold. Pour compléter le tableau, ajoutons enfin que le marché dominical serait bien évidemment maintenu, de même que la friterie dont la rotonde disparaîtrait au profit d'une nouvelle structure rectangulaire.

Voilà dans les grandes lignes la première ébauche de projet que les autorités communales et le bureau d'architecture qui en est l'auteur (Sum Project) ont présentée, fin juin, aux habitants, aux commerçants et usagers de la place.

Une réunion qui a révélé les positions contrastées des uns et des autres à l'égard des aménagements envisagés sur la nouvelle place Jourdan. La commune souhaiterait maintenant étendre la concertation à des ateliers participatifs réunissant des habitants et des commerçants. Ateliers dont les conclusions pourraient cette fois inspirer aux architectes un projet définitif...



Bron: la Vie Etterbeekoïse n°6, 2008

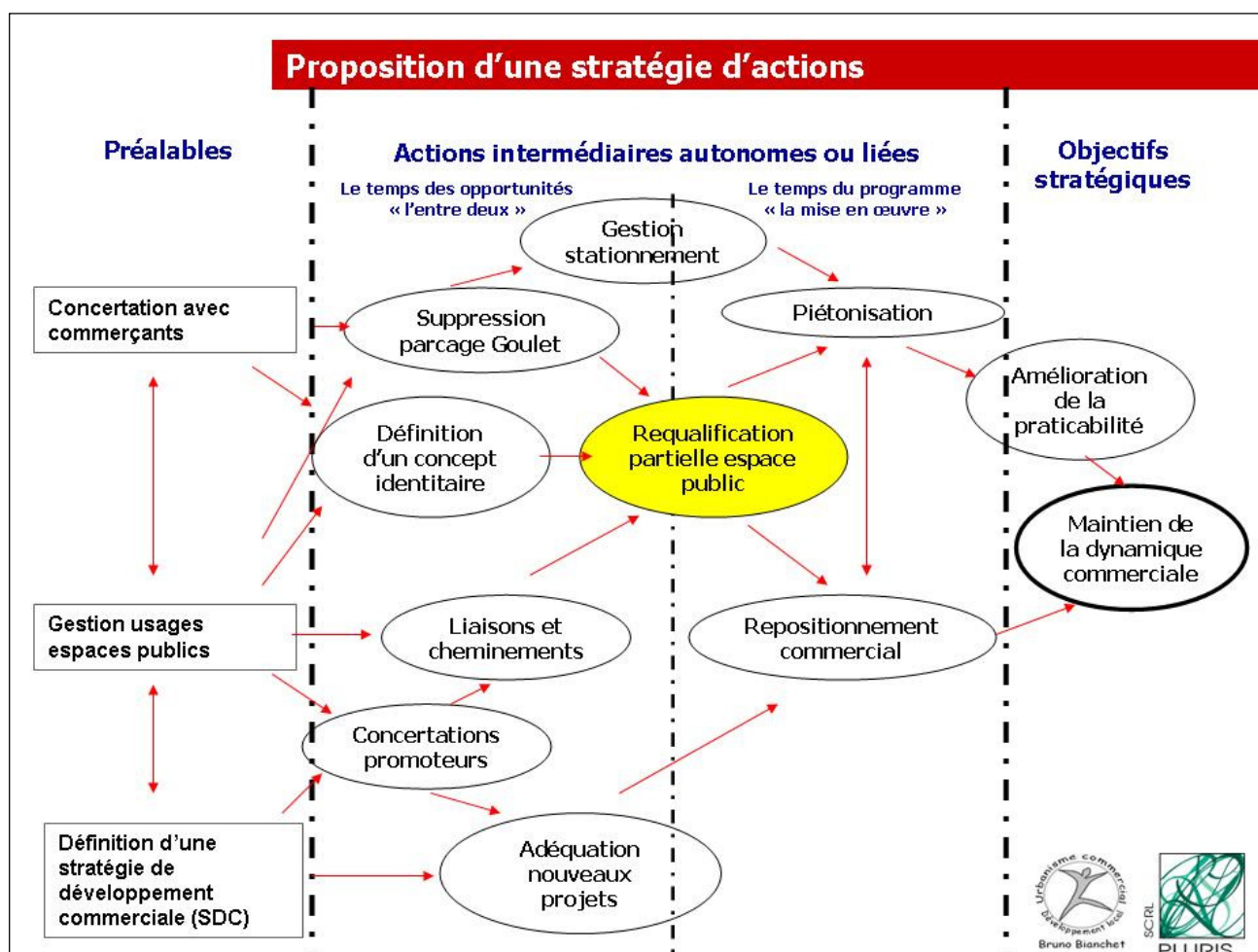
5.4.2 EFFECTENSTUDIES

De effectenstudies

Sommige privé- of overheidsprojecten kunnen het leefmilieu of de levenskwaliteit in de stad sterk aantasten. Vanwege hun omvang, aard of ligging kunnen sommige projecten belangrijke sociale of economische gevolgen hebben. Dergelijke projecten worden opgesomd in bijlagen A en B van het BWRO. Zij moeten worden onderworpen aan een voorafgaande effectenstudie, zodat precies kan worden bepaald welke overlast deze projecten kunnen veroorzaken en welke maatregelen nodig zijn om deze overlast te voorkomen, te doen verdwijnen of zo veel mogelijk te beperken. Naargelang het belang van het project neemt deze evaluatie de vorm aan van een effectenverslag of een effectenstudie, die enkel mag worden uitgevoerd door projectauteurs die door het Gewest zijn erkend. Bovendien moet er een sociaal-economisch luik in deze studies worden opgenomen.

Vorbereitung op sociaal-economische effecten

Bij wijze van voorbeeld halen we hier een originele studie aan over de 'sociaal-economische weerslag van het verkeersvrij maken van het Louiza-knelpunt in Brussel'¹¹, een initiatief van de Directie Vervoerbeleid van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.



5.4.3 DE INITIATIEFNOTA'S

We vermelden hier de nota betreffende de Aanbevelingen inzake het beheer van de bouwplaatsen op de openbare weg binnen de handelswijken¹².

¹¹ Bruno Bianchet en Pluris cvba - 2007

¹² http://www.esr.irisnet.be/site13/plone/publicaties/andere-publicaties-1/autres-publications-de-la-chambre-des-classes-moyennes/Recommandations_approuvees_nl.pdf/view

Recommandations en matière de gestion
des chantiers en voirie au sein des
quartiers commerçants

Chambre des classes moyennes

Tevens vermelden we het voorstel van ordonnantie over de commerciële gemengdheid dat daadwerkelijk werd opgenomen in het Brussels Regeerakkoord 2009-2014 en dat ruime steun krijgt van de Kamer van de Middenstand.

6 FASE 5. HET PANEL

6.1 DOEL EN SAMENSTELLING

Om onze aanbevelingen te valideren of zelfs te verrijken, hebben wij ze voor onderzoek voorgelegd aan een panel van vijftien deskundigen, onder wie:

- ❑ vertegenwoordigers van de betrokken economische sectoren;
- ❑ overheidsactoren;
- ❑ vertegenwoordigers van de Brusselse middenstandsorganisaties.

Behalve de speciale afgezanten en de leden van de Brusselse middenstandsorganisaties (Mevrouw Werth, de heren Markey, Moreau en Van Assche) waren de volgende personen aanwezig:

- Atrium: Erik Baptist en Valérie Dussart
- Bruxelles Développement: Marie Demanet
- Kabinet van Minister Cerexhe: Raphaël Houben
- De gemeente Anderlecht: Eric Romain
- Flagey: Raymond Coduys
- Louizagalerij: Bernard Van Schrieck
- GCCB: Jacques Indekeu
- Brussels Gewest: Ann Pulings
- Unizo: Rudy Allemeersch

6.2 SYNTHESE VAN DE INGREPEN

Discussie 1: doel: reacties verzamelen over methodologie en resultaten

Raymond Coduys: Flagey is een voorbeeld van een actie die niet voor herhaling vatbaar is, vooral betreffende:

- ❑ de duur van de werf;
- ❑ bepaalde voorzieningen (voorbeeld: de fontein was zeer duur en heeft dit jaar nog maar één keer gewerkt).

Jacques Indekeu:

- ❑ overleg = probleem van machtsverhoudingen: Openbare Werken houdt geen rekening met handelaars (uitzondering: Nieuwstraat, maar de werf werd opgevolgd door de dienst Stedenbouw en niet door Openbare Werken).
- ❑ Mutaties als gevolg van werken: men moet realistisch blijven over de gevolgen van werken op de mutatie van de ruimte, zowel voor de handelaars als voor de bewoners. Flagey (vooral vanuit het oogpunt van de handelaars) en Sint-Katelijne (vanuit het oogpunt van de gezinnen met betrekking tot het lawaai) zijn goede voorbeelden van 'voor-en-na' mutaties.

Marie Demanet: stelt zich vragen bij de methode van voorselectie van de sites:

- ❑ Waarom heeft men De Brouckère gekozen, terwijl de werken niet recent zijn?
- ❑ Waarom werden sommige sites met twee sterren niet geselecteerd? (Dapperheidsplein is een goed voorbeeld)
- ❑ Waarom Sint-Katelijne, waar de werken van 2009 een verlengstuk waren van werken die in 2001 zijn begonnen?

Bruno Bianchet: Binnen het kader van dit onderzoek hebben de auteurs van het project zich moeten beperken tot drie gevallen. Zij hebben gezocht naar contrasterende gevallen die representatief zijn voor de verscheidenheid van Brussel. De keuzes werden gemaakt omwille van de bijdrage die ze konden leveren tot het project.

Marie Demanet dringt er ook op aan dat er meer aandacht had kunnen worden besteed aan de weerslag van de werken op de mobiliteit (alternatieven voorstellen en keuzes motiveren).

Bruno Bianchet: we hebben ons hier willen toeleggen op de gevolgen van de voltooide werken op de sociaal-economische actoren.

Francine Werth: herinnert aan de context en de doelstellingen van de opdracht.

Bernard Van Schrieck: beklaagt zich over de geringe politieke tussenkomst en de gebrekkige opvolging van het onderhoud van de openbare ruimten.

Francine Werth: wijst op twee lessen van het onderzoek:

- het gebrek aan overleg met de handelaars en de bewoners;
- het ontbreken van een studie van de sociaal-economische effecten.

Gilbert Markey: herinnert aan een opiniepeiling die in Sint-Katelijne werd gehouden en waaruit bleek dat slechts ¼ van de bevroegden achter het project stonden (NVDR dit is het openbaar onderzoek dat voor de aanvang van het project werd uitgevoerd).

Erik Baptist: doet de volgende vaststellingen:

- overleg: de handelaars reageren niet altijd op de uitnodigingen en de informatie (rode aanplakbiljetten) → beter om hen in te lichten zolang de werken aan de gang zijn;
- verkeersvrij maken: dit verandert alles, zowel voor de handelszaken als voor de gezinnen en voor de structuur van het onroerend goed;
- logistiek: de inrichtingen dienen rekening te houden met de logistiek (leveringen...) van de organisatie, maar ook met de materialen en de manier waarop ze worden gebruikt (voetgangerswegen zijn vaak niet geschikt voor leveringen → ze gaan meteen stuk).

Francine Werth: herinnert eraan dat het GOP voorschrijft dat, als een zone verkeersvrij gemaakt wordt, eerst een onderzoek moet worden gemaakt dat ook de sociaal-economische gevolgen bestudeert. We stellen vast dat dit niet altijd wordt toegepast.

Eric Romain: doet de volgende vaststellingen:

- Luchtvaartsquare: deed dienst als openluchtparking en heeft een specifieke commerciële functie (textielgroothandel);
- Wijkcontract: wijkcontracten voorzien in een inspraakproces, maar slechts weinig handelaars komen opdagen → de vraag is in hoeverre de overleg/inspraakprocessen aan dit soort publiek zijn aangepast.
- Vaststelling: parkeerplaatsen worden vaak ingenomen door de handelaars en hun personeel. De klanten moeten daardoor verder weggaan, maar zij doen dit niet want zij betalen dikwijls contant en ze zijn bang om overvallen te worden → dubbel parkeren. Een oplossing kan zijn dat de handelaars en hun personeel in de openbare parkeergarages parkeren.
- Duur van de werf: de actiemiddelen van de gemeenten zijn beperkt. Vele werven in Brussel zijn van dezelfde aannemer en dat is moeilijk te beheren.
- Parkeerkaart (toegang tot het plein): er werden te veel van deze kaarten uitgereikt en er blijven auto's op het plein geparkeerd. Een ander probleem is de kwestie van de leveringen en de schade die door de vrachtwagens wordt aangericht. Dit probleem kan worden verminderd door middel van een betere opvolging door de politie.
- Onderhoud: de opdrachtgever staat niet in voor het onderhoud.

Bernard Van Schrieck: het is van belang om het probleem van de veiligheid in overweging te nemen, net zoals het onderhoud van de openbare ruimte.

Wat het overleg betreft: de handelaarsverenigingen hebben de e-mailadressen van alle handelaars en dat kan een interessant informatiekanaal zijn.

Jacques Indekeu: benadrukt de volgende punten:

- de handelaars zijn dikwijls niet op het overleg voorbereid;
- als er een betere controle op het parkeren was, dan zouden de handelaars en hun personeel zeker meer gebruik maken van het openbaar vervoer;
- de openbare parkeergarages van de binnenstad zijn eigendom van ING, dat een monopolie heeft. Zij verhuren de plaatsen voor 200 €/maand en dat is duur voor een handelaar.

Francine Werth: herinnert aan de aanbeveling van de Kamer van de Middenstand betreffende de werven.

Discussie 2: Zijn de voorstellen bruikbaar voor Brussel?

Jacques Indekeu: zou willen dat de reflectie wordt doorgezet, bijvoorbeeld via een doctoraatsthesis.

Anton Van Assche: vraagt dat het verslag de bron van de doelstellingen van de verschillende ingrepen en de methode zou preciseren.

Anton Van Assche: stelt vast dat:

- de sociaal-economische ontwikkeling niet voorkomt in de doelstellingen, wat een goede illustratie is van de prioriteiten van de overheid;
- er steeds gewag gemaakt wordt van de heringerichte plaatsen, maar nooit van het omliggend gebied (verbinding).

Erik Baptist: onderstreept dat:

- men ook rekening moet houden met de effecten van een inrichting 's avonds (meer lawaai als gevolg van meer terrasjes ...)
- tijdens de aanbesteding van een werf dient de overheid de duur van de werf te bepalen en niet de aannemer, want die verlengt de termijnen om verschillende werven tegelijkertijd te kunnen beheren.

Eric Romain: verduidelijkt dat de overheid wel degelijk de duur van de werven vastlegt, maar de aannemers kunnen de termijnen verlengen in geval van laattijdige betaling... en dat komt vaak voor.

Rudy Allemeersch: deelt zijn ervaringen:

- wanneer bij de heraanleg van een plein bijvoorbeeld een taxistandplaats wordt ingericht tegenover een winkel, dan zal die veel klanten verliezen (Jourdanplein);
- er werden al verscheidene acties gevoerd om de algemene mobiliteit in Brussel te verbeteren, maar er wordt niets ondernomen om de toegang tot de handelszaken zelf te verbeteren;
- leveringen: men moet het gebruik van bestelwagens aanmoedigen en de werktijden verschuiven, maar als tegenprestatie moet men de handelaars respecteren. Er moeten plaatsen voor laden en lossen komen in de buurt van de handelszaken (en niet drie straten verder). Men moet bepaalde parkeerkaarten uitreiken voor handelaars die vroeg aankomen en laat vertrekken (en die dus niet het openbaar vervoer kunnen gebruiken). Er moeten parkeerplaatsen komen voor bestelwagens. Doet men dit niet, dan sluiten de handelszaken.

De handelaars willen gerust inspanningen doen, maar binnen de mate van het mogelijke. Voor het overige zou de overheid met hun verwachtingen moeten kunnen rekening houden.

Marie Demanet: is van oordeel dat er een culturele misvatting heerst om altijd grootscheepse werven voor complete hernieuwing te willen maken. Zij onderstreept het belang van:

- flexibele inrichtingen;
- rekening te houden met kwalitatieve criteria voor stadsinrichting (stedenbouwkundigen houden niet altijd rekening met alle realiteiten van de stad);
- het project aan te passen aan de context en de specifieke kenmerken van de stad: men moet de plaatsen karakteriseren alvorens met de werken te beginnen.

Bernard Van Schrieck: onderstreept dat in Frankrijk schadevergoedingen worden uitbetaald als een werf negatieve gevolgen heeft voor een handelszaak. Politici moeten verantwoordelijker zijn voor hun daden.

Francine Werth: sluit de sessie af met het verzoek om de volgende punten in het onderzoek op te nemen:

- het onderzoek van Sint-Katelijne;
- de bron van de doelstellingen;
- aandringen op het belang om vooraf de specifieke kenmerken van de plaatsen te karakteriseren;
- dat men zich laat leiden door de Franse ervaring met schadevergoedingen;
- de kwestie van de parkeergelegenheid voor de handelaars (aangepaste bewonerskaart, leveringen ...).

7 CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN

7.1 DE GROTE LESSEN

7.1.1 EEN RUIME WAAIER VAN INSTRUMENTEN

De achtereenvolgende Brusselse Regeringen hebben een ruime waaier van instrumenten voor het beheer van het grondgebied in het leven geroepen. Deze vermeerdering is inherent aan deze complexe en transversale materie, die heel de sociaal-economische dynamiek bepaalt. Sommige van deze instrumenten hebben een meer directe weerslag op de economische ontwikkeling. Ter herinnering vermelden wij:

- het GBP, dat de mogelijke bestemmingen omschrijft volgens een zoneringsprincipe en linten voor handelskernen, een element dat kenmerkend is voor het Brussels Gewest;
- de GSV, die de inrichting en de bruikbaarheid van de plaatsen regelt;
- het GewOP, dat grote intenties omschrijft, vooral op het gebied van economische ontwikkeling;
- het PIO, dat 10 strategische gebieden identificeert en een 'megawinkelcentrum' voorstelt in het noorden van Brussel;
- het SHO, dat richting geeft betreffende handelsoontwikkeling;
- het IRIS-plan, dat de grote principes en richtlijnen inzake mobiliteit definieert;
- de BBP's, die de bestemmingen op plaatselijk niveau omschrijven;
- de Wijkcontracten, die hefboomen zijn voor interventies op plaatselijk niveau;
- de richtschema's, die lokale richtinggevende documenten zijn, in het bijzonder op het gebied van economische ontwikkeling.

Het is door de verschillende processen en arbitrages te combineren dat de gebuiken van het grondgebied aan de oppervlakte komen. Het is echter niet altijd eenvoudig voor niet-ingewijden om hieruit wijs te worden.

7.1.2 REALISATIES MET ZEER MATIGE RESULTATEN

Het doel van deze beschouwing was na te gaan hoe efficiënt de inrichtingen zijn ten opzichte van de economische bedrijvigheid. De resultaten zijn hooguit matig en zeer uiteenlopend voor elk van de drie gevallen.

Het Flageyplein

+	-
<ul style="list-style-type: none"> • Overlegproces • Imago hersteld • Functionaliteit en compromis over het gebruik (auto's – openbaar vervoer – tweewielers – voetgangers) • Echt knooppunt van modale overdracht • Originaliteit van sommige meubels • Groei van de verkeersstromen • Echte ontmoetingsruimte • Toe-eigening • Toegenomen aantrekkelijkheid • Ontwikkeling van de horeca 	<ul style="list-style-type: none"> • Duur van de werf • Parkeergarage nog steeds gesloten • Beschadigingen (kwetsbaarheid van sommige voorzieningen) • Beheer van de openbare ruimte schiet tekort (overlast, te beginnen met geluidshinder) • Talrijke contrasten (in het bijzonder tussen de openbare ruimte en de gebouwen) • Te weinig integratie en verbinding tussen het plein en de omliggende straten • Contrasterend algemeen beeld • Lege cellen • Leveringen

Met betrekking tot de inrichting van het Flageyplein wordt het resultaat als zeer matig beoordeeld en beleefd, te meer daar de parkeergarage nog steeds niet in gebruik is en al heel wat beschadigingen vastgesteld worden. Sommige horeca-uitbaters zijn tevreden, maar dat gevoel leeft zeker niet bij iedereen.

De Luchtvaartsquare

+	-

<ul style="list-style-type: none"> • Verfraaiing van het plein • Einde van de bypass 	<ul style="list-style-type: none"> • Te weinig overleg tussen de economische actoren • Duur van de werf • Parkeerdruk • Beschadigingen (kwetsbaarheid van bepaalde voorzieningen) • Beheer van de toegangskaarten weinig doeltreffend • Geen enkele weerslag op de verkeersstromen • Lage functionele waarde • Leveringen • Isolement van de 'textieldriehoek' nog toegenomen
--	--

De inrichting van de Luchtvaartsquare wordt tegenwoordig negatief beoordeeld en beleefd. Dat is hoofdzakelijk te wijten aan een tekort aan functionaliteit, vooral op het gebied van de bruikbaarheid (toegang, parkeren, leveringen, ...) van de plaats. Dat is vooral het gevolg van een gebrek aan dialoog tussen de overheid en de betrokken actoren. Deze evaluatie roept onvermijdelijk een gevoel van nutteloosheid op.

Het Sint-Katelijneplein en de Oude Graanmarktstraat

+	-
<ul style="list-style-type: none"> • Overlegproces • Opwaardering van het erfgoed • Functionaliteit en compromis over het gebruik (auto's – openbaar vervoer – tweewielers – voetgangers) • Zichtbare kwaliteit • Groei van de verkeersstromen • Echte leefruimte (stadssfeer) • Toe-eigening • Toegenomen aantrekkelijkheid • Functionele mutatie • Ontwikkeling van de horeca 	<ul style="list-style-type: none"> • Te weinig informatie • Gebrek aan openbare banken (maar die worden vlug ingenomen door behoeftigen) • Beschadigingen (kwetsbaarheid van sommige voorzieningen, zoals de paaltjes) • Ontoereikend beheer van de openbare ruimte (overlast, te beginnen met geluidshinder) • Parkeerrotatie uitbreiden (voorkeur voor zeer kort parkeren) • Leveringen • Functionele mutatie • Moeilijke toegang, vooral voor grotere voertuigen

Van de drie onderzochte gevallen roept dit geval beslist de meeste positieve reacties op. Men mag echter niet vergeten dat het handelsaanbod een functionele mutatie ondergaat (van 'run shopping' naar 'fun shopping'). Door het stijgend aantal animaties wordt de plaats steeds moeilijker leefbaar.

7.1.3 ENKELE GOEDE PRAKTIJKEN

Naar aanleiding van het benchmarkonderzoek hebben we een aantal goede praktijken overgenomen, die volgens ons met enkele aanpassingen goed naar de Brusselse context kunnen worden overgebracht.

- **Charters:** zij worden steeds vaker gebruikt in Frankrijk. Hun voordeel is dat ze concrete en praktische informatie verschaffen, fouten en conflicten anticiperen en op niet-dwingende manier bepaalde gunstig bevonden praktijken aanmoedigen. De 'nota betreffende de aanbevelingen inzake het beheer van de bouwplaatsen op de openbare weg binnen de handelswijken' is een technische nota die kan dienen als basis om een charter in dit opzicht op te maken. De UCM heeft een ontwerpcharter betreffende de mobiliteit in de binnenstad opgesteld, dat eveneens bruikbaar is. Het principe van een charter impliceert dat het ruim aan bod komt in de media en gesteund wordt door alle betrokken actoren, te beginnen met de verkozenen.
- **Overleg:** is tegenwoordig een onderdeel van tal van stedenbouwkundige procedures en wordt soms op eigen initiatief georganiseerd. Handelaars en andere economische actoren stellen echter dikwijls vast dat het op een mislukking uitdraait. Wij zien daar verscheidene redenen voor:
 - Overleg moet op een professionele en onafhankelijke manier worden aangepakt.
 - Het overleg dient specifiek afgestemd te zijn op de handelaars en de overige economische actoren.
 - Vele handelaars en andere economische actoren hebben onvoldoende belangstelling en blijven al te vaak in het isolement.
 - Sommige groeperingen en verenigingen zijn onvoldoende representatief.
 - Overleg begint vaak laat, nadat projecten al van start zijn gegaan.
- **Evaluaties:** deze praktijk wordt in het algemeen nog steeds weinig toegepast op het gebied van stedenbouw. Deze beschouwing is dan ook een voorbeeld voor Brussel. Deze benadering kan wel misverstanden oproepen. Het is echter helemaal niet de bedoeling om 'aan te klagen' of 'af te straffen', dan wel om 'lessen te trekken uit vroegere ervaringen en beslissingen' om in de toekomst efficiënter tewerk te kunnen gaan. Dat lijkt zeker opportuun, zowel gezien de belangrijke investeringen, als de gevolgen. Op die manier beschouwd, is de evaluatie veeleer een principe van goed beheer.

Het is ook van belang om de evaluatie niet te verwarren met de effectenstudie. Deze laatste wordt tegenwoordig dikwijls door de wetgever opgelegd. Ze wordt vooraf uitgevoerd en het sociaal-economische luik wordt maar al te vaak verwaarloosd. Slechts heel zelden worden specifieke stappen in die richting ondernomen.
- **Privé-actoren concreet betrekken** bij het beheer van de openbare ruimten: wij hebben het voorbeeld aangehaald van het Business Improvement District (BID). Dit concept wordt tevens vermeld in het Brussels Regeerakkoord 2009 – 2014. Het Angelsaksische model lijkt misschien moeilijk om zomaar over te nemen, maar men kan er wel heel wat van leren. Wij merken hierbij echter op dat, volgens onze inlichtingen, meestal de vastgoedeigenaars betrokken zijn, en duidelijk minder vaak de handelaars.
- **In het Brussels Gewest** bestaan er tevens een aantal initiatieven die meer bekendheid en reikwijdte verdienen.

7.2 ENKELE AANBEVELINGEN

We hebben een aantal lessen geleerd van deze beschouwing en de paneldiscussies. We kunnen nu dan ook enkele aanbevelingen formuleren betreffende de diverse aspecten van deze thematiek.

De studies

- ❑ **Evaluatie:** De beschouwing tijdens de paneldiscussies riep veel belangstelling op. We herhalen dat deze reflectie van verkennende aard was en gelimiteerd was tot een specifiek thema. Het lijkt van het allergrootste belang dat geëvalueerd wordt wat de gevolgen zijn van inrichtingen van openbare ruimten en meer in het algemeen wijzigingen in de context van het grondgebied. Verscheidene panelleden hebben de wens geuit dat dit soort beschouwing wordt voortgezet. Als men een kwantitatieve en kwalitatieve balans wil kunnen opmaken, moet men de projecten anticiperen (zoals het geval was in Bordeaux met de evaluatie van de effecten van de tram) of op zijn minst beschikken over betrouwbare gegevens die een diachronische vergelijking mogelijk maken, en dat is slechts zelden het geval.
- ❑ **Ex-ante studies:** hier hebben we het niet alleen over de impactstudies (of effectenstudies), maar ook over de sociaal-economische analyses die dateren van voor het project. Deze werkwijze dient ook meer uitbreiding te kennen. Men kan er immers heel wat fouten door voorkomen en ook zich voorbereiden op weerstanden en tegenstanden tegen het project in kwestie.

Het ontwerpen van openbare ruimten

- ❑ **Overleg:** hoewel het al ruim wordt toegepast, moet het nog worden uitgebreid en, vooral, aangepast aan de specifieke context van de economische actoren, zoals we al eerder hebben vermeld. Deze laatsten van hun kant moeten meer belangstelling tonen voor deze benaderingswijze. Wellicht is de specifieke begeleiding van de verenigingen wat dit betreft noodzakelijk.
- ❑ **Doelstellingen:** in kwesties van stedenbouw worden de doelstellingen van de verschillende acties slechts zelden expliciet geformuleerd. Zij zijn echter onmisbaar, al was het maar gewoon voor de evaluatie.
- ❑ **Bruikbaarheid:** dit is het geheel van kenmerken die het dagelijks gebruik van een site bepalen (plaatselijke toegankelijkheid, parkeergelegenheid, leveringen, zacht vervoer, bediening door het OV enz.). Hiermee moet men meer rekening houden. En zoals tijdens de panelronde werd gezegd: majestueuze aspiraties moeten soms wijken voor functionele overwegingen, wat zeker niet betekent dat de aanpak minimalistisch moet zijn.
- ❑ **Stedenbouwkundige integratie:** te veel inrichtingen lijken uitgevoerd te zijn in een optiek van een 'architectureel voorwerp' dat los staat van zijn stadscontext. Er moet meer aandacht gaan naar stedenbouwkundige coherentie en integratie.
- ❑ **De bestendigheid tegen weersinvloeden en beschadigingen van voorzieningen en meubilair:** dit moet absoluut met de projectauteurs worden overlegd, want onze kleine balans velt in dit opzicht een bijzonder streng oordeel. Enerzijds moeten de opdrachtgevers meer over deze kwestie gesensibiliseerd worden en anderzijds moeten meer eisen gesteld worden aan de opstelling van de bestekken. Daarnaast moet er meer 'sociale controle' komen en moeten ook de bewaking en de repressie worden verscherpt.
- ❑ **Naleven van werfduur en schadevergoeding:** een probleem dat verscheidene keren werd vermeld, is het niet-naleven van de aangekondigde termijnen. Wat dit betreft, kunnen we slechts verwijzen naar de eerder vermelde nota van de Kamer van de Middenstand die de ordonnantie van 3 juli 2008 betreffende de bouwplaatsen op de openbare weg wenst verder uit te werken. Behalve de geldende voorschriften lijkt het ons echter zeer nuttig om te beschikken over een document zoals een charter, waarin ieders verplichtingen worden opgesomd.

We herhalen tevens dat er een procedure bestaat die in een forfaitaire schadevergoeding¹³ voorziet voor handelaars die het slachtoffer zijn geweest van openbare werken en bijvoorbeeld 7 werkdagen hebben moeten sluiten. Men kan alleen maar vaststellen dat het Franse systeem duidelijk veel efficiënter lijkt. Daar geldt een vergoeding voor geraamde

¹³ 70 € per zelfstandige per sluitingsdag.

verliezen als gevolg van werken, voor rekening van het Fisac¹⁴, een procedure die een grondig onderzoek vereist.

Het beheer van de openbare ruimten

- ❑ **Toe-eigening en overlast:** de toe-eigening duidt op het verschijnen van verschillende gebruiksvormen voor een openbare ruimte, zij het voor doortocht, ontmoeting of animatie. Het is een van de voorwaarden voor het welslagen van de verwezenlijking van een openbare ruimte. De toe-eigening is een vector voor sociale banden, voor stadsidentiteiten, maar ook voor respect en sociale controle. Deze kwestie roept tegenwoordig veel debatten en reflecties op¹⁵. Twee belangrijke vaststellingen: 1. toe-eigening is zeker geen kwestie van toeval, maar moet doordacht en gepland worden; 2. toe-eigening moet beheerd worden. Wellicht op dit gebied zijn de eerder vermelde Angelsaksische ervaringen het meest indrukwekkend. Toe-eigening kan immers ook een bron van overlast, hinder en conflicten zijn. Het beheer van het gebruik van openbare ruimten lijkt tegenwoordig dan ook van cruciaal belang.
- ❑ **Evenementen:** op sommige plaatsen vinden er steeds meer plaats. Zij zijn een essentieel element geworden voor de aantrekkelijkheid van de stad. Maar ze zijn ook bronnen van overlast, te beginnen met het lawaai. Deze factor alleen al kan sommige bewoners of bedrijven de stad doen ontvluchten. Opnieuw is het uiterst belangrijk dat evenementen goed beheerd worden en dat de regels van goed nabuurschap worden nageleefd als men bewoners en activiteiten wilt vrijwaren.

¹⁴ Fonds d'Intervention pour les Services, l'Artisanat et le Commerce (het Interventiefonds voor Diensten, Ambachten en Handel), dat gevoed wordt door een belasting op bepaalde categorieën van handelsruimten van meer dan 400 m².

¹⁵ Een van vele referenties: Project for Public Spaces (<http://www.pps.org/>)