Diagnose

Studie voor de heraanleg van de openbare ruimte gelegen tussen de metrostations Clemenceau en Delacroix

Suède 36
sprl architectes
381B, avenue Van Volxem
1190 Bruxelles

TVA : BE 0865.051.146

+32(0)2 229 03 79
+32(0)485 071 384
info@suede36.be
www.suede36.be

Onderzoek uitgevoerd door Suède 36

Opdrachtgever
Gemeente Anderlecht

Compas Passer
Contrat de quartier durable
Duurzaam wijkcontract

contrats de quartiers durables
duurzame wijkcontracten
.brussels

béliris

ANDERLECHT

Inhoudsopgave

00
Inleiding p. 004

01
Werkmethode p. 006

02
Context p. 009

03
Juridische situatie en oriëntatie-plannen p. 026

04
Fysieke analyse p. 034

05
Leefomgeving p. 044

06
Handel en voorzieningen p. 051

07
Mobiliteit p. 055

08
Sociaal klimaat p. 061

09
SWOT p. 067

10
Bijlagen p. 070

00
Inleiding

01
Werkmethode

02
Context

03
Juridische situatie en oriën-tatieplannen

04
Fysieke analyse

05
Leefomgeving

06
Handel & Voorzieningen

07
Mobiliteit

08
Sociaal klimaat

09
SWOT

10
Bijlagen

00
Inleiding

01
Werkmethode

02
Context

03
Juridische situatie en oriëntatieplannen

04
Fysieke analyse

05
Leefomgeving

06
Handel & Voorzieningen

07
Mobiliteit

08
Sociaal klimaat

09
SWOT

10
Bijlagen

00
Inleiding

00
Inleiding

00
Inleiding

01
Werkmethode

02
Context

03
Juridische situatie en oriëntatieplannen

04
Fysieke analyse

05
Leefomgeving

06
Handel & Voorzieningen

07
Mobiliteit

08
Sociaal klimaat

09
SWOT

10
Bijlagen

Kuregem is een boeiende plek. Na jaren van verval als gevolg van de leegloop van de industriële sites investeert Brussel opnieuw haar energie in deze wijk, zoals de stad ook al deed voor de volledige kanaalzone. Het potentieel is enorm en dat heeft Abattoirs SA goed begrepen. De privégroep investeert in en denkt na over de toekomst, financiert culturele en sociale projecten en stelt de site open voor bijkomende activiteiten. De Ropsy-Chaudronstraat vormt de verbinding tussen de wijk en de perimeter van het Duurzame Wijkcontract Kompas en is daarom een sleutelplek, een onmisbare link met de gemengde en bewoonde stad.
Wij hebben de zone rond deze weg bestudeerd alvorens er een voorproject voor te ontwikkelen

Kuregem is een arbeiderswijk, een industriële en een multiculturele wijk. Het is een doorgangswijk met uitwisselingen, handel en verkeer. De bewoners van Anderlecht-centrum hebben Kuregem jaren de rug toegekeerd en verwaarloosd, maar nu richt deze buurt zich opnieuw op. De wijk die het voorwerp uitmaakt van dit onderzoek sluit aan bij de regionale beweging die de zone herdefinieert als een “nieuwe centraliteit” en ze onthult daarbij een onvermoede rijkdom.

Deze dynamische en zelfs gedurfde plek kent een nooit eerder gezien succes. De markt is een vaste waarde geworden tijdens exotische en alternatieve bezoeken aan de hoofdstad. Iedere zondag trekken er 100 000 mensen naartoe. De site wordt gerenoveerd op basis van een ambitieus masterplan dat ontwikkeld werd door Abattoirs SA.

Lans de andere kant van de as “Ropsy-Chaudron” is de wijk “Kompas, ook wel “Heyvaert” genoemd, bezig met de ontwikkeling van een wijkcontractprogramma. Dankzij deze projecten zal de wijk leefbaarder worden, want de handel in tweedehandswagens blijft immers voor heel wat overlast zorgen.

In de onmiddellijke omgeving van de zone zullen de ontwikkelingspolen uiteraard de toekomst van onze onderzoekszone beïnvloeden. De ontwikkeling van de openbare ruimtes rond het Zuidstation, van de site rond het station Brussel-West, de renovatie van de Ninoofsepoort en de aanleg van een park zijn allemaal investeringen die de Brusselse centraliteit zullen verplaatsen naar het kanaal.
In ons project stellen we voor om de Ropsy-Chaudronstraat te beschouwen als een nieuwe ontwikkelingspool. Deze straat ter hoogte van het kruispunt van de slachthuizen en de wijk vormt een as tussen het Zuidstation en het centrum van Anderlecht, het is een mobiliteitshub en een pool voor handel en horeca. Het potentieel is enorm. Op dit moment heeft de straat een negatief imago: files, vuil, een niet altijd terechte slechte reputatie, een gevoel van onveiligheid, verkrotting, tweederangswinkels en -snackbars. Het is zeker niet de bedoeling om de identiteit van de straat volledig te verloochenen, maar wel om het project te baseren op wat er vandaag bestaat: een levendige en volkse wijk met een onvergelijkbare dynamiek en plaats voor uitwisseling, diversiteit en creativiteit.

00
Inleiding

01
Werkmethode

02
Context

03
Juridische situatie en oriëntatieplannen

04
Fysieke analyse

05
Leefomgeving

06
Handel & Voorzieningen

07
Mobiliteit

08
Sociaal klimaat

09
SWOT

10
Bijlagen

01
Werkmethode

01
Werkmethode

00
Inleiding

01
Werkmethode

02
Context

03
Juridische situatie en oriëntatieplannen

04
Fysieke analyse

05
Leefomgeving

06
Handel & Voorzieningen

07
Mobiliteit

08
Sociaal klimaat

09
SWOT

10
Bijlagen

In het kader van het wijkcontract “Kompas” werd Suède36 door de Gemeente Anderlecht belast met een onderzoeksopdracht voor de herinrichting van de openbare ruimte tussen de metrostations Clemenceau en Delacroix”. Dit rapport brengt verslag uit van de eerste fase van het onderzoek: de diagnose.

Inleiding

De doelstelling van dit werk is komen tot een consensus met alle spelers over wat er moet gebeuren binnen deze zone.

Na deze diagnose zal de tweede fase bestaan uit de uitwerking van minstens drie visies m.b.t. de mogelijke ontwikkeling binnen de perimeter. Ten slotte zal dus een inrichtingsplan gemaakt worden voor het weerhouden inrichtingsscenario.

Zoals voorzien in het lastenboek volgt een begeleidingscomité de evolutie van het werk op.

De diagnose staat voor het resultaat en de analyse van de gegevens die bekomen werden op basis van onderzoek, observatie, overzichten, maar ook voor het resultaat van een overlegprocedure met de aanwezige spelers en de bewoners van de wijk.

01 Werkmethode

Een aantal verplichte gegevens in het lastenboek zijn niet kwantificeerbaar en vereisen een sociologische expertise. Dankzij deze benadering zal de diagnose beter aansluiten bij de ervaren realiteit van de wijk waardoor voorstellen kunnen worden uitgewerkt die passen binnen de sociale context.

00 Inleiding
01 Werkmethode
02 Context
03 Juridische situatie en oriëntatieplannen
04 Fysieke analyse
05 Leefomgeving
06 Handel & Voorzieningen
07 Mobiliteit
08 Sociaal klimaat
09 SWOT
10 Bijlagen

We denken onder andere aan :

- de identiteit van de wijk, de perceptie binnen en buiten
- de identificatie van de symbolische en belangrijke plaatsen
- de appreciatie van de leefomgeving, van het sociale klimaat
- de perceptie van de perimeter vanuit het standpunt mobiliteit, openbare en privéruimte, enz.
- de al dan niet uitgedrukte behoeften
- de collectieve praktijken van de wijk
- de banden met de buitenwereld
- de verschillende toe-eigeningen van de openbare ruimte op verschillende momenten van de week, van de dag, enz.

Deze gegevens zijn volgens ons even belangrijk voor de diagnose als de gegevens die verzameld worden op basis van een analytische benadering. Ze dienen trouwens om geïnterpreteerd, genuanceerd en gehiërarchiseerd te worden. Het schudden van de “fysieke” kaarten (staat van de gebouwen, van de openbare ruimte, enz.) en de “sociologische» kaarten (identiteit, symbolen, enz.) maakt het mogelijk om relevantere strategieën te definiëren.

Analytische methodes

Overzicht van de terreinen

Analyse van de bestaande gegevens

Een overzicht van alle lopende projecten

Cartografie van de resultaten

Participatieve methodes

In het kader van de diagnose werden verschillende participatieve methodes uitgewerkt:

Vragenlijsten (resultaten en analyse in bijlage)
interviews met bronpersonen.

Een werkgroep (resultaten en analyse in bijlage). Twee verkennende wandelingen: met een groep bronpersonen overdag. met een groep bronpersonen ‘s nachts.

Thematische ontmoetingen
MIVB
Bewonerscomités
Huis van Participatie
Atrium
Brussel Mobiliteit
Abattoirs
Cultureghem
Forum
CSV

1

2

1
Een moment tijdens de nachtwandeling
2
Werkgroep

00
Inleiding

01
Werkmethode

02
Context

03
Juridische situatie en oriëntatieplannen

04
Fysieke analyse

05
Leefomgeving

06
Handel & Voorzieningen

07
Mobiliteit

08
Sociaal klimaat

09
SWOT

10
Bijlagen

02
Context

Ligging

Geschiedenis van de wijk

De wijk Kuregem in statistieken

De renovaties binnen de zone

Spelers van de onderzoekszone

02
Ligging

De onderzoeksperimeter ligt tussen de metrostations “Clemenceau” en “Delacroix”. We bevinden ons in het hartje van de wijk Kuregem, in het noorden van de Gemeente Anderlecht.

1

2

00
Inleiding

01
Werkmethode

02
Context

03
Juridische situatie en oriën-tatieplannen

04
Fysieke analyse

05
Leefomgeving

06
Handel & Voorzieningen

07
Mobiliteit

08
Sociaal klimaat

09
SWOT

10
Bijlagen

1
Onderzoeksperimeter (SUEDE36).

2
De perimeter ten opzichte van het Brussels Gewest.

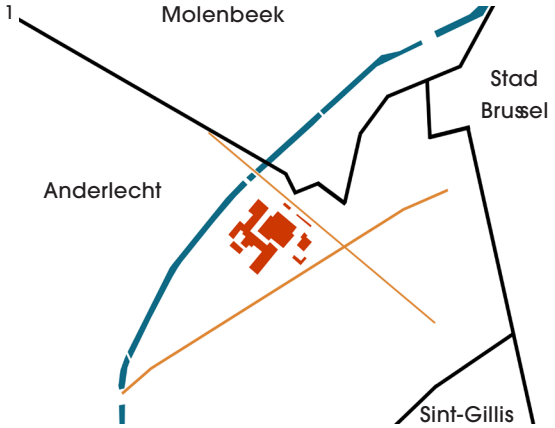
02
Ligging

De onderzoekszone ligt dicht bij de gemeenten Anderlecht en Sint-Jans-Molenbeek. De perimeter ontwikkelt zich langs de Ropsy-Chaudronstraat en wordt in het oosten begrensd door de Bergensesteenweg en in het westen door het Kanaal.

De onderzoekszone ligt dicht bij de Vijfhoek, het station Brussel-West en het Zuidstation en wordt bediend door twee metrostations. Ze is dus bijzonder goed gelegen. De afstand tussen de bovenvermelde polen kan te voet afgelegd worden. Historisch gezien was de as "Zuidstation/ slachthuizen" altijd al een druk parcours, omdat ze de verbinding vormt tussen de twee grote Brusselse markten.

Het katalyserende element van deze wijk is de aanwezigheid van de "Slachthuizen". Elke week, van vrijdag tot zondag, vindt de tweede grootste markt van Brussel plaats onder de hallen. De vleeshal is de bekendste specialiteit. Er komen elke week 100 000 bezoekers.

1



2

00
Inleiding

01
Werkmethode

02
Context

03
Juridische situatie en oriëntatieplannen

04
Fysieke analyse

05
Leefomgeving

06
Handel & Voorzieningen

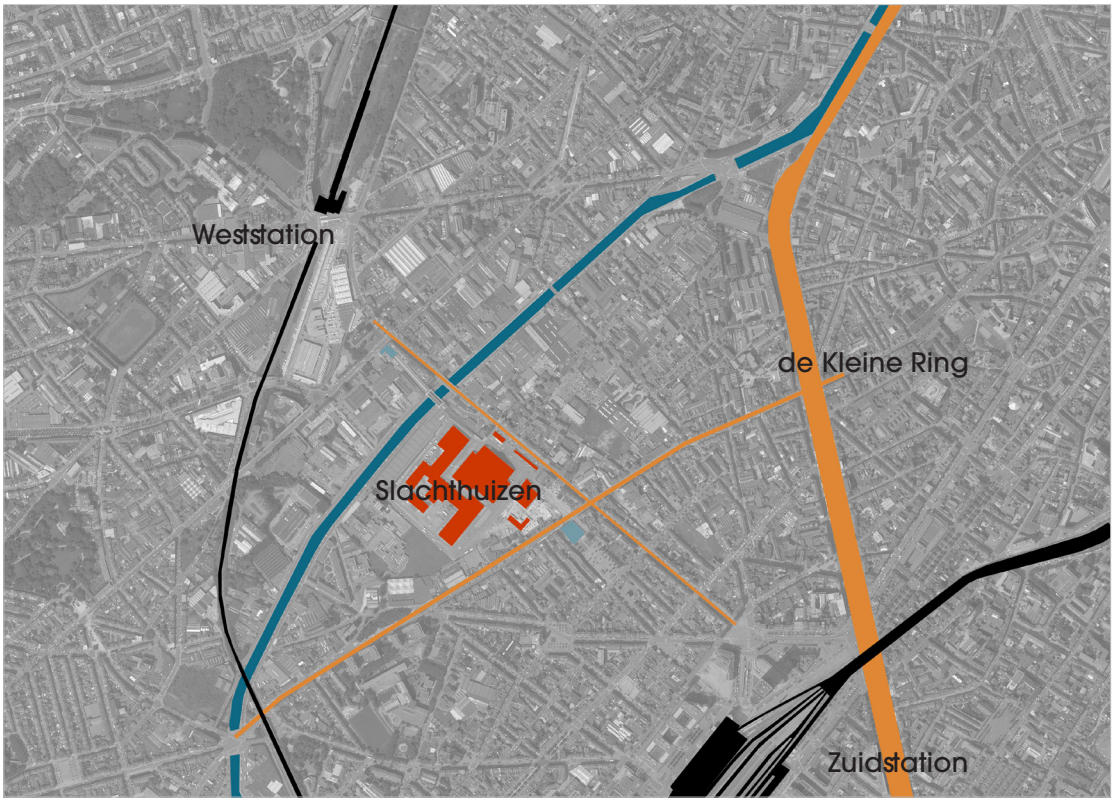
07
Mobiliteit

08
Sociaal klimaat

09
SWOT

10
Bijlagen

3



1 2 & 3
Schema's met de lokalisatie van de perimeter (SUEDE36).

02
Ligging

De wijk wordt goed bediend door het openbaar vervoer, in het bijzonder door de metrolijnen 1 en 6 met de stations Clemenceau en Delacroix. Er zijn ook twee buslijnen - de 46 verbindt de wijk rechtstreeks met het centrum van Brussel (de Brouckère) – en een tramlijn.

00
Inleiding

01
Werkmethode

02
Context

03
Juridische situatie en oriëntatieplannen

04
Fysieke analyse

05
Leefomgeving

06
Handel & Voorzieningen

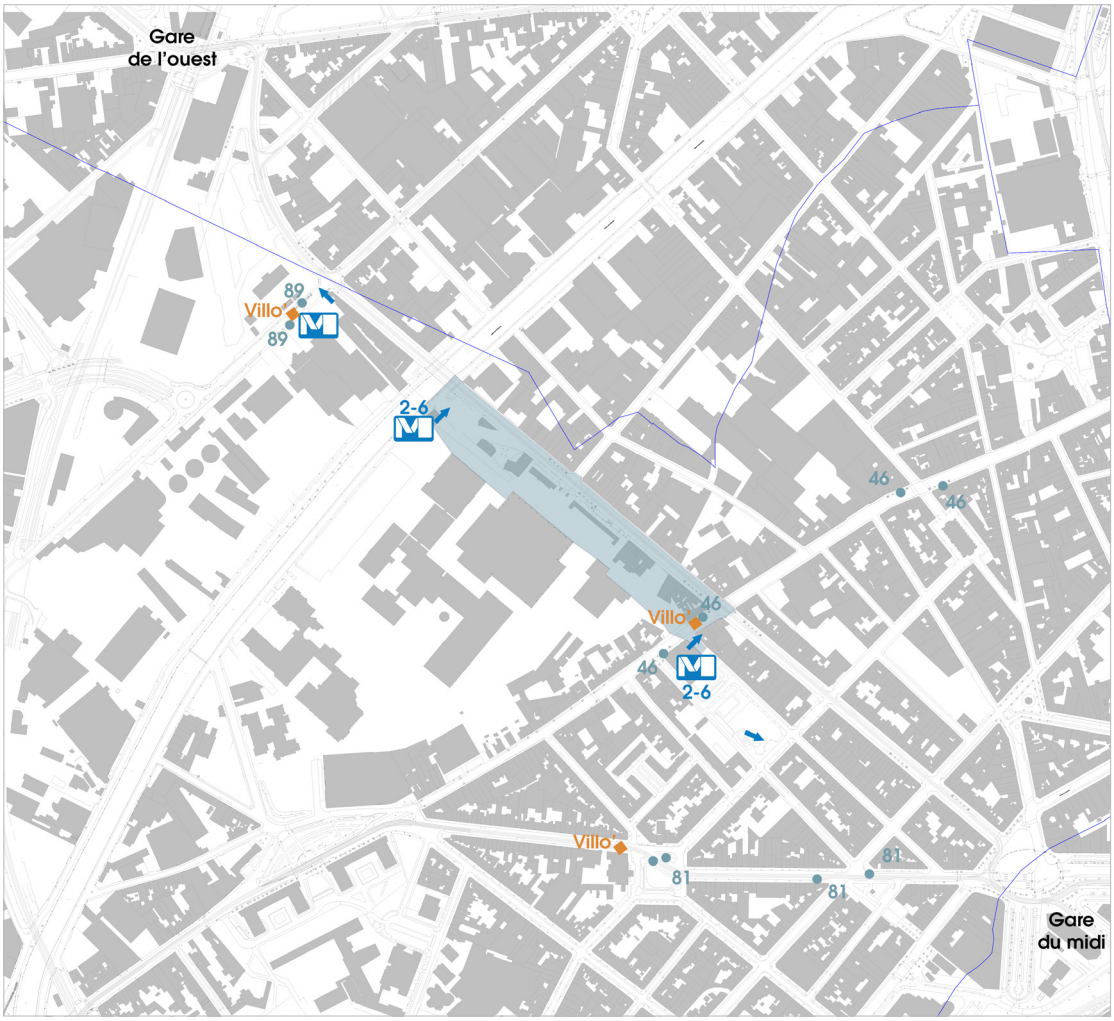
07
Mobiliteit

08
Sociaal klimaat

09
SWOT

10
Bijlagen

1



1
Ligging van de onderzoeksperimeter ten opzichte van het openbaar vervoer (SUEDE36).

02
Ligging

In het verleden heeft de wijk een belangrijke rol gespeeld in de industriële evolutie van Brussel. Kuregem was een belangrijke pool die draaide rond de veehouderij. Vandaag heeft de wijk niet langer de uitstraling van dit glorieuze verleden. Ondanks alles is de industrie van de slachthuizen gebleven, samen met enkele kleine ondernemingen en een allesoverheersende handel in tweedehandswagens rond de Heyvaertstraat die heel wat problemen veroorzaakt zonder echt duurzame werkgelegenheid te creëren.

1

Als we kijken naar het stadsweefsel van vandaag, dan herkennen we de oude industriële wijk die zich langs het Kanaal ontwikkelde. Hoewel de wijk door de industriële crisis in verval is geraakt, wint ze vandaag weer aan kracht dankzij privé- en openbare projecten en dankzij een dynamiek die nooit volledig verdwenen is. Het privéproject "master plan", dat ontwikkeld werd door Abattoir SA, is ambitieus. Er werd een nieuwe Hal ingehuldigd. De EFRO-fondsen voor de bouw van een nieuw slachthuis op de site werden aanvaard. De evenementen en initiatieven vermenigvuldigen zich en geven deze plek een nieuw imago. Het is absoluut een strategische plaats met een sterk potentieel voor de ontwikkeling van de "kanaal"-zone, die al sinds een paar jaar erg belangrijk is voor het Brussels Gewest.

00
Inleiding

01
Werkmethode

02
Context

03
Juridische situatie en oriëntatieplannen

04
Fysieke analyse

05
Leefomgeving

06
Handel & Voorzieningen

07
Mobiliteit

08
Sociaal klimaat

09
SWOT

10
Bijlagen

2

3

1
Schema van het stadsweefsel van de wijk Kuregem:
in het rood de "industriële wijk"
in het grijs de "residentiële wijk"
in het donkergrijs de wijk ZEMU Birmingham
in het oker de Erasmus-school (SUEDE36).

2
Luchtfoto van de wijk: het industriële verleden van Kuregem is duidelijk zichtbaar in het stadsweefsel.

02
Geschiedenis van de wijk

Kuregem is een oud gehucht van de gemeente Anderlecht dat gekenmerkt wordt door zijn industrieel verleden. Vandaag is het een multiculturele wijk die bekend is in Brussel en waar nog heel wat sporen van dit verleden te vinden zijn: kanaal, industriële gebouwen, arbeidershuisjes.

Kuregem, een industrieel verleden

Tot de 17de eeuw was Kuregem een landbouwdorp met molens en brouwerijen. Dankzij de aanwezigheid van de waterloop kwamen de eerste textielproducenten op industriële schaal zich er vanaf de 19de eeuw vestigen.

Pas na de aanleg van het kanaal Antwerpen-Brussel-Charleroi, dat de distributie van steenkool vergemakkelijkte, kwamen de eerste fabrieken zich hier vestigen.
Het hydraulische netwerk en de spoorweg die door de zone liep hebben geleid tot de volledige industrialisering van het hele westelijke deel van Brussel.

De wijk Kuregem zoals we ze vandaag kennen kreeg dus vorm tussen 1860 en 1890.
Tijdens deze periode ontstond een wijk met burgerhuizen tussen de Clemenceaulaan en de Rossini, de Fiennesstraat met het gemeentehuis, de wijken “Luchtvaart” en “Veeartsen” en de arbeiderswijken in het noordwesten.

Als gevolg van de oliecrisis van de jaren 70 sloten tientallen industriële bedrijven hun deuren in Kuregem en duizenden banen gingen verloren. Tussen 1974 en 1988 verdween ongeveer de helft van de industriële banen.

Kuregem en de immigratie

De eerste immigranten die aankwamen in Kuregem kwamen uit Vlaanderen. Door een grote hongersnood tussen 1845 en 1850 kwamen honderden landbouwers werk zoeken in de Brusselse industrie.

Bij golf van de eerste immigranten zaten ook heel wat leerbewerkers. Vooral in het begin van de 20ste eeuw kwamen ze zich vestigen in de buurt van het slachthuis. De meeste van hen waren Joden die op de vlucht waren voor de genocides in Rusland, Polen en Roemenië of, vanaf de jaren 30, voor het nazisme in Duitsland en Oostenrijk.

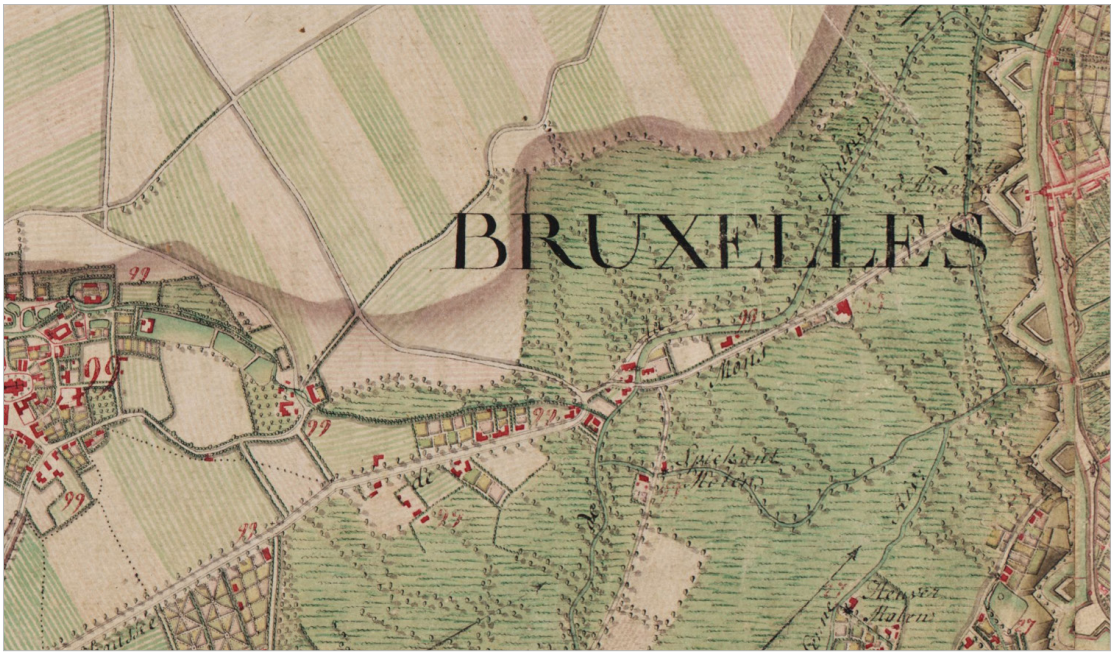
De tweede golf immigranten streek neer na de twee wereldoorlogen, toen België tussen 1948 en 1970 verschillende overeenkomsten afsloot met Italië en vervolgens Marokko, Turkije, Tunesië en Joegoslavië voor de levering van werkkrachten.
Sommige arbeiders die de mijnen verlieten kwamen zich vestigen in Brussel en ook in Kuregem.

Met de grote werven van de expo 58 en de economische boom van de jaren 60 wierven de fabrieken heel wat werkkrachten aan.

Eerst de Spanjaarden en de Grieken en later de Marokkanen en Turken. Zo kwam een nieuwe golf buitenlanders zich vestigen in Kuregem.

00 Inleiding
01 Werkmethode
02 Context
03 Juridische situatie en oriëntatieplannen
04 Fysieke analyse
05 Leefomgeving
06 Handel & Voorzieningen
07 Mobiliteit
08 Sociaal klimaat
09 SWOT
10 Bijlagen

1



1
Kuregem – kaart van Ferraris 1770-1778

02
Geschiedenis van de wijk

Tussen 1965 en 1975 zag deze sterk geïndustrialiseerde wijk met weinig groene ruimtes heel wat bewoners vertrekken naar andere Brusselse wijken die als “gezonder” en aangenamer beschouwd werden of naar de nabije rand.

Door de ligging in de buurt van het Zuidstation is Kuregem altijd al een doorgangswijk geweest. Sinds de jaren 80 stellen we een stijging van gezinnen van nieuwe immigranten vast. Kuregem is voor hen een eerste stap in afwachting van voldoende middelen om te verhuizen naar aangenamere wijken. Door het gebrek aan comfort, voornamelijk veroorzaakt door de handel in tweedehandswagens, het gebrek aan groene ruimtes en kwaliteitsvolle openbare ruimtes en de erbarmelijke staat van bepaalde goedkope woningen, wordt deze wijk dus ondergaan en maar zelden bewust gekozen.

In de jaren 70 kwamen streken vluchtelingen uit Latijns-Amerika en Libanon hier neer. Vanaf het einde van de jaren 80 was het de beurt aan de Afrikaanse vluchtelingen. En tijdens de jaren 90 ten slotte – na de val van de Berlijnse muur – kwamen de migranten uit Oost-Europa zich vestigen in de wijk. Het laatste decennium werd

1

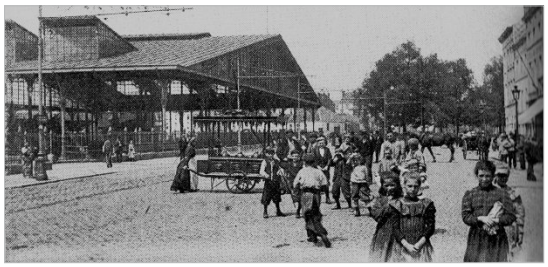
2

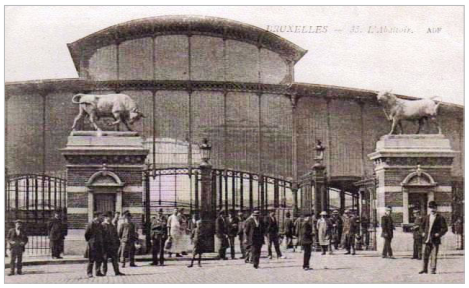
dan weer voornamelijk gekenmerkt door immigranten uit Brazilië, Bulgarije en Roemenië.

Vandaag heeft 40% van de bevolking van Kuregem niet de Belgische nationaliteit.

Als we rekening houden met de nationaliteit van afkomst of die van de ouders, dan is de meerderheid van de bevolking van vreemde afkomst.

Kuregem telt ook een groot aandeel immigranten die hier illegaal verblijven. Naar schatting gaat het om 20% van de bevolking. De nabijheid van het Zuidstation, de goedkope woningen en het werk dat gemakkelijk te vinden is op de markt of bij de verkopers van tweedehandswagens verklaren dit aanzienlijke cijfer.

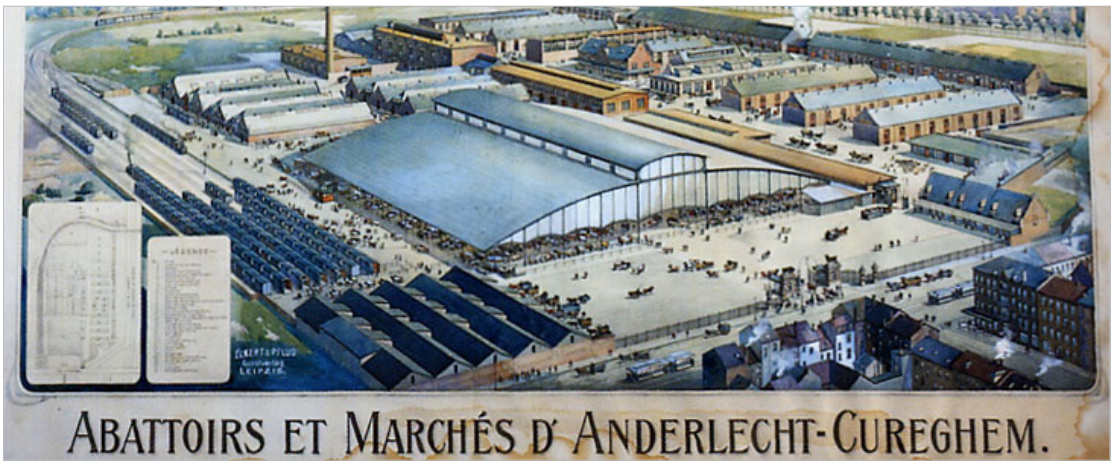
3


4


Kuregem en de Slachthuizen

We kunnen het niet over Kuregem hebben zonder de Slachthuizen te vermelden. En ook al zijn bepaalde functies die met de slachthuizen geassocieerd worden veranderd, toch blijven ze een bron van tewerkstelling voor de wijk en een aantrekkingspool op regionaal vlak.

In het verleden was de slachtactiviteit volledig geïntegreerd in de stad en verschillende

5


00
Inleiding

01
Werkmethode

02
Context

03
Juridische situatie en oriëntatieplannen

04
Fysieke analyse

05
Leefomgeving

06
Handel & Voorzieningen

07
Mobiliteit

08
Sociaal klimaat

09
SWOT

10
Bijlagen

1
Het station van Kuregem dat actief was tot in de jaren 80; het station was 20 jaar lang de plek waar de arbeiders aankwamen.

2
Industrieel landschap van Kuregem

3-4
Postkaarten van de Slachthuizen.

5
De site van de Slachthuizen tussen 1890 en 1930 met de beestenmarkt, de spoorweg.

02
Geschiedenis van de wijk

gemeenten hadden hun eigen infrastructuur om het vee te slachten. In 1838 beval de Stad Brussel de creatie van een meer gedecentraliseerd slachthuis, dicht bij de Ninoofsepoort. Maar omwille van hygiëne, lawaai, toegankelijkheid en gezien de steeds toenemende vraag naar vlees wilde de stad het slachtcomplex nog meer decentraliseren.
In 1887 werd een overeenkomst ondertekend. Deze voorzag een concessie voor een termijn van 50 jaar ten voordele van de Société Anonyme des Abattoirs et Marchés d'Anderlecht-Cureghem. Als tegenprestatie verbond deze vennootschap zich ertoe te zorgen voor de drooglegging van het moerassige terrein door de Zenne om te leiden en twee straten te verlengen: de Duitslandstraat (die de Ropsy-Chaudronstraat werd) om de site te verbinden met het Zuidstation en de Heyvaertstraat om de site te verbinden met de Kleine Ringlaan.
Dankzij voor die tijd ultramoderne technieken, de immense overdekte oppervlakte, de strategische ligging bij het kanaal en de gemakkelijke aanvoer van het veel via de spoorweg werd Kuregem al snel een markt die bezocht werd door mensen uit heel Brussel en zelfs heel België.

Net als de rest van de industriële sector, maakten ook de slachthuizen en crisis door na de twee oorlogen. Door het steeds snellere en doeltreffendere transport wordt een slachtactiviteit vlakbij de stad minder noodzakelijk. De crisis in de slachthuizen beïnvloedt ook de omliggende wijk. Heel wat winkels sluiten, de woningen verloederen en dat leidt tot een daling van de huurprijzen waardoor een armer publiek aangetrokken wordt.

In het begin van de jaren 80 overweegt de gemeente de sluiting van de slachthuizen.
Dit vooruitzicht leidt tot opstand bij de winkels en ondernemingen van de wijk. In 1983

1

2

besluiten de meesterslagers en de ondernemers van de wijk zich te groeperen in een anonieme vennootschap om de markt en de slachthuizen te redden. Ze richten de S.A. Abattoirs en de Marché d'Anderlecht (Abatan) op.

Het enthousiasme, de wilskracht en een nieuwe organisatie van de activiteiten zorgen voor een volledige heropleving van de economie van de installaties. De wekelijkse markt die drie dagen duurt, kent een groot succes. De kelders van de site worden gebruikt voor evenementen en genereren nieuwe financiële inkomsten. Ondanks de delocalisatie en de de-industrialisatie van de wijken dicht bij de steden slagen Abattoirs SA en Abatan er dankzij een creatieve en gedurfde politiek van renovatie en aanpassing in om stand te houden en zich te versterken.

3

00 Inleiding
01 Werkmethode
02 Context
03 Juridische situatie en oriëntatieplannen
04 Fysieke analyse
05 Leefomgeving
06 Handel & Voorzieningen
07 Mobiliteit
08 Sociaal klimaat
09 SWOT
10 Bijlagen

1
De veemarkt

2
De nieuwe voedingshal.

3
Master plan Abattoirs.

02
De wijk Kuregem in statistieken

Alvorens in te grijpen binnen de onderzoeksperimeter is het noodzakelijk om de realiteit van de wijk te analyseren en te begrijpen. Daarvoor bekijken we in dit hoofdstuk enkele sleutelelementen van de wijkmonitoring.

Het is niet de bedoeling om in dit hoofdstuk een gedetailleerde analyse te geven van de wijk Kuregem. Er werd een exhaustieve diagnose gemaakt voor het basisdossier van het Duurzaam Wijkcontract 'Kompas" waarvan dit onderzoek deel uitmaakt. De bedoeling van dit hoofdstuk is de perimeter kaderen binnen het grondgebied en de analyse beter te contextualiseren.

De gegevens waarnaar in dit hoofdstuk verwezen wordt hebben betrekking op de wijken Kuregem Dauw en Kuregem Bara.

En om de gegevens te kunnen vergelijken ten slotte werden ook de wijken "Hertogin" en "Scheut" geanalyseerd. Deze zones liggen heel dicht bij de perimeter en het is heel waarschijnlijk dat de mensen die er wonen ook naar de markt van de slachthuizen komen.

De bevolking van Kuregem is heel jong en telt een meerderheid vreemde nationaliteiten. Vandaag heeft 40% van de bevolking van Kuregem niet de Belgische nationaliteit. Als we rekening houden met de oorspronkelijke nationaliteit of die van de ouders, dan is de meerderheid van de bevolking van vreemde afkomst.

Bevolking

De wijk Kuregem telt 20000 inwoners en strekt zich uit over een grondgebied van bijna 2 km². En hoewel een groot deel van het grondgebied ingenomen wordt door industrieën, heeft de wijk een hoge bevolkingsdichtheid.

Dichtheid

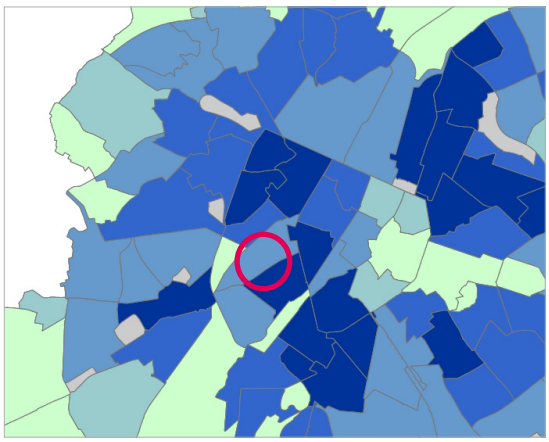
Bovenvermelde cijfers houden geen rekening met de illegale bevolking. De dichtheid ligt dus heel waarschijnlijk nog hoger. In Kuregem stellen we inderdaad de aanwezigheid vast van heel wat nieuwe immigranten en immigranten die hier illegaal verblijven.

- Cureghem Bara : 200221,51 (hab/km2)
- Cureghem Rosée : 8463,03 (hab/km2)
- Duchesse : 14339,27 (hab/km2)
- Scheut : 13422,68 (hab/km2)

- BHG : 7057 (hab/km2)

(Bron : IBSA, SPF Economie - Direction générale Statistique – Statistics Belgium ; UrbIs)

1



1
Bevolkingsdichtheid in 2012 (Bron: wijkmonitoring).

00 Inleiding
01 Werkmethode
02 Context
03 Juridische situatie en oriëntatieplannen
04 Fysieke analyse
05 Leefomgeving
06 Handel & Voorzieningen
07 Mobiliteit
08 Sociaal klimaat
09 SWOT
10 Bijlagen

02
De wijk Kuregem in statistieken

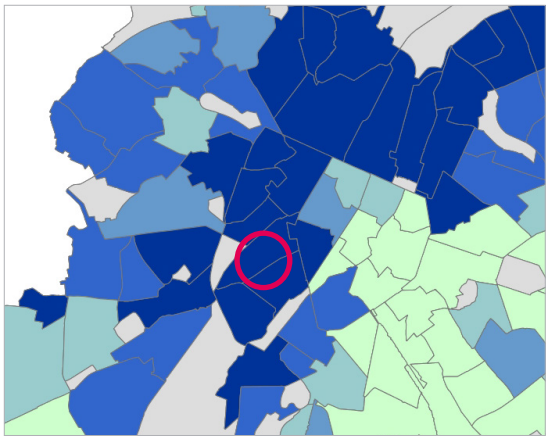
Aandeel 0- tot 17-jarigen binnen de totale bevolking in 2012

- Cureghem Bara : 29,78 %
- Cureghem Rosée : 27,10 %
- Duchesse : 32,14 %
- Scheut : 26,36 %

- BHG : 22,4 %

(Bron : IBSA, SPF Economie - Direction générale Statistique – Statistics Belgium)

1



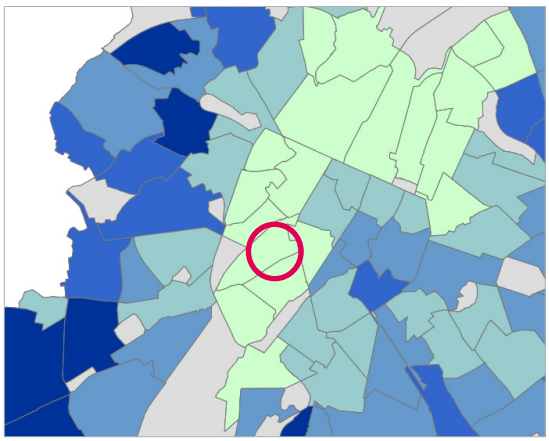
Gemiddelde leeftijd in 2012

- Cureghem Bara : 31,76
- Cureghem Rosée : 31,11
- Duchesse : 29,82
- Scheut : 35,92

- BHG : 37,53

(Bron : IBSA, SPF Economie - Direction générale Statistique – Statistics Belgium)

2



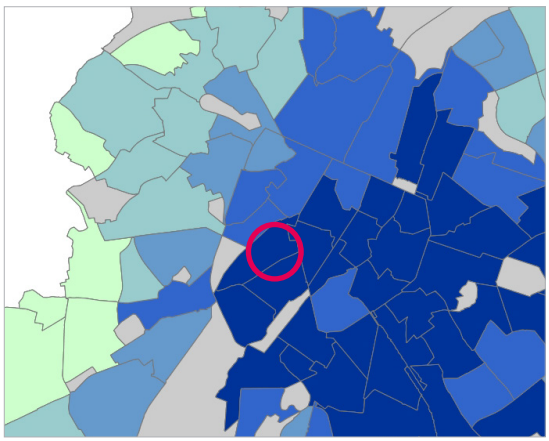
Aandeel vreemdelingen in 2012 (%)

- Cureghem Bara : 48,46 %
- Cureghem Rosée : 44,17 %
- Duchesse : 35,56%
- Scheut : 27,21%

- BHG : 32,58 %

(Bron : IBSA, SPF Economie - Direction générale Statistique – Statistics Belgium)

3



Er zijn veel heel grote gezinnen, maar de laatste jaren zien we ook een toename van jonge gezinnen. Zij worden aangetrokken door de betaalbaardere prijzen in de wijk ten opzichte van de rest van Brussel.

00
Inleiding

01
Werkmethode

02
Context

03
Juridische situatie en oriëntatieplannen

04
Fysieke analyse

05
Leefomgeving

06
Handel & Voorzieningen

07
Mobiliteit

08
Sociaal klimaat

09
SWOT

10
Bijlagen

1
Aandeel 0- tot 17-jarigen binnen de totale bevolking in 2012 (Bron: wijkmonitoring).

2
Gemiddelde leeftijd in 2012 (Bron: wijkmonitoring).

3
Aandeel vreemdelingen in 2012 (Bron: wijkmonitoring).

02
De wijk Kuregem in statistieken

Inkomen

De bevolking van Kuregem leeft vaak in moeilijke omstandigheden. Heel wat inwoners worden getroffen door de economische onzekerheid. Het gemiddeld aangegeven inkomen ligt ver onder dat van het Brussels Gewest, ook al vinden sinds een paar jaar gezinnen uit de middenklasse met wat hogere inkomens de weg terug naar de wijk.

Gemiddeld inkomen per inwoner in 2011 (€)

- Cureghem Bara : 6842,72 €
- Cureghem Rosée : 6871,37 €
- Duchesse : 7097,6 €
- Scheut : 11380,75

- BHG : 12884,52

(Bron : IBSA, Direction générale Statistique - Statistics Belgium ; IBSA, SPF Economie - Direction générale Statistique – Statistics Belgium)

Leefomgeving

Het aandeel van de bevolking dat bij een groene ruimte woont die toegankelijk is voor het publiek, 2012 (%)

- Cureghem Bara : 58,61%
- Cureghem Rosée : 27,01 %
- Duchesse : 40,15 %
- Scheut : 94,37 %

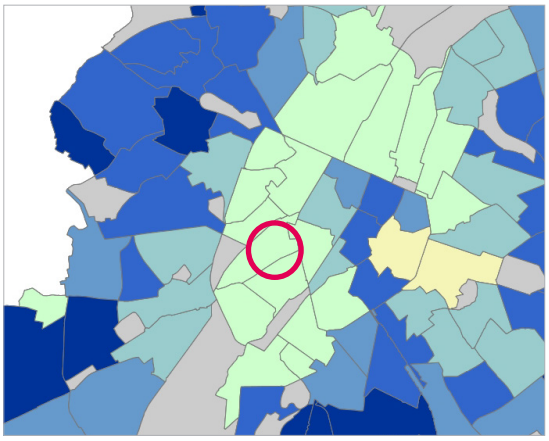
- BHG : 81,75 %

(Bron : IBSA, Direction générale Statistique - Statistics Belgium ; IBSA, SPF Economie - Direction générale Statistique – Statistics Belgium)

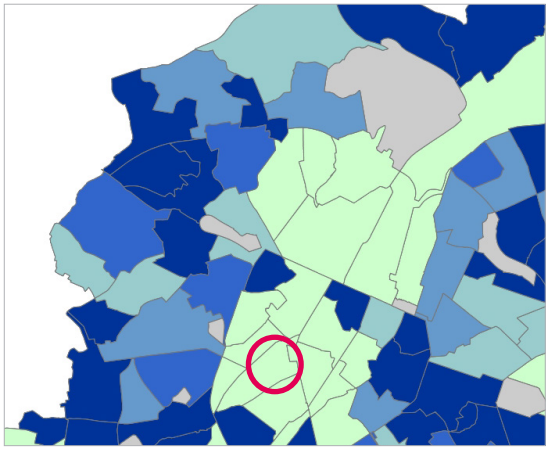
Kuregem is een van de meest ondoordringbare zones van Brussel. Het aanbod aan groene ruimtes is klein. De meeste bewoners van Kuregem hebben geen privétuin. Er is ook een gebrek aan speelruimte voor kinderen en gezellige ontmoetingsplaatsen. Door het industriële verleden zijn heel wat terreinen sterk vervuild.

De belangrijkste bronnen van geluidsoverlast zijn de slachthuissite en de autohandel. Deze twee activiteiten zijn ook de belangrijkste oorzaken van het doorgaand verkeer en van de vervuiling in de wijk. Deze kwestie betreft het volledige grondgebied van Kuregem.

1



2



3

00 Inleiding
01 Werkmethode
02 Context
03 Juridische situatie en oriëntatieplannen
04 Fysieke analyse
05 Leefomgeving
06 Handel & Voorzieningen
07 Mobiliteit
08 Sociaal klimaat
09 SWOT
10 Bijlagen

1
Gemiddeld inkomen per inwoner in 2011
(Bron: wijkmonitoring).

2
Het aandeel van de bevolking dat bij een groene ruimte woont die toegankelijk is voor het publiek, 2012
(Bron: wijkmonitoring).

3
Schema van het groene en het blauwe netwerk
(SUEDE36).

02
De renovaties binnen de zone

Op het grondgebied van Kuregem werden 9 wijkcontracten, waaronder 7 in de gemeente Anderlecht, uitgevoerd. De wijk maakt ook het voorwerp uit van verschillende studies of diagnoses in het kader van een ruimere denkpiste op gewestelijk niveau.

Renovatie Ropsy-Chaudronstraat

In 2007 werd in het kader van het Duurzaam Wijkcontract "Scheikundige" (2001-2005) de Ropsy-Chaudronstraat gerenoveerd door Beliris: de voetpaden werden opnieuw aangelegd.

Richtplan KANAAL

Groupement Chemetoff voor het Agentschap Territoriale Ontwikkeling 2012 en nog lopend

Het plan voorziet een voorstel voor de ontwikkeling van het kanaal van Brussel en de zones die er onmiddellijk langs liggen. Het is de eerste keer dat het volledige Kanaal het voorwerp uitmaakt van een studie. Het voorstel van de groep bestaat in een nieuwe evaluatie van de mogelijkheden die geboden worden door de verschillende realiteiten en plaatsen die zich organiseren rond het kanaal. Verder wil de groep een mix garanderen van de bestaande industriële, haven-, residentiële, recreatieve en opvoedkundige functies.

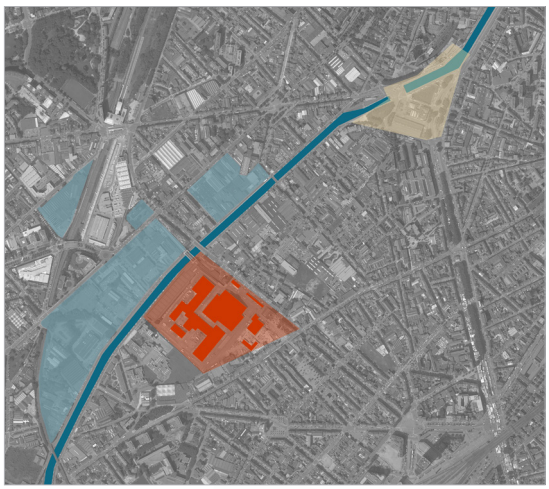
De fundamentele principes zijn:

- het kanaal niet langer beschouwen als een grens, maar wel als een verbinding tussen verschillende entiteiten;
- de openbare ruimte opnieuw inrichten en versterken;
- de verloederde ruimtes opsporen en er grondopportuniteiten van maken;
- het industrieel erfgoed valoriseren en beschermen;
- de loop van de Zenne valoriseren als een mogelijkheid om de natuur in de stad te brengen.

Voor de kanaalzone rond de slachthuizen zijn verschillende projecten voorzien of al van start gegaan. Te vermelden: de heraanleg van de Ninoofsepoort waarvoor de stedenbouwkundige vergunning onlangs werd afgeleverd en het Masterplan voor de slachthuissite.

Deze visie voorziet ook de verandering van de status van de Birmingham-pool (westelijke oever van het kanaal) van een GSI, een monofunctionele zone, in een OGSO, een ondernemingsgebied in een stedelijke omgeving. Het zou de bedoeling zijn om residentiële en openbare functies te integreren binnen de sites met een industrieel karakter.

1



2

3

00
Inleiding

01
Werkmethode

02
Context

03
Juridische situatie en oriëntatieplannen

04
Fysieke analyse

05
Leefomgeving

06
Handel & Voorzieningen

07
Mobiliteit

08
Sociaal klimaat

09
SWOT

1
Het richtplan Kanaal voorziet verschillende interventies binnen de zone van de onderzoeksperimeter: in het oker de Ninoofsepoort, in het rood het masterplan en in het grijs de Birmingham-pool.
2
Het richtplan Kanaal (Bron: Groupement Chemetoff).
3
Het richtplan Kanaal ten opzichte van het Brussels Gewest en de onderzoeksperimeter.

02
De renovaties binnen de zone

00
Inleiding

01
Werkmethode

02
Context

03
Juridische situatie en oriëntatieplannen

04
Fysieke analyse

05
Leefomgeving

06
Handel & Voorzieningen

07
Mobiliteit

08
Sociaal klimaat

09
SWOT

10
Bijlagen

Wijkcontract Kleine Zenne 2014-2018

De perimeter van het wijkcontract van de Kleine Zenne raakt de grens met de gemeente Anderlecht en ligt dus heel dicht bij onze studiezone.

We moeten niet het volledige interventieprogramma vermelden, maar het is wel belangrijk om het even te hebben over het voorstel van een wintertuin langs de Nijverheidskaai en de Schipstraat. De toegang tot deze vrij consistente groene en openbare ruimte zal ook mogelijk zijn via de Heyvaertstraat.

In het kader van het denkwerk voor de heraanleg van de Ropsy-Chaudronstraat en het plein tegenover de grote hal zal rekening gehouden moeten worden met de rechtstreekse verbinding met de toekomstige wintertuinen vanaf de toegang tot de site. Deze axialiteit zal nog worden versterkt door de nieuwe heraanleg van de Ninoofsepoort.

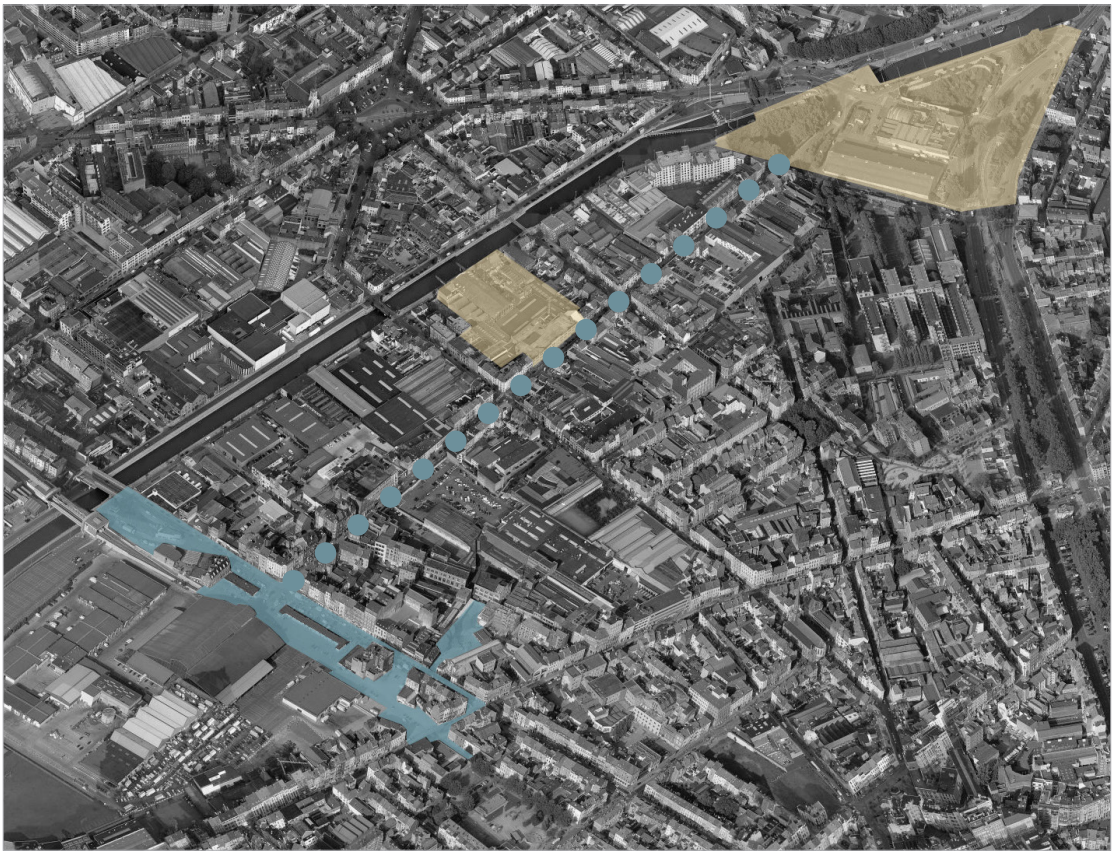
Wijkcontract Kompas 2013-2017

Deze studie is voorzien in het programma van het Wijkcontract "Kompas". Binnen onze opdracht zullen we rekening moeten houden met de andere voorstellen van het programma van het Duurzaam Wijkcontract. En dan in het bijzonder met het voorstel in samenwerking met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voor de aanleg van een lineair park langs het tracé van de Kleine Zenne dat door de wijk Kompas loopt vanaf de Ninoofsepoort.

Het "stuk" dat ons voornamelijk aangaat wordt gedefinieerd met de letter "A" in het programma van het Duurzaam Wijkcontract "Kompas". Het ligt tussen de Kompasstraat en de Ropsy-Chaudronstraat.

Binnen de visie voor de openbare ruimte tussen "Clemenceau" en "Delacroix" zal het dus belangrijk zijn om een verbinding met deze toekomstige groene ruimte te structureren.

1



1
In het blauw, de onderzoeksperimeter; we stellen de axialiteit vast tussen de toegang tot de slachthuizen, de wintertuin van het Duurzaam Wijkcontract Kleine Zenne en het project van de Ninoofsepoort.

02
De renovaties binnen de zone

00
Inleiding

01
Werkmethode

02
Context

03
Juridische situatie en oriëntatieplannen

04
Fysieke analyse

05
Leefomgeving

06
Handel & Voorzieningen

07
Mobiliteit

08
Sociaal klimaat

09
SWOT

10
Bijlagen

Master Plan Abattoirs

In 2009 gaat Abattoirs SA van start met een onderzoek naar de ontwikkelingsmogelijkheden voor de site. De bevolking wordt er niet rechtstreeks bij betrokken maar verschillende spelers werden aangesproken om het onderzoek te verrijken et hun expertises: de gemeente Anderlecht, de Erasmushogeschool, BROH, de Bouwmeester, de MIVB, externe experts en de Haven van Brussel.

De toekomstige slachthuissite voorziet een samenleven van de industriële functies met een meer stedelijke en gemengde rol. Men heeft het over de "buik van Brussel" als identificerende slagzin. Het project voorziet de creatie van een groot plein waarrond industriële en stedelijke functies zich zullen ontwikkelen. Het project stelt voor om de slacht- en marktactiviteiten op de site te behouden.

Het masterplan van de Abattoirs is gebaseerd op 5 principes:

- de Slachthuissite openstellen naar en verbinden met de stad door de creatie van fysieke en visuele doorgangen ;
- een open openbare ruimte van 60 000 m² creëren: "deze grote vlakte wordt de illustratie van de informele uitwisselingen van het multiculturele leven in Brussel.";
- stedelijke opslagruimtes ontwikkelen rond deze ruimte ;
- de omtrek van de vlakte zal bestaan uit gebouwen die vanop grote afstand zichtbaar zijn en die referentiepunten zullen vormen binnen de stad ;
- de voorziene functies op de site zijn: een slachthuis (1 000m²), een voedingshal (12 000m²) en een auditorium dat "black box" zal heten.

1

1
Master plan Abattoir

02
De renovaties binnen de zone

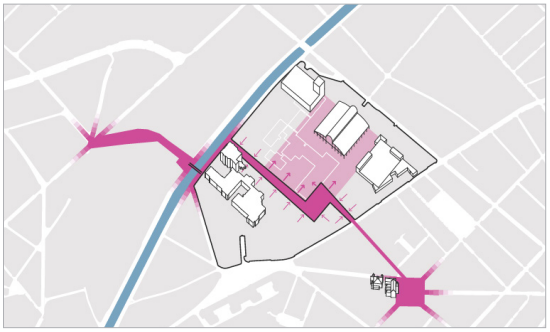
Conceptbegeleiding stadvernieuwingsproject Slachtuizen-site en Erasmushogeschool

Het onderzoek werd in opdracht van de VGC toevertrouwd aan de kantoren BRUT en KARBON in samenwerking met Erasmushogeschool Brussel (EhB) en Abattoir nv. Het denkwerk is gericht op een betere afstemming van het masterplan van Abattoir met de wensen en plannen van de Erasmushogeschool rond de toekomstige ontwikkeling van die site. De analyse is ook gebaseerd op het principe van de openstelling van de site Slachthuizen-Erasmus en op de garantie van een verbinding met het Kanaal.

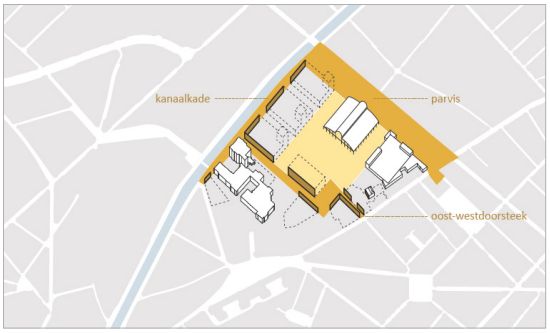
Er wordt een voorstel gedaan voor de inrichting van de openbare ruimte rond de beide plaatsen. Wat onze studie betreft zijn de ontwikkeling van de nieuwe as “Kanaal/Bergensesteenweg”, de studie rond een parcours voor zachte mobiliteit dat over het kanaal gaat en de verbetering van de verbinding “Delacroix/Erasmus” van primordiaal belang. Deze elementen moeten dan ook geïntegreerd worden in ons denkwerk.

Het richtprincipe van de conceptstudie is hetzelfde als voor deze diagnose: werken rond de omgeving van de site, rond de dialoog tussen het masterplan van de “private” site en de openbare ruimtes van de gemeente en rond het

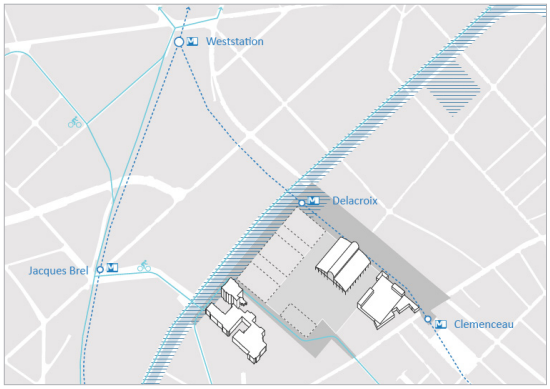
1



2



3



00
Inleiding

01
Werkmethode

02
Context

03
Juridische situatie en oriëntatieplannen

04
Fysieke analyse

05
Leefomgeving

06
Handel & Voorzieningen

07
Mobiliteit

08
Sociaal klimaat

09
SWOT

10
Bijlagen

1 2 & 3
Studieschema’s: krachtlijnen (bron: BRUT + KARBON)

Een van de principes van de conceptstudie is het kanaal verbinden met de wijk. Een as creëren tussen de slachthuizen en de Erasmus-school. De as zal ook verder lopen achter het Kanaal, in de richting van het centrum van Anderlecht. Er wordt een rustige weg voor voetgangers en fietsers voorgesteld ; de weg zal over de brug tegenover de school lopen.
Het is ook de bedoeling om de Slachthuizensite te laten uitkijken over een dynamische openbare ruimte.

02
De renovaties binnen de zone

00
Inleiding

01
Werkmethode

02
Context

03
Juridische situatie en oriëntatieplannen

04
Fysieke analyse

05
Leefomgeving

06
Handel & Voorzieningen

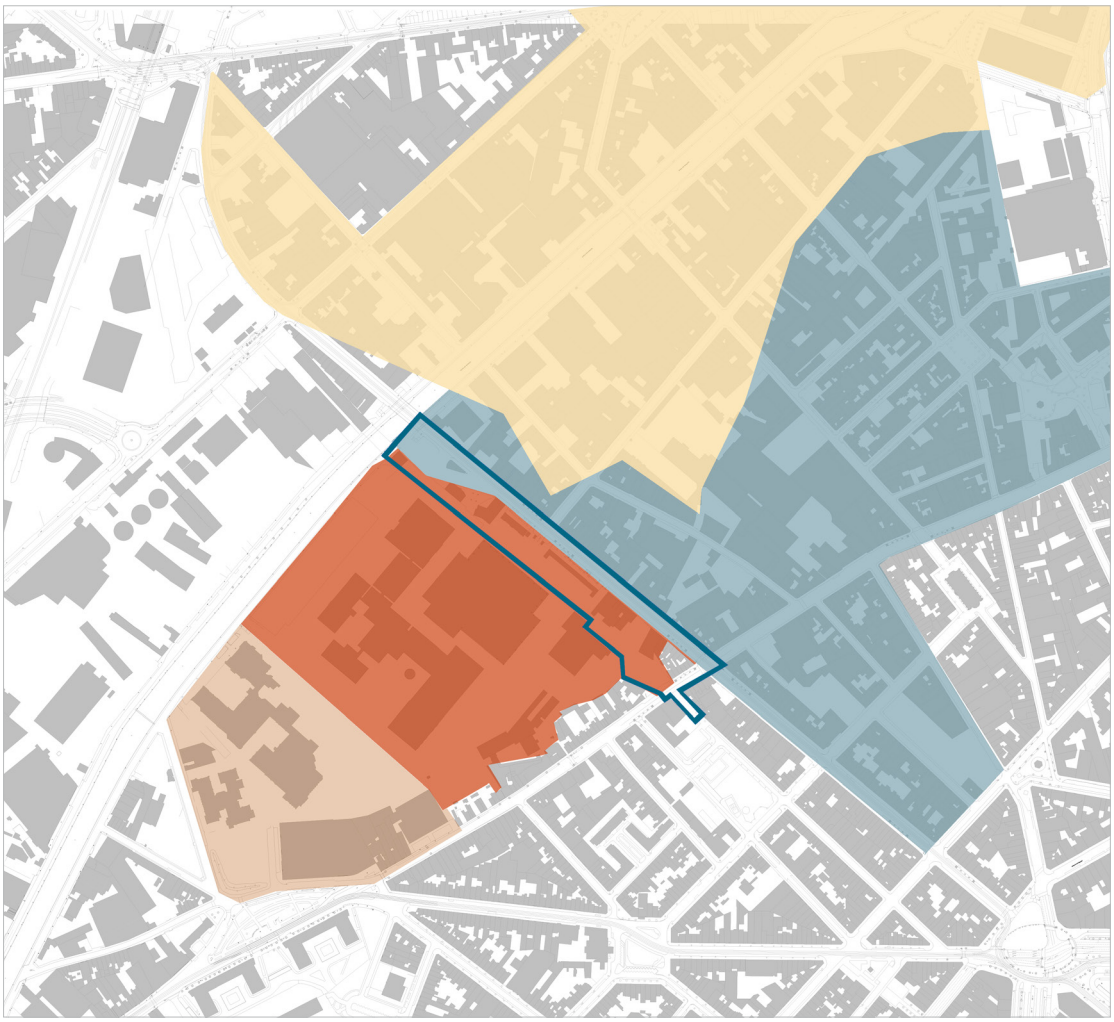
07
Mobiliteit

08
Sociaal klimaat

09
SWOT

10
Bijlagen

1



1
Ligging van de perimeter ten opzichte van de verschillende studies en renovaties binnen de zone (SUEDE36).
in het oker, Duurzaam Wijkcontract van de Kleine Zenne
in het blauw, Duurzaam Wijkcontract Kompas
in het rood, Masterplan Abattoirs.
in het bruin, Studie Erasmus.

02
Spelers van de onderzoekszone

Bij het beheer, het gebruik en de animatie van een openbare ruimte in de buurt van een belangrijk station en een druk verkeersnetwerk zijn heel wat spelers betrokken. Die moeten geïdentificeerd worden om elke stap van het uitvoeringsproces tot een goed einde te kunnen brengen.

00 Inleiding
01 Werkmethode
02 Context
03 Juridische situatie en oriëntatieplannen
04 Fysieke analyse
05 Leefomgeving
06 Handel & Voorzieningen
07 Mobiliteit
08 Sociaal klimaat
09 SWOT
10 Bijlagen

Gemeente Anderlecht

Deze studie wordt uitgevoerd door de gemeente Anderlecht in het kader van het Duurzaam Wijkcontract "Kompas".
De gemeente is beheerder van de Ropsy-Chaudronstraat maar niet van de Bergensesteenweg, die een gewestelijk statuut heeft.

Brussels Hoofdstedelijk Gewest

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is beheerder van de Bergensesteenweg en de Nijverheidskaai. De studie maakt deel uit van het Wijkcontract Kompas dat gefinancierd wordt met gewestelijke middelen.

Brussel Mobiliteit

Een samenwerking met Brussel Mobiliteit is noodzakelijk om een denkpiste te garanderen die een visie op gewestelijke schaal omvat.

Ter herinnering, het doel van deze studie is verschillende scenario's voorstellen voor de toekomst van de Ropsy-Chaudronstraat en voor de aangrenzende ruimtes in verbinding met de slachthuizensite. Een denkwerk rond de richting van het verkeer, de parkeermogelijkheden, enz. vereist een nauwe samenwerking met deze operator.

Slachthuizen

De Slachthuizensite van Anderlecht is het zenuwcentrum van de wijk.
Een van de doelen van deze studie is een visie brengen m.b.t. de inrichting van de Ropsy-Chaudronstraat, coherent met het masterplan dat voorgesteld wordt door Abattoirs SA.
De twee projecten en plannen moeten elkaar aanvullen en samenwerken.

Er werden verschillende ontmoetingen met de auteurs van het masterplan Abattoirs georganiseerd en deze laatste maken deel uit van het begeleidingscomité van onderhavige studie. Er werd ook gepraat met de adviseur "stedenbouw" van de vennootschap Abattoirs. Deze studie is de gelegenheid om van start te gaan met het denkwerk rond de afstemming van een site met industrieel karakter op de omliggende residentiële wijken.

MIVB

De onderzoeksperimeter wordt afgebakend door de twee metrostations "Clemenceau" en "Delacroix". In de buurt van de site liggen ook twee buslijnen en een tramlijn. De bereikbaarheid met het openbaar vervoer is optimaal, maar er zijn wel problemen met de verzadiging en het samenleven van de verplaatsingsmodi.

De MIVB is van start gegaan met een rond de beide metrostations. Het gaat voornamelijk om een studie voor een betere verdeling van de voetgangersstromen tussen de twee stations op de marktdagen, zodat de huidige situatie verbeterd zou kunnen worden.

Forum Abattoirs

Het Forum Abattoirs werd opgericht in 2013 uit de samenwerking tussen Inter-Environnement Bruxelles, het Centrum voor Stadsvernieuwing en Abattoirs SA. Het doel van deze organisatie is een openbaar debat op gang trekken over de toekomst van de slachthuizensite in Anderlecht en de bijhorende activiteiten.

De groep Forum Abattoirs werkt al twee jaar rond de site en werkt samen met alle gebruikers van de site: hun expertise is een grote kans en rijkdom voor deze studie

Bewoners

De bestudeerde zone en de onmiddellijke omgeving vormen ook een dichtbevolkte woonzone. De bewoners hebben dus onmiddellijk belang bij de openbare ruimte binnen de twee bestaande sferen, tijdens de marktdagen en de andere dagen van de week.
Zij zijn de eersten die de gevolgen dragen van de enorme voetgangersstromen op de marktdagen.

Handelaars

De Ropsy-Chaudronstraat en de Bergensesteenweg zijn de commerciële assen van de wijk. De handelaars zijn belangrijke spelers binnen de zone. De aanwezige activiteiten in de Ropsy-Chaudronstraat garanderen ook een animatie op de dagen waarop er geen markt is.

00
Inleiding

01
Werkmethode

02
Context

03
Juridische situatie en oriën-tatieplannen

04
Fysieke analyse

05
Leefomgeving

06
Handel & Voorzieningen

07
Mobiliteit

08
Sociaal klimaat

09
SWOT

10
Bijlagen

03
Juridische situatie en oriëntatieplannen

GBP

GemOP

Masterplan Abattoir 2020

Oriëntatieplan

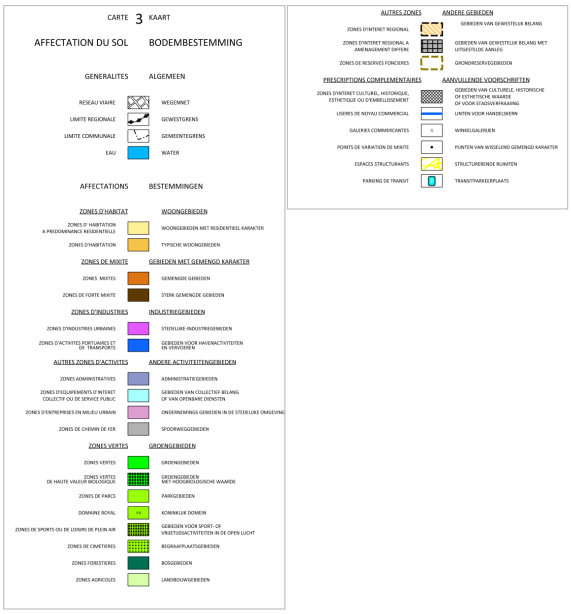
Perceelplan
&
Eigendomsrechten

Het Gewestelijk Bestemmingsplan (GBP) bepaalt de algemene bestemming van de verschillende zones van het grondgebied van het Gewest, evenals de maatregelen voor de planning van de belangrijkste communicatiemiddelen. Het GBP werd door de Brusselse regering aangenomen op 3 mei 2001. Het werd gewijzigd door de besluiten van de Regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest van 16 juli en 2 mei 2013.

De 3 belangrijkste zones van de onderzoeksperimeter zijn:

- ondernemingsgebieden in een stedelijke omgeving (roze),
- sterk gemende gebieden (bruin),
- zone voor voorzieningen van collectief belang of van openbare diensten (lichtblauw).

De Slachthuizen en onze perimeter bevinden zich in een sterk gemengd gebied met een collectief of openbaar belang.



00
Inleiding

01
Werkmethode

02
Context

03
Juridische situatie en oriëntatieplannen

04
Fysieke analyse

05
Leefomgeving

06
Handel & Voorzieningen

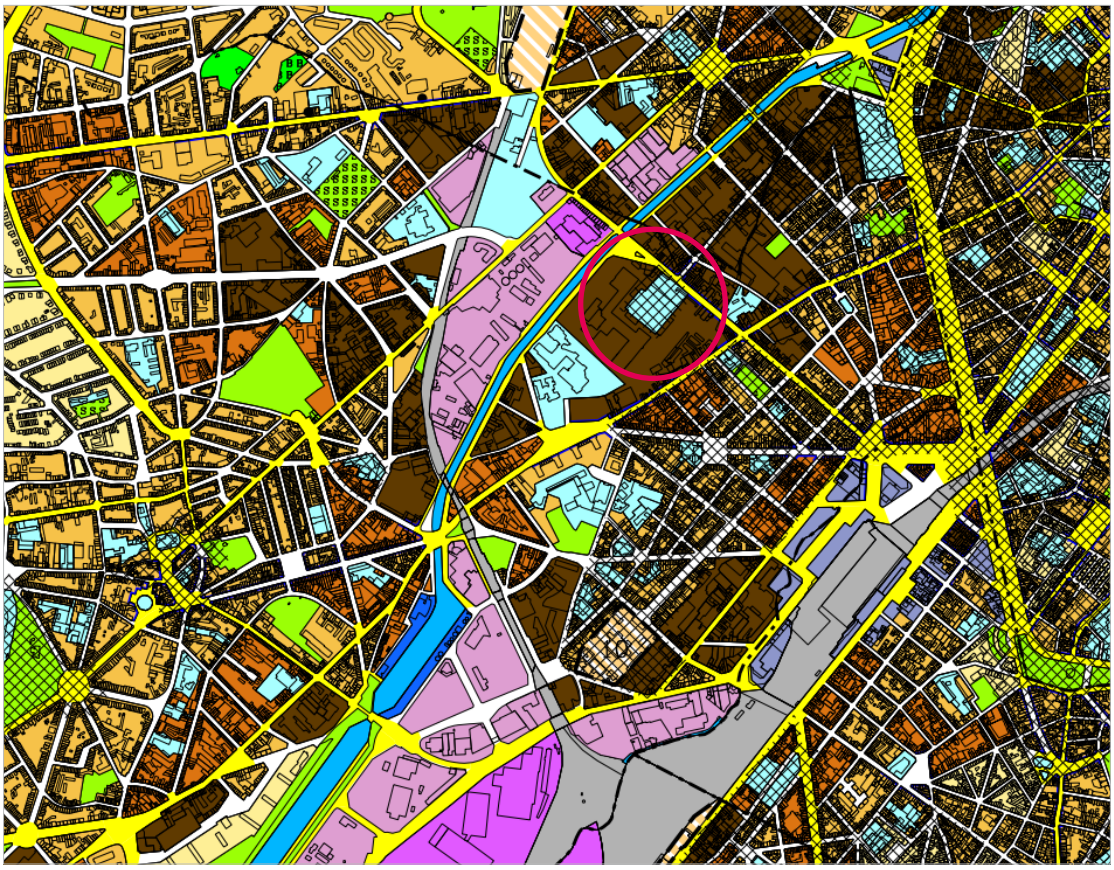
07
Mobiliteit

08
Sociaal klimaat

09
SWOT

10
Bijlagen

1



1
GBP

03
GemOP

In 2013 structureerde en publiceerde de gemeente Anderlecht in samenwerking met het studiebureau COOPARCH het Gemeentelijk Ontwikkelingsplan GOP. Het doel van dit onderzoek is de valorisatie van het grondgebied van de gemeente Anderlecht op basis van de thema's duurzaamheid, identiteit en onderneming.

Via acties van stadsvernieuwing en stedenbouwkundige ontwikkeling wil het GOP de morfologie en de bestaande kwaliteit verbeteren vanuit landschappelijk oogpunt, het historisch centrum versterken, een commerciële dynamiek garanderen en investeren in nieuwe domeinen.

Er werden vier stadsprojectzones bepaald :

- Neerpede
- Het Centrum
- Kanaal
- Kuregem

Neerpede

Neerpede is een landelijke wijk aan de oostkant van het grondgebied van Anderlecht. Het is een biologisch heel rijke zone, uniek in het Brussels Gewest. Ze wordt gekenmerkt door grote vlaktes en vochtige zones.

Deze 700 ha houden grote landschappelijke opportuniteiten in voor de gemeente. Het GOP stelt voor om dit natuurlijke erfgoed te benadrukken en ook om een duurzame landbouwproductie te promoten. Deze wijk zou een gelegenheid zijn om de landbouw in de stad te brengen.

Het Centrum

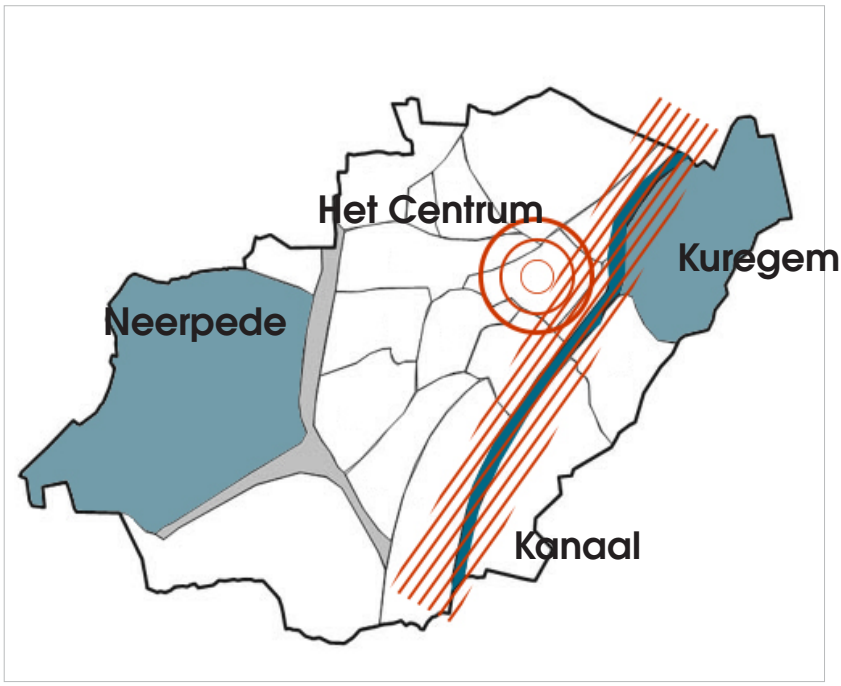
Het Centrum van Anderlecht heeft een aanzienlijk bouwkundig erfgoed en een interessant commercieel aanbod. Het is bereikbaar via verschillende vervoersmiddelen en kan beschouwd worden als een multimodale pool. Het centrum kan gemakkelijk een dynamische en multiculturele pool op gewestelijk niveau worden.

Kanaal

Het Kanaal snijdt de gemeente Anderlecht in twee. Het Kanaal maakt al het voorwerp uit van een denkpiste voor heraanleg en vernieuwing op gewestelijk niveau: het masterplan Kanaalzone. Ook het residentieel verdichtingsplan van Biestebroek raakt ook de omgeving van het kanaal.

In Anderlecht worden de wijken rond het kanaal gekenmerkt door een sterke aanwezigheid van industriële activiteiten. Er wordt over nagedacht om deze wijken te integreren binnen de residentiële functie. Het Kanaal is meer dan een economische bron, het kan ook een hulpbron worden vanuit landschappelijk, toeristisch en vrijetijdsoogpunt: inrichtingen ter bevordering van de zachte mobiliteit en de openbare ruimte zouden het huidige imago van het kanaal kunnen veranderen.

1



1
GOP gemeente Anderlecht..

00
Inleiding

01
Werkmethode

02
Context

03
Juridische situatie en oriëntatieplannen

04
Fysieke analyse

05
Leefomgeving

06
Handel & Voorzieningen

07
Mobiliteit

08
Sociaal klimaat

09
SWOT

10
Bijlagen

03
GemOP

Kuregem

De wijk Kuregem is heel belangrijk voor de gemeente. Geografisch is het de wijk die de gemeente Anderlecht verbindt met Brussel-Stad. Op dit moment hebben drie grote projecten op stedelijke schaal betrekking op de omgeving en de perimeter van Kuregem:

- het Zuidstation
- de site Biesterbroeck
- het masterplan Abattoir

Het GemOP benadrukt het belang van deze projecten voor de toekomst van Kuregem. Ze worden beschouwd als «mogelijke triggers» voor een stadsvernieuwing op schaal van de wijk. Wat onze onderzoeksperimeter betreft, daarin speelt het masterplan Slachthuizen de hoofdrol.

Het GemOP wil :

- dat de Slachthuizensite aangepast wordt voor veel gebruikers;
- dat dit project een gelegenheid wordt om na te denken over de verbinding van het Kanaal met het Zuidstation ;
- dat het tracé van de Kleine Zenne aangeduid wordt ;
- dat het plein met de Hallen openbaar wordt en dat de bewoners van de wijk er op verschillende momenten van de dag van kunnen profiteren ;
- dat de toekomstige woningen van de site de normen betreffende het comfort en de leefomgeving van de bewoners naleven ;
- dat de site wordt opengetrokken naar de wijk toe

Een van de belangrijkste behoeften van Kuregem is de noodzaak om nieuwe kwaliteitsvolle openbare ruimtes te creëren.

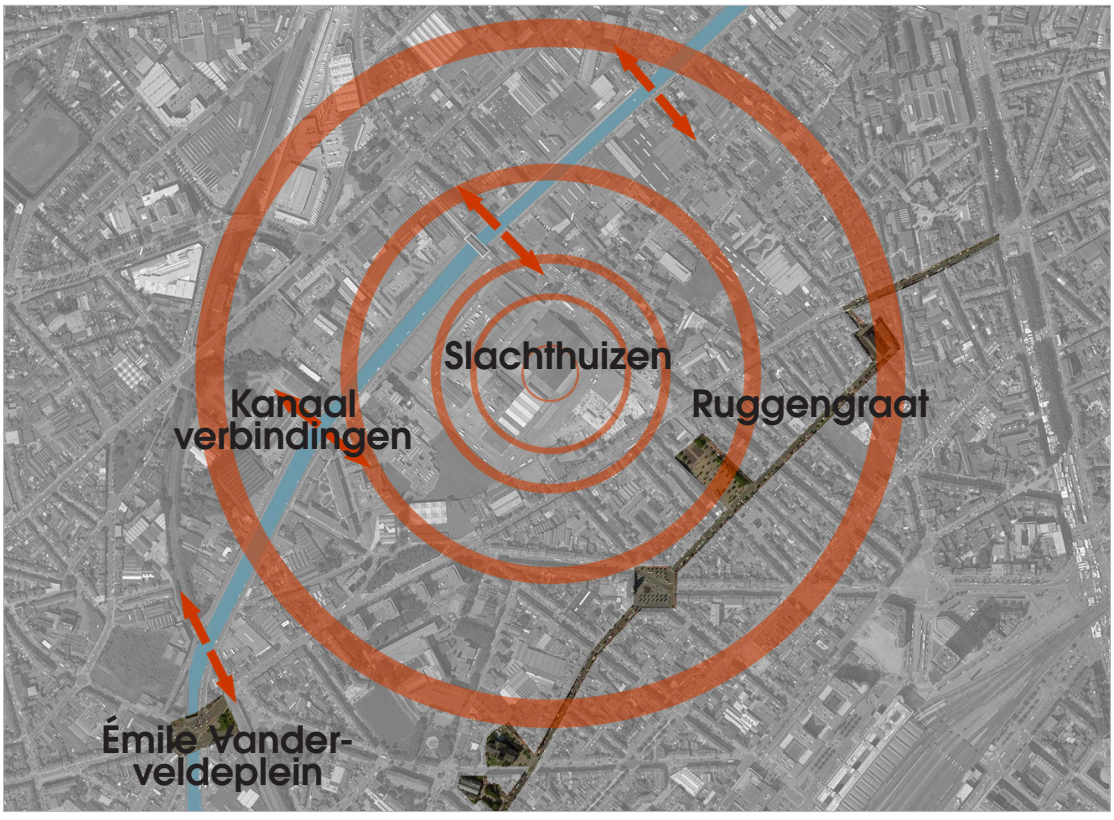
In het GOP wordt een echte «openbare» ruggengraat voorgesteld. Naast de opwaardering van bepaalde straten, zoals de Ropsy-Chaudronstraat, de Barastraat en de Tweestationsstraat stelt het GOP een weg voor die door de wijken van Kuregem loopt en ze verbindt.

Deze as verbindt verschillende plaatsen en pleinen van Kuregem en is een alternatief voor de Bergensesteenweg waar het verkeer voortdurend vast zit.

Er wordt ook gesuggereerd om na te denken over de verbindingen tussen de wijk en de rest van de gemeente.

Het zou dan moeten gaan over het belang van de bevordering van de multimodaliteit en over doorgangswegen voor zachte mobiliteit binnen de Kanaalzone.
Wat de verbindingen tussen Anderlecht en Kuregem betreft , stelt het GOP ook de heraanleg van het Émile Vanderveldeplein voor als toegangspoort tot Kuregem.

1



1
De visie van het GOP voor de wijk Kuregem

Het masterplan Slachthuizen als trigger voor een algemene stadsvernieuwing.
De «openbare» ruggengraat.
De verbindingen met de rest van de gemeente Anderlecht..

00 Inleiding
01 Werkmethode
02 Context
03 Juridische situatie en oriëntatieplannen
04 Fysieke analyse
05 Leefomgeving
06 Handel & Voorzieningen
07 Mobiliteit
08 Sociaal klimaat
09 SWOT
10 Bijlagen

03
Masterplan Abattoir 2020

Het masterplan Abattoir werd in de voorgaande hoofdstukken al in grote lijnen beschreven. Het project wordt hier meer in detail geanalyseerd.

De principes van het project wat de verbinding met de wijk en de openbare ruimtes betreft zijn:

- de opening van de site naar de Ropsy Chaudronstraat toe. de winkels zullen verdwijnen, de handelszaken zullen verhuizen naar de benedenverdieping van de nieuwe gebouwen die voorzien zijn tegenover de Voedingshal;
- de benadrukking van de verbindende rol die de Ropsy Chaudronstraat speelt tussen het grote Voorplein en de rest van de wijk;
- het garanderen van een ruimtelijke continuïteit in termen van openbare ruimte en van zachte verbinding tussen de Slachthuizensite en de Sergeant de Bruynestraat-Jorezplein;
- de versterking van de visibiliteit van de site. Op de plaats van de huidige Renault-site is het de bedoeling om een doorgang te creëren naar de Bergensesteenweg. Deze opening is een gelegenheid om de Slachthuizen een tweede gezicht te geven
- een nieuwe as voor te stellen die het Kanaal en de Erasmus Hogeschool verbindt met het Raadsplein via de Slachthuizensite
- de afsluiting verwijderen die gevormd wordt door de parking van de Slachthuizen. de berm van de parking zou opnieuw aangelegd moeten worden om op hetzelfde niveau te komen als de Nijverheidskaai..

Zoals we eerder al hebben uitgelegd zal de Slachthuizensite een groot plein worden.

Deze ruimte moet een gedeelde ruimte worden die in staat is om:

- alle activiteiten van de Slachthuizensite te integreren binnen de nieuwe openbare dimensie;
- de fysieke limieten die de site afsluiten te overstijgen;
- de ruimte en het gebruik ervan onder te verdelen zonder scheidingen te moeten bouwen.

00 Inleiding
01 Werkmethode
02 Context
03 Juridische situatie en oriëntatieplannen
04 Fysieke analyse
05 Leefomgeving
06 Handel & Voorzieningen
07 Mobiliteit
08 Sociaal klimaat
09 SWOT
10 Bijlagen

1

1
De principes van het project wat de verbinding met de wijk en de openbare ruimtes

03
Masterplan Abattoir 2020

Het Masterplan Slachthuizen is een lange procedure die de komende 5 jaar geïmplementeerd zal worden.

Het project wordt gestructureerd in fases.

Om een dialoog tot stand te kunnen brengen met het masterplan moet bij het nadenken over de toekomstige heraanleg van de Ropsy-Chaudronstraat rekening gehouden worden met deze structurering en moet er ook in fases gewerkt worden.

Op dit moment zijn de fases:

- 1. De bouw van de nieuwe voedingshal en de verplaatsing binnen de muren van de vleeshal. Het voorproject voorziet op de plaats van de vleesmarkt de bouw van een parking en een logistieke zone met toegang tot de kelders;
- 2. De ontwikkeling van de North Market, de black-box en een parking;
- 3. De ontwikkeling van het nieuwe gebouw voor de slachtactiviteiten.

Op dit moment bevindt het project zich in fase 1: de voedingshal is net klaar.

Naast de bovenvermelde fases, hebben ook de volgende interventies een invloed op onze perimeter:

- de opening naar de Ropsy-Chaudronstraat toe en het verdwijnen van de winkels;
- de bouw van woningen op de plaats van de gebouwen 16, 18 en 20 van de Ropsy Chaudronstraat;
- de reorganisatie van activiteiten en logistieke parcours op de site naargelang de evolutie van de verschillende fases;
- het nieuwe project van het station Delacroix dat een oplossing wil bieden voor de opsplitsing tussen de site van de Slachthuizen, de Ropsy-Chaudronstraat en het Kanaal.

Om al deze redenen sluit ons onderzoek niet uit dat er binnen de perimeter een overgangsinrichting komt die dan evolueert in functie van de fases.

Deze overgangsinrichting moet dan rekening houden met:

- de nieuwe voedingshal;
- de aanwezigheid van winkels en de fysieke afsluiting naar de Ropsy-Chaudronstraat (in afwachting van een afbraak);
- de huidige infrastructuur van de metro ter hoogte van het station Delacroix (plaats waar de metro onder de site gaat). Deze infrastructuur vormt een afsluiting tussen de site, de Ropsy-Chaudronstraat en het Kanaal.

00 Inleiding
01 Werkmethode
02 Context
03 Juridische situatie en oriëntatieplannen
04 Fysieke analyse
05 Leefomgeving
06 Handel & Voorzieningen
07 Mobiliteit
08 Sociaal klimaat
09 SWOT
10 Bijlagen

03
Oriëntatieplan

00
Inleiding

01
Werkmethode

02
Context

03
Juridische situatie en oriëntatieplannen

04
Fysieke analyse

05
Leefomgeving

06
Handel & Voorzieningen

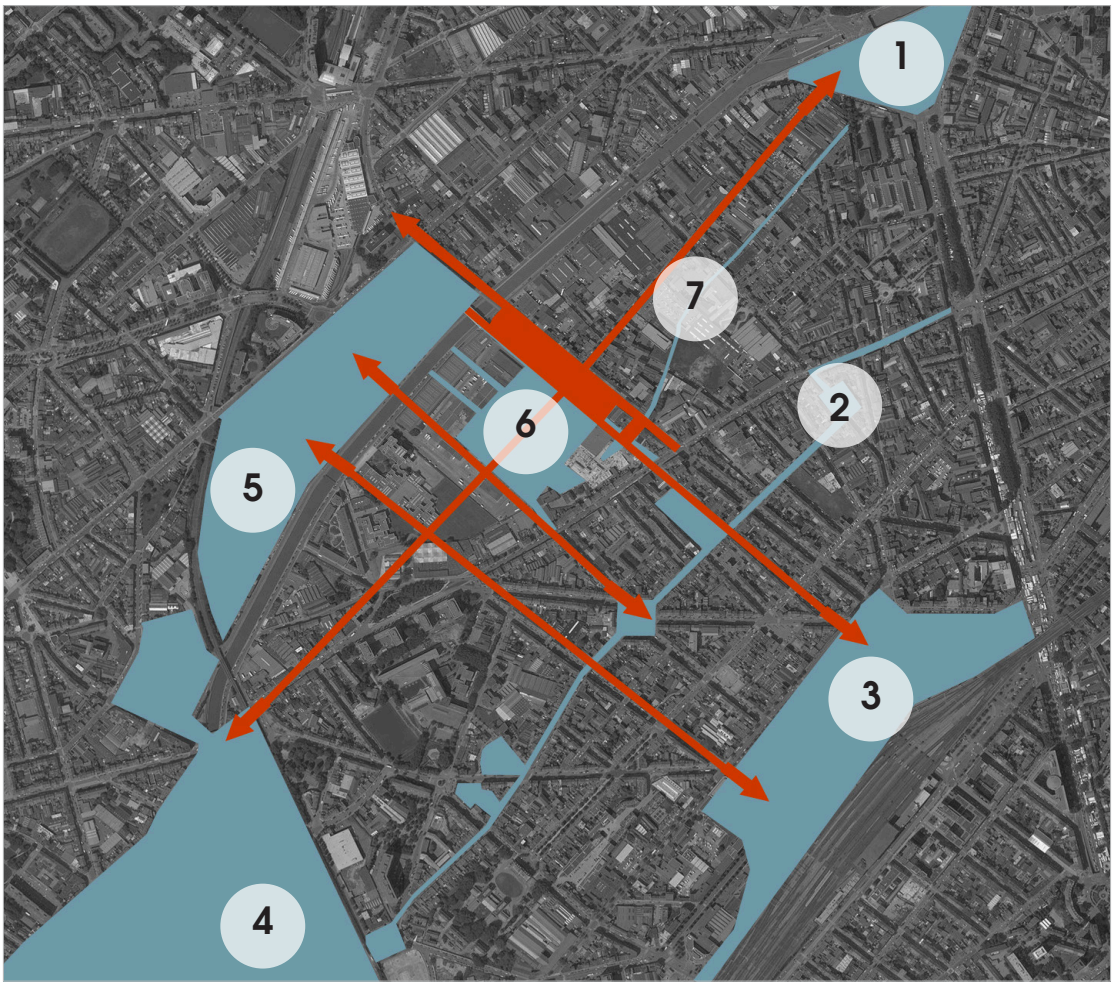
07
Mobiliteit

08
Sociaal klimaat

09
SWOT

10
Bijlagen

1



1
Oriëntatieplan:
-in het rood de verbindingen die het Masterplan Slachthuizen voorziet met de rest van de wijk,
-in het blauw de projecten die beïnvloed worden door deze verbindingen.

1-Ninoofsepoort
2-De «openbare» ruggengraat
3-Het Zuidstation
4-Biestebroek
5-De pool Birmingham
6- Het Masterplan Slachthuizen
7-Het park van de Kleine Zenne

03
Perceelplan

Binnen de visie van een nieuwe heraanleg van de ruimtes tussen «Delacroix» en «Clemenceau» is het noodzakelijk om de eigenaars van de percelen te identificeren om de werken te organiseren en het toekomstige beheer van de plaatsen en het onderhoud ervan te voorzien.

00
Inleiding

01
Werkmethode

02
Context

03
Juridische situatie en oriëntatieplannen

04
Fysieke analyse

05
Leefomgeving

06
Handel & Voorzieningen

07
Mobiliteit

08
Sociaal klimaat

09
SWOT

10
Bijlagen

1

Perceelplan.
Bron: kadaster gemeente Anderlecht.

De volgende percelen hebben betrekking op de onderzoeksperimeter:

- - 122Z7 : metrotunnel, domein van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest-eigendommen beheerd door de Grondregie van Brussel-Hoofdstad, Vooruitgangstraat 80
- -122T7 : dienstenstation, Vennootschap/ Abatan, Ropsy-Chaudronstraat 24
- -122B8 : terrein Slachthuizen, Vennootschap//Abatan, Rue Ropsy-Chaudron 24
- -122D8 : terrein Slachthuizen, Vennootschap//Abatan, Rue Ropsy-Chaudron 24
- -138D09 : terrein Slachthuizen, Vennootschap//Abatan, Rue Ropsy-Chaudron 24
- -13802N : terrein Slachthuizen, Vennootschap//Abatan, Rue Ropsy-Chaudron 24

Het perceel 122B8 is eigendom van de gemeente Anderlecht, Abattoir beheert het onder erfpacht.
De huurovereenkomst die ABATTOIR en de gemeente Anderlecht verbindt is een klassieke erfpachtovereenkomst die vernieuwd werd op 1/1/1999 en die loopt tot 31/12/2050.

Het contract stipuleert het type activiteiten dat uitgevoerd mag worden op de site en bepaalt ook de mogelijke transformaties.

De percelen 122D8 en 138/02N, die grenzen aan de Bergensesteenweg en waar de Vleeshal op staat, zijn van rechtswege eigendom van de NV Abattoir (zone waar de stadsboerderij komt).

00
Inleiding

01
Werkmethode

02
Context

03
Juridische situatie en oriëntatieplannen

04
Fysieke analyse

05
Leefomgeving

06
Handel & Voorzieningen

07
Mobiliteit

08
Sociaal klimaat

09
SWOT

10
Bijlagen

04
Fysieke analyse

De site en de aangrenzende wijken

De sectoralisering tussen de stad en de slachthuizensite

De elementen die de lege ruimte vormen

Het stadsmeubilair

04
De site en de aangrenzende wijken

We stellen de aanwezigheid van 4 wijken rond de perimeter vast: Ropsy-Chaudron - Slachthuizen, Kompas-Heyvaert, Jorez-Bara, Birmingham - Anderlecht-Centrum. Ze hebben allemaal hun eigen morfologische en sociaaleconomische specifieke kenmerken. De manier waarop ze verbonden zijn met de twee polen van onze onderzoekszone “Slachthuizen” en “Ropsy-Chaudron is verschillend voor elk van de wijken.

00
Inleiding

01
Werkmethode

02
Context

03
Juridische situatie en oriën-tatieplannen

04
Fysieke analyse

05
Leefomgeving

06
Handel & Voorzieningen

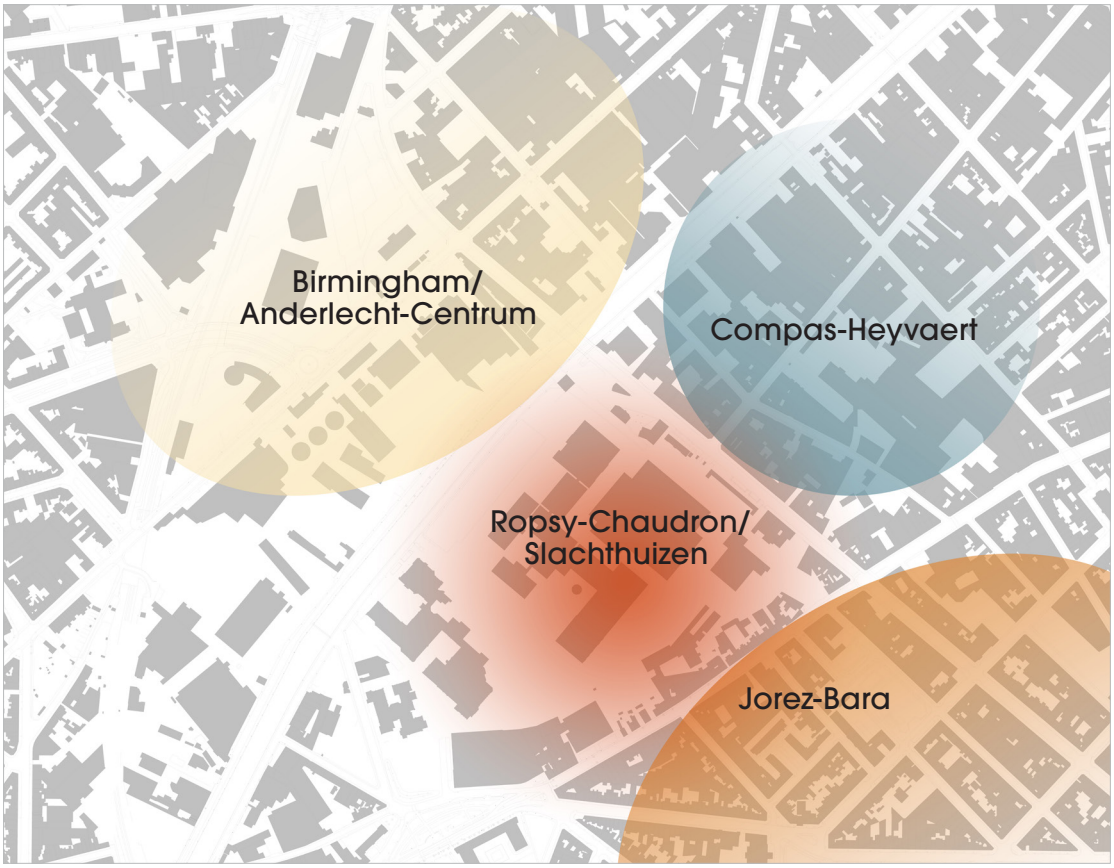
07
Mobiliteit

08
Sociaal klimaat

09
SWOT

10
Bijlagen

1



1
De wijken van de onde-rzoekszone. (SUEDE36)

04
De site en de aangrenzende wijken

Birmingham/Anderlecht-Centrum

Volgens de vragenlijsten en de interviews, en in het bijzonder de ontmoeting met het Participatiehuis van Anderlecht dat zich in deze sector bevindt, gaan de bewoners van de westelijke kant van het kanaal niet naar de markt van de Slachthuizen. Ze beschouwen deze markt als te chaotisch en druk. Ze verkiezen de markt op het Dapperheidsplein of gaan naar de markt aan het Zuidstation.

Fysiek is het Kanaal een grens die de gemeente Anderlecht, een het hele Brusselse Gewest trouwens, in twee deelt. De Ropsy-Chaudronstraat is voor hen de verbindingsas naar de modale en commerciële pool van het Zuidstation en het stadcentrum.

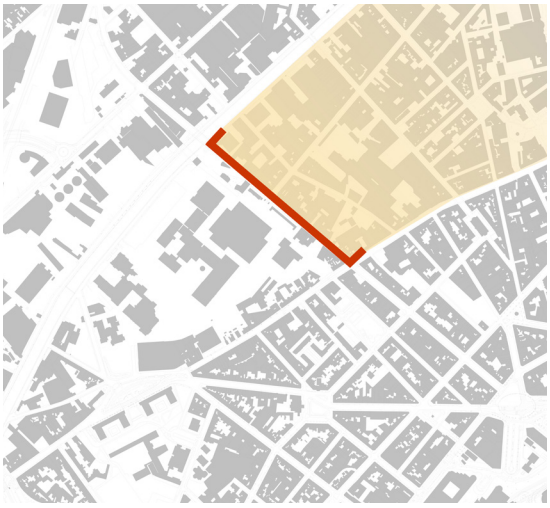
1

Kompas-Heyvaert

De wijk langs de Heyvaertstraat wordt grotendeels ingenomen door de handel in tweedehandswagens. Tijdens de rondvragingen op het terrein was de dialoog met de mensen binnen deze zone heel moeilijk en weinig bruikbaar.

De Ropsy-Chaudron wordt in deze wijk beschouwd als de grens tussen de “residentiële woonzone” en de Slachthuizensite

2



Jorez-Bara

De bewoners van deze wijken zijn de belangrijkste gebruikers van de markt en de winkels van Ropsy-Chaudron – Slachthuizen. Deze wijk ligt tussen de pool van het Zuidstation en de pool Slachthuizen. De bewoners van deze wijken beschouwen de twee markten als één evenement en vaak bezoeken ze beide markten op dezelfde dag.

3

00
Inleiding

01
Werkmethode

02
Context

03
Juridische situatie en oriëntatieplannen

04
Fysieke analyse

05
Leefomgeving

06
Handel & Voorzieningen

07
Mobiliteit

08
Sociaal klimaat

09
SWOT

10
Bijlagen

1 2 & 3
Schema’s die de verschillende manieren illustreren waarop de wijken rond de perimeter zich verhouden tot de Slachthuizensite en de Ropsy- Chaudronstraat.

04
De sectoralisering tussen de stad en de slachthuizensite

« Een industriële site die samenwoont met een residentiële zone: dat is in het kort de volledige complexiteit van deze plek »(cit. Centrum Stadsvernieuwing – burgerraadpleging). De perimeter bestaat uit twee identiteiten: De Slachthuizensite en de residentiële wijk. De Ropsy-Chaudronstraat is de grens tussen de industriële en commerciële zone van de slachthuizen en de wijk.

De Slachthuizensite bezet het perceel tussen de Bergensesteenweg, de Ropsy-Chaudronstraat, het kanaal en de Erasmus-school. De oppervlakte bedraagt 118 510 m². De perimeter van het "Slachthuizenblok" is langs alle kanten afgesloten.

Een "afsluiting" bestaande uit structuren en diverse elementen bakent de industriële zone af van de rest van de sector:

- in de richting van het kanaal is er de grote esplanade van de Slachthuizenparking;
- in het zuiden, in de richting van Erasmus, staat een muur;
- in het oosten schermt een rij gebouwen de Slachthuizensite volledig af,
- in het noorden, rechts van de Ropsy-Chaudronstraat, sluiten gebouwen, snackbars en de oude afsluiting met de beroemde stieren de cirkel af.

Hoewel deze sectorindeling tijdens de marktdagen minder zichtbaar is, is het contrast de rest van de week en 's nachts opvallend. Van vrijdag tot zondag worden de twee entiteiten ingenomen door de massa die de markt en de omliggende straten belegert. De Slachthuizen en de omgeving sluiten aan bij dezelfde dynamiek. De rest van de week hernemen beide elementen hun eigen identiteiten en functies.

Let wel, deze sectorindeling dateert van de bouw van de site in de 19de eeuw. Hoewel de site door een groot plein opengetrokken wordt naar de wijk tegenover de grote hal, tonen etsen uit die tijd al het bestaan van een hek. De rest van de site was omringd door zware en verdelende infrastructuren: het kanaal en de spoorweg.

«De site is materieel toegankelijk, maar ligt visueel verborgen. De toegangswegen zijn niet duidelijk, de site heeft nog geen plaats op de mentale kaart van de Brusselaars en dit zowel op visueel niveau als in termen van verbindingen. »

1

2

3

1
Schema van de grenzen die de Slachthuizensite afsluiten

2 & 3
de twee doorgangen die de Slachthuizensite zichtbaar maken.

00 Inleiding
01 Werkmethode
02 Context
03 Juridische situatie en oriëntatieplannen
04 Fysieke analyse
05 Leefomgeving
06 Handel & Voorzieningen
07 Mobiliteit
08 Sociaal klimaat
09 SWOT
10 Bijlagen

04
De sectoralisering tussen de stad en de slachthuizensite

00 Inleiding
01 Werkmethode
02 Context
03 Juridische situatie en oriëntatieplannen
04 Fysieke analyse
05 Leefomgeving
06 Handel & Voorzieningen
07 Mobiliteit
08 Sociaal klimaat
09 SWOT
10 Bijlagen

Zoals eerder al uitgelegd is het al enkele jaren de bedoeling van Abattoir SA om de site open te stellen los van de markt en een ander gamma activiteiten voor te stellen. Het gebruik van het Slachthuizenblok voor evenementen geraakt maar moeizaam voorbij de fysieke grenzen van de site. De studie van het masterplan voor de ontwikkeling van de Slachthuizensite stelt voor om een industriële activiteit te behouden en deze te koppelen aan «een stedelijker programma».

De basisprincipes zijn :

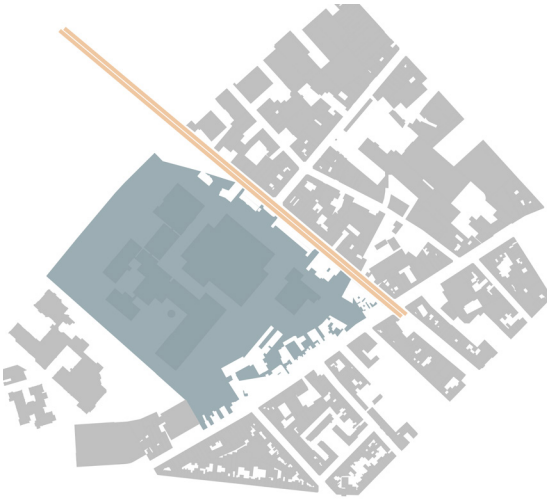
- een grote vlakte van 60 000 m² creëren;
- een ruimte creëren die verdeeld wordt tussen de activiteiten van de markt en het slachthuis met een connotatie van openbare ruimte;
- de grenzen van deze grote leegte opnieuw bekijken met de bedoeling er de contouren van te definiëren;
- de verbinding met de omliggende wijken garanderen;
- werken aan nieuwe doorgangen om het zicht naar de site toe open te trekken en om de voetgangersverbindingen te bevorderen.

Een versperring: de Ropsy-Chaudronstraat

Een van de doelstellingen van onze studie is de bedoelingen van het nieuwe masterplan voor de slachthuizen integreren in de rest van de wijk. De Ropsy-Chaudronstraat vormt op dit moment een grens tussen de realiteit van de slachthuizen en die van de wijk.

Deze tweerichtingsweg, waarvan de doorsnede ongeveer 23 meter bedraagt, bestaat uit:

2



- een voetpad;
- een strook parkeerplaatsen;
- een fietspad;
- een rijweg in twee richtingen;
- een fietspad met markering op het asfalt;
- een strook parkeerplaatsen;
- een voetpad.

De Ropsy-Chaudronstraat is een gemeenteweg en beschikt over het “wijkverbindend”-statuut binnen de hiërarchie van de wegen. Het is niet alleen een belangrijke commerciële stedelijke pool en een mobiliteitshub, maar ook een van de zeldzame assen binnen de sector die het kanaal oversteekt. Daarom zit deze weg vaak vol met heel wat doorgaand verkeer.

Op de marktdagen zit de straat volledig strop: wildparkeren, files, stop&go, ... er heerst dan een heel chaotische sfeer. Oversteken is voor voetgangers niet gemakkelijk. En het wordt ook niet aangemoedigd door de gepaste elementen: zebrapaden, gedeelde ruimte of plateaus zijn niet voorzien. Visueel en fysiek vormt de Ropsy-Chaudronstraat een barrière

1

1
De doorsnede van de Ropsy-Chaudronstraat

2
Schema van de 3 identiteiten: de wijk, de Ropsy-Chaudronstraat en de Slachthuizensite

04
De elementen die de lege ruimte vormen

De classificatie van de verschillende lege ruimtes binnen de perimeter is van essentieel belang om de dynamieken ervan te begrijpen en interventies te overwegen.

00
Inleiding

01
Werkmethode

02
Context

03
Juridische situatie en oriën-tatieplannen

04
Fysieke analyse

05
Leefomgeving

06
Handel & Voorzieningen

07
Mobiliteit

08
Sociaal klimaat

09
SWOT

10
Bijlagen

1

«Holle tanden»

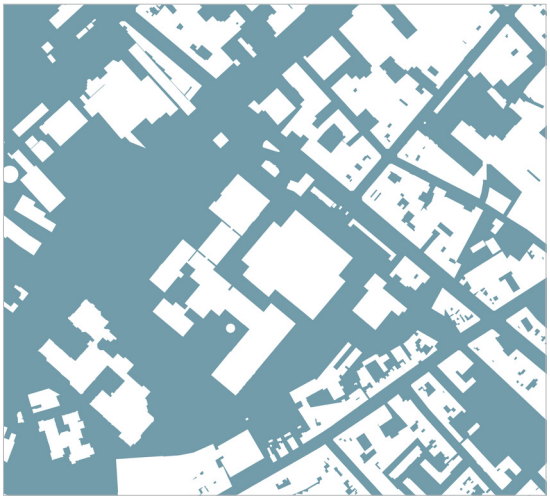
Doorgangscentra

De toegangen tot de Slachthuizen

Rustzones

As Clemenceau – Bergensesteenweg – Stieren - Ropsy-Chaudronstraat

2



1
Analyse van de lege ruimte (SUEDE36)

2
Lege ruimtes

04
De elementen die de lege ruimte vormen

Het beeld dat we dankzij terreinstudies en getuigenissen van gebruikers hebben van de openbare ruimte is dat van een verlaten, chaotische en verloederde plek. In de wijk heerst een tekort aan groene ruimtes voor ontspanning. De verloederde staat van de gebouwen die uitgeven op de Ropsy-Chaudronstraat verbetert de algemene omgeving niet. Er werden verschillende “holle tanden” waargenomen.

Het is de bedoeling om in dit hoofdstuk de verschillende lege ruimtes te klasseren om er de belangen, het potentieel en de verschillende gebruiken van te begrijpen.

« Holle tanden »

Bergensesteenweg 181-165:

Dit onbebouwde terrein is een van de belangrijkste toegangen tot de markt van de slachthuizen. Het licht tegenover de metro Clemenceau en absorbeert een gemiddelde van 9627 voetgangers per dag (gegeven Atrium 2014). Deze doorgang wordt door de bewoners van de wijk vaak gebruikt als sluipweg tussen de Bergensesteenweg en de Ropsy-Chaudronstraat.

Het terrein ziet eruit als een verlaten braakliggend terrein, half afgesloten met metalen hekken. Deze indruk werd op het moment van de studie nog versterkt door de werf van de nieuwe hal.

Ropsy-Chaudronstraat 16:

Het perceel ter hoogte van nummer 16 in de Ropsy-Chaudron is ook een doorgang naar de Slachthuizensite. De twee omliggende gebouwen zijn half verlaten en bevinden zich in een vergaande staat van verval Het terrein ligt vaak vol met illegaal gestort afval, de bodem is sterk verwaarloosd en wordt volledig overwoekerd door spontane plantengroei. Onlangs plaatste Cultureghem er een hut voor de jongeren, maar het experiment was geen lang leven beschoren. Op dit moment wordt er voedsel dat afkomstig is van overschotten van de markt verdeeld onder de gezinnen die zich in een onzekere economische situatie bevinden. Deze doorgang biedt een rechtstreeks uitzicht op het nieuwe gebouw van de voedingshal.

1- Brug Ropsy-Chaudronstraat:

Tussen nummer 1 en de brug van het Kanaal ligt een driehoek groen, een van de zeldzame groene ruimtes binnen de onderzoekszone. Deze ruimte wordt begrensd door de verbindingstrappen tussen de metro Delacroix en de Ropsy-Chaudronstraat. Van bovenaan dit terrein hebben we uitzicht over de volledige site van de slachthuizen. Op dit moment ligt deze driehoek braak en wordt hij vaak bedolven onder het afval. In 2012 werd een installatie gekoppeld aan Parkdesign 2012 gemonteerd op dit perceel om de rijkdom te benadrukken van een groene ruimte in een stedelijke omgeving.

1

2

3

4

5

00
Inleiding

01
Werkmethode

02
Context

03
Juridische situatie en oriëntatieplannen

04
Fysieke analyse

05
Leefomgeving

06
Handel & Voorzieningen

07
Mobiliteit

08
Sociaal klimaat

09
SWOT

10
Bijlagen

1
Bergensesteenweg 181-165.

2 & 3
Ropsy-Chaudronstraat 16.

4
Brug Ropsy-Chaudronstraat.

5
Installatie van 2012 op de brug van de Ropsy-Chaudronstraat

04
De elementen die de lege ruimte vormen

00 Inleiding
01 Werkmethode
02 Context
03 Juridische situatie en oriëntatieplannen
04 Fysieke analyse
05 Leefomgeving
06 Handel & Voorzieningen
07 Mobiliteit
08 Sociaal klimaat
09 SWOT
10 Bijlagen

Doorgangsplaatsen

De volledige zone kan beschouwd worden als een doorgangsplaats. De aanwezigheid van de markt brengt een enorme massa met zich mee die de site langs alle kanten overspoelt. We stellen vast dat bepaalde kruispunten of assen bijzonder druk zijn door deze doorgang.

As Clemenceau – Bergensesteenweg – Stieren - Ropsy-Chaudronstraat

Vrijdag Zaterdag Zondag:

Volgens de barometer van Atrium 2014 komen er op zondag vanaf 10 uur 's morgens meer dan 2000 voetgangers voorbij tussen Clemenceau en de Slachthuizen. Deze voetgangersstroom steekt de site over vanaf de uitgang van de metro op het Jorezplein tot aan de markt van de Slachthuizen met mengt zich in de massa die al aanwezig is op de markt (elk weekend ongeveer 100 000 mensen).

Deze intense doorgang heeft negatieve gevolgen:

- vertraging van het wegverkeer op de Bergensesteenweg ;
- verlies van de rust en dus van het gevoel van ontspanning op het Jorezplein ;
- probleem met properheid: de mensen van buiten de waak laten vaak afval achter op de weg.

De hele week :

Tijdens de week maken heel wat voorbijgangers gebruik van deze as. Vooral de ouders van de kinderen die naar de lagere school Sainte-Marie op de Bergensesteenweg gaan. Door een onveiligheidsprobleem als gevolg van de werf van de voedingshal werd deze doorgang helaas vaak afgesloten tijdens de week. Voor de omwonenden blijft deze weg echter de voorkeur genieten boven de parallelle Ropsy-Chaudronstraat die minder rustig en veel drukker is. Deze kortere weg is een plek zonder auto's en dus veiliger voor voetgangers en zachte weggebruikers.

1

2

De toegangen tot de Slachthuizen.

Dit zijn de toegangen tot de Slachthuizensite:

er zijn er op dit moment 6:

- toegang tussen nummer 24 en de handelszaken in de Ropsy-Chaudronstraat;
- toegang via de belangrijkste poort tegenover de grote hal, tussen de twee standbeelden van stieren;
- toegang via de parking Delacroix;
- toegang via de Bergensesteenweg 251;
- toegang via de Bergensesteenweg 181-165 ;
- toegang via de Nijverheidskaai – Erasmus-school.

De toegang die het grootste probleem vormt is de verbinding vanaf de Bergensesteenweg en het station Clemenceau met de toegang tot de parking Delacroix.

1
De oversteek tussen Clemenceau en de Slachthuizen.

2
De doorgang die de Bergensesteenweg verbindt met het Jorezplein.

04
De elementen die de lege ruimte vormen

00 Inleiding
01 Werkmethode
02 Context
03 Juridische situatie en oriëntatieplannen
04 Fysieke analyse
05 Leefomgeving
06 Handel & Voorzieningen
07 Mobiliteit
08 Sociaal klimaat
09 SWOT
10 Bijlagen

Parking Delacroix :

Op dit kruispunt komen de wagens vanuit drie verschillende richtingen samen. Bovendien kruisen ze hier nog andere wagens die de parking willen inrijden en de voetgangers die uit de metro komen. De voetgangersstroom ter hoogte van Delacroix is aanzienlijk, ook al is hij kleiner dan die ter hoogte van Clemenceau. Op de marktdagen wordt de opstopping die veroorzaakt wordt door deze toegang verlengd tot de Ropsy- Chaudronstraat en de Nijverheidskaai. Abattoirs SA zet dan personeel in om het verkeer te regelen, maar dit lost het probleem slechts gedeeltelijk op.

Hoofdingang, hek tussen de twee stieren:

Dit is de hoofdingang van de Slachthuizensite en het symbool van deze plek. Van maandag tot donderdag wordt de toegang geregeld door automatische slagbomen en het plein doet dienst als parking voor het bestuur van Abattoirs SA en voor de werknemers en klanten van de omliggende handelszaken.

De toegang wordt verstoord door verschillende elementen: de afsluiting, paaltjes, de hefbomen en de verwijderbare metalen versperringen die dienen om het verkeer te kanaliseren. De huidige inrichting sluit niet aan bij het imago van een prestigieuze toegang en verstoort het axiale uitzicht op de hallen.

Rustplaatsen

Dankzij de waarnemingen op het terrein, die op verschillende dagen van de week uitgevoerd werden, konden bepaalde verzamelplaatsen geïdentificeerd worden. Net zoals bij alle aspecten van de diagnose moet ook hier rekening gehouden worden met de twee bestaande realiteiten, tijdens of buiten de marktdagen. Langs de Ropsy-Chaudronstraat zien we verschillende kleine samenscholingen. De markt is immers een gelegenheid om buren of andere leden van de gemeenschap tegen te komen.

Ruimte tegenover de winkels

De winkels tegenover de voornaamste hal omvatten verschillende zaken met fijne vleeswaren, een café en drie snackbars. Elke winkel trekt zijn eigen kleine publiek aan en de ruimte ertegenover wordt tijdens het weekend de ontmoetingsplaats voor de betreffende gemeenschappen. De Polen en de Afrikanen zijn het talrijkst. De fietsenrekken die onlangs geplaatst werden door Abattoirs SA worden dan bankjes waar de mensen gaan zitten praten.

De cafés:

De terrassen van de cafés worden ook verzamelplaatsen. Op de marktdagen zijn ze overbevolkt. Zelfs tijdens de week zien we vaak dat bewoners zich met hun stoel op het voetpad zetten om te praten met de voorbijgangers.

Grenzen

De handelszaken en de afsluiting van de Slachthuizen

De Slachthuizensite is dus langs alle kanten afgesloten. Zelfs het uitzicht op de belangrijkste gevel, de “grote hal”, wordt verstoord door de aanwezigheid van handelszaken en de afsluiting. Het masterplan van Abattoirs SA voorziet de verplaatsing van de handelszaken langs de “kortere weg”, de weg parallel met Ropsy-Chaudron. Deze operatie moet tegelijk gepland worden met de bouw van een nieuwe straatgevel. Door het uitzicht vrij te maken kan de axialiteit van de slachthuizen ten opzichte van de Heyvaertstraat opgewaardeerd worden. Bovendien kan zo, met het oog op de aanleg van een toekomstig openbaar plein, een echte fysieke link met de Ropsy–Chaudronstraat gecreëerd worden.

1

2

3

1
De parking Delacroix, op een marktdag

2
De toegang met de twee stieren

3
De handelszaken

04
Het stadsmeubilair

Er werd een overzicht gemaakt van het aanwezige stadsmeubilair binnen de perimeter. De toestand of de afwezigheid van bepaalde infrastructuren beïnvloedt de sfeer, de properheid en de kwaliteit van de openbare ruimtes.

Vuilnisbakken

Gezien de properheid een van de meest nijpende problemen is van de perimeter, is een overzicht van de vuilnisbakken van essentieel belang om oplossingen in overweging te kunnen nemen. In het algemeen stellen we vast dat de vuilnisbakken op de marktdagen onmiddellijk vol zitten. Het afval puilt eruit en neemt het voetpad in. Binnen de perimeter zijn geen glasbakken.

Er werden 11 vuilnisbakken genoteerd voor de Ropsy-Chaudronstraat waarvan 2 tegenover de toegang "van de twee stieren". Er staat echter geen enkele vuilnisbak bij de handelszaken en de snackbars die de grens vormen tussen de straat en de site. Deze afwezigheid van vuilnisbakken kan deels de enorme hoeveelheid afval verklaren die we elke week opnieuw terugvinden binnen deze zone.

Op de Bergensesteenweg tellen we twee vuilbakken aan de uitgang Clemenceau en in de buurt van de toegang tot de Slachthuizensite. De doorgang tussen de marktplaats en het Jorezplein ligt vaak vol afval. De bestaande vuilnisbakken zijn niet toereikend.

Banken en rustplaatsen

Binnen de perimeter werd geen enkele infrastructuur om uit te rusten gevonden. Geen enkel afdak, geen enkele bank.

Fietsenrek

Onlangs werden door Abattoirs fietsenrekken geplaatst in de buurt van de toegang "van de twee stieren". Er zijn er 25, ze worden maar zelden gebruikt en dienen meestal als banken voor de gebruikers van de ruimte. We zien nochtans niet weinig fietsen op en rond de site. De fietsers maken hun fietsen overal vast, maar altijd zo dicht mogelijk bij hun bestemming: aan het Andreaskruis, aan paaltjes, enz.

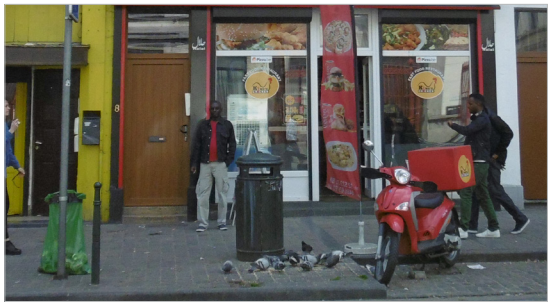
Bewegwijzering

De bewegwijzering is voor verbetering vatbaar, vooral die van de parkings. De parking Slachthuis staat slecht aangeduid en dat werkt het "trechtereffect" ter hoogte van de ingang in de hand.

De plaatsen die voorbehouden zijn voor de levering aan de winkels worden enkel op de grond aangeduid. De verf is erg afgebladderd en dus niet goed zichtbaar. De handelaars klagen dat deze plaatsen vaak bezet zijn waardoor de vrachtwagens met de leveringen dubbel moeten parkeren.

Paaltjes en afsluitingen

Er werden verschillende paaltjes geplaatst om de voetpaden te beschermen tegen wildparkeren. De voetpaden van de Bergensesteenweg zijn voorzien van afsluitingen om te verhinderen dat voetgangers zouden oversteken, omdat dit bijdraagt tot de vertraging van het wegverkeer.

1


2

3

4

00 Inleiding
01 Werkmethode
02 Context
03 Juridische situatie en oriëntatieplannen
04 Fysieke analyse
05 Leefomgeving
06 Handel & Voorzieningen
07 Mobiliteit
08 Sociaal klimaat
09 SWOT
10 Bijlagen

1 Model van de in situ aanwezige vuilnisbak

2 Fietsenrek

3 In de bewegwijzering geïntegreerde vuilnisbak

4 Paaltjes en afsluitingen

00
Inleiding

01
Werkmethode

02
Context

03
Juridische situatie en oriëntatieplannen
04
Fysieke analyse

05
Leefomgeving

06
Handel & Voorzieningen

07
Mobiliteit

08
Sociaal klimaat

09
SWOT

10
Bijlagen

05
Leefomgeving

Groen netwerk

De «openbare» ruimtes binnen de zone

Properheid & veiligheid

05
Groen netwerk

Bij de analyse van de vele onderzoeken betreffende de perimeter en de vragenlijsten die uitgedeeld werden aan de bewoners stellen we een gebrek aan openbare ruimtes vast in de wijk, en dan in het bijzonder van groene ruimtes.

00
Inleiding

01
Werkmethode

02
Context

03
Juridische situatie en oriën-
tatieplannen
04
Fysieke analyse

05
Leefomgeving

06
Handel & Voorzieningen

07
Mobiliteit

08
Sociaal klimaat

09
SWOT

10
Bijlagen

1

2

1
Groene ruimtes en blauw netwerk (SUEDE36).

1 Liverpoolplein
2 Jorezplein
3 de binnentuinen van de Curo-Hall
4 Dauwpark

2
Leefmilieu Brussel: toegankelijkheid van de groene ruimtes.

De kaart houdt geen rekening met de nieuwe inrichting van het Liverpoolplein.
Het huidige kader is dus niet zo negatief, ook al blijft het gebrek aan groene ruimte een belangrijk probleem voor de wijk Kuregem.

05
De «openbare» ruimtes binnen de zone

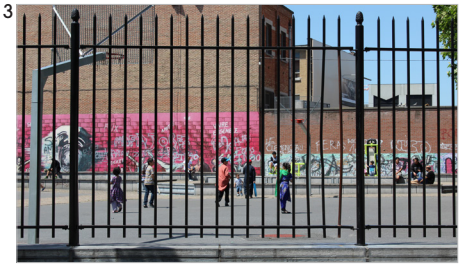
Jorezplein

In 2009 werd het Jorezplein gerenoveerd in het kader van het wijkcontract “Raad”. Het is een grote gemineraliseerde esplanade met een fontein in het midden, omringd door een grote bank. Er liggen sportterreinen in de richting van de school Sainte-Marie. Er werden ook bomen aangeplant. Op het plein vinden we ook een van de uitgangen van de metro Clemenceau.

Onlangs werden er “fitness”-elementen geïnstalleerd. Dit gezellige plein wordt gebruikt door de ouders die hun kinderen opwachten aan de uitgang van de school. Op de marktdagen wordt deze plek een lawaaierige doorgang. De bewoners hebben dit niet graag, ze voelen zich dan “overrompeld”. Er zijn wel wat bomen, maar de bewoners zouden graag meer planten zien en ook plaatsen met wat gras waar ze zich in de schaduw zouden kunnen zetten. Uit de interviews blijkt dat een echte ruimte voor kinderen en infrastructuren voor de jongeren de twee belangrijkste behoeften zijn van deze plek.

1

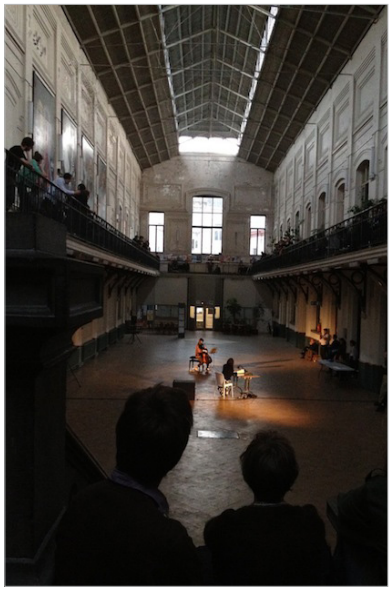
2

3


Binnentuin Curo-Hall

Ter hoogte van nummer 7 in de Ropsy-Chaudronstraat ligt het huis van sociale samenhang, “Curo-Hall”. Dit gebouw was tot in 1997 een school en herbergt vandaag het verenigingsleven en heel wat socioculturele verenigingen waaronder de Mission Locale. De grote centrale hal wordt vaak gebruikt voor evenementen. Bovendien beschikt de “Curo-hall” over twee half openbare groene binnentuinen. De grootste geeft rechtstreeks uit op de Ropsy-Chaudronstraat en is verbonden met de kleinere tuin die zich meer achteraan bevindt. Sinds 2012 en het evenement “Parkdesign” dat georganiseerd wordt door het BIM omvatten de twee tuinen ook een groentetuin en werden ze ingericht met houten structuren.

De twee tuinen van de “Curo-hall” hebben een groot potentieel en ze zijn noodzakelijk om tegemoet te komen aan de behoefte aan groene ruimtes, die maar weinig aanwezig zijn binnen de zone. Bovendien verbinden ze de Ropsy-Chaudronstraat met de Kompasstraat. Deze ruimte bezet de oude weg van de Kleine Zenne waar het Brussels Gewest een lineair park wenst aan te leggen dat de oude loop van deze zijarm van de Zenne volgt. Dit groene project zou langs de twee tuinen kunnen lopen en zo aansluiten bij de ruimte die ingenomen wordt door verkrotting aan de andere kant van de Ropsy-Chaudronstraat. Zo zou de groene continuïteit gegarandeerd kunnen worden.

4


5

00
Inleiding

01
Werkmethode

02
Context

03
Juridische situatie en oriëntatieplannen

04
Fysieke analyse

05
Leefomgeving

06
Handel & Voorzieningen

07
Mobiliteit

08
Sociaal klimaat

09
SWOT

10
Bijlagen

1
Om incidenten door de consistente stroom in de metro te vermijden heeft de MIVB het verkeer gereorganiseerd door de uitgang te verplaatsen naar het Jorezplein in plaats van de Bergensesteenweg. Sindsdien heeft het Jorezplein aan gezelligheid ingeboet

2
De fitness-structuren op het Jorezplein

3
De speeltuin is afgesloten met een hek, omdat de bendes van de wijk er vandalenstreken uithalen en de infrastructuren beschadigen

4
De speeltuin is afgesloten met een hek, omdat de bendes van de wijk er vandalenstreken uithalen en de infrastructuren beschadigen

5
De groentetuin in de achterste binnentuin: hier tijdens Parckdesign 2012

05
De «openbare» ruimtes binnen de zone

Slachthuizen

De Slachthuizensite wordt gezien als een site met een eigen identiteit. Ze wordt niet volledig opgenomen in de omliggende residentiële wijk. Behalve op de marktdagen (van vrijdag tot zondag) is de site weinig doordringbaar. Wanneer de afsluitingen niet dicht zijn wordt de doorgang die de Bergensesteenweg vanaf het station Clemenceau verbindt met de Ropsy-Chaudronstraat door de bewoners en gebruikers vaak gebruikt als kortere weg.

Sinds kort zijn de hallen, die van maandag tot woensdag niet gebruikt werden, een speelterrein geworden. De vzw Cultureghem, deels gefinancierd door Abattoirs SA, organiseert er immers activiteiten voor de jongeren van de wijk.

In het nieuwe masterplan voor de Slachthuizen zit ook de wens vervat om de site open te trekken naar de wijk toe. Het project voorzet in het bijzonder fysieke doorgangen die het mogelijk zullen maken om de Slachthuizensite op verschillende manieren te verbinden met de rest van de wijk. Het masterplan transformeert de centrale ruimte van de hallen in een groot stadsplein dat niet alleen axiaal verbonden wordt met de Heyvaertstraat, maar in oostelijke richting ook met de Bergensesteenweg en verder met het Zuidstation.
De heraanleg van het huidige verloederde terrein tussen de Slachthuizensite en de Ropsy-Chaudronstraat maakt deel uit van de visie.

1

2

3

4

00
Inleiding

01
Werkmethode

02
Context

03
Juridische situatie en oriëntatieplannen

04
Fysieke analyse

05
Leefomgeving

06
Handel & Voorzieningen

07
Mobiliteit

08
Sociaal klimaat

09
SWOT

10
Bijlagen

1
De lege slachthuizen tijdens de week

2 & 3
De slachthuizen op een marktdag

4
Het grote plein voorzien in het masterplan voor de Slachthuizen (bron: ORG voor Abattoirs Sa)

05
Properheid & Veiligheid

Een schonere omgeving is een van de dringendste vragen van de spelers en bewoners van de wijk.

Properheid

Er werd illegaal gestort afval waargenomen binnen de volledige zone met een grotere concentratie in de omgeving van de slachthuizen. De marktactiviteit is een van de grootste oorzaken van het gebrek aan properheid binnen de zone. De grote meerderheid van de gebruikers woont niet in de wijk en voelt zich niet betrokken bij de properheid van deze plaats. Bovendien telt de perimeter onvoldoende vuilnisbakken om te voldoen aan een dergelijke toevloed.

De gebruikers langs de kant van de handelszaken in de Ropsy-Chaudronstraat dragen ook bij tot de afvalproductie en laten elk weekend echte “bergen” blikjes en glazen flessen achter. Om dit probleem op te lossen zou een glasbak in de Ropsy-Chaudronstraat welkom zijn. De “holle tanden” krijgen vaak te maken met sluikstorten.

Er werden al verschillende initiatieven genomen om tegemoet te komen aan dit probleem van de properheid:

- Het wijkcomité Chrysalide organiseert vaak workshops of informatievergaderingen over sorteren en de reglementen die nageleefd moeten worden. .
- Abattoirs SA organiseert de ban van plastic zakjes op de markt.
- Er werd een “bonus-malus”-systeem ingevoerd. De organisatoren evalueren de afvalproductie van de marktkramen en verlagen de prijs van de abonnementen van de standplaats van de properste verkopers.
- Het vegen van de straten rond de Slachthuizen, waaronder de Ropsy-Chaudronstraat, na de markt gebeurt niet door de Gemeente, maar wel door een lokaal initiatief dat beheerd wordt door Abattoirs,, namelijk «Manus Bruxelles».

De veiligheid impliceert een schone en uitgeruste openbare ruimte

1

2

3

00 Inleiding
01 Werkmethode
02 Context
03 Juridische situatie en oriëntatieplannen
04 Fysieke analyse
05 Leefomgeving
06 Handel & Voorzieningen
07 Mobiliteit
08 Sociaal klimaat
09 SWOT
10 Bijlagen

1
Het plein van de Slachthuizen na de markt

2
Een van de initiatieven van Abattoirs om de plastic zakjes te elimineren

3
Sluikstort binnen de onderzoeksperimeter

05
Properheid & Veiligheid

Het imago van de wijk wordt vaak gekoppeld aan het gebrek aan properheid, het onveiligheidsgevoel, de aanwezigheid van braakland, verkrotting en holle tanden. Het is een doorganswijk, een volkse stationswijk met een allesoverheersende autohandel. De bewonerscomités zoals Chrysalide willen de reputatie en het negatieve imago van de wijk veranderen.

00
Inleiding

01
Werkmethode

02
Context

03
Juridische situatie en oriëntatieplannen

04
Fysieke analyse

05
Leefomgeving

06
Handel & Voorzieningen

07
Mobiliteit

08
Sociaal klimaat

09
SWOT

10
Bijlagen

Veiligheid

Kuregem wordt vaak bestempeld als een onveilige wijk. De feiten van 1997, waarbij een jonge Marokkaan gedood werd door de politie, hebben geleid tot “de rellen van Kuregem” en die hebben sterk bijgedragen tot dit vooroordeel. Sinds de jaren 90 maakt Kuregem deel uit van de “Veiligheids- en preventiecontracten”.

Het onveiligheidsgevoel heerst sterk in de wijk. In onze enquêtes bevestigen de bewoners en gebruikers dat Kuregem niet minder veilig is dan andere dichtbevolkte wijken. De ligging van de wijk, de arbeiders- en volksgeschiedenis, de kwaliteit van de openbare ruimte, de onzekere situatie van heel wat bewoners en de aanwezigheid van een enorme handel in tweedehandswagen - die zowel overdag als ’s nachts plaatsvindt op heel wat voetpaden – hebben een heel sterke invloed op het imago van deze plek bij de andere bewoners van het Gewest.

Binnen de onderzoeksperimeter worden de aanwezigheid van verloederde gebouwen, de “holle tanden” en de openbare ruimte door de gebruikers niet beschouwd als een factor die het onveiligheidsgevoel vergroot. We willen wel even opmerken dat de Ropsy-Chaudronstraat een drukke straat is op verschillende momenten van de dag en dat garandeert een grote sociale controle. De dag- en nachtactiviteiten van de Slachthuizensite en de Curo-Hall zorgen ook animatie en doorgang en dat vergroot de veiligheid van de plek.

1

2

1
Sluikstort op een braakliggend terrein binnen de perimeter

2
De holle tanden in de Ropsy-Chaudronstraat

05
Properheid & Veiligheid

De verlichting is een belangrijk element om het veiligheidsgevoel te beïnvloeden. In 2002 werd een verlichtingsplan op punt gesteld voor het grondgebied van de gemeente Anderlecht. De waarnemingen op het terrein en de avondwandeling met een groep burgers en spelers van de wijk hebben ons in staat gesteld de verlichting binnen de perimeter te bekijken en te evalueren.

Verlichting

De verlichting in de Ropsy-Chaudronstraat werd vernieuwd in 2007 samen met de heraanleg van de weg. De straat is eigenlijk heel goed verlicht tot grote tevredenheid van de bewoners en handelaars.

We stellen een verschil vast in de verlichting tussen de Ropsy-Chaudronstraat en de Jules Ruhlstraat. Op deze laatste weg zorgt een natriumverlichting in oranje tinten voor de sfeer van een verlaten industrieel braakland.

Wat de Slachthuizensite betreft, daar worden de gebouwen niet verlicht, behalve wanneer er een evenement georganiseerd wordt. Het zou dus interessant zijn om er een specifieke verlichting te plaatsen die de historische en geklasseerd structuren van de slachthuizensite in de kijker zet. In het bijzonder de ingang met de beroemde stieren, de grote hal en de nieuwe hal verdienen het om bij valavond in de kijker gezet te worden.

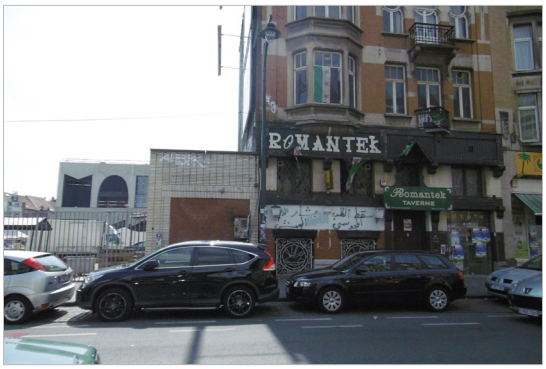
Bij evenementen in de 'Curo-Hall" projecteert een spot een humoristische en artistieke afbeelding van een stier die op de geven van het gebouw klimt.

1

Staat van de woningen

De staat van bepaalde gebouwen draagt bij tot de "verloederde" sfeer binnen de perimeter. Het moet gezegd, de meeste constructies van de wijk dateren van voor 1945. De nummers 16, 18 en 20 van de Ropsy-Chaudronstraat zijn bijzonder verkommerd. De gevel van het oude schoolgebouw van de "Curo-Hall" is ook verloederd en op bepaalde plaatsen overwoekerd met plantengroei.

2



3

00
Inleiding

01
Werkmethode

02
Context

03
Juridische situatie en oriëntatieplannen

04
Fysieke analyse

05
Leefomgeving

06
Handel & Voorzieningen

07
Mobiliteit

08
Sociaal klimaat

09
SWOT

10
Bijlagen

1
De gevel van de Curo-Hall 's nachts

2 & 3
De verloederde gebouwen in de Ropsy-Chaudronstraat

00
Inleiding

01
Werkmethode

02
Context

03
Juridische situatie en oriëntatieplannen

04
Fysieke analyse

05
Leefomgeving

06
Handel & Voorzieningen

07
Mobiliteit

08
Sociaal klimaat

09
SWOT

10
Bijlagen

06
Handel & Voorzieningen

06
Handel & Voorzieningen

Kuregem is een heel dynamische en gemengde wijk. Voedingswinkels, de Slachthuizenmarkt, de gespecialiseerde handelszaken en de auto-industrie doen de wijk leven.

00
Inleiding

01
Werkmethode

02
Context

03
Juridische situatie en oriën-tatieplannen

04
Fysieke analyse

05
Leefomgeving

06
Handel & Voorzieningen

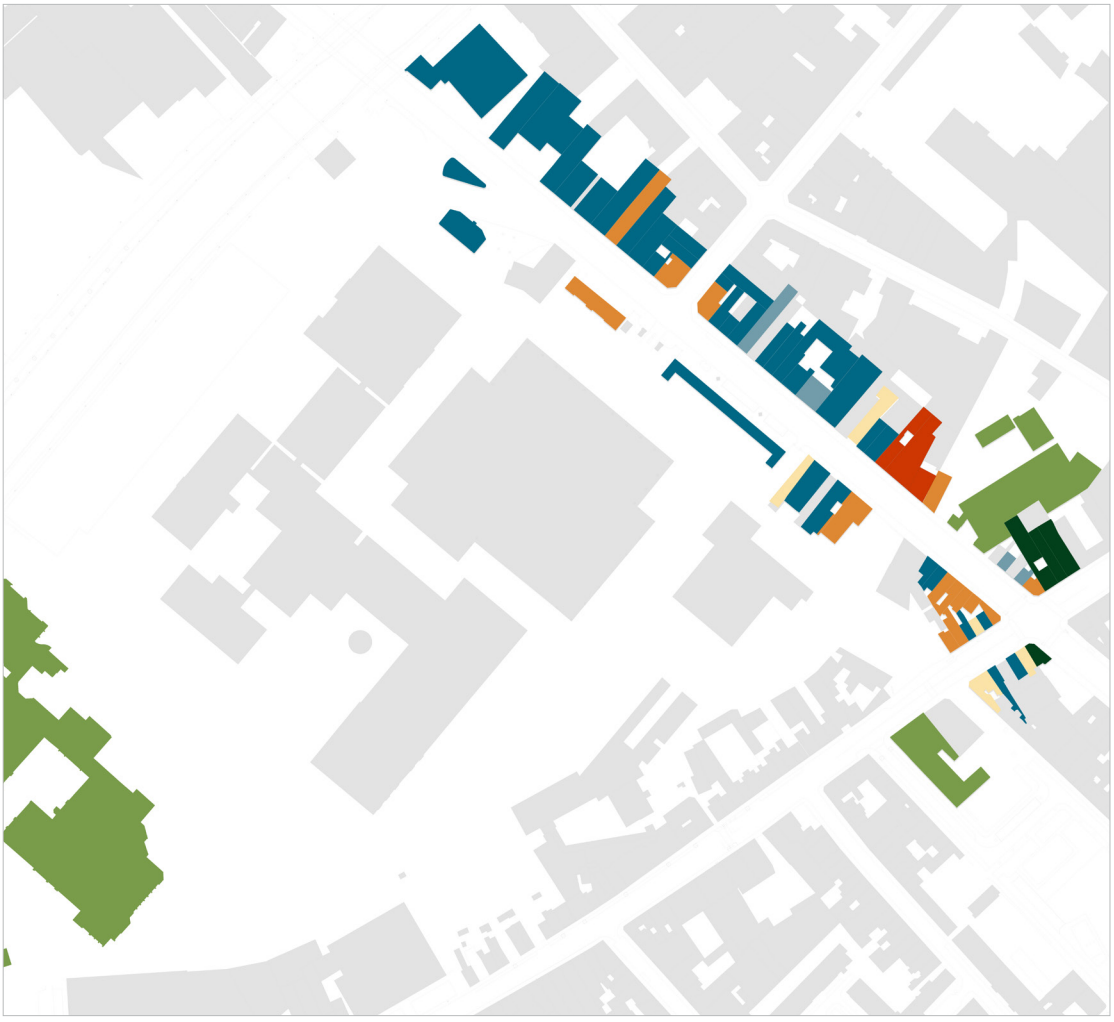
07
Mobiliteit

08
Sociaal klimaat

09
SWOT

10
Bijlagen

1



1
Types handel en diensten (SUEDE36).

blauw: agrovoeding
oranje: HORECA
lichtgroen: diensten
rood: fournituren
donkergroen: wagens
lichtblauw: verzorging en schoonheid
oker: andere

06
Handel & Voorzieningen

De wijk Kuregem is gestructureerd volgens drie economische assen:

- de agrovoedingsas in de Ropsy-Chaudronstraat en de Clemenceaustraat
- de as van de autohandel, geconcentreerd in de Heyvaertstraat en de Bergensesteenweg
- de textielas die zich ontwikkelt in de omgeving van de wijk van de driehoek, in de richting van het Zuidstation

As Ropsy-Chaudron en Clemenceau

De aanwezigheid van de markt en de slachthuizen heeft het economisch profiel van deze straten zeker beïnvloed. Langs deze as zien we allerhande winkels die te maken hebben met de agrovoedingsindustrie: groothandels, kleinhandels in vlees, exotische producten, restaurants, enz.

Horeca

De Ropsy-Chaudronstraat telt 8 cafés en restaurants. De meeste zijn snackbars, maar we vinden er ook het beroemde en hoogstaande "restaurant de la Paix". Deze plekken zijn overdag heel levendig dankzij geanimeerde terrassen, maar eens de avond valt lijken ze leeg of gesloten. Verschillende van deze cafés/snackbars hebben zaaltjes in de kelder voor klanten die liever ontsnappen aan indiscrete blikken.

De markt

De markt vindt wekelijks plaats op vrijdag, zaterdag en zondag van 7 tot 14 uur. Er worden voedingswaren aangeboden, zoals groenten, fruit, vlees en vis, textielproducten en allerhande waren die te maken hebben met het huis en het huishouden. Er zijn zelfs enkele antiekverkopers, en ook dieren, computers en videospelletjes. De markt heeft in Brussel de reputatie dat men er alles vindt tegen de laagste prijs.

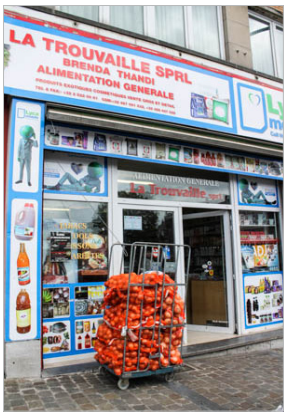
Gespecialiseerde winkels

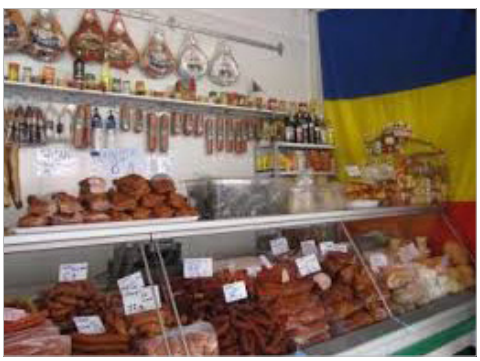
Dankzij het commerciële aanbod trekt de Ropsy-Chaudronstraat een lokaal en ultralokaal publiek aan. De gespecialiseerde winkels zoals Paulus, die professioneel materiaal verkopen dat gekoppeld is aan het horeca-beroep, of de slagers die gespecialiseerd zijn in bepaalde types vlees of tradities (wild, Afrikaans, Pools) zijn uniek en nauwelijks te vinden elders in het Brussels Gewest.

1

2

3

4


5


00
Inleiding

01
Werkmethode

02
Context

03
Juridische situatie en oriëntatieplannen

04
Fysieke analyse

05
Leefomgeving

06
Handel & Voorzieningen

07
Mobiliteit

08
Sociaal klimaat

09
SWOT

10
Bijlagen

1
Restaurant de la Paix.

2
Een van de vele winkels gewijd aan verzorging en schoonheid.

3 4 & 5
Slagers of winkels gespecialiseerd in exotische smaken of tradities.

06 Handel & Voorzieningen

00 Inleiding
01 Werkmethode
02 Context
03 Juridische situatie en oriëntatieplannen
04 Fysieke analyse
05 Leefomgeving
06 Handel & Voorzieningen
07 Mobiliteit
08 Sociaal klimaat
09 SWOT
10 Bijlagen

Bergensesteenweg

De Bergensesteenweg is een historische as die de wijk Sint-Guido verbindt met de Anderlechtsepoort en dus met de kleine ring. De handel lijdt hier sterk onder de files en uiteraard ook onder de autohandel. We zien hier verschillende garages en een mix van buurtwinkels zoals bakkers, horecazaken, "phoneshops", enz.

De wijk Liverpool/ Heyvaert

Tot aan de oliecrisis was dit een industriële wijk. Op dit moment is het een belangrijke plaats voor de "import-export" van wagens tussen Europa en Afrika. Het is een echte Europese draaischijf, opleggers rijden dag en nacht, ook tijdens het weekend, onophoudelijk heen en weer tussen de wijk en de haven van Antwerpen. Deze activiteit zorgt voor heel wat overlast, zoals het lawaai van de vrachtwagens en de wagens, de vervuiling en de permanente bezetting van de openbare ruimte of van de bovengrondse parkeerplaatsen die eigenlijk bedoeld zijn voor de omwonenden.

Atrium en de dialoog met de handelaars

Er bestaat een cel van Atrium die werkt rond de wijk Kuregem. Er werden verschillende studies en enquêtes georganiseerd, zoals het commercieel prospectief schema "Kuregem 2020".

Atrium benadrukt de moeilijke dialoog met de lokale handelaars die erg huiverachtig staan tegenover "officiële" organen of instellingen die hen voorstellen om samen te werken. De handelszaken gaan hier vaak over van gezin op gezin en men verkiest familie-expertise boven een overheidsinstelling.

De afwezigheid van handelsverenigingen bemoeilijkt de opdracht van Atrium nog. Volgens de verantwoordelijken van Atrium heeft de wijk een groot potentieel en zou ze gemakkelijk een nieuwe commerciële pool van Brussel kunnen worden. Maar de interne dynamieken, gekoppeld aan de hiërarchie tussen de lokale families, laten de organisatie van een echt commercieel ontwikkelingsplan niet toe.

Slachthuis en de "buik van Brussel"

Zoals hierboven al werd uitgelegd gaat het nieuwe masterplan Abattoirs voor de openstelling van de site naar de wijk toe en een toename van de rol van Abattoirs binnen de voedingsproductie en –handel. Het project biedt nieuwe economische opportuniteiten. Uit de nieuwe hal die pas werd geopend, het project rond een stadsboerderij op het dak ervan en de Federfondsen die toegekend werden voor de bouw van een nieuw slachthuis op de site blijkt de economische vitaliteit van Abattoirs en het verlangen naar ontwikkeling, dat sterk ondersteund wordt door de overheid. Verder voorziet het richtplan voor het kanaal ook nieuwe investeringen.

Infrastructuur

Binnen de perimeter bevinden zich twee belangrijke infrastructuren voor de wijk: de "Curo-hall" en de lagere school Sainte-Marie op de Bergensesteenweg. Buiten de perimeter moeten we ook de aanwezigheid van de Erasmushogeschool benadrukken. Deze ligt ten westen naast de site van de Slachthuizen. Heel wat studenten van deze school komen met de metro aan in het station Delacroix en wandelen elke dag over de Nijverheidskaai langs het Kanaal om naar school te gaan.

1

1
De Curo-Hall

00
Inleiding

01
Werkmethode

02
Context

03
Juridische situatie en oriëntatieplannen

04
Fysieke analyse

05
Leefomgeving

06
Handel & Voorzieningen

07
Mobiliteit

08
Sociaal klimaat

09
SWOT

10
Bijlagen

07
Mobiliteit

07 Mobiliteit

De zachte mobiliteit is een van de grootste belangen binnen het kader van ons onderzoek, dat een voorproject moet worden m.b.t. de openbare ruimte. Waarnemingen op het terrein, de analyse van andere studies, getuigenissen van bronpersonen, vergaderingen met de mobiliteitsadviseur van Anderlecht, de MIVB en Brussel Mobiliteit werden georganiseerd om de problematiek te kunnen begrijpen binnen de specifieke en gevoelige context van de perimeter.

00 Inleiding
01 Werkmethode
02 Context
03 Juridische situatie en oriën-tatieplannen
04 Fysieke analyse
05 Leefomgeving
06 Handel & Voorzieningen
07 Mobiliteit
08 Sociaal klimaat
09 SWOT
10 Bijlagen

Reglementair Gewestplan IRIS II

Om dit hoofdstuk te behandelen kan het nuttig zijn even te verwijzen naar de doelstellingen en de acties die voorzien zijn in het «Plan Iris II», dat onlangs geïmplementeerd werd door de Brusselse regering en dat vandaag van kracht is:

«Het Gewestelijk Mobiliteitsplan is een strategisch document voor de oriëntatie van het verplaatsingsbeleid. Het is erop gericht om iedereen de mogelijkheid te garanderen zich efficiënt te verplaatsen om te leren, te werken en zich te ontspannen. Met andere woorden, om aangenaam te kunnen leven in Brussel. De diagnose waarop het plan gebaseerd is onherroepelijk: als we ons huidige beleid blijven aanhouden, dan wordt de opstopping een bedreiging die heel wat sociaaleconomische en milieuoverlast met zich meebrengt.»

Globaal genomen wil het plan het autoverkeer tegen 2018 met 20% verminderen om de fileprobleem binnen het hele Brusselse Hoofdstedelijke Gewest te verhelpen.
De sleutelwoorden om deze doelstellingen te halen zijn: de actieve middelen, zoals fietsen en wandelen, bevorderen als alternatieven voor de wagen, een parkeerbeperking voor de nieuwe stedenbouwkundige vergunningen, de toegankelijkheid van het openbaar vervoer garanderen.

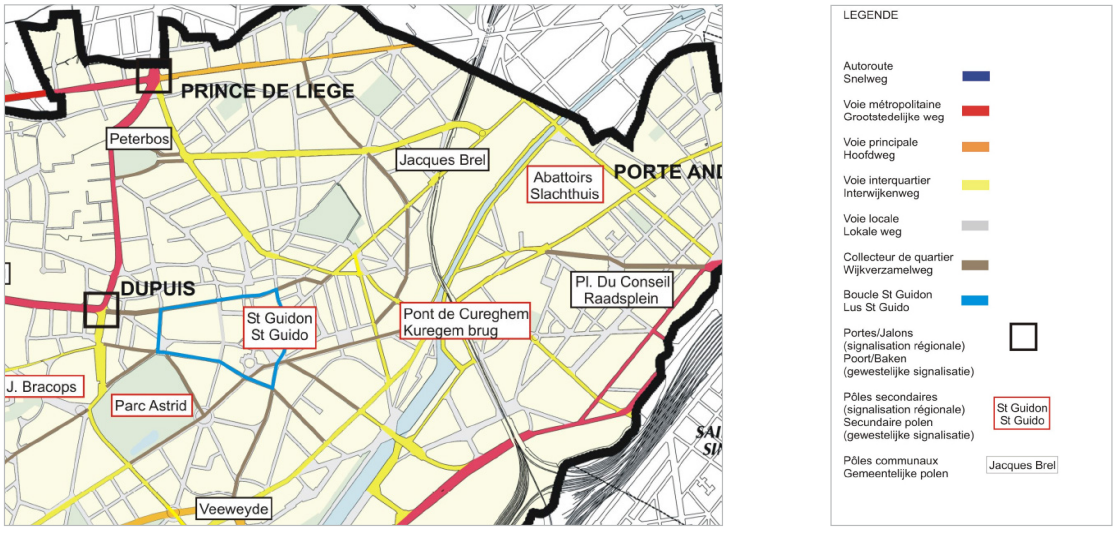
Gemeentelijk mobiliteitsplan

Het recentste gemeentelijke mobiliteitsplan voor de gemeente Anderlecht dateert van 2005. Het doel van deze studie en dit programma is beetje bij beetje te evolueren naar een multimodaal systeem dat aansluit bij de bedoelingen van het gewestelijk plan Iris II.
Een van de grootste belangen is de beperking van het verkeer dat de stad binnenkomt via de hoofdassen.

De gebruikte middelen zijn:
- een reorganisatie van de hiërarchie van de wegen door te kiezen voor een lokaal gebruik van bepaalde straten ;
- eenrichtingsstraten creëren, eveneens met de bedoeling om het doorgaand verkeer op de lokale wegen te verminderen ;
- zone 30's definiëren en het parkeren controleren.

Wat onze perimeter betreft, vermeldt het gemeentelijk mobiliteitsplan het volgende:
- de Bergensesteenweg is een gewestweg die in verbinding staat met de wijken en die de rol speelt van "weg tussen de wijken";
- de Ropsy-Chaudronstraat is een gemeenteweg die eveneens beschouwd wordt als een weg die de wijken verbindt;
- voor het parkeren bevindt de Ropsy-Chaudronstraat zich in de groene zone, net als de rest van de wijk. parkeren is er dus betalend, behalve voor de houders van een bewonerskaart, een abonnement of een gehandicaptenkaart. de maximale parkeerduur bedraagt 3.30 uur;
- er loopt ook een gemeentelijke fietsroute door de Ropsy-Chaudronstraat

1



1
Gemeentelijk mobiliteitsplan: status van de wegen

07
Mobiliteit

De mobiliteit binnen de perimeter

Voetgangersstromen

De voetgangersstromen zijn enorm binnen de onderzoeksperimeter. De bewoners wandelen vaak liever door de wijk. Op de marktdagen is de voetgangersstroom extra groot.

Volgens de tellingen van Atrium (2014) komen 9627 mensen per dag uit de metro Clemenceau (Bergensesteenweg 156). Op zondag gaat het om 16000 voetgangers per dag. Als we Clemenceau vergelijken met Delacroix dan stellen we vast dat er op zondag 3198 voetgangers uit de metro Delacroix komen tegenover 18684 uit Clemenceau.
De reden van deze voorkeur heeft zeker en vast te maken met de kortere weg tot aan de markt en het feit dat het station Delacroix niet geschikt is voor mindervaliden of mensen met caddies.

Om incidenten door de drukte binnen de metro te vermijden heeft de MIV het verkeer gereorganiseerd door de uitgang te verplaatsen naar het Jorezplein in plaats van de Bergensesteenweg. Dit is niet naar de zin van de bewoners, want nu wordt de beperkte groene ruimte die ze maar hebben ingenomen door de massa marktbezoekers.

Hoewel de kaart van de wijkmonitoring met de plaats voor voetgangers op de weg laat zien dat het aandeel van de wijk Kuregem-Dauw lichtjes kleiner is dan het gewestelijk gemiddelde (42,72% tegenover 45,85%) stellen we toch bepaalde ernstige problemen vast.

De Ropsy-Chaudronstraat werd in 2009 gerenoveerd. De voetpaden werden verbreed en paaltjes beschermen de voetgangerszone en verhinderen het wildparkeren op de marktdagen.

In onze enquête benadrukken de bewoners de nu al beschadigde staat bepaalde delen van het voetpad. De verplaatste stoeptegels maken de doorgang met caddies of kinderwagens moeilijk.

Vaak nemen illegaal gedumpt afval en handelswaren van de voedingswinkels de voetpaden helemaal in. En soms zijn er gewoon veel te veel voetgangers voor de breedte van de voetpaden. Precies daarom verkiezen de bewoners het alternatieve parcours via de Slachthuizensite om vanaf de Ropsy-Chaudronstraat naar Clemenceau te gaan.

1

2

3

4

00
Inleiding

01
Werkmethode

02
Context

03
Juridische situatie en oriëntatieplannen

04
Fysieke analyse

05
Leefomgeving

06
Handel & Voorzieningen

07
Mobiliteit

08
Sociaal klimaat

09
SWOT

10
Bijlagen

1
De passage tussen Clemenceau en Abattoirs op een dag zonder markt.

2 & 3
Bergensesteenweg op een zaterdagochtend.

4
De toegang tot de metro Delacroix, niet aangepast voor mindervaliden.

07 Mobiliteit

De fietsers

Er ligt een Gewestelijke Fietsroute (GFR) dicht bij de perimeter. Deze loopt langs het kanaal aan de andere kant van de Slachthuizensite. Verschillende gemeentelijke fietspaden komen vanuit alle richtingen toe in de perimeter:

- vanaf de Bergensesteenweg ;
- vanaf de Heyvaertstraat ;
- vanaf het kanaal.

In bepaalde delen van de gemeente Anderlecht zien we verhoogde fietspaden langs een steenweg of fietspaden die geïntegreerd werden in de voetpaden. Binnen de perimeter tellen we ook gemerkte fietspaden die de fietsers een ruimte bieden die met verf afgebakend werd op het asfalt. Een dergelijk fietspad vinden we terug langs de Ropsy-Chaudronstraat, maar meestal wordt het ingenomen door dubbel geparkeerde wagens.

Er zijn twee "Villo'"-stations binnen de perimeter:

station nr. 28 – Clemenceau – Bergensesteenweg 159-161-163
25 fietsen

station nr. 218 – Delacroix – Leon Delacroixstraat 1-7
25 fietsen

50 fietsen verdeeld over de zone dus.

De gebruikscijfers zijn laag ten opzichte van het gewestelijk gemiddelde.
Tijdens het jaar 2013 werd er 1519 keer een fiets ontleend bij Clemenceau en 2545 keer bij Delacroix terwijl het gewestelijk gemiddelde 4206 bedraagt.

Wat het "binnenbrengen van fietsen" betreft bedragen de cijfers 2016 voor Clemenceau en 2501 voor Delacroix ten opzichte van een gewestelijk gemiddelde van 4300.

De gegevens bevestigen de cijfers van Abattoirs SA betreffende het aandeel marktbezoekers.

1

2

2

00 Inleiding
01 Werkmethode
02 Context
03 Juridische situatie en oriëntatieplannen
04 Fysieke analyse
05 Leefomgeving
06 Handel & Voorzieningen
07 Mobiliteit
08 Sociaal klimaat
09 SWOT
10 Bijlagen

1
Het fietspad ingenomen door dubbel geparkeerde wagens.

2
Het "Villo'"-station Clemenceau.

3
De gewestelijke (rood) en gemeentelijke (oranje) fietsroutes. (p.23). (SUEDE36)

07 Mobiliteit

00 Inleiding
01 Werkmethode
02 Context
03 Juridische situatie en oriëntatieplannen
04 Fysieke analyse
05 Leefomgeving
06 Handel & Voorzieningen
07 Mobiliteit
08 Sociaal klimaat
09 SWOT
10 Bijlagen

Openbaar vervoer

Op de kaart die door de GSV opgemaakt werd om de toegankelijkheid van het openbaar vervoer te definiëren stellen we vast dat de onderzoekszone zich in zone A bevindt. Dat betekent in een zone die “heel goed” en “goed” bediend wordt door het openbaar vervoer.

«De zone-indeling is gedefinieerd op basis van een wandelafstand ten opzichte van de verschillende treinstations, (pre)metrostations en tramhaltes en ook op basis van de passagefrequenties op die plaatsen. Het busnetwerk maakt dus geen deel uit van deze zone-indeling.

Zone A, wordt heel goed bediend door het openbaar vervoer;
Zone B, wordt goed bediend door het openbaar vervoer;
Zone C, wordt middelmatig bediend door het openbaar vervoer.»

Lijnen die de onderzoekszone bedienen:

het Zuidstation is het belangrijkste station van het land en een groot multimodaal platform. Het is bereikbaar vanuit de onderzoekszone:

te voet: 11 minuten

met de metro: Clemenceau – Zuidstation = 4 minuten
Delacroix – Zuidstation = 6 minuten

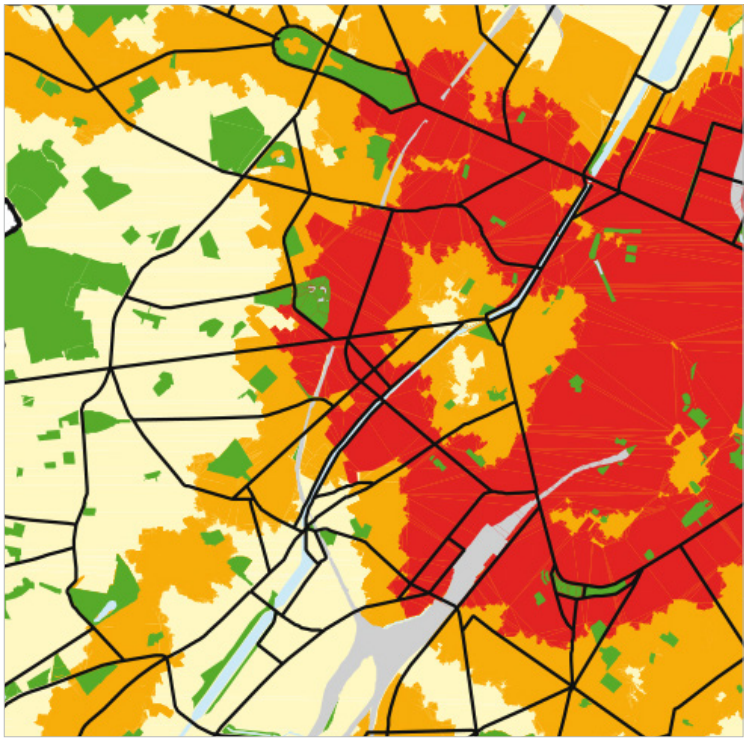
met de fiets / Villo: 5 minuten

met de wagen: 9 minuten (buiten de spitsuren)

Metro
lijnen: 6 en 2

Tram
lijnen: 82

Bus
lijnen: 89 , 46



1
Zone die toegankelijk is met het openbaar vervoer. (Bron: GSV).

07 Mobiliteit

De druk van de wagens in de wijk is heel groot. Dat komt door de ligging van de wijk, maar ook door andere factoren die het verkeer beïnvloeden.

00 Inleiding
01 Werkmethode
02 Context
03 Juridische situatie en oriëntatieplannen
04 Fysieke analyse
05 Leefomgeving
06 Handel & Voorzieningen
07 Mobiliteit
08 Sociaal klimaat
09 SWOT
10 Bijlagen

Doorgaand verkeer

De nabijheid van de kleine ring, de aanwezigheid van de brug over het Kanaal in de Ropsy-Chaudronstraat en de "wijkverbindende" status van de Bergensesteenweg zorgen voor heel wat doorgaand verkeer binnen de onderzoekszone. Deze assen zitten vaak helemaal vol met wagens die van de ring en het zuidstation komen.

De Bergensesteenweg werd een paar jaar ingericht met en eigen baanvak voor bussen waardoor de plaats voor wagens verkleind werd. Volgens de bewoners heeft dit bijgedragen tot de opstopping van het verkeer. Er werden al verschillende eenrichtingstraten en zone 30's gecreëerd in de wijk om het doorgaand verkeer in de lokale straten te vermijden.

De markt

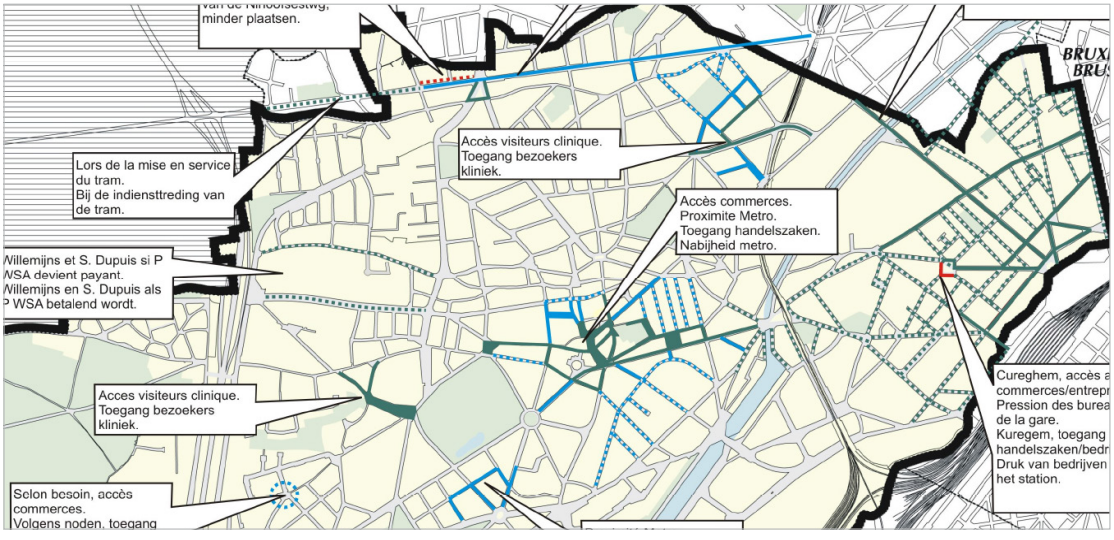
Zoals al verschillende keren werd aangehaald in deze diagnose veroorzaakt de toevloed van marktbezoekers heel wat problemen wat mobiliteit betreft.
De Bergensesteenweg staat sowieso al vol opstoppingen omdat ze de kleine ring verbindt met de Brusselse ring, maar op vrijdag, zaterdag en vooral zondag, wanneer het markt is, is er geen doorkomen aan. Alle lokale wegen rond de perimeter van de Bergensesteenweg, de Ropsy-Chaudronstraat, de Nijverheidsstraat, de Heyvaertstraat en de Kompasstraat zijn dan geblokkeerd.

Parkeren

Hoewel de straten van de perimeter zich in de groene zone bevinden (parkeerkaart voor "omwonenden") klagen de bewoners over het gebrek aan parkeerplaatsen. Tijdens de week bezet de overheersende handel in tweedehandswagens heel wat plaatsen op de weg. Tijdens het weekend worden de straten ingenomen door de wagens van marktbezoekers. Op de marktdagen staat de volledige Ropsy-Chaudronstraat vol dubbel geparkeerde wagens. De handelaars klagen over het gebrek aan respect en de strengheid van de politie voor de leveringszones.

Op de marktdagen staat de parking van de slachthuizen, langs de kant van het kanaal, volledig vol. Tijdens de week staat deze parking leeg en zou dus een oplossing kunnen vormen voor het parkeerprobleem van de bewoners. Dankzij onze bezoeken op het terrein hebben we kunnen vaststellen dat de parking van de site slecht bewegwijzerd is en dat helpt niet om het parkeren rationeler en doeltreffender te organiseren.

1



1
Gemeentelijk mobiliteitsplan: parkeren.

00
Inleiding

01
Werkmethode

02
Context

03
Juridische situatie en oriëntatieplannen
04
Fysieke analyse

05
Leefomgeving

06
Handel & Voorzieningen

07
Mobiliteit

08
Sociaal klimaat

09
SWOT

10
Bijlagen

08
Sociaal klimaat

De gebruikers van de openbare ruimte

Het verenigingsleven

De identiteiten

08
De gebruikers van de openbare ruimte

Gezien het gevarieerde karakter van de activiteiten die plaatsvinden op de site, zijn ook de gebruikers van de openbare ruimte heel uiteenlopend: bewoners, studenten, pendelaars, werknemers, bezoekers, feestvierders.

00
Inleiding
01
Werkmethode
02
Context
03
Juridische situatie en oriëntatieplannen
04
Fysieke analyse
05
Leefomgeving
06
Handel & Voorzieningen
07
Mobiliteit
08
Sociaal klimaat
09
SWOT
10
Bijlagen

Om een profiel te schetsen van de gebruikers van de openbare ruimte hebben we de resultaten van onze enquêtes op het terrein (overzichten en vragenlijsten) geconfronteerd met de informatie die het resultaat is van de thematische interviews (vzw, spelers op het terrein, enz.) en ook met de enquêtes die eerder al georganiseerd werden door Abattoirs en Atrium.

Gebruikers op marktdagen

Er werden medewerkers naar de markt en de omliggende wijken gestuurd met een algemene vragenlijst. Dankzij deze vragen konden we enerzijds het profiel van de gebruikers schetsen en anderzijds de meningen over de openbare ruimte, de klachten en de voorstellen met betrekking tot de perimeter noteren.

De klanten van de markt

Elke week komen bijna 100 000 bezoekers naar de markt van de slachthuizen. Volgens onze enquête komt 80% van de klanten uit het Brussels Hoofdstedelijk Gewest waarvan dan 35% uit Anderlecht en 15% uit Molenbeek. De resterende 20% komt van buiten Brussel. De markt trekt dus vooral een lokaal publiek aan. Deze cijfers liggen heel dicht bij die van het onderzoek dat in 2004 gevoerd werd door Abattoirs naar het profiel van de klanten van de markt, en door Atrium in 2014 (iets meer dan één derde van de klanten woont in de wijk).

Ze gaan naar de markt van de Slachthuizen:

- voor de voordelige prijzen ten opzichte van de supermarkten en de andere markten ;
- voor de grote keuze en de variëteit van de producten;
- voor de exotische of buitenlandse producten;
- voor de interculturele en volkse sfeer die er heerst op de marktdagen. Een handelaarster uit de Ropsy-Chaudronstraat omschreef het als volgt: «de mensen komen zich encanailleren op de markt van de Slachthuizen». De Slachthuizen van Anderlecht zijn voor een wat burgerlijkere Brusselse bevolking een exotische bestemming geworden waar ze even kunnen «ontsnappen» aan de stad.

De helft van de klanten van de markt is van vreemde origine. Dat komt enerzijds door de samenstelling van de bevolking van Kuregem, die de belangrijkste groep klanten vormt en die het grootste deel van vreemde origine is. Anderzijds trekt het aanbod aan exotische producten kosmopolitische bevolkingsgroepen aan.

De meeste bewoners van de wijk gaan te voet of met het openbaar vervoer naar de markt. Volgens de cijfers van “Abattoirs SA” uit 2006 verplaatst 26% van de gebruikers zich te voet, 29% met de wagen en 45% met het openbaar vervoer. Volgens Atrium gebruikt 38% het openbaar vervoer, gaat 34% te voet en komt 28% met de wagen. Volgens onze enquête bedraagt het aandeel mensen dat zich met de wagen verplaatst ongeveer 60%, maar onze steekproef is beperkt. Bovendien aarzelen de niet-Franstalige buitenlanders of de bescheidenere klanten om op straat een vragenlijst in te vullen. Heel waarschijnlijk kan het verschil verklaard worden door het hogere sociaaleconomische niveau (en dus rijker en met een motorvoertuig) van de gebruikers die instemden om te antwoorden op onze vragen.

1
Voetgangerspassage tussen de metro Clemenceau en de toegang tot de Slachthuizen. Volgens Atrium gaat het gemiddeld om 9600 mensen per dag.

08
De gebruikers van de openbare ruimte

De marktkramers

Meer dan 650 verkopers staan wekelijks op het plein van de Slachthuizen. De meesten zijn afkomstig van de Maghreb-landen.

De markt wordt georganiseerd volgens de verkochte producten :

- In het oosten en op het centrale plein: fruit en groenten ;
- In de grote hal: textiel ;
- In westelijke richting: de huishoudelijke producten (tapijten, pannen, detergenten) en nog textiel ;
- In de nieuwe voedingshal: de groentemarkt en de vleesmarkt.

Alle marktkramers moeten zich voor 8 uur aanmelden en het plein weer verlaten ten laatste om 16 uur. Van 6 tot 8 uur 's morgens en van 15 tot 16 uur rijden de bestelwagens en auto's van de marktkramers af en aan van de slachthuizensite.

Dagelijkse gebruikers

De handelaars en hun klanten

Dit profiel bevindt zich de hele dag door in de wijk. Soms leven ze er meer dan bepaalde bewoners die buiten de wijk werken. In de Ropsy-Chaudronstraat vinden we vooral de handel in agrovoedingsmiddelen en enkele cafés, snackbars en restaurants. De handelaars houden van de vitaliteit en de mensenstroom die de markt wekelijks met zich meebrengt. Ze zijn echter niet zo opgezet met de negatieve gevolgen wat mobiliteit en properheid betreft die deze massa met zich meebrengt.

In het algemeen willen de handelaars een betere kwaliteit van de ruimte en de sfeer in de wijk. Vandaag komen de klanten enkel en alleen om hun aankopen te doen, maar een schonere en aangenamere openbare ruimte zou ze kunnen aansporen om langer in de wijk te blijven. De moeilijkheid om een parkeerplaats te vinden ontmoedigt volgens de handelaars ook heel wat potentiële klanten.

De werknemers binnen de zone en de Slachthuizensite – de studenten van de Erasmushogeschool

Net als bij de handelaars komen de werknemers binnen de zone soms vaker naar de wijk dan sommige bewoners. Vele van hen willen graag aangename ruimtes om zich te kunnen zetten tijdens de middagpauze.

1

2

3

4

5

00
Inleiding

01
Werkmethode

02
Context

03
Juridische situatie en oriëntatieplannen

04
Fysieke analyse

05
Leefomgeving

06
Handel & Voorzieningen

07
Mobiliteit

08
Sociaal klimaat

09
SWOT

10
Bijlagen

1 2 & 3
De marktkramers en de werknemers van Abattoirs. De markt, de nieuwe voedingshal en een slager van de vleesmarkt (bron: Abattoir.be).

4
Een handelaar van de Ropsy-Chaudronstraat, Africain Express (bron: Ghanainbelgium.com).

5
Studenten van de Erasmushogeschool.

08
De gebruikers van de openbare ruimte

Elke dag komen tientallen studenten uit de metro Delacroix om dan via het kanaal naar de Erasmushogeschool te wandelen. De school vraag Abattoir en de overheid om na te denken over een aangenamer inrichting die zich ook leent tot wandelen op de grens tussen de site en het Kanaal.

1

2

De bewoners

De bewoners van de wijk zijn de belangrijkste gebruikers van de perimeter. Ze komen vaak hun boodschappen doen op de markt of in de winkels van de Ropsy-Chaudronstraat. De ruimte op de Slachthuizensite, die de Bergensesteenweg verbindt met de Ropsy-Chaudronstraat, wordt door de bewoners gebruikt als een rustigere alternatieve binnenweg voor de vaak opgestopte weg. We zien hier onder andere de ouders van de kinderen die school lopen in de lagere school Sainte-Marie aan de Bergensesteenweg.

De staat van de gebouwen, de slechte reputatie van de wijk en het weinige comfort van de openbare ruimte maken deze straten zeker niet aantrekkelijk. Sommige bewoners die nochtans in de straten bij de perimeter wonen, komen hier 's avonds liever niet.

3

De kinderen en jongeren

Dankzij Cultureghem worden er op woensdag ludieke activiteiten georganiseerd in de grote hal. Ook de kinderen en jongeren gebruiken deze ruimte dus. Uit onze enquête en ontmoetingen blijkt dat ze tijdens het weekend na de markt graag wandelen op het plein van de Slachthuizen.

De voor kinderen ingerichte ruimte die het dichtst bij de perimeter ligt is het Jorezplein. Vaak krijgt dit plein bezoek van vandalen. De kinderen en mama's van de wijk zouden een groenere en veiligere ruimte willen die wat rustiger is tijdens het weekend en die beter uitgerust is.

4

Occasionele gebruikers

Dit zijn de bezoekers van de evenementen die occasioneel plaatsvinden op de Slachthuizensite of in de "Curo-Hall". Al jaren worden de kelders verhuurd voor heel uiteenlopende evenementen die het hele Brusselse Gewest naar de site halen.

Vandaag worden op de site ook evenementen georganiseerd zoals het "aperitief Boerenmet", dat bijna elke donderdag plaatsvindt. De liefhebbers van deze "stadsaperitieven" komen vaak van buiten de wijk, ze kennen de wijk niet goed en komen enkel naar de site voor het evenement.

00
Inleiding

01
Werkmethode

02
Context

03
Juridische situatie en oriëntatieplannen

04
Fysieke analyse

05
Leefomgeving

06
Handel & Voorzieningen

07
Mobiliteit

08
Sociaal klimaat

09
SWOT

10
Bijlagen

1 & 2
Kinderen en jongeren die deelnemen aan de activiteiten van Cultureghem.

3 & 4
Ropsy-Chaudronstraat, de weekdagen zonder markt.

08
Het verenigingsleven

Verschillende vzw's of sociaal-educatieve instellingen zijn actief in Kuregem. De grote meerderheid wordt gesubsidieerd door de gemeente Anderlecht, de Vlaamse en Franse gemeenschappen en Europese fondsen.

Chrysalide

Dit is een wijkcomité, gelegen in de Hoedstraat, vlakbij onze onderzoeksperimeter. Het comité werd in 2004 opgericht naar aanleiding van het succes van de activiteiten die georganiseerd werden door de bewoners op de autoloze dag van 2003. Sindsdien werken ze actief in de wijk om een gezellige sfeer te creëren tussen de bewoners en om komaf te maken met de slechte reputatie van hun leefomgeving.

Het wijkcomité bestaat uit de diverse nationaliteiten die ook aanwezig zijn in de wijk. Een van de initiatieven is: "Anderlecht ma belle", een blog waarop de bewoners hun bezorgdheid kunnen uiten over beschadigde infrastructuren of openbare ruimtes. Er worden ook workshops georganiseerd om de nieuwkomers te sensibiliseren om te sorteren en de reglementen m.b.t. de vuilnisbakken te respecteren.

ULAC en CRU

De Union de Locataires ULAC (Huurdersunie Anderlecht-Kuregem) organiseert sociale acties in de wijk door integratie via huisvesting voor te stellen. Ze stimuleert ook een programma van sociale samenhang voor het gebouw Goujons door de organisatie van sociale permanenties, huiswerkscholen, enz..

Het CSV werkt vaak samen met ULAC. De twee organisaties leiden projecten en programma's voor de sensibilisering rond energie en duurzaamheid. In 2009 organiseerde het CSV een burgeroverleg rond de ruimte "metro Clemenceau en de Slachthuizen».

UFLED

UFLED of de Union des Femmes Libres pour l'Égalité des Droits is een vzw die in 2004 werd opgericht en die actief is op het grondgebied van Kuregem. De opdracht van de vzw bestaat erin gezinnen in een onzekere economische situatie bij te staan en de emancipatie van de vrouwen te ondersteunen. Ze is erg aanwezig om de integratie van de vrouwen te bevorderen via alfabetiseringsprojecten.

Cosmos

Cosmos organiseert activiteiten voor ouderen met de bedoeling hun isolement te doorbreken. Deze organisatie runt ook een sociaal restaurant dat ongeschoolden tewerkstelt.

Cultureghem

Cultureghem is een vzw die actief is op de Slachthuizensite. De doelstelling van deze organisatie is de Slachthuizensite opentrekken naar de bewoners van de wijk toe. Er worden verschillende activiteiten georganiseerd. het principe bestaat erin de bestaande ruimte van de grote overdekte hal en de kelders van de slachthuizen te gebruiken om de sociale samenhang in de wijk te versterken.

Van maandag tot woensdag wordt de ruimte die tijdens het weekend bezet wordt door de markt het speelterrein van de kinderen en jongeren van de wijk. Op de marktdagen worden in samenwerking met de scholen culinaire activiteiten georganiseerd om de kinderen op een ludieke manier in contact te brengen met gezonde voeding.

1

2

1
Het sociale restaurant Cosmos.

2
Aanplantingsactiviteit in de wijk onder leiding van Chrysalide.

00
Inleiding

01
Werkmethode

02
Context

03
Juridische situatie en oriëntatieplannen
04
Fysieke analyse

05
Leefomgeving

06
Handel & Voorzieningen

07
Mobiliteit

08
Sociaal klimaat

09
SWOT

10
Bijlagen

08
De identiteiten

Kuregem is een wijk die prat gaat op een heel rijke geschiedenis. Hier vindt men een waaier aan activiteiten en uiteenlopende ondernemingen en de bevolking heeft hier alle mogelijke origines.

De culturele smeltkroes

Zoals eerder al gezegd is Kuregem een wijk met een hoofdzakelijk buitenlandse bevolking. Dit geeft de wijk een heel bijzondere sfeer. Wanneer we door de straten of op de markt wandelen, ervaren we vaak een feestelijke sfeer, verschillende geuren en kleuren. We zien een Afrikaanse winkel naast een Poolse winkel. Hier heerst de boeiende sfeer van een havenmarkt.

Het vlees

De slachthuizen kenmerken de identiteit van de wijk heel sterk. Bovendien getuigt deze activiteit van meer dan een eeuw praktijken en activiteiten die gekoppeld zijn aan vlees en ze is vragende partij voor dit ecosysteem dat gevormd wordt door de wijk Kuregem. Sinds de opening van de slachthuizen zijn een hele reeks slagers zich komen vestigen in Kuregem waardoor de wijk het imago kreeg van de wijk van het vlees.

Rond deze instelling heeft zich een hele folklore ontwikkeld. Belgen en buitenlanders hebben verschillende tradities uitgebouwd:

- een paar jaar geleden werd tijdens het carnaval de wedstrijd van het “vette rund” georganiseerd, een echt volksfeest dat veel vol trekt;
- elk jaar met Pasen schenken de Slachthuizen het paaslam aan de Koninklijke familie;
- al vele jaren herbergt de site ook de rituele slachting van het lam van Aïd al-Adha waarbij de moslimgezinnen naar het slachthuis komen om er hun schaap te kopen of het schaap te komen halen dat ze gereserveerd hadden om te kelen volgens de islamtraditie.

Een gemengde wijk

Kuregem is een oude industriële wijk, vooral in de richting van het kanaal. We herkennen er de oude structuren waar een ondertussen verdwenen arbeidersactiviteit werd ondergebracht. Sinds enkele jaren zien we bij het publiek een fascinatie voor een dergelijk verlaten landschap dat getuige is van een verleden dat nog dicht bij ons tijdperk ligt..

« Encanailleren »

Het volkse en interculturele aspect van de wijk trekt in het weekend soms een type meer gegoede bezoekers aan. Naar de markt van Anderlecht gaan wordt gezien als een manier om zich onder te dompelen in een volkse sfeer, in een sfeer van een andere tijd die absoluut anders is dan de dagelijkse realiteit.

1

3

1
Het kanaal van Brussel, een industrieel landschap.

2
Een moment van Aïd al-Adha.

00
Inleiding

01
Werkmethode

02
Context

03
Juridische situatie en oriëntatieplannen

04
Fysieke analyse

05
Leefomgeving

06
Handel & Voorzieningen

07
Mobiliteit

08
Sociaal klimaat

09
SWOT

10
Bijlagen

00
Inleiding

01
Werkmethode

02
Context

03
Juridische situatie en oriëntatieplannen

04
Fysieke analyse

05
Leefomgeving

06
Handel & Voorzieningen

07
Mobiliteit

08
Sociaal klimaat

09
SWOT

10
Bijlagen

09
SWOT

09 SWOT

TROEVEN	ZWAKKE PUNTEN
Ligging	
Strategisch dicht bij de vijfhoek, het station Brussel-West en het Zuidstation	Het Kanaal is een grens
Aanwezigheid van de Slachthuizensite	We zijn in Kuregem, een oude en heel dichtbebouwde industriële wijk. 80% ondoordringbare oppervlakte. De bodem is vaak
Het nieuwe Masterplan Slachthuizen	De bevolking van Kuregem leeft vaak in moeilijke omstandigheden. De economische onzekerheid treft heel wat bewoners.
Toegankelijkheid en mobiliteit	
De wijk wordt heel goed bediend door het openbaar vervoer, in het bijzonder door de metrolijnen 1 en 6 met de stations Clemenceau en Delacroix. Er zijn ook twee buslijnen, waaronder de 46 die de wijk rechtstreeks verbindt met het centrum van Brussel (De Brouckère), en een tramlijn die de omgeving aandoet.	Er is veel doorgaand verkeer als gevolg van de markt en omdat de Robsy-Chaudronstraat een van de weinige bruggen is die in Brussel over het Kanaal gaat
Het Zuidstation en het station Brussel-West liggen heel dichtbij. (de afstand kan te voet afgelegd worden)	Wildparkeren
Het Kanaal	Metro Delacroix: moeilijk toegankelijk voor mindervaliden en personen met karretjes. De klanten stappen liever uit in Clemenceau.
Ropsy-Chaudronstraat: een van de weinige bruggen die in Brussel over het Kanaal gaan	Kruispunt parking Delacroix zit vast op de marktdagen
Grote parking Slachthuizen-Kanaal	Probleem met de bewegwijzering van de parkings en de leveringszones
Bestaande fietspaden (aanduiding op het asfalt) en twee Villo'-stations	De fietspaden worden vaak in dubbele file als parking gebruikt.
Openbare ruimte, wijkdynamiek, leefomgeving	
Aanwezigheid van handelszaken en Horeca	Gebrek aan groene ruimtes, openbare ruimtes en speelzones
De markt van de slachthuizen die elke week voor animatie zorgt in de wijk.	Het Jorezplein, een gezellige plek in de wijk, heeft last van lawaaierige klanten op de marktdagen.
De aanwezigheid van de "Curo Hall" en van de lagere school Sainte-Marie aan de Bergensesteenweg	De "holle tanden", de illegale stortplaatsen en het gebrek aan properheid geven de wijk een verloederd imago.
Heel dichtbebouwde wijk, maar met holle tanden en braakliggende terreinen. Mogelijkheden voor ontwikkeling.	Gebrek aan rust- en ontspanningsplaatsen, aan infrastructuren zoals zitbanken of schuilplaatsen.
Gebouwen met een groot partimoniaal belang: de grote hal, de stierenstandbeelden, de kantoren van de NV Abattoirs, de «Curo Hall»	Voetpaden in slechte staat en vol producten, karton en afval van de winkels
De as Clemenceau-Ropsy Chaudron die over de Slachthuizensite loopt is een alternatieve route voor de hoofdweg die de bewoners vaak gebruiken.	Gebrek aan groen
Properheid	
De wil van Abattoirs om een duurzame organisatie te worden	Gebrek aan glasbollen. Niet voldoende vuilnisbakken en modellen die niet in staat zijn de massa van de markt op te vangen.
Sociaal klimaat en veiligheid	
Een mix van gebruikers: studenten, bewoners, klanten van de markt, werknemers, handelaars, ...	Door bepaalde gebeurtenissen en oproer in het verleden wordt Kuregem nog altijd beschouwd als een gevaarlijke wijk
Tewerkstellingspool: horeca, handelszaken, scholen, Abattoirs, Curo Hall.	Door de markt is de sfeer soms erg chaotisch.
Interculturele wijk	
Handelszaken	
Exotisch of gespecialiseerd aanbod	Het ontbreken van een handelaarsvereniging
Voordelige prijzen en gevarieerde producten	Moeilijke dialoog
De zone wordt goed bediend door het openbaar vervoer en de grote parking van de Slachthuizen is ook gemakkelijk voor de	

00 Inleiding
01 Werkmethode
02 Context
03 Juridische situatie en oriën-tatieplannen
04 Fysieke analyse
05 Leefomgeving
06 Handel & Voorzieningen
07 Mobiliteit
08 Sociaal klimaat
09 SWOT
10 Bijlagen

09 SWOT

OPPORTUNITEITEN	BEDREIGINGEN
Ligging	
De wijk maakt deel uit van de zone die betrokken wordt bij het ontwikkelingsproject langs het kanaal- dit is een nieuwe regenererende kracht.	Gebrek aan coördinatie tussen alle onderzoeken binnen de wijk. Punctuele interventies zonder onderling verband.
De wijk ligt op het kruispunt van drie gemeenten. Ze kan een nieuwe centraliteit worden of de gemeenschappelijke noemer voor een toekomstige ontwikkeling.	
Er vinden drie onderzoeken plaats op de site: het Masterplan Slachthuizen, het onderzoek voor de Erasmus Hogeschool en onderhavige studie voor de openbare ruimte tussen Clemenceau en Delacroix	
Toegankelijkheid en mobiliteit	
De MIVB wil het station Delacroix ontwikkelen om tegemoet te komen aan het probleem van de voetgangersstroom bij Clemenceau.	Bepaalde parkeerzones hebben een bezettingsgraad van meet dan 100%. Dit leidt tot wildparkeren.
Brussel Mobiliteit wil de Ropsy-Chaudronstraat omvormen van een wijkverbindende weg tot een lokale weg.	Het nieuwe Masterplan Slachthuizen zou de stroom wagens en voetgangers binnen de zone nog kunnen doen toenemen.
Openbare ruimte, wijkdynamiek, leefomgeving	
In het Masterplan Slachthuizen: wil om een groot plein aan te leggen dat open is naar de wijk toe.	Benadrukking van het verdrukkende effect van de fysieke afsluitingen (kanaal – slachthuizen – Ropsy-Chaudron) en van de aanzienlijke verkeersstromen.
Het Wijkcontract "Kompas". Kleine Zenne: project van de wintertuin in de Heyvaertstraat. Axialiteit tussen de site van de Slachthuizen, de "wintertuin" en de toekomstige Ninoofsepoort	Afwezigheid van bewerking en inrichting van openbare ruimtes in continuïteit met de lokale omgeving.
Projecten voor het langgerekte park langs de oude loop van de Zenne	De perimeter telt hele veel spelers
Transformation de Curo Hall en école.	Op dit moment is de site van de Slachthuizen erg afgesloten van de rest van de wijk.
Bestaande voetgangersverbinding tussen het Slachthuis en het Zuidstation.	Gentrificatie van de wijk
Ontwikkeling van heel wat vastgoedprojecten van NV Abattoirs, leidend tot een toename van de bevolking en de frequentatie van de wijk	
Properheid	
Een sterke wil van de burgers om de zaken te veranderen	
Sociaal klimaat en veiligheid	
Er zijn verschillende vzw's aanwezig op het terrein	Kuregem is Anderlecht niet
Bereidwilligheid om het imago van de wijk te veranderen	Moeilijke communicatie met bepaalde lagen van de bevolking
Handelszaken	
Nieuwe voedingshal van de Slachthuizen	Autohandel
Het Masterplan Kanaal is een nieuwe regenererende kracht	Organisatie van handelszaken in lokale families, gesloten voor de mogelijkheid tot samenwerking met officiële structuren en subsidies.

00 Inleiding
01 Werkmethode
02 Context
03 Juridische situatie en oriën-tatieplannen
04 Fysieke analyse
05 Leefomgeving
06 Handel & Voorzieningen
07 Mobiliteit
08 Sociaal klimaat
09 SWOT
10 Bijlagen

00
Inleiding

01
Werkmethode

02
Context

03
Juridische situatie en oriëntatieplannen

04
Fysieke analyse

05
Leefomgeving

06
Handel & Voorzieningen

07
Mobiliteit

08
Sociaal klimaat

09
SWOT

10
Bijlagen

10
Bijlagen

Vragenlijsten

Werkgroep

Referenties en bibliografie

10 Vragenlijsten

Zone Slachthuizen-Chaudron

- Waar komt u vandaan?

40% Anderlecht
40% BHG
20% Ander

- Hoe vaak komt u naar de betreffende zone?

55% dagelijks
45% 1 of 2 keer per week

- Welk vervoermiddel hebt u gebruikt om naar hier te komen

60% met de wagen
20% te voet
20% met het openbaar vervoer

- Wat zouden we volgens u kunnen verbeteren rond de Slachthuizen en de twee metrostations in de Ropsy-Chaudronstraat? (kwaliteit van de openbare ruimte, onderhoud, zachte mobiliteit, openbaar vervoer, gezelligheid, groen, handel, verkeer, parking, ...)

Properheid en overlast: staat van de voetpaden, geur, lawaai, onveiligheid.
Gebrek aan groene ruimtes.
Meer fietsen.
Mobiliteitsproblemen: voetgangersstroom, bewegwijzering parking, parking levering (kiss and go).

Zone Birmingham

- Waar komt u vandaan?

90% Anderlecht
10% BHG

- Hoe vaak komt u naar de betreffende zone?

100% nooit

- Welk vervoermiddel hebt u gebruikt om naar hier te komen?

100% à pied ou transports en commun

- Wat zouden we volgens u kunnen verbeteren rond de Slachthuizen en de twee metrostations in de Ropsy-Chaudronstraat? (kwaliteit van de openbare ruimte, onderhoud, zachte mobiliteit, openbaar vervoer, gezelligheid, groen, handel, verkeer, parking, ...)

Properheid en overlast: de markt is te chaotisch.
Gebrek aan groene ruimtes: vooral in de richting van het kanaal. Mobiliteitsproblemen: te veel wagens, doorgaand verkeer.

Zone Jorez-Raad

- Waar komt u vandaan?

100% Anderlecht

- Hoe vaak komt u naar de betreffende zone?

50% dagelijks
50% tijdens het weekend

- Welk vervoermiddel hebt u gebruikt om naar hier te komen

50% te voet of met het openbaar vervoer
50% met de wagen of het openbaar vervoer

- Wat zouden we volgens u kunnen verbeteren rond de Slachthuizen en de twee metrostations in de Ropsy-Chaudronstraat? (kwaliteit van de openbare ruimte, onderhoud, zachte mobiliteit, openbaar vervoer, gezelligheid, groen, handel, verkeer, parking, ...)

Onveiligheid: jongerenbendes, gevaarlijk voor kleine kinderen, openbare infrastructuur is vaak beschadigd.
Gebrek aan groene ruimtes: het Jorezplein volstaat niet, er is alleen het Dauwpark

Zone Kompas-Heyvaert

Geen antwoord.

00 Inleiding
01 Werkmethode
02 Context
03 Juridische situatie en oriëntatieplannen
04 Fysieke analyse
05 Leefomgeving
06 Handel & Voorzieningen
07 Mobiliteit
08 Sociaal klimaat
09 SWOT
10 Bijlagen

10 Werkgroep

Elke deelnemer heeft 5 punten die hij mag verdelen over en geven aan de thema's, kwesties of belangen die hij min of meer belangrijk vindt.

Totaal: 13 deelnemers
Gevormde groepen: 2

Groep 1

De aangehaalde thema's:

5 punten - plein, tewerkstelling, bewegwijzering

4 punten – veiligheid properheid verlichting, blootstelling, mobiliteit, opleiding

3 punten - huisvesting, parking

2 punten - markt, groen, bewoners

1 punt - café en restaurant

Groep 2

De aangehaalde thema's:

5 punten - properheid, speelplein

4 punten - mobiliteit, folklore

3 punten - handel, plein, café/restaurant

2 punten - bewegwijzering, veiligheid

1 punt - gezin, opleiding

Gespreksonderwerpen

De vaakst terugkerende gespreksonderwerpen gaan over aanplantingen, tewerkstelling, handel, veiligheid, parkeerplaatsen, leveringen, mobiliteit, het speelplein, het stadsmeubilair en de properheid.

00 Inleiding
01 Werkmethode
02 Context
03 Juridische situatie en oriëntatieplannen
04 Fysieke analyse
05 Leefomgeving
06 Handel & Voorzieningen
07 Mobiliteit
08 Sociaal klimaat
09 SWOT
10 Bijlagen

10
Referenties en bibliografie

- ATRIUM, baromètre 2014 profils des quartiers commerçants bruxellois
- IRIS 2, plan mobilité/ Bruxelles-mobilité de la RBC et association momentanée, Atanor/ Yuluka/Speculoos/2011
- ABATTOIR SA Etude sur le profil des clients du marché des abattoirs - Anderlecht-Cureghem Town Centre Management 2004
- COLLECTIF IPÉ, BUUR, diagnostic et programme Contrat de Quartier COMPAS
- FORUM ABATTOIRS, diagnostic final
- ORG, ABATTOIR SA, Projet de développement global Abattoir, «le ventre de Bruxelles», novembre 2011
- BRUT, KARBON', Conceptbegeleiding stadsvernieuwingsproject Slachthuizen-site en Erasmushogeschool Brussels, juin 2015
- DIRK DE CALUWÉ, Cureghem partie 1 et 2, janvier 2013
- COMMUNE D'ANDERLECHT, Plan communal de mobilité, septembre 2003
- BRUXELLES MOBILITÉ, Cahiers de l'Observatoire de la mobilité
- CRU, Concertation citoyenne métro Clemenceau/Abattoirs, rapport final, juin 2009
- COOPARCH, PCD commune d'Anderlecht, 2011

Bezochte websites:

- http://www.abattoir.be/
- http://www.cultureghem.be/
- http://www.100land.de/
- http://www.slrb.irisnet.be
- http://www.observatbru.be/
- http://maps.google.be/
- http://www.bing.com/maps/
- http://www.villo.be
- http://www.bruxellesmobilite.irisnet.be
- http://www.stib.be
- http://www.prd.irisnet.be
- http://www.pras.irisnet.be
- http://www.cambio.be
- http://www.iris2.irisnet.be
- http://www.gis.irisnet.be
- http://geoportal.ibgebim.be
- http://urbanisme-bruxelles.hsp.be
- http://www.mybrugis.irisnet.be

00 Inleiding
01 Werkmethode
02 Context
03 Juridische situatie en oriëntatieplannen
04 Fysieke analyse
05 Leefomgeving
06 Handel & Voorzieningen
07 Mobiliteit
08 Sociaal klimaat
09 SWOT
10 Bijlagen

Ontwikkelings scenario's

Studie voor de herinrichting
van de openbare ruimte
tussen de metrostations
Clemenceau en Delacroix

Suède 36
sprl architectes
381B, avenue Van Volxem
1190 Bruxelles

TVA : BE 0865.051.146

+32(0)2 229 03 79
+32(0)485 071 384
info@suede36.be
www.suede36.be

Onderzoek uitgevoerd door Suède 36

Opdrachtgever: gemeente Anderlecht

Inhoudsopgave

01
Inleiding

02
Doelstellingen
&
Opportuniteiten

03
Constanten

04
Scenario's

05
Besluiten

01
Inleiding
p. 004

02
Doelstellingen
&
Opportuniteiten
p. 006

03
Constanten
p. 008

04
Scenario's
p. 016

05
Besluiten
p. 040

01
Inleiding

02
Doelstellingen
&
Opportuniteiten

03
Constanten

04
Scenario's

05
Besluiten

01
Inleiding

01
Inleiding

01
Inleiding

02
Doelstellingen
&
Opportuniteiten

03
Constanten

04
Scenario's

05
Besluiten

Dit verslag betreft de tweede fase van het lastenboek met als onderwerp "de studie voor de herinrichting van de openbare ruimte tussen de metrostations Clémenceau en Delacroix". Na de diagnosestelling stelt het studiebureau drie ontwikkelingsscenario's voor.

De uiteindelijke doelstelling van deze studie is komen tot een consensus met alle spelers over wat er moet gebeuren binnen deze zone.

Na de diagnose en de tweede fase betreffende de drie ontwikkelingsvisies zal dus een inrichtingsplan gemaakt worden voor het weerhouden inrichtingsscenario.

Zoals voorzien in het lastenboek volgt een begeleidingscomité de evolutie van het werk op.

De scenario's die hieronder voorgesteld worden zijn het resultaat van de besluiten die bekomen werden op basis van onderzoek, observatie, overzichten, maar ook voor het resultaat van een overlegprocedure met de aanwezige spelers en de bewoners van de wijk.

We wijzen erop dat verschillende participatieve methodes aangewend werden in het kader van het onderzoek, waaronder vragenlijsten, werkgroepen en twee verkennende wandelingen.

005
Suède 36
Anderlecht

01
Inleiding

02
Doelstellingen
&
Opportuniteiten

03
Constanten

04
Scenario's

05
Besluiten

02 Doelstellingen & Opportuniteiten

02
Doelstellingen & Opportuniteiten

01
Inleiding

02
Doelstellingen & Opportuniteiten

03
Constanten

04
Scenario's

05
Besluiten

Deze studie is een gelegenheid om na te denken over de relatie tussen de wijk Kuregem en de Slachthuizensite, die belangrijk is voor het Gewest. Hoewel er een duidelijke perimeter bepaald werd, wilden wij tijdens de analyseprocessen en binnen de structurering van de scenario's ons blikveld verruimen. Naar ons gevoel is het belangrijk om het project te integreren in de globale context van het Brussels Gewest.

De belangrijkste doelstelling van dit werk is de creatie van een nieuwe pool binnen het Brusselse landschap. Het project is een gelegenheid om ook te zorgen voor renovaties binnen het volledige gemeentelijke grondgebied en zo een sleutelril te spelen in de verbetering van de leefomgeving en van de perceptie van de wijk.

De belangrijkste doelstellingen zijn onder andere:

- het imago van Kuregem, dat historisch gezien een arbeiders-, stations-, en immigratiewijk is, veranderen, want soms wordt de wijk onterecht als negatief ervaren; werkgelegenheid creëren;
- de identiteit versterken van een bijzonder en interessante plek, die erkenning geniet op gewestelijk niveau.
- de dimensie van de openbare ruimte versterken met een kwaliteitsvol project dat kan aansluiten bij de vereisten van de verschillende gebruikers van deze plek (bewoners, klanten van de markt, de slachthuizen, de werknemers, enz.).

Het voorstel van een project op korte termijn en een project op middellange termijn is een constante in onze denkpiste.

De site van de Slachthuizen is in volle evolutie: de werf van het masterplan is nog lang niet klaar. Er zijn verschillende fases voorzien en op de site zullen nieuwe functies geïntegreerd worden. Het lijkt ons noodzakelijk om een evolutief project uit te werken dat aangepast kan worden aan deze veranderingen.

De scenario's moeten een dubbele oplossing bieden: de kwaliteit van de openbare ruimte nu al verbeteren, maar dit blijven doen eens het masterplan van de Slachthuizen geïntegreerd zal zijn. Daarom stellen wij voor om twee parallelle projecten te ontwikkelen met een heel verschillende timing en budget.

01
Inleiding

02
Doelstellingen
&
Opportuniteiten

03
Constanten

04
Scenario's

05
Besluiten

03
Constanten

03
Constanten

01
Inleiding

02
Doelstellingen
&
Opportuniteiten

03
Constanten

04
Scenario's

05
Besluiten

Voor we de scenario's meer in detail bespreken, lijkt het ons belangrijk om bepaalde constanten te definiëren waarover consensus bestaat en die deel uitmaken van beide scenario's. Deze beperkingen, behoeften, doelstellingen en strategieën werden rechtstreeks afgeleid uit de diagnose.

Openbare ruimte & Mobiliteit

Dankzij de diagnose konden we de belangen en het potentieel van de site evalueren. Het belangrijkste element dat de perceptie van de ruimte in de Ropsy-Chaudronstraat beïnvloedt, is de mobiliteit. De druk van het autoverkeer in de wijk, vooral op de marktdagen, is heel groot en de Ropsy-Chaudronstraat staat vaak vast.

De bedoeling van deze studie is de openbare ruimte verbeteren. Daarnaast heeft het masterplan voor de Slachthuizen het over een "voorplein als buik van Brussel en dus is nadenken over de mobiliteit van de Ropsy-Chaudronstraat echt noodzakelijk.

De statuutverandering van de Ropsy-Chaudronstraat wordt dus een constante in de scenario's; de straat zal een interface worden tussen de Slachthuizen en de wijk en plaats maken voor de zachte transportmodi. Om ons voorstel te kunnen omzetten in de praktijk moeten de alternatieven voor het verkeer – voor eens de veranderingen doorgevoerd werden – bestudeerd worden.

Waarom nemen de mensen de Ropsy-Chaudronstraat? Welk verkeer komt door de Ropsy-Chaudronstraat? Lokaal verkeer, verkeer tussen de wijken of gewestelijk verkeer?

Om een antwoord te krijgen op dergelijke vragen werden verschillende ontmoetingen met bronpersonen georganiseerd; daarnaast hebben we ook de studies over de zone en de bestaande tellingen geraadpleegd. Om te bepalen of het echt noodzakelijk is om door de Ropsy-Chaudronstraat te gaan werden testen uitgevoerd op basis van de routeberekening in Google Maps om zo de snelste en meest praktische routes te definiëren tussen de aantrekkingspolen.

Het westen van de perimeter.

De gemeenten :

- Ganshoren
- Dilbeek
- Sint-Pieters-Leeuw

De polen :

- Campus Erasmus
- Ikea Anderlecht
- Campus Ceria
- Cora Anderlecht
- Constant Vanden Stock Stadion
- Westland Shopping center
- Museum van Anderlecht
- Stadion Edmond Machtens Molenbeek
- Kasteel Karreveld
- Institut Ursulines en Athenée Royal

De wijken:

- Ossegem

1

1
La rue Ropsy Chaudron un mercredi matin vers 11h. La rue est congestionnée surtout les jours de marché.

03
Constanten

01
Inleiding

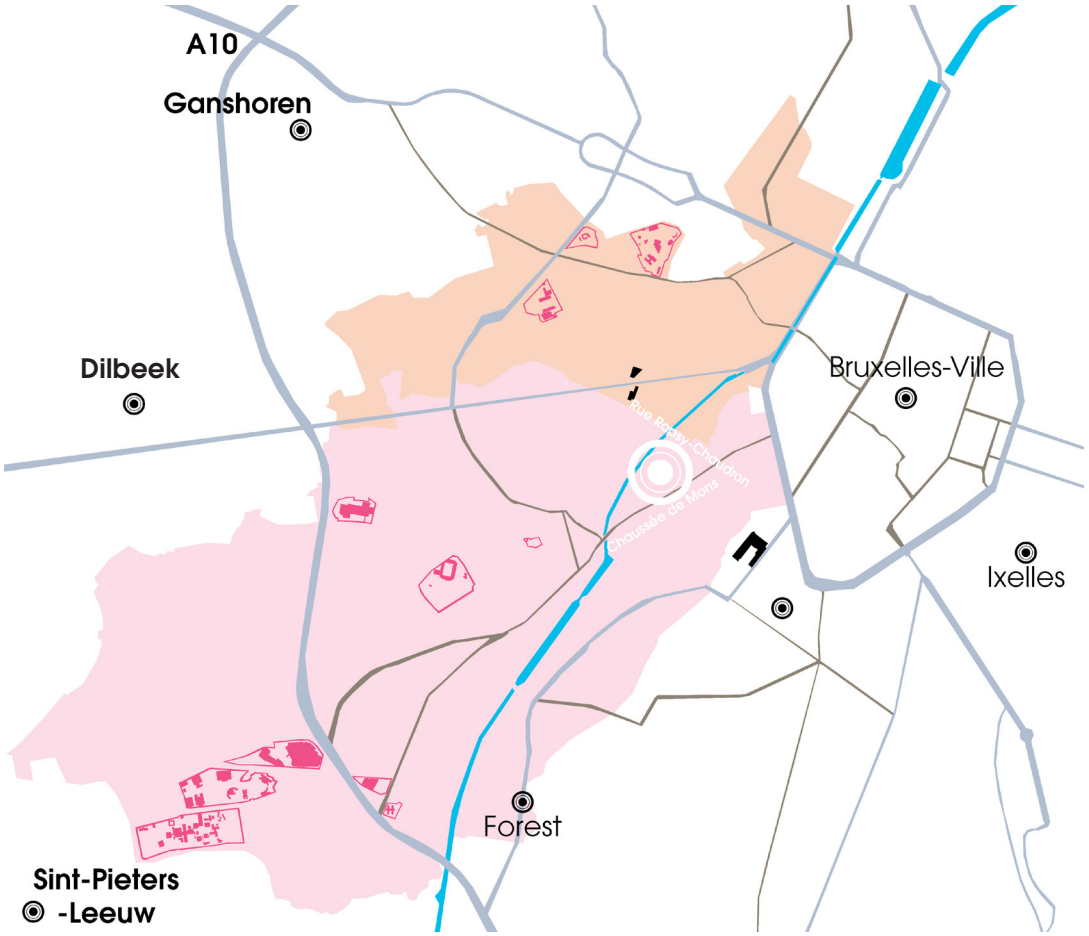
02
Doelstellingen
&
Opportuniteiten

03
Constanten

04
Scenario's

05
Besluiten

1



- Moortebeek
- Potaarde
- Klaverwijk

Het oosten van de perimeter

De gemeenten:

- Brussel-Stad
- Sint-Gillis
- Elsene

De polen:

- Zuidstation
- Kruidtuin
- Europese wijk

De testen die gedaan werden met Google Maps hebben aangetoond dat de routes via de Ropsy-Chaudronstraat de minst aanbevolen routes zijn. Uit de resultaten zouden we dus kunnen afleiden dat het verkeer in de Ropsy-Chaudronstraat eerder lokaal is.

Bovendien omvatten de tellingen van de "Vijfjaarlijkse telling 2012-2013", die uitgevoerd werden door Brussel Mobiliteit, cijfers die verzameld werden op de brug van de Ropsy-Chaudronstraat. Deze cijfers zijn heel laag ten opzichte van de andere straten (Emile Vanderveldesquare, Ninoofsesteenweg, Paepsembrug)

Ons besluit is dat het doorgaand verkeer niet verantwoordelijk is voor de files in de Ropsy-Chaudronstraat. Wij wijten de opstoppingen aan de aanwezigheid van de autohandel in de Heyvaertwijk en van de markt drie dagen per week.

1
Ligging van de onderzoeksperimeter ten opzichte van de verschillende polen (in het donkerroze) en van de aangrenzende gemeenten.

03
Constanten

Om de implementatie van een project te garanderen moeten er operationele tools voorzien worden. In Brussel bestaan al verschillende financieringsmodi en processen. We noemen hieronder enkele mogelijke infrastructuren die er zouden moeten komen. Daarnaast bestaat er voor het succes van de statuutverandering van de openbare ruimte een essentiële slaagvoorwaarde: ook werken aan nieuwe bestemmingen en dan in het bijzonder van de commerciële benedenverdiepingen.

01
Inleiding

02
Doelstellingen
&
Opportuniteiten

03
Constanten

04
Scenario's

05
Besluiten

Operationele middelen en financiering

Met behulp van operatoren zoals Atrium, vzw's en gemeentelijke cellen stellen wij voor om de statuutverandering van de openbare ruimte te begeleiden door proactief te zijn wat het zoeken naar nieuwe bestemmingen voor de benedenverdiepingen en de gebouwen betreft.

Daarnaast moeten ook de operatoren binnen de evenementensector, de private en openbare spelers en de verenigingen hun steentje bijdragen wat de bezetting en het imago van de toekomstige openbare ruimte betreft. Er zal een duidelijke visie gedefinieerd moeten worden met betrekking tot de types van evenementen, de doelgroepen, de samenleving met de buurt, enz.

Ten slotte willen wij nog even wijzen op het bestaan van de nieuwe "Contracten voor Stadsvernieuwing", die, in tegenstelling tot de Wijkcontracten, verschillende gemeenten kunnen dekken en die eerder op basis van assen werken. Voor onze studie zou het mogelijk zijn om de kandidatuur voor te leggen van de as Kuregem-Zuid voor een toekomstige stadsvernieuwing.

Operationele middelen mobiliteit

De diagnose benadrukt de files binnen de onderzoeksperimeter op de marktdagen.
De afsluiting van een stuk van de Bergensesteenweg op de marktdagen is een mogelijke optie. Men zou ook op korte termijn en tegen een relatief lage kost de Ropsy-Chaudronstraat kunnen omvormen tot een tijdelijke voetgangerszone om dan tijdens een overgangsfase de verplaatsing van het verkeer te observeren en de autobestuurders de tijd te geven om te wennen aan het gebruik van andere straten; we denken dan in het bijzonder aan de autoverkopers.

We stellen ook de reorganisatie voor van het bovengronds parkeren door de creatie van "kiss and go"-parkings. Dit is een manier om het wildparkeren op de voetpaden en fietspaden te kanaliseren.

Ook de bewegwijzering en de zichtbaarheid van de markeringen op de weg moeten verbeterd worden en er moet een veilig fietspad of een gedeelde ruimte voor zachte weggebruikers komen.

Operationele middelen properheid

Er moeten meer vuilnisbakken komen en ze moeten steviger zijn. Het formaat moet afgestemd worden op de grote mensenstroom die de perimeter elke week overspoelt. Er moeten ook ingegraven glasbollen komen.

Overleg & samenwerking

Het zou interessant zijn om overleg- en participatieprocessen te organiseren met verschillende spelers op de site om zo een multifunctioneel en coherent project te garanderen. Zo zou het huidige begeleidingscomité van onderhavige studie bijvoorbeeld een permanente commissie kunnen worden tijdens de progressieve implementatie van het project.

03
Ruimtelijke constanten

Wij bepalen “constanten» – op basis van de analyse van de diagnose – waarover consensus bestaat en die een invloed zullen hebben op de inrichting van de openbare ruimte, ongeacht het gekozen scenario.

01
Inleiding

02
Doelstellingen
&
Opportuniteiten

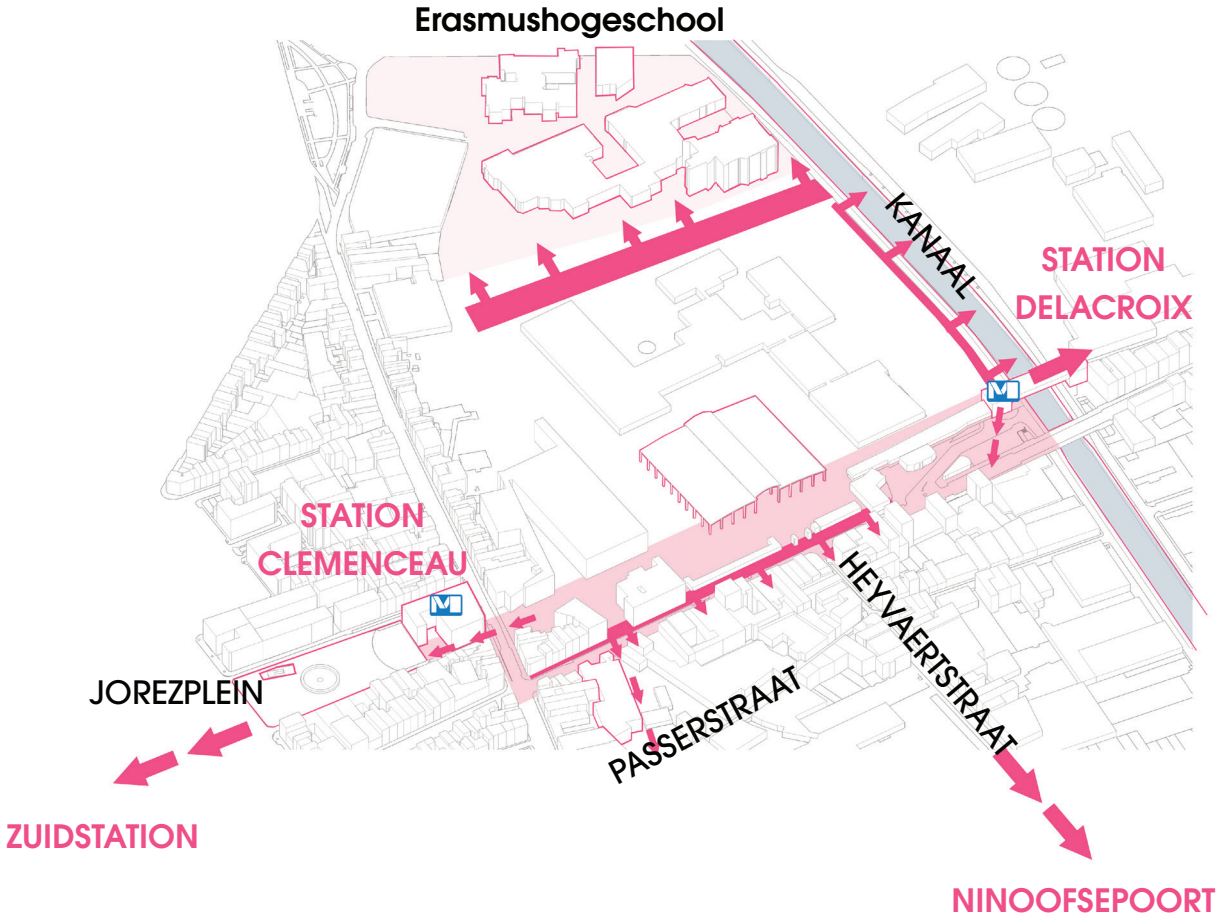
03
Constanten

04
Scenario's

05
Besluiten

De verbindingen

1



1
Zoals reeds uitgelegd in hoofdstuk 3 van de diagnose (en geïllustreerd op het oriëntatieplan), zijn verschillende projecten en programma's voorzien rond de perimeter. Het is belangrijk om daarbij aan te sluiten. De site opentrekken naar de wijk, over de grens van het Kanaal gaan en de verbindingen met Delacroix verbeteren: dit zijn andere belangrijke uitgangspunten.

03
Ruimtelijke constanten

01
Inleiding

02
Doelstellingen
&
Opportuniteiten

03
Constanten

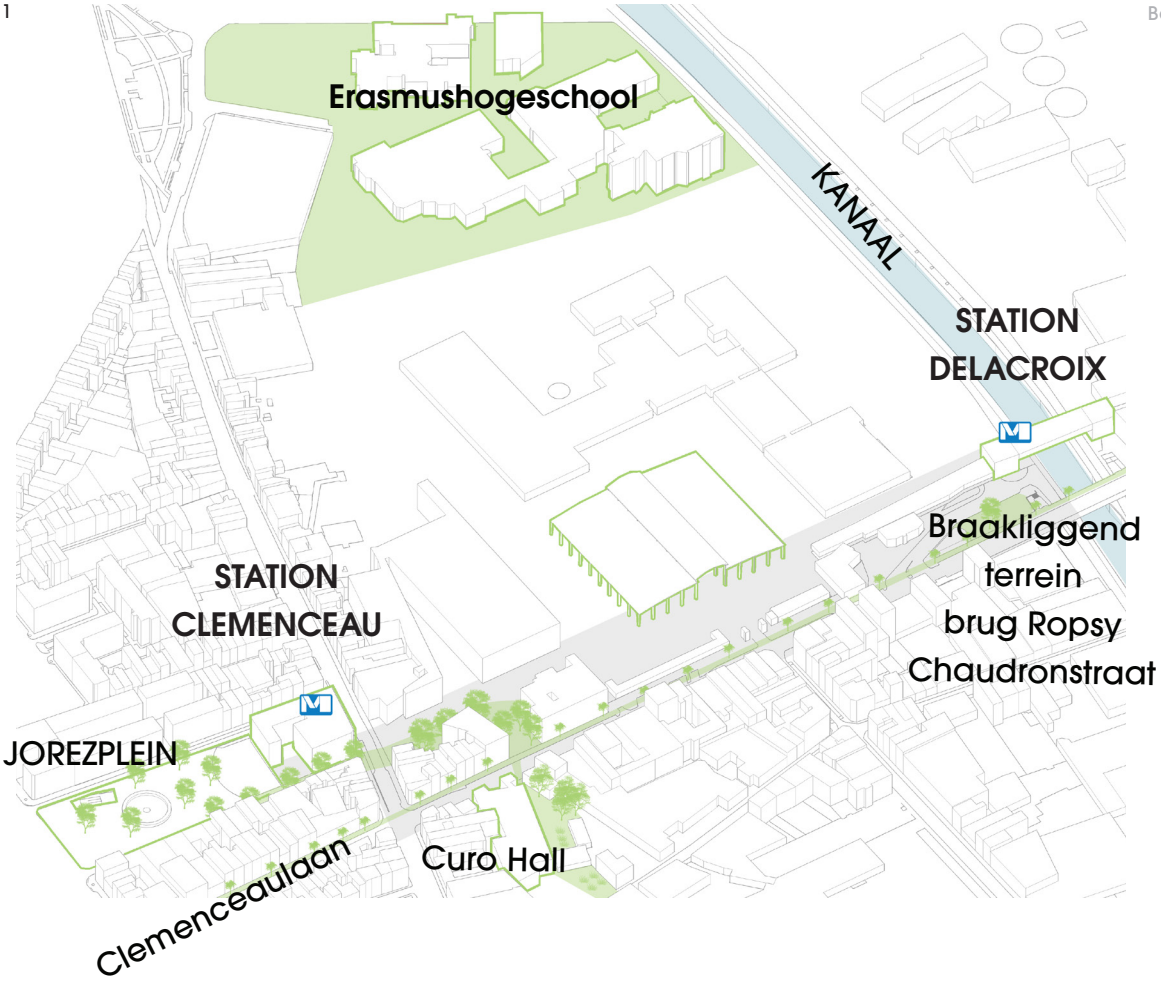
04
Scenario's

05
Besluiten

In een wijk met maar weinig groene ruimtes is het van essentieel belang om de beplanting van de openbare ruimtes en de creatie van nieuwe groene ruimtes te integreren in het project. We stellen voor om de beplantingen van de Clemenceaulaan uit te breiden naar de Ropsy-Chaudronstraat, om een groene continuïteit te voorzien tussen de site van de Slachthuizen en het plein van de Curo Hall en het Jorezplein en om het braakliggend terrein aan de brug van de Ropsy-Chaudronstraat opnieuw aan te leggen.

De beplantingen

1



1
De constanten wat groene inrichting betreft.

03
Ruimtelijke constanten

De site van de Slachthuizen open trekken betekent deze ook meer beleven. Rustzones, banken, infrastructuren voorzien voor de hele site lijkt ons belangrijk.

01
Inleiding

02
Doelstellingen
&
Opportuniteiten

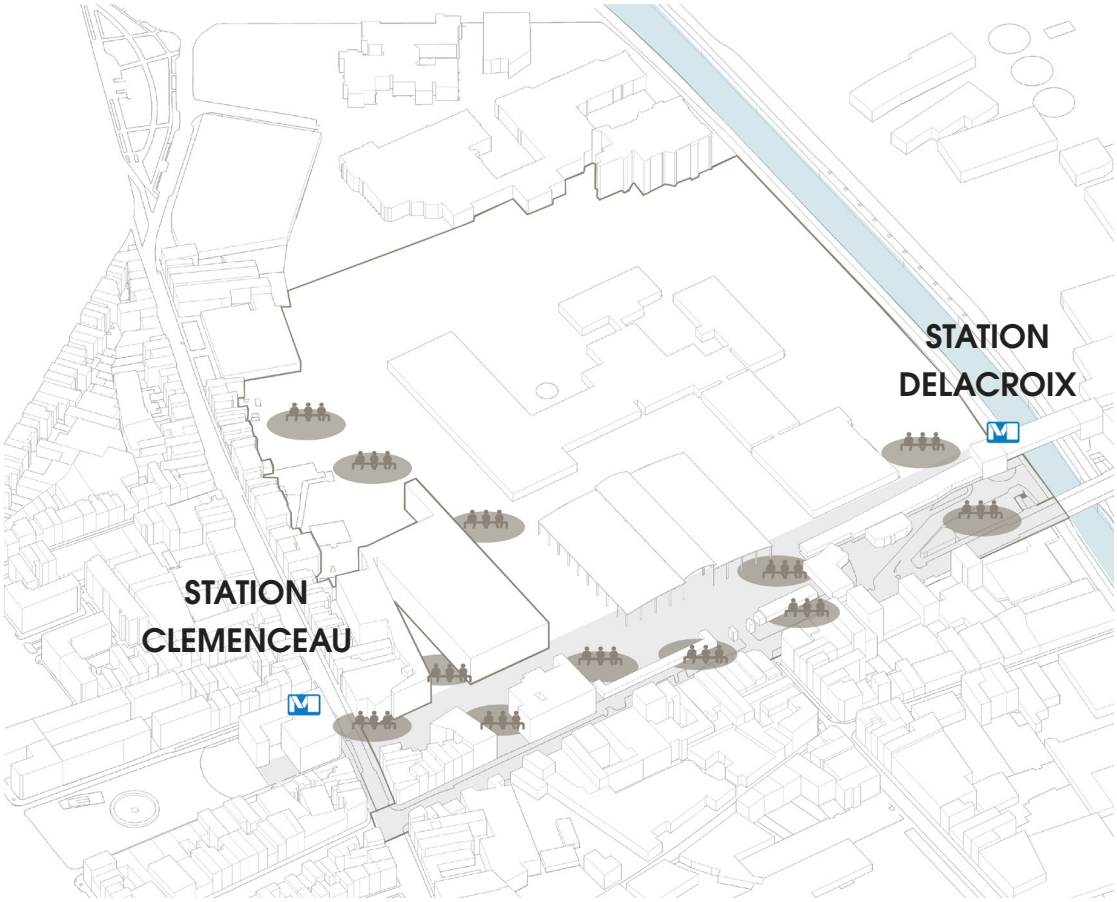
03
Constanten

04
Scenario's

05
Besluiten

Het stadsmeubilair

1



1
Schema dat de bezetting van de perimeter door de openbare infrastructuren laat zien.

03
Ruimtelijke constanten

Het Masterplan Abattoirs begint geïmplementeerd te worden. Sommige fases zullen deze studie beïnvloeden, zoals: De creatie van de Foodmet, de verdwijning van handelszaken en de creatie van het plateau Delacroix.

01
Inleiding

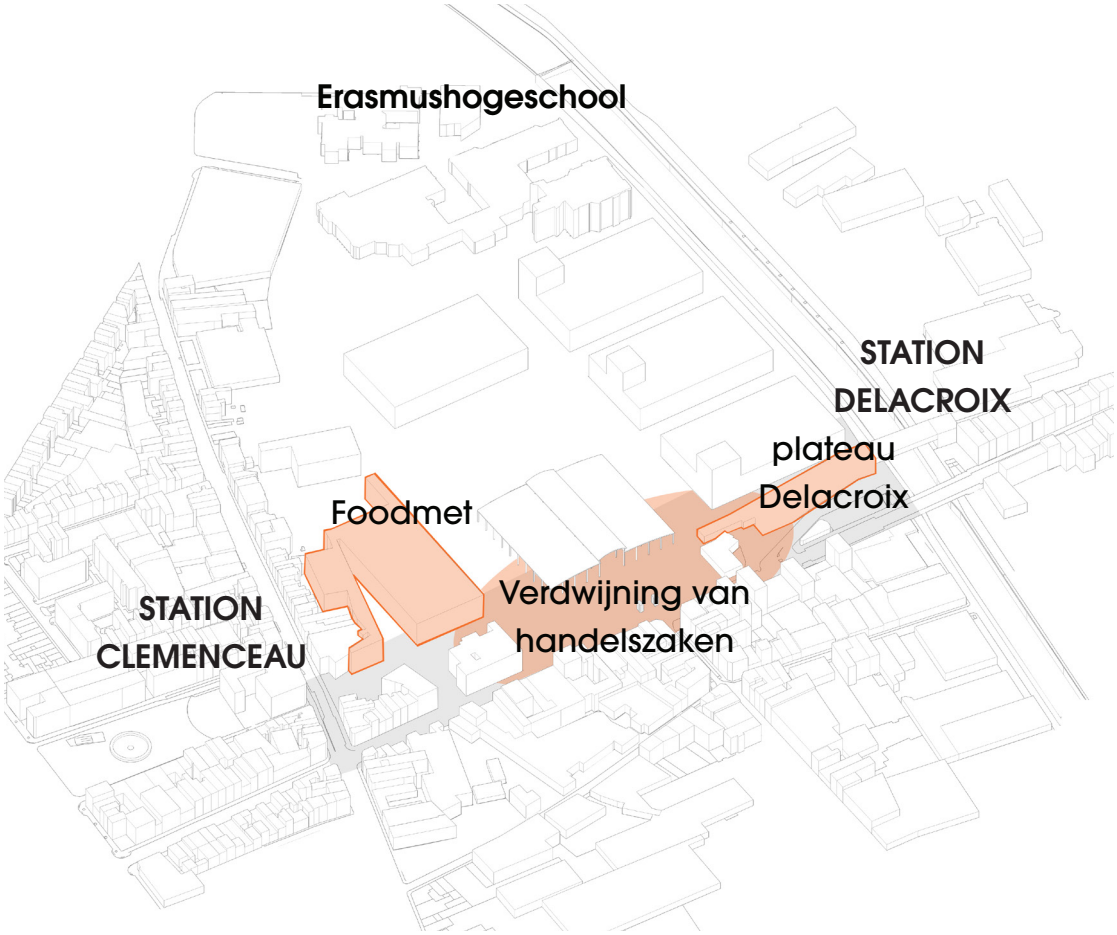
02
Doelstellingen
&
Opportuniteiten

03
Constanten

04
Scenario's

05
Besluiten

De elementen van het Master Plan Abattoirs



01
Inleiding

02
Doelstellingen
&
Opportuniteiten

03
Constanten

04
Scenario's

05
Besluiten

04
Scenario's

04
Scenario's

01
Inleiding

02
Doelstellingen
&
Opportuniteiten

03
Constanten

04
Scenario's

05
Besluiten

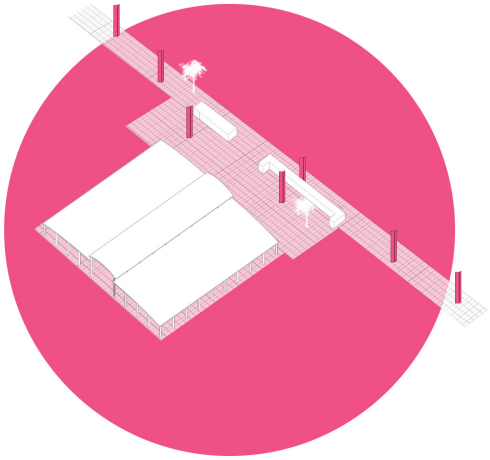
Alle scenario's zijn gebaseerd op denkwerk rond de inrichting van de openbare ruimte, de mobiliteit, participatieve projecten, sociaaleconomische voorstellen en de identiteit van de plek.

De scenario's die hieronder voorgesteld worden stellen verschillende alternatieven voor op het vlak van:

- mobiliteit
- beheer van de ruimte
- infrastructuren
- meubilair
- beplanting
- vloermaterialen

Een van de doelstellingen is een onmiddellijke oplossing te bieden voor de opdracht. Daarom stelt een van de scenario's een lichte en goedkope interventie voor de huidige ruimte voor, zonder aanpassing van het wegenprofiel.

1

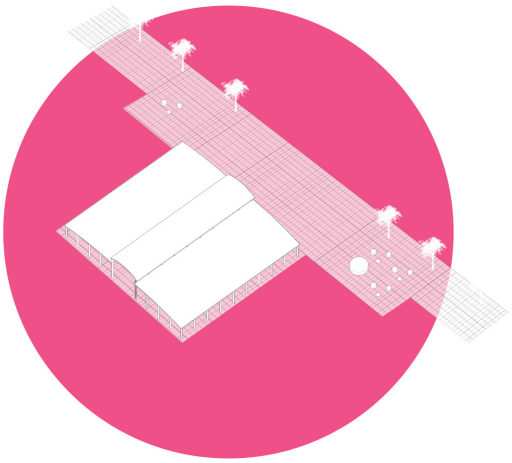


Dit zijn dus de voorgestelde scenario's:

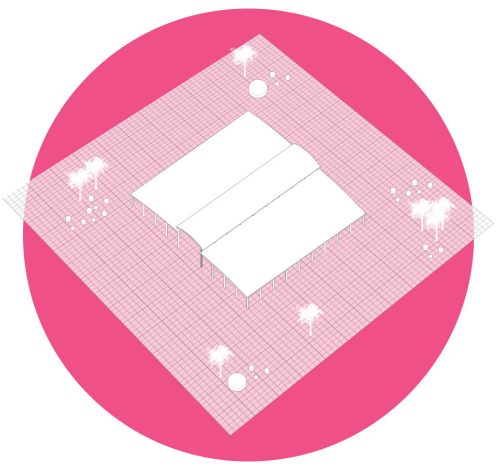
- 1 Project op korte termijn
- 2 Project interface
- 3 De Grote Markt van Kuregem

In werkelijkheid kunnen de drie scenario's beschouwd worden als de verschillende fases van een evolutief proces op lange termijn met als doelstelling op termijn een centrale openbare ruimte voor de wijk en voor de stad Brussel te financieren waarbij de Ropsy-Chaudronstraat omgevormd wordt tot voetgangerszone.

2



3



1
Schema's van het scenario 1: project op korte termijn

2
Schema's van het scenario 2: project interface

3
Schema's van het scenario 3: de Grote Markt van Kuregem

01
Inleiding

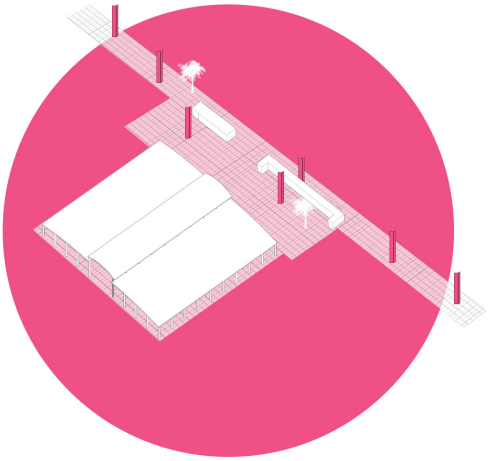
02
Doelstellingen
&
Opportuniteiten

03
Constanten

04
Scenario's

05
Besluiten

Project op korte termijn



04
Project op korte termijn

Scenario 1 stelt een project op korte termijn voor. Dit voorstel zal het mogelijk maken om de kwaliteit van de openbare ruimte onmiddellijk en goedkoop te verbeteren, en wel onder de vorm van een lichte interventie die het wegenprofiel niet verandert. Het gaat om een eerste stap in de richting van de herbezetting van de straat door de bewoners van de wijk.

01
Inleiding

02
Doelstellingen
&
Opportuniteiten

03
Constanten

04
Scenario's

05
Besluiten

Dit voorstel moet afrekenen met de beperkingen van de perimeter in de huidige staat:

- De site van de Slachthuizen die sterk op zichzelf is;
- De aanwezigheid van handelszaken die niet alleen de doorgang tot de site van de Slachthuizen blokkeert, maar ook het zicht op de hallen;
- Een veel te druk verkeer op de marktdagen waardoor de doorgang van de Ropsy-Chaudronstraat vrij onaangenaam wordt.

1

2

1
Het voetpad tegenover de handelszaken.

2
Schema's van de context waarbij scenario 1 aansluit.

04
Project op korte termijn

01 Inleiding
02 Doelstellingen & Opportuniteiten
03 Constanten
04 Scenario's
05 Besluiten

Mobiliteit en ruimte

Op dit moment is de openbare ruimte binnen de perimeter beperkt tot de voetpaden en die worden vaak ingenomen door wildparkeerders op de marktdagen of door de handelszaken die hun waren uitstallen op de openbare weg.

Het studiebureau heeft zich gebaseerd op de besluiten van de diagnose en van de onderzoeksfase voor mobiliteit en stelt voor om het verkeer in de Ropsy-Chaudronstraat te wijzigen en er een eenrichtingsstraat van te maken op marktdagen.

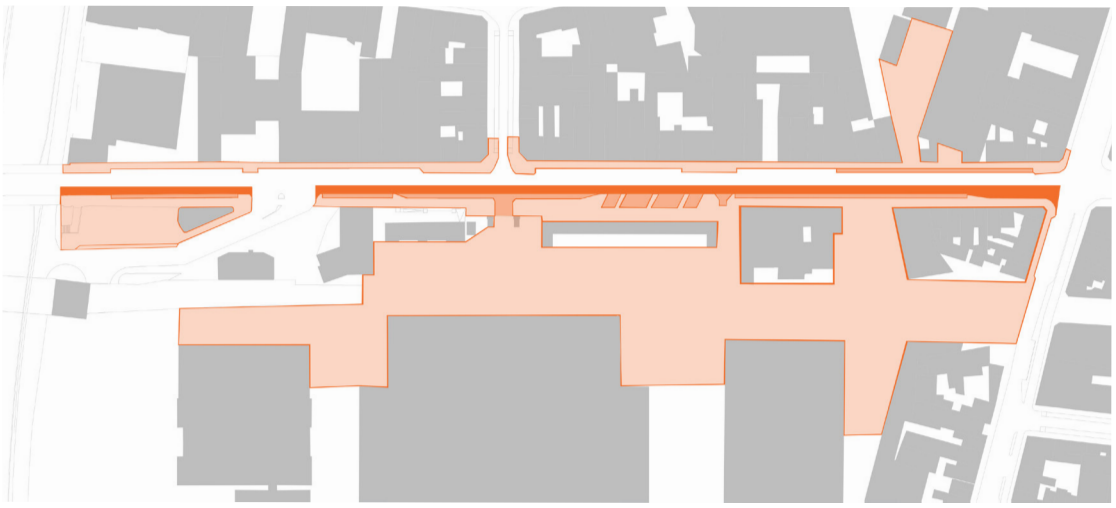
Komende van het Zuidstation wordt het verkeer dan afgeleid naar de Bergensesteenweg: of in de richting van de Ninoofsepoort of in de richting van de Vanderveldesquare. Als we de brug van de Ropsy Chaudron willen gebruiken, dan gaat het verkeer in de richting van de Nijverheidskaai via de Kompasstraat of de Zeemtouwersstraat.

Door de Ropsy-Chaudronstraat te verlichten kunnen we veel ruimte winnen voor de voetgangers, die vooral in de meerderheid zijn op de marktdagen, maar zo kunnen er ook andere activiteiten en evenementen georganiseerd worden.

Door de afschaffing van de parkings langs de site van de Slachthuizen in de Ropsy-Chaudronstraat zal er ook op andere dagen van de week een doorlopend en vrij breed voetpad ter beschikking zijn voor de plaatsing van stadsmeubilair, groen of een ander element dat kan bijdragen tot een kwalitatievere perceptie van de ruimte.

1

2



1
Schema van de huidige openbare ruimte;
in het donkerblauw: de openbare ruimte;
in het lichtblauw: de ruimte die ingenomen wordt door de markt.

2
Schema van de openbare ruimte in scenario 1;
in het donkeroranje: de gewonnen openbare ruimte dankzij het eenrichtingsverkeer.
in lichtoranje: de gewonnen ruimte dankzij de afschaffing van de parkeerplaatsen

04
Project op korte termijn

Om het verkeer om te leiden werden verschillende simulaties van lussen gemaakt. We tonen hier de schema's van de omleidingen komende van het Zuidstation en komende van het centrum van Anderlecht. Uiteraard vereisen deze voorstellen voor ze gevalideerd kunnen worden een onderzoek naar gewestelijke mobiliteit in samenwerking met Brussel Mobiliteit en de MIVB.

01
Inleiding

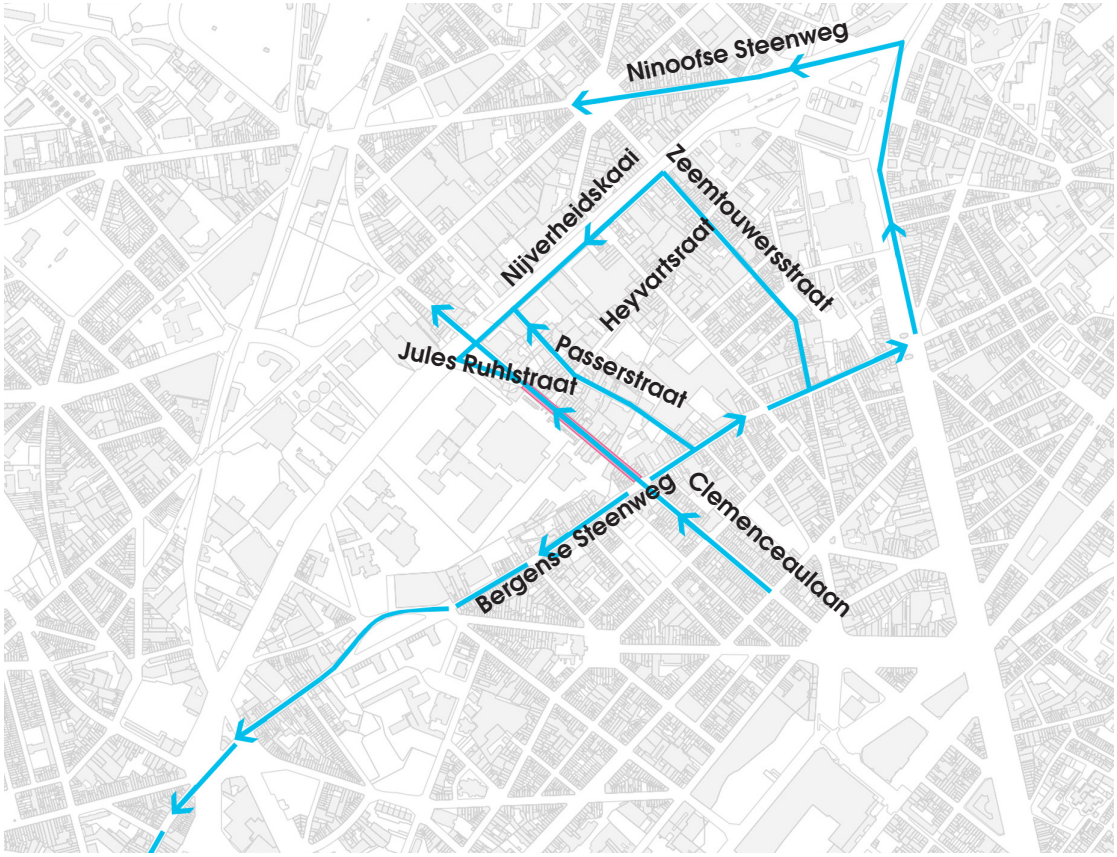
02
Doelstellingen
&
Opportuniteiten

03
Constanten

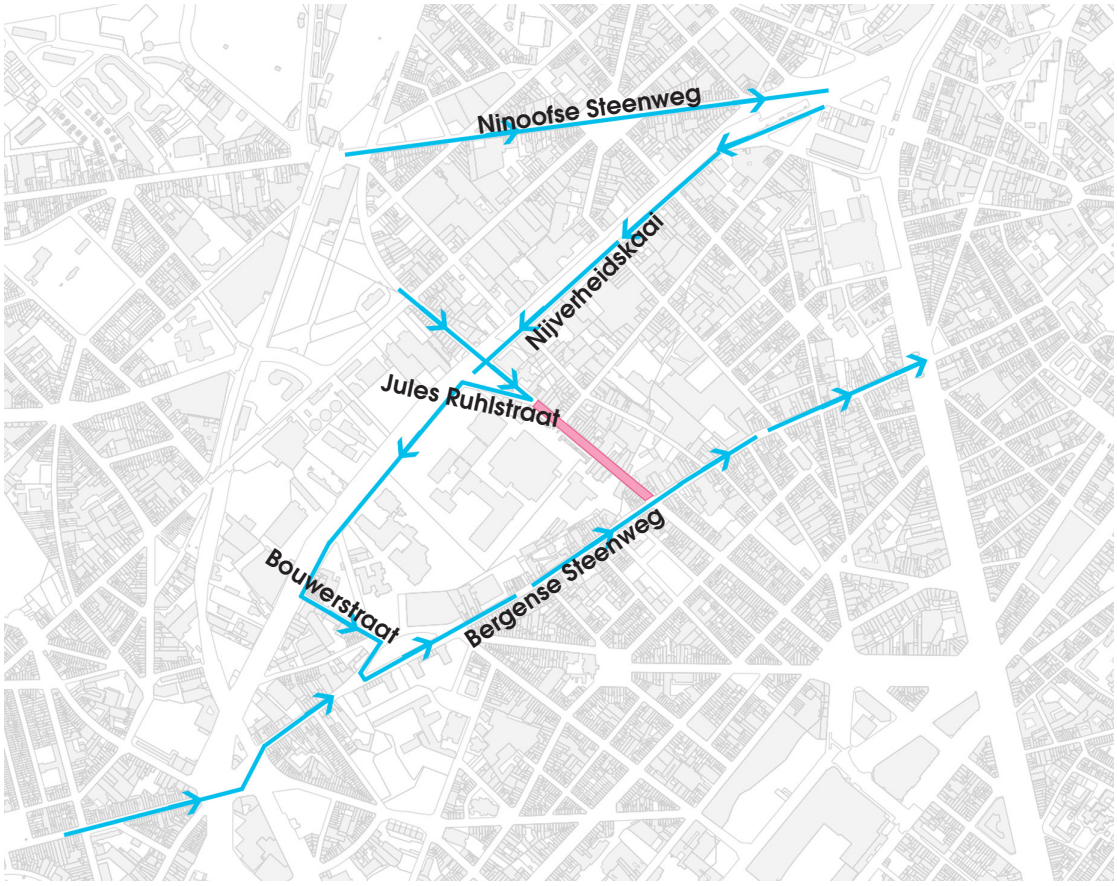
04
Scenario's

05
Besluiten

1



2



1
Het verkeer vanaf het Zuidstation.

2
Omleiding van het verkeer vanuit het centrum van Anderlecht.

04
Project op korte termijn

01
Inleiding

02
Doelstellingen
&
Opportuniteiten

03
Constanten

04
Scenario's

05
Besluiten

Inplantingen

Het project moet een oplossing aanreiken voor de ruimtelijke beperkingen. Het moet doeltreffend zijn wat kosten en bouwtijd betreft.

Daarom stellen wij punctuele interventies voor met verticale elementen. De visibiliteit boven de obstakels, waaronder de handelszaken die over een paar jaar afgebroken worden, zal zorgen voor een ruimtelijke continuïteit.

Deze gekleurde elementen worden referentiepunten. Ze worden buiten de grenzen van de perimeter geplaatst en suggereren parcours, assen, ontmoetingsplaatsen of evenementen die gekoppeld zijn aan de openbare ruimte.

Met heel weinig middelen kan de openbare ruimte aangenamer gemaakt worden: het gebruik van recuperatiematerialen, lichte structuren, eigen constructies in samenwerking met de bewoners of de verenigingen van de wijk (bijvoorbeeld Cultureghem) door middel van participatieve processen.

1

2

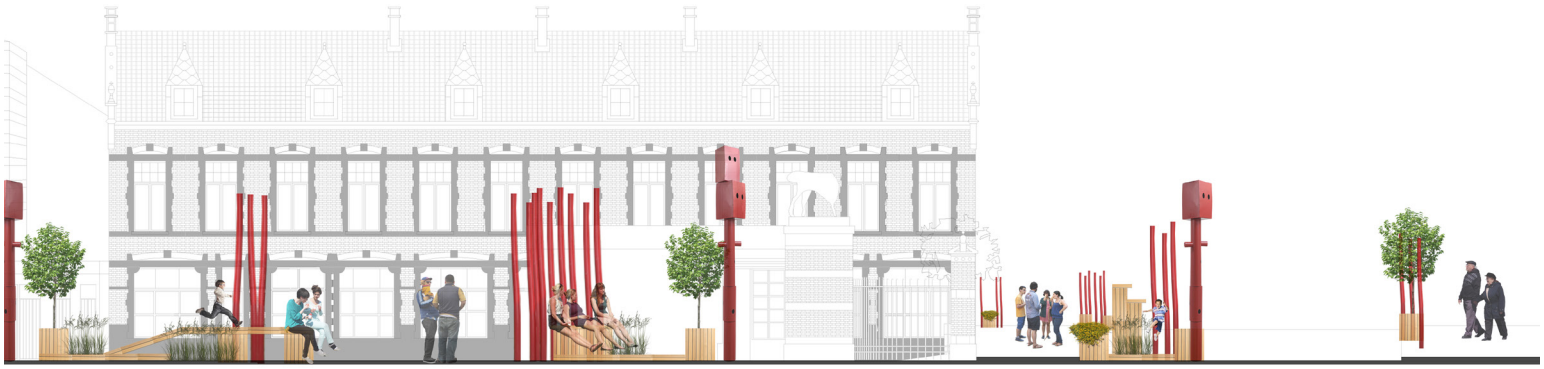
3

1
Verschillende voorbeelden van "modules" in de openbare ruimte.

2
Meer groen dankzij bakken.

3
Structuur die de plaatsen inneemt die bedoeld zijn als parking.

04
Project op korte termijn



01
Inleiding

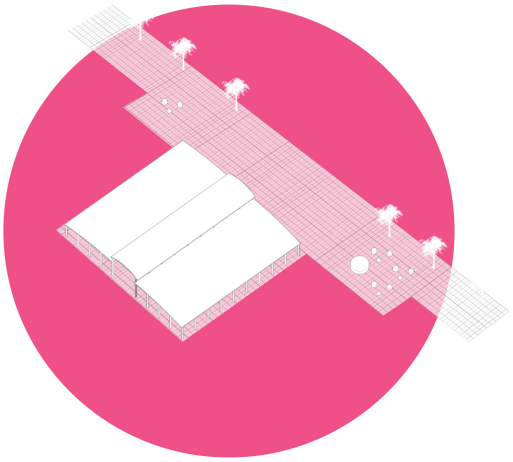
02
Doelstellingen
&
Opportuniteiten

03
Constanten

04
Scenario's

05
Besluiten

Project interface



04
Project interface

01
Inleiding

02
Doelstellingen
&
Opportuniteiten

03
Constanten

04
Scenario's

05
Besluiten

Dit scenario moet opgestart worden na de implementatie van het Masterplan Abattoirs. De verplaatsing van de handelszaken is een voorwaarde: er komt dan een grote lege ruimte vrij tegenover de grote Hal.

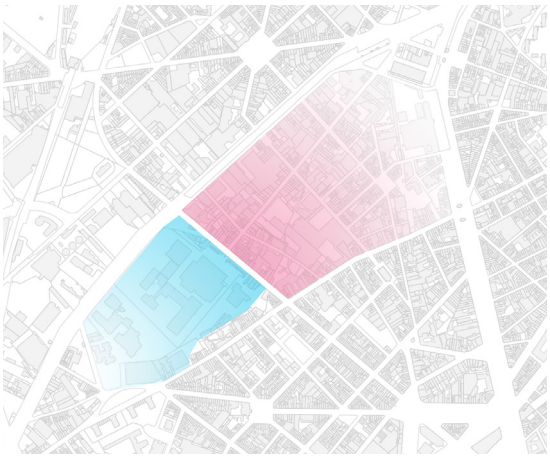
Mobiliteit en ruimte

We hebben vastgesteld dat de Ropsy-Chaudronstraat een breuk vormt tussen de aangrenzende wijken en de site van de Slachthuizen. Ze wordt gezien als de grens tussen het residentiële deel van de wijk en de industriezone van de Slachthuizen.

Door de smalle en weinig comfortabele straten en het drukke verkeer op de marktdagen is de Ropsy Chaudron heel onaangenaam.

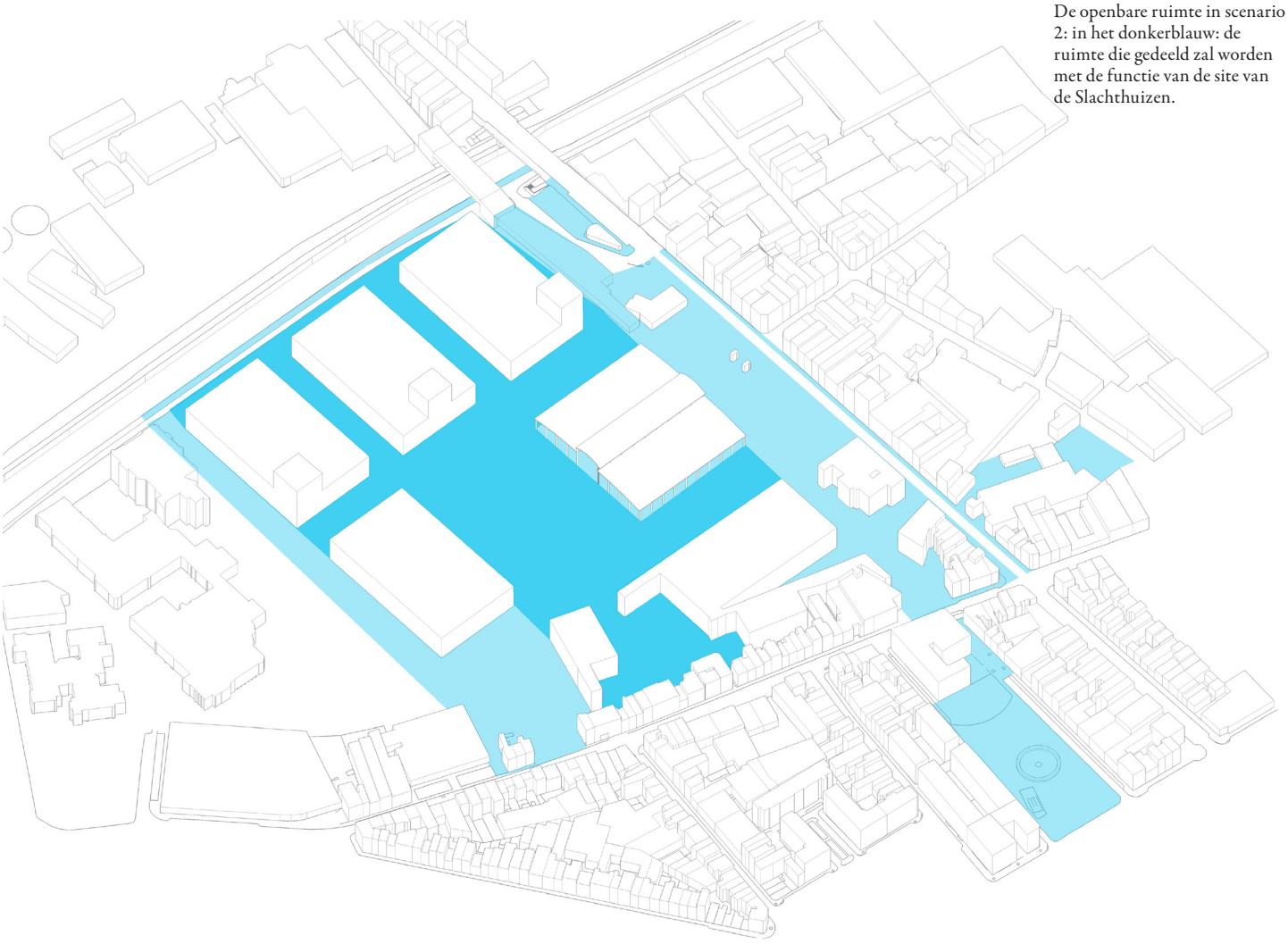
Ons voorstel in dit scenario is om de straat definitief om te vormen tot een eenrichtingsstraat. De weg wordt beperkt en het verkeer zal sterk afnemen. De voetpaden worden breder. De Ropsy-Chaudronstraat zal niet langer beschouwd worden als een grens die niet overgestoken kan worden.

1



1
De Ropsy Chaudronstraat wordt vaak gezien als een breuk tussen de site van de Slachthuizen en de rest van de wijk.

2



2
De openbare ruimte in scenario 2: in het donkerblauw: de ruimte die gedeeld zal worden met de functie van de site van de Slachthuizen.

04
Project interface

01
Inleiding

02
Doelstellingen
&
Opportuniteiten

03
Constanten

04
Scenario's

05
Besluiten

Mobiliteit

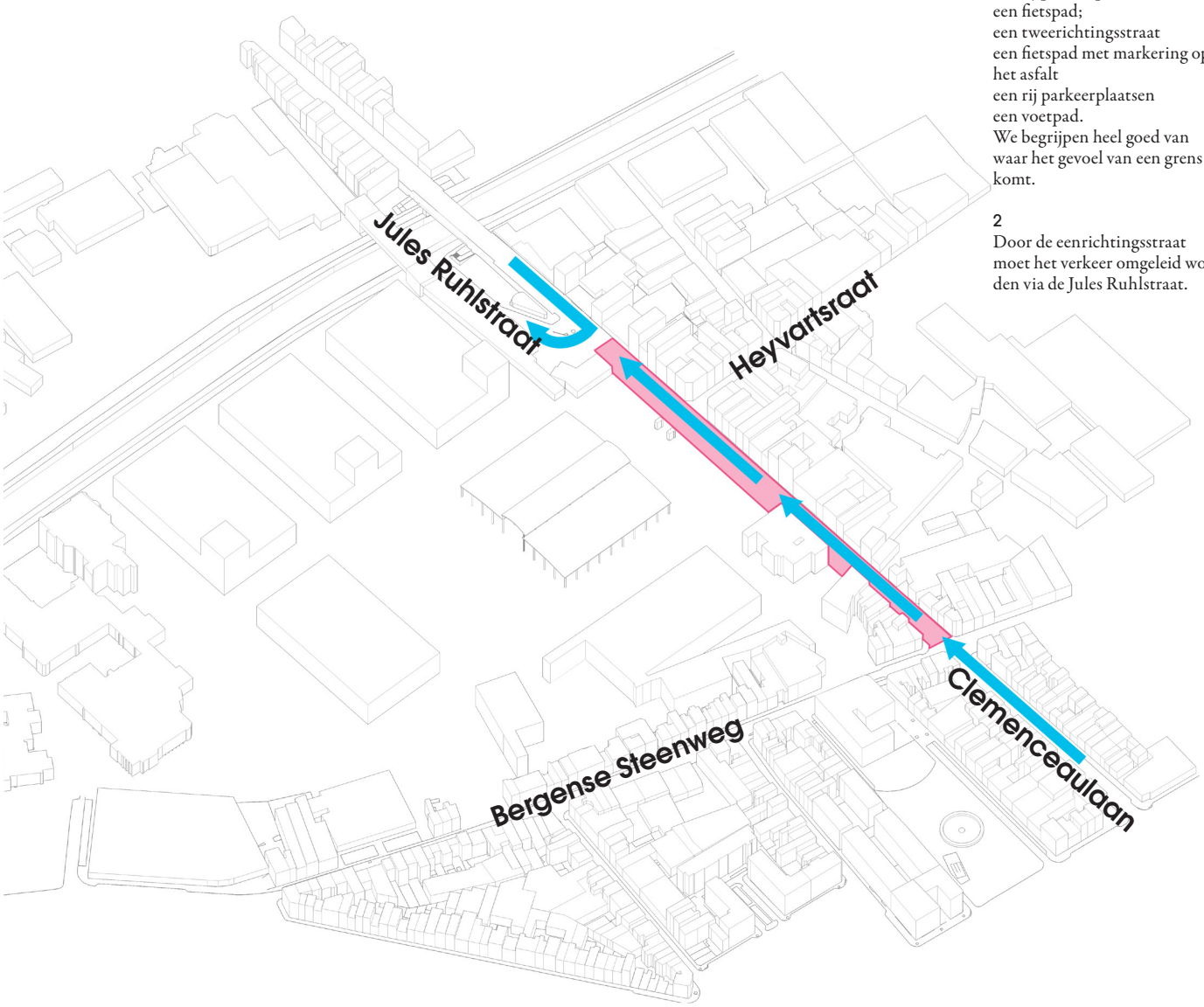
In dit scenario wordt de Ropsy-Chaudronstraat afgesloten voor het verkeer dat vanuit het centrum van Anderlecht komt.

De voertuigen worden omgeleid in de richting van de Jules Ruhlstraat om daar de Nijverheidskaai te nemen naar de Bergensesteenweg. De alternatieven om het kanaal over te steken blijven de Vanderveldesquare en de Ninoofsepoort.

Het verkeer dat van het Zuidstation komt blijft de Ropsy Chaudronstraat nemen. Net zoals voor het vorige scenario zullen de parkeerplaatsen op de weg verwijderd worden langs de kant van de Slachthuizen.

1

2



1
De Ropsy-Chaudronstraat is op dit moment een tweerichtingsstraat met een doorsnede van om en bij de 23 meter. Ze bestaat uit:
een voetpad;
een rij parkeerplaatsen;
een fietspad;
een tweerichtingsstraat
een fietspad met markering op het asfalt
een rij parkeerplaatsen
een voetpad.
We begrijpen heel goed van waar het gevoel van een grens komt.

2
Door de eenrichtingsstraat moet het verkeer omgeleid worden via de Jules Ruhlstraat.

04
Project interface

Om het verkeer om te leiden werden verschillende simulaties van lussen gemaakt. We tonen hier de schema's van de omleidingen komende van het Zuidstation en komende van het centrum van Anderlecht. Uiteraard vereisen deze voorstellen voor ze gevalideerd kunnen worden een onderzoek naar gewestelijke mobiliteit in samenwerking met Brussel Mobiliteit en de MIVB.

01
Inleiding

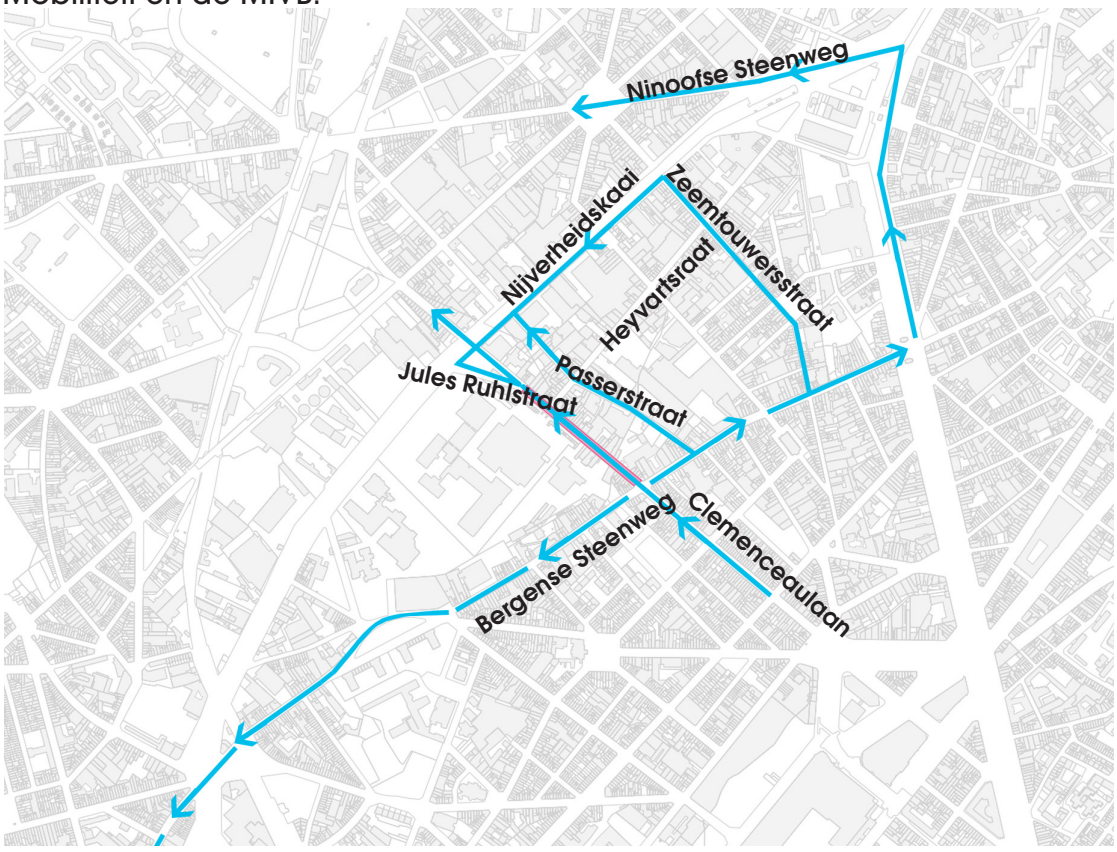
02
Doelstellingen
&
Opportuniteiten

03
Constanten

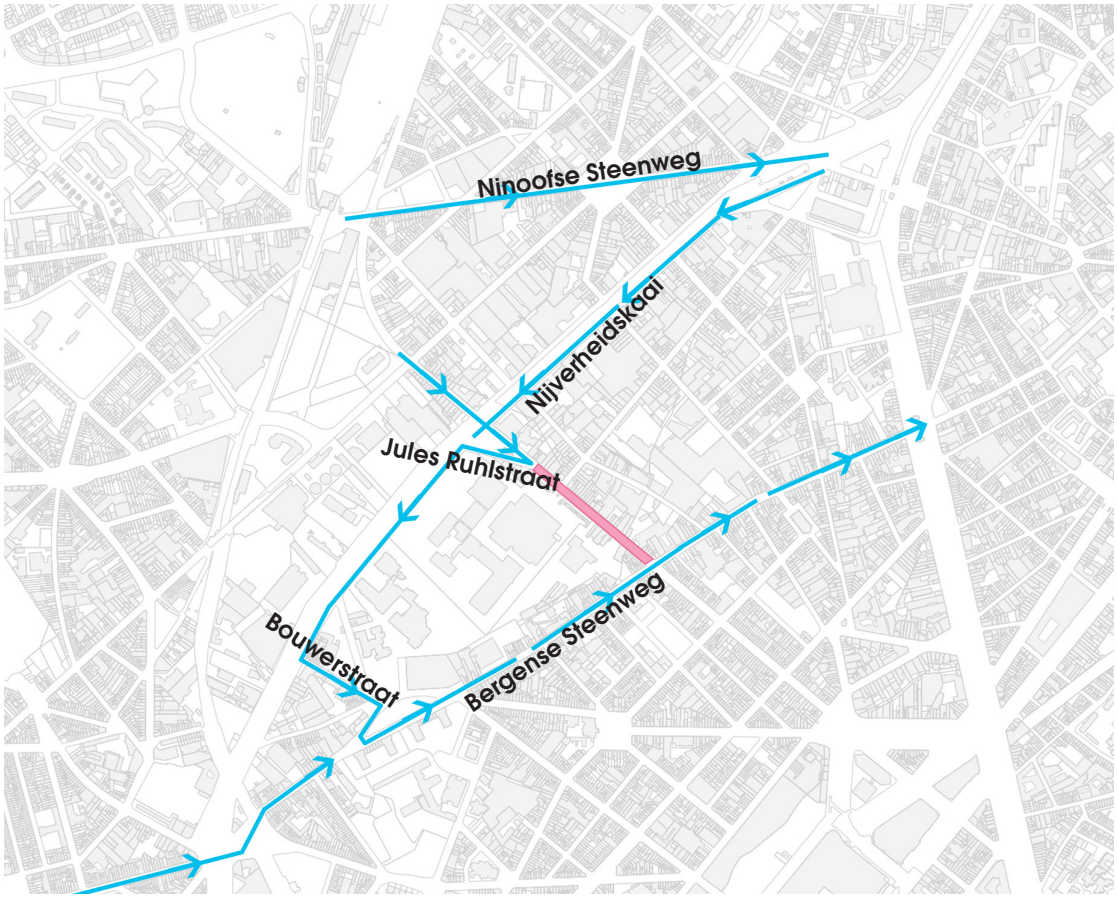
04
Scenario's

05
Besluiten

1



2



1
Het verkeer vanaf het Zuidstation.

2
Omleiding van het verkeer vanuit het centrum van Anderlecht.

04
Project interface

01
Inleiding

02
Doelstellingen
&
Opportuniteiten

03
Constanten

04
Scenario's

05
Besluiten

Door de omvorming van de Ropsy Chaudronstraat tot een eenrichtingsstraat zal terrein gewonnen worden voor de openbare ruimte en zo zullen de parcours voor zachte mobiliteit beter beheerd kunnen worden.

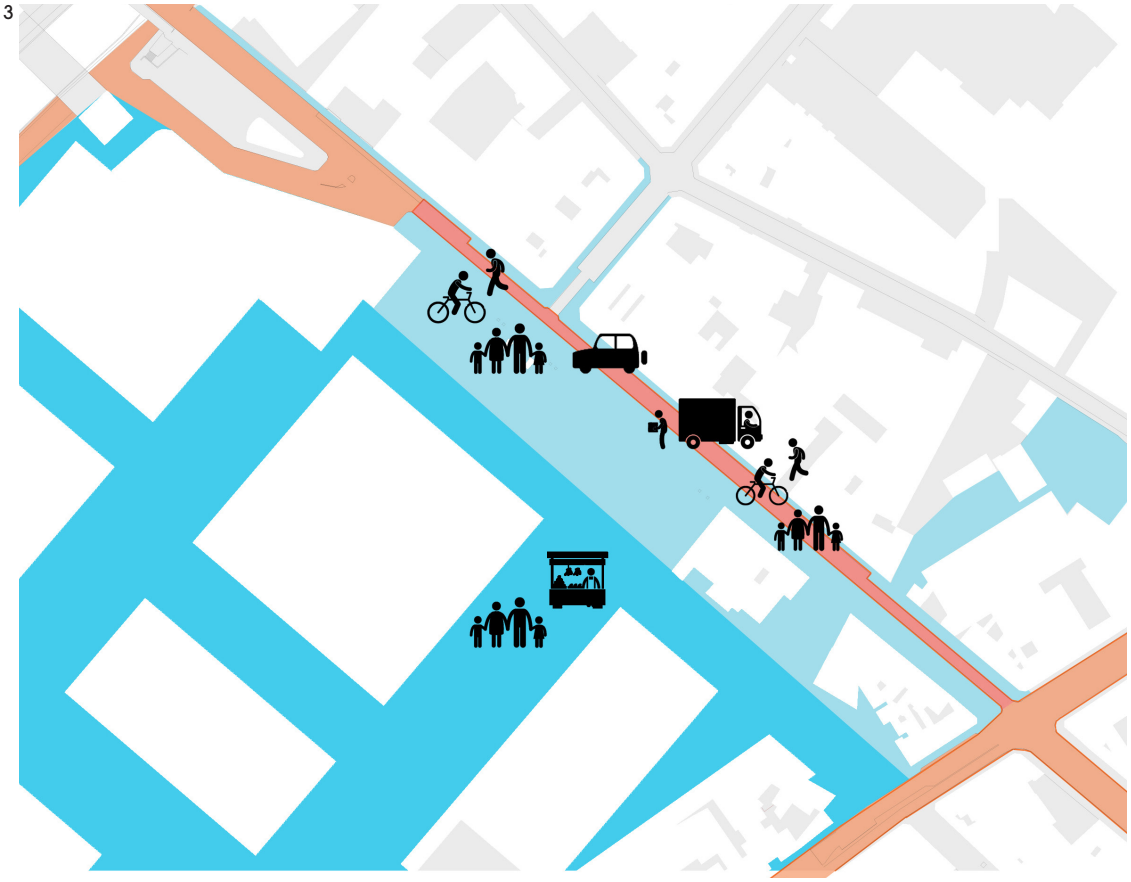
De openbare ruimte

Dankzij een specifieke behandeling van het wegdek en de aanleg van een verkeersdrempel garandeert men voor de voetgangers een langzamer en veiliger verkeer.

1

2

3



1 & 2
Gedeelde ruimte in Brighton en Poynton

3
Schema van de ruimtes:
oranje: huidig verkeer
rood: eenrichtingsstraat, ruimte die gedeeld wordt door voertuigen, voetgangers en fietsen
lichtblauw: voetgangers, fietsen in het donkerblauw: voetgangers, markt en functies van de slachthuizen.

04
Project interface

Inplanting

In de diagnose stelden we binnen de perimeter een grote noodzaak vast om de openbare ruimte in te richten. De Ropsy Chaudronstraat is een doorgangsweg en de site van de Slachthuizen wordt niet beschouwd als een collectieve ruimte. Het project zal uitgerust worden met onze "constanten": beplanting, ruimte voor de kinderen, banken.

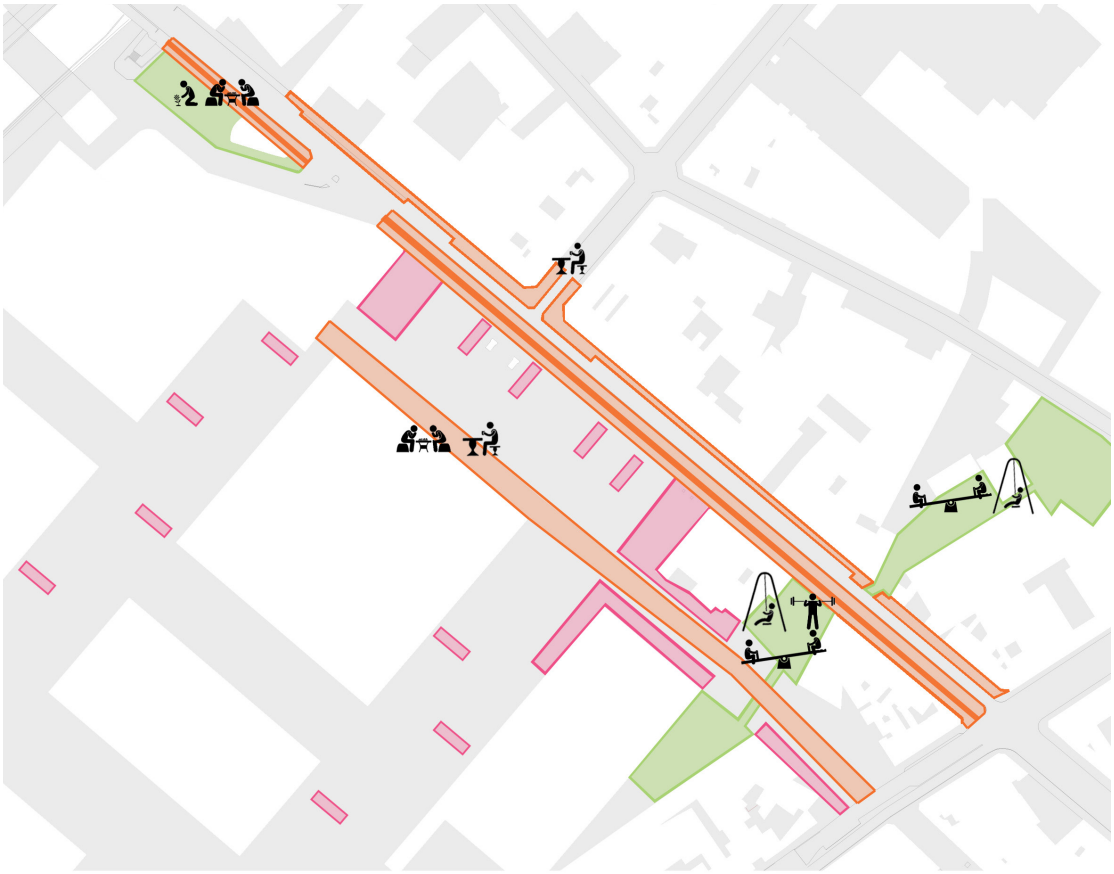
De aanwezigheid van verschillende stromen in de Ropsy Chaudronstraat (voertuigen in één richting, fietsers in twee richtingen, voetgangers op de voetpaden) brengt ons ertoe om te werken met een organisatie in stroken waardoor we de verschillende functies kunnen mengen in een duidelijke en veilige hiërarchie.

1

2

3

4



01
Inleiding

02
Doelstellingen
&
Opportuniteiten

03
Constanten

04
Scenario's

05
Besluiten

1
Amsterdam: Carve; speeltuin geïntegreerd in een fiets- en voetgangersparcours naast een weg.

2
Parijs; de beplanting kan een manier zijn om de verschillende ruimtes te organiseren.

3
Indianapolis; reorganisatie van de weg op basis van de verschillende types van mobiliteit en van het gebruik van het wegdek.

04
Project interface

01
Inleiding

02
Doelstellingen
&
Opportuniteiten

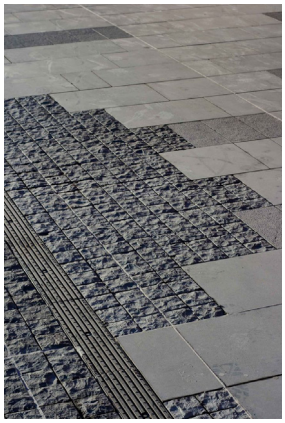
03
Constanten

04
Scenario's

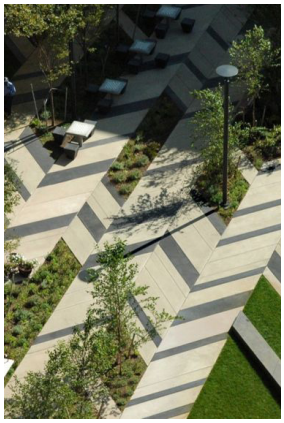
05
Besluiten

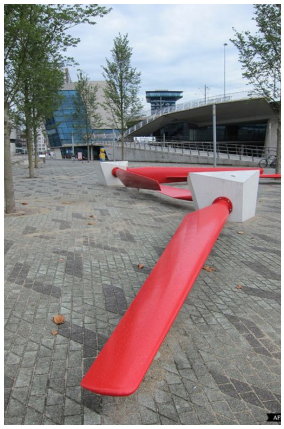
1

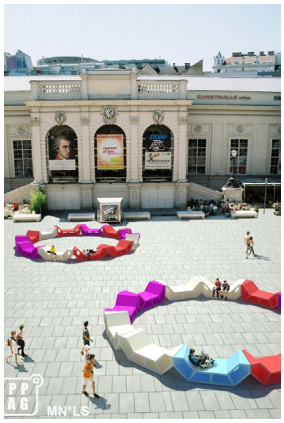
2

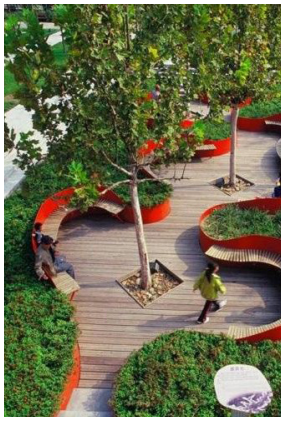
3 

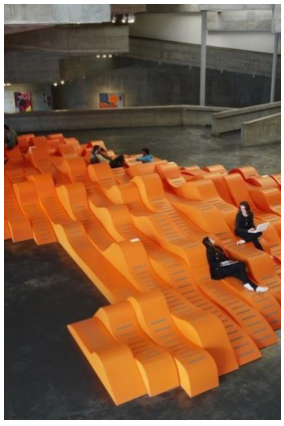
4











1
De beplanting wordt een manier om de ruimte te organiseren.

2
Het meubilair kan gezien worden als een sterk gebaar: een volledig losstaand element; of net in continuïteit met de grond.

3
De tekening op het wegdek kan wijzen op de verschillende beplantingen, functies en bestemmingen.

4
De verlichting is een fundamenteel element in de samenstelling van de openbare ruimte. We stellen voor om de Hallen te verlichten als "landmark" en als belangrijke structuur vanuit erfgoedstandpunt. Voor het voorplein verkiezen we de verlichting van punctuele elementen.

04
Project interface

Ontwikkelingsscenario's
Studie voor de herinrichting van de openbare ruimte tussen de metrostations Clemenceau en Delacroix

01
Inleiding

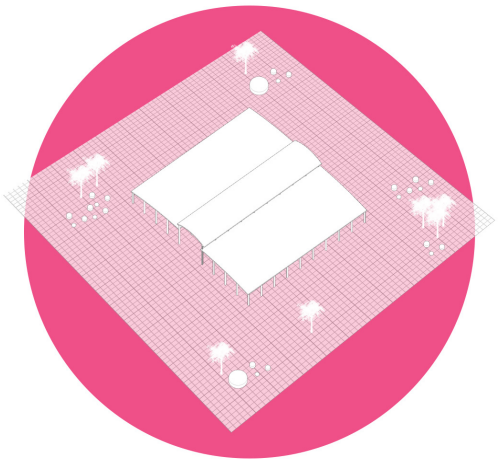
02
Doelstellingen
&
Opportuniteiten

03
Constanten

04
Scenario's

05
Besluiten

De Grote Markt van Kuregem



04
De Grote Markt van Kuregem

Het scenario 3 stelt de sluiting van de Ropsy-Chaudronstraat voor en de aanleg van een groot voorplein dat de volledige perimeter dekt.

01
Inleiding

02
Doelstellingen
&
Opportuniteiten

03
Constanten

04
Scenario's

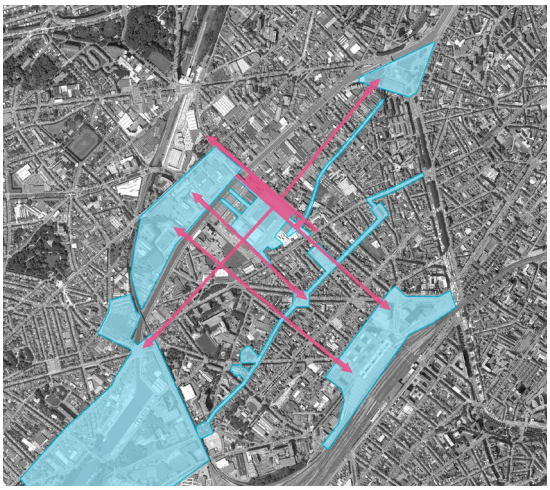
05
Besluiten

Zoals hieronder uitgetekend werden de belangrijkste stappen van het Masterplan Abattoirs al uitgevoerd voor de uitvoering van dit scenario:

- De handelszaken worden verwijderd;
- Het station Delacroix wordt verbonden met de site van de Slachthuizen door een groot openbaar terras;
- De doorgang vanaf de Bergensesteenweg werd opengesteld.

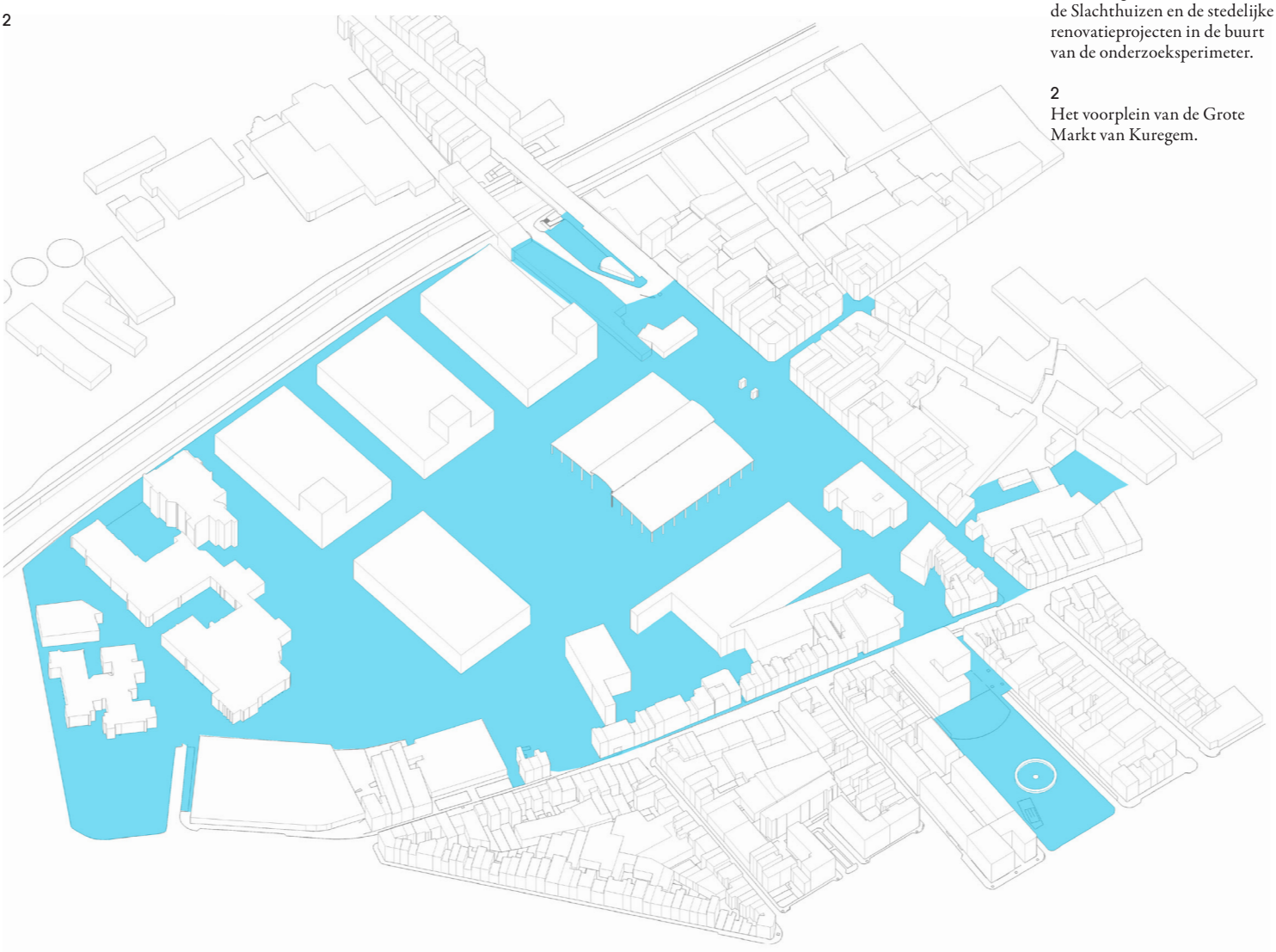
De site van de Slachthuizen wordt opgesteld en doorgetrokken naar de wijk waardoor de site in verbinding komt te staan met de buurt: Jorezplein, plein van de Curo Hall, Heyvaertstraat, de rechteroever van het Kanaal en verderop met het Zuidstation, de Ninoofsepoort en de Vanderveldesquare.

1



1
Oriëntatieplan: in hoofdstuk 3 van de diagnose analyseert het studiebureau de mogelijke verbindingen tussen de site van de Slachthuizen en de stedelijke renovatieprojecten in de buurt van de onderzoeksperimeter.

2



2
Het voorplein van de Grote Markt van Kuregem.

04
De Grote Markt van Kuregem

Mobiliteit

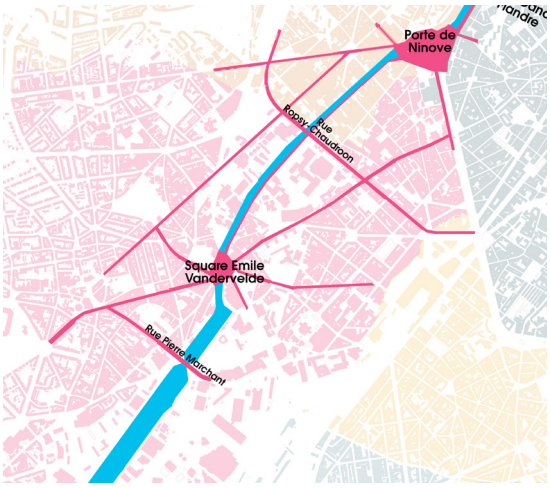
Het verkeer in de Ropsy-Chaudronstraat wordt gewijzigd. Deze weg, die nu een tweerichtingsstraat is, wordt een voetgangersruimte.

Het verkeer wordt afgeleid naar de andere doorgangen van het kanaal: de Ninoofsepoort en de Vanderveldesquare.

Komende van het Zuidstation wordt het verkeer afgeleid naar de Bergensesteenweg: of in de richting van de Ninoofsepoort of van de Vanderveldesquare. Wie de brug van de Ropsy Chaudronstraat wil gebruiken, kan er altijd geraken via de Nijverheidskaai en de Kompas- of Zeemtouwersstraat.

Komende van Anderlecht centrum wordt het verkeer afgeleid naar de Jules Ruhlstraat om dan via de Nijverheidskaai naar de Bergensesteenweg te gaan. De alternatieven om het kanaal over te steken blijven de Vanderveldesquare en de Ninoofsepoort.

1

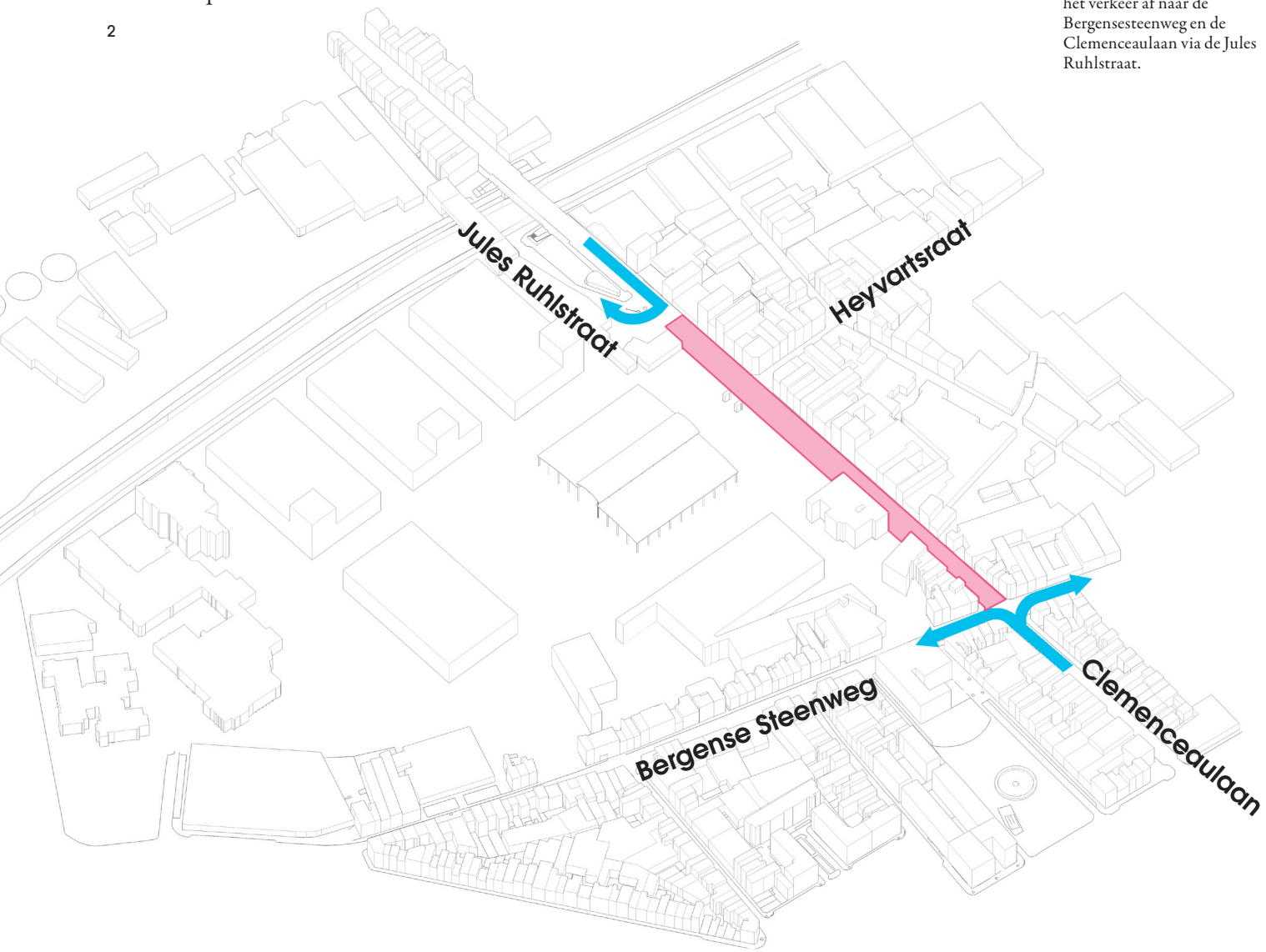


01 Inleiding
02 Doelstellingen & Opportuniteiten
03 Constanten
04 Scenario's
05 Besluiten

1
De Ropsy – Chaudronstraat is een van de bruggen die over het kanaal gaan. Als de mobiliteit van deze straat verandert, dan zal het verkeer dus afgeleid worden naar de andere bruggen.

2
De voetgangerszone leidt het verkeer af naar de Bergensesteenweg en de Clemenceaulaan via de Jules Ruhlstraat.

2



04
De Grote Markt van Kuregem

Om het verkeer om te leiden werden verschillende simulaties van lussen gemaakt. We tonen hier de schema's van de omleidingen komende van het Zuidstation en komende van het centrum van Anderlecht. Uiteraard vereisen deze voorstellen voor ze gevalideerd kunnen worden een onderzoek naar gewestelijke mobiliteit in samenwerking met Brussel Mobiliteit en de MIVB.

01
Inleiding

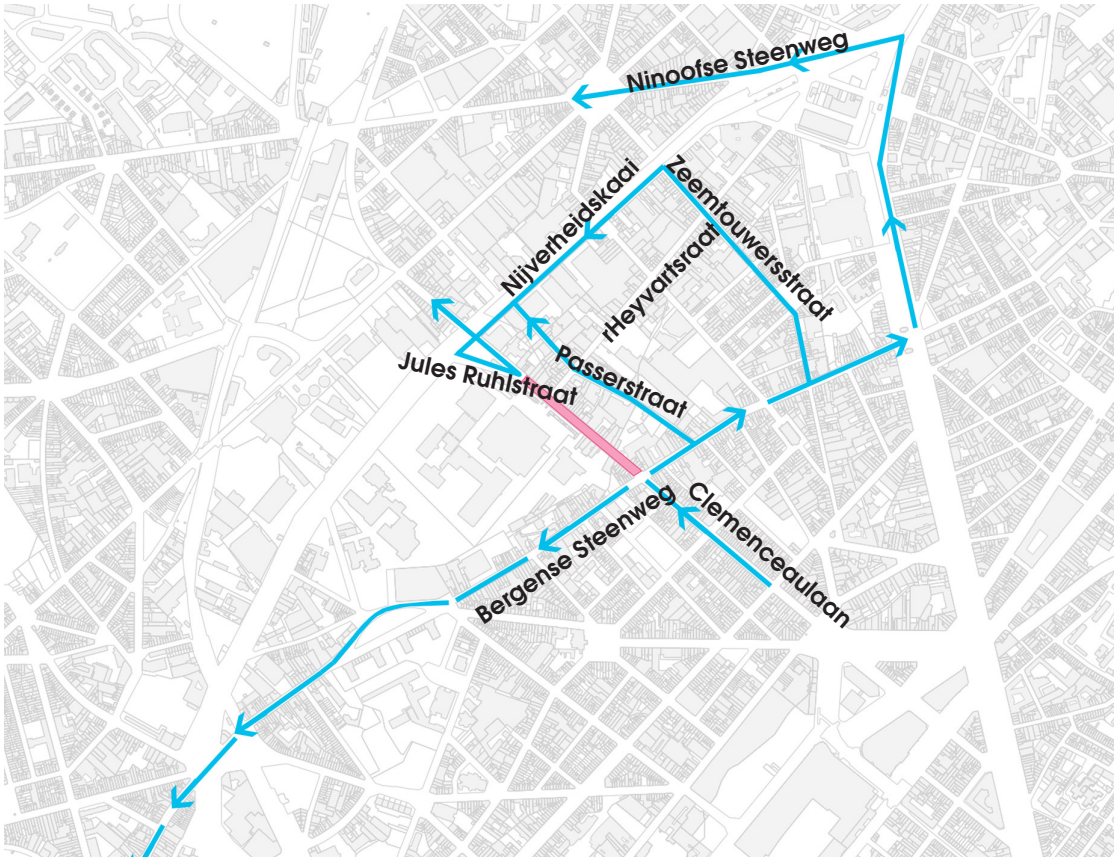
02
Doelstellingen
&
Opportuniteiten

03
Constanten

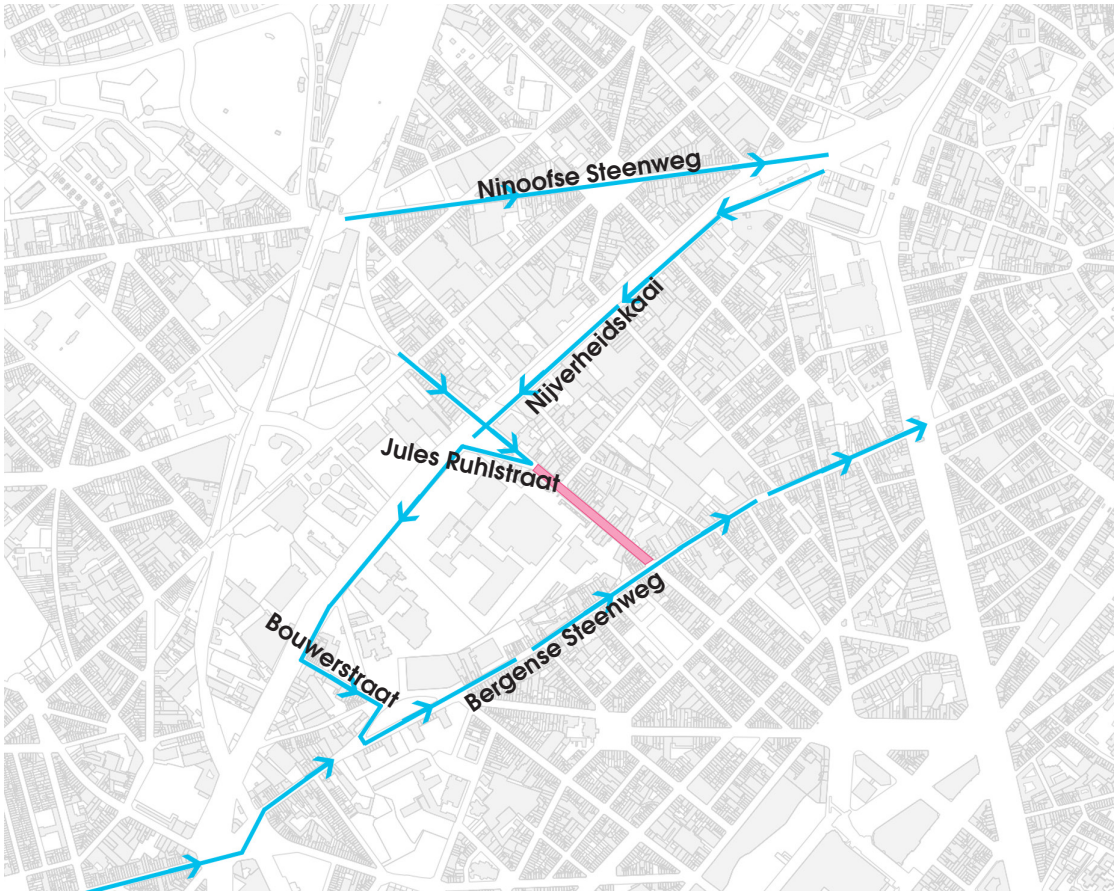
04
Scenario's

05
Besluiten

1



2



1
Omleiding van het verkeer vanaf het Zuidstation.

2
Omleiding van het verkeer vanuit het centrum van Anderlecht.

04
De Grote Markt van Kuregem

Het scenario 3 stelt dus de sluiting van de Ropsy-Chaudronstraat voor en de aanleg van een groot voorplein dat de volledige perimeter dekt.

01
Inleiding

02
Doelstellingen
&
Opportuniteiten

03
Constanten

04
Scenario's

05
Besluiten

Ruimte

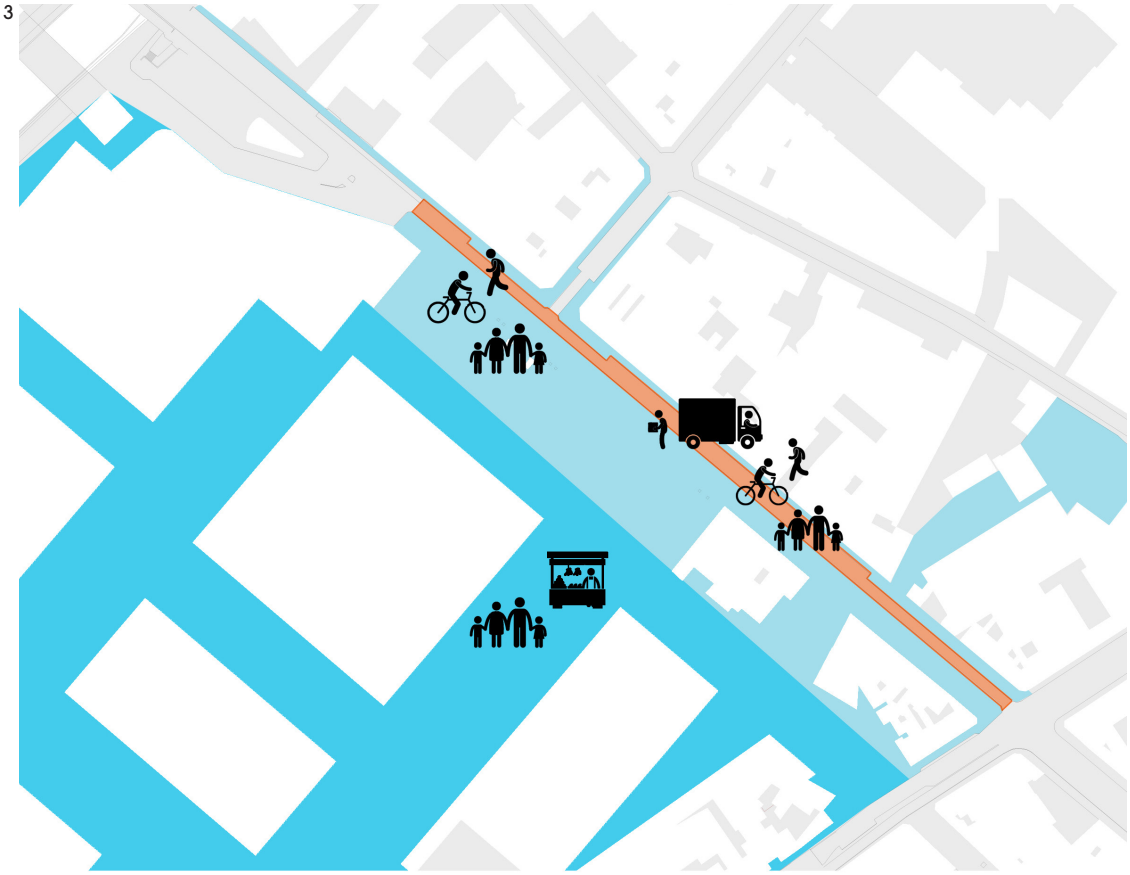
Zoals eerder al gezegd, beschouwt scenario 3 de site van de Slachthuizen en de Ropsy Chaudronstraat als een onderdeel van een groot plein.

De Ropsy Chaudronstraat zal dus een gedeelde ruimte worden. Zelfs wanneer de straat een voetgangerszone is, zal een weg van 4 meter breed vrijgehouden worden om de doorgang te garanderen voor de nooddiensten en, gedurende bepaalde uren van de dag, ook voor voertuigen die komen leveren.

1

2

3



1
Wenen: Kantoor B+B orso.pitro

2
Kopenhagen: KARRES EN BRANDS LANDSCAPE ARCHITECTURE POLYFORM

3
Schema van de ruimtes: oranje: gedeeld door voetgangers, fietsen, voertuigen van de nooddiensten en leveringen; lichtblauw: voetgangers, fietsen in het donkerblauw: voetgangers, markt en functies van de slachthuizen.

04
De Grote Markt van Kuregem

Het scenario 3 stelt dus de sluiting van de Ropsy-Chaudronstraat voor en de aanleg van een groot voorplein dat de volledige perimeter dekt.

01
Inleiding

02
Doelstellingen
&
Opportuniteiten

03
Constanten

04
Scenario's

05
Besluiten

Implantation

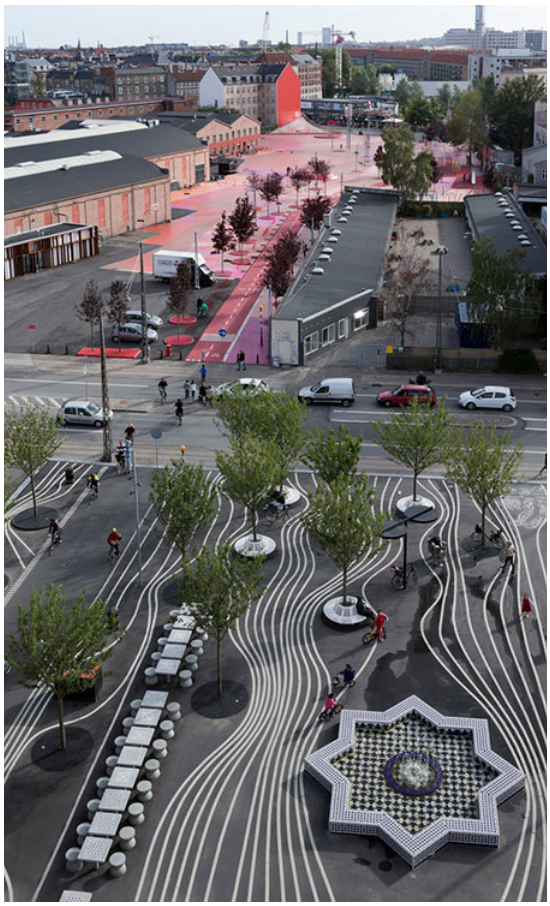
Het voorplein zal zijn openbare functie moeten vervullen en de volgende elementen moeten integreren:

- beplanting;
- speeltuin;
- ruimte voor terrassen;
- banken.

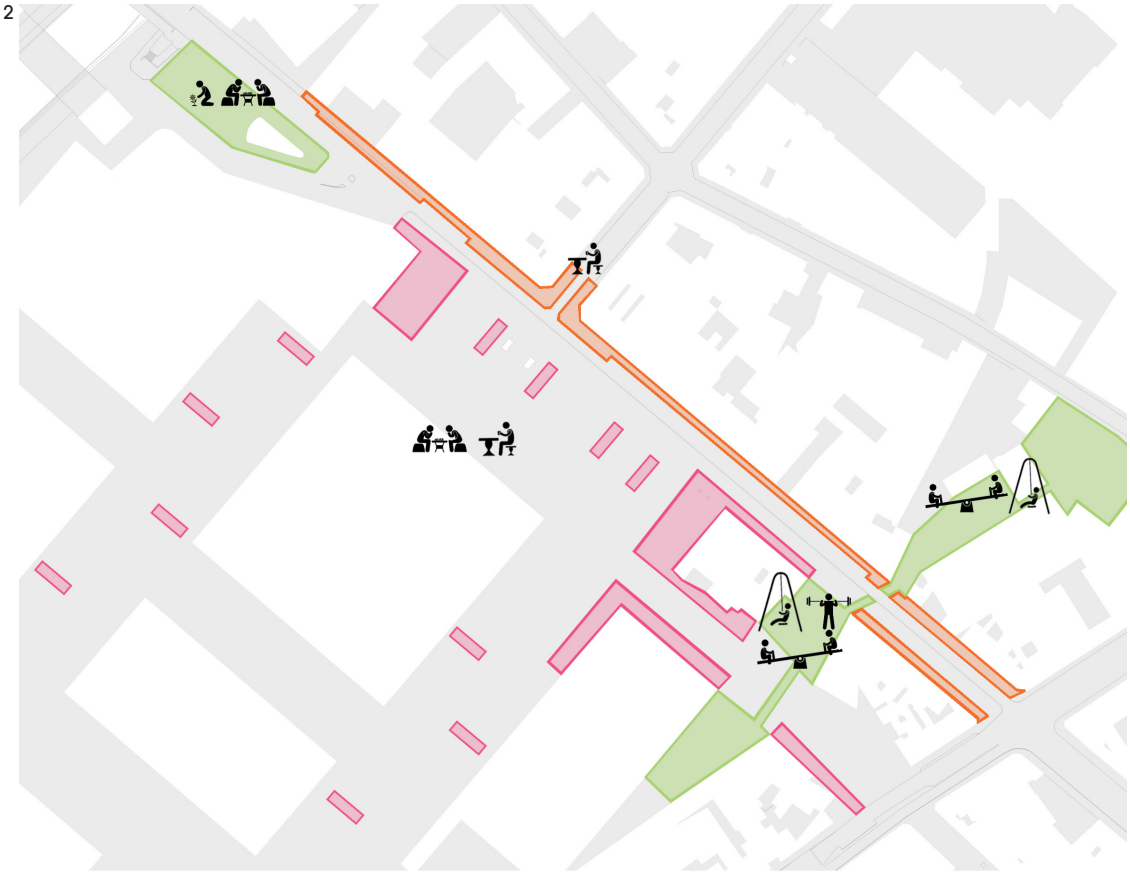
De "holle tanden" worden een opportuniteit om infrastructuren te plaatsen, maar ook om de visibiliteit van de site van de Slachthuizen te verbeteren. Het plein tegenover de hallen, dat gedeeld wordt met de markt, zal zones integreren met beter en meer meubilair. Deze rustzones en ontmoetingsruimtes zorgen voor de aansluiting bij de nieuwe functie van plein.

Er worden ook rustzones voorzien op de volledige site van de Slachthuizen (banken, groen) om de markt om te vormen tot een gezellige plek en niet alleen een doorgang of een plaats om boodschappen te doen.

1



2



1
Kopenhagen: Bjarke Ingels Group, Superflex Topotek. Een collage van verschillende functies en bestemmingen binnen één openbare ruimte.

2
Schema inplanting.
In het roze: de ingerichte "plein"-zones: terrassen, rustzones, banken, enz.
In het groen: de groenste zones die ook dienst doen als speelplein.
In het oranje: de gedeelde doorgangsruimte tussen de terrassen, de voetpaden en de commerciële ruimtes.

04
De Grote Markt van Kuregem

01
Inleiding

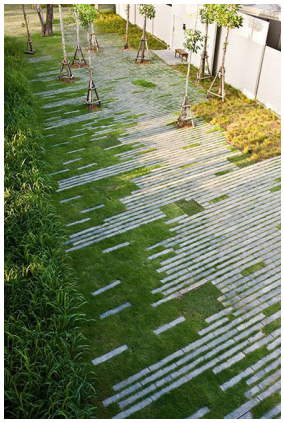
02
Doelstellingen
&
Opportuniteiten

03
Constanten

04
Scenario's

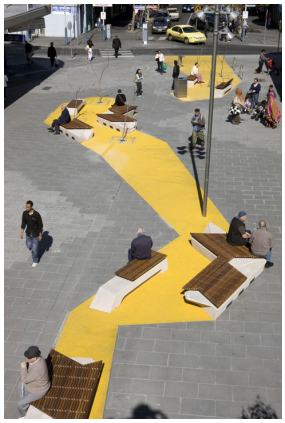
05
Besluiten

1

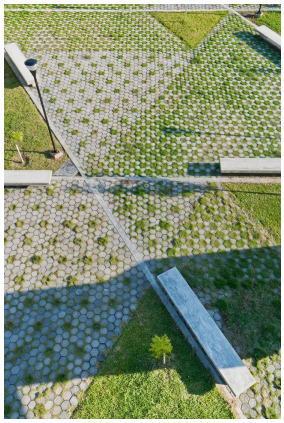


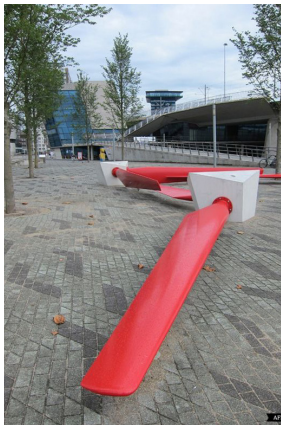
2

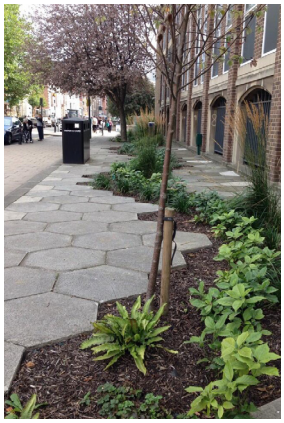
3

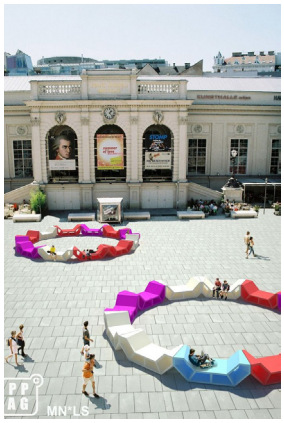


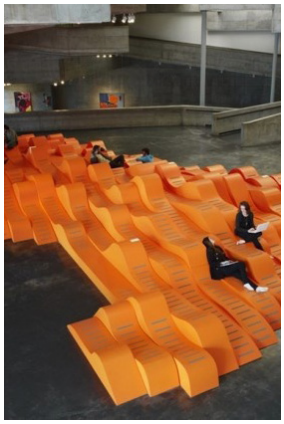
4

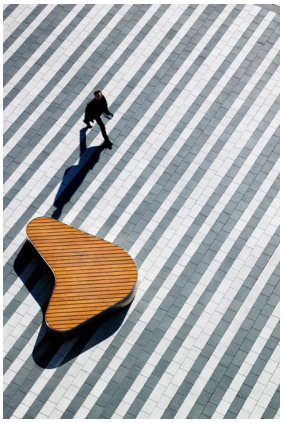












1
De plantengroei kan deel uitmaken van de ruimtelijke continuïteit. Deze wordt dus geïntegreerd in tekening op de grond.

2
Het meubilair kan gezien worden als een sterk gebaar: een volledig losstaand element of net in continuïteit met de grond.

3
In dit scenario hebben we het over een voorplein met een grote ruimtelijke continuïteit: de verschillende functies die binnen de ruimte een plaats zullen krijgen kunnen gecommuniceerd worden via een verandering van grondmaterialen.

4
De verlichting is een fundamenteel element in de samenstelling van de openbare ruimte. We stellen voor om de Hallen te verlichten als "landmark" en als belangrijke structuur vanuit erfgoedstandpunt. Wat het voorplein betreft, beperken we de verlichting liever tot punctuele elementen (lichttegels of het meubilair).

04
De Grote Markt van Kuregem

Ontwikkelingsscenario's
Studie voor de herinrichting van de openbare ruimte tussen de metrostations Clemenceau en Delacroix

01
Inleiding

02
Doelstellingen
&
Opportuniteiten

03
Constanten

04
Scenario's

05
Besluiten

05
Besluiten

05
Besluiten

01
Inleiding

02
Doelstellingen
&
Opportuniteiten

03
Constanten

04
Scenario's

05
Besluiten

Zoals we al zagen in de diagnose en tijdens onze vele bezoeken op het terrein, is de huidige situatie chaotisch en druk. Alle verplaatsingsmodi worden ontmoedigd door de permanente blokkering van de Ropsy-Chaudronstraat.

De huidige situatie zorgt voor een verdeling tussen de wijk Heyvaert en de toekomstige ontwikkeling van de site van de Slachthuizen, en dan vooral de commerciële gevels langs de kant van de wijk Heyvaert. De straat profiteert maar heel weinig van de dynamiek van de markt. De cafés en restaurants langs de kant van de wijk Heyvaert sluiten niet echt aan bij de openbare ruimte. De bewoners maken zich noch de straat, noch de openbare ruimte eigen. Over het algemeen heeft deze plek een negatief imago en de gezelligheid is bijna onbestaand.

De scenario's die in dit dossier voorgesteld worden zijn verre van complete en gedefinieerde projecten. Het is de bedoeling om te kijken welke verschillende rollen de Ropsy-Chaudronstraat, de ruimte tussen de twee metrostations en de site van de Slachthuizen in de toekomst kunnen spelen. De bedoeling van de gedane voorstellen is de discussie en het debat te voeden om een juiste en doeltreffende oplossing te vinden voor de perimeter.

Elk scenario kan dus nog evolueren, veranderen en opnieuw in vraag gesteld worden en zo de deur openzetten naar nieuwe scenario's.

De drie scenario's stellen allemaal belangrijke veranderingen voor op het vlak van mobiliteit. De schema's voor het verkeer en de lussen die hier voorgesteld worden vereisen uiteraard een diepgaandere investering. Een mobiliteitsstudie op gewestelijk niveau in combinatie met testen op het terrein zal dus noodzakelijk zijn. De tijd en de middelen om een dergelijk onderzoek te organiseren vallen buiten de schaal en de context van het onderzoek waarbinnen het studiebureau kan werken.

Om dit proces te verrijken voorziet het lastenboek dat de scenario's onderworpen zijn aan de evaluatie van de leden van de Raad van Bestuur en van het College van de gemeente Anderlecht.

Na dit overleg zal het studiebureau kunnen overgaan tot de fase van het voorproject waarbinnen een van de scenario's geëxploiteerd en in detail voorgesteld wordt.

Gedetailleerd inrichtingsplan

Studie voor de herinrichting
van de openbare ruimte
tussen de metrostations
Clemenceau en Delacroix

Suède 36
sprl architectes
381B, avenue Van Volxem
1190 Bruxelles

TVA : BE 0865.051.146

+32(0)2 229 03 79
+32(0)485 071 384
info@suede36.be
www.suede36.be

Onderzoek uitgevoerd door Suède 36

Opdrachtgever: gemeente Anderlecht

Inhoudsopgave

01
Inleiding

02
Project op korte termijn

03
Details van het project

04
Inplanting

05
Schatting

06
Plateau

01
Inleiding
p. 004

02
Project op korte termijn
p. 007

03
Details van het project
p. 012

04
Inplanting
p. 021

05
Schatting
p. 024

06
Plateau
p. 031

01
Inleiding

02
Project op korte termijn

03
Details van het project

04
Inplanting

05
Schatting

06
Plateau

01
Inleiding

01
Inleiding

01
Inleiding

02
Project op korte termijn

03
Details van het project

04
Inplanting

05
Schatting

06
Plateau

Dit rapport betreft de derde fase van onze opdracht met als doel het "onderzoek voor de herinrichting van de openbare ruimte tussen de metrostations Clemenceau en Delacroix". Na het opstellen van de diagnose stelde het studiebureau drie ontwikkelingsscenario's voor. Hier zullen we één van die drie scenario's in detail uitwerken.

Het einddoel van dit onderzoek is komen tot een consensus voor alle betrokken partijen van de openbare ruimte met betrekking tot wat er met deze zone moet gebeuren. Zoals voorzien in het lastenboek volgt een begeleidingscomité de evolutie van het werk op.

De scenario's die voorgesteld werden zijn het resultaat van de besluiten die verkregen werden na de diagnose en de analyse van de gegevens van zowel onderzoek, observatie en overzichten als van de resultaten van een overlegprocedure met de aanwezige betrokken partijen en de bewoners van de wijk.

Wij herinneren eraan dat verschillende participatieve methodes toegepast werden in het kader van het onderzoek, onder andere vragenlijsten, werkgroepen en twee verkennende wandelingen.

De context :

Het object van dit onderzoek bevindt zich in het hartje van de wijk Kuregem in het noorden van de gemeente Anderlecht. De perimeter ontwikkelt zich langs de Ropsy-Chaudronstraat en wordt in het oosten afgebakend door de Bergensesteenweg en in het Westen door het Kanaal.

Kuregem is een problematische wijk met verschillende achtergestelde bevolkingsgroepen. Het is ook een heel dichtbevolkte wijk waar een gebrek is aan openbare ruimtes of waar de openbare ruimtes zo slecht onderhouden worden dat ze onbruikbaar zijn. Hier krijgen we de gelegenheid om na te denken over de relatie tussen de wijk Kuregem en de Slachthuissite, die van gewestelijk belang is, en over de rol die deze openbare ruimte kan spelen voor de bewoners.

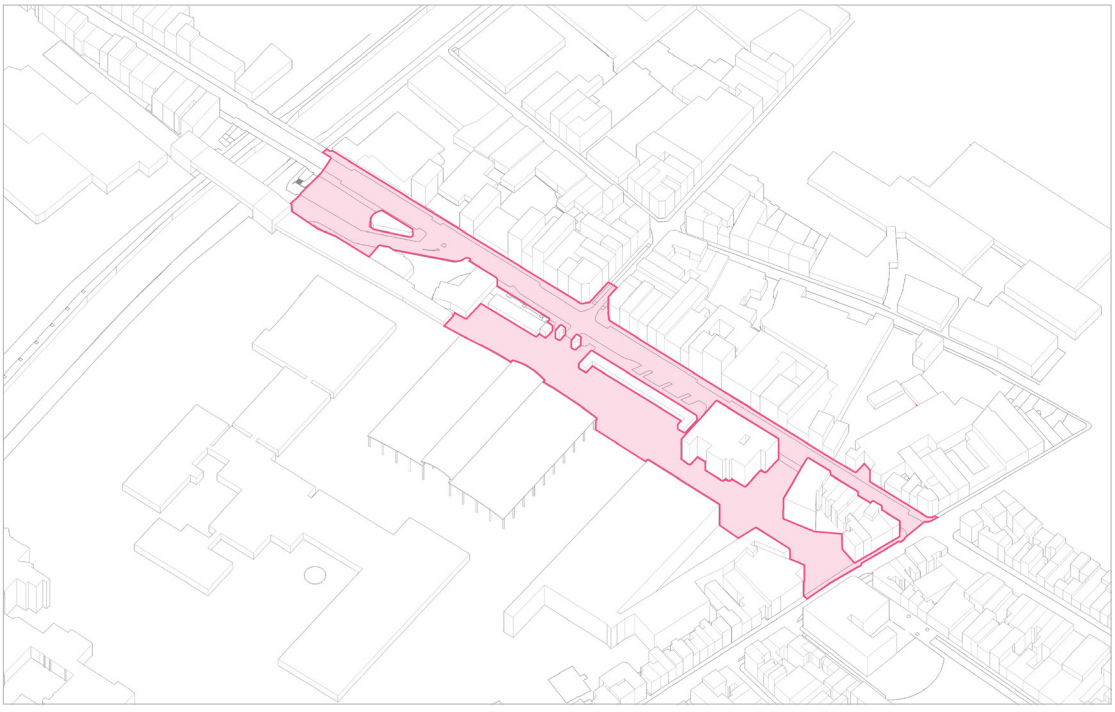
De belangrijkste doelstellingen die met dit werk nagestreefd worden, zijn:

- bijdragen tot de verbetering van het imago van Kuregem. Historisch gezien is Kuregem een arbeiders-, stations- en immigratiewijk die soms ten onrechte lijdt onder een negatieve perceptie;

- de identiteit versterken van de Slachthuissite, bijzondere en interessante plek die erkenning geniet op gewestelijk niveau;

- de dimensie van de openbare ruimte versterken dankzij een kwaliteitsvol project dat kan voldoen aan de vereisten van de verschillende gebruikers van deze plek (bewoners, klanten

1



1
De onderzoeksperimeter.

van de markt, slachthuizen, werknemers, enz.).

Drie scenario's :

Als we de nadruk leggen op deze doelstellingen, dan zijn dit de voorgestelde scenario's:

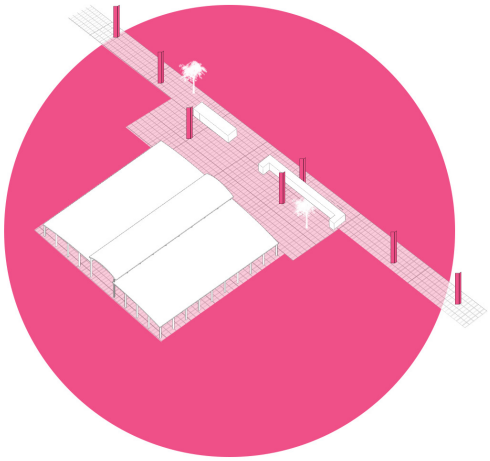
- 1_Project op korte termijn
- 2_Project interface
- 3 _De Grote Markt van Kuregem

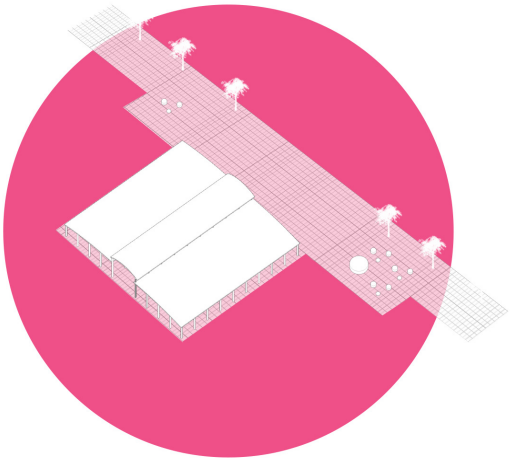
De drie voorstellen gaan gepaard met denkwerk rond de inrichting van de openbare ruimte, de mobiliteit, de participatieve projecten, de socio-economische voorstellen en de identiteit van de plaats.
In werkelijkheid kunnen de drie scenario's beschouwd worden als de verschillende fases van een evolutief proces op lange termijn. De doelstelling bestaat erin op termijn een centrale openbare ruimte te financieren die kan dienen als referentie voor de wijk en voor de hele stad Brussel, en dit door de transformatie van de Ropsy-Chaudron in een voetgangersplein.

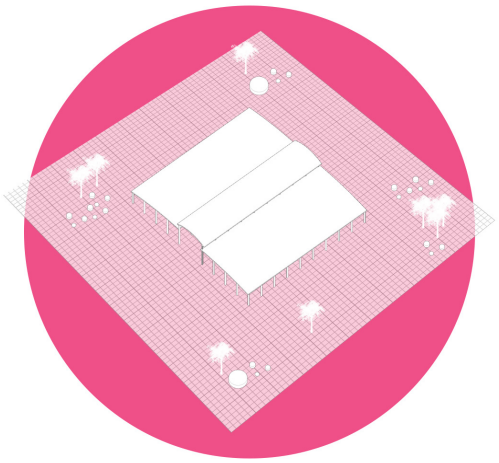
Een project op korte termijn :

Het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Anderlecht vroeg het studiebureau om een gedetailleerde uitwerking van het scenario "project op korte termijn".

Dit voorstel maakt het mogelijk om de kwaliteit van de openbare ruimte onmiddellijk te verbeteren dankzij een lichte interventie.
Het is een eerste stap voor de bewoners om zich de straat opnieuw eigen te maken in afwachting van de interventies die waarschijnlijk geïntegreerd zullen worden in het Contract voor stedelijke renovatie "Heyvaert-Poincaré".
Tegelijk met de ontwikkeling van het scenario "project op korte termijn" moet het studiebureau ook de mogelijkheid uitdiepen om een plateau te creëren tegenover de hoofdingang van het slachthuis in de Ropsy Chaudronstraat.







01
Inleiding

02
Project op korte termijn

03
Details van het project

04
Inplanting

05
Schatting

06
Plateau

1
Schema's van scenario 1: project op korte termijn

2
Schema's van scenario 2: project interface

3
Schema's van scenario 3: de Grote Markt van Kuregem

01
Inleiding

02
Project op korte termijn

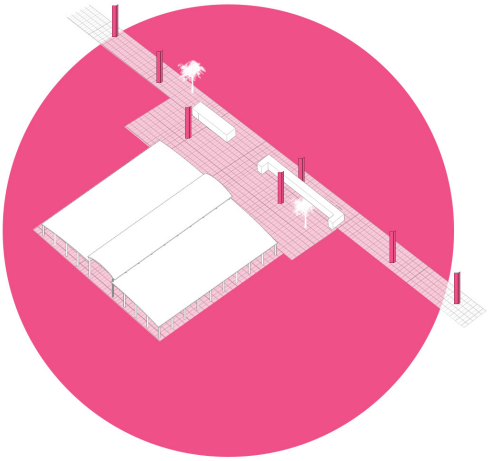
03
Details van het project

04
Inplanting

05
Schatting

06
Plateau

02
Project op korte termijn



02
Situatie

01
Inleiding

02
Project op korte termijn

03
Details van het project

04
Inplanting

05
Schatting

06
Plateau

De andere voorgestelde scenario's bieden een denkwerk dat gericht is op de "toekomst", op het moment van de volledige uitvoering van het masterplan Abattoir. Het scenario "project op korte termijn" is echter bedoeld om onmiddellijk uitgevoerd te worden en het moet dus afrekenen met de beperkingen van de perimeter in huidige toestand.

Fysieke beperkingen :

Op dit moment is de site van de Slachthuizen sterk in zichzelf gekeerd. De directie van de Slachthuizen wil de site opentrekken naar de wijk toe. Er worden al een tijdje verschillende activiteiten georganiseerd op de site met de bedoeling deze toegankelijk te maken, ook buiten de markturen. Zo vinden er bijvoorbeeld elke woensdagnamiddag activiteiten plaats voor de jeugd van de wijk, en er zijn ook de afterwork party's op donderdagavond. Het masterplan Abattoir wil de site opentrekken naar de stad Brussel en zo een groot voorplein creëren en een weidser uitzicht van de hal op de Ropsy Chaudronstraat

De aanwezigheid van de kramen blokkeert niet alleen de toegang tot de site van de Slachthuizen maar ook het uitzicht vanaf de grote hal. De perceptie van deze plek is dus eerder die van een privaat perceel dan van een bruikbare openbare ruimte, ook bij de bewoners van de wijk.

Een ruimte met beperkte kwaliteiten :

De openbare ruimte binnen de perimeter is allesbehalve een gezellige en kwalitatief hoogstaande ruimte. De voetpaden liggen vol afval en er is geen stadsmeubilair (banken, tafel, enz.) en er is ook zo goed als geen groen.

In een wijk waar het aanbod aan groene ruimtes klein is, is het van essentieel belang om in het project de beplanting van de openbare ruimtes en de creatie van nieuwe groene ruimtes te voorzien.
Bijgevolg lijkt de inrichting van een rust- en "socialisatie"-zone een troef om het imago en de rol van deze plek te veranderen. De site van de Slachthuizen opentrekken betekent dat de bewoners de mogelijkheid krijgen om zich de plaats eigen te maken met respect voor de bestaande activiteiten van de Slachthuizen.

Een alomtegenwoordig verkeer :

De katalysator van deze wijk is de aanwezigheid van de "Slachthuizen". Elke week, van vrijdag tot zondag, vind de tweede grootste markt van Brussel plaats onder de hallen. Deze trekken wekelijks 100 000 bezoekers aan. Zoveel mensen zorgen voor grote opstoppingen ter hoogte van de Ropsy Chaudronstraat en de Bergensesteenweg. Het wildparkeren en de files maken wandelen in de Ropsy Chaudronstraat onaangenaam.

Een markt die een groot deel van de bestaande lege ruimte inneemt :

De markt van de het Slachthuis is een van de grootste markten van Brussel. Op de marktdagen wordt de site ingenomen door een groot aantal verkopers. De plaatsing van de kramen creëert verkeersassen, pleintjes, blokken en straten op de Slachthuissite. Deze logica moet gerespecteerd worden en er moet rekening mee gehouden worden bij het ontwerp van de openbare ruimte.

02
Inrichtingsprincipe

01
Inleiding

02
Project op korte termijn

03
Details van het project

04
Inplanting

05
Schatting

06
Plateau

Het project moet een oplossing bieden voor de ruimtelijke beperkingen en de kwaliteit van de openbare ruimte verbeteren. De inrichtingen moeten doeltreffend zijn wat kosten en bouwtijd betreft.

Punctuele elementen :

Het projectvoorstel voorziet punctuele interventies die de kwaliteit van de openbare ruimte zullen verbeteren op het vlak van meubilair, groen en benutting van de openbare ruimte door de gebruikers.
Deze lichte interventies zullen de impact verminderen van de kramen die niet enkel de toegang tot de slachthuizensite blokkeren, maar ook het uitzicht op de hallen. Daarom stellen wij verticale elementen voor die hoger komen dan de kramen om zo een visuele continuïteit te creëren tussen de Ropsy Chaudronstraat en de slachthuizensite.
Deze elementen worden dan referentiepunten. Ze worden ook buiten de grenzen van de perimeter geplaatst en suggereren parcours, assen, plaatsen voor ontmoetingen of evenementen die gekoppeld zijn aan de openbare ruimte.

Verschillende manieren om de ruimte te benutten :

LDe punctuele elementen bieden verschillende plossingen voor het gebruik van de openbare ruimte. Het design en de keuze van deze “manieren” zijn rechtstreeks gebaseerd op de vaststellingen in de diagnose. De positioneringen sluiten aan bij de behoeften van de verschillende plaatsen van de perimeter en ze zijn niet anekdotisch.

Temporaliteit en duurzaamheid :

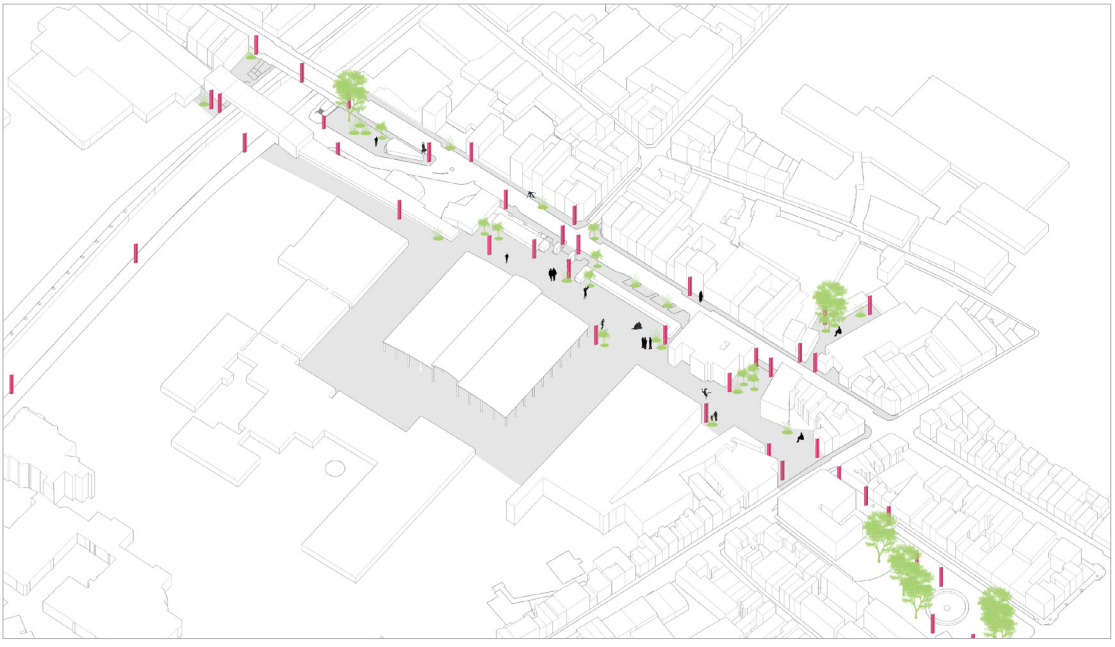
Dit project moet de gelegenheid zijn om de bewoners een eerste manier te bieden om zich de openbare ruimte eigen te maken, en dit in afwachting van de ingrijpendere oplossingen in het kader van het CSV. Ons voorstel is een termijn van vier jaar voor de duur van de maanden die overeenstemmen met de lente en de zomer. Een bepaalde duurzaamheid moet gegarandeerd worden wat de keuze van de materialen en de bouwtechnieken betreft.

Eenvoud wat prijzen en constructie betreft :

De temporaliteit van het project houdt een controle in over de investering in termen van economische middelen en mankracht.

De elementen zijn gemakkelijk te monteren en maken verschillende combinaties mogelijk naargelang de behoefte van het moment. Sommige elementen hebben wielen. Daardoor kunnen ze verplaatst worden en hinderen ze dus het verloop van de markt of andere activiteiten op de site niet.

De elementen bestaan uit modulaire onderdelen om de kosten en de productietijd onder controle te houden. De materialen zijn niet te duren, maar garanderen wel een stabiliteit en duurzaamheid die aansluiten bij het gebruik in de openbare ruimte.



02
Het project

01
Inleiding

02
Project op korte termijn

03
Details van het project

04
Inplanting

05
Schatting

06
Plateau

Modulaire elementen die het praktische aspect bij het bouwen combineren met de kwaliteit van het ontwerp: deze verticale elementen doen dienst als referentiepunten en animeren tegelijk de openbare ruimte dankzij de mogelijkheid om “de plaats te ervaren” op verschillende manieren.

Een karakter dat iets zegt over de plaats en een origineel en kwaliteitsvol ontwerp :

De aantrekkingskracht van de wijk Kuregem en van de slachthuizensite is niet enkel te danken aan de markt. De exotische en feestelijke sfeer met geuren en kleuren van verre oorden maken van deze plek een heel specifieke en uitzonderlijke plek binnen het Brussels Gewest.

De slachthuizensite omvat ook het enige nog bestaande slachthuis in de stad. De vleesmarkt is een van de bekendste en de geschiedenis van de wijk is altijd verbonden geweest met de vleesindustrie.

Bij het ontwerpen van de elementen van dit project konden we deze specifieke context niet verloochenen. Door het gebruik van stilistische accenten plaatsen we deze sfeer op de voorgrond.

De keramiek van de typische slagerijtegels wordt hier overgenomen voor de bekleding van de modules.

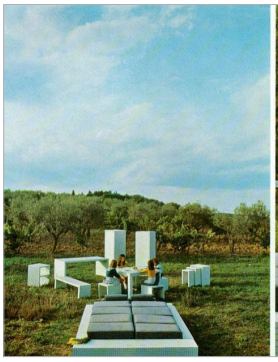
De wanden in stroken van de koelkamers worden gebruikt als scheiding om intiemere compartimenten te creëren, ofwel worden ze bevestigd aan de verticale elementen om een lantaarneffect te creëren en de elementen zichtbaarder te maken.

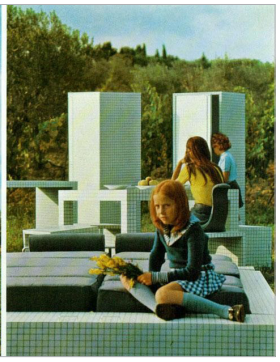
De verschillende modules omvatten verschillende manieren van plaatsing. De combinatie van verschillende elementen op eenzelfde plaats creëert eclectische stedelijke salons. Het is een beetje zoals op de patio’s van Marokkaanse huizen met bankjes Marokkaanse mozaïek en

1

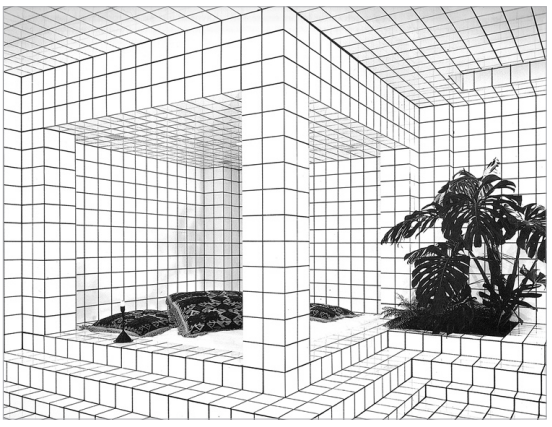
2

3





4



1
De witte betegeling wordt traditioneel gebruikt in slachthuizen en slagerijen.

2
Marokkaanse patio’s.

3
Superstudio, serie Misura 1972.

4
Jean Pierre Raynaud.

01
Inleiding

02
Project op korte termijn

03
Details van het project

04
Inplanting

05
Schatting

06
Plateau

meubels waarvan de soms warrige plaatsing de sfeer verandert.

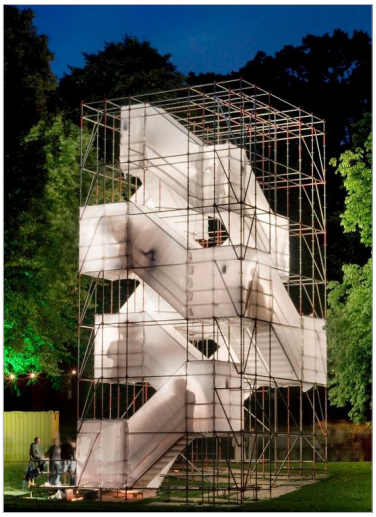
Praktische materialen :

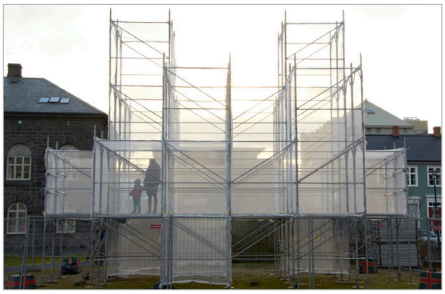
Om een gebruiksvriendelijke montage en een lage kost te garanderen hebben we ervoor gekozen om gebruik te maken van stellingstructuren voor de samenstelling van de modules.

De stellingstructuren garanderen een gemakkelijke montage en demontage en de elementen op wielen kunnen ook gemakkelijk geïnstalleerd worden en helpen om hoogte te winnen.
De stellingen vormen het skelet van de modules. Op een basis van 2 m op 2 m worden met tegels beklede houten panelen gemonteerd om stadsmeubilair en infrastructuren te worden.

We kozen voor moduleerbare elementen om de productie te vergemakkelijken en de inrichtingskosten te verminderen.

1





1
Vaak worden ook stellingen gebruikt in de tijdelijke installaties op de openbare ruimte.

01
Inleiding

02
Project op korte termijn

03
Details van het project

04
Inplanting

05
Schatting

06
Plateau

03
Details van het project

03
Verschillende modules

01
Inleiding

02
Project op korte termijn

03
Details van het project

04
Inplanting

05
Schatting

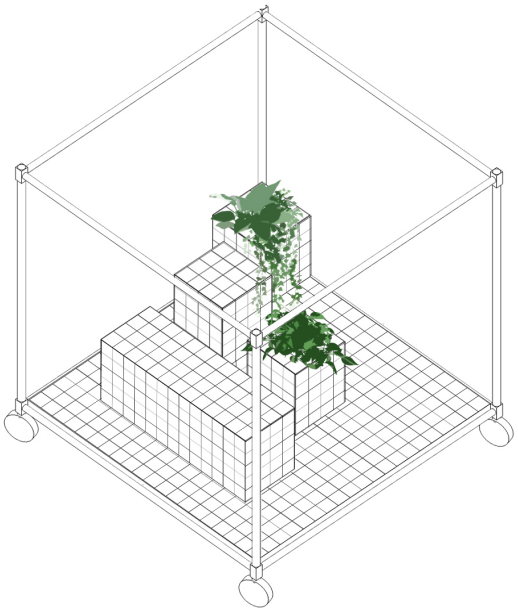
06
Plateau

Uitgaande van eenzelfde structuur ontwierpen we verschillende types van modules. Deze kunnen opgesplitst worden in drie groepen:

- De stadsparken: drie elementen die ontwikkeld werden om groen te integreren in de openbare ruimte.
- Stadstheaters: bestaande uit twee basismodules die gebruikt kunnen worden door een grote groep mensen.
- De stedelijke salons: drie types zitplaatsen naargelang de behoeften van de plaats.

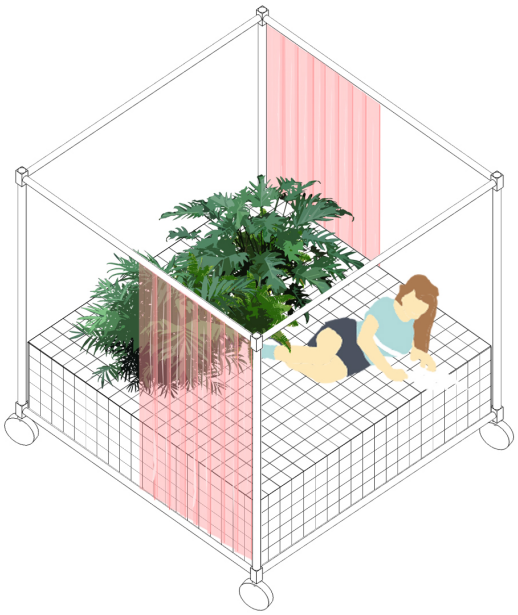
Groen :

Drie elementen die de actie en de plaatsing in de groene ruimte combineren in functie van de plantenbakken. De drie volgende modules zijn uitgerust met wieltjes, wat het verplaatsen van het meubilair vergemakkelijkt en waardoor de ruimte ingericht kan worden naar eigen voorkeur.



Module 1

Deze eerste module omvat kleine zitplaatsen van 30 cm en is geschikt voor een snelle invulling van een behoefte, een korte wachttijd. Dit zijn de klapstoeltjes van de slachthuizensite. Hier staat u uw plaats af of u wacht er op uw partner die rondwandelt op de markt. U zet zich neer en gaat weer verder. Het vierkante platform biedt in het midden plaats voor een vrije plantengroei en op de betegelde randen kunt u uw zware boodschappentassen even neerzetten om uw schoenveter te binden of een sigaretje te roken. Deze modules worden geplaatst ter hoogte van de toegang tot de slachthuizensite.



Module 2

Deze tweede module biedt een grotere ruimte voor een kleine groep mensen. Hier kunt u even praten, een dadel proeven of uw pakje friet opeten. De ruimere zitjes maken het wachten aangenamer en maken een gezellig moment met vrienden of onbekenden mogelijk. Er is ook nog wat plaats over voor groen.

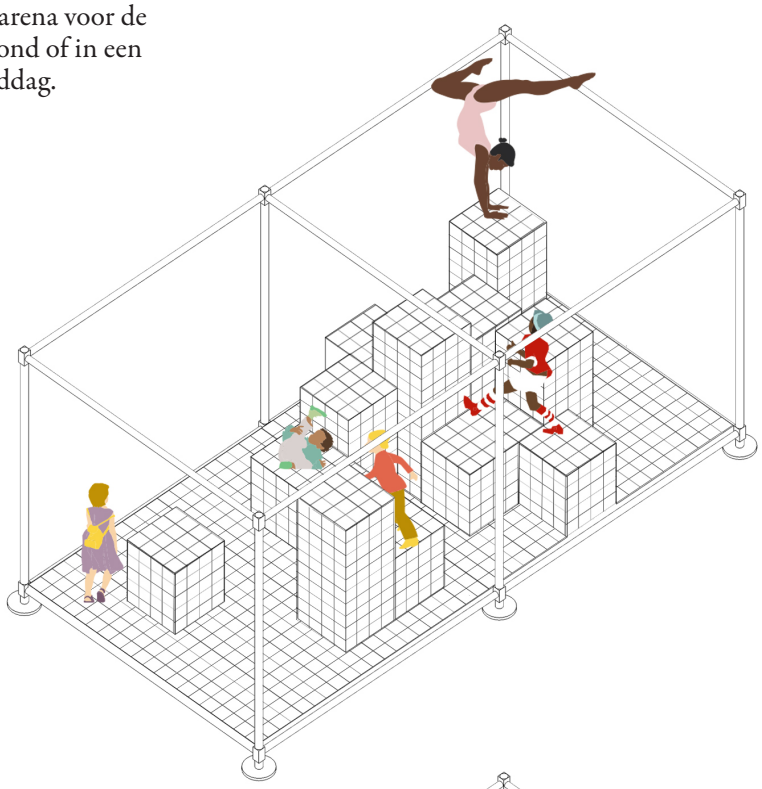
Module 3

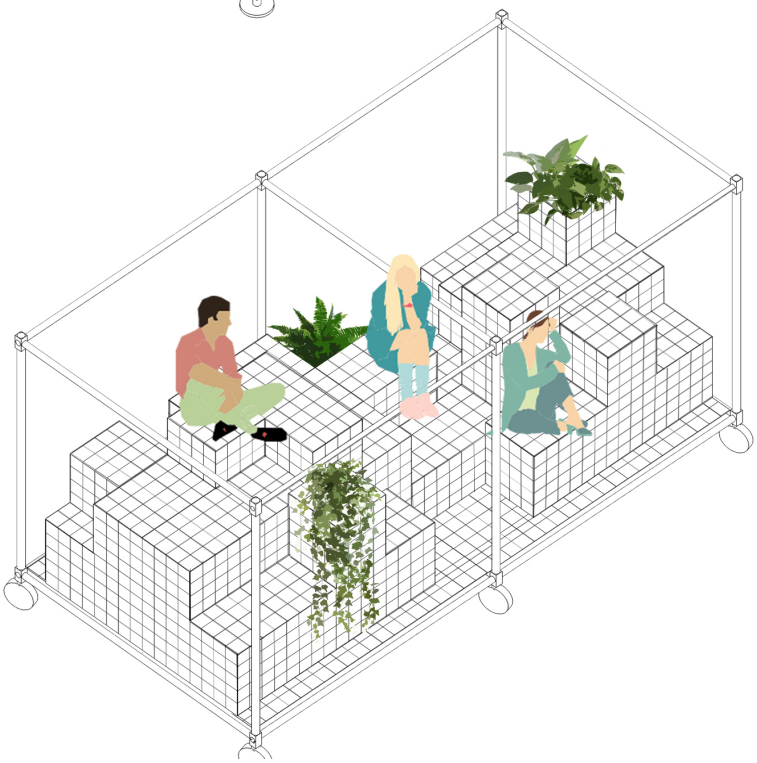
De derde module laat plaats voor ontspanning. Hier kunt u even helemaal relaxen op een breder platform met gordijnen en planten. Hier wordt een zekere intimiteit gecreëerd, een leesruimte om te ontspannen. Hier kunt vanuit uw luie stadszetel kijken naar de ochtenddrukte.

Spektakel :

Module 4

Deze vierde module kan vast zijn of voorzien worden van wieltjes. Hij wordt geplaats op plekken waar geen markt is en maakt het wandelen langs de slachthuizen aangenamer. Permanent of punctueel, naar keuze. Deze grotere module werd ontworpen als een stadstheater en nodigt uit tot spelen en verkennen. Hij biedt plaats aan een grote groep mensen. U kunt er uw kind laten klimmen terwijl u uw laatste boodschappen doet. Deze module wordt een speeltuin. Aangezien de module verplaatst kan worden, wordt hij omgevormd tot een arena voor de evenementen op donderdagavond of in een klasruimte op woensdagnamiddag.





01
Inleiding

02
Project op korte termijn

03
Details van het project

04
Inplanting

05
Schatting

06
Plateau

01
Inleiding

02
Project op korte termijn

03
Details van het project

04
Inplanting

05
Schatting

06
Plateau

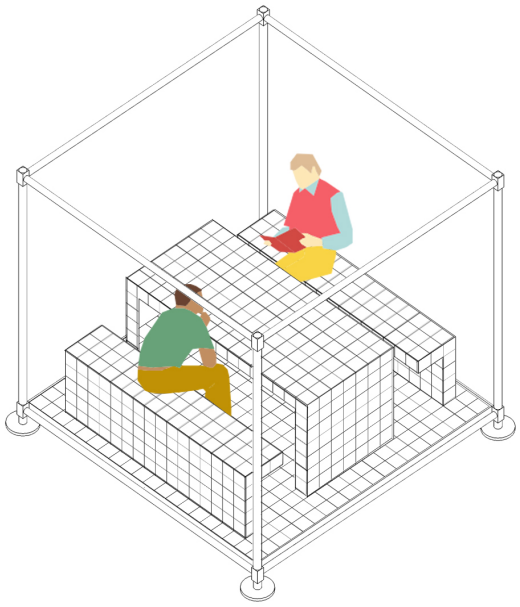
Ontspanning :

De volgende modules zijn vaste modules die geplaatst worden op strategische plaatsen op de slachthuizensite. Ze maken integraal deel uit van het stadsmeubilair van de markt.

Module 5

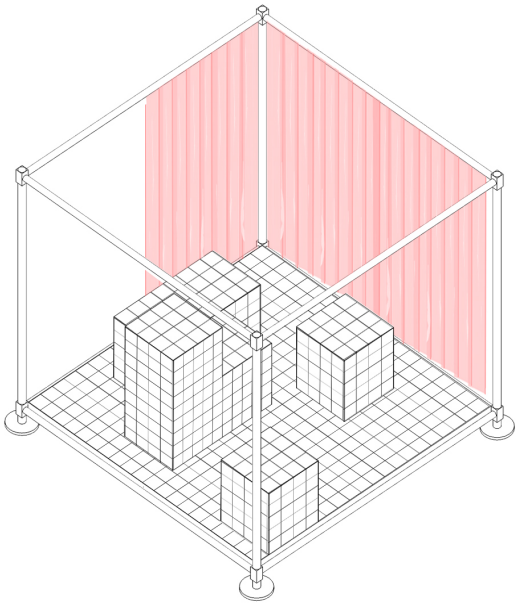
Een klassiekere module die aansluit bij een grote behoefte; een tafel en banken, de picknicktafel. De module werd ontwikkeld voor de ruimtes tegenover de kramen en sluit aan bij de frituur en het theesalon. Dit is beter dan de vuilnisbakken of fietsenrekken: eindelijk een aangename plek om te picknicken met uw marktvrienden.

Het wordt ook de plaats van afspraak, hier spreekt u af na het winkelen, hier kunt u komen schaken in de zon, gewoon even ontspannen, wat praten en weer verdergaan.



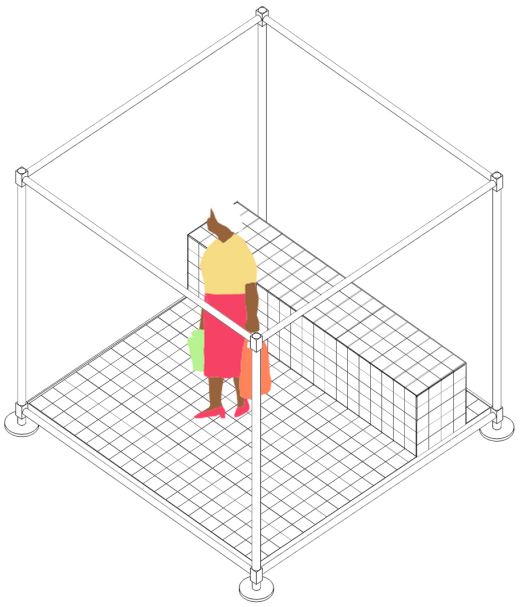
Module 6

Dit is een stedelijk salon, ideaal voor een moment van ontspanning te midden van de drukte, een mooie gelegenheid om even te rusten en te genieten van de omgeving. Deze module zonder groen wordt geplaatst binnen de perimeter van de slachthuizensite en vertegenwoordigt een rustzone te midden van de marktkramen.



Module 7

Deze laatste module wordt geplaatst ter hoogte van de verschillende toegangen van de slachthuizensite en bestaat uit meubilair waarop u even kort kunt wachten. Het is de bushalte, de kiss & go van de markt. De banken staan tegenover de straat, u kijkt, u wacht op vervoer of rust even met uw zware zakken. Deze module sluit aan bij het vastgestelde gebrek aan elementen of meubilair om even te wachten onderweg naar of van de markt.



01
Inleiding

02
Project op korte termijn

03
Details van het project

04
Inplanting

05
Schatting

06

Een landmark :

Het principe van de stellingmodules wordt overgenomen en gecombineerd om een referentiepunt te vormen vanaf de brug van de Ropsy Chaudronstraat. Tegenover de helling komt een uitkijkpost om een van de zeldzame panorama's van Brussel te bewonderen. De openbare ruimte krijgt hoogte voor een algemeen uitzicht op de slachthuizensite. Dankzij deze verhoging kunt u kennismaken met het grondgebied van de slachthuizen, het industriële verleden van de site, het kanaal met de schepen en de metrostellen waaruit een massa mensen met boodschappentrolleys tevoorschijn komt. De uitkijkpost ontwikkelt zich rond de emblematische boom op de "driehoek" en het wordt de pijler van de module, die deze vergeten ruimte tegenover het metrostation Delacroix weer een bijzonder karakter geeft.

03
Verticaliteit

01
Inleiding

02
Project op korte termijn

03
Details van het project

04
Inplanting

05
Schatting

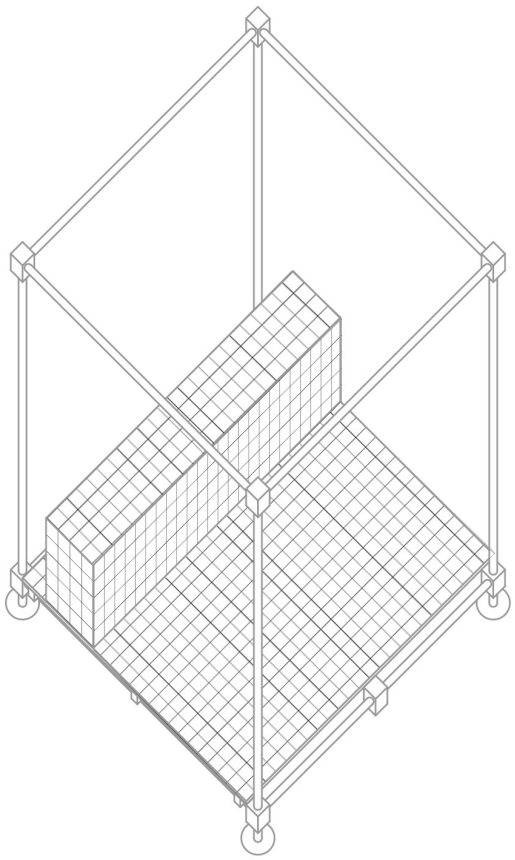
06
Plateau

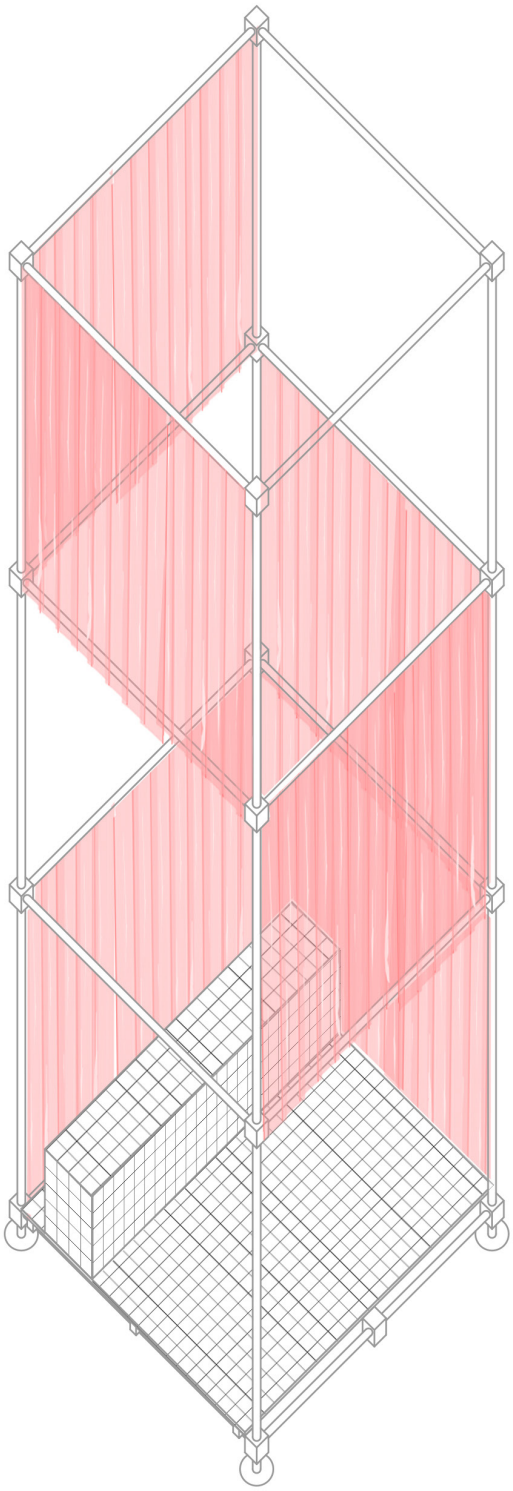
Ontwikkeling in de hoogte:

De modules worden als stellingen opgebouwd, enerzijds om de elementen snel en gemakkelijk te kunnen assembleren en demonteren en anderzijds om de module te kunnen uitbreiden in de breedte, maar ook in de hoogte.

Zo kunnen de modules in de hoogte ontwikkeld worden en een visueel referentiepunt worden op de slachthuizensite. Het worden lichtbakens die van ver zichtbaar zijn en die rustplaatsen aanwijzen. De hoogte van deze modules overschrijdt de fysieke grenzen van de slachthuizensite door een visuele relatie te creëren met de rest van de wijk.

Elke module wordt voorzien van gordijnen in gekleurd PVC, net zoals de koelkamers van de slachthuizen. Dankzij dit spel van kleuren zijn de elementen ook overdag zichtbaar. 's Nachts worden de modules verlicht via de betegelde platformen en lijken ze wel te veranderen in enorme verlichtingspalen voor de openbare ruimte.





03
Technische details

01
Inleiding

02
Project op korte termijn

03
Details van het project

04
Inplanting

05
Schatting

06
Plateau

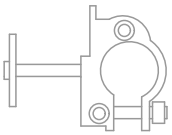
Een basismodule :

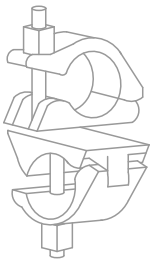
Het skelet van de modules bestaat voornamelijk uit een stellingstructuur :

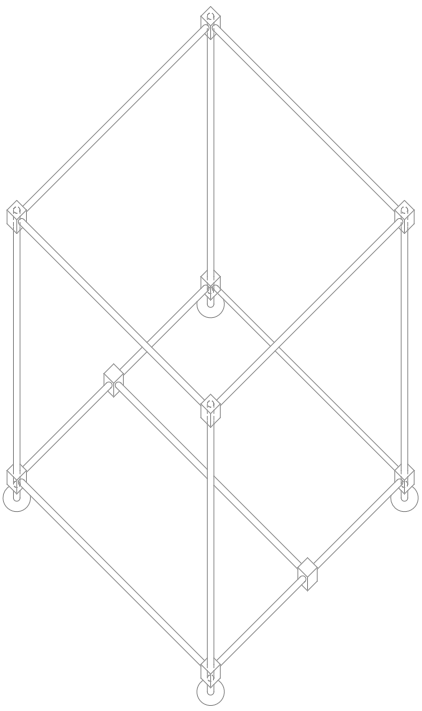
- 13 gegalvaniseerde buizen met een diameter van 48 mm en van 200 cm lang
- 4 voeten met een diameter van 20 cm
- 18 orthogonale vaste kettingen in gegalvaniseerd smeedstaal

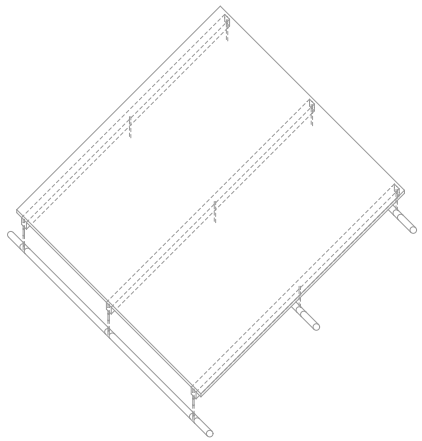
Op deze structuur wordt de basis van de modules vastgemaakt. Deze bestaat uit :

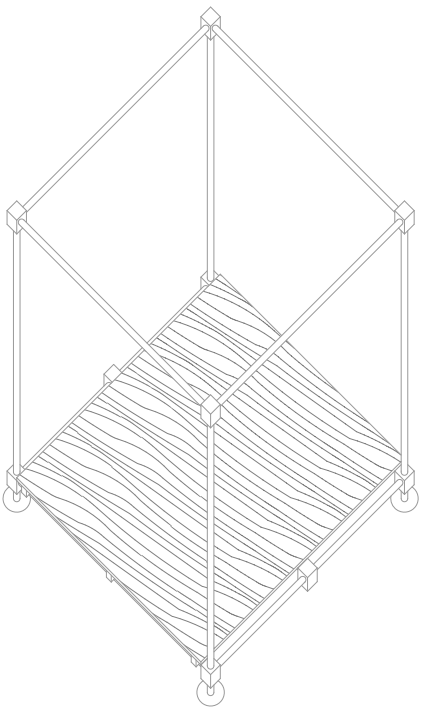
- OSB-panelen van het type 3, bestand tegen zware belasting en gebruikt in vochtige omgevingen. Dikte 22 mm 210x190 cm.
- 4 vloerbalken van thermisch behandeld hout 38x40 mm
- De basis wordt vastgemaakt aan de buizen van de stellingen met 9 kettingen met korte draadbout in gegalvaniseerd smeedstaal en deze worden vastgeschroefd in de vloerbalken die verankerd worden aan de OSB-panelen.











01
Inleiding

02
Project op korte termijn

03
Details van het project

04
Inplanting

05
Schatting

06
Plateau

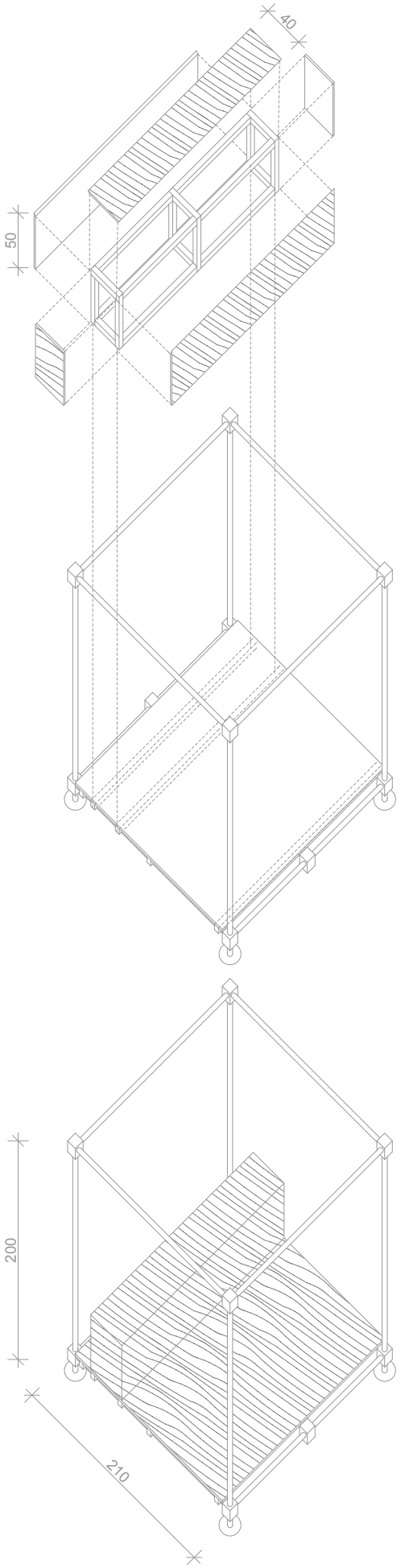
Gevarieerd meubilair :

Op deze basis zullen de verschillende meubelstukken mechanisch gemonteerd en bevestigd worden.

De meubelelementen bestaan uit:

- OSB-panelen type 3 (bestand tegen zware belasting en gebruikt in vochtige omgevingen) met een dikte van 18 mm. Deze worden mechanisch bevestigd op een structuur van vloerbalken in thermisch behandeld hout 38x40 mm

Alle elementen, ongeacht hun vorm, hebben een hoogte van 50 cm en een zitbreedte van 40 cm.



01
Inleiding

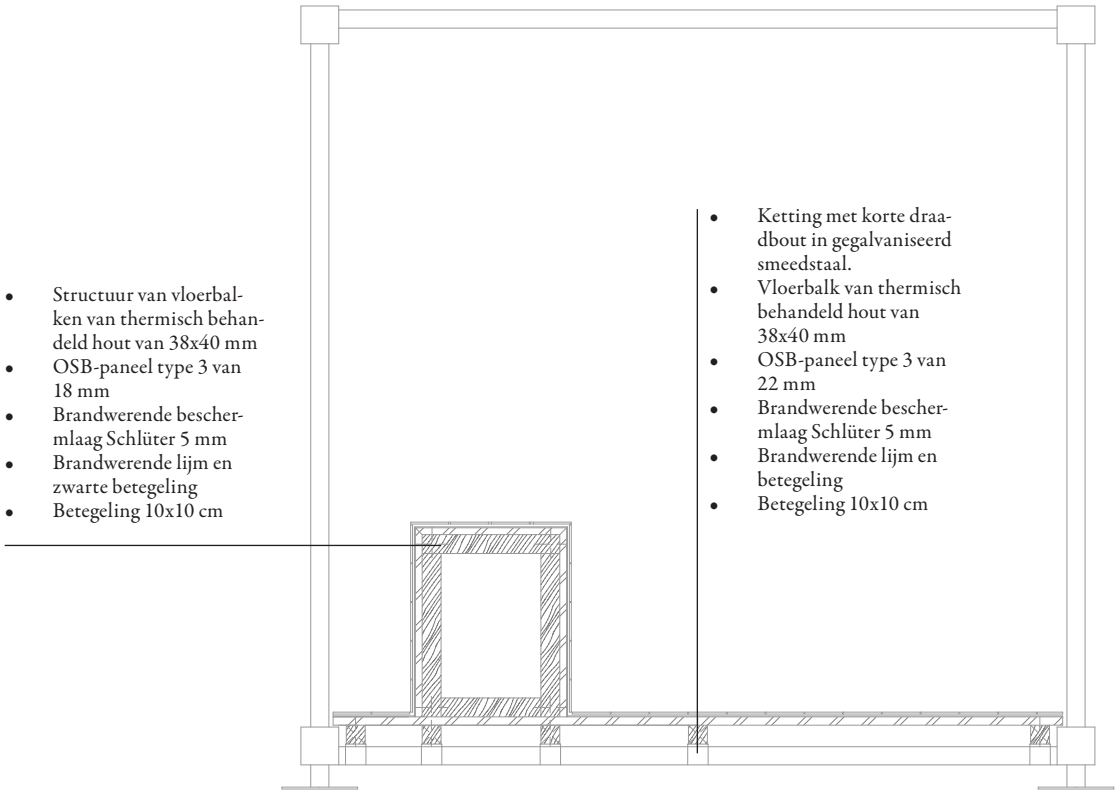
02
Project op korte termijn

03
Details van het project

04
Inplanting

05
Schatting

06
Plateau

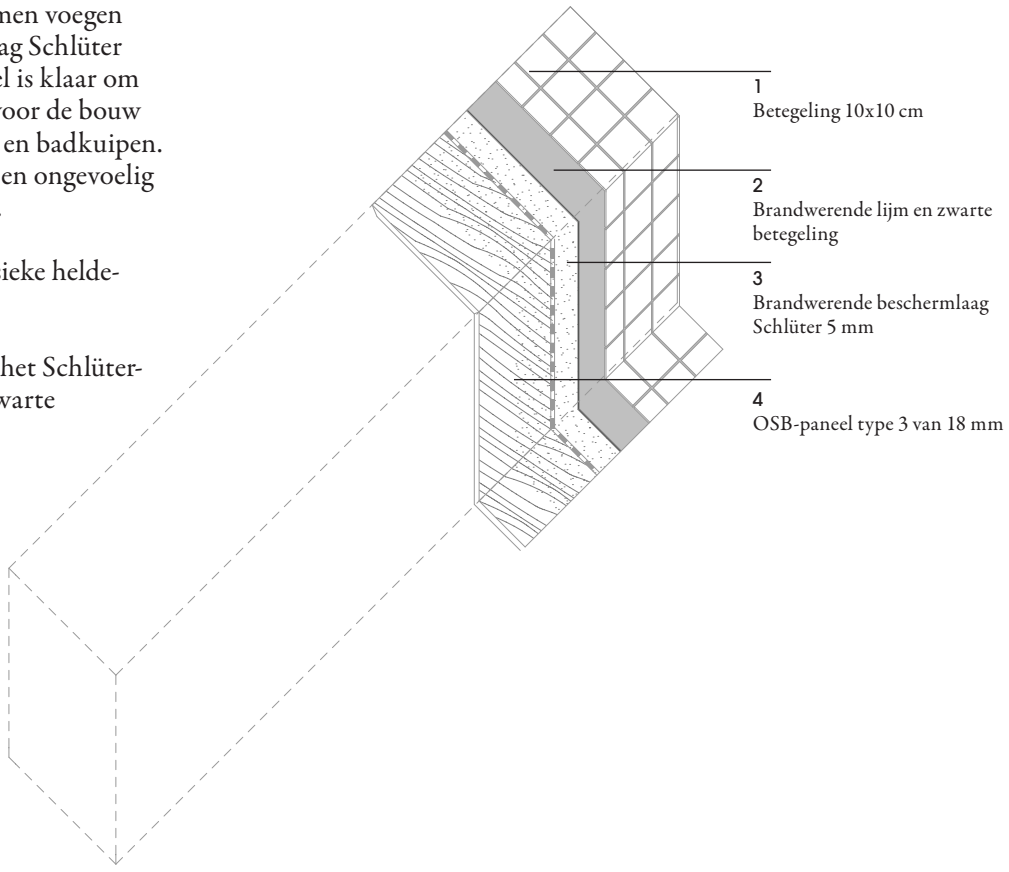


Duurzaamheid :

Het hout en het OSB-paneel werden behandeld om stand te houten in vochtige omgevingen. Om het huis nog beter te beschermen voegen we nog een extra beschermende laag Schlüter van 5 mm dik toe. Dit type paneel is klaar om te betegelen en werd ontwikkeld voor de bouw van badkamers, keukens, douches en badkuipen. Het Schlüter-paneel is waterdicht en ongevoelig voor temperatuurschommelingen.

De gekozen betegeling is een klassieke helderwitte betegeling 10x10 cm.

De betegeling wordt bevestigd op het Schlüterpaneel met twee lagen lijm voor zwarte betegeling.



01
Inleiding

02
Project op korte termijn

03
Details van het project

04
Inplanting

05
Schatting

06
Plateau

04
Inplanting

04
Het project

Het voorstel van Suède36 telt 62 modules plus de Landmark. Het is de bedoeling om de volledige oppervlakte van de slachthuizensite en de Ropsy Chaudron te bedekken.

De plaatsing van de verschillende modules respecteert het plan van de bestaande markt. De modules binnen de slachthuizensite zijn mobiel en kunnen aangepast worden aan de evolutie van de standplaatsen van de markt.

De modules 1, 2 en 3 (in het groen) zijn groene modules en deze worden op een homogene manier verspreid over de volledige perimeter. De modules 6 (in het blauw) worden in kleine groepjes geplaatst om rust- en ontmoetingszones te creëren.

De drie modules van type 4 (in het geel) vullen de holle tand van de Ropsy Chaudronstraat. Hier speelt de beperking van de markt niet mee en er kunnen dus vrijere activiteiten georganiseerd worden. Openluchtspektakels en -filmvertoningen, wijkfeesten, spelen. Hier kunnen kinderen vrij rondlopen en op de treden van de module 4 klimmen. De modules 5 (in het oranje) worden aansluitend bij de kramen en snackbars geplaatst. Op deze structuren kunt u picknicken en onmiddellijk op de site genieten van de producten van de markt.

De modules 7 (in het roze) zijn de kiss & go van de slachthuizensite. Ze bevinden zich bij de ingang van de site in de Ropsy Chaudronstraat en ter hoogte van de parking in de Jules Ruhlstraat.

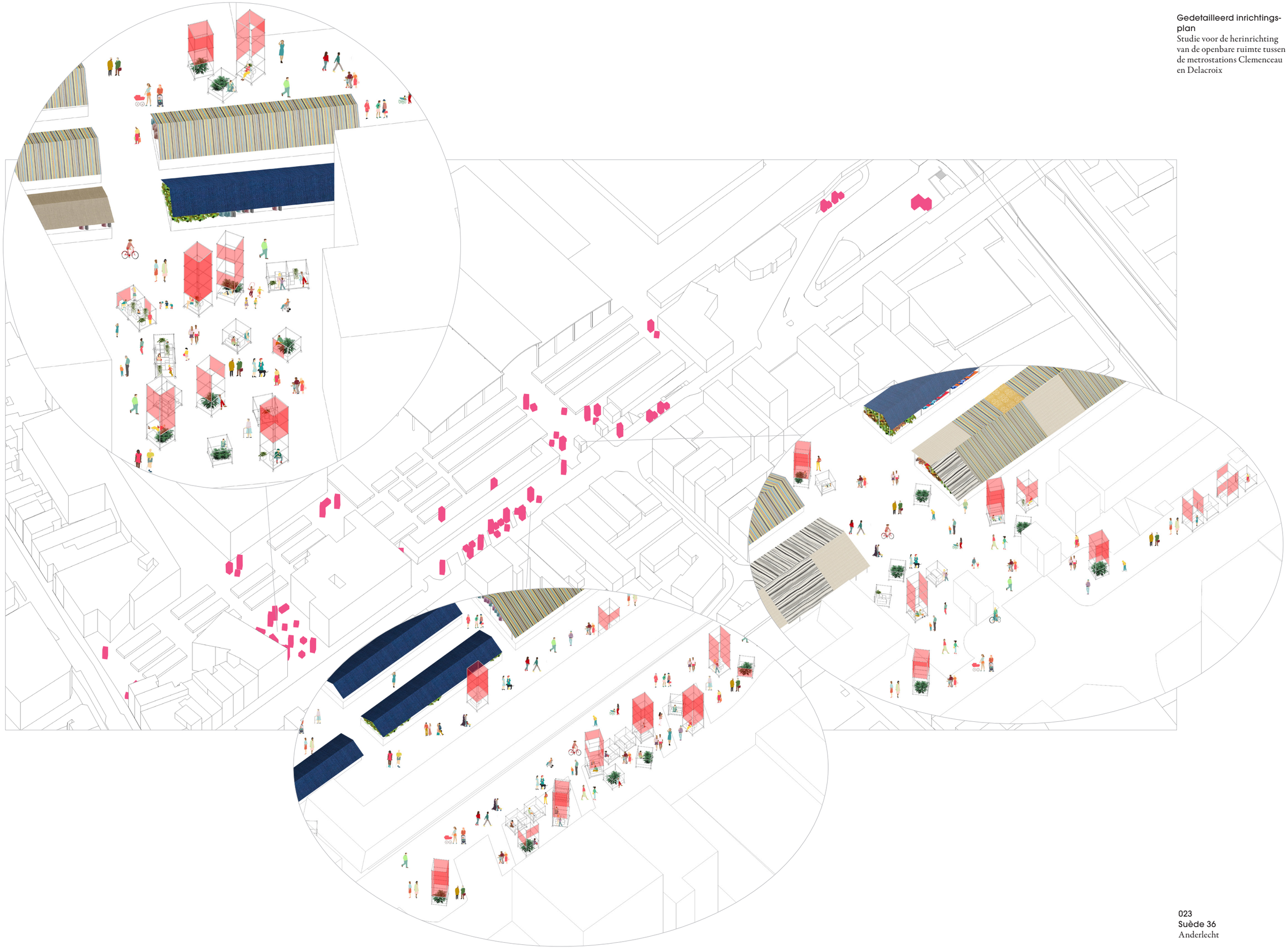
De landmark (in het paars) kijkt uit over de slachthuizensite vanaf de groene driehoek tot voorbij de brug van de Ropsy Chaudronstraat.

Légende:

- Module 1
- Module 2
- Module 3
- Module 4
- Module 5
- Module 6
- Module 7
- Landmark

Gedetailleerd inrichtingsplan
Studie voor de herinrichting van de openbare ruimte tussen de metrostations Clemenceau en Delacroix

Gedetailleerd inrichtingsplan
Studie voor de herinrichting van de openbare ruimte tussen de metrostations Clemenceau en Delacroix



01
Inleiding

02
Project op korte termijn

03
Details van het project

04
Inplanting

05
Schatting

06
Plateau

05
Schatting

06
Schatting

De schatting omvat 62 modules plus de landmark. De hoogtes van de modules variëren en de prijzen dus ook. Het budget wordt in twee gedeeld naargelang de plaatsing van de modules. We komen dan tot een schatting voor de modules binnen de gemeentelijke zones en een andere schatting voor de modules op de slachthuizensite.

		hoeveelheid	eenheidsprijs	Subtotaal
A	**Modules op de gemeentelijke wegen :**			
1	Module 1 h 2m	4	3.042,25 €	12.169,00 €
1a	Module 1 h 6m	2	4.141,45 €	8.282,90 €
2	Module 2 h 2m	1	2.793,65 €	2.793,65 €
2a	Module 2 h 6m	1	3.802,85 €	3.802,85 €
3	Module 3 h 2m	2	3.196,14 €	6.392,28 €
3a	Module 3 h 6m			
4	Module 4			
5	Module 5 h 2m	4	3.030,49 €	12.121,96 €
5a	Module 5 h 6m	3	4.129,69 €	12.389,07 €
6	Module 6	1	*2.833,96 €*	2.833,96 €
7	Module 7 h 2m	4	2.593,68 €	10.374,72 €
7a	Module 7 h 6m	4	3.602,88 €	14.411,52 €
8	Landmark	1	12.270,81 €	12.270,81 €
D	**ONVOORZIENIGHEDEN - 5%**			10.000,00 €
	TOTAL HVAC / TOTAAL EBTW	27		**107.842,72 €**
	TVA / BTW	21%		22.646,97 €
	TOTAL TVAC / TOTAAL IBTW			**130.489,69 €**

		hoeveelheid	eenheidsprijs	Subtotaal
B	**Modules op de slachthuizensite :**			
1	Module 1 h 2m	5	3.042,25 €	15.211,25 €
1a	Module 1 h 6m	3	4.141,45 €	12.424,35 €
2	Module 2 h 2m	3	2.793,65 €	8.380,95 €
2a	Module 2 h 6m	1	3.802,85 €	3.802,85 €
3	Module 3 h 2m	4	3.196,14 €	12.784,56 €
3a	Module 3 h 6m	4	4.025,34 €	16.101,36 €
4	Module 4	3	7.616,13 €	22.848,39 €
5	Module 5 h 2m	4	3.030,49 €	12.121,96 €
5a	Module 5 h 6m	1	4.129,69 €	4.129,69 €
6	Module 6	8	*2.833,96 €*	22.671,68 €
7	Module 7 h 2m			
7a	Module 7 h 6m			
8	Landmark			
D	**ONVOORZIENE KOSTEN - 5%**			10.000,00 €
	TOTAL HVAC / TOTAAL EBTW	36		**140.477,04 €**
	TVA / BTW	21%		29.500,18 €
	TOTAL TVAC / TOTAAL IBTW			**169.977,22 €**

06
Gedetailleerde schatting

Schatting 04/02/2017
Herinrichting van de openbare ruimte tegenover de SLACHTHUIZEN / ANDERLECHT _ Project op korte termijn

		PCE/STUK - FF	mct /str.m - ep./D.	m2	PU / EP	werkuren	uurprijs	aanval personen		SubTotaal	
A	**Module 1_ h 2m**										
						24,00	35,00 €	2		1.680,00 €	
1	Stellingbuis van gegalvaniseerd staal Ø 48 mm 200 cm	12,00			22,70 €					272,40 €	
2	Voeten Ø 20 cm										
3	Wiel	4,00			47,00 €					188,00 €	
3	Orthogonale vaste ketting	18,00			6,00 €					108,00 €	
4	Ketting met korte draadbout	9,00			11,70 €					105,30 €	
5	OSB-paneel type 4 22mm			3,99	10,50 €					41,90 €	
6	OSB-paneel type 4 18 mm			8,68	7,50 €					65,10 €	
7	Vloerbalken van thermisch behandeld hout van 38x40 mm		47,5		0,85 €					40,38 €	
8	Schlüter-paneel 5 mm			10,36	25,50 €					264,18 €	
9	Witte betegeling 10x10 met plaatsing			5,9	30,00 €					177,00 €	
10	Beplanting	4,00			25,00 €					100,00 €	
11	Gordijn koelkamer 200x200 cm										
										PRIX 1 element	*3.042,25 €*
	Quantité:	**9,00**								**PRIX 9 élements**	**27.380,25 €**
A.1	**Module 1_ h 6m**										
						28,00	35,00 €	2		1960,00	
1	Stellingbuis van gegalvaniseerd staal Ø 48 mm 200 cm	28,00			22,70 €					635,60 €	
2	Voeten Ø 20 cm										
3	Wiel	4,00			47,00 €					188,00 €	
3	Orthogonale vaste ketting	34,00			6,00 €					204,00 €	
4	Ketting met korte draadbout	9,00			11,70 €					105,30 €	
5	OSB-paneel type 4 22mm			3,99	10,50 €					41,90 €	
6	OSB-paneel type 4 18 mm			8,68	7,50 €					65,10 €	
7	Vloerbalken van thermisch behandeld hout van 38x40 mm		47,5		0,85 €					40,38 €	
8	Schlüter-paneel 5 mm			10,36	25,50 €					264,18 €	
9	Witte betegeling 10x10 met plaatsing			5,9	30,00 €					177,00 €	
10	Beplanting	4,00			25,00 €					100,00 €	
11	Gordijn koelkamer 200x200 cm	8,00			45,00 €					360,00 €	
										PRIX 1 element	*4.141,45 €*
	Quantité :	**5,00**								**PRIX 5 élements**	**20.707,25 €**
B	**Module 2 _h 2m**										
						24,00	35,00 €	2		1.680,00 €	
1	Stellingbuis van gegalvaniseerd staal Ø 48 mm 200 cm	12,00			22,70 €					272,40 €	
2	Voeten Ø 20 cm										
3	Wiel	4,00			47,00 €					188,00 €	
3	Orthogonale vaste ketting	18,00			6,00 €					108,00 €	
4	Ketting met korte draadbout	9,00			11,70 €					105,30 €	
5	OSB-paneel type 4 22mm			3,99	10,50 €					41,90 €	
6	OSB-paneel type 4 18 mm			6,56	7,50 €					49,20 €	
7	Vloerbalken van thermisch behandeld hout van 38x40 mm		22,3		0,85 €					18,96 €	
8	Schlüter-paneel 5 mm			8,4	25,50 €					214,20 €	
9	Witte betegeling 10x10 met plaatsing			3,19	30,00 €					95,70 €	
10	Beplanting			2,00	10,00 €					20,00 €	
11	Gordijn koelkamer 200x200 cm										
										PRIX 1 element	*2.793,65 €*
	Quantité :	**4,00**								**PRIX 4 élements**	**11.174,60 €**
B.1	**Module 2 _h 6m**										
						28,00	35,00 €	2		1.960,00 €	
1	Stellingbuis van gegalvaniseerd staal Ø 48 mm 200 cm	28,00			22,70 €					635,60 €	
2	Voeten Ø 20 cm										
3	Wiel	4,00			47,00 €					188,00 €	
3	Orthogonale vaste ketting	34,00			6,00 €					204,00 €	

4	Ketting met korte draadbout	9,00			11,70 €					105,30 €	
5	OSB-paneel type 4 22mm			3,99	10,50 €					41,90 €	
6	OSB-paneel type 4 18 mm			6,56	7,50 €					49,20 €	
7	Vloerbalken van thermisch behandeld hout van 38x40 mm		22,3		0,85 €					18,96 €	
8	Schlüter-paneel 5 mm			8,4	25,50 €					214,20 €	
9	Witte betegeling 10x10 met plaatsing			3,19	30,00 €					95,70 €	
10	Beplanting	2,00			10,00 €					20,00 €	
11	Gordijn koelkamer 200x200 cm	6,00			45,00 €					270,00 €	
										PRIX 1 element	*3.802,85 €*
	Quantité :	**2,00**								**PRIX 2 élements**	**7.605,70 €**

c	**Module 3 _h 2m**										
						24,00	35,00 €	2		1680,00	
1	Stellingbuis van gegalvaniseerd staal Ø 48 mm 200 cm	12,00			22,70 €					272,40 €	
2	Voeten Ø 20 cm										
3	Wiel	4,00			47,00 €					188,00 €	
3	Orthogonale vaste ketting	18,00			6,00 €					108,00 €	
4	Ketting met korte draadbout	9,00			11,70 €					105,30 €	
5	OSB-paneel type 4 22mm			3,99	10,50 €					41,90 €	
6	OSB-paneel type 4 18 mm			8,92	7,50 €					66,90 €	
7	Vloerbalken van thermisch behandeld hout van 38x40 mm		33,6		0,85 €					28,56 €	
8	Schlüter-paneel 5 mm			8,56	25,50 €					218,28 €	
9	Witte betegeling 10x10 met plaatsing			8,56	30,00 €					256,80 €	
10	Beplanting	2,00			25,00 €					50,00 €	
11	Gordijn koelkamer 200x200 cm	4,00			45,00 €					180,00 €	
										PRIX 1 element	*3.196,14 €*
	Quantité:	**6,00**								**PRIX 6 élements**	**19.176,81 €**

c.1	**Module 3 _h 6m**										
						28,00	35,00 €	2		1960,00	
1	Stellingbuis van gegalvaniseerd staal Ø 48 mm 200 cm	28,00			22,70 €					635,60 €	
2	Voeten Ø 20 cm										
3	Wiel	4,00			47,00 €					188,00 €	
3	Orthogonale vaste ketting	34,00			6,00 €					204,00 €	
4	Ketting met korte draadbout	9,00			11,70 €					105,30 €	
5	OSB-paneel type 4 22mm			3,99	10,50 €					41,90 €	
6	OSB-paneel type 4 18 mm			8,92	7,50 €					66,90 €	
7	Vloerbalken van thermisch behandeld hout van 38x40 mm		33,6		0,85 €					28,56 €	
8	Schlüter-paneel 5 mm			8,56	25,50 €					218,28 €	
9	Witte betegeling 10x10 met plaatsing			8,56	30,00 €					256,80 €	
10	Beplanting	2,00			25,00 €					50,00 €	
11	Gordijn koelkamer 200x200 cm	6,00			45,00 €					270,00 €	
										PRIX 1 element	*4.025,34 €*
	Quantité:	**4,00**								**PRIX 4 élements**	**16.101,34 €**

d	**Module 4 _h 2m**										
						72,00	35,00 €	2		5040,00	
1	Stellingbuis van gegalvaniseerd staal Ø 48 mm 200 cm	20,00			22,70 €					454,00 €	
2	Voeten Ø 20 cm	6,00			11,50 €					69,00 €	
3	Wiel										
3	Orthogonale vaste ketting	32,00			6,00 €					192,00 €	
4	Ketting met korte draadbout	18,00			11,70 €					210,60 €	
5	OSB-paneel type 4 22mm			7,98	10,50 €					83,79 €	
6	OSB-paneel type 4 18 mm			21,81	7,50 €					163,58 €	
7	Vloerbalken van thermisch behandeld hout van 38x40 mm		100		0,85 €					85,00 €	
8	Schlüter-paneel 5 mm			23,03	25,50 €					587,27 €	
9	Witte betegeling 10x10 met plaatsing			23,03	30,00 €					690,90 €	
10	Beplanting	4,00			10,00 €					40,00 €	
11	Gordijn koelkamer 200x200 cm										
										PRIX 1 element	*7.616,13 €*
	Quantité:	**3,00**								**PRIX3 élements**	**22.848,39 €**

e	**Module 5 _h 2m**										
						24,00	35,00 €	2		1680,00	
1	Stellingbuis van gegalvaniseerd staal Ø 48 mm 200 cm	12,00			22,70 €					272,40 €	
2	Voeten Ø 20 cm	4,00			11,50 €					46,00 €	
3	Wiel										
3	Orthogonale vaste ketting	18,00			6,00 €					108,00 €	
4	Ketting met korte draadbout	9,00			11,70 €					105,30 €	
5	OSB-paneel type 4 22mm			3,99	10,50 €					41,90 €	
6	OSB-paneel type 4 18 mm			9,28	7,50 €					69,60 €	
7	Vloerbalken van thermisch behandeld hout van 38x40 mm			19,20	0,85 €					16,32 €	
8	Schlüter-paneel 5 mm			12,45	25,50 €					317,48 €	
9	Witte betegeling 10x10 met plaatsing			12,45	30,00 €					373,50 €	
10	Beplanting										
11	Gordijn koelkamer 200x200 cm										
										PRIX 1 element	*3.030,49 €*
	Quantité:	**8,00**								**PRIX 8 élements**	**24.243,92 €**

e.1	**Module 5 _h 6m**										
						28,00	35,00 €	2		1960,00	
1	Stellingbuis van gegalvaniseerd staal Ø 48 mm 200 cm	28,00			22,70 €					635,60 €	
2	Voeten Ø 20 cm	4,00			11,50 €					46,00 €	
3	Wiel										
3	Orthogonale vaste ketting	34,00			6,00 €					204,00 €	
4	Ketting met korte draadbout	9,00			11,70 €					105,30 €	
5	OSB-paneel type 4 22mm			3,99	10,50 €					41,90 €	
6	OSB-paneel type 4 18 mm			9,28	7,50 €					69,60 €	
7	Vloerbalken van thermisch behandeld hout van 38x40 mm			19,20	0,85 €					16,32 €	
8	Schlüter-paneel 5 mm			12,45	25,50 €					317,48 €	
9	Witte betegeling 10x10 met plaatsing			12,45	30,00 €					373,50 €	
10	Beplanting										
11	Gordijn koelkamer 200x200 cm	8,00			45,00 €					360,00 €	
										PRIX 1 element	*4.129,69 €*
	Quantité:	**4,00**								**PRIX 4 élements**	**16.518,76 €**

f	**Module 6 _h 2m**										
						24,00	35,00 €	2		1680,00	
1	Stellingbuis van gegalvaniseerd staal Ø 48 mm 200 cm	12,00			22,70 €					272,40 €	
2	Voeten Ø 20 cm	4,00			11,50 €					46,00 €	
3	Wiel										
3	Orthogonale vaste ketting	18,00			6,00 €					108,00 €	
4	Ketting met korte draadbout	9,00			11,70 €					105,30 €	
5	OSB-paneel type 4 22mm			3,99	10,50 €					41,90 €	
6	OSB-paneel type 4 18 mm			5,19	7,50 €					38,93 €	
7	Vloerbalken van thermisch behandeld hout van 38x40 mm		19,2		0,85 €					16,32 €	
8	Schlüter-paneel 5 mm			7,84	25,50 €					199,92 €	
9	Witte betegeling 10x10 met plaatsing			7,84	30,00 €					235,20 €	
10	Beplanting										
11	Gordijn koelkamer 200x200 cm	2,00			45,00 €					90,00 €	
										PRIX 1 element	*2.833,96 €*
	Quantité:	**9,00**								**PRIX 9 élements**	**25.505,64 €**

g	**Module 7 _h 2m**										
						24,00	35,00 €	2		1680,00	
1	Stellingbuis van gegalvaniseerd staal Ø 48 mm 200 cm	12,00			22,70 €					272,40 €	
2	Voeten Ø 20 cm	4,00			11,50 €					46,00 €	
3	Wiel										
3	Orthogonale vaste ketting	18,00			6,00 €					108,00 €	
4	Ketting met korte draadbout	9,00			11,70 €					105,30 €	
5	OSB-paneel type 4 22mm			3,99	10,50 €					41,90 €	
6	OSB-paneel type 4 18 mm			2,98	7,50 €					22,35 €	
7	Vloerbalken van thermisch behandeld hout van 38x40 mm		17,3		0,85 €					14,71 €	
8	Schlüter-paneel 5 mm			5,46	25,50 €					139,23 €	

9	Witte betegeling 10x10 met plaatsing			5,46	30,00 €					163,80 €	
10	Beplanting										
11	Gordijn koelkamer 200x200 cm										
										PRIX 1 element	*2.593,68 €*
	Quantité:	**4,00**								**PRIX 4 élements**	**10.374,72 €**

g.1	**Module 7 _h 6m**										
						28,00	35,00 €	2		1960,00	
1	Stellingbuis van gegalvaniseerd staal Ø 48 mm 200 cm	28,00			22,70 €					635,60 €	
2	Voeten Ø 20 cm	4,00			11,50 €					46,00 €	
3	Wiel										
3	Orthogonale vaste ketting	34,00			6,00 €					204,00 €	
4	Ketting met korte draadbout	9,00			11,70 €					105,30 €	
5	OSB-paneel type 4 22mm			3,99	10,50 €					41,90 €	
6	OSB-paneel type 4 18 mm			2,98	7,50 €					22,35 €	
7	Vloerbalken van thermisch behandeld hout van 38x40 mm		17,3		0,85 €					14,71 €	
8	Schlüter-paneel 5 mm			5,46	25,50 €					139,23 €	
9	Witte betegeling 10x10 met plaatsing			5,46	30,00 €					163,80 €	
10	Beplanting										
11	Gordijn koelkamer 200x200 cm	6,00			45,00 €					270,00 €	
										PRIX 1 element	*3.602,88 €*
	Quantité:	**4,00**								**PRIX 4 élements**	**14.411,52 €**

h	**Landmark**										
						96,00	35,00 €	2		6.720,00 €	
1	Stellingbuis van gegalvaniseerd staal Ø 48 mm 200 cm	86,00			22,70 €					1.952,20 €	
2	Voeten Ø 20 cm	12,00			20,00 €					240,00 €	
3	Wiel										
3	Orthogonale vaste ketting	94,00			6,00 €					564,00 €	
4	Ketting met korte draadbout	45,00			11,70 €					526,50 €	
5	OSB-paneel type 4 22mm			19,95	10,50 €					209,48 €	
6	OSB-paneel type 4 18 mm			10,38	7,50 €					77,85 €	
7	Vloerbalken van thermisch behandeld hout van 38x40 mm		42,6		0,85 €					36,21 €	
8	Schlüter-paneel 5 mm			27,74	25,50 €					707,37 €	
9	Witte betegeling 10x10 met plaatsing			27,74	30,00 €					832,20 €	
10	Beplanting										
11	Gordijn koelkamer 200x200 cm	9,00			45,00 €					405,00 €	
										PRIX 1 element	*12.270,81 €*
	Quantité:	**1,00**								**PRIX 1 élements**	**12.270,81 €**
D	**ONVOORZIENIGHEDEN - 5%**									20.000,00 €	**20.000,00 €**
	TOTAL HVAC / TOTAAL EBTW	63,00								**248.319,71 €**	
	TVA / BTW				21%					52.147,14 €	
	TOTAL TVAC / TOTAAL IBTW									**300.466,84 €**	

01
Inleiding

02
Project op korte termijn

03
Details van het project

04
Inplanting

05
Schatting

06
Plateau

06
Plateau

06
Plateau

01
Inleiding

02
Project op korte termijn

03
Details van het project

04
Inplanting

05
Schatting

06
Plateau

Het college van burgemeester en schepenen vroeg aan Suede36 ook om de inrichting van een plateau in de Ropsy Chaudronstraat te bestuderen.

De creatie van dit plateau heeft als voornaamste doel de Rospy Chaudronstraat te ontlasten van het drukke verkeer dat opstoppingen veroorzaakt. De onmiddellijke doelstelling van dit voorstel betreft de controle van de snelheid van de autobestuurders, de bescherming van de voetgangers en de ontmoediging om deze straat te gebruiken als dat niet absoluut nodig is.

De plaatsing van een plateau in de Ropsy Chaudronstraat maakt het mogelijk om een onthaalruimte op maat te creëren voor de hoofdingang van de slachthuizensite.

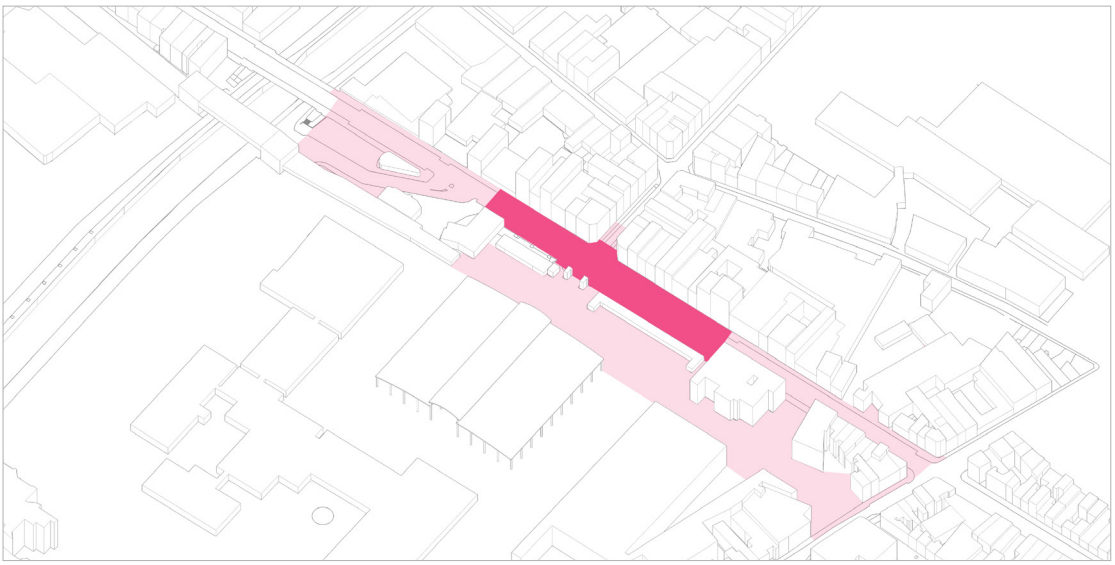
Het project stelt een comfortabele ruimte voor de voetganger voor met bredere voetpaden en de openbare ruimtes worden uitgerust met stadsmeubilair en groen. Het plateau licht wat hoger en wijst op een verandering van plaats en snelheid (het plateau wordt een zone 30). De auto's worden vertraagd en hebben geen voorrang meer. Zo wordt de oversteekplaats voor voetgangers tegenover de site veiliger.
Om de voetpaden en de toegang tot de slachthuizen weer ruimte te geven verdwijnen de parkeerplaatsen tegenover de slachthuizen. Enkele plaatsen voor mindervaliden blijven behouden.
Op het voetpad tegenover de slachthuizen, langs de winkels, blijven enkel de parkeerplaatsen voor leveringen en mindervaliden behouden.

De emblematische bomenrij van de Clémenceaulaan wordt uitgebreid tot voorbij het plateau en verfraait de Ropsy Chaudronstraat waar geen groen was.

1

2

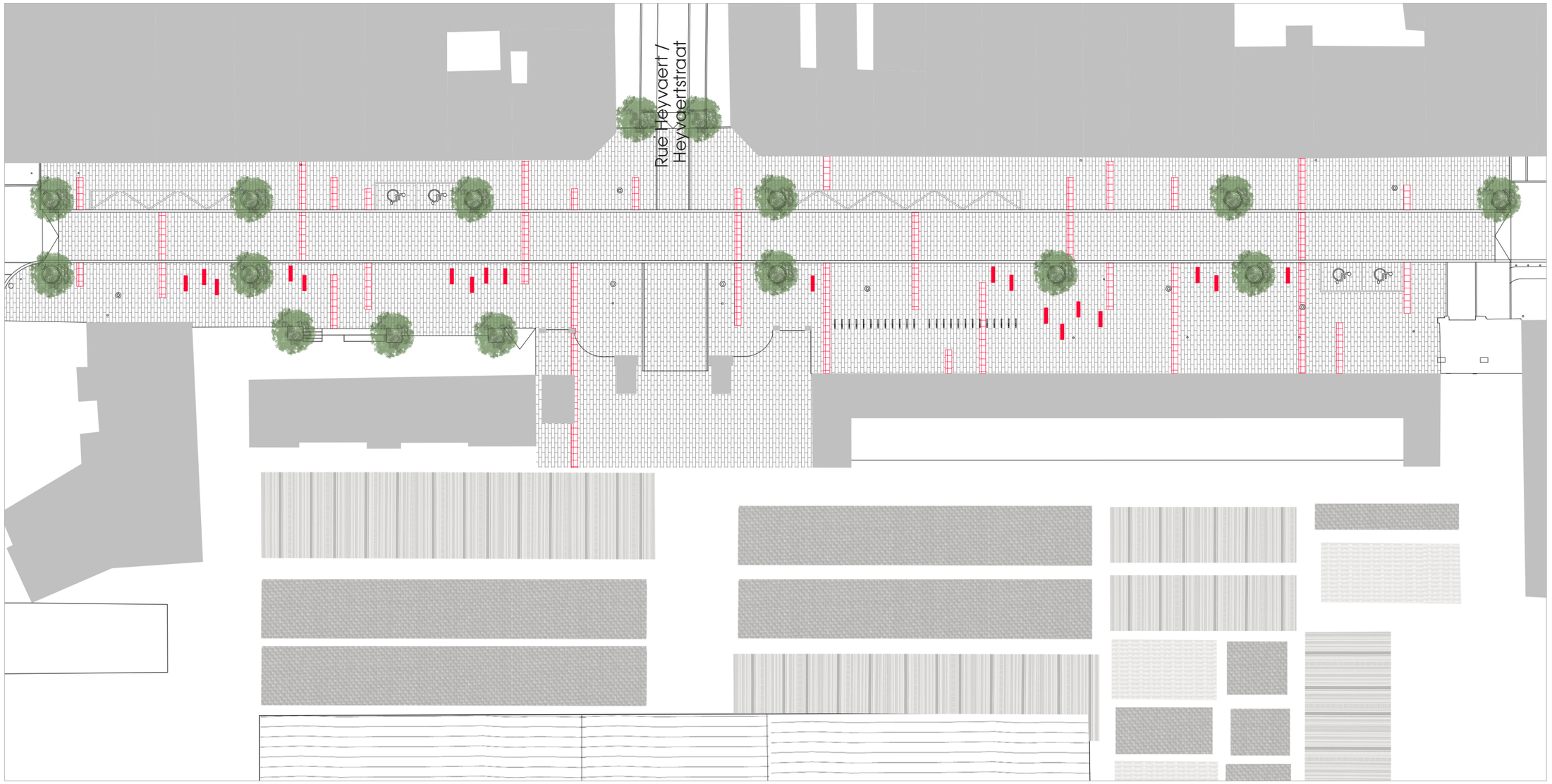
Eenzelfde bekleding, met betonnen tegels, wordt geplaatst van gevel tot gevel. Er wordt dus een gedeelde ruimte gecreëerd.
De lijnen met rode bakstenen doorkruisen het plateau en benadrukken de doorgang haaks op slachthuizen. De banken van geprefabriceerd beton worden geïnstalleerd langs de voetpaden en creëren gezellige ruimtes in de schaduw van de bomen.



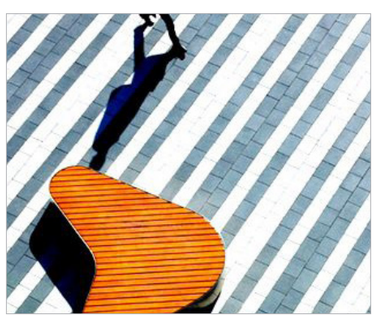
1 & 2
Gedeelde ruimte in Brighton en Poynton

06
Het plan

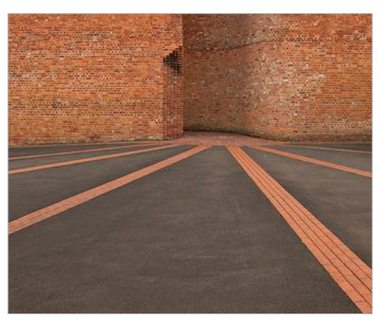
De beplanting van de Clémenceaulaan worden verder doorgetrokken in de Ropsy Chaudronstraat. De continue bekleding maakt de ruimte comfortabeler voor de actieve modi.



1
In het plan in het rood: een voorbeeld van een geprefabriceerde betonnen bank.



2
Grijze betegeling die het autoverkeer aankan.



3
Lijnen van rode baksteen doorkruisen het plateau.

Gedetailleerd inrichtingsplan
Studie voor de herinrichting van de openbare ruimte tussen de metrostations Clemenceau en Delacroix

06
Gedetailleerde schatting

Schatting 04/02/2017
Herinrichting van de openbare ruimte tegenover de SLACHTHUIZEN / ANDERLECHT _ PLATEAU

		PCE/STUK - FF	mct /str.m - ep./D.	m2	PU / EP		SubTotaal	
A	**AFBRAAK EN OPGRAVINGEN**							**156.305,00 €**
1	Afbraak bestaande bekleding + fundering: voetpaden			2501,00	30,00 €		75.030,00 €	
2	Afbraak bestaande bekleding + fundering: asfalt van de weg			1783,00	20,00 €		35.660,00 €	
3	Afbraak bestaande bekleding + fundering: straatstenen			618,00	30,00 €		18.540,00 €	
4	Afbraak waterleiding met fundering		380,00		25,00 €		9.500,00 €	
5	Afbraak stoeprand met fundering		453,00		25,00 €		11.325,00 €	
6	Wegnemen paaltjes	125,00			50,00 €		6.250,00 €	
B	**VLOERBEKLEDINGEN**							**320.000,00 €**
7	Betonnen straatstenen			4000,00	80,00 €		320.000,00 €	
C	**MEUBILAIR**							**7.220,00 €**
8	Bank in geprefabriceerd beton	19,00			380,00 €		7.220,00 €	
D	**BEPLANTING**							**5.500,00 €**
9	Loofbomen	11,00			500,00 €		5.500,00 €	
C	**ONVOORZIENIGHEDEN - 5%**						20.000,00 €	**20.000,00 €**
	TOTAL HVAC / TOTAAL EBTW						**509.025,00 €**	
	TVA / BTW					21%	106.895,25 €	
	TOTAL TVAC / TOTAAL IBTW						**615.920,25 €**	