

POSITIEVE AANDACHT VOOR OVERLAST BIJ DE VERNIEUWING VAN OPENBARE RUIMTE

Caroline Claus ¹ & Gwendoline Daems

CASE 1: PLEIN SINT RÉMY IN HAVENWIJK

De Brusselse kanaalzone staat al een tijdje centraal in het grootschalig stadsvernieuwings- en ontwikkelingsdenken. Het gebied kampt met serieuze uitdagingen. Een toenemende bevolking, veel kinderen en jongeren, en een grotere aandacht voor milieu en duurzame mobiliteit, hebben bijgedragen tot een verbrede focus op de openbare ruimte van het dicht en verouderd stedelijk weefsel. Die evolutie is positief, want kwaliteitsvolle straten en pleinen komen ten goede aan heel wat aspecten van het leven in de stad.

Zo kreeg Yota! ¹, de participatiewerking van JES vzw Brussel, in 2012 de opdracht voor een project sociale participatie bij de heraanleg van een openbaar buurtpleintje in de Molenbeekse Maritiemwijk. Deze wijk gelegen langs de site Thurn & Taxis, kenmerkt zich net zoals andere wijken in de kanaalzone, door een beperkte publieke toegang tot sport, spel, contact met de natuur en ontmoeting. Een deprivatie die op meerdere locaties gepaard gaat met de afwezigheid van straatanimatoren, straathoekwerkers, opbouwwerkers in de publieke ruimte. In de omliggende wijken van Thurn & Taxis, groeien kinderen en jongeren op in een context van schaarste bepaald door ruimtelijke en sociale voorwaarden. Stadsvernieuwing en -ontwikkeling kent hier een trage geschiedenis.

Een meerderheid van de kinderen en jongeren in de Havenwijk, blijft zoals veel bewoners in de Brusselse kanaalzone al een tijd op hun honger, ofschoon ze zich vrij creatief opstellen bij afwezigheid van kwaliteitsvolle openbare ruimte. Kinderen kiezen voor de openbare weg als speelplek, bewoners ontmoeten elkaar in een collectieve tuin op de flank van een oude spoorwegsite. Jongeren gaan zich de weinige openbare pleintjes collectief toe-eigenen. Voor die jongeren wordt zo'n ruimte dan hun plek en andere bewoners voelen zich er minder welkom. Dit gaat gepaard met negatieve beeldvorming naar deze jongeren toe, zeker als de overlast van drugstrafiek een rol gaat spelen.

¹ Jota! Jes stadslabo Brussel



Fotobron: JES

Bij de vernieuwing en ontwikkeling van openbare ruimte is er vandaag een verhoogde aandacht voor de aanleg van openbare spel- en ontmoetingsplaatsen. Projecten voor nieuwe openbare ontmoetingsruimte gaan veelal gepaard met de organisatie van bewonersparticipatie. De overheid doet hiervoor meestal een beroep op professionele organisaties.

De negatieve beeldvorming rond de jongeren die regelmatig op de verwaarloosde pleintjes in de omgeving van Thurn & Taxis, vertoeven, greep Yota! aan voor de organisatie van sociale participatie bij de vernieuwing van het verloederde Sint-Remimplein, in het lager gelegen deel van de Maritiemwijk. Gedurende het volledige participatieproces werden de gestigmatiseerde jongeren via een tijdelijk jeugdproject op het plein benaderd als sleutelfiguren voor de buurtparticipatie. Voor deze doelgroepspecifieke benadering kon Yota steunen op het vertrouwen en de ervaring die de projectleidster via projecten doorheen de jaren met deze jongeren heeft kunnen opbouwen. Na de introductie van het project sociale participatie, inclusief het jeugdproject, volgden onderhandelingen met de bevoegde administratie en andere buurtbewoners waar ook architecten en stedenbouwkundigen aan deelnamen. Voor de zoektocht naar een gemeenschappelijke taal voor dialoog is samengewerkt met jonge Brusselse kunstenaars.

De samenwerking en dialoog rond de vernieuwing van het plein ontstond niet van de ene dag op de andere. De complexiteit van de organisatie van sociale participatie via een tijdelijk jeugdproject in de Havenwijk zorgde voor een beperkte bewegingsvrijheid. Bij de uitwerking en realisatie van het project op het plein werd Yota! rechtstreeks geconfronteerd met sociale uitdagingen van verschillende aard: participatiemoehheid bij bewoners en organisaties, verwachtingen van beleidsstructuren die soms afweken van de doelstellingen van het jeugdproject, een zwakke positie van Yota! als organisator van participatie in een breder verhaal van stadsvernieuwing. Yota! heeft ervoor gekozen om niet terug te deinzen en samen met de enthousiaste betrokken

partners en bewoners het sociale verhaal van het plein een plaats te geven in de vernieuwing van het plein en de wijk.

De resultaten van de samenwerking en dialoog werden door Yota! vertaald in een reeks aanbevelingen voor de toekomstige inrichting en het gebruik van het Sint-Remimplein, dit in relatie tot de ontwikkeling van openbare ruimte en jeugdwerk in de omgeving. Voor het ruimtelijk ontwerp hebben de architecten bij de uitwerking van het project rekening gehouden met de uitgesproken noden en wensen van verschillende buurtbewoners, inclusief de jongeren. In de zomer van 2013 zijn de plannen voor het nieuwe plein voorgesteld aan de bewoners van de wijk. Op basis van de ervaring op het Sint-Remimplein was Yota! betrokken bij de reflectie over de ontwikkeling van een jeugdpool in het nieuwe wijkcontract.



Fotobron: JES

Het participatieproces heeft er ook toe geleid dat JES stadslabo Brussel een jaar later start met straathoekwerk en een project rond vindplaatsgericht jeugdwerk in de Maritiemwijk. Het Sint-Remiplein wordt de uitvalbasis voor dit vindplaatsgericht jeugdwerk. Het doel van het project is het opzetten van een wijkgerichte jongerenwerking, vertrekkende vanuit de nieuwe polyvalente zaal op het plein waarbij de nadruk van het project zal liggen op competentieversterking en participatie van de jongeren en het bieden van een antwoord op individuele sociale vragen, anderzijds het betrekken van buurtbewoners, kinderen en jongeren bij de effectieve heraanleg van het plein en het aanbieden van een sport- en recreatieruimte voor organisaties, scholen en sportclubs, buurt- en burgerinitiatieven die een sociale meerwaarde nastreven.

CASE 2: PROJECT "PIETRO" OP DE AS ZACHTE MOBILITEIT IN CENTRUM VAN HISTORISCH MOLENBEEK

De metrozone en meer bepaald de zone gelegen tussen het Voltaireplein en het kanaal, met het Bonnevieplein zowat in het midden ervan, krijgt in het wijkcontract Cinema-Bellevue 2009-2013 een facelift. De nadruk ligt niet op het esthetisch aspect, wel op het bevorderen van de zachte mobiliteit (de verplaatsing van voetgangers, fietsers...) en het bevorderen van de convivialiteit door het voorzien van zitbanken met sport- en spelelementen en meer groen. Op een deel van de as, namelijk de St-Mariastraat stellen zich een aantal uitdagingen omdat die zone gebruikt wordt door een veelheid aan personen met een ander doel: doorgangszone naar Brussel-centrum, toegang/uitgang tot het metrostation, hangplek (jongeren), woonstraat (bewoners)... De uitdaging is de heraanleg te laten beantwoorden



Fotobron: Buurthuis Bonnevie

aan de noden en dat de verschillende gebruikers elkaars noden onderkennen en met elkaar een 'omgang' vinden in de openbare ruimte. Informatie en participatieprocessen kunnen hier een belangrijke rol spelen. Daarom is het van groot belang om tijdens het participatieproces zoveel mogelijk groepen te bereiken en met elkaar in dialoog te laten gaan.

Bij de opstart van dit vernieuwingsproject werden bewoners en lokale organisaties door medewerkers van de gemeente tijdens de vergaderingen van de gebruikelijke wijkcommissies op de hoogte gebracht van de plannen. Ook werden ze bevroegd tijdens rondetafels, georganiseerd in het kader van een studie naar de leefbaarheid van de openbare ruimte in het historisch centrum van Sint-Jans-Molenbeek.

Het opbouwwerk (vanuit buurthuis Bonnevie) nam samen met Yota!, kinderen- en jongerenparticipatie van JES vzw het

initiatief om de participatie uit te breiden naar doelgroepen die nog weinig tot niet betrokken waren bij het wijkcontract en de projecten voor vernieuwing van de openbare ruimte in hun buurt. Voor een vindplaatsgerichte dialoog was die samenwerking een geslaagde combinatie, zeker ook omdat Yota! gespecialiseerd is in methodieken om kinderen en jongeren te betrekken en als deelwerking van JES ook beroep kan doen op straathoekwerk en het Kort Op de Bal project van JES vzw.



Fotobron: Buurthuis Bonnevie

Het opbouwwerk kon voornamelijk de volwassenen gebruikers en omwonenden aanspreken en stimuleren om deel te nemen aan het participatieproces.

Er is ook samengewerkt met medewerkers van de gemeente en de architecten die zelf voorzagen in de organisatie van dialoog en participatie tijdens overlegmomenten met de wijkcommissie en een aantal ontmoetingen in de openbare ruimte van de wijk.

Na een drietal overlegmomenten met buurtbewoners en leden van de wijkcommissie stelde het architectenbureau het project Pietro voor. Dit is een netwerk van verschillende routes voor zachte mobiliteit, gebaseerd op het model van het metronet. Het parcours vertaalt zich in verschillende punctuele interventies zoals veilige oversteekplaatsen, een coherent verlichtingsplan, nieuw stadsmeubilair en de herinrichting van twee kleine parken, Espace Pierron en Fonderie.

Tijdens dit "Pietro"project op de as zachte mobiliteit stelden we vast dat de meningen uiteen liepen over de plaats waar de banken moeten komen of zelfs over het al dan niet plaatsen van banken. Bewoners willen ze in het algemeen niet voor hun deur omdat ze bang zijn voor nog meer overlast. Sommigen verkiezen parkeerplaatsen en autoverkeer boven banken. Anderen vinden dan weer dat er meer ruimte moet zijn voor kinderen en jongeren zodat ze kunnen bewegen en elkaar ontmoeten, want het bestaande Bonneviepark op de as zachte mobiliteit is reeds te druk bevolkt tijdens de lente- en zomermaanden en de sportzone is niet groot genoeg voor de vele voetballende kinderen en jongeren. De jongeren zelf die vaak gebruik maken van deze as vroegen naar overdekte banken, omdat het voor hen een ontmoetingsplek is en zij wilden graag een soort van "woonkamer" hebben. Een plaats, waar ze in veel gevallen bij gebrek aan alternatief, afspreken met vrienden.

We stelden ook vast dat veel bewoners die op deze as wonen zelf geen tot weinig gebruik van deze openbare ruimte maken. De meesten hebben hier minder nood aan, aangezien ze een eigen tuin hebben en hun kinderen vaak deelnemen aan activiteiten buitenshuis. Aan de andere kant is het een feit dat overlast zich voordoet op de reeds bestaande "autovrije" ruimten waarbij er geen afscheiding is tussen de voordeur van de woningen en de openbare ruimten zoals in de Sint-Mariastraat en op het Voltaireplein. Overlast die ervaren wordt van kinderen die voetballen en ruiten stuk maken en vaak spelen zonder toezicht van één van de ouders. Het plein blijft vaak vuil achter omdat de vuilnisbakken snel vol zijn. Tot laat in de nacht hangen jongeren en mannen rond die plots luidruchtig kunnen zijn, waardoor bewoners tijdens hun slaap gewekt worden. Tot nu toe konden de omwonenden met hun klachten nergens terecht en moeten ze zelf ingrijpen of moedeloos ondergaan.

Fundamenteel volgens ons, is dat er respect is voor ieders nood en behoefte. Maar om dit te bekomen bleek naast de opmaak van een plan van heraanleg ook een sociaal proces nodig te zijn waarbij gebruikers en omwonenden met elkaar in dialoog konden gaan om zo elkaars behoeften en noden beter te begrijpen. Dit sociaal proces was niet voorzien in het wijkcontract en dit kon ook niet meer ingepland worden. Eigenlijk zou een wijkcontract systematisch moeten voorzien in samenwerking met een gemeentelijke dienst die tijdens en na het wijkcontract een sociaal proces voorziet, naast een participatieproces voor een heraanleg van een openbare ruimte. Zeker in een ruimte waar reeds conflicten zijn omwille van verschillende behoeften en belangen.

Aangezien het voor de as zachte mobiliteit niet meer mogelijk was om dit sociaal proces te voorzien vóór de plaatsing van de banken, werd deze vraag op ons verzoek door de dienst gesubsidieerde projecten van het wijkcontract gesteld aan de schepen van

jeugd, sociale cohesie en bestrijding sociale uitsluiting om dit vanaf het moment dat de banken geplaatst zijn verder op te volgen via de dienst CLES (straathoekwerk en Clessport).

Het ontwerp werd definitief goedgekeurd door de gemeente en het gewest op basis van het algemeen belang voor de wijk. Er moest geen openbaar onderzoek georganiseerd worden omwille van slechts kleine ingrepen in de openbare ruimte. Bewoners van Voltaireplein en Briefdragerstraat dienden wel nog petities in tegen het plaatsen van de banken.

In tussentijd vond het opbouwwerk en Yota! het toch belangrijk om voor de start van de werken reeds ontmoetingen te organiseren voor omwonenden en gebruikers in de hoop op die manier elkaar meer te respecteren en elkaars behoeften beter te begrijpen. In samenwerking met Citizenne organiseerden we een bouwatelier: banken maken uit paletten en een infostand met definitief ontwerp van de Sint-Mariastraat. Het was een eerste en moeizame ontmoeting tussen omwonenden en jongeren.

In 2012 wilden we de autoloze zondag niet laten voorbij gaan zonder animaties en sensibilisatieactiviteiten te voorzien op de as zachte mobiliteit. Werkingsmiddelen zochten we via een project 'wijkfeest in het gemeentelijk Wijkcontract' ingediend door Bonnevie en Yota!. Het project had drie doelstellingen : bewoners informeren over het definitief ontwerp van heraanleg (plan en planning), sensibilisatie rond zachte mobiliteit en het samenleven in de openbare ruimte verbeteren. Via sensibilisatie- en initiatieactiviteiten hebben we getracht om de bewoners de voordelen van zachte mobiliteit te laten inzien en te begrijpen dat dit van belang is om de kwaliteit van het leven te bevorderen in hun wijk. Dit project had ook een netwerkversterkend effect. Verschillende partners hebben hierin samengewerkt. Door de verscheidenheid aan partners werd een breed

doelpubliek bereikt en kon er ook gewerkt worden rond samenleven in de publieke ruimte. De (hang) jongeren werden betrokken bij de begeleiding en uitvoering van de activiteiten en konden zo op een positieve manier kennis maken met de omwonenden. De omwonenden werden uitgenodigd om opnieuw gebruik te maken van de openbare ruimte en er ook het positieve van in te zien in plaats van enkel de overlast. Een aantal van deze doelstellingen werd bereikt door deze feestelijke en ludieke interventie in de openbare ruimte. Maar over de plaatsing van de overdekte banken bleef onenigheid bestaan.

Sinds de plaatsing van de banken, afgerond in april 2014 is er een overleg opgestart tussen verschillende diensten van de gemeenten, namelijk Cles sport, Cles straathoekwerk, gemeenschapswachten, politie, buurthuis Bonnevie. Op korte termijn komt er een actieplan voor een omkadering bij klachten rond de banken. Op middellange termijn zal er met nieuwe partners samengewerkt worden rond het samenleven in de openbare ruimte. Dit om te voorkomen dat de banken zoals in het verleden verwijderd worden of dat men meteen begint met het uitschrijven van gasboetes.

Bij wijze van besluit zou men deze initiatieven van het opbouwwerk en Yota! kunnen inschrijven in de beweging van werkingen die in Nederland de naam **Thuis op straat** mee kreeg. Deze beweging drijft op de inzet van krachten die als draaischijf kunnen dienen om sociale cohesie te faciliteren. Het gaat om straatanimatoren, straathoekwerkers, opbouwwerkers die vindplaatsgericht werken, die op zoek gaan naar mensen, die nabijheid en vertrouwen centraal stellen. Deze benadering staat haaks op de sfeer van angst die momenteel overheerst en in naam waarvan grote budgetten gaan naar bestraffing in plaats van naar preventie en samenlevingsopbouw.