

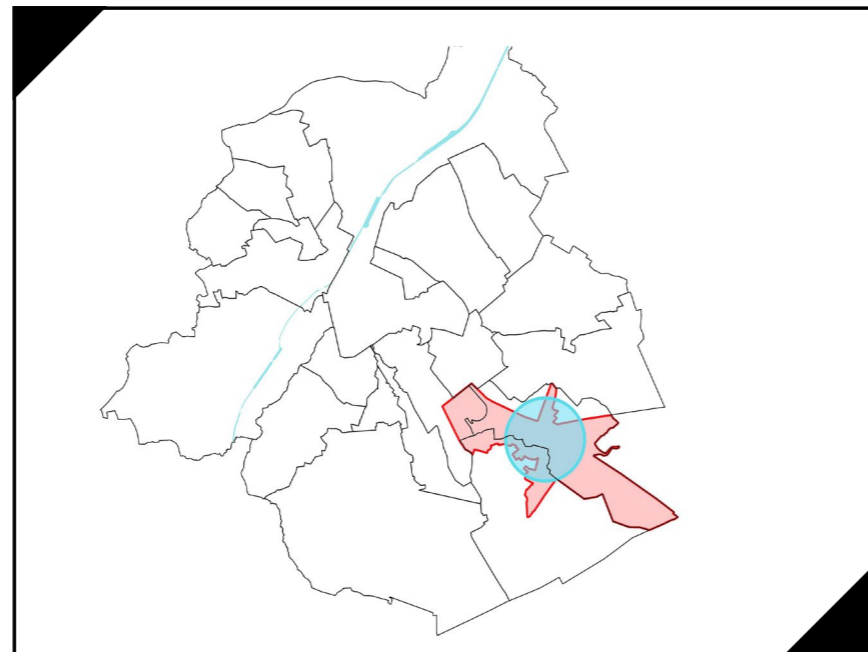


SENIOREN IN HERRMANN-DEBROUX

Raadpleging van senioren in het kader
van de verkennende studie betreffende
RPA-Herrmann-Debroux
ERU scrl-fs voor Perspective.brussels
Januari 2018

INHOUD

INLEIDING	3
Context van het onderzoek	3
Doel van de raadpleging	3
METHODOLOGIE	4
Onderzocht gebied	4
Proces van raadpleging	6
Geconsulteerde profielen	8
Resultaat van de raadpleging :	9
OUDER WORDEN IN DE STAD	10
Stappen is gezond !	10
Alles in de buurt !	10
In het bezit zijn van een voertuig, een noodzaak !	11
OUDER WORDEN IN HERRMANN-DEBROUX	12
Een web van wijkjes	14
Een netwerk van parken en wegen	18
Obstakels voor de mobiliteit	20
... EN HET VIADUCT ?	25



INLEIDING

Context van het onderzoek

Doel van de raadpleging

De oostelijke ingang van de stad - E411 zal een grote transformatie ondergaan met de geplande opheffing van het viaduct.

Het Richtplan van aanleg Herrmann-Debroux (RPA, zie perimeter hiernaast) omvat het op maaiveld brengen van de verkeersader en de omvorming ervan tot een stadsboulevard.

De definitiestudie, die voorafgaat aan het Plan, heeft aangetoond dat er een groot aantal ouderen woonachtig is in dit stadsdeel.

Deze oudere bevolkingsgroep is minder goed bekend en moeilijker te bereiken via de 'klassieke' inspraakmomenten. Perspective.brussels heeft daarom aan ERU-Etudes et Recherches Urbaines de opdracht gegeven voor het uitvoeren van een raadpleging onder deze bevolkingsgroep, om meer inzicht te krijgen in de mogelijkheden voor het toekomstige plan van aanleg.

Het doel is hier om duidelijk inzicht te krijgen in de ruimtelijke activiteiten van ouderen en kwetsbare personen:

- Hun visie en hoe zij de stad ervaren;
- De verplaatsingen in de openbare ruimte en de ervaringen met de aanpassingen van de wegen;
- Of en hoe zij gebruik maken van de groene ruimten;
- De specifieke behoeften met betrekking tot commerciële, culturele en recreatieve voorzieningen en zorgvoorzieningen.

Enkele cijfers:

- * 16,2% van het totaal aantal inwoners binnen de perimeter van Delta - Herrmann-Debroux is ouder dan 65 jaar (13,13% in het BHG)
- * Bijna 1/3 van de inwoners van het stadsdeel Visserijen bestaat uit ouderen.



© M. Peduzzi

« ALS MEN 80 IS, MOET MEN ZIJN TIJD OOK GOED KUNNEN BESTEDEN ! »

HUBERTE

METHODOLOGIE

Onderzocht gebied

Enquêtes uitgevoerd rond het metrostation Herrmann-Debroux.

Als snel hebben de ervaringen van de ondervraagde personen ons aangezet tot het indelen van het gebied in 4 territoriale kwadranten, bestaande uit de Vorstlaan en de as van de Gustave Demeylaan / Herrmann-Debrouxlaan / Waverseseesteenweg.

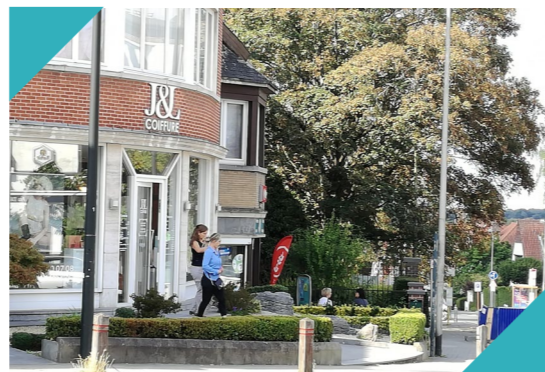
4 wijken met een verschillende uitstraling, veroorzaakt door de specifieke topografische, economische en sociale kenmerken. Elke wijk bestaat zelf ook weer uit een aantal sub-wijken :

Sint-Juliaan, in het noordwesten, met centraal de Waverseseesteenweg, wordt gekenmerkt door de grote omvang van de Carrefour hypermarkt in het lager gelegen gedeelte.

Sint-Anna, in het noordoosten, wordt gezien als twee gedeelten 'het lagere' het 'hogere'.

Pinoy en Visserijen, in het zuidwesten, de ene heeft een dorps karakter en de andere bevindt zich tussen vijvers, parken en de Etrimo-torens.

Transvaal, in het zuidoosten, wordt gekenmerkt door een zeer sterke glooiing en is min of meer geïsoleerd.



Beelden van:
De Waverseseesteenweg in Sint-Juliaan
De Sint-Anna kerk
Het Pinoyplein
Een straat uit de wijk Transvaal
Bron: Perspective.brussels



Het bewoonde gebied: 4 territoriale kwadranten met specifieke kenmerken Bron : ERU 2017

Proces van raadpleging

DOELGROEP

'De senioren' zijn niet benaderd als een uniforme bevolkingsgroep, waar alleen rekening is gehouden met de leeftijd.

Van de 'senioren' zijn personen ondervraagd, die een speciale band hebben met de stad, in het bijzonder wat betreft de verplaatsingen, die op heel verschillende schalen plaatsvinden (snelheid, middelen, afstanden). Sommigen onder hen verlaten amper hun woning, ten prooi gevallen aan een isolement, zij worden belemmerd door een stad, die niet aan hen is aangepast.

De conclusies uit dit rapport worden o.a. ondersteund door het project 'Age friendly cities', een initiatief van de Wereld Gezondheidsorganisatie.

Bronnen:

- Methodologische richtlijn, bekend onder de naam 'The Vancouver Protocol', gepubliceerd door de WHO in 2006

- Een routekaart voor fundamentele voorzieningen van seniorenvriendelijke steden.

BENADERING

Om een duidelijk beeld te krijgen van de ruimtelijke praktijken van de senioren, werden 19 ontmoetingsmomenten georganiseerd, bestaande uit individuele gesprekken, collectieve workshops en enquêtes op straat. (cf. p. 26)

In totaal hebben we **de meningen van 86 personen** kunnen verzamelen.

Allereerst werden de specialisten geïnterviewd, die een goede kennis hebben van het gebied en dagelijks met de doelgroep werken. Uitgaande van het principe, dat zwakkere personen persoonlijk moeten worden aangesproken door vertrouwenspersonen, hebben we deze specialisten ook ingezet als belangrijke tussenpersonen om praatgroepen op te zetten en gesprekken te organiseren met de meer geïsoleerde mensen bij hen thuis.



Boven: workshop in residentie Les Bruyères II. Links onderaan: John, een bewoner van residentie Domitys. © M. Peduzzi



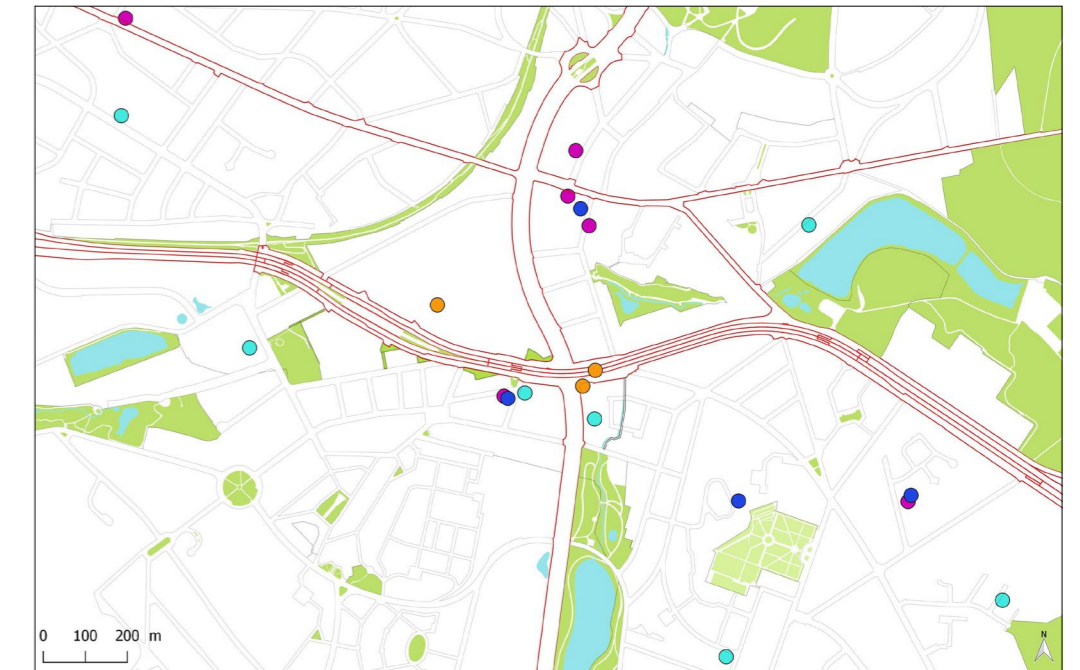
Workshop in residentie Domitys l'Ecrin Vert. Bron : ERU 2017



Boven: Virginie Pariaud, ergotherapeut bij Bruyères II en, onderaan, Bernard Noël, voorzitter van de vzw 'Seniors Oudergem', beide ontmoet tijdens de een-op-eengesprekken. © M. Peduzzi



De interviews zijn afgenomen met hulpmiddelen, waarmee het gesprek in goede banen kon worden geleid. Bron : ERU 2017



● Specialisten
● Een-op-eengesprekken
● Collectieve workshops
● Enquêtes

De lokalisatie van de personen, die we gesproken hebben. Bron : ERU 2017

Geconsulteerde proustien

De raadpleging van de senioren van Herrmann-Debroux heeft het bestaan aangetoond van een **onzichtbare en onhoorbare bevolkingsgroep**, terwijl deze categorie van groot sociaal en economisch belang is. De meest kwetsbare zijn **meestal afwezig** in de stedelijke processen, de momenten waarop ze kunnen deelnemen zijn niet talrijk en ook niet aan hen aangepast.

Zo onderscheiden wij constante factoren: meer nog dan de leeftijd, beschouwen wij de **kwetsbare positie** en het verlies van mobiliteit als bepalende criteria, want deze dwingen tot **isolement en zorgen ervoor dat men zich terugtrekt uit het openbare leven**.

Ons onderzoek heeft zich overigens gericht op personen, die nog in staat zijn om het gebied te overzien **met een levensstijl, die zelfs afstand neemt van hun stedelijke omgeving** waarvan de leefperimeters zich bevinden in de 4 kwadranten.

Buiten de constanten is een **grote diversiteit waar te nemen**:
- Nog mobiel of beperkt in hun verplaatsingen;
- Leven in een gemeenschap of thuis;
- Geboren Oudergemenaar of nieuwkomers;
- Met een open geest of gekenmerkt door fatalisme of ontmoediging;
- In staat of niet om de toekomst met optimisme tegemoet te zien.



GUY EN ANDRÉE, BEWONERS VAN BRUYÈRES II

© M. Peduzzi

RESULTATEN VAN DE RAADPLEGING

De verwerking van de gegevens leidt tot **twee assen**:

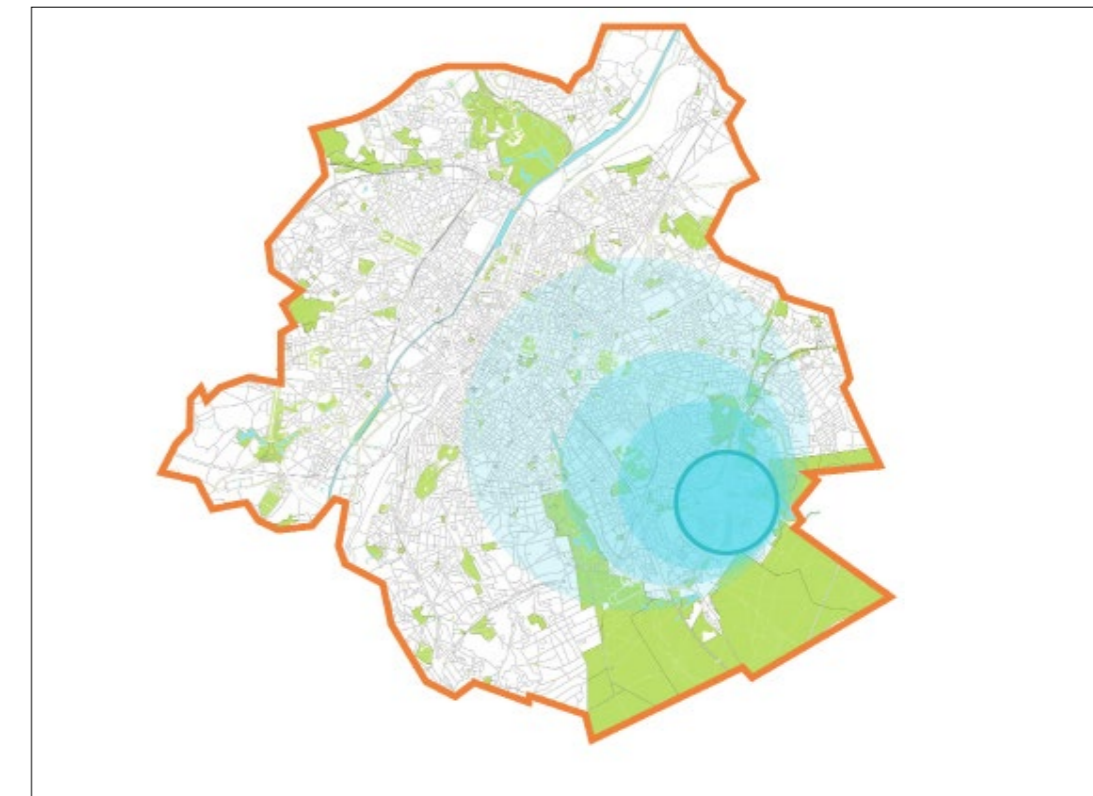
· Algemene informatie met betrekking tot het leven van senioren in de stad:

Dat is de as '**Ouder worden in de stad**'. Meerdere beschouwingen, die zijn opgesteld tijdens onze enquête in het gebied Herrmann-Debroux, zijn eenvoudig toepasbaar buiten dit ankerpunt, over de gehele regio. Drie hoofdpunten: de noodzaak van dichtbij zijnde basisdiensten, het belang van de verplaatsingen te voet en de sterke afhankelijkheid van gemotoriseerde voertuigen.

· En gelokaliseerde informatie, die eigen is aan het leven van de senioren in het stadsdeel Herrmann-Debroux:

Dat is de as '**Ouder worden in Herrmann-Debroux**', en omvat de volgende kernpunten: de gehechtheid aan de wijkcentra, de waardering voor de routes in het park, het bos en de de trage wegen, en tot slot de obstakels en beperkingen, die worden veroorzaakt door de publieke ruimten.

De volgende pagina's tonen voor elk van deze kernpunten observaties en adviezen met als doel de **stedelijke inrichting aan te passen** (dat is het eerste doel van de raadpleging); maar ook een aanpak, die voortkomt uit andere **aanvullende strategieën** - sociale actie, communicatie, ...



Twee assen: 'Ouder worden in de stad' en 'Ouder worden in Herrmann-Debroux'.
Twee benaderingen 'Stedelijke inrichting' en 'aanvullende strategieën'
Bron : ERU 2017

OUDER WORDEN IN DE STAD

Stappen is gezond!

Stappen is de favoriete verplaatsingsmodus voor senioren, die daar toe in staat zijn. Stappen is een **sportieve activiteit, een vorm van tijdverdrif en een vorm van sociaal contact**.

Meerdere respondenten spreken met trots, wanneer zij beweren, dat zij dagelijks een stukje stappen. Zij benoemen dit als verplaatsingsmodus nummer 1.

Hiervoor is een rustige omgeving nodig, die uitnodigt tot stappen en veilig is. Dit betekent een rechtstreeks pleidooi voor vermindering en vertraging van het autoverkeer.

In het algemeen, zou er speciale aandacht moeten worden gegeven aan het ontwerp, de uitvoering en het onderhoud van de wegen, om oneffenheden te voorkomen, grote niveauverschillen op te heffen en te voorzien

in gelegenheid voor rustmomenten. De **leesbaarheid van de route** is van groot belang.

In Herrmann-Debroux zijn veel personen gedwongen zich te voet te verplaatsen [cf. p. 20]



© M. Peduzzi

Alles in de buurt!

De bewegingsradius van senioren concentreert zich op lokaal niveau.

De aanwezigheid van **centra in de buurt**, waarin verschillende winkels, diensten en voorzieningen te vinden zijn, is van fundamenteel belang voor hen, vooral wanneer de verplaatsingscapaciteiten afnemen. Anders lopen zij het risico **hun onafhankelijkheid te verliezen**.

Deze centra moeten direct in verbinding staan met de woongebieden.

Er moet speciale aandacht besteed worden aan de identificatie van deze centra, de toegankelijkheid te voet, zelfs voor hen die niet meer gedurende lange tijd kunnen lopen, en het handhaven van een dynamiek in deze kleine entiteiten.

Voor de senioren is polycentraliteit van fundamenteel belang.

Dit begrip zou moeten worden toegepast in elk grootschalig stedelijk ontwerp.

In Herrmann-Debroux, zijn meerdere centra genoemd tijdens de gesprekken, dat was de ene keer vanwege de voordelen van een bepaald centrum en de andere keer vanwege de gebreken. [cf. p. 14]



© M. Peduzzi



Maar hier is het bijvoorbeeld onmogelijk uit te stappen aan de passagierskant. Paaltjes en bomen maken dit onmogelijk.

© M. Peduzzi

In het bezit zijn van een voertuig, een noodzaak!

De senioren zijn overigens vaak afhankelijk van een auto: ondanks hun voorkeur voor het lopen, worden auto's, (mini-)bussen of bestelwagens gebruikt voor middellange en lange afstanden, met name voor de primaire behoeften - boodschappen en gezondheidszorg.

Het openbaar vervoer voldoet vaak niet of is moeilijk toegankelijk [cf. p. 22].

Het behoud van een **soepel en toegankelijk gemotoriseerd vervoer** is dus van vitaal belang voor ouderen: de verkeersfiles belemmeren dit momenteel, het verkeer moet nodig worden verminderd, door middel van het reorganiseren van de verkeerstromen en 'selectief' verkeer.

De **carpoolsystemen en het openbaar vervoer** moeten worden versterkt.

In Herrmann-Debroux bestaan er shuttles en carpoolingsystemen, maar die schijnen ruim onvoldoende en ongekend.



OUDER WORDEN IN HERRMANN-DEBROUX

De verschillende wijken rondom het viaduct bieden **echte levenskwaliteit** voor ouderen: velen geven blijk van een positieve kijk op hun stedelijke omgeving. De ervaring 'goed leven' overheerst.

Met name voor Herrmann-Debroux kunnen we de aanbevelingen, die wij hebben vastgesteld voor een beter welzijn van de ouderen in de stad, indelen in **3 prioriteiten**:

De vier kwadranten zijn verweven **in een web van wijkjes**. De senioren zijn zeer aan deze wijken gehecht, de kernen vormen hun leefomgeving, hun referentiepunt en lokale centrum.

Ten einde alles in nabijheid te hebben, pleiten zij voor behoud of uitbouw van de winkels en de diensten.

De ruime aanwezigheid van **een netwerk van parken en paden** is een van de meest genoemde pluspunten. Dit beantwoordt aan de behoefte om zich te voet te kunnen verplaatsen. Zowel het aantal

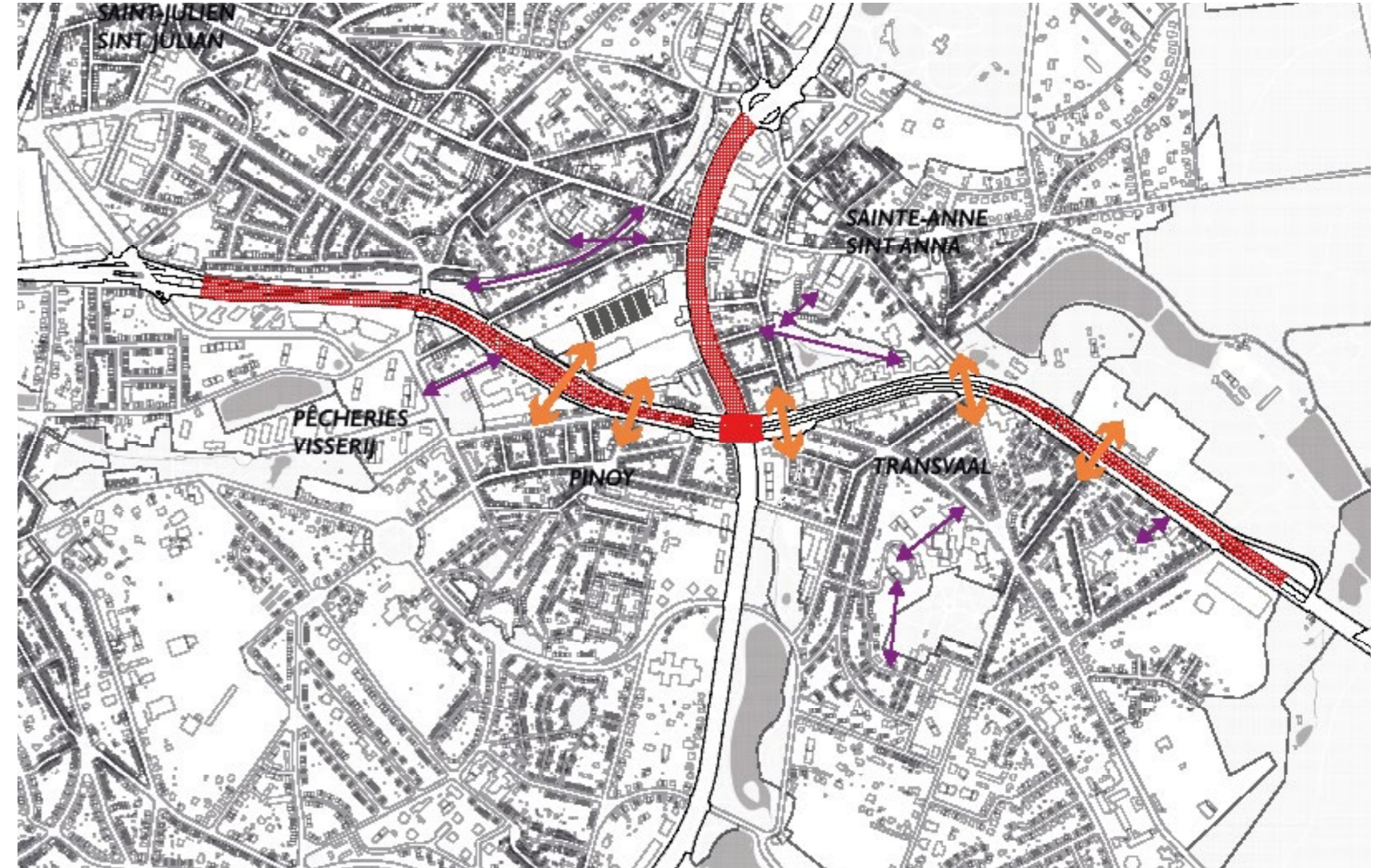
als de diversiteit van de groene ruimte wordt als voordeel gezien – Roodklooster, Zoniënwoud, Senypark en Bergojepark, maar ook de kleine groene ruimten, die zijn ingebed in het netwerk van wegen.

Daartegenover zijn ook de **elementen van belang die verhinderen om mobiel te zijn**. Hiermee moet zeker rekening worden gehouden wat betreft de verplaatsingen van de senioren. Het gaat om het gebrek aan gebruiksgemak van de openbare ruimte en het openbaar vervoer, en om de barrière die wordt gevormd door de E411.



Voor senioren die zich pas in het gebied hebben gevestigd, blijft het moeilijk om de perimeter te overzien. Het onderzoek heeft een gebrek aan informatieverstrekking aangetoond. Bepaalde respondenten vertelden ons, dat zij hun woongebied niet durven te verlaten en moeilijkheden hebben om de weg te vinden, zelfs in de nabije omgeving van hun wijk.

Er bestaan overigens meerdere diensten, publicaties en hulpmiddelen die gebaat zouden zijn met een betere informatieverstrekking.
foto © M. Peduzzi



Een web van wijkjes

Uit de gesprekken komt het dorpse karakter van zowel Transvaal, Sint-Anna en Pinoy naar voren. Men is zeer gehecht aan zijn wijk en aan de kwaliteit van leven in Oudergem. De gemeente wordt vooral gewaardeerd vanwege de groene ruimten, maar ook vanwege de verbinding met de rest van de hoofdstad en Brabant. Het kenmerk 'stadsrand' wordt over het algemeen zeer goed gewaardeerd.

Toch komt systematisch het gebrek aan een centrale dynamiek in Oudergem naar voren, evenals de afwezigheid van een karakteristieke plek waarmee men zich kan identificeren, vooral omdat er geen plein is, dat het centrum van de gemeente vormt. Het kruispunt Vorstlaan-Waversesteenweg wordt vaak genoemd als 'centrum bij gebrek aan beter'.

Het Gemeenteplein, dat deze functie zou kunnen vervullen, blijft een 'lege en koude plek'.



Het Gemeenteplein. © M. Peduzzi



Situering van de wijkjes.
Bron : ERU 2017

WINKELCENTRA

Elke wijk beschikt (nog) over **kleine winkelcentra**: Pinoyplein, Waversesteenweg, Sint-Anna... **Behalve de Transvaalwijk**, waar slechts een paar winkels zijn, die niet voldoen aan de behoeften.

In dit gebied spelen de twee super/hypermarkten in de buurt van het viaduct een belangrijke rol in de beleving van de senioren.

Alle deelnemers onderschrijven het belang van winkelcentra als **ontmoetingsplek en voor lokale activiteiten**, waardoor zij contact kunnen hebben met de buitenwereld. Het kan zowel gaan om kleine buurtwinkels als om super- en hypermarkten. De eerste worden gewaardeerd om de gezelligheid, de tweede om hun faciliteiten (toegankelijkheid, prijzen, ...)



Het café van de Carrefour hypermarkt. © M. Peduzzi



Het postkantoor in Sint-Anna © M. Peduzzi

Een voordeel van de winkelpromenade van Carrefour: Paradoxaal genoeg, worden als pluspunten van deze plek genoemd, dat deze **overdekt, verwarmd, beveiligd en gemakkelijk toegankelijk** is vanaf de metro, terwijl men deze plek ook beschrijft als 'te groot' en 'onpersoonlijk'. Overigens is de projectontwikkelaar zo slim geweest een overdekte passage te ontwikkelen, die de metro verbindt met de ingang van de supermarkt. De winkelpromenade binnen is een **plaats om uit te rusten en om je heen te kijken** vanaf het horecaterras.

Het verplaatsen van het Postkantoor van de Gemeentepplaats naar de wijk Sint-Anna **vermindert de bereikbaarheid** ervan voor senioren. Deze nieuwe plek heeft slechte openbaarvervoerverbindingen met de andere wijken en het reliëf vormt een beperking voor personen met mobiliteitsproblemen.

VOORZIENINGEN

De respondenten lijken **tevreden te zijn over de voorzieningen en culturele activiteiten**, die worden aangeboden aan senioren in Oudergem (Cultureel centrum, Gemeenschapscentrum Den Dam, VZW Senioren van Oudergem, CEMPA, zaal Les Paradisiërs, Kunstcentrum van Roodklooster)... Hoewel men er wel moet kunnen geraken, in **fysiek en financieel** opzicht.

Op een leeftijd waarin er meer vrije tijd beschikbaar is, is de behoefte aan ontmoetingsplekken en -activiteiten ruim aanwezig (hoewel dit niet geldt voor teruggetrokken personen). **Polyvalente ruimten**, die diensten en winkels bevatten, zouden er baat bij hebben om te worden ontwikkeld. De meest mobiele personen vinden de toegang tot de verst verwijderde culturele centra (stadscentrum, Elsene, etc.) gemakkelijk. De rommelmarkt wordt vaak genoemd als ontmoetingsplek

en gezellig uitje, dat in stand moet worden gehouden met het voordeel dat het beschut is onder het viaduct.

De wijken worden beschouwd als goed voorzien van zorg- en gezondheidsvoorzieningen: vooral aangezien de komst van CHIREC de specialistische geneeskunde dichterbij brengt. Toch zouden de inwoners van Transvaal graag een klein medisch centrum zien in hun wijk, dat te voet bereikbaar is.

Een zondag op de rommelmarkt onder het viaduct. © ERU



Het kleine marktje in de Emile Idiersstraat, waar men niet zo tevreden over is wat betreft de locatie en de omvang.
© M. Peduzzi



Er zijn 5 rusthuizen in het stadsdeel.
© M. Peduzzi



© M. Peduzzi

« Wij zouden heel blij zijn met een markt in de buurt, waar we te voet heen zouden kunnen. Dat zou mooi zijn » **ANDRÉE**



© M. Peduzzi

« Het zou fijn zijn als we sportvoorzieningen hadden in de openbare ruimte of in een park in de buurt » **GUY**

Een netwerk van parken en wegen

Men is zeer gehecht aan de groene ruimten in Oudergem en Watermaal-Bosvoorde. Het zelfde geldt voor de paden ('netwerk van langzame wegen'), die door de wijken lopen. Twee pluspunten, **van echte meerwaarde**, die zeker moeten worden behouden.

PARKEN EN GROENE RUIMTEN

Dit zijn de **sociale plekken waar de verschillende generaties elkaar tegenkomen** (naar de speeltuintjes gaan met de kleinkinderen, andere mensen ontmoeten,...), die relatief goed begaanbaar en goed ingericht zijn (behalve het Bergojejepark: meer geïsoleerd, gevoel van onveiligheid, te privé).

BOS

Het Roodklooster en Zoniënwood worden vaak benoemd als symbolen van de gemeente.

STADSMOESTUINEN

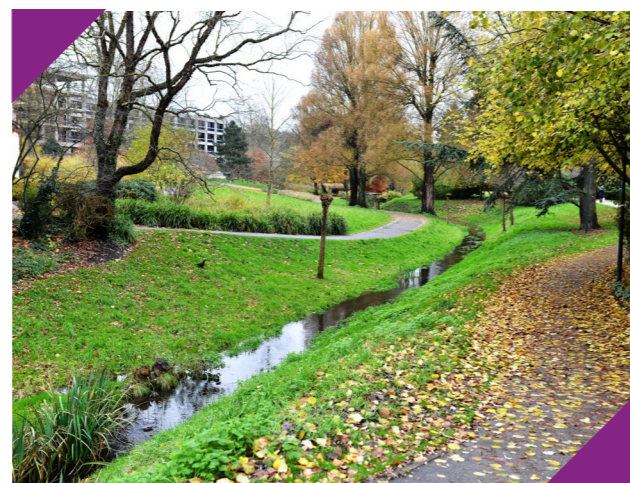
Net als de parken is het grote voordeel van gemeenschappelijke moestuinen, dat er banden worden gelegd en men wordt aangemoedigd tot onderlinge gesprekken. En dit geldt zelfs voor degenen, die niet meer in staat zijn om te tuinieren. De vraag hiernaar is groot onder de ondervraagden senioren. Twee rusthuizen hebben onlangs een verzoek ingediend om een moestuin op te zetten in de buurt als middel om de bewoners te activeren en te stimuleren.

POCKET PARK

Deze kleine al bestaande restruimten zijn noodzakelijk voor ouderen, want daar kunnen ze even uitrusten als ze ergens naar op weg zijn of tijdens hun wandelingen.



© M. Peduzzi



© M. Peduzzi

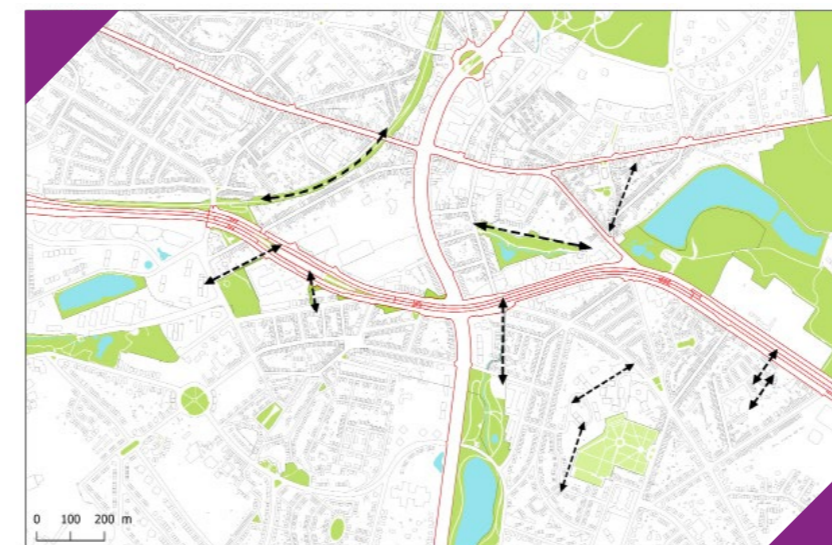
De bewoners van 'Bryères II' zijn erg gehecht aan hun enige groene ruimte, een pocket park op de kruising van de J. Vanhaelenlaan en Generaal Merjaylaan. Zij vragen kleine recreatieve voorzieningen en bijvoorbeeld een moestuin voor deze ruimte.

PADEN, TRAGE WEGEN

Deze circuits worden vooral gebruikt door de meest mobiele personen om huizenblokken en wijken te doorkruisen. Ze zijn niet echt aangepast aan de verplaatsingen van mensen met beperkte mobiliteit (bestrating, verlichting, onderhoud, ...).



Een van de steegjes die de benedenwijk van Transvaal verbindt met de Herrmann-Debrouxlaan
© M. Peduzzi



Het netwerk van trage wegen maakt verplaatsingen in en tussen wijken mogelijk.
Bron : ERU 2017



Obstakels voor de mobiliteit

Hoewel de deelnemers zich voornamelijk bewegen in hun wijken, zijn de Herrman-Debrouxlaan en de Vorstlaan geen onbekend terrein voor hen.

Maar het oversteken van deze lanen kent veel obstakels: tramrails, druk verkeer, korte tijd om over te steken, stoplichten, die niet aangepast zijn aan slechtzienden, etc.

Het Herrmann-Debrouxkruispunt tussen de twee lanen komt naar voren als de ergste plek in het gebied: een ingewikkelde ruimte, moeilijk te overzien, men moet op verschillende soorten wegen tegelijkertijd letten. De pilaren van het viaduct belemmeren het zicht op een deel van de wegen en zorgen ervoor dat ouderen hun route niet van te voren kunnen overzien. Doordat men deze plaatsen als gevaarlijk beschouwt, vermijdt men om er langs te gaan.

Doorbreking van oversteekpunten en tunnels.
Realisatie: ERU 2017



Oversteken op de Vorstlaan.
© M. Peduzzi



De ondergrondse doorgang van het metrostation Demey wordt gezien als een noodzakelijk alternatief, want veiliger dan het oversteken van de laan.
© M. Peduzzi

GEBRUIKSGEMAK VAN DE OPENBARE RUIMTEN

Er wordt veel commentaar gegeven op de wegen vanwege de nauwheid of andere tekortkomingen, maar over het algemeen is hun staat in orde. Een openbare ruimte, die niet is aangepast aan personen met beperkte mobiliteit, is niet toegankelijk voor hen. De deelnemers gaven meerdere keren aan, dat er moet worden gegeven aan aanpassingen van te smalle straten of wegen, die in slechte staat verkeren.

Hetzelfde geldt voor de afwezigheid van bewegwijzering om zich in de gemeente te kunnen oriënteren, dat dezelfde



«MET MIJN ROLSTOEL MOET IK VANWEGE DE HOGE STOEPRANDEN GROTE OMWEGEN MAKEN OF OVER DE WEG GAAN.» CHRISTIAN

GEBRUIK VAN OPENBAAR VERVOER

Senioren maken gebruik van het openbaar vervoer (sommigen zijn goed op de hoogte van de lijnen, netwerken en dienstregelingen).

De routewijziging van lijn 34 en de beperkte frequentie van lijn 41 **dragen sterk bij aan het isolement van kwetsbare personen**, vooral in de wijk Transvaal (veel overstappen, te lange wachttijden = zo wordt de mobiliteit ervaren)

Wij bemerken het grote belang van **sociale vervoerdiensten**, vooral voor degenen, die niet meer in staat zijn om met het openbaar vervoer te reizen (Réseau Santé du Vieux Saint-Anne, Zoniënzorg dienstencentrum, CEMPA).



© M. Peduzzi

Openbaar vervoer is vaak moeilijk toegankelijk voor senioren (de hoogte van het rijtuig/de bus, afstand tot het perron, afwezigheid van een leuning om zich aan op te trekken, enz.), onrustige omgeving (te druk, angst om geen zitplaats te bemachtigen), plotseling optrekken en remmen, enz. Dit kan er zelfs toe leiden, dat men er maar van afziet om van het openbaar vervoer gebruik te maken.

« ALS NIEMAND ONS KOMT OPHALEN, ZIJN WE AAN HUIS GEKLUISTERD! »

EVELYNE, BEWONER VAN TRANSVAAL

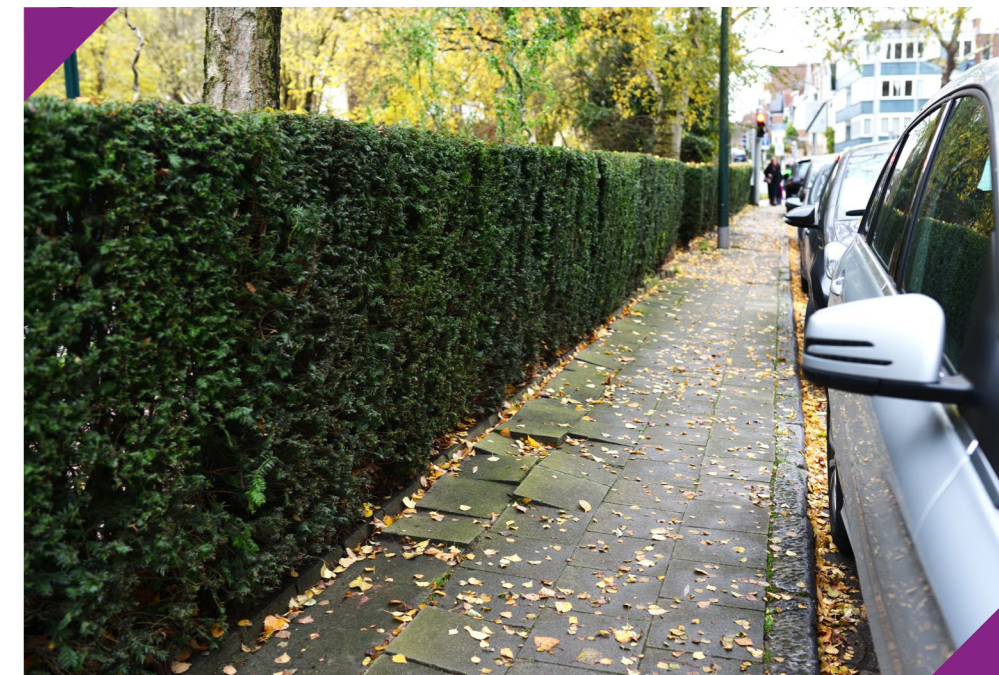
De ouderen van Oudergem, die het meest getroffen worden door het verdwijnen van lijn 34 uit hun wijk, hebben zich hevig verzet tegen deze opheffing.



© M. Peduzzi

Het nauwe en instabiele trottoir bij het Senypark in de Charles Lemairestraat. Ontoegankelijk voor een persoon met beperkte mobiliteit.

© M. Peduzzi



© M. Peduzzi

Zelfs in de meest steile zones, kunnen aanpassingen verbetering brengen voor de senioren

© M. Peduzzi



« WE WERKEN DE HELE NOTENLADDER AF ALS WE OVER DAT TROTTOIR LAVEN » - LILIANE



EN HET VIADUCT?

Het viaduct en de plannen om het op te heffen, stuiten op zeer uiteenlopende meningen. En hoewel het bouwwerk vaak op twee passen afstand is van ons tijdens de gesprekken, is het vreemd genoeg niet het eerste onderwerp waar men op komt... Als een gebouw dat opgaat in het decor!

De oudste bewoners van de wijk hebben de stadsingang nog gekend van voor en tijdens de bouw van het viaduct. Sommigen zeggen dat er al 30 jaar sprake is van het opheffen van het viaduct...; maar velen kunnen afstand nemen tot het onderwerp, ze spreken over een noodzakelijke ontwikkeling, waar men zich aan zal aanpassen, zoals men zich ook heeft aangepast aan de komst van het viaduct. De alternatieven tekenen zich vanzelf uit. De pendelaars zullen kiezen voor andere vervoermiddelen. Ook de minst mobiele personen staan er onverschillig tegenover, **niet betrokken**.

Voor actieve personen en andere geraadpleegde

bronnen is het viaduct een 'hot item', een gevoelig onderwerp. Meerdere personen beschrijven het als **lelijk** en vermelden de **geluidsoverlast**, luchtvervuiling, breuk in het landschap, belemmering voor de fauna, lichtvervuiling.

Maar het terugbrengen van het viaduct naar een gelijkvloerse kruising, roept ook zorgen op met betrekking tot **het verplaatsen van het verkeer naar het maaiveld**, in een gebied waar al veel verkeer is (opstoppingen, parkeren). De lokale senioren roepen duidelijk op tot werkzame alternatieven voor de mobiliteit. De P+R is een discussiepunt (let op dat het woud niet wordt ingenomen, maar Delta is te ver; waarom niet in Overijse of Jesus-Eik?).

De recente sluiting roept ook uiteenlopende reacties op, die heen en weer schommelen tussen een ervaring van autoluwte (veel meer rust), of juist het benoemen van verkeerschaos.

Tot slot zijn er zelfs een paar nostalgische zielen, die het een **'mooi object'** vinden, passend

in het landschap, waaraan de wijk gewend is geraakt.

« Zelfs met het viaduct zijn er elke ochtend aan die kant opstoppingen. »

« Zodra er ook maar een klein probleem is op de snelweg, raken de straten verstopt en alles staat vast. »

« Iedereen komt de stad via deze kant binnen. De mensen uit de provincie, komen bij ons de boel vervuilen, terwijl ze zelf daar zijn gaan wonen om geen overlast te hebben. Ze doen anderen aan, wat ze zelf ontvluchten. »



Voorbeeld : HERRMANN-DEBROUX
Vandaag



Voorbeeld : HERRMANN-DEBROUX
Morgen

Beelden van het architectenbureau ORG for Permanent Modernity

LIJST VAN DE 19 GESPREKKEN

Specialisten

- Algemeen secretaris van de 'Réseau Santé du vieux Sainte-Anne (Netwerk van vrijwillige ondersteuning en hulp aan ouderen) op 30/10
- Voorzitter van de vzw 'Seniors Oudergem' (Ontmoetingsactiviteiten voor ouderen), op 31/10
- De ergotherapeut van de residentie 'Les Bruyères II' (Verzorgingscentrum) op 2/11
- Ergotherapeut van 'Residentie Koningin Fabiola' (Verzorgingscentrum verbonden aan de CPAS van Oudergem, op 14/11
- Sociaal assistent en verantwoordelijke voor de planning van thuishulp (Gezinshulp en huishoudelijke hulp), op 17/11
- Zoniënzorg dienstencentrum, Diensten en activiteiten voor ouderen, op 20/11

Workshops

- Groep van de Residentie L'Écrin Vert - Domitys, op 14/11
- Groep van Residentie Les Bruyères II' op 21/11
- Tijdens het 'Maandelijks restaurant', een activiteit die wordt georganiseerd door de vzw 'Seniors Oudergem', op 28/11
- Groep van Residentie Koningin Fabiola, op 4/12
- Groep van de CEMPA - Preventiehuis, op 7/12

Een-op-eengesprekken

- Vrouw - Wijk H-Debroux, Contact via het gezondheidsnetwerk, op 16/11
- Vrouw - Wijk Pinoy, Contact via het gezondheidsnetwerk, op 20/11
- Vrouw - Wijk Sint-Juliaan, Contact ERU, op 29/11
- Man - Wijk Sint-Anna, Contact ERU, op 2/12
- Vrouw - Wijk Visserijen, Contact via de dienst thuishulp, op 5/12
- Vrouw - Wijk Transvaal, Contact via de dienst thuishulp, op 5/12
- Man en vrouw - Wijk Transvaal, Contact via Zoniënzorg Dienstencentrum, op 5/12

Enquête in de openbare ruimte

- Herrmann-Debroux rommelmarkt, op 5/11
- Carrefour en metro-uitgang, op 22/11

MET DANK AAN

De gemeente Oudergem,
Véronique Lecointre en CeMPA,
Bernard Noël, Paul-Henri Crombois en de vzw Seniors Oudergem,
Maggy Jonné en het gezondheidsnetwerk van het oude Sint-Anne,
Virginie Dumoulin en de residentie Koningin Fabiola,
Virginie Pariaud en de residentie Les Bruyères II,
Residentie Domitys - l'Ecrin Vert.
De thuishulpdienst van de gemeente,
Elise Desplanque en het Zoniënzorg Dienstencentrum,
De directie van de Carrefour supermarkt in Oudergem.

En tot slot willen we iedereen bedanken, die ons heeft ontvangen tijdens workshops, gesprekken en enquêtes op straat.

OPDRACHTGEVER

Perspective.brussels

Directie 'Territoriale kennis'

Naamsestraat 59

B-1000 Brussel

info@perspective.brussels

02.435 42 00

STUDIEBUREAU

ERU - Etudes et Recherches Urbaines

Willem Tellstraat 57, 1060 Sint-Gillis

www.eru-urbanisme.be

info@eru-urbanisme.be

02.539 01 31

TEAM

Marie Demanet, Catherine De Zuttere,
Margaux Denys, André-Anne Cadieux,
Anthony Orhant.

Grafisch ontwerp

Adèle Jacot

FOTOGRAFIE

Mélanie Peduzzi

<https://melaniepeduzzi.wordpress.com/>

melanie.peduzzi@gmail.com

