

# UITLEG OVER HET PROJECT "WAYEZSTRAAT"



## Inhoud

<b>1. HET GLOBALE PROJECT</b>	<b>3</b>
• <b>Waarom moeten er werken uitgevoerd worden in de Wayezstraat?</b>	<b>3</b>
• <b>Welke werken moeten uitgevoerd worden?</b>	<b>3</b>
• <b>Wie beslist over de aanleg van de Wayezstraat?</b>	<b>5</b>
• <b>Wat zijn de beperkingen voor de herinrichting van de Wayezstraat?</b>	<b>5</b>
• <b>Hoelang zullen de werken duren?</b>	<b>8</b>
• <b>Wie gaat de werken betalen?</b>	<b>8</b>
• <b>Waarom wordt het autoverkeer verboden tijdens de werken van VIVAQUA?</b>	<b>8</b>
• <b>Wat verandert er voor het parkeren?</b>	<b>8</b>
• <b>Komt er een parking onder het Dapperheidsplein?</b>	<b>9</b>
• <b>Worden er leveringszones aangelegd?</b>	<b>9</b>
• <b>Komen er fietsstroken?</b>	<b>9</b>
• <b>Wat is er voorzien voor de voetgangers? En voor personen met beperkte mobiliteit?</b>	<b>9</b>
• <b>Worden er bomen geplant?</b>	<b>10</b>
• <b>Wat verandert er aan de verbindingen met het openbaar vervoer?</b>	<b>10</b>
• <b>Worden er tram- en/of bushaltes verplaatst?</b>	<b>10</b>
• <b>Worden er zitbanken en speelruimtes voorzien?</b>	<b>10</b>
• <b>In welke mate houdt het project rekening met de Gewestelijke mobiliteitsplannen (Good Move)?</b>	<b>10</b>
• <b>Is er een samenhang met de andere lopende projecten in de buurt?</b>	<b>11</b>
<b>2. DE HUIDIGE MOBILITEIT IN DE BUURT</b>	<b>12</b>
• <b>Wat zijn de huidige verkeersproblemen in de Wayezstraat?</b>	<b>12</b>

• Hoe verplaatsen de personen zich momenteel in de Wayezstraat?	12
• Hoe doen de mensen hun boodschappen in de Wayezstraat?	13
• Wie parkeert in de Wayezstraat?	13
• Waarom moet er plaats gemaakt worden voor fietsen als er zo weinig fietsers zijn?	14
• Waarom niet enkel en alleen bussen inzetten?	14
<b>3. HET SYSTEEM VAN BURGERPARTICIPATIE</b>	<b>15</b>
• Hoe sluit dit project aan bij het Gemeentelijke Mobiliteitsplan Move Anderlecht (GMP)?	15
• Waarom wordt de Wayezstraat apart behandeld?	15
• Wanneer en waar kunnen de burgers hun mening kenbaar maken?	15
• Waarover kunnen de burgers hun mening geven in dit project?	15
• Wie zal de informatievergaderingen leiden?	16
• Wie zal aanwezig zijn?	16
• Wanneer zal het college zijn goedkeuring geven?	16
<b>4. DE BOUWWERF</b>	<b>17</b>
• Welke werken zullen eerst uitgevoerd worden?	17
• Wat zullen de gevolgen zijn en welke maatregelen zullen genomen worden om de hinder te beperken?	17
• Zullen de buurtbewoners en de handelaars bijgestaan worden tijdens de werken? Hoe?	18
• Wat zal de impact zijn op de jaarmarkt en de kerstmarkt?	18

## **1. HET GLOBALE PROJECT**

### **• WAAROM MOETEN ER WERKEN UITGEVOERD WORDEN IN DE WAYEZSTRAAT?**

**Om de riolering te vernieuwen en de tramsporen te vervangen. Hierbij zal van de gelegenheid gebruik gemaakt worden om de inrichting van de Wayezstraat te verbeteren.**

De rioleringsinfrastructuur is oud en aan vervanging toe om wegverzakkingen te vermijden.

De slijtage van de tramsporen is zo groot dat ze ten laatste in 2021 vervangen moeten worden. De huidige tramsporen dateren van 1993 en normaal worden ze om de 30 jaar vervangen.

De tramhaltes moeten eveneens aangepast worden om ze toegankelijk te maken voor personen met beperkte mobiliteit (buggy's, rolstoelen, ...). Verder moeten de haltes ook verlengd worden, zodat de nieuwe trams er kunnen halt houden en een tram en een bus tegelijkertijd aan de halte kunnen stoppen.

Deze noodzakelijke werken bieden ook de gelegenheid om de inrichting van de straat te herbekijken en na te gaan hoe het verkeer kan verbeterd worden en de straat levendiger kan gemaakt worden zodat ze voor iedereen aangenamer wordt. Met andere woorden: hoe kunnen we de ruimte herinrichten zodat ze toegankelijker wordt (auto's, openbaar vervoer, voetgangers, fietsers) en een aangenamere leefomgeving biedt (straatmeubilair, licht, sierstruiken, ...)?

### **• WELKE WERKEN MOETEN UITGEVOERD WORDEN?**

#### **Voor de riolering - werken uitgevoerd door VIVAQUA**

- o Vervanging van de hoofdleiding (collector) die zich in het midden van de straat bevindt. Hiervoor zullen verschillende putten gegraven worden in de parkeerzone.
- o Vervanging van alle leidingen die de woningen in de straat aansluiten op deze hoofdleiding.
- o Vervanging van alle kolken en aansluiting ervan op de hoofdleiding.

#### **Voor de tramsporen - werken uitgevoerd door de MIVB**

- o Verwijdering van de bestaande sporen
- o Aanleg van nieuwe sporen
- o Installatie van een trillingsabsorberende mat

#### **Voor de herinrichting van de Wayezstraat**

Het project bevindt zich in een stadium waar nog niet alle beslissingen genomen zijn, maar het omvat:

- o Het herzien van het verkeer om het doorgaand autoverkeer in de Wayezstraat te verminderen;

- o Aanleg van een « voetgangerszone, uitgezonderd fietsers en openbaar vervoer » voor Sint-Guidocorso, tussen Dapperheid en Processie;
- o Heraanleg van straat- en trottoirbedekking;
- o Aanleg van perkjes en installatie van straatmeubilair.

- **WIE BESLIST OVER DE AANLEG VAN DE WAYEZSTRAAT?**

De Wayezstraat is een **gemeenteweg**: het is bijgevolg de gemeente die over de herinrichting beslist, maar zij moet hierbij wel rekening houden met de inbreng van de participatieateliers en met een aantal technische en regelgevende beperkingen.

De werken aan de riolering en de tramsporen moeten om veiligheidsredenen worden uitgevoerd. Deze gelegenheid te baat nemen om de Wayezstraat opnieuw aan te leggen heeft als voordeel dat er later niet opnieuw werken moeten uitgevoerd worden en biedt de mogelijkheid om ze te financieren met een gewestbudget.

- **WAT ZIJN DE BEPERKINGEN VOOR DE HERINRICHTING VAN DE WAYEZSTRAAT?**

1. **De breedte van de straat**

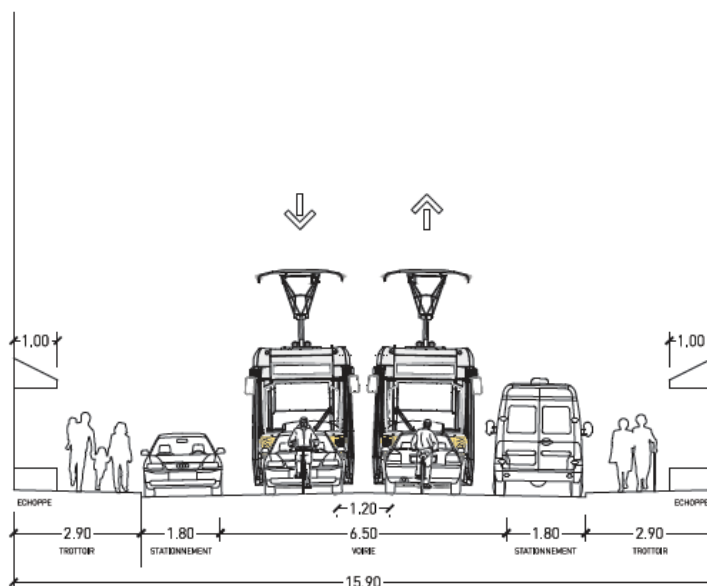
De gemiddelde breedte van de Wayezstraat bedraagt 15,90 m van voorgevel tot voorgevel.

Trams en zware voertuigen, zoals vrachtwagens, hebben een breedte van 6,5 m nodig om elkaar te kunnen kruisen. Verder bepaalt de gewestelijke stedenbouwkundige verordening dat **de breedte van de trottoirs**, momenteel 2,90 m per trottoir, **niet verminderd mag worden**. Hieruit volgt dat er slechts  $15,90 \text{ m} - 6,5 \text{ m} - 5,80 \text{ m} = 3,60 \text{ m}$  overblijft voor mogelijke heraanleg.

Daarnaast legt de gewestelijke stedenbouwkundige verordening **verplichte minimale afmetingen** vast voor elk stratelement en voor elke vervoersmodus. Bijvoorbeeld: 2 m voor parking (in vergelijking met 1,80 m momenteel), 2,50 m voor leveringszones, enz.

Bestaand profiel

**PROFIL EXISTANT**



**2. De Gewestelijke mobiliteitsplannen**

Zoals voor alle andere openbare wegen moeten voor de Wayezstraat de Gewestelijke plannen (IRIS 2 en binnenkort Good Move) gerespecteerd worden. Deze plannen leggen de doelstellingen inzake mobiliteit vast en delen de straten in verschillende types in. Volgens deze plannen is de Wayezstraat een straat waar prioriteit moet gegeven worden aan het openbaar vervoer, de voetgangers en het lokale autoverkeer. Doorgaand verkeer moet een andere reisweg nemen langs grotere rijwegen.

**3. Het waterbeheer**

Op de meeste plaatsen in Brussel wordt de ondergrond steeds minder doordringbaar als gevolg van bebouwing. Wanneer het regent wordt het water niet meer door de ondergrond geabsorbeerd maar komt het massaal in de riolen terecht. Om overstromingen bij hevige regenval te vermijden vraagt het gewest om zoveel mogelijk groene ruimtes te voorzien in de openbare ruimte (bomen, hagen, lage begroeiing, bloemenperken, ...). Het is bovendien een goede manier om de straten mooier en aangener te maken.

**4. De technische beperkingen**

Onder de trottoirs liggen kabels en leidingen (gas, elektriciteit, telefoon, tv, internet, enz.) op een diepte van +/- 70 cm. Onder de huidige parkeerzone loopt een waterleiding. Aangezien bomen minimaal 1,50 m diepte in de grond nodig hebben, kunnen er geen

bomen geplant worden in de Wayezstraat. Er zal een studie uitgevoerd worden om na te gaan of er bomen geplant kunnen worden ter hoogte van Sint-Guido.

#### **5. De budgettaire beperkingen**

Om voor de renovatie van de Wayezstraat aanspraak te kunnen maken op een budget van het gewest moet de doorstroming van de trams en bussen verplicht verbeterd worden. Indien dit niet het geval is, zal dit budget enkel dienen voor de vervanging van de riolering en de tramsporen.

#### **6. De procedurele beperkingen**

De tramsporen moeten in elk geval ten laatste in 2021 vervangen worden. Voor deze werken is een stedenbouwkundige vergunning vereist waarvan de volledige administratieve procedure 6 maanden in beslag kan nemen. Vervolgens moet er een openbare aanbesteding voor de werken uitgeschreven worden om een aannemer te vinden, een procedure die eveneens 6 maanden kan duren. De stedenbouwkundige vergunning moet bijgevolg verplicht ten laatste in **oktober 2019** ingediend worden.

- **HOELANG ZULLEN DE WERKEN DUREN?**

De rioleringswerken (VIVAQUA) zullen 8 maanden (200 dagen) duren, de werken voor de tramsporen (MIVB) zullen even lang duren. De MIVB hoeft niet te wachten tot VIVAQUA zijn werken beëindigd heeft want een deel van de werken kan gelijktijdig uitgevoerd worden.

Wat de straatherinrichting betreft, zal alles afhangen van het finale project, maar men dient rekening te houden met gemiddeld 200 dagen, weersomstandigheden niet meegerekend.

De optelling van de werkduur van de verschillende betrokken partijen (VIVAQUA, MIVB, heraanleg van de straat) geeft een totale werfduur van 2,5 jaar.

Er kan evenwel voor gezorgd worden dat de werken elkaar goed opvolgen, meer bepaald dat de MIVB haar werken start zodra VIVAQUA een fase van zijn werken beëindigd heeft en dat de werken voor de straatherinrichting aansluiten op de werken van de MIVB. Hierdoor zou de totale duur van de werken verminderd kunnen worden tot anderhalf jaar.

- **WIE GAAT DE WERKEN BETALEN?**

De rioleringswerken worden betaald door VIVAQUA. Indien het project bijdraagt tot een verhoogde efficiëntie van het openbaar vervoer (vermindering van het doorgaand verkeer met een verhoogde regelmaat van tram en bus als resultaat) kan het project gefinancierd worden met een gewestelijk budget (het programma AVANTI). Indien het project de doorstroming van het openbaar vervoer niet verbetert, zal de MIVB de vervanging van de tramsporen en de aanpassing van de haltes aan de geldende normen betalen en zal de aanleg van de openbare ruimte op kosten van de gemeente uitgevoerd worden.

- **WAAROM WORDT HET AUTOVERKEER VERBODEN TIJDENS DE WERKEN VAN VIVAQUA?**

Alhoewel een gedeelte van de werken uitgevoerd wordt vanaf de zijkant van de straat, is het te gevaarlijk om auto's te laten rijden boven de hoofden van de werklui.

- **WAT VERANDERT ER VOOR HET PARKEREN?**

Er ligt nog niets definitief vast, maar de herinrichting zal leiden tot een vermindering van aantal parkeerplaatsen:

- o Indien men rekening houdt met de vereiste breedte voor de trams en bussen en met de breedte van de trottoirs blijft er slechts 3,60 m ruimte over in de breedte. Er is echter minimum 2 m in de breedte vereist voor de parkeerplaatsen. Het is bijgevolg niet mogelijk om de huidige parkeermogelijkheden te behouden.
- o Er zullen nieuwe leveringszones aangelegd worden, hetgeen zal leiden tot de afschaffing van 2 à 3 plaatsen per leveringszone.
- o De verlenging van de haltes zal ook de afschaffing van enkele plaatsen tot gevolg hebben.



- o Indien het plein voor Sint-Guido voorbehouden wordt voor voetgangers zullen hierdoor 20 parkeerplaatsen verdwijnen.
- o Bovendien bepaalt het verkeersreglement dat er om veiligheidsredenen een ruimte van minimum 5 m vrij gehouden moet worden voor een oversteekplaats.
- o De Gewestelijke plannen leggen voor het volledige Gewest een vermindering met 16% op van de parkeermogelijkheden, met de bedoeling het gebruik van de auto in de stad te ontmoedigen.

• **KOMT ER EEN PARKING ONDER HET DAPPERHEIDSPLEIN?**

Het project voor een ondergrondse parking komt van een privéprojectontwikkelaar die zelf instaat voor de timing, de aanvraag van de bouwvergunning en de uitvoering.

Er is tot op heden geen stedenbouwkundige vergunning aangevraagd voor dit project.

• **WORDEN ER LEVERINGSZONES AANGELEGD?**

Er ligt nog niets definitief vast. Op basis van de huidige voorstellen zouden er 5 leveringszones toegevoegd worden aan de 5 bestaande zones tussen Processie en Vandervelde, onder meer om het lossen in dubbele file tegen te gaan.

• **KOMEN ER FIETSSTROKEN?**

Er ligt nog niets definitief vast. Maar rekening houdend met de vereiste breedte voor trams en bussen en met de breedte van de trottoirs blijft er slechts 3,60 m over in de breedte. Het is bijgevolg onmogelijk om in de Wayezstraat fietsstroken aan te leggen met behoud van de parkeermogelijkheden. Het comfort en de veiligheid van de fietsers moeten echter mee opgenomen worden in de denkoefening. Een verbetering voor de fietsers zal afhangen van de keuze van het circulatieplan en de vermindering van het autoverkeer.

• **WAT IS ER VOORZIEN VOOR DE VOETGANGERS? EN VOOR PERSONEN MET BEPERKTE MOBILITEIT?**

De Wayezstraat is een handelsstraat met haltes van het openbaar vervoer, met verschillende verbindingen van tram, bus en metro en met verschillende scholen. Er zijn dus op elk moment van de dag veel voetgangers aanwezig, en een nog groter aantal tijdens de spitsuren. Bovendien bepaalt het Gewestelijk Mobiliteitsplan Good Move dat er aanpassingen in de Wayezstraat uitgevoerd moeten worden om het comfort van de voetgangers te verhogen.

Er ligt nog niets definitief vast, maar het huidige project voorziet in:

- o een rustige zone tussen Dapperheid en Processie (Sint-Guido): een test die in 2017 werd uitgevoerd had trouwens een positief resultaat;
- o het behoud van de huidige trottoirs van 2 x 2,9 m breed;
- o de aanpassing van de hoogte van de haltes: de boord van de halte komt ter hoogte van en aansluitend op tram en/of bus;
- o de verbetering van de toegankelijkheid van de haltes door de aanleg van zachte stoepellingen;
- o de beveiliging van oversteekplaatsen voor voetgangers en hun aanpassing aan de toegankelijkheidsnormen voor personen met beperkte mobiliteit (geen randen voor personen in een rolstoel of met een buggy, speciale tegels voor slechtzienden, enz.);
- o de vermindering van het autoverkeer met positieve effecten op veiligheid, geluid, luchtkwaliteit, enz.

- **WORDEN ER BOMEN GEPLANT?**

Onder de trottoirs liggen kabels en leidingen (gas, elektriciteit, telefoon, tv, internet, enz.) op een diepte van +/- 70 cm. Onder de huidige parkeerzone loopt een waterleiding. Aangezien bomen minimaal 1,50 m diepte in de grond nodig hebben, kunnen er geen bomen geplant worden in de Wayezstraat. Er zal een studie uitgevoerd worden om na te gaan of er bomen geplant kunnen worden ter hoogte van Sint-Guido.

- **WAT VERANDERT ER AAN DE VERBINDINGEN MET HET OPENBAAR VERVOER?**

Ze worden verbeterd: de reisweg van buslijn 49 wordt een beetje gewijzigd. De bus zal via de Doverstraat door de Wayezstraat rijden en stoppen aan de tramhalte Verzet.

- **WORDEN ER TRAM- EN/OFF BUSHALTES VERPLAATST?**

A priori blijven de haltes grosso modo op dezelfde plaats als voordien. Dit project biedt evenwel de mogelijkheid om ze opnieuw te bekijken en de aansluitingen te verbeteren, meer bepaald aan Sint-Guidocorso.

- **WORDEN ER ZITBANKEN EN SPEELRUIMTES VOORZIEN?**

In dit stadium is er nog niets vastgelegd, maar het huidige project voorziet in de installatie van straatmeubilair (zitbanken, individuele zitplaatsen, krukjes) over de volledige lengte van de Wayezstraat en aan Sint-Guido.

Aan Sint-Guido is er meer ruimte en zouden er ook andere elementen geplaatst kunnen worden, zoals speeltuigen voor kinderen.

- **IN WELKE MATE HOUDT HET PROJECT REKENING MET DE GEWESTELIJKE MOBILITEITSPANNEN (GOOD MOVE)?**

In het Brussels Gewest moeten alle straten voldoen aan de bepalingen van de Gewestelijke plannen (IRIS 2 en binnenkort Good Move) op vlak van mobiliteitsbehoeften, rangschikking van straten volgens afmetingen en reglementering volgens het statuut van de openbare ruimtes (bijv. residentiële zone, handelszone, ...). Voor de Wayezstraat bepalen de Gewestelijke plannen dat het openbaar vervoer en de voetgangers primeren en dat bijgevolg:

- o alle niet met de auto uitgevoerde verplaatsingen efficiënter moeten gemaakt worden;
- o verkeersopstoppingen en autoverkeer met 20% verminderd moeten worden, en dit geldt in het bijzonder voor het doorgaand verkeer;
- o het parkeren op de openbare weg met 16% verminderd moet worden.
- o het voetgangerscomfort verbeterd moet worden.

De Wayezstraat is een openbare weg die prioritair voor openbaar vervoer en voetgangers bestemd is. Het doorgaand autoverkeer in de buurt moet andere en grotere rijwegen nemen.

• **IS ER EEN SAMENHANG MET DE ANDERE LOPENDE PROJECTEN IN DE BUURT?**

Het Wayez-project verloopt parallel met het Gemeentelijke Mobiliteitsplan. Bij de uitwerking zijn ook twee gewestelijke projecten in acht genomen: het project voor de heraanleg van het Vanderveldeplein en het project voor de Bergensesteenweg.

## **2. DE HUIDIGE MOBILITEIT IN DE BUURT**

### **• WAT ZIJN DE HUIDIGE VERKEERSPROBLEMEN IN DE WAYEZSTRAAT?**

#### **Voor de voetgangers**

- Er zijn veel voetgangers die via het metrostation toekomen. Maar de aansluiting met tram of bus is ingewikkeld voor voetgangers.
- In vergelijking met de ruimte voor de auto's biedt het kruispunt van het Dapperheidsplein-Wayez-Veeweide weinig ruimte voor voetgangers.
- De oversteekplaats van de Paul Jansonlaan is gefragmenteerd ter hoogte van het kruispunt met de Processiestraat.

#### **Voor de trams/bussen**

- Ze zitten vaak vast in het autoverkeer op het Dapperheidsplein.
- Ze worden geblokkeerd door de auto's die de files inhalen aan de verkeerslichten van Processie en van Veeweide.
- Ze rijden zeer langzaam in de Wayezstraat als gevolg van het autoverkeer.

#### **Voor de auto's**

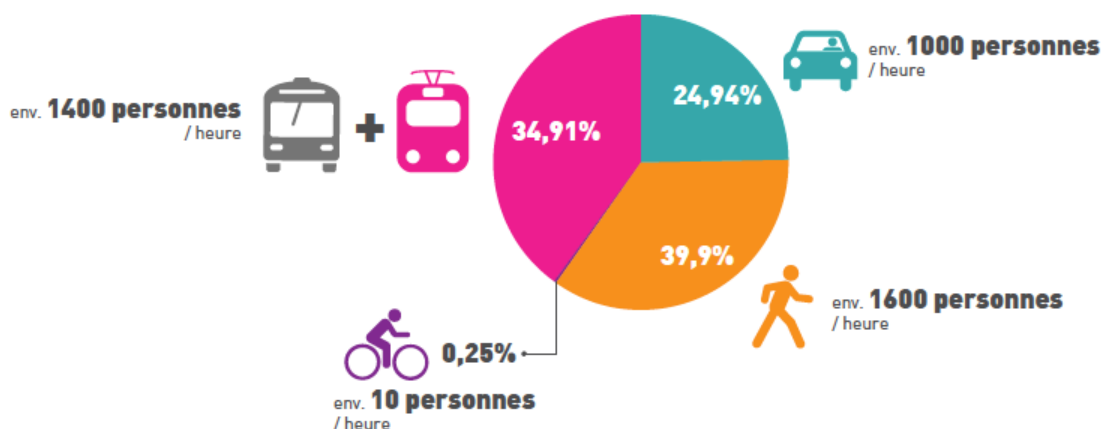
- Er is veel verkeer tijdens de spitsuren (geluidsoverlast, vervuiling, gevaar).
- Veel automobilisten gebruiken de Wayezstraat enkel als doorgangsweg, zonder er halt te houden.
- Automobilisten parkeren vaak in dubbele file en hinderen zo het verkeer.
- Automobilisten die aan het kruispunt willen afslaan, halen de auto's in die voor de verkeerslichten aan het kruispunt staan te wachten, hetgeen veiligheids- en verkeersproblemen veroorzaakt.

#### **Voor de fietsers**

- Fietsen is moeilijk en gevaarlijk als gevolg van het vele verkeer. In het kader van het Gewestelijk Mobiliteitsplan Good Move wordt trouwens aan de fietsers aangeraden om te kiezen voor de Dorpsstraat, die wel een comfortabele fietsweg is.
- Er zijn geen fietsvoorzieningen.

### **• HOE VERPLAATSEN DE PERSONEN ZICH MOMENTEEL IN DE WAYEZSTRAAT?**

75% van de personen die naar de Wayezstraat komen verplaatsen zich **met het openbaar vervoer en/of te voet**.



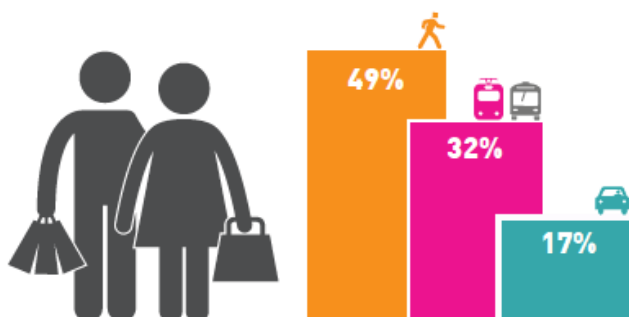
- ong. 1400 personen/uur
- ong. 1000 personen/uur
- ong. 1600 personen/uur
- ong. 10 personen/uur

• **HOE DOEN DE MENSEN HUN BOODSCHAPPEN IN DE WAYEZSTRAAT?**

- 75% van de klanten woont in de buurt.
- 55% komt elke dag.
- 50% komt te voet en/of met het openbaar vervoer (buurtwinkels en elke dag)

Aandeel per vervoersmodus

**Part modale** des chaland's



• **WIE PARKEERT IN DE WAYEZSTRAAT?**

Dit is vrij moeilijk vast te stellen. Er is een groot verloop tijdens de dag: 85% tot maximaal 90% van de rode zone (parkeren > 2 uur) is overdag bezet. Dit komt overeen een gemiddelde bezetting van ongeveer 165 van de 185 beschikbare plaatsen. 's Avonds en 's nachts zijn ongeveer 60% van de parkeerplaatsen niet bezet (weinig buurtbewoners).

- **WAAROM MOET ER PLAATS GEMAAKT WORDEN VOOR FIETSEN ALS ER ZO WEINIG FIETSERS ZIJN?**

In het Brusselse Gewest is het aantal fietsers over het algemeen met 30% gestegen. Juist omdat er nog weinig voorzieningen zijn en fietsen in de buurt niet gemakkelijk is, zijn er voorlopig nog niet veel fietsers. Door in de buurt comfortabele en veilige fietsvoorzieningen aan te bieden, met andere woorden fietsstroken indien mogelijk, maar ook fietsstalling (box, openbare parking, enz.) zal het aantal fietsers in de buurt toenemen.

- **WAAROM NIET ENKEL EN ALLEEN BUSSEN INZETTEN?**

Rekening houdend met de capaciteit per eenheid van een bus ten opzichte van een tram zouden er 1,5 tot 2 keer meer bussen ingezet moeten worden, hetgeen een negatieve impact zou hebben, niet alleen voor de weggebruikers maar ook op financieel niveau.

### **3. HET SYSTEEM VAN BURGERPARTICIPATIE**

- **HOE SLUIT DIT PROJECT AAN BIJ HET GEMEENTELIJKE MOBILITEITSPLAN MOVE ANDERLECHT (GMP)?**

De uitwerking zal parallel verlopen. Het zijn twee verschillende projecten die dezelfde doelstellingen hebben.

- **WAAROM WORDT DE WAYEZSTRAAT APART BEHANDELD?**

In de globale denkoefening over de mobiliteit in Anderlecht is de Wayezstraat wel degelijk opgenomen. Het is echter nodig om met de Wayezstraat te beginnen en met spoed te handelen om de burgers niet in gevaar te brengen.

- **WANNEER EN WAAR KUNNEN DE BURGERS HUN MENING KENBAAR MAKEN?**

- Op **donderdag 9 mei 's avonds**, eerste informatievergadering om de inbreng te verzamelen van de burgers (buurtbewoners, Anderlechtenaren, handelaars) in het sociaal restaurant - Bergensesteenweg 593.
- Op **woensdag 22 mei overdag**, Sint-Guidocorso, tweede informatievergadering om de inbreng en meningen van de burgers te verzamelen.
- En op **donderdag 13 juni 's avonds** zal een derde informatievergadering plaatsvinden in het sociaal restaurant - Bergensesteenweg 593, waarbij de burgers nogmaals hun inbreng kunnen leveren en hun mening geven.
- Op **27 augustus, een voorontwerp van heraanleg**, waarin rekening gehouden wordt met de resultaten van de inspraakvergaderingen met de burgers, zal voorgesteld worden aan het College van Burgemeester en Schepenen.
- Op **5 september, 's avonds**, zal het voorontwerp opnieuw aan de burgers voorgesteld worden zodat zij opnieuw hun mening kunnen geven en voorstellen voor verbetering kunnen formuleren.
- Tijdens de week van 16 september, zal het definitieve project voorgelegd worden aan het College van Burgemeester en Schepenen.**
- Op **19 september 's avonds** zal het definitieve project voorgesteld worden aan de burgers in het Participatiehuis, Wayezstraat.
- De stedenbouwkundige vergunning moet ten laatste op 29 oktober ingediend worden.

- **WAAROVER KUNNEN DE BURGERS HUN MENING GEVEN IN DIT PROJECT?**

Tijdens de verschillende overlegmomenten kunnen de burgers hun kennis van het terrein delen. Het zijn tenslotte zij die in de Wayezstraat wonen, wandelen, hun inkopen doen, een gedeelte van hun dag doorbrengen: wij

stellen het op prijs dat zij hun ervaringen, hun noden en behoeften en hun visie op mobiliteit met ons delen.

Tijdens deze ontmoetingen zal ook duidelijke en transparante informatie verstrekt worden over de uitdagingen van het project en de technische beperkingen. Wij wensen dat iedere mogelijke optie voor het profiel van de toekomstige Wayezstraat voor iedereen duidelijk wordt. Sommige aspecten moeten behouden blijven, zoals voldoende plaats voor alle weggebruikers die toegang hebben tot de Wayezstraat (voetgangers, fietsers, openbaar vervoer, auto's, ...).

Ook al kan de Wayezstraat niet verbreed worden, haar herinrichting kan te baat genomen worden om de verschillende vervoersmodi comfortabel en veilig te laten samengaan. Wij beogen een samengang en een tegemoetkoming aan ieders behoefte in zoverre financiële middelen en technische beperkingen dit mogelijk maken. Er zullen keuzes gemaakt moeten worden, rekening houdend met de behoeften van de burgers en de technische beperkingen.

- **WIE ZAL DE INFORMATIEVERGADERINGEN LEIDEN?**

Het studiebureau Espaces Mobilités, met experten in burgerparticipatie van het bedrijf 21 Solutions.

- **WIE ZAL AANWEZIG ZIJN?**

Het studiebureau Espaces Mobilités, met experten in burgerparticipatie van het bedrijf 21 Solutions, en daarnaast ook vertegenwoordigers van de MIVB en van de gemeente.

- **WANNEER ZAL HET COLLEGE ZIJN GOEDKEURING GEVEN?**

Eind september 2019, na aanpassing van het huidige project op basis van de vergaderingen met de burgers, met het oog op de voorbereiding van de fase voor de aanvraag van de stedenbouwkundige vergunning.



## **4. DE BOUWERF**

### **• WELKE WERKEN ZULLEN EERST UITGEVOERD WORDEN?**

De werken zullen beginnen met de nutsvoorzieningen (de ondergrondse leidingen en kabels). Voor de rioleringswerken door VIVAQUA zal er sectie per sectie gewerkt worden, zodat de overige delen van de straat vrij blijven.

De MIVB zal vervolgens de tramsporen vervangen en zorgen voor de coördinatie van de herinrichting van de openbare ruimte, waarbij eveneens per sectie zal gewerkt worden en zodra mogelijk. De verschillende fasen van de werken zullen vermeld zijn in het dossier voor de aanvraag van een stedenbouwkundige vergunning.

### **• WAT ZULLEN DE GEVOLGEN ZIJN EN WELKE MAATREGELEN ZULLEN GENOMEN WORDEN OM DE HINDER TE BEPERKEN?**

#### **Omleiding van het verkeer**

- Afhankelijk van de fase van de werken zal het verkeer en het parkeren beperkt of zelfs verboden worden in het gedeelte waar gewerkt wordt.
- Er zullen verkeersborden geplaatst worden op en voor de werf om de automobilisten te waarschuwen.
- Ter plaatse wordt een permanentie voorzien waar informatie zal verstrekt worden.
- Er zullen berichten bezorgd worden in de brievenbussen en in de handelszaken vóór de aanvang van iedere nieuwe fase van de werken.
- De gemeente en de MIVB zullen voor iedere nieuwe fase informatievergaderingen organiseren.
- Aan de handelaars wordt de mogelijkheid geboden om een afgevaardigde te laten deelnemen aan de werfvergaderingen. Deze persoon kan dan zorgen voor de follow-up bij de handelaars.

#### **Huisvuilophaling**

Afhankelijk van het gedeelte van de straat waar gewerkt wordt, zal een speciale plek voorzien worden waar huisvuil bijeengebracht kan worden voor ophaling. Deze speciale plekken zullen afgebakend worden aan het begin en het einde van het straatgedeelte waar gewerkt wordt. De buurtbewoners en handelaars zullen van de wijzigingen op de hoogte gebracht worden via berichten in hun brievenbus en tijdens vergaderingen.

#### **Verhuis**

Bij een verhuis moeten de verhuisdata zo snel mogelijk doorgegeven worden aan de werfverantwoordelijke die zal zorgen voor een optimale bereikbaarheid van het huis op het ogenblik van het verhuis.

**Privé-werken**

In geval van privé-werken in een woning of winkel moeten de data hiervan zo snel mogelijk doorgegeven worden aan de werfverantwoordelijke die zal zorgen voor een optimale coördinatie met de werken in de straat.

**Leveringen**

Afhankelijk van het gedeelte van de straat waar gewerkt wordt, zullen speciale plekken voor parkeren en lossen voorzien worden aan het begin en het einde van het gedeelte waar gewerkt wordt. De handelaars zullen van de wijzigingen op de hoogte gebracht worden via berichten in hun brievenbus en tijdens vergaderingen.

• **ZULLEN DE BUURTBEWONERS EN DE HANDELAARS BIJGESTAAN WORDEN TIJDENS DE WERKEN? HOE?**

De MIVB heeft voor deze werken een nieuw begeleidingsprogramma uitgewerkt. Dit programma omvat de bezorging van berichten over de vooruitgang van de werken, de aanstelling van een contactpersoon, de aankleding van de werfomheiningen en een gerichte ondersteuning van de handelaars, niet alleen tijdens de werken maar ook bij het einde ervan.

De gemeente zal eveneens maatregelen nemen: zij zullen uitgewerkt worden op basis van het definitieve project.

• **WAT ZAL DE IMPACT ZIJN OP DE JAARMARKT EN DE KERSTMARKT?**

Deze markten zullen doorgaan maar zullen waarschijnlijk op een andere locatie plaatsvinden.