

# BEVRIJDINGSLAAN-SEGHERSPLEIN-PHOENIXSTRAAT

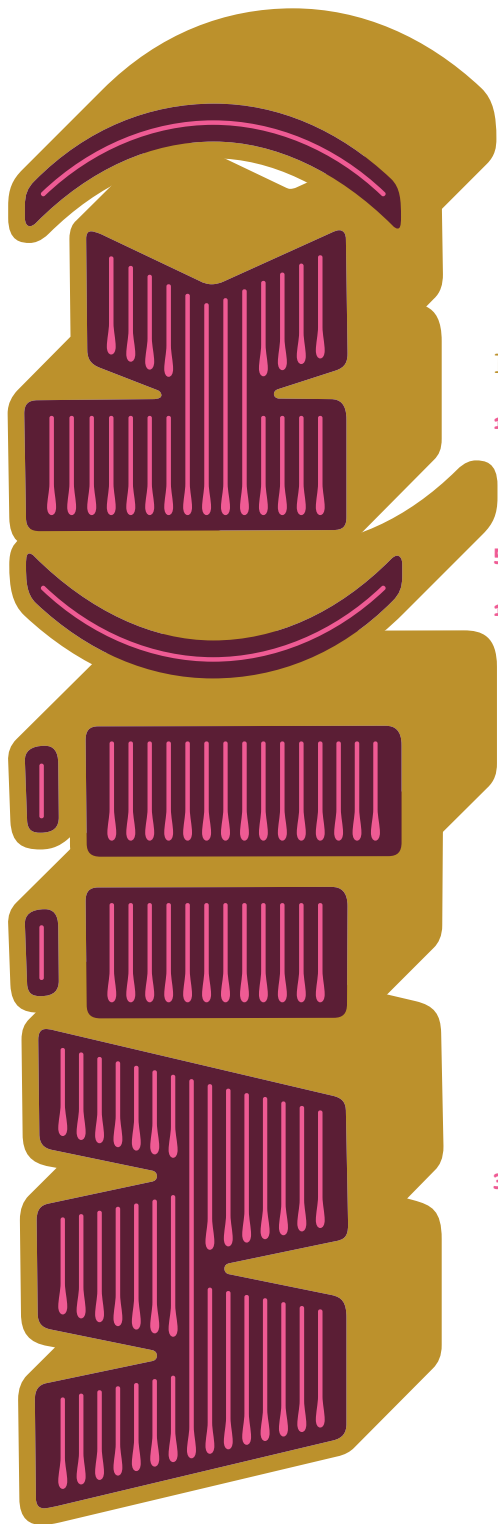
De winkelas

Hoog tijd om  
een versnelling  
hoger te schakelen

## ROAD BOOK

Bewoners en Handelaars  
van de Brugse Poort,  
Experten in Lokale Ervaring,  
samengebracht onder  
de noemer **Wij(k)**

29 mei 2019  
Gent



## INHOUDSTAFEL

### **1 Aanleiding en achtergrond**

De kracht van het citaat  
Achtergrond

### **5 Methodiek**

### **11 Analyse**

#### **11 Wat is er op de BSP?**

Handelszaken  
Leegstand

#### **18 Hoe ziet het eruit?**

Mooi en waardevol of ook totaal niet  
Straatinrichting  
Vuil en afval  
Voetpaden, goten en parkeerstrookinrichting

#### **24 Hoe gaat het eraan toe?**

Straatactiviteiten  
Verkeer  
Parkeren  
Laden en lossen

### **33 Afsluitende bedenkingen**

# 1 Aanleiding en achtergrond

## De kracht van het citaat

Eind november 2018 wordt in Gent een nieuw stadsbestuur gevormd. Op dat moment woedt, vooral in de wijken Rabot en Brugse Poort, al een hele tijd een debat over de knips, die in het kader van het Gentse circulatieplan geïnstalleerd werden. Wat de Brugse Poort betreft, gaat het om de knip die doorgaand autoverkeer naar en vanuit het centrum over de Bargiebrug onmogelijk maakt. Bij monde van kersvers burgemeester Mathias De Clercq spreekt het stadsbestuur zich vrijwel onmiddellijk uit over de fel besproken knips en neemt aldus positie in:

*“Kijk de knips is één ding, en die blijven; we gaan voor de wijken, we gaan investeren in de wijken; woonkwaliteit, openbaar domein verbeteren, het handelsapparaat versterken; laat dat heel duidelijk zijn, we kiezen voor de toekomst” (VTM nieuws 30/11/2018).*

De knips blijven dus, en naar aanleiding van vragen betreffende die knips tijdens de eerste gemeenteraad onder het nieuwe bestuur antwoorden zowel burgemeester Mathias De Clercq als eerste schepen Filip Watteeuw gelijkaardig:

*Burgemeester Mathias De Clercq (Open Vld) [...] “We zullen sterk investeren in het openbaar domein van het Rabot en de Brugse Poort om die wijken aangenamer te maken”, [...] “We zullen de komende jaren sterk investeren in de opwaardering van het openbaar domein van de Wondelgemstraat en de Bevrijdingslaan en we zullen het handelsapparaat versterken.” [...]*

*Schepen van mobiliteit Filip Watteeuw (Groen) trad hem bij. “We zullen de leefkwaliteit in die wijken aanpakken met aanpassingen in de publieke ruimte. We moeten die straten aangenaam maken om te vertoeven, te wonen en te winkelen en dat zijn die straten momenteel niet. We moeten meer doen om de buurt op te waarderen.” (HLN, 29/01/2019)*

Deze uitspraken, die bovendien op verschillende plekken herhaald werden, zijn erg opvallend door de grote **beloftes** die ze inhouden, onder meer voor de Brugse Poort en meer specifiek zeker ook voor haar handelsapparaat.

Ze klonken ons onmiddellijk als muziek in de oren. Ze moesten in dikke letters uitgeprint en ingekaderd worden. Maar vooral: ze mochten niet uit het oog verloren of vergeten worden, want in het slechtste geval hadden deze beloftes enkel tot doel om de gemoederen tot bedaren te brengen.

In het beste geval vormden ze de voorbode van een werkelijk toekomstig engagement naar onze wijk en de handelaars toe. Wij kozen voor de tweede optie. Hetgeen ons dus te doen stond, was het ijzer te smeden nu het heet was, en direct met die uitspraken aan de slag te gaan. Zo zouden we in één klap getuigen van ons voornemen dat we deze reuzekans niet zouden laten voorbijgaan én konden we ons enthousiasme over de inhoud van de uitspraken tonen en concreet maken.

**Investeren** in de wijk maakt de kern uit van de gedane beloftes. Vanuit de overtuiging dat de mensen in de wijk ‘experten in lokale ervaring’ zijn, zijn wij dus het best geplaatst om aan te geven hoe wij de wijk dagdagelijks zien en beleven en welke investeringen daarom aan de orde kunnen zijn. We dachten nog eens aan de schamele paar kerstballen die jaarlijks in ons wijkdeel refereren aan de grote geldsommen die met dezelfde reden voor het centrum worden uitgegeven, en besloten om direct aan de slag te gaan.

## **Achtergrond**

Hoe komt het dat wij van Wij(k) de noodzaak en de goesting voelden om te doen wat we de afgelopen maanden gedaan hebben? Wat ligt ten gronde aan deze reactie om, naar aanleiding van een aantal beloftes, zo snel een buurtactie op te zetten?

Om dat te begrijpen moeten een aantal zaken over de Brugse Poort en uit haar recente verleden geschetst worden.

Zoals uit de methodiek (deel 2) zal blijken, hebben we ervoor gekozen om specifiek rond de winkelas **Bevrijdingslaan–Seghersplein–Phoenixstraat** te werken. Dit is logisch aangezien ook in de beloftes reeds expliciet naar dit lokale handelsapparaat verwezen werd, en omdat de effectieve en de symboolwaarde van deze as voor de hele buurt erg groot is.

De as weerspiegelt veel van wat de wijk in haar vele dichtbebouwde straatjes herbergt. Ze etaleert haar diversiteit in evenzovele uitstalramen en verleidt de buurtbewoners om van de heerlijkheden die ze aanbiedt, te komen proeven. Het is zeker veruit de drukste plaats van de wijk. Voetgangers, fietsers, brommers, auto's, camions en bussen: allen zijn ze in groten getale aanwezig en banen zich een weg, vaak op hun meest eigenzinnige manier. Naast het shoppen of de pure passage is de straat een plek van korte of langere ontmoeting. Op straat of aan de dorpel van winkels, cafés en koffiehuisen staan steeds mensen te kletsen. Ook bij de kappers en de horecazaken gaat het er heel sociaal aan toe.

Kloppend hart van een wijk ben je natuurlijk niet enkel in goede dagen. De straat heeft af te rekenen met een aantal permanente en terugkerende euvels. Vaak wordt het imago van de hele Brugse Poort besmeurd door onfrisse praktijken die zich vooral in deze straat én zeer zichtbaar afspelen.

Het resultaat is een dubbel beeld, dat zowel een erg levendige winkelstraat met tientallen goede handelszaken inhoudt, als een plaatje waar serieuze krassen op zitten. Over al het waardevolle dat aanwezig is, maar ook over die krassen zullen we het in dit document uitgebreid hebben.

De situatie van de Bevrijdingslaan houdt de gemoederen al veel langer bezig. Tezamen met een veranderende stad kwam er ook een veranderende wijkwinkel. Reeds jaren en zelfs decennia gaan in de Brugse Poort stemmen op die pleiten voor meer **aandacht** en zorg voor haar centrale as. Toch stellen we vast dat, uitgezonderd enkele kleine ingrepen en het realiseren van minimale individuele ondersteuning (subsidies), men wat het grotere geheel betreft, in het verleden niet veel verder gekomen is dan enkele beloftes en het steeds naar de toekomst doorschuiven van mogelijke investeringen (heraanleg Seghersplein, vertramming lijn 3).

We denken dat dit gebrek aan aandacht te maken heeft met het feit dat het handelsbeleid van de Stad Gent gedurende lange tijd duidelijk zeer tuk was op haar sfeergebieden in het centrum. Wijken zoals de Brugse Poort en dus ook haar centrale winkel, blijken de economische stadsorganen maar moeilijk te kunnen enthousiasmeren.

Tot 2015 werd onder impuls van de dekenij de Bevrijdingslaan éénmaal per jaar omgetoverd tot een druk bezocht zoet festijn van braderiegeuren en rommelmarkt. De dekenij werd ontbonden en zo werd 2016 het eerste jaar zonder braderie. Ook de collectiviteit van de handelaars ging daarmee van zwak naar onbestaande.

Het spijtige is vooral dat er bijzonder weinig gebeurt, terwijl er grote nood is aan detectie, analyse, monitoring, ideeën, ... die kunnen leiden tot een succesvolle aanpak van de uitdagingen en tot het uitzetten van en investeren in beloftevolle lijnen voor de toekomst.

Een ander parallel verhaal kruist in 2017 onze winkelas: het Gentse Circulatieplan.

Voor de Brugse Poort betekent dit vooral de knip op de Bargiebrug. Deze knip heeft tot doel het doorgaand verkeer van buiten de Brugse Poort richting centrum en omgekeerd, en dus het onnodig in de wijk rijden, onmogelijk te maken. Deze knip werd zonder flankerende maatregelen gerealiseerd. Op 3 april 2017 was de knip een feit; voor de bewoners en handelaars zou gaandeweg moeten blijken wat dat dan betekende. Op 30 maart 2019 konden we in de krant lezen dat schepen Watteuw ondertussen eerlijk toegeeft dat ze *“de handelaars beter hadden kunnen begeleiden”* (DS 30/03/2019).

De beslissing over de knip staat hier niet ter discussie. In de hele wijk zijn zowel voor- als tegenstanders van de knip terug te vinden, ook bij de handelaars. Het is niet onze betrachting om meer koren op deze molen te gooien.

## 2 Methodiek

Vanuit de wijk werd een aantal keer geprobeerd om de situatie van de Bevrijdingslaan-Phoenixstraat aan te kaarten. In de laatste tien jaar gebeurde dat onder meer onder impuls van de (Precaire) Puzzel die met een werkgroep “Bevrijdingslaan” de stad poogde aan te zetten tot meer betrokkenheid en initiatief. Trafiek vzw schreef een concreet voorstel onder de naam “BP uw superbuurt” en trok daar eerst mee naar de stad (njet) en vervolgens naar het Burgerbudget (njet).

Te gepasten tijde is er altijd wel iemand die aan de mouw van de pers trekt om nog eens de broodnodige aandacht voor de Brugse Poort en haar winkelas op te eisen (DG 28/11/2017, DG 06/11/2018). De pers heeft hier duidelijk oren naar, maar iedereen beseft dat we in feite om de zoveel tijd ongeveer dezelfde plaat opzetten en dat de muziek die we spelen op de Botermarkt kennelijk niet graag beluisterd wordt.

Als het nieuwe bestuur dan zélf, begin januari 2019 expliciet de belofte voor investeringen na de knip herhaalt, geeft dat toch energie om er nog eens een lap op te geven. Een aantal zaken zijn bij deze ‘lap’ belangrijk:

- ▶ het richt zich op de door het nieuwe stadsbestuur beloofde investeringen
- ▶ het gaat niet over de knip ‘an sich’ (voor/tegen), maar over de situatie ‘post-knip’ (de knip is een feit)
- ▶ het moet een initiatief zijn dat divers is qua deelname en steun
- ▶ de handelaars moeten er nauw bij betrokken zijn
- ▶ het moet een onafhankelijk initiatief zijn
- ▶ het is een initiatief vanuit de wijk zelf

Om de betrokkenheid van de handelaars zo groot mogelijk te maken, werd beslist op zoek te gaan naar een **leegstaande winkel** op de Bevrijdingslaan, die dan als uitvalsbasis voor het project zou kunnen dienen.

Er werd een naam voor het traject gevonden, even eenvoudig als sterk: **Wij(k)**. Collectiviteit en de buurtdimensie kunnen niet veel beter in één woord gevat worden.

Er werd een pand voor Wij(k) gevonden: de oude leegstaande (post-)winkel op de Bevrijdingslaan 136. Met een contract voor drie maanden, een brandverzekering en een stapel stoelen en tafels in bruikleen van de

Kringwinkel Open Plaats, had Wij(k) de materiële contouren geschapen om van start te gaan.

Om de **eerste bijeenkomst** bekend te maken, koos Wij(k) voor een dubbele strategie: veel energie naar het warm maken van de handelaars via deur aan deur bezoeken, en het gebruik van affiches, flyers en sociale media om andere buurtbewoners te betrekken. Alle handelaars van de Brugse Poort kregen een affiche (mét uitleg) die overal ook duidelijk geëxposeerd werd. Alle handelaars kregen flyers om hen persoonlijk uit te nodigen en ook om in hun handelspand voor de klanten te leggen. Wij(k) was vertrokken.

Focus van de oproep:

- ▶ citaten De Clercq en Watteeuw betreffende de beloftes
- ▶ strategie: niet wachten maar ageren, en zelf al een aanzet geven
- ▶ belang van collectiviteit en diversiteit

Op dinsdag 19 maart 2019 kwamen 44 (!) buurtbewoners en handelaars samen in de Wij(k)winkel. Elk om beurt kon vertellen waaraan de beloofde investeringen zouden moeten besteed worden. Heel wat verzuchtingen, frustraties, ideeën, analyses, opmerkingen en emoties werden uitgesproken en gedeeld. Onmiddellijk lag een veelheid aan interessant materiaal op tafel. Deze rijkdom verwonderde ons niet en was helemaal in lijn met ons uitgangspunt dat wij als lokale handelaars en buurtbewoners dé ‘experten in lokale ervaring’ over onze wijk zijn.

Dan begon het denkwerk, pogingen om structuur aan te brengen: hoe hier een lijn in te krijgen waarmee we aan de slag konden?

Al het aangebrachte werd thematisch ingedeeld.

Zouden we nu kiezen voor één van deze thema’s? Ons opdelen per thema?

Over één zaak was iedereen het eens: heel veel van wat verteld werd, heeft te maken met allerhande claims op de ruimte; ruimte die échter afgebakend en beperkt is en waarover onvermijdelijk keuzes moeten gemaakt worden.

Aangezien Wij(k) zich er sterk van bewust is dat Wij(k) niet kan spreken voor alle handelaars of alle bewoners van de Brugse Poort, hebben we beslist ons niet uit te spreken over keuzes voor of tegen een bepaalde ingreep of maatregel.



Bovendien is het onze overtuiging dat het de verantwoordelijkheid van het stadsbestuur is om op basis van wat er in de buurt leeft en geopperd wordt, de beslissingen te nemen die de beste resultaten garanderen voor de hele buurt.

We beslisten daarom te doen wat we volgens ons wél konden doen, met name het in beeld brengen van waarover het in feite gaat en dus ook moet gaan. Als er dan geïnvesteerd zal worden, op welk terrein komt men dan terecht? Wat is de startpositie voor die investeringen?

Om zo'n analyse ook haalbaar te maken, beslisten we ons te focussen op de belangrijkste winkelas van de Brugse Poort, lopende van het kruispunt met de Rooigemlaan tot aan de knip, zijnde de straten Bevrijdingslaan en Phoenixstraat met daartussen het Seghersplein.

Bovendien zijn we van mening dat de meeste uitdagingen die zich in de Brugse Poort in het algemeen stellen, zich ook op deze winkelas manifesteren. Zodoende laten we de Bevrijdingslaan-Phoenixstraat via het gelopen traject exemplarisch zijn voor situaties uit de bredere buurt.

We beseffen dat hetgeen we gedaan hebben, in feite niet het werk is van vrijwillige handelaars en bewoners. We hebben het wél met veel goesting en overtuiging gedaan. Omdat we vreesden dat er anders misschien weer niets zou gebeuren en omdat we hopen hiermee een bal aan het rollen te brengen die niet meer zal stoppen met rollen. Omdat we bovenal hopen dat het stadsbestuur en de stadsdiensten zelf ook achter die bal gaan staan en er een sjot op willen geven.

### **De inventarisatie van de Bevrijdingslaan-Seghersplein-Phoenixstraat**

Om een beter zicht te krijgen op alle facetten van de winkelas, organiseerde Wij(k) vier **wandelingen**.

Buurtbewoners en handelaars werden uitgenodigd om, voorzien van een clipboard met opdrachtblad en papier, de straat af te stappen. Elke 'wandelaar' kreeg een specifieke opdracht en waar dat kon werd ook gevraagd het vastgestelde te lokaliseren (ter hoogte van welk huisnummer). Er waren negen **aandachtspunten**: handelsactiviteiten, verkeer, leegstand, schoon, parkeren, lichtreclames, afval, straatactiviteiten en voetpaden. Iedereen was het er roerend over eens dat zo'n

toegespitste aandacht op de grond, de gevels, de gebeurtenissen,... tot een betere blik op de zaak leidde, zowel wat de details als het geheel betrof. Alle informatie werd verwerkt en samengebracht in één groot bestand.

Deze wandelingen werden daarna nog gedaan met een groep kinderen en met een aantal met de buurt gelinkte architecten. Na een aangepaste inleiding in de winkel, gingen we gezamenlijk op stap. Ook deze uitwisselingen zorgden voor extra aanvullingen. Ze toonden vooral aan dat ieder met eigen ogen en op basis van eigen ervaring interessante zaken in verband met deze straten in te brengen heeft.

Ook **in de winkel** werd continu voor input gezorgd. Van zodra de vensters van het winkelpand opnieuw proper transparant waren en er belettering op aangebracht was, zag je al wie aan het winkelraam voorbij schuifelde, nieuwsgierig naar binnen kijken. Erg opvallend was daarbij te zien dat het verschijnen van de Wij(k)winkel als iets heel positiefs ervaren werd. Mensen zijn heel content als daar waar niets was plots iets te gebeuren staat. Er werd nogal wat afgezwaaid van buiten naar binnen en omgekeerd in die 3 maanden.

Gezeten aan het kleine tafeltje achter het grote uitstalraam was de ideale plek om de straat in haar dagdagelijks ritme te observeren. Je kon er leren dat sommige zaken er permanent zijn, maar ook dat er een andere Bevrijdingslaan is voor elk moment van de dag. Je kon er punten en komma's zetten bij dingen die al ingebracht waren, maar die nog nuance vereisten.

Aan het tafeltje achter het venster zitten, betekende trouwens steeds dat er wel iemand binnenliep. Dit resulteerde dikwijls in heel interessante gesprekken over ervaringen met de winkelas. Ook deze gegevens werden genoteerd en meegenomen in de analyse.

Wij(k) nodigde in de winkel ook de gemeenschapswachten uit, aangezien ook zij zich gedurende vele uren en met opmerkelijke blik langs deze straten voortbeweegen. Een interessante babbel was het resultaat. Dergelijke babbels zouden natuurlijk met nog veel meer mensen gekund hebben en ook nodig zijn.

Dit **resideren óp de plek zelf** en voor een langere periode is erg belangrijk om te proberen een zicht te krijgen op hoe het er hier nu echt aan toe gaat. Dit ingebed en nabij zijn, is erg belangrijk voor al wie met deze buurtcontext aan de slag wil. Stad Gent zou zich hier veel meer van bewust moeten zijn en zou in zo'n benadering moeten investeren.

We wilden nog heel graag met andere relevante groepen spreken: jongeren, mensen die van een rolstoel gebruik moeten maken, ouders met buggy's, bewoners, de postbodes, de parkeerwachten, de politieagenten, diverse ambtenaren, ... maar aangezien het hier een vrijwilligersproject van korte duur betreft, hebben we eind april beslist om te stoppen met het verzamelen van informatie, zodat we aan het verwerken ervan konden beginnen.

Op dinsdag 23 april hielden we in de winkel opnieuw een open **vergadering** waar een algemene **stand van zaken** werd voorgesteld. De handelaars werden persoonlijk met een papieren flyer uitgenodigd, de buurtbewoners via sociale media.

Een aantal belangrijke zaken werd op deze vergadering beslist: hetgeen er nog moest gebeuren, het concept van het road plan en het road book (zie verder) en we prikten de resterende data, inclusief het finale moment van ontmoeting met het college van burgemeester en schepenen.

Aansluitend deden we nog een kleine verkeerssnelheidsproef op de Bevrijdingslaan. Aan een klein uurtje snelheid meten met een speedgun hadden we genoeg om een aantal van onze inschattingen te bevestigen, maar ook om die kwalitatief te kunnen bijsturen.

In de maand mei werd gewerkt aan de ingrediënten voor '**de finale**': road plan en road book.

Het straatplan, **Road Plan**, behelst een visuele presentatie van de as Bevrijdingslaan-Phoenixstraat van 4 meter lang. Op zaterdag 18 mei lieten we al onze creatieve duivels op deze print los en probeerden er zoveel mogelijk van onze verzamelde gegevens op aan te brengen. De bedoeling is hetgeen over de winkelas verteld wordt, te vergezellen van een straatverbeelding. Het uiteindelijke resultaat staat in één oogopslag symbool voor de drie maanden Wij(k)werk, wat natuurlijk van een geschreven document niet kan gezegd worden.

Dat geschrevene, het **Road Book**, is wat u nu aan het lezen bent en waar het ons allemaal om te doen was. In dit document staat alles wat wij op basis van ons project aan het college van burgemeester en schepenen willen vertellen. Het geeft een overzicht van het waarom, het hoe en het uiteindelijke resultaat van het ganse project. We hopen dat het voor het college de aanleiding kan vormen om met veel enthousiasme het werk waarmee wij al begonnen zijn verder te zetten.

Op dinsdag 21 mei werd een eerste versie van het road book aan de wij(k)deelnemers voorgelegd. In de week erna werd de feedback verwerkt en werd de tekst vormgegeven.

Op woensdag 29 mei 2019 kwam aan het Wij(k)project een einde. Toen werden in de Wij(k)winkel road plan en book aan het college van burgemeester en schepenen overhandigd.

Hier stopt ons werk. Nu is het aan de Stad en haar verantwoordelijken. We denken absoluut voldoende inspiratie en overtuiging geboden te hebben om de beloofde investeringen te gaan bestuderen, uitdenken, concretiseren en uitvoeren.

### 3 Analyse

*Opmerking: “BSP” staat vanaf hier voor de “winkelas Bevrijdingslaan-Seghersplein-Phoenixstraat”*

Hetgeen we vernomen, ervaren, vastgesteld en gevoeld hebben, werd verwerkt onder de volgende drie sferen: “WAT is er op de BSP?”, “Hoe ZIET het eruit?”, en “Hoe GAAT het er aan toe?”.

We schrijven over de situatie zoals ze is, het betreft hier immers een inventaris. We herinneren eraan dat voorstellen of oplossingen geven niet onze focus was, aangezien we in deze fase als Wij(k) niet richtinggevend willen zijn. Hier en daar hebben we wel een bedenking, een kans of een idee vermeld.

### 3 A Wat is er op de BSP? / Handelszaken en leegstand op de BSP

#### **Handelszaken**

Tijdens de maand (april 2019) van onze inventaris telden wij op de BSP **107** handelszaken.

Dat is een heel mooi en groot aantal. Er is grote tevredenheid over zowel het aanbod als de kwaliteit van de producten. We mogen stellen dat hierover grote eensgezindheid heerst. Heel veel van deze winkels bestaan al jarenlang en zijn stabiele gevestigde waarden. Het verloop zit volgens ons eerder in steeds dezelfde panden, waar zaken uitgeteerd worden maar niet echt van de grond komen. We vermoeden dat voor de duurtijd van een handelszaak het eigenaarschap een grote rol speelt. De vraag of de handelaar al dan niet ook de eigenaar van het pand is, en of de eigenaar zich engageert voor het pand zijn daarom erg belangrijk (maar voor ons niet toegankelijk).

Bevrijdingslaan 78 <i>+ 1 crèche, 5 vzw's, 3 vrije beroepen (38 oneven, 40 even nrs)</i>	Seghersplein 6 <i>+ WGC, De Post, 1 vakbond</i>	Phoenixstraat 23 <i>+ 2 vzw's</i>
---	--	--------------------------------------

Ingedeeld naar soorten zaken (branche) geeft dat:

kapsalon	16	huisraad	3	patisserie	1
café	15	kansspelen (uniek)	3	juwelier	1
snack/resto/takeaway	12	apotheek	2	accessoires	1
dagwinkel/tabak/drank/ voeding/ niet vers	8	decoratie/meubelen	2	geldtransfert	1
bakkerij	7	elektro/telecom	2	begrafenisondernemer	1
kledij	6	viswinkel	2	reisbureau	1
groenten/voeding/ kruidenier/vers	6	rijschool	2	keukens	1
slagerij	5	wassalon	2	schoenmaker	1
		speciaalzaak (arab, afro)	2	tapijten	1
		nachtwinkel	2	verzekeringen/bedrijfsadvies	1

Er is een *duidelijke top 3*: kapsalons, cafés en resto's; samen zijn ze goed voor bijna de helft van de zaken. Daarnaast is er een serieus aanbod aan dagwinkels die niet verse producten aanbieden. Dat gaat van sigaretten en drank over kranten en heel wat droge voeding. Er is een goed aanbod (20%) van versproducten voor brood (7), groenten (6) en vlees (5). Er zijn 6 kledingwinkels.

Verder is er van alles wat (zie kolom 2 en 3). Daarbij vallen nog de 3 plekken op die enkel gokspelen aanbieden.

De branche levensmiddelen is goed vertegenwoordigd. Binnen deze tak zijn er bakkerijen, verse groenten, slaggers, viswinkels en heel wat dagwinkels met droge voeding. Er zijn een aantal grotere supermarkt-achtige winkels die zowel verse voeding als een groot assortiment droge voeding aanbieden. De perceptie overheerst bij velen dat de BSP bezaaid is met groentewinkels, maar dat klopt in feite niet (6).

Over het verdwijnen van de Carrefour supermarkt is heel wat te doen geweest. Ook ons onderzoek bevestigt dat dit door heel veel mensen als een groot gemis ervaren wordt, aangezien zij net daarheen gingen voor (westerse) producten die zij in de andere zaken niet vinden, producten die in de Carrefour ook aan betaalbare prijzen te vinden waren. Dit werd door mensen van heel diverse achtergrond aangehaald. Het zijn vooral bepaalde (bekende) merkproducten die ze missen en veel mensen gaan nu buiten de wijk naar een gelijkaardige supermarkt om toch aan die hun bekende artikelen te geraken. Wat voor de BSP bovendien jammer

is, is dat die mensen aangeven hierdoor (bijna) niet meer op de BSP te winkelen. Vroeger deden ze dat wel, en het kon gerust gebeuren dat ze tijdens hun Carrefourbezoek ook eens een andere winkel op de BSP aandeden.

Kledingwinkels zijn er niet zoveel, zeker niet voor vrijetijdskleding. De helft van de kledingwinkels biedt exclusieve (dames-)feestkleding aan en is hiervoor zeer gerenommeerd binnen en buiten Gent. Er is momenteel geen enkele schoenwinkel of lingeriewinkel op de BSP en ook kinder- en sportkledij vind je er niet. Misschien liggen hier mogelijkheden, tenzij mensen voor het aanschaffen van kledij sowieso toch naar het centrum trekken.

Winkels die zich richten op alles wat te maken heeft met vrije tijd, zoals hobby- sport of spelartikelen zijn er *niet*. Ondanks het groeiend aantal fietsers is er geen fietswinkel. Er is geen boekhandel, bloemen- en plantenwinkel of doe-het-zelfwinkel.

Een wasmachine, koelkast of diepvries kan je op de BSP niet meer vinden.

Het **aantal** kapsalons op de BSP is op z'n minst opzienbarend. Er zijn er zoveel dat zich absoluut de vraag stelt hoelang dit houdbaar is? Op topmomenten zoals tijdens de weekends en aan de vooravond van feestdagen is het wel overal een drukte van jewelste en het moet gezegd dat velen ervan erg gezellige en dikwijls zeer sociale plekken zijn. Wat kennelijk steeds beter bekend raakt in de Brugse Poort (en daarbuiten), is dat deze kappers zeer goed en erg betaalbaar zijn.

Over het aantal snackbars kan hetzelfde gezegd worden. Zo zijn er heel veel erg gelijkaardige snacks met hetzelfde aanbod van pita en vleesgrill. We moeten ons de vraag stellen of dit commercieel leefbaar is.

Wat verder nog opvalt, is dat de diversiteit van de wijk niet goed gerepresenteerd wordt binnen een aantal branches waar dat van belang zou kunnen zijn. Binnen elk genre is er meestal wel eentje anders, maar het merendeel is nogal gelijkaardig. Zo zijn 4 van de 5 slaggers halal en is slechts 1 (en binnenkort geen) van de 7 bakkers een klassieke 'Belgische' bakkerij. Hetzelfde kan gezegd worden van de cafés, die wat

dat betreft ook een erg snelle evolutie doorgemaakt hebben. Wat de eetgelegenheden betreft, delen vele zaken grotendeels hetzelfde menu.

In 2 van de 3 zaken word je door een man bediend. In 1 op de 5 staat een vrouw achter de toog.

Gegeven de bevolkingssamenstelling van de Brugse Poort (50% 'wit') klopt met het aandeel 'witte' handelaars (8%) iets niet en lijkt het wel alsof de BSP opgehouden heeft in die zin divers te zijn. De complexe redenen hiervan achterhalen, zou zeer interessant zijn. Daar waar het merendeel van de niet-witte handelaars vroeger vooral Turken en Maghrebijnen betrof, is er nu meer diversiteit.

De vaststellingen betreffende de handelaars, reflecteren zich voor een stuk ook in de samenstelling van het winkelend volkje op de BSP, dat hier deels gelijk mee loopt (kleiner aandeel 'wit').

We moeten ons afvragen of we op het gebied van handelaarsaanbod een segregerende beweging aan het meemaken zijn op de Brugse Poort, waarbij 'witte' zaken zich steeds meer in de andere straten van de wijk vestigen, en de BSP dus duidelijk links laten liggen.

*Heel veel Brugse Poorters winkelen op de BSP, maar een significante groep doet dat niet of minder en dat is een opvallende vaststelling. Een nog betere match tussen buurtbewoners en winkelconcepten houdt opportuniteiten voor de BSP in.*

Uit onze observaties blijkt dat er doorgaans **veel meer mannen dan vrouwen** op de BSP te zien zijn, zeker op bepaalde uren. Dit heeft volgens ons rechtstreeks te maken met hetgeen de BSP aanbiedt. Het overgrote deel van de kapsalons en de cafés (de meest voorkomende zaken) richt zich exclusief op mannen. Ook in de snackbars vind je (zeker 's avonds) dikwijls voor het merendeel (jongere) mannen. Sigarettenwinkels worden (dikwijls met auto's) druk bezocht door (jonge) mannen. De drie wedkantoren worden exclusief door mannen bezocht. Dit is des te meer opvallend als je ziet welk soort zaken het hier betreft: het zijn vooral plaatsen waar je een tijdje verblijft. En zodoende is de BSP voor veel mannen een plek voor vrije tijd en ontmoeting, om een tijdje te verblijven en je te laten verwennen. Voor vrouwen is ze dat veel minder. Hun is het vooral om de winkels en hun boodschappen te doen en dan terug naar huis. In de winkels en op straat zijn er voor beiden wel veel sociale contacten.



*De BSP wordt gekenmerkt door een veel grotere en andersoortige aanwezigheid van mannen ten opzien van vrouwen. Ook dat is een opvallende vaststelling, die zelfdertijd opportuniteiten voor de BSP inhoudt.*

Nog niet zo lang geleden waren hier nog zeker vier banken. Vandaag blijft daar geen enkele van over. De drastische daling van het aantal bankkantoren is een wijkoverstijgend fenomeen, maar op de BSP is het wel erg snel en heel radicaal gebeurd. Het socio-economische profiel van de Brugse Poort is voor bankkantoren duidelijk niet interessant genoeg en dus werd de wijk al snel afgestoten. **Geldzaken** moeten mensen nu online of elders gaan doen. Gelukkig is er nog één publieke geldautomaat overgebleven (+ binnen bepaalde uren de automaat in het Postkantoor), maar met deze machine mag dan ook echt niets misgaan. Dikwijls staat er een lange rij wachtenden, vaak is de machine leeg of is er nog slechts één bepaald soort briefjes te krijgen.

*Ook op de BSP kan je op veel plekken met een bankkaart betalen, maar de cashcultuur is nog zeer aanwezig en voor het handelsgebeuren is het zeer belangrijk dat de beschikbaarheid van cash geld op deze winkelas zou verbeteren en zeker niet verloren gaat.*

Wanneer zijn al die winkels **open**? Heel wat winkels zijn tot 20u open, heel wat snacks tot middernacht. Wat opvalt is dat wij slechts 2 nachtwinkels (sigaretten, drank, droge voeding) telden. De glorieitijd van de nachtwinkels is duidelijk voorbij. Wel is het zo dat veel van de dagwinkels, en zeker diegene waar ook tabak verkocht wordt, volgens ons met sterk glijdende uren werken, waardoor ze ook 's avonds behoorlijk lang open blijven. Ook de wedkantoren zijn redelijk laat open, maar daar gebeurt alles letterlijk op een soort anoniem eiland achter geblindeerd glas, dus veel sociale controle valt van deze zaken niet te verwachten. Vooral tijdens de koudere maanden is de straat vanaf een bepaald uur en absoluut vanaf middernacht serieus leeg en verlaten. Het zijn de uren waarop heel veel mensen vermijden er te komen en waarop er soms heel snel door de BSP gereden wordt.

Gelukkig duurt deze 'doodsheid' niet heel lang, want de meeste bakkerijen zijn om 5 uur al terug open!

Over culturele in- of ontspanning op de BSP kunnen we kort zijn: niet te vinden. Organisaties zoals Bij' De Vieze Gasten hebben er in het verleden wel al enkele culturele activiteiten georganiseerd.

Verder telt de BSP twee apotheken maar opvallend weinig andere vrije beroepen (een opportuniteit voor de leegstand?). Met het Wijkgezondheidscentrum op het Seghersplein en de vlakbij gelegen crèche De Bron kunnen we spreken van twee voorzieningen met topkwaliteit. Ook zijn er een aantal sectorspecifieke vzw's, zoals het Inloopteam en Kind & Gezin, die heel wat jonge moeders over de vloer krijgen. In de turnzaal van de Feniksschool, waarvan de ingang zich op de Bevrijdingslaan bevindt, wordt aan sport gedaan. Recentelijk kwam één vakbond zich op de BSP vestigen en een andere ging weg. En tussen dit alles staat ook nog ergens een kerk, te koop.

Nog het vermelden waard is dat het Seghersplein twee keer per week een mobiele gast herbergt. Op woensdag kan je er terecht voor het mobiel dienstencentrum van de Stad Gent en op donderdag wordt er op het plein verse melk getapt. Dit is zeker het vermelden waard, aangezien het kan wijzen op het marktpotentieel van de site.

## **Leegstand**

Wandelend langs de BSP zien we heel veel grote ramen waarachter reeds geruime tijd handelswaar plaatst gemaakt heeft voor gordijnen en wonen. Deze panden beschouwen we als post-winkelpanden en ze werden in onze telling van leegstaande handelspanden niet meegeteld. Van vele ervan vermoeden wij dat zij op deze benedenverdieping helemaal niet het comfort bieden dat van een woongelegenheden mag verwacht worden. Ook van de buitenkant zien deze panden er dikwijls erg haveloos uit. Een terugkeer als handelspand is hier waarschijnlijk niet aan de orde. Een regularisatie, ook architecturaal, zou hier voor veel meer kwaliteit kunnen zorgen.

Een groot aantal handelspanden waar het vorige niet voor geldt, staan **ongebruikt** leeg. We telden er een vijftigtal (!). Slechts een minderheid van die winkels staat ook te huur, op het moment van onze inventarisatie waren dat er vijf. De meeste van de winkelpanden staan precies leeg te wachten, maar waarop is niet echt duidelijk. In een aantal zijn er

verbouwingswerken aan de gang en komt waarschijnlijk binnenkort iets nieuws of komt het pand te huur te staan. Veel andere zijn gewoon ongebruikt of verwaarloosd; er liggen resten van onverkochte overschotten; ze worden gebruikt om het één of 't ander te stockeren en soms zijn het lege plekken die dienen als doorgang om naar de bewoning erboven te kunnen gaan. Een aantal panden hebben we nooit kunnen aanschouwen aangezien ze bijvoorbeeld door rolluiken afgeschermd worden. Van een aantal hebben we het vermoeden dat het hele pand leeg en te verkommeren staat. Aan heel veel van die panden hangt nog heel wat reclame aan de buitenkant, zij het lichtreclames of opvallende grote raamstickers met de naam van de teloorgegane zaak erop. Het zijn heel veel panden en ze bepalen in grote mate mee het straatbeeld van de BSP, zeker wat de onfrisse kant betreft.

Qua cijfers kan dat toch wel tellen: voor elke 2 handelspanden op de BSP staat er nog eentje leeg of te huur, of van alle potentiële winkelpanden wordt een derde niet meer als dusdanig gebruikt. Deze panden bevinden zich over de hele winkelas en zitten overal tussen de reguliere zaken door. Waar de in-gebruik-zijnde winkelpanden onderhouden en regelmatig vernieuwd worden, kan dat van de leegstaande, die zich steeds wel nét naast een of andere open winkel bevinden, niet gezegd worden. Zo zorgen zij voor een ernstig kwaliteitsverlies voor alle winkels op de BSP.

Dit fenomeen roept veel vragen op en de mogelijke redenen voor deze leegstand zijn volgens ons multiple.

Gaat het hier om bewuste leegstand? Gaat het om speculatie door eigenaars die niet willen investeren maar hopen op een dag dik geld met hun verwaarloosde leegstaande winkelruimte te verdienen? Brengen de, dikwijls in appartementen opgedeelde, bovenverdiepingen van het pand in deze tijden van wooncrisis voldoende op zodat een leegstaande winkel beneden het minste der zorgen is? Wordt er aan huisjesmelkerij gedaan? Heeft men gewoon de middelen niet om van het pand iets aantrekkelijks te maken? Is de interesse voor het pand bij de eigenaar zo goed als onbestaande?

Of is het eerder een kwestie van budget? Zijn de winkelpanden veel te duur in aankoop? Zijn de huurprijzen van de winkelpanden veel te hoog?

Vindt men niet de juiste kandidaten? Slaagt de BSP er niet in om extra ondernemers aan te trekken om de leegstaande panden te betrekken? Liggen hier nog onbenutte kansen, zeker om het soort zaken aan te trekken die nu niet of onvoldoende in het bestaande aanbod voorkomen?

Is er een structureel overaanbod? Zijn er gewoonweg veel te veel winkelpanden en zou het dus beter zijn dat heel wat winkels gewoon zouden opgegeven worden aangezien zij voor veel leegstand zullen blijven zorgen? Als dit zo is, en de leegstand is ongewenst, dan moeten er winkelpanden verdwijnen, wat niet vanzelf zal gebeuren maar overheids-initiatief ter herbestemming zal vragen. Ook het feit dat slechts een minderheid van de leegstaande panden te huur staat én het feit dat ook deze verhuring soms jaren op zich laat wachten, versterken de these van het overaanbod.

*Heel wat vragen dus, maar die mogen zeker niet tot negativiteit of besluiteloosheid leiden. Integendeel: de situatie kan één van dé aanknopingspunten zijn voor een kordate en betrokken aanpak van de winkelas.*

### **3 B Hoe ziet het eruit?**

Het mooiste aan de BSP zijn de mensen. Alleen, in groepjes, op winkel- of gezinsuitstap, allemaal samen vormen ze een erg bont en levendig gezelschap. Omdat mensen straten opfleuren, zouden wat meer terrasjes leuk zijn.

#### ***Mooi en waardevol of ook totaal niet***

Het is misschien typisch aan een winkelstraat dat we op de BSP zelden hoger dan de gelijkvloerse verdieping kijken. Onze aandacht wordt getrokken door de uitstalramen en de mensen die bij de kappers in de stoelen achteroverliggen of in de snacks in de rij staan. Toch is daar boven heel wat schoons en interessants te zien. Aan heel wat gevels zijn veel waardevolle elementen bewaard gebleven. Sommige huizen zijn in hun geheel, van beneden tot de nok, de moeite om er even voor te blijven stilstaan. Het zijn de stille getuigen van hoe het bouwen van woningen en winkels voor zowel de bourgeoisie, de kleine middenstand als de arbeidersgezinnen de Brugse Poort vorm gaven.

Een aantal panden zijn in de inventaris van het onroerend erfgoed opgenomen, maar daarvan zijn er ondertussen al een aantal zodanig verbouwd dat ze onherkenbaar of definitief verloren zijn. Het lijkt ons een goed idee om met al dat moois iets te gaan aanvangen: iets te doen waardoor het (meer en beter) gezien wordt, er meer aandacht voor is, en er eventueel voor kan zorgen dat het met respect bejegend wordt. Hetgeen de moeite waard is, kan indien nodig onderhouden en hersteld worden, gefotografeerd en geïnventariseerd worden, er kan een brochure samengesteld worden, die aan een wandeling (al dan niet met uitleg) kan gekoppeld worden,... Met het inventariseren van al dat moois zijn wij alvast al begonnen.

Op het Seghersplein bevindt zich een oorlogsmonument waarvan heel weinig buurtbewoners het bestaan kennen. Hier zou meer zichtbaarheid aan kunnen gegeven worden, en op z'n minst kan vermeden worden dat de bloembakken eraan verbonden als vuilnisbak gebruikt worden. Het uitzicht en de kunsthistorische waarde van de kerk vormt al een tijdje voorwerp van discussie.

Uit de observaties van de kinderen blijkt dat zij de schoonheid zien in heel kleine dingen: een plant, bloembakken op de vensterbank, kleurrijke graffiti, leuke posters voor een feest, een bankje aan de muur, winkels en huizen die netjes onderhouden worden, foto's of een mooi gordijn voor het raam.

Een tweetal plekken op de BSP werpen al járen een werkelijke 'smet' op de hele straat. Ter hoogte van Phoenixstraat 60 staat een moeilijk nader te definiëren geheel van garages en onafgewerkte bouwsels de straat te verzieken. De hoofdvogel wordt afgeschoten door Bevrijdingslaan 33. Daar gaapt sinds mensenheugenis tussen de huizen in een gat: een perceel dat al heel lang braak ligt, aangezien het huis dat er op stond afgebroken werd. Met of zonder afsluiting is dit perceel een ware aantrekkingspool voor sluikestort en het daarbij horende ongedierte. Over dit perceel kunnen we kort zijn: gelijk wat de oorzaak van deze toestand is (juridisch geschil, erfenis,...?): in het centrum of elders zou dit nooit ofte nimmer getolereerd worden. Zowat iedereen op de Brugse Poort vraagt zich daarom gefrustreerd af waarom dit hier dan wel kan?

## **Straatinrichting**

**Paaltjes.** Ze zijn met een totaal, donker en (volgens velen) spuuglelijk: de Gilberkes. Het zijn de paaltjes die jaren geleden over de hele lengte van de BSP tegen het parkeren op de stoeprand vastgezet werden. Hier staat niet zozeer hun functionaliteit ter discussie, maar wel hun bepalende invloed op het algemene straatbeeld. Ze zijn erg aanwezig, erg donker en ze maken het geheel erg druk. Bovendien zorgen ze er op heel veel plaatsen voor dat voetgangers elkaar niet meer gemakkelijk kunnen kruisen tussen zo'n paaltje en de gevel. Op enkele plaatsen en in sommige situaties, zoals bijvoorbeeld aan de rij wachtenden bij de bankautomaat, als er iemand met een buggy is, betekent dat zelfs dat voetgangers echt gedwongen zijn het voetpad te verlaten en op de straat te stappen om hun weg te kunnen verderzetten. Ook de kinderen mochten dat ervaren tijdens hun inventariswandeling op de BSP: noodgedwongen moesten zij vaak in de goot van de straat stappen. Als je weet wat op die straat allemaal nog passeert en zeker hoe dicht fietsers, bussen, brommers en auto's daar soms tegen de voetpadrand aan rijden, is dit echt totaal onverantwoord, maar je bent er nu eenmaal toe verplicht. Elk Gilberke palmt bovendien een stoeptegels in. Er gaat dus wel wat ruimte aan die paaltjes verloren. Genoeg argumenten dus om de keuze voor en de inplanting van deze Gilberkes gedetailleerd te herbekijken.

De aanwezigheid van **groen** in het straatbeeld, of beter gezegd het gebrek daaraan. Donker en grijs maken de hoofdtoon, asfalt en beton-tegels zijn hier koning. Als het over kwalitatief groen op de BSP gaat, zijn we snel klaar: de bomen op het Seghersplein zijn erg mooi en heel waardevol. Ze slagen er zelfs in om het feit dat het plein al jaren z'n beste tijd gehad heeft, te verdoezelen. In de winter lukt dat moeilijker, maar eens de lente daar is, zuigen ze alle aandacht naar zich toe en doen de grijze woestijnen beneden enigszins vergeten. Ook aan de kruising van de Bevrijdingslaan met de Kiekenstraat staan drie heel mooie bomen. Al van veraf zie je ze oplichten. Jammer genoeg moeten ze hun aandacht en zicht delen met een exuberant grote commerciële zuil, waarvan het moeilijk begrijpen is waarom die hier in een woonbuurt de publieke ruimte komt bezetten. Zo'n publiciteitszuil is er ook nog te vinden op het

Seghersplein, even invasief maar misschien iets minder aanstootgevend. Nu we het toch over ‘verloren voorwerpen’ hebben: hier en daar merken we nog een infrastructureel residu op, een dikke paal bijvoorbeeld, die vroeger de bekabeling voor de trolleybus moest dragen.

Het manifeste tekort aan groen heeft men op de BSP proberen op te lossen door het plaatsen van een aantal groenbakken bovenop het voetpad. Het grote probleem bij deze is dat het vooral veel bak is, en weinig groen. Kwalitatief valt het in elk geval niet te noemen en dat is jammer voor iets dat toch wel wat ruimte inneemt.

We vermelden nog graag dat ene geveltuintje.

Een ander gevolg van het gebrek aan hoger groen, is dat de BSP in volle zomer snel tot een hitte-eiland verwordt. Meer groen zou ook het lawaai van de straat kunnen temperen.

We zijn ervan overtuigd dat een hedendaags ontwerp heel wat meer en kwalitatiever groen op deze winkelas zou inplanten.

## **Vuil en afval**

Het zichtbaar vuil en afval op straat is misschien wel één van de meest besproken thema’s over en in de Brugse Poort. Het beeld is het resultaat van een aantal verschillende oorzaken.

**Infrastructuur.** Er zijn weinig vuilbakken. Zelfs aan de bushalte midden op de Bevrijdingslaan (ter hoogte van nummer 107), is geen vuilbak voorzien. Bushaltes zijn bijzonder kwetsbaar want ze zijn voor velen de plaats bij uitstek om tijdens het wachten nog snel iets te eten of te drinken. Afval wil men dan kwijt voor men de bus opstapt, en bij gebrek aan vuilbak, belandt dat dan op de grond. Je kan koppig blijven volhouden dat men dat niet op de grond moet/mag smijten, je kan volharden in het argument dat er in de vuilbak regulier huisvuil zal gedumpt worden en je dat wil vermijden, of je kan realistisch zijn en daar een voorziening plaatsen en die ook frequent ledigen. Enkel de laatste keuze leidt tot een propere bushalte en straatomgeving.

De vuilbakken aan de bushaltes die er wel één hebben, zouden frequenter geleidigd moeten worden; vaak ‘lopen ze over’. Het overlopen veroorzaakt immers zwerfvuil dat snel een eigen leven op straat gaat leiden. Hetzelfde gebeurt wanneer bijvoorbeeld een PMD-zak ergens

is blijven staan. Al snel is die gescheurd en slingert de inhoud over de ganse straat rond. Het gebeurt dat op de BSP na de ophaling vuilniszakken, vooral PMD, blijven staan. Soms kregen zij een sticker wegens foute inhoud opgekleefd en achtergelaten. Helaas betekent dat meestal dat die zakken er dan voor lange tijd blijven staan, en die zijn erg bepalend voor het straatbeeld. Bovendien is er in straten zoals de BSP een soort natuurwet die stelt dat achtergelaten afval onvermijdelijk nog meer afval aantrekt, zeker als die zaken ook 's nachts blijven staan. Het achterlaten van zakken door Ivago zou dus te allen tijde op de BSP moeten vermeden worden. Dit betekent niet dat er niets kan gebeuren in geval van foutief aanbieden.

**Mentaliteit.** Het kleine zwerfvuil op de BSP heeft ook alles te maken met een *je-m'en-foutisme* betreffende dit soort gedrag. Bewust of onbewust gooit men hetgeen men waardeloos vindt of waar men dringend van af wil op de grond. De voetpaden zijn bezaaid met aangeplakte kauwgom. Rondom sigarettenwinkels kom je plastic bandjes en zilverfolie wikkels tegen; rond snackbars vind je servetten en zilverpapieren wikkels; rond cafés liggen veel sigarettenpeuken. Overal vind je blikjes en (bier)flesjes en als je de typische verpakkingen van kleine fruitsapjes van Capri-Sun nog niet kende, moet je gewoon eens op de BSP lopen. Ook voor de klassieke snoepwikkels en bananenschil moet je hier zijn.

Wanneer het afval van goederen betreft die op de BSP gekocht werden, moet een sensibiliseringscampagne zich richten op handelaar én consument. Het oeverloos gratis aanbieden van plastic zakjes laat zich duidelijk op de straatstenen merken. En ook de bankautomaat zou beter geen geprinte ticketjes aanbieden of een wegwerpgleuf voorzien. Sommige cafés zijn alert en voorzien voor de rokers buiten een asbak. De meeste zaken zouden bijdragen door een vuilbak binnen en buiten te plaatsen, wat echter vaak niet gebeurt. Maar heel veel zwerfvuil wordt pas gedumpt eens men buiten de verantwoordelijkheidsperimeter van de handelszaak is. Er kan dus nog veel gebeuren om duidelijk te maken dat zomaar je afval op straat achterlaten maatschappelijke overlast is en een gedragsverandering zich opdringt. Bij veel mensen is dit verworven, maar wie niet mee wil, blijft voor een hardnekkig resultaat zorgen. Goede communicatie en campagnes zijn hier aan de orde (zoals bijvoorbeeld “Je gooit je peuk verder dan je denkt”). Om het voor iedereen aangenaam



te maken, kan er best zo vaak mogelijk opgeruimd worden. Het kuisen van de straat gebeurt nu al op geregelde tijdstippen, maar bepaalde hotspots hebben echt wel meer aandacht nodig.

Bovendien bestaat op bepaalde hoeken van de BSP een soort mini-maatschappij, waar allerlei kwetsbare mensen het grootste deel van hun dag doorbrengen. Het spreekt voor zich dat daar niet echt aan afvalpreventie gedaan wordt. Het zou een goed idee zijn om nét deze hoeken frequenter proper te maken en uit te zoeken hoe men het probleem daar kan aanpakken. Hetzelfde geldt voor de ‘picknickachtige’ omgeving op het Seghersplein. Hét uitgangspunt voor een zwerfvuilbeleid op de BSP moet zijn hoe het zo proper mogelijk krijgen voor iedereen. Een repressief of belerend beleid ten aanzien van enkelen met gevolgen voor velen lijkt ons daarom minder passend.

Wij hebben de indruk dat het oude spook van het (nachtelijk) sluikstorten, zeker dat met grote volumes, minder frequent voorkomt dan vroeger. Om hier blijvende verbetering te bewerkstelligen is het heel erg belangrijk dat bepaalde hiertoe aanlokkelijke plekken van erg kortbij opgevolgd worden. Een braakliggend perceel, onverzorgde straatinfrastructuur zoals bijvoorbeeld de plantenbakken, overlopende vuilnisbakken,... brengen mensen kennelijk op slechte ideeën.

*Het afval en vuil op de BSP is storend. In ieders belang moet de winkelas properder.*

## **Voetpaden, goten en parkeerstrookinrichting**

Over de staat van de **voetpaden** kunnen we kort zijn: op ontelbare plekken zijn er losliggende tegels verzakkingen en uitpuilende dekseltjes van nutsvoorzieningen. Ook de borduren staan her en der niet meer mooi in het gelid. Het ziet er niet uit en voor mensen die minder mobiel zijn kunnen dit gevaarlijke obstakels en de oorzaak van een val zijn. Het enige wat er in de afgelopen jaren gebeurde, is hier en daar een reconstructie na het opengooien van de ondergrond omwille van de werken aan één of andere nutsleiding.

Nog slechter er aan toe zijn de **parkeerstroken**. Deze met kassei-stenen gevulde vakken, die doorgaans niet echt zichtbaar zijn omdat ze zich onder de geparkeerde auto's bevinden, hebben echt wel hun beste tijd gehad. Nu en dan komen ze zonder auto erop tevoorschijn en dan

is hun erg verwaarloosde staat te zien. Door hun hobbelige structuur trekken ze bovendien ook veel zwerfvuil aan, dat er blijft inhangen.

Bij regenweer ontstaan op verscheidene plaatsen verraderlijke grote plassen, zowel op het voetpad als tussen baan en voetpad. Op een aantal plaatsen ben je best niet als de bus na een fikse regenbui langs het voetpad scheert. Een douche met zwart baanwater valt je ten deel.

Geribbelde tegels voor slechtzienden zijn op de BSP een unicum (enkel ter hoogte van de nieuw aangelegde Papinestraat).

Op een aantal plaatsen, daar waar de voetpaden een zekere breedte hebben, bieden ze kansen tot een leuke invulling. Gezien de BSP voor veel mensen een plaats tot ontmoeting is, zou de zonnzijde van de straat een bankje her en der wel kunnen gebruiken. Hetzelfde geldt voor wat kwalitatief groen.

### 3 C Hoe gaat het eraan toe?

#### **Straatactiviteiten**

Drie soorten residentiële activiteiten zijn dominant op de BSP: winkelen, eten en ontmoeten. Ook passeren, op de bus wachten of de bus nemen zijn belangrijk. Volgens de observerende kinderen 'sleuren' de mensen hier met (te zware) boodschappen en buggy's. Steeds zijn hiertoe de voetpaden van groot belang en dus wijzen we nogmaals op het feit dat die op heel wat plaatsen véél te smal zijn opdat deze activiteiten op een aangename manier beleefd zouden kunnen worden.

Werkelijk iedereen is hier te vinden: jong en oud, vrouw en man; enkeling, gezin of groepje. De superdiversiteit van de Brugse Poort vind je in meer of mindere mate ook op de BSP terug.

De BSP is voor veel mensen een heel belangrijke plek van **ontmoeting** en dat beperkt zich zeker niet tot die plaatsen die daarvoor ingericht zijn zoals de cafés. Aan de buitenzijde van die cafés, waar mensen gewoon zitten of buiten staan te roken, is het een heel sociale bedoening. Zeker de zonnkant van de straat geeft aan sommigen al in het voorjaar aanleiding om zich er, soms zelfs met een zelf meegebracht stoeltje, te posteren en zo de voorbijgangers te kunnen begroeten. Maar ook 'en passant', al wachtend in de winkel, op kruispunten, worden heel veel

sociale contacten beleefd. Er wordt gezwaaid, omarmd, gelachen, verteld en terug afscheid genomen. Het mag duidelijk zijn dat de wijk mekaar hier tegenkomt.

Wat vaak niet goed gezien wordt, is dat de BSP ook een straat is waar veel **kinderen** vertoeven. Vaak zijn zij aan het winkelen in het gezelschap van hun ouders, maar veel kinderen wonen er ook gewoon. Dat betekent dat zij al eens alleen op stap zijn naar de winkel bijvoorbeeld en voor sommigen is de BSP hun belangrijkste buitenspeelsterrein. Toch is het zo dat omzeggens niets op deze winkelas met de aanwezigheid van deze kinderen rekening houdt. Ze is er niet voor ingericht, er is niets voor hen te doen en voor hen zijn er in feite geen voorzieningen. Wat ons wel verheugt, is de beslissing van de Feniksschool om haar ingang te verleggen van de Acaciastraat naar de Bevrijdingslaan. Zo wordt door een nieuwe omgeving te scheppen ook plaats gemaakt voor een andere activiteit op de BSP, met name het afzetten en ophalen van de schoolkinderen. Wetende dat heel wat ouders dat op deze school met de fiets doen, zal dit zeker zijn impact hebben op het sociaal en verkeersgebeuren op de BSP. Terecht zal men daarbij veel aandacht besteden aan de veiligheidsaspecten van deze herinrichting.

Wanneer de kinderen zelf het gedrag van de volwassenen observeren, zien zij een aantal negatieve dingen zoals roepen, onbeleefd zijn, niet aan de kant gaan om te passeren, niet op het zebrapad oversteken, met de fiets het voetpad blokkeren en boos kijken.

Op de BSP zijn veel **jongeren** te zien. Jongens frequenteren vooral de kapsalons en de snackbars. Ook het gewoon langs de straat in groepjes hangen is één van hun favoriete tijdverdrijven. Meisjes vind je ook wel eens in een snackbar. Zowel meisjes als jongens worden er duidelijk dikwijls op uit gestuurd om de boodschappen op de BSP te gaan halen. Ook aan de bushaltes zijn steeds veel jongeren. Echte jongerenactiviteiten zijn er op de BSP niet. Van overlast door jongeren is op de BSP weinig sprake.

De BSP is onlosmakelijk ook verbonden met het kopen en gebruiken van genotsmiddelen. Dat gaat van iemand die al wandelend een jointje rookt, over bepaalde cafés waar de aan alcohol verslaafde klanten ook aan de straatzijde erg aanwezig zijn, tot het manifeste gebeuren van het **drugsdealen**, meestal op steeds dezelfde plekken en straathoeken. Het

is een schouwspel van komen en gaan en eigenaardige gedragingen, die door sommige mensen niet eens opgemerkt worden, maar voor geofefende ogen veel prijsgeven. Het is natuurlijk op zich ook een handelsfenomeen, maar door de illegale context van het gebeuren, heeft het negatieve effecten die voor de hele straat tastbaar zijn. Het lijkt wel alsof iedereen weet welke cafés, straathoeken en plekken voor het leeuwendeel van de overlast zorgen. De opmerking dat bepaalde cafés of zaken gesloten moeten worden, is een vaak gehoorde opinie, zowel bij bewoners als handelaars. Vooral het feit dat op straat alles zo openlijk gebeurt, stoot velen tegen de borst. De frustratie is des te groter wanneer men van mening is dat dit enkel hier getolereerd wordt omdat het toch ‘maar’ de Brugse Poort is. Het verhaal dat de politie de grote vissen wil pakken en daarom dit straatverhaal ongemoeid laat, zijn de mensen beu als koude pap. De bewoners en handelaars hebben daar immers niets aan. Het zijn immers niet de grote vissen maar wel de kleine garnalen die op de hoeken staan die de louche straatsfeer bepalen. Wie straatdealer en wie gebruiker is, is uit observatie niet steeds vast te stellen. Sommigen zijn waarschijnlijk beide. Het hele dealgebeuren trekt ook een aantal ‘flippende’ (ex-?)gebruikers aan, die dag en nacht al dan niet onder invloed op bepaalde hoeken rondhangen, wartaal uitspreken, roepen, ongecontroleerd de straat op gaan en mensen aanspreken. Ook al ergeren veel mensen zich aan hen, toch vinden ze het vooral erg triestig dat deze mensen met hun multiproblematiek aan de straat en aan hun lot overgelaten worden.

Voor erg veel mensen is het drugsgebeuren op de BSP absoluut een reden om bepaalde straatdelen te **mijden**. Men ziet op tegen het confronterende ervan; men wil niet dat de kinderen dit zien; men vreest een eventuele overlastsituatie, men voelt zich daar niet op z’n gemak of schat die plekken in als reëel gevaarlijk. Dat geldt minder overdag, maar eens het donker en nacht is, geldt dit des te meer.

Hoe gevaarlijk de situatie op de BSP nu echt is, en wat er allemaal gebeurt, is een vraag voor de politie. Veel mensen zeggen te weten dat het er niet onveilig ‘is’, maar uiteindelijk doet het er minder toe want ze weten ook dat de perceptie en het onveiligheidsgevoel er sowieso wel zijn. Het gevolg is dat buurtbewoners de straat mijden en veel handelaars zijn ervan overtuigd dat potentiële klanten door dit beeld afgeschrikt

worden en dus niet komen. De uitdrukking “*sans les dégoutés, restent les dégoutants*” geeft perfect onze bekommernis weer.

Voor mensen die op de BSP wonen, kan dit soort mijddedrag ingrijpende contouren aannemen. We stelden vast dat sommige bewoners (vooral vrouwen) ervoor zorgen steeds thuis te zijn voor het donker wordt. Soms stemmen ze zich af op het uur waarop de dichtstbijzijnde snackbar sluit, aangezien die nog voor enige sociale controle zorgt.

Terwijl heel wat mensen wegblijven, trekt deze situatie ook sommigen net aan. Vanuit heel Gent (en daarbuiten?) komt men naar hier afgezakt. Potentiële kopers, maar ook kandidaat-dealers bieden zich hier aan. Dat hoeft niet steeds problematisch te zijn, maar helaas zitten daar ook mensen met minder goede bedoelingen tussen en een deal kan al eens fout lopen. Tenslotte zet ook de idee dat de eerder maffiose mensen die aan de touwtjes van dit gebeuren trekken, hiertoe onze buurt uitkiezen, kwaad bloed.

We mogen niet vergeten dat deze situatie al heel lang aanhoudt en dat er al evenzovele jaren met dezelfde recepten (niet?) gereageerd wordt. Wie gehoopt had dat de Brugse Poort hier wel aan zou ‘wennen’, komt duidelijk bedrogen uit. Hoog tijd dus voor analyse, overleg en beleid!

## **Verkeer**

De BSP blijft natuurlijk in de eerste plaats ook een straat waar verkeer in plaatsvindt: mensen verplaatsen zich omdat ze er ter plekke moeten zijn of omdat ze er passeren. De knip heeft ervoor gezorgd dat het louter door de wijk rijden, zonder dat je er moet zijn, tot een minimum herleid is. In het algemeen leidt dit tot een pak minder verkeer op de BSP. Fietsen is er al wat meer doenbaar geworden.

Maar tijdens de drukste momenten, zo ongeveer van 16u tot 19u, valt daar niet zoveel van te merken. Tijdens deze spitsuren kan het er nog steeds **érg druk** zijn, wat sommige mensen verbaast. Het verkeer is dan een kluwen van veel auto’s, constant aanrijdende bussen en toch ook redelijk wat fietsers, die kennelijk niet allemaal voor de autoluwe parallelle assen kiezen. Aan het aantal auto’s met kinderen op de achterbank te zien, vindt nog steeds heel wat schoolvervoer met particuliere auto’s naar en uit onze wijk plaats. Maar ook de bussen puilen uit van de

schoolgaande jeugd, die terug naar huis komt. Het is natuurlijk ook hét moment waarop mensen die buiten de wijk werken of in de wijk werken maar er niet wonen, zich verplaatsen. Al die verplaatsingsbewegingen willen veel mensen combineren met het doen van hun boodschappen. Allemaal redenen dus om op de BSP te zijn met een drukte van jewelste als resultaat.

Wat je bijna niet ziet, zijn ouders met kinderen op de **fiets**. Zij kiezen duidelijk voor andere routes. Heel wat ouders geven aan dat het fietsen met kinderen op de BSP veel te onveilig is. Ook de oversteekbaarheid van de BSP laat te wensen over: er zijn heel weinig plekken waar je dat überhaupt op een echt veilige manier kan doen. Kinderen er alleen laten rijden is al helemaal uit den boze. En dat laat zich op de winkelas natuurlijk merken: wie daar fietst vertoont nogal wat ervaring en zin voor avontuur. Hoe op de BSP aan de fietsers meer en veiligere ruimte kan geschonken worden, is een ware breinbreker. Tenzij men van mening is dat fietsers hier niet thuishoren, en dat ze, indien ze er toch voor kiezen, de risico's er maar moeten bijnemen, zal er toch eens echt bestudeerd moeten worden of hier nu fietssugestiestroken moeten komen of een fietsstraat, of dat andere oplossingen meer gepast zijn. Voor de mensen die er blijvend voor kiezen de BSP niet te berijden maar enkel te kruisen, moeten dringend een aantal daartoe voorziene en beveiligde (verhoogde?) fietsoversteekplaatsen komen.

Door de drukte van de spits is de snelheid van de **auto's** niet zozeer een probleem. Het gevaar zit hem vooral in de plotse acceleraties die er gebeuren, de onverwachte manoeuvres, de stilstaande en dubbel-geparkeerde voertuigen, de geblokkeerde bussen, de imposante bussen tout court.

Op de minder drukke momenten valt de snelheid van de auto's doorgaans mee. Maar nu en dan passeren dan toch auto's aan hogere snelheden en die maken snel een bepaald algemeen beeld. Snel, storend en onveilig gedrag is meestal toe te schrijven aan enkelingen (vooral mannen). Zo etaleren zij hun blitse auto of rijstijl. Zij steken de stilstaande (of rijdende) bus keihard voorbij. Het wordt heel veel gedaan en we stellen vast dat de pocherige auto's dat het meest doen. Zij maken tijdens dit inhalen ook nog eens hinderlijk veel lawaai. Dit

inhalen is voor alle verkeer dat in de tegengestelde richting rijdt erg gevaarlijk. *Er kan nagedacht worden of het opportuun is om aan de bushaltes een inhaalverbod in te stellen, om deze gevaarlijke versnellingen met het doel de bus voorbij te steken, onmogelijk te maken.*

Een aantal van de vele **brommers**, soms van thuisbezorgers, zorgt voor hinderlijk gedrag. Zij beschouwen de BSP precies als een jungle, waarlangs je je best en snelst via een zelfgebaande route kan bewegen. Hiertoe moeten ze zo vaak en zo gevaarlijk mogelijk onnodig inhalen. Tijdens onze snelheidsmeting (avond) stelden wij vast dat het vooral brommers zijn die de snelheidslimieten van de zone tarten.

Eenmaal de **nacht** valt, is de baan vrij voor meerdere snelheidsduivels. Bij wie al eens 's nachts op de BSP liep of fietste (waarvan nog velen zonder licht!), zal het snel voorbijzoeven van een auto (taxi) of brommer niet ongekend zijn. De verlatenheid zorgt ervoor dat dit vaak nog sneller lijkt dan het al is, maar de kwetsbaarheid die op die momenten ervaren wordt, is toch wel reëel. We maken van dit punt gebruik om iets te zeggen over de straatverlichting op de BSP. Om de zichtbaarheid en het veiligheidsgevoel te doen toenemen, zou zo snel mogelijk op wit licht (energiezuinige LED-verlichting) overgeschakeld moeten worden. Daarvoor moet zeker niet gewacht worden tot dit overal in het centrum gebeurd is... want inwoners gaan volgens ons voor op toeristen.

We bekeken ook de plaatsing van de **zebrapaden**. In het algemeen voldoen die. Op een aantal plekken zouden wij een extra zebrapad voorzien. Dit vooral omdat we vaststellen dat heel veel mensen op die plekken sowieso oversteken. Dat doen ze aangezien het dichtstbijzijnde zebrapad te ver is of omdat het zebrapad zich in feite aan de verkeerde zijde van het kruispunt bevindt. De oversteekplaatsen zouden anders kunnen aangelegd worden: uitstulpend, verhoogd, met vluchtheuvels en indien mogelijk voorzien van kwalitatief groen.

Rest ons nog te wijzen op de alomtegenwoordigheid van **bus 3** op de BSP. Voor al wie op het openbaar vervoer aangewezen is, is bus 3 een zegen, al was het maar omdat de frequentie van de lijn bijzonder hoog is. Bus 3 scoort qua bezettingsgraad de hele dag door goed. Tijdens de spits is de lijn echter zodanig verzadigd dat op die momenten de

gebruiksvriendelijkheid serieus in het gedrang komt. Spanningen zijn niet uitzonderlijk en bezorgen de bus soms een slechte reputatie.

Bus 3 is onmisbaar maar tezelfdertijd werpt deze buslijn steeds grote schaduwen over het denkproces om de verkeerssituatie op de winkelas te wijzigen. Lange tijd werd dit nadenken op de lange baan geschoven, op te nemen eens de vertramming werkelijkheid zou worden. Nu het plan van Tram 3 opnieuw voor onbepaalde tijd ter zijde geschoven werd, moeten we beseffen dat we best naar ideeën kijken, die een buslijn incalculeren.

## **Parkeren**

We observeerden vaak auto's die een tijd stilstaan op het baanrijvak. De chauffeur wacht op een passagier die in de dichtstbijzijnde winkel een boodschap gaan doen is. Soms doet de chauffeur zelf de boodschap. Het gaat hierbij niet enkel om een pakje sigaretten, maar ook aan een juwelier hebben we het gezien: 'effe' een ringetje kopen... Velen doen het en evenzovelen ergeren er zich aan. Aangezien de meningen erover verschillen, laten we de vraag of dit nu al dan niet een probleem is, onbeantwoord. Hetgeen er vervelend aan is, is vooral de accelererende manier waarop vele auto's dit voertuig voorbijsteken. En wanneer aan weerszijden een auto dit 'kortparkeren' of dubbelparkeren hanteert, staat de hele straat natuurlijk blok.

Strikt genomen valt dit natuurlijk niet onder 'parkeren', maar wie dit stilstaan hanteert, verwijst vaak naar het grote gebrek aan parkeerplaatsen en naar de bijna onmogelijkheid om ergens kort je auto te parkeren om een kleine aankoop te doen.

Het aantal **autoparkeerplaatsen** op de BSP schatten wij op 121 (2 daarvan zijn voorzien voor mensen met een handicap). Dit getal is arbitrair omwille van een aantal redenen.

Wat opvalt aan de parkeerstroken is dat er geen indeling in aparte parkeervakken voorzien is. Dit zorgt ervoor dat de auto's staan waar ze willen en er meestal veel ongebruikte en dus verloren parkeerruimte tussen de gestalde auto's overblijft. Misschien kan het aanbrengen van scheidingslijnen hier enig soelaas brengen. Op heel veel plaatsen kan er trouwens ook niet geparkeerd worden doordat er garages of



inritten vrijgelaten moeten worden. Daar valt natuurlijk niet veel aan te veranderen, tenzij dat men met het toekennen van dergelijke vergunningen best heel voorzichtig omgaat en dat een actualisatie op basis van de bestaande reële situatie best eens zou gebeuren. Wordt een garage wel degelijk gebruikt op de manier waarop dat wettelijk is? Hetzelfde geldt voor de gele strepen op de boordstenen: zijn die nog noodzakelijk en van kracht? Dit is op een commerciële as als de BSP erg belangrijk.

Op het Seghersplein zijn veel parkeerplaatsen, maar daar zijn dan weer niet zoveel winkels.

We stelden vast dat het parkeren en het parkeerregime in de BSP dringend aan een grondige revisie toe zijn. Heel wat elementen zijn daarbij van belang, zoals bijvoorbeeld de (on)wenselijkheid van het differentiëren van het parkeren op de winkelas naar bewoners, handelaars en klanten toe. Zijn er mogelijkheden van commercieel of kortparkeren, of zelfs gratis parkeren voor shoppers? Moeten de parkeertarieven herbekeken worden?

Bij het tellen van de **fietsparkeerplaatsen** kwamen wij slechts aan 66, zowat de helft van het aantal plaatsen voor auto's. De voorzieningen voor het parkeren van fietsen zijn heel slecht verdeeld over de BSP, minder dan een derde bevindt zich op de Bevrijdingslaan. Deze 2 rekken voor 10 fietsen staan dan ook nog elk redelijk aan het einde van de straat, in het midden is er dus niets.

Fietsers vinden dus moeilijk een plek om hun vehikel gedurende een korte tijd, tijdens het winkelen bijvoorbeeld, te parkeren. De combinatie fietsen en winkelen houdt veel potentieel in voor de BSP en zou veel beter gepromoot en ondersteund moeten worden. Er wordt geopperd hier en daar een autoparkeerplaats op te offeren zodat commercieel parkeren voor fietsen er mogelijk wordt. Zo vermijden we dat winkelende fietsers hun fiets tegen een gevel achterlaten, wat voor passerende voetgangers erg vervelend is. Deze 'fietsparkings' moeten zodanig ingericht worden dat zij niet ingenomen worden door mensen die hun fiets voor lange tijd beveiligd in een rek kwijt willen. Nieuw is dit niet, want in de Brusselsepoortstraat hebben wij reeds een gelijkaardige fietsparkeerinfrastructuur gezien.

Dat ene private fietsrekje aan de ingang van een bakkerij is bijzonder sympathiek.

### **Laden en lossen**

Hier kunnen we heel kort over zijn. Handelszaken moeten bevoorraad worden en dus moet er geladen en gelost worden. De beperkte ruimte op de BSP biedt zeker geen kans tot aparte plekken hiervoor en dus kunnen de handelszaken best zo dicht mogelijk bij hun zaak en zo snel mogelijk beleverd worden. Dit gebeurt best buiten de avondspits, tijdens de opmerkelijk kalmere uren van de dag, en wij hebben de indruk dat dit momenteel ook het geval is.

## 4 Afsluitende bedenkingen

Hier stopt de opdracht die Wij(k) zichzelf gegeven heeft.

We hopen dat onze analyse en ons constructief werk het stadsbestuur voldoende zullen inspireren om de beloofde investeringen voor de Brugse Poort en haar handelsnetwerk te gaan realiseren.

Tot slot reiken wij nog graag een aantal belangrijke bedenkingen aan.

In de **Visienota Detailhandel en Horeca 2018–2023** van de Stad Gent wordt bepaald dat de Bevrijdingslaan-Seghersplein-Phoenixstraat (en een stukje van de Brugsesteenweg) gecatalogeerd wordt onder de noemer ‘**schakelstraten**’. De nota spreekt veelbelovend over een ‘stimulerend’ en ‘specifiek ondersteuningsbeleid’, over een aantal restrictieve ‘bepalingen’ en over een ‘flankerend beleid’ dat voor dergelijke straten ontwikkeld zal worden. Wij zijn hier enthousiast over en zijn benieuwd wanneer we hier de eerste vruchten zullen van zien.

De term ‘schakelstraten’ vinden we minder geslaagd. Nergens in het document vinden we een verklaring voor de noemer ‘schakel’. Toch zijn woorden belangrijk. Een ‘schakel’ doet ons denken aan iets dat andere dingen verbindt. Volgens ons botst dit met het karakter van de BSP. Deze is in de eerste plaats een op zichzelf staande winkelstraat, gericht op de buurt eromheen. Sinds de knip van 2017 is dat nog veel meer het geval. Een visie op de BSP die haar vooral ziet als gerelateerd aan de gebieden waartussen zij ‘schakelt’ vinden wij minder gepast; de toekomst van de BSP ligt op de BSP zelf.

Het woord ‘schakel’ zien wij liever in termen van ‘een versnelling hoger schakelen’. We hebben dit daarom bewust als titel van ons road book gekozen.

In het **Actieplan Puur Gent – werkjaar 2019** worden budgetten geplakt op de initiatieven die de vzw BIG (onder de naam Puur Gent) dat jaar voor de gehele winkel- en horecastad Gent zal uitwerken. Hiertoe ontvangt de vzw BIG van de Stad Gent in totaal € 1.172.692,51. In het Actieplan lezen we:

*“Voor handelaars in schakelstraten (die geen sfeergebied kunnen worden), wordt een afzonderlijk budget van €10.000 voorzien dat via het subsidiereglement handelsinitiatieven kan aangevraagd worden.”*

Hieruit leerden wij dat ‘schakelstraten geen sfeergebieden kunnen worden’ en dat woorden wel degelijk discrimineren. Bovenal leerden wij dat dit Actieplan €10.000 aan subsidie voorziet voor de 8 (!) schakelstraten samen, wat ongeveer een duizendste is van het totale budget. Uit de veelbelovende Visienota vonden wij omzeggens niets terug. Als de ideeën en voorstellen uit een visienota vervolgens niet als concrete initiatieven mét budgetten in actieplannen opduiken, dan zijn ze een maat voor niets. In elk geval moet Puur Gent zich beter afstemmen op de visie die door de Stadsdiensten Economie, Stedenbouw en Ruimtelijke Planning in haar Visienota uiteengezet en op 19 februari 2018 door de gemeenteraad goedgekeurd werd. Hopelijk zal het Actieplan voor het werkjaar 2020 er helemaal anders uitzien.

Alvast in het **Bestuursakkoord 2019–2024** van de huidige Gentse coalitie vinden we heel wat elementen die de suggesties van ons Wij(k)project gunstig zijn. Op pagina 22 lezen we dat “Puur Gent haar werking verbreedt naar de hele stad” en dat “de schakelstraten bijkomende ondersteuning krijgen”. “Lokale handelaars en markten zijn essentieel voor de leefbaarheid en gezelligheid van onze wijken. [...] Winkelstraten buiten het centrum worden opgewaardeerd in samenspraak met de handelsverenigingen, de handelaars en de bewoners.” We zouden het zelf niet beter kunnen zeggen.

Investerings in de Brugse Poort en haar handelsnetwerk verlopen volgens ons gefaseerd. Zo is het belangrijk om in een eerste fase te investeren in onderzoek en het inschakelen van de juiste **experten**. Dat er supergoede ideeën voor de BSP mogelijk zijn, hebben wij al mogen ervaren tijdens onze wandeling met architecten van de architectenbureaus murmuur, Marie-José Van Hee en Robbrecht & Daem. Slechts één sessie leverde al een resem schetsen en suggesties op. Rode draad daarin is veel meer groen, een gezonde mix van functies en meer (gelijkvloerse) bewoning. Men ziet vooral veel in het omturnen van de BSP van een ‘as’ (één lange snelle doorgaande straat, de kortste route) tot iets dat meer het gevoel geeft van ‘plekken’, ‘opdeling’ en een ‘buurt’ (vertraging, meanderen). De nog aanwezige kwaliteiten van bijvoorbeeld de gevels moeten gekoesterd worden.

Tijdens het proces zal het betrekken van de buurtbewoners en vooral de handelaars zeer belangrijk zijn. We hebben ervaren dat daartoe mensen nodig zijn die niet alleen over economische inzichten maar vooral ook over **sociale vaardigheden** beschikken. De superdiversiteit van een wijk als de Brugse Poort voegt hier nog extra vereisten aan toe. Ondersteuning en management zal integraal en op maat van de wijk moeten zijn. Ook dat is investeren.

Wat in ons road book totaal onderbelicht blijft, is de rol van het **vastgoed**. We beseften dat wij niet over de juiste bevoegdheden beschikken om aan informatie hierover te geraken. Een pandenbeleid is absoluut één van de hoekstenen waarop een aanpak van de BSP gebaseerd moet zijn. Het eigenaarschap, de verkoop- en huurprijzen, de functie van het pand, de leegstand, de kwaliteit, het verhuren, de huisjesmelkerij,... We rekenen er op dat de stad dit volledig in haar plannen zal meenemen en wel op zo'n manier dat de wijk en haar bewoners, ook de zwakkere, hier maximaal van profiteren.

Om het even wat er met de BSP ondernomen wordt, met een aantal dingen zal steeds rekening gehouden moeten worden.

De winkelas kan aangener, fraaier, aantrekkelijker en veiliger; maar moet zeker even levendig en mag behoorlijk chaotisch **blijven**. Op de BSP geven handelaars elke dag het beste van zichzelf om in goede en kwade dagen van hun zaak een succes te maken. Elke ingreep moet met respect voor die handelaars gebeuren. Er liggen veel mogelijkheden op het vlak van samenwerking tussen de handelaars. Een permanent collectief verband zou hen sterker maken.

De BSP wordt in bepaalde aspecten, op specifieke plekken en momenten vooral door mannen gedomineerd. Ook heel wat negatief gedrag wordt bijna uitsluitend door mannen gesteld. Het inzetten op en het stimuleren van meer '**vrouwelijke**' aanwezigheid op de BSP zou wel eens een heel goede strategie kunnen zijn, die zowel tot aanvullend aanbod als tot een andere sfeer zou kunnen leiden. In de zoektocht naar extra aanbod en clientèle kan ook meer in de richting van de 'witte' buurtbewoners gekeken worden.

In de nasleep van het circulatieplan en de promotiecampagnes om de onbereikbaarheid van de winkels te weerleggen, werd met geen woord

gerept over de winkels achter de knip op de Bargiebrug. Dit kan nog rechtgezet worden.

Tot zover de neerslag van een buurtproject uitgevoerd door ‘experten in lokale ervaring’.

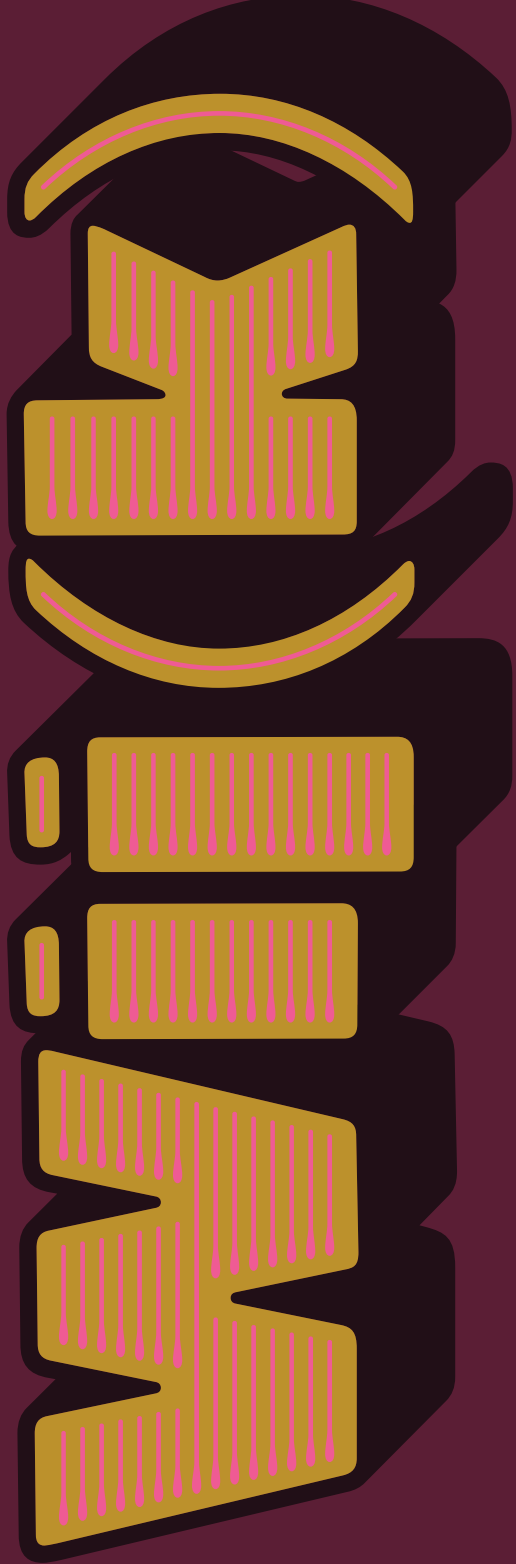
Bedankt aan alle buurtbewoners en handelaars die aan het Wij(k) project hebben bijgedragen.

Bedankt om deze tekst te hebben gelezen.

Nu is het aan andere experts.

Wij(k) heeft de bal doen rollen, aan het college om te sjotten!







**dinsdag 19 maart eerste bijeenkomst**



**SPECIALISTEN IN LOKALE ERVARING**

**Spring gerust eens binnen in de Wij(k)-winkel op de Bevrijdingslaan 136,  
het hart van dit wij(k)project.**

# Investerings voor de Brugse Poort?

Het nieuwe Gentse stadsbestuur laat begin 2019 weten dat de knip aan de Bargiebrug blijft, én dat ze “gaan investeren in de wijken, de woonkwaliteit en het openbaar groen gaan verbeteren, het handelsapparaat gaan versterken” (burgemeester De Clercq). Ze “zullen de leefkwaliteit in die wijken aanpakken met aanpassingen in de publieke ruimte,” en verklaren dat ze “die straten aangenaam moeten maken om te vertoeven, te wonen en te winkelen, en dat zijn die straten momenteel niet” (schepen Filip Watteeuw).

# Wat kunnen wij nu doen?

Wij wonen of werken in de Brugse Poort. In onze wijk zijn wij specialisten in lokale ervaring.

- optie 1** We wachten op die investeringen en zien wel of ze er komen (?)
- optie 2** We herinneren het bestuur nu en dan aan de beloofde investeringen (?)
- optie 3** **We maken gebruik van onze wijk-expertise en stellen zelf een lijst op van de meest nodige investeringen, bezorgen die lijst aan het stadsbestuur en volgen dat op (!)**

**Laten we samen – 1e, 2e, 3e... generatie Gentenaars, met al wie in de Brugse Poort woont of werkt – die lijst opstellen.**

**Wanneer?** Dinsdag 19 maart  
**19u30** onthaal  
**20u00** allen op post!

**Waar?** Bevrijdingslaan 136  
in de Brugse Poort (vaneigens!)  
(de oude Post-winkel)

Organisatie **Wij(k)** (= de optelsom van jij + je buur + je zus + je vader + je bakkerin + ...)

**e-mail** [wij\\_k@proximus.be](mailto:wij_k@proximus.be) **fb** Wij\_k brugse poort

# STAP jij ook mee?



Bevrijdingslaan 136

fb wij\_k brugse poort wij\_k@proximus.be

**SAMENKOMST IN DE WIJ(K) WINKEL**  
voor korte uitleg over hoe we te werk gaan

*wij(k) zet zich in om de in januari door het nieuwe stadsbestuur beloofde investeringen ook effectief naar de Brugse Poort te krijgen*

In groep stappen we de as Bevrijdingslaan-Phoenixstraat meter per meter af. We noteren ál wat we belangrijk vinden: voetpad, sfeer, winkelaanbod, verkeer, leegstand, ontmoeting, vuil,... Zo maken we samen een tótale inventaris op van de huidige situatie van de as Bevrijdingslaan-Phoenixstraat en hoe die door bewoners en handelaars dagelijks ervaren wordt.

DINSDAG 2 april 13u45

DINSDAG 2 april 19u45

VRIJDAG 5 april 19u45

ZATERDAG 6 april 14u45



# 23 april

## Stand van zaken

**De inventaris van de as  
Bevrijdingslaan–Phoenixstraat  
is grotendeels klaar.**

Hoog tijd om een stand van zaken op te maken. **Wat hebben we al? Wat willen we nog doen?** We maken afspraken over hoe we verder te werk gaan om tot een resultaat te komen dat we eind mei aan burgemeester en schepenen kunnen overhandigen.

***Tedereen welkom!***

**Dinsdag 23 april om 20 u**  
**Wij(k)winkel → Bevrijdingslaan 136**

**Investeringsen achter de knip?**  
***Wij zorgen voor inspiratie die  
het stadsbestuur niet kan/wil negeren!***



# De Finale

## Vorbereiding

**zaterdag 18 mei 14u30**

ROAD MAP knutseldag!

Alle info wordt op het grote straatplan aangebracht.

**dinsdag 21 mei 20u00**

ROAD BOOK: we overlopen het document bestemd voor het college van burgemeester en schepenen

→ mogelijkheid tot feedback

→ goedkeuring van het document door wij(k)deelnemers



**woensdag 29 mei 20u**

## Ontmoeting met het College van Burgemeester en Schepenen

Overhandiging van ROAD MAP en ROAD BOOK aan de burgemeester en de aanwezige schepenen.

# **Tedereen welkom!**

**Alles in de Wij(k)winkel natuurlijk**

Wij(k)winkel → Bevrijdingslaan 136