

# BRUSSEL — 2040



BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST



# VOORWOORD

## CHARLES PICQUÉ, MINISTER-PRESIDENT VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

**D**e Brusselse metropool is een realiteit. Als voornaamste sociaaleconomisch bekken van het land moet deze stad zich verder blijven ontwikkelen. Het feit dat in de recente institutionele akkoorden melding wordt gemaakt van een stedelijke gemeenschap die ook deels het grondgebied van de twee andere Gewesten bestrijkt, is een bevestiging van deze realiteit.

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest staat voor een aantal grote uitdagingen. Om die het hoofd te kunnen bieden, heb ik het startschot gegeven voor de uitwerking van het Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling.

Hoe zal Brussel eruit zien in 2040 als de bevolking blijft aangroeien? Hoe moeten we ons in de stad verplaatsen als de wagen niet meer getolereerd wordt als vervoermiddel? Hoe kunnen we de sociale breuk en de dualiteit van de stad tegengaan? Hoe kunnen we voor eenieder waardig wonen en werken in de stad garanderen? Hoe moet de ontwikkeling van Brussel en zijn hinterland worden georganiseerd?

Het antwoord op die vragen moet ook gezocht worden in een territoriale analyse die de institutionele grenzen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest overschrijdt. Daarom wilde ik een grootscheeps debat op gang trekken over de toekomst van deze grootstad. Vanuit die optiek gingen we in de eerste plaats te rade bij drie internationale teams van deskundigen, bestaande uit onder meer architecten, stedenbouwkundigen en landschapsarchitecten.

Hun studie moet bijdragen tot de uitwerking van het Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling.

### BRUSSEL, STAD-METROPOOL

Brussel wordt beschouwd als de "kleinste wereldstad ter wereld".

Zijn beperkte grondgebied en bevolking staan omgekeerd evenredig tot zijn economisch gewicht en internationale reputatie.

De evolutie van het Gewest volgt in menig opzicht de evolutie van de grote metropolen. Ze vormen de kern van een markteconomie, die wordt gekenmerkt door een gestaag toenemende mobiliteit van kapitaal, ideeën en personen. Ze zijn tevens de verzamelplaats van de hedendaagse maatschappelijke spanningen, met als rode draad de druk op het leefmilieu en op de sociale cohesie, waarbij de door de steden geproduceerde rijkdom gepaard gaat met een aanzienlijke werkloosheid en een wirwar van sociale problemen. Tot slot zijn ze ook een kern van vernieuwing, en dus wordt de toekomst gebouwd op hun grondvesten.

### DE REALITEIT VAN HET BRUSSELS GROOTSTEDELIJK GEBIED

De drie bureaus die werden geselecteerd voor het project "Brussel Metropool 2040" werden verzocht om het GEN-gebied te beschouwen als uitgangspunt voor hun studie. Dat gebied omvat de 135 gemeenten die rechtstreeks bediend zullen worden door de nieuwe spoorinfrastructuur van het Gewestelijk Expresnet. Al gauw bleek echter het gebrek aan statistische gegevens op de schaal van het GEN-gebied een ernstige lacune te vormen om een diagnose van de werking van die zone te kunnen uitwerken. Om dat probleem te verhelpen, werd een "stand van zaken" opgesteld door het ICEDD (Institut de Conseil en Environnement et Développement Durable) in samenwerking met de KU Leuven. Een synthese van die studie wordt in dit werk voorgesteld.

Ik zou graag enkele belangrijke cijfers naar voor willen schuiven die meer inzicht kunnen verschaffen in de evolutie van het grootstedelijk gebied.

Het GEN-gebied telt bijna 2.950.000 inwoners en nagenoeg 1.400.000 arbeidsplaatsen, gelijk verdeeld over Brussel en de rest van het gebied. Als de tewerkstelling zich sterker ontwikkelde in de Brabantse provincies dan in Brussel, dan heeft dat te maken met het uitdeinen van de grootstedelijke ruimte: de centrale positie van Brussel en zijn nationale en internationale functies is uitgedeind naar ruimere gebieden, met name tussen Brussel en Zaventem, langs de as Brussel-Namen of nog in de zone Ottignies-Waver-Louvain-La-Neuve.

Er is uiteraard ook een enorme wisselwerking tussen Brussel en zijn hinterland: volgens de cijfers van 2009 zou het binnenkomend pendelverkeer evenwel wat afgezwakt zijn (van 362.000 naar 358.000 tussen 2000 en 2009), terwijl het uitgaand pendelverkeer in stijgende lijn ging (van 48.000 naar 60.000

in dezelfde periode): de voorbode van een dieper liggende verandering? Ik hoop van harte dat het Gewest alsmat aantrekkelijker wordt als woonplaats, in het bijzonder voor de jongeren wier leeftijdscategorie sterk aangroeit, alsook dat de verplaatsingen naar de gebieden buiten Brussel makkelijker en aangenaamer worden tijdens de "daluren".

De realiteit van het Brussels sociaaleconomisch bekken kan worden geschetst in enkele cijfers: 25% van de loontrekkenden die wonen in Vlaams-Brabant zijn werkzaam in Brussel, goed voor bijna 120.000 personen, net als 32% van de loontrekkenden die woonachtig zijn in Waals-Brabant, zijnde 50.000 personen. In totaal bestaat dus meer dan de helft van de mensen die in Brussel werken, uit pendelaars: Brussel biedt 696.000 arbeidsplaatsen, waarvan er 234.000 worden ingenomen door pendelaars uit Vlaanderen en 123.000 door inwoners van Wallonië. Het is belangrijk voor Brussel om te kunnen beschikken over financiële middelen om die lasten te kunnen dragen en tegemoet te kunnen komen aan de werkings- en investeringsbehoeften voor een stad die op fiscaal vlak wordt gefinancierd door amper de helft van de mensen die er gebruik van maken.

### EEN GROEIEND GROOTSTEDELIJK GEBIED

De periferie heeft de voorbije twintig jaar een sterkere groei gekend dan het Gewest, zowel qua tewerkstelling als qua inwoners. Terwijl de groei van de werkgelegenheid de voorbije jaren vertraagde, liet Waals-Brabant een vier keer sterkere groei optekenen dan Brussel, en haalde Vlaams-Brabant een drie keer hoger groeicijfer. De nieuwe bedrijfsvestigingen vonden dan ook voornamelijk plaats in de gebieden waar goedkope gronden ter beschikking werden gesteld, alsook in de invloedszones van Brussel (LLN, Waver) en Leuven.

De minder puike prestaties van Brussel zijn op zich niet meteen onrustwekkend: Brussel biedt bijna 700.000 arbeidsplaatsen en dat cijfer neemt nog gestaag toe, voor een residente actieve bevolking van om en bij de 512.000 personen, maar met een hoge werkloosheidsgraad.

In vijftien jaar tijd is de structuur van de tewerkstelling grondig gewijzigd: de productie-industrie ging er met 40% op achteruit, de groothandel met 30% en de financiële sector met 2%, terwijl de diensten aan ondernemingen een stijging van de werkgelegenheid kenden ten belope van 33%, de gezondheid en maatschappelijke dienstverlening 46%, de overheidsbesturen 16% en de vervoersector 9%.

Brussel doorstond beter de crisis van 2008 en de recessie van 2009, omdat het een minder gevoelige

structuur heeft dan de andere Gewesten (door het belangrijke aandeel van de openbare en internationale sector). Het Planbureau voorziet voor de periode 2012-2016 een groei van 1% per jaar, zijnde 7.000 arbeidsplaatsen. De werkloosheid zou afnemen, maar slechts aan een traag tempo (19,5% in 2016).

Brussel blijft werk maken van de omschakeling van de secundaire activiteiten naar een gediversifieerde tertiaire sector : om te kunnen bogen op een productiebasis met de nodige concurrentiële slagkracht op Europees en internationaal niveau, moeten grootstedelijke synergieën worden ontwikkeld, met bijkomende clusters, zoals de farmaceutische industrie van Waals-Brabant met universitair en privaat onderzoek, en de Brusselse universitaire ziekenhuizen.

#### SPREIDING VAN DE EFFECTEN VAN DE BEVOLKINGSGROEI

De bevolking groeide veel sneller in het Brussels Gewest dan in de andere Gewesten, vooral de laatste tien jaar : bijna 3 keer meer dan in het Waals Gewest en ruim 2 keer meer dan in het Vlaams Gewest.

De cijfers per provincie wijzen op een sterkere dynamiek in de Brabantse provincies. Zo kent Waals-Brabant een groeicijfer dat bijna twee keer hoger ligt dan dat van het Waals Gewest.

Als ik kijk naar de recente bevolkingsbewegingen, dan deel ik de mening van de teams van Brussel 2040 dat het hinterland zijn aandeel moet krijgen in de bevolkingsgroei : het gehele grondgebied moet zijn voorzieningen aanpassen en nieuwe dichtheden aanvaarden. Een must in dat verband is zeker het behoud van grote open ruimten, of het nu gaat om landbouwgronden, parken of bossen.

Volgens de demografische voorspellingen van het Planbureau tegen 2040 en 2060 zal de beweging die vandaag in Brussel wordt waargenomen, zich verder zetten. Maar we zien ook dat het geboortecijfer in heel België stijgt, gekoppeld aan een steeds hogere levensverwachting. De vergrijzing zal hoofdzakelijk in Vlaanderen en in tweede instantie in Wallonië te voelen zijn.

Brussel zou de sterkste stijging moeten kennen (35 % tegen 2060) maar ook de snelste : bijna 17 % tegen 2020 en 24 % tegen 2030, tegenover respectievelijk 7 en 12 % voor het Vlaams Gewest, en 6,5 en 12 % voor het Waals Gewest. In absolute cijfers zou Vlaanderen tegen 2040 een groei moeten registreren van 1.000.000 inwoners, en Wallonië 600.000. De ondersteuning van de woningbouw is een gemeenschappelijk belang voor de drie Gewesten, net als de kwestie van de stijgende grondprijzen en de toegang tot

de huisvesting. De huishoudens met de laagste inkomens verwachten sociale woningen, en de gezinnen uit de middelhoge inkomensklasse krijgen het steeds moeilijker om een eigen woonst aan te schaffen.

Op het niveau van de provincies houdt de groei zowat gelijke tred in Oost-Vlaanderen (Mechelen) en Waals-Brabant (Nijvel), terwijl de andere provincies achterblijven (in Vlaams-Brabant ligt de groei net iets lager).

De inventaris van de projecten van het Vlaams en Waals Gewest en van de beschikbare gronden in Waals- en Vlaams-Brabant voor huisvesting, economische activiteiten en handelszaken leert ons dat er nog een aanzienlijke ontwikkelingscapaciteit bestaat: het Vlaams Gewest heeft met diverse programma's grote ambities om van Zaventem een internationale businesspool te maken, om de logistiek in noordelijke en zuidelijke richting uit te bouwen, alsook om nieuwe stads- en handelskernen te creëren.

Wat huisvesting betreft, biedt het Waalse gedeelte van het bestudeerde grondgebied dan weer zeer grote capaciteiten. Zo zijn er mogelijkheden voor nieuwe ontwikkelingen op een totaal van meer dan 6.100 ha. In het Vlaamse deel zou een aangroei van de bevolking vooral opgevangen worden door de verdichting van het bestaande weefsel, ook al zijn er in de huidige aanlegplannen nu toch ook al woongebieden (vrije capaciteit van 3.860 ha) en woonuitbreidingsgebieden (3.850 ha) voorzien.

#### **BRUSSELSE METROPOOL 2040 : NADENKEN OVER DE TOEKOMST**

Het is zeker niet eenvoudig om in te schatten hoe het grootstedelijk kader van Brussel er zal uitzien tegen 2040. Er zijn immers tal van factoren die daar een rol in spelen : de wetenschappelijke vooruitgang en technologische evoluties, de manieren van denken, wonen, werken, verplaatsen...

We vroegen dan ook niet om de sciencefictiontoer op te gaan.

Een stad leent zich niet tot tabula rasa-scenario's. De echte avant-gardist zal diegene zijn die erin slaagt om een toekomstvisie uit te bouwen die zo intensief mogelijk aansluit bij het verleden. Ik ben de drie teams dankbaar voor de manier waarop zij voortdurend het verleden, de geografie en de evolutie van Brussel hebben gerespecteerd.

In dit stadium zou ik graag enkele algemene opmerkingen maken bij de lezing van deze rapporten, en de nadruk willen leggen op de innoverende voorstellen van de teams.

#### DE RESIDENTIËLE AANTREKKELIJKHEID EN DE VOORZIENINGEN

Op gewestelijk niveau hebben alle teams erop gewezen dat we bijzondere aandacht moeten schenken aan onze residentiële aantrekkelijkheid, om van Brussel een stad te maken waar het voor iedereen aangenaam wonen is. De verbetering van de leefomgeving vormt niet alleen een antwoord op de toenemende sociale behoeften - zo vormen de parken de tuinen van de mensen die geen eigen tuin hebben -, maar ook een absolute voorwaarde om een aantrekkelijk levenskader te bieden voor gezinnen die vandaag elders op zoek gaan naar hun eigen stek. Cruciaal in dit verband is om werk te maken van het kindvriendelijke karakter van de stad, met voldoende infrastructuur en voorzieningen van degelijke kwaliteit.

De teams hadden ook oog voor de nieuwe behoeften inzake voorzieningen, meer bepaald op het vlak van onderwijsvoorzieningen, die beschouwd worden als hefboomen voor de opwaardering van de wijken. De nieuwe inplantingen van grootschalige infrastructuur (secundaire en hogescholen, universitair onderwijs) zouden het voorwerp moeten uitmaken van overleg tussen de Gemeenschappen.

Het is immers een feit dat het niveau van onderwijs, sociale en culturele voorzieningen alle bewoners ten goede komt en vaak een belangrijk vangnet vormt voor de zwakkere bevolkingsgroepen. Dit vereist een samenwerkingsstrategie met andere bestuursniveaus, en in het bijzonder met de gemeenten die zeer goed vertrouwd zijn met de lokale behoeften, alsook met de Gemeenschappen en de Gewestelijke Gemeenschapscommissies. Uiteraard moeten nog heel wat inspanningen worden geleverd voor de scholen : het gaat niet louter om het toekomstige gebrek aan plaatsen, maar men dient er ook voor te zorgen dat de school opnieuw haar rol gaat vervullen als katalysator op sociaal en integratievlak. Een succesvol onderwijs vereist ook een nieuwe relatie van de scholen met de wijken, en dan denk ik zowel aan de contacten met de gezinnen als aan de toegankelijkheid van de lokalen en infrastructuur voor de inwoners van de wijken.

#### DE DICHTHEID EN DE COMPACTE STAD

De zoektocht naar een hoge graad van bewoonbaarheid in een Gewest dat in volle demografische ontwikkeling is, vereist een doordacht beheer van de schaarse beschikbare gronden : we zullen nieuwe manieren moeten uitvinden om de stad te bouwen, tegelijk compact maar met vernieuwde aandacht voor de natuur, een goede bediening door een fijnmazig en krachtig openbaar vervoersnet, met versterkte polen en belangencentra, zowel op lokaal als op groot-



stedelijk niveau. Om het gebruik van de auto met 20 % terug te dringen, zowel voor de Brusselaars als voor de pendelaars, zullen forse investeringen nodig zijn. Maar het terugdringen van de auto in de stad is ook een must om openbare ruimten te kunnen heroveren en er leefruimten van te kunnen maken.

#### EEN POLYCENTRISCH GRONDGEBIED, EEN BUURTSTAD

In de studies kwam ook het polycentrisme naar voor, op grootstedelijk niveau met de versterking van de middelgrote steden die meer in netwerkverband zouden functioneren, en op gewestelijk niveau met nieuwe polen in de tweede kroon. Verscheidene projecten voor de ontwikkeling van het openbaar vervoer moeten die meervoudige polarisatie ondersteunen. In dat verband moeten we waakzaam blijven met betrekking tot de gevolgen van het GEN en het gevaar dat de middenklasse zou wegtrekken uit het Gewest.

Op lokaal niveau zou een "buurtstad" een aangenaam levenskader kunnen bieden, met alle stedelijke diensten en faciliteiten op wandel- of fietsafstand van huis. Het is zeer belangrijk om dieper in te gaan op die doelstelling om te beschikken over een openbare groene ruimte, kinderkribben en buurtwinkels op minder dan 400 meter van de woonplaats, met grotere infrastructures zoals lagere scholen op maximaal 600 meter en wijkcentra op maximaal 1 kilometer afstand. Ook het openbaar vervoer moet bereikbaar zijn op wandelafstand van huis, en dient hiërarchisch te worden georganiseerd.

Alle teams halen eveneens aan dat er moet worden nagedacht over nieuwe vormen van gemengdheid op functioneel en sociaal vlak. Er moet verder gewerkt worden aan het herstellen van de wijken, maar aan een versneld tempo, en de cohabitatie van de woonfunctie en de stedelijke economische activiteiten moet vanuit een nieuw oogpunt worden benaderd. Die veralgemeende gemengdheid moet gezien worden als een versterking van de aantrekkingskracht en de intensiteit van het stadsleven.

#### EEN ACTIEVE EN REACTIEVE GROOTSTAD

Net als alle grote agglomeraties zal Brussel ongetwijfeld geconfronteerd worden met diverse schokken, zoals met name de toenemende schaarste van niet-hernieuwbare hulpbronnen - of het nu gaat om de oliepiek of om de mijnbouw - en de vereisten inzake de vermindering van de broeikasgassen om de klimaatveranderingen binnen de perken te houden. De drie teams hebben de noodzaak onderstreept om het aanpassingsvermogen van de stad aan die evoluties op te krikken. Andere problemen van economische

aard - de huidige financiële crisis is daar een goed voorbeeld van - of van sociale aard - zoals de mogelijke komst van "klimaatvluchtelingen" - versterken de noodzaak om ons minder afhankelijk te maken van externe invloeden. De ervaring met betrekking tot de "steden in overgangsfase naar het post-aardolietijdperk" vormt een interessante piste.

Zoals de drie bureaus duidelijk aanhaalden, kunnen we vandaag niet langer de ogen sluiten voor de noodzaak van een duurzame ontwikkeling, die gebaseerd moet zijn op transversale doelstellingen die mekaar onderling versterken. Men moet drievoudige meerwaarden nastreven, tegelijkertijd op economisch, sociaal en milieuvlak.

Ik zou enkele specifieke voorstellen willen aankaarten, zonder er hier verder op in te gaan.

De drie teams zien de herontwikkeling van de stad diverse vormen aannemen, gaande van de herstructurering van hele gebieden, zoals de kanaalas, tot de verdichting van bepaalde gebieden en de opwaardering van grote openbare ruimten. Ze schuiven ook diverse interventiesites naar voor : de verdichting rond de grote groene ruimten zoals het Scheutbos (SECCHI), de ontwikkeling van een gemengde wijk met woningen, voorzieningen en universiteit in de Noordwijk (51N4E), een mix van woningen/ondernemingen in de kanaalzone met een sterke dichtheid (KCAP). Het team van SECCHI pleit voor een rehabilitatie van "de wijk van de tweedehandswagens", die verweven zit in het oude stadsweefsel van Molenbeek en Anderlecht, door die activiteit te laten migreren naar de logistieke pool die men wil creëren rond Schaarbeek Vorming.

De teams wezen op een aantal strategische sites, waaronder natuurlijk de hefboomgebieden die het voorwerp uitmaken van richtschema's, maar ze doen ook nieuwe voorstellen, zoals de creatie van een nieuwe wijk aan de slachthuizen, door uitbreiding van het projectgebied van de andere kant van het kanaal (51N4E), of de inrichting van grote gebieden waarvoor richtschema's zouden moeten worden uitgewerkt in samenwerking met het Vlaams Gewest, zoals bijvoorbeeld de Molenbeekvallei (zie 51N4E) of de mogelijke ontwikkeling van een uitgestrekte groene corridor met nieuwe woningen tussen Schaarbeek en Zaventem (SECCHI), of ook de Moensbergwijk in Ukkel (KCAP).

De bijzondere aandacht die uitgaat naar de geografie - de valleien, de heuvelkammen en de waterlopen - heeft niet enkel betrekking op "het grote landschap" en zijn opwaardering, maar ook op kwesties zoals de waterhuishouding en de overstromingen.

Volgens de teams moeten de toekomstige veranderingen een kwalitatieve sprong voorwaarts beteke-

nen : binnen dit en 30 jaar moet er radicaal gebroken worden met de huidige toestanden... dat is zowel noodzakelijk als onvermijdelijk : dat uitgangsidee vormt de grondslag voor radicale voorstellen zoals het "No car"-scenario van SECCHI-VIGANÒ, of de Iconographic Urban Fabrics van 51N4E die een radicale gemengdheid koppelen aan een totaal nieuwe combinatie van lokale en internationale ambities.

#### **CONCLUSIES**

Innoverend, doordacht, soms radicaal of zelfs op het randje van het ondenkbare... de voorstellen van de teams voor "Brussel 2040" zijn in de eerste plaats een verrijking voor het debat dat we moeten voeren in het kader van het Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling.

Zoals ik eerder al onderstreepte, moeten we zoeken naar samenwerkingsvormen die voor alle betrokken partijen een "win-win"-situatie bieden. De Gewesten hebben er alle belang bij om samen te werken om "de taart" van activiteiten, rijkdommen en inkomsten die ze kunnen aantrekken of genereren zo groot mogelijk te maken. Maar uiteraard komen ze achteraf ook in een concurrentiepositie voor de verdeling van die taart. Uit die "coöpetitie", een combinatie van coöperatie en competitie, kunnen meerwaarden voortvloeiën dankzij de bundeling van krachten om een kritische massa te bekomen waarmee dit Gewest zich beter en sterker kan positioneren op Europees en internationaal vlak.

Het ligt voor de hand dat er binnen de grootstedelijke ruimte een nieuwe vorm van solidariteit moet worden georganiseerd. Brussel-centrum zal, zoals alle grote steden, blijven fungeren als opvangcentrum voor de armsten, op zoek naar werk en stedelijke en sociale diensten, en als toegangspoort voor immigranten en nieuwe inwijkelingen, die vaak dezelfde doelstellingen beogen. De randgemeenten, van hun kant, die profiteren van de internationale uitstraling van de stad, moeten mee instaan voor de beheersing en omkadering van de migratiestromen en bijdragen tot de inspanningen die nodig zijn om het hoofd te bieden aan de bevolkingsgroei waarmee we vandaag geconfronteerd worden.

De toekomst van de grootstedelijke Gemeenschap vereist een totaalaanpak. We moeten pragmatisch tewerkgaan, stap voor stap, opdat de samenwerking zou leiden tot een betere dienstverlening naar de burgers toe. Alleen zo maakt een duurzame en harmonische ontwikkeling kans op slagen.

CHARLES PICQUÉ



# INLEIDING

## CONTEXT

In het kader van de uitwerking van het Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling (GPDO), diende men onvermijdelijk het gewestelijk grondgebied ruimer te zien en ook rekening te houden met zijn hinterland. In de intentieverklaring van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering tot volledige wijziging van het GewOP wordt immers onderstreept: *“In een periode die getekend wordt door globalisering en mondialisering is het ondenkbaar dat een plan geen rekening zou houden met de grootstedelijke schaal van het Gewest als sociaaleconomisch bekken. Men zal rekening moeten houden met evoluties en projecten in het hinterland en samenwerkingsperspectieven trachten uit te werken met de beide andere Gewesten in alle mogelijke gebieden, uitgaand van het feit dat rivaliteit en concurrentie in belangrijke sectoren zullen blijven bestaan”*. Datzelfde document benadrukt het belang om vooruit te kijken en de grote prioriteiten en actiedoelstellingen vast te leggen tegen 2020, maar vanuit een langetermijnperspectief met oog voor de ontwikkelingsdoelstellingen tegen 2040.

Er was dus een studie nodig over de toekomst van het Brussels grootstedelijk grondgebied tegen 2040. Met dat doel voor ogen vroeg de Minister-President aan de Directie Studies en Planning (DSP) van het Bestuur Ruimtelijke Ordening en Huisvesting (BROH) om een internationale wedstrijd tussen multidisciplinaire teams te organiseren rond de *“uitwerking van een grootstedelijke territoriale visie voor Brussel tegen 2040”*. Die wedstrijd moest uitmonden in de selectie van drie winnende teams. Het leek immers veel interessanter om te kunnen bogen op verscheidene - en liefst zo uiteenlopend mogelijke - grootstedelijke visies. Er moesten namelijk “zoveel mogelijk poorten geopend” worden, terwijl men ook realistisch diende te blijven inzake de budgettaire haalbaarheid van de wedstrijd.

Het GEN-gebied, zoals dat vastgelegd is in het Brussels gewestelijk mobiliteitsplan IRIS 2, werd weerhouden als grootstedelijk kerngebied. Algauw bleek echter het gebrek aan statistische gegevens op de schaal van het GEN-gebied een ernstige lacune te vormen om een diagnose van de werking van die zone te kunnen uitwerken. Om dat probleem te verhelpen, werd een “stand van zaken” opgesteld door het ICEDD (Institut de Conseil en Environnement et Développement Durable) in samenwerking met de KULeuven. Een synthese van die studie wordt in dit werk voorgesteld.

## PROCEDURE

Begin februari 2010 werd een aankondiging van opdracht gepubliceerd in het Belgisch Bulletin der Aanbestedingen en in het Publicatieblad van de Europese Unie. Het bestuur ontving daarop meer dan honderd informatieaanvragen. Op 9 maart 2010 dienden zeventien teams hun kandidatuurdoossier in. Om het bestuur bij te staan in de selectie, werd een Adviescomité opgericht, samengesteld uit verscheidene internationale deskundigen en vertegenwoordigers van elk Gewest (een lid uit academische kringen en een vertegenwoordiger van de gewestelijke besturen).

Het Adviescomité stond onder het voorzitterschap van de heer Bertrand Lemoine, Algemeen Directeur van het “Atelier international du Grand Paris et des projets architecturaux et urbains”, en bestond uit :

- Philippe BARETTE,  
*Ministerie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (MBHG),  
Brussel-Mobiliteit (BM),  
Waarnemend directeur van de Directie Strategie (DS);*
- Christian BASTIN,  
*Service Public de Wallonie (SPW),  
DGO4,  
Directeur van de “Direction de l’Aménagement Régional (DAR)”;*
- Michel BEUTHE,  
*Professor-emeritus  
aan de “Facultés Universitaires Catholique de Mons” (FUCAM);*
- Philip BOOTH,  
*Professor aan de Universiteit van Sheffield (VK);*
- Vincent CARTON,  
*Leefmilieu Brussel (BE),  
Directeur van de Divisie Energie, Lucht, Klimaat en Energie;*
- Joachim DECLERQ,  
*Professor aan het Berlage-Instituut (NL);*
- Ann GEETS,  
*Ministerie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (MBHG),  
Bestuur Ruimtelijke Ordening en Huisvesting (BROH),  
Waarnemend directrice van de Directie Studies en Planning (DSP);*
- Charlotte GELDOF,  
*Vlaams Gewest, Ruimtelijke ordening Wonen en Onroerend erfgoed (RWO);*
- Luc MAUFROY,  
*Directeur van het Agentschap voor Territoriale Ontwikkeling (ATO);*
- Benoît Périlleux,  
*Kabinet van Minister-President Charles Picqué;*
- Michel REY,  
*Professor-emeritus  
aan de “École Polytechnique Fédérale” van Lausanne (EPFL) (CH)*
- Pierre VANDERSTRAETEN,  
*Directeur van het bureau VIA, expert in duurzame ontwikkeling;*
- Bety WAKNINE,  
*kabinet van Minister-President Charles Picqué.*

De kwalitatieve selectiefase mondde uit in de selectie van zeven teams die dan werden verzocht om een offerte in te dienen in het kader van de gunningsfase :

COOPARCH-RU (B)  
51N4E (B)  
Xaveer De GEYTER Architects (B)  
KCAP (NL)  
Atelier Christian de PORTZAMPARC (F)  
STUDIO 010 SECCHI/VIGANO (I)  
AMENAGEMENT S.C. (B)

De criteria voor de toewijzing van de opdracht waren erop gericht om de verschillende teams te evalueren op basis van een eerste voorstel van een grootstedelijke territoriale langetermijnvisie, de manier waarop ze die visie kaderden in een beleid van duurzame ontwikkeling en, tot slot, hun vermogen om te communiceren rond de resultaten.

Het Adviescomité organiseerde in november 2010 een hoorzitting voor de zeven teams. Na 2 dagen te hebben beraadslaagd, stelde het comité het Bestuur voor om de teams **51N4E**, **KCAP** en **STUDIO 010** te selecteren voor deze opdracht.

## **DE OPDRACHT**

### VERLOOP EN INHOUD

De opdracht werd onderverdeeld in 3 fases.

#### FASE 1 : OPMAAK VAN EEN DIAGNOSE VAN HET BRUSSELS GROOTSTEDELIJK GEBIED EN DE RUIMTELIJKE VERTALING DAARVAN

Deze 1<sup>ste</sup> fase had tot doel een ruimtelijke vertaling te bekomen van de diagnose van de huidige stand van zaken van het Brussels grootstedelijk gebied, om zo een duidelijk beeld te krijgen van de werking (de talloze intra- en intergrootstedelijke wisselwerkingen, cohesies en concurrentieverbanden), de troeven en minpunten van het grondgebied maar ook de opportuniteiten en knelpunten.

#### FASE 2 : UITWERKING VAN DE GROOTSTEDELIJKE LANGETERMIJNVISIE (2040) OP DE SCHAAL VAN HET BRUSSELS GROOTSTEDELIJK GEBIED

Doel van deze tweede fase was om een globale territoriale visie uit te werken voor het Brussels grootstedelijk gebied op lange termijn (2040), gebaseerd op de diagnose van de eerste fase. Hierbij diende uiteraard de nodige aandacht te worden geschonken aan de dimensie van de duurzame ontwikkeling (sociaal luik, economisch luik en leefmilieu) zoals herhaaldelijk werd onderstreept in de verschillende verklaringen van de Brusselse regering. Ook moest een antwoord worden gegeven op de vijf grote uitdagingen, aangehaald in de intentieverklaring van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering tot volledige herziening van het GewOP.

Deze territoriale visie moest daarenboven rekening houden met de elementen van de bestaande toestand, maar ook met de goedgekeurde of nog ter discussie liggende projecten (uitbreiding van de ring, ontwikkeling van de Heizelvlakte, door de Regering goedgekeurde richtschema's...).

Deze grootstedelijke territoriale langetermijnvisie moest ook ruimer opgevat worden dan de institutionele realiteit van het Brussels grootstedelijk gebied.

#### FASE 3 : UITWERKEN VAN VOORSTELLEN VOOR MAATREGELEN OP ZEER KORTE TERMIJN (2014), OP KORTE EN OP MIDDELLANGE TERMIJN (2020) VOOR HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

Elk team diende zijn visie te concretiseren en voorstellen te formuleren voor strategische maatregelen op zeer korte, korte en middellange termijn, die het mogelijk moeten maken de grootstedelijke langetermijnvisie te realiseren.

## **METHODOLOGIE**

De Minister-President heeft al vaak te kennen gegeven dat hij de actoren van het grootstedelijk gebied, zowel op politiek als op administratief vlak alsook de operatoren te velde, zoveel mogelijk wil betrekken bij dit hele project. Al die actoren worden dan ook aangemoedigd om met hun ideeën en uitwisselingen bij te dragen tot een optimaal verloop van de opdracht, alsook om deze kans te grijpen om sterkere banden te smeden tot ver buiten de gewestelijke grenzen.

Vanuit dat oogpunt werden diverse thematische workshops op touw gezet om te debatteren en ideeën uit te wisselen. Die werden bijgewoond door de verschillende partners die betrokken zijn bij een bepaald thema van het grootstedelijk gebied. Zo werden bijvoorbeeld voor het thema mobiliteit vertegenwoordigers rond de tafel gebracht van de Directie Strategie van Brussel-Mobiliteit, van de MIVB, de Haven van Brussel maar ook van de TEC Waals-Brabant, De Lijn en de NMBS (Infrabel en Mobility).

De eerste workshops hadden tot doel om de drie teams zoveel mogelijk informatie te bezorgen en zo te helpen bij de diagnose van de Brusselse grootstedelijke ruimte. Omgekeerd konden de geselecteerde teams dan op de volgende workshops aan de betrokken actoren de resultaten meedelen van hun denk oefeningen rond de grootstedelijke territoriale visie, om zo tot een debat te komen tussen de actoren en de teams.

Er werd eveneens een Groep voor Informatie en Uitwisseling (GIU) in het leven geroepen. Daarin zaten leden van de drie gewestregeringen, de Vlaamse en Waalse besturen voor ruimtelijke ordening, alle Brusselse besturen, de Europese Unie, het Brusselse verenigingsleven, de grootstedelijke actoren inzake mobiliteit, de werkgeversfederaties en vakbonden... De 3 grootstedelijke territoriale visies werden voorgesteld aan de leden van de GIU, die dan ook uiting konden geven aan hun kritische reacties.

Het streven naar transparantie en communicatie rond deze opdracht leidde niet alleen tot de publicatie van dit werk, maar - parallel daarmee - ook tot de organisatie van een internationaal colloquium en een tentoonstelling waarop de resultaten van alle werkzaamheden worden voorgesteld.

# OPMAAK VAN EEN "STAND VAN ZAKEN" VAN HET BRUSSELS GROOTSTEDELIJK GEBIED

Om zich met kennis van zaken te kunnen buigen over zijn toekomst in een verruimde context, liet het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een studie uitvoeren over de huidige stand van zaken in het Brussels grootstedelijk gebied. Doel van die studie was een beter inzicht te verkrijgen in de buitengewestelijke grootstedelijke ruimte, om die kennis dan te kunnen integreren in de denkoefening rond het GPDO en de geselecteerde teams van de wedstrijd "Brusselse metropool 2040" een databank te kunnen voorleggen. De grenzen van het bestudeerde grondgebied werden bepaald op grond van de definitie van het "GEN-gebied" van het IRIS 2-plan, die 135 gemeenten en 2,9 miljoen inwoners omvat.

De studie werd uitgevoerd door ICEDD (Institut de conseil et d'études en développement durable) en de Katholieke Universiteit Leuven (KUL), in samenwerking met de Vrije Universiteit Brussel (VUB)<sup>1</sup>. Dit werk kon worden gerealiseerd dankzij de gegevens die ter beschikking werden gesteld door de andere Gewesten en niet-Brusselse instellingen.

Deze "stand van zaken"<sup>2</sup> geeft een overzicht van de elementen die kenmerkend zijn voor de Brusselse grootstedelijke ruimte, haar bevolking, haar economische activiteit, huisvesting en voorzieningen. Ze beschrijft ook de verschillende territoriale, politieke en administratieve systemen die in deze ruimte naast mekaar bestaan. Tot slot wordt een diagnose gesteld die moet dienen als uitgangspunt voor de strategieën voor de ontwikkeling van deze ruimte.

## INLEIDING

De studie moest een antwoord bieden op vragen rond de omvang van de morfologische agglomeratie en de functionele metropool, hun organisatie

(polariteiten, fluxen...) en hun werking... alsook rond de verschillende territoriale structuren die in het GEN-gebied naast mekaar bestaan.

De grootste moeilijkheid voor het studiebureau bestond erin om gegevens te verzamelen die homogeen of minstens vergelijkbaar waren voor deze ruimte, die zich uitstrekt over het grondgebied van drie Belgische Gewesten. Dertig jaar regionalisering (of twintig jaar voor het BHG) heeft ervoor gezorgd dat er nog weinig sprake is van homogeniteit voor de meeste gegevens met betrekking tot het Belgische grondgebied. En de verdwijning van de nationale volkstelling (die had moeten plaatsgrijpen in 2011) symboliseert de link tussen de meeste statistieken en het openbaar bestuur : de cijfers zijn communautair voor onderwijs en cultuur, gewestelijk voor de ruimtelijke ordening, voor leefmilieu of economie. Alleen de fiscale gegevens en de bevolkingsgegevens (rijksregister) zijn nog federaal.

## 1. DE BRUSSELSE GROOTSTEDELIJKE RUIMTE IN KAART

De studie van ICEDD en de KUL bevat twee kaarten van de rechtstoestand en zeven kaarten van de feitelijke toestand van het GEN-gebied dat wordt beschouwd als het grootstedelijk gebied.

De **juridische toestand**, een onontbeerlijk element voor elke denkoefening rond ruimtelijke ordening, is voor Wallonië gebaseerd op het "Plan de secteur", voor Vlaanderen op het Gewestplan en voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (BHG) op het Gewestelijk Bestemmingsplan (GBP). Ondanks de

1. Voor ICEDD : Renaud Naiken en Stany Debethune ; voor de KUL : Tim Cassiers en Maarten Loopmans, en voor de VUB : Cosmopolis en E.Corijn

2. De volledige studie, alsook de desbetreffende kaarten, kunnen geraadpleegd worden op volgend adres : <http://www.stedenbouw.irisnet.be/pdf/hinterland/rapport/RapportNL-Brussel-grootstedelijke-ruimte.pdf>



verschillen in glossarium en voorschriften, getuigen deze drie plannen toch van een gelijkaardige aanpak. Daardoor kon een vereenvoudigde uniforme legende worden uitgewerkt. Deze kaart toont zeer duidelijk de structurerende rol van de woongebieden, die sterk gedifferentieerd zijn in de drie Gewesten, evenals de kanaals, waar de economische activiteiten rond geconcentreerd zijn. De "rode" woongebieden en diverse activiteitengebieden werden zeer ruim opgevat, waardoor een deel van het platteland geurbaniseerd kon worden.

De **algemene kaart van de grondbezetting** van het Brussels grootstedelijk gebied toont duidelijk de ruimtelijke overeenstemming tussen de feitelijke toestand en de rechtstoestand van de bebouwde gebieden. Ze benadrukt het verschil in dichtheid tussen de drie Gewesten. Ook het contrast tussen de drie Gewesten inzake beboste gebieden komt zeer duidelijk tot uiting. Hoewel alleen de luchthaven van Zaventem in het GEN-gebied is gelegen, is ook de luchthaven van Charleroi "Brussels South", net aan de zuidelijke rand van de kaart, een belangrijke schakel in de werking van dat GEN-gebied. We merken ook nog twee grote concentraties van economische activiteiten-kernen op : Zaventem-Machelen-Vilvoorde en Mechelen-Noord (Willebroek, Puurs, Boom). Afgezien van deze twee concentraties zijn de bedrijfsparken doorgaans kleiner en meer verspreid in Vlaanderen dan in Wallonië, waar we grote bedrijvenzones vinden in Nijvel, Senneffe, Louvain-la-Neuve, Waver.

De kaart van de **economische activiteiten** heeft tot doel een beeld te geven van de omvang van de economische activiteit in het GEN-gebied, door de bedrijfs- en industrieparken aan te vullen met de tewerkstellingspolen (aantal geregistreerde banen per postkanton voor alle ondernemingen van meer dan 100 werknemers). Op basis van die gegevens is Brussel de grootste werkverschaffer. We identificeren tevens de grote bedrijfsparken van Zaventem-Machelen-Vilvoorde. Verder merken we een stervormige verspreiding van de bedrijfspolen langs de snelwegen en het GEN, of een kroonvormige verspreiding (Leuven-Mechelen-Dendermonde-Aalst en ten noorden van Mechelen een as die loopt van Willebroek tot Duffel, over Boom en Rumst), maar dan zonder link met het GEN of het snelwegennet. In het Zuiden zien we Louvain-la-Neuve, Waver, Eigenbrakel, Nijvel, Tubeke.

Het zwaartepunt van de **bevolkingsdichtheid** situeert zich in het hart van het BHG (nagenoeg overal in de eerste kroon wordt een gemiddelde geregistreerd van meer dan 10.000 inwoners/km<sup>2</sup>). Die hoge waarden komen ook wel voor, zij het meer lokaal, in enkele wijken van Leuven, Mechelen en Louvain-La-Neuve. Globaal genomen zijn de bevolkingsdichtheden lager in Wallonië; de kaart toont

duidelijk de sterk verspreide huisvesting in Vlaanderen. De hoogste dichtheden vinden we langs de invalswegen, snelwegen en spoorlijnen richting Brussel (het toekomstige GEN) en rond de kleine provinciesteden, waar duidelijk de sporen van de suburbanisatie te zien zijn.

De kaart van de **grondreserves** illustreert de beschikbare gronden in woongebieden, in woonuitbreidingsgebieden of in gebieden voor economische activiteiten en industrie van het bestemmingsplan (= urbaniseerbare gebieden). Deze kaart werd opgesteld aan de hand van specifieke rekenmethodes voor elk van de drie Gewesten.

De grondreserves van het BHG zijn bijzonder schaars. In Wallonië en Vlaanderen zijn er daarentegen, in absolute termen, nog heel wat gronden beschikbaar. Zo toonde de studie aan dat er nog bijna 15.000 ha grond beschikbaar is de woongebieden in ruime zin (respectievelijk in woongebied en woonuitbreidingsgebied, 6.098 ha en 2.175 ha in Waals-Brabant, 3.867 ha en 2.529 ha in Vlaams-Brabant). Hierbij dient te worden vermeld dat de gegevens slechts gedeeltelijk beschikbaar waren voor Vlaanderen (50 van de 84 gemeenten). Ook het ont-haalpotentieel voor economische activiteiten is nog groot : kantoren en diensten kunnen zich ook vestigen in woongebied, en de gebieden voor industriële activiteiten zijn goed voor een reserve van 1.528 ha in Waals-Brabant en 1.207 ha in Vlaams-Brabant.

Tot slot werd ook **het openbaar vervoer** in kaart gebracht op de schaal van het grootstedelijk gebied en van het BHG.

We zien dat de MIVB zich nauwelijks buiten de gewestelijke grenzen begeeft, terwijl De Lijn en de TEC doordringen tot in het centrum van de stad, waarbij ze vaak MIVB-lijnen ont-dubbelen. Het is duidelijk dat de openbare vervoersmaatschappijen (nog) niet georganiseerd zijn in functie van de grootstedelijke ruimte, maar eerder afgestemd zijn op hun institutionele grondgebieden. Die segmentering leidt tot een beleid waarbij elke maatschappij ernaar streeft om de eigen lijnen zoveel mogelijk te bevolken, maar zonder oog voor de intermodaliteit. Als we in de toekomst willen komen tot een efficiënter openbaar vervoer, zal waarschijnlijk een grootstedelijke maatschappij of structuur voor het openbaar vervoersbeleid moeten worden opgericht.

## 2. ANALYSE VAN DE MAATSCHAPPELIJKE RUIMTE

# OP DE SCHAAL VAN HET GEN-GEBIED

### DEMOGRAFIE

Tussen 1991 en 2006 werd in het overgrote deel van het GEN-gebied relatief gezien een lichte bevolkingsgroei opgetekend. Sommige sectoren en gemeenten zien daarentegen hun bevolkingsdichtheid afnemen, voornamelijk in de regio Aalst, buiten het BHG ten zuidoosten en in de tweede stadskroon, met uitschieters in sommige gemeenten rond het Zoniënwoud. Maar in het BHG is de groei van de bevolking in absolute cijfers het grootst.

### CONTRASTEN IN LEEFTIJD

Er bestaat een sterke dualiteit in de leeftijdsgroepen, met name tussen de relatief jonge bevolking van het BHG en de rest van het GEN-gebied. Binnen het BHG zien we twee dominante groepen in de jonge bevolking : de groep van 0-17 jaar, die zeer sterk vertegenwoordigd is in de kanaalzone en over het algemeen afkomstig is van migrantenfamilies, en de groep van 20-34 jaar, gevestigd in de wijken ten zuidoosten van het stadscentrum, en voornamelijk bestaande uit studenten en jongeren op de arbeidsmarkt, die na hun studies dichtbij hun werk willen wonen. Deze groep van 20-34 jaar heeft een duidelijke voorkeur voor stadscentra, niet alleen in Brussel maar ook in Mechelen, Leuven en Louvain-la-Neuve.

Aan de andere kant zien we op de kaart dat de groep van 35-64 jaar sterk ondervertegenwoordigd is in het BHG, wat kan worden verklaard door de vlucht van die leeftijdscategorie naar de rand en weg van de stadscentra, naar gebieden waar de woningprijzen interessanter zijn. Dit geldt voor Brussel, maar ook voor Leuven, Mechelen of nog Louvain-la-Neuve. Uiteraard is die groep van 35-64 jaar vergezeld van de jongere bevolking (0-17 jaar).

Ook voor de categorie van de 65-plussers zien we een sterke ondervertegenwoordiging in Brussel. Er is een groot verschil tussen Wallonië en Vlaanderen. Vlaanderen telt een uitgebreide vergrijzende bevolking, die voornamelijk gevestigd is in de tweede stadskroon, in de gemeenten nabij de rand en in de regio Aalst, wat te maken heeft met zijn verleden als industriekern.

## PLURALITEIT VAN NATIONALITEITEN

De Brusselse gemeenten huisvesten een tamelijk groot percentage niet-Belgen, verspreid in de "rand" langs de kanten van Wezembeek-Oppem, Kraainem, Tervuren en de gemeenten rond het Zoniënwood. Dit geldt ook voor bepaalde wijken van het centrum van Louvain-la-Neuve en van Leuven (waar het hoger percentage buitenlanders deels te maken heeft met de aanwezigheid van de universiteiten), Mechelen of Tubeke.

Op grond van de nationaliteiten onderscheiden we twee groepen. De Turken en Noord-Afrikanen (Marokko, Algerije, Tunesië) zijn geconcentreerd in het westelijke deel van het BHG, in de eerste kroon en de kanaalzone (in de zone van de 'arme halve maan'), met uitbreidingen naar het Noorden, richting Vilvoorde. We vinden ook wijken met een hoog percentage Turken en Noord-Afrikanen in Mechelen, Leuven en Louvain-la-Neuve, en in gemeenten zoals Hamme en Zele. In het GEN-gebied is die groep doorgaans sterker vertegenwoordigd ten westen van het kanaal.

Een andere groep buitenlanders (Japanners, Canadezen, Noord-Amerikanen) vertoont concentraties ten zuidoosten van Brussel en rond het Zoniënwood, dichtbij de internationale activiteiten, waar ze standigvolle woningen vinden in de buurt van hun werkplaats. Datzelfde verschijnsel doet zich voor in Leuven of in Zinnik (Soignies), in de buurt van de Shape. Binnen het GEN-gebied is deze gegoede bevolkingsgroep doorgaans gehuisvest ten oosten van het kanaal.

## WELK ONDERWIJSNIVEAU ?

De kaart die het aandeel weergeeft van hogeschoolden (minimum houder van een diploma hoger onderwijs) en laaggeschoolden (maximum houder van een diploma lager secundair onderwijs), toont zowat een spiegelbeeld: in de hele kanaalzone vinden we een hoog percentage laaggeschoolden, terwijl de zuidoostelijke sector van het GEN-gebied voornamelijk een welgestelde bevolking vertoont, werkzaam in de sector van de kennis en diensten met toegevoegde waarde, in Brussel en in de zuidoostelijke rand, Leuven of Louvain-la-Neuve.

## DE ARBEIDSMARKT EN DE INKOMENS

Als we naar de arbeidsmarkt kijken, vertoont de Brusselse grootstedelijke ruimte eens te meer sterke contrasten tussen Vlaanderen en Wallonië : de wijken met 10 tot 20% werkzoekenden zijn beduidend talrijker in Wallonië dan in Vlaanderen, waar die percentages lager liggen (behalve in de stads-

wijken van Leuven, Mechelen en Aalst). In Brussel zelf worden globaal genomen hogere percentages geregistreerd, vooral in de "arme halve maan" waar we meer dan 30% werkzoekenden tellen.

Als we kijken naar het aantal arbeiders in de privé-sector, zien we dat die zich overwegend bevinden in de kanaalzone, in Tubeke en Vilvoorde (+25%, met een piek van +35% voor de "arme halve maan" in Brussel), evenals in de halve cirkel die zich uitstrekt van het zuidwesten tot het noordoosten (van Lessines tot Oost-Vlaanderen, van de streek rond Mechelen tot Begijnendijk). Veel lagere percentages worden opgemeten in het zuidoostelijke kwadrant van het GEN-gebied.

De kanaalzone, van Tubeke tot Vilvoorde, vormt een concentratie van sociaaleconomische problemen en splitst het grootstedelijk gebied in twee : daar ligt de werkloosheid het hoogst, vooral in het BHG. De gouden driehoek Brussel – Louvain-La-Neuve – Leuven is dan weer de stek van hogeschoolden en kaderleden, met een geringe werkloosheid. Aan de westkant (Aalst en de provincie Oost-Vlaanderen) vinden we middengeschoolde arbeiders en weinig werkloosheid. Dit heeft te maken met het industriële verleden van deze regio. Tot slot is er het hele tussengebied, lopende in een bocht om Brussel vanaf Silly en Zinnik, over het Pajottenland naar Noord-Brabant en de streek rond Mechelen. Deze zone vormt een soort "middenklasse gordel" met middelmatige waarden voor alle indicatoren.

Als we kijken naar de **welvaartindex** (gemiddeld belastbaar inkomen per inwoner, gestandaardiseerd ten opzichte van het Belgische gemiddelde = 100), dan laten enkel de gemeenten van het centrum van het BHG, Tubeke, Drogenbos en enkele andere gemeenten in de rand van het GEN-gebied (Ecaussinnes, Zinnik, Lessines, Hamme en Zele) cijfers onder het nationaal gemiddelde optekenen. De rest van het GEN-gebied doet dus beter dan het Belgisch gemiddelde. De rijkste gemeenten liggen rond Leuven, ten oosten van Mechelen, en iets verderop Meise, Sint-Genesius-Rode en Lasne. De evolutie van het gemiddelde inkomen per inwoner toont voornamelijk een daling in het centrale gedeelte van het gebied, maar ook in de steden Leuven, Mechelen, Boom, Aalst-Denderleeuw en Dendermonde, net als in verscheidene zones van Waals-Brabant. De grootste stijging zien we rond Leuven en ten westen van Aalst. Het Pajottenland laat eveneens opmerkelijke resultaten optekenen.

## **HUISVESTING**

De kaart met het aandeel eigenaars toont hoofdzakelijk het verschil tussen de steden en de periferie,

waar het percentage eigendomswohnungen veel hoger ligt.

Wat de woningprijzen betreft, lagen de duurste woningen in 2008 in het zuidoostelijk kwadrant van het GEN-gebied, evenals in de gemeenten in het noordoosten, in de onmiddellijke nabijheid van Brussel. Het gaat vooral om de gemeenten van het zuidoosten van het BHG, met als uitschieters Kraainem, Wezembeek-Oppem en Lasne. De goedkoopste woningen bevinden zich in de provincies Oost-Vlaanderen en Henegouwen.

## **VOORZIENINGEN**

Gezien hun centrale ligging in België beschikken alle gemeenten van het GEN-gebied over een degelijk uitgebouwd vervoersnet. Alleen in het uiterste zuidoosten worden zwakke resultaten opgemeten.

Sport-, recreatie- en horeca-infrastructuren maken van Brussel de activiteitenkern, samen met Leuven en Aalst die hier zeker ook vermeld moeten worden. Nochtans scoort een relatief groot aantal gemeenten vrij zwak op dit punt.

Met betrekking tot medische en sociale functies doen Brussel en Leuven het allebei zeer goed. Maar ook steden als Aalst, Mechelen en Duffel scoren goed.

Op het vlak van de administratieve diensten is decentralisatie zeer belangrijk : dat verklaart het opduiken van centra zoals Nijvel, Waver, Asse of Dendermonde, naast Mechelen, Leuven en Aalst. Binnen het BHG concentreert Brussel-Stad de grote meerderheid van deze functies.

Op onderwijsgebied vormt de aanwezigheid van een universiteit een doorslaggevende factor : Brussel, Leuven en Louvain-la-Neuve vertonen de hoogste concentraties. Mechelen en Aalst zijn minder belangrijke onderwijscentra.

## **3. EEN SUPERPOSITIE VAN VISIES EN PROJECTEN**

**H**et territoriale gebied van het GEN functioneert niet als één politieke eenheid. Het strekt zich uit over verschillende gemeenten, provincies en gewesten. Er bestaan dan ook meerdere territoriale ontwikkelingsvisies voor de verschillende administratieve eenheden.



Er bestaan drie plannen op het niveau van de Gewesten :

- de gewestelijke ontwikkelingsplannen van het BHG, met het GewOP II dat momenteel de visie voor de ruimtelijke ontwikkeling vertegenwoordigt (tot de goedkeuring van het GPDO, binnenkort). Daarnaast is er het PIO (Plan voor de Internationale Ontwikkeling van Brussel) dat de ontwikkeling van de stad bekijkt vanuit haar internationale rol en dat de klemtoon legt op tien strategische ontwikkelingspolen.
- het Vlaams RSV (Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen), dat momenteel wordt geactualiseerd en dat de basisprincipes vastlegt, en de provinciale aanlegplannen (Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan) dat een meer territoriale vertaling vormt van het RSV.
- het SDER (Schéma de développement de l'espace régional) voor Wallonië, dat eveneens wordt geactualiseerd, met een concrete vertaling op het niveau van de gemeenten.

De ruimtelijke logica kan al wel eens sterk verschillen binnen het Brussels grootstedelijk gebied. In het dichtbebouwde Vlaamse gedeelte van het GEN-gebied bestaat het doel erin om open ruimten te behouden alsook ruimten voor de economische activiteiten en bijkomende wooneenheden. Het komt erop aan die te concentreren in de stedelijke gebieden en de economische kruispunten met als dynamisch planninginstrument het RUP (Ruimtelijke Uitvoeringsplan).

Het Waals gedeelte omvat dan weer veel meer open ruimte en grondreserves. Hier is de economische ontwikkeling het hoofddoel dat men wil nastreven met het Schéma de développement de l'espace régional (SDER).

Als we iets verder weg van Brussel kijken, zien we dat er veel "wachtruimte" beschikbaar is in Oost-Vlaanderen, vooral in de regio Aalst, bestemd voor nieuwe bedrijfs- en industriezones. Ten westen van Mechelen (Brabantse poort) zijn grote projecten in uitvoering (benutting van de centrale positie tussen Antwerpen en Brussel).

In Wallonië is ruimte te vinden zonder dat men nieuwe industriezones moet creëren. De dynamiek in die regio hangt in grote mate af van de ontwikkelingen in Brussel. Belemmerende factoren zijn onder meer de huidige slechte verbinding met Zaventem en het totale gebrek aan harmonisering op het vlak van de planning. In Louvain-la-Neuve bestaat er een reële dynamiek, verbonden aan de activiteiten van de universiteit (kenniseconomie, R&D, IT).

Voor huisvesting is er nog wel ruimte in Vlaanderen, maar dan voornamelijk in de woonuitbreidingsgebieden en via verdichtingsoperaties (vergunning voor de bouw van twee bijkomende verdiepingen). In Wallonië is er overvloed aan ruimte : die is vooral betaalbaar in het uiterste zuiden en in het westen, maar de prijzen stijgen ook daar, en sneller dan elders. Eveneens het vermelden waard : een rijk woongebied ten zuidwesten van het GEN-gebied, maar met beperkte ruimte op Vlaams grondgebied (in tegenstelling tot het deel van Wallonië), prijzen die stijgen naarmate men verder weg gaat van Brussel, met name ontwikkelingen rond Leuven en Louvain-la-Neuve, richting zuidwesten en Namen.

Wat meer specifiek de **ontwikkelingsvisies voor Vlaanderen** betreft, vermelden we allereerst het RSV. De kernprincipes van dit plan zijn er niet zozeer op gericht om de ontwikkeling aan te zwingen, dan wel om de druk op de open ruimte te verlichten. "Vlaanderen, open en stedelijk" illustreert de leidraad van het huidige ruimtelijke planningbeleid in Vlaanderen, met stedelijke gebieden waar functies als wonen, voorzieningen en economische activiteiten met elkaar verweven worden, en zogenaamde buitengebieden waar men zoveel mogelijk de openheid tracht te behouden en te versterken. Het belangrijkste structuurbepalende element uit het RSV voor het GEN-gebied is de Vlaamse ruit, die het stedelijk netwerk Leuven-Brussel-Gent-Antwerpen vooropstelt.

De provinciale aanlegplannen (Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan of PRSP) van Vlaams-Brabant, Antwerpen en Oost-Vlaanderen tekenen concrete krijtlijnen uit voor de ruimtelijke ordening in het GEN-gebied. Voor Vlaams-Brabant is het beheersen van de druk op de open ruimten één van de belangrijkste drijfveren van het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Vlaams-Brabant (PRSPVB).

Voor de provincie Antwerpen is het omgaan met fragmentatie een basisgegeven voor het ruimtelijk structuurplan. De tegenstelling tussen stad en platteland krijgt hier ook een belangrijke rol toebedeeld. Het hoofddoel van het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Antwerpen (PRSPA) is weer eenheid te krijgen in deze gefragmenteerde ruimte door deze te koppelen aan de fysieke structuur van Rupel, Schelde en Dijle. De activiteiten moeten gebundeld en onderling verbonden worden door een degelijke mobiliteitsinfrastructuur. De stad Antwerpen vormt uiteraard het zwaartepunt in deze zone. In termen van economische ontwikkeling is de haven natuurlijk van bijzonder belang, maar ook bepaalde andere gebieden kunnen en moeten zich zelfstandig ontwikkelen.

De provincie Oost-Vlaanderen maakt in haar Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan (PRSPOV) een

duidelijk onderscheid tussen de delen van de provincie die behoren tot de Vlaamse Ruit en deze die de open ruimte daarbuiten behelzen. Voor de eerste zone staat de economische ontwikkeling voorop, in het bijzonder met het stedelijk netwerk van de "Dendersteden". In de tweede zone, daarentegen, moet juist de natuurlijke en agrarische structuur bewaard en versterkt worden.

In de Vlaamse ruit, ten slotte, gaat de bijzondere aandacht uit naar drie stedelijke gebieden : Mechelen, Aalst en Leuven, met elk hun specifieke ontwikkelingsdynamiek.

Ander planninginstrument : het **Vlaams Strategisch Gebied rond Brussel (VSGB)** dat eind 2011 definitief werd goedgekeurd door de Vlaamse Regering. Dit berust op een visie die is toegespitst op de stedelijke kwaliteit en het maximaal vrijwaren van de nog aanwezige open ruimten. Hierbij gaat de prioriteit uit naar de reconversie van bestaande infrastructuur, en nieuwe ontwikkelingen moeten afgestemd zijn op het openbaar vervoer.

Dit complexe gebied omvat drie deelruimten : het Ruime Zaventemse, Zellik - Groot-Bijgaarden en de Zuidelijke kanaalzone.

- Op het niveau van het Ruime Zaventemse wil het VSGB vanuit economisch oogpunt maximaal profijt halen uit de strategische ligging van dit gebied tussen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de luchthaven. De immobiliteit van deze deelruimte staat in schril contrast met de talrijke infrastructuur die er aanwezig zijn, maar er wordt geen oplossing aangereikt. Integendeel, want de steun die het VSGB verleent aan het START-plan (zie verder) en aan de ontwikkeling van het project U-Place draagt nog bij tot de verzadiging van de vervoerinfrastructuur. Er zijn nieuwe ontwikkelingen voorzien in het Woluwedal, die de aanleg van een kwalitatief transregionaal netwerk van groene ruimten in het gedrang brengen. Bovendien werden de nieuwe vestigingsplaatsen voor economische activiteiten ingepland zonder rekening te houden met de toekomstige bediening door GEN-stations.

- Voor de deelruimte Zellik-Groot-Bijgaarden brengt het VSGB weinig logica in de ontwikkeling, behalve dan dat die is toegespitst op de verbindingswegen met Brussel. Het document wil voornamelijk de toenemende inpalming van het grondgebied tegengaan en het nog opmerkelijke agrarische karakter ervan benutten om een ruimtelijke structuur te handhaven, wat niet wegneemt dat lokale economische ontwikkelingen toegestaan worden. Een ander kernpunt is de doelstelling om het grondgebied te structureren aan de hand van zijn valleien

en de verbindingen tot over de gewestgrens te verbeteren (interessante verbindingen ter hoogte van het Scheutbos, het Laarbeekbos en langs waterlopen zoals de Molenbeek, de Kattebroekbeek en de Maalbeek). De concentraties en verdichtingen van economische aard zijn gepland in verbinding met de E40, de N9 en de spoorlijn 50, ook al bestaat duidelijk de wil om enkel uitbreidingen van bestaande bedrijfszones toe te staan of om er te ontwikkelen in het kader van de aanleg van een GEN-halte in Zellik.

- Voor de Zuidelijke kanaalzone pleit het VSGB duidelijk voor een nieuwe ruimtelijke structuur, enerzijds door de versterking van de huisvesting in het centrum van de zone, gekoppeld aan de historische dorpskernen, en anderzijds door een opwaardering van de activiteitenclusters Noord en Zuid, door die beter te verbinden met de waterweg en door een verbetering van de bediening vanaf de snelweg. Dat moet de herontwikkeling in de hand werken van logistieke activiteiten in zones die vandaag wat achterop hinken, terwijl ze kunnen bogen op een bi- of zelfs trimodale toegankelijkheid. De herwaardering van het potentieel van het kanaal, zowel vanuit economisch als vanuit landschappelijk oogpunt alsook op het vlak van recreatieve verbindingen, wordt ondersteunt en geïntegreerd in de huidige acties in het BHG met betrekking tot de ontwikkelingen van de verbindingen tussen de stad en het kanaal.

Ook verscheidene andere **strategische projecten** in de Brusselse grootstedelijke ruimte verdienen een vermelding.

We denken onder meer aan het project **START (Strategisch Actieplan voor de Reconversie en Tewerkstelling)** voor de reconversie en tewerkstelling rond de luchthaven van Zaventem. Dit project gaat uit van de stelling dat de economie steeds sterker internationaliseert en "vernetwerkt". In deze context zou Zaventem, dankzij de ligging in het vierkant Frankfurt-London-Amsterdam-Paris en mits te kunnen beschikken over een krachtige logistiek, kunnen uitgroeien tot een veel grotere luchthaven. Dit zou kunnen leiden tot een toename in werkgelegenheid van 60.000 naar 120.000 arbeidsplaatsen in de hele regio. Tegelijkertijd moet de levenskwaliteit in de buurt van de luchthaven gewaarborgd blijven, in het bijzonder op het vlak van de geluidsoverlast. Inzake ruimtelijke ordening vormt het RSV de grondslag voor de ontwikkelingen van START. Zaventem wordt in dat plan aangeduid als internationale poort. Daartoe werd in 2010 een gewestelijk RUP goedgekeurd dat het luchthavengebied afbakt.

**De uitbreiding van het westelijke Ring (RO)** is een ander project dat kadert in de START-plannen

en door het RSV als cruciaal wordt beschouwd om de mobiliteitsknoop van de Brusselse Ring te ontwarren : het betreft hier een gefaseerde uitvoering van een capaciteitsverhoging van de noordelijke sectie van de RO.

**Het Masterplan Machelen-Vilvoorde** heeft tot doel om de ontwikkelingsmogelijkheden van de verouderde bedrijfzone Vilvoorde-Machelen door een geïntegreerde aanpak maximaal te benutten. Deze aanpak berust op het optimaal coördineren van initiatieven op het vlak van ruimtelijke ordening, mobiliteit, bodemsanering en tewerkstelling. Het uiteindelijke doel bestaat erin om de hele bedrijfzone nieuw leven in te blazen en te ontwikkelen als een hoogwaardige tewerkstellingslocatie waar ruimte is voor kantoorfuncties, personeelsintensieve productieruimten, dienstverlening, handel, horeca en recreatie, dit alles afgestemd op de grootstedelijke ontwikkelingen van het VSGB. UPlace wordt voorgesteld als één van de ontwikkelingen die voortspruiten uit het Masterplan Machelen-Vilvoorde : het project situeert zich op een braakliggend terrein onder het viaduct van Vilvoorde, aan de Woluwelaan. Het ligt op grondgebied Machelen. Doel is om hier een complex tot stand te brengen met restaurants en cafés, verscheidene hotels, handelszaken en kantoren.

**Het Kaderplan Brabantse Poort** is een initiatief van de Provincie Antwerpen en heeft betrekking op het provinciaal gebied Boom en de economische polen Willebroek en Puurs. De zone beslaat 5 gemeenten (Boom, Willebroek, Puurs, Bornem en Niel) en is goed voor 1.400 ha bedrijventerreinen. Het kaderplan richt zich dan ook voornamelijk op het logistieke potentieel van deze sector (ligging langs de A12, degelijke infrastructuur, intermodaliteit weg-water-spoor) Om dat potentieel optimaal te benutten moet het project zijn ligging op de assen Brussel-Antwerpen en Mechelen-Sint-Niklaas uitspelen.

#### WAT MOETEN WE VAN DIT ALLES DENKEN ?

Geen enkel van de bestaande plannen houdt rekening met het GEN-gebied in zijn geheel. De NMBS houdt er rekening mee door de verschillende partners van het GEN-gebied uit te nodigen, maar enkel en alleen voor het luik mobiliteit en niet met het oog op een globale aanlegvisie voor het gebied. Bijgevolg is er vandaag geen enkele actor die instaat voor de concretisering van het GEN-gebied als aanleggebied en geen enkel orgaan dat is aangesteld om het onderhandelingsproces in goede banen te leiden.

Brussel is duidelijk van de partij in alle plannen, niet alleen als context, maar ook als betrokken partij in de eigenlijke plannen. Brussel is één van

de hoeken van de Vlaamse ruit. Het HST-station Brussel-Zuid wordt door het RSV bestempeld als stadspoort. De Provincie Vlaams-Brabant erkent Brussel als belangrijke motor en ondersteunt de nood aan harmonisering. De Provincie Oost-Vlaanderen, met het netwerk van de Dendersteden, heeft eveneens een structuur uitgewerkt die duidelijk is gericht naar Brussel. De dynamiek van Mechelen, Aalst en, zij het in mindere mate, Leuven is eveneens Brussel-gebonden. Aan Waalse zijde vormt het BHG ook een essentieel onderdeel van de internationale stedelijke netwerken waarvan het SDER afhankelijk is. De Waalse provincies werken geen structuurplannen uit zoals in Vlaanderen, maar de oriëntatie naar Brussel is er duidelijk aanwezig.

Moeilijker is het om de harmonisering aan te moedigen tussen de Vlaamse en Waalse aanlegplannen. De ruimtelijke planning aan weerszijden van de taalgrens houdt rekening met Brussel, maar niet met het andere Gewest. Bovendien zijn een aantal lokale aanlegplannen in strijd met de stelling dat de dynamiek van Brussel een kerngegeven zou zijn voor alle plannen. Het zijn immers het behoud van de open ruimten en de instandhouding van de centrale kernen als onafhankelijke entiteiten die primeren, met ruimtelijke structuren die zich veeleer afkeren van het stedelijk grondgebied van Brussel in plaats van zich erin te integreren.

#### **WELKE DIAGNOSE VOOR BRUSSEL ?**

Volgens de plaatsbeschrijving van ICEDD en de KUL, wordt de morfologie van de Brusselse grootstedelijke ruimte bepaald door de historische ontwikkeling in concentrische cirkels, vanuit de Vijfhoek, naar de eerste en tweede kroon en vervolgens de buitenstad, die wordt gekenmerkt door een urbanisatie rond kleine kernen die zeer dicht bij mekaar liggen.

Een ander typerend kenmerk van deze grootstedelijke ruimte : het woongebied van de pendelaars dat is uitgebouwd rond de mobiliteitsassen in het GEN-gebied en dat een vijfvingerige radiale structuur vertoont. We vinden minstens vijf steden of conurbaties: Aalst, Mechelen, Leuven, Vilvoorde en Louvain-La-Neuve/Ottignies/Waver, met vijf assen vanuit Brussel :

- I. Brussel (Schaarbeek), Vilvoorde, Mechelen, richting Antwerpen
- II. Brussel (Molenbeek), Aalst, richting Gent
- III. Brussel (Anderlecht/Vorst), Halle/Nijvel, richting Bergen
- IV. Brussel (Elsene, Bosvoorde), Louvain-la-Neuve/Ottignies/Waver, richting Namen
- V. Brussel (Zaventem), richting Leuven.

## EEN GEDEELDE IDENTITEITSBANK

Een andere vaststelling is het sterk uiteenlopende karakter van de kaarten in en rond Brussel. De stadsfuncties hebben een gemeenschappelijk bestaansrecht (hoofdstad van België, van Vlaanderen, van de Franse Gemeenschap, van Europa).

We stellen vast dat er een erg zwakke identificatie is van het hinterland ten opzichte van Brussel, om niet te spreken van een duidelijke afwijzing. Het is dan ook moeilijk om een raster, een identiteit en een visie te definiëren die worden ondersteund door de meest dynamische ontwikkelingen van de stad.

### Brussel als zwaartepunt

Volgens de promotoren van deze studie moet het BHG, in het licht van de uitdagingen van de sterke bevolkingsgroei en de duurzame ontwikkeling, werk maken van een programma voor de verdichting en de gevoelige verbetering van de woonfunctie. De huidige dichtheidsgradiënt, met een migratie van het centrum naar de periferie, moet herzien worden. We denken dan in het bijzonder aan de kanaalzone, die vandaag een scheidingszone vormt in het hart van de stad en die eerder moet uitgroeien tot een centrale verbindingsas te midden van het nieuwe stadscentrum. Het komt erop aan de sociaaleconomische en culturele dualiteit van

Brussel in deze zone te verzoenen met de ontwikkelingsvisie van een gerenoveerd kosmopolitisch stadscentrum, dat de bevolking economische en sociale kansen biedt.

In ruimere zin moet men ertoe komen de centraliteit van het BHG in de Brusselse grootstedelijke ruimte te bevestigen en te benutten, alsook deze op een aantrekkelijke manier te ontwikkelen om het bestaande polycentrisme te koppelen aan een voldoende krachtig zwaartepunt.

Ander belangrijk punt : de ontwikkeling van vier tot vijf semi-perifere kernen die makkelijk bereikbaar zijn in het BHG (Heizel/Schaarbeek Vorming, Josaphat, Delta, Weststation), die wordt gedragen door een duurzaam ontwikkelingsproject en een sterke functionele combinatie biedt. Het aantal en vooral de oriëntatie van die kernen vereisen een planning die rekening houdt met de ontwikkeling buiten het BHG. Maar daarvoor moet men eerst komaf maken met de huidige ongestructureerde verdeling, die wordt beheerd door negentien gemeenten die elk een eigen beleid voeren inzake sociale gemengdheid, voorzieningen en huisvesting.

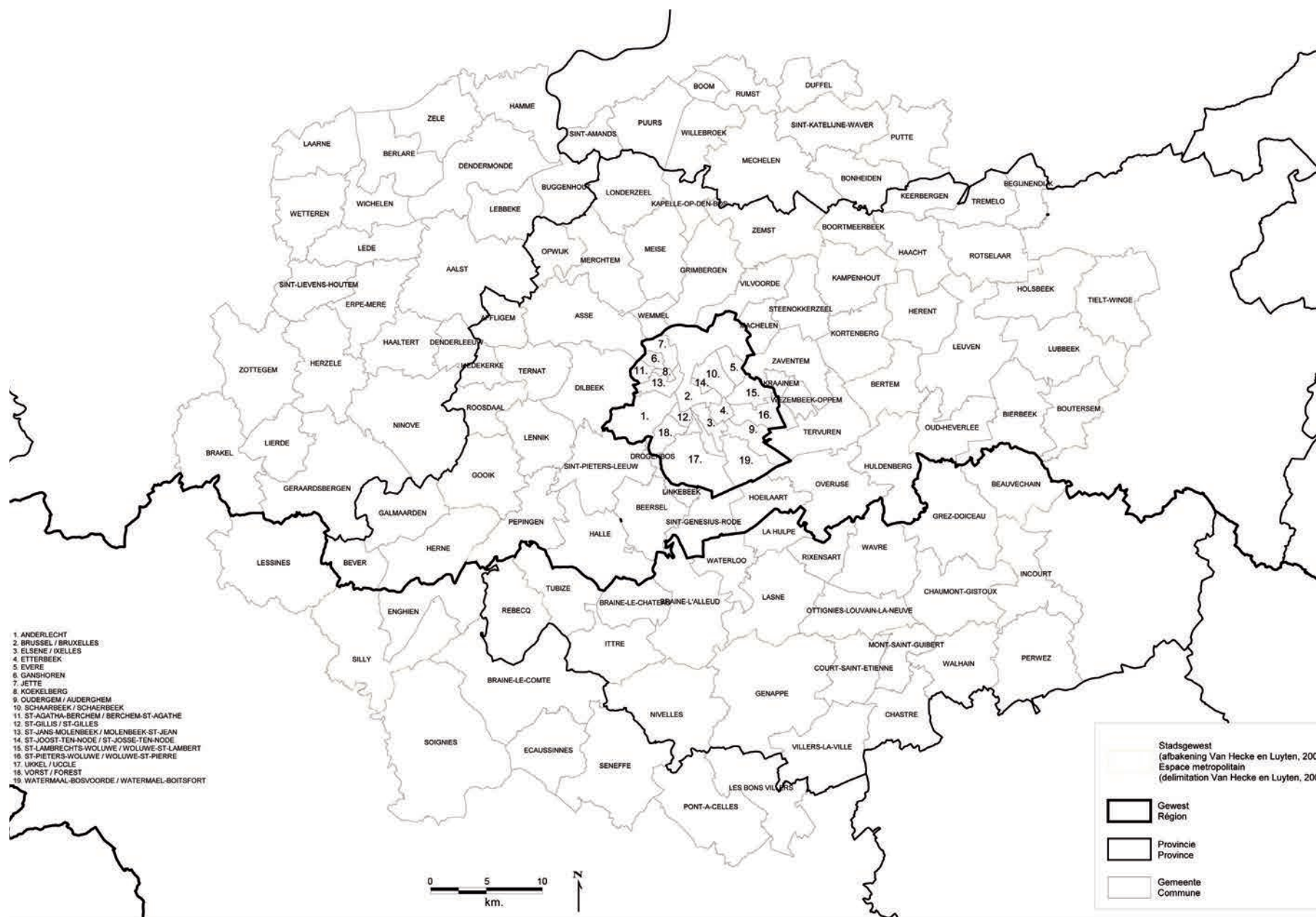
### DOEL : HARMONISERING

De huidige organisatie van het land in Gewesten (Vlaanderen, Wallonië, Brussel) biedt niet de mo-

gelijkheid om werk te maken van een specifiek beleidsniveau voor de Brusselse grootstedelijke ruimte, omdat deze geen bestuurseenheid vormt. Ze strekt zich uit over verscheidene gemeenten, provincies en gewesten en omvat dus uiteenlopende visies inzake de territoriale ontwikkeling.

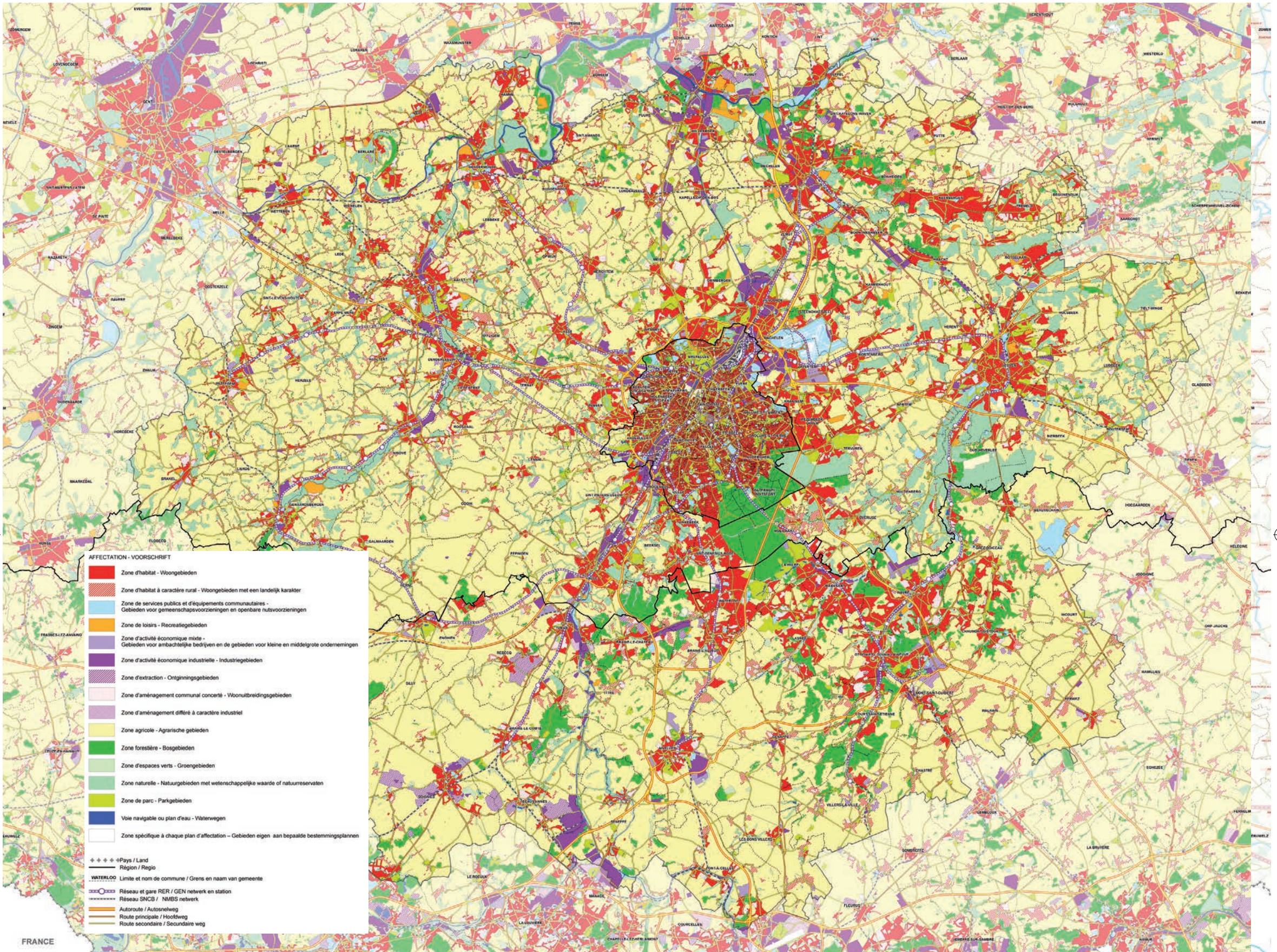
De federale overheid heeft geen enkele bevoegdheid inzake ruimtelijke ontwikkeling en kan dus geen algemene richtlijnen of basisschema's uitwerken die kunnen dienen als leidraad voor de andere bestuursniveaus. Het feit dat het GEN-gebied zich uitstrekt over de drie Gewesten betekent vandaag de dag drie verschillende basisschema's, elk met hun eigen logica, ook al bestaat dan wel de intentie om de verschillende plannen in zekere mate te harmoniseren.

Nochtans lijkt het, in het licht van de mobiliteitsassen die onder meer gestructureerd worden door het GEN en de specifieke dynamische trends in de randgebieden, aangewezen om uit te pluizen welke gebieden aangelegd kunnen worden langs de assen die lopen van de Brusselse grootstedelijke ruimte naar de andere stadskernen. Er moeten specifieke samenwerkingsverbanden worden uitgewerkt met partners uit bepaalde delen van die ruimte.



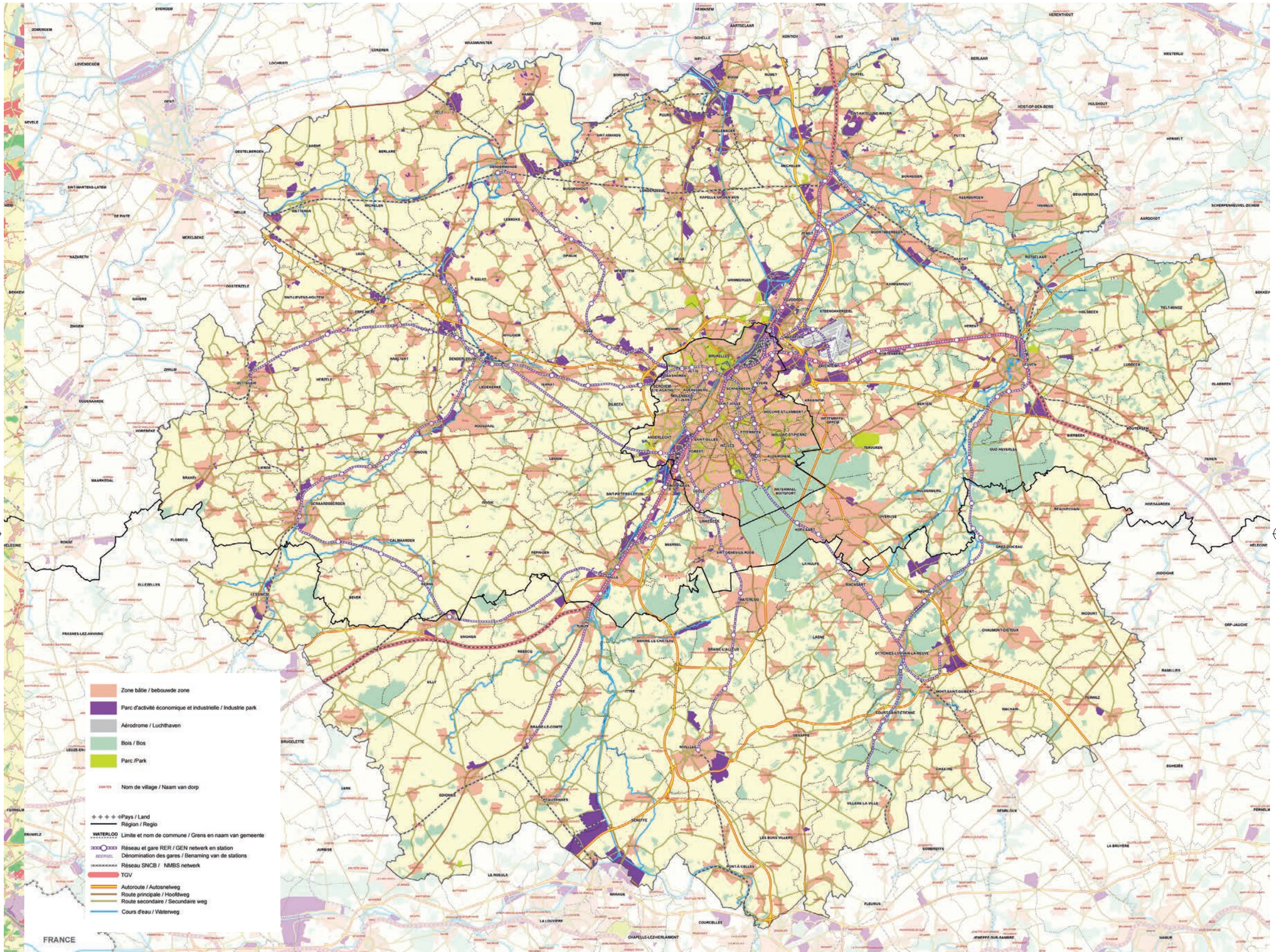
Administratieve grenzen :  
 gemeenten, arrondissementen, Provincies en Gewesten





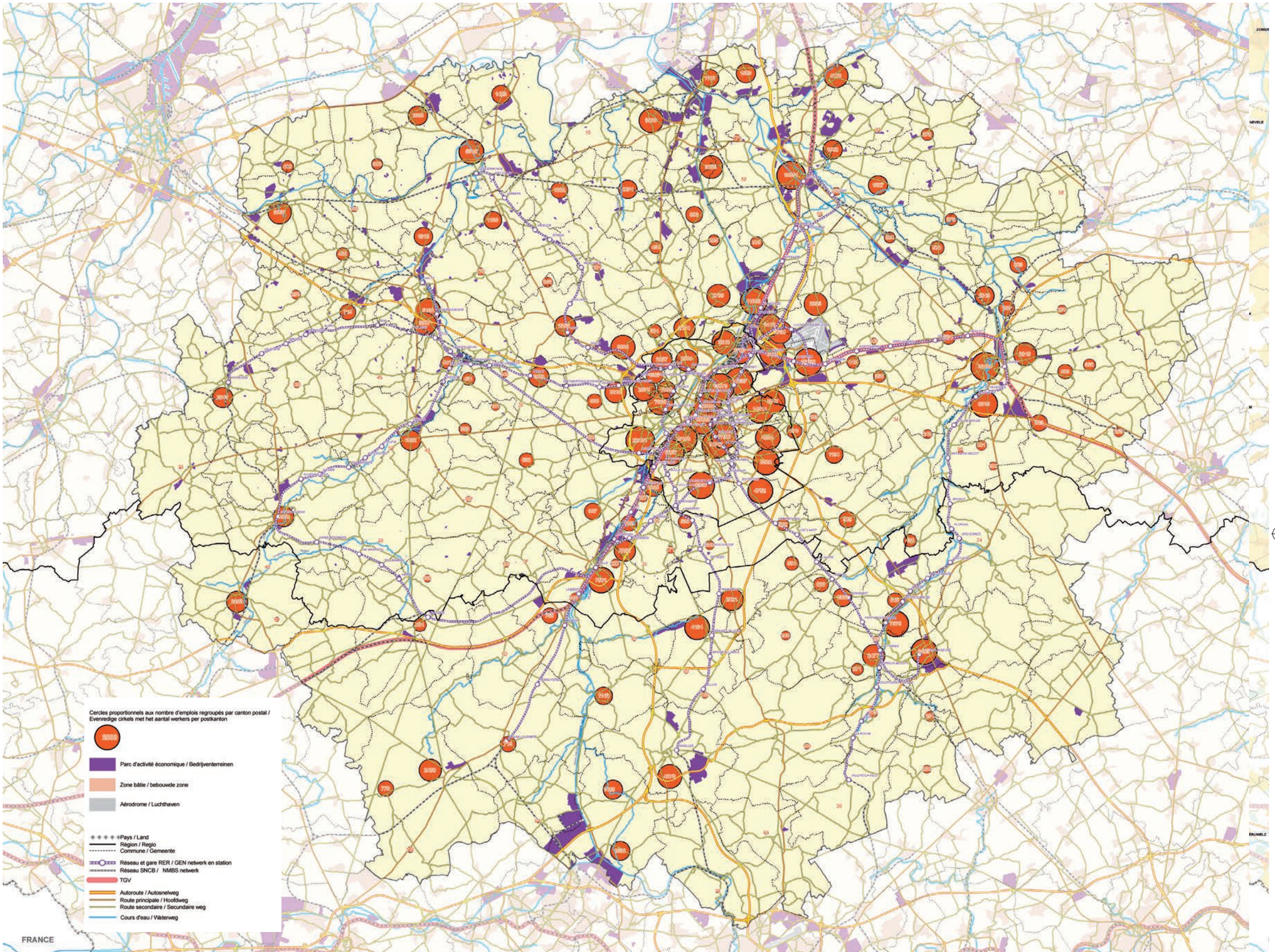
Bestemmingen voorzien door de gewestplannen en het GBP





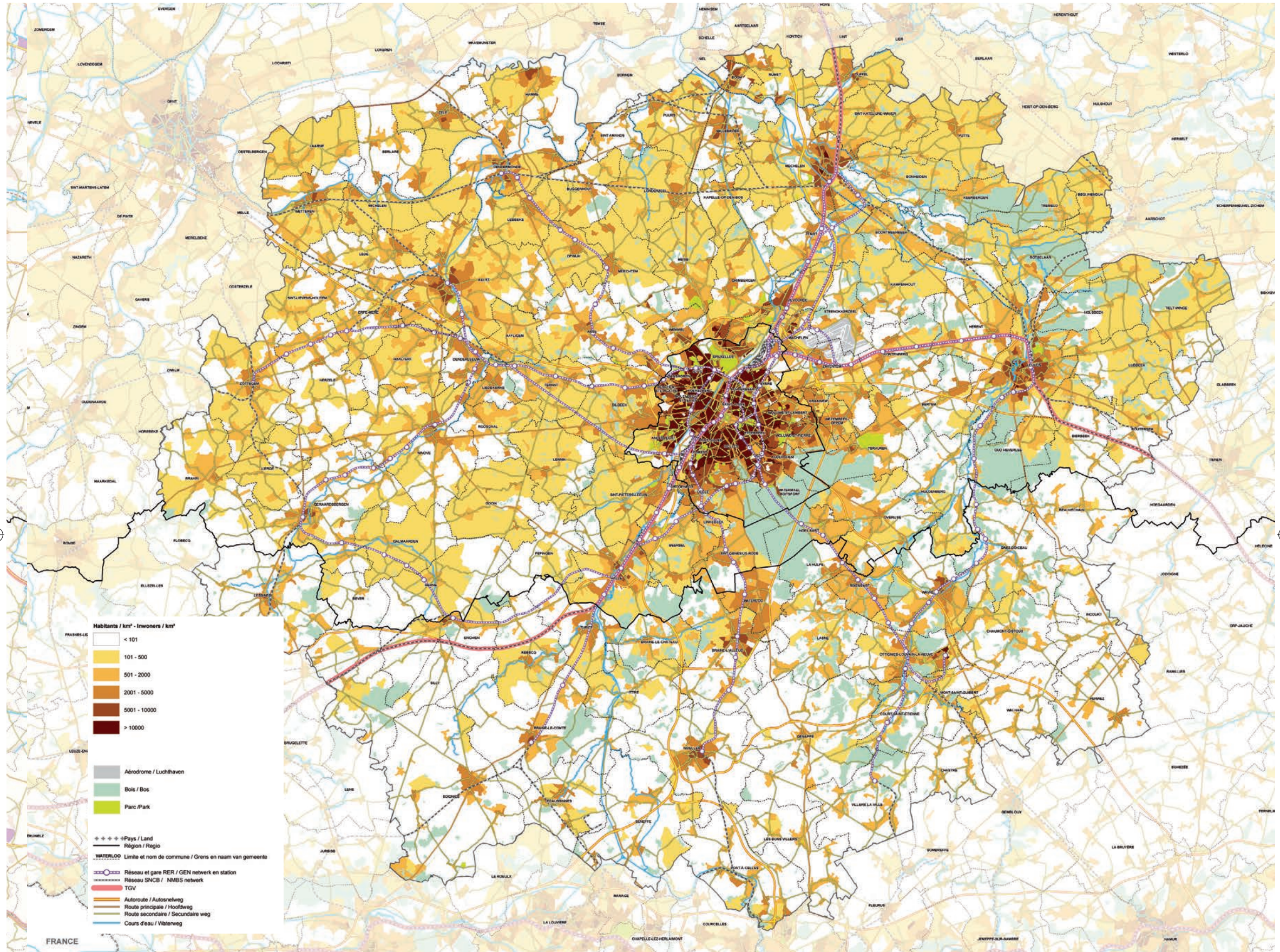
Feitelijk grondgebruik





Tewerkstellingspolen



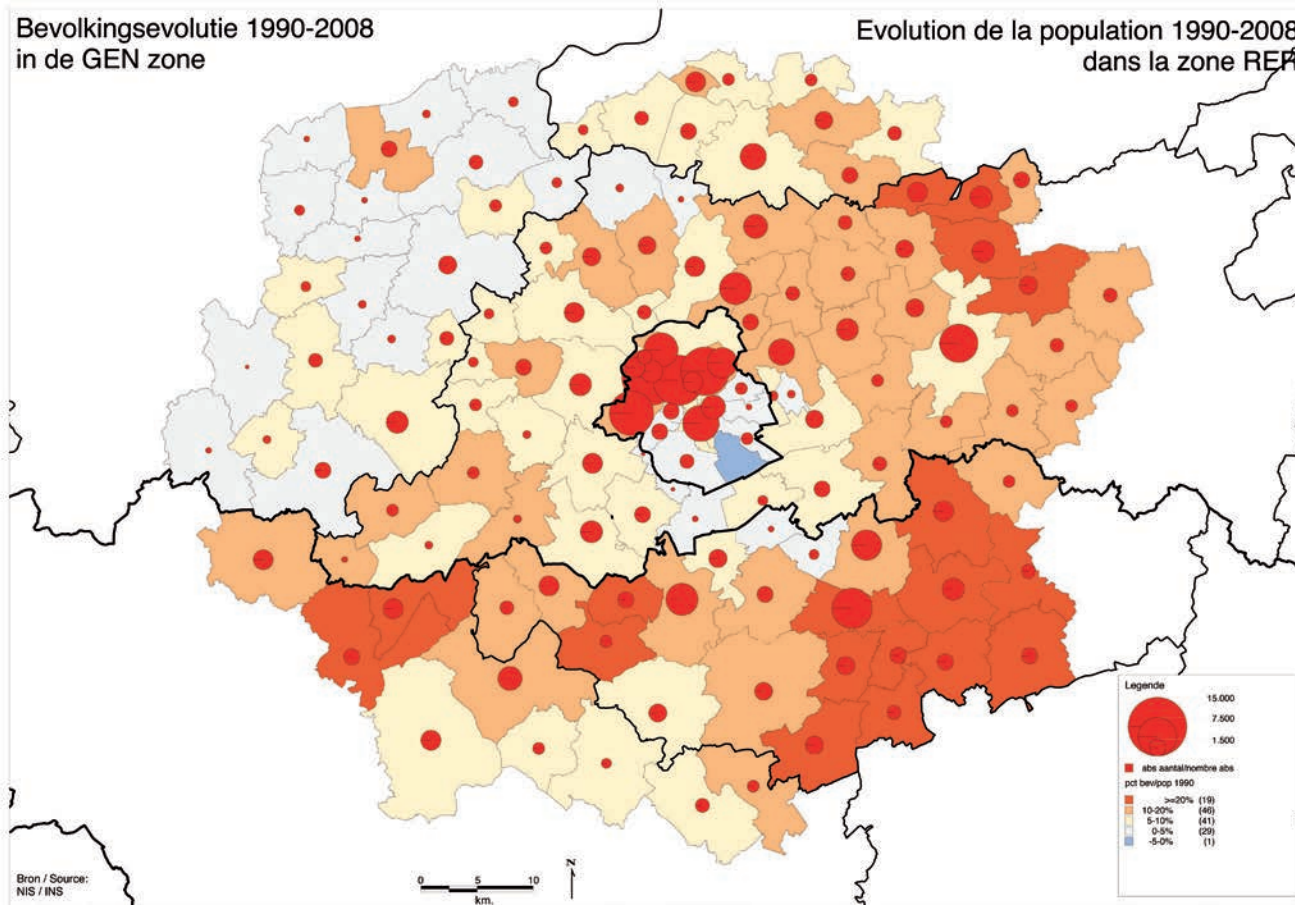


Bevolkingsdichtheid



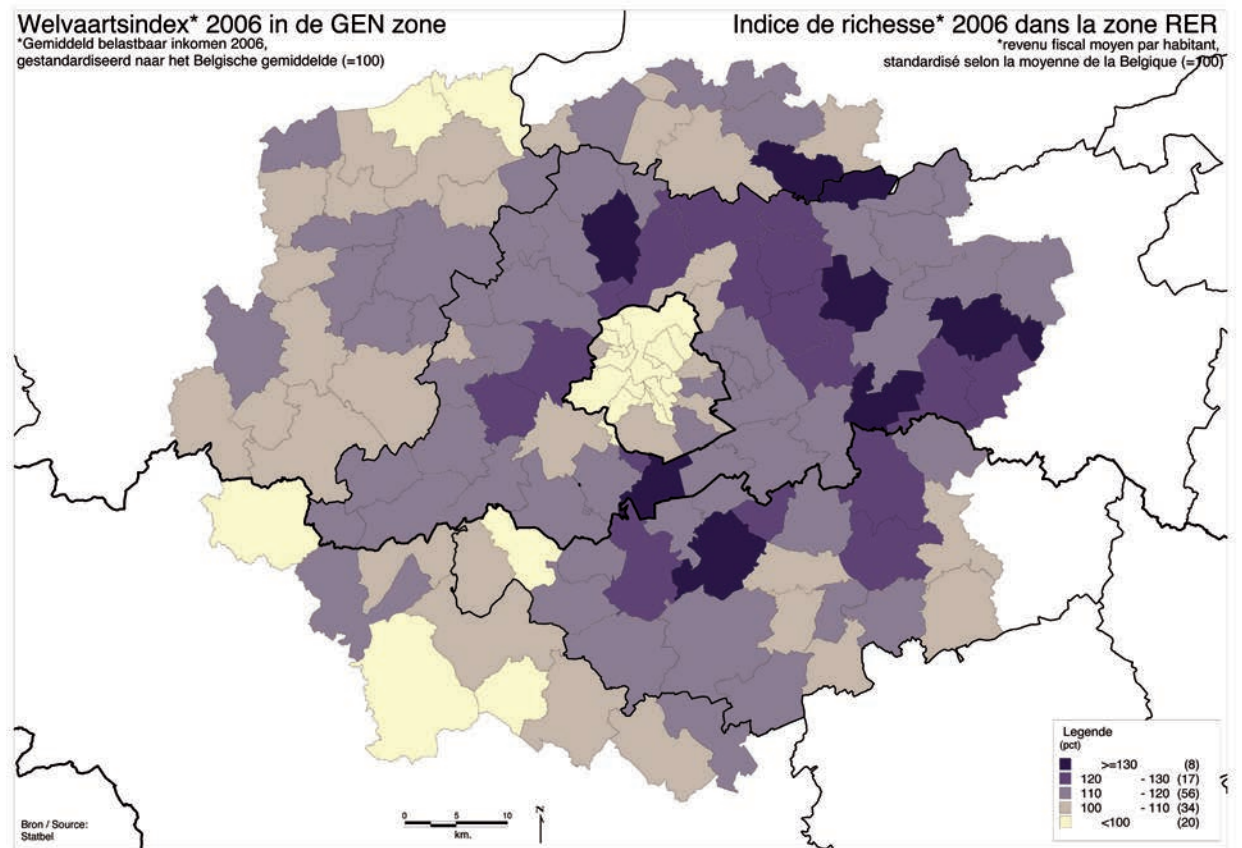
Bevolkingsevolutie 1990-2008  
in de GEN zone

Evolution de la population 1990-2008  
dans la zone RER



Welvaartsindex\* 2006 in de GEN zone  
\*Gemiddeld belastbaar inkomen 2006,  
gestandaardiseerd naar het Belgische gemiddelde (=100)

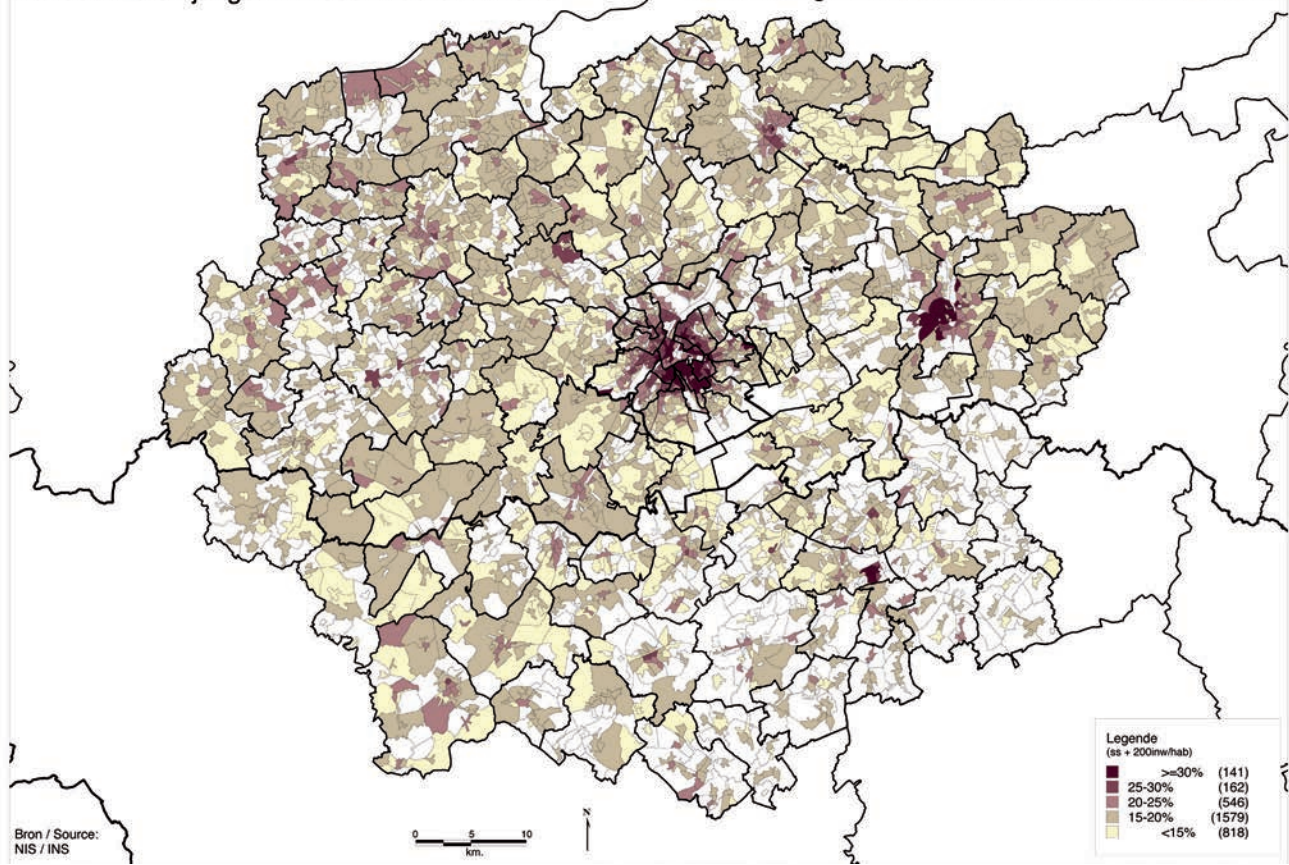
Indice de richesse\* 2006 dans la zone RER  
\*revenu fiscal moyen par habitant,  
standardisé selon la moyenne de la Belgique (=100)





Aandeel 20-34 jarigen in 2006 in de GEN zone

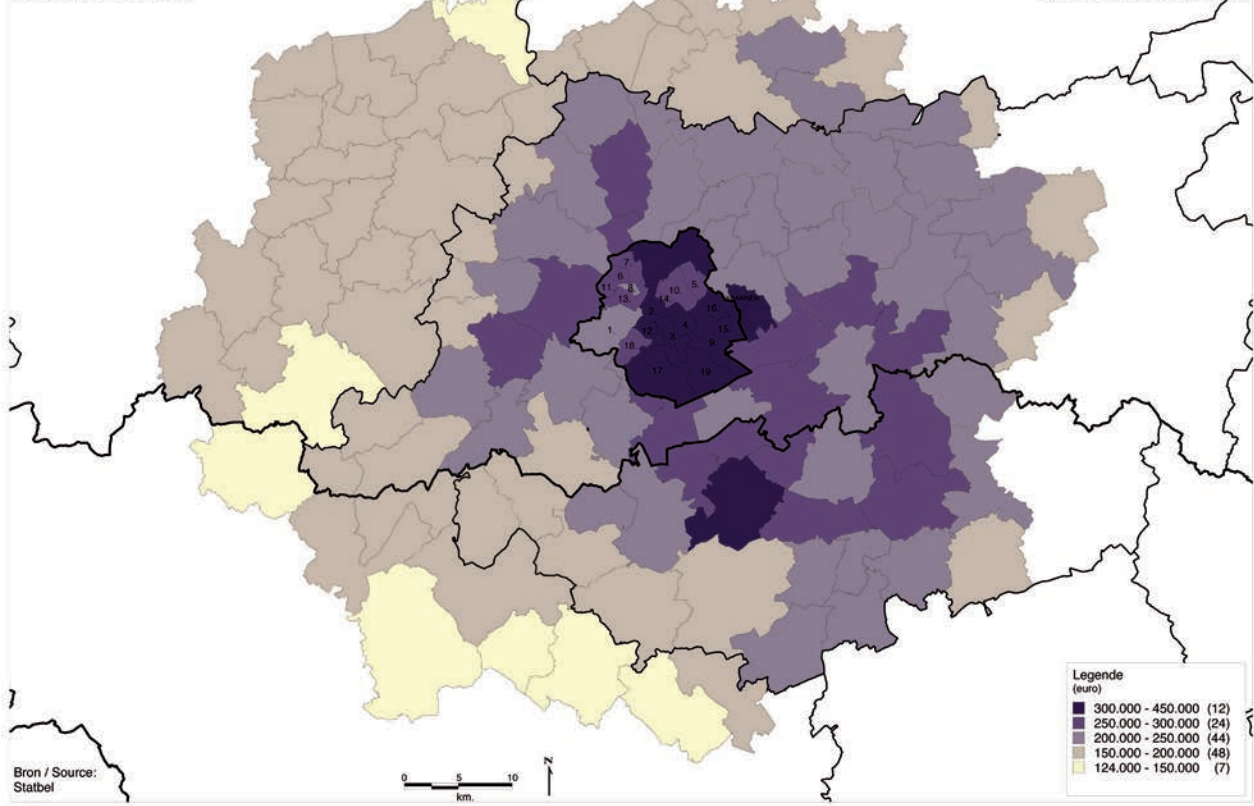
Pourcentage 20-34 ans en 2006 dans la zone RER



Bron / Source: NIS / INS

Gemiddelde verkoopprijs van een woning in 2008 in de GEN zone

Prix de vente moyen des logements en 2008 dans la zone RER



Bron / Source: Statbel



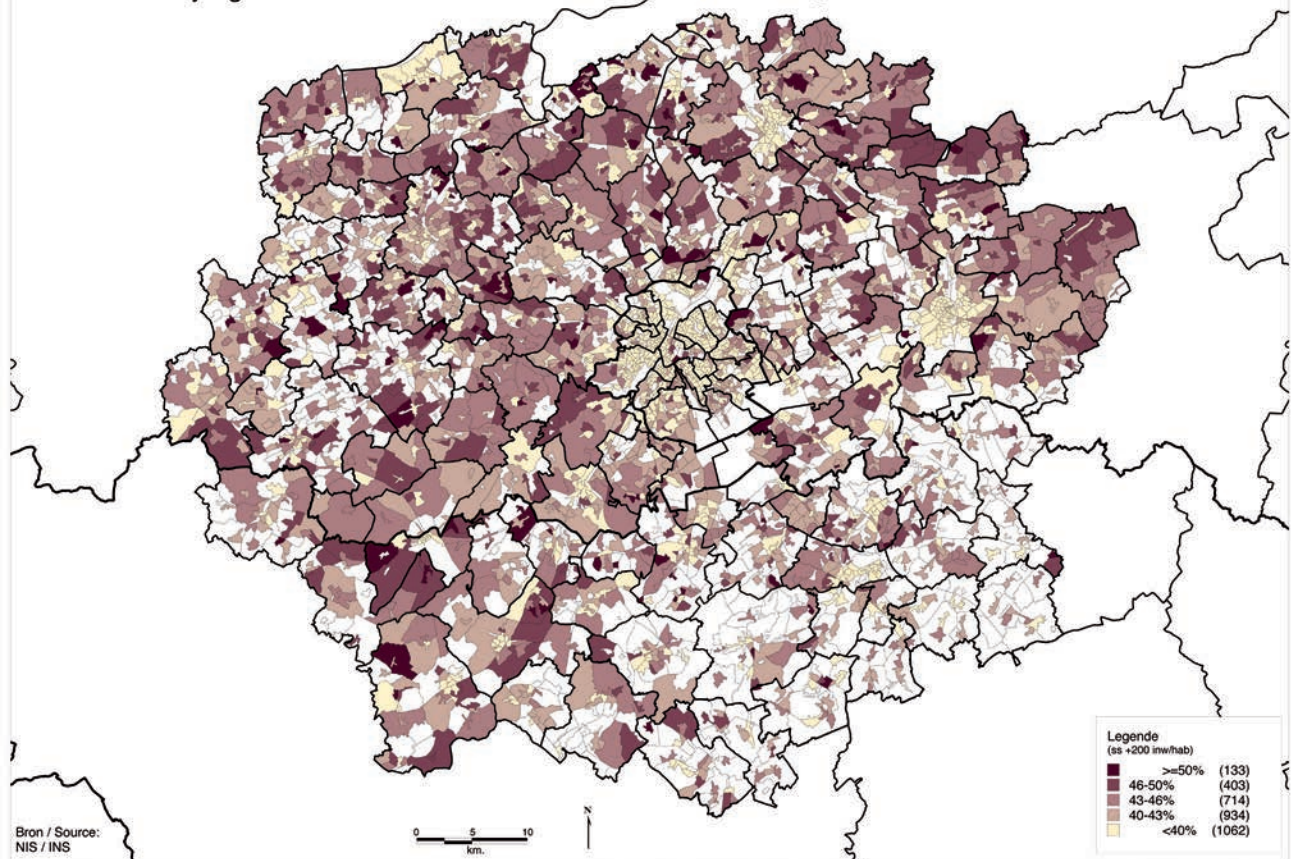
Aandeel niet-Belgen in 2006  
in de GEN zone

Pourcentage non-Belges en 2006  
dans la zone RER



Aandeel 35-64 jarigen in 2006 in de GEN zone

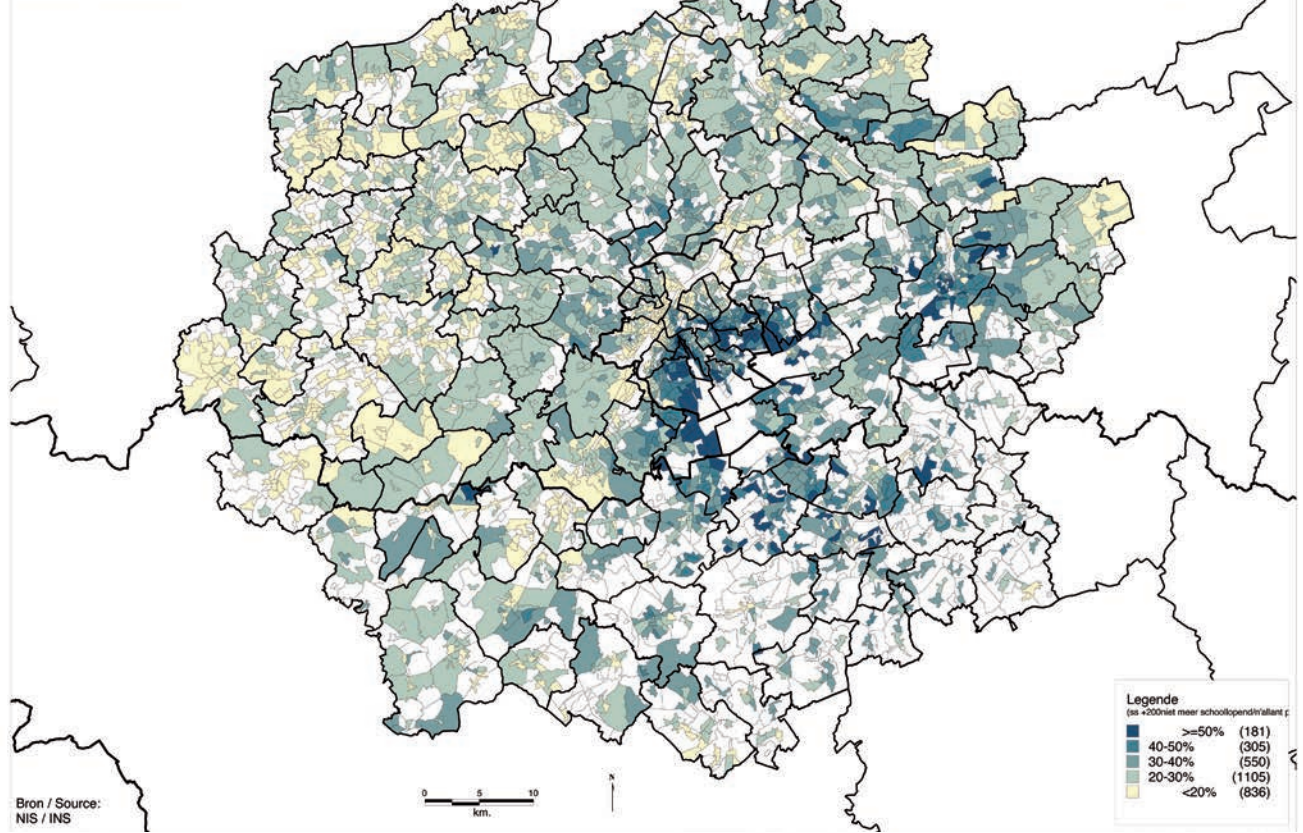
Pourcentage 35-64 ans en 2006 dans la zone RER





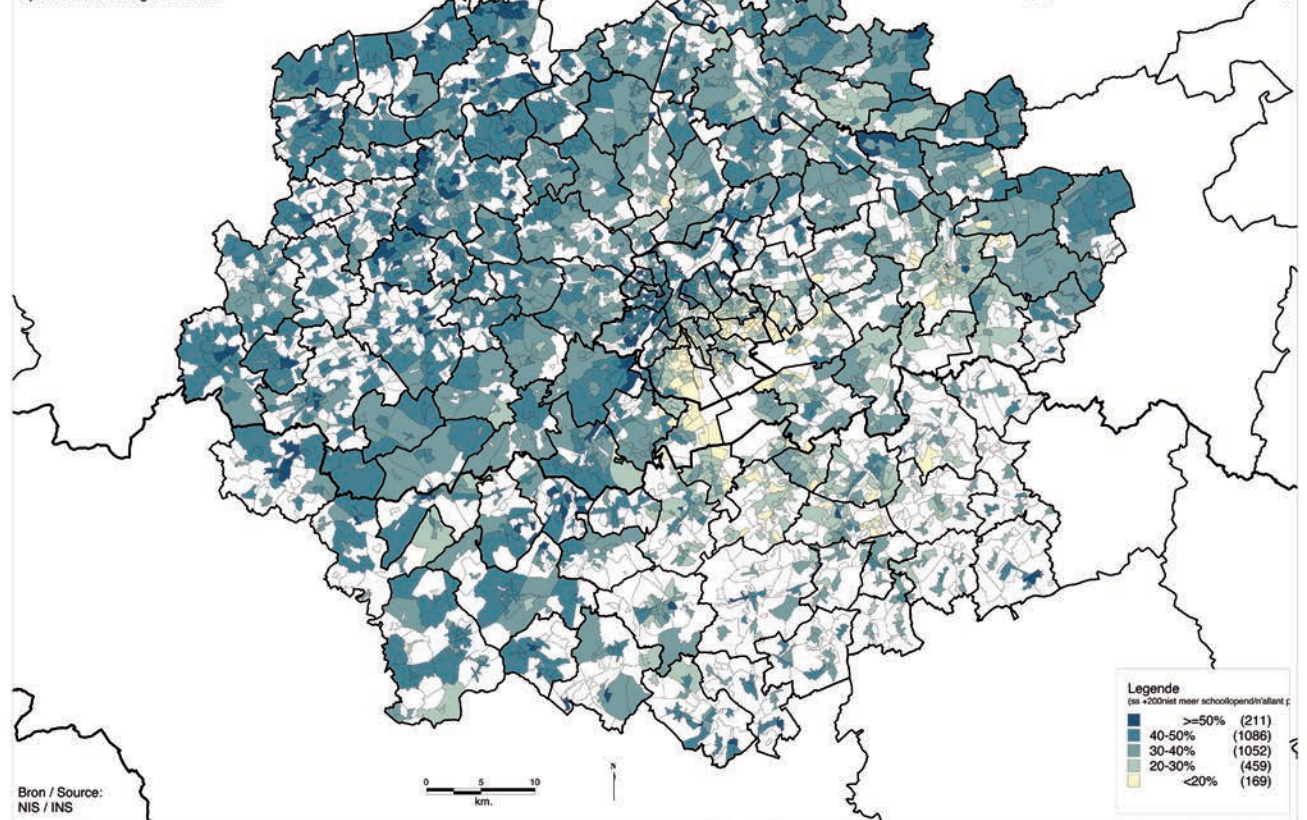
Aandeel hooggeschoolden in 2006  
in de GEN zone

Pourcentage diplômés supérieurs en 2006  
dans la zone REP



Aandeel laaggeschoolden\* in 2006  
in de GEN zone  
\*diploma maximum lager secundair

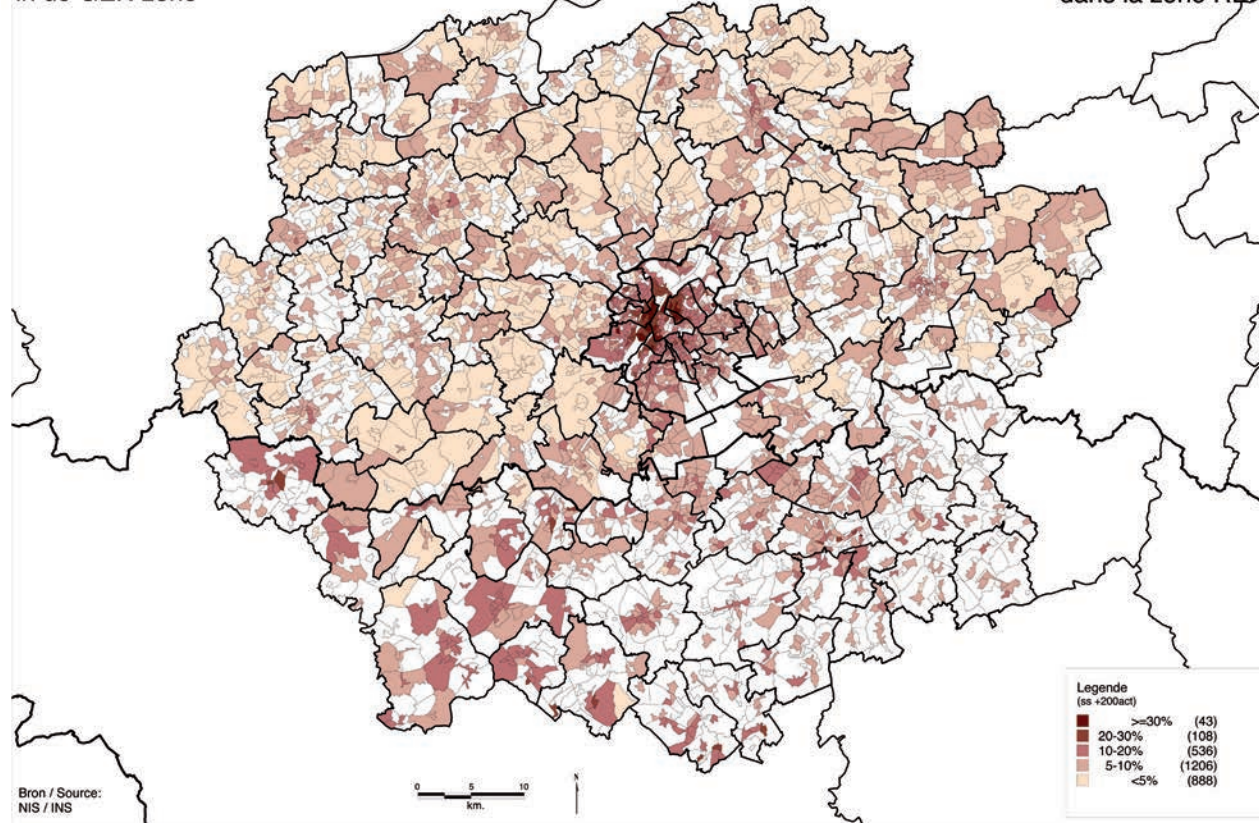
Pourcentage faiblement qualifiés\* en 2006  
dans la zone REP  
(\*diplôme maximum du secondaire inférieur)





Aandeel werkzoekenden in 2001  
in de GEN zone

Pourcentage à la recherche d'un emploi en 2001  
dans la zone REB



# WAT KUNNEN WE LEREN UIT DEZE KAARTEN ?

**BRUSSEL VORMT HET CENTRUM VAN HET GEN-GEBIED**, maar er zijn andere centrale plekken die een impact hebben op de ruimtelijke structuren van het GEN-gebied : in de eerste plaats denken we dan aan Leuven, Louvain-la-Neuve, Mechelen en Aalst, maar ook kleinere steden zoals Halle of Nijvel zijn hier belangrijk. Alleen Leuven en Mechelen genereren een voldoende sterke dynamiek om nagenoeg onafhankelijk van Brussel te functioneren. Waver, Louvain-la-Neuve en Halle bevinden zich in de Brusselse agglomeratie en zijn grotendeels afhankelijk van Brussel, net als Nijvel en Aalst. Daartegenover staat dat verscheidene gemeenten in het noorden en noordoosten onder de invloedssfeer vallen van de agglomeraties Antwerpen, Gent of Sint-Niklaas.

**DE CENTRALE KANAALZONE** fungeert als structurerende noord-zuidas in het hele centrale deel van het GEN-gebied. Het gaat hier om een industriegebied waarvan de bevolking in hoofdzaak bestaat uit arbeiders en laaggeschoolden. Het centrum van die Brusselse zone (de zogenaamde halve maan van de armoede) is de meest achtergestelde zone van het hele GEN-gebied. Ze concentreert de arbeiders uit het migrantenmilieu, maar ook het hoogste percentage werkzoekenden en het laagste percentage met een gemiddeld belastbaar inkomen. Deze kanaalzone vertoont ook extensies naar het noorden en het zuiden, die worden gedomineerd door een verouderde industrie en een gebrek aan territoriale coherentie. In het noorden zijn er wel mogelijkheden dankzij de aanwezigheid van de luchthaven, maar die zone heeft nood aan een dynamisch reconversiebeleid. In het zuiden is de situatie ernstiger, want daar moet gezocht worden naar een zekere ruimtelijke kwaliteit, en daarvoor moet de nadruk gelegd worden op de industrie en de logistiek, gekoppeld aan de mobiliteit over het water (binnenscheepvaart).

Het zuidoostelijk kwadrant van het GEN-gebied vertegenwoordigt de rijkste streek, samen met de agglomeratie Leuven. De bevolking is daar hooggeschoold, telt weinig arbeiders en heeft een hoog gemiddeld belastbaar inkomen.

De streek rond Aalst en de rest van Oost-Vlaanderen vertegenwoordigen een andere eenheid, die voor een stuk afhankelijk is van Brussel voor de tewerkstelling. We registreren er een groot aantal arbeiders, een relatief laaggeschoolde bevolking, relatief lage inkomens en weinig of geen buitenlanders.

Tot slot hebben we de tussenzone die zich van Silly-Soignies ten zuiden van het Pajottenland in een bocht rond Brussel, Mechelen en Leuven uitstrekt naar het Noorden. Hier zijn de resultaten gemiddeld voor alle indicatoren.

**HET POTENTIEEL VAN DE VLAAMSE STEDEN** is reëel, met Leuven en zijn specifieke dynamiek (bloeiend, rijk, met de hoogste graad van voorzieningen buiten Brussel, een beperkte woonruimte binnen Leuven, maar mogelijkheden in de buurgemeenten, een dynamische economie), Mechelen en zijn aantrekkelijk stedelijk karakter (culturele ontwikkeling, shopping, recreatie, economische ontwikkeling met flexibele kleine kantoren), Vilvoorde/Machelen/Zaventem als volwaardige agglomeratie, Aalst en de Dendersteden, met hun duidelijk industrieel verleden en lokale ontwikkelingsmogelijkheden, met name dankzij het GEN. **DE WAALSE STEDEN** vallen dan weer onder de invloedssfeer van Brussel : ze worden gekenmerkt door een beperkte centraliteit en schaarse voorzieningen. Nijvel kent als kleine woonstad een lichte opleving. De regio Ottignies-Louvain-la-Neuve-Waver vertegenwoordigt een groot potentieel dankzij de aanwezigheid van de universiteit en zijn ligging op de as Brussel-Namen. En ten slotte hebben we Tubeke dat, net als Halle, slechts een beperkte lokale rol vervult.



STUDIO 012 :  
BERNARDO SECCHI  
PAOLA VIGANÒ

synthese

# DE HORIZONTALE METROPOOL

## STUDIO 012 : BERNARDO SECCHI/PAOLA VIGANÒ

MYRON DEVOLDER, MICHELE GIRELLI, CHUNXIAO LIANG, CARLO PISANO, ANA RAFUL, VERONICA SADDI, ANI TAFILICA,  
RÉMI VAN DURME, WIM WAMBECQ, QINIY ZHNAG

### IN SAMENWERKING MET :

- CREAT (CENTRE D'ÉTUDES EN AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE) VAN DE UCL
- EGIS MOBILITÉ (ENGINEERINGBUREAU GESPECIALISEERD IN DE OPTIMALISERING VAN MOBILITEIT)
- TECHNISCHE UNIVERSITEIT VAN MÜNCHEN (DEPARTMENT OF BUILDING CLIMATOLOGY AND BUILDING SERVICES)
- IDEA CONSULT (STUDIEBUREAU VOOR TOEGEPAST SOCIAALECONOMISCH ONDERZOEK)
- KARBON' (BUREAU VAN ARCHITECTEN EN STEDENBOUWKUNDIGEN)
- ILAN WEISS, FOTOGRAAF.

### IDENTITEITSFICHE :

**STUDIO 012** (011 voor 2011 : elk jaar verandert de studio van suffix)

Italiaans bureau voor architectuur en stedenbouw (Milaan), opgericht in 1990, met een permanent team in Brussel.

Stichters : Bernardo Secchi (professor-emeritus stedenbouw aan de Universiteit Luav van Venetië, Speciale Grote Prijs stedenbouw 2004) en Paola Viganò (architect-stedenbouwkundige, professor stedenbouw aan de Universiteit Luav van Venetië).

Projecten : coördinatie van diverse verordenende plannen van grote steden en heraanlegplannen van Italiaanse historische centra (waaronder Bergamo, Sienna). Laureaten van wedstrijden voor toonaangevende projecten zoals "Spoor Noord" en het Theaterplein (Antwerpen), de havenstad van Saint Nazaire, La Courrouze (Rennes), Atelier du Grand Paris.

Kennis van de Brusselse grootstedelijke ruimte door opdrachten voor steden als Mechelen en Antwerpen, waarvoor ze het strategisch structuurplan uitwerkten. In Brussel zijn ze belast met het richtschema voor Schaarbeek-Vorming.

Studio 012 pakt meteen uit met een radicaal en vernieuwend project voor de toekomst van Brussel tegen 2040. Ze gaan daarbij uit van de grote uitdagingen inzake bevolkingsgroei, tewerkstelling, opleiding en onderwijs, maar ook leefmilieu, sociale ongelijkheid en internationalisering.

Doelstelling is om een ruimtelijke visie naar voor te brengen, een structuur van mobiliteitsnetwerken en een manier om de stedenbouw af te stemmen op de context van het Brussels grootstedelijk gebied. Op het programma: deze ruimte de middelen verschaffen om de sociale cohesie te waarborgen, in een levenskader waar het beter wonen is, met veel meer collectieve voorzieningen, een mix van de sociale lagen, een grotere aanwezigheid van natuur en biologische verscheidenheid in de stad, en een betere verdeling van de rijkdom. Kortom, een solidaire metropool die haar inwoners beschermt en tot bloei laat komen.

Deze studie omvat vier grote onderdelen.

We beginnen met een stand van zaken van de toestand in Brussel die, op meerdere schalen, de evolutie schetst van de grootstad die zich ontwikkelt volgens het versnipperde stadsmodel binnen een megaregio, waarin ze een centrale rol inneemt zonder er echt het centrum van te vormen.

In het tweede deel, dat meer is toegespitst op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, verkennen we een aantal evolutieve concepten die ons in staat stellen dit grondgebied te lezen en te interpreteren en die resulteren in transversale en interpretatieve analyses van de evoluties.

In het derde deel gaan we uitvoeriger in op de visie van de horizontale metropool die de elementen van een versnipperd grondgebied optimaal tot hun recht laat komen. We schuiven hierbij een duurzaam stadsmodel naar voor, dat met name gebaseerd is op een grondige herziening van de mobiliteit.

Tot slot werkt het team strategieën uit voor de concrete uitvoering van die visie, op meerdere plaatsen die werden uitgekozen omwille van hun expliciete mogelijkheden om anders om te springen met de ruimte.

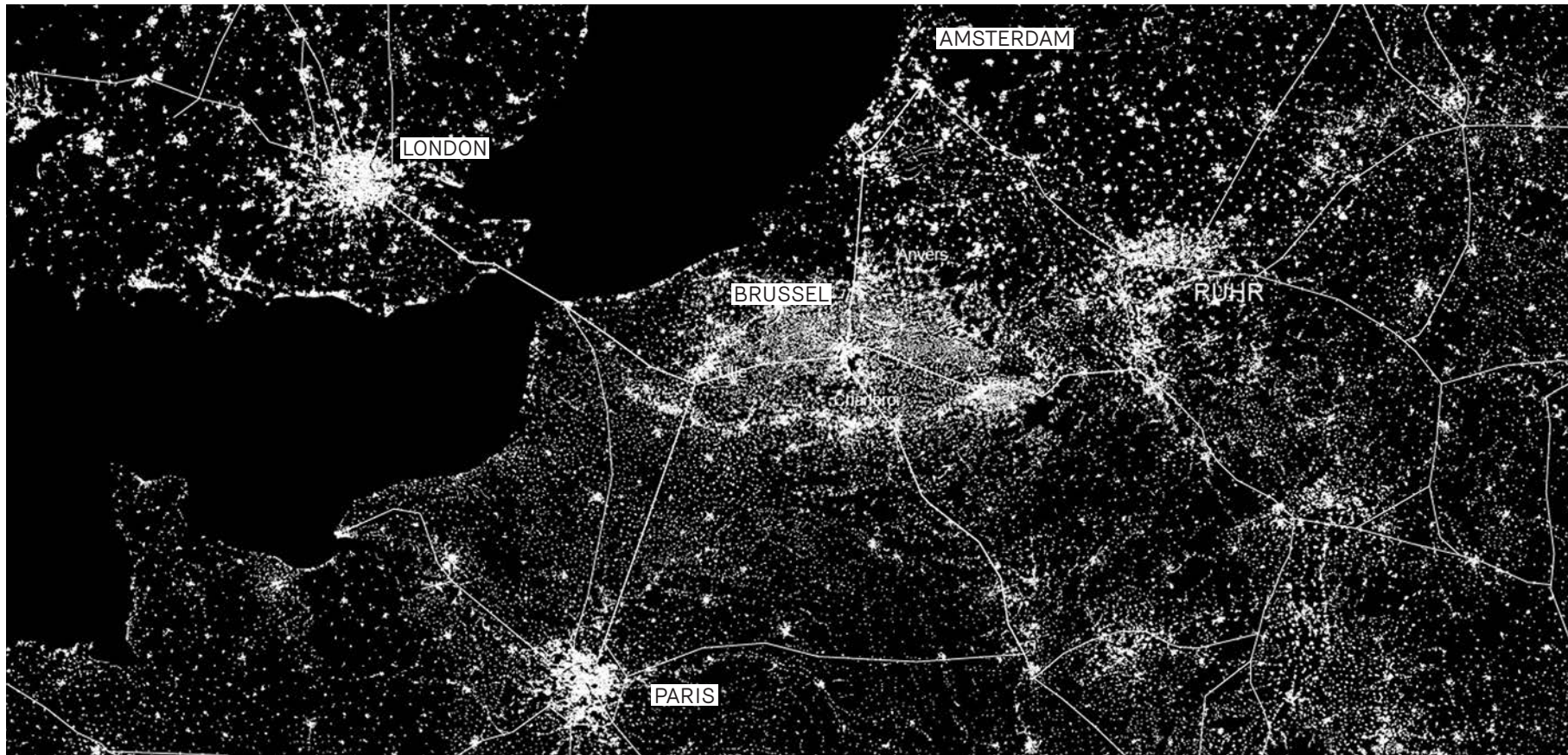
## I. STAND VAN ZAKEN VAN BRUSSEL EN HAAR GRONDGEBIED

Wanneer we het hebben over Brussel en zijn grondgebied, dan denken we in eerste instantie aan de plaatsen en de mensen die er wonen. Studio 012 heeft geopteerd voor een aanpak van bij de basis, waarbij de metropool werd doorgelicht op zoek naar haar meest kenmerkende eigenschappen. Daarbij werd ook het woord gegeven aan de bewoners en gebruikers van de stad. De levensverhalen die daaruit voortvloeiden, draaien rond het aankomen in Brussel, er wegtrekken, er wonen of niet meer wonen, er zich verplaatsen...

Een andere kijk op de metropool: de activiteiten die er zich ontwikkelen. Naast de activiteiten op topniveau (economische, sociaal-culturele, artistieke activiteit...) werd ook aandacht geschonken aan minder in het oog springende activiteiten, zoals de groentemarkt van Mabru of de slachthuizen, de handel in "laatstehandswagens" (die afkomstig zijn uit heel Europa en geëxporteerd worden naar Afrika) of het etnisch ondernemerschap dat zich ontwikkelt in Brussel. Ook die complexiteit van activiteiten kan een bron vormen voor andere manieren om de metropool te begrijpen.







Nog een ander oogpunt : het gebruik van de ruimte, gekoppeld aan het communautaire isolement van bepaalde wijken. Tussen de regels door rijst hier de kwestie van de maatschappelijke dualisering tussen het oosten en westen van de stad.

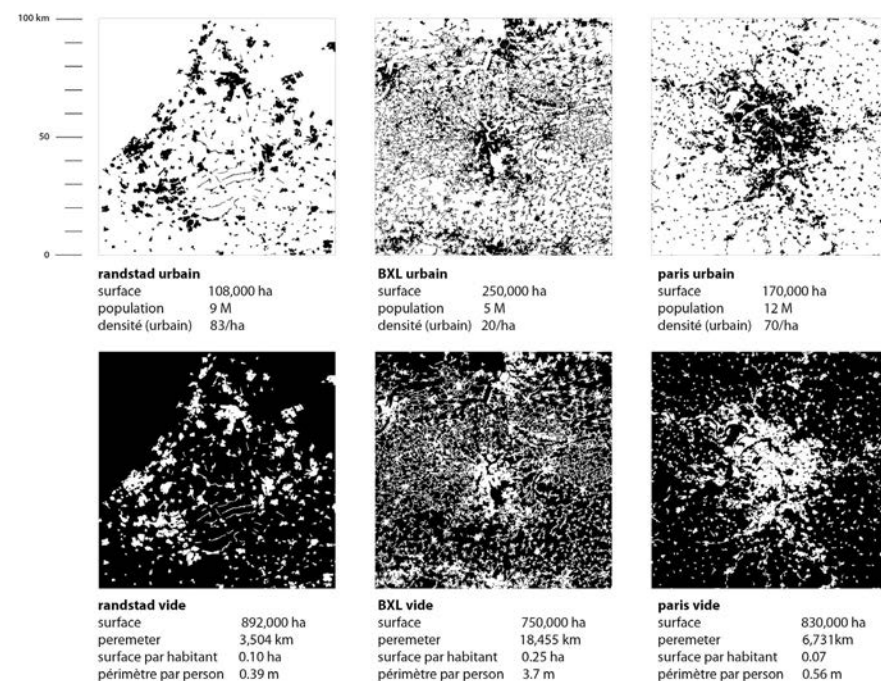
nieuwe megacity in het hart van Europa die zich heeft ontwikkeld tussen twee uitersten : in het noorden, een rijk gebied, dat echter het hoofd moet bieden aan problemen als gevolg van de klimaatverandering; in het zuiden, een armere regio, deels als gevolg van de stopzetting van de mijnbouw, die snakt naar een impuls om de economie en de samenleving nieuw leven in te blazen.

### EEN STAD DIE UITGROEIT TOT METROPOOL

Maar los van deze eerste vaststellingen te velde is Brussel, voor Bernardo Secchi en Paola Viganò, in de eerste plaats een stad, die echter door haar expansie over een tijdspanne van bijna twee eeuwen is uitgegroeid tot een metropool. Een metropool die gelegen is te midden van een uitgestrekt en versnipperd verstedelijkt gebied. Door het wegtrekken van de gegoede klassen en de middenstanders uit de compacte stad en, omgekeerd, de internationale immigratiebewegingen in de centrale delen van de stad, ontstond een reusachtige, diffuse stad waar men voortaan zowat overal kan wonen en werken. Het is tevens een entiteit die gefragmenteerd wordt door een proces van ruimtelijke specialisatie. Die fragmentatie en specialisatie vertonen een cumulatief karakter, met dorpen die werden opgeslokt door andere, met oude wijken, nieuwere wijken waar zich gentrificatie of verloedering voordoet, ernstige en toenemende armoede in bepaalde gemeenten, zeer uiteenlopende dichtheden, een onevenwichtige verspreiding van het groen en de handel, oude industriezones langs de waterwegen en zones met nieuwe economie die op zoek gaan naar de snelweginfrastructuur, luchthavens en snelle spoorverbindingen.

### NWMA (NORTH WESTERN METROPOLITAN AREA)

Op een ruimere schaal dan die van de diffuse metropool vormt Brussel een belangrijk onderdeel van de *North Western Metropolitan Area* (NWMA), een





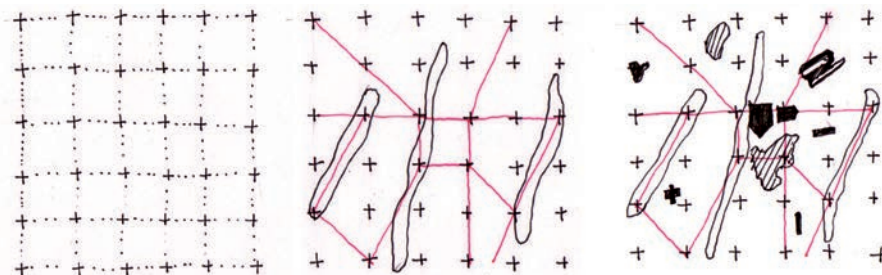
Brussel bevindt zich in de kern van die megacity, maar vormt er niet echt het centrum van, want de NWMA heeft niet echt een centrum of periferie. Niettemin vervult Brussel er een bevoorrechte rol door zijn bereikbaarheid en zijn centrale ligging in het net van hogesnelheidstreinen dat dit grondgebied structureert.

### WAT ZIJN DE UITDAGINGEN VOOR BRUSSEL ?

In het hart van deze megacity liggen de grote uitdagingen voor Brussel op het vlak van de mobiliteit, de gelijkheid en de sociale cohesie. De versnipperde metropool moet immers, dankzij een dicht en efficiënt openbaar vervoersnet, de bewoners een kans bieden om hun leefomgeving te verbeteren. Belangrijk streefdoel daarbij is de sociale gemengdheid, alsook een coherente en gelijkere verdeling van de werkgelegenheid, de huisvesting en de voorzieningen. Een andere uitdaging voor Brussel bestaat erin om zich te profileren als wereldstad, als belangrijk knooppunt in een net van politieke, diplomatieke, economische, Europese en internationale betrekkingen. De aantrekkingskracht van Brussel en de verwachte sterke bevolkingsgroei tegen 2020-2040 vragen om een doelmatig beheer, net als de evolutie van de economie, om een evenwicht te vinden tussen een groei van de lokale economie en de economie die is gebaseerd op nieuwe spijstechnologische activiteiten.

### DE HORIZONTALE METROPOOL ALS VISIE

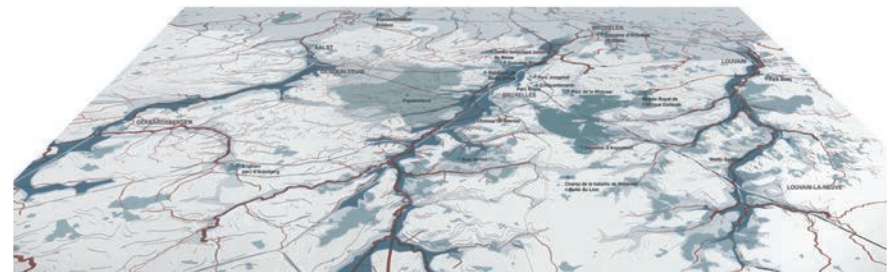
In het kader van deze eerste schets van een metropool die zich organiseert op diverse niveaus, schuiven we het begrip van de "horizontale metropool" naar voor, die duidelijk verwijst naar een uitgebreide stedelijke ruimte, een isotropisch, typologisch gevarieerd gebied met degelijke voorzieningen. De stad wordt gestructureerd door de drie valleien die haar doorkruisen en door een dicht raster van openbaar vervoer, en is opgebouwd rond een aantal stedelijke en ruimtelijke figuren (oude centra, nieuwe centraliteiten, parken, bossen) die fungeren als bakens. Het is niet de bedoeling om één homogene ruimte te creëren : de visie van de horizontale metropool maakt zeker geen komaf met verschillen; ze beklemtoont eerder de talloze kwaliteiten van de deelruimten, ze peilt naar hun overeenkomsten en complementariteiten, en kijkt verder dan de tegenstellingen.



De "Horizontale metropool" kan schematisch worden voorgesteld aan de hand van een raster dat het grondgebied bestrijkt (1), en waarop de drie valleien en de voornaamste spoorlijnen worden weergegeven in het rood (2) en ten slotte de concentraties van activiteiten en de grote voorzieningen (3).

Deze horizontale metropool kan de gelegenheid vormen om een origineel en duurzaam stadsmodel uit te bouwen. In het verleden hebben waterwegen en spoorwegen een fundamentele rol vervuld in de totstandkoming van de diffuse stad. Vandaag dienen de mogelijkheden van die elementen opnieuw onder de loep te worden genomen, met name in het kader van een autovrij ("No Car-) scenario. Door meer ruimte te maken voor het water kan men dit element een

centrale rol toebedelen in de denkoefening rond de natuur in de openbare ruimte. De spoorweginfrastructuur zou dan weer kunnen zorgen voor de ontwikkeling van de recreatieve functies in het hart van de diffuse stad, en bijdragen tot de uitwisseling tussen het dichtbevolkte deel van de metropool en de diffuse stadsgedeelten. De horizontale metropool moet ook een geïntegreerd grondgebied worden, waar groene en gecultiveerde ruimten beschouwd kunnen worden als heus bindweefsel dat de grootstedelijke ruimte structureert.



Schaalmodel van het grootstedelijk grondgebied, met de valleien en recreatiepolen.

Als we tot slot gaan denken aan de concrete uitvoering van deze visie van de horizontale metropool, dan kunnen alleen strategieën voor een grondige verbetering van de leefomgeving in het dichtbebouwde deel van de grootstad voorkomen dat het GEN-project zou veranderen in een hefboom voor de vlucht van de middenklasse uit de stad.

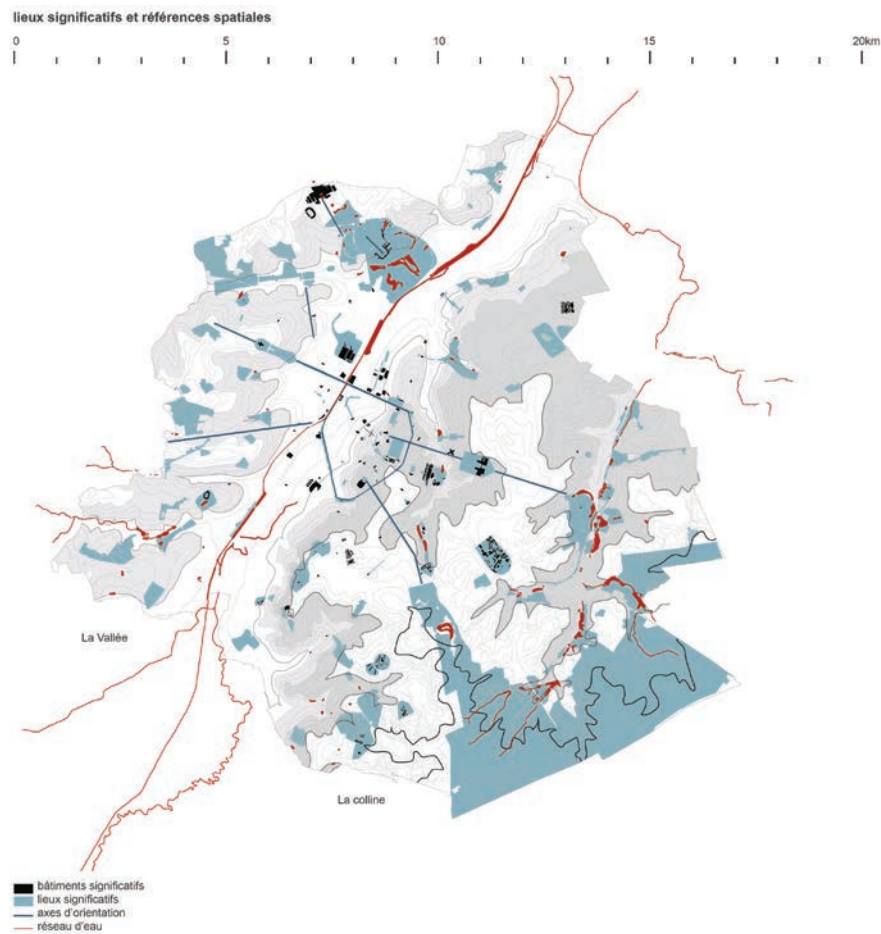
## II. DYNAMISCH VERBONDEN CONCEPTEN VOOR EEN ANALYSE VAN DE STAD

Om te helpen bij de lezing en het begrip van deze visie van de horizontale metropool, werden een aantal "conceptparen" uitgewerkt die onderling verbonden zijn door een dynamische link. Deze conceptparen moeten bijdragen tot een relevante interpretatie van de metropool en een grondige diagnose van het grondgebied. Ze staan voor evoluties in de Brusselse ruimte.

### TOPOGRAFIE VERSUS TOPOLOGIE

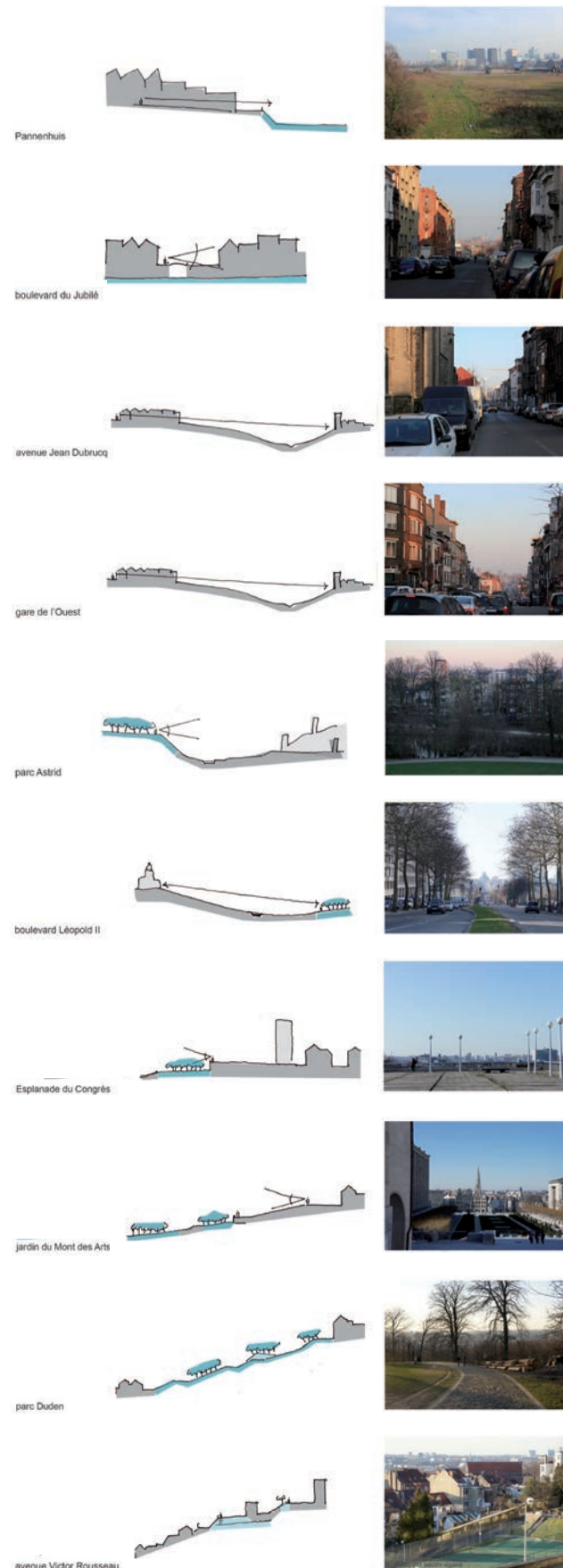
De waterlopen hebben Brussel getekend, met valleien, heuvels, hoge en lage punten. Maar deze natuurelementen die het voorwerp uitmaken van een topografische analyse, zijn van grote betekenis voor de inwoners. Deze ruimtelijke elementen benadrukken ook een sociale structuur, waarbij de meest geëde bevolkingsgroepen in het hogere gedeelte wonen, en de armere inwoners evenals de activiteiten gesitueerd zijn in het benedengedeelte, langs het kanaal. Iconische plekken boven, het gewonere stedelijke weefsel beneden. Het stadsweefsel en de morfologie van de bebouwing veranderen dus naargelang van de situering ten opzichte van de hoger en lager gelegen punten : in de benedenstad is er een dichtere grondbezetting, met woonblokken waarin zich diverse activi-

teiten hebben ontwikkeld; in de bovenstad zien we meer open typologieën, met vestigingen in de laatste vrije ruimten van het Brabantse bos, tuinen en een nauwer contact met de natuur. In het centrum van het hoofdstedelijk Gewest : een stad die wordt gedomineerd door continuïteit; daarbuiten : de discontinue en gefragmenteerde horizontale metropool, omgeven door een landschappelijke continuïteit. We gaan van een topografische analyse naar een topologie die zich toespitst op de studie van de plaatsen, de verbanden die deze onderling verenigen en de grenzen die ze kenmerken.



In de stad zorgen betekenisvolle ruimten met verschillende afmetingen, typologieën en/of functies voor de verbinding tussen het hoger en lager stadsgedeelte. Naast het feit dat ze een sterke visuele relatie tussen de boven- en de benedenstad benadrukken, is hun topografische ligging vaak leesbaar gemaakt.

De topografie heeft eveneens ruimtelijke indelingen getekend, langs hoogtelijnen. Overal langs die lijnen bieden de trajecten zichten naar beneden. Een voorbeeld : het traject van de Koningsstraat naar de Regentschapsstraat, van het Koninginneplein tot aan het Justitiepaleis, met een hele reeks "vensters", zoals de Kruidtuin, het Koningsplein, de Zavels of het Poelaertplein. Dit verschijnsel, dat visueel het hoge stadsgedeelte verbindt met de benedenstad, herhaalt zich op diverse plaatsen in Brussel. De parken in Brussel zijn eveneens panoramische vensters die vanuit de hoogte een uitzicht bieden op de stad en ook de boven- en benedenstad met elkaar verbinden.



Door haar heuvelachtige topografie biedt de stad op heel wat plaatsen uitzichten en perspectieven of "vensters" die opgewaardeerd moeten worden.



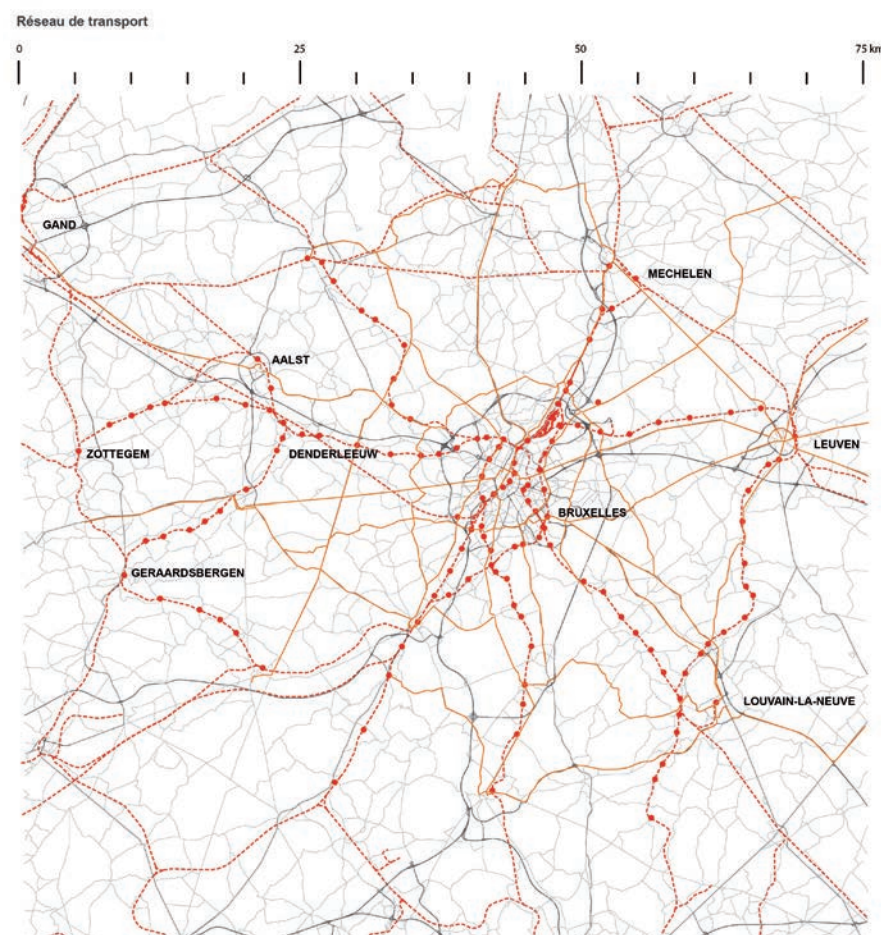
We vinden ook iconen op de uiteinden van de grote assen die de stedelijke ruimte structureren : monumenten (het Justitiepaleis, de basiliek van het Heilig-Hart...), maar ook openbare ruimten (de Grote Markt, het Flageyplein, het Vossenplein...).

### GEMENGDHEID VERSUS PERCOLATIE

Zoals in alle grote steden, ligt de nadruk op sociale ongelijkheid en de noodzaak om die af te zwakken. Een uitdaging die een centrale rol krijgt in het project Brussel 2040.

In de strijd tegen de sociale ongelijkheid, die tot uiting komt in ruimtelijke onrechtvaardigheid, dient men uiteraard werk te maken van de traditionele beleidslijnen inzake tewerkstelling en opleiding, huisvesting en voorzieningen, maar belangrijke pijlers zijn ook de stedenbouw, de sociale en functionele gemengdheid en het vervoer.

Studio 012 stelt vast dat er een tekort aan sociale woningen is in Brussel, maar merkt ook een tendens tot gentrificatie in verscheidene delen van de stad, met name langs het kanaal. Die tweeledige vaststelling zou kunnen leiden tot een



Het huidig openbaar vervoersnetwerk, met de potentiële GEN-lijnen en -stations.

zekere "percolatie" of doorsijpeling van de sociale groepen doorheen de talrijke stadswefsels. De bemiddelde burgers sijpelen door tot de traditionele arme zones die heel wat mogelijkheden bieden op het vlak van stadsvernieuwing, terwijl de armere inwoners kans zien om naar de welgesteldere zones te trekken dankzij programma's voor de bouw van sociale woningen in de reservegebieden van de tweede stadskroon. De moeilijkheid om die sociale woonprojecten in de welgesteldere periferie te realiseren, leidt tot een spectaculaire dynamiek van de private vastgoedsector in het lagere stadsgedeelte, in het bijzonder langs het kanaal.

### FRAGMENT VERSUS PATCH

De hedendaagse stad bestaat uit patches, die het idee oproepen van puzzelstukjes die mekaar aanvullen in een raster (patchwork), veeleer dan fragmenten die het idee van een breuk oproepen. Elk stuk moet gekoppeld worden aan de andere puzzelstukjes. Het geheel van patches geeft een alternatieve lezing van de ruimtelijke structuur van Brussel, waarbij niet alleen wordt verwezen naar assen en monumenten, maar ook naar een netwerk van omstandigheden, bebouwde en open ruimten. Als we de sociaaleconomische omstandigheden toetsen aan de aldus gedefinieerde patches, begrijpen we hoezeer de ruimtelijke kwaliteiten van het grondgebied een diepgaande invloed hebben op de Brusselse samenleving.

### NETWERK VERSUS RELATIERUIMTE

Voor dit conceptpaar gaan we uit van de vaststelling dat het grondgebied van de horizontale metropool wordt gekenmerkt door een dichte en sterke infrastructuur. Dat maakt dat we best ambitieus kunnen zijn en een drastische inperking van het autoverkeer kunnen nastreven, parallel met de ontwikkeling van een krachtig, comfortabel openbaar vervoer, zonder hiërarchisering (een isotropisch net). Tegelijkertijd dient men de mobiliteitsinfrastructuren te benutten om verbindingruimten en sociale ruimten te creëren. Het net, de stations en de haltes moeten gezien worden als onderdelen van een systeem van openbare ruimten - patches - die de grootstedelijke ruimte structureren. Een aantal GEN-stations, zoals het Ooststation of het Moensbergstation, zouden die rol van openbare pool in de stad kunnen vervullen. Ander voorbeeld : het Weststation en de wekelijkse markt aan de Anderlechtse slachthuizen, waar men maatregelen zou kunnen treffen om dat vervoersknooppunt beter te verbinden met de activiteiten in de buurt.

### HIËRARCHIE VERSUS ISOTROPIE

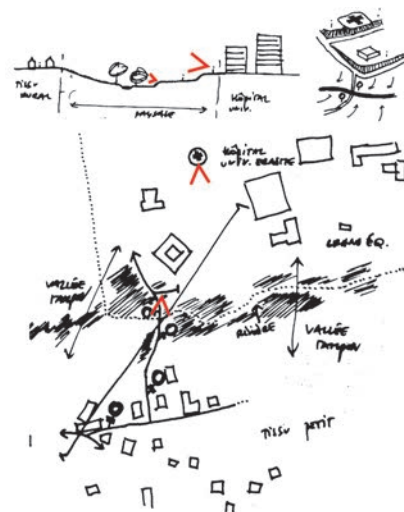
Elk project ter verbetering van de mobiliteitsinfrastructuren in het BHG zou eerder leiden tot een nieuwe hiërarchie. Maar die hiërarchisering leidt tot opstoppingen (iedereen streeft naar de snelste infrastructuur op het hoogste niveau van de hiërarchie). Dat geldt zeker voor de Ring, een deel van de metro en de Noord-Zuidverbinding.

Vandaar het idee om te evolueren naar een isotropisch mobiliteitssysteem, een systeem dat uitstraalt in alle richtingen. Zo'n mobiliteitssysteem zou efficiënter zijn, vooral in een metropool die grotendeels versnipperd is, zoals de horizontale metropool. Het komt er dus op aan de continuïteit van de netwerken op het grondgebied te waarborgen, de concentratie van eindbestemmingen in één centrum tegen te gaan en de stopplaatsen van elk netwerk te spreiden om opstoppingen te voorkomen als gevolg van verschuivingen in de belasting.



## POLITIEK VERSUS FUNCTIONEEL

Brussel is, net als de andere grootsteden, een centrum van ideeën en mogelijkheden. Dat geeft ook spanningen, waarvoor een project vereist is om die in goede banen te leiden en de metropool functioneel te houden. Secchi en Viganò vragen zich af of achter de Groene Gordel, een aaneenschakeling van groene ruimten rond de hoofdstad, geen poging schuilgaat om de natuurlijke expansie van Brussel naar het Vlaams Gewest te verhinderen? Dit vormt een belemmering voor elke verdere ontwikkeling van de metropool, want dat grenseffect leidt tot duidelijke functionele stoornissen. Het project Brussel 2040 heeft juist tot doel om de evolutieve mogelijkheden af te tasten van die tegenstrijdige onbuigzaamheden.



Voorbeeld van een nefast "grenseffect": een vallei doet dienst als buffer tussen het Erasmusziekenhuis en Vlaanderen, maar de weg die de gewestgrens kruist, is niet toegankelijk voor het verkeer.

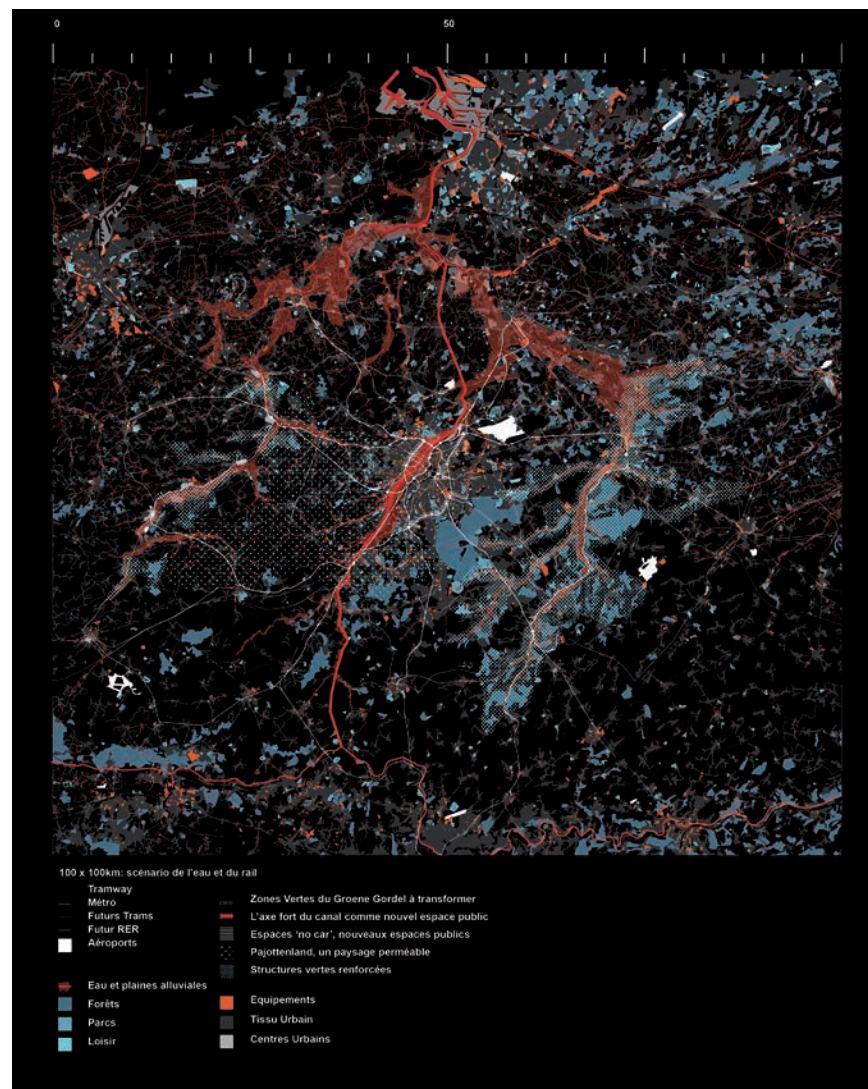
## III. WELKE VISIE VOOR BRUSSEL?

In het derde deel van de studie werken we deze visie van de horizontale metropool concreter uit: een grondgebied met evolutieve grenzen, verruimde stedelijke omstandigheden, een gevarieerde typologie en degelijke voorzieningen, een ruimte ook die niet streeft naar homogeniteit. Deze stad moet zich buigen over haar lange geschiedenis van versnippering en over de mechanismen van het verleden en het heden. In deze horizontale metropool komt het erop aan het evenwicht tussen Brussel en de omliggende steden te beheren, want de ontwikkeling van de grootstedelijke ruimte vergt een strategie op diverse schaalniveaus.

### EEN ORIGINEEL DUURZAAM MODEL

De horizontale metropool vormt een ruimte van diverse ecologieën en concentreert zoveel mogelijk biologische verscheidenheid. In de drie valleien (Zennevallei, Dendervallei en Dijlevallei) vinden we traditioneel de armste bevolkingsgroepen terug, maar tevens de zones met het rijkste potentieel inzake biodiversiteit. Het komt erop aan een ecologisch project naar voor te schuiven

dat rekening houdt met het overstromingsgevaar, het opnieuw inrichten van de vochtige gebieden, de opbouw en het herstel van de biologische verscheidenheid en de opwaardering van de leefkernen.



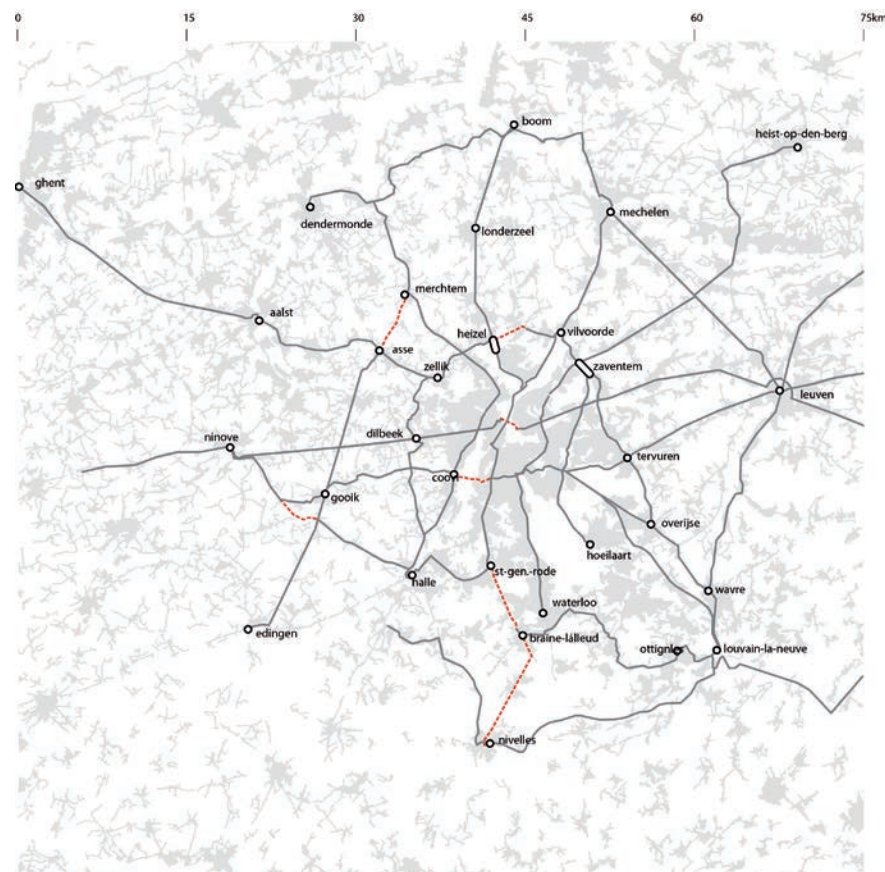
De Zennevallei, bijvoorbeeld, werd volkomen door mekaar geschud door de transformaties van het waternet, waarbij het gebied zijn belangrijkste rug-gengraat werd ontnomen, zijn hoofdriever. Door de aanleg van bruggen tussen die ecologische elementen, volgens een logica die berust op verbindingen en nieuwe relaties, kan men dit grondgebied gaan hertekenen. Het landschap van de horizontale metropool werd getekend door de topografie: als we de kaart van de ecologische verbindingen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest vergelijken met de hoge punten en bestaande parken op een helling, krijgen we een beeld van de mogelijkheden om nieuwe relaties tot stand te brengen tussen de verschillende delen van de grootstad.

### DE GROENE EN GECULTIVEERDE RUIMTEN ALS BINDWEEFSEL

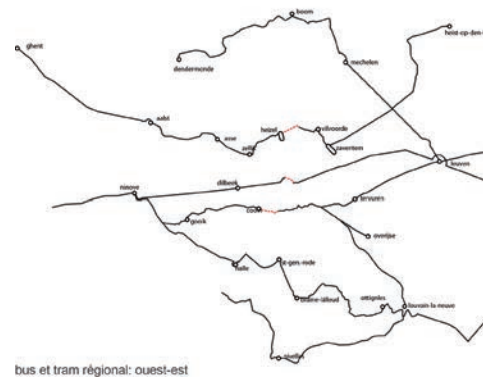
Zeer weinig steden en grootsteden in Europa kunnen bogen op het natuurlijk kapitaal waar Brussel over beschikt. Daar waar in het verleden de ruimtelijke structuur van de stad werd bepaald door wallen, spoorwegen en weginfrastructuren, stelt Studio 012 voor om de hedendaagse, duurzame grootstad te structureren aan



de hand van het hydrografisch netwerk en de groene ruimten, waarbij men extra aandacht zou moeten besteden aan de rol die deze elementen kunnen vervullen in de totstandbrenging van een sequentie van openbare ruimten. In de eerste plaats dient de ecologische structuur van het grondgebied te worden uitgetekend : door over te stappen van het concept van beschermde gebieden naar het begrip van ecodiensten, kan men de natuurlijke kenmerken van de bodem opwaarderen. Waterdoorlatende oppervlakten in het oosten, vruchtbare gronden in het westen : men dient de bestaande elementen optimaal te benutten en waarden te creëren waar dat mogelijk is. Op die basis, en uitgaande van de verschillende valleien, kan men vervolgens pistes uitwerken voor de ontwikkeling en ondersteuning van de economische groei, met substructuren, horizontale steden in de horizontale metropool.



Principe du mesh territorial  
 — réseau TC existant  
 — nouveau TC réseau  
 bus et tram régional



De Dijlevallei ligt langs twee grote economische en wetenschappelijke polen: Leuven en Louvain-La-Neuve. Met een mobiliteit die de topografische en natuurlijke waarden respecteert, de verdichting van enkele polen en een intensere economische samenwerking tussen deze twee polen, zou men een krachtige cluster op Europees niveau kunnen uitbouwen. In zuidelijke richting kan de ontwikkeling van knooppunten in Rixensart, Waterloo en La Hulpe, georganiseerd rond de GEN-stations, de interne werking van die steden versterken en tegelijk de banden met Brussel aanhalen.

De logica van de Zennevallei of de kanaalzone moet worden uitgebreid naar het noorden, met een versterking van de duurzame logistiek op de schaal van het GEN-gebied, en naar het zuiden, met een herstructurering van de braakliggende industrieterreinen langs het kanaal tot gemengde gebieden, waar de woonfunctie hand in hand gaat met moderne industriële activiteiten. In het Pajottenland pleiten we voor een behoud van de open landerijen en de ontwikkeling van enkele dorpspolen, met respect voor hun eigenheid.

In de Dendervallei, ten slotte, ontwikkelt zich een meer lokale logica, met steden die profiteren van het ontwikkelingspotentieel van het GEN-gebied, in het bijzonder op het vlak van de huisvesting, en de verdere uitbouw van de reeds aanwezige economische assen.

### “NO CAR”- SCENARIO

De uitdaging voor Brussel bestaat erin een woonruimte te creëren met een hoogstaande milieukwaliteit : de horizontale metropool is de gelegenheid om een duurzaam, vernieuwend ontwikkelingsmodel naar voor te schuiven, waarbij alle mogelijke alternatieven voor de wagen als verplaatsingsmiddel onder de loep moeten worden genomen.

Het nagestreefde idee is dus dat van een metropool waar men op termijn geen gebruik meer zou maken van de auto, niet omdat die verboden is, maar omdat de wagen niet interessant meer zou zijn in vergelijking met het openbaar vervoer. Het komt er ook op aan om komaf te maken met de “alles met de wagen”-mentaliteit. Die houding is immers niet altijd rationeel, vermits werd aangetoond dat 25% van



De Grote Zavel zonder autos.

De wagen neemt 2 tot 4 keer meer stedelijke ruimte in beslag dan zijn eigenlijke grootte; op de privéparking (indien bestaande) in de woonplaats, op de parking van het werk, op de parking van het winkelcentrum (shopping mall) en 's avonds in de recreatiezones. Dit houdt in dat de investeringen en kosten voor het onderhoud van de openbare ruimten vandaag voorrang verlenen aan de automobilisten ten koste van diegenen die geen wagen hebben, wat de sociale ongelijkheid nog vergroot.



de autoverplaatsingen betrekking heeft op trajecten van minder dan één kilometer. De enige auto's (elektrisch of met alternatieve motoren) die nog in de stad rijden, zouden dan taxi's, ziekenwagens en hulpdiensten zijn, terwijl de logistiek zodanig georganiseerd zou zijn dat vrachtwagens niet meer in de stad moeten komen. Heel veel openbare ruimte, die vandaag wordt ingenomen door het autoverkeer en de parkings, zou vrijkomen en een nieuwe bestemming kunnen krijgen.

Voor Studio 012 is dit scenario helemaal geen utopie : in het licht van de fileproblemen, de enorme stijgingen van de energieprijzen en de opgelegde beperkingen inzake CO<sup>2</sup>-uitstoot, valt een drastische wijziging van de vervoerswijzen te verwachten. Vandaag al zien we, overal in Europa, steeds vaker termen opduiken als "autovrij" of "autoarm" in verband met gebouwen of zelfs hele wijken. Een tendens die ook wordt bevestigd door de cijfers, want in de EU heeft 40% van de gezinnen in de grote steden geen wagen (50% in Berlijn, 55% in de Parijse kern).

De visie van dit bureau berust dus op een driepuntenstrategie : een stapsgewijze, drastische inperking van het autoverkeer, een vernieuwende oplossing voor de logistieke problemen en de uitbouw van een fijnmazig openbaar vervoersnet en aansluitpunten tussen de verschillende vervoerswijzen, waarvoor de term Mesh wordt gehanteerd (netwerk in het Engels). Het voorgestelde beleid berust op een ruimtelijke strategie, waarbij het autoverkeer geleidelijk aan in steeds grotere zones verbannen zou worden. Uiteraard zal dit scenario gevolgen hebben voor de logistiek en de leveringen : men dient weliswaar te voorzien in de bevoorrading van winkels en bedrijven, maar binnen zeer strikte uurschijven en met milieuvriendelijke voertuigen. Daarnaast moet men stedelijke distributiecentra creëren in de periferie, langs de Ring, langs het kanaal of bij de spoorlijnen, met plaatselijke bevoorradingscentra. Ook het gebruik van trams buiten de diensturen (cargotram) behoort tot de mogelijkheden. Ten slotte moet een steeds fijner netwerk voor het openbaar vervoer worden uitgebouwd. Die Mesh, wat staat voor een nieuw structurerend raster van de openbare ruimten met bediening door het openbaar vervoer, moet de volledige metropool bestrijken.

#### OP GEDETAILLEERDE SCHAAL

Binnen de dichte stadskern moet de kwaliteit van de ruimten drastisch verbeterd worden om te verhinderen dat het GEN-project zou leiden tot een stadsvlucht onder de middenklasse. Die verbetering van het levenskader en van de woonkwaliteit vereist een opwaardering van de ruimtelijke structuur. De industriële zones van de Zennevallei worden beschouwd als belangrijke gebieden : men dient werk te maken van een vernieuwde doorlaatbaarheid van de ruimte in verhouding tot verschillende bestemmingen. Daarbij kunnen nieuwe percolatie- en passagemogelijkheden worden gecreëerd om het levenskader van de inwoners te verbeteren.

In eerste instantie dient te worden gesleuteld aan de relatie tussen bebouwde en onbebouwde ruimten : de relatie met de openbare en groene ruimten, die toegankelijk en uitgerust moeten zijn, heeft een belangrijke impact op de levenskwaliteit in de agglomeraties. Daarom pleit Studio 012 ervoor om in het dichtstbebouwde en armste deel van de metropool te profiteren van de mutatie van de industriële en gemengde weefsels om opnieuw werk te maken van de doorlaatbaarheid van de ruimte.

In de minder compacte delen is de open ruimte erg gevarieerd : hier moet de transformatie rekening houden met de talrijke functies (landbouw, voorzieningen, park, natuurgebied).

Deze transformatie van het stadswefsel is eveneens een schitterende gelegenheid om de energieprestaties te verbeteren. Men kan de gebouwschil verbeteren



Lokalisatie van de maatschappelijke zetels van de logistieke bedrijven en de autohandel in de Heyvaertstraat.

(isolatie), maar ook werk maken van de herstructurering van de huizenblokken om compactere structuren te creëren. Daarbij kunnen bijvoorbeeld bouwwerken op de binnenterreinen van huizenblokken worden vermeden, die de warmtewinsten door bezonning beperken. En men kan de hoogte van de gebouwen herbepalen met het oog op de ontwikkeling van grootschalige zonne-installaties. Nieuwe constructies bieden dan weer meer mogelijkheden voor de optimalisering van het energieverbruik (zeer lage energienormen). Ook de energiebevoorrading is een luik dat bijzondere aandacht vraagt : in de minst dichte zones dient de voorkeur uit te gaan naar individuele oplossingen (geothermische installaties aan de oppervlakte en thermische zonne-energie). In zones met een hogere dichtheid zijn warmtenetwerken geschikter. Andere mogelijkheden : warmtekrachtkoppeling, met de productie van biogas door de methanisering van droge biomassa. De benutting van de restwarmte van de verbrandingsoven van Neder-Over-Heembeek of van her afvalwater zijn eveneens pistes die het onderzoeken waard zijn.

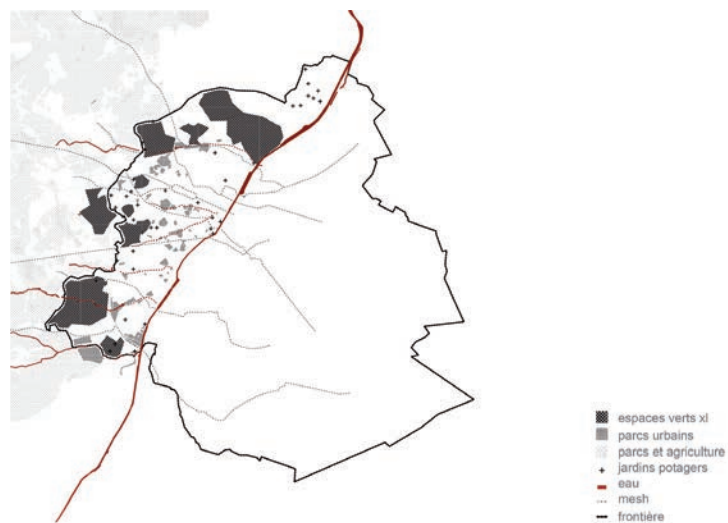
## IV. STRATEGISCHE GEBIEDEN OP DE SCHAAL VAN HET GRONDGEBIED

Uitgaande van de stand van zaken van Brussel en zijn grondgebieden, de dynamische analyseconcepten en deze uiteengezette visie van een isotropisch grondgebied, hebben Secchi en Vigano voorbeelden van strategieën naar voor geschoven. Het gaat om ruimten waar op concrete wijze de visie van de horizontale metropool wordt geïmplementeerd en nieuwe manieren worden overwogen om de ruimte te benutten. Een dergelijke aanpak veronderstelt bepaalde keuzes, het stellen van prioriteiten, een selectie van scenario's om de ruimtelijke structuur van de hoofdstad te veranderen. Wat hier door Secchi en Vigano wordt voorgesteld, zijn testprojecten, binnen een kader van 20 km x 20 km, die een beter beeld geven van het algemeen erkende potentieel en het mogelijk maken om denkpluist uit te werken over de concrete toepassingsmogelijkheden.

#### DE TUINEN VAN HET WESTEN

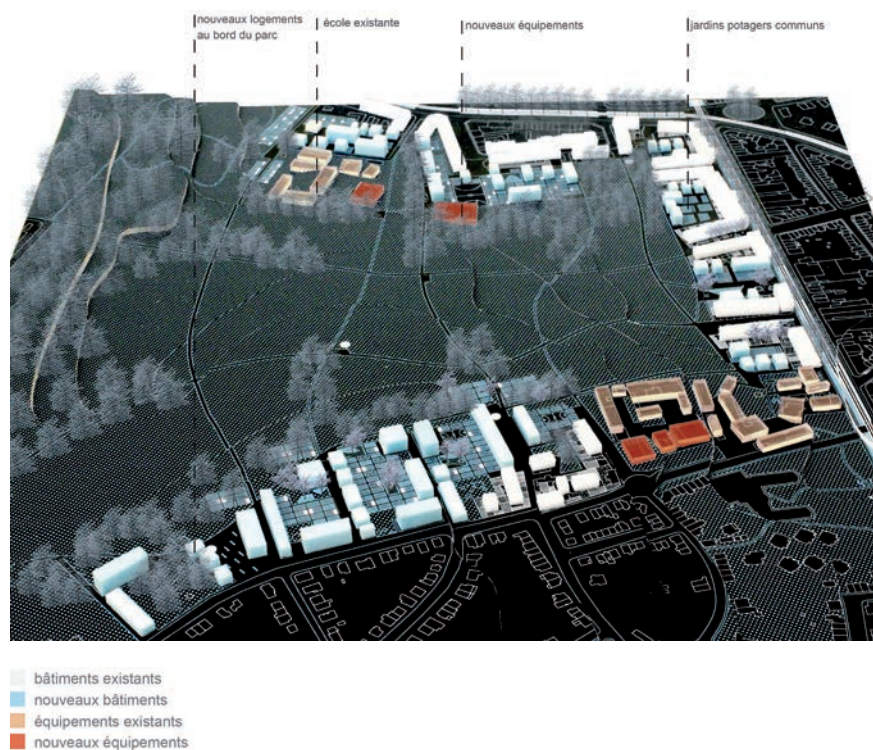
Het idee bestaat erin om de vruchtbare gronden en de moestuintraditie ten westen van Brussel te opwaarderen. De topografie biedt er zeker mogelijkheden,

met oude valleien en ondergrondse rivieren. Het thema van de groene vingers kan diverse vormen aannemen, maar het idee van de moestuin is één van de interessante mogelijkheden. Daarbij kan men nu eens opteren voor een meer verharde en stedelijke aanleg, dan weer voor meer parkachtige structuren.



Een schema voor een nieuw stedelijk systeem aan de rand van het Scheutbos

De westelijke grens van het Gewest wordt fysisch bepaald door de groene wandeling, die de scheiding vormt tussen het Vlaams Gewest en het Brussels Gewest. Dit systeem bestaat uit grote groene patches (parken of landbouwterreinen). Dit milieu vormt de basisvoorwaarde voor een compromis tussen een stedelijke en landelijke levensstijl. Maar de dag van vandaag zijn de parken vaak gescheiden van het stelsel van de grote gecultiveerde ruimten. We heb-



ben dus te maken met een groen stelsel dat losgekoppeld is van het hoofdnet van openbare ruimten. In dit gebied vinden we ook kweektuinen. Collectieve tuinen zijn interessant omdat ze sociale uitwisselingsplaatsen vormen, met als voordeel dat ze in de stad gelegen zijn, maar met ruimte voor openluchtactiviteiten en recreatie. Ze kunnen ook fungeren als snellere verbindingen tussen de huizenblokken.

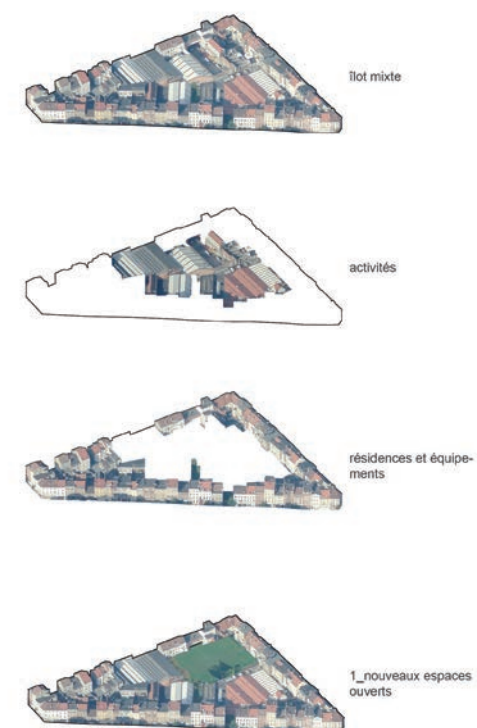
Een ander thema dat moet worden uitgewerkt, is dat van scholen en voorzieningen. In vergelijking met de rest van het Gewest kampt het westelijk gebied met een tekort aan scholen en infrastructuur voor tieners en jonge volwassenen. Het idee bestaat erin om de bestaande scholen uit te breiden met voldoende grote clusters om borg te staan voor een sociale gemengdheid, waarbij de school ook mensen van buiten de wijk zou aantrekken en zo zou fungeren als hefboom voor de herkwalificering. Men zou kunnen beginnen met eenvoudige acties, zoals de rationalisering van het gebruik van sportinfrastructuur, om meer ruimte vrij te maken voor nieuwe klaslokalen.

Er werd een denkoefening gehouden rond een nieuw stedelijk systeem aan de zuidkant van het Scheutbos, met aandacht voor de clusters, de moestuinen en de herstructurering van de huizenblokken.

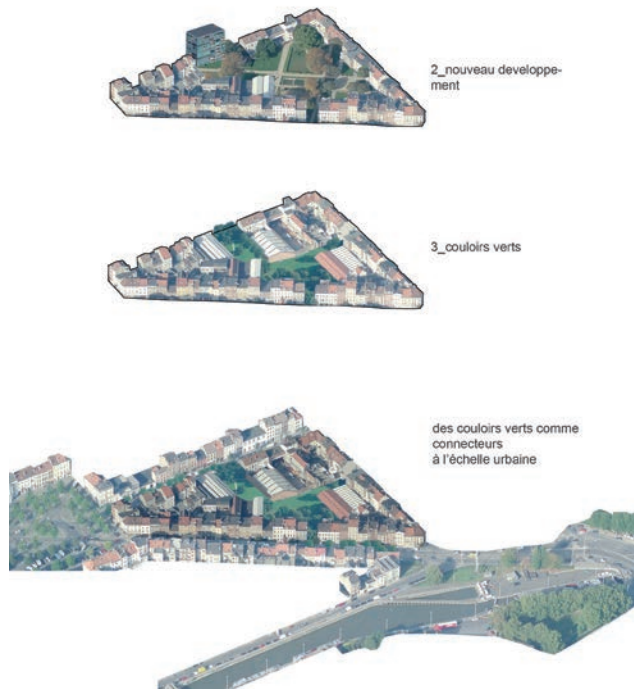
Dit testproject omvat eveneens een studie van de verdichtingszones en een raming van de mogelijkheden inzake nieuwe woningen in deze hypothese.

#### DE ZENNEVALLEI EN DE BEWOONDE KANAALZONE.

Deze hypothese bestaat erin om de Zenne, als fundamentele link tussen Maas en Schelde, opnieuw een ecologische rol toe te kennen, met een nieuwe kijk op de zone langs het kanaal en de te transformeren weefsels. De bewoonde kanaalzone wordt een grote openbare ruimte op grootstedelijke schaal.







Transformatie van het bestaande stadsweefsel door een herstructurering, waarbij zowel de woonkwaliteiten (groene ruimten) als de energieprestaties worden verbeterd (compacte structuren en inval van zonlicht).

In het stadscentrum moeten de kanaaloevers opgewaardeerd worden en moet de Zenne opnieuw opgelegd worden in bepaalde straten en industriële sites langs het kanaal, om opnieuw meer plaats toe te kennen aan het water. In termen van mobiliteit volgt de Mesh de stedelijke assen. In noord-zuidelijke richting overlapt dit netwerk de continue ruimte van het kanaal, en transversaal verbindt het de wijken onderling. De kruispunten van de Mesh langs het kanaal vormen vervoersknooppunten, maar ook belangrijke openbare ruimten in de structuur van de stad, als verbindingen tussen de oost- en westkant van de waterloop.

De kanaaloever is het dichtstbevolkte gebied van Brussel. Heel wat braakliggende terreinen moeten een nieuwe bestemming krijgen, want ze doen afbreuk aan de kwaliteit van de leefomgeving en bezorgen bepaalde wijken een erg negatief imago. Als we kijken naar de muterende industrieën, zijn er mogelijkheden te over om de structuur van het stadsweefsel te reorganiseren, waarbij men openbare ruimten kan creëren met integratie van onderwijsprogramma's, speelpleinen en scholenclusters. Sommige wijken moeten worden opengetrokken naar het kanaal toe. Men kan ook groene ruimten inlassen om het "groenevingersthema" van de Tuinen van het Westen door te trekken tot aan het kanaal. En tot slot kan men ook het stadweefsel verdichten met een gemengd programma van activiteiten, woningen, kantoren, zonder daarbij de privétuinen en kleine collectieve ruimten over het hoofd te zien.

#### HET GROOTSTEDELIJK GEBIED VAN DE WOLUWE.

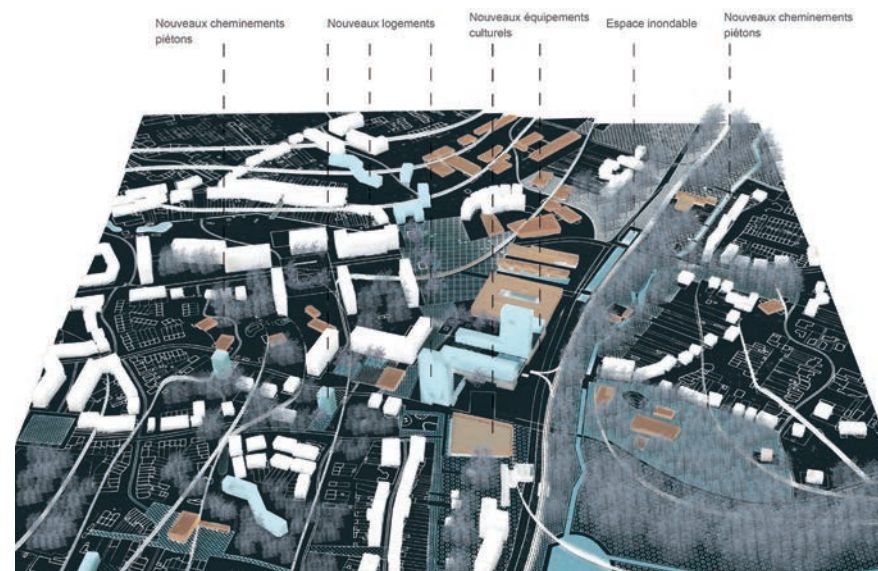
Dit gebied, die eveneens ondergewaardeerd wordt in de Brusselse metropool, vormt in de ogen van Secchi en Viganò een grootstedelijk gebied dat zeer aantrekkelijke plekken bevat en kan bogen op een opmerkelijke dichtheid van voorzieningen. De hypothese bestaat erin om deze grootstedelijke, degelijk uitgeruste ruimte met een internationale aantrekkingskracht te versterken als link tussen het Zoniënwoud in het zuiden en de bossen en landbouwgebieden in het noorden, via voorzieningen van variabele omvang, en de luchthaven van Zaventem. Het ecologisch stelsel van de vallei wordt hersteld en de Woluwe wordt

opnieuw verbonden met haar bijrivieren. De nieuwe grootstedelijke structuur zorgt ervoor dat de bebouwing kan worden getransformeerd. De handelskern van Woluwe wordt geoptimaliseerd.

Uit getuigenissen die werden gesprokkeld door Studio 012 blijkt dat het belangrijk is om opnieuw verbindingen te creëren tussen de vallei en de omliggende gemeenten, met name door verbindingen met de groene ruimten en de voorzieningen in de vallei. Men dient eveneens rekening te houden met de gewestgrens die twee sterk uiteenlopende stadsweefsels van mekaar scheidt : ten zuiden, de dichte stad met een continue weefsel; in het noorden een urbanisatie van landbouwpatches en dorpen met een recente urbanisatie, dit alles gescheiden door de Ring. De mobiliteitsinfrastructuur hebben namelijk gezorgd voor breuken in het stedelijk grondgebied.

Er werden testprojecten verwezenlijkt, met name rond de nationale luchthaven, waarbij de ruimten van de luchthaven van Melsbroek werden getransformeerd voor de realisatie van tertiaire of researchcentra en voorzieningen ten dienste van de luchthaven en de omliggende gemeenten.

Een andere test vond plaats rond het Woluwe Shopping Center, waar de Woluwelaan werd uitgerust om een hoofdrol te kunnen vervullen in de horizontale metropool. Tevens werden de banden met het winkelcentrum, dat vandaag volledig in zichzelf gekeerd is, versterkt aan de hand van een uitgebreid reconversieprogramma. Er werd ook nog een derde test uitgevoerd langs de Leopold III-laan, dit in het kader van de aanwezigheid van de NAVO en haar nieuwe zetel. Hierbij werden de mobiliteit, de groene ruimten en de activiteiten rond deze perimenter herstructureerd.



■ bâtiments existants  
■ nouveaux bâtiments  
■ équipements

Woluwedal : verdichting door de bouw van nieuwe gebouwen (blauw), met inbegrip van woningen boven het bestaande Shopping Center.

#### DE MESH

De mogelijkheid om deze strategische ruimten te ontwikkelen wordt geschraagd door het bestaan van een degelijk openbaar vervoersnetwerk : de Mesh, die op

zichzelf ook wordt beschouwd als strategische ruimte. Doel is om de bestaande of geplande netwerken, opgevat vanuit uiteenlopende beleidsvisies en op verschillende niveaus (nationaal, gewestelijk of lokaal), samen te brengen in één logica : de continue verbinding van de verschillende delen van het grootstedelijk grondgebied, uitgaande van een raster dat gekoppeld is aan het reliëf, parallel met de valleien of transversaal.

Volgens Studio 012 vereist een dergelijk programma een reorganisatie van de gewestelijke lijnen, een gewestelijk stadsvervoer (met een fundamentele herziening van het exploitatieschema van de noord-zuidelijke premetrotunnel in het kader van het uitbreidingsproject voor die infrastructuur), een ontubbeling van de Noord-Zuidverbinding (met een grote lijn van het type S-Bahn), twee HST-stations... Dit moet het mogelijk maken een open en fijnmazig netwerk tot stand te brengen dat borg staat voor een doorlaatbaar grondgebied.





BERNARDO SECCHI  
PAOLA VIGANÒ  
(STUDIO 012)

interview

# "HET TOT STAND BRENGEN VAN EEN HERNIEUWBARE STEDELIJKE RUIMTE"

Bernardo Secchi en Paola Viganò, Studio 011

## 1. HOE BENT U TEWERKGEGAAN VOOR DE UITWERKING VAN DEZE PROSPECTIEVE ANALYSE ?

### WELKE INSTRUMENTEN EN DISCIPLINES HEBT U GEBRUIKT IN HET KADER VAN DEZE STUDIE ?



Gery Leloutre (Karbon'), Jan Verheyen (IDEA), Bernardo Secchi en Paola Viganò (Studio 012)

**Bernardo Secchi** : Om onze analyse uit te werken, hebben we eerst getracht om inzicht te verkrijgen in de historische dimensie van de stad, de statistische gegevens, de luchtkarten en de economische dimensie. We hebben daarvoor onder meer samengewerkt met het onderzoekscentrum van Creat (Centre d'études en aménagement du territoire), dat ons demografische gegevens en informatie over de kenmerken van de bevolking verstrekke. Dat zijn cruciale gegevens, vooral in het kader van een denkoefening die betrekking heeft op tamelijk lange periodes. Dit gezegd zijnde, hebben we ook snel moeten werken, zonder ondersteuning van grootschalige onderzoeksprogramma's.

Met betrekking tot de traditionelere benaderingen in het kader van onze prospectieve studie, was het van belang om de dingen te bekijken met de nodige afstand, vanuit een vernieuwend oogpunt. Dat was het geval toen de economen met wie we samenwerkten ons wezen op het bestaan van een bijzonder originele economische sector die zich in Brussel langs het kanaal heeft ontwikkeld : de handel in tweedehandswagens. Het is van cruciaal belang om specifieke kenmerken van die aard te vinden voor de ontwikkeling van Brussel, iets waardoor deze metropool zich weet te onderscheiden van de andere grootsteden.

**Paolo Viganò** : De bouw van schaalmodellen - met name het territoriale schaalmodel met de drie valleien die kenmerkend zijn voor Brussel op topografisch vlak - heeft ons ook een goed inzicht verschaft in de complexiteit van dit grondgebied en stelde ons in staat om een organisatiestructuur voor Brussel uit te werken die gekoppeld is aan het reliëf : de boven- en de benedenstad, de rijken en de armen. Het lijkt ons belangrijk om te werken met een fysisch schaalmodel, meer nog dan met 3D-simulaties, ter ondersteuning van het denkwerk. Bovendien helpt het om een andere kijk te krijgen op de kaarten. en af te stappen van de vlakke studie van bovenaf die vaak inherent is aan het werk van stedenbouwkundigen.

## 2. WE VINDEN IN UW WERK OOK INTERVIEWS MET DE BEWONERS EN GEBRUIKERS VAN DE STAD.

### WELKE WAARDE HECHT U AAN DAT SOORT GETUIGENISSEN?

**STRATEGISCHE RUIMTEN**: testzones die werden ontwikkeld op schaal van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en die het mogelijk maakten om de verschillende scenario's te verkennen die door Studio 011 naar voor werden geschoven voor de ontwikkeling van de stad tegen 2040.

**P.V.** : Het leek ons essentieel om de stad te bekijken vanuit verschillende oogpunten : daarom was het onontbeerlijk om contact te hebben met de mensen die Brussel in de praktijk beleven en rekening te houden met hun visie. We hebben dat gedaan in twee verschillende fasen van de studie. Allereerst bij de aanvang van het proces. Het rapport wordt trouwens ingeleid door een aantal verhalen over de gebruikswijzen van dit grondgebied, in het bijzonder over de verplaatsingen die er worden gegenereerd. Het gebruik van het openbaar vervoer en het feit dat men zich vaak verplaatst in een ruimere regio, waren belangrijke gegevens die naar voor kwamen uit die getuigenissen en die ook terugkomen in het concept van de horizontale metropool dat de basis vormt van onze analyse. Vervolgens gingen we ook zo tewerk bij het onderzoek van de strategische ruimten voor de implementatie van de uitgewerkte instrumenten en van onze stadsvisie, zoals de Tuinen van het Westen of de bewoonde kanaalzone. Toen zijn we opnieuw de bewoners en gebruikers van de stad gaan interviewen, dit om een beter inzicht te verkrijgen in hun relaties met hun wijk alsook om de strategieën te verduidelijken. Want het is vaak uit de mond van de bewoners dat een individueel denkbeeld ontspruit.

**B.S.** : Ik wil er toch even bij vertellen dat de personen die we interviewden niet werden geselecteerd op grond van specifieke criteria. Het gaat om willekeurige getuigenissen, verzameld in het kader van een benadering die we ergens kunnen situeren tussen de situatiegebonden aanpak en een meer gestructureerde antropologische studie. Dankzij die ondervragingstechniek kregen we een duidelijk

inzicht in de plaatselijke gebruiken, wat zorgde voor een zeer kwalitatieve bijkomende laag voor de diverse analyses. We kunnen praten over Brussel, stap voor stap.

**P.V.** : Bij vorige studies over diverse strategische ruimten hadden we reeds samengewerkt met een fotograaf die met ons mee de straat op ging. Voor deze studie zijn we op dezelfde manier tewerk gegaan. Die samenwerking tussen stedenbouwkundigen en fotografen is een traditionele methode van de school van Venetië, die al teruggaat tot de jaren '60. Het voordeel ervan is dat we samen de bestudeerde gebieden verkennen en geconfronteerd worden met de verschillende houdingen tegenover die ruimte. Verhalen kunnen verteld worden met woorden, maar ook met beelden en standpunten. We deden ook rondleidingen in de stad. Deze multidisciplinaire, fysieke en tastbare beleving van de stad lijkt ons even belangrijk als de traditionelere wetenschappelijke benaderingen.

### 3. DOOR WELKE BRIL HEBT U BESLIST BRUSSEL TE BEKIJKEN ?

#### BENT U ER ZICH VAN BEWUST DAT U BENT UITGEGAAN VAN EEN EERDER SUBJECTIEVE KIJK OP DE STAD ?



Bernardo Secchi : " Met 2040 als perspectief kunnen we de vragen stellen die cruciaal zijn voor vandaag "

**P.V.** : We wilden de stad zeker niet louter als toeschouwer vanachter een raam bekijken en ons beperken tot louter beschrijvend werk. Er was ons trouwens gevraagd om een visie uit te werken voor Brussel. In dat opzicht zijn we er ons terdege van bewust dat we Brussel hebben bekeken als een buitenstaander, ook al omvat ons team specialisten die de stad ten gronde kennen en van nabij bestuderen. Maar onze analyse wordt eveneens gekenmerkt door een zekere afstand en dat is ongetwijfeld een troef voor een opdracht van deze aard. We hebben nooit de bedoeling gehad om een volkomen neutrale kijk te hebben op de stad. Integendeel wilden we een voorstel aanreiken dat is gestoeld op een hypothese, met interpretaties. We zijn betrokken partij omdat we een hypothese hebben : het concept van de horizontale metropool, dat geen resultaat is dat is afgeleid van een proces. Het gaat om een hypothese die al in een zeer vroeg stadium van de analyse werd geformuleerd en die dus een sterk oriënterende, soms misschien ook een beperkende rol speelde. Maar het bedenken van een project is in de eerste plaats een selectieproces.

**B.S.** : In het feit dat men een oproep doet tot internationale teams, zien wij overigens ook een uitnodiging om een externe visie te krijgen. Die afstand is toch wel belangrijk, want de mensen die dagdagelijks in de stad leven, zien die niet altijd zoals ze werkelijk is. Men heeft het vaak over het collectieve denkbeeld, en de enorme inertie van dat denkbeeldige universum komt tot uiting in de werkelijkheid. Dat is bijvoorbeeld heel duidelijk tussen het oostelijk en het westelijk deel van de stad : sommige inwoners van het oostelijke stadsgedeelte hebben nog nooit één voet gezet in het westelijk deel, en ze zijn van mening dat ze daar gevaar zouden lopen. Als men hen dan vertelt dat het daar niet echt gevaarlijk is en dat er niet alleen maar armen wonen in het westen van de stad, zoals ze misschien dachten, dan zijn ze met verstomming geslagen. Vandaar het belang van deze externe blik.

### 4. U ZEGT DAT BRUSSEL NOOD HEEFT AAN EEN RADICALE BREUK

#### EN EEN PROJECT DAT DAARVOOR ZORGT. WAT BEDOELT U DAAR PRECIES MEE ?

**B.S.** : Dagelijks worden we geconfronteerd met een zekere traagheid in het beslissingsproces. Maar door geen beslissingen te nemen vergooit men ook de kansen om tot een consensus te komen. Wat in het verleden werd beslist voor Brussel en werd gezien als een radicaal project met een sterke breuk (met een vóór en na), zoals voor de Noord-Zuidverbinding, is verloren gegaan. We moeten ook beseffen dat de samenleving sterk veranderd is sinds de jaren '80, onder meer wat de sociale groepen betreft, maar ook inzake economie en technische vooruitgang. Ook de rol van de instellingen is geëvolueerd in Brussel, dat is uitgegroeid tot een stad waar Europa een steeds belangrijkere rol inneemt. Al die veranderingen moeten verwerkt worden in een project voor de metropool, in een visie die verder gaat dan een traditioneel stedenbouwkundig project. Het was een zeer verstandige beslissing om te anticiperen op het GPDO door visies te laten uitwerken voor Brussel tegen 2040, en men mag deze verworvenheden dan ook niet vergoien, want vandaag gebeurt stadsplanning niet meer op dezelfde manier als in de jaren '50, '60. Men dient zich echt te buigen over een visie die Brussel ziet zoals de stad er over enkele decennia moet uitzien. Bijna alle grote steden zijn vandaag tot dat besef gekomen. Het is belangrijk om een antwoord te bieden op de vragen met betrekking tot de stad na Kyoto. Misschien is het tijdschema



**"NO CAR"-SCENARIO:** het autovrij scenario waar Secchi en Viganò al verscheidene jaren aan werken. Het berust op een geleidelijke verbanning van de auto uit de grote steden, gepaard met een fijnmazige ontwikkeling van het openbaar vervoersnet en de reorganisatie van de verplaatsingen in de stad, alsook van de logistiek en de bevoorrading.

voor de uitwerking van het GPDO iets te krap om de visies uit te werken die wij hebben ontwikkeld. Men zou nu een collectieve en gedeelde visie moeten laten rijpen. Het gevaar van reglementering is dat die de tijd "bevriest".

**P.V. :** De kwestie van een breuk of een radicaal project is geen bewuste keuze, geen provocerende optie, maar komt gewoon in een periode waar alles radicaal aan het veranderen is, op het vlak van de sociale spanningen, de economische crisis, de milieukwesties... Europa beleeft een politieke, sociale en vooral ook culturele crisis en in de steden, de plaats bij uitstek waar de westerse samenleving zich uit, is die transformatie dan ook flagrant. Het is dus onmogelijk om daar geen rekening mee te houden en gewoon alles verder te doen zoals in het verleden. Het "No Car"-scenario, waaraan we al enkele jaren werken, strookt met die visie. De mobiliteitsdeskundigen die aanvankelijk geschokt reageerden op dit voorstel, zijn steeds minder sceptisch en stellen zich vandaag open voor een dergelijk autovrij scenario. Het ligt voor de hand dat dit in fasen moet worden aangepakt : het is een streefdoel waar geleidelijk naartoe gegroeid moet worden, maar het is vandaag de dag mogelijk.

Die horizon van wat mogelijk is varieert en verandert drastisch. Dat vereist dus ook radicale denkwijzen, waarbij men zonder schroom de juiste vragen moet durven stellen. In de jaren '80, '90 was men alleen maar bezig met het heden. Voor Brussel waren dat de jaren waarin het Gewest boven de doopvont werd gehouden, en op stedenbouwkundig vlak bestond toen de wil om nieuwe breuken te vermijden, als reactie op het verleden. De toekomstkwestie is vandaag veel sterker verweven in de benadering van de stad. Scenario-oefeningen voor de stad tonen aan dat de toekomst vandaag actueel is, en dat is alvast een goeie zaak om vooruit te komen.

## 5. HET LIJKT NIET ZO EVIDENT OM NAAR VOOR TE KOMEN MET EEN VISIE DIE EIGEN IS AAN BRUSSEL. HOE KOMT DAT ?

**P.V. :** Het is van cruciaal belang dat Brussel zichzelf aanvaardt zoals het is. We hebben de indruk dat Brussel nog te veel lonkt naar Parijs, en zichzelf niet aanvaardt. Nochtans gaat het om territoria die duidelijk zeer sterk verschillen. Het principe van de geconcentreerde stad, zoals we in Parijs zien, is absoluut niet van toepassing op Brussel. We moeten de kaart uitspelen van de complexe politieke en culturele situatie die kenmerkend is voor Brussel. Dat moet als een troef beschouwd worden, want het geeft de stad, het Gewest, het grondgebied een extra dimensie. We moeten afstappen van het vergelijken, van de valse referenties, en onszelf duidelijker beschouwen als iets anders, en dus interessanter en potentieel vernieuwend. Zelfs de politieke complexiteit van Brussel is niet alleen maar een beperking.

**B.S. :** Die vergelijking met Parijs moet echt worden vermeden. Denken we bijvoorbeeld maar aan het ruimtelijk standpunt en de relatie met de natuur : Brussel heeft veel meer contact met de natuur dan in Parijs het geval is. Dat is een belangrijke troef in deze tijden waar de relatie met de natuur alsmat essentiëler is. Brussel vormt ook een knooppunt op de grote verbindingen van de mobiliteit op Europees niveau. De stad is verbonden met Londen, Parijs, Amsterdam... Terwijl Parijs altijd een eindstation is, kan Brussel bogen op "doorgaand verkeer". Nog een andere troef van Brussel : een openheid van geest, een elasticiteit in het zoeken naar oplossingen, wat de stad zo interessant maakt. Als hoofdstad van Europa neemt Brussel eveneens een belangrijke plaats in, want de stad weerspiegelt de verscheidenheid van culturen, van talen. Natuurlijk vervullen andere steden zoals Parijs, Londen of Berlijn ook een belangrijke positie in Europa, maar Brussel weerspiegelt als geen ander die verscheidenheid.

## 6. U GAAT VERDER DAN DE CONCEPTEN VAN DE COMPACTE STAD EN DE VERSNIJPERDE STAD, EN SPREEKT EERDER VAN EEN HORIZONTALE METROPOOL. WAT HOUDT DAT BEGRIP IN VOOR BRUSSEL ?

**B.S. :** Wij willen afstappen van die confrontatie tussen de compacte en de versnipperde stad, want het imago van Brussel heeft niets gemeen met dat van Manhattan, dat volledig geïsoleerd is van de rest van zijn territorium. Brussel moet profijt halen uit dat netwerk van middelgrote steden dat zich rond de stad uitstrekt. Elk van die steden heeft een eigen geschiedenis die even ver teruggaat als die van Brussel. Wij hebben geopteerd voor een urbanisatie van het platteland en evolueren daarom geleidelijk van een versnipperde naar een compacte stad. Dat is een beleidskeuze die gemaakt werd in het begin van de

**HET GROOTSTEDELIJK GEBIED:** bestaat uit sterke relaties tussen Brussel en de omliggende steden in een kader van evoluerende geografische grenzen. De Metropool is niet "verticaal" omdat ze niet enkel gepolariseerd is in het centrum. Ze wordt sterk gestructureerd door drie valleien, een dicht openbaar vervoersnetwerk en een zeer grote verscheidenheid van plaatsen en landschappen. Het project wil het isotropisch karakter van dat grondgebied versterken (wat betekent dat er een gelijkwaardige toegankelijkheid is in alle richtingen dankzij een radiaal en fijnmazig vervoersnet) en de relaties uitbouwen om het grondgebied in het algemeen aantrekkelijker en functioneler te maken.

20ste eeuw, onder het motto overal te kunnen wonen en werken. Die geschiedenis moet het uitgangspunt vormen voor elke denkoefening over de toekomst van dit grondgebied. De verwijzing naar de horizontale metropool heeft niet enkel betrekking op de bebouwing, maar ook op de grote natuurlijke ruimten, want dat zijn eveneens stadsfiguren, grootstedelijke materialen.

**P.V. :** Als we kijken naar het aantal strekkende meters waarover elke inwoner van het GEN-gebied beschikt, zien we dat deze meer ruimte heeft dan een inwoner van de Parijse regio. Natuurlijk is het zo dat dit cijfer afneemt als we eenmaal in de dichtste kern van Brussel komen. Er moet een duidelijke aanpassing komen van de relatie met de open ruimten in de dichte stad, en de woonfunctie biedt niet altijd oplossingen voor die problemen. De ideeën die we naar voor schuiven met betrekking tot het stadsweefsel rond het kanaal of de Tuinen van het Westen, één van de strategische ruimten die we diepgaander bestudeerden, leken ons de beste manier om deze denkoefening te verduidelijken.

Tegelijkertijd moet deze woonregio, buiten de dichte kern, evolueren en nieuwe diensten aanbieden. Wij zijn ervan overtuigd dat de voor- en nadelen van de Brusselse situatie herverdeeld moeten worden en dat men een manier moet vinden om dit alles te bespreken op een ruimere schaal. Brussel kan onmogelijk alle problemen oplossen in verband met zijn aantrekkingskracht, in het bijzonder ten aanzien van de arme bevolkingsgroepen. Men dient concreet na te denken over een geïntegreerde evolutie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en zijn hinterland. Men moet verder kijken dan de ogenschijnlijke tegenstelling tussen die gebieden om te komen tot de horizontale metropool. Het is een kwaliteit, een rijkdom die men naar waarde moet weten te schatten.

**B.S. :** Als we hier dieper op ingaan, komt het erop aan om zich bewust te worden van het feit dat Brussel vandaag gelegen is in een megacity, de North Western Metropolitan Area, die zich uitstrekt van Rijsel tot Rotterdam. Dat is een zeer groot gebied met een enorme economische slagkracht. Het idee van de steden van Baudelaire hoort tot een ver verleden. De tijd vliegt en we moeten inzien dat we ons in het hart bevinden van die nieuwe metropool. Dat vergt een andere mentaliteit en een andere benadering. Daarom ook moeten de verschillende bestuursentiteiten die de horizontale metropool beheren, samen rond de tafel gaan zitten en zich toespitsen op deze ruimere realiteit.

## 7. IN DE STUDIE VAN STUDIO 012 LIJKT DE DUURZAAMHEID EEN CENTRALE POSITIE TE KRIJGEN. IS DAT EEN CONDITIO SINE QUA NON VOOR UW VISIE ?

**P.V. :** De kwestie van de duurzame ontwikkeling van de stad als studieobject is eigenlijk al achterhaald, want er is geen optie, geen alternatief : er is geen stedelijke ontwikkeling meer denkbaar zonder dat duurzaamheidsaspect. De duurzaamheid is een centraal punt. Vervolgens kan die duurzaamheid worden benaderd via bepaalde thema's. We hebben bijvoorbeeld gewerkt aan het "No Car"-scenario : de autovrije stad is een manier om de duurzame stad te ontwikkelen, maar ook een manier om de stad volkomen anders te zien, te hertekenen. De agressieve koning auto heeft de hele stad ingepalmd. Nochtans bevat Brussel tal van wondermooie ruimten. Met dit voorstel zou men gestalte kunnen geven aan een zeer aangename stad.

Ook de recyclagekwestie is een kernthema voor ons. Maar we moeten eerder stil staan bij de levenscycli die ten einde lopen en zien hoe we kunnen evolueren naar nieuwe cycli. Als we het kanaal als voorbeeld nemen, is dit idee zeer duidelijk : het kanaal moet gerecycleerd worden als een object dat verschilt met het verleden. Dat geldt ook voor bepaalde parallelle economische segmenten die zich hebben ontwikkeld langs het kanaal en die we in de verf hebben gezet, zoals de handel in tweedehandswagens, die ongetwijfeld het einde van een cyclus hebben bereikt en aan recyclage toe zijn.

Op energetisch vlak is het essentieel om alle grijze energie te benutten die reeds aanwezig is op het grondgebied, en dan denken we dus aan de troeven van de bestaande gebouwen, ook al moeten die natuurlijk verbouwd en gerenoveerd worden. Deze kwestie brengt ons dicht bij de veel traditionelere stedenbouwkundige benaderingen, met het belang van de stedelijke structuur en het gebruik van de bestaande bebouwing als vast kapitaal. Er moeten nieuwe cycli in gang worden gezet door het hergebruik van alles wat deel uitmaakt van het residu van de transformatie van de ruimte, en uiteindelijk moeten we op basis van die continue recyclage kunnen afstappen van het idee van de levenscyclus en komen tot het idee van de eeuwige transformatie. Zo zetten we de stap van de duurzame ontwikkeling van de stad naar

het concept van de hernieuwbare stad, als een ruimte die zichzelf voortdurend vernieuwt. De stedelijke ruimte kan zichzelf zo regenereren.

## 8. EÉN VAN DE WENSEN VAN DE OPDRACHTGEVERS VAN DE STUDIE BESTOND ERIN SCENARIO'S UIT TE WERKEN DIE HET MOGELIJK MAKEN KOMAF MET MAKEN MET DE DUALISERING VAN HET GRONDGEBIED. HOE HEBT U DAT VRAAGSTUK BENADERD ?

**B.S.** : Wij zijn in dat verband vooral uitgegaan van het concept van de doordringbaarheid of permeabiliteit. We stellen voor om de juiste omstandigheden te scheppen (dat zal niet vanzelf gebeuren) die ervoor zorgen dat een deel van de gegoede bevolking naar de armere gebieden trekt. Dat is op zich niet de moeilijkste doelstelling : er zijn reeds gentrificatieprocessen aan de gang langs het kanaal. Daarnaast moet men er ook voor zorgen dat armere bevolkingsgroepen naar de rijkere gebieden migreren. Aan de westelijke zijde lijkt dit haalbaar; aan de oostkant ligt dat al een stuk moeilijker. We hebben enkele ongelukkige experimenten gezien, met name in het kader van sociale woonprojecten, waar we duidelijk botsten op afwijzende reacties tegen de sociale gemengdheid. En die permeabiliteit is iets waar men echt moet achter staan. Toch zijn we fel gekant tegen de creatie van sociale woonwijken, omdat dit uitsluiting in de hand werkt, in plaats van integratie. Het gemengd karakter is een moeilijk realiseerbare doelstelling. Daarvoor zijn gesofisticeerde plannen vereist, die specifiek worden afgestemd op elke site.

Een ander idee om werk te maken van die doordringbaarheid is ontsproten uit een discussie die we hadden met een Franse burgemeester, die ons dit vertelde : als men een kleine school op wijkniveau creëert in een achtergestelde wijk, dan zal de bevolking van die school afkomstig zijn uit die wijk en krijgt men onvermijdelijk een getto-effect. Als men daarentegen scholen op een iets grotere schaal inricht, die bevolkingsgroepen uit diverse delen van de stad aantrekken, dan creëert men gemengdheid en integratie. Deze scholenclusters zouden gekoppeld kunnen worden aan culturele of sportinfrastructures, om aantrekkingspolen te creëren en aldus die beoogde gemengdheid te bewerkstelligen. Ze zouden ook ingeplant kunnen worden aan de rand van de wijken, om de banden tussen gemeenten aan te halen.

## 9. DE STRATEGISCHE RUIMTEN DIE U VOORSTELT, BERUSTEN OP INSTRUMENTEN, MAAR OOK OP BEHOEFTE VAN DE STAD DIE U IN UW RAPPORT NAAR VOREN HEBT GESCHOVEN. HOE KAN U DIE STUDIECASES OMSCHRIJVEN ?

**P.V.** : De strategische ruimten waarop wij ons toegespitst hebben, koesteren geen ambitie als hefboomgebieden. Het gaat veeleer om testprojecten.



Paola Viganò :  
" De kanaalzone is de plaats waar het moet gebeuren "

Allereerst is er het project van de Tuinen van het Westen, waarop nogal wat kritiek kwam omdat de moestuinen als thema werden gebruikt. Nochtans lijken die moestuintjes ons een element dat de bevolking voor een stuk bij mekaar brengt. Ze maken het mogelijk het grondgebied te structureren rond grote groene ruimten die verbonden kunnen worden met het stadscentrum. Er werd ons verweten dat dit voorstel erg naïef overkomt : we hebben het daarom uitgebreid met het idee van de vernieuwing op het vlak van het onderwijs, in het kader van de te creëren scholenclusters. Wellicht zou er ook meer aandacht geschonken moeten worden aan de zone tussen die Tuinen van het Westen en de kanaalzone, om daar verbindingen te creëren tussen die twee entiteiten. Zo zou de kanaalzone mee kunnen profiteren van de Tuinen en zouden deze laatste nog beter gelinkt zijn aan de stad.

Een andere strategische ruimte : de kanaalzone, vandaag het centrum van armoede en dus de plek bij uitstek om werk te maken van de hoognodige recyclage. De mogelijkheden rond het kanaal zijn legio, omdat er een grote variatie aan typologieën bestaat en ook veel evolutiemogelijkheden zijn. Deze kanaalzone bood ons ook de gelegenheid om de reorganisatie van de stedelijke logistiek aan te snijden. Een thema dat architecten en stedenbouwkundigen nogal makkelijk verwaarlozen omdat het niet gaat om ruimten als dusdanig. Maar de logistiek structureert de ruimten. Het komt er in het bijzonder op aan om de trajecten te bedenken voor het goederenvervoer langs het kanaal, door verbindingen te creëren



naar Antwerpen ten noorden van het kanaal en naar Charleroi ten zuiden. Tussen die twee zou het kanaal nieuwe functies kunnen krijgen.

Een derde case heeft betrekking op het grootstedelijk gebied van de Woluwe : wij pleiten hier voor een ruimte die verbonden is met de voorzieningen en infrastructures op schaal van de horizontale metropool, met twee structurerende elementen : de luchthaven in het noorden en het Zoniënwood in het zuiden. Het idee bestaat erin om hier kantoren, economische of vormingsactiviteiten in te planten, maar ook om de natuur er te opwaarderen. Ook hier weer duikt het idee van de recyclage op, meer bepaald met betrekking tot het Woluwe Shopping Center. Doel is om dat winkelcentrum open te trekken naar de buitenwereld, te werken aan een verdichting en de site te verbinden met de wijk en de groene ruimten in de buurt, om zo werk te maken van een gemengd gebruik rond dit monofunctionele complex.

Men dient in deze voorstellen van strategische ruimten in eerste instantie een selectie te zien van plaatsen die een groot potentieel bieden en kunnen fungeren als leidraad voor de evolutie van Brussel tegen het jaar 2040.



51N4E  
BBS  
L'AUC

synthese



# KLEINE METROPOOL WERELDMETROPOOL

## 51N4E / BUREAU BAS SMETS / L'AUC

### IN SAMENWERKING MET :

- MINT (MOBILITEIT)
- LABORATOIRE CHOROS/INTER/ENAC (GEOGRAFISCH INFORMATICA SYSTEEM)
- URBAN SOLUTIONS (FINANCIËLE, ECONOMISCHE, MILIEU-ANALYSE)

### IDENTITEITSFICHE

**51N4E** (verwijst naar de geografische coördinaten van Brussel)

Bureau dat werd opgericht in 1998 en zich toespitst op stedenbouwkundige en maatschappelijke transformaties. Dit bureau verwierf door de jaren heen een internationale reputatie en heeft kantoren in Brussel en Tirana.

Het werd gesticht door drie architecten-partners : Freek Persyn, Johan Anrys en Peter Swinnen. Laureaat van de prestigieuze prijs Rotterdam Maaskant in 2004.

Ontwikkelde projecten : Lamot (Mechelen), TID Tower (Tirana), C-Mine (BE), Skanderbeg Square (Tirana), 50.000 woningen (Bordeaux), Strategische visie voor de uitbreiding van Istanbul (IABR 2012).

Recent project in België : C-Mine (Winterslag) waarvoor het bureau een Belgian Building Award in de wacht sleepte.

Freek Persyn doceert aan de Academie voor architectuur in Mendrisio, Zwitserland.

In 2010 werd Peter Swinnen benoemd tot Bouwmeester van het Vlaams Gewest. Tentoonstelling *Double or Nothing* in Bozar in de AA school in 2011 en in de Graham Foundation Chicago in 2012.

**BBS** (Bureau Bas Smets)

Bureau voor landschapsarchitectuur, opgericht in 2007

Oprichter :

Bas Smets, ingenieur-architect en landschapsarchitect.

Projecten :

Arles, Parc des Ateliers in samenwerking met Frank Gehry

Parijs, Bords de Seine

in samenwerking met Didier Fusillier

Bordeaux,

50.000 woningen in samenwerking met AUC

Tartu, Park van het Nationaal Museum van Estland

Kortrijk, XPO in samenwerking met Office KGDVS

Ingelmunster, aanleg van het stadscentrum

Laureaat in 2008 van de prestigieuze

NAJAP-prijs, die de vijf meest talentvolle

landschapsarchitecten van het moment lauwt.

Expositie Luma/Parc des Ateliers op de Biennale

van Venetië 2010.

**L'AUC** (voor Ab Urbe Condita,

Latijn voor "sinds de stichting van de stad")

Bureau voor stedenbouw en architectuur, opgericht in 1996 door Djamel Klouche, François Decoster en Caroline Poulin, dat zich toespitst op ruimtelijke studies op microschalig niveau.

AUC was het jongste van de internationale teams die de Grand Paris wonnen in 2008. Publicatie van *Grand Paris Stimulé* in 2009.

Commissaris van de Biennale Bordeaux Agora 2010, 'stim Métropoles millionnaires'.

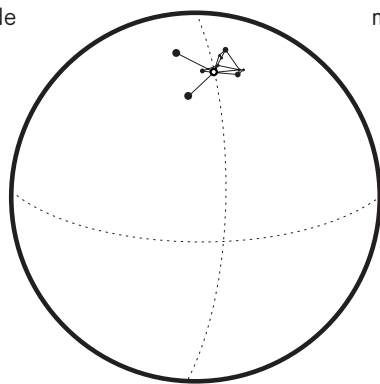
Laureaten van de European V in 1999, van de Nouveaux Albums de Jeunes Architectes in 2001 en van het Nationaal Palmars van Jonge Urbanisten in 2005.

Projecten : Réinventer Lyon La Part Dieu, Cluster de la Création en Seine-Saint-Denis, Lille 2030, Bordeaux 50 000 woningen, PPP voor de toren "Tribunal de Grande Instance" in Paris in samenwerking met OMA, 150 studentenkamers, McDonalds-opslagplaats in Paris.

**H**et werk van het team dat is samengesteld uit de bureaus 51N4E, BBS en AUC berust op een eerder provocerend uitgangspunt : "Brussel is een stad, een grootstedelijk gewest dat nood heeft aan een identiteit. Sinds de uitwerking van het ambitieuze plan van Leopold II voor Brussel, eind 19de eeuw, heeft de stad in zekere zin de voeling met de wereld en met zichzelf verloren. De sleutel voor de herdefiniëring van Brussel, als belangrijke metropool in de nieuwe realiteit van de Eurodelta, is Governance met een grote G... beleid dus. In zijn meest visionaire vorm kan die governance het pad effenen naar een hoger niveau van realpolitiek, waarvan de visie voor Brussel 2040 voor 100% afhangt".

De analyse berust op een beweging die bestaat uit de tweeledige specificiteit van de Brusselse metropool, namelijk die van de uitwaaiing en de inbreiding. Het uitwaaieren staat voor het feit dat Brussel deel uitmaakt van een ruimer gebied, de Eurodelta, op de schaal van de grote wereldlijke megaregio's zoals de Boshwash (Boston, New York, Washington) en de PRD (Pearl River Delta, die onder meer de steden Guangzhou, Shenzhen, Hong Kong bundelt). De inbreiding verwijst dan weer naar het idee van de compactheid en de culturele verscheidenheid die kenmerkend zijn voor Brussel en die nog beklemtoond moeten worden.

De definitie van Brussel als kleine wereldmetropool, tussen die twee schalen in, zou dus de basis kunnen vormen voor het toekomstbeeld van het stedenbouwkundig en grootstedelijk Europa. De aanbevolen interventies zijn erop gericht om die twee aspecten, die dagdagelijks identiteit, samen te houden. Ze zijn gebaseerd op drie instrumenten : de gestalte geven aan de Brusselse mobiliteit, de iconografische (of Iconographic) kenmerken die, geheel van intensiteit te bezorgen, specifiek is voor maar met de nodi-buitenwereld.



Brussel, kleine wereldmetropool

## I. WELKE TROEVEN VOOR BRUSSEL ?

### EURODELTA

De centrale ligging van Brussel in de Eurodelta is onmiskenbaar een grote troef. Deze ruimte, bestaande uit Brussel-Antwerpen-Gent-Brugge, Rijsel-Lens-Kortrijk, Amsterdam-Den Haag-Rotterdam-Breda-Eindhoven en het Ruhrgebied, met Dortmund-Essen-Duisburg-Dusseldorf-Keulen, is een economisch samenwerkingsgebied dat vandaag goed is voor 60 miljoen inwoners en een economie vertegenwoordigt van 1.500 miljard euro (4<sup>de</sup> plaats op de wereldranglijst). Binnen die megaregio neemt Brussel een interessante plaats in, met name in termen van connectiviteit. Maar het Brussels Gewest moet enerzijds werk maken van een samenwerking met de grote polen van die Eurodelta en anderzijds zich profileren als concurrentiële partner binnen dat netwerk.

### 100% BUITENLANDERS – 100% BRUSSELAARS

Tegelijkertijd is Brussel een compacte, kosmopolitische, dichte, open, avantgardistische stad, die er moet naar streven om gelijktijdig te voldoen aan de voorwaarden van de Eurodelta inzake grootschaligheid en die van de kleinschaligheid als multiculturele stad. Vanuit dat oogpunt schuift het team 51N4E, BBS en AUC de slogan naar voor "100% buitenlanders – 100% Brusselaars" : de culturele gemengdheid die kenmerkend is voor Brussel, is het resultaat van een tweeledige realiteit, met enerzijds de vestiging van de Europese instellingen in Brussel, en anderzijds de migratiestroom van achtergestelde bevolkingsgroepen. Het komt erop aan om een allesomvattend beleid te voeren waarbij die twee situaties tot hun recht komen, veeleer dan ze tegenover mekaar te plaatsen door aan de ene kant internationale ontwikkelingsplannen en aan de andere kant wijkcontracten uit te werken.

### LEOPOLD II

Nog steeds met betrekking tot de troeven van Brussel vormt het herstructureeringsplan van Brussel onder het bewind van Leopold II (1865-1909), in de ogen van het team, een fundamentele les. Want ondanks de uitvoerige kritiek, die veelal betrekking heeft op de financieringswijze, zorgde dat ambitieuze plan voor de ontwikkeling van een integrale aanpak, gebaseerd op een ruimtelijke visie. Alle assen en lanen, parken en openbare gebouwen werden getekend volgens een continue logica, waarin de mobiliteit, het stadswaefsel en het landschap werden beschouwd als een geheel, gestoeld op algemene principes voor het creëren van de stad. Die drievoudige aanpak vinden we ook terug in het rapport van 51N4E, BBS en AUC. En er is nog een les die we kunnen trekken uit dat herontwikkelingsplan van het einde van de 19<sup>de</sup> eeuw : de internationale ambities van Leopold II stonden destijds lijnrecht tegenover de visie van Charles Buisson, burgemeester van Brussel-Stad, die pleitte voor het behoud en de verbetering van het lokale karakter. Een dichotomie die nog steeds duidelijk te zien is en die voorgoed moet worden weggewerkt door synergieën tot stand te brengen tussen die oriëntaties vanuit een wederzijds streven naar verbetering.

### HYBRIDITEIT

De hybriditeit is een kwaliteit die in Brussel behouden of hersteld moet worden. Sommige tendensen hebben namelijk geleid tot aanzienlijke scheidingen die het gevolg zijn van demografische veranderingen of grote ontwikkelingen van de 20<sup>ste</sup> eeuw. Heel wat stedelijke gebieden functioneren volledig op zichzelf, in een soort isolement. Brussel is aan het uitgroeien tot een stad die steeds meer wordt gekenmerkt door de scheiding tussen oost en west, tussen de grote monofunctionele wijken en de rest van de stad. Maar de aantrekkingskracht van Brussel berust juist op een gemengde, meerlagige, hybride omgeving. Om dit te bewerkstelligen, moet worden ingegrepen op het vlak van de huisvesting, die alom verspreid moet worden en veelvormig moet zijn (de "totale woonfunctie"). Maar er moet ook worden gesleuteld aan de bedrijventra en industriezones, die vandaag blijkbaar enkel aandacht schenken aan hun toegankelijkheid : die zouden een meer gemengd karakter kunnen vertonen en dus aantrekkelijker kunnen worden. In die wijken ("Hybrid Business District") zou de huidige beperkte functionaliteit (9u-17u) verruimd kunnen worden, waarbij er zich een stadsleven voor alle burgers zou kunnen ontplooien. Ten slotte zou een benadering van de hybriditeit ook toegespitst kunnen worden op de plaats die het onderwijs kan innemen in het stedelijk kader; men zou bijvoorbeeld partnerships kunnen smeden tussen de bedrijven en de opleidingsprogramma's en de bestaande universiteitscampussen kunnen herontwikkelen als onderdelen van de hybride stad.



## II. INSTRUMENTEN VOOR EEN LEZING VAN DE STAD

**E**r werden drie instrumenten ontwikkeld om de Brusselse situatie te kunnen doorgronden en een beeld te krijgen van de structurerende aspecten van de stad. Die drie instrumenten - Enhanced Urban Movement, Iconographic Urban Fabrics en Grootstedelijke geografische elementen - hebben tot doel de strategische en ruimtelijke kaders te verschaffen waaraan de visie voor Brussel kan worden opgehangen. De mobiliteitsstudie op schaal van het GEN-gebied (en zelfs op ruimere schaal) leidt tot een ruimtelijke structuur van waaruit ontwikkelingsprojecten kunnen worden uitgewerkt. Op de cartografie van de mogelijkheden die worden geboden door de openbare ruimten, tekent zich een structuur af van de potentiële gemeenschappelijke ruimten. Door de geografie een nieuwe plaats toe te kennen in de totstandkoming van de Brusselse metro-pool, kan men tot slot ook de ruimtelijke en milieubelangen beter coördineren.

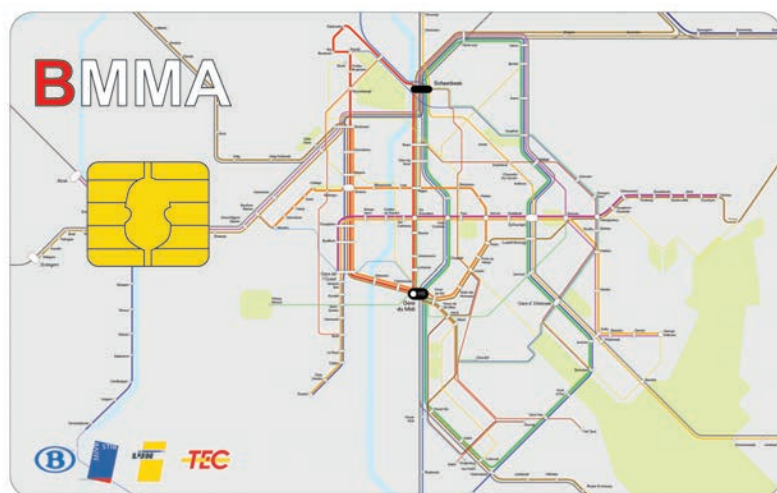
### EERSTE INSTRUMENT : ENHANCED URBAN MOVEMENT OF DE NOODZAAK OM DE MOBILITEITSBEHOEFTE VAN DE TOEKOMST TE SCHETSEN OP MEERDERE SCHALEN

Het belang van de mobiliteit in de ontwikkeling van de steden hoeft al lang niet meer te worden bewezen : nochtans vertoont de huidige Brusselse situatie inzake mobiliteit een grote kloof, met enerzijds een centrum dat bijzonder goed bereikbaar is met het openbaar vervoer, het resultaat van een centralistische conceptie van de hoofdstad, en anderzijds een periferie die ook wel toegankelijk is, maar waar koning auto domineert. Daar tussenin : de rest van de agglomeratie die er nauwelijks in slaagt om meer aan te bieden dan een radiale bediening.

Het stedelijk karakter van Brussel, dat bestaat uit veelvuldige centraliteit, is nochtans een meerwaarde die opgewaarderd moet worden.

### VAN VERVOER NAAR MOBILITEIT

De mobiliteitskwesitie is vandaag een bijzonder complex gegeven : de evolutie van de samenleving, met een veel uitgebreider sociaal netwerk en een drukker verenigingsleven, heeft de mobiliteitsbehoeften van de gebruikers grondig ge-



Mobiliteit : een grote verscheidenheid aan verplaatsingsmotieven

wijzigd. Tegenwoordig gaat de aandacht veel meer uit naar de tijd die men nodig heeft om een bestemming te bereiken dan naar de afstand die wordt afgelegd. Het is dan ook belangrijk om het openbaar vervoer concurrentieel te maken ten opzichte van de auto, en de reissnelheid, efficiëntie en frequentie te verbeteren. In het licht van de enorme diversiteit van de verplaatsingen kan het openbaar vervoer trouwens onmogelijk inspelen op alle behoeften : er bestaan al heel wat alternatieve oplossingen (wandelen, fietsen, carsharing,...), maar hun totale integratie vormt nog een grote uitdaging.

### DE BRUSSELSE PARADOXEN

Eerste paradox : de Noord-Zuidverbinding, de gordiaanse knoop van het nationaal netwerk, gaat tegenwoordig gebukt onder een enorme verzadiging die een nefaste impact op nationaal niveau kan hebben, terwijl tegelijkertijd bepaalde stations compleet onderbenut worden, zoals de stations Brussel-Congres of Brussel-Kapellekerk, waarvan de omgevingen blinde vlekken vormen in de stad. De verzadiging van die infrastructuur is tegenstrijdig met de onderbenutting van het potentieel.

Andere paradox : het feit dat iemand die op 70 km van de hoofdstad woont, sneller zijn werkplaats in Brussel bereikt dan een Brusselaar die de stad moet doorkruisen. Brussel is en blijft het zenuwcentrum van het netwerk, en dat (in principe isotropische) netwerk is zich geleidelijk aan gaan hiërarchiseren op het niveau van de verhouding vertrekpunt-bestemming, terwijl het op een tegenstrijdige manier zoveel mogelijk haltes moet bedienen. Het is hoog tijd om komaf te maken met die centralistische benadering.

### INFRASTRUCTUREN OP MEKAAR AFSTEMMEN

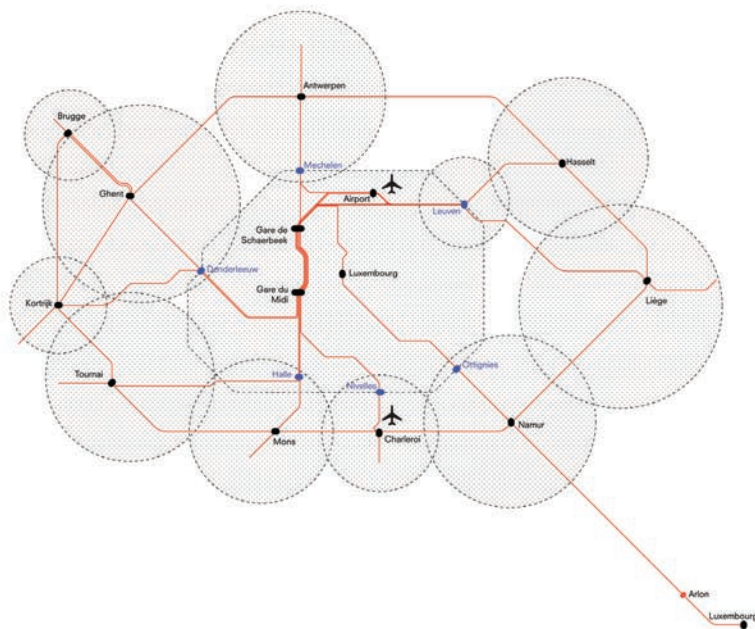
Een ander probleem dat inherent is aan de specifieke Brusselse situatie, is de complexiteit van het openbaar vervoer en het gebrek aan coherentie en integratie tussen de verschillende operatoren. De verschillende mogelijkheden inzake mobiliteit worden helemaal niet meegedeeld aan de reizigers, die vaak niets afweten van snellere verbindingen via een andere operator op hetzelfde grondgebied. Er moet dus werk worden gemaakt van de bundeling van de verschillende netwerken (MIVB, De Lijn, NMBS, TEC) binnen één coherent systeem. Maar dat vereist uiteraard ook een geïntegreerd en gemeenschappelijk mobiliteitsbeleid binnen het grootstedelijk gewest. Tot op heden blijft elke operator geïsoleerd werken met zijn eigen netwerk. De toestand is zelfs schrijnend als we kijken naar het GEN-project : ook al bouwt dat project het spoorwegnet in Brussel verder uit, toch kan het bezwaarlijk grootstedelijk worden genoemd, is het slechts matig geïntegreerd in het MIVB-net en blijft het ingesloten in een systeem van pendeltreinen, afgestemd op het pendelverkeer en weinig stedelijk. Nochtans bieden de huidige infrastructuren een groot synergiepotentieel, en dus dient men de buitensporige scheiding van de huidige netwerken onder de loep te nemen. Terwijl Brussel zeer goed verbonden is met de rest van het land en van Europa, getuigt de stad van zeer ongelijkmatige verbindingen op het eigen grondgebied.

### EEN GROOTSTEDELIJKE MOBILITEIT OP DIVERSE SCHALEN

De reorganisatie van de mobiliteit moet bekeken worden op meerdere mobiliteitschalen. Die zijn complementair, maar beschikken elk over een onafhankelijk netwerk, afgestemd op de eigen doelstellingen. De netwerken moeten georganiseerd worden volgens een hiërarchie van de verplaatsingswijzen, om op elke trajectschaal een afdoend, duidelijk en efficiënt antwoord te bieden.

Dat vereist een reorganisatie, een optimalisering en een hiërarchisering van de mobiliteitsbewegingen.

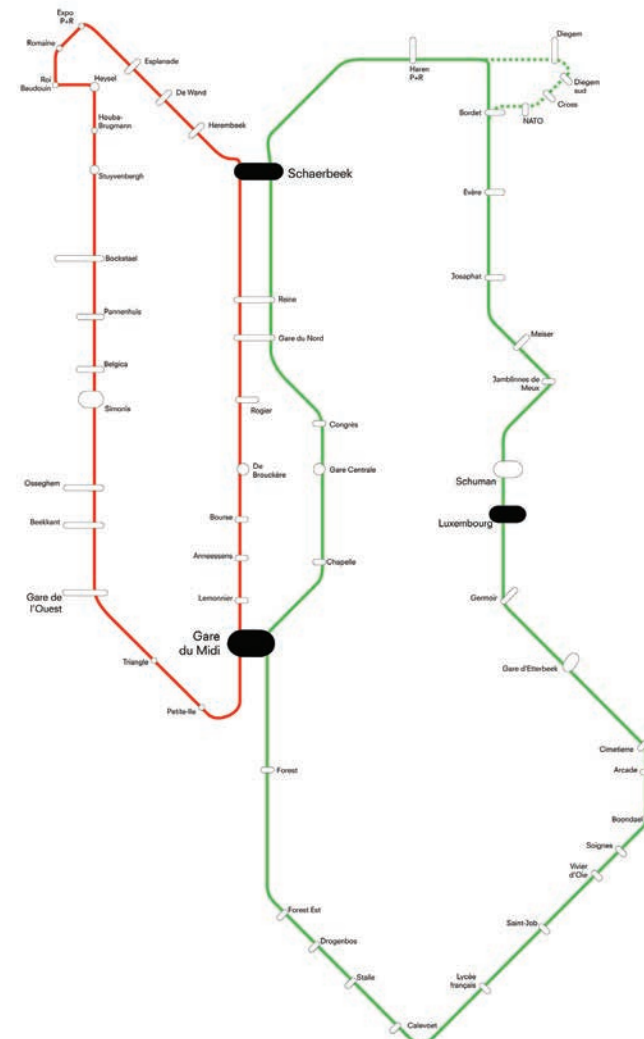
Het voorstel berust hoofdzakelijk op de invoering van vier verschillende mobiliteitsschalen : de grote internationale trajecten van het type HST, die reeds degelijk zijn uitgebouwd; het interstedelijk vervoer van het type IC; een nieuwe verplaatsingsschaal - de twee lussen - die de verbinding vormen tussen het IC-transport en de laatste schaal, zijnde die van het gewestelijk en plaatselijk vervoer van het type GEN, MIVB, TEC, De Lijn. Om die reorganisatie te kunnen bewerkstelligen, zou een entiteit opgericht moeten worden die de volledige mobiliteit beheert op de schaal van het GEN-gebied : een "Brussels Metropole Mobility Agency" of BMMA. Maar dit vereist tevens een fysieke en operationele scheiding van de netwerken tussen de NMBS (IC-treinen) en de BMMA (treinen, trams, metro, bussen) voor een doeltreffend gewestelijk mobiliteitsbeleid en een optimalisering van de infrastructuur.



Nieuwe organisatie van het intercitynetwerk van de NMBS (IC), evenwichtiger en minder centraliserend.

Het voorgesteld intergrootstedelijk openbaar vervoersnet omvat een raster van 20 bij 30 km in het vierkant : het gaat om de IC-stations van de grote steden (Gent, Antwerpen, Charleroi, Luik...) en de tussenliggende IC-stations van de bestaande polen (zoals Leuven, Ottignies of Denderleeuw). Het interstedelijk vervoer zou onderworpen worden aan een vast stramen (overal 6 treinen per uur) met slechts 3 haltes in Brussel (Zuid, Schaarbeek-Reizigers en Luxemburg), en Brussel verbinden met de rest van België.

Op de schaal van het Gewest worden twee vervoerslussen gecreëerd, die de verbinding maken tussen de drie eerder vermelde haltes en de stedelijke stations van de MIVB : één lus langs de as premetro Noord-Zuid, in westelijke richting, de andere langs de Noord-Zuidverbinding, in oostelijke richting (lijn 26 Tunnel Schumann-Josaphat). Deze twee lussen vervullen het bestaande metrosysteem en verschaffen het Gewest een nieuwe degelijke mobiliteitsstructuur die op drastische wijze komaf maakt met de huidige tegenstelling centrum-periferie. Dit alles vereist uiteraard een aanpassing van het rollend materieel.



Project voor de reorganisatie van het Brussels openbaar vervoer, in twee lussen die gebruik maken van de bestaande spoorinfrastructuur (treinen en premetro).



Het team stelt eveneens een stedelijke integratie voor van de GEN-lijnen die door het Gewest lopen, door die te laten aansluiten op het stedelijk netwerk (metro, trams en spoorlijnen). Op die manier moet men komen tot een gelijkmatigere en wederzijdse relatie tussen Brussel en het GEN-gebied en komaf maken met het systeem van de pendeltreinen. De werking van de twee binnenlussen vormt een groot potentieel, want de mobiliteitsplaatsen mogen niet alleen functioneel zijn : ze bieden ook een potentieel inzake stedelijke centraliteit en intensiteit.

Het mobiliteitsluik van het project omvat eveneens een raming van de kosten, die aanvaardbaar blijven in termen van infrastructuur in vergelijking met de astronomische kosten voor de ontubbeling van de Noord-Zuidverbinding en het reizigerspotentieel tegen 2040.

### ZACHTE MOBILITEIT EN BEGELEIDENDE MAATREGELEN

Het is van cruciaal belang om in het vervoersvraagstuk ook rekening te houden met het netwerk voor de zachte mobiliteit. Zo zou het gebruik van de fiets vergemakkelijkt en aantrekkelijker gemaakt kunnen worden als het fietsnet trajecten zou aanbieden die de topografie respecteren, en meer comfort en veiligheid zou bieden voor de gebruikers. Het ligt voor de hand dat de mobiliteitskwestie in de stad een zeer duidelijk standpunt vereist ten aanzien van de plaats van de auto. Het is noodzakelijk om het autoverkeer en het aantal parkeerplaatsen in te perken om de stad terug te kunnen geven aan de bewoners. Dat vraagt om een globale strategie op de schaal van het Gewest, maar ook van het GEN-gebied. Het beheer van de logistiek is een ander sleutelement voor de verbetering van de mobiliteit. Het gaat dan om het gebruik van de stations, de trein- of tramhaltes als logistieke knooppunten evenals het gebruik van treinen en cargotrams tijdens de daluren. Het kanaal is eveneens een belangrijke infrastructuur met een grote capaciteit voor het logistiek transport op grote, industriële schaal, maar ook voor plaatselijk en stedelijk vrachtvervoer. De behandeling van de mobiliteitscentra, ten slotte, is een ander facet van het mobiliteitsproject. Die sites moeten uitgebouwd worden tot bevoorrechte en aantrekkelijke centraliteiten met een functionele mix die verder gaat dan de handelsfunctie.

### TWEDE INSTRUMENT : DE ICONOGRAPHIC URBAN FABRICS VOOR EEN CARTOGRAFIE VAN DE MOGELIJKHEDEN IN VERBAND MET DE OPENBARE RUIMTEN IN RUIME ZIN

Een ander centraal instrument zijn de Iconographic Urban Fabrics of iconografische stadsweeffels.

Het idee bestaat erin de openbare ruimte te vatten door de aandacht toe te spitsen op haar permanente interactie met de gebruikte ruimten, de bebouwing, de geplande elementen. Dit vereist in de eerste plaats een grondige inventarisering van de diverse vormen van openbare plaatsen in de stad, om dan op basis daarvan een structuur van de potentiële gemeenschappelijke ruimten te kunnen uittekenen.

De uitwerking van dit instrument berust op het werk dat in 1748 werd gerealiseerd door de architect Giambattista Nolli. Die bracht toen Rome in kaart op een bijzonder originele manier : terwijl de gebouwen in het zwart werden aangeduid, werden de openbare ruimten – of het nu ging om pleinen of straten, of binnenpleinen van openbare gebouwen - wit gelaten, zodat een bidimensionaal beeld ontstond van de openbare terreinen van de stad. Dit schetst een duidelijke wisselwerking tussen architectuur en lege ruimte : de gebouwen bepalen de open ruimten en de open ruimte kwalificeert de gebouwen.

### MEERTALIGHEID

Er moest worden nagedacht over de bestanddelen van de samenleving in de stad en de stedelijke types die mogelijk zijn in de hedendaagse stad. In dat verband berust de rijkdom van de Brusselse openbare ruimte op haar meertaligheid, op de verscheidenheid van de openbare plaatsen, op het onsamenhangende karakter van de diverse elementen. We vinden hier een verzameling van Leopoldiaanse vormen, kleine pleintjes die nog dateren uit de middeleeuwse stad, centraliteiten van de gemeenten die gefusioneerd zijn rond een dichte kern, kerkpleinen van de landelijke dorpjes, winkelcentra langs de snelwegen, regionale of internationale musea, sportvelden van de citta diffusa (of diffuse stad) of nog speelpleinen of recreatieterreinen langs het water. Er moest een organisatie worden gevonden voor die bonte verzameling van elementen, opgenomen in de vorm van een atlas.



Inventaris van de Brusselse openbare ruimten, bestaande uit parken (Jubelpark, Basiliepark,..), pleinen (Flagey, Ambiorixsquare,..), lanen en straten (Nieuwstraat, Elsensessteenweg,..), sites (Campus van het Oefenplein, Thurn & Taxis,..).

### INTENSITEITSVOORWAARDEN VOOR DE OPENBARE RUIMTE

In het kader van deze studie werden acht intensiteitsvoorwaarden geïdentificeerd voor de openbare ruimte, elementen die de aantrekkingskracht beïnvloeden en aan de hand waarvan de meeste publieke situaties van de hedendaagse grootsteden kunnen worden gevat. Die voorwaarden maken het mogelijk om het begrip openbare ruimte te toetsen en door de combinatie van die factoren kan een ruimte intenser, aantrekkelijker worden gemaakt.

Wat zijn nu die acht voorwaarden ?

- een programmatische coproductie : deze voorwaarden hebben betrekking op de programma's, van openbare (musea, scholen,...) of private aard (handelszaken, cafés, restaurants), die zich rond een openbare ruimte kunnen ontwikkel-

en en bijdragen tot de eigenheid of aantrekkelijkheid ervan. Als er meerdere programma's rond eenzelfde ruimte te vinden zijn, getuigt dit van een groot potentieel tot intensiteit.

- een comfortabele dilatatie : men dient het onderscheid te maken tussen eenvoudige straten en de uitstraling van een openbare ruimte (zelfs als die weinig uitgewerkt is). Eén van de duidelijkste kenmerken voor een aantrekkelijke of karaktervolle openbare ruimte is de dilatatie of verruiming die ze biedt binnen het kader van zones met een grotere dichtheid. Die ruimte zal potentieel nog intenser zijn als ze over esthetische kwaliteiten beschikt of als haar ruimtelijk karakter bijdraagt tot het comfort in de stad.
- de mobiliteit : een openbare ruimte zal potentieel intenser zijn als ze goed verbonden is met de rest van de metropool. Die verbinding kan zich uiten in diverse ruimtelijke vormen (verbinding door straten), maar ook door een groot-schaligere mobiliteit (trein, metro, tram, auto).
- het netwerk : een bepaalde openbare ruimte zal intenser zijn als ze geïntegreerd is in een subsysteem van openbare ruimten dat een relatief dicht netwerk vormt.
- de natuurlijke gezelligheidsfactoren : dit slaat op het natuurlijke milieu van de metropool, een geheel van geografische elementen zoals waterlopen, topografie, het klimaat. Brussel kan in dat opzicht bogen op een rijk potentieel dat een zekere eigenheid moet krijgen en op alle schalen van de metropool tot uiting kan worden gebracht.
- symbolische plaatsen : de openbare ruimte omvat ook de symbolische plaatsen van een stad, zoals de centra voor culturele of politieke evenementen. Die plaatsen vertellen het verhaal van de stad. Ze maken deel uit van de identiteit die de stad zichzelf toe-eigent.
- de terrassen: steden moeten ook plekken aanbieden van waar men de stad kan bewonderen. Die plekken moeten mooie uitzichten bieden op de stedelijke ruimte. Die uitzichten kunnen gevormd worden door de topografie of door de hoge gebouwen.
- historiek : de geschiedenis heeft eveneens haar stempel gedrukt op de openbare sferen van de steden en heeft plaatsen bepaald die zich geleidelijk aan hebben geprofileerd als vaste waarden in de algemene structuur van de openbare ruimten, en dit hoeft niet beperkt te blijven tot de middeleeuwse stadskernen of de grote tracés van de 19<sup>de</sup> eeuw.

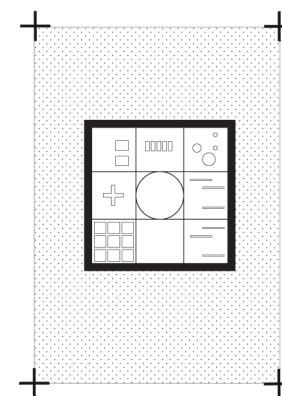
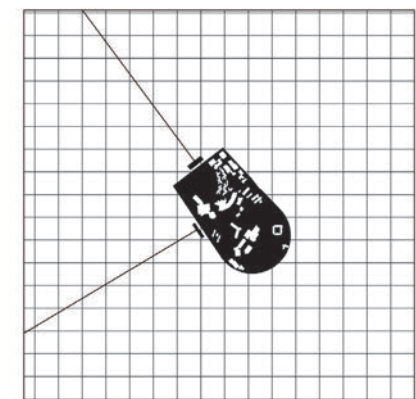
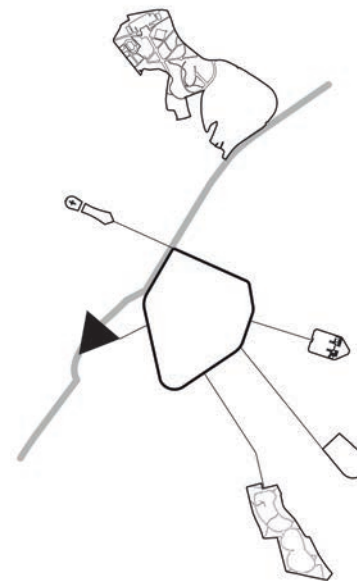
#### WELKE RUIMTELIJKE AANPAK ?

Om het publieke imago van de Brusselse metropool te versterken, pleit het team voor een versterking van de bestaande openbare ruimten, door werk te maken van identificeerbare, grote ruimten die kunnen bijdragen tot de vernieuwde beschikbaarheid van de gebieden. Die aanpak draagt bij tot een vorm van polycentrisme die is afgestemd op de visie voor Brussel, de kleine wereldmetropool. Die metropool heeft nood heeft aan vormen die compactheid en inbreiding uitstralen, en zich tegelijkertijd weten te integreren in de ruimere territoriale schalen.

#### DRIE UITVOERINGSSTRATEGIEËN

Er zijn verscheidene interventiewijzen die het instrument van de Iconographic Urban Fabrics kunnen ondersteunen.

De strategie van de "Stedelijke faciliteiten" heeft betrekking op de versterking van de plaatselijke openbare structuren. Deze interventiewijze is vergelijkbaar met de wijkcontracten, met dat verschil dat deze aanpak zich niet beperkt tot de wijken in moeilijkheden en eerder de stimulering van het grootstedelijk karakter in zijn geheel beoogt. De strategie bestaat erin om meer, gediversifieerde publieke punten te voorzien om het buurteffect, de intensiteit en de aantrekkingskracht te vergroten. Doel is de stedelijke substantie te stimuleren door de bestaande openbare ruimten nieuw leven in te blazen, maar ook door er nieuwe te creëren op braakliggende terreinen of terreinen zonder duidelijke bestemming in de bestaande netwerken. Bij het programmeren van dergelijke interventies dient voorrang te worden verleend aan innoverende programma's (gemengde programma's van het type huisvesting + kantoren, programma's voor de creatieve economie...).

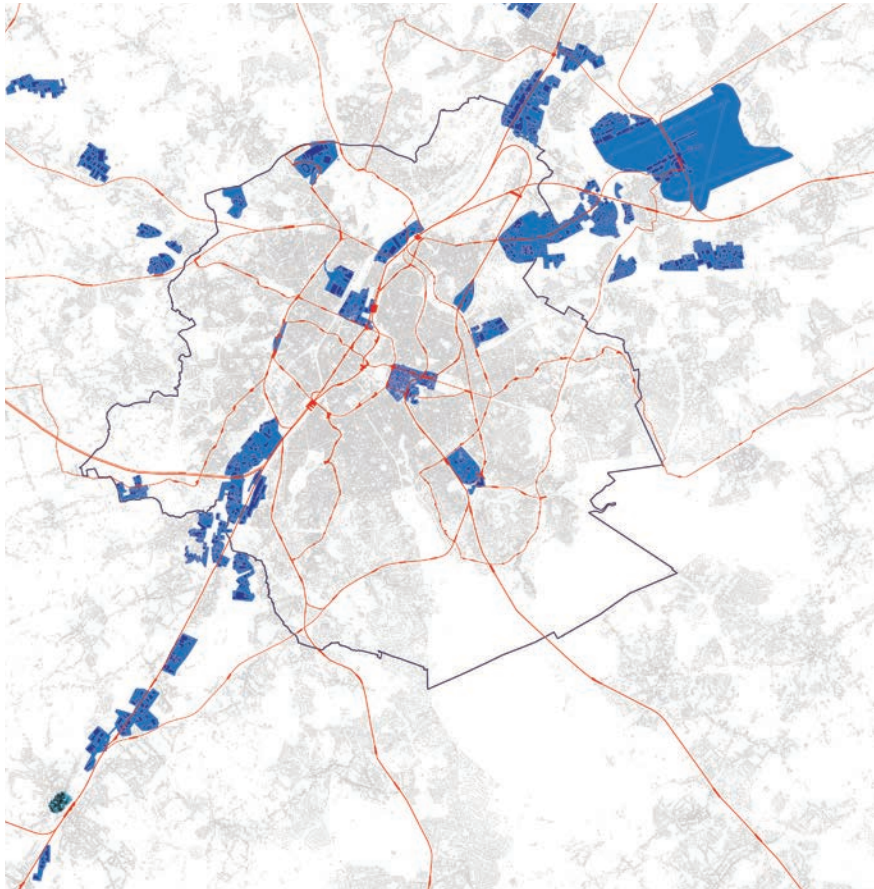


stad  
gac  
n m

De 'Megaforms' behelzen de versterking en creatie van grote openbare ruimten met een aantrekkingskracht op grootstedelijk niveau, die ervoor kunnen zorgen dat de gebieden en aangrenzende wijken een nieuwe dynamiek krijgen. Deze interventiewijze is gebaseerd op het mobiliteitsnetwerk en de creatie van de twee vervoerslussen (zie hoger). Deze grote openbare ruimten dragen bij tot de inbreiding en de compactheid rond aantrekkelijke plaatsen met een stede-



lijk karakter. Tegelijkertijd leiden ze tot een aanzienlijke verdichting van hun omtrek en de omliggende wijken. Hiervoor kunnen diverse hefbomen worden benut, zoals de strijd tegen de dualisering, evenals de programmering en de verdichting.



De blauwe zones "Hybrid City Parts" zijn vandaag monofunctioneel (kantoren, universiteit, industrie,...) en daar zouden nieuwe functies moeten komen om de stad beter bewoonbaar te maken.

De 'Hybrid City Parts' zijn gebaseerd op de aantrekkingspolen van de grootstad. Die kunnen van economische aard zijn (kantoorgebieden), of te maken hebben met productie (industriegebieden) of opleiding (campussen). Sommige van deze gebieden, die vandaag rond één enkele functie draaien, vertonen een heus potentieel om actiever en op een meer hybride manier bij te dragen tot het grootstedelijk levenskader. Deze gebieden die goed bereikbaar zijn en reeds beschikken over een aantrekkelijk programma en een sterke economische activiteit, kunnen een gemengde ontwikkeling ondersteunen. De strategie bestaat er dus in deze stadsdelen te verdichten en hun hybride karakter te vergroten.

Deze drie interventiewijzen moeten zowel op de schaal van Brussel als in het GEN-gebied worden bedacht en geïmplementeerd.

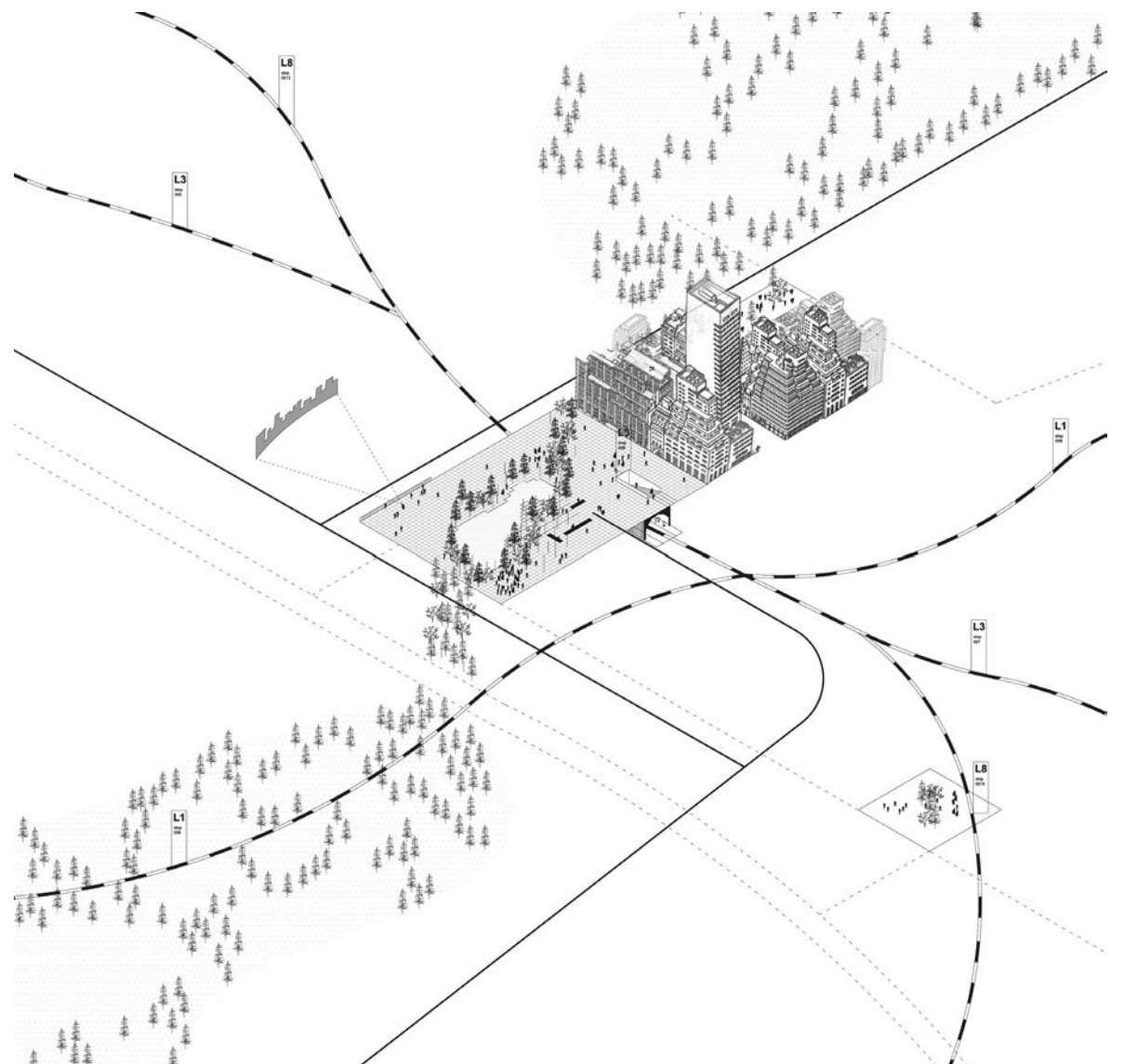
### **DERDE INSTRUMENT : DE GROOTSTEDELIJKE GEOGRAFISCHE ELEMENTEN OF HET BEDENKEN VAN EEN NIEUWE PLAATS VOOR DE GEOGRAFIE IN DE TOTSTANDKOMING VAN DE BRUSSELSE METROPOOL**

In dit deel van de studie worden de topografie en hydrografie beschouwd als structurerende elementen van het landschap en de Brusselse grootstedelijke

ruimte. De geografie wordt aangewend als een instrument voor de organisatie van het grondgebied.

### **EEN KARAKTERISTIEKE RUIMTE**

Het noorden van België wordt, net als Nederland, gekenmerkt door een vlak landschap zonder reliëf, evenals door een uitgebreid hydrografisch net. Daar waar rivieren in Nederland doorgaans uitmonden in trechtermondungen, vertoont het Belgische grondgebied een aantal waterlopen die ontspringen in Frankrijk en uitmonden in de Noordzee. Dat hydrografisch netwerk, dat 7% van het grondgebied beslaat, ligt ten grondslag aan de inplanting van de steden, heeft gezorgd voor hun welvaart en verbindt ze ook onderling. Van al die steden heeft Brussel de rol van zijn rivier en haar bijrivieren teruggeschroefd tot een minimum, zodanig zelfs dat ze grotendeels werden overbrugd of onder de grond werden gestopt om ze aan het zicht te onttrekken. Die bewuste mutatie heeft trouwens ook nefaste gevolgen op het vlak van overstromingen. Daarom is 51N4E/BBS/AUC van mening dat de hydrografische identiteit van dit grondgebied opnieuw een plaats moet krijgen in de hedendaagse denkoefeningen.



Nieuwe openbare ruimten van grotere kwaliteit die aan de acht intensiteitsvoorwaarden voldoen.



Daarbij wordt gedacht aan een organisatie op basis van stroomgebieden als basisprincipe voor de creatie van een landschapsstructuur die is afgestemd op de schaal van de stad.

De landschappelijke spreiding die kenmerkend is voor België (geen reliëf in het noorden, bebossing in het zuiden) heeft geleid tot een beperkte verstedelijking in het zuiden, terwijl het noorden een versnippering van talrijke steden vertoont, waarvan de inplanting gekoppeld is aan het hydrografisch stelsel. Dit is zeer duidelijk als we dit aspect bekijken op nationale schaal : 70 Belgische steden zijn gelegen aan waterlopen.

Het GEN-gebied is een interessant voorbeeld dat het verband illustreert tussen de hydrografie en de spreiding van de steden. Hoe meer het hydrografisch netwerk vertakt, hoe meer steden er zich ontwikkelen. De capillaire structuur van het hydrografisch netwerk in dit gebied heeft een aantal stroomgebieden doen ontstaan die deel uitmaken van een hydrografisch drainagestelsel. Nochtans wordt in verband met Brussel vaak alleen maar verwezen naar de Zennevallei, waarbij de zijrivieren van de Zenne niet ter sprake komen. In een eerste fase van deze studie hebben we ons onderzoek toegespitst op deze vallei, om een landschapssysteem uit te werken dat is afgestemd op Brussel, met de Zenne in het hart van Brussel die opnieuw haar plaats krijgt als structurerend natuurelement. Dat idee sluit aan bij het concept van een stad in twee delen, linkeroever en rechteroever. Maar de Zenne heeft niet de omvang van een grote structurerende rivier zoals de Seine of de Garonne, en Brussel is ook niet Parijs of Bordeaux. Derhalve heeft 51N4E/BBS/AUC er zich eerder op toegespitst om de talrijke stroomgebieden in de verf te zetten, die typischer zijn voor Brussel en die elk geassocieerd kunnen worden met perimeters die enkele wijken om-



De Molenbeekvallei (stroomgebied) ligt in het Noorden van Brussel en strekt zich uit van de Heizel tot Berchem, alsook over een deel van de Ring buiten het Gewest. Men zou hier een strategie van continue parken kunnen implementeren, evenals een verbeterde waterhuishouding (insijpeling, stroming, spaarbekken).

vatten. Acht stroomgebieden, goed voor acht landschapsprojecten die fasegevoel moeten worden behandeld op lange termijn. Aandachtspunten daarbij zijn het systeem voor waterhuishouding, waarmee de talloze overstromingsgebieden van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest kunnen worden behandeld, en het doorlopende parkenstelsel, dat een heus structurerend landschap vormt op het niveau van het stroomgebied.

## CASESTUDIE : DE MOLENBEEK

Van die acht stroomgebieden koos het team voor de analyse van het stroomgebied van de Molenbeek, een zijrivier van de Zenne. Op het plateau van de Molenbeek vinden we uitgestrekte natuurruimten terug. Een belangrijke eigenschap is dat ze het regenwater laten doordringen in de bodem. In een waterhuishoudingssysteem zijn dergelijke ruimten noodzakelijk voor de doorlaatbaarheid van de bodem; daar moet dus rekening mee worden gehouden in het kader van een toekomstige verstedelijking. Op de hellingen vinden we diverse openbare ruimten, in terrasvorm, verbonden met beplante boulevards, die bijdragen tot de vertraging van het water en zo de overstromingen voorkomen in de vallei. Deze gebieden moeten dus behouden blijven en de beplanting moet nog verdicht worden om dat overstromingsverschijnsel in te perken.

De vallei bestaat uit een aaneenschakeling van bekkens, fontein en vijvers die in verbinding staan met de Molenbeek. Deze ruimten vormen reservebekkens waar het regenwater wordt verzameld. Hun volume moet onderzocht en geoptimaliseerd worden.

Langs het tracé van de Molenbeek, dat diverse vormen aanneemt (soms beperkt tot zijn minimale, wilde status, op andere plekken rijkelijk opgevoerd, maar hier en daar ook gekanaliseerd) vinden we een aantal parken (het Albertpark, het Park van Laken, het Koning Boudewijnpark) die geheel autonoom het landschap structureren. Ze worden weinig bezocht, ook al vormen ze nochtans een kader van uitzonderlijke waarde. Op dit grondgebied vinden we ook enkele industriële sites die grenzen aan de parken, en die de komende jaren mogelijk een andere bestemming zouden kunnen krijgen.

Het geheel van parken, verbonden met de aangrenzende percelen, zou het eerste continue parkenstelsel van Brussel kunnen vormen. De Molenbeekvallei zou op die manier kunnen uitgroeien tot een nieuw landschapselement in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, één groot park dat een ommekeer teweegbrengt in de huidige praktijk van de groene ruimten in Brussel. Bovendien zou de bebouwing daar op een nieuw model kunnen worden geschoeid : de achtergevels die vandaag grenzen aan die landschapsentiteiten, zouden de hoofdgevels kunnen worden die uitgeven op de parken. Tot slot zouden de komst van het GEN en de planning van nieuwe stations ertoe kunnen bijdragen om een bijzonder landschapsmoment te creëren dat voor iedereen toegankelijk is.

## ZIJRIVIEREN ALS STRUCTUREREND SYSTEEM

In termen van uitvoeringsstrategie heeft de interventiewijze 'Valleien' tot doel om het potentieel van een kwalitatieve landschappelijke omgeving te combineren met de mogelijkheden van een verbeterde toegankelijkheid en mobiliteit, waardoor de stad opnieuw in contact kan worden gebracht met haar eigen grondgebied. De zijrivieren worden een coherente ontwikkelingsstructuur. Deze zones, door een openbare structuur verbonden met de mobiliteitspunten en een geharmoniseerde landschapsstructuur, kunnen plaats bieden voor een bijzonder kwalitatieve huisvesting, die zeer goed toegankelijk is en bovendien geniet van een uniek landschappelijk kader.





Het hydrografisch netwerk van Brussel wordt gekenmerkt door de valleien rond de zijrivieren van de Zenne (Maalbeek, Woluwe, Molenbeek,...), maar de hoofdrievier (Zenne) is verdwenen, want die werd ingegraven.

Praktische aanbevelingen zouden erin bestaan om een “zijrivieren-mobiliteitsplan” uit te werken, alsook om een operationele cel in het leven te roepen die werkt op grootstedelijk niveau en die de drie Gewesten omvat, voor de creatie van een continu landschapssysteem, een waterhuishouding op basis van stroomgebieden (plateau, hellingen, vallei). Tot slot zouden programma’s uitgewerkt moeten worden voor de verdichting, in lijn met de mobiliteit en de aangelegde parken. Deze strategie, ontwikkeld op de schaal van Brussel, zou eveneens geïmplementeerd kunnen worden op de schaal van het GEN-gebied, langs de zijrivieren van dat gebied, voorzien van mobiliteitsknooppunten.

### III. SAMENWERKINGSPROJECTEN ALS RUIMTELIJKE STIMULANS

Deze samenwerkingsprojecten berusten op twee algemene stellingen, waarvoor drie instrumenten worden aangewend : mobiliteit, openbare ruimte en landschap. Allereerst is er de stelling dat men geen sterk project voor Brussel kan bedenken zonder een gecoördineerd beleid op de schaal van de metropool. Volgens het team zou een grootstedelijke perimeter voor een stedelijke regering de mogelijkheid moeten bieden om tot echte strategische acties over te gaan en komaf te maken met de huidige geografische schizofrenie (tweetaligheid overdag, Franstaligheid ‘s nachts), met name door de bewoners van de periferie opnieuw te betrekken bij het Brussels stedelijk systeem.

Vervolgens komt het erop aan strategieën en ontwikkelingsinstrumenten uit te werken die inspelen op de specifieke kenmerken van het Brussels grondgebied. De activering van de verschillende interventiewijzen moet leiden tot de totstandkoming van een stad die niet langer getergd wordt door segmentering en tegenstrijdigheid tussen de grootschalige projecten en de projecten op wijkniveau, maar waar verschillende logische systemen hand in hand gaan en mekaar aanvullen, dit alles op basis van samenwerkingsprojecten, zowel qua governance en stadsontwikkeling als qua complementariteit en versterking van de interventiewijzen.

#### VIER CASESTUDIES

Om het potentieel van de samenwerkingsprojecten te illustreren, heeft het team vier casestudies uitgewerkt, waarbij verscheidene interventiewijzen aan bod komen en gecombineerd worden met het oog op een pluriforme ontwikkeling van deze gebieden. Deze casestudies mogen niet gezien worden als definitieve projecten, maar hebben eerder tot doel aan te tonen in elke mate de implementatie van de drie instrumenten ervoor kan zorgen dat gebieden, die soms behoorlijk verwaarloosd worden in de huidige strategische plannen, een uiterst groot en strategisch ontwikkelingspotentieel kunnen vertonen voor de toekomst van het Gewest.

#### DE MOLENBEEKVALLEI

Deze casestudie toont het potentieel aan van de interventiewijze ‘Valleien’. De Molenbeek, zijrivier van de Zenne, wordt een coherente structuur, en een eenge-maakt park verbindt de verschillende bestaande groene ruimten met elkaar. Op de plateaus worden bepaalde landbouwgebieden geconsolideerd en beschermd om borg te staan voor een doeltreffende waterinsijpeling. Rond deze landschapsentiteit vinden we nieuwe ontwikkelingen, die toegankelijk worden gemaakt door het nieuwe mobiliteitsnetwerk en door een nieuwe structuur van openbare ruimten en plaatsen die verbonden zijn met en geïntegreerd worden in de bestaande omgeving, dankzij de interventiewijze ‘Stedelijke faciliteiten’. Deze ontwikkelingen worden geïntegreerd in de kantoorgebieden en de campus van de VUB, waardoor die monofunctionele gebieden een meer hybride karakter krijgen.

#### HAREN EN DE WOLUWE

Het Woluwedal biedt eveneens een territoriale en landschappelijke aantrekkingspool voor nieuwe ontwikkelingen inzake huisvesting of activiteiten, al naargelang de geluidsoverlast. Op de plateaus worden de onbebouwde zones langs de gewestgrens georganiseerd in een structuur van doorlaatbare open ruimten die borg staan voor de waterinsijpeling en tegelijkertijd het gebied structureren. Die structuur van open ruimten wordt gecombineerd met de inplanting van een ‘Megaform’ die een plaats krijgt op de vervoerinfrastructuur (oostelijke lus en noordelijke metro). Deze kruisvormige openbare ruimte formaliseert de kruising van deze landschapslogica en de economische as rond de luchthaven. Deze zou vier grote voorzieningen met elkaar kunnen verbinden : de nieuwe zetel van de NAVO, de nieuwe gevangenis (die momenteel gepland is op de Dobbelenberg in Haren), een nieuw stadion en een faculteit voor landbouwkundige R&D. Rond deze nieuwe structuren zouden zich eveneens economische activiteiten (kantoren, stedelijke industrie...) en woonzones ontwikkelen.

#### ERASMUS – SOUTH CANAL ZONE

Op dit grondgebied worden de interventiewijzen ‘Valleien’ en ‘Hybrid City Parts’ gecombineerd om een hybride vorm van urbaniteit te introduceren op de Eras-



Zone Erasmus-kanaal Zuid : deze zone omvat Iconographic Urban Fabrics (lichtblauw) zoals het Erasmusziekenhuis, het Astridpark met het voetbalstadion, .. en het project stelt er nieuwe voor (tegenover het ziekenhuis, langs het kanaal,...) alsook nieuwe groene ruimten.

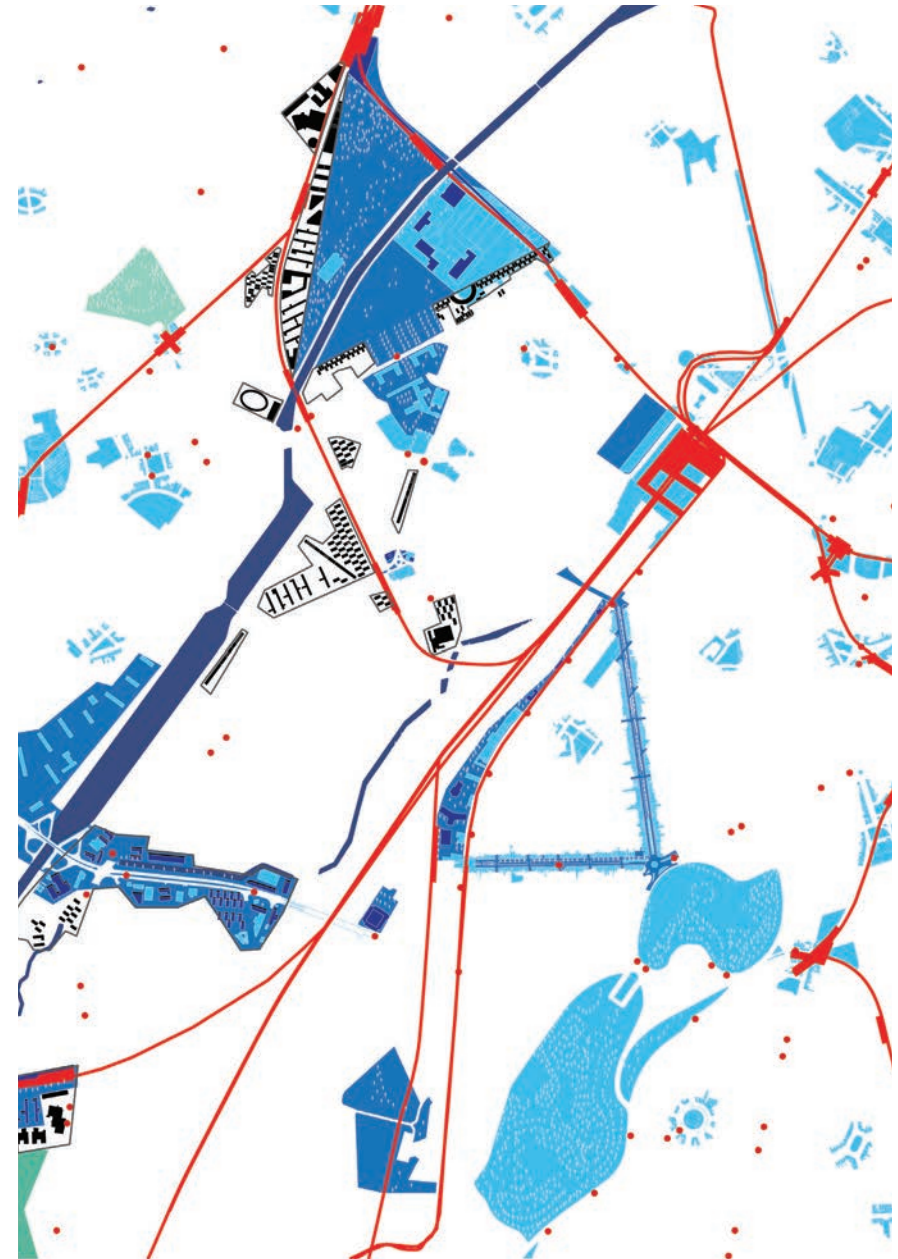
muscampus en in het industriegebied langs het kanaal. De campus is een plaats voor intense ontwikkelingen, die mogelijk gemaakt worden door de aanwezigheid van de universiteit en van het ziekenhuis, alsook dankzij de verbetering van de toegankelijkheid van deze ruimte. Die intense ontwikkeling gaat gepaard met een herwaardering van de landschapsgebieden rond de zijrivieren Vogelzangbeek en Neerpedebeek, die worden geïntegreerd in dit nieuwe hybride stadsdeel. Op het niveau van het zuidelijk industriegebied wordt een minder intense ontwikkeling voorzien langs de verbinding- en mobiliteitsassen. Meer stroomopwaarts wordt een landschapsverbinding ingeplant die de Vogelzangbeek en de Geleytsbeek verbindt met de Zenne en het kanaal, om groene continuïteiten te creëren met links naar de openbare ruimte.

### EUROPAPLEIN

In deze casestudie wordt gewerkt met de interventiewijze 'Megaform'. In het westelijk deel van de stad wordt een nieuwe driehoekige openbare ruimte gecreëerd. Die ruimte genereert nieuwe stedelijke praktijken en versterkt tevens de bestaande, met name door het slachthuis en zijn activiteiten te voorzien van een ruimere grootstedelijke site. De ruimte wordt immers toegankelijk gemaakt voor alle burgers van Brussel en van het GEN-gebied dankzij haar ligging op de twee vervoerslussen.

Deze driehoek bestaat uit een minerale ruimte voor grootschalige activiteiten en evenementen en een beplante ruimte die de topografie en de prachtige vergezichten op de stad benadrukt. Rond deze 'Megaform' en de nieuwe stedelijke centraliteiten die er gegeneerd worden, kunnen andere nieuwe ontwikkelingen worden gepland. Deze uitgestrekte openbare ruimte is verbonden met de bestaande stadsstructuur en vormt een dicht netwerk van openbare ruimten en infrastructuren, die op hun beurt de driehoek verbinden met het Zuidstation, het parkenstelsel van Vorst, de zuidelijke wijken van Anderlecht...

Om af te sluiten wijst het team er nog eens op dat zijn studie niet gezien mag worden als een plan, maar als een visie en een methode voor de ontwikkeling van de strategieën voor projecten waarbij alle actoren en partners worden be-



Het gebied van de slachthuizen of het nieuwe "Europaplein" : dit project wil aan weerskanten van het kanaal, nabij de slachthuizen, een uitgestrekte openbare ruimte van grootstedelijk belang inrichten, om dit deel van het Gewest te voorzien van een aantrekkelijke "Megaform".

trokken (politici, technici, burgers, verenigingen...). Een visie is slechts een open kijk, een aanzet tot de totstandkoming van een duidelijke ambitie voor de Brusselse metropool.





Europaplein

FREEK PERSYN (51N4E)  
EN BAS SMETS (BBS)

interview



# “DE COMPLEXITEIT AANPAKKEN OM DE STAD TE GENEREREN”

Freek Persyn, 51N4E en Bas Smets, BBS

## 1. WELKE VERSCHILLENDE DISCIPLINES WERDEN INGESCHAKELD IN HET KADER VAN UW STUDIE ROND BRUSSEL, DE KLEINE WERELDMETROPOOL ? WAT ZIJN DE RESPECTIEVE BIJDRAGEN VAN DE VERSCHILLENDE TEAMS ?

**Bas Smets** : 51N4E, BBS en AUC vormen de spil van deze studie. We zijn drie bureaus die sterk van mekaar verschillen : BBS is gespecialiseerd in een landschappelijke benadering van het grondgebied, AUC ontwikkelt een stedenbouwkundige visie en fungeert in zekere zin ook als filosoof van de stedenbouw, en 51N4E bekijkt de opdracht door de bril van een architect, een schepper van ruimte. Om te beginnen moesten die drie oogpunten met elkaar verzoend worden. Maar ik denk dat de rijkdom van onze aanpak net schuilt in het feit dat we die drie visies op een complementaire manier hebben geïmplementeerd. We hebben dit rapport ook opgesteld met de technische medewerking van het bureau Mint (mobiliteit), Laboratoire Chôros (geografisch computersysteem) en Urban Solutions (financiële, economische en milieu-analyse).



Djamel Klouche (AUC), Bas Smets (BBS) en Freek Persyn (51N4E)

**Freek Persyn** : In het kader van dit rapport hebben we gedaan wat het GPDO moet doen : alle betrokkenen samengebracht rond de tafel om op zoek te gaan naar gemeenschappelijke pistes waar iedereen zich kan in vinden, uitgaande van uiteenlopende visies. Op die manier heeft elk team uiteindelijk bijgedragen tot de uitwerking van elk instrument, in een proces van wederzijdse verrijking. We hebben ook bijzonder veel aandacht besteed aan hun “collision” : het was in de beginfase niet makkelijk om raakpunten te vinden tussen onze drie benaderingen, maar toen we eenmaal de juiste methode hadden gevonden, kwamen we tot het besef dat de kruisbestuiving van onze verschillende visies leidde tot een vruchtbaar en ook zeer open resultaat. Deze manier van werken zou dus ook na de studie kunnen worden verdergezet, samen met nieuwe partners.

**B.S.** : Gedurende een tijdje leken onze verschillende benaderingen wat naast mekaar te zweven. We hielden wekelijks of tweewekelijks workshops om onze respectieve vorderingen te bespreken, en onze methode kwam nog niet zo goed over naar de buitenwereld toe, omdat we zelf nog aan het experimenteren, aan het uittesten waren. Iedereen droeg zijn steentje bij en uiteindelijk zijn we tot een consensus zonder compromissen gekomen aangaande een gemeenschappelijke lezing van het grondgebied. De drie benaderingen vulden mekaar op zeer kwalitatieve wijze aan, in een synthese die, op een coherente en overzichtelijke manier, de complexiteit van de ruimte tot uiting laat komen. Uiteindelijk werden onze verschillende standpunten mooi verweven in één gedeelde visie.

## 2. NET ALS DE DISCIPLINES DIE JULLIE ELK BEOEFENEN, WAREN JULLIE VISIES OP BRUSSEL EVENEENS ERG UITEENLOPEND. IN WELKE ZIN IS DAT EEN BRON VAN VERRIJKING ?

**B.S.** : Djamel Klouche van AUC zorgde zeker voor een “buitenstaandersvisie” op Brussel, vermits hij hier niet woont, maar er wel vaak komt. Zijn werk in het kader van Groot Parijs bezorgde hem eveneens de nodige expertise om een grondgebied als het Brussels grootstedelijk gebied aan te pakken. Ik, van mijn kant, heb veel gewerkt in Brussel zelf, onder meer aan het Richtschema voor Thurn & Taxis. Ik maakte ook deel uit van één van de teams die werken aan de wedstrijd rond Schaarbeek-Vorming en we ontwierpen tevens een masterplan voor de Watersite in Vilvoorde. Die kennis van Brussel en zijn periferie was uiteraard van groot nut in het kader van dit rapport.

**F.P.** : Met 51N4E hebben we vooral in het buitenland gewerkt en het is misschien wel de eerste keer dat we Brussel als dusdanig onder de loep nemen. We wonen hier, maar hebben bases in Frankrijk en in Albanië. Onze projecten werden vooral ontwikkeld in het buitenland en we hebben onze ervaring opgedaan buiten het grondgebied. We hebben dus eigenlijk een tweevoudige kijk op dit gegeven : dat

is ongetwijfeld ook waarom iedereen zich al snel schaarde achter het idee "100% buitenlanders, 100% Brusselaars", want we beleven dagdagelijks de Brusselse realiteit van binnen- én van buitenuit.

Die keuze van een dubbele visie - plaatselijk en extern - is ook voelbaar in onze aanpak en is voor ons erg belangrijk. Het feit dat men er niet in slaagt om Brussel een identiteit te geven, is immers deels te verklaren door het feit dat alles wordt bekeken en doordacht vanuit een vastgewortelde positie. In onze aanpak wilden we alles juist vanuit verschillende oogpunten benaderen. Daardoor konden we ons inleven in de kijk van de "buitenstaanders", wat ons onontbeerlijk lijkt om een beeld te krijgen van de mogelijkheden voor de ontwikkeling van Brussel, voor zijn relatie met de periferie, met België en de rest van de wereld.

### 3. DE METHODE DIE U HEBT GEBRUIKT OM INZICHT TE VERKRIJGEN IN DE MOGELIJKHEDEN VOOR DE ONTWIKKELING VAN DE STAD VORMT DE GRONDSLAG VOOR UW WERKZAAMHEDEN. HOE ZOU U DIE BENADERING DEFINIËREN ?



Freek Persyn : " Er is een visie nodig die zowel het lokale als het internationale in zich draagt "

**F.P.** : Onze methode, die is gebaseerd op de complementariteit van meerdere standpunten, is inderdaad een centraal gegeven en doet vragen rijzen met betrekking tot andere werkwijzen, zoals bijvoorbeeld de onafhankelijke uitwerking van wijkcontracten of internationale ontwikkelingsplannen. Die werkmethodes leveren wellicht directe antwoorden voor specifieke problemen, maar ze staan mogelijke synergieën in de weg met andere denkniveaus, andere interventiedomeinen. Wij zijn van mening dat er absoluut gezocht moet worden naar synergieën, bijvoorbeeld tussen de toekomst van de achtergestelde wijken en de ontsluiting van Brussel op internationaal vlak of nog tussen de ontwikkeling van de openbare ruimte en de waterhuishouding. Ons voorstel voor de Slachthuizen mikt ook op een dubbele schaal : het bevorderen van de lokale ontwikkeling van een wijk, maar met een internationale dimensie, door de ruimere dynamiek rond die site te opwaarderen, in het bijzonder ten aanzien van de aanwezige bevolkingsgroepen. Volgens ons mag een plan voor Brussel niet alleen maar trachten actiegebieden te bepalen, maar moet het integendeel streven naar oplossingen volgens het principe "learning by doing". Het resultaat van de studie vloeit voort uit onderzoek te velde, met als achterliggende gedachte dat de stad zichzelf continu herbouwt. De stad kan niet alleen maar gebouwd worden waar men partners vindt.

**B.S.** : Dankzij onze driedimensionale aanpak, gebaseerd op de mobiliteit, de openbare ruimten en het landschap, konden we nieuwe mogelijkheden aan het licht brengen, veeleer dan a priori ontwikkelingsgebieden aan te duiden zoals gewoonlijk wordt gedaan.

Een voorbeeld : wanneer 51N4E voorstelt om treinen, trams en metro's te combineren, maakt dit het mogelijk om twee lussen te vormen die zorgen voor een adequatere bediening van het grondgebied dan wanneer men elk van die drie netwerken los van mekaar zou bekijken. Het feit dat we, dankzij de inbreng van BBS, de zijrivieren zijn gaan beschouwen als structurerende systemen voor het grondgebied, droeg bij tot de uitwerking van onze ruimtelijke visie en een geïntegreerde lezing van de open ruimten, daar waar anderen slechts enkele losstaande vijvers zien. AUC bracht dan weer het idee aan van de continue openbare ruimten, als alternatief voor de openbare plaatsen die totaal losstaan van mekaar. De complementariteit van onze benaderingen zorgde er dus voor dat zones met nieuw potentieel naar boven kwamen, die a priori misschien niet meteen in het oog zouden springen. Dit zorgt voor een andere, zeer rijke kijk op de ontwikkeling van de stad.

### 4. DE ANALYSE DIE U VOORSTELT VOOR BRUSSEL GETUIGT VAN EEN ZEKERE COMPLEXITEIT. DENKT U DAT DIE KAN DOORDRINGEN ? IS HET MAKKELIJK OM ANDEREN ACHTER DIE VISIE TE SCHAREN ?

**F.P.** : De echte uitdaging van een planningmethode bestaat er voor ons in om ambities te kunnen delen, zonder meteen oplossingen te willen aanreiken. Daarvoor is uitwisseling nodig. Jammer genoeg wordt die uitwisselingsfase vaak weggemoffeld, uit angst om het proces te laten spaaklopen of een deel van de eigen prerogatieven te verliezen. Maar dat gebrek aan dialoog zet uiteindelijk een rem op elke degelijke werking. Daarom leek onze methode, die uitgaat van een dialoog tussen verscheidene disciplines, ideaal voor de ontwikkeling van een visie voor Brussel. Ook de gesprekken met de andere studie bureaus (KCAP,



Studio 012) hebben stof geleverd voor ons werk, in de vorm van weer andere visies die mekaar aanvullen, veeleer dan mekaar te beconcurreren.

**B.S.** : De moeilijkheid voor Brussel bestaat erin om één visie uit te werken die tegelijkertijd de lokale en internationale dimensies omvat. Daarom moet verder worden gekeken dan de interventieniveaus van de wijkcontracten, aan de ene kant, en de grote hefboomgebieden aan de andere kant. Ik denk bijvoorbeeld aan het geval van Bordeaux, waar ikzelf, AUC en 51N4E ook allemaal samenwerkten : na een eerste opdracht met de "Communauté urbaine" van Bordeaux, een supralokale instantie die alle gemeenten van de stad verenigt, werd het werk vervolgens verdeeld per lot en per gemeente, maar er was achteraf overleg rond een globalere, algemene visie die de lokale visies overkoepelde.

**F.P.** : Ik ben er niet van overtuigd dat Brussel op beleidsvlak vandaag de complexiteit in de hand heeft die kenmerkend is voor het Gewest. Ik heb eerder de indruk dat die complexiteit wordt gemeden, dat er naar eenvoudige oplossingen wordt gezocht. Nochtans moet die complexiteit gezien worden als een troef, je moet ervan houden : het vereist alleen dat men rekening kan houden met verschillende standpunten. Meer algemeen is het helemaal niet evident voor gesprekspartners die in het systeem zitten, om buiten hun referentiekaders te treden, om die in vraag te stellen en desnoods er zelfs van af te stappen. Dat is tamelijk moeilijk, en het is een proces dat nooit voltooid raakt, dat alsmaar doorloopt.

## 5. U HEBT IN UW STUDIE EEN TWELEDIGE BEWEGING AANGEKAART DIE HET GRONDGEBIED VAN BRUSSEL KENMERKT, MET NAME HET PROCES VAN INBREIDING EN UITWAAIERING. HOE MOETEN WE DIE DUBBELE REALITEIT AANPAKKEN ?

**UITWAAIERING – INBREIDING:** deze begrippen verwijzen naar een tweeledige beweging die de ontwikkeling van Brussel moet kenmerken : Brussel moet zich positioneren in een ruimer grondgebied, dat het team 51N4E, BBS en AUC bestempelt als de Eurodelta, een mega-regio met als uiterste kernpunten Rijsel, Rotterdam en Keulen, waarin Brussel een centrale positie bekleedt, althans geografisch gezien. Tegelijkertijd moet Brussel zijn aantrekkingskracht opkrikken als compacte, intense stad binnen de Brusselse grootstedelijke ruimte, en de banden met de omliggende steden versterken. Een tweeledige beweging die verwijst naar het begrip van de kleine wereldmetropool.

**F.P.** : Die twee realiteiten doen zich zowel voor op het grondgebied van Brussel als in het ruimere gebied van de Eurodelta. De inbreiding biedt een zekere rijkdom, doordat ze de ruimten versterkt en intensifieert. Nemen we bijvoorbeeld het gebied van de Eurodelta : we zien een hele reeks concentratiebewegingen, maar ook verdunningsverschijnselen, wat zorgt voor heel wat potentieel in het gebied. Maar het kan ook leiden tot een onsamenhangend geheel. Anderzijds is het zo dat als steden te compact worden, alles vast komt te zitten. Men dient dus in te spelen op die lege en volle ruimten. Dit grondgebied biedt heel wat mogelijkheden, en deze tweeledige lezing – uitwaaiering en inbreiding – heeft tot doel om die realiteit optimaal tot haar recht te laten komen. De fragmentatie van het grondgebied wordt vaak beschouwd als een nadeel : nochtans biedt dit heel wat mogelijkheden op het vlak van de hybriditeit. Waar fragmentatie en verscheidenheid hand in hand gaan, kan dit een vorm van verrijking zijn in plaats van een probleem. Dat hebben we bijvoorbeeld gezien in Berlijn, na de historische gebeurtenissen : die stad heeft vooral de kansen gegrepen die de fragmentatie bood. Anders is het voor een stad als Parijs, waar het centrum zeer dicht is : om die ruimte te laten evolueren, zijn bijzonder complexe acties nodig. Overigens is het ook zo dat de aantrekkelijkheid afneemt van zodra men het centrum verlaat.

**B.S.** : Dat idee spruit ook voort uit onze persoonlijke ervaring op dat grondgebied : we verplaatsen ons zeer vaak om projecten uit te werken, vergaderingen bij te wonen en cursussen te geven in Parijs, Rotterdam,... Maar als we dan terugkeren naar Brussel, is het ook belangrijk om daar een kwalitatieve plek te vinden, terwijl men tevens in contact blijft met de rest van het grondgebied. Het is een nieuwe manier om de ruimte te bewonen, te gebruiken, maar ze wordt nog niet als dusdanig naar waarde geschat. Het is dan ook belangrijk om na te denken op de schaal van de Eurodelta en ook op de schaal van Brussel, waarbij voortdurend die dubbele beweging in het achterhoofd wordt gehouden.

## 6. WELKE ROL VERVULT HET INSTRUMENT VAN DE MOBILITEIT ("ENHANCED URBAN MOVEMENT") IN UW AANPAK ?

**F.P.** : We hebben veel gewerkt rond mobiliteit, omdat dat thema duidelijk verbonden is aan de ruimtelijke situatie. We konden niets zeggen over dit grondgebied zonder het mobiliteitsvraagstuk onder de loep te nemen, waarvoor we samenwerkten met de deskundigen van Mint. Het is duidelijk dat het openbaar vervoer op ingrijpende wijze de verhoudingen organiseert tussen het centrum en de periferie,



Bas Smets :  
 " Wij stellen een geïntegreerde lezing van de open ruimten voor "

tussen de verschillende steden van de grootstedelijke ruimte. We zagen wel het bestaande potentieel inzake netwerken en infrastructures. Maar ook de werkingsproblemen, met aantrekkelijke maar sterk onderbenutte stations zoals Brussel-Congres, en andere stations zoals Brussel-Centraal, die volledig oververzadigd zijn en vooral ook onduidelijk gestructureerd. Met betrekking tot infrastructures denk ik bijvoorbeeld aan het Weststation, dat een zeer strategische plek vormt maar werd ingeplant zonder ook maar enigszins rekening te houden met de naaste omgeving : het is een technisch gebouw dat niet werd afgestemd op de wijk, en zo krijg je een statisch gegeven, dat niet meer kan evolueren en de naaste omgeving stigmatiseert en onaantrekkelijk maakt voor bewoners en bezoekers. Niet de architecturale kwaliteit van het gebouw moet in vraag gesteld worden, maar wel de dynamiek die het gecreëerd heeft met de ruimte waarin het werd ingeplant.

Naast de probleemsituaties zelf, die te maken hebben met de organisatie van het netwerk, vormt vooral ook de achterhaalde manier om de netwerken te gebruiken en te laten werken een struikelblok. We hebben een beetje het gevoel dat de NMBS werkt volgens één enkele gedachtlijn, waarbij Brussel wordt gezien als het zenuwcentrum van België. En daarmee uit. Maar Wallonië en Vlaanderen zijn evenzeer belangrijk, net als de positie van Brussel binnen Europa. Het is in een poging om de verhoudingen tussen die verschillende entiteiten te herdefiniëren dat we ons hebben toegespitst op dit thema van de mobiliteit, en ik was sterk verbaasd over de talrijke mogelijkheden die daarbij naar voor kwamen en die zouden kunnen leiden tot een nieuwe kijk op het netwerk. De methode die wij daarvoor aanbevelen, zoals ook op heel wat andere punten in ons rapport, bestaat erin om de verschillende actoren rond de tafel te brengen en zo nieuwe mogelijkheden aan het licht te brengen om de bestaande infrastructures te benutten. Net als het landschap en de openbare ruimten zijn de vervoersnetwerken minder neutraal dan men misschien zou denken : vervoer is veel meer dan techniek, en het is van belang om dit uit te werken volgens een gedeeld concept, rekening houdend met de uiteenlopende belangen van de verschillende partijen. Dat maakt deel uit van de dynamische bewegingen waar werk moet van worden gemaakt.

## 7. HOE ZIET U DE INTERVENTIEWIJZEN IN HET STADSWEEFSEL, UITGAANDE VAN DE VERSCHILLENDE ELEMENTEN VAN DE ICONOGRAPHIC URBAN FABRICS (STEDELIJKE FACILITEITEN, MEGAFORMS, HYBRID CITY PARTS) ?

**F.P.** : De Iconographic Urban Fabrics vormen een typologie die gebaseerd is op elementen die eigen zijn aan de openbare ruimten en die het mogelijk maakt om het potentieel van die openbare ruimten in de verf te zetten. Het is de vaststelling van de bestaande elementen, die moeten worden afgestemd op de andere instrumenten die we naar voor schuiven. Neem nu het Flageyplein : we zien dat de interactie tussen de open ruimten en de bebouwing hier een belangrijke rol speelt, maar ook de mobiliteit en het landschap zijn belangrijke factoren, waardoor een aantrekkelijke ruimte kon worden gegenereerd. Die dynamiek die moet worden gecreëerd op een aantal plaatsen, op verschillende schalen, is gebaseerd op deze iconografie.

De term Iconographic Urban Fabrics werd trouwens doelbewust gekozen om aan te tonen dat die ruimten voor ons in de eerste plaats steunen op een dynamiek die moet worden opgebouwd en niet op de objecten in se, in tegenstelling tot het idee van heel wat architecten, urbanisten en politici als zou één iconisch gebouw of één iconisch plekje volstaan om de stad te redden. Een mooi plein of een mooi architecturaal object kan niet fungeren als hefboom. Al te vaak creëert men symbolische plekje die dan niet echt verbonden zijn met de stad.

Een andere vaststelling met betrekking tot de Iconographic Urban Fabrics is het relatieve gemak waarmee men deze kan implementeren. Voor de instrumenten met betrekking tot de mobiliteit en het landschap zijn er heel wat globale factoren die in aanmerking komen om een project te laten functioneren op de schaal van de Brusselse en grootstedelijke ruimte. De typologie van de Iconographic Urban Fabrics maakt daarentegen een implementatie per site mogelijk, in dit geval zeer gericht. Het kan misschien wel gaan om kwetsbaardere strategieën, maar ze bieden wel meer maatwerk.

**B.S.** : Kleinere ingrepen, zoals de installatie van een bar in de nabijheid van een park dat tot dan toe niet werd gefrekwenteerd, kunnen al een zekere dynamiek creëren in een wijk. We kunnen de stad gebruiken op een andere manier, in functie van elementen die zeer nauwkeurig worden ingezet.



## 8. IS DE LEZING VAN HET BRUSSELS GRONDGEBIED AAN DE HAND VAN DE GROOTSTEDELIJKE GEOGRAFISCHE ELEMENTEN EEN SLEUTEL TOT EEN BETERE LEESBAARHEID VAN BRUSSEL ? VORMT HET WATER DAARIN EEN KERNELEMENT ?

**B.S.** : Algemeen beschouwd is het landschap een structurerend element van het grondgebied, en naarmate men gaat verdichten, neemt het belang ervan alsmat toe. Tot nog toe kon men er genoeg mee nemen om dat landschap te laten evolueren zonder er bijzondere aandacht aan te schenken, als zijnde het residu van de bebouwing, ook al organiseert dat landschap dan de structuur van een stad. Maar in het licht van de verdichting is het vandaag meer dan ooit noodzakelijk om te bezinnen over die landschapsfunctie.

**F.P.** : Nog een element voor bezinning met betrekking tot het landschap : in de grote steden worden parken vaak gezien als ontmoetingsruimten, maar het zijn ook instrumenten om afstand te creëren. Het landschap heeft de dubbele kwaliteit dat het een gedeelde ruimte is, maar die ook de mogelijkheid biedt om de verschillende gebieden een zekere autonomie te garanderen. Rond de Molenbeek, bijvoorbeeld, geldt dit voor het Brussels Gewest en voor Vlaanderen. Waarmee ik wil zeggen dat men de dynamische bewegingen die er zijn, niet tegenover mekaar moet plaatsen maar naast mekaar moet laten bestaan. Er moeten ruimten worden gecreëerd waar interacties mogelijk zijn, waar kan worden samengewerkt.

**B.S.** : In de landschappelijke benadering vormde het water een belangrijk studieobject voor ons, en we zijn op dat thema dieper ingegaan, mede dankzij de samenwerking met een team van de VUB dat zich boog over de overstromingen in Brussel. Hun aanpak strookte perfect met onze lezing van het landschap, die zich niet toespitst op de aanwezigheid van rivieren, maar eerder op een systeem van zijrivieren. Op die manier komt men tot een ruimtelijke visie die is opgebouwd rond stroomgebieden, met vlaktezones, hellingen en valleibodems, en waar continuïteiten kunnen worden gecreëerd op het niveau van de openbare ruimten. Maar we zijn er ons terdege van bewust dat dergelijke ingrepen ook heel wat middelen vereisen : het geld voor de ruimtelijke ordening moet vaak komen van de ontwikkeling van gebouwen in de omgeving. Op een ruimere schaal ligt dat moeilijker. Wie betaalt een park ? Maar via het beheer van de waterproblematiek zou men financiële middelen kunnen vinden : iedereen is bezig met de aanleg van stormbekkens, en aan het beheer van het overstromingsgevaar is een aanzienlijk kostenplaatje verbonden. Men zou dat geld stroomopwaarts kunnen aanwenden om te werken rond het systeem van de zijrivieren, met een veel grondigere aanpak.

## 9. IN HET RAPPORT GEEFT U ENKELE VOORBEELDEN VAN ONTWIKKELINGSMOGELIJKHEDEN OP BASIS VAN DE INSTRUMENTEN DIE U NAAR VOOR SCHUIFT. WAT IS HET NUT VAN DIE VOORBEELDEN ?

**SYNERGIEPROJECTEN:** casestudies die de drie instrumenten combineren : mobiliteit, openbare ruimte en landschap, volgens het principe van de superpositie dat duidelijk moet maken welke ruimten in aanmerking komen voor een intensifiëring. Dergelijke projecten vereisen synergieën op het vlak van de instrumenten, maar ook van de actoren op het grondgebied.

**F.P.** : In de grootstedelijke synergieprojecten hebben we echt getracht om plaatsen te vinden waar de drie instrumenten (mobiliteit, openbare ruimte, landschap) interageren om het ontstaan te geven aan nieuwe dynamische bewegingen in de stad. Door de combinatie van de drie instrumenten, die tot dan toe nog niet gezamenlijk werden geïmplementeerd, zijn we tot het besef gekomen dat er op een aantal plaatsen belangrijke convergenties bestaan die het mogelijk maken om hoogtepunten in de stad te creëren.

De in het rapport voorgestelde casestudies hebben we intuïtief gekozen, door overlapping van onze drie onderzoeksterreinen. Daarbij hebben we telkens probleemthema's gekozen die een mooi voorbeeld vormden voor de ontwikkelde instrumenten, met verschillende verhoudingen en doseringen tussen die verschillende instrumenten. De studie rond de Molenbeekvallei was vooral gebaseerd op de bezinning over het landschap en de waterhuishouding. Maar toen we daar dan de mobiliteitskaart aan toevoegden, zagen we in dat we op die manier één van de meest toegankelijke parken van Brussel zouden kunnen tot stand brengen. Een Central Park voor de hoofdstad. Het synergieproject voor de Erasmussite had tot doel om het concept van de "Hybrid City Parts" te implementeren. Met de casestudie van de Slachthuizen wilden we de interventiewijze van de "Megaforms" illustreren. In het project van de NAVO hebben we tot onze eigen verbazing gemerkt dat de verschillende lagen van de boven elkaar geplaatste instrumenten konden leiden tot een aanzienlijke meerwaarde voor die ruimte.

**B.S.** : Vanuit een meer beleidsgebonden optiek kan de creatie van aantrekkelijke kaders op bepaalde weloverwogen plaatsen in de stad, zoals de Slachthuizen die een even symbolische uitstraling zouden kunnen krijgen als bijvoorbeeld het Jubelpark, een oplossing bieden voor de problemen van de maatschappelijke dualisering, niet door het probleem frontaal aan te pakken, maar door de kwaliteiten van het stadsweefsel op te waarderen op plaatsen waar er moeilijkheden zijn.

**F.P.** : Ook de herwaardering van de internationale bevolkingsgroepen, in plaats van hen onmiddellijk te gaan bestempelen als migranten die hier komen profiteren van onze sociale zekerheid, is een doordachte aanpak die nieuwe paden kan effenen. Ik denk in dit verband bijvoorbeeld aan de burgemeester van Rotterdam die uitlegde dat een Braziliaans bedrijf zijn Europese zetel wilde vestigen in zijn stad omdat er daar een uitgebreide Kaapverdise gemeenschap is gehuisvest die Portugees en Nederlands spreekt, wat voor dat bedrijf dus een troef vertegenwoordigt. Als we erin slagen om het internationaal karakter van die bevolking in een aantrekkelijk daglicht te plaatsen, dan halen we onze slag thuis.

## 10. UW WERK OMVAT GEEN MASTERPLAN VOOR BRUSSEL EN HET GEN-GEBIED. HOE KUNNEN WE DAN PLANNEN MAKEN VOOR HET GRONDGEBIED ?

**F.P.** : Onze aanpak is doelbewust niet gebaseerd op een masterplan en heeft ook niet die ambitie. Integendeel : het komt er niet op aan om vooraf al de ruimten aan te duiden, maar om een houding, een mentaliteit te ontwikkelen die de juiste voorwaarden kan scheppen om een dynamiek te creëren. Wij hebben niet gestreefd naar een technische of programmatorische benadering, maar hebben in de eerste plaats getracht om een langetermijnvisie te ontwikkelen voor de herstructurering van het grondgebied. Het probleem is dat er niet echt een duidelijke, politieke ambitie voelbaar is voor de stad. Brussel heeft behoefte aan city branding : wat voor stad willen we ? Willen we een internationale stad, een hybride stad, monofunctionele wijken ? Dat gebrek aan duidelijkheid heeft ongetwijfeld te maken met de versnippering van de overheidsinstanties. Er zou een globale visie moeten komen, die fungeert als leidraad en ondersteund wordt door een aantal sleutelpunten, zonder daarom direct te streven naar eenduidige antwoorden. Wij zijn er echt van overtuigd dat die visie een must is, want als de stad niet evolueert, zou ze wel eens aan aantrekkelijkheid kunnen inboeten en de boot van haar ontwikkeling kunnen mislopen.

We hadden graag de burgemeesters ontmoet, om te weten hoe zij het Brussels grondgebied zien, algemeen en meer in het bijzonder voor hun eigen gemeente. Ons lijkt het belangrijk om een platform van burgemeesters in het leven te roepen, waar de ambities voor Brussel uitgewisseld zouden worden. De raakpunten tussen de gemeenten zijn vaak cruciale plaatsen op het vlak van de mobiliteit, verbindingpunten die zeer slecht benut worden.

**B.S.** : Het is bijzonder moeilijk om het productieproces van de stad te analyseren. Maar zeer frappant voor Brussel is dat er enerzijds een enorm potentieel is, en anderzijds een onbegrijpelijke starheid. Algemeen beschouwd is er van deze metropool echt wel iets heel moois te maken, op voorwaarde dat men aanvaardt dat de stad ambigu, heterogeen, verscheiden, pluraal mag zijn.

### DRIE INSTRUMENTEN:

**ENHANCED URBAN MOVEMENT:** de mobiliteit is één van de drie instrumenten die door het team 51N4E, BBS, AUC naar voor worden geschoven om Brussel beter te laten aansluiten bij een ruimer gebied, en tegelijk een stedelijke mobiliteit te creëren die onontbeerlijk is om de stad te intensifiëren, aantrekkelijker te maken. Het werk rond de mobiliteit vereist een andere organisatie dan wat er vandaag bestaat, waarbij de actoren moeten wor-

den aangemoedigd om efficiëntere werkwijzen te implementeren.

**ICONOGRAPHIC URBAN FABRICS:** dit instrument berust op de samenstelling van een atlas van de stedelijke openbare ruimten, die tot doel zou hebben om die ruimten te klasseren en vooral te organiseren, rekening houdend met de mobiliteit en het landschap, ten einde intense, aantrekkelijke ruimten te creëren, niet alleen op lokaal en grootstedelijk niveau maar ook op de schaal van de Eurodelta.

**GROOTSTEDELIJKE GEOGRAFISCHE ELEMENTEN:** het landschap is het derde instrument dat het team naar voor schuift. Dit moet een lezing en structurering van het grondgebied mogelijk maken die de grondslag vormen voor de Brusselse metropool van morgen. In dit verband vormt het hydrografisch netwerk rond de Zenne en haar bijrivieren een structurende realiteit op de schaal van het grondgebied.





KCAP ARCHITECTS&PLANNERS

synthese



# BRUSSEL — HEROVER DE STAD!

## KCAP ARCHITECTS&PLANNERS

**KCAP Architects&Planners** is een Nederlands ontwerp bureau voor architectuur en stedenbouw, opgericht in 1989 door Kees Christiaanse. Het bureau heeft internationale bekendheid verworven met projecten over de hele wereld, in steden als Hamburg, Zürich, Perm, Londen, Beijing en Amsterdam. In Brussel is KCAP bovendien betrokken bij de ontwikkeling van NEO Brussel op de Heizelvlakte. KCAP heeft kantoren in Rotterdam, Zürich en Shanghai.

De visie voor Brussel Metropool 2040 is tot stand gekomen door een samenwerking van een multidisciplinair team, dat behalve KCAP bestaat uit **ARUP** (ontwerpers, planners, ingenieurs, consultants en technische specialisten), **Systematica** (ruimtelijke toegankelijkheid, transportplanning) en **ZUS** [Zones Urbaines Sensibles] (architectuur, landschap, stedenbouw).

KCAP is onder andere betrokken bij de volgende stedenbouwkundige projecten:

- NEO Brussel; Transformatie van het Heizelplateau tot een multifunctioneel stedelijk cluster
- Legacy Masterplan Framework, Londen. Structurele ontwikkeling van Londen Olympisch Park na de Spelen 2012
- Hafencity Hamburg; Herontwikkeling van voormalig havengebied tot nieuw stadsdeel (KCAP/ASTOC)
- Perm Strategic Masterplan Perm; Ruimtelijk raamwerk voor de transformatie van de stad Perm
- Central Business District Beijing; Strategische visie voor de uitbreiding van het CBD
- Bahia de Pasaia San Sebastian; Waterfrontontwikkeling van de Baai van Pasaia
- Schiphol Airport Masterplan; Structuurvisie voor Schiphol Airport en Schiphol Centre
- Stadionpark Rotterdam; Internationale sportcampus met faciliteiten voor onderwijs, wonen en OV-knooppunt

## IN SAMENWERKING MET

ARUP: DUURZAAMHEID

SYSTEMATICA: MOBILITEIT

ZUS [ZONES URBAINES SENSIBLES]: LANDSCHAP

# INLEIDING

**K** CAP voert een pleddoi om Brussel te heroveren. De stedelijke leegtes en gescheiden monofunctionele gebieden zullen getransformeerd worden in gebieden van vitale urbaniteit. De Kanaalzone zal worden heroverd als een levendige bakermat en de stad wordt door het versterken van de bestaande en het strategisch toevoegen van nieuwe programma's, verbindingen en ruimtelijke kwaliteiten heroverd als hoogwaardige leefomgeving voor mens, dier en natuur.

Het Brussel van 2040 wordt geschetst als een compacte stad met korte wegen. Een stad waar je kunt kiezen tussen verschillende manieren om je te verplaatsen. Een stad waar je in korte tijd een veelvoud van culturen tegenkomt. Binnen 30 minuten kan je alle uithoeken van de metropool bereiken, maar ook het buitenland is nooit ver weg door goede spoor- en vliegverbindingen. Brussel is een groene stad met een groot en veelzijdig aanbod aan parken en recreatiegebieden.

De stad is nauw verweven met haar regio en het omliggende landschap en maakt deel uit van een netwerk van goed bereikbare steden met een grote verscheidenheid aan werkgelegenheid. De stad is buurt en hoofdstad tegelijkertijd, lokaal en globaal. De stad beheerst meerdere talen en is zich bewust van haar bijzondere positie, en laat deze ten goede komen aan haar inwoners. Brussel is een stad waar je voor een andere baan kan kiezen zonder te moeten verhuizen. Mensen van alle leeftijden vinden er hun plek omdat alle voorzieningen binnen handbereik liggen. Brussel is een stad die zuinig en bewust omgaat met ruimte en historische gebouwen door ze actief en maatschappelijk verantwoord te benutten.

De stad heeft een uitgebreid stelsel van groene corridors en waterlopen, die een wisselwerking mogelijk maken tussen natuur en stedelijke ruimte.

Brussel in 2040 is een stad die het natuurlijke middelpunt vormt van overkoepelende organisaties en globale netwerken. Een voorbeeldstad op het gebied van economie, sociaal beleid, transport en milieu. Een stad waar niet alleen Europese politiek gemaakt wordt, maar waar Europa ook vertegenwoordigd wordt door haar bewoners. Een stad waar iedere Europeaan zich thuis voelt en die toeristen aantrekt uit de hele wereld.

De kern van de visie van KCAP wordt gevormd door de integrale benadering van de drie hoofdthema's: *grondgebruik*, *mobiliteit* en *landschap en openbare ruimte*. Deze thema's moeten bij elke planologische ingreep in aanmerking worden genomen. KCAP stelt een *compact*, maar polycentrisch ontwikkelingsmodel van de stad voor. In dit model moet elke pool of centraliteit integraal worden ontwikkeld op basis van de bovengenoemde drie-eenheid. Andere belangrijke en steeds terugkerende thema's zijn *identiteit* als basis voor ontwikkeling en differentiatie en *duurzaamheid* als algemeen geldende leidraad.

De visie moet niet worden opgevat als een blauwdruk voor een zonale planning, maar als een convenant voor besluitvormers dat dient als referentiekader voor stedenbouwkundige projecten. Het legt niet de toekomst vast, maar laat bewust ruimte voor programmatische verandering, participatieve processen en onvoorziene ontwikkelingen. KCAP ziet de stad als een mechaniek, waarin ontwikkelingsgebieden niet op zichzelf staan, maar altijd deel uitmaken van een groter geheel. Elke stedenbouwkundige ingreep heeft dus voorziene of onvoorziene effecten op andere stadsdelen, en kan verbindingen creëren waarop in een later stadium kan worden ingespeeld.

# DIAGNOSE

**K** CAP stelt zijn diagnose van de ruimtelijke situatie in Brussel vast op basis van de bovengenoemde elementen: grondgebruik, mobiliteit, landschap en openbare ruimte, identiteit en duurzaamheid. Het uitgangspunt is de geslaagde 19<sup>e</sup>-eeuwse stadsontwikkeling van Victor Besme en het repareren van fouten die begaan zijn in de 20<sup>e</sup>-eeuw: de stad moet worden "heroverd".

## GRONDGEBRUIK

Het grondgebruik in het Brussels Grootstedelijk Gebied wordt grotendeels bepaald door de dynamiek van de economie. Dit heeft als gevolg dat de sociale segregatie van Brussel in stand wordt gehouden. Woningzoekenden vestigen zich veelal buiten het Brussels Gewest vanwege stijgende grondprijzen.

Door de afstand en de verslechterde bereikbaarheid in de stad neemt ook de flexibiliteit van aanbod van werk en werknemers af. Er bestaat een ruimtelijk patroon van sociale ongelijkheid tussen het oosten en het westen. Door sectorale en lokale planningslogica bestaat er concurrentie tussen de verschillende steden in het grootstedelijk gebied. Lintbebouwing versnipperd het landschap en verhoogt de afhankelijkheid van de auto. Ruimtelijke barrières, zoals de Kanaalzone, houden de erfenis van sociale segregatie in stand.

## MOBILITEIT

Mobiliteit in het Brussels Grootstedelijk Gebied is centralistisch georganiseerd; om zich te verplaatsen in Brussel moet men vaak via het centrum van Brussel reizen, wat zorgt voor congestie en lange reisroutes. Bovendien zijn de verschillende transportmodi, zoals spoor, snelweg en waterweg, onvoldoende met elkaar gekoppeld. Het privéverkeer neemt nog steeds toe o.a. dankzij de onbereikbaarheid met openbaar vervoer. De inefficiënte transportstructuur is een hinder voor de economische groei en de kansongelijkheid van de verschillende gebieden binnen het Brussels Grootstedelijk Gebied wordt erdoor versterkt.

Binnen Brussel vormt de infrastructuur vaak een barrière: spoorwegen, waterwegen en autowegen kunnen vaak moeilijk door het plaatselijke (langzaam) verkeer worden overgestoken.

## LANDSCHAP EN OPENBARE RUIMTE

Het Brussels Grootstedelijk Gebied kent een grote landschappelijke variatie, bepaald door de rivieren Dijle, Zenne en Dender en haar valleien, de bosgebieden en het agrarisch grondgebruik. Het landschap is echter versnipperd en de ecologische kwaliteit wordt bedreigd door de aanleg van infrastructuur en lintvormige stedelijke ontwikkeling. Potentiële kwaliteiten worden onderbenut; het reliëf en de waterlopen zijn onvoldoende beleefbaar.

De Brusselse parken functioneren goed, maar zijn niet voor elke bewoner even goed bereikbaar. De bereikte kwaliteit in het Besme plan van een verbindende groenstructuur met daarin parken, lanen en cultureel programma en verbinding met het ommeland is niet doorgezet. Er heerst onbalans met relatief weinig groen in het centrum en westen van het Gewest.



## IDENTITEIT

De verschillende stedelijke polen in de GEN zone van het Brussels Grootstedelijk Gebied concentreren zich op hun eigen krachten en zien zich niet als onderdeel van een groter geheel. Door deze onderlinge concurrentie worden kansen onderbenut. Lokale identiteiten in de GEN zone zijn gehecht aan landschap en landbouw, maar het landschappelijke karakter wordt aangetast door lintbebouwing langs de landwegen die het zicht op het landschap belemmert.

De stad Brussel heeft een groot, maar onderbenut potentieel door haar traditie als representatief machtscentrum verankerd in een meertalige en multiculturele lokale cultuur.

## DUURZAAMHEID

Het landschap van het Brussels Grootstedelijk Gebied is sterk versnipperd en wordt nog verder bedreigd door stedelijke uitbreidingen. Vergeleken met andere Europese metropolen presteert het transport in Brussel slecht op het gebied van CO2-uitstoot, congestie en ruimtegebruik.



De energievoorziening van de stad Brussel is eenzijdig en niet duurzaam. Brussel heeft een relatief oud gebouwenbestand dat weinig energiezuinig is.

## VISIE

**K** CAP stelt zijn toekomstvisie voor in een *raamwerk voor kwaliteit*. Hierin worden de hoofdlijnen en prioriteiten voor de ontwikkeling van de metropool in een integraal ruimtelijk evenwicht gebracht. De hoofdlijnen en prioriteiten zijn gebaseerd op de vijf centrale uitdagingen voor het Gewest zoals die zijn vastgesteld bij de opmaak van het Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling (demografie, economie/tewerkstelling, milieu, sociale cohesie en internationalisering). Een nieuwe ruimtelijke planning is noodzakelijk om dit nieuwe raamwerk in werking te brengen. Dit betekent het veranderen van een sectorale naar een integrale planning, die op nieuwe vormen van samenwerking bouwt en die een integrale visie in aanmerking neemt in plaats van een blauwdruk.

### KADER VOOR KWALITEIT

Om Brussel in te toekomst te laten bloeien wordt een 'raamwerk voor kwaliteit' voorgesteld. De verschillende opgaven worden vertaald in strategieën voor het ontwerp en de implementatie. Dit biedt flexibiliteit en openheid voor veranderingen, ook voor volgende generaties, zodat tijdens het proces demografische, economische, klimatologische, maatschappelijke en andere ontwikkelingen binnen het ruimtelijk kader getoetst en bijgesteld kunnen worden.

De visie vormt een raamwerk dat kaders creëert voor de programmatische en ruimtelijke opbouw van de stad Brussel tot een sterke metropoolregio in 2040. Naast de huidige planningprocessen zijn nieuwe mogelijkheden bedenikbaar. Een ruimtelijk raamwerk moet van het begin af aan worden begeleid door een proces dat een maatschappelijk draagvlak creëert en participatie vraagt van de burger.

Vanuit dit perspectief zou de overheid veel meer kunnen gaan functioneren als een netwerk. Hier is veel ruimte voor toeval en flexibiliteit voor het snel realiseren van de eerste stappen richting de uiteindelijke visie van 2040.

Een integrale aanpak zorgt ervoor dat de beoogde kwaliteit richting 2040 in alle projecten op hetzelfde niveau ligt en dat alle projecten een bijdrage leveren aan een sterke identiteit van Brussel als een metropool.

### POLYCENTRISME

Brussel moet zijn positie in de metropoolregio herdefiniëren als centraliteit binnen een *topologie van complementaire centraliteiten*, gevormd door de stedelijke kernen en economische polen. De waarde hiervan ligt in de diversiteit en eigenheid van de onderdelen, die door haar verschillende kwaliteiten en complementaire programma's als een samenhangend systeem moeten worden begrepen. Daarvoor is het noodzakelijk dat de mobiliteit en de morfologie van de stad veranderen van een *monocentrisch* naar een *polycentrisch* netwerk. Een dergelijke structuur stimuleert de ruimtelijke, typologische, programmatische en daardoor

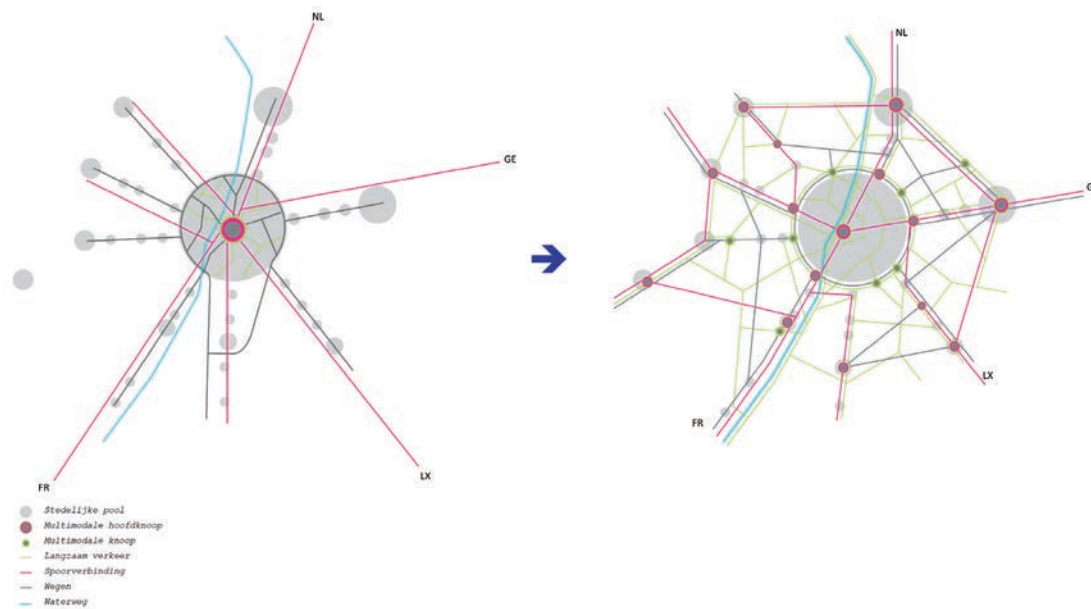


Fig. 49 Regio: radiaal transportsysteem 2011\*

Fig. 50 Regio: multimodaal transportsysteem 2040\*

de sociale, economische en culturele differentiatie van de stadsdelen. Het polycentrisme bevordert de invoer van een multimodaal vervoerssysteem en maakt zo de overstap van auto op openbaar vervoer comfortabel en attractief.

Het concept van complementaire centraliteiten laat zich ook vertalen op nationaal, Europees en internationaal niveau. Brussel moet niet alleen zijn rol als hoofdpool in de regio definiëren, maar ook aan de verwachtingen op nationaal, Europees en internationaal niveau voldoen. De dynamiek van internationalisering die uitgaat van de rol als Europese hoofdstad moet worden ingezet voor de ontwikkeling van de bestaande stad.

## COMPACT

Brussel moet binnen de bestaande ruimtelijke grenzen worden verdicht. Deze nieuwe ruimtelijke grens moet niet op basis van administratieve grenzen worden vastgesteld, maar op basis van ruimtelijke morfologie. Door Brussel compact te houden wordt de aanleg van het mobiliteitsnetwerk haalbaar, met voorkeur voor het openbaar vervoer. De ontwikkeling van nieuwe binnenstedelijke centraliteiten kan programmatisch en ruimtelijk efficiënt worden ingezet voor de transformatie van de bestaande stad. Deze transformatie bestaat onder andere uit het hergebruik van stedelijke leegtes, historische/lege gebouwen, industrie- en infrastructuurterreinen door deze te activeren met maatschappelijke functies, voorzieningen en woonprogramma, het 'heroveren' van de stad voor voetgangers en fietsers en het bouwen op de ruimtelijke kwaliteiten van de openbare ruimtes en de architectonische diversiteit.

## DUURZAAMHEID

Duurzaamheid is de leidraad voor de ruimtelijke ontwikkeling op alle schaalniveaus en is gebaseerd op het evenwicht tussen economie, maatschappij en ecologie. Speerpunten zijn de reductie van CO2-uitstoot, biodiversiteit, leefmilieu en het terugdringen van armoede. Dit brengt ingrijpende veranderingen met zich mee in het transportnetwerk, in de bebouwing en de compactheid van de stad en de rol van de burger.

## IDENTITEIT

Identiteit moet zijn plaats krijgen als drager en als doel van ruimtelijke ingrepen. Centraal staat het versterken van de bestaande identiteiten en het toevoegen van nieuwe identiteiten op lokaal, stedelijk en internationaal niveau en het activeren van synergie tussen de schaalniveaus.

Door het sturen van de ontwikkeling en clustering van functies voor karakteristieke polen voor wonen, werken en recreatie binnen een polycentrisch openbaar vervoernetwerk, kan Brussel een hecht netwerk met sterke complementaire centraliteiten worden. Daardoor kan ook de internationale competentie van de stad worden vergroot en kunnen de individuele kansen en de keuzevrijheid voor een eigen leefstijl worden verhoogd.

# STRATEGIE EN IMPLEMENTATIE

Het uitwerken van de ruimtelijke strategie heeft als doel antwoorden te vinden op de vijf uitdagingen van het Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling: bevolkingsgroei, economie/werkgelegenheid, milieu, sociale cohesie en internationalisering. De ruimtelijke strategie vertaalt deze uitdagingen in drie ontwikkelpistes: De aspecten van de bestaande en mogelijke kwaliteiten en de synergetische verbindingen van de polen per ontwikkelpiste zijn in beeld gebracht: grondgebruik (wonen, werken en voorzieningen), mobiliteit (mensen, goederen en informatie), landschap en openbare ruimte (recreatie, landbouw en ecologie). De integrale overlap van ontwikkelpistes levert de ingrediënten voor de ontwikkeling van elke pool. Een ieder met een complementaire functie en identiteit binnen een netwerk dat zich ruimtelijk vertaalt als een compacte stad.

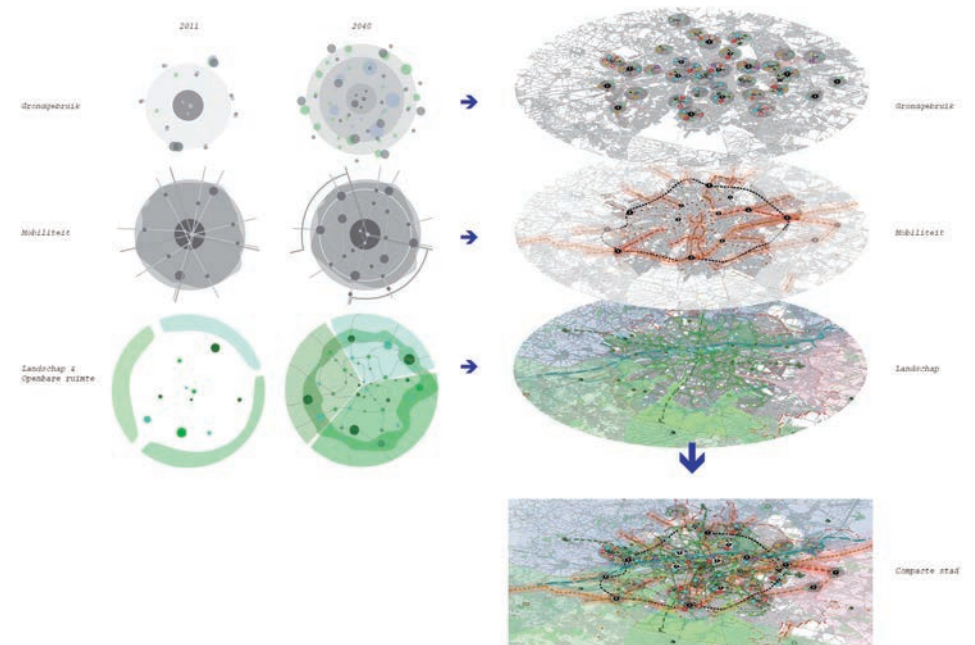


Fig. 41 De speerpunten\*

Fig. 42 Overlap van 'ontwikkelpistes' levert de 'ingrediënten' voor elk ontwikkelingsgebied\*



Van de bovengenoemde uitdagingen wordt in het bijzonder de bevolkingsgroei ingezet als motor voor de ontwikkeling van de bestaande en nieuwe stedelijke polen en de transformatie van een monocentrisch naar een polycentrisch mobiliteitssysteem.

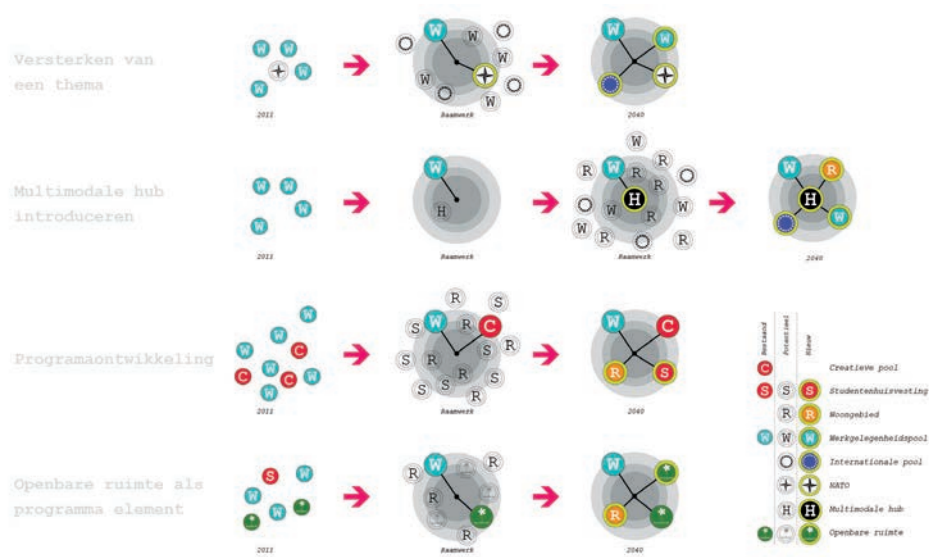
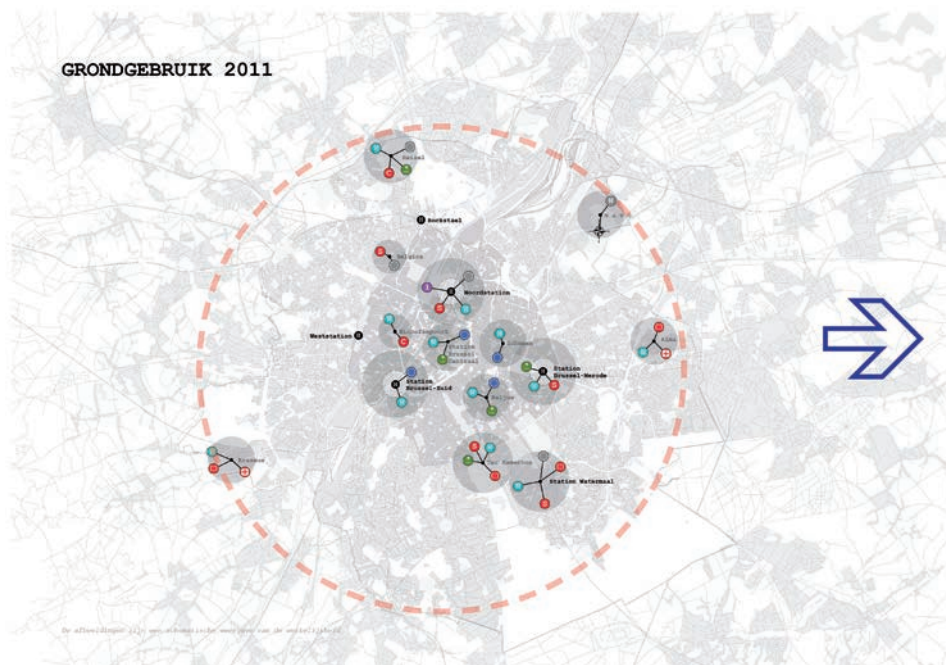


Fig. 66 Hoe zich een centraliteit ontwikkelt



### GRONDGEBRUIK: 'HOOFDSTAD EN BUURT TEGELIJK'

De ruimtelijke strategie voor grondgebruik bestaat uit verschillende onderdelen. Ten eerste wordt het principe van complementaire centraliteiten en de ontwikkeling van een polycentrisch model ingezet voor stabiele verhoudingen tussen stad, gewest en metropolitain gebied. De bestaande polen worden versterkt om

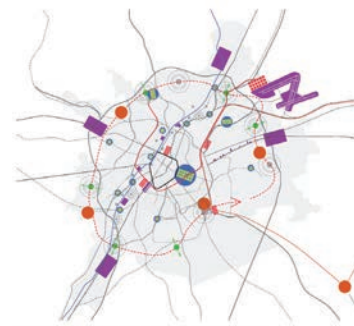


Fig. 43 Netwerk van sterke economische polen\*

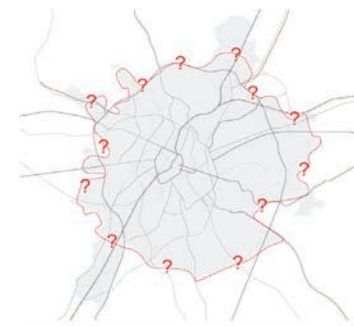


Fig. 44 Definieren van de grens voor de compacte stad\*



Fig. 45 Teruggaan van de vrije stad\*



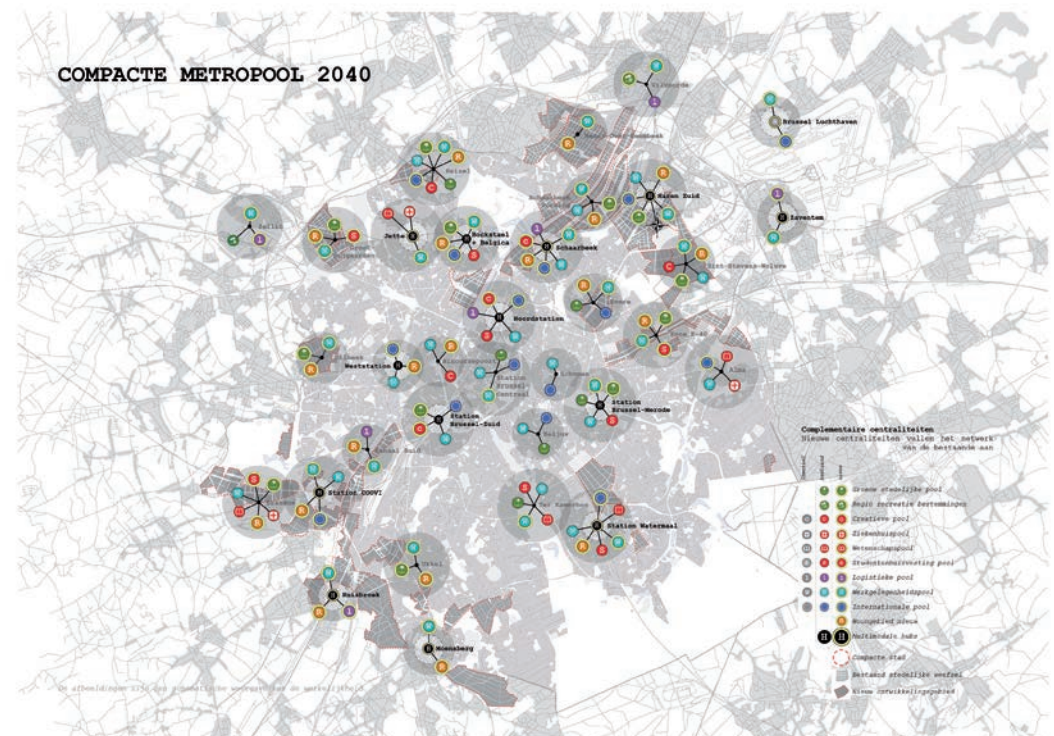
Fig. 46 Het stadswefjeel beien\*



Fig. 47 Overbruggen van de Kanaalcoor\*



Fig. 48 Mix van de juiste dichtheden\*



programma te diversifiëren, functies strategisch te mengen en de verkeersinfrastructuur dag en nacht te gebruiken. De ontwikkeling van nieuwe centraliteiten wordt ingezet om bestaande programma's en infrastructuur efficiënter te benutten en dichtheden te creëren om de aanleg van nieuwe openbaar vervoerslijnen mogelijk te maken. Het profiel van de verschillende polen wordt regionaal gecoördineerd op basis van het specifieke karakter van iedere pool.



Het principe van de compacte stad wordt toegepast voor groei, verbetering van levenskwaliteit, bereikbaarheid en openbare ruimte. Hiervoor moeten de nieuwe stadsgrens en de te ontwikkelen gebieden scherp worden gedefinieerd. Naast het versterken van bepaalde polen in de binnenstad gaat de aandacht vooral naar de tweede kroon en de stadsranden. Binnen deze zone wordt geïntensiveerd door meervoudig ruimtegebruik en verdichting in combinatie met verbeterde infrastructuur en het reserveren van groene corridors. De functies wonen, werken, recreëren en voorzieningen worden strategisch gemengd; monofunctionele gebieden moeten worden vermeden. Tevens is het belangrijk dat de infrastructuurle barrières worden ontmanteld en het stadsweefsel stapsgewijs wordt geheeld, met name in de Kanaalzone, waar de ruimtelijke transformatie hand in hand met een diversificatie van de economische activiteiten wordt ontwikkeld. Er moet worden voorzien in de infrastructuur voor internationale instellingen, maar de differentiatie van de ruimtelijke, programmatische en typologische eigenschappen van de verschillende stadsdelen moet worden behouden en of versterkt.

### GRONDGEbruIK: VERDICHTING EN TRANSFORMATIE

Door groei in te zetten om de bestaande stad te verdichten kan de levenskwaliteit in de hele stad worden verbeterd. De compacte stad is de sleutel voor deze strategie, die staat voor korte wegen, nabijheid van voorzieningen, efficiënt

grondgebruik en vervoer, een groot aanbod aan functies, maar ook ruimte voor landschap en openbare ruimte.

De implementatie van het principe van de compacte stad bestaat uit het definiëren van de morfologische/ruimtelijke grenzen van de stad en het aanwijzen van gebieden voor toekomstige groei. Het stedelijk weefsel moet zich lenen voor een variëteit aan gebruik en op een positieve manier bijdragen aan de identiteit van de stad binnen een netwerk van complementaire centraliteiten. Daarbij gaat het om het creëren van omstandigheden voor de nabijheid van functies, het stapelen van functies of de menging van functies.

Bij de analyse van verdichtingsmogelijkheden in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest wordt ook het aangrenzende verstedelijkte gebied in de Vlaamse Rand in ogenschouw genomen, omdat het onderdeel uitmaakt van het ruimtelijk-functionele kernweefsel van de stad. Gebieden met een lage dichtheid in de tweede kroon van het Gewest hebben voorrang voor verdichting, evenals de grote infrastructuurbundels in de stad. De selectie van gebieden vindt plaats op basis van hun ligging en mogelijke potentie voor integrale ontwikkeling: in de Kanaalzone, in de nabijheid van bestaande centraliteiten, in de nabijheid van bestaande multimodale knooppunten, in het bestaande stedelijk weefsel en aan de randen van het stedelijk gebied. De selectie kan met andere criteria worden aangevuld en op andere gebieden toegepast worden.

Voor het verdichten van ontwikkelingsgebieden worden drie verschillende maten van dichtheid geïntroduceerd, waarin telkens een grote variatie van bouwvormen mogelijk is. De toe te passen methodes zijn kleinschalig hergebruik, gebiedstransformatie en optimalisering van bestaand weefsel in combinatie met de verrijking van groene leefmilieus.

### MOBILITEIT

KCAP voorziet voor 2040 een aanzienlijke daling van het gebruik van fossiele brandstoffen door de transportsector. Er zullen veel minder auto's in gebruik zijn, een groot deel van het vrachttransport zal via waterwegen verlopen en het interna-

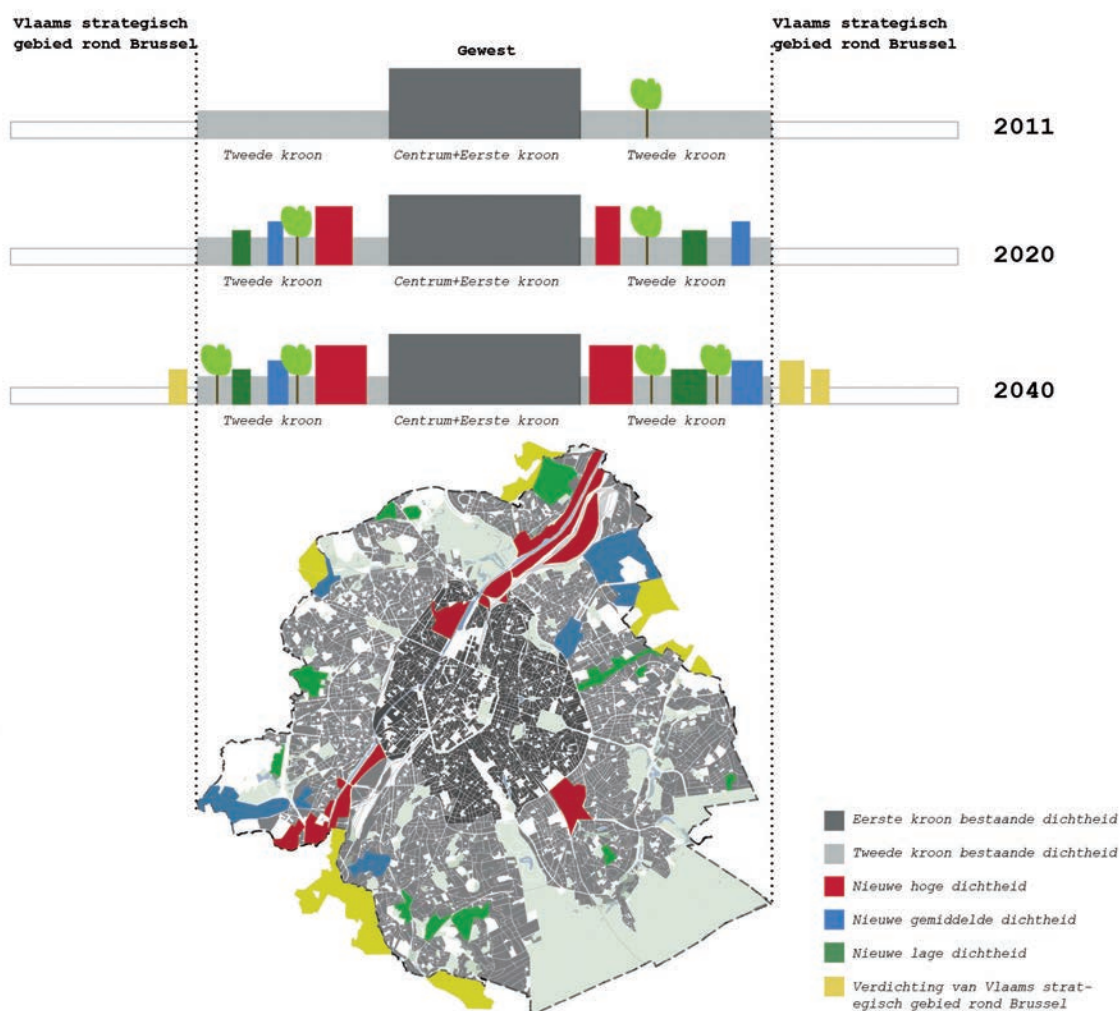


fig. 108 Bevolkingsdichtheid per ontwikkelingsgebied in de stad\*





tionale verkeer met de buurlanden zal via de hogesnelheidslijn lopen. Alle stadsdelen zijn bereikbaar met het openbaar vervoer, waarvoor minimaal overgestapt hoeft te worden. Vanwege het comfort maakt het merendeel van de bevolking gebruik van het openbaar vervoer. Veel verplaatsingen gebeuren te voet, voornamelijk voor bestemmingen binnen 10 à 15 minuten en de fiets wordt gebruikt voor afstanden van gemiddeld vier kilometer. Door een vermindering van parkeerplaatsen is er meer openbare ruimte beschikbaar voor voetgangers, speelplaatsen, groen, etc.

De mobiliteitsvisie van KCAP richt zich op een duurzaam, polycentrisch, multimodaal en geïntegreerd transportsysteem, met goede internationale verbindingen, maar ook met een betere verbinding tussen stad en periferie.

KCAP stelt voor het radiale transportsysteem van Brussel te veranderen in een polycentrisch multimodaal netwerk om wonen, werken en voorzieningen optimaal te verbinden, de afhankelijkheid van de auto te verminderen en zachte vervoerswijzen te bevorderen. Een koppeling van verschillende modaliteiten maakt het vervoer van goederen en de afvoer van afval efficiënter en energiezuiniger. Werkplekken zijn beter bereikbaar, maar ook de toegang tot recreatiegebieden en het omliggende landschap wordt verbeterd.

Milieuvriendelijke technieken worden ontwikkeld voor autoverkeer en het openbaar vervoer wordt aantrekkelijker gemaakt. Doorgaande fietspaden worden aangelegd om steden te verbinden en gebiedsclusters te versterken. Het busnetwerk wordt ingezet om multimodale knooppunten te versterken, maar ook om de buitenwijken beter te ontsluiten als een eerste stap naar een hoogwaardiger openbaar vervoer. De capaciteit en de dekking van het openbaar vervoer wordt verbeterd in relatie met nieuwe woonwijken en groene gebieden en het autogebruik wordt beheerd aan de hand van een parkeerstrategie.

Voor voetgangers en fietsers moet een fijnmaziger en doorlaatbaar wegennetwerk worden ontwikkeld, afhankelijk van de plaatselijke stedelijke dichtheid. Barrières rond multimodale knooppunten, gebieden met een hoge dichtheid en voorzieningen worden overbrugd. Wandelen wordt aantrekkelijk gemaakt door het gevarieerd ruimtegebruik in straten te stimuleren. De vijfhoek wordt heroverd als autovrij gebied voor de voetgangers, zoals oorspronkelijk gedimensioneerd.

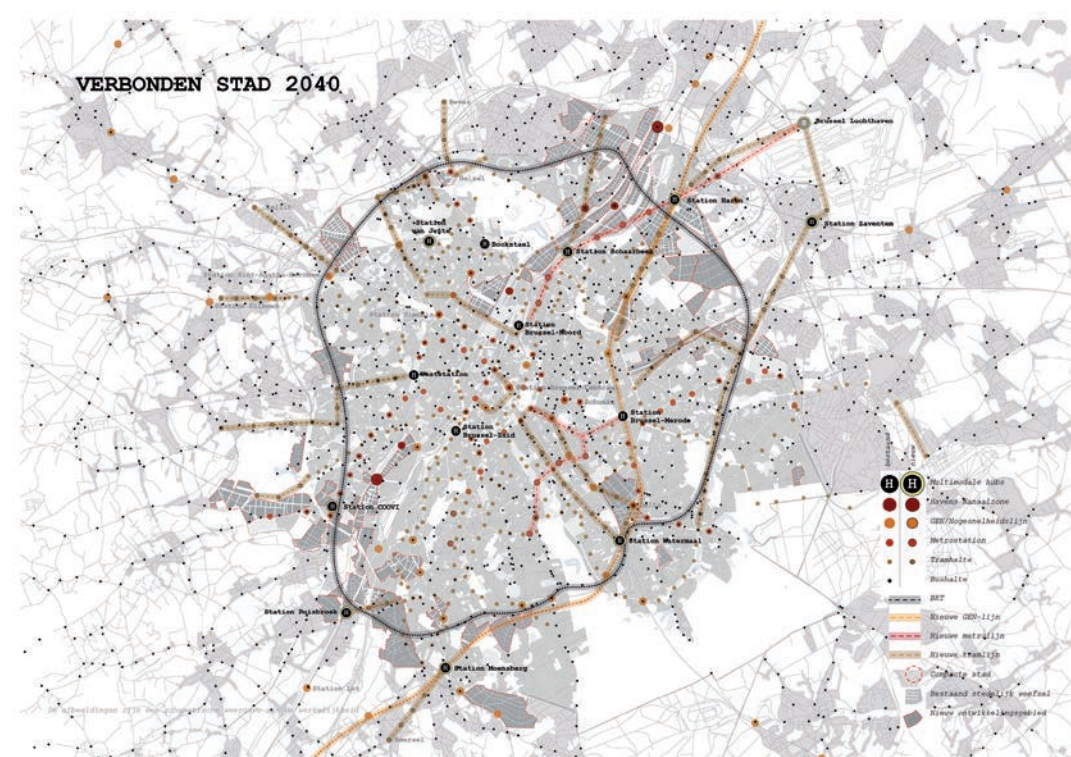
De fiets wordt door iedereen gebruikt voor recreatie en sport, maar ook dagelijks woon-werkverkeer. Fietsnelwegen worden aangelegd om grote afstanden te overbruggen. De synergie tussen fietsen en openbaar vervoer wordt gecreëerd door fietsroutes en gedeelde fietsfaciliteiten te koppelen aan openbaar vervoerknooppunten.

Autogebruik wordt aangepakt door een vermindering van het aantal parkeerplekken en een parkeernorm die de dichtheid en de context van het gebied weerspiegelt. Tegelijkertijd worden mogelijkheden voor leenauto's vergroot en zullen transitparkings worden gevestigd in de nabijheid van de nieuwe multimodale hubs en GEN-stations in de periferie.

Een speerpunt in de strategie is de aanleg van een hoogwaardige snelbusringlijn die de buitenwijken van Brussel met elkaar en met multimodale knooppunten verbindt. Deze buslijn kan op den duur vervangen worden door een tram- of GEN-lijn. De aanleg van dit systeem wordt gekoppeld met stadsuitbreidingen van Brussel. Het voorziet tangentiële verbindingen langs de stad wat zorgt voor efficiëntere routes, zodat reizigers niet via het centrum hoeven te reizen, maar er ook omheen kunnen. Deze alternatieve verbinding zorgt voor een gelijkmatige distributie van de reizigers wat het openbaar vervoer verlicht tijdens de spits. Door de ontwikkeling van nieuwe knooppunten buiten het centrum en de tangentiële verbindingen zijn de wijken in de tweede kroon beter bereikbaar met andere delen van de stad. Deze gebieden worden aantrekkelijk voor de vestiging van woningen, bedrijven en voorzieningen.

In 2040 moet het centrum van Brussel geen bottleneck meer vormen voor het spoorwegverkeer, en worden vertragingen en lage snelheden vermeden. De toegang naar Brussel met het openbaar vervoer wordt verbeterd door de multimodale hubs in de stadsranden. Deze hubs functioneren als instappunten in de stad en bieden de mogelijkheid om over te stappen van het GEN-netwerk op andere modaliteiten. Regionaal verkeer via de stad zal worden verminderd door het aanleggen van verbindingen tussen regionale polen die Brussel omzeilen. KCAP stelt concreet voor om een zuidelijke metropolitane verbinding aan te leggen tussen Ottignies, Nijvel, Tubeke, Ninove en eventueel Aalst en Dendermonde.

De internationale hogesnelheidslijn kan zoveel mogelijk zijn maximale snelheid behouden vóór en na zijn verbindingen met zijn halte(s) in Brussel. Dit kan worden bereikt door de hogesnelheidslijn uit de stad te verplaatsen en een verbinding met de luchthaven te maken in plaats van met het stadscentrum. Het omzeilen van de stad minimaliseert vertragingen die worden veroorzaakt door congestie van nationaal of regionaal treinverkeer. KCAP geeft de voorkeur aan een scenario waarbij de Noord-Zuidverbinding wordt ontlast door een omleiding via de mogelijke HST-stations Haren-Zuid en Delta.



Een nieuwe "omzendbrief" over het openbaar vervoer

De luchthavens van Zaventem en Charleroi functioneren op Europees en intercontinentaal schaalniveau en bedienen verschillende markten. Behalve met de trein wordt Zaventem ook met de stad verbonden door metro, tram en buslijnen. Een directe treinverbinding tussen Zaventem, Brussel en de luchthaven van Charleroi verbetert de samenwerking tussen deze knooppunten.

Vrachtvervoer op lokale en stedelijke schaal verloopt via het Kanaal als logistieke route. Door verbetering van de voorwaarden voor vrachtvervoer via het Kanaal zal een aantrekkelijk alternatief voor de weg worden gecreëerd, aangezien het goedkoper is en een aanzienlijk lagere CO2-uitstoot heeft.

## LANDSCHAP EN OPENBARE RUIMTE: 'EEN GROENE STAD IN DE ZENNEVALLEI'

Het thema 'landschap en openbare ruimte' heeft betrekking op het behoud en de versterking van de groene en blauwe netwerken van Brussel en haar ommeland. Doelstellingen zijn onder andere de verankering van de stad met het onderliggende landschap (topografie en hydrografie), het ontwikkelen van karakteristieke metropolitane landschappen rond de stad op basis van de bestaande identiteiten, het verbeteren van het netwerk van openbare ruimtes als drager van een sterk imago, het ontwikkelen van recreatieve polen in verband met het landschap en de verhoging van de ecologische waarde.

De strategie met betrekking tot dit thema bestaat uit verschillende onderdelen. De landschappen van de Groene Gordel rond Brussel worden versterkt door verstedelijking te begrenzen en ruimte te creëren om de stad door middel van groene corridors met het open landschap te verbinden. Die corridors gaan geleidelijk over in het netwerk van openbare en groene ruimte van de stad, buurt en private ruimte en scheppen een ruimtelijk en ecologisch verband tussen de vier schaalniveaus. Het ongelijke aanbod aan groene ruimtes in de stad moet verbeterd worden en de bereikbaarheid van de groene ruimtes moet verbeterd worden. Er moet een netwerk worden gecreëerd van aantrekkelijke openbare ruimtes die knooppunten vormen van doorgaande routes voor langzaam verkeer. Er moet worden gezorgd dat nieuwe (collectieve of private) ontwikkelingen bijdragen aan een aantrekkelijke groene woonomgeving. Het blauwe netwerk wordt versterkt door herwaardering van het bekenstelsel als element in de openbare ruimte en het benutten van de oevers of waterfronten als "voorkant" van de stad.



Fig. 75 Begrenzing van verstedelijking: bescherming landschap\*

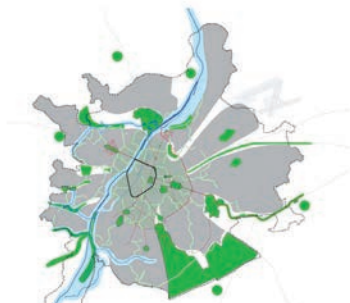


Fig. 76 Verzoen de onbalans in de kwaliteit en het aanbod van natuur- en recreatiegebieden in de stad\*



Fig. 77 Herover de stad: creëer aantrekkelijke publieke ruimten en continue routes voor langzaam verkeer\*

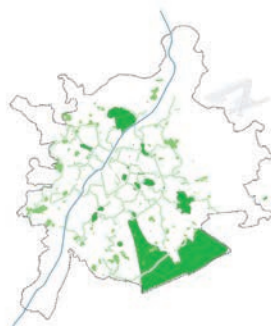


Fig. 78 Creëer een fijnmazig groen netwerk door meer en betere verbindingen voor ecologie en recreatie\*



Fig. 79 De Zenne herinneren\*



Fig. 80 Herstel de blauwe ruggengraat met kansen voor ecologie en recreatie in en aan het water\*

In de Groene Gordel zijn een drietal typerende landschappen gedefinieerd: het cultuurlandschap tussen Mechelen en Leuven, het beeklandschap in het Pajottenland en de Dendervallei en het bosrijk heuvelland in het zuidoosten. Deze landelijke zones bieden mogelijkheden voor dag- of weekendrecreatie. De

verbindingen tussen de stad en het regionale landschap moeten aantrekkelijke langzaam-verkeerroutes zijn, maar ook door het openbaar vervoer verbonden worden met het stedelijk weefsel.

Het versnipperde landschap in de directe nabijheid van de stad vraagt om de ontwikkeling van een integraal kader: metropolitane landschapsparken die de landschappelijke fragmenten verbinden en die hun identiteit ontleenen aan de Zennevallei, het beeklandschap in het westen, het Zoniënwood in het zuidoosten en de relictten van het productielandschap in het noordoosten.

Om deze strategie te implementeren wordt ingezet op de versterking van regionale landschappen rond Brussel, meer programmatische en ruimtelijke kwaliteit rond de stad, het complementeren van het stedelijk weefsel van parken, pleinen en lanen en het verbeteren van groenvoorzieningen in de directe woonomgeving.

Uitvoeringsmaatregelen op korte termijn bestaan onder andere uit projecten op beleidsniveau om een consensus te bereiken over de essentiële natuur- en recreatiewaarden in Brussel en het Brussels Grootstedelijk Gebied, projecten ter overbrugging van barrières naar bestaande recreatiegebieden, het groener en aantrekkelijker maken van belangrijke verbindingen voor voetgangers en fietsers, het opstarten van bewonersprojecten voor het inrichten van hun woonomgeving, het tijdelijk inrichten van braakliggende terreinen en het maken van een eerste aantoonbare verbetering rond de herwaardering van water in de stad.

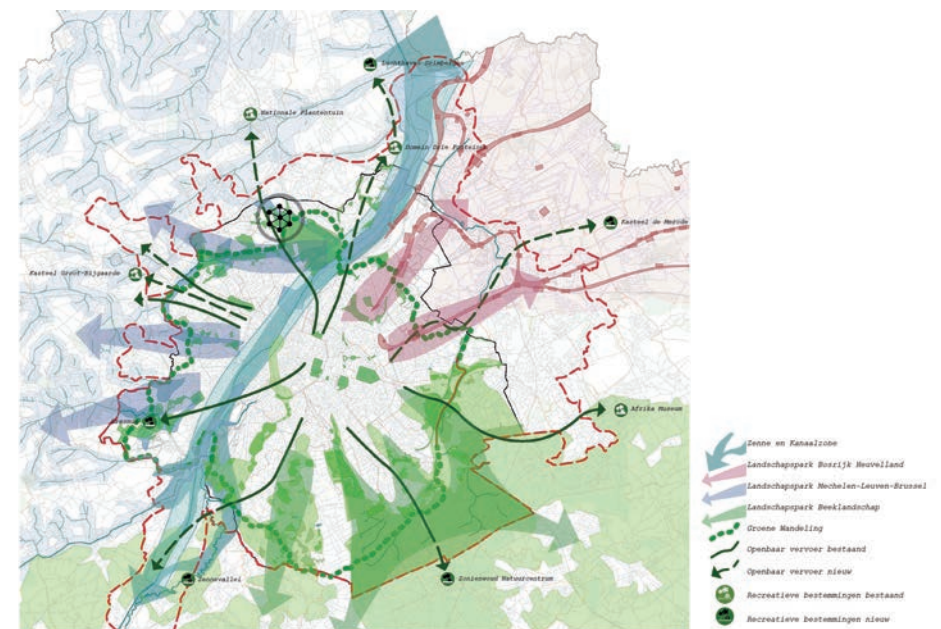


Fig. 144 Vergroten van het aanbod van Landschapsparken\*

## DUURZAAMHEID

Om te antwoorden op het duurzaamheidsvraagstuk, moet de lokale arbeidsmarkt in kwantiteit en diversiteit worden verbeterd. Ook moet er worden voorzien in voldoende betaalbare huisvesting en sociale voorzieningen. Bovendien moet de CO<sub>2</sub>-uitstoot worden teruggedrongen.

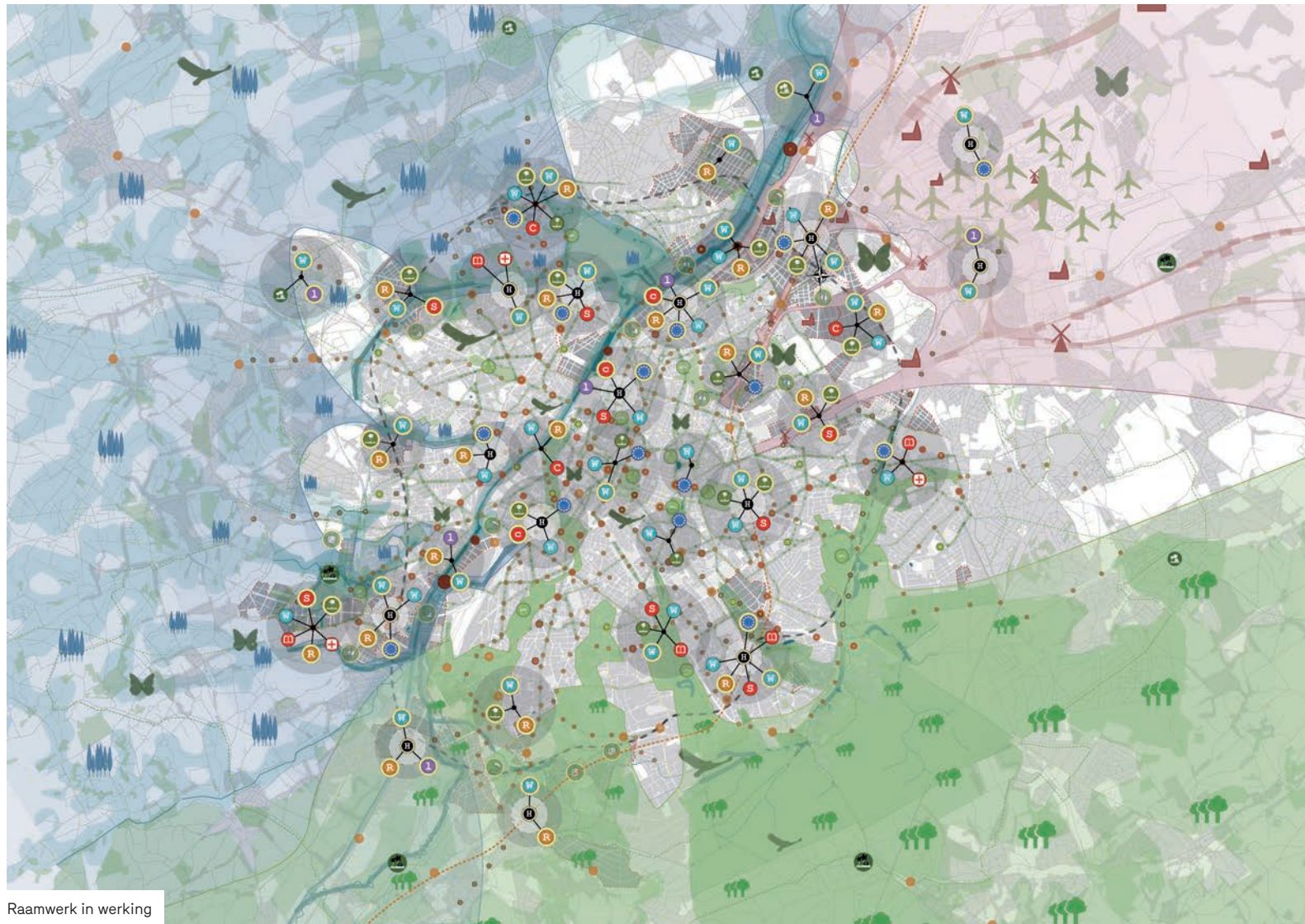
Met dit oogmerk heeft KCAP een win-winstrategie uitgedacht. Er wordt onder andere voorzien in betaalbare woningbouw in combinatie met strategische stedelijke uitbreidingen. Werkgelegenheid en openbare voorzieningen worden zoveel mogelijk gevestigd rond multimodale knooppunten, de energiebehoefte



wordt verminderd door renovatie en alle nieuw te bouwen woningen worden uitgevoerd als 'passiehuus'.

De strategie is gebaseerd op het principe van de 'trias energetica': wat ten eerste inhoudt de energievraag zoveel mogelijk te beperken, ten tweede de gebruikte energie zoveel mogelijk uit duurzame bronnen te halen en ten derde de fossiele brandstof zo efficiënt mogelijk te gebruiken.

Op klein schaalniveau komt dit neer op het toepassen van duurzame bouw of bouwkundige ingrepen, op het niveau van de wijk en de stad gaat het onder andere om samenwerking voor efficiënt energiegebruik en het duurzaam opwekken van energie, bijvoorbeeld door het gebruik van bodemwarmte of afvalwarmte van vuilverbrandingsinstallaties. Wat betreft duurzame mobiliteit ligt de focus op een vermindering van de transportbehoefte, het verkorten van reisafstanden, een groter aandeel langzaam verkeer en openbaar vervoer in de *modal split* en het toepassen van efficiënte technieken voor de verschillende verkeersmodaliteiten.



Raamwerk in werking

fig. 101 Brussel - een metropool in 2040\*

\*De afbeeldingen zijn een schematische weergave van de werkelijkheid

- Landschapspark Bosrijk Heuveland
- Landschapspark Mechelen-Leuven-Brussel
- Landschapspark Beeklandschap
- Luchthaven Zaventem (landschappelijk geïntegreerd)
- Groene Wandeling
- Kanaal
- Ecologische corridors
- Bestaand stedelijke weefsel
- Nieuw ontwikkelingsgebied

- |          |          |       |                           |
|----------|----------|-------|---------------------------|
| inactief | bestaand | nieuw |                           |
|          |          |       | Stedelijk groen           |
|          |          |       | Stedelijk natuurgebied    |
|          |          |       | Evenementenlocatie        |
|          |          |       | Sportlocatie              |
|          |          |       | Stedelijke waterrecreatie |
|          |          |       | Lokale groenvoorziening   |
|          |          |       | Groene stedelijke pool    |
|          |          |       | Groene regiopool          |
|          |          |       | Creatieve pool            |
|          |          |       | Ziekenhuispool            |

- Wetenschapspool
- Studentenhuisvesting
- Logistieke pool
- Werkgelegenheidspool
- Internationale pool
- Woongebied
- Multimodale hub
- Havens Kanaalzone
- GEN/Hoogsnelheidslijn
- Metrostation
- Tramhalte
- Bushalte (De lijn/TEC/STIB)



# RAAMWERK IN WERKING

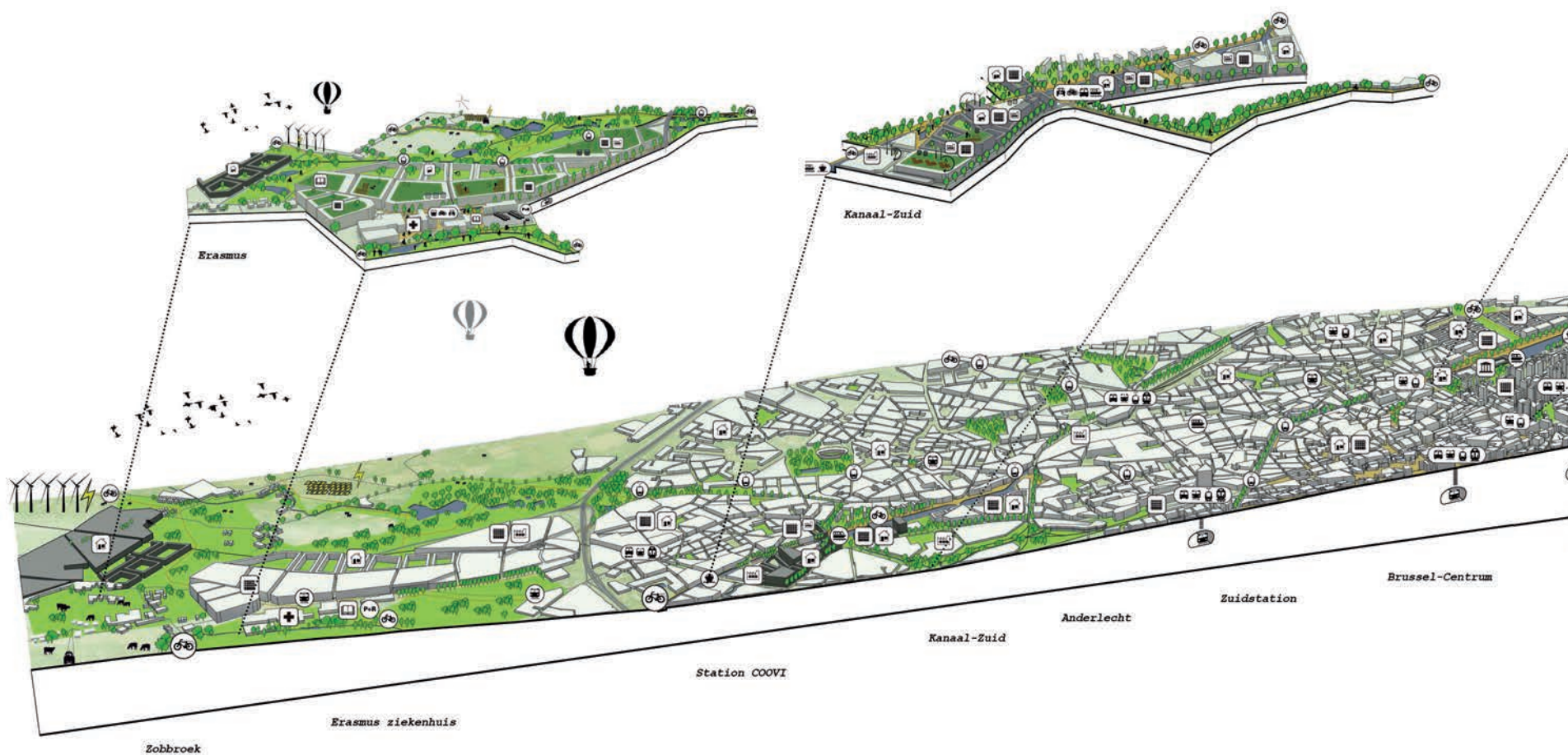
Het resultaat van de drie ontwikkelpistes is een integraal raamwerk voor Brussel en haar grootstedelijk gebied. Een raamwerk dat voldoende flexibel is om de huidige en toekomstige dynamiek van de samenleving te faciliteren, maar ook in staat is duidelijk richting te geven aan een kwalitatief hoogwaardige ontwikkeling.

De ruimtelijke implementatie van de visie komt grotendeels tot uiting in de ontwikkeling van complementaire centraliteiten en verdichtingsgebieden. Deze kunnen worden ingedeeld in vijf verschillende categorieën, dat als hulp dient bij de programmaontwikkeling voor de betreffende plek, maar ook bij de regie van programmaontwikkeling op regionale schaal. De volgende categorieën worden onderscheiden: *vervoersknoop*, *Kanaalzone*, *ontwikkelingspool*, *stedelijke leegte* en *randgebied*. KCAP heeft speciale aandacht voor de knooppunten in de Kanaalzone vanwege haar strategische ligging: het is hier de uitdaging om de twee helften van Brussel met elkaar te verbinden zonder de industriële functie volledig ter discussie te stellen.

De werking van de visie heeft niet alleen effect op de verschillende ontwikkelpolen, maar ook op de gehele metropool. Door de visie als kader te gebruiken voor programmatische ontwikkeling voor een netwerk van complementaire

centraliteiten ontstaat een sterke metropool. Als resultaat van de concentratie van het programma en gevarieerde ruimtelijke karakteristieken groeit de stad in kwaliteit en karakter tot een metropool met een duidelijke identiteit. KCAP heeft voor een doorsnede van het Brussels Gewest gekozen om de werkingsdynamiek van de groei van de metropool te verbeelden.

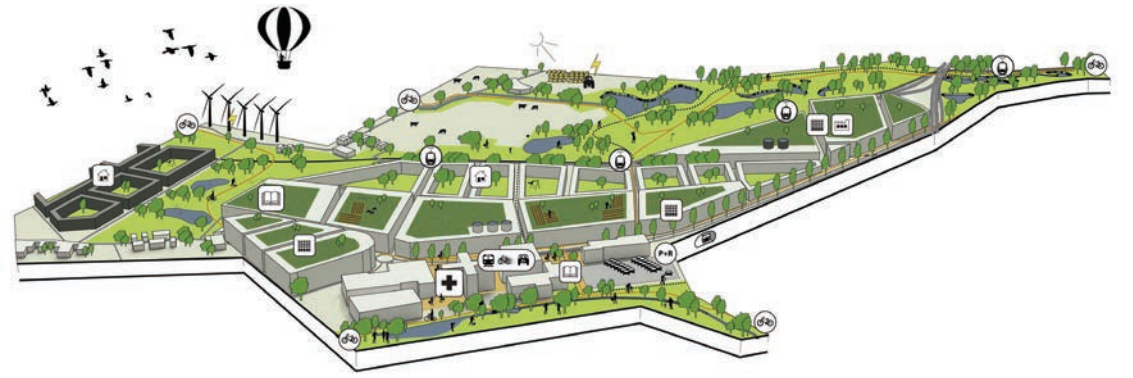
De visie voor Brussel in 2040 moet worden opgevat als een proces ter versterking van Brussel. Het proces van versterking moet simultaan van twee kanten worden benaderd: Top down en bottom up. Deze aanpak levert tijdens het proces weer input op die in het flexibele raamwerk en het proces van implementatie ingebracht kan worden. KCAP ligt dit toe aan de hand van verschillende voorbeeldprojecten, zoals de ontwikkeling en versterking van de identiteit in de verschillende complementaire centraliteiten door middel van het toevoegen van functies en programma, de ontwikkeling van één imago voor het Brussels openbaar vervoersverbond (*corporate identity*), de promotie van Brussel als groene stad aan het water, het promoten van Brussel als boegbeeld van een Europese identiteit en het versterken van het culinaire imago.



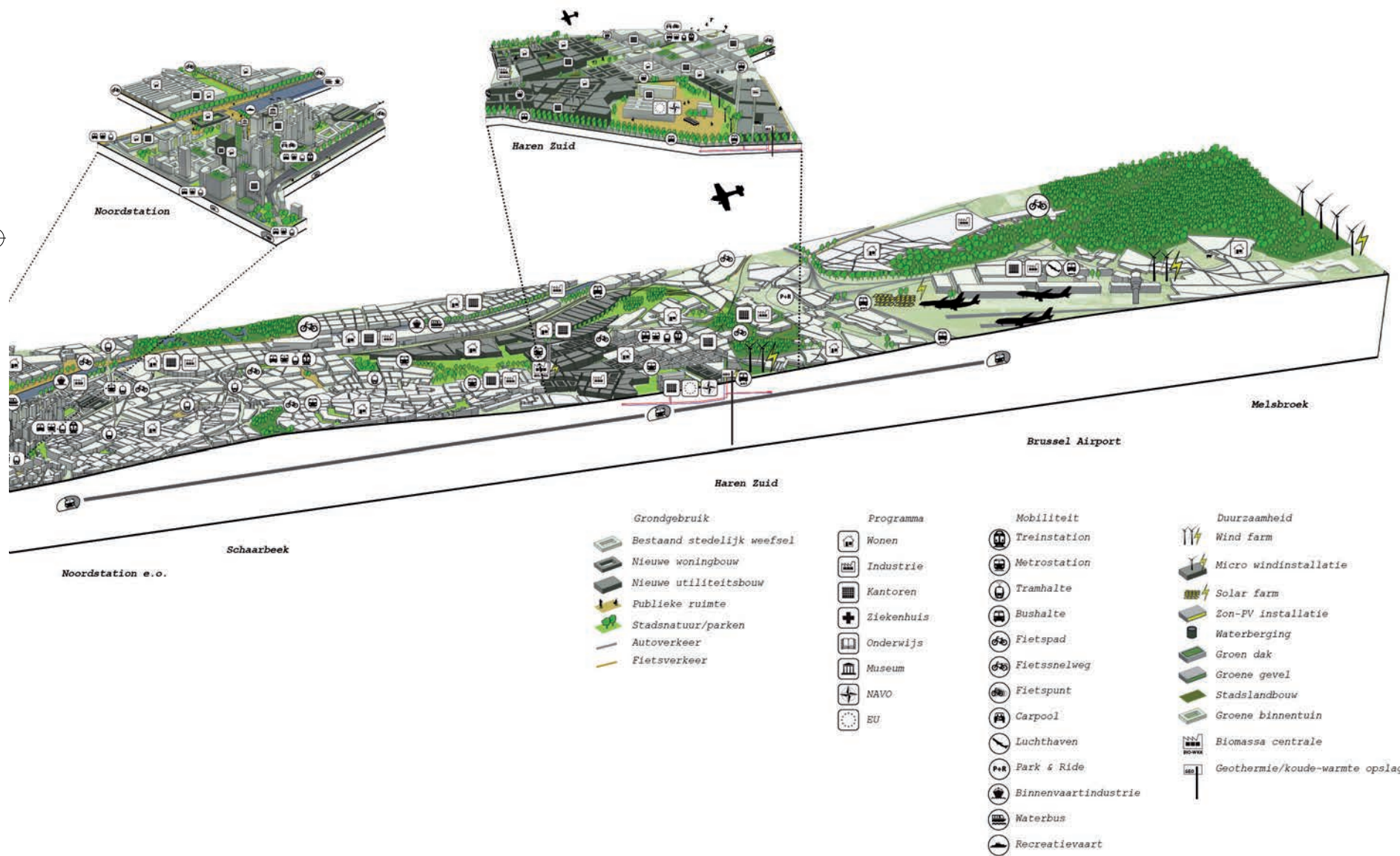




2014



2040



KEES CHRISTIAANSE,  
KRISTIN JENSEN  
EN RIIKKA TUOMISTO  
(KCAP ARCHITECTS&PLANNERS)

interview



# DE STEDENBOUW WORDT BEPAALD DOOR VISIES EN NIET DOOR MASSAPLANNEN

Interview met KCAP (Kees Christiaanse, Kristin Jensen en Riikka Tuomisto) ,

1. HOE BENT U TE WERK GEGAAN BIJ HET ONTWIKKELEN VAN DIT TOEKOMSTVERKENNEND ONDERZOEK?  
WELKE INSTRUMENTEN HEEFT U TOEGEPAST, VAN WELKE WETENSCHAPPELIJKE DISCIPLINES  
HEEFT U GEBRUIK GEMAAKT?

**K.J.:** Als eerste hebben we een multidisciplinair team samengesteld voor ruimtelijke vraagstukken. Wij zitten in het team als stedenbouwkundigen met ervaring in verschillende schaalniveaus , ARUP hebben we erbij betrokken voor duurzaamheid. Systematica uit Italië is een bureau voor verkeersplanning en ZUS (Zones Urbaines Sensibles) is een jong bureau uit Rotterdam dat voor het landschapsgedeelte betrokken werd. In Brussel zijn er natuurlijk uitdagingen op meerdere gebieden, maar wij kunnen alleen de vraagstukken in ons veld oplossen.

2. JULLIE WERKEN VAKER SAMEN MET DEZE PARTNERS OF IS HET EEN GELEGENHEIDSCONSORTIUM?

**K.C.:** We werken vaker samen in dit verband. Met ARUP werken we bijvoorbeeld aan het masterplan voor NEO Brussel. Wat betreft ZUS spreken we dezelfde taal en komen we uit "hetzelfde nest", uit Rotterdam.

We hebben ons natuurlijk al eerder met grote stadsvisies beziggehouden. De afgelopen jaren hebben wij ons bijvoorbeeld uitgebreid beziggehouden met een visie voor Londen. Een visie waar overigens helemaal niets van terechtgekomen is. Er zijn vijf bekende stedenbouwkundige bureaus uit Nederland bij betrokken: OMA, West 8, KCAP, Maccreeanor Lavington en Maxwan. Deze bureaus hebben 10 jaar aan het masterplan van Londen gewerkt. Ze hebben daar goed aan verdiend en hebben allerlei consultants ingezet, zoals ARUP. Na 10 jaar is het resultaat dat geen enkele steen op de andere is gezet en dat er van het plan vrijwel niets is uitgevoerd.

3. WAAR IS DAT AAN TE WIJTEN?

**K.C.:** Ten eerste is er de wissel van sociaaldemocratisch naar conservatief, ten tweede heeft het te maken met de crisis. Maar het heeft vooral te maken, en dat is een interessant aspect in het kader van de stadsvernieuwing, met de bestuursstructuur in Londen. Deze structuur is erg gefragmenteerd en bestaat uit veel partijen, zowel overheid als semioverheid. De partijen staan vaak diametraal tegenover elkaar qua belangen, veel erger nog dan in Brussel. Er ontstaat een soort van *gridlock*. Als je het Olympisch plan bekijkt voor de toekomstige locatie van de Olympische Spelen, dan heb je vier *boroughs* in het gebied. Zij hebben allemaal tegenstrijdige belangen en zijn zo zelfstandig dat ze besluiten in het plan kunnen blokkeren.

4. IN HOEVERRE KUNT U DIT VERGELIJKEN MET BRUSSEL?

**K.C.:** Je hebt in Brussel toch behoorlijk vreemde grensproblemen. Wij werken naast het Expoterrein op de Heizel. Een groot parkeerterrein ligt in Vlaanderen, maar de Expo zelf ligt in Brussel. Het is niet mogelijk om een afstemming te maken tussen de bestemmingsplannen van Vlaanderen en Brussel over dat parkeerterrein, en dat is een probleem. Een ander probleem is natuurlijk de gebrekkige infrastructuurrelatie tussen Zaventem en de stad. Dat ligt ook deels aan de planning van de hogesnelheidslijn die niet helemaal perfect gecoördineerd is, maar ook aan het feit dat Zaventem in Vlaanderen ligt en Brussel in Brussel. Op zich is dat geen probleem, maar daar heb je vergelijkbare tegenstellingen als dat wij in Londen hebben ervaren.

Die problemen hebben we hier in Rotterdam echter ook. Als je uit Antwerpen naar Rotterdam komt aangereden over de Brienoordbrug, dan zie je aan de rechterkant van de snelweg een hele rij kantoortorens, een soort Berlijnse muur. Dat komt omdat Rotterdam een keer heeft gezegd: wij willen duurzame stedenbouwpolitiek bedrijven, dus we gaan nu stoppen met het bouwen van kantoortorens. Je mag alleen nog kantoren bouwen voor eigen gebruik, of voor hoofdvestigingen van internationale bedrijven, en wij geven geen grond meer uit, behalve in erfpacht. Toen zei de gemeente Capelle aan den IJssel, die aan de andere kant van de snelweg ligt: bij ons mag je grond kopen, en je mag kantoren bouwen zoveel je maar wilt. Daardoor staat die wand daar. Eén administratieve maatregel heeft dus veel meer impact dan welke stedenbouwkundige visie dan ook. Dat is natuurlijk absurd.

## 5. IN HOEVERRE VRAAGT DE SITUATIE IN BRUSSEL, BIJ HET UITWERKEN VAN EEN DERGELIJKE VISIE, OM EEN SPECIFIEKE BENADERING IN VERGELIJKING MET ANDERE STEDEN?

**K.C.:** Ik denk het niet, en dat bedoel ik positief. Brussel is een heel mooie stad. Eigenlijk nog steeds een heel concentrische stad, en heeft nog steeds een vrij ontspannen relatie tussen bebouwd en onbebouwd. Als je naar het zuiden gaat, het bos, dat is ongelofelijk, dat vind je in bijna geen enkele andere stad. In principe is Brussel heel attractief. Er is natuurlijk wel een hoop huiswerk te doen, de stad lijdt aan achterstallig onderhoud, op het gebied van infrastructuur, van opwaardering van voormalige industriegebieden, en met name ook in de afstemming van politieke regimes met betrekking tot projecten. Maar je kunt ook zeggen: voor stedenbouwkundigen is dat prima, want dat is een leuke uitdaging. Voor ons is Brussel in potentie een heel rijk milieu als stedelijk gebied, wat door dat achterstallig onderhoud in een situatie verkeert waardoor nog veel kan worden gerepareerd en bijgestuurd.

Je kunt natuurlijk wel grote vraagtekens zetten bij het hele EU-kwartier dat gebouwd is. Daar is natuurlijk in de afgelopen jaren een enorme kaalslag gepleegd, en daar zijn ook gebouwen afgebroken waarvan je zou zeggen: dat zou je absoluut niet moeten doen. Dat komt nog uit de periode dat er gemakkelijk via-via even opdracht werd gegeven aan een architect om een stadsdeel om te ploegen en op te bouwen. Dat is jammer, maar goed, het is een uitgangspunt. Gelukkig is die periode nu voorbij.

Het is heel vervelend, want als je kijkt naar de relatie en de stand van de architectuur en de stedenbouw in Nederland en in Brussel of in België, dan zie je dat het zo gaat: Nederland was vrij progressief met betrekking tot participatie, transparantie van processen, enzovoort. Het eind van het liedje is dat Nederland in het midden van de jaren 90 een extreme liberalisatie heeft ondergaan waardoor de commerciële kracht van speculanten en projectontwikkelaars sterk is toegenomen, en waar door grootschalige bouw het land helemaal is volgekoekt met slechte ontwikkelingen. In België is de cultuur van cliëntelisme voorbij, en de processen, ook met de bouwmeester en dergelijke, zijn zeer transparant geworden, en er is een enorm sterke Belgische architectuurcultuur ontstaan, Vlaams vooral.

Nu kiept de balans om tussen België en Nederland, ook met betrekking tot grootschaligheid of kleinschaligheid. In Nederland is de bouweconomie zo grootschalig georganiseerd, dat men niet goed in staat is projecten per perceel te ontwikkelen, en dat kan men in België wel. Kleine kaveltjes nemen, opknappen, en dat is een voorbeeld voor hoe het verder moet in Nederland.

Een visie voor Brussel is heel nuttig. We hebben onderzoek gedaan naar zes steden in Europa: Amsterdam, Wenen, Zagreb, Bilbao, Dublin en Kopenhagen. We hebben er de planningstendensen onderzocht en dan zie je een tendens die heel positief is. Men maakt niet meer vaste stedenbouwkundige masterplannen met zoning, maar men maakt overkoepelende visies die globaler zijn, die meer visionair zijn. Het zijn geen juridische voorschriften meer, maar een soort ruimtelijke convenanten tussen partijen. Ze hebben geen formele status, maar een politieke besluitvormingsstatus. Daaronder zie je de *grands projets*, zoals de Heizel, Thurn en Taxis, of de Kanaalzone, die onder zo'n visie worden geschakeld, maar wel in afstemming met de structuur. Dat zie je dus in Bilbao, met de visie voor het gehele riviergebied. Het Guggenheim is eigenlijk maar een klein onderdeel van het gebeuren. Ook qua financiering is het maar vijf procent van het hele gebeuren. Amsterdam heeft dat met de Zuidas en het waterfront aan het IJ. Een heel positieve ontwikkeling. Je kunt ook wat er gebeurt in Antwerpen als zo'n proces zien. In die zin is een visie voor de stad, zoals die nu gemaakt wordt, een levende visie die zich moet ontwikkelen, heel belangrijk. Ook het huizen van die visie in de geest van de politici van de stad, de bestuurderselite, is heel belangrijk.



Kees Christiaanse (KCAP)



**K.J.:** Het gaat om het draagvlak en het voeden van een visie door verschillende acteurs. Niet alleen door de administratieve elite, maar ook door andere actoren in de stad of regio. Geen blauwdrukplanning, maar een raamwerk.

## 6. MAAR ZIJN DIE GLOBALE VISIES VAN DIE EUROPESE STEDEN GELIJKAARDIG?

### VERSCHILLENDE PROJECTEN BINNEN EEN GENERIEK RAAMWERK, IS DAT DE NIEUWE PLANNING?

**K.C.:** Ze gaan wel op elkaar lijken, dat komt door de extreem intensieve communicatie. Toen ik begon als architect in 1980 was het iets heel vreemds dat wij meededen aan een prijsvraag voor het Parc de la Villette in Parijs. Dat deed je één keer per jaar, het hele circus van interactie bestond helemaal niet. Tegenwoordig werken wij in Toulouse, in Bordeaux, in Brussel, in Hamburg, in Perm, in Shanghai, in Zürich... En dat doen andere bureaus ook. Er is dus een enorme uitwisseling van kennis, waardoor de cultuur synchroniseert.



Laurens Tait (ARUP) en Riikka Tuomisto (KCAP)

Dat is het belangrijkste probleem van de stedenbouw op dit moment: er wordt door politici en stedenbouwkundigen nog steeds gepland met het idee dat wat ze tekenen zal worden gemaakt en dat dan ook functioneert. Dat is het grote misverstand in de stedenbouw, je kunt op die manier niet werken. Ik denk dat wij de pretentie hebben dat we een beetje in de gaten hebben wat wel en niet werkt. En dat werkt, naar ons idee, voornamelijk op het niveau van die globale visie, die dus ook globaal moet blijven. Als die op het hele vlak detaillistisch is, is dat absoluut onrealistisch. En die dan, door middel van chirurgische ingrepen op bepaalde plekken, in ieder geval zeer generiek zijn wat betreft de openbare-ruimtestructuur. Een visie moet een zekere robuustheid en toekomstwaarde hebben, waarbinnen van alles kan gebeuren.

Later kun je inzoomen op detailplanning. Die getrapte behandeling, van boven naar beneden en van beneden naar boven, is enigszins succesvol in de zin dat die kan voorspellen wat er gaat gebeuren. Je ziet bijvoorbeeld dat voordat in Amsterdam de Zuidas er stond, ze dachten dat het hele zaken centrum aan het IJ zou komen. Dat is niet gebeurd, maar daar is wel een hele planningsmachine voor opgezet. Zo zijn er legio voorbeelden van heel grote structurele ingrepen die dan uiteindelijk niet dat hebben gepresteerd waarvoor ze bedoeld waren.

## 7. U STELT VOOR HET MODEL VAN DE "COMPACTE STAD" TOE TE PASSEN OP BRUSSEL

EN HAAR OMGEVING. IN NEDERLAND WORDT DIT MODEL AL LANG TOEGEPAST,

MAAR DE BELGISCHE PLANOLOGIE HEEFT EEN TOTAAL ANDERE TRADITIE.

HOE BENT U OMGEGAAN MET DIT VERSCHIL?

**K.J.:** Het is niet zo dat we het model nemen en op Brussel toepassen. De idee van de compacte stad en de urgentie daarvoor komt voort uit het thema duurzaamheid. Als je een compacte stad hebt, kun je veel efficiënter openbaar vervoer organiseren. Dan ben je ook in staat de overstap van de auto naar openbaar vervoer te maken. In een compacte stad kan je ook ruimte openlaten voor groen om de verbinding tussen de stad en het landschap te maken. Het is een bedreiging dat er nu in Brussel projecten worden gerealiseerd die zo'n verbinding in de toekomst kunnen blokkeren.

Bij een compacte stad moet je ook denken aan functiemenging. Daarmee kan je veel synergie op één plek genereren. Als je bijvoorbeeld ergens een crèche wilt realiseren, is het gemakkelijk als je veel mensen kunt bereiken, omdat ze in de buurt wonen of omdat ze met het vervoer er langs komen. Dat kan niet in "urban sprawl".

**R.T.:** Duurzaamheid is ook haalbaarheid. Als je mensen en functies dicht bij elkaar brengt, zijn er meer mogelijkheden voor een stad met korte afstanden. Fijnmazigheid is wat soms nog ontbreekt in Brussel. Je ziet nog steeds een paar grote monofunctionele industriegebieden of onbebouwde zones, hier liggen enorme kansen.

8. EEN SOORT INBREIDING EIGENLIJK.

**R.T.:** Ja, maar wel met het idee dat door in te breiden de natuur uit kan breiden. 'Compact' betekent bij ons meer dan het woord compact. Het betekent eigenlijk 'integraal'. Programmatische ontwikkelingen die ruimtelijk aan elkaar gekoppeld worden. De drie lagen van de visie [mobiliteit, grondgebruik en landschap en openbare ruimte] worden dus niet los van elkaar benaderd.

9. DE AFZONDERLIJKE LAGEN ZIJN INDERDAAD DUIDELIJK LEESBAAR, MAAR ALS JE ZE BOVENOP ELKAAR LEGT, LIJKT HET MOEILIJK ER EEN EENDUIDIGE VISIE UIT TE DISTILLEREN. ALSOF JULLIE MEER WERKEN MET VERSCHILLENDE COMPONENTEN EN INGREDIËNTEN.

DE OPENBARE-RUIMTESTRUCTUUR IS BIJVOORBEELD NIET HELDER GEDEFINIEERD.

**R.T.:** Dat is ook niet helemaal de bedoeling. Het zijn de intenties om een zekere kwaliteit te bereiken. 'Compact' is in zekere zin ook een kwaliteitseis. Met deze intenties kun je met de verschillende actoren rond de tafel gaan zitten en bespreken hoe je dit zou kunnen realiseren. Als je bijvoorbeeld ergens een groene verbinding wilt realiseren, bespreek je dat pas tijdens het samenwerkingsproces. Heel vaak komen daar namelijk verrassende situaties uit voort, die je niet kan voorspellen. Onze ervaring is dat je dat niet kan plannen. Je kunt tien plannen maken, maar de verrassing komt er toch altijd. Het is expliciet onze keus geweest om een raamwerk te maken, een flexibel mechaniek. Als je op die knop drukt of aan dát touw trekt, gebeuren er meerdere dingen. Je zou dus eigenlijk nooit met slechts één project bezig moeten zijn. De ontwikkeling van het programma is hier onderdeel van. We hebben geprobeerd onze kennis van Brussel hier toe te passen. De mogelijkheden zijn veel groter dan wat er tot nu toe is ontwikkeld.

10. DE THEORIE VAN DE COMPACTE STAD,

GELDT DIE VOOR ELKE EUROPESE METROPOOL OF ALLEEN VOOR BRUSSEL?

**R.T.:** Het centrale, hoofdstedelijke deel van Brussel is al zeer compact. In onze visie is het niet de bedoeling dat Brussel als een soort koek moet uitbreiden, met dezelfde dichtheid en kwaliteit van openbare ruimte. Nee, compactheid betekent juist kwaliteit van leefomgeving. Kwaliteit, omdat je door compact te bouwen een kwaliteitsvolle openbare ruimte haalbaar maakt. Openbare ruimte op een manier dat de stad aantrekkelijk wordt voor mensen die nu buiten Brussel wonen. Je zou er een hoge woonkwaliteit kunnen aanbieden, maar dan naast je werkgever. Door woningen naast de universiteiten te ontwikkelen, kun je ook de mensen met een hoge opleiding en een hoog inkomen aan de stad binden. Met kinderen.

Brussel kan een waaier aan identiteiten en centraliteiten creëren, maar zo'n machine werkt alleen maar als alles wat dicht bij elkaar zit. Als het té dicht op elkaar zit werkt het ook niet, er is lucht en ruimte nodig. Er zijn bepaalde kortere afstanden nodig, de touwtjes van het mechaniek kunnen maar een bepaalde lengte hebben.

Op regionale schaal werkt het anders, omdat daar weer een andere dynamiek geldt. Maar wat Brussel in haar tweede kroon heeft, is zo waardevol en heeft zo veel potentie dat dat voor ons prioriteit heeft. Het is dus belangrijk dat eerst te ontwikkelen vóór er overheen te springen en alleen te kijken naar de regionale context.

11. DE KERN VAN UW VISIE WORDT GEVORMD DOOR DE ELEMENTEN *GRONDGEBRUIK, LANDSCHAP EN OPENBARE RUIMTE EN MOBILITEIT*, GEBONDEN AAN VERVOERSKNOOPPUNTEN. DIT ZIJN 'MAAKBARE ELEMENTEN'. EEN ANDER VAAK TERUGKEREND ELEMENT IS *IDENTITEIT*. HOE IS IDENTITEIT RUIMTELIJK TE PLANNEN OP DEZE PLEKKEN?





Riikka Tuomisto: "Brussel moet heroverd worden"

**K.J.:** Het thema identiteit is heel simpel. Je kunt openbare ruimte, een woongebied, of een ander project ontwikkelen zonder aan identiteit te denken. Zo creëer je eigenlijk ook een identiteit, maar die is dan misschien negatief. Met het benoemen van identiteit als apart thema willen we benadrukken dat je identiteit er op verschillende niveaus bij moet betrekken. Je hebt het individuele niveau van de bewoner die in staat moet zijn om zijn leefomgeving te beïnvloeden. Bijvoorbeeld met een flexibele plattegrond van de woning, waardoor je een wooncarrière kan maken in je eigen huis, wat wil zeggen dat je er vanaf jonge leeftijd tot op latere leeftijd kan blijven wonen. Of dat je het landschap in je omgeving kunt beïnvloeden. Dan heb je identiteit op wijkniveau: als je bijvoorbeeld een woningbouwproject ontwikkelt of een vervoersknooppunt plant, zorg je dat het iets toevoegt om de identiteit van de wijk te bevorderen. In Brussel heb je een hele rijke cultuur aan identiteiten, iedere wijk is eigenlijk al een wereld op zich.

Op stedelijk niveau zijn we weer bij het concept van de complementaire centraliteiten. Op basis van een nieuwe programmering van een centraliteit kan je de identiteit van een plek vormgeven. Binnen het thema *landschap en openbare ruimte* kan het aanbod van de vele klassieke parken en pleinen in Brussel bijvoorbeeld uitgroeien tot een ontmoetingsplek voor de Europese jeugd, een 'eventplein'.

## 12. EEN SOORT BRANDING?

**R.T.:** Meer dan dat. Je gaat uit van de kwaliteit, van het karakter van de huidige plek. Dat soort locaties met allure zijn er al in Brussel, maar je moet die allure versterken. Dat kan met gebouwen maar ook met openbare ruimten. Je hebt echter ook plekken die nog bijna geen karakter hebben. Dat karakter kan gecreëerd worden door een unieke programmamix te maken, die eventueel onderdeel is van een programmalijn in de stad. Er zijn ook plekken met een negatief stigma. Daar moet je nieuw programma ontwikkelen dat een nieuwe positieve spiraal in werking zet.

Dit klinkt allemaal heel abstract, maar er zijn talloze voorbeelden. In Rotterdam bijvoorbeeld, in het deel waar ik zelf woon. Dat was een woonomgeving met een slechte reputatie, waar bijvoorbeeld geen tweeverdieners woonden. De stad is daar een project gestart: ze heeft een heel blok huurwoningen opgekocht, totaal opgeknaapt, en er koopwoningen van gemaakt. Zo wordt er een nieuwe, frisse wind de wijk ingebracht. De wijkpolitie vertelde mij: het is zó saai aan het worden hier! Het is in tien jaar een totaal andere wijk geworden. Ik denk dat de kleinschalige bottom-up-manier waarop er in Vlaanderen en Brussel wordt gebouwd goed binnen dit raamwerk past.

## 13. HOE GAAT DAT IN ZIJN WERK, HET VERWIJDEREN VAN PROGRAMMA VAN EEN BEPAALDE PLEK?

HOE WORDT BIJVOORBEELD DE LEEGTE GECREËERD VOOR HET AANLEGGEN VAN GROOTSCHALIGE GROENE VERBINDINGEN? IS DAT ECONOMISCH GEZIEN NIET HEEL MOEILIJK?

**R.T.:** Wij hebben de ervaring dat het niet altijd zo moeilijk is als dat het lijkt. Als je met een *open mind* aan de tafel gaat zitten is er door te onderhandelen veel te bereiken. Als bijvoorbeeld een projectontwikkelaar een bepaalde zone leeg laat, mag hij ergens anders meer gaan bouwen.

**K.J.:** Als je een bepaalde visie tentoonspreidt, kan iedereen daar op lange termijn op inspelen. Je kunt nu kleine dingen realiseren, maar iedereen weet waar we naartoe gaan.

**K.J.:** We hebben ook de plannen van Leopold II als uitgangspunt aangewezen. Wat ik verrassend vond, was dat projecten zoals de Anspachlaan in Parijse stijl niet werkten, maar projecten waarbij iedereen zijn huis zijn eigen gezicht kon geven, met een eigen lapje grond en architect, wél. Ineens wilden mensen toen wél in de stad wonen. Toen gold hetzelfde probleem: mensen met geld gingen op het platteland wonen. Dat is wat wij nu leren: je moet de structuur en de ingrediënten vastleggen, maar heel veel ruimte vrijlaten voor de invulling. Mensen kunnen en willen dan ook meewerken.

**R.T.:** Mensen hechten zich ook beter aan hun wijk. Als ze bijvoorbeeld vuil op straat vinden, zullen ze dit ook eerder gaan opruimen. Er is meer verantwoordelijkheid.

Er zijn twee vormen van identiteitsontwikkeling: bottom-up en top-down.

#### 14. DE VRAAG IS DUS HOE JE IDENTITEIT VAN EEN PLEK KAN CREËREN OF STIMULEREN DOOR VERSCHILLENDE PARTIJEN TE BETREKKEN.

**K.C.:** Wij zijn met dit soort onderzoek bezig onder de titel *Urban Breeding Grounds* en hebben een boek uitgegeven met de titel *Urban Catalysts*, waarbij we kijken naar de transformatie van de fysieke structuur van de wijk en de transformatie van de sociaal-culturele en economische netwerken in de wijk. Om dat te kunnen doen, bepaal je eerst de status-quo van beide situaties. Daarna doe je onderzoek naar bijvoorbeeld vijftig jaar terug om te kijken wat zich veranderd heeft. Daarmee kan je een soort *mental map* van een wijk vastleggen en er een continue en een veranderende identiteit uit distilleren. In het vervolg daarop kun je voorspellen in welke richting zich dat ontwikkeld. Op basis daarvan kun je kijken welke instrumenten in te zetten die daar druk op uitoefenen. Onze ervaring is dat je eigenlijk niet zo heel veel kan doen om dat te beïnvloeden. Met name gentrificatieprocessen waarbij investeringen worden gedaan door winstgevende transacties, zijn heel moeilijk door planning te controleren. Maar waar je op kan sturen is bijvoorbeeld kavelgrootte. Je kunt een maximale grootte vastleggen voor een kavel, waardoor de eigenaar van vijf aangrenzende kavels daar niet één, maar vijf gebouwen op moet zetten.

Binnen het gentrificatieproces kun je echter wel bepaalde identiteiten sturen en bepaalde kwaliteiten handhaven. In Rotterdam is dat anders met af en toe kleine aanzetjes tot gentrificatie die steeds weer mislukken. En dat is goed voor mensen zoals wij, waardoor je relatief goedkoop en hoogwaardig kan wonen.

Rotterdam is een totale uitzondering in Nederland, maar door die kwaliteit trekt het jong creatief talent aan en staat het bijvoorbeeld verrassend hoog op de lijst van vestigingsplaatsen voor de creatieve economie van Monocle. Vastgoed is in grote hoeveelheid aanwezig en ook nog zeer betaalbaar. Dit is in Brussel en in Antwerpen ook nog zo, maar in Amsterdam bijvoorbeeld helemaal niet.

#### 15. BRUSSEL EN HAAR OMGEVING KENNEN EEN COMPLEXE BESTUURLIJKE ORGANISATIE. HOE GAAT U HIER IN UW VISIE MEE OM?

**K.C.:** Een visie kun je natuurlijk zeer goed maken zonder dat je je überhaupt met de politiek bezighoudt. Ik denk alleen dat het belangrijk is je bewust te zijn van de bestuurseenheden. De grenzen van de gemeenten in Brussel liggen wel een beetje merkwaardig. Ik was er over verbaasd dat de burgemeester van Brussel de autoriteit heeft over slechts 110.000 mensen.



Laurens Pait : " De bereikbaarheid van de tweede kroon met het openbaar vervoer moet verbeteren. "

Maar dat soort problematische situaties kennen we in Nederland ook. Hier in Rotterdam hebben we bijvoorbeeld geprobeerd, veertig jaar lang, de stadsregio Rijnmond te formaliseren, en dat is niet gelukt. De gemeenten willen niet hun autonomie opgeven op het gebied van cruciale problemen. Dat is een probleem wat zich in veel steden voordoet. Amsterdam, Den Haag, Rotterdam en Utrecht hebben altijd gepraat over de Randstad, het Groene Hart, Schiphol, over de manier waarop de verkeersinfrastructuur wordt aangelegd, maar ook over de verdeling van stadsuitbreidingen, enzovoort. Na honderdduizend vijfen zessen gaat Amsterdam nu alleen verder en heeft het de Amsterdam Metropolitan Area gesticht, met aan de oostkant Almere en aan de westkant Haarlem en Zandvoort. Die band gaat zich nu autonoom ontwikkelen in de relatie tot het vliegveld, los van de hele Randstaddiscussie. In een land waar de transparantie en planningsinstrumenten hoog ontwikkeld zijn, bestaat er nu, na een bloeitijd, verwarring.

**K.J.:** In Frankfurt heeft de stad decennialang geprobeerd metropoolregio te stichten, wat niet werkte. Het is nu wel op gang gekomen door een gezamenlijk openbaar-vervoersbeleid, waarbij de urgentie zo hoog was dat de verschillende spelers rond de tafel zijn gaan zitten. Voor het thema landschap was ook een draagvlak te creëren. Je moet dus inspelen op de thema's waar je wel consensus kunt bereiken, om mee te beginnen.

**K.J.:** We hebben veel sessies gehad over mobiliteit aan het begin van het proces. Je ziet dat daar iets aan het borrelen is. Je ziet dat ook Vlaanderen en Wallonië daarover mee willen praten.

**R.T.:** Onze mobiliteitsstudie laat ook zien dat het urgent is de bereikbaarheid van de tweede kroon te verbeteren, maar ook dat het een voorwaarde is voor de ontwikkeling van andere plannen, gekoppeld aan



grondgebruik, landschap en openbare ruimte om programma toe te voegen en de identiteit te versterken. Verrassende mogelijkheden liggen er ook op korte termijn. Zo hebben we gezien dat op de Heizel het koppelen van tramlijnen ineens iets voor de hele stad oplevert.

16. DE OPDRACHTGEVER HEEFT GEVRAAGD OM SCENARIO'S UIT TE WERKEN WAARMEE DE RUIMTELIJKE TEGENSTELLINGEN OVERBRUGD KUNNEN WORDEN. HOE HEBT U DEZE VRAAG BENADERD?

**K.C.:** Het boek *Arrival Cities* zegt dat arme buurten juist goed zijn als arme buurten, omdat ze de immigranten voor de hele stad opvangen. De immigranten leggen binnen die buurten een loopbaan af en vertrekken daarna weer. Op het moment dat die wijken worden opgewaardeerd naar een hoger niveau hebben ze die functie niet meer. Zeventig procent van de instromers heeft een generatie later het middenklassenniveau bereikt, dat is wat er in die wijken gebeurt. Deze immigranten worden wel weer vervangen door nieuwe instromers. In die zin zijn deze arme wijken hele productieve delen van de stad. Het is verkeerd om te zeggen dat er alles fout is. Ze zijn een economische opstap en ze brengen emancipatie. Ik denk dat in een stad als Parijs daar nu bijvoorbeeld te weinig rekening mee wordt gehouden.

Eigenlijk dreigt er bijna automatisch een proces van expansie van het centrum, de verovering door yuppies en van bejaarde echtparen waarvan de kinderen het huis uit zijn en bedrijvigheid op kleine schaal. Een positief effect is dat de economie nu heel sterk flexibiliseert. We hadden twintig jaar geleden een overwegend Fordistische economie waarbij de productie in grote aantallen plaatsvond waarbij eenheidsproducten werden geproduceerd die in massaconsumptie werden afgenomen. Op dit moment bestaan ook grotere productie-eenheden uit flexibele clusters. Die atomisering van de economie, en ook het feit dat huishoudens meerverdieners worden, en dus ook meer dienstverlening nodig hebben, vraagt om een meer diverse en urbane omgeving.

De bewering dat de compacte stad een ideologie is die weer met geweld moet worden ingevoerd is eigenlijk onzin, want het is een beweging die op dit moment vanzelf vanuit de economie aan het ontstaan is en daardoor ontstaat op dit moment vanuit de economische beweging de renaissance van de stad. Als je die twee bewegingen bij elkaar neemt, dus de renaissance vanuit de economie en het ontstaan van negatieve of positieve getto's, dan is de stad weer in toenemende mate een heel sterke emancipatiemachine. Je moet er heel voorzichtig mee zijn, maar dat neemt niet weg dat je heel goed kan spelen met die regels, zoals sociale woningbouw en huurregulering.

# INHOUD

<b>VOORWOORD</b> Charles PICQUÉ	<b>5</b>
<b>INLEIDING</b>	<b>9</b>
<b>STAND VAN ZAKEN VAN HET BRUSSELS GROOTSTEDELIJK GEBIED</b> ICEDD - KUL	<b>11</b>
<b>DE HORIZONTALE METROPOOL</b> Synthese van de Studio 012 studie : Bernardo Secchi/Paola Viganò	<b>28</b>
<b>« HET TOT STAND BRENGEN VAN EEN HERNIEUWBARE STEDELIJKE RUIMTE »</b> Interview met Bernardo Secchi en Paola Viganò	<b>42</b>
<b>KLEINE METROPOOL/WERELDMETROPOOL</b> Synthese van de studie van 51N4E/bureau Bas Smets/AUC	<b>50</b>
<b>« DE COMPLEXITEIT AANPAKKEN OM DE STAD TE GENEREREN »</b> Interview de Freek Persyn en Bas Smets	<b>62</b>
<b>BRUSSEL, HEROVER DE STAD</b> Synthese van de studie van KCAP	<b>70</b>
<b>« DE STEDENBOUW WORDT BEPAALD DOOR VISIES EN NIET DOOR MASSAPLANNEN »</b> Interview met Kees Christiaanse, Kristin Jensen en Riikka Tuomisto	<b>82</b>





## **UITGEVERSVERANTWOORDELIJKHEID EN COÖRDINATIE**

Pierre Dejemepe en Benoît Périlleux,  
kabinet van Minister-President Charles Picqué

## **BIJDRAGEN**

De syntheses van de studies en de interviews werden gerealiseerd door Nathalie Cobbaut, met de medewerking van Geert te Boveldt en Sarah Lagrillière voor de synthese en het interview van KCAP.

## **BEGELEIDINGSCOMITÉ**

Nathalie Cobbaut, Pierre Dejemepe, Micha Kapetanovic, Benoît Périlleux, Frédéric Raynaud, Yves Van de Castele, Ann Geets.

## **GRAFISCH ONTWERP EN LAY-OUT**

Codefrisko / [www.codefrisko.be](http://www.codefrisko.be)

## **DRUKWERK**

Cassochrome

## **VERANTWOORDELIJKE UITGEVER**

Pierre Dejemepe,  
kabinet van de Minister-President  
Hertogsstraat 7-9 in 1000 Brussel

**ISBN 978-2-930457-80-2**

**WETTELIJK DEPOT: 2012/11.404/3**

De uitgever dankt de architecten, kunstenaars of bedrijven die kosteloos hun rechten afstonden voor dit werk.

Conform de wettelijke bepalingen heeft de uitgever naar mogelijkheid geprobeerd om de auteursrechten voor de illustraties te vergoeden. De houders van rechten die hij niet zou gevonden hebben ondanks zijn zoekwerk, worden verzocht om zich kenbaar te maken ten einde zo snel mogelijk de wetgeving terzake te kunnen naleven.

Alle rechten voorbehouden. Elke reproductie, door om het even welk procedé, van een uittreksel uit dit boek is ten strengste verboden zonder voorafgaande toestemming van de uitgever.

## **DANKBETUIGINGEN**

De uitgever dankt alle medewerkers van de drie teams die bijdroegen tot de visie voor de Brusselse metropool 2040 voor hun beschikbaarheid : Studio 011, KCAP, 51N4E.

De volledige studies van de drie teams die in dit werk aan bod komen, kunnen worden geraadpleegd op het volgende adres: <http://www.stedenbouw.irisnet.be>





