

DRIE VISIES VOOR
EEN METROPOOL

BRUSSEL — 2040



BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

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 lauwerd.

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 Palmes 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

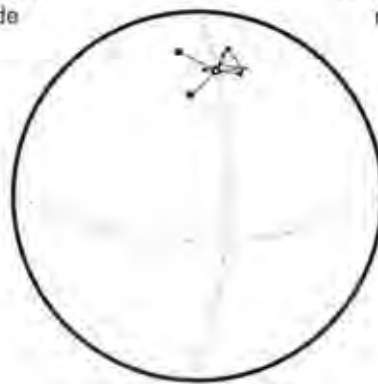
toren "Tribunal de Grande Instance" in Paris in samenwerking met OMA, 150 studentenkamers,

McDonalds-opslagplaats in Paris.

Het 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 herdefiniering van Brussel, als belangrijke metropool in de nieuwe realiteit van de Eurodelta, is Governorica met een grote G... beleid dus. In zijn meest visionaire vorm kan die governance het pad effenen naar een hoger niveau van realpolitik, 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 dagelijks de Brusselse identiteit, samen te houden. Ze zijn gebaseerd op drie instrumenten: de fische stadswaai (Urban Fabrics) en geografische bundels in een ties, vorm kuncten voor de de stad om deze teit 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-Düsseldorf-Keulen, is een economisch samenwerkingsgebied dat vandaag goed is voor 60 miljoen inwoners en een economie vertegenwoordigt van 1.500 miljard euro (4^{de} 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, avant-gardistische 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 herstructureringsplan 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 stadswaai 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^{de} eeuw: de internationale ambities van Leopold II stonden destijds lijnrecht tegenover de visie van Charles Buis, 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^{ste} 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 gesteund 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 ontplooiën. 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

Er 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 metropool, kan men tot slot ook de ruimtelijke en milieubelangen beter coördineren.

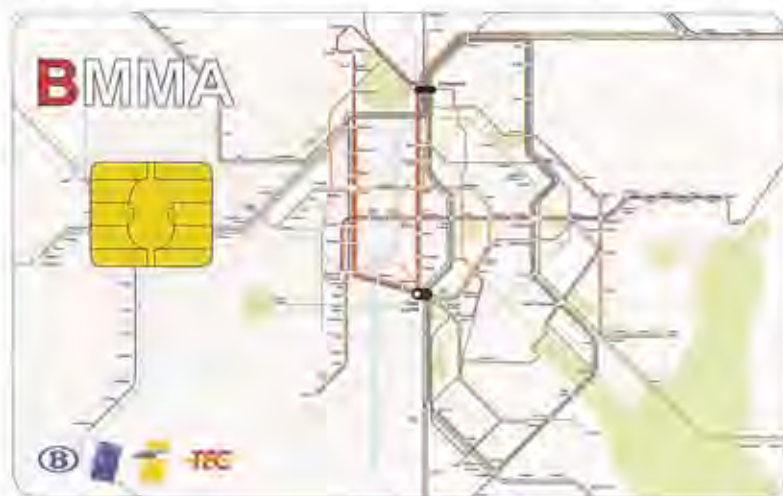
EERSTE INSTRUMENT : ENHANCED URBAN MOVEMENT OF DE NOODZAAK OM DE MOBILITEITSBEHOEFTE VAN DE TOEKOMST TE SCHETSEN OP MEERDERE SCHALEN

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 opgewaardeerd moet worden.

VAN VERVOER NAAR MOBILITEIT

De mobiliteitskwestie 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

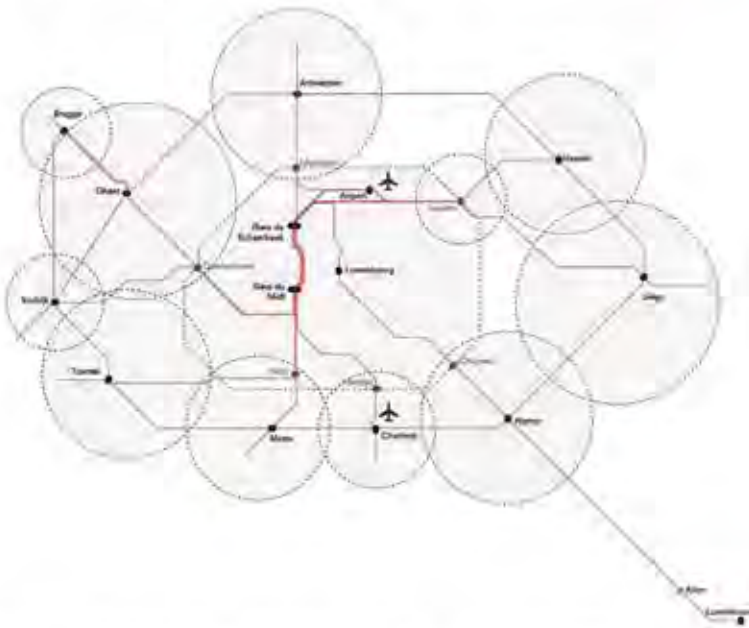
Een ander probleem dat inherent is aan de specifieke Brusselse situatie, is de complexiteit van het openbaar vervoer en het gebrek aan coherentie en integratie tussen de verschillende operatoren. De verschillende mogelijkheden inzake mobiliteit worden helemaal niet meegedeeld aan de reizigers, die vaak 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 stramien (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 het Gewest, via de spoorlijnen van de NMBS en deels ook de infrastructuur 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 vervolledigen 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 stadsweefsels.

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 onsamenvangende 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, Basiliekpark,...), pleinen (Flagey, Ambiorixsquare,...), lanen en straten (Nieuwstraat, Elsenesteenweg,...), 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 ontwikkelen.

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). Een 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^{de} eeuw.

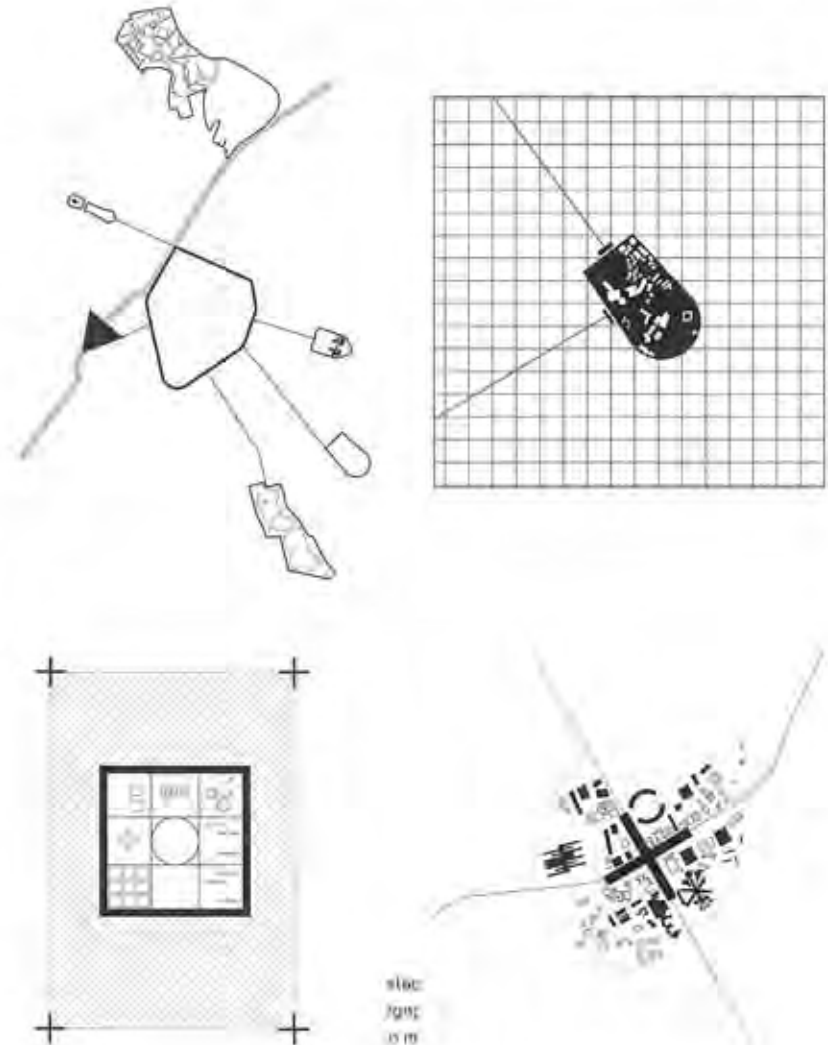
WELKE RUIMTELIJKE AANPAK ?

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 aan vormen die compactheid en inbreiding uitstralen, en zich tegelijkertijd weten te integreren in de ruimere territoriale schalen.

DRIE UITVOERINGSSTRATEGIEËN

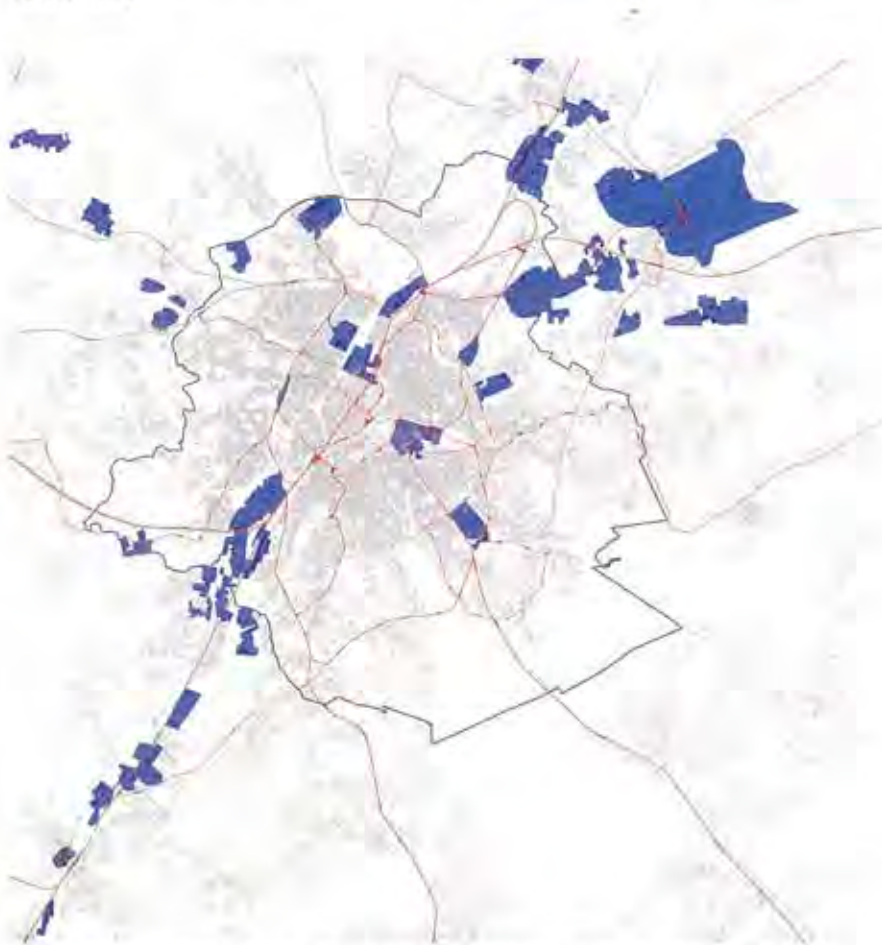
Er zijn verscheidene interventiewijzen die het instrument van de Iconographic Urban Fabrics kunnen ondersteunen.

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...).



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.

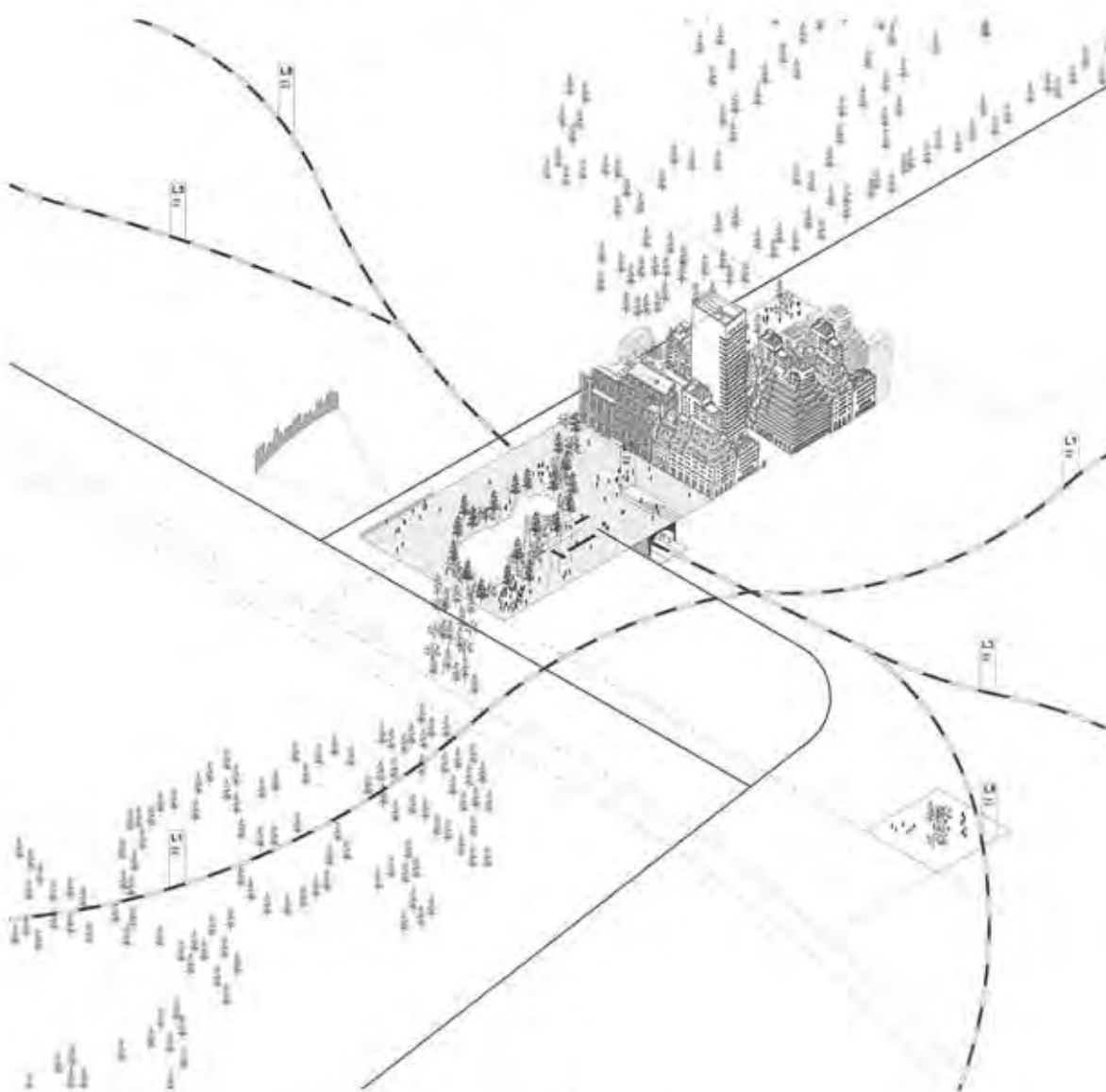
DERDE INSTRUMENT : DE GROOTSTEDELIJKE GEOGRAFISCHE ELEMENTEN OF HET BEDENKEN VAN EEN NIEUWE PLAATS VOOR DE GEOGRAFIE IN DE TOTSTANDKOMING VAN DE BRUSSELSE METROPOOL

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 trechtermondningen, 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, linker- 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-

vatten. Acht stroomgebieden, goed voor acht landschapsprojecten die fasegewijs 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 opgewaardeerd, 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 landschapselementen, 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.



De Molenbeekvallei (stroomgebied) ligt in het Noorden van Brussel en strekt zich uit van de Haizel 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).



Het hydrografisch netwerk van Brussel wordt gekenmerkt door de valleien rond de zijrivieren van de Zenne (Maalbeek, Woluwe, Molenbeek,...), maar de hoofdrijver (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 landschap-sentiteit 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 verbidings- 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 gegenereerd 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 infrastructuur, die op hun beurt de driehoek verbinden met het Zuidstation, het parkensysteem 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 loop 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 werkmethode 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 studiebureaus (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 onsamenvattend 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 – uitwaaiing 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 infrastructuur. 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 infrastructuur 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 infrastructuur 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 plekjes 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 gefrequenteerd, 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 alsmaar 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 Kaapverdische 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 structurerende realiteit op de schaal van het grondgebied.