



Brussels Studies

La revue scientifique électronique pour les recherches sur Bruxelles / Het elektronisch wetenschappelijk tijdschrift voor onderzoek over Brussel / The e-journal for academic research on Brussels
Notes de synthèse | 2017

Van “grote voetgangerszone” tot stadsproject: troeven en uitdagingen voor het Brusselse stadscentrum

Synthesenota BSI

Du « grand piétonnier » au projet urbain : atouts et défis pour le centre-ville de Bruxelles

From pedestrian area to urban project: assets and challenges for the centre of Brussels

Michel Hubert, Eric Corijn, Julie Neuwels, Margaux Hardy, Sofie Vermeulen et Joost Vaesen

Traducteur : Annelies Verbiest



Éditeur
Université Saint-Louis Bruxelles

Édition électronique

URL : <http://brussels.revues.org/1557>

DOI : [10.4000/brussels.1557](https://doi.org/10.4000/brussels.1557)

ISSN : 2031-0293

Référence électronique

Michel Hubert, Eric Corijn, Julie Neuwels, Margaux Hardy, Sofie Vermeulen et Joost Vaesen, « Van “grote voetgangerszone” tot stadsproject: troeven en uitdagingen voor het Brusselse stadscentrum », *Brussels Studies* [Online], Synthesenota's, nr 115, Online op 11 septembre 2017, geraadpleegd op 13 septembre 2017. URL : <http://brussels.revues.org/1557> ; DOI : [10.4000/brussels.1557](https://doi.org/10.4000/brussels.1557)

Ce document a été généré automatiquement le 13 septembre 2017.



Licence CC BY

Van “grote voetgangerszone” tot stadsproject: troeven en uitdagingen voor het Brusselse stadscentrum

Synthesenota BSI

Du « grand piétonnier » au projet urbain : atouts et défis pour le centre-ville de Bruxelles

From pedestrian area to urban project: assets and challenges for the centre of Brussels

Michel Hubert, Eric Corijn, Julie Neuwels, Margaux Hardy, Sofie Vermeulen et Joost Vaesen

Traduction : Annelies Verbiest

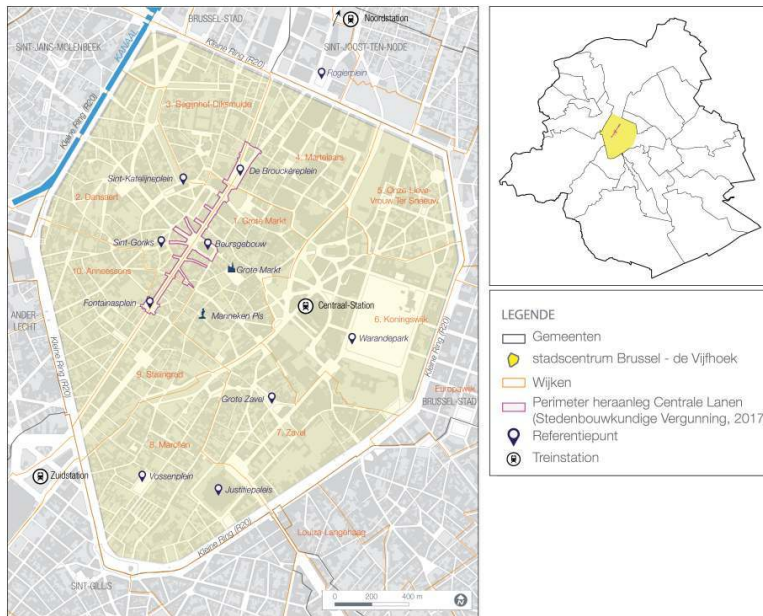
NOTE DE L'AUTEUR

Deze synthesenota is deels gebaseerd op het onderzoek dat gepubliceerd werd in het eerste Portfolio van het BSI - Brussels Centre Observatory (BSI-BCO), waarvan we de auteurs oprecht willen bedanken: Mathieu Berger, Kobe Boussauw, Céline Brandeleer, Jean-Michel Decroly, Bas de Geus, Jean-Philippe De Visscher, Thomas Ermans, Jean-Louis Genard, Virginie Jourdain, Imre Keseru, Bram Kin, Kevin Lebrun, Christophe Loir, Cathy Macharis, Mathieu Strale, Pierre Vanderstraeten, Linus Vanhellemont, Sara Verlinde, Benjamin Wayens en Nils Wuytens. Deze synthesenota, waarvoor de auteurs alleen verantwoordelijk zijn, is tot stand gekomen met de steun van de Stad Brussel en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Inleiding

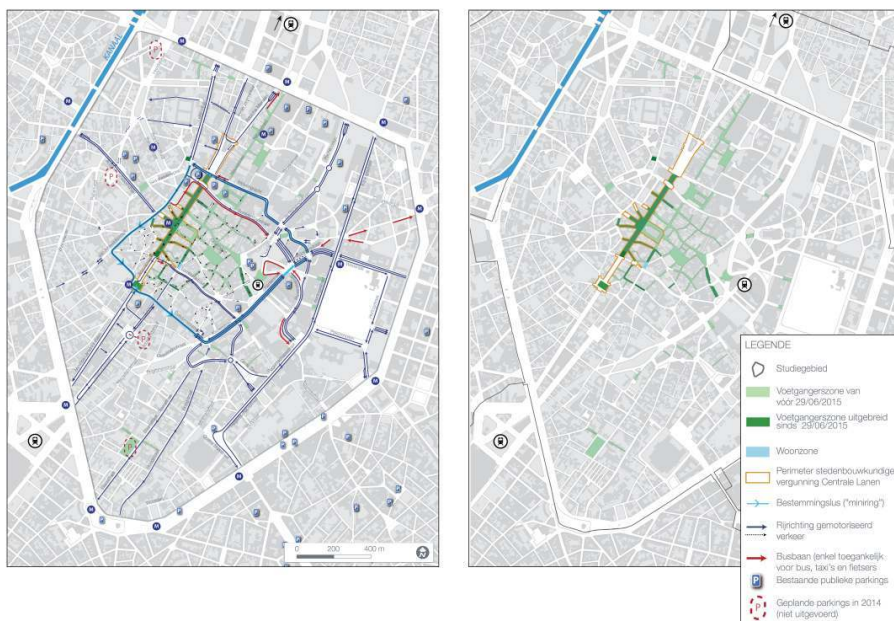
- 1 Sinds 29 juni 2015 zijn de Centrale Lanen van het De Brouckèreplein tot het Fontainasplein autovrij. Dit voetgangersproject, dat sinds het einde van de jaren 1990 bestudeerd en in 2012 aangekondigd werd, is ongetwijfeld het grootste stadsproject van de voorbije tien jaar in het Brusselse stadscentrum. De Brusselse voetgangerszone is meer dan gewoon maar een herinrichting van de openbare ruimte: ze is verweven met meerdere aspecten en ruimtelijke schalen van de structurering van de stad. Bovendien biedt ze belangrijke troeven voor het stadscentrum, maar ook voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (BHG) en de Brusselse metropool. Uit de ervaringen van andere Belgische en buitenlandse steden blijkt namelijk dat voetgangerszones de stedelijke ruimte fundamenteel en in positieve zin kunnen transformeren, door hun impact op sociale, ecologische, economische en culturele aspecten van die stedelijke ruimte. Tegelijkertijd is het niet zo eenvoudig om van zo'n voetgangersproject een succes te maken [Gehl, 2011; Ferial, 2013; Boussauw, 2016].
- 2 Deze synthesenota is gebaseerd op het eerste *Portfolio* van wetenschappelijke bijdragen in het kader van het *BSI - Brussels Centre Observatory*¹ (BSI-BCO) -m.a.w. op de beschikbare kennis op het moment van schrijven-, maar ook op de verschillende reacties die het teweegbracht. Vele vragen blijven uiteraard nog onbeantwoord. Het toekomstige werk van het Observatorium zal dus nog tal van aspecten moeten behandelen.
- 3 Eerst en vooral schetsen we kort het algemene kader van de uitbouw van een voetgangerszone: de internationale tendensen, de verwachtingen en uitdagingen van het Brusselse project en de belangrijkste feitelijke gegevens. Vervolgens formuleren we op basis van de wetenschappelijke literatuur over andere steden en de contextuele analyse van het Brusselse stadscentrum vier hoofduitdagingen en debatten waarmee het project geconfronteerd wordt. Dit vullen we aan met enkele beleidsaanbevelingen: (1) de ambities van de inrichting van de openbare ruimte verduidelijken en waarmaken door ook op het immateriële in te zetten, (2) de relatie van het project tot de andere bestaande dynamieken op gewestelijk en grootstedelijk niveau versterken, (3) de krachten bundelen voor het stadsproject en (4) de paradigmaverschuiving concretiseren.

Figuur 1. "Voetgangerszone", Centrale Lanen, stadscentrum Brussel



Data: Stad Brussel, 2017; SumProject & B-Group-Greisch, 2015. UrbIS Release 2016Q2. CC-BY 2.0. CIRB-CIBG-BRIC. Update: Sofie Vermeulen.

Figuur 2. Circulatieplan (links) en voetgangerszones (rechts), stadscentrum Brussel – juni 2016



Merk op dat de het circulatieplan op verschillende manieren in werking treedt (meer bepaald in de Van Arteveldestraat en Zuidstraat) maar deze zijn (nog) niet geformaliseerd in politieordonnanties.

Data: Stad Brussel, 2014 en 2017; SumProject & B-Group-Greisch, 2015. UrbIS Release 2016Q2. CC-BY 2.0. CIRB-CIBG-BRIC. Update: Sofie Vermeulen.

Figuur 3. Aanblik van de lanen vóór het autovrij maken (2013), na het autovrij maken (2016) en na de heraanlegwerken



Bronnen: Respectievelijk van links naar rechts: 罗布泊 (auteur); BSI-BCO, 2017; SumProject 2015

1. Kader

1.1. De aanleg van een voetgangerszone: een instrument voor stadsontwikkeling

1.1.1. Van stedenbouwkundig project tot stadsproject

- 4 In heel wat Europese steden startte vanaf het einde van de achttiende eeuw een lang proces van de geleidelijke omvorming van straten tot plekken die bijna uitsluitend bestemd zijn voor verkeer (ten koste van de verblijfsfuncties) en de geleidelijke inpalming ervan die door de auto. Dit ging ten koste van verblijfsfuncties en andere vervoersmodi [Loir, 2016]. De eerste voetgangerszones zijn in zekere zin het resultaat van deze specialisering van de openbare ruimte: denk aan de eerste voorbeelden aangelegd in Duitsland (Kettwiger Straße in Essen) en de Verenigde Staten (Burdick Street in Kalamazoo) in 1959. Deze zones werden voorgesteld als een aanvulling op een stedelijke basisconfiguratie die destijds overheerst werd door de auto en andere snelle vervoersmiddelen. Het concept van het autovrij maken² van bepaalde centrumstraten vond ingang sinds het achtste *Congrès International d'Architecture Moderne* (CIAM) in 1951, en werd onderwerp van uitwisselingen, publicaties en studiereizen. Toch raakte het concept pas echt verspreid in de jaren 1970 [Brandeleer *et al.*, 2016a]. Deze "eerstegeneratie" voetgangerszones volgden een functionalistische logica en bestonden uit een strikte scheiding van vervoersmodi, zonder dat het autogebruik in stedet in vraag werd gesteld werd. Meestal werden ze aangelegd in straten met heel wat commerciële en/of toeristisch potentiële. De verkeerscongestie die ontstond in stadscentra in de naoorlogse periode werd echter niet tegengehouden door deze voetgangerszone, door een beleid dat vooral inzet op het gebruik van de personenwagen. De projecten die destijds in de Verenigde Staten ontstonden, worden vooral genoemd omdat ze in dat opzicht tekortschoten [Ferial, 2013].
- 5 Sinds het begin van de jaren 2000 nemen voetgangerszones opnieuw een belangrijke plaats in de Europese debatten en projecten rond stadsvernieuwing in. Vele van die voetgangerszones van de tweede generatie sluiten niet langer aan op een scheidingslogica, maar volgen wel een logica van onderlinge afstemming en het samengaan van verschillende vervoersmodi [Ferial, 2013]. Het is daarom nodig om voetgangersruimte en openbaar vervoer en/of beperkt autoverkeer te verenigen volgens het referentiekader van de gedeelde ruimte [Brandeleer *et al.*, 2016a; Janssens en Vanderstraeten, 2016]. Het idee van een openbare ruimte die volledig gedeeld wordt

onder de verschillende vervoersmodi en functies – een logica die tot op zekere hoogte de boventoon voerde tot het begin van de twintigste eeuw [Jourdain en Loir, 2016; Loir, 2016] – komt op die manier weer op de voorgrond. Bovendien wordt het delen van de openbare ruimte doorgaans gereguleerd door de wegcode en verkeersborden, en niet zozeer door de inrichting van de openbare ruimte als dusdanig.

Tabel 1. Vergelijking van de voetgangerszone, het woonerf en het erf volgens de Belgische wegcode

	Voetgangerszone	Woonerf	Erf
Functie	hoofdzakelijk handel/ toerisme	wonen	wonen, ambacht, handel, toerisme, onderwijs en recreatieve activiteiten
Verhoudingen tussen gebruikers	voetganger is altijd prioritair	voetganger is prioritair maar mix van vervoerswijzen en gebruiksgewoonten (voetganger mag het verkeer niet hinderen als dat niet nodig is)	
Toegang voor auto's en autoverkeer			
Toegang	in principe verboden, behoudens bepaalde uitzonderingen	toegestaan	
Snelheid	stapvoets voor de uitzonderingen	20 km/u, snelheid beperkt door snelheidsbeperkende voorzieningen (in het geval van woonerven) en een niet-lineaire inrichting en door de grensbepaling bij het binnenkomen en verlaten van het (woon)erf (overstekend voetpad, ...)	
Parkeren	verboden, stilstaan toegestaan voor de uitzonderingen	verboden behalve in de afgebakende zones, stilstaan toegestaan	
Leveringen	indien toegestaan: op bepaalde tijdstippen	toegestaan op de duidelijk aangegeven leveringsplaatsen die zodanig ingericht zijn dat de impact op de veiligheid en het voetgangersverkeer zo klein mogelijk is	
Fietsers	verboden, in geval van uitzondering: verplicht afstappen bij een te grote voetgangersdichtheid	toegestaan	

Openbaar vervoer	toegestaan	verboden	toegestaan
Specifieke inrichtingen volgens de wegcode	geen verplichte specifieke inrichting, behalve de borden bij het binnenkomen en verlaten van de voetgangerszone	specifieke inrichtingen om de coëxistentie van de verplaatsingswijzen te garanderen (stadsmeubilair, beplantingen en dergelijke zijn zodanig geplaatst dat ze de snelheid van de voertuigen beperken en hun traject bepalen), gelijkvloerse inrichting, afschaffing van voetpaden, grensbepaling bij het binnenkomen en verlaten van het (woon)erf (bv. borden + niveauverschil) en afbakening van de parkeerruimten	

Bron: Brandeleer *et al.*, 2016a, p.166

- 6 Deze verschuiving van een scheidingslogica naar een logica van onderlinge afstemming houdt in dat we een voetgangersproject niet zozeer moeten beschouwen als een stedenbouwkundig project maar wel als een stadsproject aangezien het "de mogelijkheid biedt om infrastructuur op schaal van de hele stad te overwegen, en niet om ze te beperken tot afzonderlijke wijken" [Ferial, 2013: 5]. De herorganisatie van het delen van de openbare ruimte onder de vervoersmodi en functies is er dus niet langer alleen op gericht om de werking van de stad te organiseren, maar ook om de leefbaarheid, de sociale samenhang, de dynamiek, het toerisme en dergelijke te versterken in overeenstemming met de territorialisering van het sociaal-economische beleid en, meer recent, met het milieubeleid [Pinson, 2004, 2009; Dessouroux *et al.*, 2009; Genard en Neuwels, 2016].

1.1.2. Mogelijke positieve bijdragen van een voetgangerszone

- 7 Vandaag de dag is de aanleg van een voetgangerszone een volwaardig instrument voor stadsontwikkeling, waarvan de mogelijke bijdragen aangetoond werden in de internationale wetenschappelijke literatuur [Gehl, 2011; Boussauw, 2016; Keseru *et al.*, 2016]. In de bestudeerde steden heeft de aanleg van een voetgangerszone:
- Een reeks positieve effecten op de mobiliteitskeuzes gesorteerd door het gebruik van actieve vervoersmodi (fietsen, stappen,...), de aanpassing van de toeleveringssystemen in het voordeel van alternatieve systemen en een betere de bediening door het openbaar vervoer;
 - Een positieve impact gehad op de bereikbaarheid van de stad door de autodruk te verminderen en de performantie van het openbaar vervoer in de voetgangerszone te verbeteren;
 - Geleid tot een betere verdeling onder de vervoersmodi en het vrijkomen van ruimten die vroeger voorbehouden waren voor de auto, waardoor de alsmaar dichter bewoonde steden leefbaarder worden;
 - De levenskwaliteit en de gezondheid van inwoners en werknemers verbeterd door de uitstoot van luchtvervuilende stoffen en de geluidshinder van het wegverkeer te verminderen;
 - Bijgedragen aan de strijd tegen de klimaatopwarming door de CO₂-uitstoot van het autoverkeer te verlagen;

- Een gunstige invloed gehad op de handelsactiviteiten (na een eventuele periode van krimp) en op de creatie van werkgelegenheid doordat het aantal bezoekers steeg en meer omzet gedraaid werd;
 - Op het ontstaan van meer plaatsen voor sociaal-culturele activiteiten, kwaliteitsvolle interacties en sociale samenhang;
 - Geleid tot de aanleg van groene ruimten en bijgedragen tot de stedelijke biodiversiteit en de verbetering van het plaatselijke microklimaat;
 - Kansen geboden om het architecturale erfgoed te herwaarderen.
- 8 Zoals we in het tweede deel van deze synthesesnota benadrukken, toont de wetenschappelijke literatuur ook aan dat het niet vanzelfsprekend is om van een voetgangersproject een succes te maken. Het succes van dergelijke projecten wordt bedreigd door de versnippering van de betrokken institutionele niveaus (tussen de niveaus onderling en op elk niveau zelf), de machtsverhoudingen die de voltooiing van het project in de weg staan, tekortkomingen in de aangewende beleidsinstrumenten (strategische plannen, economische incentives, participatieprocessen, ...) en onduidelijke doelstellingen.

1.2. Het autovrij maken van de Brusselse Centrale Lanen

1.2.1. Van gedeelde ruimte tot stadssnelweg

- 9 In het kader van de uitbreiding van de comfortzone rondom de Grote Markt, tussen het De Brouckèreplein en het Fontainasplein, stelt de Stad Brussel de Brusselse voetgangerszone uitdrukkelijk voor als een instrument voor stadsontwikkeling. Meer specifiek wordt het project voorgesteld als de uitdrukking en formalisering van een paradigmabreuk met het naoorlogse stadsbeleid: het is een middel om de impuls te geven "die nodig is voor een economische maar ook culturele en sociale heropleving"³ van het Brusselse stadscentrum, dat in de loop der jaren "een grijze ruimte" geworden was "die steeds meer verkeer aantrok" en waar het stadsbeeld bepaald werd door auto's. Het doel is om het stadscentrum "gezelliger en groener" te maken, "met schone lucht, voor een betere gezondheid en meer welzijn voor iedereen" en "om de openbare ruimte terug te geven aan de burgers (buurtbewoners, werkende mensen, toeristen en handelaars) zodat zij kunnen genieten van een gezondere stad en schonere lucht!"⁴
- 10 Het Brusselse stadscentrum staat voor enkele grote uitdagingen. Sinds de helft van de jaren 1950 werd het, in het bijzonder door de overheid, in de eerste plaats beschouwd als een administratieve ruimte en een plek consumptie in het voordeel van de inwoners van de randgemeenten, en als "een van de belangrijkste kruispunten van het Westen" [Ministerie van Openbare Werken en van Wederopbouw, 1957: 8]. Het Brusselse grondgebied onderging toen een metamorfose door de aanzienlijke ontwikkeling van het wegennet gedurende drie decennia vanaf de Wereldtentoonstelling van 1958 [Demey, 1992; Hubert, 2008; Ryckewaert, 2011].
- 11 De Centrale Lanen zijn aangelegd in de negentiende eeuw, meteen na de overwelving van de Zenne, en werden toen aangesloten op het wegennet door de omvorming van de Kleine Ring tot een grote verkeersader (vanaf 1955). Dit gebeurde samen met de bouw van de premetro, die in 1976 in gebruik genomen werd. Hoewel de lanen in de ontwerpfasen uitgedacht zijn als wat we vandaag een "erf" [Jourdain en Loir, 2016] zouden noemen, werd de ruimte voor voetgangers met de jaren sterk ingekrompen en uiteindelijk beperkt

tot de voetpaden, die bovendien vol met plantenbakken, caféterrassen en toegangswegen tot ondergrondse metrostations stonden. De Centrale Lanen bleken veel minder functioneel dan gepland en kenmerkten zich al gauw door verkeersopstoppingen: ze vormden een stadssnelweg in het Brusselse stadscentrum (ook Vijfhoek genoemd). Tegelijkertijd verarmden de omliggende volkswijken en raakten zij in verval als gevolg van desindustrialisering in de hele Kanaalzone (vooral het centrale deel), stadsvlucht, een gebrek aan overheidsbelangstelling en vastgoedspeculatie die de verkrotting bevorderden met het oog op afbraak- en heropbouwprojecten [Aron, 1978; Grosjean, 2010; Ryckewaert, 2011]. Door de verkeerscongestie, de daarmee gepaard gaande geluidsoverlast en luchtvervuiling en de groeiende diensteneconomie kwam de verloederding van de leefomgeving in een vicieuze cirkel terecht: doordat het stadscentrum verkommerde, werd het minder aantrekkelijk om er te wonen en daalden de inkomsten van gemeenten, wat het op zijn beurt moeilijker maakte om stadsvernieuwingsprojecten uit te voeren [Zimmer, 2002].

1.2.2. Herontwikkeling van het stadscentrum

- 12 Vanaf de jaren 1980 begon de politieke wereld zich zorgen te maken om de industriële en residentiële teloorgang van het Brusselse centrum [Hubert, 1982]. Stilaan kregen de centrumwijken weer aandacht van de overheid, onder meer door de *wijkcontracten* die vanaf 1993 inzetten op stadsvernieuwing en sociale samenhang [Noël, 2009]. De Stad Brussel richtte in 1995 tevens een Afvaardiging voor de Ontwikkeling van de Vijfhoek (AOV) op, die met behulp van diverse instrumenten ter bestrijding van (vooral industriële) leegstand al snel resultaten boekte⁵. Daarop kende de Vijfhoek vanaf 1999-2000 een gestage bevolkingsgroei (circa 2,2 % per jaar tussen 2000 en 2011) in een tempo dat bijna twee keer hoger lag dan dat van het hele Gewest (circa 1,1 % per jaar in dezelfde periode). Vandaag is het Brusselse stadscentrum een dichtbevolkte ruimte, vooral in het westelijke deel met een sterke oververtegenwoordiging van 20- tot 34-jarigen [Decroly en Wayens, 2016]. Met meer dan 50 000 inwoners⁶ is de Vijfhoek goed voor net geen 5 % van de bevolking in het BHG, terwijl het gebied 2,5 % van de oppervlakte inneemt.
- 13 Op sociaal-economisch vlak verloopt de bevolkingsstijging heterogeen. In de zuidelijke en zuidwestelijke delen van de Vijfhoek wonen hoofdzakelijk kansarme bevolkingsgroepen, terwijl de andere bewoonde delen (noordwesten en oosten) een gentrificatie kennen: zij trekken jongvolwassenen uit veeleer gegoede milieus aan, althans op het vlak van cultureel kapitaal [Van Criekingen, 2006, 2013; Bernard, 2008]. Deze heterogeniteit valt ook op in de kwaliteit van de woningen waarin geïnvesteerd wordt. De stijging van de vastgoedprijzen en de toename van de woonvraag werken, volgens een van de logica's, "een toenemende overbezetting van het huidige woonpark, dat vaak al van ontoereikende kwaliteit is" [Dessouroux *et al.*, 2016: 18], in de hand.
- 14 Tot slot kenmerkt het Brusselse stadscentrum zich door een hoge economische en sociaal-culturele activiteit [Decroly en Wayens, 2016]. Het is een belangrijke tewerkstellingspool voor jobs in de administratieve, financiële, toeristische, culturele, gezondheids- en onderwijssectoren. In de commerciële sector gaat het vooral om jobs in horeca- en kledingzaken maar ook specifieke handelszaken met een grote aantrekkingskracht eisen er hun plaatsje op. Het stadscentrum wordt gekenmerkt door zijn gevarieerde en relatief gespecialiseerde handelsaanbod. Dit trekt uiteenlopende klantenprofielen aan en biedt heel wat verschillende consumptiepatronen. Het

stadscentrum is ook de belangrijkste toeristische trekpleister en culturele pool van het Gewest, met het Ilot Sacré, de Centrale Lanen en de Kunstberg.

Tabel 2. De "Brusselse voetgangerszone" omvat tien wijken in het historische stadscentrum dat doorkruist wordt door de Centrale Lanen, zijnde de Anspachlaan, A. Maxlaan en E. Jacqmainlaan

Wijk	Oppervlakte (km ²)	Totaal aantal inwoners (2014)	Bev-Dichtheid (inw/km ²) (2014)	Totaal aantal private huishoudens (2014)
1. Grote Markt*	0,38	3 126	8 206,66	2 132
2. Dansaert	0,52	8 699	16 622,40	4 600
3. Begijnhof-Diksmuide	0,37	6 475	17 271,27	3 642
4. Martelaars	0,38	2 097	5 519,58	1 262
5. Onze Lieve Vrouw ter Sneeuw - Notre Dame aux Neiges	0,30	2 191	7 358,03	1 374
6. Koningswijk - Quartier Royal	0,69	323	467,51	166
7. Zavel - Sablon	0,46	2 709	5 904,28	1 723
8. Marollen - Marolles	0,64	12 194	1 9095,19	6 342
9. Stalingrad	0,24	3 277	13 759,08	1 923
10. Anneessens	0,43	10 307	24 016,12	4 500
Vijfhoek	4,41	51 398	11 648,35**	27 664

Deze 10 wijken liggen in "de Vijfhoek".

* Wijken in vet liggen (deels) in de perimeter van de heraanleg van de Centrale Lanen zoals in de vergunningsaanvraag van Beliris en het ontwerp gemaakt SumProject.

** Gemiddelde

Bron: Vanhellemont met Vermeulen, 2016, p. 46. Volgens: BISA, Wijkmonitoring, 2016

Tabel 3. Aantal werknemers geregistreerd door de sociale zekerheidsinstellingen (naar plaats van tewerkstelling), op de arbeidsplaats, in 2011, per activiteitensector

Activiteitensector	Noord-Zuidas		Vijfhoek		Gemeente Brussel-Stad		Brussels Hoofdstedelijk Gewest	
	aantal	ga* (%)	aantal	ga* (%)	aantal	ga* (%)	aantal	ga* (%)

K	Financiële en verzekeringsactiviteiten	13 490	21,1	19 849	31,1	31.293	49,0	63 841	100,0
O	Overheidsbestuur	13 054	10,6	37 205	30,1	55.571	45,0	123 617	100,0
G	Handel; reparatie van auto's en tweewielige motorvoertuigen	4 689	6,2	7 516	9,9	20.929	27,5	76 208	100,0
I	Horeca	4 348	14,3	6 542	21,5	11.652	38,3	30 392	100,0
N	Activiteiten van administratieve en ondersteunende diensten	4 211	7,6	7 436	13,4	21.602	38,8	55 616	100,0
P	Onderwijs	2 467	5,0	5 420	11,1	11.024	22,5	48 971	100,0
Q	Volksgezondheid en sociale actie	2 166	3,6	7 599	12,6	14.270	23,6	60 490	100,0
STU	Andere	1 984	6,8	4 911	16,9	11.988	41,2	29 101	100,0
M	Gespecialiseerde, wetenschappelijke en technische activiteiten	1 427	2,9	4 981	10,0	16.544	33,2	49 759	100,0
R	Kunst, vertoningen en recreatieve activiteiten	1 295	14,4	2 606	29,0	3.832	42,6	9 000	100,0
H	Transport en opslag	953	3,0	2 091	6,5	9.359	29,3	31 940	100,0
ABCDEF	Landbouw en industrie	691	1,3	4 348	8,3	12.448	23,8	52 194	100,0
J	Informatie en communicatie	385	1,0	3 107	8,4	8.873	24,0	36 995	100,0
L	Vastgoedactiviteiten	153	2,2	436	6,1	1.684	23,7	7 102	100,0
Totaal		51 313	7,6	114 047	16,9	231 069	34,2	675 226	100,0

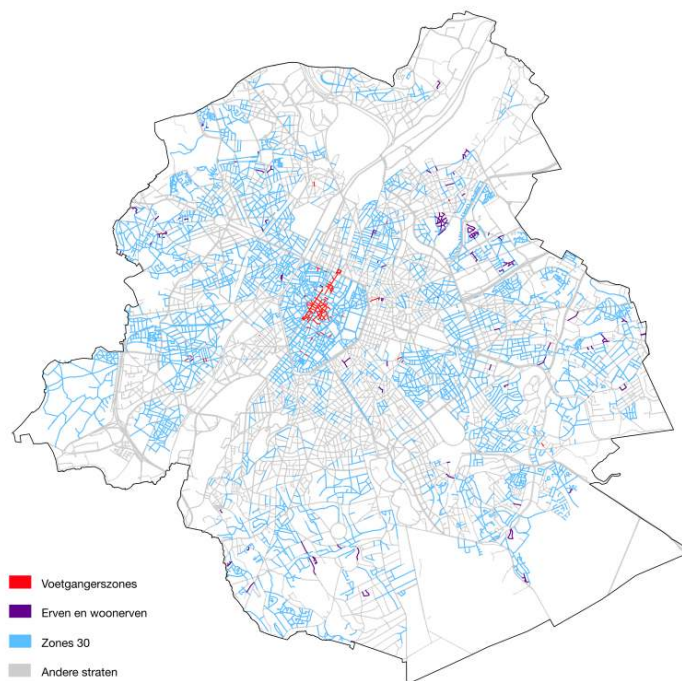
**DE GEGEVENS NAAR PLAATS VAN TEWERKSTELLING OMVATTEN SLECHTS IN ZEER BEPERKTE MATE DE WERKNEMERS VAN INTERNATIONALE INSTELLINGEN. DE NIET-GELOKALISEERDE BETREKKINGEN IN DE STATISTISCHE SECTOR ZIJN GEREgistREERD OP GEMEENTELIJK NIVEAU. HET ZELFSTANDIGE ONDERNEMERSCHAP IS ONDERGEBRACHT OP DE HOOFDZETEL. DE NOORD-ZUIDAS WORDT GEVORMD DOOR DE STATISTISCHE SECTOREN GRENZEND AAN DE LANEN, VAN ROGIER TOT HET ZUIDSTATION, SAMEN TE TELLEN: A001, A002, A01-, A02-, A03-, A20-, A21-, A32-, A34-, A35- EN A83-
* GA: GEWESTELIJK AANDEEL**

BRON: DECROLY EN WAYENS, 2016, P. 34. GEGEVENS: BEREKENINGEN IRIB/IGEAT VOLGENS STATISTICS BELGIUM, CENSUS 2011

1.2.3. Een hoge autodruk met vele gevolgen

- 15 Het wegtransport vormt de grootste bron van luchtvervuiling in Europese steden, en dat heeft uiteraard ook gezondheidsgevolgen [Kesuru *et al.*, 2016]. Volgens Leefmilieu Brussel [2016] vertegenwoordigde deze sector in 2012 de grootste uitstoot van de drie vaakst voorkomende luchtvervuilende stoffen in het BHG: stikstofoxiden (NO_x – 67 %), koolstofmonoxide (CO – 49 %) en fijn stof (PM₁₀ – 48 %). Het wegtransport is tevens verantwoordelijk voor 16 % van de uitstoot van lood en niet-methaan vluchtige organische stoffen (NMVOS) en staat op de tweede plaats wat de directe uitstoot van broeikasgassen betreft (26 % in 2013). De geluidsoverlast van het autoverkeer is eveneens nadelig voor de gezondheid door het verhoogde risico op ischemische cardiopathie, hoge bloeddruk, tinnitus en gehoorhinder [Kesuru *et al.*, 2016].
- 16 Momenteel wordt het delen van de ruimte onder verschillende vervoersmodi grotendeels gereguleerd door gerichte interventies die de toegang en snelheid van auto's beperken. Heel zelden gebeurt dit door een volledige afsluiting voor het wegverkeer, zoals het invoeren van zones 30 km/h, verkeersdrempels, bredere voetpaden, antiparkeerpaaltjes, eigen beddingen voor het openbaar vervoer,... [Moritz, 2011; Brandeleer *et al.*, 2016b]. Bijgevolg is het aandeel van de voetgangerszones, woonerven en erven in de hoofdstad relatief klein in vergelijking met andere Europese voorbeelden die ontstonden sinds het begin van de jaren 2000 [Brandeleer *et al.*, 2016a].

Figuur 4. Voetgangerszones, woonerven en zones 30 in het BHG



Bron: Brandeleer *et al.*, 2016a, p. 167 (Update). Auteur: Thomas Ermans. Data: Brussel Mobiliteit, MobiGIS v2.0, Augustus 2017

- 17 We vaststellen dat de verplaatsingsgewoonten in het BHG snel evolueren in de richting van een grotere multimodaliteit (combinatie van het gebruik van de wagen, het openbaar

vervoer, stappen, fietsen, enz. binnen eenzelfde verplaatsing of naargelang de verplaatsing) en een verminderd autogebruik⁷. Toch compenseert dit nauwelijks de toename van het totale aantal verplaatsingen veroorzaakt door de sterke bevolkingsgroei en een onveranderd hoog autogebruik voor verplaatsingen naar en uit het BHG⁸ [Hubert *et al.*, 2013]. De concentratie van het gemotoriseerde verkeer op de gewestelijke en hoofdstedelijke wegen, met uitzondering van woonwijken, heeft overigens niet bijgedragen tot een daling van de verkeerscongestie [Brandeleer *et al.*, 2016b].

1.2.4. Het autovrij maken van de Centrale Lanen: een keerpunt in een lang besluitvormingsproces

- 18 De beslissing om de Brusselse Centrale Lanen autovrij te maken is een krachtig signaal en dient begrepen te worden in een context van (1) bevolkingsgroei en nieuwe samenhang van het stadscentrum; (2) de autodruk, luchtverontreiniging en geluidsoverlast, en (3) een bewoonde openbare ruimte met rustig verkeer.
- 19 Hoewel de eerste mobiliteitsstudie rond de Vijfhoek, "het Plan Simons", uitgevoerd door het bureau voor stedenbouw en architectuur *Groep Planning*, het latere *SumProject*, al van 1997-1998 dateert, stond de *heraanleg* van de Centrale Lanen pas vanaf 2003 op de beleidsagenda van de Stad Brussel, in het kader van het Beliris-fonds⁹ [Vanhellemont met Vermeulen, 2016]. Diezelfde *Groep Planning* kreeg destijds de opdracht om een grondigere studie uit te voeren, maar zonder onmiddellijk vervolg. Terwijl de vermindering van de autodruk de steun kreeg van een deel van de burgermaatschappij (bv. Plan NoMo, 2000), was het nog enkele jaren wachten op de eerste concrete acties: enerzijds ging het om de afsluiting voor het autoverkeer van een tiental straten rondom de Grote Markt (de zogeheten "comfortzone"), waarvan de stedenbouwkundige vergunning eind 2009 toegekend werd, en anderzijds de inkrimping van het aantal rijstroken in de Anspach-, Lemonnier- en Adolphe Maxlaan ten voordele van de aanleg van fietspaden in 2012. Toen Yvan Mayeur in 2013 burgemeester van de Stad Brussel werd, kwam de renovatie van de Centrale Lanen, met de goedkeuring van de nieuwe gemeentelijke meerderheid na de verkiezingen van 2012, in een stroomversnelling. Er werd beslist om de Anspachlaan tussen het De Brouckère- en Fontainasplein autovrij te maken en de comfortzone rond de Grote Markt uit te breiden. Deze ontwikkeling werd gestaafd door de oproep van de burgerbewegingen tot een heraanleg van de Centrale Lanen om het autoverkeer te verminderen, en niet expliciet om ze autovrij te maken (bv. *PicNic the Streets*, mei 2012; ideeënoproep *ParcAnspachPark* georganiseerd door de BRAL, juli 2013) [Tessuto, 2016; Vanhellemont, 2016].

Tabel 4. Overzicht van de belangrijkste ruimtelijke plannen en visies met betrekking tot de Centrale Lanen en het stadscentrum, vóór het autovrij maken

Naam van het plan	Actoren en status
-------------------	-------------------

Plan Tekhné – 1962	<p>“Richtplan voor de Brusselse Pentagoon” Masterplan stadsontwikkeling gehele vijfhoek (lange termijn horizon 1985) Uitgevoerd door architectengroep Groep Tekhné In opdracht van Brussel-Stad – Schepen van Stedenbouw Van den Boeynants (CVP) Project deels uitgevoerd</p>
Studie Simons – 1997/1998 (voorstudies Gemeentelijk Mobiliteitsplan Brussel-Stad)	<p>Mobiliteitsstudie voor vijfhoek – 3 scenario’s voor een autoluw stadscentrum In het kader van de opmaak van een Gemeentelijk Mobiliteitsplan voor Brussel-Stad Uitgevoerd door Groep Planning (nu SumProject) In opdracht van Brussel-Stad, Schepen van Stedenbouw H. Simons (Ecolo) Project nooit uitgevoerd, maar geeft input voor de volgende plannen</p>
Plan NoMo – 2000	<p>Mobiliteitsstudie voor uitgevoerd door vzw Nomo (experts en bewoners) op eigen initiatief Bouwt verder op één van de drie scenario’s van de Studie van Simons (1997) Project nooit uitgevoerd, maar geeft input aan het Plan Beliris (2003)</p>
Plan Beliris – 2003	<p>Ontwerpstudie voor de heraanleg van de Centrale Lanen Uitgevoerd door Groep Planning (nu SumProject) In opdracht van Beliris, n.a.v. een ontwerpwedstrijd Budget was toegewezen, studie uitgevoerd maar project is nooit uitgevoerd Geeft input aan het Plan Simons (2007) & het Plan Ceux (2010)</p>
Plan Simons – 2004 (voorstudies Gemeentelijk Mobiliteitsplan Brussel-Stad)	<p>Mobiliteitsstudie voor Brussel-Stad met focus op heraanleg centrale lanen Uitgevoerd door Cooparch-RU (nu ERU), o.l.v. AGORA In opdracht van Brussel Stad, Schepen van Stedenbouw H. Simons (toen Ecolo) De studie bouwt verder op de voorstudies gemaakt in 1998 Goedgekeurd in de gemeenteraad maar nooit uitgevoerd</p>
Plan Ceux – 2010 (voorstudies Gemeentelijk Mobiliteitsplan Brussel-Stad)	<p>Mobiliteitsstudie voor Brussel-Stad (Deel vijfhoek, p. 91) In het kader van de opmaak van een Gemeentelijk Mobiliteitsplan voor Brussel-Stad Uitgevoerd door Espaces mobilités en Transitec In opdracht van Brussel Stad, Schepen van Stedenbouw C. Ceux (cdH) De studie houdt rekening met de gewestelijke strategische ontwikkelings- en mobiliteitsplannen (PRD II & IRIS II-plan), maar bouwt niet verder op de plannen van Simons (1997/1998 & 2004) Nooit goedgekeurd in de gemeenteraad</p>

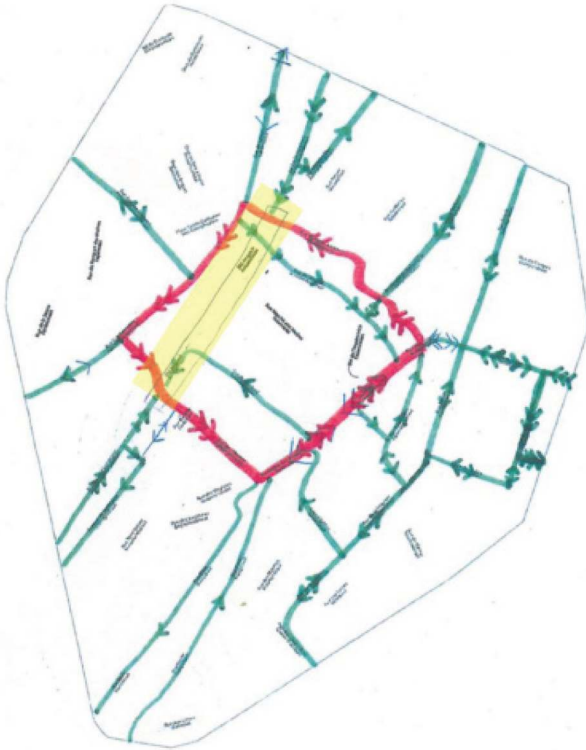
BRON: VANHELLEMONT MET VERMEULEN, 2016, P. 48

- 20 De heraanleg van de Centrale Lanen werd lange tijd niet op de beleidsagenda geplaatst. Dat was niet zozeer omdat de voorbereidingen van het ontwerp heel wat technische studies vergden, maar eerder door de afwachtende houding van beleidsmakers en hun terughoudendheid om zo'n grootscheeps stadsproject aan te vatten. Courtois en Dobruszkes [2008] en Brandeleer en Ermans [2016b] toonden aan dat deze afwachtende houding heel gangbaar is in Brussel in het kader van de inperking van de ruimtelijke of tijdelijke overheersing van de wagen, zowel op gemeentelijk als op gewestelijk niveau. Het gevolg daarvan is de "overdeterminerende invloed die automobilisten de facto hebben op de stadsplanning en het mobiliteitsbeheer" [Courtois en Dobruszkes, 2008: 19]. Tegelijkertijd kenmerkt Brussel zich door een verkeersnet van relatief smalle straten, wat het billijke samengaan van actieve vervoersmodi, openbaar vervoer en autoverkeer moeilijk en soms zelfs onmogelijk maakt [Brandeleer *et al.*, 2016c].

1.2.5. Compromis om "tot actie over te gaan" en debatten

- 21 Gezien het voorafgaande lijkt de heraanleg van de Brusselse voetgangerszone in de eerste plaats een overheidsinitiatief [Vanhellemont, 2016]. Onder impuls van de laatste burgerbewegingen (*PicNic the Streets*) vlak voor de gemeenteverkiezingen van 2012 werd deze "aanzet tot actie" destijds mogelijk gemaakt door een breed gedragen politiek compromis binnen de nieuwe gemeentelijke meerderheid: een deel van de Centrale Lanen wordt autovrij gemaakt op voorwaarde dat er in de buurt vier nieuwe parkings komen en het verkeer in de zijstraten anders wordt georganiseerd¹⁰. Het doel was om de bereikbaarheid met de wagen te garanderen voor die bezoekers en inwoners die gewoonlijk met de wagen komen of daartoe verplicht zijn, en tegelijk de schrapping van parkeerplaatsen in de voetgangerszone te compenseren [Kesuru *et al.*, 2016].
- 22 Door dit compromis werden de beleidsdoelstellingen van het project echter onduidelijker wat leidde tot hevige debatten. De aangekondigde aanleg van vier nieuwe parkings in de directe omgeving van de voetgangerszone werd beschouwd als een strategie om de auto onzichtbaar te maken, ten koste van een beleid om de autodruk in het stadscentrum te verminderen [Genard en Neuwels, 2016]. De reorganisatie van het verkeer in een bestemmingslus rond de voetgangerszone kreeg de naam "miniring", wat getuigde van de vrees dat de autoverkeersstromen en de daarmee gepaard gaande overlast zouden verschuiven naar de omliggende wijken. We komen hier later nog op terug, maar de verschuiving van overlast naar bepaalde straten, vooral in het westelijk deel van de Vijfhoek, wakkert ook vandaag nog de weerstand tegen het autovrij maken van de Centrale Lanen aan.

Figuur 5. Plan van de voetgangerszone, reproductie van het werkdocument gebruikt door de Stad Brussel in mei 2015



DE BESTEMMINGSLUS WERD AL GAUW "MINIRING" GENOEMD, ZOWEL DOOR DE TEGENSTANDERS ALS DOOR DE VOORSTANDERS VAN HET PROJECT.

BRON: STAD BRUSSEL, MEI 2015

- 23 De onduidelijke beleidsdoelstellingen werden eveneens versterkt door de beslissing om de eindhaltes van de bussen te verplaatsen en door de afschaffing van bepaalde eigen beddingen waardoor het bovengrondse openbare vervoersnet minder duidelijk en efficiënt werd [Kesuru *et al.*, 2016]. Ook de verschillende naast elkaar bestaande standpunten van de stad droegen daar te bij: enerzijds wordt "een stad die vorm krijgt in functie van haar bewoners"¹¹ aangeprezen; anderzijds steunen uitspraken en acties een logica van economische aantrekkelijkheid (zoals van De Brouckère een "Times Square" maken, van de voetgangerszone een "Belgian Avenue" en vervolgens een "Family Pleasure Shopping" maken, de Beurs veranderen in een "Beer Temple",...) [Vanhellemont, 2016; Genard *et al.*, 2016].
- 24 Compromissen zijn onvermijdelijk bij de uitvoering van grote stadsprojecten [Le Galès, 1995; 2002]. In het geval van de Brusselse voetgangerszone impliceert de daaruit voortvloeiende onduidelijkheid echter dat deze compromissen uiteindelijk niet alleen meer verdeeldheid dreigen te zaaien dan bruggen te bouwen, maar het project ook eerder onwerkbaar in plaats van efficiënter te maken, wanneer de beslissingen niet toegelicht en gecoördineerd worden. De voetgangerszone gaf dan ook aanleiding tot heel wat publieke debatten en tegenbeweging. Bovendien is het architectuur van deze debatten complex: bij de toekomst van het stadscentrum zijn immers heel wat actoren en machtsniveaus betrokken, en zijn zowel de uitdagingen op het vlak van stadsbestuur als de lokale uitdagingen op het terrein hoog [Vanhellemont met Vermeulen, 2016; Genard *et al.*, 2016].

2. Vaststellingen en uitdagingen

- 25 Het tweede deel van deze synthesesnota licht de vier grote uitdagingen toe waarmee de heraanleg van het Brusselse stadscentrum naar onze mening geconfronteerd wordt. De bedoeling is om op basis van een aantal vaststellingen uit de internationale wetenschappelijke literatuur en specifieke kennis over de Brusselse casus bij te dragen tot een objectieve beschouwing maar ook tot de verdieping van het debat over de toekomst van het Brusselse stadscentrum.

2.1. Uitdaging 1: Duidelijkere ambities van de inrichting van de openbare ruimte formuleren en waarmaken door in te werken op het immateriële- "the life between buildings"¹²

- 26 Het huidige plan voor de heraanleg van de openbare voetgangersruimte (2015) is opgesteld door het bureau voor stedenbouw en architectuur SumProject en stelt voor om de Centrale Lanen onder te verdelen in een reeks ruimten die elk een specifieke naam hebben en naar een sfeer verwijzen: een "stadstuin", een "groene promenade", een "stadstheater", een "foyer" en een "agora". Momenteel zijn enkel de fysieke aspecten van deze inrichting deels vastgelegd (materiaal, uitrusting en infrastructuur, groen, ...). De stedenbouwkundige aanleg en de organisatie van activiteiten in de openbare ruimte kunnen het gedrag van de verschillende gebruikers (inwoners, werknemers, bezoekers, ...) wel deels structureren, maar niet volledig reguleren. De veelheid aan gebruiksgewoonten, -afwijkingen en -conflicten liggen aan de basis van de wezenlijke onvoorspelbaarheid van de toe-eigening van de ruimte door de gebruikers en zijn goed gedocumenteerd binnen de stadsstudies [Corijn en Vanderstraeten, 2016; Gehl, 2011; Lofland, 1998; Jacobs, 1993].
- 27 Om de oorspronkelijke ambities van de voetgangerszone waar te maken, is er dus meer nodig dan een actie op de inrichting van de openbare ruimte. Dit vereist ook een actie op de immateriële aspecten (gebruiksgewoonten, symbolieken, gemeenschapsvorming, ...). In dat opzicht is het de voornaamste uitdaging te weten op welke manier - met welke beleidsinstrumenten, openbare beleidsmaatregelen en partnerschappen - de gewenste sociale gewoonten en hun verscheidenheid in deze heraangelegde openbare ruimte verbeterd en in stand gehouden kunnen worden.

2.1.1. De diversiteit qua sferen en gebruiksgewoonten in de openbare ruimte garanderen

- 28 Door de precisering van de inrichtingen onderscheidt de voetgangerszone in het Brusselse stadscentrum zich van de recent aangelegde voetgangerszones en gedeelde ruimten in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest volgens een logica van het vrijmaken van de ruimte door een minimale bodembezetting (bv. het Flageyplein en het Muntplein). Het plan van *SumProject* legt een reeks subruimten vast, waaraan het een hoofdfunctie toekent (hoofdzakelijk: consumeren, wandelen, zich laten zien, ontspannen, samenkomen en spelen) en waarvoor het specifieke inrichtingen bepaalt (verkeerswegen, banken, plantenbakken, fontein, ...). Deze functies en inrichtingen zijn erop gericht om de hoger vermelde specifieke sferen te creëren.

- 29 De inrichting van de huidige delen van de Centrale Lanen kan begrepen worden als een compromis tussen de economische functies en leefbaarheids [Corijn *et al.*, 2016]. Enerzijds getuigt het ontwerp van de wil om niet enkel een wijk te maken, doordat het zich tot zowel bewoners als bezoekers richt door de keuze voor relatief neutrale gebruiksdoeleinden en uitrustingen. Anderzijds tracht het ontwerp de handelsactiviteiten in de openbare ruimte te omkaderen en te beperken om een teveel te vermijden.
- 30 In dat opzicht lijkt het plan relevant. Uit internationaal onderzoek is namelijk gebleken dat de aanleg van een voetgangerszone doorgaans de bijna exclusieve ingebruikname van de openbare weg door bepaalde handelsactiviteiten die de openbare ruimte privatiseren (horecaterrassen, uitstalramen, ...) in de hand werkt ten nadele van sociaal-culturele activiteiten en het kuieren [Mitchell, 2003, Dessouroux, 2006; Hass-Klau, 2015; Boussauw, 2016]. Het plan van aanleg zou dit verschijnsel kunnen beperken door een zekere ruimtelijke verdeling van de openbare ruimte te garanderen. Tegelijkertijd doet de precisering van de inrichting in minstens drie opzichten vragen rijzen:
- Uit heel wat onderzoek is gebleken dat de overdeterminatie van functies van de openbare ruimte bepaalde gewoonten, en dus groepen, voortrekt. Een te sterk bepaalde heraanleg houdt een gevaar voor overmatige toe-eigening van bepaalde gebieden in door bepaalde sociaal-culturele groepen, gender-groepen, en verschillende generaties,... [Amin, 2008; Gehl, 2011; Wood en Landry, 2008]. De heraanleg van de voetgangerszone zou dus de sociale mix en diversiteit van gebruiksgewoonten kunnen ondermijnen die er zich sinds de zomer van 2015 ontwikkelen en die net toegestaan zijn wegens het lage organisatieniveau van de voetgangerszone in de periode vóór de start van de bouwwerken [Corijn *et al.*, 2016].
 - De inrichting van de huidige delen van de lanen geven een belangrijke noord-zuidlineariteit weer. De oost-westwegen worden minder benadrukt, ook al werd aangekondigd dat men deze as weer zou willen verbinden. Ondanks de aanwezigheid van verblijfsruimten en een gelijkvloerse inrichting is het mogelijk dat de gebruikers er hun vaste verplaatsingsschema's zullen voortzetten, wat het funshoppen langsheen vitrines en het doorgaand verkeer (op de middelste rijstrook) bevordert [Brandeleer *et al.*, 2016a]. Omgekeerd houdt het lage organisatieniveau van de voetgangerszone vóór de werkzaamheden de deur open voor talrijke toe-eigeningen, "die spontaniteit en improvisatie bevordert". Het biedt bijgevolg de mogelijkheid om te profiteren van de "bronnen van volkse en informele vindingsrijkheid" en gaat in tegen het "gevaar voor een openbare ruimte die zich langzaamaan enkel nog wijdt aan consumentisme" [Genard *et al.*, 2016: 69].
 - Het wordt ingewikkelder om de kwaliteit van een openbare ruimte te garanderen wanneer er meerdere inrichtingen, actoren en instrumenten bij betrokken zijn. Alle materialen, groen en uitrusting moeten bijvoorbeeld voldoen aan technische voorwaarden op het vlak van onderhoud, gebruik, slijtage, inplanting,... Infrastructuur of materialen die snel aangetast raken, niet aangepast zijn aan de gebruiksdoeleinden of esthetisch niet afgestemd zijn op hun omgeving, zijn nadelig voor de kwaliteit van de gehele openbare ruimte. Enkel de bouwnormen volgen volstaat niet om de kwaliteit van dit complexe geheel te waarborgen. Daarvoor is een continu, gecoördineerd en transversaal beheer vereist.
- 31 In aansluiting op de typische multifunctionaliteit van het Brusselse hypercentrum [Decroly en Wayens, 2016] lijkt het dus noodzakelijk om de veelheid aan sferen en toe-eigeningen in de openbare ruimte sinds de afsluiting voor het autoverkeer te waarborgen, met het oog op een kwaliteitsverhoging van de openbare ruimte tijdens het transformatieproces. Dit impliceert een ruimtelijke inrichting (uitrusting, soort

stadsmeubilair, ...) maar ook de dynamisering en het beheer van de openbare ruimte (toeristische en handelsactiviteiten, sociaal-culturele activiteiten, artistieke activiteiten, sportactiviteiten, ...) waarover we het in het volgende punt zullen hebben.

2.1.2. De dynamisering van de openbare ruimte ondersteunen en afbakenen

- 32 De *sferen* van de voetgangerszone verwijzen naar de immateriële dynamisering van de openbare ruimte, die vandaag een waar instrument van het stadsbeleid geworden is [Bianchini en Parkinson, 1993; Pradel, 2007; Amin, 2008]. Nogal logisch hebben Genard *et al.* [2016] aan het licht gebracht dat de dynamisering van de voetgangerszone een kernvraag is in de debatten, die getuigen van minstens drie grote "visies" of "ideaalbeelden" van het stadscentrum en de openbare ruimte: *commerciële* openbare ruimte, *politieke of symbolische* openbare ruimte en *esthetische of culturele* openbare ruimte:
- Voor de voorstanders van de *commerciële* openbare ruimte hangt de kwaliteit van het voetgangersproject af van de mogelijkheden voor economische heropleving van het stadscentrum, en zelfs van het Brussels Gewest. Die heropleving hangt vooral af van een reeks garanties die op dat vlak geboden kunnen worden, zoals meer veiligheid in de wijken en de continue heropleving van de openbare ruimte.
 - Voor de aanhangers van de *politieke of symbolische* openbare ruimte houdt de grootste uitdaging verband met de mogelijkheid voor de bevolking om zich de openbare ruimte toe te eigenen: door te participeren aan het ontwerp of de coproductie en het medebeheer van de openbare ruimte. Het welslagen van de voetgangerszone hangt er dus deels van af of ze het "politieke" kan symboliseren en zich kan openstellen voor evenementen, bezettingen, momenten van samen vieren,...
 - Voor de voorstanders van de *esthetische of culturele* openbare ruimte is deze in de eerste plaats uitgedacht in termen van cultuur en ervaringen. Een uitgestrekte ruimte als de voetgangerszone moet relaties van medeaanwezigheid en -zichtbaarheid tussen onbekenden mogelijk maken en een esthetiek voortbrengen in het samenkomen van actoren en toeschouwers, net als de gebruiksdoeleinden van de Centrale Lanen in de negentiende eeuw [Jourdain en Loir, 2016]. Daartoe is het noodzakelijk dat de aanwezige personen in staat zijn om zo'n unieke ervaring te beleven en niet te veel afgeleid worden, bijvoorbeeld door consumptiedoelstellingen.
- 33 Voor de Brusselse voetgangerszone kunnen deze drie visies van de openbare ruimte complementair zijn, op voorwaarde dat ze allemaal aanvaard worden en dat het overleg en het beheer met betrekking tot de uitvoering van de visies transversaal gebeuren. Vanuit die optiek lijkt de heropleving van de voetgangerszone echter niet duidelijk bepaald. De dynamisering gebeurt door opeenvolgende gerichte acties, soms door de overheid, soms door privéactoren. Zelden lijkt die heropleving ingezet te worden als een integraal onderdeel van het creëren van de sfeer en van het stadsproject waarvan de aanleg van de voetgangerszone de basis vormt.
- 34 Uit de literatuur blijkt echter dat de dynamisering van de openbare ruimte doorgaans gebeurt ten gunste van (economische of andere) privatiseringslogica's en ten nadele van de gebruikswaarde van de openbare ruimte [Lefebvre, 1968; Decroly *et al.*, 2003]. Vooral straten met handels- en horecazaken op het gelijkvloers niveau zijn onderhevig aan deze monofunctionele toe-eigening van de openbare ruimte ten voordele van handelsruimte maar ten nadele van sociaal-culturele activiteiten in de openbare ruimte [Gravari-Barbas,

2001]. Het autovrij maken van deze straten werkt dit verschijnsel trouwens in de hand [Boussauw, 2016].

- 35 Er is dus een overheidsbeslissing nodig om een zeker evenwicht te waarborgen, zodat de drie visies van de openbare ruimte (commercieel, politiek en esthetisch) met betrekking tot de voetgangerszone naast elkaar kunnen bestaan. Er zou met de betrokken actoren een activiteitenkalender opgemaakt moeten worden, maar er moeten ook "kalmte" momenten zijn om een teveel aan evenementen en dynamiek te vermijden, de voetgangerszone op zichzelf te laten bestaan en het gevoel van permanente bezetting bij de bewoners te beperken. Om een overwicht van de commerciële ruimte te voorkomen, dienen ook expressieve en artistieke activiteiten bevorderd en ontwikkeld te worden.

2.2. Uitdaging 2: De relatie van het project tot de andere heersende dynamieken op gewestelijk en grootstedelijk niveau versterken

- 36 Bij het autovrij maken van de Centrale Lanen, zijn heel wat politieke actoren en instellingen, overheids- en semioverheidsbesturen, gespecialiseerde bureaus, economische actoren en burgerverenigingen betrokken, die elk hun eigen perceptie hebben van het project, de uitdagingen en mogelijke ontsporingen [Vanhellemont, 2016]. Deze veelheid aan actoren en visies is een van de indicatoren van de drievoudige reikwijdte van de voetgangerszone: lokale, gewestelijke en grootstedelijke schaal [Genard *et al.*, 2016].
- 37 Om strategische en institutionele redenen hebben tot nu toe de lokale uitdagingen geprimeerd. Door te focussen op realistische kortetermijndoelstellingen, biedt de overheersing van de lokale uitdagingen de mogelijkheid om tot actie over te gaan en een transformatieproces in gang te zetten [De Visscher *et al.*, 2016]. Dit kan er echter wel toe leiden dat de gewestelijke en grootstedelijke uitdagingen over het hoofd gezien worden, waardoor de impact van de paradigmaverschuiving door de voetgangerszone kleiner wordt.
- 38 Vervolgens blijven de acties op diezelfde gemeentelijke schaal voornamelijk beperkt tot de strikte perimeter van de voetgangerszone, waarbij gebruikgemaakt wordt van een reeks beleidsinstrumenten en plannen voor strategische ontwikkeling. Afgezien van de hernieuwde oost-westverbinding van het stadswaefsel ter hoogte van de Centrale Lanen en de betrokken pleinen, worden de relaties met de andere elementen die het stadscentrum structureren niet toegelicht.
- 39 Een goede coördinatie van de betrokken actoren, schalen en actiepunten is noodzakelijk voor het welslagen van complexe stadsprojecten [Le Galès, 1995, 2002; Pinson, 2004, 2009]. De aanwezigheid van vele ideeën, belangen, bevoegdheden en actielogica's vereist trouwens vaak de ontwikkeling van innoverende beleidsinstrumenten voor een goede samenhang tussen de projecten [Boudry *et al.*, 2003; Van den Broeck, 2010; Moulaert *et al.* 2013; Segers *et al.*, 2013].

2.2.1. De perimeter verlaten: de voetgangerszone in een breder ruimtelijk kader plaatsen

- 40 Door de barrière weg te nemen die ontstond doordat de Centrale Lanen een stadssnelweg geworden waren en door opnieuw de plaatsen te creëren die de oorspronkelijke Anspachlaan kenmerkten, moet de voetgangerszone het oosten en het westen (van het

lager gelegen deel) van het stadscentrum weer met elkaar verbinden: de verbinding van de wijk van de Grote Markt en de Sint-Goriks-, Sint-Katelijne- en Dansaertwijken door het Beursplein, en over het Kanaal richting Molenbeek; de verbinding van de Anneessenswijk en de Bloemenhofwijk met de Sint-Jacobswijk en de Marollen door het Fontainaspark; en de verbinding van de wijk van de Nieuwstraat met de wijk van de Kaaïen door het De Brouckèreplein¹³.

- 41 Hoewel het project het premoderne oost-westweefsel [De Visscher *et al.*, 2016] weer verbindt - één van de belangrijke troeven van het ontwerp -, bepaalt het niet de gewenste impact van het autovrij maken van de lanen op de aansluitingen tussen stadscentrum, Gewest en metropool. Hier rijst de vraag: welke verbindingen met de andere grote projecten en/of instrumenten van stedelijke centraliteit, zowel op schaal van de Vijfhoek (Zavel, Marollen, heraanleg van de Noord-Zuidverbinding, kanaal, kleine ring, ...) als op die van de buurgemeenten (vooral Molenbeek) of van het Gewest (gebieden van gewestelijk belang, Kanaalplan, ...) zijn aanbevolen? De versie van het Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling (GPDO)¹⁴, die begin 2017 aan een openbaar onderzoek onderworpen werd, verwijst slechts kort naar de Brusselse voetgangerszone en bevat geen algemene stadsvisie. Ook worden het verband en de status van de voetgangerszone met betrekking tot het grootstedelijk gebied niet toegelicht. Dan is de vraag: wil men de status van de Vijfhoek als hypercentrum versterken door haar belang en aantrekkingskracht te benadrukken? Of moet het stadscentrum bij dragen tot de ontwikkeling van een model van een meer isotrope en meer-polige gewestelijke ruimtelijke ordening door het wonen in het stadscentrum te benadrukken? Is er in een polycentrische ontwikkelingsvisie een hiërarchie of thematisering van deze knooppunten? En zo ja, welke status en kenmerken zouden dan gewenst zijn voor het Brusselse hypercentrum?
- 42 Dit gebrek aan samenhang tussen de projecten en aan een bredere ruimtelijke en strategische visie doet twee grote problemen rijzen:
- Het *stadsproject* waarvan de voetgangerszone de basis vormt, komt niet duidelijk over in de communicatie van de Stad Brussel en het BHG, wat het duidelijk begrip van het project door de samenleving sterk in de weg staat [Vermeulen en Hardy, 2016; Vanhellemont met Vermeulen, 2016]. Vanhellemont toonde aan dat dit het publieke debat aangewakkerd heeft en ertoe geleid heeft dat actoren die voorstander waren van het project hun steun ingetrokken hebben [2016].
 - Uiteindelijk zou de voetgangerszone meer kunnen kaderen in een stedenbouwkundig project dan in een stadsproject. De voetgangerszone is autarkisch uitgedacht, zonder aansluiting op een stadsproject, en zou dan "zwevend" en "bodemloos" overkomen. Door te focussen op de zeer gelokaliseerde schaal van de Centrale Lanen en de zijstraten, zal het project niet, of slechts in heel beperkte mate, de nagestreefde paradigmaverschuiving teweeg kunnen brengen.
- 43 Het lijkt dan ook noodzakelijk om de mogelijke relaties tussen het hypercentrum en de andere strategische projecten in Brussel (bv. het Kanaalplan, de ontwikkeling van het Rogierplein, het Saincteletteplein, de Kunstberg, de Stalingradlaan en het Zuidstation, ...) grondiger te bestuderen. Het is ook aan de orde om de rol en de status van de voetgangerszone beter te bepalen ten opzichte van de netwerken die de geweststad (potentieel) structureren (bv. de as Weststation of Gentssesteenweg / Station Luxemburg en Jubelpark, de overwogen heraanleg van de kleine ring, het spoornet (metro, tram en trein), ...). Ook al is de betrokken ruimtelijke schaal verschillend, toch zouden de

initiatiefnemers van het project, in het bijzonder de Stad Brussel, zich kunnen laten inspireren door de *Internationale Bauausstellung*¹⁵ (IBA), een instrument voor stadsplanning en -vernieuwing dat in Duitsland ontwikkeld werd. IBA's zijn flexibele structuren die een geheel van projecten van uiteenlopende actoren in een vooraf vastgelegde richting verenigen om de algemene samenhang te garanderen, terwijl de projecten onafhankelijk beheerd blijven. De efficiëntie van de IBA's wordt meestal gewaarborgd door een "kwaliteitskamer", een pluridisciplinair opvolgingscomité dat transversaal toeziet op de naleving van de nagestreefde doelstellingen, praktische aanbevelingen formuleert en gecoördineerd wordt door een "Intendant". De IBA is gebaseerd op het feit dat het lichte en soepele bestuursstructuren zijn die opgericht worden voor de duur van het project. Deze structuren garanderen de algemene samenhang van de stedelijke transformatie die het resultaat is van een veelheid aan projecten, door de inspanningen te bundelen en de samenwerking tussen de verschillende betrokken overheidsinstellingen te bevorderen [APUR, 2009; Pinch en Adams, 2013; Shay, 2012].

2.2.2. Van de voetgangerszone een van de bakens van een ambitieus mobiliteitsbeleid op gewestelijke en grootstedelijke schaal maken

44 In tegenstelling tot de projecten van (semi)voetgangerszones die vaak aangehaald worden als voorbeeld (Kopenhagen, Bordeaux, Barcelona, Lyon, Gent, ...), is het moeilijk om de Brusselse voetgangerszone aansluiting te laten vinden bij een mobiliteitsbeleid op gewestelijke of grootstedelijke schaal [Brandeleer *et al.*, 2016a; Boussauw, 2016; Kesuru *et al.*, 2016]:

- De voetgangerszone is niet, of slechts heel beperkt, gekoppeld aan andere ruimten die heraangelegd zijn - of momenteel heraangelegd worden - als voetgangerszone, erf en dergelijke in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest [Brandeleer *et al.*, 2016a].
- Met de komst van de Brusselse voetgangerszone is het gebruik van actieve vervoersmodi (fietsen, stappen, ...) slechts marginaal gestegen. De samenhang tussen de infrastructuren en de aansluiting van paden hebben daarbij een beslissende invloed [Gehl, 2011; Saelens, 2003; Craig *et al.*, 2002; Handy *et al.*, 2002].
- De uitbreiding van de voetgangerszone is geen kans gebleken om de bereikbaarheid van het stadscentrum met het openbaar vervoer te herzien en/of de frequentie van de bedieningen te verhogen [Kesuru *et al.*, 2016], terwijl 27 % van de Brusselaars het centrum niet vlot kan bereiken met het openbaar vervoer rekening houdend met de afstand tot het centrum [Lebrun, 2016]¹⁶. Integendeel, de aanpassingen van het busnet van de MIVB in het kader van het autovrij maken van de Centrale Lanen waren niet helemaal positief voor de bediening van het centrum (onduidelijkere eindhaltes, ingewikkeldere aansluitingen, ...), terwijl uit de internationale literatuur blijkt dat een goede bereikbaarheid met het openbaar vervoer essentieel is voor het, met name economische, welslagen van voetgangerszones [Sandahl en Lindh, 1995; Boussauw, 2016].
- Op het vlak van gemotoriseerde verplaatsingen [Kesuru *et al.*, 2016] werd niet geanticipeerd op de perceptie van een onbereikbaar geworden stadscentrum (ook wegens de "tunnelcrisis") door een versterkt *park&ride*-beleid op gewestelijk en grootstedelijk niveau. Bovendien lieten de signalisatie en de parkeergeleiding van de openbare parkings op zich wachten.
- De aanpassing van de toeleveringssystemen voor goederen verloopt moeizaam door het nog aarzelende beleid van het Gewest op dat vlak [Verlinde *et al.*, 2016].

45 Zoals eerder aangegeven, is deze situatie normaal in Brussel. De institutionele context, de vele betrokken actoren en de meningsverschillen staan de ontwikkeling van een samenhangend en ambitieus mobiliteitsbeleid in de weg [Courtois en Dobruszkes, 2008] ten voordele van versnipperde acties die "van geval tot geval" op touw gezet worden [Moritz, 2011: 12]. Nochtans hebben analyses van voetgangersprojecten uit de jaren 1960 en 1970 aan het licht gebracht dat ad hoc-oplossingen het probleem van de verkeerscongestie en de co-existentie van verschillende vervoersmodi niet kunnen oplossen [Ferial, 2013]. Bovendien mag men het mogelijke "massa-effect" van kwalitatieve projecten niet negeren; zij kunnen actieve vervoersmodi bevorderen.

2.2.3. Het plan voor de aanleg van de openbare ruimte aansluiten op de plannen voor commerciële en economische ontwikkeling en herwaardering van het erfgoed

46 De voetgangerszone moet in het bijzonder de economische activiteit in het stadscentrum stimuleren. Om dat doel te realiseren, werden voornamelijk studies naar de commerciële toekomst gevoerd door GeoConsulting (handelsontwikkelingsplan voor het stadscentrum) en Citytools/Devimo (beheer van de handelsgoederen, onder leiding van de Grondregie in de voetgangerszone)¹⁷. Hoewel er nog altijd weinig studies bestaan over de economische gevolgen van voetgangerszones, biedt Boussauw [2016] een literatuuroverzicht waaruit een aantal nuttige lessen voor de Brusselse casus gehaald kunnen worden:

- Het economische succes van voetgangerszones, dat niet alleen door de inwoners gegarandeerd kan worden, is in het bijzonder afhankelijk van de aanwezigheid van commerciële maar ook culturele en administratieve aantrekkingspolen, onderwijsinstellingen, enzovoort waarmee ze zich bijvoorbeeld van winkelcentra kunnen onderscheiden [Bromley *et al.*, 2003].
- Whitehead *et al.* [2006] hebben aangetoond dat de aanleg van een voetgangerszone, na een periode van teruggang van ongeveer twee jaar, gewoonlijk een gemiddelde stijging van de bezoekers, de omzet en de huurprijzen van handelsruimten teweegbrengt. Die stijging is echter asymmetrisch, in het voordeel van grote distributieketens, hoofdzakelijk in de kledingsector, de horeca en gespecialiseerde handelszaken [Mérenne-Schoumaker, 1981, 1983]. Omgekeerd kan de verbetering van de economische aantrekkelijkheid door een voetgangerszone gepaard gaan met de verdwijning van andere typologieën van handelszaken, vooral in sectoren die geen extra marge halen uit de passage die de huurprijzen proportioneel doet stijgen [Wong, 2014]. Er zou zich dus een commerciële *turnover* kunnen ontwikkelen ten koste van een zekere diversiteit in het aanbod van het stadscentrum, wat nochtans net een troef is in vergelijking met de winkelcentra in de rand [Grimmeau *et al.*, 2004]. Dit is ook nadelig voor de buurtstad, m.a.w. voor het economische aanbod dat in de eerste plaats gericht is op de inwoners (waardoor ook de profielen van de gebruikers van de openbare ruimte veranderen).
- Het economische succes van een voetgangerszone hangt ook deels af van de bevolkingsdichtheid en koopkracht van de lokale bevolking [Boussauw, 2016]. Sinds het begin van de jaren 2000 kent het Brusselse stadscentrum echter een grote bevolkingsstijging, wat een toename *en* diversifiëring van de nood aan diensten en buurtwinkels (scholen, kinderdagverblijven, sportactiviteiten, boodschappen, ...) meebrengt [Van Criekingen, 2006, 2013; Decroly en Wayens, 2016]. Het belang van de lokale (en de gewestelijke) schaal voor het economische succes van de Brusselse voetgangerszone is des te groter gezien de neergang van de voetgangerszones in de Noord-Amerikaanse stadscentra sinds de jaren 1980. Deze neergang is deels toe te schrijven aan de mobiliteitscultuur die

traditioneel gericht is op de bereikbaarheid met de wagen [Faulk, 2006], net als de Belgische casus.

- Tot slot houdt het economische succes van voetgangerszones ook verband met een zekere flexibiliteit van het gebruik in de tijd, op dagelijkse basis maar ook op jaarbasis, in functie van de stedenbouwkundige en economische veranderingen. Onder meer de kwaliteit en de flexibiliteit van de inrichtingen moeten gewaarborgd worden gezien de vele werkzaamheden waarmee een handelskern te maken krijgt als gevolg van aanpassingen/renovaties, veel meer dan voor de andere soorten functies.
- 47 Op het vlak van activiteiten dient er dus een evenwicht te zijn tussen de vrijetijdsstad en de buurtstad, bijvoorbeeld zoals het Lokaal Stedenbouwkundig Plan van Parijs dat in 2006 goedgekeurd werd [ARAU, 2014]. In dat opzicht mag het economische aspect van de voetgangerszone niet uitsluitend vanuit commercieel oogpunt bekeken worden en volstaat het niet om de kenmerken van het Brusselse hypercentrum op het vlak van cultuur, bestuur, gezondheid, onderwijs, enzovoort te integreren [Decroly en Wayens, 2016].
- 48 Het is ook noodzakelijk om de plannen voor economische ontwikkeling aansluiting te laten vinden bij de inrichting van de openbare ruimte. De voetgangerszone is onder meer een kans om het erfgoed in de Anspachlaan te herwaarderen, dat mettertijd aangetast raakte (verminderde homogeniteit, duidelijkheid en identiteit) door de plaatsing van uitrusting (banken, verlichting,...) en een vlak van gevels/reclameborden [Jourdain en Loir, 2016], aangezien de kwaliteit van het erfgoed bijdraagt tot de aantrekkelijkheid [Grimmeau en Wayens, 2003].

2.3. Uitdaging 3: De krachten bundelen voor het stadsproject

- 49 In de politieke wereld en in de samenleving woedt een hevig debat over het autovrij maken van de Centrale Lanen, met de hulp van de media. Het klimaat van de discussies, met name naar aanleiding van de aanvraag van stedenbouwkundige vergunningen, is ingewikkeld [Vanhellemont met Vermeulen, 2016; Vanhellemont, 2016] en betreft vele componenten van dit stedelijke feit, die gepaard gaan met uiteenlopende ideaalbeelden van de stad en diverse opvattingen van Brussel en de Brusselse openbare ruimte, mobiliteit, ongelijkheden, economie, ... [Genard *et al.*, 2016]. De discussies zijn niet beperkt tot een binaire oppositie van bestuurders/burgers, handelaars/inwoners of aanhangers van de auto/aanhangers van de fiets. Integendeel, potentiële of verwachte voorstanders van het project hebben er zich gaandeweg tegen gekant, en sommigen zijn er nog altijd tegen gekant [Vanhellemont, 2016]. Dit complexe gegeven heeft meerdere oorzaken:
- Door de diverse functies en gebruiksgewoonten benadrukt de status van de Vijfhoek als hypercentrum de meningsverschillen op het vlak van behoeften, verwachtingen, uitdagingen, risico's,... In dat opzicht staat in het publieke debat de vraag centraal op welke schaal (lokaal, gewestelijk of grootstedelijk) de stad uitgedacht dient te worden, ook al wordt deze vraag niet altijd duidelijk toegelicht door de actoren betrokken in de discussies [Tessuto, 2016; Genard *et al.*, 2016].
 - Zoals bij heel wat grootschalige stadsprojecten [De Rynck en Dezeure, 2009] en zoals eerder aangetoond, hebben de compromissen in de beleids- en bestuurswereld de beleidsdoelstellingen van het project onduidelijk gemaakt [Vanhellemont, 2016].

- Omgekeerd, door het debat te verscherpen, hebben vele actoren (van initiatiefnemers tot "tegenstanders") ertoe bijgedragen om een simplistisch beeld van het project te verspreiden in de maatschappij [Vanhellemont met Vermeulen, 2016].

50 De uitvoering van grootschalige stadsprojecten is altijd voer voor heel wat discussie [De Rynck en Dezeure, 2009], en de projecten van (semi)voetgangerszones zijn geen uitzondering op de regel [Boussauw, 2016; Vermeulen en Hardy, 2016]. Tegelijkertijd blijkt uit de analyse van buitenlandse voorbeelden dat de bestuurders er baat bij hebben om zich, althans deels, te baseren op de conflicten om complexe grootscheepse stadsprojecten tot een goed einde te brengen [Pinson, 2009; Castillo-Manzano, 2014], de steun van de burgermaatschappij en van overheids-, semioverheids- en privéactoren te krijgen en zo de concretisering en een *gegronde* toe-eigening van het project te waarborgen. Het is ook een gelegenheid om profijt te trekken van *profane kennis*, de kennis van veldwerkers, die de beleidsmakers en studiebureaus niet hebben maar die het project sterk kan verrijken door het te laten overeenstemmen met de realiteit [Callon *et al.*, 2001].

2.3.1. Een communicatiebeleid op het niveau van het project uitwerken

51 De Stad Brussel heeft tot op heden de verantwoordelijkheid op zich genomen om de officiële communicatie over de voetgangerszone te organiseren. De taak wordt verdeeld onder verschillende diensten, naargelang hun competenties. Ze coördineren onderling maar werken relatief autonoom. De cel Communicatie van de Stad Brussel leidt de productie van diverse instrumenten om de voetgangerszone te promoten (zeilen die ter plaatse aangebracht worden, flyers, brochure, filmpje, ...). De cel Openbare Rust beheert één aanspreekpunt via e-mail en bracht de betrokken openbare actoren meermaals (tussen eind 2015 en 2016) samen om te overleggen over antwoorden op gekregen vragen. *Brussels Major Events* (BME) heeft een infokiosk geïnstalleerd op het Beursplein. Daarnaast hebben heel wat openbare actoren gecommuniceerd over het project, vooral via de media, en dat doen zij nog steeds. Maar in tegenstelling tot andere steden, werd geen tijdelijke cel opgericht om voor dit grote stadsproject een algemene communicatiestrategie op te zetten en uit te voeren. Een aantal elementen ondermijnen echter de duidelijkheid van het project voor de buitenwereld [Vermeulen en Hardy, 2016]:

- De communicatie betreft doorgaans een welbepaald aspect van het project, terwijl buitenstaanders meerdere elementen van het project met elkaar verbinden en geen besef hebben van de bestuurlijke indelingen die kunnen bestaan en die het projectbeheer verordenen/opleggen [Flyvbjerg, 1988].
- Bij het project zijn een aantal kabinetten, besturen en semioverheidsinstellingen (MIVB, Atrium,...) betrokken, evenals verschillende machtsniveaus (gemeentelijk, gewestelijk en federaal), die niet per se dezelfde visie delen en die soms tegenstrijdige (of als tegenstrijdig opgevatte) berichten over het project en het stadscentrum in omloop brengen.
- Daarbij komen nog de vele, tevens tegengestelde berichten van de media, verenigingen, handelaars, enzovoort, die een correct begrip van het project nog ingewikkelder maken.
- De vaagheid qua timing van de werkzaamheden wijst op een ontoereikende communicatie.

52 Om de uitdaging die de toekomst van het stadscentrum inhoudt duidelijker te maken, lijkt het dus noodzakelijk om een transversale communicatieloga in te zetten, waarbij alles met betrekking tot het project bij elkaar en in synergie gebracht wordt en er ruimte

is voor een zekere transparantie. De website van het project zou in die zin herzien moeten worden met de laatste gegevens en beslissingen en preciezere informatie (bv. commerciële plannen, geplande vastgoedprojecten, lopende studies, agenda met alle evenementen in de openbare ruimte,...), net als de website in het kader van de renovatie van het Ile de Nantes¹⁸. Het is ook zaak om een proactieve aanpak te hanteren en er niet van uit te gaan dat de mensen wel zelf op zoek zullen gaan naar informatie, door aangepaste middelen te blijven ontwikkelen (bv. reclaimedrukwerk, informatieve borden, sociale media, app,...). Tot slot moet er een bijzondere aandacht gaan naar de communicatie tijdens de werkzaamheden, om de onvermijdelijke frustraties, vrees en overlast te minimaliseren (fasering en tijdlijn van de werken, wat er gebouwd wordt, verwachte hinder, getroffen maatregelen om de hinder te beperken, ...) maar ook om de voortgang van het project te vieren.

2.3.2. De coproductie organiseren

- 53 De link met participatie is een van de kernaspecten van het debat of op zijn minst de ontoereikend bevonden mate van participatie is een van de argumenten die aangehaald worden door sommige tegenstanders van de Brusselse voetgangerszone. Participatie, wat aan machtsverhoudingen onderworpen is, garandeert per definitie niet het democratische karakter van een project [Le Naour en Massardier, 2013]. We kunnen ook stellen dat de beperking van het participatieproces het gezien de omvang van de uitdagingen mogelijk maakte om tot actie over te gaan en een project te realiseren waarover nooit een consensus bereikt zal worden. Toch brengt de literatuur een aantal elementen aan het licht waaruit het belang van ruimten voor participatie, in de betekenis van coproductie, blijkt:
- De organisatie van participatieprocessen kan de aanvaarding van een project bevorderen en meerdere actoren positief verenigen rond eenzelfde dynamiek [Pinson, 2004; Vermeulen en Hardy, 2016].
 - Participatieprocessen zijn ook een kans om de profane kennis van veldwerkers te baat te nemen. Die profane kennis, waarover experts en politici niet noodzakelijk beschikken, vormt een basis om ervoor te zorgen dat het project overeenstemt met de werkelijke terreinsituatie [Callon *et al.*, 2001]. In dat opzicht biedt participatie de mogelijkheid om optimaal te voldoen aan de behoeften en verwachtingen van inwoners, gebruikers, handelaars enzovoort, problemen aan het licht te brengen en efficiënte actiemiddelen te bepalen [Lascoumes en Le Bourhis, 1998].
 - Het gezamenlijk produceren en beheren van een project bevordert niet alleen de ontwikkeling van een gevoel dat men tot een plek behoort, maar ook het respect voor die plek [Vermeulen en Hardy, 2016].
- 54 Door de uitvoering van het project open te stellen voor verschillende aspecten van coproductie gaat ook de kwaliteit van het project erop vooruit. Minstens drie niveaus van coproductie lijken interessant: *economische* coproductie door overleg over de economische en commerciële ontwikkeling van het stadscentrum, *immateriële* coproductie omtrent de dynamisering van de openbare ruimte en in het bijzonder van de werkzaamheden - om evenementen te organiseren tijdens het "rustige moment" van de werkzaamheden - en *materiële* coproductie van de openbare ruimte.

2.4. Uitdaging 4: De paradigmaverschuiving bevestigen

- 55 De initiatiefnemers van het project stellen de voetgangerszone voor als de formalisering van een paradigmabreuk met het naoorlogse stadsbeleid. De realisering van die paradigmaverschuiving botst echter op drie grote problemen.
- 56 Ten eerste is het project niet gelegen in een willekeurige wijk maar in een multifunctioneel stadscentrum met een groot aantal gebruikers (kansarme en welgestelde inwoners, werknemers, toeristen, consumenten,...) met uiteenlopende relaties tot het stadscentrum die soms moeilijk te verenigen zijn [Decroly en Wayens, 2016; Genard *et al.*, 2016; Van Criekingen, 2006, 2013; Van Hamme *et al.*, 2016].
- 57 Ten tweede wordt het project verscheurd tussen enerzijds de gewoonlijke afwachtende houding van de Brusselse beleidsmakers om het overwicht van het autoverkeer te beteugelen [Courtis en Dobruszkes, 2008] en anderzijds de toegenomen afwijzing van de auto ten voordele van zachte vervoersmodi [Genard *et al.*, 2016; Genard en Neuwels, 2016].
- 58 Tot slot is de voetgangerszone gezien de vele institutionele niveaus en publieke actoren gebaseerd op diverse visies van de stad en het stadscentrum, actiologica's en doelstellingen [Vanhellemont, 2016]. In dat opzicht is het een uitdaging om te vermijden dat de nodige compromissen die daaruit voortvloeien de reikwijdte van het project verkleinen.

2.4.1. Inwerken op en met huisvesting

- 59 Voor de overheidsinstanties is het autovrij maken van de Centrale Lanen vooral gerechtvaardigd wegens twee grote doelstellingen die zij gezamenlijk nastreven: "De stad niet louter zien vanuit haar gebruiksfunctie en haar structuur die de doorstroming van auto's moet garanderen, maar haar behandelen als een stad die vorm krijgt in functie van haar bewoners en waar het goed is om te leven" en "een nieuwe dynamiek creëren in de economische activiteit van het stadscentrum" met speciale aandacht voor de bezoekers (werknemers, toeristen, consumenten, cultuurliefhebbers, ...) ¹⁹. Uit de analyse van de debatten blijkt daarentegen duidelijk de plaats die de tegenstelling "inwoners" versus "bezoekers" inneemt in de discussies [Vanhellemont, 2016; Tessuto, 2016; Genard *et al.*, 2016], wat laat doorschemeren dat de twee doelstellingen van de overheidsinstanties moeilijk te rijmen vallen. De Brusselse voetgangerszone zou bepaalde categorieën van actoren benadelen, voornamelijk de inwoners en/of handelaars in het stadscentrum naargelang de standpunten.
- 60 Heel wat internationale projecten getuigen van het feit dat het verbeteren van de leefbaarheid en economische heropleving niet tegenstrijdig zijn, maar dat er wel voorzorgsmaatregelen getroffen moeten worden om te garanderen dat een zeker evenwicht bewaard blijft. Uit de wetenschappelijke literatuur blijkt namelijk dat het economische succes van voetgangerszones in het bijzonder afhangt van de residentiële dichtheid [Boussauw, 2016]. Maar ook dat voetgangerszones vier grote mogelijke nadelige gevolgen hebben voor de residentiële sector, die vooral tot uiting komen wanneer die voetgangerszones te veel uitsluitend uitgedacht zijn in termen van commerciële aantrekkelijkheid:
- De aanleg van een voetgangerszone brengt gewoonlijk een stijging van de huurprijzen van handelsruimten mee [Sandahl en Lindh, 1995; Boussauw, 2016], die op haar beurt de

monofunctionaliteit van de voetgangerszone in de hand werkt. Soms is het economisch interessanter om de volledige beschikbare handelsruimte te rentabiliseren en de verdiepingen niet meer te gebruiken voor de woonfunctie, los van het feit dat de toegang tot die verdiepingen vaak moeilijk of onmogelijk is [Dessouroux, 2006].

- De overheersing van de handelsfunctie ondermijnt ook de residentiële aantrekkelijkheid doordat de overlast als gevolg van de drukte in de openbare voetgangersruimten de gegoede en middenklasse wegjaagt [Wackermann, 1982].
 - Het autovrij maken van de lanen zou het toeristische residentiële aanbod kunnen vergroten, waaronder de ter beschikking gestelde kamers en appartementen op het boekingsplatform Airbnb [Corijn *et al.*, 2016] die al 6 tot 7 % van het totale aantal privéwoningen in bepaalde delen van de Vijfhoek vertegenwoordigen [Decroly en Wayens, 2016], met een stijging van de residentiële vastgoedprijzen als mogelijk gevolg.
 - De Vijfhoek kent een sterke bevolkingsgroei, die zich vanuit sociaal-economisch oogpunt heterogeen doorzet. Het gevolg daarvan is een stijging *en* diversifiëring van de huisvestingsbehoeften.
- 61 Het lijkt dus essentieel om in te zetten op en met huisvesting. Het is immers zaak om de residentiële aantrekkelijkheid te waarborgen en tegelijk een evenwicht op twee niveaus te bewaren: enerzijds tussen de noodzaak om het stadscentrum te vernieuwen en het gevaar voor gentrificatie en anderzijds tussen de toename van tijdelijke woningen (Airbnb, hotels, B&B's, ...) en de behoefte aan permanente inwoners. De vraag is dus welke strategieën gehanteerd zullen worden ten aanzien van de technische en juridische hefboomen die het behoud van de residentiële functies in de commerciële en toeristische zones bevorderen of verplichten [met name ERU 2001-2012; 2012-2014], maar ook ten aanzien van de toekomst van de gebouwen in en rondom de voetgangerszone die toebehoren aan de Stad en het OCMW van Brussel.

2.4.2. Verschuivingen van hinder voorkomen

- 62 Autovrije zones en lage emissiezones kunnen de levenskwaliteit van inwoners en werknemers verbeteren door drie aspecten aan te pakken: (1) de luchtkwaliteit verbeteren door de uitstoot van luchtvervuilende stoffen te verminderen [Genc *et al.*, 2012; Lim *et al.*, 2012; BISA, 2016], (2) de geluidshinder van het wegverkeer beperken en (3) het gebruik van actieve vervoersmodi stimuleren [Gehl, 2011; Kesuru *et al.*, 2016]. Om de verwachte paradigmaverschuiving te realiseren, is de uitdaging ervoor zorgen dat die verbeteringen de hele stad ten goede komen, en niet alleen de voetgangerszone:
- Uit de uitwisseling van ervaringen van Noord-Amerikaanse projecten uit de jaren 1960-1970 blijkt dat voetgangerszones *an sich* het autogebruik niet verminderen en dus de daarmee gepaard gaande overlast niet kunnen reguleren [Feriël, 2013]. Ze kunnen leiden tot een verschuiving van het verkeer en de overlast naar de zijstraten. Om een positieve impact te hebben buiten de strikte interventiezone, moet de voetgangerszone deel uitmaken van een ambitieus mobiliteitsplan dat een modale verschuiving waarborgt.
 - De omvang, de hoeveelheid (lucht, lawaai, ...) en het gebied van de gevolgen van de Brusselse voetgangerszone worden niet volledig en op permanente basis geëvalueerd. Er zijn maatregelen genomen, maar enkel geïsoleerd en door verschillende actoren (Brussel Mobiliteit, Atrium, ProVélo en de Stad Brussel) volgens verschillende methodologieën en tijdlijnen [Brussel Mobiliteit, 2016]. Bij gebrek aan een systematische gegevensverzameling is het erg moeilijk om de kwaliteit van de resultaten te beoordelen. Bovendien hebben de

verzamelde gegevens betrekking op verkeersvolumes en bieden zij geen grondig beeld van de situatie (bv. modale aandelen, gevolgen van de verkeerscongestie, ...).

- Ook al lijkt de verschuiving van het autoverkeer kwantitatief miniem, toch kan dat in sommige zijstraten de luchtkwaliteit tot tien keer slechter maken, aangezien die vooral afhangt van de stadsmorfologie [Kesuru *et al.*, 2016] (bv. in de buurt van Brussel-Centraal en de Keizerslaan, stijging met 270 voertuigen/uur [Brussel Mobiliteit, 2016], de Handelskaai en de Zespenningstraat). In smalle straten wordt vervuilde lucht immers minder vlot afgevoerd.
 - Zelfs als het verkeersvolume stagneert of afneemt, kan de verkeerscongestie in bepaalde straten toenemen, waardoor ook de geluidsoverlast en luchtvervuiling toenemen.
 - De verschuiving van het verkeer naar de zijstraten zou het gebruik van actieve vervoersmodi kunnen ontmoedigen en een negatieve invloed kunnen hebben op de reissnelheid van het openbaar vervoer [Kesuru *et al.*, 2016].
 - De buitensporige ontwikkeling van activiteiten in de voetgangerszone zou het wegwerken van de geluidshinder in de weg kunnen staan.
 - De verschuiving van de overlast en het ontstaan van nieuwe overlast zwengelen het debat flink aan [Vanhellemont, 2016; Genard *et al.*, 2016].
- 63 Om de houdbaarheid van het stadscentrum te waarborgen, volstaat het niet om de Centrale Lanen autovrij te maken. Tegelijkertijd is het risico dat de overlast naar de zijstraten van de voetgangerszone verschuift heel reëel. Momenteel worden diverse controles uitgevoerd om de situatie objectief in kaart te brengen. Die controles zouden dan als basis kunnen dienen voor de herziening van de mobiliteits- en circulatieplannen²⁰

2.4.3. De bestaande parkings opnemen in het denkproces over de toekomst van de voetgangerszone op lange termijn

- 64 Als gevolg van het naoorlogse stadsbeleid kenmerkt het Brusselse stadscentrum zich door de aanwezigheid van heel wat private en publieke parkings [Hubert *et al.*, 2013: 10]. De geleidelijke schrapping van bestaande parkings bij de verlenging van milieuvergunningen is, voor zover wij weten, geen punt op de agenda van de Stad Brussel en Leefmilieu Brussel (dat de vergunningen toekent). Maar die parkings hebben wel een directe invloed op de configuratie, organisatie en perimeter van de huidige en toekomstige voetgangerszone en op de luchtkwaliteit in de stad [Brandeleer *et al.*, 2016a; Kesuru *et al.*, 2016]:
- Met zo'n 25 000 parkeerplaatsen in de Vijfhoek (dat is veel meer dan in andere stadscentra met een vergelijkbare oppervlakte), trekken de bestaande parkings auto's aan in of vlak bij de voetgangerszone [Hubert *et al.*, 2013].
 - Die parkings, waartoe de toegang wettelijk gegarandeerd moet worden, hebben de perimeter van de voetgangerszone bepaald (bv. Schildknaapstraat en Wolvengracht).
 - De parkings beperken de eventuele latere uitbreiding van de perimeter van de Brusselse voetgangerszone (net als Gent vandaag probeert te doen).
 - Het aantal parkings en hun verspreide ligging in de stad maken het moeilijk om *P-routes*²¹ uit te stippelen om de parkings te bereiken en te verlaten.
- 65 Een actie die suggereert dat auto's niet meer welkom zijn in de stad brengt hevige debatten teweeg, zowel bij het grote publiek als in de politieke wereld [Courtois en Dobruszkes, 2008]. In het kader van de Brusselse voetgangerszone werden deze debatten aangewakkerd door de *lockdown* naar aanleiding van de aanslagen in Parijs, de gevolgen

van de aanslagen in Brussel en de sluiting van de tunnels, wat mogelijk de indruk wekte dat het stadscentrum niet langer bereikbaar was met de auto [Vanhellemont met Vermeulen, 2016; Genard *et al.*, 2016].

- 66 Brandeleer *et al.* [2016a] zijn dan ook van mening dat het autovrij maken van het centrum voor een groot deel aan banden gelegd wordt door de aanwezigheid van parkings, en niet omgekeerd. Zonder het belang van die parkings in vraag te stellen, stelt de machtsverhouding zich nog altijd in het voordeel van de parkeerinfrastructuur. De kans dat de voetgangerszone in het stadscentrum voor een paradigmaverschuiving kan zorgen, wordt hierdoor kleiner.

Besluit

- 67 Het welslagen van een voetgangerszone is zeker geen evidentie. Zoals uit de literatuur blijkt, is het belangrijk om diverse voorzorgsmaatregelen te nemen en vele aspecten te behandelen. De uitvoering van een complex stadsproject is de facto een kunst op zich en vereist dat actoren en diensten samenwerken ook al zijn ze dat niet noodzakelijk gewoon, dat verschillende of zelfs concurrerende bestuursniveaus de krachten bundelen, dat er een positieve burgerlijke en politieke dynamiek rond het project gecreëerd wordt, en dat de hefboomen voor actie benut en ontwikkeld worden om de ambities van het project op lange termijn waar te maken.
- 68 Deze synthesesnota is gebaseerd op voorlopig onderzoek, buitenlandse ervaringen en de wetenschappelijke literatuur. Voor een volledige diagnose ontbreekt het ons aan gedetailleerdere empirische gegevens over de gebruiksgewoonten en sociale praktijken in de bestudeerde tijd en ruimte, de luchtkwaliteit, de mobiliteit en bereikbaarheid, de economische en commerciële dynamieken, de gevolgen op grotere schaal, ... Rond een deel van deze onderwerpen wordt momenteel bijkomend onderzoek verricht.
- 69 In de huidige stand van zaken zou het autovrij maken van de Centrale Lanen in Brussel op minstens vier vlakken verbeterd kunnen worden. Het is zaak om (1) de ruimtelijke planning aan te vullen met een echt stadsproject door ook op het immateriële in te zetten en de sociale, commerciële en artistieke activiteiten en sferen in het stadscentrum beter te programmeren; (2) het project op te nemen in een meerschallige visie van territoriale ontwikkeling en aan te sluiten op de verschillende plannen inzake mobiliteit, milieu, huisvesting, handel, ...; (3) de aanvaarding van het project te bevorderen door informatie en communicatie maar ook participatie en coproductie kwalitatief te verbeteren; (4) de paradigmaverschuiving te verdiepen door het beoogde stadsproject toe te lichten.
- 70 Het stadsproject voor de vernieuwing van het Brusselse stadscentrum is nog lang niet in de eindfase en er is nog altijd veel bewegingsruimte. Gezien de omvang en de vele uitdagingen, actoren, instrumenten en actieschalen moet er naar onze mening dringend ingezet worden op: de invoering van een transversale operationele structuur in de schooten van de stad, die gecoördineerd wordt door een "intendant" met een erkende legitimiteit en autoriteit; de organisatie van gestructureerd overleg met lokale actoren; en de oprichting van een "kwaliteitskamer" die bestaat uit erkende experts en vertegenwoordigers van de verschillende betrokken beleidsniveaus (Stad, Gewest, Beliris, ...) en toeziet op het behalen van de doelstellingen en de kwaliteitsvolle uitvoering van het project. Deze methode wordt al meer dan tien jaar met succes toegepast in vele

Europese steden, zoals Amsterdam, Antwerpen en Zürich [Moulaert *et al.*, 2013; Segers *et al.*, 2013].

BIBLIOGRAPHIE

- AMIN, A. 2008. Collective culture and urban public space. In: *City*. 2008. nr. 12(1), pp. 5-24.
- APUR, 2009. Initier des projets métropolitains : l'IBA, une pratique féconde. Note rapide. In: *Territoires*. 2009. nr. 478. Beschikbaar op: <http://www.apur.org/etude/initier-projets-metropolitains-iba-une-pratique-feconde>
- ARAU, 2014. *Des commerces de proximité pour la diversité dans la ville !*, [geraadpleegd op 6 april 2017]. Beschikbaar op: <http://www.arau.org/au/ef671fa2aade854bdf33a32cb553673d85715bfb.pdf>
- ARON, J. 1995. *La Cambre et l'architecture : un regard sur le Bauhaus belge*. Brussel: Mardaga.
- BERNARD, N., 2008. De impact van de Europese Unie op het vastgoed in Brussel: tussen cliché en onderschatting. In: *Brussels Studies*. nr. 21, beschikbaar op: www.brusselsstudies.be
- BIANCHINI, F. en PARKINSON, M., 1993. *Cultural policy and urban regeneration: the West European experience*. Manchester: Manchester University Press.
- BOUDRY, L., CABUS, P., CORIJN, E., DE RYNCK, F., KESTELOOT, C., en LOECKX, A. 2003. *De eeuw van de stad. Over stadsrepublieken en rastersteden*. Witboek. Brussel: Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap.
- BOUSSAUW, K., 2016. Lokale economische aspecten van voetgangersgebieden: een beknopt literatuuroverzicht. In: CORIJN, E., HUBERT, M., NEUWELS, J., VERMEULEN, S. en HARDY, M. (eds), *Portfolio#1: Cadrages - Kader, Ouvertures - Aanzet, Focus*. Brussel: BSI-BCO, pp. 79-86.
- BRANDELEER, C. en ERMANS, T., 2016b. Beheer van de verkeerslichten als basis voor mobiliteitskeuzes: strategische uitdagingen van een technisch instrument. In: *Brussels Studies*, nr. 103. Beschikbaar op: www.brusselsstudies.be
- BRANDELEER, C., ERMANS, T. en HUBERT, M., 2016a. Zone piétonne, résidentielle, de rencontre... : le cadre légal du piétonnier bruxellois en contexte. In: CORIJN, E., HUBERT, M., NEUWELS, J., VERMEULEN, S. & HARDY, M. (eds), *Portfolio#1 : Cadrages - Kader, Ouvertures - Aanzet, Focus*. Brussel: BSI-BCO, pp. 149-158.
- BRANDELEER, C., ERMANS, T., HUBERT, M., JANSSENS, I., LANNOY, P., LOIR, C., EN VANDERSTRAETEN, P., 2016c. *Het delen van de openbare ruimte in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest*, Brussel: Brussel Mobiliteit - Gewestelijke Overheidsdienst Brussel, Katernen van het Kenniscentrum van de mobiliteit in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, nr. 5, 168 p.
- BROMLEY, R., HALL, M. en THOMAS, C., 2003. The impact of environmental improvements on town centre regeneration. In: *Town Planning Review*. 2003. Vol. 74, nr. 2, pp. 143-164.
- BRUSSEL MOBILITEIT, 2016. *Évaluation intermédiaire des impacts de la piétonnisation des boulevards du Centre et de la mise à l'essai du plan de circulation du Pentagone*. [niet openbaar]. Brussel: Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

- CALLON, M., LASCOUMES, P. en BARTHE, Y., 2001. *Agir dans un monde incertain. Essai sur la démocratie technique*. Parijs: Le Seuil.
- CASTILLO-MANZANO, J. I., LOPEZ-VALPUESTA, L. en ASECIO-FLORES, J. P., 2014. Extending pedestrianization processes outside the old city center; conflict and benefits in the case of the city of Seville. In: *Habitat International*. 2014. Vol. 44, pp. 194-201.
- CORIJN, E. en VANDERSTRAETEN, P., 2016. Qu'est-ce qu'un espace public ? In: CORIJN, E., HUBERT, M., NEUWELS, J., VERMEULEN, S. en HARDY, M. (eds), *Portfolio#1: Cadrages - Kader, Ouvertures - Aanzet, Focus*. Brussel: BSI-BCO, pp. 15-20.
- CORIJN, E., VANDERSTRAETEN, P. en NEUWELS, J., 2016. Remarques préliminaires concernant le plan d'aménagement du piétonnier. In: CORIJN, E., HUBERT, M., NEUWELS, J., VERMEULEN, S. en HARDY, M. (eds), *Portfolio#1: Cadrages - Kader, Ouvertures - Aanzet, Focus*. Brussel: BSI-BCO, pp. 67-75.
- COURTOIS, X. en DOBRUSZKES, F., 2008. (In)Efficiëntie van de trams en bussen in Brussel: een geografisch uitgesplitste analyse, In: *Brussels Studies*. 2008. nr. 20. Beschikbaar op: www.brusselsstudies.be
- CRAIG C. L., BROWNSON R. C., CRAGG S. E. en DUNN, A. L., 2002. Exploring the effect of the environment on physical activity: a study examining walking to work. In: *Am.J.Prev.Med.* 2002. nr. 23(2 Suppl), pp. 36-43.
- CRESWELL, J.W. en CLARK, V.L.P., 2007. Designing and conducting mixed methods research. In: *The Journal of the Public Health Association of Australia*. 2007. nr. 4(31), pp. 53-106.
- DE RYNCK, F. en DEZEURE, K., 2009. *Burgerparticipatie in Vlaamse steden - Naar een innoverend participatiebeleid*. Brugge: Vanden Broele.
- DE VISSCHER, J.-P., NEUWELS, J., VANDERSTRAETEN, P. en CORIJN, E., 2016. Brève histoire critique des imaginaires à la base des aménagements successifs des boulevards, In: CORIJN, E., HUBERT, M., NEUWELS, J., VERMEULEN, S. en HARDY, M. (eds), *Portfolio#1: Cadrages - Kader, Ouvertures - Aanzet, Focus*. Brussel: BSI-BCO, pp. 135-147.
- DECROLY, J.-M. en WAYENS, B., 2016. Le centre-ville : un espace multifonctionnel. In: CORIJN, E., HUBERT, M., NEUWELS, J., VERMEULEN, S. en HARDY, M. (eds), *Portfolio#1: Cadrages - Kader, Ouvertures - Aanzet, Focus*. Brussel: BSI-BCO, pp. 21-34.
- DECROLY, J.-M., DESSOUROUX, C. en VAN CRIEKINGEN, M., 2003. Les dynamiques contemporaines de privatisation des espaces urbains dans les villes européennes. In: *Belgeo*. 2003. nr. 1. Beschikbaar op: <https://belgeo.revues.org/15280>
- DEMEY, T., 1992. *Bruxelles. Chronique d'une capitale en chantier. 2. De l'Expo 58 au siècle de la C.E.E.* Brussel: Paul Legrain.
- DESSOUROUX, C., 2003. La diversité des processus de privatisation de l'espace public dans les villes européennes. In: *Belgeo*. 2003. nr. 1. Beschikbaar op: <http://belgeo.revues.org/15293>
- DESSOUROUX, C., 2006. *La production des espaces publics dans la ville contemporaine. Enjeux, acteurs et logiques de gestion et d'aménagements dans trois communes de la Région de Bruxelles-Capitale*. Doctoraatsproefschrift in geografische wetenschappen. Brussel: Université Libre de Bruxelles.
- DESSOUROUX, C., BENSLIMAN, R., BERNARD, N., DE LAET, S., DEMONTY, F., MARISSAL, P. en SURKYN, J. Huisvesting in Brussel: diagnose en uitdagingen. In: *Brussels Studies, Synthesenota's* BSI. nr. 99. Beschikbaar op: www.brusselsstudies.be

- DESSOUROUX, C., VAN CRIEKINGEN, M. en DECROLY, J.-M., 2009. Embellissement sous surveillance : une géographie des politiques de réaménagement des espaces publics au centre de Bruxelles, In: *Belgeo*. 2009. nr. 2. Beschikbaar op: <https://belgeo.revues.org/7946>
- DOBRUSZKES, F. en FOURNEAU, Y. 2007. Rechtstreekse kost en ruimtelijke verdeling van de vertragingen in het Brussels openbaar vervoer. In: *Brussels Studies*. nr. 7. Beschikbaar op: www.brusselsstudies.be
- FAULK, D., 2006. The process and practice of downtown revitalization. In: *Review of Policy Research*. 2006. Vol. 23, nr. 2, pp. 625-645.
- FERIEL, C., 2013. Le piéton, la voiture et la ville. De l'opposition à la cohabitation. In: *Métropolitiques*. Beschikbaar op: <http://www.metropolitiques.eu/Le-pieton-la-voiture-et-la-ville.html>
- GEHL, J., 2011. *Life between buildings. Using public space*. Washington: Island Press.
- GENARD, J.L. en NEUWELS, J., 2016. Le développement durable comme objet de transactions. In: *Sociologies*. 2016. Beschikbaar op: <http://sociologies.revues.org/5378>
- GENARD, J.-L., BERGER, M. en VANHELLEMONT, L., 2016. L'architecture des débats : les imaginaires mobilisés. In: CORIJN, E., HUBERT, M., NEUWELS, J., VERMEULEN, S. en HARDY, M. (eds), *Portfolio#1: Cadrages - Kader, Ouvertures - Aanzet, Focus*. Brussel: BSI-BCO, pp. 53-66.
- GRAVARI-BARBAS M., 2001. Les enclaves ludiques : Le cas du Navy Pier à Chicago. In: GHORRA-GOBIN, c. (eds), *Réinventer le sens de la ville : Les espaces publics à l'heure globale*. Parijs: L'Harmattan, pp. 159-168.
- GRIMMEAU, J. P., BEYS, N., BASTIN, S., VAN CUTSEM, S., VERHETSEL, A., en WAYENS, B., 2004. *De handel in de grote Belgische steden en hun stadsrand*. Studie voor de Cel Grootstedenbeleid, POD Maatschappelijke Integratie. Bruxelles.
- GRIMMEAU, J.-P. en WAYENS, B., 2003. De handel in Brussel en de evolutie van de stad. In: BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST (eds), *Handel*. Brussel: Mardaga, pp. 31-42.
- GROSJEAN, B. 2010. *Urbanisation sans urbanisme. Une histoire de la « ville diffuse »*. Waver: Mardaga.
- HALLEUX J.-M., 2005. *Structuration spatiale des marchés fonciers et production de l'urbanisation morphologique : application à la Belgique et à ses nouveaux espaces résidentiels*, Thèse de doctorat, 24 juin 2005, Université de Liège, Département de Géographie.
- HANDY, S. L., BOARNET, M. G., EWING, R. en KILLINGSWORTH, R. E., 2002. How the built environment affects physical activity: views from urban planning. In: *Am.J.Prev.Med*. 2002. nr. 23(2 Suppl), pp. 64-73.
- HASS-KLAU, C., 2015. *The Pedestrian and the City*. New York and London: Routledge.
- HUBERT, M., 1982. *Perspectives pour une renaissance du Pentagone Ouest*, Studie voor de Minister en Staatssecretaris van het Brussels Gewest. Brussel: Inter-environnement Bruxelles, 46 p.
- HUBERT, M., 2008. Expo '58 en "Koning Auto". In: *Brussels Studies*. 2008. nr. 22. Beschikbaar op: www.brusselsstudies.be
- HUBERT, M., LEBRUN, K., HUYNEN, P. en DOBRUSZKES, F. De dagelijkse mobiliteit in Brussel: uitdagingen, instrumenten en prioritaire werkdomeinen. In: *Brussels Studies*, Synthesenota's BSI. 18/09/2013. nr. 71. Beschikbaar op: www.brusselsstudies.be
- HUNT, J. D. en ABRAHAM, J. E. 2007. Influences on bicycle use. In: *Transportation*. 2007. nr. 34, pp. 453-470.

- INGALLINA, P., 2008. *Le projet urbain*. Parijs: Presses Universitaires de France
- JACOBS, J., 1993. *The death and life of great american cities*. New York: The Modern Library.
- JANSSENS, I., en VANDERSTRAETEN, P., 2016. Gedeelde ruimten: van concept tot uitvoering. In: BRANDELEER, C., et al., *Het delen van de openbare ruimte in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest*. Katernen van het Kenniscentrum van de mobiliteit in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest nr. 5. Brussel. pp. 14-104.
- JOURDAIN, V. en LOIR, C., 2016. Le régime de mobilité et les modalités d'usages de l'espace public sur les boulevards centraux à la fin du 19^e siècle. In: CORIJN, E., HUBERT, M., NEUWELS, J., VERMEULEN, S. en HARDY, M. (eds), *Portfolio#1: Cadrages - Kader, Ouvertures - Aanzet, Focus*. Brussel: BSI-BCO, pp. 123-134.
- KESERU, I., WUYTENS, N., DE GEUS, B., MACHARIS, C., HUBERT, M., ERMANS, T. en BRANDELEER, C., 2016. Monitoring the impact of pedestrianisation schemes on mobility and sustainability. In: CORIJN, E., HUBERT, M., NEUWELS, J., VERMEULEN, S. en HARDY, M. (eds), *Portfolio#1: Cadrages - Kader, Ouvertures - Aanzet, Focus*. Brussel: BSI-BCO, pp. 87-95.
- KESTELOOT, C., DE MAESSCHALCK, F., 2001. Anti-urbanism in Flanders: the political and social consequences of a spatial class struggle strategy. In : *Belgeo*, nr 2, pp. 41-62 <https://belgeo.revues.org/15346?lang=en>
- KÜBLER, D., 2005. Démocratie et gouvernance d'agglomération: quelques leçons européennes. In: *Pouvoirs locaux*. 2005. nr. 65, pp. 85-91.
- LASCOURMES, P. en LE BOURHIS, J.-P., 1998. Le bien commun comme construit territorial. Identités d'action et procédures. In: *Politix*. 1998. nr. 42(11), pp. 37-66.
- LE GALÈS, P., 1995. Du gouvernement des villes à la gouvernance urbaine. In: *Revue française de science politique*. 1995. nr. 1(45), pp. 57-95.
- LE GALÈS, P., 2002. *European cities: social conflicts and governance*. Oxford: Oxford University Press.
- LE NAOUR, G. en MASSARDIER, G. (eds), 2013. *L'action publique sélective*. Parijs: Librairie générale de droit et de jurisprudence.
- LEBRUN, K., 2016. L'accessibilité de l' « hypercentre bruxellois ». Premiers résultats pour le transport public. In: CORIJN, E., HUBERT, M., NEUWELS, J., VERMEULEN, S. en HARDY, M. (eds), *Portfolio#1: Cadrages - Kader, Ouvertures - Aanzet, Focus*. Brussel: BSI-BCO, pp. 159-165.
- LEEFMILIEU BRUSSEL, 2016. *Staat van het leefmilieu, verslag 2011-2014*. Brussel: Brussels Hoofdstedelijk Gewest.
- LEFEBVRE, H., 1968. *Le droit à la ville*. Parijs: Anthropos.
- LOFLAND, L., 1998. *Public realm: exploring the city's quintessential social territory*. New Brunswick: Transaction Publishers.
- LOIR, C., 2016. Van de gedeelde ruimte tot de modale segregatie: het lange transformatieproces van de openbare ruimte (1775-1936). In: BRANDELEER, C., ERMANS, T., HUBERT, M., JANSSENS, I., LANNOY, P., LOIR, C., EN VANDERSTRAETEN, P., 2016c, *Het delen van de openbare ruimte in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest*, Brussel: Brussel Mobiliteit - Gewestelijke Overheidsdienst Brussel, Katernen van het Kenniscentrum van de mobiliteit in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, nr. 5, pp. 13-29.
- LOOPMANS, M., DE DECKER, P., KESTELOOT, C., 2010. Social Mix and Passive Revolution. A Neo-Gramscian Analysis of the Social Mix Rhetoric in Flanders, Belgium. In: *Housing Studies*, vol. 25, nr 2, maart, pp. 181-200.

- MÉRENNE-SCHOUMAKER, B., 1981. Structure commerciales des rues et centres piétonniers : Essai de comparaison de quelques cas français et belges. In: *Bulletin de la société Belge d'études géographiques*. 1981. Vol. 50, nr. 2, pp. 135-144.
- MÉRENNE-SCHOUMAKER, B., 1983. Les activités commerciales dans les secteurs piétonniers : structure et évolution. In: *Analyse de l'espace*. 1983. Nr. 2, pp. 19-37.
- MINISTERIE VAN OPENBARE WERKEN EN VAN WEDEROPBOUW, 1956. *Brussel: kruispunt van het Westen*. Brussel: Ministerie van Openbare Werken en van Wederopbouw.
- MITCHELL, D., 2003. *The right to the city: Social justice and the fight for public space*. New York: Guilford Press.
- MORITZ, B., 2011. De openbare ruimten in Brussel ontwerpen en aanleggen. In: *Brussels Studies*. 2011. nr. 50. Beschikbaar op: www.brusselsstudies.be
- MOULAERT, F., VAN DYCK, B., KHAN, A. Z. en SCHREURS, J., 2013. Building a Meta-Framework to "Address" Spatial Quality. In: *International planning studies*. 2013. Nr. 18(3-4), pp. 389-409.
- NELSON, A. en ALLEN, D., 1997. If you build them, commuters will use them: association between bicycle facilities and bicycle commuting. In: *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*. 1997. nr. 1578, pp. 79-83.
- NOËL, F., 2009. Het stadsvernieuwingsbeleid in de wijken: op de kruising van stedenbouwkundige en sociale actie. In: DEJEMEPPE, P., MOUCHART, C., PIERSOTTE, C., RAYNAUD, F. en VAN DE PUTTE, D. (eds), *Brussel (over) 20 jaar*. Brussel: Brussels Hoofdstedelijk Gewest, pp. 213-233.
- PINCH, P. en ADAMS, N., 2013. Lessons from the IBA Emscher Park. In: LEARY, M. E. en MCCARTHY, J. (eds), *The Routledge companion to Urban Regeneration*. London: Routledge. pp. 230-240.
- PINSON, G., 2004. Le projet urbain comme instrument d'action publique. In: LASCOURMES, P. en LE GALÈS, P. (eds), *Gouverner par les instruments*. Parijs: Presses de Sciences Po., pp. 199-223.
- PINSON, G., 2009. *Gouverner la ville par projet. Urbanisme et gouvernance des villes européens*. Parijs: Presses de Sciences Po.
- PRADEL, B., 2007. Mettre en scène et mettre en intrigue : un urbanisme festif des espaces publics. In: *Géocarrefour*. 2007. nr. 82(3), pp. 123-130.
- PUCHER, J. en BUEHLER, R., 2008. Cycling for Everyone: Lessons from Europe. In: *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*. 2008. Nr. 2074, pp. 58-65.
- REMY, J., VOYÉ, L., BLONDEL, J.-P. en DESIMPELAER, W., 1974. Scénarios de vie urbaine. In: *A+*. 1974. nr. 12, p. 23.
- RYCKEWAERT, M., 2011. *Building the economic backbone of the Belgian welfare state. Infrastructure, planning and architecture 1945-1973*. Rotterdam: 010 Publishers
- SAELENS, B. E., SALLIS, J. F. en FRANK, L. D., 2003. Environmental correlates of walking and cycling: findings from the transportation, urban design, and planning literatures. In: *Ann.Behav.Med*, nr. 25 (2), pp. 80-91.
- SANDAHL, J. en LINDH, C., 1995. Impact of improving the attractiveness of town centres. In: *Transport Policy*. 1995. Vol. 2, nr. 1, pp. 51-56.
- SEGBERS R., VAN DEN BROECK P., KAHN A., MOULAERT F., SCHREURS J., DE MEULDER B., VIGAR G., MADANIPOUR A. (eds), 2013. *Handboek Ruimtelijke Kwaliteit*. Brussel: ASP Editions.

- SHAY, A., 2012. *The contemporary International Building Exhibition (IBA): innovative regeneration strategies in Germany*. Doctoraatsproefschrift in stedenbouw. Cambridge. Massachusetts Institute Of Technology. Beschikbaar op: <http://dspace.mit.edu/handle/1721.1/73709#files-area>
- TESSUTO, J., 2016. Changer la ville pour changer la vie ? Le mouvement citoyen *PicNic the Streets* et l'invisibilisation des enjeux socio-économiques liés au réaménagement du centre-ville de Bruxelles. In: *Environnement Urbain / Urban Environment*. 2016. Vol 10. Beschikbaar op: <http://eue.revues.org/1405>
- VAN CRIEKINGEN, M., 2006. Welke toekomst voor de Brusselse centrumwijken? In: *Brussels Studies*. nr. 1. Beschikbaar op: www.brusselsstudies.be
- VAN CRIEKINGEN, M., 2013. La gentrification mise en politiques. In: *Métropoles*, nr. 13. Beschikbaar op: <http://metropoles.revues.org/4753>
- VAN DEN BROECK, P., 2010. *De sociale constructie van plannings-en projectinstrumenten. Onderzoek naar de socio-technische dynamiek in het 'Eerste Kwartier' in Antwerpen*. Doctoraatsproefschrift in ingenieurswetenschappen. Leuven: Katholieke Universiteit Leuven.
- VAN HAMME, G., GRIPPA, T. en VAN CRIEKINGEN, M., 2016. Migratiebewegingen en dynamische processen in de Brusselse wijken. In: *Brussels Studies*. 2016. nr. 97. Beschikbaar op: www.brusselsstudies.be
- VANHELLEMONT, L. en VERMEULEN, S., 2016. De aanleg van de voetgangerszone in het Brusselse stadscentrum (2012-...). Een analyse van (het discours van) het procesverloop. In: CORIJN, E., HUBERT, M., NEUWELS, J., VERMEULEN, S. en HARDY, M. (eds), *Portfolio#1: Cadragés - Kader, Ouvertures - Aanzet, Focus*. Brussel: BSI-BCO, pp. 35-51.
- VANHELLEMONT, L., 2016. *The Power of the Imaginary in Urban Planning Processes*. Doctoraatsproefschrift in stedelijke sociologie. Milaan. Milano-Bicocca University.
- VERLINDE, S., KIN, B., STRALE, M. en MACHARIS, C., 2016. Sustainable freight deliveries in the pedestrian zone: facilitating the necessity. In: CORIJN, E., HUBERT, M., NEUWELS, J., VERMEULEN, S. en HARDY, M. (eds), *Portfolio#1: Cadragés - Kader, Ouvertures - Aanzet, Focus*. Brussel: BSI-BCO, pp. 97-109.
- VERMEULEN, S. en HARDY, M., 2016. Communication et participation dans le cadre de grands projets urbains. In: CORIJN, E., HUBERT, M., NEUWELS, J., VERMEULEN, S. & HARDY, M. (eds), *Portfolio#1: Cadragés - Kader, Ouvertures - Aanzet, Focus*. Brussel: BSI-BCO, pp. 111-119.
- WACKERMANN, G., 1982. Le vécu commercial en zones piétonnières européennes. In: *Annales de Géographie*. 1982. nr. 506, pp. 454-462.
- WHITEHEAD, T., SIMMONDS, D. en PRESTON, J., 2006. The effect of urban quality improvements on economic activity. In: *Journal of Environmental Management*. 2006. Vol. 80, nr. 1, pp. 1-12.
- WONG, H., 2014. *Impacts of Pedestrian Schemes on the Types of Retailers*. Doctoraatsproefschrift in stedenbouw en design. Hongkong: The University of Hong Kong.
- WOOD, P. & LANDRY, C., 2008. *The intercultural city. Planning for diversity advantage*. Londen: Earthscan.
- ZIMMER, P. 2002. La politique de l'habitat dans la Région de Bruxelles-Capitale. In: *Courrier Hebdomadaire, CRISP*. nr. 1746-1747, 101 p.

NOTES

1. Het *Brussels Centre Observatory* (BCO) is een structuur opgericht door het *Brussels Studies Institute* (BSI), het platform voor onderzoek over Brussel. Zie <http://bco.bsi-brussels.be>
2. In het Nederlands kiezen we voor deze uitdrukking omdat er geen letterlijk equivalent bestaat voor het vaak gebruikte *piétonnisation* (Frans) of *pedestrianisation* (Engels).
3. STAD BRUSSEL. Van Brussel een leefbare stad maken, In: *Samen doen we het hart van Brussel sneller slaan* [online]. Geraadpleegd op 23 februari 2017. Beschikbaar op: <http://centre-ville.bruxelles.be/nl/het-project/objectieven>
4. *Ibid*
5. Online: <http://www.eru-urbanisme.be/fr/print/project/57/>. Geraadpleegd op 8 juli 2017.
6. Online: <https://wijkmonitoring.brussels/>
7. Stappen is nu de belangrijkste verplaatsingswijze in Brussel (37 % van het totale aantal verplaatsingen) en het fietsgebruik is er de voorbije tien jaar verdrievoudigd, terwijl het modale aandeel van de auto kleiner geworden is (van 50 % naar 32 % van het totale aantal verplaatsingen) en het autobezit van de Brusselaars gedaald is.
8. De verplaatsingen van de niet-Brusselaars zijn goed voor 40 % van de autoverkeersstromen in het BHG en blijken een grote impact te hebben [Hubert *et al.*, 2013]. Ze concentreren zich voornamelijk op werkdagen tijdens de spitsuren en zijn gemiddeld langer dan de autoverplaatsingen van de Brusselaars.
9. In het kader van het Samenwerkingsakkoord van 15 september 1993 ging de federale regering de verbintenis aan om in Brussel een reeks acties op touw te zetten en te financieren op het gebied van mobiliteit, groene ruimten, cultuur, erfgoed, sociale woningen, ... Die acties worden uitgevoerd door Beliris, en is deel van de FOD Mobiliteit en Vervoer.
10. Geleidelijk aan werd afgezien van deze parkeerplannen, maar diverse vastgoedprojecten kondigen de aanleg van nieuwe parkeerplaatsen in de directe omgeving van de voetgangerszone aan.
11. STAD BRUSSEL, 2015. *Samen doen we het hart van Brussel sneller slaan*, p. 3
12. Naar de titel van het boek van Jan Gehl [2011].
13. STAD BRUSSEL, 2015. *Samen doen we het hart van Brussel sneller slaan*, p. 11
14. <http://www.gpdo.brussels/>
15. <https://www.open-iba.de/en/>
16. Voornamelijk de Brusselaars die in het oosten van de gemeenten Ukkel, Watermaal-Bosvoorde en Elsene wonen.
17. De studies werden gefinancierd door respectievelijk de Stad Brussel (2015) en de Grondregie van de Stad Brussel (2016).
18. <http://www.iledenantes.com/fr/>
19. STAD BRUSSEL, 2015. *Samen doen we het hart van Brussel sneller slaan*, p. 3
20. In het bijzonder het BSI-MOBI-project "Monitoring the impact of travel behavior, accessibility & satisfaction with regards to the city centre" met de steun van Brussel Mobiliteit.
21. Een parkeerroute of *P-route* is een gemarkeerde route, meestal in een lus, die automobilisten komende van de rand van de betrokken zone naar een of meerdere parkings leidt en die hen ook vlot weer uit de zone begeleidt.

RÉSUMÉS

De *nieuwe* voetgangerszone is één van de belangrijkste stadsprojecten in het Brusselse stadscentrum van de afgelopen decennia. In 2015 werd de centrale doorgangsweg -Anspachlaan- autovrij gemaakt. De heraanleg van de publieke ruimte en vernieuwing van de belangrijkste metrostations moet nog starten. De realisatie en uitdagingen van dit stadsproject zijn per definitie complex. Ervaringen uit binnen- en buitenland tonen dat de impact groot zal zijn op verschillende niveau's: de kwaliteit van de publieke ruimte, huisvesting en voorzieningen, de lokale economie en tewerkstelling, mobiliteit, bereikbaarheid en logistiek, de sociale en culturele activiteiten, enz. Recente gegevens en analyses zijn echter vaak gefragmenteerd, onbestaande, of onvoldoende toegankelijk voor alle betrokken actoren. Toch slaagt een kwaliteitsvol stadsproject pas wanneer deze kennis wordt gebundeld en gedeeld, maar ook besluitvorming ondersteunt. Daarom volgt het *BSI - Brussels Centre Observatory* (BSI-BCO) dit project van nabij op. Deze synthesenota bouwt verder op eerder gepubliceerd werk [het Portfolio#1]. Deel 1 belicht het project in haar ruimere context en deel 2 concretiseert vier grote uitdagingen op basis van onze eerste vaststellingen. De nota besluit met concrete pistes om de kwaliteit en het beheer van het project te verhogen.

Le *nouveau* piétonnier est l'un des principaux projets urbains conçus pour le centre de Bruxelles au cours des dernières décennies. En 2015, la voie de transit du Centre - le boulevard Anspach - a été déclarée interdite à la circulation automobile. Le réaménagement de l'espace public et la rénovation des principales stations de métro n'ont pas encore commencé. La réalisation et les défis de ce projet urbain sont, par définition, complexes. Des expériences menées dans le pays et à l'étranger montrent qu'il aura un impact important à différents niveaux : qualité de l'espace public, logement et équipements, économie locale et emploi, mobilité, accessibilité et logistique, activités sociales et culturelles, etc. Cependant, les données et analyses récentes sont souvent fragmentées, inexistantes ou insuffisamment disponibles pour tous les acteurs concernés. Pourtant, un projet urbain de qualité ne peut aboutir que lorsque ces informations sont rassemblées et partagées, mais aussi lorsqu'il porte une prise de décision. C'est pourquoi le *BSI - Brussels Centre Observatory* (BSI-BCO) suit ce projet de près. La présente note de synthèse s'appuie sur un travail publié précédemment [le Portfolio#1]. La partie 1 expose le contexte général du projet et la partie 2 développe l'aspect concret de quatre grands défis, sur la base de nos premières constatations. En conclusion, la note propose quelques pistes concrètes d'amélioration de la qualité et de la gestion du projet.

The *new* pedestrian area in the centre of Brussels is one of the most important urban projects of the last decades. In 2015, the central traffic artery, Boulevard Anspach, was pedestrianised. The public space and the biggest metro stations must still be renovated. The implementation of this project and the challenges it faces are inherently complex. Experiences in Belgium and abroad show that the impact on the city centre of Brussels will be significant at different levels: the quality of public space; housing and public services; local economy and employment; mobility, logistics and accessibility; and social and cultural activities. However, recent data and analyses are fragmented, non-existent or inaccessible for all stakeholders involved. Nevertheless, an urban project may only succeed when knowledge and expertise are gathered and shared, and

used to support decision-making. Therefore, BSI - Brussels Centre Observatory (BSI-BCO) is monitoring this project closely. Previously published research is further developed in this synopsis [Portfolio#1]. Part 1 discusses the context of the project. Part 2 details the four main challenges based on our first observations. The synopsis concludes with concrete scenarios to improve the overall quality and management of the project.

INDEX

Mots-clés : action publique, développement économique, espace public, mobilité, planification urbaine, qualité de vie, rénovation urbaine

Keywords : public action, economic development, public space, mobility, urban planning, quality of life, urban renewal

Trefwoorden overheidsoptreden, economische ontwikkeling, openbare ruimte, mobiliteit, stadsplanning, levenskwaliteit, stadsvernieuwing

AUTEURS

MICHEL HUBERT

Michel Hubert is doctor in de sociologie en hoogleraar aan de Université Saint-Louis - Bruxelles, waar hij de hedendaagse stedelijke ontwikkelingen en beleidsmaatregelen bestudeert, in het bijzonder op het vlak van mobiliteit. Daarnaast verricht hij onderzoek naar de geschiedenis en de structuur van vervoersnetten en de gevolgen voor de stad en haar gebruikers: zie onder meer "Expo '58 en 'Koning Auto'. Welke toekomst voor de grote wegeninfrastructuur in Brussel?", *Brussels Studies* nr. 22). Hij is vicevoorzitter van het *Brussels Studies Institute*, co-voorzitter van het *BSI - Brussels Centre Observatory* en sinds de oprichting in 2006 directeur van het elektronische wetenschappelijke tijdschrift *Brussels Studies*. Contact: michel.hubert[at]usaintlouis.be

ERIC CORIJN

Eric Corijn is cultuurfilosoof en sociaal wetenschapper, hoogleraar Stadsstudies aan de Vrije Universiteit Brussel. Stichter van de onderzoeksgroep COSMOPOLIS, ondervoorzitter van het *Brussels Studies Institute*, directeur van de Brussels Academy, co-voorzitter van het *BSI - Brussels Centre Observatory*, Ondervoorzitter van de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en lid van de jury Stadsvernieuwing van Vlaanderen en adviseur bij het *Global Parliament of Mayors*. Contact: eric.corijn[at]vub.be

JULIE NEUWELS

Julie Neuwels is een van de coördinatoren van het *BSI - Brussels Centre Observatory* (2016-2017) en staat in voor het FNRS-onderzoek (2017-2020). Als doctor in de architectuur en stedenbouw verricht zij vooral onderzoek naar het stadsbeleid en het milieubeleid toegepast op gebouwen: zie onder meer "Le développement durable comme objet de transactions. Le cas des politiques urbaines en Région bruxelloise" (geschreven samen met Jean-Louis Genard, *SociologieS*, 2016). Contact: jneuwels[at]ulb.ac.be

MARGAUX HARDY

Margaux Hardy, een van de coördinatoren van het *BSI - Brussels Centre Observatory*, is journaliste van opleiding en legt momenteel de laatste hand aan een proefschrift over wetenschappelijke

communicatie. Ze werkt ook voor het tijdschrift *Brussels Studies*. Contact: margaux.hardy[at]usaintlouis.be

SOFIE VERMEULEN

Sofie Vermeulen is stadsgeografe en Doctor in de wetenschappen (2015). Ze is één van de coördinatrices van het *BSI - Brussels Centre Observatory* en coördineert onderzoek rond duurzame mobiliteit, participatie en besluitvorming aan de Vrije Universiteit Brussel (VUB-MOBI). Haar onderzoek focust op stads- en wijkontwikkeling, ruimtelijke planning en de rol van het middenveld. Regelmatig verzorgt ze stadsexcursies in Brussel. Contact: sofie.vermeulen[at]vub.be

JOOST VAESEN

Joost Vaesen is historicus en Doctor in de geschiedenis. Hij is directeur van het *Brussels Studies Institute (BSI)*, dat werd opgericht door de *Université libre de Bruxelles*, de *Vrije Universiteit Brussel* en de *Université Saint-Louis - Bruxelles* om het onderzoek in verband met Brussel te ondersteunen en te ontwikkelen. Hij is op dit moment ook docent aan de Vrije Universiteit Brussel. Hij legt zich in zijn onderzoek toe op het bestuur en de werking van Brussel en op het onderwijs in een grootstedelijke context. Contact: joost.vaesen[at]ulb.ac.be