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

Collection générale | 2011

De openbare ruimten in Brussel ontwerpen en aanleggen

Concevoir et aménager les espaces publics à Bruxelles

Designing and developing public spaces in Brussels

Benoit Moritz

Traducteur : Ben Winant

Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/brussels/1038>

DOI : 10.4000/brussels.1038

ISSN : 2031-0293

Éditeur

Université Saint-Louis Bruxelles

Référence électronique

Benoit Moritz, « De openbare ruimten in Brussel ontwerpen en aanleggen », *Brussels Studies* [Online],
Algemene collectie, nr 50, Online op 21 juin 2011, geraadpleegd op 01 mai 2019. URL : <http://journals.openedition.org/brussels/1038> ; DOI : 10.4000/brussels.1038

Licence CC BY

Nummer 50, 21 juni 2011. ISSN 2031-0293

Benoit Moritz

De openbare ruimten in Brussel ontwerpen en aanleggen

Vertaling: Benny Winant

Het artikel biedt een kort overzicht, een beknopte geschiedenis, van de stedenbouwkundige opvattingen die sinds de oprichting van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest de manier om de openbare ruimten aan te leggen hebben beïnvloed. De auteur overloopt de verschillende scharniermomenten en overlappingsen in de evolutie van die opvattingen.

Aan de hand van concrete voorbeelden illustreert de tekst hoe de praktijken bij de aanleg van de openbare ruimten op ge-aggregeerde wijze tot stand zijn gekomen, in eerste instantie in het kader van projecten die een evenwichtigere verdeling van de openbare ruimte beoogden en vervolgens geleidelijk in het kader van projecten die rekening hielden met de desiderata van de gebruikers en de architecturale kwaliteiten. De auteur wijst in het bijzonder op de invloed die de wijkcontracten, het instrument voor stadsherwaardering, op die evolutie hadden. Tot besluit vermeldt het artikel de nieuwe methodologische uitdagingen die moeten worden aangenomen bij de aanleg van de Brusselse openbare ruimten, namelijk de afweging en verzoening van de lokale en gewestelijke belangen en de processen voor de formalisering van de projecten.

Benoit Moritz is architect en stedenbouwkundige. Hij voerde zowel in Brussel als in Wallonië stedenbouwkundige studies en projecten uit. Hij is tevens docent stedenbouw aan de nieuwe Faculté d'Architecture ULB La Cambre-Horta. Zijn onderzoek is toegespitst op de dynamiek van de stadsprojecten die op dit ogenblik in de Belgische steden worden uitgevoerd, en op de actoren die eraan meewerken. Onlangs publiceerde hij "Architecture et marché immobilier, un mariage (im-)possible?" éditions Communauté française Wallonie-Bruxelles, Brussel, 2010.

Benoit Moritz, +32(0)475 27 43 96, benoit.moritz@ulb.ac.be

Christophe Mincke (Redactiesecretaris), +32(0)2 211 78 22 / +32(0)473 21 02 65, mincke@fussl.ac.be

Er zijn videobeelden verbonden aan deze publicatie. Deze zijn geïntegreerd in de ePub-versie van de tekst, maar eveneens zichtbaar on-line (<http://vimeo.com/channels/BruS>)

Inleiding

1. Om te begrijpen hoe de openbare ruimte er in Brussel bij ligt, is het nuttig om terug te kijken op de manier waarop die de afgelopen twintig jaar werd ontworpen.
2. Het uitgangspunt van dit artikel is bijgevolg het jaar 1989, toen het Brussels Gewest werd opgericht. Het eindpunt is dan de hedendaagse periode.
3. Dit artikel biedt een kort overzicht, een beknopte geschiedenis, van de veranderende manieren om de stad te ontwerpen aan de hand van de scharniermomenten in de evolutie en superpositie van die denkbeelden.
4. Deze bijdrage is niet opgevat als een exhaustief historisch overzicht van de wijze waarop de openbare ruimten in Brussel werden aangelegd, maar veeleer een persoonlijke analyse van die geschiedenis.

Moment 1 : de openbare ruimte delen en de stad “verfraaien”

5. Ons overzicht begint met de situatie in 1989, toen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest werd opgericht. Dat jaar is geen beginpunt op zich, maar een transitie tussen een oude en een nieuwe manier om de openbare ruimte te ontwerpen. De oude manier werd gekenmerkt door het overwicht van de grootschalige vervoersinfrastructuren op het

stadsweefsel en door een functionalistische visie op de openbare ruimte. De nieuwe manier wordt gekenmerkt door het overwicht van de stedelijke structuren en ruimten op de infrastructuren.

6. Zoals elke transitie, werd ze voorzien door de school voor de heropbouw van de Europese stad¹ en de Brusselse bewegingen en verenigingen die daaraan meewerkten (Archives d'Architecture Moderne, Inter-Environnement Bruxelles, ARAU, Koning Boudewijnstichting enz.). Op die transitie werd aldus geanticipeerd met een doctrine die ervan uitgaat dat de traditionele stad moet worden heropgebouwd, en die berust op een geheel van ideeën die werden uitgewerkt in een uitgebreid aantal boeken over dat onderwerp². Die transitie werd tevens voorzien door een generatie professionals (architecten, stedenbouwkundigen, sociologen) die bij de oprichting van het Brussels Gewest toegang kregen tot functies met beslissingsbevoegdheid. Daardoor konden ze hun ideeën in de praktijk brengen.

7. Het is dus niet zo dat het Brussels Gewest bij zijn oprichting in 1989 zonder middelen en zonder theoretische achtergrond een beleid voor de aanleg van de openbare ruimte opzette op basis van drie grondbeginselen:

- de openbare ruimten moeten worden geherwaardeerd als plaatsen die het samenleven in de stad bevorderen en zo aangelegd zijn dat ze de leefomstandigheden van de bewoners verbeteren;
- de openbare ruimten moeten beter worden verdeeld tussen de verschillende gebruikers en het overwicht van Koning Auto moet afnemen ten voordele van de andere vervoersmodi³;

¹ Zie « Déclaration de Bruxelles » Barey A., Culot M., Lefèbvre Ph., éd. AAM, Bruxelles, 1980.

² Zie bijvoorbeeld: « Les espaces publics bruxellois : analyse et projets », Inter-environnement en les Archives d'Architecture Moderne met de medewerking van het Atelier de Recherche et d'Action Urbaines, onder leiding van Culot M., Schoonbrodt R., Birkiye S., Busieau G. en Verliefsen M., Brussel, 1981 of nog « La reconstruction de Bruxelles », ed. AAM, Brussel, 1982.

³ In het bijzonder trams op eigen banen, verbrede trottoirs en veiligheidsvoorzieningen ter hoogte van de zebrapaden.

- de stad moet worden 'verfraaid'. Dat idee verwijst naar een denkbeeldig geheel van referenties en bestaande instrumenten die opnieuw aangewend worden voor de heraanleg van de geërfde of gebouwde stad (vooral van de XVIII^e en XIX^e eeuw)⁴.

8. Het beleid met betrekking tot de openbare ruimten krijgt dan, gelet op het Belgische institutionele bestel, een politieke dimensie, namelijk de specifieke kenmerken van de Brusselse openbare ruimte reconstrueren en in de verf zetten en de wijken bewoonbaarder maken. Charles Picqué, de eerste minister-president van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, schreef het volgende over de openbare ruimte: *“Sinds 1989 is het Brussels Gewest en niet langer de federale Staat bevoegd voor de belangrijkste infrastructuur. De gemeenten blijven verantwoordelijk voor hun eigen infrastructuur. Vanaf dat jaar heeft het Gewest zich toegelegd op de verbetering van de openbare ruimte in een dubbel perspectief: de identiteit van Brussel als stedenbouwkundig geheel bevestigen en de bewoonbaarheid van zijn wijken verbeteren.”*⁵

9. Dit artikel schetst de ideologische achtergrond van het beleid dat het Gewest in een eerste fase zal voeren op het vlak van de openbare ruimten: een Brusselse identiteit uitbouwen door aansluiting te vinden bij de architecturale taal van het traditionele stedelijke weefsel (van de XVIII^e en XIX^e eeuw) als reactie op het verwoestende beleid dat de federale Staat in de jaren '60 en '70 heeft gevoerd.

10. Tijdens die eerste periode gaf het Gewest aldus een impuls voor een beleid inzake openbare ruimten met drie soorten acties:

Figuur 1. Poelaertplein – Plan uit het richtschema voor de Stadswandelingen. Dit plan geeft de uitdagingen op het vlak van verfraaiing en verdeling van de openbare ruimte weer.

⁴ Lees in dat verband A+ n°164 gewijd aan een overzicht van het in Brussel gevoerde verfraaiingsbeleid « Bruxelles, Embellissement, Impressions », juni-juli 2000.

⁵ Ch.Picqué in de inleiding tot het « Manuel des espaces publics bruxellois », Demanet M. en Majot J.-P., ed. AAM, Brussel, 1995.

- ten eerste, een uiteenzetting van de opvattingen over de openbare ruimte in een handboek van goede praktijken, het “Manuel des espaces publics bruxellois”⁶, het naslagwerk bij uitstek dat de concepten voor de heraanleg van de Brusselse openbare ruimten toelicht;
- ten tweede, de verwerking van de opvattingen over de openbare ruimte in het “model” van de compacte stad dat duidelijk naar voren werd geschoven in het eerste Gewestelijk Ontwikkelingsplan van 1995 en dat formeel vertaald werd in het onderdeel “Stadsverfraaiing”;
- ten slotte, de verwezenlijking van een reeks “voorbeeldprojecten”, die het nieuwe model voor de aanleg van de openbare ruimte op grote schaal in de praktijk brengen. Het gaat om de eerste programma’s voor trams in eigen bedding zoals op de Brugmannlaan (1993) en om de ambitieuze programma’s “De Stadswandelingen” (1990-...) ⁷ en het “Charter van het Koninklijk Tracé”⁸, gevolgd door de uitvoering ervan (1995-2002).

Moment 2 : wanneer verfraaiing en verdeling van de openbare ruimte niet meer volstaan

11. De drie soorten acties van het Brussels Gewest voerden opnieuw een culturele dimensie in bij de aanleg van de openbare ruimte: het ontwerp werd beschouwd als “urban art”⁹. De openbare ruimte wordt niet langer opgevat als een ruimte die bestemd is voor grootschalige vervoersinfrastructuur (snelwegen in de stad), maar fungeert als een soort fundament voor de gebouwen en de samenleving. Het model voor de aanleg *ad minima* dat daaruit resulteert, streeft naar esthetische eenvoud waarbij men gebruikmaakt van hoogwaardige materialen. Het model werd eerst toegepast op gewestelijke projecten (zoals de Stadswandelingen of het Koninklijk Tracé) en werd geleidelijk als norm erkend door alle actoren in de Brusselse openbare ruimte (vooral de gemeenten)¹⁰. Achteraf beschouwd komt het ons voor dat die projecten – die men als “ontwerperloos”¹¹ zou kunnen beschouwen – geïnspireerd waren door een soort minimalistische rationaliteit die afgestemd was op het historische kader en het erfgoed waarin ze werden uitgevoerd.

⁶ « Manuel des espaces publics bruxellois », Demanet M. et Majot J.-P. , Région de Bruxelles-Capitale, éd. AAM, Brussel 1995.

⁷ Het gaat om een programma van het Brussels Gewest om de verbindingen tussen de boven- en de benedenstad te verbeteren via vijf goed aangelegde trajecten. De ontwerpers waren verschillende Brusselse studie bureaus (AVA, JNC International, Van Wunnik&Partners enz.) die een basishandvest dat een coherent geheel beoogt, moesten naleven.

⁸ Het programma Koninklijk Tracé, dat werd opgestart na het overlijden van Koning Boudewijn in juli 1993 en de doorgang van de lijnstoet op een parcours dat zich toen in erbarmelijke staat bevond, had betrekking op een belangrijke verkeersas in Brussel: het tracé dat het kasteel van Laken met het koninklijk paleis verbindt en tot het Justitiepaleis wordt doorgetrokken. Het tracé is 7 km lang, loopt door drie gemeenten en wordt bijna continu gebruikt door de tram. De grootste uitdaging bestond erin overal dezelfde aanlegkwaliteit te halen, rekening houdend met de eigen beddingen en een betere verdeling van de openbare ruimte. Het Koninklijk Tracé was een project dat geleidelijk werd gerealiseerd tussen 1995 en 2002 met financiering door de federale Staat. Het tracé werd aangelegd door een vereniging van hoofdzakelijk Brusselse studie bureaus (AVA, JNC International, Agora, W.J. & M.C. Van Campenhout).

⁹ Roggemans M.-L. in A+ n°164 , « Bruxelles, Embellissement, Impressions », p.74, juni-juli 2000.

¹⁰ Bijvoorbeeld in kleinere projecten voor de heraanleg van pleinen en straten die vanaf de jaren 2000 in de Vijfhoek werden gerealiseerd door de Stad Brussel: heraanleg van de Oude Korenmarkt, het Sint-Katelijneplein of het Bloemenhofplein.

¹¹ Wie herinnert zich nog de namen van de studie bureaus die de projecten ontworpen hebben?

13. Tegelijk met zijn aanvaarding werd het model *ad minima* voor de aanleg van de openbare ruimte evenwel ter discussie gesteld en zelfs bekritiseerd:

Figuur2. Axonometrie van het initiële plan voor de heraanleg van de Keizerinlaan. Het plan is een weergave van het oorspronkelijke streven om het grootschalige project in het stadsbeeld te integreren.
Architect: Alain Sarfati

- Wordt enerzijds rekening gehouden met de manier waarop de openbare ruimte wordt benut door de verschillende gebruikers?;
- Wat zijn anderzijds de architecturale ambities en, ruimer gezien, in hoeverre wordt de openbare ruimte opgevat als een “project”, gelet op het succes van het model dat in Barcelona en Lyon werd gevolgd?

14. De eerste kritiek, die moet worden beschouwd als opbouwende kritiek op het basismodel, dateerde van het einde van de jaren '90, toen de instrumenten voor stedelijke herwaardering (in het bijzonder het programma van de wijkcontracten dat in 1994 werd opgestart), maar ook specifieke projecten, zoals de aanleg van het Bonneviepark in Sint-Jans-Molenbeek, de eerste openbare debatten over de projecten voor de aanleg van de openbare ruimte op gang brachten. Die kritiek werd vooral geleverd tijdens informatievergaderingen of in het kader van openbare onderzoeken.

15. De tweede kritiek dateerde formeel van 1997 in het kader van de wedstrijd voor de heraanleg van de Keizerinlaan¹² en de "Paden van Europa" (Sentiers de l'Europe), die respectievelijk door de Stad Brussel en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest werden georganiseerd. De discussie ging over de vraag of de openbare ruimte in aanmerking komt voor projecten die verder gaan dan het aanlegmodel *ad minima* en architecturale ambities voor de stedelijke ruimte nastreven.

16. De overheden koesterden internationale ambities met die twee wedstrijden, want volgens hen stonden ze borg voor de kwaliteit van de projecten.

17. In het kader van de eerste wedstrijd rees de vraag of het project het stedelijk weefsel van de Europese wijk, die toen opnieuw verscheurd werd door de bouw van het grootschalige gebouwencomplex voor het Europees Parlement, kon “genezen”. Onder leiding van de Brusselse minister voor ruimtelijke ordening en openbare werken, H. Hasquin, werd een partnerschap opgezet met de Europese Commis-

¹² Wedstrijd voor de heraanleg van de Keizerinlaan, het Carrefour de l'Europe, het voorplein van Sint-Goedele, het Albertinaplein, de Putterijstraat en de Madeleinestraat.

sie, in casu commissaris Erkki Liikanen, en de SCAB¹³ werd belast met de organisatie van de wedstrijd.

18. In april 1998 werd de vereniging Aukett (GB) en Art & Build (B) aangewezen tot winnaar van de wedstrijd, maar de hele procedure werd al snel betwist.

19. Enerzijds werd de wedstrijd, wat de methode betreft, georganiseerd zonder voorafgaande programmering (plaats van de ingrepen, begrenzing, beleidskeuzes op het vlak van mobiliteit, prioritering van de ingrepen enz.) en bleek het winnende voorstel volgens hetwelk de promenade van het Europees Parlement verlengd zou worden tot het Schumanplein, de huizenblokken aan de Toulouse- en Pascalstraat volledig gesloopt zouden worden en het huizenblok Vautier/Wiertz gedeeltelijk heringericht zou worden, al snel onrealistisch, onbetaalbaar en zelfs controversieel te zijn. Anderzijds diende architect R. Mathy, die op de derde plaats was geëindigd, in november 1998 een beroep tot vernietiging bij de Raad van State in wegens overtreding van onder meer de Europese richtlijn en de Belgische wetten op de overheidsopdrachten en wegens het niet naleven van de bepalingen van het wedstrijdreglement¹⁴.

20. Toen minister Hasquin in juli 1999 minister-president van de Franse Gemeenschap werd, verloor het project ten slotte alle politieke steun, aangezien de Europese Commissie zelf in november van datzelfde jaar een inbreukprocedure startte tegen de Belgische Staat. Uiteindelijk leidde de wedstrijd enkel tot de restauratie van het Leopoldpark.

21. In het kader van de wedstrijd betreffende de Keizerinlaan had de Stad Brussel bij monde van zijn toenmalige schepenen van stedenbouw, H. Simons, de ambitie om de kwaliteit van de projecten in Barcelona of Lyon te evenaren en werden vermaarde architecten (de Spanjaard J.

Farrando, het Barcelonese team J. Roig en E. Battle, de Fransman B. Huet, de Belg X. De Geyter enz.) verzocht om deel te nemen aan de wedstrijd.

22. Deze ambitie leidde in 1999 tot de aanwijzing van de Fransman A. Sarfati¹⁵ als winnaar van de wedstrijd, maar stuitte snel op twee problemen die het begin en vervolgens de voltooiing van de werken tot op heden vertraagden: enerzijds was er geen correcte initiële budgettering van de kosten¹⁶ en anderzijds was er geen voorafgaande programmering (beheer van de mobiliteit. In tegenstelling tot de wedstrijd "Paden van Europa" schreef het wedstrijdreglement een nauwkeurige begrenzing van de ingrepen voor en formuleerde het duidelijke doelstellingen. Daardoor konden de voorstellen worden behouden binnen een min of meer realistisch conceptueel kader en waren ze uitvoerbaar. De wedstrijd werd bovendien georganiseerd door de administratie van de Stad Brussel en niet door een vzw, waardoor ze legitimiteit kreeg op het niveau van de continuïteit en de conformiteit van de procedure.

23. De tweede voor genoemde kritieken (de gebruikskwestie en de architecturale ambities) bleven niet zonder gevolg en werden opnieuw geformuleerd in 2003 in het kader van het debat over de heraanleg van het Flageyplein in Elsene.

¹³ SCAB: Société Centrale des Architectes de la Belgique. De SCAB is een beroepsvereniging van architecten.

¹⁴ Voor meer informatie lees "Les Sentiers de l'Europe étaient bien balisés", Schoune Ch. in *Le Soir*, 3 april 2000.

¹⁵ Deze architect, die in 1995 de Place en de Rue de la République in Lyon had heraangelegd, had voor de Brusselse wedstrijd een Barcelonese rambla op de Keizerinlaan voorgesteld.

¹⁶ Uiteindelijk werd Beliris de opdrachtgever.

Moment 3 : de Flagey-saga of de opkomst van andere modellen voor de aanleg van de openbare ruimte

24. We zullen niet exhaustief terugkomen op de problematiek rond de aanleg van het Flageyplein, want daarover zijn al veel publicaties¹⁷ verschenen. We brengen gewoon de basisproblematiek in herinnering, namelijk de noodzaak om het plein opnieuw aan te leggen na de bouw van een ondergronds stormbekken. Tevens herinneren we aan de eisen die ervoor zorgden dat het initiële project voor de heraanleg van het plein, zoals ontworpen in 2003, toen de stedenbouwkundige vergunning voor de eerste keer werd aangevraagd, evolueerde naar het project dat uiteindelijk werd uitgevoerd in 2007-2008.

25. Een van de eisen kwam van de bewonersverenigingen en -comités. Ze wensten inspraak van de burgers bij de totstandkoming van het project. Hun eis ging eigenlijk over de voorafgaande programmering van het project. De academici en professionals drongen ook sterk aan

op duidelijke architecturale ambities die tot uiting zouden komen in de organisatie van een wedstrijd om de projectontwerper te selecteren.

26. Afgezien van het oorspronkelijke plan van het studiebureau dat belast was met de heraanleg van het Flageyplein en dat vooral zwoer bij de principes van het aanlegmodel *ad minima*, zoals omschreven in het Handboek van de Openbare Ruimten, leidde de saga rond de heraanleg van het Flageyplein in werkelijkheid tot een keerpunt in de Brusselse stedenbouw.

27. Bij de heraanleg van het Flageyplein werd in feite het idee geopperd dat minimalistische rationaliteit en verdeling van de openbare ruimte ten gunste van de voetgangers, de fietsers en het openbaar vervoer op zich niet langer volstaan als project voor de openbare ruimte en dat er andere uitdagingen moeten worden aangenomen, zoals weidse openbare ruimte als instrument voor de herwaardering van de wijken, openbare ruimte als ondersteuning van architecturale ambities en

Figuur 3. Heraanleg van het Flageyplein – Beeld Latz&Partners // D+A International, beeld in het kader van de wedstrijd die het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in 2005 organiseerde.

¹⁷ Bijvoorbeeld “De la participation urbaine – La place Flagey”, La Lettre volée / ISACF La Cambre, Brussel, 2005

openbare ruimte als fundament voor de gebruiksmodi of als factor van sociale cohesie enz.

28. Het is geen toeval dat het bewustwordingsproces zoveel media-aandacht kreeg bij de aanleg van het Flageyplein. Voor sommige naburige wijken werden immers al in 2001¹⁸ en 2003¹⁹ procedures voor het uitwerken van wijkcontracten gevolgd, waardoor bepaalde lokale actoren zich bewust werden van de uitdagingen die bij de aanleg van de openbare ruimte moeten worden aangenomen.

29. Het Flageyplein fungeerde als katalysator voor de eisen inzake procedure en kwaliteit van het project, maar andere gelijktijdige voorbeelden kregen niet dezelfde media-aandacht, maar dienen ook te worden vermeld wegens hun voorbeeldige aanpak. Die voorbeelden wijzen er ook op dat een aantal gemeentelijke en gewestelijke overheden zich terzelfder tijd collectief bewust werden van de sociale en architecturale uitdagingen die gepaard gaan met de aanleg van de openbare ruimten. We denken in het bijzonder aan de heraanleg van het Houffalizeplein in Schaarbeek, waarbij de bureaus VIA/Cooparch werden belast met de uitwerking van het basisprogramma van het wijkcontract “Jeruzalem” en in 2001 een zeer doorgedreven inspraakproces met de inwoners opstartten om de grote aanlegopties voor die openbare ruimte vast te stellen. Het project dat in 2006 werd uitgevoerd door het bureau D+A Consult, assimileerde die opties, integreerde ze in een eenvoudige aanleg op basis van de bestaande bebouwing, maar hield ook rekening met concrete gebruiksmodi zoals het frequente gebruik van het plein door families die vaak langs daar naar het Josaphatpark gaan, het parkeren, de problematiek van de waterafvoer enz. We denken eveneens aan de heraanleg, in het kader van de programma’s van de wijkcontracten, van de parken aan de binnenzijde van de huizenblokken Sint-Franciscus in Sint-Joost en Koningin-Groen in Schaarbeek.

30. Wat het Sint-Franciscuspark²⁰ betreft, bracht de gemeente van bij de start van het wijkcontract Groenstraat in 2002 een intensief proces voor de programmering van de behoeften op gang, aangezien het park zich bevond aan de binnenzijde van het huizenblok en op de achterkant van een perceel van een gemeenteschool en een sociaal woning-complex. De inwoners kregen aldus in groepsverband inspraak over de keuze van de projectontwerper (op basis van een mondeling voorgestelde schets) en traden vervolgens met hem in dialoog om de gebruiksmodi zo goed mogelijk aan te passen aan hun verwachtingen.

31. Wat het Koningin-Groenpark betreft, startte de gemeente, zodra het basisprogramma van het wijkcontract Brabant-Groen in 2001 werd goedgekeurd, een proces met verschillende actoren op, onder wie een werkgroep “Park” samengesteld uit bewoners en verenigingen, de opdrachtgever, de landschapsarchitect²¹, het BIM en de gemeentedienst bevoegd voor de groene ruimten. De actoren reflecteerden over de toekomstige beheersbehoeften van het park.

32. Tot slot denken we aan de Ursulinensquare²², waar het BIM en Recyclart vanaf de start van het project in 2003 een innoverende regeling opzetten voor de coproductie van het project waarbij skaters, ontwerpers en buurtbewoners werden betrokken. Dat mondde uit in een nieuwe vorm van openbare ruimte op een verlaten ruimte van de Noord-Zuidverbinding.

33. In die drie gevallen diende de burgerinspraak die vóór de start van het project in diverse vormen werd georganiseerd (van het plan tot het project), om de architecten met elkaar te laten concurreren om de opdracht voor het ontwerpen van de openbare ruimten in de wacht te slepen. In de drie gevallen konden de ontwerpers, dankzij de voorafgaande programmering, focussen op de architecturale kwaliteit en te

¹⁸ Jaar waarin het basisprogramma van het wijkcontract “Blyckaert” werd uitgewerkt (uitvoering 2002-2006/2008).

¹⁹ Jaar waarin het basisprogramma van het wijkcontract “Malibran” werd uitgewerkt (uitvoering 2004-2008/2010).

²⁰ Project uitgevoerd in 2007 / Projectontwerper: M. De Visscher / Opdrachtgever: de gemeente Sint-Joost.

²¹ Project uitgevoerd in 2007 / Projectontwerper: E. Dhont / Opdrachtgever: de gemeente Schaarbeek.

²² Project uitgevoerd in 2006 / Projectontwerper: Bjorn Gielen met L'Escaut / Opdrachtgever: BIM.

Figuur 4 (links). Houffalizeplein. Organisatieschema van de architectenbureaus VIA/Cooparch na afloop van de besprekingen over het programma in het kader van het wijkcontract.

Figuur 5 (rechts). Houffalizeplein: Aanlegplan zoals getekend en uitgevoerd door D+A Consult. Het plan houdt duidelijk rekening met de elementen die de ruimte structureren en die naar voren werden geschoven tijdens de uitwerking van het programma in het kader van het wijkcontract.

vens de minimalistische ingrepen in de openbare ruimte aanvullen met elementen en objecten die rekening hielden met de gebruiksmodi.

34. Die vier projecten werden ontworpen in het begin van de jaren 2000 en uitgevoerd in dichtbebouwd en dichtbevolkt stedelijk weefsel. Net als het eindproject voor de aanleg van het Flageyplein, getuigen ze van een “nieuwe manier” om de openbare ruimte op te vatten. Die nieuwe manier neemt geen genoegen met een enkele architecturale taal, zoals het geval was bij de eerste projecten van het Gewest, maar vereist daarentegen dat men daadwerkelijk rekening houdt met de complexe en gediversifieerde gebruiksmodi van de openbare ruimte, en dat men een hedendaags accent in de openbare ruimte legt.

35. Voorts is het welslagen van die projecten volgens ons te danken aan de goede verhouding tussen de definitie van een programmatische ambitie via participatie enerzijds en de inbedding van het project in een allesomvattende beleidsvisie voor de stad anderzijds.

Figuur 6. Heraanleg van het Rogierplein – beeld XDGA // beeld van het project in juni 2010

Moment 4 : na het Flageyplein of de coëxistentie van de twee modellen

36. Het vierde moment komt overeen met de huidige periode. Deze periode begint met de gewestelijke verkiezingen van 2004. In deze periode bestaan zowel het aanlegmodel *ad minima* als het hierboven beschreven hedendaagse model naast elkaar.

37. Het eerste model resulteert uit weloverwogen denkwerk en heeft opgang gemaakt als een soort van mainstream-model. Het tweede model is recenter en moet zeker nog zijn sporen verdienen in de vorm van uitgevoerde projecten.

38. In deze periode wordt de opkomst van het nieuwe model ondersteund door enkele bijkomende experimenten onder leiding van de gewestelijke minister van Openbare Werken²³, zoals de aanleg van het Schweitzerplein in Sint-Agatha-Berchem²⁴, van het Kardinaal Mercierplein²⁵ in Jette en het Rogierplein²⁶. Deze experimenten werden nog niet geconcretiseerd in bouwplaatsen en verwezenlijkingen.

39. Bij de heraanleg van het Rogierplein heeft de keuze van de architect om een afdak met een diameter van 66 m te bouwen geleid tot een debat over de manier waarop het begrip ‘architecturale ambitie’ kan worden ingevuld in de openbare ruimte.

²³ Pascal Smet, Brussels minister van Openbare Werken van 2004 tot 2009.

²⁴ Projectontwerper: B612 Architects / Opdrachtgever: Bestuur Uitrusting en Verplaatsingen – Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

²⁵ Projectontwerper: Omgeving / Opdrachtgever: Beliris.

²⁶ Projectontwerper: Xaveer De Geyter Architecten / Opdrachtgever: Bestuur Uitrusting en Verplaatsingen – Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

*Figuur 7. Het gemeentelijk park Lijn 28 als noordelijke ingang van de site Thurn & Taxis. De openstelling wordt gecombineerd met de bouw van een pand dat plaatselijke voorzieningen en gemeentewoningen omvat.
Landschapsarchitect: Fondu Landscape Architects
Architect: B-Architecten*

40. In juli 2008 werd het Flageyplein officieel in gebruik genomen. Dat project was een concrete illustratie van een eerste Brussels project voor architectuur van de openbare ruimte.

41. Het nieuwe aanlegmodel voor de openbare ruimte wordt ook nog gevolgd bij projecten van het BIM²⁷, zoals de renovatie van het speelplein Georges Henri in Sint-Lambrechts-Woluwe²⁸, een project dat

wordt uitgevoerd met inspraak van de kinderen die er spelen.

42. Naast de experimenten van het Bestuur Uitrustingen en Verplaatsingen van het Brussels Gewest, zijn er een groot aantal kleinschalige projecten voor de aanleg van openbare ruimten die worden uitgevoerd door bepaalde Brusselse gemeenten²⁹. Ze worden gekenmerkt door

²⁷ BIM: Brussels Instituut voor Milieubeheer

²⁸ Project uitgevoerd in 2008 / Projectontwerper: Suède 36 / Opdrachtgever: BIM

²⁹ Hoofdzakelijk de gemeenten in de eerste kroon van Brussel.

Figuur 8. Moricharplein: Schema van de intenties gerealiseerd tijdens de fase van de programmatie/definitie. Ze illustreren duidelijk de intentie om de nadruk te leggen op de structuur van de bestaande tekening van het plein en om de ruimten met elkaar te verbinden.

openheid en knowhow bij de start van het project, door de vaststelling van een programma voorafgaand aan de organisatie van een architectuurwedstrijd en, ten slotte, door een snelle uitvoering van het project. Sommige van die projecten vallen onder wijkcontracten, zoals de aanleg van het Park Lijn 28³⁰ en de Zennetuin³¹ in Sint-Jans-Molenbeek of

van de drie openbare ruimten in Elsene: de GrayKroontuin, de Korte Malibranstraat en het Hendrik Conscienceplein³².

43. Andere projecten worden rechtstreeks uitgevoerd door de gemeenten op bijzondere openbare ruimten waarvan de aanleg sterke sociale verwachtingen opwekt bij de inwoners. Een voorbeeld daarvan

³⁰ Project gerealiseerd in 2010 / Projectontwerper: Fondu Landscape architects / Opdrachtgever: gemeente Sint-Jans-Molenbeek.

³¹ Project gerealiseerd in 2010 / Projectontwerper: B-Architecten / Opdrachtgever: gemeente Sint-Jans-Molenbeek.

³² Project gerealiseerd in 2010 / Projectontwerper: L'Escaut / Opdrachtgever: gemeente Elsene.

Figuur 9. Moricharplein. Fotomontages gerealiseerd tijdens de fase van de programmering/definitie. Ze illustreren het idee dat het plein als een tuin wordt aangelegd door zoveel mogelijk gazonoppervlakten aan te brengen en door bloemen en planten te plaatsen op de hellingen die niet regelmatig gemaaid kunnen worden.

is de aanleg van het Gaucheretplein³³ in Schaarbeek, waarbij de inwoners actief hebben deelgenomen aan het project (onder meer via de integratie van een kunstwerk van de kinderen van de wijk), of nog de heraanleg van het Moricharplein in Sint-Gillis³⁴. Bij dit laatste project heeft de gemeente, rekening houdend met de complexe sociale, erfgoedkundige en financiële uitdagingen, de studie in drie onderdelen gesplitst (programmering/participatie, economische haalbaarheid en project) om de discussiepunten geleidelijk weg te werken en het ontwerp gaandeweg in al zijn aspecten uit te werken. Tussen het begin van de studies in maart 2005 en de huidige uitvoering van de werken zijn vijf jaar verstreken. In de praktijk komt dat overeen met de tijd die de uitvoering van een project 'normaliter' in beslag neemt. De heraanleg van het Moricharplein in Sint-Gillis is in die zin een voorbeeld van een gemeente die uit eigen beweging een complexe aanleg van de openbare ruimte aanpakt met een uitgebalanceerde en in de tijd gestructureerde methodologie.

44. Tegelijk met al die projecten startte de Brusselse regering in september 2007 de opleiding PYBLIK³⁵ op voor ambtenaren en projectontwerpers die actief zijn op het vlak van de openbare ruimten in Brussel. Die opleiding sluit aldus aan bij de reflectie over de invoering van een model voor het ontwerpen en aanleggen van de openbare ruimte dat gebaseerd is op anticipatie op de behoeften inzake programmatie, op coproductie en op architecturale ambities.

³³ Project gerealiseerd in 2008 / Projectontwerper: R2D2 Architecture / Opdrachtgever: gemeente Schaarbeek

³⁴ Project in uitvoering / Projectontwerper: G. Pirson / Opdrachtgever: gemeente Sint-Gillis. Het team dat belast was met de programmatie en participatie, bestond uit Georges Pirson, architect, Pierre Vanderstraeten (VIA), architect, socioloog en stedenbouwkundige en Denis Dujardin, landschapsarchitect.

³⁵ Zie www.pyblik.be

Nieuwe methodologische uitdagingen?

45. Bij wijze van voorlopige conclusie lijkt het ons nuttig terug te komen op enkele punten van dit beknopte overzicht van de visies op het aanleggen van de Brusselse openbare ruimten.

46. Eerst wijzen we erop dat het Brussels Gewest na de oprichting terecht het initiatief heeft genomen om een model *ad minima* voor de aanleg van de openbare ruimte vast te stellen.

47. Aangezien het gewestelijk beleid nog in zijn kinderschoenen stond, moest dat model eerst zijn sporen verdienen opdat het vandaag als iets “vanzelfsprekends” kan worden beschouwd. Gelet op het historisch gegroeide stadsweefsel en het erfgoed waarin die eerste stedenbouwkundige ingrepen plaatshadden, was dat model volledig legitiem. Het beknopte historische overzicht dat in dit artikel wordt geschetst, toont aan dat op een gegeven ogenblik de uitdagingen en de lokalisatie van de projecten veranderden en er bijgevolg behoefte was aan een ander model voor de aanleg van de openbare ruimten.

48. Dat model doet een beroep op nieuwe actoren³⁶ en nieuwe ontwerpmethodes³⁷.

49. Het aanlegmodel *ad minima* lijkt wel algemeen aanvaard, maar het gedeeld gebruik van de openbare ruimte blijft nog steeds een onopgeloste kwestie waarover zeker geen consensus bestaat, noch binnen de Brusselse bevolking noch binnen de politieke klasse of het bedrijfsleven. De veelvoud van opdrachtgevers die ingrijpen in de Brusselse openbare ruimte (Gewest, gemeenten, federale Staat) en de noodzakelijke link met de negentien gemeenten (die elk een eigen visie op de kwestie hebben) belemmeren dat er één enkel coherent standpunt

wordt ingenomen. Bijgevolg moeten er geval per geval oplossingen worden gevonden om de heerschappij van Koning Auto terug te dringen. Daarvan getuigen bijvoorbeeld de halve trambedding op de Charleroisesteenweg op het stuk tussen het Stefaniaplein en Ma Campagne (aangelegd in 2003 en het was al vóór de ingebruikname geweten dat die verkeersinrichting niet zou werken), de aanleg van de flessenhals van de Louizalaan, waarbij sinds het begin van de jaren ‘90³⁸ bittere discussies worden gevoerd over de afschaffing van de parkeerplaatsen, de heraanleg van het Jourdanplein die in 2004 van start is gegaan en nog steeds niet voltooid is, zolang het verlies aan bovengrondse parkeerplaatsen niet wordt gecompenseerd door de bouw van een ondergrondse parkeerruimte, de hevige debatten over de afschaffing van de bovengrondse parkeerplaatsen op de Grote Zavel in het centrum van Brussel of nog de hoogoplopende debatten die vandaag worden gevoerd over het project voor de heraanleg van het Sint-Lambrechtsplein in Sint-Lambrechts-Woluwe³⁹. Natuurlijk zijn er ook positieve signalen zoals de herprofilering en herverdeling van de openbare ruimte in het kader van de verlenging van tramlijn 94 tussen het Wienerplein en Hermann-Debroux (ingebruikname in 2007). Met dat project werd op krachtadige wijze een einde gemaakt aan het wildparkeren op de middenberm van de Vorstlaan.

50. Niet alleen de kwestie van de verdeling van de openbare ruimte (in de fysieke zin) is aan de orde, maar ook de kwestie van het gelijktijdige gebruik van de openbare ruimte (in de zin van samenleven in de openbare ruimte). Vandaag komt die kwestie in bepaalde Europese steden tot uiting in de aanleg van “gedeelde ruimten”⁴⁰ waarin de openbare ruimte niet meer wordt gedefinieerd door duidelijke grenzen tussen de gebruiksmodi, maar door de manier waarop en de intensiteit waarmee de verschillende gebruikers terzelfder tijd de openbare ruimte benutten.

³⁶ Binnen de teams van de ontwerpers: sociologen, landschapsarchitecten, bemiddelaars, ... / bij de opdrachtgever: projectleiders, specialisten in communicatie, team voor sociale coördinatie, de bouwmeester ...

³⁷ Zoals stadsateliers, bezoeken ter plaatse, werken met maquettes enz.

³⁸ Lees hierover “Le Goulet Louise réservé aux promeneurs? Non au piétonnier, oui au policier”, Vantroyen J.C. in *Le Soir*, 4 december 1990.

³⁹ Lees hierover “La nouvelle place Saint-Lambert divise le monde politique”, De Schrijver M. in *Le Soir*, 10 april 2010.

⁴⁰ Zie www.shared-space.org

51. In het Brussels Gewest stuit deze opvatting van de openbare ruimte op verschillende obstakels zoals het feit dat de openbare actoren niet dezelfde visie op mobiliteit delen en er onvoldoende verwijzingen zijn naar projecten die in een stad met een vergelijkbare omvang werden gerealiseerd. Deze opvatting stuit ook en vooral op het model *ad minima* voor de aanleg van de openbare ruimte, dat de traditionele begrippen inzake aanleg van de straten (boorden, greppelboorden, trottoir enz.) gebruikt als grondslag voor de continuïteit en de eenheid van de stedelijke ruimte.

52. Het is vervolgens verbazend vast te stellen dat alle voornoemde projecten die volgens het tweede ontwerpmodel zijn opgevat, “lokale” projecten zijn. Het gaat meestal om de aanleg van pleinen, parken en straten in het kader van de wijkcontracten. Dat instrument, dat het Gewest invoerde op het niveau van de wijken, blijkt aldus een voorloper te zijn van de nieuwe praktijken voor het ontwerpen van de stedelijke ruimte. Het nieuwe model voor de aanleg van de openbare ruimte dat naar voren werd geschoven in het kader van de wijkcontracten, heeft de gewestelijke projecten voor de aanleg van de openbare ruimte in zekere zin beïnvloed (bijvoorbeeld het Flageyplein). Die “invloed” blijft evenwel beperkt en dient vandaag vooral in de tweede kroon van de stad te worden bevestigd. Voor die gebieden zijn immers geen wijkcontracten gesloten en ze kunnen bijgevolg geen voordeel halen uit de methodologie die tot stand kwam in het kader van de wijkcontracten.

53. Een andere vaststelling is het feit dat er, kwalitatief en architecturaal gezien, geen enkel project voor de aanleg van grootschalige infrastructuur boven uitsteekt. Het tramnet werd de laatste jaren wel aanzienlijk uitgebreid (verlenging van het tracé van lijn 94 tussen het Wienerplein en Hermann-Debroux) en er werden nieuwe stukken geprogrammeerd (tramlijn tussen Simonis en AZ-VUB en tramlijn tussen het

Koningsplein, het Centraal-Station en de Koningsstraat) of aangelegd (tussen Hermann-Debroux en de Woluwelaan, op de Leopold III-laan), maar dat soort projecten maakt de Brusselaars jammer genoeg niet enthousiast voor infrastructuur die de stedelijke omgeving⁴¹ ingrijpend kunnen wijzigen, zoals het geval was bij de herziening van het tramnet in Straatsburg, Montpellier of Bordeaux. Het aantal kwaliteitsvolle projecten moet evenwel nog toenemen om een “massa-effect” te weeg te brengen en de overheden moeten het stedelijk vervoer niet enkel beschouwen als een vervoermiddel, maar ook als een instrument om het beleid inzake sociale gemengdheid en ruimtelijke ordening concreet gestalte te geven.

54. Wat de aanleg van de openbare ruimte op grote schaal betreft, is de door het BIM beheerde gewestelijke Groene Wandeling, alle verhoudingen in acht genomen, een te volgen voorbeeld en op zijn minst een interessant project. De Groene Wandeling is tot stand gebracht in het kader van het Gewestelijk Ontwikkelingsplan van 1995 en is een 63 km lang traject dat wandelaars en fietsers langs de grenzen van het Gewest voert.

55. De Groene Wandeling werd stuk per stuk aangelegd met gewestelijke en federale middelen (Beliris) naar gelang van het stuk en is vandaag bijna voltooid. De ontwerpmethodologie werd uitgewerkt door het BIM en is gebaseerd op het eenvoudige idee van een doorlopend tracé dat in het GewOP is opgenomen en dat op lokaal vlak mogelijkheden voor de aanleg van de openbare ruimte biedt. Het succes is bijgevolg te danken aan de interactie tussen een grootschalig traject en de mogelijkheid om op lokaal vlak kwaliteitsvolle projecten tot stand te brengen, of het nu gaat om infrastructuur of om aanleg van openbare ruimten en/of landschappen. Terwijl in Brussel de projecten voor openbare ruimten zeer vaak worden uitgevoerd op bijzondere plaatsen, is de

⁴¹ Zie bijvoorbeeld de vijandige (en buitensporige) reacties op het project voor de aanleg van een tramlijn tussen Simonis en AZ-VUB.

Figuur 10. Spoorwegwandeling tussen Delta en de Watermaalsesteenweg. De Groene Wandeling is een infrastructuur voor trage verplaatsingen met een lengte van 60 km langsheen de grenzen van het Gewest.

Groene Wandeling een ambitieus project voor het hele gewestelijke territorium dat het Gewest een kwalitatieve meerwaarde biedt.

56. Zonder in te gaan op de details, moeten we nog wijzen op de diversiteit van de projecten waartoe de Groene Wandeling heeft geleid: de aanleg van een loopbrug boven de Tervurenlaan⁴², de Spoorwegwandeling tussen Delta en de Watermaalsesteenweg⁴³, de geluidswal aan de Wereldtentoonstellingslaan in Jette⁴⁴, het moestuin-park Kweeperenboom in Sint-Agatha-Berchem⁴⁵.

57. De Groene Wandeling werd stuk per stuk aangelegd met interne knowhow of door een beroep te doen op externe studiebureaus. Het project heeft een voorbeeldfunctie, omdat het territoriale planning op grote schaal die rekening houdt met de indeling van de ruimte, combineert met lokale ambities die zich aanpassen aan de sociale context en, ten slotte, met het vermogen van de Groene Wandeling om nieuwe ruimten te doen ontdekken en erin te investeren.

58. Nu er een nieuw Gewestelijk Plan voor (Duurzame) Ontwikkeling in de maak is, zou de Groene Wandeling de leidraad van een “derde model” voor de aanleg van openbare ruimte op grote schaal kunnen worden. Als projecten voor de aanleg van de openbare ruimte worden gecombineerd met beleidsprojecten met een territoriale visie, als er een projectmethodologie wordt uitgewerkt die de algemene gewestelijke en lokale belangen met elkaar verzoent door, van meet af aan, een productiesysteem met meerdere actoren te hanteren, als er een duidelijk onderscheid wordt gemaakt tussen de programmering en het architecturale ontwerp, als er keuzen en prioriteiten worden vastgelegd inzake prioritaire vervoersmodi, als er systemen worden ingevoerd om de projectontwerpers te selecteren op basis van schetsen, dan wordt het in de toekomst ook in Brussel mogelijk om ambitieuze gewestelijke projecten voor de aanleg van de openbare ruimte te realiseren.

⁴² Project uitgevoerd in 2001 / Projectontwerpers: P. Blondel – J-M Simon – L. Ney / Opdrachtgever: BIM

⁴³ Project uitgevoerd in 2010 / Projectontwerper: Dessin et Construction / Opdrachtgever: Beliris

⁴⁴ Project uitgevoerd in 2009 / Projectontwerper: L'Escaut / Opdrachtgever: Beliris

⁴⁵ Project uitgevoerd in 2010 / Projectontwerper: BIM / Bouwheer: BIM

59. De uitdaging bestaat er natuurlijk in dat dit derde model aanvaard en verder uitgewerkt moet worden en dat het de bestaande twee modellen niet moet vervangen, maar moet aanvullen.

Om deze tekst te citeren

MORITZ B., « De openbare ruimten in Brussel ontwerpen en aanleggen », *Brussels Studies*, Nummer 50, 21 juni 2011, www.brusselsstudies.be.

Links

Andere versies van deze tekst zijn beschikbaar

ePub FR: www.brusselsstudies.be/medias/publications/BruS50FR.epub

ePub NL: www.brusselsstudies.be/medias/publications/BruS50NL.epub

ePub EN: www.brusselsstudies.be/medias/publications/BruS50EN.epub

pdf FR: www.brusselsstudies.be/medias/publications/BruS50FR.pdf

pdf EN: www.brusselsstudies.be/medias/publications/BruS50EN.pdf

De videos die verschenen zijn in *Brussels Studies* zijn te bezichtigen op het Vimeo kanaal van *Brussels Studies* op de volgende link :

<http://vimeo.com/channels/BruS>