



## 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 | 2017**

---

# De relatie tussen Brussel en de haven herzien: een uitdaging in de inrichting van de Kanaalzone

*Repenser les liens entre Bruxelles et son port : un enjeu d'aménagement pour la zone du Canal*

*Rethinking the ties between Brussels and its port: a development issue for the canal area*

**Kristel Mazy**

Traducteur : Annelies Verbiest

---



### Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/brussels/1510>

DOI : 10.4000/brussels.1510

ISSN : 2031-0293

### Éditeur

Université Saint-Louis Bruxelles

### Référence électronique

Kristel Mazy, « De relatie tussen Brussel en de haven herzien: een uitdaging in de inrichting van de Kanaalzone », *Brussels Studies* [Online], Algemene collectie, nr 110, Online op 24 avril 2017, geraadpleegd op 06 mai 2019. URL : <http://journals.openedition.org/brussels/1510> ; DOI : 10.4000/brussels.1510

---

Ce document a été généré automatiquement le 6 mai 2019.



Licence CC BY

---

# De relatie tussen Brussel en de haven herzien: een uitdaging in de inrichting van de Kanaalzone

*Repenser les liens entre Bruxelles et son port : un enjeu d'aménagement pour la zone du Canal*

*Rethinking the ties between Brussels and its port: a development issue for the canal area*

**Kristel Mazy**

Traduction : Annelies Verbiest

---

## Inleiding

- 1 Steden en binnenhavens lijken er een bijzonder diverse en complexe band op na te houden. Zo kan het rivierlandschap plaatselijk sterke verschillen vertonen: industrieel, stedelijk, natuurlijk, gemengd, in verval of in volle verandering wegens herbestemming. Deze gebieden zijn kenmerkend voor een grote functionele en morfologische versnippering en spruiten voort uit de historische band tussen stad en haven die zich geleidelijk van elkaar loskoppelden [Hoyle, 1989]. Tegenwoordig vormen die gemengde, versnipperde gebieden de kern van verschillende publieke en private strategieën. Door de desindustrialisering verloren ze hun symbolische waarde, maar nu wekken ze een hernieuwde interesse, ditmaal weliswaar vanuit een andere invalshoek.
- 2 Ze zijn namelijk erg gegeerd bij stedelijke actoren om een terugkeer naar het stadscentrum te bevorderen met projecten die het waterfront herwaarderen. Voor deze initiatieven in de vorm van stadsvernieuwingsprojecten, private vastgoedprojecten of publiek-private samenwerkingsprojecten waren de grote verlaten industrieterreinen een kans om nieuwe stadsdelen aan te leggen. Door de herovering van het waterfront wil men het stadscentrum verder verdichten. In een context van toenemende territoriale

concurrentie lijkt de herwaardering van deze ruimten aan het water een middel om de identiteit en aantrekkelijkheid van de stad te versterken. Aantrekkelijkheid is echter een prioriteit voor deze steden, waar de meest welgestelde gezinnen, de 'tweeverdieners', het centrum en de voorstad nog altijd liever inruilen voor een vrijstaand huis in de randgemeenten. Vooral de Brusselse overheden en de privé-investeerdere kijken met nieuwe ogen naar de waterwegen en beschouwen ze voortaan als instrumenten en zelfs hefboomen voor stadsontwikkeling. Gezien de stijging van het aantal privé-initiatieven wordt naar de Brusselse Kanaalzone verwezen als een prioritair gebied in het nieuwe strategische document van het Brussels Gewest: het Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling (GPDO).

- 3 De toename van de vernieuwingsprojecten in de Vlaamse maritieme havensteden en het gebrek aan ervaring met zulke *waterfronts*, een stedenbouwkundig concept dat zo'n dertig tot veertig jaar geleden zijn intrede deed, gaven echter aanleiding tot kritiek in het stedelijk onderzoek:
  - Behoud van de industriële logica van functionele verdeling [Baudouin en Collin, 1996];
  - Stedelijke uitstalramen gericht op de agglomeratie [Chaline en Rodrigues Malta, 1994];
  - Sociale risico's van de gentrificatie [Chaline en Rodrigues Malta, 1994].
- 4 Stedelijke rivierhavens worden niet alleen geconfronteerd met een sterke grondschaarste door de andere stedelijke activiteiten die op hun terreinen uitgeoefend worden, maar zijn ook interessant voor de havenactoren om het riviertransport opnieuw te ontplooiën. Bijvoorbeeld voor de traditionele activiteitensectoren van binnenhavens, zoals het transport en de opslag van goederen in bulk (bouw materiaal, koolwaterstof en graan), de activiteit van betoncentrales of nieuwe sectoren zoals afvaltransport, stadslogistiek en containers. Om de milieuarargumenten kracht bij te zetten, bevorderen de havenactoren de herontwikkeling van het riviertransport als alternatief voor het wegtransport. Maar ondanks de Europese steun aan intermodale initiatieven moet de waterweg op het vlak van goedertransport nog steeds opboksen tegen de autoweg. Die voldoet beter aan de 'just in time' voorwaarden en heeft momenteel de overhand op de andere transportwijzen, met inbegrip van het riviertransport, in de modale verdeling van het havenverkeer in de meeste Europese binnenhavens.
- 5 Vanuit economisch oogpunt halen de actoren uit de havenindustrie het argument van de werkgelegenheid aan, waarvan deze activiteiten een belangrijke bron zijn, ook voor de laagst geschoolden. In de wereldeconomie ten slotte spelen rivierhavens tevens een alsmaar grotere rol op logistiek vlak. Doordat ze dicht bij het verbruiksgebied gelegen zijn en met rivier-, land- en soms spoorssystemen voor de distributie van goederen in verbinding staan, genieten ze de voorkeur om de aansluiting van de massalogistiek op de stadslogistiek te garanderen. Bijgevolg worden meer en meer logistieke en stadsdistributiecentra opgericht in Europese rivierhavens, soms in het kader van innoverende concepten om deze twee knooppunten van een globale bevoorradingsketen te combineren. Voor een betere integratie in de regio die ze aandoen, stimuleren rivierhavens de ontwikkeling van sectoren, zoals het transport van huishoudelijk afval en bouw materiaal. In Brussel houdt de havenbevoegdheid, die in 1993 overgedragen werd aan het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, in dat deze activiteiten gevestigd worden binnen de administratieve grenzen van het Gewest. Die beperking kan echter ook een kans zijn om de haven zo dicht mogelijk bij het verbruiksgebied te integreren en zo de laatste kilometers van de bevoorradingsketen, die meestal per vrachtwagen afgelegd worden, te beperken.

- 6 Bovendien maken deze ruimten aan de waterkant tegenwoordig deel uit van het nieuwe waterbeleid voor het hele stroomgebied. Vanuit waterkundig oogpunt is de nieuwe regelgevingsaanpak, die de Europese Unie in 2000 invoerde door de goedkeuring van de Kaderrichtlijn Water (KRW), niet langer gebaseerd op nationale grenzen of beleidsmaatregelen maar wel op natuurlijke geografische en hydrologische formaties: de stroomgebieden. Deze stroomgebieden zijn afgebakend door waterscheidingen en trekken al het regen- en bronwater naar een gemeenschappelijke afvoer in de vorm van een waterloop of zee. Het stroomgebied is de geografische eenheid op basis waarvan de waterkringloop en de gevolgen ervan bestudeerd worden en lijkt nu ook de eenheid te worden waarop het waterbeleid gebaseerd is. In België is het waterbeheer overgedragen aan de gewesten, wat maakt dat de situatie verschilt van gewest tot gewest. Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest bijvoorbeeld integreerde dit nieuwe gegeven pas met het Waterbeheerplan dat in 2012 goedgekeurd werd. Dergelijke nieuwe waterbeleidsmaatregelen zijn overigens vaak niet alleen bedoeld om het natuurlijk erfgoed te beschermen en te herwaarderen, maar ook om met de aanleg van nieuwe groene ruimten en wandelpaden de bevolking te stimuleren zich de waterkant weer toe te eigenen. Op die manier trachten ze water en de stad weer dichterbij elkaar te brengen. Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest bijvoorbeeld past deze filosofie toe in het kader van zijn 'blauwe netwerk', dat samen met het 'groene netwerk' van start ging in 1999. Achter die milieubekommernissen schuilt vaak een streven om de natuur weer te introduceren in de stad door de rivier in de stad te herwaarderen. De waterweg wordt dan gebruikt voor de organisatie van evenementen, zoals Brussel Bad of *Festival Kanal* dat georganiseerd wordt door de burgerbeweging *Platform Kanal*.
- 7 Deze ruimten op het raakvlak van stad, haven en waterweg lijken als gevolg van diverse belangen onder druk te staan. Moet de stadskernen verdicht worden? Moeten de knooppunten voor goedertransport versterkt worden? Moet het stroomgebied beschermd worden? Hoe moeten die verschillende benaderingen onderling vergeleken worden? Welke rol(len) vervullen de huidige stedenbouwkundige instrumenten in het beheer van deze mogelijke conflicten? En kan in het bijzonder het *project*, als recent stedelijk actiemiddel, al die territoriale aspecten samenbrengen? Dit artikel bestudeert het vermogen van het *stadsproject*, als middel voor stadsontwikkeling, om steden te herkoppelen aan hun waterweg en haven, die sinds de industriële revolutie eerder op zichzelf functioneerde.

## 1. Het project: een kans voor een vertakking in de evolutie van de relatie stad-haven?

- 8 Vanaf de jaren 1970 deed het stadsproject zijn intrede als nieuw actiemiddel voor territoriale verandering. Het was voortgekomen uit de invloed van economische en managementinstrumenten die gericht waren op flexibiliteit en veelzijdigheid. De contouren van het stadsproject kunnen moeilijk bepaald worden, omdat die onbepaaldheid net zijn grootste troef is [Ingallina, 2001; Pinson, 2009]. Toch kunnen we dit begrip verduidelijken aan de hand van de ontwikkeling die het geeft aan de planmatige aanpak.
- 9 Door de toenemende onzekerheid over de beschikbare hulpbronnen ontstaan alsmear meer horizontale relaties om de actiemogelijkheden te waarborgen, die zo aanleiding

geven tot nieuwe partnerschappen tussen groepen van actoren en instellingen. In dit kader biedt het project een transversale totaalaanpak, als tegenpool voor de sectorale logica's, in de zin van een opdeling van de stedelijke functies en taken, en ontstaan soms nauwe banden tussen actoren [Avitabile, 2004].

- 10 Deze houding ten aanzien van de vroegere inrichtingspraktijken, waarbij de standaardplanning overheerste, leidt tot een afleiding van het begrip 'project' die meer gericht is op het politieke dan op het technische aspect [Ingallina en Roncayolo, 2003].
- 11 Het proces, de voorgestelde coproductieaanpak wordt dus de grondslag voor de rechtmatigheid van het project als actiemiddel, terwijl het plan waardevoller was door de eenduidige wetenschappelijke validiteit van de expertise, waardoor het gerealiseerd kon worden. Het projectproces is op meerdere niveaus iteratief. Ten eerste vervaagt de scheidingslijn tussen ontwerp- en uitvoeringsfase, doordat de bepaling van het project soms herzien en aangepast wordt naargelang de veranderende context. Ten tweede vertoont de ruimtelijke en temporele hiërarchie, die kenmerkend is voor de *planmatige* stedenbouw en die de planningsdocumenten op grote schaal, voor de verre toekomst, ondergeschikt maakte aan die op kleinere schaal, voor kortere termijnen, de neiging om te verzwakken met de projectmatige aanpak. Die geeft de voorkeur aan een iteratieve onderlinge verrijking van de verschillende schalen, waarbij de ene de andere aanvult met geleidelijke aanpassingen [Pinson, 2009].
- 12 Die verandering in de manieren om de stad verder op te bouwen, gaat ook gepaard met een verandering van de desbetreffende beroepen. Terwijl experts een cruciale rol speelden en nog altijd spelen bij de uitwerking van de scenario's, is het nu vooral zaak om actoren te mobiliseren rond een project, waarbij deze studies de dialoog ondersteunen en niet langer de vaste uitdrukking zijn van het resultaat van het keuzeprocess inzake stedenbouw [Ascher, 1995].
- 13 De projectmatige stedenbouw komt eveneens tegemoet aan de toegenomen uitdagingen in het stadsbeleid op het vlak van aantrekkelijkheid, concurrentievermogen en communicatie. De heraanleg van het waterfront is hier een sprekend voorbeeld van (Londen, Hamburg, Lyon en Bordeaux). In een context van stedelijke concurrentie is het waterfront een middel om een identiteit, een eigenheid aan het water te herwaarden en levert het heel wat mooie plaatjes op om in de media te verspreiden. Door op bepaalde acties in te zoomen, hebben de aparte architectuurobjecten, de zichtbare en emblematische projecten en de communicatie in het kader van de uitvoering van het project het 'goede onthaal' van de stadsvernieuwing als doel, om de doeltreffendheid ervan in zekere zin te waarborgen [Söderström in Bailleul, 2008].
- 14 Gezien deze context van begeerde ruimten, maken deze nieuwe vormen van collectieve actie het dan echt mogelijk om deze concurrentie van stedelijke, hydrologische en havenfuncties te overstijgen door nieuwe vormen van functionele gemengdheid te ontwikkelen? Kan deze aanpak een herkoppeling van de steden, havens en rivieren teweegbrengen? Of zou deze aanpak daarentegen de huidige ontkoppeling kunnen versterken in een context waar de logica's van de stedelijke markt gunstiger zijn voor de wooneconomie dan voor de productieve economie? De impact van de projectmatige aanpak op de evolutie van de relatie stad-haven wordt verder bestudeerd op basis van de hypothese van de herkoppeling en de hypothese van de loskoppeling.

## 1.1. Hypothese van de loskoppeling

- 15 In deze context van concurrentie, waarvoor de terugkeer naar het stadscentrum een van de uitdagingen is voor de steden, hebben de pericentrale actieve havengebieden te maken met een sterke grondschaarste. En die wordt nog versterkt door de vernieuwing van verlaten infrastructuur- en industrieterreinen in de pericentrale gebieden, die het middelpuntzoekende effect van het verstedelijkingsproces in de hand werkt. Het zou een volgende cyclus aankondigen in de verdere loskoppeling van stad en haven.
- 16 Deze hypothese van de loskoppeling wordt versterkt als, naar het voorbeeld van de analyse van Genestier, het project een teken van onderwerping van de stedenbouw aan de markt is, dat “overgedetermineerd wordt door een eenduidig en stereotiep beeld van de stad” en een tendens aangeeft om niet meer gewoon maar “een geheel van maatregelen ter ondersteuning van de lokale valorisatiedynamiek” te zijn [Genestier, 1993]. In dit geval zal de loskoppeling van stad en haven langer duren wegens het verschil in grondrente in het voordeel van de woon-, voorzieningen- en dienstenfuncties, meer bepaald gericht op culturele, recreatieve en speelfuncties, ten koste van de productieve en havenfuncties. Als bovendien, zoals G. Pinson aankondigt, “de projectprocessen het gemeenschappelijke kenmerk hebben om tegelijk de uitdagingen en de groepen die de consensuele werking van het project kunnen aantasten uit te sluiten”, dan zou de verplaatsing van de haventerreinen naar buiten het stadscentrum zich kunnen doorzetten. Zo’n verplaatsing zou eens te meer de haventerreinen uit het denkproces omtrent de pericentrale gebieden concreet uitsluiten, als gevolg van de uiteenlopende vertegenwoordigingen en belangen tussen die twee gebieden [Pinson, 2009].

## 1.2. Hypothese van de herkoppeling

- 17 Verschillende belangrijke ontwikkelingen zouden echter kunnen wijzen op een vertakking in de evolutie van de relatie stad-haven, in het voordeel van een herkoppeling, of althans een betere onderlinge aansluiting van deze twee gebieden.
- 18 De combinatie van nieuwe stedelijke uitdagingen (herwaardering van het waterfront, herontwikkeling van het riviertransport en nieuwe waterbeleidsmaatregelen) heeft volgens J. Debie het ontstaan van een dialoog tussen de verschillende actoren tot gevolg, wat wijst op het einde van de loskoppeling van stad en rivier en de vestiging van een reeks actoren die over de voorwaarden van deze nieuwe relatie onderhandelen. Deze dialoog komt eerst en vooral voort uit een morfologische kwestie die de mogelijkheden van de haventerreinen in het kader van een daling van de beschikbare gronden als gevolg van de stadsontwikkeling tot de kern van het denkproces maakt. Deze dialoog, die voortgezet wordt in institutionele kringen, krijgt concreet vorm door de intrede van de rivierkwestie in het kader van de uitwerking van diverse planningsinstrumenten voor het dekken van verschillende aspecten van de ruimtelijke ordening op verschillende schalen [Debie, 2014].
- 19 Ten tweede leidt de ontwikkeling van de stedenbouwkundige creaties en praktijken tot het besef dat “het voortaan noodzakelijk is om te werken vanuit een transversaal oogpunt, zowel aan bestuurlijke kant (versnippering van de verschillende gemeentediensten) als bij de deskundigen (multidisciplinaire teams)” [Ingallina, 2001].

- 20 Tot slot zouden veranderingen in de bestuursstructuur van stad en haven, in het bijzonder via de processen voor de decentralisering van de haven, die in diverse Europese landen doorgevoerd zijn of worden, kunnen leiden tot een nieuwe dialoog tussen stad en haven door de geografische toenadering van de nieuwe havenautoriteit en het bestuurde grondgebied [Lavaud-Letilleul, 2010].

## 2. De ruimtelijk en temporele benadering toegepast op twee sites in volle mutatie

- 21 Om deze twee onderzoekshypothesen omtrent de inwerking van het project als actiemiddel op de evolutie van de relatie stad-haven te testen, kozen we twee sites uit: Thurn & Taxis en Biestebroek aan het kanaal dat door het Brussels Gewest stroomt.

### 2.1. Twee casestudy's: Thurn & Taxis en Biestebroek (Brussel)

- 22 We selecteerden deze sites op basis van drie criteria. Allebei sluiten ze aan op de recente territoriale mutatieprocessen, op de tweesprong van desindustrialisering en stadsvernieuwing waardoor deze ruimten de voorbije decennia sterk veranderd zijn. Op beide sites worden trouwens zowel stads- als havenprojecten uitgevoerd. Met het oog op een meerschalenanalyse moest het gaan om projecten met een gewestelijke draagwijdte. Tot slot bieden beide sites vastgoedmogelijkheden met een opmerkelijke industriële architectuur aan het water, vlak bij actieve havengebieden waar voornamelijk activiteiten voor het transport en de opslag van bouw materiaal uitgeoefend worden. Terwijl op de verlaten industrie- en infrastructuurterreinen een gemengd programma (woningen, openbare ruimten, voorzieningen, handelszaken, kantoren, enz.) ontwikkeld kan worden, bieden de havengebieden de mogelijkheid om de stedelijke logistiek te verbeteren door de goederen zo dicht mogelijk bij het stadscentrum te brengen. Hieronder gaan we dieper in op de ligging van beide sites in hun agglomeratie, de lopende projecten, hun perimeter, hun tijdlijnen en de verschillende betrokken partijen.

### 2.2. Uitwerking van een methodologisch traject: tijd en ruimte

- 23 Om deze cases te analyseren, ontwikkelden we een methodiek op basis van een ruimtelijke en temporele benadering. Het doel was om meer inzicht te krijgen in de ontwikkeling van het productieproces van een gebied door de interacties tussen de projecten van de verschillende betrokken actoren, die ertoe leiden dat de projecten geannuleerd, gewijzigd of geannexeerd worden.
- 24 Een eerste invalshoek heeft betrekking op de actieperimeters. Hoe zijn de acties ruimtelijk georganiseerd? Bestaan zij naast elkaar? Overlappen ze elkaar? Zijn ze geïntegreerd? Zijn de projecten georganiseerd rond systemen? Gaat het om een systeem voor stad en haven samen of om stadssystemen enerzijds en havensystemen anderzijds? Om de rol van het project als actiemiddel in de evolutie van de relatie stad-haven en zijn impact op een eventuele verlenging van de loskoppeling van stad en haven of, daarentegen, op het prille begin van een herkoppeling te analyseren, bestond deze eerste invalshoek erin om de acties van de betrokken actoren bij het ontstaan van de gekozen schakels tussen stad en haven in de ruimte te bepalen. Daarvoor ontwikkelden we voor

drie schakelgebieden synthetische cartografische instrumenten, die we *evolutieve cartografieën van de projecten* noemen. Deze instrumenten geven de voortgang van de stads- en havenprojecten weer op drie tijdstippen  $t$  (2002, 2007 en 2012) over een periode van tien jaar. Voor elk tijdstip  $t$  wordt elke site, die op wijkniveau in kaart gebracht is (figuur 2 en 4), tevens geplaatst tegenover de mutaties in de ruimere omgeving van het stedelijk gebied (figuur 1).

- 25 Een tweede aspect betreft de temporele invalshoek: het tijdschema van de acties. In welke vorm doen zij zich voor? Hoe zijn zij op elkaar afgestemd in de tijd? Zijn ze gecoördineerd? Wordt de tijdsfactor daarentegen gebruikt om bepaalde acties te rechtvaardigen en andere uit te sluiten? Een tweede invalshoek om meer inzicht te krijgen in de territoriale mutaties, hand betrekking op de anticipatieve acties ter ondersteuning van hun projecten om die te rechtvaardigen. Daarvoor maakten we figuren voor de twee schakelgebieden (figuur 3 en 5), die we *algemene chronologieën van de relaties tussen de projecten* noemen. Om die chronologische tabellen op te stellen, plaatsten we de stads- en havenprojecten horizontaal op een tijdlijn, van aanzet tot eventuele goedkeuring. Ze zijn ook verticaal gestructureerd op geografisch niveau. We verduidelijken de bouwheren en het type actie dat ze introduceerden: mediagericht, strategisch, regelgevend of operationeel.
- 26 De resultaten van dit methodologische traject tonen aan dat de projecten, door hun concrete invulling, bijdragen tot het overnemen van de functionalistische breuklijnen uit het industriële tijdperk, die teweeggebracht werden door het heersende economische klimaat en de interne voorwaarden van hun ontwerp kader.
- 27 De resultaten zijn echter meer genuanceerd met betrekking tot de organisatorische logica's, een aspect dat beter uiteengezet wordt in het proefschrift 'Villes et ports fluviaux : le projet comme dispositif de reconnexion' [Mazy, 2014]. Deze analyse is gericht op de vormen van dialoog en samenwerking tussen stad en haven (bestuurswijze stad-haven en lokaal projectproces) en toont aan dat het project, via het projectproces, de grondslagen kan leggen van een nieuwe dialoog tussen stad en haven, door nieuwe vormen van horizontale samenwerking te ontwikkelen.

### 3. Projectmatige aanpak bestand tegen functionele breuklijnen

- 28 Uit de ruimtelijke en temporele analyse van de mutaties van de schakels tussen stad en haven blijkt dat de invoering van de projectmatige aanpak een beperkte positieve invloed heeft op de herkoppeling van stad en haven. De projectmatige aanpak dreigt het loskoppelingsproces zelfs te versnellen. Door de vergelijking van de twee analysetools, namelijk de *evolutieve cartografieën van de projecten* en de *algemene chronologieën van de relaties tussen de projecten*, kunnen we de ruimtelijke en temporele aspecten schetsen, evenals de actievormen die concreet gestalte geven aan deze loskoppeling. Door rekening te houden met beide casestudy's die betrekking hebben op twee niveaus, namelijk het lokale niveau van het project en het niveau van het continue stedelijke gebied waarop het aansluit, tekenen zich bovendien algemene tendensen en specifieke afgeleiden af.



### 3.1. De pericentrale havengebieden onder druk zetten met het plan van een 'terugkeer naar het stadscentrum'

29 De evolutieve cartografieën van de projecten op het niveau van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (figuur 1) geven de huidige sequentie weer van de evolutie van de relatie stad-haven, waarbij de pericentrale havengebieden onder druk komen te staan door een tweeledige verandering. We hebben het enerzijds over het tropisme van de stedenbouwkundige actie, van de vernieuwing van de centrumwijken naar een multipolaire ontwikkeling van gedecentraliseerde sites. Deze dynamiek is gekoppeld aan en wordt versterkt door de herbestemming van pericentrale industrieterreinen met andere stedelijke functies in een context van industriële deconcentratie. In een context van verstedelijking, wat onlosmakelijk verbonden is met de “terugkeer naar het stadscentrum” [Bidou-Zachariassen, 2003], is de uitbreiding van de stedelijke centraliteit een prioriteit, die deze pericentrale havengebieden bijgevolg onder druk zet. Deze terugkeer naar het stadscentrum zou zich manifesteren in drie sequenties, die elkaar weliswaar kunnen overlappen.

#### 3.1.1. Vernieuwing van de centrumwijken (2002)

30 In 2002 staat de strategische planning in het teken van de verdere heraanleg van de centrumwijken. Deze vernieuwing gaat verder dan de grenzen van het grotendeels gerenoveerde historisch centrum en behelst nu ook de aangrenzende armste wijken. Tegelijkertijd wordt zo de aanzet gegeven tot de bepaling van pericentrale polen, waarvan de mutatie van gewestelijk belang is. Die aspecten plaatsen onze twee schakelgebieden op twee manieren in de schijnwerpers.

31 De sites Thurn & Taxis en Biestebroek liggen in de Ruimte voor Versterkte Ontwikkeling van de Huisvesting en de Renovatie (RVOHR). Het Gewestelijk Ontwikkelingsplan (GewOP) van 2002 kadert binnen het strategisch plan van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en zet het renovatiebeleid voort dat in de jaren 1970 van start ging en begin jaren 1990 verruimd werd tot een herwaarderingsbeleid. Dit herwaarderingsbeleid krijgt voornamelijk vorm door de uitvoering van wijkcontracten en richt zich tot de meest achtergestelde wijken waar de sociaal-economisch armste bevolkingsgroepen wonen. Het is in de eerste plaats geconcentreerd rond de centrumwijken en strekt zich vervolgens uit langs de Kanaalas. Daarnaast zijn Thurn & Taxis en Biestebroek in het GewOP opgenomen als Hefboomgebied. Hefboomgebieden worden gedefinieerd als gebieden die een bijzondere aandacht en een opgedreven coördinatie van de interventies vereisen gezien hun problematisch geachte ligging en ontwikkelingspotentieel. Daarom beveelt het GewOP aan dat de inrichting van deze gebieden vooraf bestudeerd wordt op basis van een richtschema om de grote interventiemogelijkheden vast te leggen voor hun verdere ontwikkeling. Naast de vernieuwing van de historische centra mikt de strategische planning dus ook op een multipolaire ontwikkeling van gedecentraliseerde sites, waar in de toekomst stadsprojecten uitgevoerd kunnen worden. Het Gewestelijk Bestemmingsplan (GBP) dat de Brusselse regering in 2001 goedkeurde, had Thurn & Taxis overigens al een juridische strekking gegeven door de site op te nemen als Gebied van Gewestelijk Belang (GGB), dat bepaald werd om de grote stadskankers te kunnen herverstedelijken, nieuwe stadsgebieden aan te leggen en beschermde gebouwen te renoveren. Het GGB, dat betrekking heeft op het braakliggende infrastructuurterrein,

omvat niet het noordelijk gelegen havengebied, maar het valt wel onder de verruimde perimeter van het Hefboomgebied.

### 3.1.2. Multipolaire ontwikkeling van gedecentraliseerde sites (2007)

- 32 Vijf jaar later, in 2007, worden de strategische polen als nieuwe stedelijke centraliteiten bevestigd en verduidelijkt. Tegelijkertijd geven de haveninstanties weerwoord door hun schema's voor de ontwikkeling van de haven voor te leggen.
- 33 Thurn & Taxis en zijn nogmaals uitgebreide perimeter tot de Noordwijk aan de andere kant van het water wordt een Strategische Zone van het Plan voor de Internationale Ontwikkeling (PIO), een intentieverklaring van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering uit 2007.
- 34 In diezelfde periode werden nog andere strategieën voor de haven opgesteld. In 2006 wordt het Masterplan van de Haven van Brussel voorgesteld. Volgens dit plan komt er ten noorden van Thurn & Taxis een logistiek centrum, het BILC, met ten westen daarvan het Bouwmaterialendorp, een multifunctioneel complex voor de verkoop van bouw materiaal dat ontworpen is voor een betere stedelijke integratie.
- 35 In Brussel zet een Prioritaire Interventiezone (PIZ), die vastgelegd werd in het kader van het Europese structuurfonds EFRO, de inspanningen op het vlak van stadsvernieuwing voort met projecten voor hulp bij economische ontwikkeling. De verruimde perimeter van deze zone rondom het Kanaal geeft in zekere zin een voorproefje van die van het Masterplan voor de Kanaalzone, dat de laatste fase van deze 'terugkeer naar het stadscentrum' vormt in aansluiting op het ruimere verstedelijkingsproces.

### 3.1.3. Uitbreiding van het stadscentrum

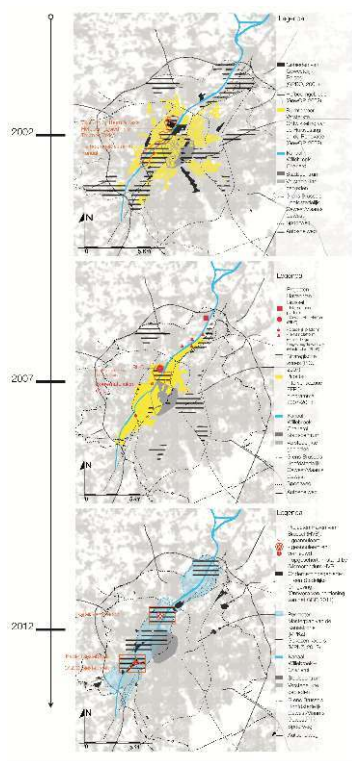
- 36 De uitbreiding van het stadscentrum neemt de vorm aan van een richtschema of -plan op basis van bepaalde polen die in de vorige fase vastgelegd zijn met als doel het centrum uit te breiden. De waterweg wordt er tegelijk gebruikt als vector voor stadsontwikkeling en als rode draad om een nieuw centraal gebied af te bakenen waarvoor een groot aantal afzonderlijke acties op elkaar afgestemd dient te worden.
- 37 Na de herinvestering in het stadscentrum en de bepaling van strategische polen in de stadsrand lijkt de derde laag van dit politieke streven naar een terugkeer naar de stad zich in 2012 te concretiseren met de bepaling van een uitgebreid gebied rond het centrum, dat gebaseerd is op de strategische polen en geconcentreerd is rond de waterweg. De denkperimeter dekt nu de pericentrale havengebieden en spitst het debat onomwonden toe op de toekomst van die gebieden.
- 38 In Brussel steekt dit debat de kop op in het kader van de uitwerking van het Masterplan van de Kanaalzone. Het doel van dit masterplan is om het gewestelijk strategisch document, het Duurzaam Gewestelijk Ontwikkelingsplan (DGewOP), aan te vullen en te verduidelijken op kleinere schaal en verankerd in de realiteit van het grondgebied en het stedelijke en sociaal-economische weefsel. Het geeft de tekens van deze ommekeer van een planmatige stedenbouw naar een projectmatige stedenbouw.
- 39 Eerst en vooral structureert het streven naar een constante iteratie tussen het metaproject en de lokale projecten de gekozen methodologie van het team dat de opdracht kreeg om dit masterplan uit te werken en dat bestaat uit de tijdelijke vereniging Alexandre Chemetoff & Associés, Idea Consult en Ecorem.

- 40 Deze benadering van *gebied per gebied* is eigen aan de projectmatige aanpak en komt tegemoet aan de noodzaak, voor de gewestelijke overheid, om een werkkader te creëren dat op korte termijn en met beperkte middelen oplossingen kan voortbrengen<sup>1</sup>.
- 41 Het lokale niveau biedt de mogelijkheid om sneller over te gaan van de strategische lijnen naar de operationele aspecten. Deze ambitie geeft toegang tot twee actiemiddelen die zich eveneens onderscheiden van de klassieke planmatige aanpak en gericht zijn op een projectmatige stedenbouw. Enerzijds is er de noodzaak om een gewestelijk domein te creëren. Die behoefte wordt nog versterkt aangezien het gewestproject voor de toekomst van de Kanaalzone niet erg duidelijk was. Dit plan beantwoordde dus wellicht in de eerste plaats aan de noodzaak om een visie tussen openbare actoren uit te werken, gezien de huidige privédynamiek<sup>2</sup>. Anderzijds is voorzien in een begeleidingsperiode voor de uitvoering van het project. Bovendien vermijdt deze aanpak op basis van *voorbeeldprojecten* het gevaar voor thematische versnippering. Dit maakt het met name mogelijk om vanaf de diagnose het debat over de aansluiting van stad en haven op te starten [Alexandre Chemetoff & Associés, 2012].
- 42 Wanneer de actiefase van het proces begint, moet er tijdens de discussies echter snel een standpunt ingenomen worden omtrent de verdere loskoppeling van stad en haven of, daarentegen, een eventuele herkoppeling:
- “De terreinen van de Autonome Haven zouden toegevoegd moeten worden aan het gewestelijk domein. Door de autonomie van de haven kunnen de beleidsmaatregelen en de projecten voor ruimtelijke ordening niet op elkaar afgestemd worden en kunnen de havenfuncties niet geïntegreerd worden in de stad. We zijn van mening dat de havenactiviteit opnieuw geëvalueerd moet worden en een plaats moet krijgen in het kloppend hart van de moderne stad. We vinden niet dat de haven uit het centrum gebannen moet worden om plaats te ruimen voor de stad. We pleiten voor het idee van nieuwe mixen tussen de havenactiviteit en andere functies zoals huisvesting, voorzieningen en recreatieve plaatsen” [Alexandre Chemetoff & Associés, 2012].
- 43 Dit laatste aspect houdt volgens ons echter minstens drie risico’s in die de loskoppeling van stad en haven in de hand kunnen werken als de overheid er niet op anticipeert.
- 44 Eerst en vooral gaat deze redenering in het voordeel van nieuwe functionele mixen niet gepaard met juridische en regelgevende maatregelen die de plaats van de haven garanderen, want de methode heeft niet als doel “om via een stedenbouwkundige verordening of een programma de inhoud van het Kanaalplan om te zetten in een planningsstrategie, maar wel om de lopende projecten verder te ontwikkelen en aan te passen” [Alexandre Chemetoff & Associés, 2014].
- 45 Voorts wordt de loskoppeling van stad en haven bevorderd door de verandering van het statuut van de industrie- en havengebieden in een gemengd statuut. Sinds het demografisch Gewestelijk Bestemmingsplan (GBP) op 29 november 2013 in werking trad, is Biestebroek bijvoorbeeld geplaatst in Ondernemingsgebieden in een Stedelijke Omgeving (OGSO), zodat er bedrijven en woningen ingeplant kunnen worden. Deze herbestemmingen, zoals ze momenteel gebruikt worden, zouden een volledige verdrijving van deze functies in de hand kunnen werken. Want “door de stijging van de huurprijzen als gevolg van de herwaardering stijgen de bedrijfskosten en daalt het bedrijfsrendement” [Lonchambon, Petitot, en Schmit, 2010]. Zo is volgens het Brussels Overzicht van de productieactiviteiten het bestand tussen 1997 en 2011 met 18 % gedaald in oppervlakte wegens herbestemming, nieuwe inplantingen en uitbreidingen op

bestaande sites. Dit is geen uniek fenomeen voor onze hoofdstad [zie bijvoorbeeld Bartholeyns, 2010].

- 46 Tot slot is deze benadering, waarbij de voorkeur uitgaat naar het lokale niveau en een korte termijn, moeilijk in overeenstemming te brengen met de havenstrategieën, die pas zinvol zijn op het niveau van het achterland van de haven en waarvan de investeringen op lange termijn afgeschreven worden.
- 47 Deze mutaties tonen meer het voordeel aan van een stadssysteem dat naast een havensysteem bestaat. Het proces van een terugkeer naar het stadscentrum, dat door de stad in beweging gebracht is, en de havenontwikkelingsprojecten kennen een analoge evolutie, waarbij verschillende methoden voor ruimtelijke ontwikkeling aangewend worden. Terwijl er bij stedelijke mutaties gebruikgemaakt wordt van meerdere actielagen - vernieuwing van de centrumwijken, multipolaire ontwikkeling van gedecentraliseerde sites en uitbreiding van het stadscentrum -, komt de ontplooiing van de haven veeleer tot uiting door een netwerk van gerichte projecten. Bij de controle van de eerste onderzoekshypothese, namelijk die van de loskoppeling, zullen we in het volgende hoofdstuk zien dat het naast elkaar bestaan van deze strategieën op lokaal niveau interfereert door de annulering, verplaatsing of bevroering van bepaalde havenprojecten.

Figuur 1. Evolutive cartografie van de projecten op Thurn & Taxis en Biestebroek op het niveau van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest



Bronnen: GewOP (2002), GBP (2001) en BROH

## 3.2. Havenprojecten overschaduwd door de opzet van een systeem van stadsprojecten

48 Deze versnipperde acties tussen stads- en havengebied zorgen op lokaal niveau voor wrijving in de schakelzones tussen stad en haven. Op dat niveau zal er dus opnieuw onderhandeld moeten worden over de evolutie van de relatie stad-haven. Deze wrijving laat zich in het bijzonder voelen wanneer de ontwikkeling van een stedelijke of gewestelijke pool, meestal geconcentreerd rond een verlaten industrieterrein en opmerkelijke industriële architectuur, een dynamiek van stedelijke mutaties op gang bracht, die leidde tot het ontstaan van een systeem van stadsprojecten die de sites met havenactiviteiten omsluiten. In de twee bestudeerde gevallen kunnen we op basis van de vergelijking van de *evolutionaire cartografieën* (figuur 2 en 4), uitgevoerd op schaal van de site voor elke casestudy, en de *algemene chronologieën van de relaties tussen projecten* (figuur 3 en 5) besluiten dat dit systeem de nog bestaande sites met havenactiviteiten uiteindelijk zal uitsluiten, bevriezen of verhuizen.

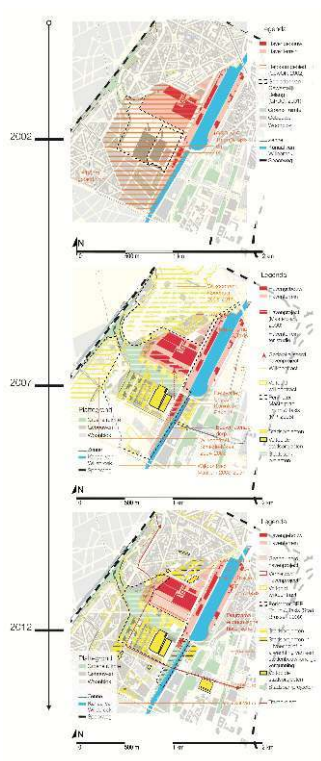
### 3.2.1. Becodok en Thurn & Taxis

- 49 Een van de schakelgevallen heeft bijvoorbeeld betrekking op de linkeroever van het Becodok, vlak bij Thurn & Taxis, dat een gewestelijke strategische pool vormt. Eerst en vooral komt op die oever het Bouwmaterialendorp, dat de Haven van Brussel opgenomen heeft in zijn masterplan. Deze multifunctionele ruimte is bedoeld voor de verkoop van bouw materiaal met het oog op een betere stedelijke integratie. Het project zou met twee obstakels geconfronteerd worden, zoals gedefinieerd door P. Subra (2007): de gevolgen van een gewenste inrichting en de gevolgen van een verworpen inrichting (figuur 2 en 3).
- 50 Enkele maanden na de publicatie van het masterplan kondigden de burgemeester van de Stad Brussel en de Brusselse minister voor Openbare Werken op hetzelfde oeverdeel een openluchtzwembad aan. Het project verhuisde dan naar een ander haven terrein ten noorden van Thurn & Taxis en wordt bij een van de vlaggenschipprojecten van het masterplan gevoegd: het logistiek centrum BILC.
- 51 De nieuwe meerderheid die ontstond na de gewestverkiezingen van juni 2009 en door een nieuwe coalitie van partijen gevormd werd, zou voor verandering zorgen. Enerzijds werd het plan van een zwembad afgevoerd met de steun van de minister voor Openbare Werken, wiens partij de SP.a zich nu in de oppositie bevond. De schrapping van dit mediaproject betekende voor deze site echter het keerpunt van een haventoeekomst naar een stedelijke toekomst, aangezien de nieuwe meerderheid in haar regeerakkoord de aanleg van een recreatiepark aankondigde. Anderzijds keurde de nieuwe meerderheid onder druk van de bewonersverenigingen en wijkcomités de verhuizing van het BILC naar de site van Schaarbeek-Vorming goed, die meer mogelijkheden bood op het vlak van intermodaliteit. De verhuizing van het BILC naar het noorden van de agglomeratie betekende echter niet dat het Bouwmaterialendorp, dat ernaast zou komen, hetzelfde lot stond te wachten. In april 2016 was het Bouwmaterialendorp eindelijk een feit: het is gevestigd op het Vergotedok ten noorden van het Becodok, zoals oorspronkelijk gepland.
- 52 Na een ontwerpfasen van zes jaar kent ook het BBP zijn eerste mijlpaal: in december 2016 keurde de gemeenteraad het plan goed, voor de definitieve goedkeuring door de regering. Doordat de openbare (gemeentelijke en gewestelijke) en privéactoren het moeilijk eens

raakten over het evenwicht tussen de stedelijke functies, werd de ruimte met havenactiviteiten ten noorden van de site meteen uitgesloten, waardoor de industriële logica van functionele verdeling ruimtelijk overgenomen werd. Als reden werd de langere procedure aangehaald die een opname binnen de grenzen van het BBP zou meebrengen<sup>3</sup>. De kwestie van de relatie stad-haven werd namelijk overschaduwed door andere struikelblokken tijdens dit lange beslissingsproces, zoals de kwestie van de sociale gemengdheid, de verdeling onder de bestemmingen voor woningen, handel en voorzieningen, de vooropgestelde dichtheid en de gevolgen op het vlak van mobiliteit of nog, de oppervlakte voorbehouden aan het park.

- 53 Met de projectprocessen wordt echter de eerste stap gezet naar een nieuwe dialoog tussen stad en haven. Net als andere projecten in het kader van het Kanaalplan wordt dit project opgevolgd door een stuurcomité met stads- en havenvertegenwoordigers (het kabinet van de minister-president, de Haven van Brussel, de Maatschappij voor Stedelijke Inrichting, de Bouwmeester en Brussel Stedelijke Ontwikkeling). Het stuurcomité ziet met name toe op de optimalisering van de concentratie van de economische activiteiten op de site (om de activiteiten te integreren in hun stedelijke en architecturale context), de naleving van een dichte, multifunctionele inrichting en de herwaardering van de landschappelijke elementen en het erfgoed.

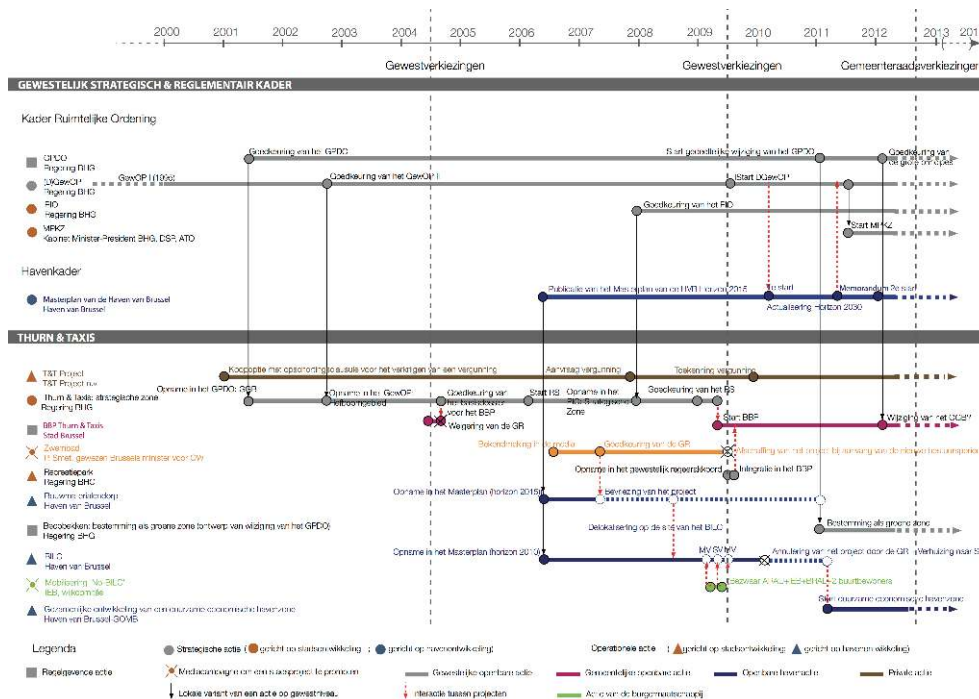
Figuur 2. Evolutive cartografie van de projecten in de buurt van de site Thurn & Taxis



Bronnen: Urbis, Haven van Brussel, GewOP (2002), GBP (2001) en BROH.



Figuur 3. Algemene chronologie van de relaties tussen de projecten rond de site Thurn &amp; Taxis



### 3.2.2. Biestebroek

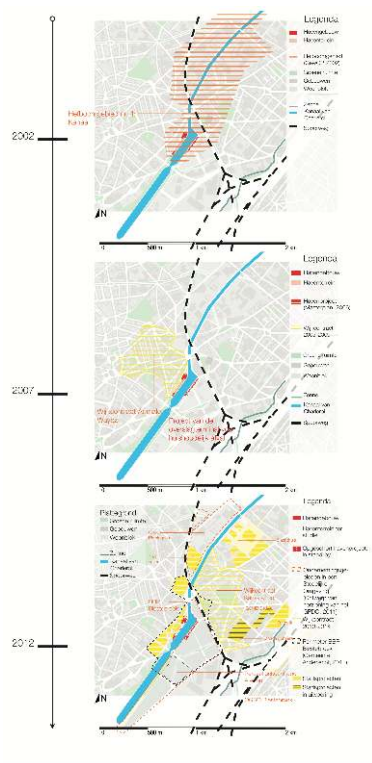
- 54 Het tweede voorbeeld betreft het Biestebroekdok, waarvan de linkeroever gekenmerkt wordt door een historisch stadswefsel en de rechteroever door een industrieel weefsel tussen water- en spoorweg. Op de rechteroever stelde de Haven van Brussel in zijn masterplan van 2006 een overslagterminal voor huishoudelijk afval voor. Dat was echter buiten de belangengroep gerekend die zich organiseerde ten voordele van een stedelijke herovering van het waterfront.
- 55 Het mutatieproces ging in maart 2010 van start met de aankondiging van het project Rives in de media, dat een architectenbureau lanceerde op het internet. Het project is een 'stedelijk uitstalraam' dat nauw aanleunt bij de Amerikaanse kijk op het waterfront bestaande uit een marina, handelszaken, kantoren en luxewoningen. Een jaar later kreeg dit scenario een concrete vorm, zij het echter minder karikaturaal, onder de impuls van twee factoren: de overname van een deel van de terreinen door vastgoedbedrijf Atenor en de steun van de burgemeester van Anderlecht die enkele dagen later een aankondiging van opdracht bekendmaakte voor de opstelling van een BBP. Met zo'n BBP kan immers afgeweken worden van het GBP, dat een gebied voor stedelijke industrie aangeeft. Het Gewest wacht niet tot de afwijking goedgekeurd is, maar moedigt het project aan. In maart 2012 keurt de regering een ontwerp van gedeeltelijke wijziging van het GBP goed, dat sinds december 2013 van toepassing is. Biestebroek is betrokken bij de oprichting van een nieuw type gebied om een functionele mix in een gebied voor stedelijke industrie te bevorderen: het Ondernemingsgebied in een Stedelijke Omgeving (OGSO).
- 56 De onzekere industriële en haventoeekomst van dit pericentrale gebied werd versterkt door andere lopende grootscheepse projecten die bijdragen aan de mutatie van dit deel van het Gewest. Denk aan de nieuwe ontwikkeling van de terreinen van het slachthuis van Anderlecht, het project Zuidhaven omtrent de oprichting van een ontdekkings- en

innovatiecentrum (Interpretatiecentrum) en een bedrijvenonthaalruimte, maar ook de ontwikkeling van de Zuidwijk, een gewestelijk strategisch gebied rond het internationaal treinstation. Het Masterplan van de Kanaalzone had Biestebroek bovendien aangeduid als een van de zes kaders voor voorbeeldprojecten. Voor de opstelling van het plan worden de richtlijnen van het BBP, dat in september 2016 aan het openbaar onderzoek onderworpen werd, aandachtig gevolgd.

- 57 Het plan behoudt de havenbestemmingen, maar die zijn zwaar in de minderheid. Ze zouden vooral bedoeld moeten zijn voor een overslagplatform voor tijdelijke goederenopslag en voor aanvullende logistieke activiteiten (groepage, herverpakking, enz.).
- 58 Wat dit geval zo interessant maakt voor de dialoog stad-haven, is de integratie van de sites voor stads- en havenontwikkeling binnen de lokale planning. Dit biedt als voordeel dat de aanwezigheid van havenindustrie in de stad, de rol ervan en de aansluiting op andere stedelijke functies bestudeerd kunnen worden op lokaal niveau. Deze uitdagingen stonden meteen al vermeld in het ontwerp van masterplan, dat een voorsmaakje gaf van de richtlijnen van het BBP. "De perimeter van de bestudeerde zone zal een diversiteit aan functies bevatten, om zo met name de samenleving van de stedelijke industriële bestemmingen en de havenactiviteiten samen met het residentiële toe te laten, om bijvoorbeeld een nieuwe typologie en morfologie te creëren die bij de omliggende stedelijke structuur aansluit. Deze ontwikkeling zou aanleiding kunnen geven tot een innoverende stedenbouwkundige woordenschat." [BUUR-ARIES en IDEA Consult, 2013].
- 59 De naleving van de voorbehouden ratio's voor havenindustrieactiviteiten (75 % productieve activiteiten in de OGSO's, zoals bepaald in het BBP) is essentieel om ze in stand te houden. Deze stedelijke integratie zou namelijk kunnen bijdragen tot de stijging van de vastgoeddruk op deze vitale functies voor de werking van de stad, die veroorzaakt wordt door enerzijds de nieuwe mogelijkheid om woningen op te richten in aangrenzende industriegebieden (in het kader van de OGSO's) en anderzijds het type geplande woningen, die bijvoorbeeld geen sociale woningen omvatten.

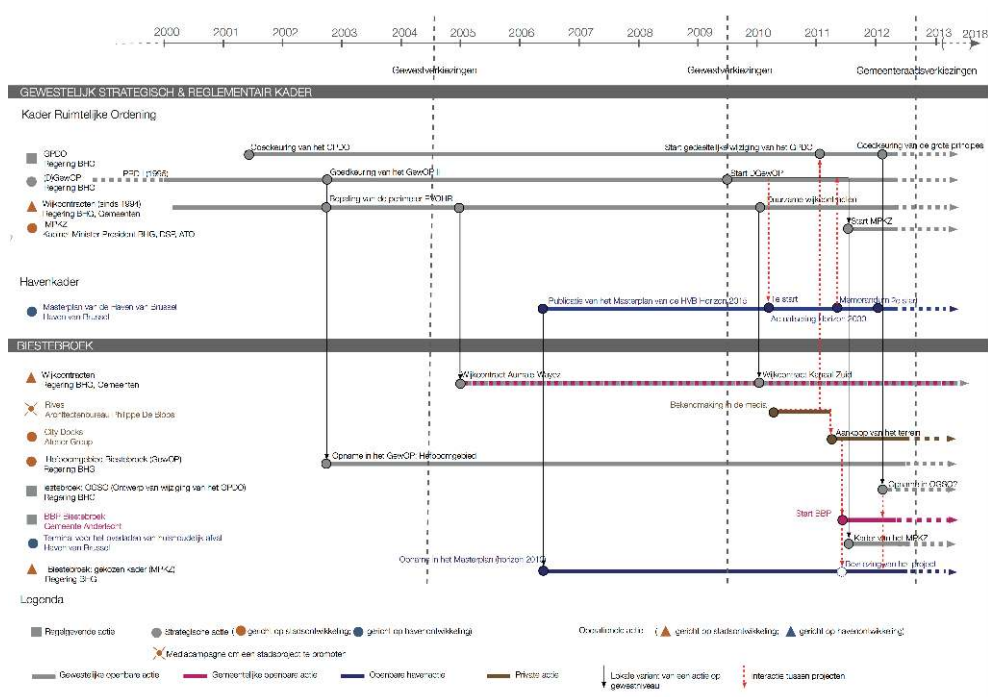


Figuur 4. Evolutive cartografie van de projecten in de buurt van de site Biestebroek.



BRONNEN: URBIS, HAVEN VAN BRUSSEL, GEWOP (2002), GBP (2001) EN BROH.

Figuur 5. Algemene chronologie van de relaties tussen de projecten rond de site Biestebroek



60 Uit de ervaringen van projecten in maritieme havensteden besloot Collin dat “het grootste risico van de aanpak is dat men binnen het functionalisme van het industriële

tijdperk blijft” [Collin, 2003]. Door de projecten te bestuderen op basis van hun concrete invulling (morfologische invalshoek van het grondgebied), nemen deze projecten namelijk de functionalistische breuklijnen uit het industriële tijdperk over. Aan de hand van analytische instrumenten zoals de evolutieve cartografieën van de projecten en de algemene chronologieën van de relaties tussen projecten konden we besluiten dat de rol van het project veeleer bijdroeg tot het verlengen en bevestigen van de hypothese van de loskoppeling van stad en haven door de ontwikkeling van een stadssysteem dat de bestaande sites met havenactiviteiten omsluit en uiteindelijk uitsluit, bevriest of verplaatst.

- 61 Dit aspect wordt echter genuanceerd naargelang de havenactiviteit al dan niet opgenomen wordt in de contouren van het stadsproject. Als er geen rekening mee gehouden wordt, blijkt uit het geval van Thurn & Taxis dat een laattijdige aanpak van de kwestie van de grenzen alleen maar de conflicten tussen gewenste en verworpen inrichting tegenover het havenproject benadrukt. Als er wel rekening mee gehouden wordt, zoals in het geval van Biestebroek, duurt het proces langer maar wordt het debat opengesteld en een dubbele overweging gemaakt. Enerzijds zal men nadenken over innoverende inrichtingsvormen om aan te sluiten op de activiteiten op lokaal niveau. Anderzijds noopt dit lokale studieniveau tot een analyse of verwezenlijking, op mesoniveau, van een coherente ontwikkeling van deze havens met meerdere terreinen: de rol, stroomlijning en optimalisering van elke stedelijke activiteitszone en de manier waarop deze activiteitszones ten opzichte van elkaar werken. Die schakel wordt verduidelijkt door de aanpassing van het masterplan door de Haven van Brussel, nadat bepaalde lokale projecten op losse schroeven gezet waren. In Parijs bijvoorbeeld werd de tendens om de havens te specialiseren rond bepaalde sectoren aangetoond door Paffoni. De keuze van de soort specialisatie hangt af van voorschriften op het vlak van productie (waar wordt het goed gemaakt), distributie (in welke omstandigheden moet het goed vervoerd worden) en consumptie (waar wordt het goed verbruikt). Door meer inzicht te krijgen in deze evolutie, heeft de Haven van Parijs de werking van zijn havensites bijgestuurd, hun rol versterkt en hun bestaan gerechtvaardigd [Paffoni, 2013].

## Conclusies en vooruitzichten

- 62 Uit de empirische benadering op basis van de analyse van de ontwerpmethoden van moderne stedenbouwkundige instrumenten op verschillende schalen blijkt dat de nieuwe planningsvormen zich kenmerken door een streven naar soepele, iteratieve processen die nieuwe vormen van horizontale samenwerking doen ontstaan, om zich aan te passen aan onzekere omstandigheden door de grotere versnippering van de middelen.
- 63 Op de schakels tussen stad en haven ondervinden deze voorzieningen echter problemen om gunstige omstandigheden voor een echte herkoppeling van stad en rivierhaven te scheppen. In de bestudeerde cases lijken ze de functionalistische breuklijnen uit het industriële tijdperk over te nemen. De concretisering van deze projecten heeft slechts zelden een echte ruimtelijke veelzijdigheid als resultaat, die de relatie stad-haven zou kunnen verbeteren. In het kader van het verstedelijkingsproces werkt de wens van de steden om in verschillende fasen (vernieuwing van de centrumwijken, multipolaire ontwikkeling van gedecentraliseerde sites en uitbreiding van het stadscentrum) een terugkeer naar het stadscentrum op gang te brengen het ontstaan van een context van onzekerheden over de pericentrale havengebieden bijgevolg in de hand. In sommige

gevallen leidt de ontwikkeling van dit stadssysteem tot de opslokking van havenprojecten, die worden verhuisd, in de koelkast geplaatst of zelfs geschrapt. Maar tot op zekere hoogte draagt dit systeem ook tot het stimuleren van de havenactoren om ze te herformuleren of te versterken door aanvullende stuwende krachten samen te brengen. Deze problemen zouden te maken kunnen hebben met de interne projectomstandigheden, maar zouden ook veroorzaakt kunnen worden door externe omstandigheden, zoals het economische klimaat. In dat kader zijn de schakels tussen stad en haven ook marktobjecten met een zekere waarde, die evolueren door het contact met twee vormen van economie, namelijk wooneconomie en productieve economie. De bestaande breuk tussen deze twee vormen bevordert het ontstaan van uiteenlopende vertegenwoordigingen en rivaliteiten over de toekomst van deze schakels en draagt uiteindelijk bij tot de instandhouding van de tweedeling tussen stad en haven die het project als actiemiddel, niet zonder enige moeite, tracht te overstijgen.

64 Toch kan de veelzijdigheid van de ruimte een kernbegrip zijn dat verder onderzocht dient te worden. Dit concept, dat hier toegepast wordt op de pericentrale gebieden met een sterke grondschaarste, lijkt ons namelijk bijzondere mooie perspectieven te bieden in stedelijke contexten waar men tegelijk een functionele mix wil garanderen en een 'terugkeer naar het stadscentrum' teweeg wil brengen. Voor een betere relatie stad-haven zien we meerdere mogelijkheden [Mazy, 2014]:

- de *horizontale* of *planmatige* aanpak om stad en haven lineair naast elkaar te laten bestaan aan het water. De denkoefening is programmatisch en in dit geval moet er vooral nagedacht worden over welke soorten activiteiten kunnen co-existeren.
- de *verticale* of *scheidingsaanpak* om stad en haven op elkaar aan te sluiten op basis van superpositie door het gebruik van de dubbele hoogte.
- het in de tijd uitgestelde gebruik van de ruimte (overdag/'s avonds; in de week/in het weekend) om bepaalde stads- en havenactiviteiten los te koppelen. Door de activiteiten afwisselend te laten plaatsvinden in de tijd, kan de ruimte gedeeld worden. In Melbourne bijvoorbeeld was een temporele modelvorming van de verschillende gebruiksdoeleinden van het water (havenactiviteiten, recreatieve activiteiten, sportactiviteiten, enz.) eerst en vooral gebaseerd op een inventarisatie (Wie? Welke activiteiten? Op welk tijdstip? Waar? Met welke invloed?).
- de vormen van kringlooeconomie vereisen een synergie tussen de stedelijke, industriële en havenactoren door een vermindering van de binnenkomende en uitgaande stromen (materiaal, energie) na te streven. In Rotterdam bijvoorbeeld werd in 2013 een proefproject op touw gezet om de havenindustrie te koppelen aan residentiële ontwikkelingen in het stadscentrum. Het project omvat de bouw van een pijpleiding om de door de industriebedrijven afgegeven stoom te hergebruiken voor het verwarmen van dit stadsdeel.

65 De voorwaarden voor een herkoppeling van stad en haven hangen echter niet alleen af van technische of architecturale innovaties, maar de drie aspecten van het grondgebied (morfologisch, organisatorisch en existentieel) moeten ook tegenover elkaar gesteld worden. Eerst en vooral heeft een *organisatorische* herkoppeling betrekking op de ontwikkeling van de bestuursvormen stad-haven, in het bijzonder de kaders voor dialoog. In Brussel is de oprichting van het stuurcomité van het Kanaalplan daar een voorbeeld van. Om deze zwakke dialoog tussen stad en haven in stand te houden, is een sterke politieke wil nodig, die op zijn minst het behoud van de bestemmingen en een streven naar openbare grondbeheersing behelst. Verder heeft de *morfologische* herkoppeling betrekking op de nieuwe inrichtingsvormen, van de organisatie van ruimtelijke en

temporele veelzijdigheid tot nieuwe vormen van synergie op basis van de kringlooeconomie. Tot slot zou het projectproces, dat de kern van deze herkoppeling vormt, een centrale rol kunnen spelen door zich te baseren op het *organisatorische* aspect door het collectieve actiemiddel dat het invoert, het *existentiële* aspect door de territoriale vertegenwoordigingen die aan de basis liggen van de uitdagingen van de onderhandelingen, en ten slotte het *morfologische* aspect door het ruimtelijk resultaat dat eruit voortvloeit, en draagt het bij tot de vernieuwing van de rivierlandschappen.

---

## BIBLIOGRAPHIE

- ALEXANDRE CHEMETOFF & ASSOCIES, I. C., ECOREM, 2012. *Masterplan Kanaal*. Brussel: Brussels Hoofdstedelijk Gewest.
- ALEXANDRE CHEMETOFF & ASSOCIES, I. C., ECOREM, 2014. *Plan - Kanaal 01*. Brussel: Brussels Hoofdstedelijk Gewest.
- ANDERLECHT (Gemeente), 2016. *Proces-verbaal van de vergadering van de overlegcommissie van 28 november 2016*.
- ASCHER, François, 2003. Métropolisation. In: LEVY, Jacques en LUSSAULT, Michel (dir.), *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*. Parijs: Belin.
- ATELIERS LION + MSA, M. E., CITEC, BAS SMETS, 2008. *Richtschema, Hefboomgebied nr. 5 "Thurn en Taxis"*. Brussel.
- AVITABILE, Alain, 2004. Le projet urbain : une culture du territoire et de l'action urbaine. In: CHALAS, Yves (dir.), *L'imaginaire aménageur en mutation*. Parijs: L'Harmattan.
- BAILLEUL, Hélène, 2008. Les nouvelles formes de la communication autour des projets urbains: modalités, impacts, enjeux pour un débat participatif. In: *Métropoles*, nr. 3. Beschikbaar in het Frans en het Engels op <http://metropoles.revues.org/2202>
- BAUDOUIN, Thierry, en Collin, Michèle, 1996. L'après friches portuaires. In: *Urbanisme*, 291 (nov.dec.), 24-32.
- BARTHOLEYNS, Christophe, 2010. L'enjeu de l'offre foncière économique, clé de transformation durable des territoires métropolitains. In: *Etudes foncières*, nr. 148 (november-december).
- BIDOU-ZACHARIASEN, Catherine (dir.), 2003. *Retours en ville : des processus de gentrification urbaine aux politiques de revitalisation des centres*, pp. 73-102. Parijs: Editions Descartes et cie.
- BUUR-ARIES, en IDEA CONSULT, 2013. *Biestebroek - een vallei voor iedereen, BBP Biestebroek/ Fase 1A - Ontwerp Masterplan en diagnose*. Brussel: Gemeente Anderlecht.
- CHALINE, Claude, en RODRIGUES MALTA, Rachel (dir.), 1994. *Ces ports qui créèrent des villes*. Parijs: Ed. l'Harmattan.
- COLLIN, Michèle, 2003. Un nouveau mode de développement pour des villes productives. In: COLLIN, Michèle (dir.), *Ville portuaire, acteur du développement durable*. Parijs: l'Harmattan.

- DEBRIE, Jean, 2014. La relation ville-port dans les métropoles fluviales : quelle gouvernance ? In: BEYER, Antoine en DEBRIE, Jean (dir.), *Les métropoles fluviales, concilier aménagement et logistique pour un développement urbain durable*, pp. 221-229. Parijs: L'Oeil d'Or.
- DIRECTIE STUDIES EN PLANNING (Bestuur Ruimtelijke Ordening en Huisvesting), 2012. *Uitwerking van een masterplan voor de Kanaalzone in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, Bijzonder Bestek*. Brussel: Brussels Hoofdstedelijk Gewest.
- ECSA, en COOPARCH-R.U., 2013. *Masterplan van de Haven van Brussel voor 2030*. Brussel: Haven van Brussel.
- GENESTIER, Philippe, 1993. Que vaut la notion de projet urbain ? In: *L'architecture d'aujourd'hui*, nr. 288, pp. 40-46.
- HAVEN VAN BRUSSEL, 2011. *Memorandum: 11 bevorderingsacties in het kader van de uitwerking van het Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling (GPDO) en de wijziging van het GBP: de haven van Brussel, een haven in dienst van haar gewest*. Brussel: Haven van Brussel.
- HOYLE, B. S., 1989. The Port City Interface - Trends, Problems and Examples. In: *Geoforum*, 20 (4), pp. 429-435.
- INGALLINA, Patrizia en RONCAYOLO, Marcel, 2003. Projet urbain. In: LEVY, Jacques en LUSSAULT, Michel (dir.), *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*. Parijs: Belin.
- INGALLINA, Patrizia, 2001. *Le projet urbain*. Parijs: Presses Universitaires de France.
- LAVAUD-LETILLEUL, Valérie, 2010. La décentralisation, facteur de recomposition des relations ville-port ? In: DEBRIE, Jean en LAVAUD-LETILLEUL, Valérie (dir.), *La décentralisation portuaire: réformes, acteurs, territoires*. Parijs: L'Harmattan.
- MAZY, Kristel, 2014. *Villes et ports fluviaux: le projet comme dispositif de reconnexion ? Regards croisés sur Bruxelles et Lille*. Doctoraatsproefschrift in bouwkunst en stedenbouw. Brussel. Université Libre de Bruxelles - Université Lille I.
- PAFFONI, Elsa, 2013. *Renouveau du fluvial et dynamique métropolitaines, le cas des ports fluviaux franciliens (1980-2010)*. Doctoraatsproefschrift, Université Paris-Est, Marne-La-Vallée.
- PINSON, Gilles, 2009. *Gouverner la ville par projet*. Parijs: Sciences Po les presses.
- SUBRA, Philippe, 2007. *Géopolitique de l'aménagement*. Parijs: A.Collin
- VERMEULEN, Sofie, 2015. *The Brussels Canal Zone. Negotiating visions for urban planning*. Brussel: Vubpress.
- VRIJE UNIVERSITEIT BRUSSEL, BRUSSELSE GEWESTELIJKE DIENST VOOR ARBEIDSBEMIDDELING, ECORYS, en COOPARCH-R.U., 2006. *Masterplan van de Haven van Brussel voor 2015*. Brussel: Haven van Brussel.

## NOTES

1. Interview van 18 december 2012 op het Departement Territoriale Ontwikkeling bij het Agentschap voor Territoriale Ontwikkeling van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.
2. Idem.
3. Interview van 26 april 2012 met de bestuurder van het studiebureau belast met het ontwerp van het BBP.

---

## RÉSUMÉS

Wat het stadsproject zo kenmerkend maakt voor de moderne stedenbouwkundige concepten, is de soepele, transversale aanpak. Kan zo'n aanpak een herkoppeling van steden, havens en rivieren teweegbrengen? Of zal die de huidige ont koppeling net versterken in een context waar de marktlogica gunstiger is voor de wooneconomie dan voor de productieve economie? Deze vraag is vooral prangend in de Brusselse Kanaalzone, op de kruising van grote uitdagingen: stedelijke verdichting in een context van bevolkingsgroei, herontwikkeling van het riviertransport als duurzaam alternatief voor het wegtransport en verbetering van het waterbeheer. Dit artikel zal meer inzicht geven in de evolutie van de relatie stad-haven door de interacties tussen de projecten van de verschillende betrokken actoren. Op basis van een ruimtelijke en temporele benadering tonen de resultaten aan dat de projecten, door hun concrete invulling, bijdragen tot het overnemen van de functionalistische breuklijnen uit het industriële tijdperk, die teweeggebracht werden door het heersende economische klimaat. Uit het projectproces ontstaan echter nieuwe kaders voor dialoog tussen stad en haven. Die vaststellingen vormen de basis voor enkele denkpijsten met het oog op de herkoppeling stad-haven.

Le projet urbain, par la démarche souple et transversale qu'il produit, est emblématique des concepts urbanistiques contemporains. Cette approche peut-elle opérer une reconnexion entre villes, ports et fleuves ? A contrario, pourrait-elle renforcer la déconnexion en cours, dans un contexte où les logiques de marché sont plus favorables aux sphères d'économie résidentielle qu'aux sphères productives ? Cette question se pose particulièrement à Bruxelles, dans la zone du Canal, intersection d'enjeux majeurs : densification urbaine dans un contexte de croissance démographique, redéploiement du fret fluvial comme alternative durable au réseau routier et amélioration de la gestion de l'eau. L'objectif de cet article est de cerner l'évolution de la relation ville-port par les interactions entre les projets des différents acteurs concernés. À travers une approche spatio-temporelle, les résultats montrent que via leurs matérialisations, les projets participent à reproduire les coupures fonctionnalistes de l'ère industrielle, causées par l'environnement économique dans lequel ils s'inscrivent. Par contre, à travers leur processus, de nouveaux cadres de dialogue ville-port apparaissent. Ces constats fondent quelques pistes pour une reconnexion de la ville et de son port.

Due to a flexible and cross-cutting approach, the urban project is emblematic of contemporary urbanistic concepts. Can this approach reconnect cities, ports and waterways? On the contrary, can it reinforce the disconnection under way, in a context in which the rationale of the market is more favourable to the sphere of residential economy than to the sphere of productive economy? This question is raised especially with respect to the canal area of Brussels, where major challenges intersect: urban densification in a context of demographic growth, the transferring of river freight as a sustainable alternative to the road network, and the improvement of water management. The aim of this article is to understand the evolution of the relationship between city and port via the interactions of the projects of the different stakeholders concerned. By means of a spatial and temporal approach, the results show that through their materialisation, the projects contribute to reproducing the functional divisions of the industrial era, caused by

their economic environment. However, through their processes, new frameworks for a dialogue between city and port emerge. These observations provide some ideas for a reconnection between the city and its port.

## INDEX

**Thèmes** : 7. aménagement du territoire – logement – mobilité

**Keywords** : land use planning, canal, territorial development, port

**Trefwoorden** ruimtelijke ordening, kanaal, territoriale ontwikkeling, haven

**Mots-clés** : aménagement du territoire, canal, développement territorial, port

## AUTEURS

### KRISTEL MAZY

Kristel Mazy is docent aan de faculteit architectuur en stedenbouw van de Université de Mons.

Als architect en planoloog van opleiding, heeft ze bij de cel Planning van de Stad Brussel gewerkt.

In 2014 behaalde ze haar doctoraat in de bouwkunst en stedenbouw (ULB – Université Lille1).

Voor haar proefschrift bestudeerde ze het vermogen van het stadsproject om steden te herkoppelen aan hun waterweg en haven, die sinds de industriële revolutie eerder op zichzelf functioneerde. Kristel.Mazy[at]umons.ac.be