

Prospect

De grootstedelijke ontwikkeling van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

Deze nota is opgesteld door de prospectiecel Prospect, onder leiding van prof. Eric Corijn, en goedgekeurd door de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie (GOC) op 19 november 2020



Table des matières

1. De planning van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in zijn ecosysteem.....	3
2. De tijd van de metropolen	5
3. Brussel op zoek naar zijn stedelijke ecosysteem	15
4. Enkele scenario's.....	25
5. Wat kunnen we doen?	28

Secrétariat Commission
Régionale de Développement
Gewestelijke Ontwikkelings-
Commissie Secretariaat

Rue de Namur 59
1000 Bruxelles
Naamsestraat 59
1000 Brussel

T +32 2 435 43 56
F +32 2 435 43 99
crd-goc@perspective.brussels [ici](#)
www.crd-goc.brussels [ici](#)

1. De planning van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in zijn ecosysteem

Het algemene kader van de stedelijke ontwikkeling in Brussel is vastgelegd in het Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling, het GPDO¹. Dit is een stadsproject op gewestelijke schaal dat in principe als leidraad dient voor het beleid van zowel de gewestregering, de commissies als de gemeenten. Het eerste Gewestelijk Ontwikkelingsplan (GewOP) dateert van 1995. Het moest de stadsvlucht en het structuurverlies van de stad tegengaan en tal van vragen beantwoorden zoals de plaats van kantoren en huisvesting en de revitalisering van de handelskernen. Het GewOP is in 2002 bijgewerkt. In het GewOP van 2002 werd het begrip «hefboomgebieden» geïntroduceerd, die via richtschema's dienen te worden uitgevoerd, en zijn 12 prioriteiten bepaald voor de ontwikkeling van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. In 2009 kent het Brussels Gewest nieuwe uitdagingen: demografische groei, opleiding en tewerkstelling, milieu en duurzame ontwikkeling, internationalisering en dualisme binnen de stad. De regering beslist om het GewOP in 2009 in haar volledigheid te herzien en wil dat de stad zich verder ontwikkelt rekening houdend met de drie pijlers van duurzame ontwikkeling: het sociale, het economische en het milieu. Een D, voor “Duurzaam”, werd dus toegevoegd aan de benaming van het Gewestelijk Ontwikkelingsplan. Het **ontwerp van Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling**, goedgekeurd op 17 oktober 2016, werd van 13 januari tot 13 maart 2017 onderworpen aan een openbaar onderzoek. De regering heeft bovendien om advies gevraagd van de regionale instanties en heeft uitgebreid over de tekst gecommuniceerd (via fora en een specifieke website). In totaal gaven 5945 burgers en verenigingen hun mening en voorstellen. De Gewestelijke Ontwikkelingscommissie (GOC) heeft deze voorstellen en reacties geanalyseerd en haar expertise benut met het oog op de definitieve goedkeuring van de herwerkte en vervulde tekst. Op 5 november 2018 is de tekst gepubliceerd ². De definitieve tekst bevat dus een basisanalyse over de structuur van het stedelijke ecosysteem. Voor de eerste keer beperkt deze analyse zich niet tot de administratieve grenzen van het BHG. Ze is gebaseerd op een objectieve lezing van het grondgebied, het Brusselse ecosysteem, de sociale geografie, de mobiliteitsstructuren, enz. Ze gaan allemaal verder dan de institutionele organisatie. Vanuit het oogpunt van de stedelijke, economische, sociale en milieudynamieken is de vraag van een grootstedelijke lezing noodzakelijk. Een «Stedelijke Gemeenschap», zoals gepland in de

¹ Zie https://perspective.brussels/sites/default/files/documents/gpdo_2018_nl.pdf

² Zie <https://perspective.brussels/nl/plannen-reglementen/de-strategische-plannen/het-gewestelijk-ontwikkelingsplan-gewop>

zesde staatshervorming, moest dit weerspiegelen. Maar deze beslissing is nooit uitgevoerd. Niettemin bestaat dit grondgebied en functioneert het zonder dat de verschillende bestuurniveaus – gewesten, gemeenschappen, gemeenten – dit weerspiegelen. De Gewestelijke Ontwikkelingscommissie, die de adviezen voor de regering en het parlement van het Brussels Gewest voorbereidt, kan deze schaal niet negeren, vooral bij grote projecten, functies die een invloed hebben op de rand en bij de grote vraagstukken over de ontwikkelingen op middellange en lange termijn. Daarom heeft de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie, op basis van een nota van haar prospectieel Prospect, een denkoefening gestart over het grootstedelijke beleid van het BHG.

Secrétariat Commission
Régionale de Développement
Gewestelijke Ontwikkelings-
Commissie Secretariaat

Rue de Namur 59
1000 Bruxelles
Naamsestraat 59
1000 Brussel

T +32 2 435 43 56
F +32 2 435 43 99
crd-goc@perspective.brussels [ici](#)
www.crd-goc.brussels [ici](#)

2. De tijd van de metropolen³

Dit begrip dekt de concentratiedynamiek van bevolkingen, activiteiten of waarden in grote territoriale eenheden, voornamelijk de grote steden. De factoren zijn divers: schaal- en agglomeratievoordelen, comparatieve voordelen, multimodale toegankelijkheid tot reële en immateriële netwerken, enz. Deze concentratie gebeurt ten koste van kleinere steden die zich in de invloedssfeer van metropolen bevinden, wat leidt tot een versterking van de stedelijke hiërarchie. Samengevat kan men stellen dat deze metropolisering de ruimtelijke tegenhanger vormt van de globalisering. De lezing van het landschap van enkel de overheidsinstellingen leidt vaak tot een verdoezeling van het feit dat de uitdagingen zich voordoen op het niveau van de stedelijke gebieden, of meer bepaald de verstedelijkte gebieden of gebieden die volgens dezelfde logica onderworpen zijn aan het dominante systeem. De auteur merkt op dat «de metropolen die winnen» precies die metropolen zijn die nauw samenwerken met hun *hinterland* of met uitgestrektere gebieden, soms zelfs met andere metropolen in de buurt. En niet de metropolen die de voordelen en de middelen van hun aangrenzende gebieden naar zich toe trachten te trekken.

Het is dus niet mogelijk om steden zonder hun «hinterland» te zien. In de sociale en economische geografie werd deze relatie gezien als een verhouding tussen afstanden en diensten. De concentratie van diensten in de stad had een aantrekkingskracht zolang de rand die diensten niet dichterbij vond (dus in een ander stadscentrum)⁴. Daarvan komt het begrip «functioneel stedelijk gebied»⁵ dat ook de rand omvat met een intensieve interactie met het stadscentrum in termen van pendelen voor werk, school of consumptie. Uiteraard wordt dit stedelijk gebied territoriaal gezien evenzeer door de mobiliteits- en toegankelijkheidsinfrastructuur als door de sociale praktijken bepaald. Een dergelijk groter stedelijk gebied kan een metropool worden wanneer het andere dichtbevolkte kernen bevat die onderling afhankelijk zijn van het centrum. Deze metropolen kunnen redelijk belangrijke conurbanisaties worden waarin verschillende steden van een zeker belang zijn gelegen. Met de toenemende verstedelijking enerzijds en de mondialisering van de economie anderzijds heeft de continentale of wereldmarkt meer en meer de vorm van stedelijke netwerken aangenomen. Zo is de

³Zie Vermeylen, P. (2014): *Le temps de la métropole, agile, créative, solidaire, durable. Parcours en Europe*, Paris: Éditions L'Harmattan

⁴ Zie Cristaller, W. (1933). *Die zentralen Orte in Süddeutschland*. Jena: Gustav Fischer. Central Place theory: https://en.wikipedia.org/wiki/Walter_Christaller

⁵ https://fr.wikipedia.org/wiki/Zone_urbaine_élargie

Europese eengemaakte markt geen homogeen en gelijk territorium, maar een markt die steunt op een centrum dat bestaat uit twee derde van de bevolking en drie vierde van de productie (de «Blauwe Banaan» gaande van Zuid-Engeland, via Nederland en België, het Ruhrgebied en Beieren tot Noord-Italië) en twee periferieën, het Middellands Zeegebied en Oost-Europa. Dit zeer ongelijke territorium wordt overigens gestructureerd door verschillende stadsnetwerken. Zo moet de omvang van een stad vanuit verschillende oogpunten worden bekeken: de centrale stad en haar politieke en administratieve bestuur, de agglomeratie van de transcendente bebouwing, de voorsteden en de rand, het functionele stedelijke gebied en daarna de metropool en het stedelijke netwerk⁶.

2.1. Wat onthouden we van de samenwerkingssystemen op schaal van de gemetropoliseerde regio's in Europa?

Sinds ongeveer drie decennia kent het institutionele en organisatorische landschap in verschillende Europese landen diverse dynamieken. Verschillende systemen worden in gebruik genomen (soms zijn verschillende ervan tegelijkertijd actief). Vier categorieën ontstaan: deconcentratie, samenwerking, herconfiguratie, delen van ervaringen en invloedsvermogen.

- **De deconcentratie:** De tabel geeft een idee van het gewicht van de overheidsmiddelen in handen van respectievelijk de staat en de andere territoriale instanties per land⁷. Zo neemt in de vier genoemde landen de dynamiek toe om meer middelen toe te kennen aan de gemeenschappen

Des régimes dans lesquels les collectivités disposent autour de 10% des moyens publics....			
Grande-Bretagne	Thatcher	New Localism	Référendum Ecosse, Commission Heseltine, Core Cities
Pays-Bas	Polders model	WGR-plus 2006 Réforme 2012	8 régions métropolitaines Fusion des Provinces
Pays nordiques	Décentralisation des Etats	Coopérations entre entités	Oresund, coopération Baltique, Green String Corridor, etc.
Espagne	Pacte local 1996	Autonomie évolutive	Référendum Catalogne Auto-organisation Pays Basque
... et des régimes davantage fédéralistes			
Italie	Loi Bassinini 1997	Mise en œuvre : Legge 55 avril 2014	9 Citta Metropoli Délégations des régions vers les métropoles
Allemagne	Etat fédéral historique	Montée des Regierungsbezirk urbains + de 50% des moyens	11 régions métropolitaines
Belgique	Etat fédéral plus récent	Montée des régions + de 50% des moyens	Trois Régions dont Bruxelles et sa Communauté métropolitaine

⁶ Chen, X.; Orum, A. & Paulsen, K. (2013): Introduction to cities. How place and space shape human experience, Malden-Oxford, Wiley-Blackwell. Zie ook: Corijn, E. (2019): Een stad is geen land, Brussel, VUBPRESS

⁷ Uittreksel uit 'Big bang territorial', gezamenlijk werk onder leiding van André Torre en Sébastien Bourdin, tabel in bijdrage P. Vermeylen. VU Armand Colin 2016

(van een gemiddelde van 10 tot 15 tot 20%), zonder evenwel het niveau van de landen met sterk gedecentraliseerde delen te bereiken (Italië ongeveer 30%, Duitsland 50%, België 55%). Alles welbeschouwd is eenzelfde dynamiek merkbaar in de andere onderzochte landen: een deconcentratie doet zich voor van staatsinstellingen naar de gedecentraliseerde instanties; hun budgettaire middelen stijgen gewoonlijk⁸.

Vandaag zijn de natiestaten deels omstreden: van bovenaf omdat door de mondialisering enkel op internationaal niveau naar behoren kan worden bestuurd, in hoofdzaak door de Europese instellingen (met de successen en de mislukkingen die we kennen). Van onderuit omdat voor de crisissen (sociale, ecologische, enz.) in feite op lokale schaal doeltreffende antwoorden worden gevonden. Deze dynamiek leidt een beetje overal naar een versterking van de rol van de zogenaamde «N-1»-instellingen (op de schaal, onder de natiestaat), waarvan België in zekere zin de Europese kampioen is. In andere landen duikt het autoritaire nationalisme weer op, een andere uitdrukking van onvervulde verwachtingen.

- **De samenwerking tussen territoriale niveaus:** Via verschillende voorbeelden van dergelijke samenwerkingen kunnen we een inzicht krijgen in de actiedomeinen, de uitdagingen, de voornaamste modaliteiten. Zonder volledig te zijn, geven we hier enkele voorbeelden:

Grootstedelijke samenwerking tussen partnersteden .			
Nantes Rennes	Onderzoek-innovatie; grondbeheersing; voorzieningen; cultuur	Agglomeratiegemeenschap, Kamer van koophandel en nijverheid (KvK), universiteiten, theater- of tentoonstellingszalen	Sinds ongeveer 2009, nog steeds actief
Glasgow Edinburgh	Economische ontwikkeling; infrastructuur en mobiliteit, marketing	Kamers van koophandel en nijverheid; gemeentebestuur	Sinds 2000 tot ongeveer 2015; stop onder druk van Schotland

⁸ Laten we niet vergeten dat de concentratie van de macht en de middelen in onze contreien teruggaat tot het einde van de middeleeuwen, toen bevoegdheden werden weggehaald bij de steden en de gebieden waar kerk of adel de plak voerde waarna de natiestaten konden ontstaan.

Straatsburg – Ortenau	Sociaal-economische ontwikkeling; infrastructuur en mobiliteit, cultuur	EGTS waaronder steden, departementen, Kreize, Land/regio	Sinds ongeveer 2000, grensoverschrijdende samenwerking loopt nog steeds
Green String corridor	Economie, maritieme logistiek, onderzoek en innovatie	Kopenhagen – Hamburg, en territoria ertussen.	Grensoverschrijdende samenwerking evolueert naar een actiegemeenschap die streeft naar logistieke uitmuntendheid

De «instrumenten» om te handelen zijn meestal intergemeentelijke en semi-openbare instellingen (universiteit, KvK, enz.); soms beschikken ze over ad-hoc instrumenten zoals de Europese Groepering voor Territoriale Samenwerking – EGTS.

- **De herconfiguratie van actiegebieden:** Nieuwe actieniveaus ontstaan, op verschillende manieren en soms evolutief. De voornaamste illustratie daarvan is het grootstedelijke gebied, waarvan hier enkele voorbeelden:

.Grootstedelijke regio

München – straal 80 km	Economie, mobiliteit, onderzoek, natuur	München, Augsburg, Ingolstadt, enz. > 5 miljoen	12 gebieden bestaan, waaronder in Hamburg, Frankfurt, enz.
Rotterdam – Den Haag – Utrecht	Economie, mobiliteit, onderzoek, natuur Formeel akkoord in 2014.	+ kleine steden en gebieden in de omgeving.	6 bestaan, waaronder Amsterdam, Eindhoven, enz.
Merseyside Liverpool	Economie, industrie, handel, werk, onderzoek en opleiding	Gebied rond Liverpool langs de rivier	6 Metropolitan Counties in VK, waaronder Greater Manchester, West Midlands – Birmingham

In dezelfde zin, maar vaak voor kleinere entiteiten, heeft Frankrijk meer dan tien jaar geleden een samenwerkingsmodel ontwikkeld, dat vaak redelijk opportunistisch is, doorgaans in de vorm van gemengde syndicaten. Zie hier enkele voorbeelden.

- ***Gelegenheidsallianties***

Pôle métropolitain européen du Sillon Lorrain: Thionville, Metz, Nancy en Epinal werken samen voor toerisme, voedselvoorzieningsketens, voorzieningen.

Pôle métropolitain Nantes-Saint-Nazaire: De agglomeratiegemeenschappen Nantes en Saint-Nazaire en drie Gemeenschappen van gemeenten werken samen voor de ontwikkeling van hun grondgebied (Inter-SCOT), mobiliteit, cultuur.

Vandaag bestaan er een dertigtal "polen".

- ***Ervaringen en invloedsvermogen delen:*** Elk land beschikt over syndicale instellingen. Het doel is om de belangen van gemeenschappen te verdedigen, vaak tegenover de nationale overheid, evenals ervaringen en praktijken uit te wisselen (bv. de bestekken). Enkele voorbeelden:

Groot-Brittannië: Core Cities.

Duitsland: Deutsche metropolregionen

Frankrijk: platform van lokale entiteiten (steden, intergemeentelijke instanties, regio's, enz.)

2.2. Het strategische belang van het grootstedelijke vraagstuk

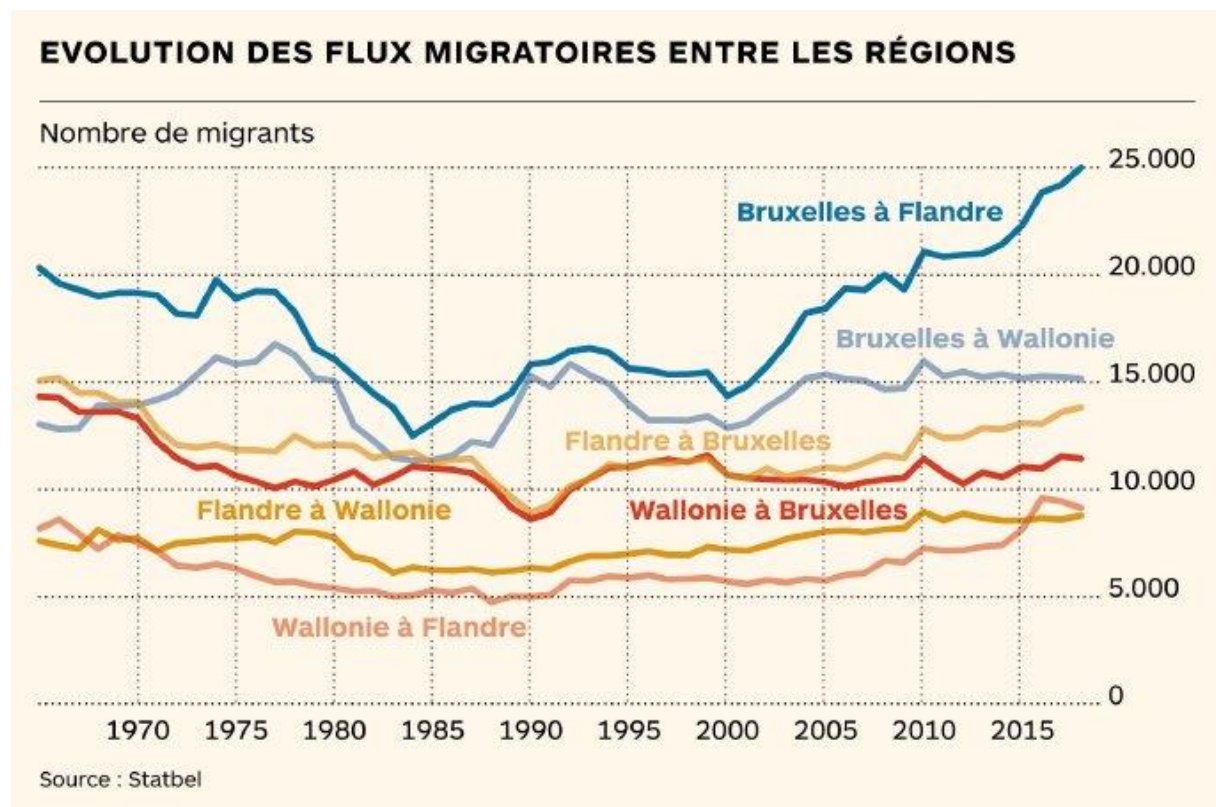
De grootstedelijke schaal is noodzakelijk om een coherente en doeltreffende stedelijke inrichting te ontwikkelen. We mogen echter niet vergeten dat de relaties binnen de metropool tussen het centrum en de rand worden gekenmerkt door gunstige en noodzakelijke complementariteiten maar ook door concurrentie die intens kan zijn.

Meer bepaald is Brussel door het financieringssysteem van de Gewesten sterk afhankelijk van de fiscale middelen in verband met de inkomsten van de ingezetenen (PB): enigszins karikaturaal zouden we zelfs kunnen zeggen dat Brussel beter kan leven van de "presentiële economie"⁹ omdat bedrijven

⁹ Zie Laurent Davezies: La crise et nos territoires: premiers impacts Octobre 2010 ADCF. Hij deelt de steden en regio's in 4 categorieën in op basis van inzetbare middelen: overheersend 'productieve' territoria, overheersend 'publieke' territoria, overheersend 'sociale' territoria, overheersend 'residentiële' territoria

nagenoeg niets opbrengen en zwaar wegen op de gemeenschap (files, lawaai, vervuiling ...). Uiteraard is het behoud van activiteiten en banen in Brussel om tal van andere redenen noodzakelijk (politiek gewicht, diversificatie van banen ...), maar het probleem van de residentiële migraties blijft zorgwekkend: sinds de jaren 60 is het migratiesaldo Brussel/2 andere Gewesten negatief (-15.722 in 2019) met een duidelijk herstel sinds de jaren 2000. Uit heel wat studies¹⁰ komen gunstigere factoren naar voren zoals het vertrek van gezinnen met kinderen rond 35 jaar in plaats van 25 jaar, een vernieuwde interesse in de stad van yuppies enz. maar ook ongunstige zoals de kostprijs voor toegang tot huisvesting (en ook het vertrek van gezinnen met bescheiden inkomens¹¹), de ontoereikende milieukwaliteit in de stad (luchtvervuiling, lawaai, enz.) en sinds COVID en telewerk, de nieuwe aantrekkelijkheid van huizen met tuin (plotselinge stijging van de vraag in Vlaams- en Waals-Brabant volgens de immokantoren).

De strijd om de middenklasse te behouden, is daarom des te harder.



¹⁰ Zie Brussels studies

¹¹ Alice Romainville Brussels studies

Een studie¹² van ICEDD KUL VUB heeft een stand van zaken opgemaakt van de Brusselse grootstedelijke ruimte in 2010 (bij te werken): uit de studie bleek dat de planologische reserves van beide Brabantse provincies (sectorplannen Halle-Vilvoorde en Nijvel) uiteraard niet te vergelijken waren met Brussel¹³: 8.200 ha woongebied (zie de toekomst van de woonuitbreidingsgebieden van het Sectorplan) in Waals-Brabant en 6.400 in Vlaams-Brabant.

Wat de bedrijven betreft, kent Brussels sinds de jaren 60/70 een continue daling van de industrie: sluiting van oude gieterijen, brouwerijen, daarna Côte d'Or en koffiebranderij Jacques. Ten tijde van het eerste GewOP (ontwerp 1993) wilde men de werkgelegenheid in de industrie op hetzelfde niveau houden, wetende dat ze in 20 jaar meer dan de helft van de banen was verloren (van 120.000 naar 60.000). Deze doelstelling is niet bereikt want in het jaar 2000 bleven er nog slechts 15.000 banen in de industrie over. De redenen zijn bekend: verandering van productiewijze naar een continue productie, behoefte aan grote grondoppervlakten voor een lijnproductie en gemakkelijke toegang voor transport (grondstoffen en afgewerkte goederen). Het probleem is niet de verplaatsing binnen het grootstedelijk gebied (een locatie in Drogenbos of Vilvoorde is hetzelfde als Brussel), maar wel de toegang tot werk voor de Brusselaars (met name de laaggeschoolden). (Dit probleem gaat trouwens ook de Brussels bedrijven aan: VW Vorst en nu Audi stelde minder dan 5% Brusselaars te werk en recruteerde vooral in Vlaams-Brabant met een georganiseerd ophaalsysteem).

De planologische reserves zijn even belangrijk voor activiteitsparken: 1.500 ha in Waals-Brabant en 1.200 in Vlaams-Brabant.

Dienstverlenende bedrijven hebben meer een plaats in de hoofdstad nodig (banken, verzekeringen, diensten aan bedrijven, reclame ...). De Vlaamse rand heeft getracht om de hightechbedrijven aan te

¹² ICED KUL: beschikbaar op de website van URBAN <https://urbanisme.irisnet.be/lesreglesdujeu/les-plans-strategiques/le-plan-regional-de-developpement-prd/elaboration-d2019un-etat-des-lieux-de-l2019espace-metropolitain-bruxellois-2010>

¹³

Disponibilité	Zone habitat (Wal)	Zone habitat (Fl) *	Extension Habitat (Wal)	Extension Habitat (Fl)	Zone d'activité (Wal)	Zone d'activité (Fl)
ha	6098.9	3867.2	2175.1	2529.8	1528.7	1207.2
%	27.2	12.5	76.7	43.9	40.6	14.72

*Données partielles limitées à 50 des 84 communes flamandes

trekken maar de internetbubbel (2000) heeft het gehaald van de bedrijfsparken tussen Brussel en Zaventem (sinds 20 jaar meer dan 30% leegstand). De luchthaven blijft aantrekkelijk maar in beperkte mate, met name voor de grote consultancybedrijven.

In Waals-Brabant daarentegen hebben zich internationale bedrijven gevestigd uit de financiële sector (SWIFT) en de farmacie (UCB, GSK ...). Het centrum LLN/Leuven fungeert als een motor voor R&D (zie met name het uitgestrekte industriepark van LLN dat openstaat voor Chinese bedrijven).

Voor de handel is het duidelijk dat de ontwikkeling van de Esplanade in LLN en de pool van Waterloo een groot deel van de hoge koopkracht van zuidelijk Brussel naar zich toe heeft getrokken.

De residentiële of economische concurrentieaspecten zijn dus anders en verdienen een permanente opvolging (de SWOT-parameters regelmatig bijwerken).

2.3. Het gebied van de «bevoegdheden» overstijgen

Het verschil tussen geografische lezing en institutionele lezing leidt er vaak toe dat de actiegebieden worden beperkt tot enkel de bevoegdheden die deze overheidsinstellingen uitoefenen op een geografisch grondgebied. Om dit te vermijden, is het belangrijk om de gebieden buiten de “transinstitutionele” systemen te begrijpen: enerzijds deze die worden geactiveerd door de mensen, de private instellingen of de bedrijven; en anderzijds deze die steunen op de dynamieken van de natuurlijke systemen. Over het geheel genomen worden we in onze analyse geconfronteerd met complexe interacties (verwijzend naar het begrip “eco-zelforganisatie” van E. Morin).

- In de interacties met de actoren en hun gedragingen vindt de ontwikkeling die volgt plaats op de verschillende territoriale niveaus. Niettemin hebben verschillende Europese landen, om zich tot deze te beperken, verscheidene actieniveaus ontplooid of in die zin recente initiatieven genomen. We zullen er een tabel over opstellen, om uit te zoeken wat kan worden ondernomen om uit de huidige impasse te raken die wordt gegenereerd door de crisissen van de Belgische instellingen.
- Wat de interacties betreft met de ecosystemen van de natuurlijke hulpbronnen en omgevingen, gaat de nota de voornaamste factoren beschrijven, in een willekeurige volgorde die eigen is aan een «eerste ontwerp». We gaan dus de omvang van de te onderzoeken gebieden versterken.

- De laatste jaren is er een denkrichting ontstaan over de ontwikkeling van het grondgebied, die onze kijk die we maar al te vaak hebben omdraait: het onderscheid tussen stad en platteland als alfa en omega van het urbanisme. De positie van de waarnemer is er omgedraaid. Ten eerste wordt de stad niet enkel meer bekeken vanuit de «bebouwde» kant maar geanalyseerd op basis van open ruimten en netwerken. Vervolgens staat de stedelijkheid niet tegenover de natuur maar integreert haar. «*Taking the Country» Side*» betekent dat we lessen trekken uit de natuur om het beheer van de stad te verbeteren. De COVID-crisis heeft deze paradigmaverschuiving centraal geplaatst.

Het niet-ingevoerde institutionele mechanisme – de stedelijke gemeenschap – roept voorzeker vragen op. Maar belet deze blokkering dat er nog veel water door de Rijn zal stromen? Werk- of projectgemeenschappen kunnen bepaalde zaken met gedeelde belangen coördineren. Voorbeelden zijn:

- De Conferentie van Burgemeesters van Brussel. Sinds lang functioneren coördinatieplaatsen die «afwezig» zijn in de Belgische institutionele wetten.
- Werkvennootschap: het begrip werkvennootschap is door de Vlaamse regering in het leven geroepen om de inspanningen van de verschillende mobiliteitsspelers te coördineren en te ondersteunen. In Vlaanderen bestaan er een tiental van dergelijke vennootschappen, waaronder die voor de Brusselse Ring.
- Metropolitan Landscapes. Dit is een prospectieve studie over het Brusselse grootstedelijke gebied met betrekking tot landschappen en natuurlijke omgevingen. De partners zijn: Leefmilieu Brussel, de Vlaamse Landmaatschappij, het Agentschap voor Natuur en Bos, Brussel Stedelijke Ontwikkeling, Ruimte Vlaanderen, de Bouwmeester voor het Brussels Gewest en de Vlaamse Bouwmeester.
- Top Noordrand: een samenwerking tussen de instellingen van het Vlaamse Gewest en het BHG om samen na te denken over de ontwikkeling in het gebied Vilvoorde-Zaventem-Schaarbeek.

Ook in het buitenland bestaan er semi- of para-officiële samenwerkingen.

- Deltametropool: handelt op het niveau van de stedelijke gebieden die door de rivieren worden doorkruist (Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht). Dit is een voorbeeld van een onderzoeksgemeenschap, waar de leden onderzoeksprojecten die binnen hun gedeelde visie

passen coördineren en ondersteunen. De vrijwillige actoren genieten vaak de steun van publieke instellingen, waaronder de betrokken steden. Deze zijn verenigd onder de naam Randstad, uitsluitend bestaande uit lokale instellingen.

- In Duitsland en in Oostenrijk werken de grootstedelijke gebieden samen en wisselen ze praktijken uit binnen conferenties die over bescheiden werkteams beschikken. Er is meermaals geprobeerd om een conferentie van Belgische steden op te richten, zonder succes evenwel.

3. Brussel op zoek naar zijn stedelijke ecosysteem

Vanuit verschillende gezichtspunten kunnen metropolen dus worden geanalyseerd. Een macrosystemisch perspectief bekijkt vooral de verbindingen en de onderlinge afhankelijkheden tussen verschillende stedelijke centra. Een meer «concentrisch» perspectief focust op de verschillende positioneringen van een bepaalde stad in het systeem. Aangezien hier een advies over de verhoudingen van Brussel met zijn nabije en verre rand moet worden gegeven, gaan we in dit document de tweede uitgangspositie nemen.

Het uitgangspunt van deze territoriale analyse is het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, bestaande uit 19 gemeenten, een stadsgewest dat hier vanuit een stedelijk oogpunt wordt beschouwd als «de stad». Het Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling (GPDO) erkent in zijn basisanalyse dat het niet mogelijk is om een ontwikkelingsplan op te stellen zonder a) netwerking en b) de rand te integreren. Het vermeldt dan ook al twee ruimten waarin we ons moeten situeren.

3.1 Wat **netwerking** betreft, moet Brussel passen binnen het Belgische stedelijke (historische) netwerk, gestructureerd rond de hoofdstad door een dicht wegen- en rivierennet, met de assen van het kanaal (Antwerpen-Charleroi) en de snelwegen naar Gent-Oostende en Leuven-Luik. Het nationale spoorwegnet is – in stervorm – hypergericht op Brussel aangezien alle IC-lijnen via Brussel lopen. Deze concentrische axialiteit wordt daarenboven omgrensd door zware structuren als het Albertkanaal (Antwerpen-Luik), de E17-snelweg (Antwerpen-Gent-Rijssel) en de as Samber-Maas, die de figuur van het Brusselse oog als centrum van het Belgische stedelijke netwerk beschrijven. Deze historische figuur, verankerd in de infrastructuur, wordt systematisch opzijgeschoven door de planningsterritoria die voortkomen uit de verschillende staatshervormingen. Zo focust het Vlaams Gewest op de zogenaamde ruit Gent-Antwerpen-Leuven-Brussel, terwijl het Waals Gewest het heeft over een driehoek Charleroi-Luik-Brussel.

Niet alleen stemmen deze regionalistische beleidsvisies niet overeen met de sociale geografie, maar ze bemoeilijken onnodig onze positionering binnen grotere structuren zoals de delta van de grote rivieren, met onder meer Groot Parijs, het Ruhrgebied en de Hollandse Randstad. Het is trouwens dit geheel dat, samen met Londen, het hart van Europa vormt en van Brussel een centrum, een kleine wereldstad

maakt. Het is op basis van dit territorium dat Brussel deel uitmaakt van de netwerken van Europese steden¹⁴.

Om objectieve wetenschappelijke redenen, maar ook om goede politieke redenen en voor het stadsbeeld kunnen we ons niet vinden in een territorialiteit die wordt gedicteerd door het Belgische regionalisme, die Brussel niet enkel beperkt tot zijn territoriale bevoegdheden, maar ook de positionering van Brussel blokkeert in zijn missie om hoofdstad van Europa te worden, rekening houdend met zijn positie in dit grensoverschrijdende territorium en in de Europese ruimtelijke dynamiek. Het BHG heeft er dus belang bij te werken vanuit de reële, continentale en transnationale urbaniteit, zonder de restricties door de toekenning van exclusieve bevoegdheden te ontkennen, maar door in de analyses de werkelijke ruimtelijke, sociale en economische realiteit te integreren die verder gaat dan het Belgische institutionele denkbeeld. Indien het BHG geen missies heeft met een grotere geografie, riskeert het een administratie te blijven zonder stedelijke ziel en zonder erkenning buiten de grenzen. Dit is trouwens een belangrijk element in het bepalen van de «internationale» missies van het Gewest en de vorming van een «gemeenschappelijke stem» in de vertegenwoordiging in de netwerken en de internationale instellingen. Het BHG is een (laat) product van de staatshervormingen, die op hun beurt het resultaat zijn van een communautaristische strijd, bedwaard door een participatie, maar zonder ooit rekening te houden met een materiële analyse van de urbaniteit en infrastructuur. Het zou goed zijn om een verhaal te creëren dat verder gaat dan het institutionele en om van de Brusselse stedelijke omgeving (in de kaarten, cijfers, gegevens, beelden, weergaven) een werkelijkheid te maken door te zeggen dat die werkelijkheid bestaat uit politieke, gewestelijke en gemeentelijke territoria die elkaar overlappen. Dit geldt zowel voor de analyse op grote schaal als voor die op kleinere intragewestelijke schaal.

Verderop gaan we dieper in op de mogelijke positionering van Brussel in deze grotere ruimtelijkheid.

3.2. Wat de verhouding tot de rand betreft, erkent het GPDO de relatief uitgestrekte aard van het **groter stedelijk gebied**, voorgesteld door de stedenbouwkundigen Secchi-Vigano als een «horizontale metropool». Dit heeft te maken met het typische huisvestingsbeleid in België dat heeft geleid tot uitgestrekte verkavelingen, een onduidelijke stad, een onophoudelijke stadsvlucht, een arbeidersklasse van pendelaars en een uitgestrekt en niet al te dicht woongebied. In die zin zijn de steden, in tegenstelling tot andere Europese steden, niet zeer/te

¹⁴ Kahn, S. & Lévy, J. (2019): Le Pays des Européens, Paris, Odile Jacob

dichtbevolkt, maar ze hebben redelijk grote, vooral residentiële, voorsteden. Het is dus moeilijk om de stedelijke centra met hun eigen rand in duidelijke bekkens van elkaar te scheiden, omdat de centra zo dicht bij elkaar liggen en omdat de grotere stedelijke gebieden elkaar zo overlappen. Aangezien Brussel de enige grote stad in België is, meer dan dubbel zo groot als de tweede en bijna vier keer zo groot als de andere grote steden, en een groot deel van de sociale lagen die verbonden zijn met de meervoudige functies van de stad liever op het zogenaamde «platteland» woont, is het functionele gebied zo groot dat ze verschillende andere steden omvat.

De geografen van de KU Leuven maken al jarenlang een cartografie van de stadsgewesten in België en komen uit op 17. Ze verenigen bijna 60% van de bevolking, waarvan het grootste deel in de vijf grootste stadsgewesten. Het Brusselse gebied is zo groot dat het Leuven omvat en grenst aan Mechelen, Gent, Bergen, La Louvière, Charleroi en Namen. Het gebied omvat kleinere steden zoals Vilvoorde, Dilbeek, Aalst, de steden van de Dendervallei, Halle, Nijvel, Louvain-la-Neuve, Waver, enz. Het functionele stedelijke gebied is dus aanzienlijk groter dan het oude Brabant en staat moment ingepland als het GEN-gebied¹⁵. Het is duidelijk dat de invloed op dit gebied van het BHG indirect is en dat elk bestuur zou moeten voorzien in een overleg tussen de drie gewesten en/of verschillende steden en gemeenten zou moeten opnemen. Niettemin is het gebrek aan dit overleg, zoals geregeld in de zesde staatshervorming maar niet ingevoerd, zeer voelbaar in de implementatie van Brusselse beleidslijnen. Van het GEN dat maar niet opschiet tot het gebrek aan coproductie van ontradingsparkings, metrolijnen of taxireglementen: op veel vlakken laat dit zich negatief voelen. Dus zelfs zonder overleginstantie zou het goed zijn mocht het BHG zo nu en dan het initiatief nemen en, op bepaalde precieze dossiers, een overleg organiseren op plaatsen van het gebied dat door bepaalde ontwikkelingen in het centrum wordt geraakt, zoals de effecten op de huisvesting in Aalst of Doornik, of de mobiliteitsstromen naar LLN en Waals-Brabant of de effecten van het kanaalplan op Tubeke of Vilvoorde.

3.3. De bebouwde archipel rond Brussel (of grootstedelijk gebied zie hierna) is gestructureerd, buiten het spoorwegnet en in verschillende mate, door verscheidene mobiliteitsknooppunten; dit zijn plaatsen waar wegen, stations of bushaltes elkaar kruisen alsook soms de bijbehorende

¹⁵<https://ees.kuleuven.be/VFT/Excursies/Antwerpen/Inleiding/Context/Stadsgewestvorming/stadsgewest.htm>

diensten (parking, opslag, buurtwinkels, voorzieningen, enz.). Deze structuur vormt een architectuur die de verschillende delen van het Brusselse grootstedelijke gebied verbindt.

Opdat dit netwerk zo doeltreffend en duurzaam mogelijk zou zijn, moet dan ook aandacht worden besteed aan de ontwikkeling ervan. Het moet voorrang geven aan koolstofvrije mobiliteit en flexibele intermodaliteit; het moet de behoeften om te rijden helpen verminderen. Hiervoor wordt, in deze fase, in hun interacties weinig rekening gehouden met mobiliteitsmiddelen en het palet aan functies rond deze knooppunten. Welnu, het ontbreken van een denkoefening en a fortiori een gezamenlijke actie van de aangrenzende gewesten heeft in de praktijk geleid tot niet-homogene situaties. Ter illustratie, de stations van de kleine Vlaamse steden van het hinterland zijn doorgaans gebouwd rekening houdend met het bestaande stedelijke kader of de te bouwen wijken, maar dit is nauwelijks het geval aan Waalse zijde waar bepaalde infrastructuur van dit type niet deze strategie hebben genoten.

Zo ook is in sommige delen van het hinterland het landschap relatief onaangetast, daar waar andere delen grotendeels werden bebouwd volgens dit verspillingsmodel.

- 3.4. Maar het essentiële grondgebied voor de ontwikkeling van het BHG is beperkter. Het is deze schaal die in het GPDO «**het Brusselse stedelijke ecosysteem**» wordt genoemd. Dit is het eerste niveau van interactie tussen de omgeving, de natuur en het landschap, het grondgebied van de stad en daarna de menselijke structuren, economie, mobiliteit, sociale en culturele praktijken. De vele ecologische uitdagingen verplichten ons om, meer dan ooit, rekening te houden met de werkelijke morfologie van de stad, het natuurlijke substraat, het ecosysteem. De moderne stad, en ook Brussel, is gebouwd door de natuur – tegen haar vormen en functies in – te domineren, met enkel het menselijke project in gedachten. Vandaag ondervindt die stad veel problemen in waterbeheer, verlies van biodiversiteit, luchtkwaliteit, temperatuur, bevoorradingen, enz. Bovendien is er een toenemend bewustzijn, nog versterkt door de COVID-crisis, dat die problemen niet enkel met technologieën of engineering kunnen worden opgelost. We moeten de regeneratieve capaciteiten van het ecosysteem herstellen, zich rekenschap geven van de complexiteit van de natuurlijke evenwichten, en in projecten meer de behoeften aan open ruimten, natuurlijke verbanden, bodem- en luchtkwaliteit integreren. En hiervoor moeten we vertrekken van de ruimtelijke infrastructuur: de open ruimten (het groene netwerk) en het hydrologische systeem (de blauwe netwerken). Bovendien hebben de

gezondheids crisis en de uitzonderlijke lockdown eens te meer het extreem sociale belang van deze structuren benadrukt. Deze aspecten van het laatste GPDO moeten dus ernstig worden genomen. Dit plan introduceert niet enkel een analyse op grotere schaal, maar neemt ook, voor de eerste maal, de open ruimten in plaats van de bebouwing als uitgangspunt voor de ruimtelijke analyse. Het doel van deze benaderingen is om zich rekenschap te geven van de hybriditeit van het stedelijke landschap, de geleidelijke vervaging van de grens tussen stad en landelijkheid, tussen bebouwing en open ruimten, en ook om te wijzen op de toenemende behoeften om deze stedelijke ruimten te reguleren: het reguleren van water, microklimaten en hitte-eilandeffecten, productieruimten in kortere en meer circulaire voedselketens, biodiversiteit, verschillende vervoersmodi, enz. Het stedelijke landschap van de 21e eeuw moet dus grondig worden herdacht. Met andere woorden: het stedelijke landschap moet als een ecosysteem worden beschouwd in plaats van een beeld.

Hiervoor vertrekt het GPDO van het project **Metropolitane landschappen**, op zoek naar structurerende elementen van de Brusselse ruimte via de studie van de open ruimten, uitgevoerd in 2015 door verschillende bureaus op gezamenlijke vraag van verschillende diensten van de Brusselse en Vlaamse gewesten (de Bouwmeesters, de milieudiensten en de diensten voor de inrichting van het grondgebied)¹⁶. Een voorlopige studie van het Bureau Bas Smets heeft de ruimten van het BHG en de nabije rand in kaart gebracht op basis van de natuurlijke structuren, met bijzondere aandacht voor de verbindingen tussen Gewest en rand. Op basis van deze cartografie hebben vier bureaus gewerkt op de sectoren van de Molenbeekvallei, de Zuidelijke Zennevallei, het Scheutbos en het Weststation, en het gebied van het Noordkanaal tot Vilvoorde-Machelen. Daarnaast heeft het project TOP-Noordrand de driehoek tussen Vilvoorde, Zaventem en Schaarbeek-Vorming bestudeerd. Verderop gaan we de verschillende in deze studies vermelde «poorten» tussen het gewest en de rand inventariseren.

De drie internationale teams voor de studie Brussel 2040¹⁷ hadden ook de structurering van het grondgebied op basis van de valleien (Dender, Zenne en Dijle) belicht, zowel in termen van landschappen en natuur (de rivieren), infrastructuur (spoorweg en wegennet) als sociaaleconomisch.

We kunnen in dit gebied twee typologieën onderscheiden. Er is de **morfologische agglomeratie** met, naast de 19 gemeenten van het BHG, Drogenbos, Sint-Pieters-Leeuw, Halle, Beersel, Linkebeek, Sint-

¹⁶ <https://www.vlaamsbouwmeester.be/nl/instrumenten/labo-ruimte/metropolitan-landscapes>

¹⁷ Studies beschikbaar op de website URBAN

Genesius-Rode, Waterloo, Eigenbrakel, en ook Dilbeek en Wemmel, Grimbergen, Vilvoorde, Machelen, Zaventem, Kraainem, Wezembeek-Oppem, Tervuren. Daarbuiten zijn er de **voorsteden** met Asse, Ternat, Lennik, Gooik, Pepingen, Edingen, Opzullik, Tubeke, Kasteelbrakel, Itter, Nijvel en dan Meise, Zemst, Steenokkerzeel, Kampenhout, Kortenberg, Bertem, Huldenberg, Overijse, Hoeilaert, Terhulpen, Lasne, Ottignies, Rixensart, Waver, Chaumont-Gistoux, Graven, Bevekom.

De systeemfuncties

Laten we hier ook de principes van het GPDO herhalen. De voornaamste vaststelling is het **totale gebrek aan landschapsidentiteit** van Brussel, aangezien de stad tamelijk chaotisch is gebouwd, tegen de topografie en het riviersysteem in. Zo overlappen landschapstypen elkaar: natte landschappen, enkele kleine natuurgebieden, het Zoniënwoud, enkele landbouwplekken, enkele groene enclaves midden in de stad ... Ze maken deel uit van vier grootstedelijke structuren: de vallei van industriële infrastructuur (de Zennevallei, het kanaal, de spoorwegen en enkele waterwegen), het bebouwde landschap (de bebouwing in de loop van de geschiedenis en concentrische cirkels) dat parken en wegen als open ruimten laat, de andere open ruimten verspreid over het gewest (braakliggende terreinen, begraafplaatsen, private kastelen en parken, enz.) en vervolgens de natte landschappen van het hydrologische systeem en de drie rivieren.

Deze systemen, die allemaal overlopen in de rand, zouden moeten worden «gerationaliseerd» op basis van drie criteria: **open ruimten voor iedereen**, naburige programma's door er de **gebruiksbestemming** van te bepalen, het zoeken naar **systemische relaties en uitwisselingen**. De visie achter het GPDO is om het basislandschap en -ecosysteem van de Brusselse metropool te herstellen en te verenigen. Deze wens wordt ondersteund door verschillende deskundigen, actoren op het terrein, bureaus en overheidsdiensten, maar wordt om communautaristische redenen en door een gewetenloze politiek geblokkeerd. Dat ten minste de politiek verantwoordelijken van Brussel deze basis van het GPDO steunen.

Een dergelijke wens leidt tot een denkoefening over de functies van een ruimtelijke ruggengraat voor het stedelijke beleid. Drie ecosystemische functies worden in het GPDO vermeld. De **regulerende functies** benadrukken de uitdagingen om het leven in de stad te handhaven: een klimaatplan voor de klimaatuitdagingen zoals de opwarming van de aarde, waterbeheer, uitstoot, transitie naar een koolstofarme omgeving, enz. Op de agenda van de medewerkers en connecties met de rand staan uitdrukkelijk nog: een «waterplan» om het beheer van het hydrologische systeem te coördineren

(rivierensysteem, regenwater, stormplannen, ondoorlaatbare oppervlakken, scheiding van afval- en regenwater in de riolering, enz.) en een «groen» plan om de groene structuren te integreren, te harmoniseren en aan te vullen en nog meer om de relaties tussen natuur en stad in het hele gebied te herzien.

Het ecosysteem heeft ook een **bevoorrading**sfunctie voor het stedelijke systeem. Ten eerste draagt het de transport- en logistieke netwerken, die verantwoordelijk zijn voor 14% van de files en 30% van de uitstoot. Deze structuren moeten worden herzien en dit mag zich niet beperken tot het BHG. Een nieuw stedelijk distributiebeleid wordt bepaald door de verschillende invalswegen naar de stad en het beleid inzake vervoer en logistieke platformen in de rand. Het bevoorradingsvraagstuk leidt onmiddellijk tot het vraagstuk van de productie en distributie, de structuur en lengte van de ketens, het meervoudige gebruik en recycling, kortom de economie. Het GPDO, dat zijn argumenten versterkt ziet door de gezondheidscrisis, dringt aan op een grondige herziening, in de eerste plaats van de voedselproductie en -distributie en meer in het algemeen van de essentiële economie, als basis van de dagelijkse reproductie van de stedelijke bevolking.

De derde functie betreft alle **menselijke en sociale activiteiten** die op zoek zijn naar aangepaste territoria: sociale, culturele, sportieve en recreatieve activiteiten en infrastructuren die geconfronteerd worden met de bevolkingsexplosie en diverse intraterritoriale migraties. Dit veronderstelt direct een verband met het mobiliteitsbeleid, niet enkel in termen van verplaatsingen maar ook woonplaatsen en nabijheid (de stad op 10 minuten). Zo vereisen het beleid tegen luchtvervuiling en geluidsoverlast en het infrastructuur-, productie- en distributiebeleid een betere transversaliteit. Zo ook kennen het landschap en het historische erfgoed niet de huidige administratieve verdelingen en dit meer bepaald in de verhoudingen van de Brusselse tweede kroon met de nabije rand.

Zeer veel Brusselaars bezoeken culturele, sportieve en recreatieve plaatsen in de rand, zowel voor de volksklasse (provinciaal domein van Huizingen, pretpark Walibi, enz.) als voor de gegoede klasse (golf van Waterloo, van Terhulpen, enz.), en musea of de Plantentuin van Meise.

Dus als het duidelijk is dat het Brusselse ecosysteem verschillende grenzen tussen gemeenten en gewesten overschrijdt, geeft dit korte overzicht van ecosysteemdiensten al een tiental elementen voor een grootstedelijke coproductie: Grootstedelijke ruimtelijke ruggengraat; Klimaatplan; Waterplan; Groen plan en biodiversiteit; Logistieke netwerken en infrastructuren; Residentiële en circulaire

economie; Voedselproductie en -distributie; Sociale, culturele, sportieve en recreatieve infrastructuren; Mobiliteitsbeleid: Landschappen en erfgoed.

Deze elementen moeten in overeenstemming worden gebracht met de bestaande plannen en strategieën in het BHG: Lucht-Klimaat-Energie; Landbouw en voeding: Good Food; Lawaai; Grondstoffen en afval; Water; Duurzame economie; Groene ruimten en biodiversiteit: Mobiliteit: Good Move; Stadsvernieuwing.

3.5. Een zeer gedifferentieerde rand

Om deze transversaliteiten om te zetten in scenario's en projecten, volstaat het niet om in algemene termen te spreken over de verhoudingen tussen het BHG en zijn rand. Nee, die verhoudingen moeten worden gespecificeerd en gelokaliseerd. Hiervoor is het belangrijk om het beeld van de concentrische stad met een (vierde) kroon (groen: de Groene Gordel) achter zich te laten. Het is beter om de analyse te structureren rond ontsluitingswegen waarlangs het verkeer de stad uitrijdt en die andere verhoudingen met de randgebieden van een ander type definieert. Deze analyse van de randgebieden werd ter voorbereiding van dit laatste GPDO uitgevoerd.

- 1) Laten we beginnen met de historische as die de verbindingen met de buitenwereld structureert: het **industriële kanaal** tot Charleroi, via Tubeke tot Antwerpen, langs Vilvoorde. Deze verbinding structureert twee (post)industriële randgebieden:

- a. **De noordoostelijke rand is:** Schaarbeek-Vilvoorde-Zaventem-Evere

TOP-Noordrand met vier strategieën (mobiliteit, open ruimte, Ring en de beschikbare ruimte inzetten) voor vier deelgebieden (de Europese boulevard: Zuidstation, EU, NAVO en luchthaven, Heizel als evenementenplateau, de corridor Leuvensesteenweg en de Zennevallei).

LOLA landscape architects: met een grondige analyse van de infrastructuurvallei van Schaarbeek-Vorming tot het station van Vilvoorde. De samenwerking past binnen het project Buda+.

Twee dossiers steken er in dit gebied bovenuit: inrichting van het grondgebied in de driehoek Vilvoorde-Zaventem-Schaarbeek/de industriegebieden en kantoren (zonder mobiliteit) en de demografische en huisvestingsontwikkelingen tussen het BHG en Vilvoorde-Machelen en omgeving. (Meer dan de helft van de bevolkingsexplosie van Vilvoorde komt van Brussel: Vilvoorde wordt de 20e gemeente van het Gewest en om stand te houden, vraagt de stad het statuut van «centrumstad» met toegang tot extra middelen).

Een nieuwe interregionale studie, OPEN Brussels, werkt op verschillende aspecten van de open ruimte en het landschap, met het oog op de voorbereiding van een ecosysteemvisie, die in verschillende concrete projecten wordt omgezet.

b. De Zuidelijke Zennevallei: Ukkel-Halle-Nijvel

WIT architecten/OSA: postindustriële ontwikkeling gericht op het residentiële, maar met een bijzondere aandacht voor de natte (slecht beheerde) gronden (Drogenbos, Ruisbroek, Lot, enz.) die mogelijke ecosysteemdiensten bieden.

In dit gebied wordt de postindustriële transitie (Tubek) gecombineerd met twee belangrijke elementen: de verbinding met Waals-Brabant met een centrale functie voor Halle en de ecologische uitdagingen in verband met het waterbeheer van de Zenne.

2) Het Pajottenland: Dilbeek, Dendervallei

Het westen van de stad wordt in feite gestructureerd door het overstromingsgebied van de Zenne en haar vele zijrivieren: Molenbeek, Maalbeek, Broekbeek, Neerpedebeek, Vogelzangbeek, Zuunbeek. Daarnaast biedt deze rand een onduidelijke stad met vele kleine steden en dorpen net buiten de stad, die een op Brussel gericht tewerkstellings- en landbouwbekken vormen.

De verbindingen met deze rand verdienen bijzondere aandacht. Het is duidelijk dat een Good Food-plan realiseren, een model voor stadslandbouw ontwikkelen en de productie en consumptie van voedingsmiddelen herzien niet kan zonder de verbindingen met dit gebied in aanmerking te nemen. Die verbindingen worden gevormd vanaf het centrum langs twee belangrijke ontsluitingswegen. Er is de as die vertrekt van de Ninoofsepoort, het Weststation, het Marie-Josépark en het Scheutbos tot het Pajottenland. Andere de andere kant verlaat deze as de stad vanaf de Naamsepoort, het Flageyplein en de vijvers, het Ter Kamerenbos tot het Zoniënwoud. Deze as bevat vele mogelijkheden voor

intrastedelijke productieve groene ruimten die zeer goed de verbinding zouden kunnen vormen met de landbouw op grotere schaal in het Pajottenland. (Coloco+DEVspace + Gilles Clément).

De andere uitgaande as volgt de Molenbeek vertrekkende van Tour & Taxis en Vergote, Parkfarm, het Koning Boudewijnpark/Dielegembos, Poelbos, Laarbeekbos, naar een landbouwgebied. (Agentschap TER).

Er bestaan visies en ontwerpen over een aaneenschakeling van parken en stedelijke landbouw in de stad met een reconversie van de landbouw in het Pajottenland die meer gericht is op een biologische intensieve teelt en die gericht is op de behoeften van de stad. Hier zou een aangepaste planning op basis van de topografie en de hydrologische systemen, die kwaliteitsgronden geven, belangrijk zijn om de transitie te maken en tot een betere verhouding tussen natuur en stad te komen.

3) **De zuidoostelijke rand:** Leuven, LLN, Waver

Deze rand is volledig anders. Dit is ruwweg een residentieel gebied, met eerder «rijke» bewoners en met een economie die wordt gestructureerd door de driehoek die het BHG vormt met Leuven en LLN/Waver. Deze twee polen zijn sterk met elkaar verbonden door de activiteiten van de universiteiten, onderzoek en ontwikkeling (en wordt sterk ondersteund door de twee andere gewesten, soms tegen het BHG in). «Plaats» nemen in deze driehoek is dus niet enkel een kwestie van de stad met deze rand te verbinden (die ook de rand is van die andere steden met een autonome dynamiek), maar hangt ook af van de intensivering en de denkbeeldige locatie van het innovatiebeleid, de nieuwe economieën, de productieve stad. De voorwaarde voor een betere integratie van het BHG in dit gebied is dus de ontwikkeling van onze eigen universitaire pool. Het territoriale beleid van de twee andere gewesten is helemaal niet gericht op Brussel. Vlaanderen ontwikkelt Leuven gericht op nieuwe technologieën in Genk-Maastricht-Eindhoven. LLN ontwikkelt zich als een centrale ontwikkelingspool in Waals-Brabant.

Territoriaal gezien zijn deze redelijk autonome randgebieden verbonden door twee belangrijke assen: de snelwegen Brussel-Leuven-Luik en Brussel-Namen-Luxemburg en kennen daarnaast pendelverkeer in beide richtingen met Brussel. Er stelt zich dus een specifiek probleem met de vervoersmodi om het gebruik van de wagen te verminderen. Maar door het beleid van het BHG om het autoverkeer te beperken, bestaat het gevaar, zeker voor dit gebied, dat bedrijven en arbeidsplaatsen verhuizen, gezien de logistieke mogelijkheden van de twee andere polen die door hun Gewest worden ondersteund. En dus zal de territoriale ontwikkeling in dit gebied ook afhangen van de aantrekkelijkheid van het BHG op

zich, het R&D-beleid (Innoviris) en vooral het imago van Brussel als studentenstad met een echte «Quartier Latin» (zie het GPDO).

4. Enkele scenario's

Er zijn verschillende manieren om het grootstedelijke vraagstuk in Brussel aan te pakken. Enkele voorbeelden.

4.1. De “klassieke” metropool

Hier bevinden we ons in het kader van de zesde staatshervorming die de creatie van een metropool voor het BHG met de twee Brabantse provincies heeft goedgekeurd. Dit is simpel of zelfs simplistisch want ze houdt geen rekening met onder meer de onderzoeksstudies van de geografen over de onderzoeken en afbakeningen van verscheidene soorten perifere Stedelijke Gebieden van Brussel. Deze oplossing, dus de creatie van deze Brussels-Brabantse metropool, wordt sindsdien politiek geblokkeerd.

Dit plan overlapt met het belangrijke GEN-project, dat al jarenlang aansleept en *"dat we er nog altijd niet zien aankomen"*. Aangezien we mogen hopen dat op een dag het GEN-project zal worden voltooid, zouden we nu al een grootstedelijke perimeter bestaande uit het BHG en alle Gemeenten kunnen schetsen met de ligging van de GEN-stations. Als gemeenten of steden een gemeenschappelijk samenwerkingsakkoord zouden goedkeuren, zou het implementatieproces van een vorm van gedeeltelijke metropolisering kunnen worden opgestart. Een akkoord gebaseerd op samen te delen en te bepalen stedelijke complementariteiten (plaatsing van kantoren, aanvullende voorzieningen ...).

Deze louter technische oplossing heeft geen globale visie (sociaal-geografisch, filosofisch ...) voor de grootstedelijke toekomst van Brussel. Maar kan niettemin worden overwogen als een op mobiliteit gebaseerde methode om het BHG te verlossen van een deel van het wegverkeer dat dagelijks de stad binnenkomt.

4.2. De “thematische” metropool

In het kader van deze grootstedelijke visie zou aan het BHG en de Belgische Steden en Gemeenten worden voorgesteld om medepartners te zijn op basis van specifieke complementaire «thema's» met elementen van een nieuwe stedelijke dynamiek:

- hetzij sociaaleconomisch (bv. de ABC-as: Antwerpen, Brussel, Charleroi met als steun het te herinvesteren kanaal);

- hetzij artistiek, cultureel of toeristisch (bv. door de banden aan te halen tussen het BHG en de Belgische Steden en Gemeenten met een architecturaal en stedenbouwkundig erfgoed in de ene of andere stijl (gothiek, renaissance, neo-classicisme, art nouveau, art deco ...), musea, tentoonstellingsruimten ... maar ook met veel andere artistieke, ambachtelijke, culinaire uitdrukkingsmiddelen);
- hetzij gebaseerd op de kennis van de Universiteiten (en hun R&D-centra): vanaf de as Gent, Brussel, Gembloix tot Namen, en daarbij die van Antwerpen, Bergen, Luik en beide Leuvens; hetzij, ook ingegeven door de sociaalgeografische complementariteit, de sociaaleconomische en culturele complementariteit van de drie valleien van de Dender, Zenne (en het Kanaal) en Dijle met de universiteiten van de twee Leuvens.

Zo zou een grootstedelijke visie kunnen worden uitgewerkt die gebaseerd is op gemeenschappelijke stedelijke thematieken die zich bevinden op complementaire symbolische en identitaire assen. Op dat moment zou het vervoer (NMBS-treinen, GEN-treinen en -bussen ...) aan deze nieuwe axiale netwerken moeten worden aangepast.

4.3 De meest Europese: een «Metropool van Metropolen».

Hier keren we terug naar een gedachtegang die allang bestaat: die van een grootstedelijk netwerk tussen grote steden van het land, dat als Europese Metropool als voorbeeld dient. Het idee is om de 5GS (= de 5 Belgische Grote Steden, namelijk Antwerpen, Luik, Charleroi, Gent, BHG) te beschouwen als een entiteit van Metropolen op Europese schaal die samen en vrij werken aan de totstandkoming van een entiteit, verenigd in de vorm van de polycentrische Grote METROPOOL om hun respectieve troeven op alle niveaus te versterken en gebaseerd op de stedelijke en interstedelijke solidariteit van de Stedelijkheid.

Eerst vanuit het oogpunt van «mobiliteit». Om de synergie op het gebied van mobiliteit te verhogen, zowel voor vervoer van bewoners als van goederen tussen de 5GS, zou elke stad een net van het GEN-type moeten hebben om hun respectieve stadscentra te verbinden met hun volledige Hinterland.

Zo zou een uitgestrekt polycentrisch GEN-net worden gecreëerd waarmee de gebruikers van de 5GS en hun respectieve Hinterland alle stations van de toekomstige geplande Metropool zouden kunnen bereiken.

Dit vereist een reorganisatie van het vervoer waarbij zowel de verantwoordelijken van de NMBS als de diverse lokale GEN's moeten worden betrokken.

Secrétariat Commission
Régionale de Développement
Gewestelijke Ontwikkelings-
Commissie Secretariaat

Rue de Namur 59
1000 Bruxelles
Naamsestraat 59
1000 Brussel

T +32 2 435 43 56
F +32 2 435 43 99
crd-goc@perspective.brussels [ici](#)
www.crd-goc.brussels [ici](#)

Op basis van de visie van een grote Polycentrische Metropool bestaande uit het BHG en de 4 andere Grote Steden (GS) van het land zou een complementair geheel van stedelijke en perifere ruimten kunnen worden gecreëerd met een gecoördineerd beheer. Met deze complementariteitsvisie voor de 5GS evenals hun betrokken RS (Regionale Steden) kunnen ze zich beter wapenen om de stedelijke waarden en meer bepaald die van de Stedelijkheid te verdedigen. Deze visie van een groepering van onze 5GS wordt op Benelux- en Europees niveau al BSL genoemd (het Belgisch Stedelijk Lint), een beetje naar het voorbeeld van zijn grote zus, de Hollandse 4GS genaamd «Randstad Holland». Deze Metropool van 5GS zou zo, vanaf de start, de complementaire Regionale Steden erbij betrekken.

In dit laatste voorstel en in het kader van de door Europa ondersteunde netwerken van steden en metropolen, is het interessant om erop te wijzen dat van de Steden van het Netwerk van de 5GS en hun complementaire RS er al minstens twee deelnemen aan een ander netwerk van grenssteden van Noordwest-Europa, namelijk Doornik binnen LiKoTo (Rijssel, Kortrijk en Doornik) en Luik binnen MHAL (Maastricht, Heerlen, Hasselt en Genk, Aken, Luik en Verviers).

Maar zullen, voor de voorgestelde laatste visie, de politieke en administratieve voorwaarden van de partners van de Ruimte van deze 5GS een toenadering mogelijk maken die kan leiden tot de creatie van deze belangrijke **polycentrische metropool** die al een lange geschiedenis en een rijke gemeenschappelijke cultuur heeft?

Dit nog te perfectioneren voorstel is een van meerdere visies om deze **Europese metropool** van meer dan 2,4 miljoen inwoners te proberen vormen, met als kernidee, voor de volledige te creëren entiteit, **de stedelijkheid** als garantie voor solidariteit binnen en tussen steden. We herinneren er hierbij nog aan, maar de verantwoordelijken van onze Steden en Gemeenten zijn dit blijkbaar al vergeten, dat het «Congres van Lokale en Regionale Overheden van Europa» reeds in 2008 het «*Stedelijk Handvest II: Manifest voor een nieuwe stedelijkheid*» heeft goedgekeurd.

Stedelijkheid, het «hervormende» kernidee van deze nieuwe METROPOOL, die rekening houdt met een meerschalgige visie. Wat een bezorgdheid inhoudt op alle niveaus in het leven van de bewoners en hun bewonersgemeenschappen, gaande van het globale niveau van de grote METROPOOL, elk van de 5 deelnemende Metropolitane Grote Steden evenals hun complementaire Regionale Steden, tot het laatste levensniveau, vertegenwoordigd door de Wijken, waarover we het in een andere nota van Prospect hebben.

5. Wat kunnen we doen?

5.1. Voor een goed bestuur van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, als institutioneel en administratief grondgebied, is een eigen visie en analyse van zijn rand en metropoliseringsprocessen noodzakelijk. Het is belangrijk dat de overheidsdiensten en studiebureaus de objectieve dynamieken analyseren in hun reële ruimten en schalen, buiten de bevoegdheden.

Het is mogelijk om in de vorm van een **rooster** een echt «leesrooster» te maken. Verticaal de politieke actiedomeinen opsommen en horizontaal ze telkens lokaliseren in een of meer van de vijf randgebieden (Noordkanaal, Zuidkanaal, Pajottenland, Oost-Leuven en Zuidoosten van LLN). Voor elk vakje in het rooster kunnen dan de lopende projecten worden vermeld met de potentiële en noodzakelijke partners. En de synthese maken van de verschillende studies en visies die over deze vraagstukken al zijn gemaakt. Dit leesrooster laten delen door de overheidsdiensten en adviserende instanties.

5.2. Het is duidelijk dat het imago van Brussel, zijn uitstraling en zijn positie als hoofdstad van Europa ook deze grootstedelijke realiteit moet weergeven. Het is in die zin dat het internationale beleid, de city marketing en de netwerking tussen steden moet worden uitgewerkt. Op de hoogte blijven en deel uitmaken van deze ontwikkelingen in Europa is essentieel: de behandeling van deze vraagstukken elders en op grotere schaal: de stedelijke gemeenschappen, Randstad, de andere steden in België, enz.

5.3. De gezondheids crisis als gevolg van COVID heeft aangetoond dat, ondanks dat dit een wereldwijde crisis is, het wereldwijde bestuur nagenoeg onbestaand is, dat de natiestaten en hun grondgebieden het bestuursniveau bij uitstek zijn geweest, maar dat de steden het eerst zijn getroffen. De zwakten van een transversaal bestuur op meerdere niveaus waren voelbaar. Het zou goed zijn mocht er in België, net als elders, een betere samenwerking tot stand komen tussen de steden met een grootstedelijk gebied, de vijf grote steden van België en ook tussen de 17 centrumsteden.

- 5.4. We moeten werken aan een (prioritaire) lijst van belangrijke uitdagingen voor het BHG in zijn verhoudingen met die randgebieden. «Fiches» maken voor de politiek en bestuursvoorstellen (de initiatieven van het BHG, de rol van de overheidsdiensten, enz.). Onze keuze moet rekening houden met de visie die we hebben voor de Brusselse metropool: het gaat niet (langer) om kronen, volgens een visie van de rand in ringen, maar om een ruimtelijke verlenging van de visie van het polycentrische gebied dat al in het GPDO is opgenomen. Met andere woorden, tegenover de archipelisering of de aantasting van het landschap en de onderbreking van bebouwde gebieden moet een visie van netwerken of rizomen worden geplaatst. Hiervoor moeten thema's of actievelen worden geïdentificeerd die in de eerste plaats betrekking hebben op de knooppunten of de stromen, waaronder deze die in verband met de continuïteit van de natuurlijke omgevingen.
- 5.5. De verschillende beleidslijnen van het BHG moeten hun territorialisering hebben en dus ook hun visie over de vereiste samenwerkingen met de rand. Die samenwerkingen kunnen in verschillende vormen bestaan en moeten zich niet beperken tot institutionele contacten. Een onderhandeling met de landbouwers uit de rand over hun mogelijke integratie in het Good Food-plan zou interessant zijn. Een grootstedelijk onderzoeks- en ontwikkelingsplan voor nieuwe technologieën, te bespreken met de grote universiteiten, Innoviris, het BSI en andere instanties, zou kunnen leiden tot een werkelijk competitief project. Een samenwerking over ecosysteemdiensten, mobiliteit of een huisvestingsplan op lange termijn zou positief kunnen zijn. Op al deze gebieden moet het BHG niet wachten op federale of interregionale initiatieven. Als centrumstad behoort ze haar eigen visie te ontwikkelen en in de metropool alle mogelijke partners te vinden.
- 5.6. Een dergelijke grootstedelijke visie moet ook aan de bevolking worden meegedeeld, zowel aan de Brusselaars als aan de pendelaars en andere gebruikers van de stad. Deel uitmaken van de metropool is een betere verbindende factor en kan beter de nodige samenwerking ondersteunen, de paradigmaverschuiving, een visie van de natuur in de stad integreren, enz. dan de eeuwige tegenstelling tussen stad en rand, tussen taalgemeenschappen en gewestelijke grondgebieden.