



**KANAAL?
HOEZO
KANAAL?!**

**EEN GEÏLLUSTREERDE STAND VAN ZAKEN
OVER HET KANAALGEBIED IN BRUSSEL**

Het Agentschap voor Territoriale Ontwikkeling (ATO) is opgericht op initiatief van de regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, als een beleidsstructuur met twee hoofdopdrachten: de territoriale kennis over de stad bevorderen en de stedelijke ontwikkeling ondersteunen, met name in de strategische gebieden.

In zijn opdrachtenbrief 2011-2015 krijgt het ATO het mandaat van de regering om *'zijn geografische onderzoeksterrein uit te breiden naar nieuwe gebieden die volgens de regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest strategisch zijn'*. Een daarvan is het Kanaalgebied. In die context zal het ATO ervoor zorgen dat *'de spelers zich kunnen baseren op een gemeenschappelijke visie op het grondgebied, die vooral is opgebouwd op basis van thematische en transversale onderzoeken en studies'*.



BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST



BIP - Koningsstraat 2-4, B-1000 Brussel - T. +32 2 563 63 00 - F. +32 2 563 63 20
contact@ato.irisnet.be - www.adt-ato.irisnet.be

Verantwoordelijke uitgever: Luc Maufroy, Koningsstraat 2-4, B-1000 Brussel
Wettelijk depot: D2014/10.645/6

KANAAL?
HOEZO
KANAAL?!

Ontwerp en realisatie:

Lise Nakhlé

Frédéric Raynaud

Inhoudstafel

VOORWOORD	7
INLEIDING	8
FYSISCHE GEOGRAFIE – MILIEU	
Een kenmerkende topografie	19
Complementaire waterlopen	25
GESCHIEDENIS – ERFGOED	
Het kanaal in het hart van de stedelijke transformaties	31
Een heterogeen erfgoed	40
Fabrieken aan het kanaal: opmerkelijke elementen van een rijk industrieel verleden	43
DEMOGRAFIE	
Een jonge, kosmopolitische buurt	49
Specifieke behoeften in het onderwijs en de kinderopvang	61
WERKGELEGENHEID	
Arbeids- en opleidingsbeleid	71
HUISVESTING	
Kenmerken, evoluties en dynamiek van de huisvesting in het Kanaalgebied	81
Hoe verzoen je comfortabel wonen, een aangename omgeving en economische functies? : interview met de algemeen directeur van Citydev.brussels	94
Sociale verhuurkantoren, win-win voor huurders en eigenaars: interview met de algemeen coördinator van svk Batia	98
De inzet van een privé-investeerder in de stadsvernieuwing: interview met de ceo van Atenor Group	100
ECONOMISCHE ONTWIKKELING	
Bedrijven in het Kanaalgebied: kenmerken en evoluties	105
Bedrijven naar Brussel halen en banen creëren voor de Brusselaars: interview met de algemeen directeur Economische Ontwikkeling van Citydev.brussels	118
Een haven in de stad: interview met de algemeen directeur van de Haven van Brussel	121
Globale ontwikkelingsvisie voor de Slachthuizen van Anderlecht: interview met de gedelegeerd bestuurder van de nv Abattoir en de projectmanager Abattoirs 2020 van Gut-t	124
CREATIEVE EN CULTURELE DYNAMIEK	
Kanaalgebied, cultuurgebied	131
Mode en design als factoren voor culturele en economische ontwikkeling: interview met de directrice van het Centrum voor Mode en Design Brussel	134
‘Kanaliseer de krachten!': interview met de algemeen coördinator van Platform Kanal	136
Rock the Canal! Het Kanaalgebied als bakermat van de artistieke underground	138

TOERISME & VRIJETIJSBESTEDING

Feest op de kaaien	149
Brussel: Grote Markt, Manneken Pis en het kanaal: interview met de ceo van visit.brussels	152
Kamers met zicht op het kanaal	154

IDENTITEIT EN PERCEPTIE

Verskillende visies op wijken die volop in verandering zijn	159
Concrete acties zetten het potentieel en de diversiteit van het Kanaalgebied in de verf	162

OPENBARE RUIMTE

Een lappendeken van ruimten en gebruiken	169
Renovatie van de openbare ruimte	177
De relatie tussen het water en de openbare ruimte	181

MOBILITEIT

Het kanaal, een structurele verbindingssader voor zachte mobiliteit	189
---	-----

VAN PLANNING TOT ACTIE

De noodzaak van een totaalvisie: kleine geschiedenis van de planning rond het kanaal	205
Van stadsherstel tot stadsplanning: een geïntegreerde, doelgerichte en expliciete strategie voor het Kanaalgebied	209
De nieuwe dynamiek in het Kanaalgebied	
Wijkcontracten, historische instrumenten van de stadsvernieuwing	210
Het Richtplan voor stadsvernieuwing: naar een geïntegreerd gewestelijk beleid rond het kanaal	212
Investerings- en partnerschappen voor de stadsvernieuwing: het voorbeeld van het EFRO	214
De 'ontwikkelingspolen' van het kanaal: van planning tot actie	216
Het kanaal als middelpunt van de gewestplanning	
Studie 'Brussel Metropool 2040' plaatst het Kanaalgebied opnieuw in zijn grootstedelijke context	221
Het Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling (GPDO) plaatst het kanaal in het middelpunt van de gewestelijke ontwikkeling	224
Het Kanaalplan, een 'gewestelijk domein' in dienst van de actie	231

PROJECTEN EN REALISATIES	Poster aan het einde van de publicatie
--------------------------------	--



Voorwoord

De publicatie die u nu gaat inkijken, illustreert de manier waarop het beeld van het kanaal aan het veranderen is.

Brussel wordt zich bewust van de bron die het kanaal vormt voor de vervulling van de behoeften van zijn bewoners. Het is tevens een hefboom voor de ontwikkeling van een ambitieus stadsproject van metropolitane omvang.

Van Anderlecht in het zuiden tot Buda in het noorden, over zijn 14 km lengte biedt het kanaal veel troeven.

De eerste aandacht gaat uit naar de bewoners, van wie deze atlas de geschiedenis en de talenten beschrijft.

Daarnaast is het kanaalgebied een rijke bron van beschikbare oppervlakte, hoofdzakelijk in beheer van de overheid. Wanneer die grond op een goede manier wordt ingezet, dan kunnen we een diepgaand antwoord bieden op de behoefte aan woningen, voorzieningen, werkplekken en een aangename openbare ruimte.

Tot slot is er natuurlijk het water zelf, waarvan de aanwezigheid in de stad meer tot haar recht mag komen. Water is een element dat toegang biedt tot vrijetijdsbesteding of een drager van duurzaam transport voor zowel personen als goederen.

De geïllustreerde beschrijving die u in handen houdt, vertelt hoe sinds twintig jaar de acties van de overheid en privé-initiatieven samengaan op dit gebied en trachten een hervormingsbeweging in gang te zetten.

Het is deze beweging die de minister-president hoopt te ondersteunen met het Kanaalplan, dat is bedoeld om de lopende initiatieven te begeleiden, nieuwe initiatieven te starten en vooral te bewerkstelligen dat dit gebied opnieuw de centrale rol kan krijgen die het beetje bij beetje verloren is. Net zoals veel andere steden is Brussel ontstaan aan het water. Wellicht zal het op diezelfde plaats zijn dat de stad een nieuwe bladzijde van haar geschiedenis kan openslaan.

Het Kanaalplan, dat is toevertrouwd aan de stedenbouwkundige Alexandre Chemetoff, moet de aanleiding zijn voor een nieuwe start, tot een bundeling van alle Brusselse krachten in één gezamenlijk grootstedelijk project. Behalve de bouw van woningen en voorzieningen, de versterking van de economie en de werkgelegenheid, behalve de belangrijke investering in de openbare ruimte, moet de rijkdom van het kanaal worden ingezet in de versterking van onze stad.

Deze atlas laat die rijkdommen zien. De bewoners, de ruimte, het erfgoed, het water, al die energie die ten goede moet komen aan Brussel en de Brusselaars. Tevens is deze atlas het vertrekpunt voor een diepgravend onderzoek en een permanente observatie van dit gebied, die de overheid in staat zullen stellen om een optimaal beleid te voeren.

Veel leesplezier.

Yves Goldstein

Voorzitter van het ATO

INLEIDING

Toen Jacques Brel begin jaren zestig zong over het kanaal van zijn geboortestad*, stond dat zeker niet symbool voor levensvreugde en bloei. Sindsdien is er echter veel water onder de bruggen gestroomd en gaandeweg begint de buurt rond het kanaal de verdiende belangstelling te krijgen.

Het kanaal werd lange tijd beschouwd als een barrière, maar krijgt tegenwoordig steeds meer de rol van schakel tussen de centrale wijken en de rest van het gewest.

In zekere zin vormt dit gebied een uitvergroting van de belangrijke opdrachten waarvoor het Brussels Gewest staat. Het is de laatste jaren dan ook de belangrijkste as geworden voor een stadsherstel dat gericht is op een betere integratie van de ontwikkelingen in de economie, het vastgoed, de maatschappij, het milieu en de cultuur.

Daarom heeft het ATO besloten om een boek uit te geven over het kanaal dat aansluit op dit imago: dynamisch, rijk en transversaal.

EEN GEBIED IN BEWEGING

Het Kanaalgebied is nooit verlaten geweest. Sinds het industriële tijdperk hebben er altijd bewoners in de huizen gewoond en leven gebracht in de wijken en de winkels. Niettemin moeten we vaststellen dat de buurt moeite had zich te herstellen na het wegtrekken van de industrie. Er was weinig belangstelling van investeerders, de terreinen lagen te wachten op kopers en veel gebouwen hadden een opknapbeurt nodig. Dat alles bij elkaar droeg een weinig flatterend beeld uit van het kanaal en zijn omgeving.

Sinds ruim twintig jaar is de overheid echter bijzonder actief in dit gebied. Met een groot aantal investeringen werd de openbare ruimte opnieuw aangelegd of uitgebreid, kreeg de bevolking collectieve voorzieningen en woningen, en werden sociaaleconomische programma's opgezet. Deze inzet heeft een grote impact gehad, die vandaag duidelijk zichtbaar is.

Stukje bij beetje verandert het beeld van het Kanaalgebied. De eigenschappen die ooit werden gezien als een zwakte, zijn vandaag een kans. Zo biedt het Kanaalgebied talloze mogelijkheden op het vlak van vastgoed, waaronder enkele terreinen met een zeer grote oppervlakte. Dat representeert een enorm ontwikkelingspotentieel voor de werkgelegenheid, de vestiging van economische activiteiten en de huisvesting van nieuwe bewoners.

Dit potentieel heeft eveneens de aandacht van de privésector getrokken. Deze nieuwe interesse heeft talloze positieve implicaties voor het gebied, maar stelt ook een aantal vragen, bijvoorbeeld over de veranderingen in de stedelijke en sociaaleconomische structuur van dit stadsdeel. Zo zal de hoge grondprijzen concurrentie uitlokken tussen economische en residentiële functies. De massale komst van nieuwe bewoners noodzaakt de ontwikkeling van voorzieningen en infrastructuur die onmisbaar zijn voor een stadsleven van hoge kwaliteit.

EEN GEBIED MET SPECIFIEKE VEREISTEN

De vele opdrachten waarvoor het Kanaalgebied staat, worden verwoord in het ontwerp-GPDO, dat de gewestregering goedkeurde in december 2013 en waaraan het ATO actief heeft meegewerkt. Het ontwerp-GPDO identificeert het Kanaalgebied als een 'prioritaire ontwikkelingspool'. Daarnaast is een grondige stedenbouwkundige studie uitgevoerd naar het gebied, dat resulteerde in het Kanaalplan, waarbij het ATO eveneens betrokken was. Het Kanaalplan wil een duidelijke, ambitieuze en gedragen visie definiëren voor de toekomst van deze centrale as van het gewest om de sociale en ruimtelijke cohesie in het gebied te verbeteren.

Deze grote inspanningen op planologisch gebied hebben het ATO tot de volgende vaststelling gebracht: ook al krijgt het Kanaalgebied veel aandacht, zowel van de overheid als van de privésector, toch zijn er nog heel wat gaten in onze kennis wanneer we een globaal en transversaal inzicht in het gebied willen krijgen.

Dit wordt verklaard door de complexiteit en de tegenstellingen en – puur praktisch – het gebrek aan specifieke gegevens over dit gebied. Het kanaal doorkruist veertien kilometer van het gewest en loopt daarbij door veel verschillende wijken en uiteenlopende omgevingen. Het enorme gebied dat aan het kanaal ligt, kent een heel specifieke dynamiek, die het soms sterk onderscheidt van de rest van het grondgebied.

Uit die vaststelling ontstond de wens om een naslagwerk te maken uitsluitend over het Kanaalgebied, met een stand van zaken, cijfers, beelden en kaarten ter ondersteuning, zodat er een specifiek inzicht in het gebied verkregen kan worden. Het werk moet ingaan op de ontwikkelingen in het verleden en op dit moment en tegelijk de weg openen voor het onderzoek naar de toekomstige ontwikkelingen.

Tevens vormt dit boek de eerste aanzet van een groter werk. Het is de eerste stap, de concretisering van een territoriale monitoring op lange termijn. Het doel daarvan is om de specifieke ontwikkelingen in dit gebied permanent te volgen, vooruitlopend en in aanvulling op de statistische cijfers. In de praktijk betekent dit de dagelijkse inzameling en inventarisering van nieuwe elementen voor het hele gebied en de ontwikkeling – in samenwerking met alle gegevensverstrekkers – van een instrument om de belangrijkste indicatoren in het gebied te monitoren, op demografisch, sociaaleconomisch en stedenbouwkundig vlak of direct voortvloeiend uit de projecten die in het gebied ontstaan. Naast de monitoring zal dit instrument ook nuttig zijn voor een betere opvolging van het overheidsbeleid.

* 'Ils étaient gais comme le canal; Et on voudrait que j'aie le moral.' 'Bruxelles' van Jacques Brel. Tekst Jacques Brel, muziek Jacques Brel & Gérard Jouannest (1962).



EEN MOEILIJK VATBAAR GEBIED

Dit boek – evenals de monitoring – gaat over het onderzoeksgebied dat is gedefinieerd in het kader van het ontwerp-GPDO en het Kanaalplan. Het Kanaalgebied is een verzameling van 108 statistische sectoren, die zijn geselecteerd omwille van hun sociaaleconomische kenmerken in een perimeter van twee kilometer aan weerszijden van het water. Het doorkruist acht gemeenten en vertegenwoordigt 9 procent van het gewest. In het gebied liggen nog een reeks andere prioritaire perimeters voor het overheidsbeleid, zoals de prioritaire interventiezone (PIZ) van het EFRO-programma, de ruimte voor versterkte ontwikkeling van de huisvesting en de renovatie (RVOHR) en de zone voor economische uitbouw in de stad (ZEUS).

Hoewel er al veel gegevens voorhanden zijn op gewestelijke en gemeentelijke schaal, geven die slechts een gedeeltelijk inzicht in het Kanaalgebied. Wanneer we willen beschikken over cijfers en kaarten van dit gebied, dan moeten we gebruikmaken van de gegevens per statistische sector of die kunnen onderscheiden van de rest van het gewest (bijvoorbeeld op basis van het adres).

Deze oefening lijkt misschien eenvoudig in theorie, maar is in de praktijk uiterst complex. Sommige gegevens bestaan niet op de schaal van de statistische sectoren, terwijl andere uitgebreid bewerkt moeten worden voordat ze bruikbaar zijn. Gelukkig kon het ATO rekenen op de beschikbaarheid en de medewerking van de diverse gewestelijke administraties en instanties die deze gegevens in het bezit hebben.

Daarnaast dook al snel een andere moeilijkheid op: dit gebied is in continue verandering. Het is dan ook mogelijk dat bepaalde inlichtingen op het moment van publicatie alweer achterhaald zijn.

EEN MULTIDISCIPLINAIR WERK

Om het complexe kluwen van de dynamiek in het Kanaalgebied zo goed mogelijk weer te geven, heeft het ATO een beroep gedaan op experts en mensen op het terrein en talloze interviews gehouden met directies van overheids- en privé-initiatieven.

In die context moet deze publicatie dus gezien worden als een stand van zaken, die de grote uitdagingen van het Kanaalgebied uiteenzet en het gevoerde beleid presenteert, zonder daarbij naar volledigheid te streven.

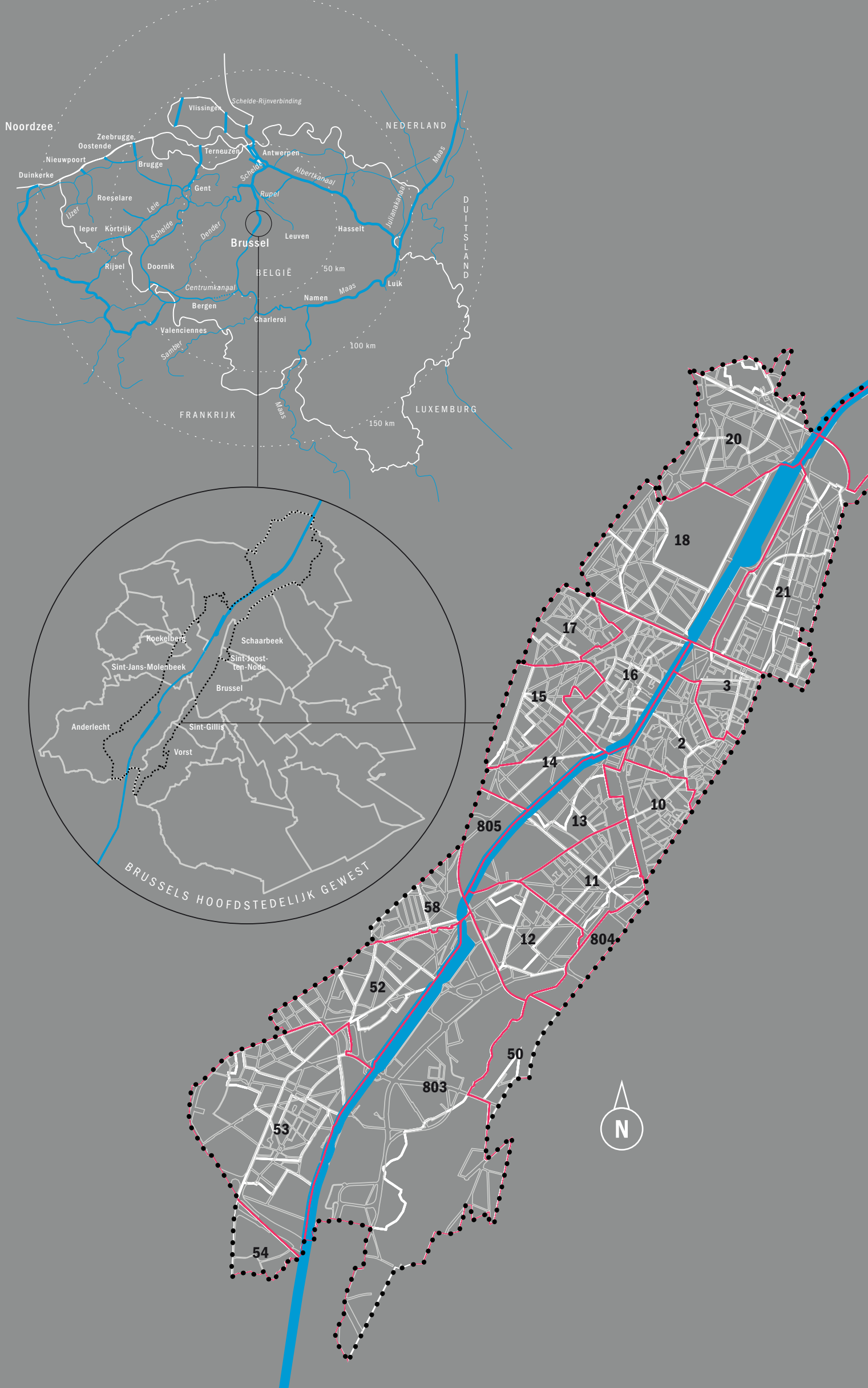
Door middel van teksten, gegevens en kaarten (op basis van de meest recente gegevens die beschikbaar waren) illustreert deze uitgave de veranderingen op dit moment. In plaats van theoretische bespiegelingen presenteren we de concrete realisaties. De selectie daarvan is onder andere gebaseerd op de elementen die door allerlei actoren ter beschikking werden gesteld aan het ATO.

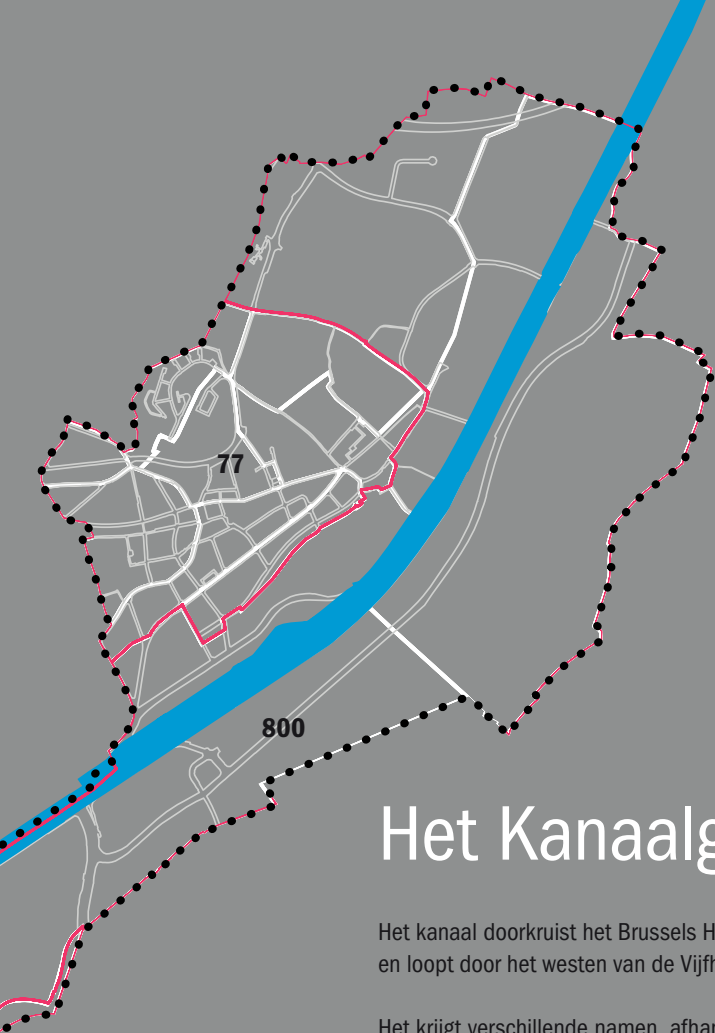
Dit boek is opgebouwd rond twaalf thema's die onmisbaar zijn om dit gebied te begrijpen: geografie, geschiedenis en erfgoed, demografie, werkgelegenheid, huisvesting, economische ontwikkeling, toerisme en vrijetijdsbesteding, creatieve en culturele dynamiek, identiteit(en), openbare ruimte, mobiliteit, stadsplanning en stadsvernieuwing. Daarbij werd bijzondere aandacht besteed aan de verbanden tussen die verschillende thema's. Bij wijze van besluit is een opvouwbare kaart toegevoegd, waarop een reeks projecten en realisaties zijn aangeduid die symbool kunnen staan voor de ontwikkelingen in dit gebied.

Het resultaat is een rijk en multidisciplinair naslagwerk, dat verslag uitbrengt van de dynamiek en het werk van talloze actoren, die ieder op hun manier dit gebied vormgeven en een impact hebben op zijn toekomst.

Goede reis door het Kanaalgebied!

Lise Nakhlé
Frédéric Raynaud





Het Kanaalgebied in cijfers

Het kanaal doorkruist het Brussels Hoofdstedelijk Gewest over **14 km van noord naar zuid**, en loopt door het westen van de Vijfhoek, het historische centrum van het Gewest.

Het krijgt verschillende namen, afhankelijk van plaats waar het doorloopt: Kanaal van Brussel, Kanaal van Charleroi, Kanaal van Willebroek, Zeekanaal van Brussel naar de Schelde, Zennekanaal...

Het onderzoeksterrein van het Kanaalgebied strekt zich ongeveer twee kilometer uit aan weerszijden van het kanaal, over bijna **2.509 ha**, dat is **15,5 procent van het gewestelijk grondgebied** (16.500 ha). Er wonen meer dan **190.000 mensen**, dat is **17 procent van de Brusselse bevolking** (2011).

Het onderzoeksterrein:

- > Bestaat uit een verzameling van **108 statistische sectoren*** ;
- > Is verspreid over **23 wijken**** ;
- > Doorkruist **8 gemeenten**: Brussel Stad, Schaarbeek, Sint-Joost-ten-Node, Sint-Jans-Molenbeek, Koekelberg, Anderlecht, Sint-Gillis en Vorst.

Wijken die in hun geheel of gedeeltelijk tot het Kanaalgebied behoren

800	Industrie Noord (Brussel, Evere)
77	Heembeek (Brussel)
20	Oud Laken Oost (Brussel)
21	Noordwijk (Brussel, Sint-Joost-ten-Node, Schaarbeek)
18	Havenwijk (Brussel, Sint-Jans-Molenbeek)
17	Koekelberg (Koekelberg)
16	Historisch Molenbeek (Sint-Jans-Molenbeek)
3	Begijnhof – Diksmuide (Brussel)
15	Weststation (Sint-Jans-Molenbeek)
2	Dansaert (Brussel)
14	Hertogin (Sint-Jans-Molenbeek)
13	Kuregem Daww (Anderlecht, Sint-Jans-Molenbeek)
10	Anneessens (Brussel)
11	Kuregem Bara (Anderlecht, Sint-Gillis)
805	Industrie Birmingham (Anderlecht)
804	Zuidstation (Sint-Gillis)
12	Kuregem Veeartsenij (Anderlecht)
58	Anderlecht Centrum – Wayez (Anderlecht)
52	Veeweide Aurore (Anderlecht)
803	Industrie Zuid (Anderlecht, Vorst)
50	Laag Vorst (Vorst, Sint-Gillis)
53	Bizet Rad Coovi (Anderlecht)
54	Vogelzang – Erasmus (Anderlecht)

* Territoriale basiseenheid die het resultaat is van de onderverdeling van het grondgebied van de gemeenten op basis van structurele kenmerken op sociaal, economisch, stedenbouwkundig of morfologisch gebied (cf. DGSIE).

** Verdeling van het gewestelijk grondgebied in ruimtelijke eenheden die kleiner zijn dan de gemeenten en die de som zijn van een aantal statistische sectoren (cf. wijkmonitoring).

Het kanaal stroomopwaarts en -afwaarts

KANAAL ZUID

Het zuidelijke gedeelte van het Kanaalgebied begint in de omgeving van de brug van Kuregem. We vinden er kleine huizen, bedrijven (maar minder industrieel dan vroeger) en industrie- en bedrijvenzones, zoals de Slachthuizen van Anderlecht. Hoe meer we van het centrum richting Ruisbroek gaan, hoe meer de dichte bebouwing afneemt en plaatsmaakt voor meer open ruimte. Het Biestebroekdok ziet er nog zeer industrieel uit, maar het Schipperijdok heeft veel groen om in te wandelen en te wonen, zoals ook blijkt uit de vele woonboten die er liggen. Ter hoogte van de sluis van Anderlecht ligt de Zenne in de open lucht. De rivier slingert door een uitgestrekt gebied met veel bedrijven en duikt onder de grond bij de grens van het gewest, onder de Industrielaan.

KANAAL CENTRUM

De middensectie ligt tussen het Saincteletteplein en de brug van Kuregem. Dit is een meer stedelijke omgeving, gekenmerkt door een dicht historisch weefsel van werkplaatsen en huizen. De spanning tussen de ruimte voor industrie, havenactiviteiten en huisvesting is hier duidelijk zichtbaar. Dit gedeelte is zeer goed bereikbaar met het openbaar vervoer en ligt dicht bij het historische centrum. Het is een echte mozaïek van verschillende wijken, functies en omgevingen.

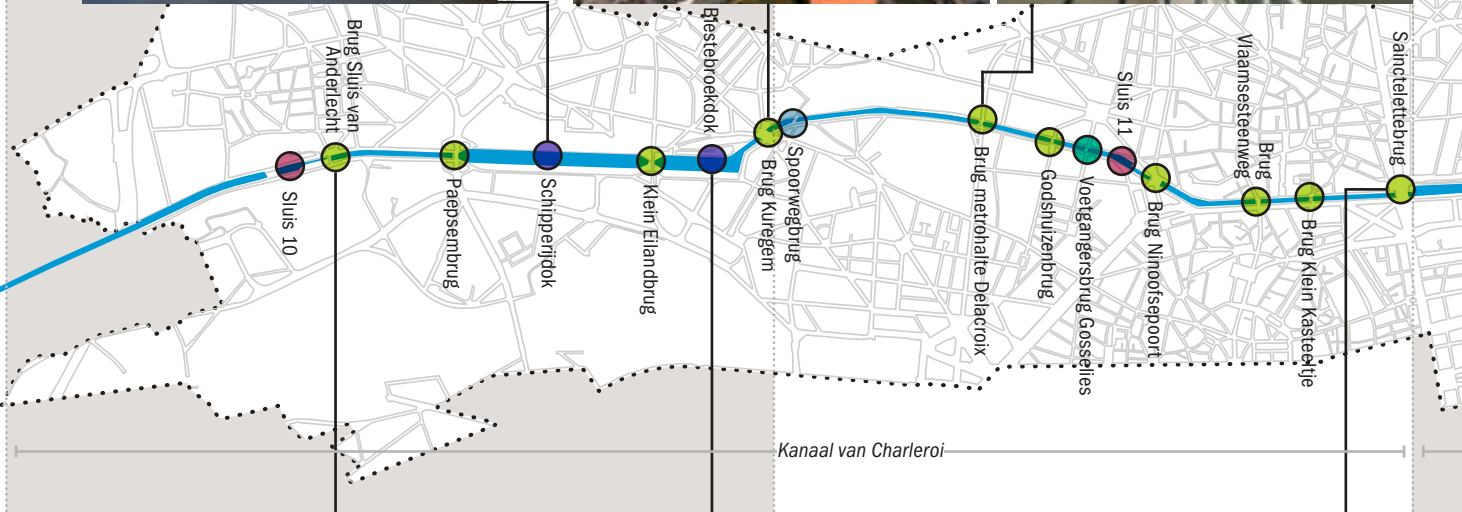
▼ Schipperijdok richting Klein Eilandbrug



▼ Kuregembrug richting Sainctelette



▼ Brug metrohalte Delacroix



▲ Sluis van Anderlecht naar Paepsem



▲ Biestebroekdok



▲ Zicht van het Saincteletteplein naar de Ninoofsepoort

KANAAL NOORD

Het noordelijke gedeelte van het Kanaalgebied kent zeer diverse situaties. De havenactiviteiten die zijn gericht op de zeeverbinding nemen een ruime plaats in aan de oevers van de voorhaven en het Vergotedok. Er is veel ruimte voor de overslag, opslag en doorvoer van koolwaterstoffen, bulkgoederen en groot-handel. We zien hier evenwel dat de activiteiten worden gediversifieerd. Op het terrein van Thurn und Tassis verschijnen kantoren en aan weerszijden van de dokken worden woningbouwprojecten ontwikkeld.

Vanaf de Van Praetbrug, in de richting van de brug van Vilvoorde, ondergaat het Kanaal van Willebroek een gedaanteverwisseling. Het water van het kanaal staat er ter hoogte van de oevers en we zien een ander type activiteiten en gebouwen. Het landschap verschilt sterk van de rest van het Brussels Gewest. De grote historische industriële complexen, hangars en uitgestrekte braaklanden creëren een zeer open landschap.

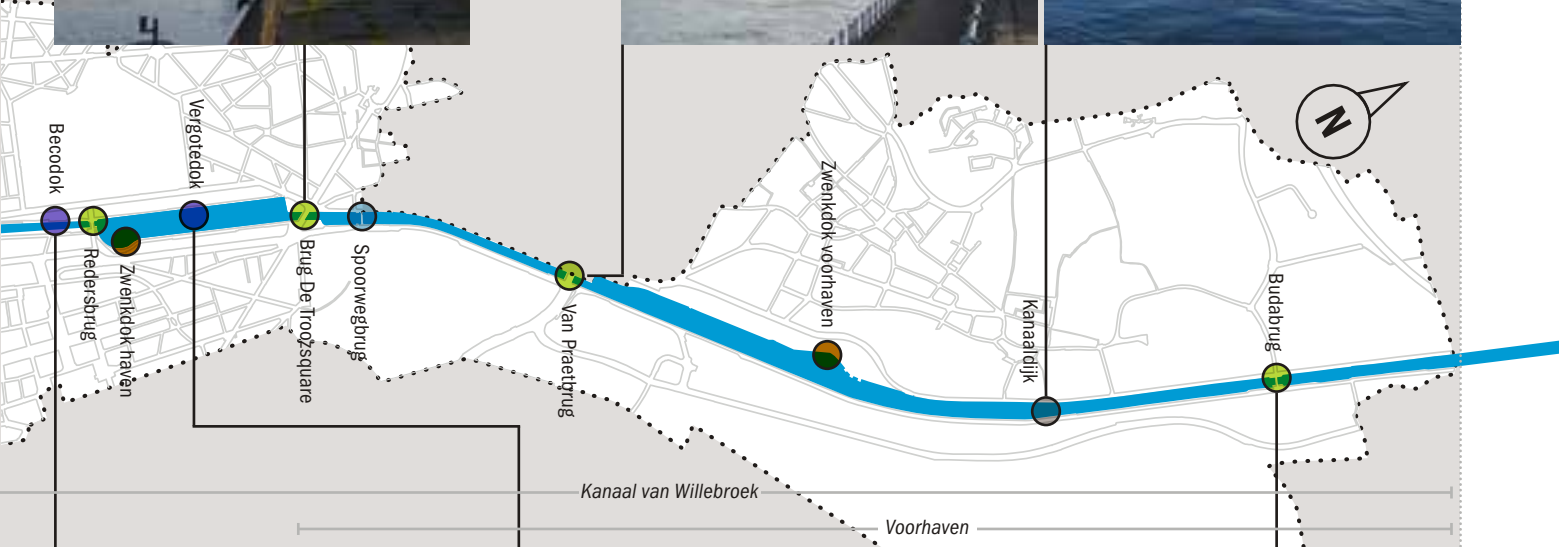
▼ De Troozsquare richting Vergotedok



▼ Van Praetbrug richting De Troozsquare



▼ Kanaaldijk richting Van Praetbrug



▲ Becodok

▲ Vergotedok

▲ Budabrug richting stad



NAAR ANTWERPEN

NAAR CHARLEROI

KONING BOUDEWIJNSTADION
Koning Boudewijn

Heizel
Atomium

HEIZEL
Japanse toren

Houba-Brugmann

Stuivenberg

KONING BOUDEWIJNPARK

(B) Station van Jette

JETTE

(B) Station van Bockstael
Bockstael
OLV-kerk Laken

GANSHOREN

Spiegel

Pannenhuis

ZAVELBERG

Basiliek van Koekelberg

KOEKELBERG

Belgica

Thurn und Tassis

Reders

SINT-AGATHA-BERCHEM

Simonis

LEOPOLD II

Noordstation (B)

Karreveld

GENTSESTEENWEG

Saintelette

Uzer

EDMOND MACHTENSSTADION

Ossegem

Zwarte Vijvers

Rogier

SCHEUTBOSPARK

SINT-JANS-MOLENBEEK

Vlaamsepoort

NINOOFSESTEENWEG

(B) Weststation

Hertogin van Brabant

Ninoofsepoort

Beurs

Grote Markt

(B) Centraal Station

MUZENPARK

Beekant

Graaf van Vlaanderen

Klein Kasteeltje

Sint-Katelijne

De Brouckère

Sint-Michiels- en Sint-Goedelekathedraal

MARIE-JOSEPARK

Slachthuizen

Clemenceau

Lemonnier

Zavel

ANDERLECHT

BOSPARK

Aumale

Brug van Kuregem

Zuidstation (B)

Vossenplein

Justitiepaleis

Erasmushuis

Sint-Guido

Delacroix

Hallepoort

Louiza

Stefania

ASTRIDPARK

Veeweide

Bergensesteenweg

Biesterbrekeldok

Schipperidok

Sint-Gillisvoorplein

SINT-GILLIS

Barrière

Janson

Paepsem

VORST

Wiels

PARK VAN VORST

Bergensesteenweg

LOUIJALAAN

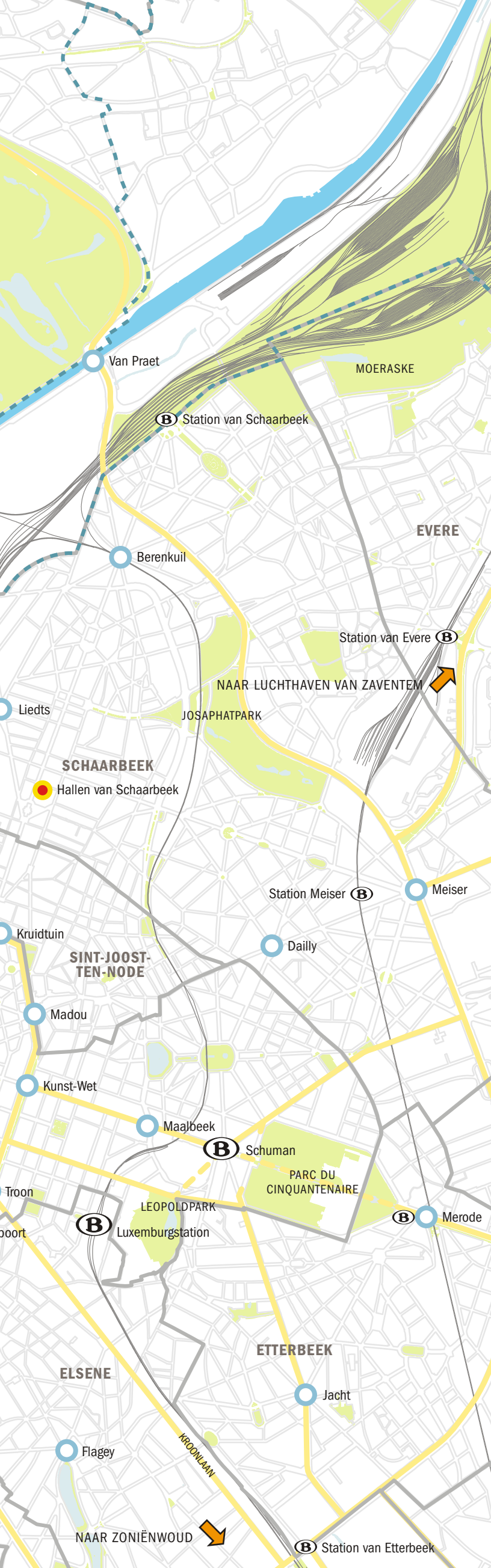
Het kanaal in de stad

Het kanaal doorkruist het gewest van noord naar zuid, maar heeft moeite om zijn plaats te verwerven op de mentale kaart van de Brusselaars die niet in de buurt van de kaaien wonen. Dat ligt waarschijnlijk aan de vele soorten wijken en omgevingen waar het kanaal doorstroomt, die een zeer verschillend beeld van het grondgebied geven. Wie zijn positie bij het kanaal en in de omgeving wil bepalen, moet zich kunnen beroepen op bekende plaatsen, bezienswaardigheden, stations of grote straten. Die benadering is niet alleen nuttig om het kanaal te situeren in de stad, maar ook om duidelijk te maken hoe dichtbij de bekende plaatsen van de hoofdstad liggen: de Grote Markt ligt op minder dan 1,5 km van de Ninoofsepoort; Thurn und Tassis en het Noordstation op 1 km, het Park van Vorst en het Biestebroekdok op 2,5 km.

Legende

-  Belangrijk plein of kruispunt
-  Spoorweg
-  NMBS-station
-  Verkeersas
-  Bezienswaardigheid
-  Park of bos
-  Kanaalgebied

0 250 m 500 m

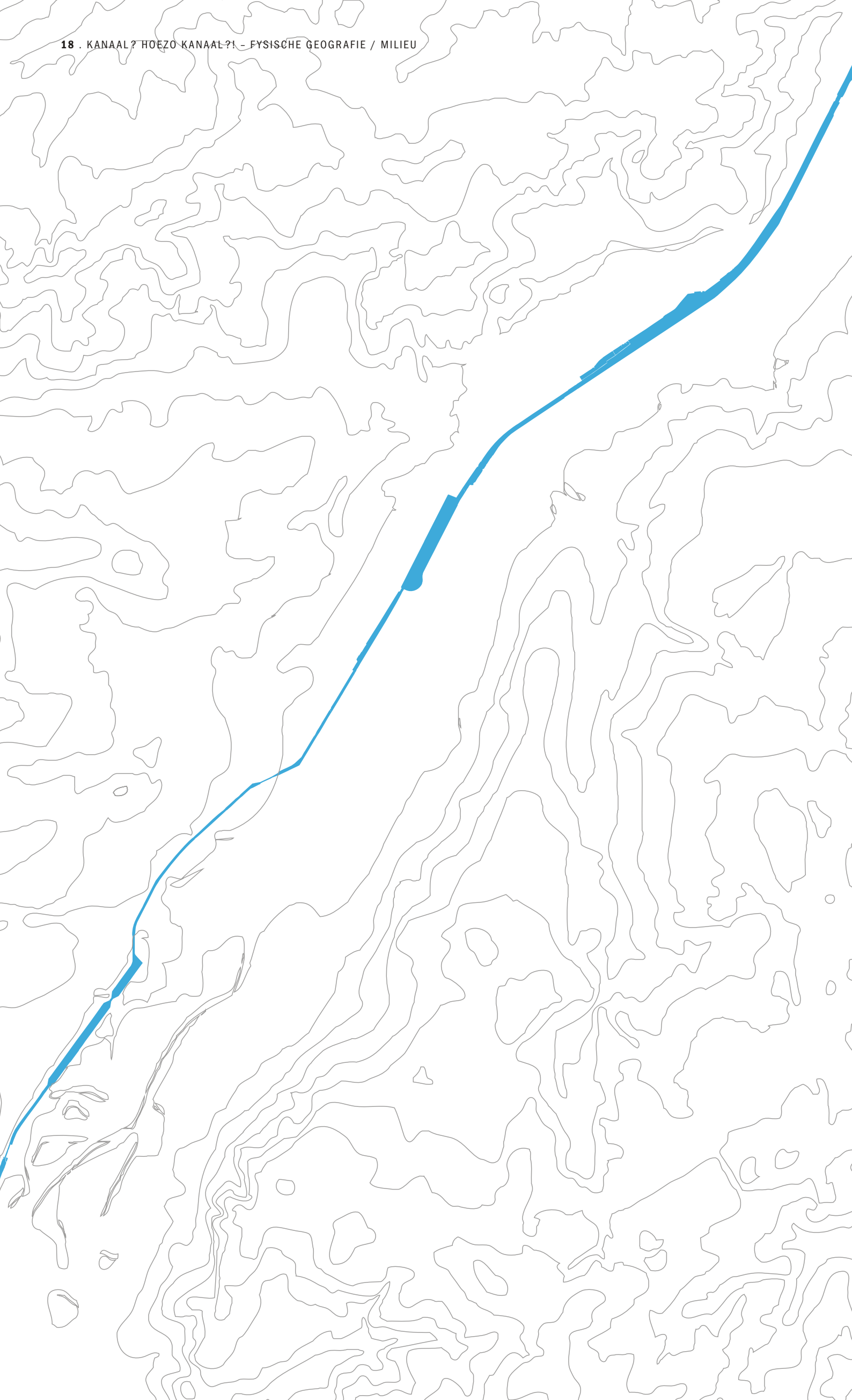





FYSISCH GEOGRAFIE MILIEU

Ook al dragen de menselijke ingrepen in de stedelijke omgeving sterk bij tot de vermindering van de natuurlijke elementen, toch is de topografie van het Brussels Gewest nog verbonden met een natuurlijke waterweg, de Zenne. Die rivier heeft vanaf de middeleeuwen tot vandaag een invloed gehad op de sociale structuur van de stad. Het Brusselse tracé van de Zenne is intussen voor het grootste gedeelte onzichtbaar, maar het kanaal loopt nog steeds door de vallei van de rivier.

Dit hoofdstuk gaat dieper in op de vele morfologische, ecologische en technische verbindingen tussen de twee waterlopen.



FYSISCH GEORGRAFIE / MILIEU

Een kenmerkende topografie

Lise Nakhlé

De specifieke eigenschappen van de Zennevallei droegen bij tot de structuur van de stedelijke agglomeratie die daar ontstond: een waterloop, die tegelijk een communicatieverbinding en een bron van natuurlijke energie is, een alluviale vlakte, een vrij steile westelijke helling en een veel zachtere oostelijke helling, talloze beekjes en een drassige bodem. In de loop van de eeuwen onderging het landschap opeenvolgende veranderingen, waarvan sommige ons doen vergeten dat de Zennevallei de wieg is van de hoofdstad.

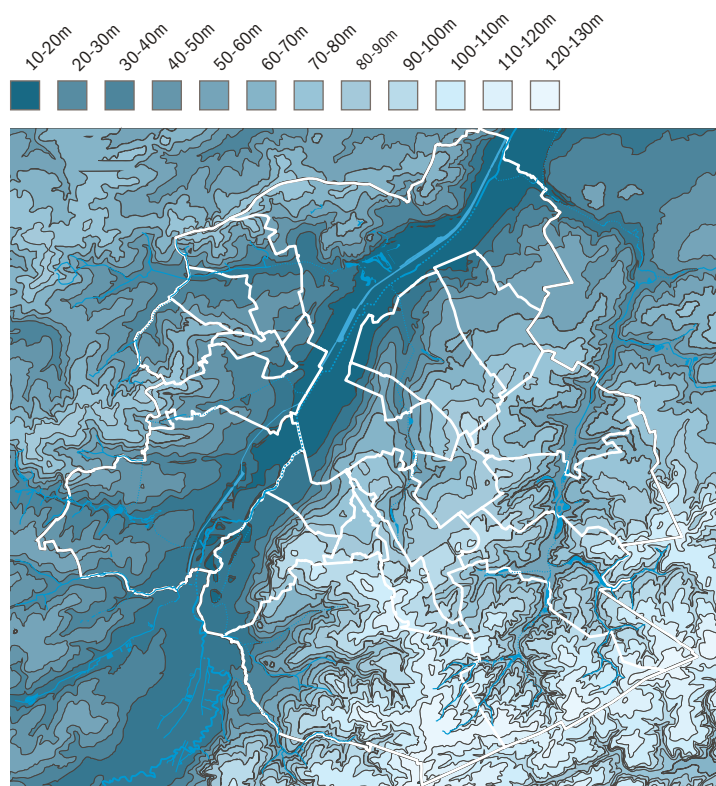
DE VALLEI EN HAAR HELLINGEN

Vroeger slingerde de Zenne zich in de open lucht over de bodem van de vallei. Ter hoogte van de huidige Sint-Gorikswijk splitste de waterloop zich in twee armen, die zich vertakten en drie eilanden vormden, voordat ze weer samenkwamen in één enkele loop, die verder stroomde naar het zuiden, in de richting van de Rupel, die op haar beurt uitkomt in de Schelde.

In de middeleeuwen – en waarschijnlijk reeds daarvoor – veranderde de mens het tracé van de waterloop om de aandrijvende kracht te benutten of om overstromingen te verhinderen. We weten dus vandaag niet wat de oorspronkelijke bedding van de Zenne was, omdat die is uitgewist door eeuwen van aanpassingen.

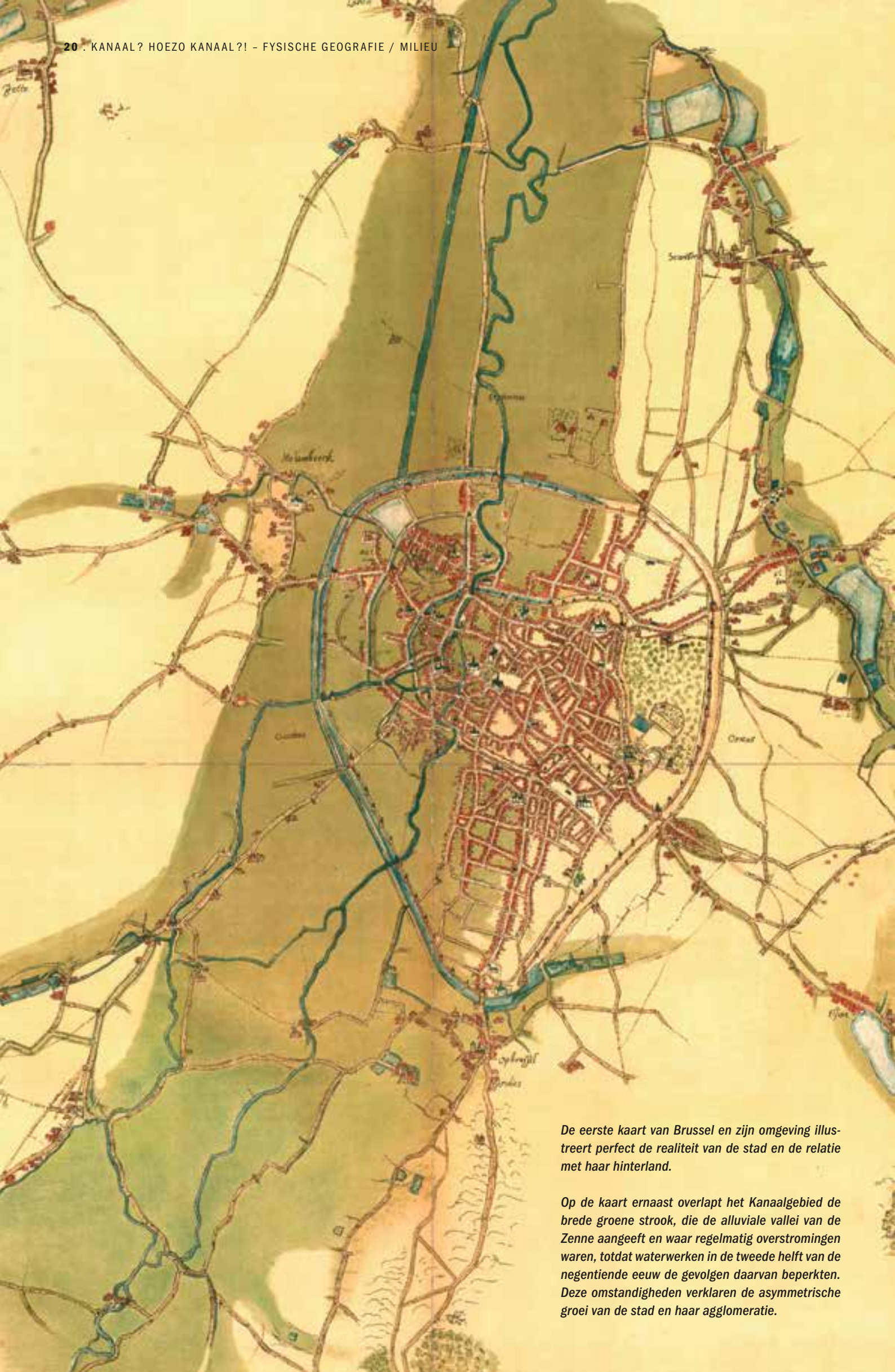
Op de bodem van de vallei werd de stroming van het water vaak gehinderd door natuurlijke obstakels die overstromingen en de vorming van moeras veroorzaakten. Deze moerassen waren zo kenmerkend voor de plaats, dat hieruit de naam van de agglomeratie ontstond: Bruocsella, de zetel van het 'broek', het moeras.

Het ontstaan van Brussel is dus nauw verbonden met de geografische omgeving, want de stad zou rond de tiende eeuw ontstaan zijn in het moerassige gebied aan het uiteinde van het bevaarbare gedeelte van de Zenne, op het Sint-Gorikseiland. Verderop zorgden de zachte helling en de verzanding voor veel bochten en talrijke zijarmen, waardoor de rivier minder diep en bevaarbaar was. In de omgeving van dat eindpunt werd een reeks watermolens gebouwd. Bij deze plek met voorzieningen om de vallei te doorkruisen kwamen de belangrijkste middeleeuwse verbindingen samen: de oost-westelijke verbindingsweg die Brugge en Gent aansloot op Luik en Keulen, en de waterverbinding tussen Brussel en de Schelde. Op deze manier ontstonden de eerste religieuze, militaire en handelsnederzettingen. Handelaars en ambachtlieden vestigden er hun activiteiten, terwijl de stad intussen verstedelijkte naar het westen.



▲ Het gewest kent grote hoogteverschillen tussen het hoogste punt dat 131 meter hoog is en het laagste punt in de Zennevallei op slechts 15 meter. De hoogtelijn van 20 meter begrenst de gedeeltes van de vallei die vroeger werden onderstroomd; de hoogtelijn van 30 meter ligt op de grens van de alluviale vlakte.

Bron: Nationaal Geografisch Instituut



De eerste kaart van Brussel en zijn omgeving illustreert perfect de realiteit van de stad en de relatie met haar hinterland.

Op de kaart ernaast overlapt het Kanaalgebied de brede groene strook, die de alluviale vallei van de Zenne aangeeft en waar regelmatig overstromingen waren, totdat waterwerken in de tweede helft van de negentiende eeuw de gevolgen daarvan beperkten. Deze omstandigheden verklaren de asymmetrische groei van de stad en haar agglomeratie.

De oostelijke zijde van de vallei is relatief steil, waardoor de beekjes die naar beneden stromen een vrij hoog debiet hebben. Bij het ontstaan van de stad waren er veel bronnen en deze waterlopen – die nu opgedroogd of overdekt zijn – stroomden via ravijnen de rivier in.

De zanderige bodem was op bepaalde plaatsen onvruchtbaar, maar in zijn geheel wel bewerkbaar. De landbouwactiviteiten egaliseerden het geaccidenteerde terrein op de oostelijke flank, doordat de oneffenheden werden gelijkgetrokken en de ravijnen gevuld. Daardoor werden het transport en de communicatie over de weg ook vergemakkelijkt.

De steile helling aan de rechteroever werd snel ingepalmd door de hogere klasse, die daar beschermd was tegen overstromingen.

De westelijke oever had een minder steile helling en bestond eerder uit kleigronden. De inrichting en de verstedelijking van deze oever lag verder weg van de rivierloop en zou pas later plaatsvinden.

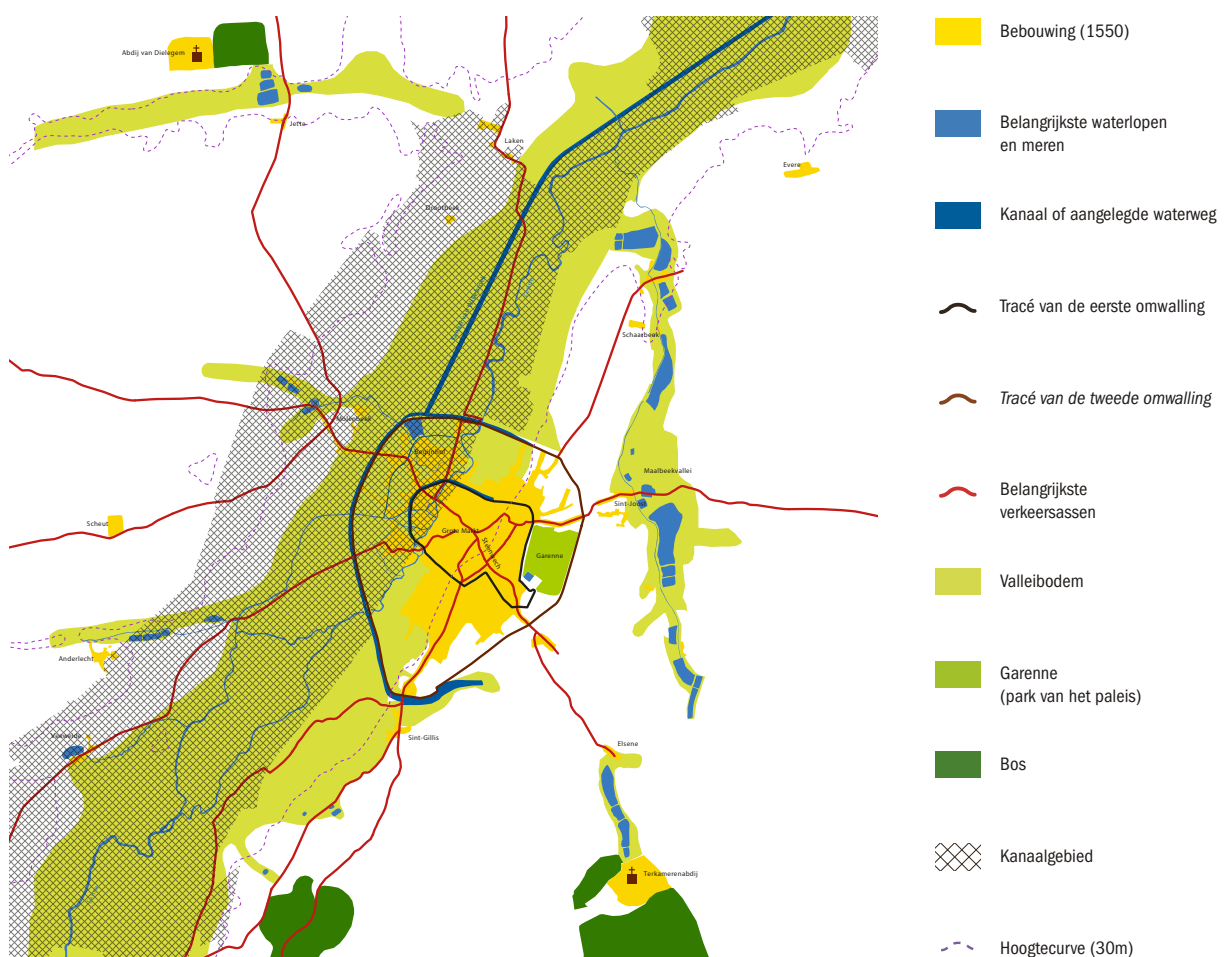
De configuratie van de Zennevallei verklaart dus de asymmetrische groei van de stad en van de agglomeratie, evenals de geografische en maatschappelijke differentiatie van de bevolking, aangezien de volksklasse altijd werd verbannen naar de gebieden met een verhoogd risico op overstroming.

VAN RIVIER TOT KANAAL

Gezien de structurele rol van de waterlopen in het goederenvervoer, werd het vanaf de zestiende eeuw noodzakelijk om de grilligheid van de natuurlijke loop aan te passen. Daarom werd er een kanaal gegraven in de vallei van de Zenne. Daardoor werd Brussel verbonden met de zee, in een eerste fase via de Rupel en de Schelde. Later werd de infrastructuur steeds verder gemoderniseerd en uitgebreid, waardoor Brussel rechtstreeks via de Schelde een aansluiting op de zee had. Deze nieuwe waterweg verminderde de reistijd aanzienlijk, ten gunste van de economische en commerciële ontwikkeling van de stad.

Op het moment van de Belgische onafhankelijkheid werd het kanaal verlengd naar het zuiden, nog steeds in de loop van de Zennevallei, waardoor Brussel rechtstreeks verbonden was met het steenkoolbekken van Charleroi.

Door de toenemende verstedelijking en ontwikkeling van de vervoersmiddelen verloren de structurele gebieden van de valleien geleidelijk hun belang. Er ontstond een uitbreiding van de centrale radiocentrische structuur rond de nieuwe verkeersaders (Wetstraat, Louizalaan) en van de spoorweginfrastructuur (onder andere de westelijke verbinding rond de stad). Grote egalisatiewerken wisten de bestaande valleienstructuur enigszins uit. De meest opmerkelijke ingreep is ongetwijfeld de overwelving van de Zenne, waardoor de rivier uit het Brusselse landschap verdween. De valleibodem van de Zenne werd de plaats bij uitstek voor de aanleg van de spoorwegen, waardoor het industriële karakter van dit gebied in de negentiende eeuw werd bevestigd.



▲ Bron: kaart van Jacob van Deventer - 1550-1565 – Cartografie: Christian Dessouroux/ATO

BODEM EN BIODIVERSITEIT

De industriële ontwikkeling van het gebied heeft zeker bijgedragen aan de groei en de welvaart van het Brussels Gewest, maar heeft helaas ook een groot aantal verontreinigde of potentieel verontreinigde terreinen achtergelaten. Brussel telt momenteel 15.000 vervuilde of potentieel vervuilde terreinen (18,5 procent van de oppervlakte van het gewest), waarvan de meerderheid zich in het Kanaalgebied bevindt.

Vandaag is het beheer van deze vervuilde gronden een noodzaak. De bodems vormen een risico voor de gezondheid en schaden de veiligheid en het leefklimaat (natuur, grond- en oppervlaktewater, lucht) in de wijken. Daarnaast remmen ze de economische ontwikkeling af, omdat ze weinig interessant zijn voor investeerders en een zeer kostelijke sanering vereisen.

Het beleid betreffende het beheer van de vervuilde bodems stelt ondertussen verschillende instrumenten voor: een voortdurende monitoring van de inventaris en van de kaart van de bodemgesteldheid, de integratie van het beheer van vervuilde bodems in het gewestelijk bodembeleid, het opzetten van een gewestelijk programma voor de identificatie, de bewaking, de behandeling en financiering van weesvervuiling van bodems, de voorzorg tegen nieuwe verontreinigingen en de creatie van nieuwe financieringsmechanismen voor het beheer van verontreinigde bodems.

Een van deze mechanismen is het programma Greenfields dat is gericht op het ondersteunen van de economische projecten die zich langs het kanaal op vervuilde gronden ontwikkelen. Het verleent een financiële bijdrage aan de bodemsanering met een specifieke expertise alsook een administratieve begeleiding.



▲ Braakliggend terrein tegenover Thurn und Tassis, tussen de Havenlaan en de Materialenkaai

Ondanks deze noodzakelijke aanpassingen, blijft de Zennevallei erg belangrijk voor het leefmilieu en de biodiversiteit, die echter een nieuwe milieugerichte aanpak vergen.

Deze houdt rekening met de uitdagingen zoals de klimatologische regeling, het beheer van het regenwater, de bescherming van de biodiversiteit, het valoriseren van de landschappelijke identiteiten, de promotie van de actieve vervoersmodi alsook de recreatieve activiteiten.

In dit perspectief vormen de valleien de ideale ruimte om de wind te begeleiden (en dus plantensoorten te verspreiden) en op die manier ecologische continuïteiten te herstellen, te ondersteunen en te creëren, als de draden van een groen en een blauw netwerk.

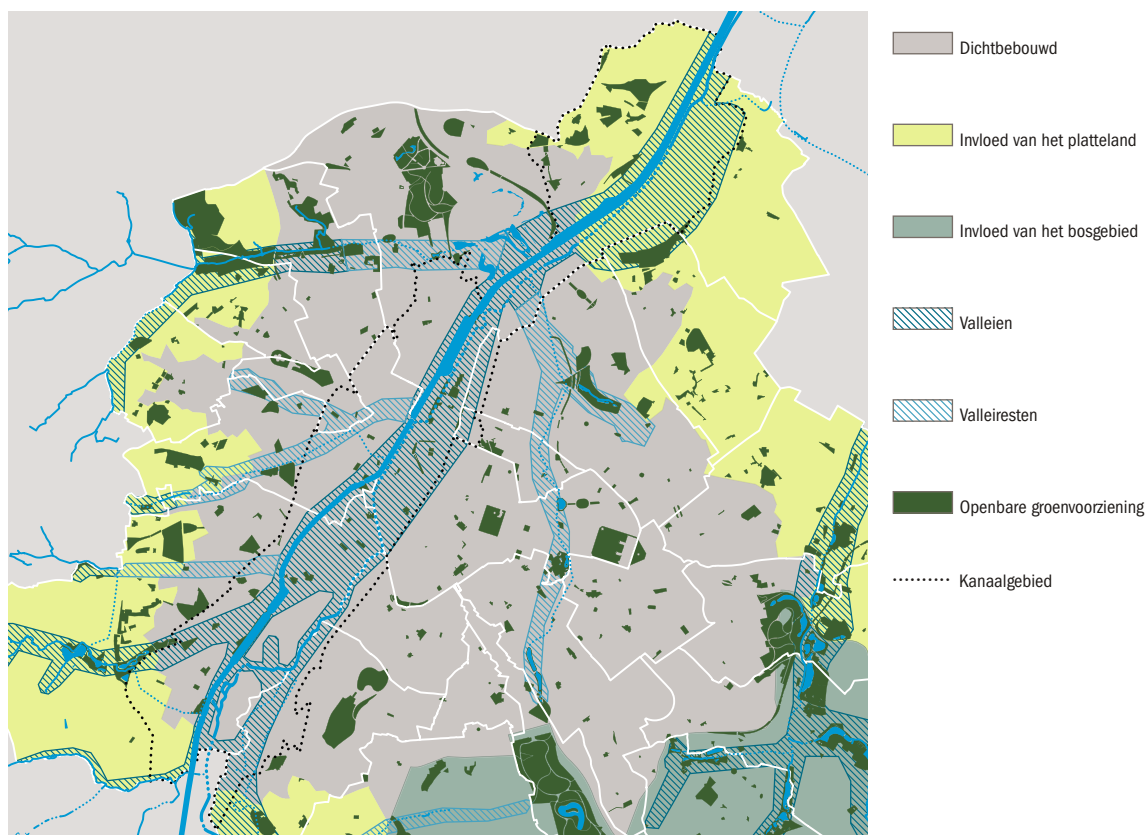
Het gebied rondom het kanaal heeft een gebrek aan groen dat toegankelijk is voor het publiek, maar is niet geheel gespeend van natuur.

Het groene gebied van het Moeraske aan Schaarbeek-Vorming heeft een zeer diverse fauna (er zijn meer dan zestig soorten geteld). Dit vochtige gebied van 14 hectare dat wordt bevoeid door de Kerkebeek is een zeldzaam overblijfsel van de bodem van de Zennevallei. Het wordt gekenmerkt door zijn bronnen, een moeras, droge en vochtige weiden, een oud bos en moestuinen.



Bovendien vormen het kanaal en zijn oevers, de hagen, zandhopen, plassen en braakliggende gronden seminatuurlijke gebieden, die worden bevolkt door een groot aantal dieren- en plantensoorten, die het behoud van de ecologische corridors bevorderen en noodzakelijk maken.

Kaart van de stedelijke morfologie van het gebied Zenne-Kanaal



▲ Bron: Nationaal Geografisch Instituut / CIBG / Leefmilieu Brussel

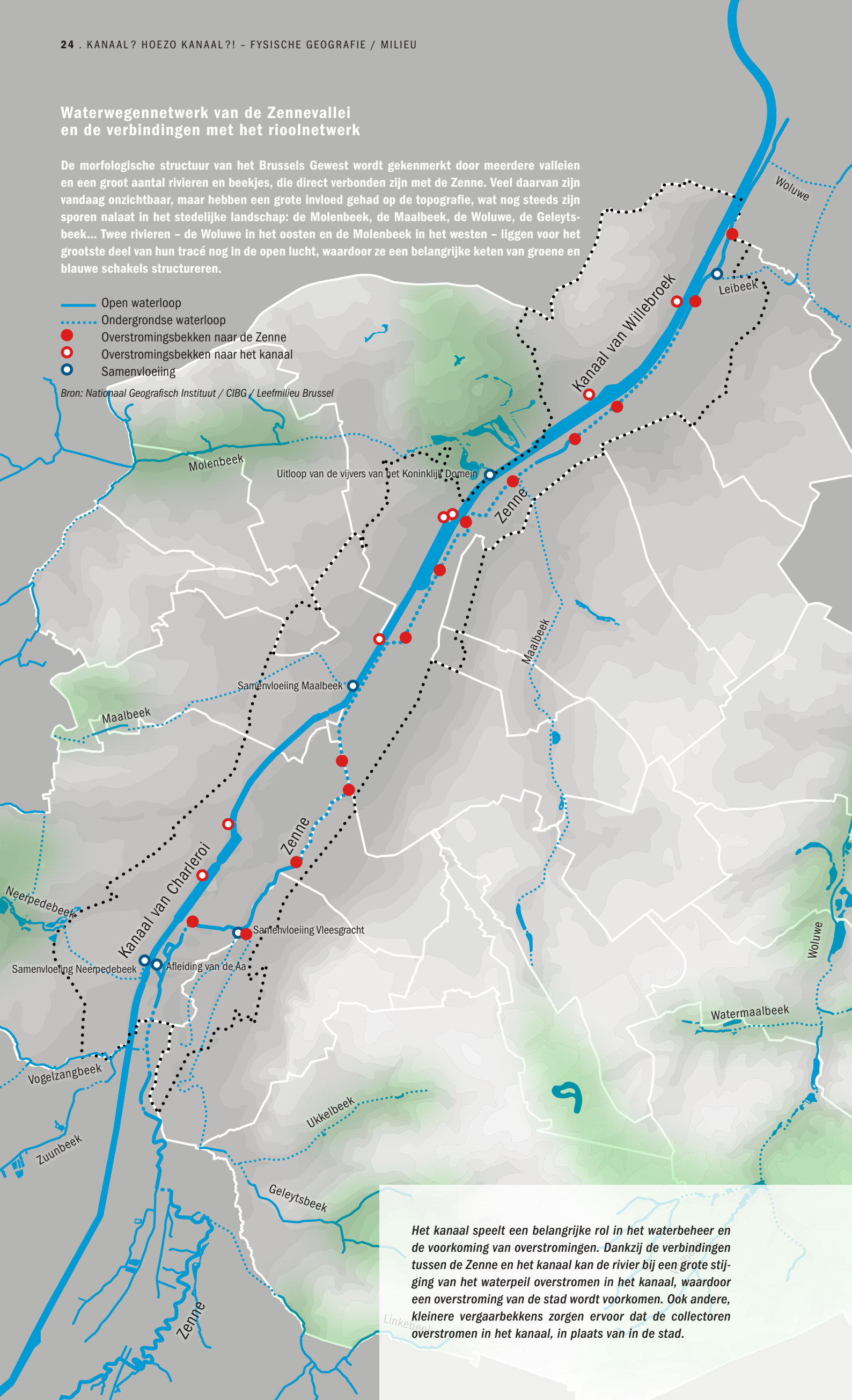
De Zennevallei blijft ondanks haar natuurlijke karakter het gebied met het minste groen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Het kanaal kan hierin een voortrekkersrol spelen en een 'groene' en 'blauwe' ecologische corridor worden in het hart van de stad, waardoor dieren en planten zich tot in het centrum van de stad kunnen verplaatsen.

Waterwegennetwerk van de Zennevallei en de verbindingen met het rioolnetwerk

De morfologische structuur van het Brussels Gewest wordt gekenmerkt door meerdere valleien en een groot aantal rivieren en beekjes, die direct verbonden zijn met de Zenne. Veel daarvan zijn vandaag onzichtbaar, maar hebben een grote invloed gehad op de topografie, wat nog steeds zijn sporen nalaat in het stedelijke landschap: de Molenbeek, de Maalbeek, de Woluwe, de Geleytsbeek... Twee rivieren – de Woluwe in het oosten en de Molenbeek in het westen – liggen voor het grootste deel van hun tracé nog in de open lucht, waardoor ze een belangrijke keten van groene en blauwe schakels structureren.

- Open waterloop
- - - Ondergrondse waterloop
- Overstromingsbekken naar de Zenne
- Overstromingsbekken naar het kanaal
- Samenvloeiing

Bron: Nationaal Geografisch Instituut / CIBG / Leefmilieu Brussel



Het kanaal speelt een belangrijke rol in het waterbeheer en de voorkoming van overstromingen. Dankzij de verbindingen tussen de Zenne en het kanaal kan de rivier bij een grote stijging van het waterpeil overstromen in het kanaal, waardoor een overstroming van de stad wordt voorkomen. Ook andere, kleinere vergaarbekken zorgen ervoor dat de collectoren overstromen in het kanaal, in plaats van in de stad.

Complementaire waterlopen

Lise Nakhlé

Sinds de overkapping van de Zenne is het kanaal uitgegroeid tot de belangrijkste waterweg in het landschap van Brussel. Het kanaal blijft echter belangrijke banden onderhouden met de overkapte rivier die ernaast loopt. Deze twee waterlopen behoren tot hetzelfde waterhuishoudingssysteem en vervullen complementaire functies, onder meer bij overstromingen en bij de zuivering van het afvalwater. Door een beter beheer van de onderlinge afhankelijkheid van de twee stromen is de kwaliteit van het Brusselse water aanzienlijk verbeterd.

HUIDIGE LOOP VAN DE ZENNE

In het zuidelijke gedeelte van het gewest slingert de Zenne – meestal overdekt sinds de periode na de Tweede Wereldoorlog – op de rechteroever van het kanaal, tot de Grondelsstraat. Daar steekt de gekanaliseerde rivier de Veeartsenstraat over en loopt vervolgens onder de Frankrijkstraat, het Victor Hortaplein, de Paul-Henri Spaaklaan, het Baraplein en de Luchtvaart-square. Op die plaats, bij de Grote Sluis, ging voor de overwelving in 1871 de belangrijkste rivierarm de stad binnen.

In eerste instantie liep de overwelfde rivier onder de centrumlanen, maar tussen 1930 en 1955 werd de Zenne omgeleid via de boulevards van de kleine ring, volgens het tracé van de Poincarélaan en dus het zuidwestelijke gedeelte van de oude stadswallen. Je kunt de rivier ontdekken als je afdalt in het Tolhuis bij de Anderlechtsepoort, waar het Rioolmuseum is gevestigd.

Bij de Ninoofsepoort loopt de overwelfde Zenne langs het kanaal, maar vanaf het Saincteletteplein scheiden de waterwegen. Vanaf daar volgt de Zenne een rechtlijnig parcours parallel met het kanaal, onder het IJzerplein, de Willebroekkaai, de Groendreef, de Jules De Troozsquare en de Werkhuizenkaai, ter vervanging van een open stuk dat tot de jaren vijftig van de vorige eeuw nog zichtbaar was. Ter hoogte van de Vroegmarkt loopt de overwelving weer langs het oude tracé.

De Zenne komt eventjes aan de oppervlakte over 500 m, tussen de Van Praetbrug en de Leeuwoprit. Twee kilometer verderop is de rivier opnieuw zichtbaar, ter hoogte van de voormalige Cokesfabriek van Marly en de Ceresmolens (oude maalderij van Brussel).

Daarna kronkelt de Zenne verder tot de Budabrug, via het zuiveringsstation Noord, waar het gezuiverde water van de Brusselse riolen erbij komt. Over enkele honderden meters loopt de rivier over de grens met het Vlaamse Gewest en steekt vervolgens door naar Vilvoorde.

In totaal loopt de Zenne bijna 9 km lang in een betonnen koker over het Brusselse grondgebied.



▲ Watercollector onder de Emile Jacquemainlaan

BESCHERMING TEGEN OVERSTROMINGEN

De Zenne is een rivier met een uiterst variabel debiet. De betonnen overwelving kan slechts een bepaalde hoeveelheid water verwerken en werkt als een flessenhals. Daarom wordt bij forse stortbuien een groot gedeelte van het water van de Zenne afgeleid naar het nabijgelegen kanaal, voordat het Brussel bereikt.

Die omleiding van het water van de Zenne naar het kanaal stroomopwaarts van Brussel gebeurt door een systeem van dammen, vergaarbekkens en uitwateringssluizen bij Lembeek en Anderlecht. Nadat het Brussel heeft doorgestoken via het kanaal, komt het water weer terecht in de ‘natuurlijke’ bedding van de Zenne.

De rol van het kanaal als opvangbekken van het Brussels Gewest wordt nog versterkt door de aanwezigheid van een zijarm van de Zenne ter hoogte van de sluis van de Aa (Anderlecht). Die zijarm is bedoeld om te vermijden dat het water van de Zenne zeer hoog stijgt voordat het de stad oversteekt door de overwelving.





▲ Zuiveringsstation van Aquiris in Brussel-Noord

WATERCOLLECTOREN

Op het Brusselse tracé komen diverse zijrivieren bij de Zenne en het kanaal, waarvan het merendeel is omgevormd tot afvalwatercollector. Deze collectoren, die rechtstreeks verbonden zijn met de riolen, vangen het afval- en het gootwater op, evenals het regenwater dat over de ondoordringbaar gemaakte oppervlakte stroomt.

In Brussel is er een gemengd rioolnetwerk. Dat wil zeggen dat het afvalwater (hoofdzakelijk van huishoudens) en het regenwater samen aankomen in een van de twee zuiveringsstations. Met andere woorden, dit water komt praktisch niet in de Zenne of in het kanaal terecht, tenzij in het geval van zware regenval, ter voorkoming van overstromingen in de stad.

Door de toenemende verharding van de grond stijgt echter de overbelasting van het rioolnetwerk in het hele gewest. Het water kan niet meer doordringen in de verharde grond, waardoor er steeds meer water afvloeit en het risico op overstromingen stijgt.

WATERZUIVERING

Vandaag zijn alle Brusselse valleien gerioleerd en verbonden met een van de twee zuiveringsstations.

Maar Brussel heeft wel moeten wachten tot het jaar 2000 voordat het eerste zuiveringsstation openging (Brussel-Zuid), gelegen op 4 ha op de grens van de gemeente Vorst en Anderlecht. Dat is ontworpen voor de verwerking van het afvalwater van 360.000 bewoners – in het zuiden van het gewest (Anderlecht, Vorst, Sint-Gillis, Ukkel) en enkele Vlaamse gemeenten (Sint-Genesius-Rode, Linkebeek, Drogenbos en Ruisbroek) – en van het industriële afvalwater. Het gezuiverde water komt bij Anderlecht terecht in de Zenne.

Het afvalwater van het Noordbekken en van de Woluwe wordt sinds maart 2007 gezuiverd door het station van Brussel-Noord, dat een grotere capaciteit heeft (1,4 miljoen bewonersequivalenten).

Het water van het Zennebekken werd al in de negentiende eeuw beschouwd als een vehikel voor ziekten, wat aanleiding gaf tot de overvelving van het gedeelte van de rivier door de stad. Ook lang daarna is het water van een zeer zorgwekkende kwaliteit geweest. De laatste jaren is er duidelijk sprake van vooruitgang, maar toch liggen er nog grote inspanningen in het verschiet.

Ook al wordt bijna al het afvalwater gezuiverd, toch heeft het gemeenschappelijke rioolnetwerk (voor huishoud- en regenwater) een impact op de kwaliteit van het water van de Zenne, omdat die fungeert als een uitlaatklep bij overstromingen. Bovendien is de verdunningscapaciteit van deze vervuilingsspieken van het water van de Zenne redelijk beperkt, omdat dit een kleine rivier is voor een grote agglomeratie. Daardoor heeft de overmatige aanwezigheid van chemische stoffen in de Zenne (pesticiden, koolwaterstof) onvermijdelijk invloed op het waterleven.

De recente verschijning van weekdieren en waterplanten geeft echter aan dat de waterkwaliteit in Brussel verbetert. In 2012 vingen onderzoekers van het Instituut voor Natuur- en Bosonderzoek (INBO) elf vissoorten op diverse plaatsen in de Vlaamse rand. Dit bewijst dat een continue aandacht voor de waterkwaliteit ervoor kan zorgen dat de biodiversiteit weer opleeft. ■

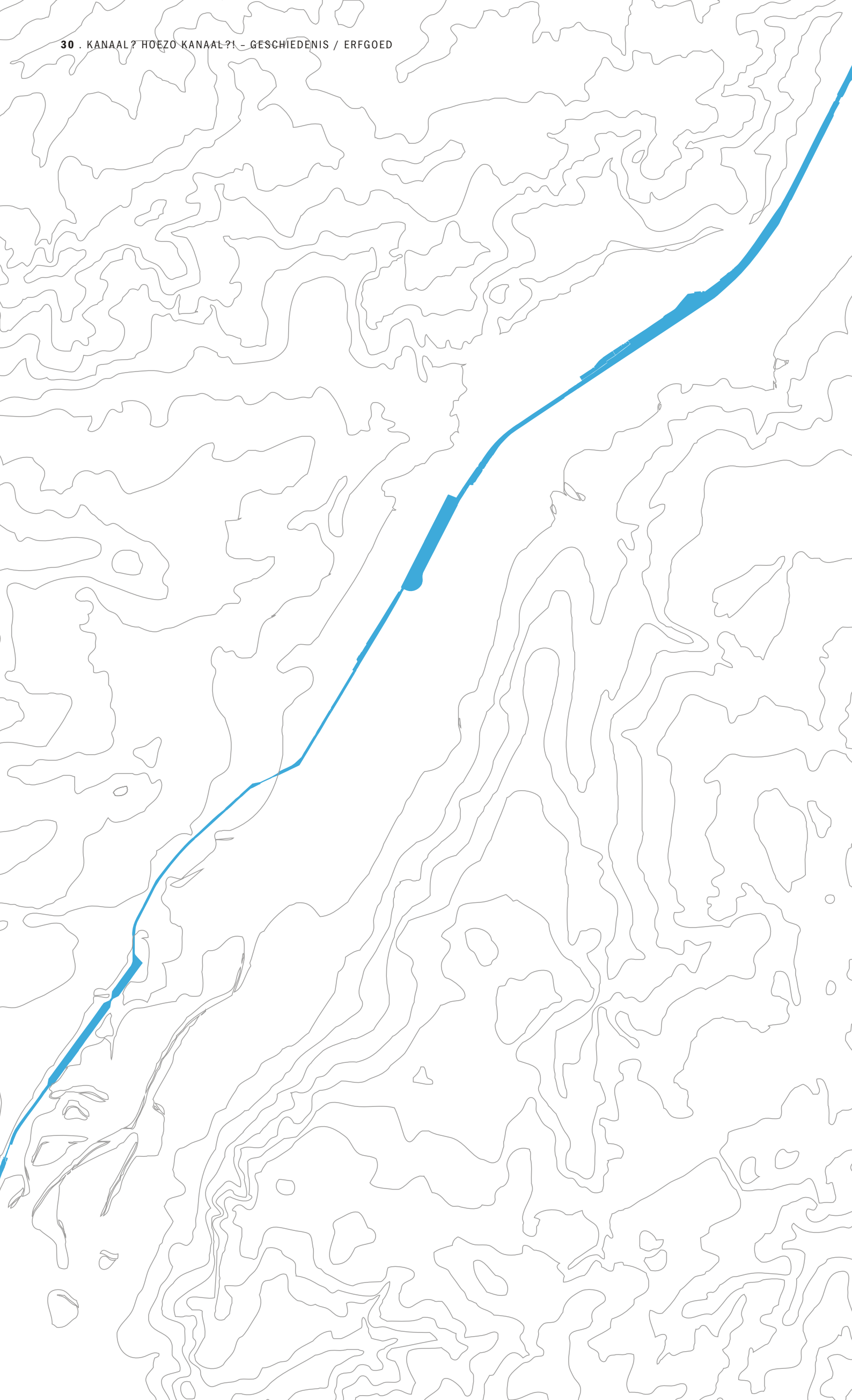


GESCHIEDENIS ERFGOED

Het graven van het Willebroekkanaal in de tweede helft van de zestiende eeuw markeert de groeiende aansluiting van Brussel bij een nieuwe economische en commerciële dynamiek. Drie eeuwen later herstructureren de industrialisering en de komst van de spoorwegen het gebied: de activiteiten worden gereorganiseerd, waardoor uitgestrekte gebieden met economische activiteiten en arbeiderswijken ontstaan.

Deze elementen hebben het Kanaalgebied gemarkeerd met een rijk erfgoed, dat ons de geschiedenis vertelt van de economische, technische en maatschappelijke mutaties die zich in de loop van de tijd voltrokken hebben.

Dit hoofdstuk geeft een historisch overzicht van de ruimtelijke ordening verbonden met het kanaal en zijn functies, evenals het omringende rijke erfgoed.



GESCHIEDENIS / ERFGOED

Het kanaal in het hart van de stedelijke transformaties

Jean Puissant

Specialist sociale geschiedenis, professor-emeritus van de Université Libre de Bruxelles, voorzitter van de raad van bestuur van La Fonderie (Brussels Museum voor Arbeid en Industrie)

Yannik Van Praag

Historicus, opdrachthouder van La Fonderie

Lise Nakhlé

Sinds de plechtige inhuldiging in 1561 loopt het Kanaal van Willebroek als een lange ader door de Zennevallei.

Dankzij het kanaal wordt de scheepvaart naar Antwerpen en de Noordzee sneller en goedkoper, dus gemakkelijker.

De gevolgen van het uitgraven van deze nieuwe waterweg zijn dan ook spectaculair: Brussel ontwikkelt nieuwe infrastructuur en treedt geleidelijk een nieuw economisch en commercieel tijdperk binnen.

Na de aansluiting met het zuiden van het land via het Kanaal van Charleroi en via het spoor in de negentiende eeuw positioneert Brussel zich als het economische hart van het land.

Na de overwelving van de Zenne is het kanaal de enige zichtbare waterweg. Aan de kaden komen bedrijven, logistieke centra en woonruimte voor de arbeidersbevolking en de industriële bourgeoisie.

VEELGEBRUIKTE RIVIER

Sinds het ontstaan van de stad rond de elfde eeuw speelt de waterweg een essentiële rol in de ruimtelijke ontwikkeling. Vanaf de dertiende eeuw positioneert Brussel zich als een belangrijke industriestad. De rivier vormt de belangrijkste bron van primaire energie, waarmee de vele molens op de oevers van de Zenne worden aangedreven. Ze biedt de grondstof voor de textiel- en voedingsindustrie. En ze is de afvoer voor het huishoudelijke en industriële afvalwater, dat een groot volume heeft door de intensieve ambachtelijke activiteiten in de stad. Het veelvuldige gebruik ligt aan de oorsprong van talloze spanningen tussen de verschillende gebruikers en ambachtengilden. Het bezorgt de rivier tevens de naam van 'open riool', want een echt uitgestrekt en modern rioleringsnetwerk kwam er pas in de tweede helft van de negentiende eeuw.

Hydraulische installaties zorgen ervoor dat de hoogwaterstanden verminderen, visvijvers worden aangelegd en land buiten de overstromingsgebieden wordt geïrrigeerd. Vanaf de achttiende eeuw worden daarmee ook de fonteynen verspreid door de stad bevoorrad.

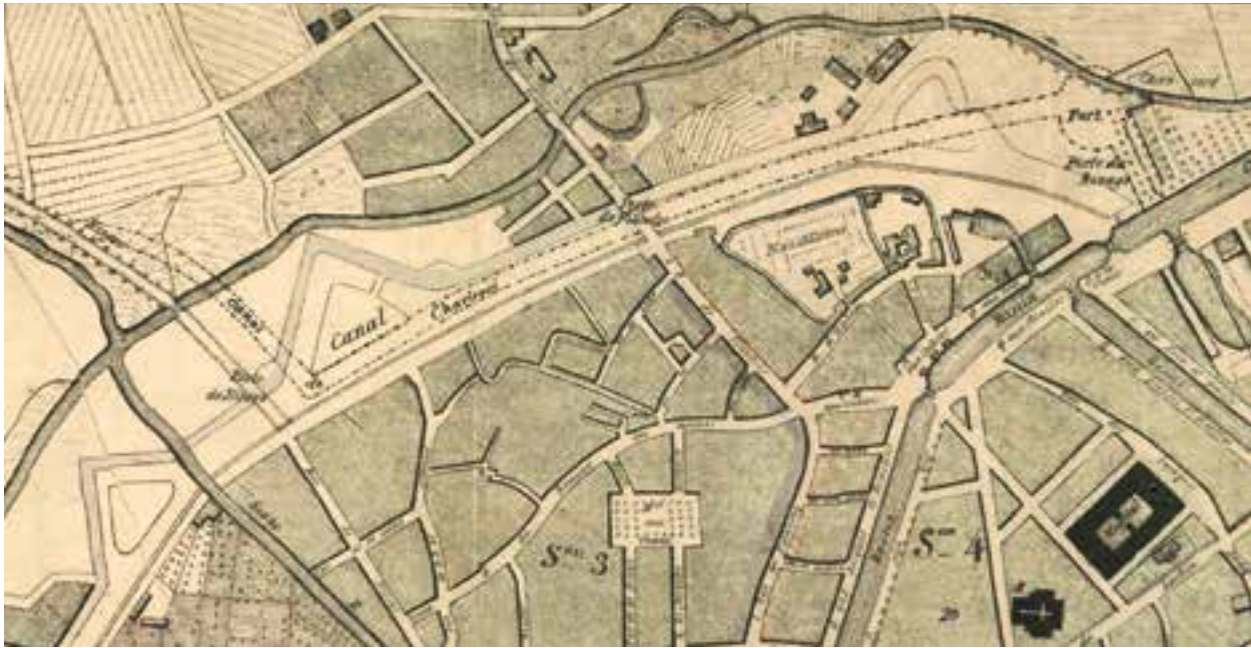
De Zenne is tevens de belangrijkste as die Brussel verbindt met het economisch centrum van Antwerpen en met de Noordzee. De waterweg bevindt zich dus in het hart van een complexe dynamiek, zowel economisch als politiek.

KANAAL VAN WILLEBROEK (1551-1561)

De economische ontwikkeling – waarin achtereenvolgens de laken-, tapijt- en kantindustrie domineert – verleent Brussel de nodige middelen voor de bouw van de achtereenvolgende versterkingswerken en de verovering van de status als hoofdstad. De handel verloopt over het water, vanaf de haven van Brussel, die ter hoogte van het huidige Sint-Katelijneplein ligt. De inrichting van de Zenne en de vele doorgangsrechten tussen de steden Mechelen, Weerde en Vilvoorde verhinderen dat de handel met de buitenwereld kan worden geïntensiveerd. Na lang aandringen verkrijgt de handelsklasse, met steun van de magistraat van de Stad Brussel, in 1477 van Maria van Bourgondië de toelating om een kanaal te graven dat een ander tracé volgt dan de Zenne.

Toch vraagt het nog bijna een eeuw en een nieuwe toelating van keizer Karel voordat de werken aan het Kanaal van Willebroek van start gaan, die tien jaar zullen duren, van 1551 tot 1561. Het kanaal verbindt Brussel in 30 km met Antwerpen, dat wil zeggen één of twee dagen varen, in plaats van 120 km bochten en acht dagen tot 2 maanden varen.

Binnen de stadswallen van Brussel ontstaan al snel pakhuizen, magazijnen, industriële gebouwen, handelshuizen en herbergen langs de pas aangelegde nieuwe kaaien. Het kanaal verstoort echter het evenwicht dat de oude Brusselse industrie aan de Zenne verbond: de afleiding van een deel van het water van de rivier stroomopwaarts van de stad en het gebrek aan onderhoud



▲ Detail van een plattegrond van Brussel uit 1826 waarop het tracé van het toekomstige Kanaal van Charleroi te zien is – ASB, CP, n°56

waarvoor ze de tol betaalt, leiden al snel tot het economische verval van die industrie.

Dankzij de aanleg van het kanaal kan Brussel zijn status als hoofdstad van de Spaanse Nederlanden en zijn economische belang consolideren, maar dit betekent eveneens het begin van de verdwijning van de rivier uit de stad.

KANAAL VAN CHARLEROI (1830-1870)

In de achttiende eeuw ontstaan nieuwe industrieën die tegemoetkomen aan de vraag van de gegoede klasse (porselein, koetswerk, drukwerk...). Sommige bedrijven installeren zich in het centrum (de carrosserie van D'leteren), andere kiezen eerder voor de vallei, Laken, Molenbeek en Anderlecht. De handel ontwikkelt zich verder en de bevoorrading met grondstoffen zoals steenkool wordt een economische prioriteit.

Er bestonden al allerlei projecten om Brussel te verbinden met Henegouwen die nooit werden uitgevoerd, vooral onder Napoleon. In 1827 start het Hollandse bewind, dat zich zorgen maakt over de economische ontwikkeling in de zuidelijke provincies, met de aanleg van een kanaal tussen Brussel en Charleroi.

De ingebruikname van het Kanaal van Charleroi, dat wordt ingehuldigd in 1832, zal een grote impact hebben op de economische ontwikkeling van de jonge staat België. Het Kanaal van Willebroek wordt uitgegraven tot een diepte van 3,2 m om grotere schepen toe te laten op de waterweg. Ter hoogte van het IJzerplein worden de twee kanalen met elkaar verbonden, zonder dat deze modernisering leidt tot de opheffing van de binnendokken van het Kanaal van Willebroek. De industrie ontwikkelt zich in een spectaculair tempo en dit gaat gepaard met een ongeziene demografische en stedelijke ontwikkeling, waardoor Brussel het grootste centrum van industriële werkgelegenheid van het land wordt.

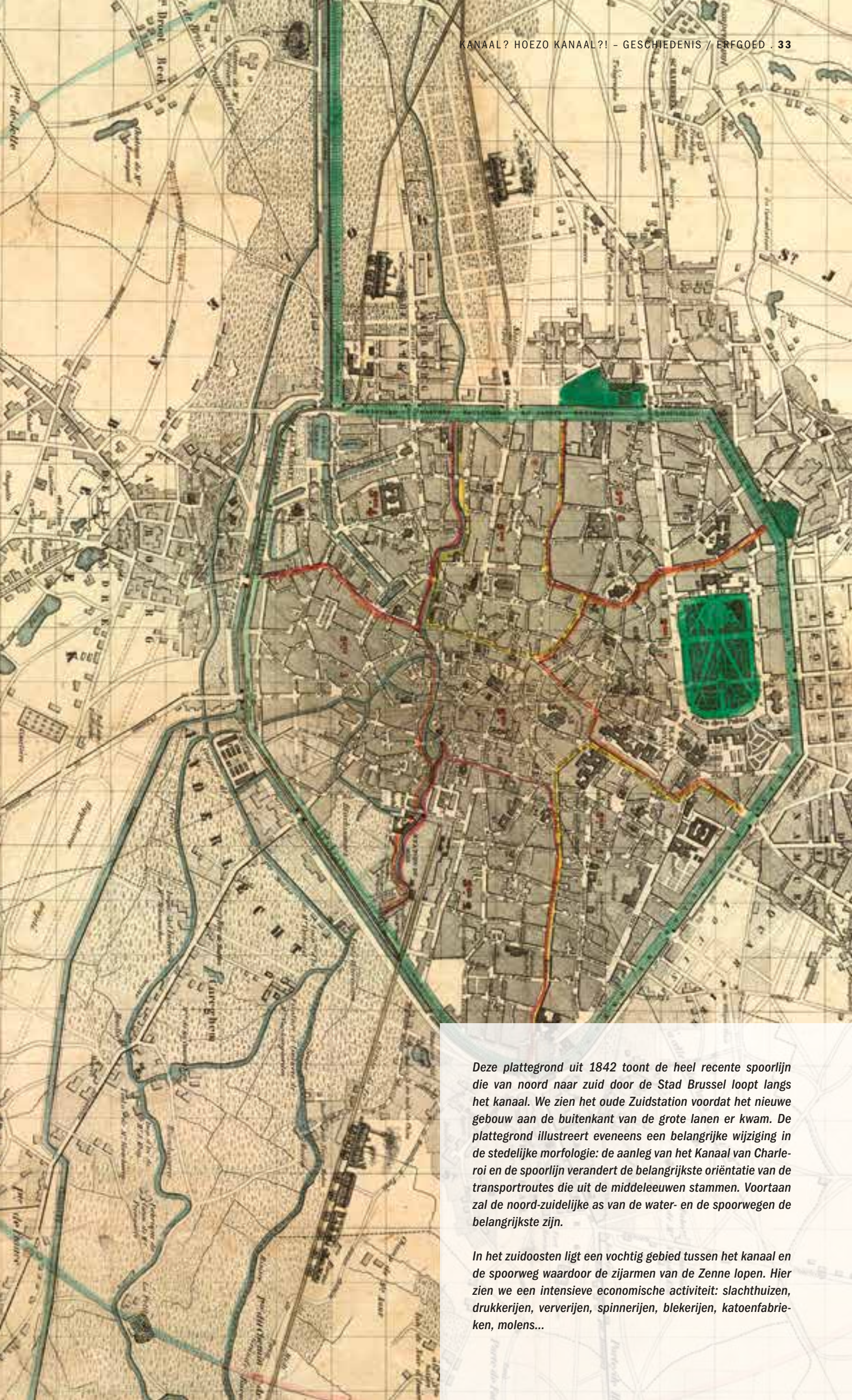
KANALEN EN SPOREN

Via het Kanaal van Charleroi kan de steenkool uit Henegouwen, het 'brood van de industrie', in massale hoeveelheden worden ingevoerd. Dat bevordert de mechanisering van de traditionele industriële activiteiten en vooral de ontwikkeling van de metaalindustrie (metaalgieterij, mechanische en metalen constructies), die tot dan toe weinig aanwezig was in Brussel. Deze transformaties vinden plaats in een specifieke context: de stad is de enige hoofdstad geworden waar de belangrijkste publieke en private instanties zijn gevestigd van een land in volle groei, met de opkomst van een industriële bourgeoisie waarvoor overvloedige en goedkope arbeidskrachten, snelle transportmiddelen en betaalbare grondstoffen essentieel zijn.



Archief van de Stad Brussel, z.d., fototheek, C-2728

De ontwikkeling van de metaalindustrie versnelt de aanleg van het spoor netwerk. Dat wordt vanaf 1835 gevormd in het noorden en het zuiden van de agglomeratie en vormt een nieuwe belangrijke factor voor de vestiging van fabrieken en pakhuizen. Het spoor creëert echter ook nieuwe breuklijnen in de stad. De westelijke spoorlijn, die wordt aangelegd rond 1870, bepaalt de westgrens van het huidige Kanaalgebied.



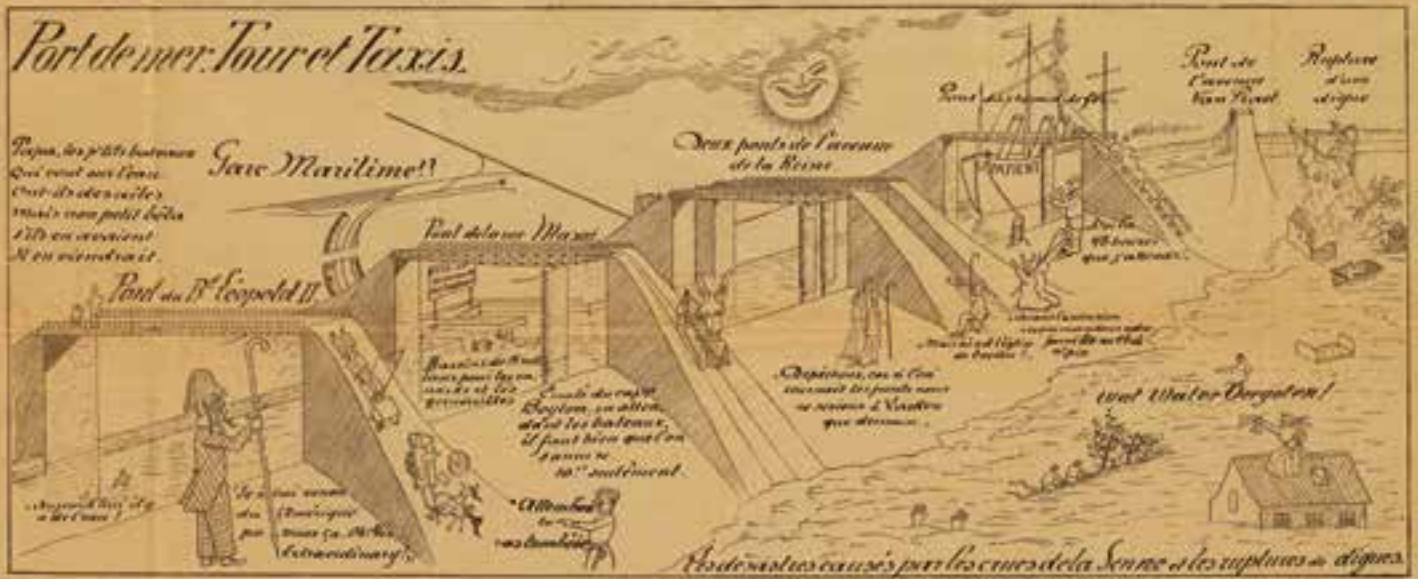
Deze plattegrond uit 1842 toont de heel recente spoorlijn die van noord naar zuid door de Stad Brussel loopt langs het kanaal. We zien het oude Zuidstation voordat het nieuwe gebouw aan de buitenkant van de grote lanen er kwam. De plattegrond illustreert eveneens een belangrijke wijziging in de stedelijke morfologie: de aanleg van het Kanaal van Charlevoix en de spoorlijn verandert de belangrijkste oriëntatie van de transportroutes die uit de middeleeuwen stammen. Voortaan zal de noord-zuidelijke as van de water- en de spoorwegen de belangrijkste zijn.

In het zuidoosten ligt een vochtig gebied tussen het kanaal en de spoorweg waardoor de zijarmen van de Zenne lopen. Hier zien we een intensieve economische activiteit: slachthuizen, drukkerijen, ververijen, spinnerijen, blekerijen, katoenfabrieken, molens...

LE GRAND PANORAMA DE LA BÊTISE HUMAINE ET DE LA NAIVETÉ ADMINISTRATIVE

BRUXELLES PORT-DE-MER (Ridiculi, deux vues)

Vue perspective dédiée au ci-devant Bureau technique provincial des Installations maritimes.
Premier au concours de l'art appliqué au canal - Les résultats de 15 années d'études stériles, appréciées par les contribuables.



▲ Groot overzicht van de menselijke domheid en de administratieve naïviteit: Brussel zeehaven, 1900 – ASB, fototheek, M-2900
Het plan om van Brussel een zeehaven te maken krijgt veel kritiek. Allereerst op technisch vlak, met de hoogte van de bruggen, dijken en het risico op overstroming door de nieuwe infrastructuur. Ook de kosten van de vele studies worden beschouwd als een verfoeilijke verspilling van de openbare middelen, evenals het gebrek aan samenhang van de werken, die worden opgezet zonder visie op het geheel of op de toekomst.

BRUSSEL, ZEEHAVEN

Rond 1880 is het spoornet al verzadigd en opnieuw dient zich de noodzaak aan om het watertransport te moderniseren. Geleidelijk ontstaat het idee om van Brussel een zeehaven te maken. De komst van zeeschepen vereist de aanleg van een nieuwe grotere en diepere haven met een moderne infrastructuur. De keuze voor de plaats valt op de vlakke van Thurn und Tassis, die in 1897 door de Stad Brussel wordt ingelijfd.

De uitvoering van dit project zal vanaf het begin van de twintigste eeuw een grote stedenbouwkundige metamorfose veroorzaken. Het project krijgt veel kritiek, onder andere over de enorme omvang van de werken en de technische moeilijkheden daarvan.

Na jarenlange technische studies wordt de zeehaven van Brussel uiteindelijk in 1922 ingehuldigd. Hij bestaat uit drie grote dokken – Gobert, Beco en Vergote – en wordt voorafgegaan door een voorhaven, die in 1939 wordt ingehuldigd op de Monplaisirvlakte in Schaarbeek.

Om het gebruik te vergemakkelijken en om een rechte verbinding te maken met het Kanaal van Charleroi wordt de bedding van het Kanaal van Willebroek 60 m naar het westen verplaatst. Voortaan ontmoeten de twee kanalen elkaar onder de brug die het Sainteletteplein en de Saintelettesquare met elkaar verbindt. Nu biedt Brussel een directe verbinding tussen Antwerpen en de streek van Henegouwen in het zuiden van het land.



▲ De verbinding van het Kanaal van Willebroek en het Kanaal van Charleroi ter hoogte van het Sainteletteplein creëert een rechtstreekse verbinding tussen Antwerpen en de streek van Henegouwen in het zuiden van het land, 1933 – ASB, fototheek, F-3732

Op het terrein van Thurn und Tassis komt een immens, ultramodern industrieel complex, een ingenieuze combinatie van een goederenstation dat direct verbonden is met het kanaal en een douanegebied. Vandaag is de haven nog steeds een belangrijk economisch en industrieel centrum, maar de twee wereldoorlogen en de toegenomen concurrentie door het wegvervoer hebben veel schade toegebracht.

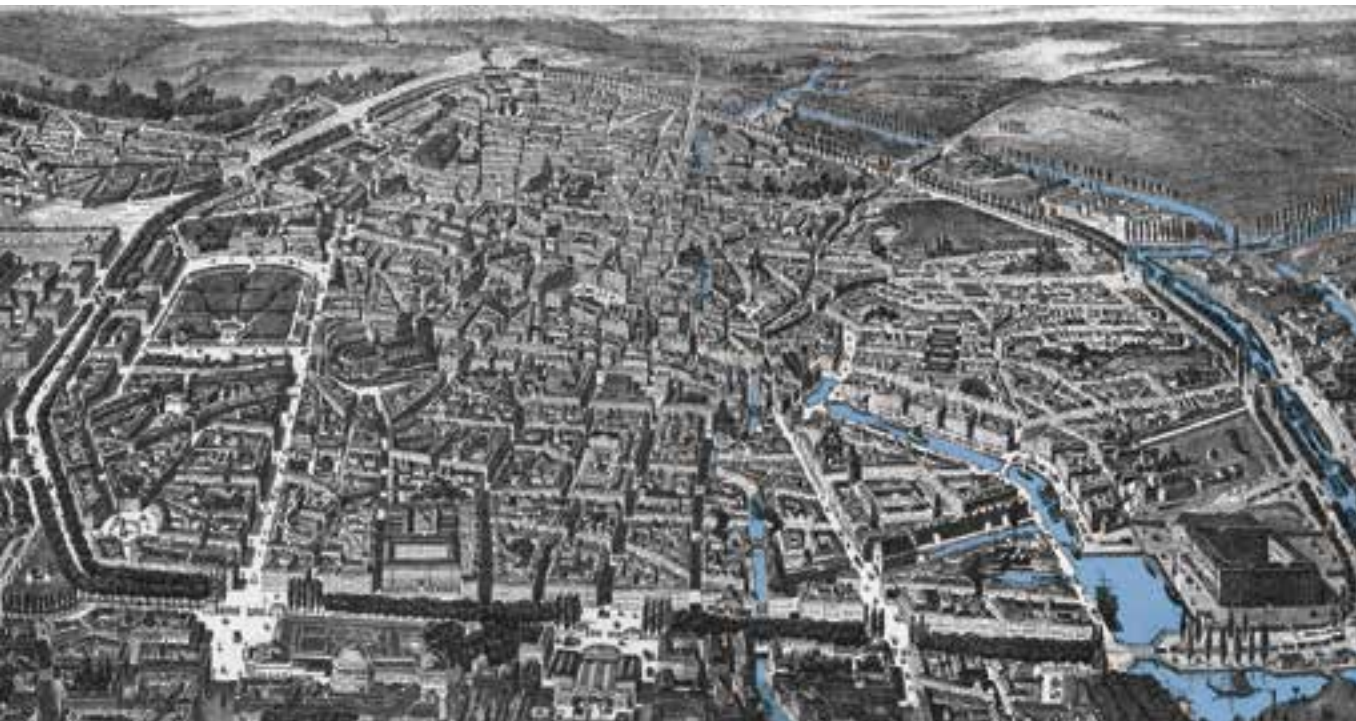


▲ Bouwwerkzaamheden aan de Haven van Brussel en de twee eerste secties van het zeekanaal door de Naamloze Vennootschap Zeekanaal en Haveninrichtingen van Brussel, 1904 – ASB, fototheek, J-735



▲ Handelsdok door Jacques Carabain, 1894-1897

Aan de vooravond van de grote moderniseringswerken van de Stad Brussel geeft burgemeester Charles Buls de schilder Jacques Carabain de opdracht om een grote reeks aquarellen van Brussel en zijn wijken te maken. Dit is de laatste van die omvang voordat de fotografie de schilderkunst vervangt. Het Handelsdok, een van de vele dokken die zijn verbonden met het oude tracé van het Kanaal van Willebroek, zal worden opgevuld en de ruimte wordt verstedelijkt. Hier komt een deel van de Ieperlaan en de Diksmuidelaan – Museum van de Stad Brussel, Koningshuis, L1895-28



▲ Overzichtsbeeld van Brussel, rond 1850 – Hymans H. et P., *Bruxelles à travers les âges*, vol.3, Brussel, 1884

LANEN EN FABRIEKEN

De snelle verdichting van het spoornetwerk, de nieuwe haveninstallaties buiten de Vijfhoek en de constructies op het terrein van Thurn und Tassis, met het station en de pakhuizen, zullen de belangrijkste oriëntatie van de transportassen van de stad grondig veranderen. Oorspronkelijk liepen die van west naar oost, op de as die Brugge verbindt met Keulen, de belangrijkste economische centra in de middeleeuwen, maar voortaan domineert de noord-zuidas.

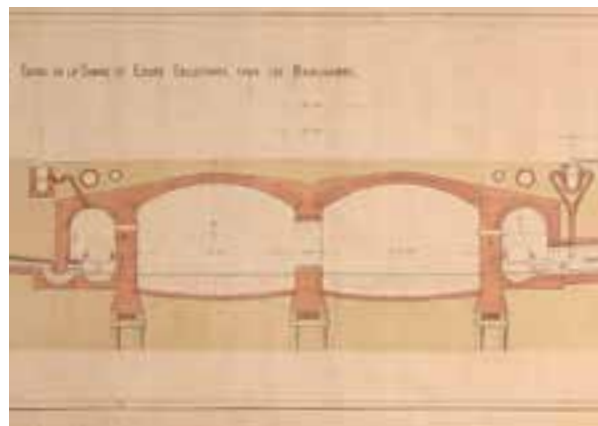
Er ontwikkelen zich nieuwe economische sectoren en netwerken, onder invloed van deze nieuwe inrichtingen. In het noorden kennen de chemie, de petrochemie en de bouwmaterialen een belangrijke groei (zoals gas-, cokes- en cementfabrieken). De nieuwe slachthuizen van Anderlecht (1890) versterken de sectoren die te maken hebben met vlees (slagerijen, koelapparatuur), met leer (leerhandel, zeemleerhandel) en met dierlijke subproducten (stearine-, olie- en vetfabrieken).



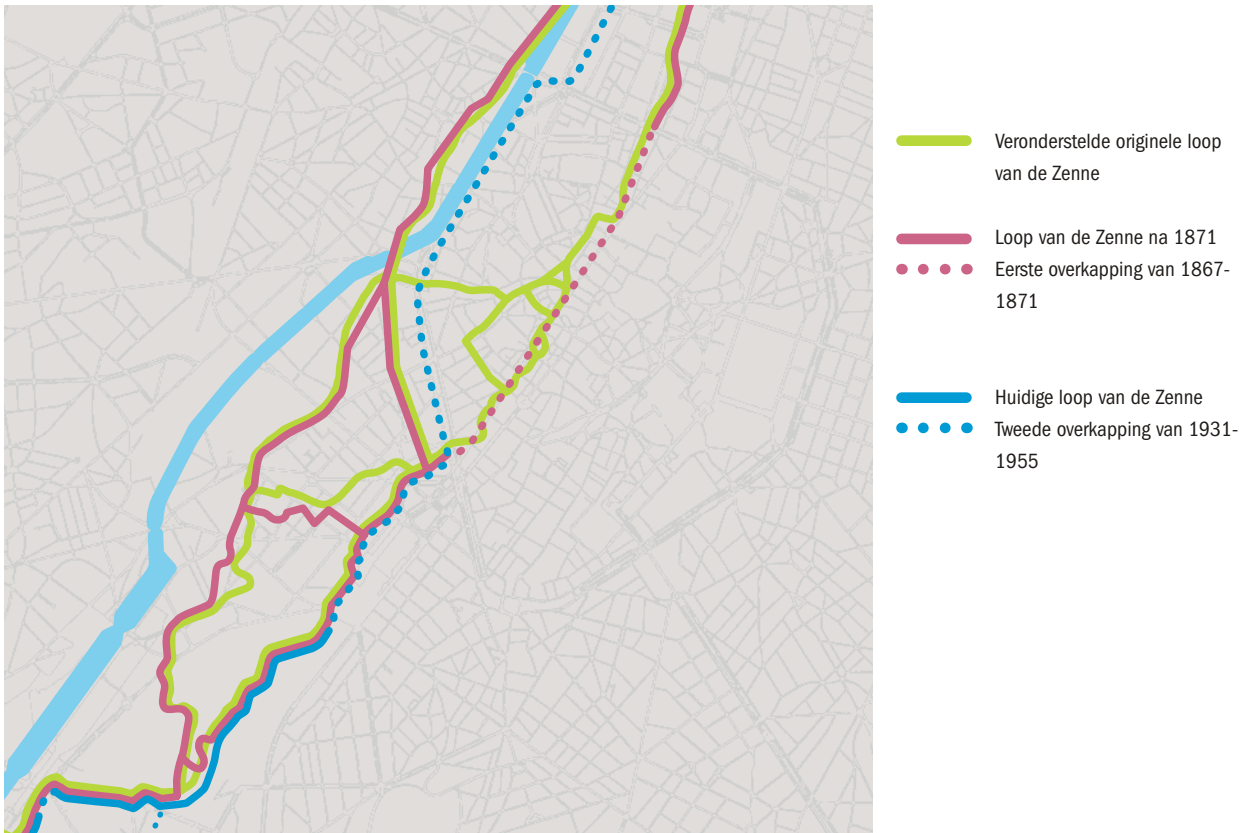
▲ De twee centrale openingen zijn bedoeld voor de doorstroming van de Zenne. Aan de rechterzijde zien we, gescheiden door een muur, de riolencollector, die gelijktijdig wordt aangelegd – ASB, s.d., fototheek, F48

OVERWELVING VAN DE ZENNE

Aan het einde van de negentiende eeuw werd de as van de Zenne definitief vervangen door de as van de kanalen en de spoorwegen. De rivier had alles wat haar restte aan nut voor de defensie, de voeding en de energie van de stad verloren. De meeste watermolens staakten hun activiteiten, het merendeel van de visvijvers verdween samen met de opvulling van de oude sloten en de functie van de Zenne werd gereduceerd tot de afvoer van het huishoudelijk en industrieel afvalwater, dat maar in hoeveelheid bleef toenemen. De continue overstromingen van de rivier in het benedengedeelte van de stad werden steeds meer onacceptabel voor de autoriteiten, die erg begaan waren met de 'volkshygiëne'. De rivier werd beschouwd als een overdrager van ziekten; de centrale wijken die werden ondergedompeld door de Zenne zijn overbevolkt, vervallen en onhygiënisch, de hoofdstad van het jonge België onwaardig.



▲ Dwarsdoorsnede van de overwelling in baksteen door de architect Léon Suys. De centrale openingen worden geflankeerd door twee collectoren voor het afvalwater met een overloop om de vervuiling van de rivier tegen te gaan – ASB, s.d., pp, 2536



▲ Kaart van de originele loop en de opeenvolgende overkappingen van de Zenne

Op advies van burgemeester Jules Anspach beslist de gemeenteraad van de Stad Brussel in 1865 om de Zenne onder de grond te stoppen en op de bovengrond van de stad een rechte, monumentale laan aan te leggen, onderbroken door bijzondere pleinen, naar het model van de Hausmanniaanse boulevards in Parijs. De nieuwe moderne wijken moeten bijdragen tot het aantrekken van een meer gegoede, burgerlijke bevolking, die de economische activiteit kan garanderen. De nieuwe boulevards vormen een snelle en symbolische verbinding tussen het Zuid- en het Noordstation.

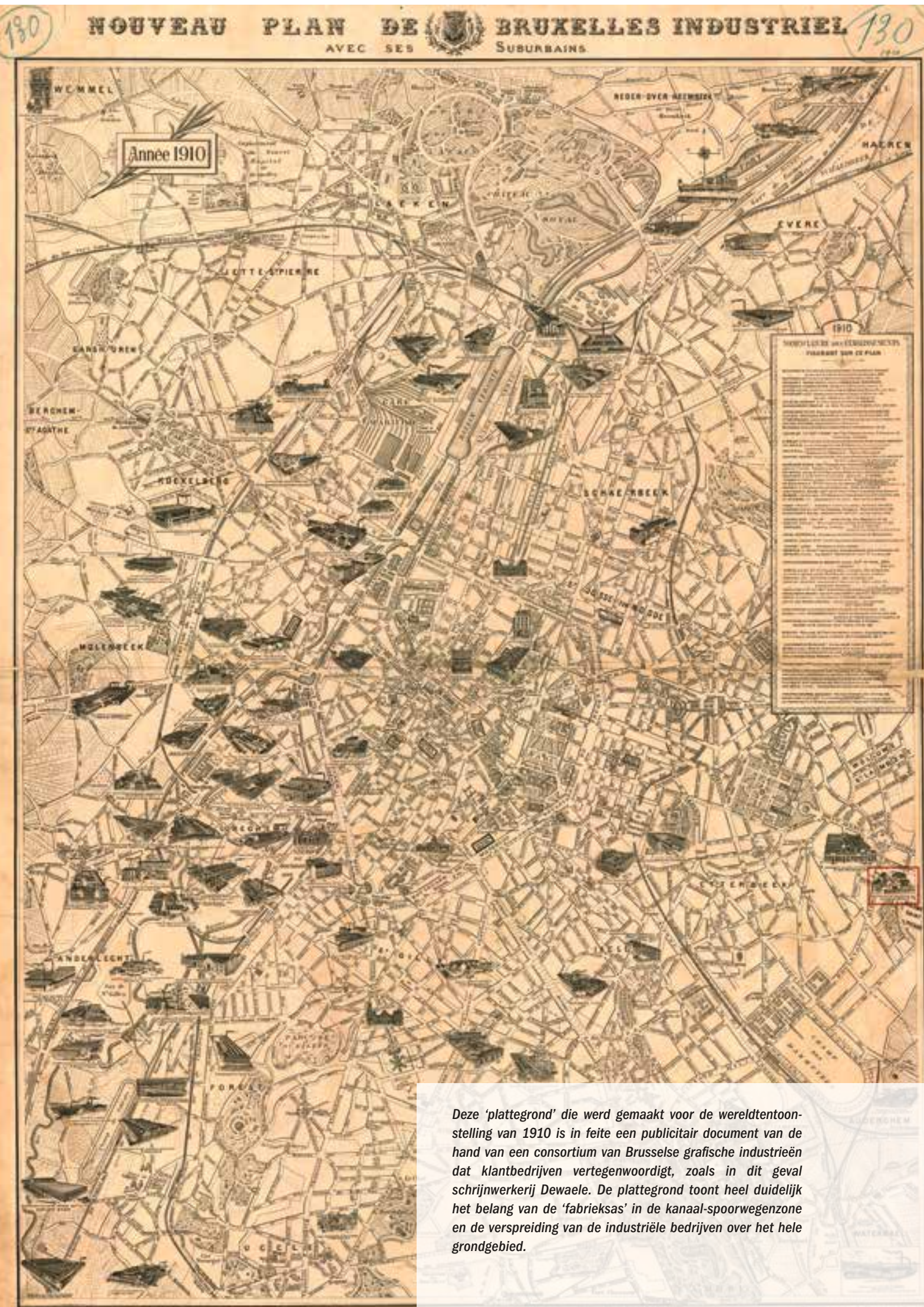
De overwelving van de Zenne start in 1867. Een groot gedeelte van het oude centrum wordt open gegraven, terwijl de rivier tijdelijk wordt omgeleid. Er wordt een dubbele boog in baksteen over bijna twee kilometer aangelegd, waarnaast twee nieuwe en gescheiden rioolcollectoren komen. Eind 1871 loopt het water van de Zenne daarin, na de opening van de schuiven van de nieuwe grote sluis bij het Zuidstation. In de Vijfhoek gaat de aanleg van de centrale lanen gepaard met de sanering van een strook van een vijftigtal meter breed. Deze sanering leidt tot de verdwijning of vervanging van het oude industriële weefsel en dringt de gebieden met economische activiteiten meer naar het westen ten opzichte van de oorspronkelijke situatie.

Een tweede overwelving vindt plaats tussen 1931 en 1955 – de werken worden onderbroken door de Tweede Wereldoorlog – om de overstromingen stroomopwaarts (Anderlecht) en stroomafwaarts (Laken) van het centrum uit te roeien. De snelle verstedelijking heeft de grenzen van de stad intussen opgeschoven naar de oude randgemeenten.



▲ Brussel voor de overwelving van de Zenne – De Zenne in de buurt van de Plattestein – ASB, fototheek, F-917

▼ Plattegrond van de industrie in Brussel en de randgemeenten. Ets en ontwerp van Auguste Verwest, 1910.



Deze 'plattegrond' die werd gemaakt voor de wereldtentoonstelling van 1910 is in feite een publicitair document van de hand van een consortium van Brusselse grafische industrieën dat klantbedrijven vertegenwoordigt, zoals in dit geval schrijverkerij Dewaele. De plattegrond toont heel duidelijk het belang van de 'fabrieksas' in de kanaal-spoorwegaanleg en de verspreiding van de industriële bedrijven over het hele grondgebied.



▲ De fabriekshal van de voormalige bronsmaatschappij in Molenbeek in 1998 voor de transformatie in een museum.

DE 'FABRIEKAS' VAN DE ORIGINELE VALLEI

De hydraulische werken – met name de overvelving van de rivier en de aanleg van een rioleringsnetwerk – bevorderen de verstedelijking en industrialisatie van het zuidwestelijke gedeelte van de Vijfhoek en meer in het algemeen van de vallei aan weerszijden van de stad. De industriële bedrijven zijn verdeeld over het hele gebied, zoals eind twintigste eeuw nog steeds zichtbaar is, maar de grootste daarvan, met de meeste werknemers en een grotere dichtheid, concentreren zich in de 'fabrieksas', dat wil zeggen de originele vallei, langs de dokken die buiten het centrum liggen.

De Brusselse industrie wordt tot die tijd gekenmerkt door de ontwikkeling van kleine en middelgrote, vaak familiale ondernemingen. Die worden meestal geïntegreerd in het stedelijke weefsel dat geleidelijk ontstaat aan de binnenkant van stratenblokken en waarvan de straten worden begrensd door gebouwen met een dubbele functie: een detailhandel op het gelijkvloers (café, bakker, kruidenier) en woningen op de verdiepingen. Op die manier worden diverse economische activiteiten, woningen en publieke voorzieningen (stations, scholen...) onlosmakelijk vermengd.

Ondanks de schade door de Tweede Wereldoorlog zet de haven haar ontwikkeling naar het noorden voort. Ze neemt steeds meer terreinen in beslag voor de opslag van materialen en goederen en voor de installatie van verwerkende industrieën. Maar de toenemende goederenstroom en de groeiende concurrentie van het wegtransport maken het in de tweede helft van de twintigste eeuw noodzakelijk om de infrastructuur opnieuw te moderniseren.

Parrallel aan de herinrichtingen in de benedenloop, om de verbinding naar de zee te vergemakkelijken (sluizen van Zemst en Hingene), worden de kaaien op de linkeroever van de voorhaven heringericht, het TIR centrum wordt opgericht, het kanaal wordt verbreed tussen de voorhaven en Vilvoorde, en de bruggen voor het wegverkeer worden vernieuwd om de circulatie van boten met een grotere tonnage mogelijk te maken. Deze aanzienlijke investeringen spreiden zich over ongeveer 40 jaar, en lijden sterk onder de economische crisissen die Europa zullen treffen.

DE-INDUSTRIALISATIE

Tijdens het laatste kwart van de twintigste eeuw is de stad het slachtoffer van een dubbele crisis.

Ten eerste is er de klassieke stedelijke crisis van de Noord-Amerikaanse en Europese steden, die de middenklasse het centrum zien uitvluchten naar de rand van de stad. Deze bewoners worden geleidelijk vervangen door andere: mensen die werk vinden in de grote infrastructuurwerken (Expo 58, metro), in de industriezones buiten de stad van Clabecq (in het zuiden) tot Kapelle-op-den-Bos (in het noorden), het verlengde van de industriezone van Brussel sinds het einde van de negentiende eeuw of mensen die hun werk hebben verloren na de sluiting van de steenkoolmijnen of door de teloorgang van de traditionele industrie.

Ten tweede treft de crisis van de de-industrialisatie Brussel hard, omdat dit sinds het einde van de jaren zestig de belangrijkste industriële regio van het land was in termen van arbeidersbanen. In veertig jaar tijd werden de 160.000 industriële banen gereduceerd tot minder dan 30.000 vandaag, waarvan hooguit de helft bestemd is voor arbeiders. In de havenzone hebben de logistieke activiteiten de bovenhand gekregen op de productieactiviteiten.

Tot slot is er de crisis die werd veroorzaakt door institutionele vraagstukken, waardoor er sprake was van desinteresse voor de hoofdstad bij de twee grote gewesten, tot de oprichting van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in 1989.

Aan het einde van de twintigste eeuw is het industriële weefsel in de fabrieksas van Brussel verzwakt. Er ontstaan steeds meer braakliggende terreinen en de werkloosheid neemt toe onder de laagopgeleide bevolking, die hier goedkope woningen vindt. Deze vele crisissen, die worden vertaald in alarmerende cijfers op sociaaleconomisch gebied en gezondheidsvlak, liggen aan de oorsprong van complexe situaties vol contrasten. De stadsvernieuwing in deze wijken kan worden aangepakt door de oprichting van het gewest. ■

GESCHIEDENIS / ERFGOED

Een heterogeen erfgoed

Stéphane Demeter

Historicus, directie Monumenten en Landschappen

Het erfgoed van het Kanaalgebied wordt gekenmerkt door bouwwerken die specifiek verbonden zijn met de waterweg en de activiteiten die deze genereerde. Het industriële erfgoed is zeker het meest zichtbaar in het Kanaalgebied, maar deze zone onderscheidt zich ook door haar burgerlijke, religieuze en militaire bouwwerken. Het gebied werd door de uitbreiding van het historische centrum steeds meer verstedelijkt en is het decor van een architecturale vernieuwingsbeweging, waarvan de opeenvolging van tijdperken en stijlen getuigt: Italiaans-Vlaamse barok, neoclassicisme, art nouveau, art deco, eclecticisme, modernisme... Sommige van deze erfgoedelementen worden beschermd als opmerkelijke monumenten, landschappen of gehelen.

Het erfgoed van het Kanaalgebied is verbonden met de geschiedenis van de stad en het platteland eromheen, die soms teruggaat tot ver voor het bestaan van het kanaal: de moerasgebieden van Haren en Evere, de oude parochiekerken, de eerste stadswal, de oude stadskloosters, de abdij van Vorst, het huis van Erasmus, de hoeves Den Bels en Elishout, traditionele huizen...

Voor het industriële tijdperk was het landschap in de Zennevallei, aan de poorten van de oude stad, lange tijd het chique buitenstedelijke platteland van de hoofdstad van de vroegere Nederlanden, waar veel aristocratische of burgerlijke verblijven waren opgetrokken met zicht op de Zennevallei. De vervuiling en de grondspeculatie door de industrialisatie in de negentiende eeuw deden deze natuurlijke, recreatieve functie van het Kanaalgebied verdwijnen, met uitzondering van het koninklijk domein, een grote groene oppervlakte van ruim 70 hectare, die zich uitstrekt naar het kanaal. De economische functie van dit gebied, die van relatief korte duur was in het perspectief van de geschiedenis van een stad, mag ons niet doen voorbijgaan aan deze residentiële en recreatieve functie.

Andere elementen getuigen van de ontwikkeling van de havenactiviteiten van Brussel vanaf de middeleeuwen: een oude zijarm van de Zenne, veel traditionele gebouwen en pakhuizen in de wijk van de dokken, de Mestboerderij, de grote sluis... Ook de economische activiteiten van de negentiende en twintigste eeuw die zich ontwikkelden dankzij de waterweg en de verbinding daarvan met het spoornetwerk zijn goed vertegenwoordigd: de familistère Godin, de slachthuizen van Anderlecht, de brouwerijen Atlas, Van Doren en Wielemans-Ceuppens, het station van Schaarbeek, de bruggen van de Gerijstraat en de Jubelfeestlaan, het overwegwachtershuis van de Groene Dreef, de Halles America en de Halles Producteurs, de etablissementen Absalon, Ajja, Blum, Byrrh, Charlet, Haseldonck, Kaufmann, de Compagnie des Bronzes, Moulart...

Maar het erfgoed van dit gebied is niet beperkt tot de monumenten en landschappen die beschermd worden. Er zijn nog tientallen andere erfgoedobjecten waarvan momenteel de inventaris wordt opgemaakt door de directie van Monumenten en Landschappen.

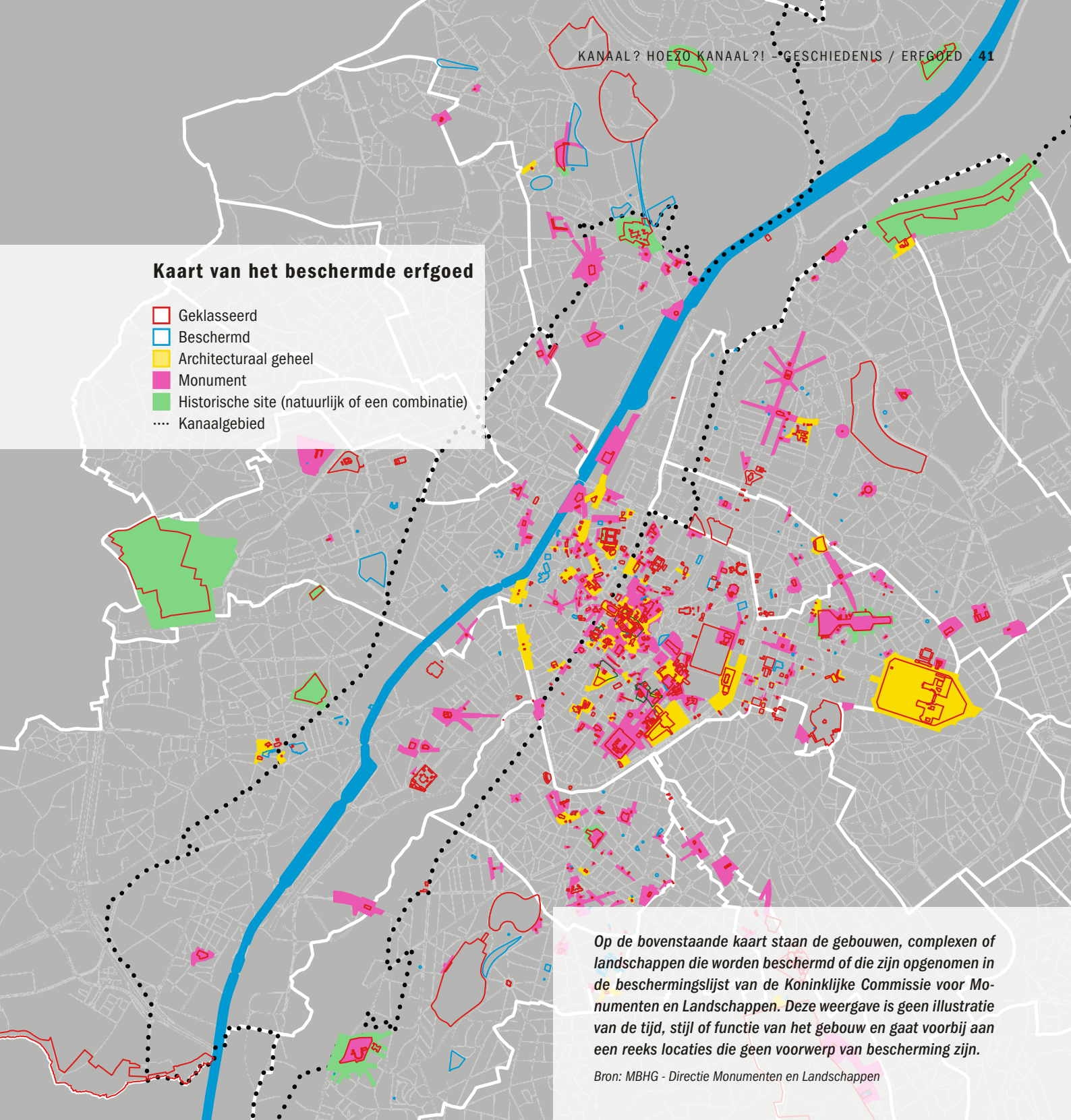
Het landschap en de perspectieven van de omgeving van het kanaal vormen op zichzelf een uitzonderlijk immaterieel erfgoed. Naast de industrialisatie heeft de verstedelijking van het gebied stedelijke composities gecreëerd die een ruime plaats toebedelen aan de markt- en gemeenteparken als getuigen van het lokale sociale, economische en politieke leven.

Ook het kanaal zelf heeft een onbetwistbare patrimoniale waarde, die nog wordt versterkt door de krachtige schoonheid van de kunstwerken zoals de sluisen en de bruggen. Het hoge industriële silhouet van de Budabrug, de draagbruggen van Molenbeek en Brussel, evenals de grandioze pakhuizen van Thurn und Tassis zijn een perfect herkenbaar ijkpunt in het landschap, dat Brussel deelt met andere steden die een rijk industrieel verleden hebben.

De grote waarde van het erfgoed uit het industriële tijdperk biedt de mogelijkheid om de gebouwen en terreinen een nieuwe bestemming te geven, waardoor de omgeving van het Kanaalgebied een echte aantrekkingskracht krijgt in de toekomst, gecombineerd met nieuwe architecturale ontwerpen die het erfgoed van morgen zullen vormen. ■

Kaart van het beschermd erfgoed

- Geklasseerd
- Beschermd
- Architecturaal geheel
- Monument
- Historische site (natuurlijk of een combinatie)
- ⋯ Kanaalgebied



Op de bovenstaande kaart staan de gebouwen, complexen of landschappen die worden beschermd of die zijn opgenomen in de beschermingslijst van de Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen. Deze weergave is geen illustratie van de tijd, stijl of functie van het gebouw en gaat voorbij aan een reeks locaties die geen voorwerp van bescherming zijn.

Bron: MBHG - Directie Monumenten en Landschappen



▲ Groot Hospitaal Pacheco



▲ Sint-Jan-de-Doperkerk in het Groot Begijnhof



▲ Vismarkt met Sint-Katelijnekerk



▲ Saillant de l'Yser



▲ Klein Kasteeltje

Het erfgoed van het Kanaalgebied beperkt zich niet tot industriële functies, maar is ook te vinden in een reeks burgerlijke, religieuze en militaire monumenten. Een voorbeeld daarvan is de Begijnhofwijk, met de kerk in Italiaans-Vlaamse barokstijl (tweede helft van de 17e eeuw) en het Groot Hospitaal in neoklassieke stijl; de Vismarkt met de vijvers en de monumentale

fontein ter ere van Jules Anspach (1897); de grote woonblokken in artdecostijl, zoals de Saillant de l'Yser (1925-1931) op de hoek van de Diksmuidelaan of het Klein Kasteeltje, de oude legerkazerne in neotudorstijl (1848 en 1852).

Bijzonder industrieel erfgoed



Het pakhuis van Thurn und Tassis



De derde bakkerij van het Volkshuis



Elektriciteitscentrale - MIVB



Meelfabriek Moulart



Wolfabriek D'Aoust



Budabrug



Monument voor de arbeid



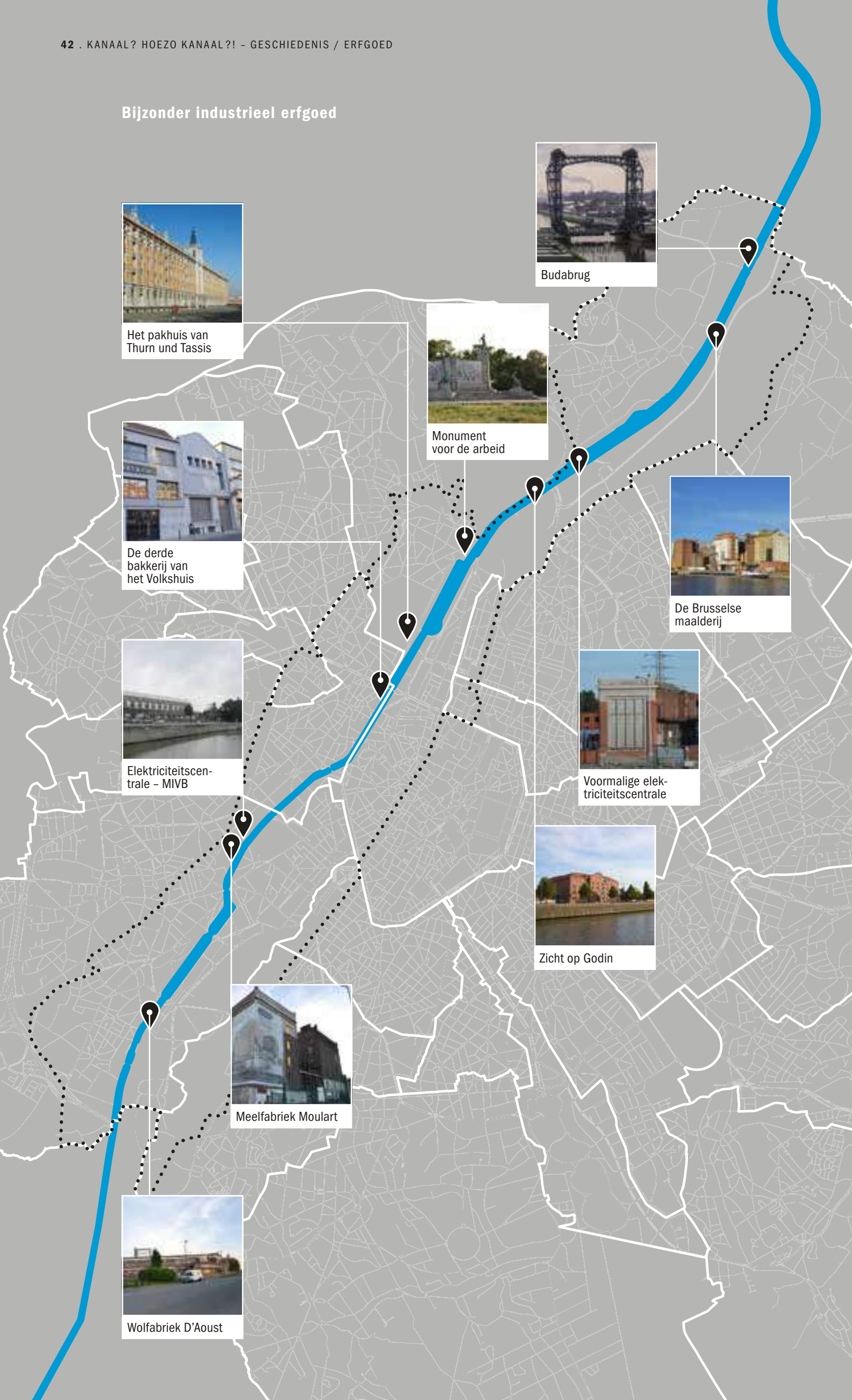
Voormalige elektriciteitscentrale



Zicht op Godin



De Brusselse maalderij



GESCHIEDENIS / ERFGOED

Fabrieken aan het kanaal: opmerkelijke elementen van een rijk industrieel verleden

Guido Vanderhulst

Voorzitter van Brusselfabriek, oprichter van de Fonderie

Tot de jaren zestig biedt Brussel een zeer hoge werkgelegenheid voor arbeiders. Deze werknemers worden vooral tewerkgesteld in de volgende sectoren: brouwerijen, maalderijen, textiel, uitgeverijen, machinale fabricage en schrijnwerkerijen.

Er is geen industrie zonder vervoer – over water, spoor of weg – of zonder woningen voor de arbeiders; er is geen industrie zonder locaties waar het sociale, culturele en politieke leven plaatsvindt. Ook al is een deel daarvan verdwenen of ontdaan van zijn fysionomie van destijds, toch zijn er nog veel over op het grondgebied van het Gewest en langs het kanaal. Sommige locaties vormen een emblematische getuige van de werkelijkheid van weleer. Dit artikel bespreekt enkele daarvan – sommige bekend, andere vergeten.

Als je vanuit Neder-Over-Heembeek het kanaal oversteekt, dan vormt de **Budabrug** een toegangspoort tot de stad. Deze stalen brug werd gebouwd in 1934, verwoest in de oorlog en heropgebouwd in 1955. Deze verbinding tussen de twee oevers, ook voor treinen (de cokes werden per spoor van de Cokesfabriek van Marly naar de centrale in Vilvoorde vervoerd), moet de industriële ontwikkeling op de linkeroever ondersteunen.

De brug is 43 m hoog en werkt met een systeem van twee assen – een aan de voet en een aan de top – waardoor de onmisbare flexibiliteit voor de werking van de brug is gegarandeerd. Het brugdek kan op twee hoogten worden gehesen: de hoogte van 5 m is voldoende om aken te laten passeren en tegelijk de werknemers niet te laten wachten, terwijl de hoogte van 33 m bestemd is voor zeilboten.

De **Brusselse maalderij Ceres** – een van de grootste van Europa, opgericht in 1898 aan de Groene Dreef – verhuisde in 1907 naar Vilvoordelaan nr. 300, op de grens tussen Neder-over-Heembeek en Haren.

Ceres groepeerde een aantal maalderijen uit Brabant en bouwde een moderne fabriek aan de oevers van het kanaal. De bevoorradings van steenkool, petroleum en graan gebeurt via het water (met aken en duwbakken), evenals de uitvoer van het meel.

De opmerkelijke architectuur van de gebouwen is typerend voor die tijd: het molengebouw – met de machines – is afgescheiden van de silo's die zijn opgetrokken in baksteen, beton en metaal en die dateren uit verschillende periodes. Het hoofdgebouw is de maalderij in baksteen (1907) met in het midden een watercentrale. Het kantoorgebouw ligt aan de weg, aan de rechterkant. Daarachter is een andere maalderij gebouwd in 1930.

Aan de Léon Monnoyerkaai is de puntgevel van de controlekamer van de **voormalige elektriciteitscentrale** van Brussel behouden. Links daarvan hadden de werknemers een uitstekend zicht op de stoommachines en de turbines, terwijl ze tegelijk de bedieningshendels en wijzers in de gaten hielden. Op die plek

verrijst de verbrandingsoven. Deze centrale was een van de vijf die de Brusselse gemeenten bedienden. Vandaag wordt de site gebruikt voor de distributie van elektriciteit in het gewest.

Kachelfabriek Godin ligt op de site van een oude textielfabriek, waarvan de 'kathedraal' (waar de ververij was gevestigd), zoals de arbeiders die noemden, nog overbleef. Jean-Baptiste André Godin (1817-1888), een Franse industrieel en fourieristisch socialist, die wel een 'geslaagde utopist' werd genoemd, kocht deze locatie om zijn kachelfabriek onder te brengen.

In 1854 bouwde Godin in Vorst een afdeling van de smelterijen die hij eerder had gebouwd in Guise, in het departement Aisne in Frankrijk. In 1858 verhuisde hij deze productie-eenheid naar het kanaal, op de Werkhuizenkaai in Laken.

In 1888 werd daarbij een eenheid van 72 arbeiderswoningen gebouwd, de 'Familistère'. Dit gebouw moet gezien worden in verbinding met de fabriek. Het werd in 1988 beschermd en uiteindelijk omgebouwd tot een vijftigtal middelgrote woningen.

Dit gerenoveerde en opgeknapt gebouw doet denken aan het Palais Social van Guise, een enorm complex dat werd ontworpen door Godin zelf. Op de plaats van de kachelfabriek komt een groot winkelcentrum, een redelijk ironische bestemming als je kijkt naar de voormalige eigenaar die "de voordelen van de rijkdom ten goede van de werknemers" wilde laten komen.

Het **Monument voor de Arbeid**, een werk van Constantin Meunier (1831-1905) en ambachtelijke smelters, werd in 1930 opgericht door de architect Mario Knauer. Het bestaat uit vijf bronzen beelden en vier hauts-reliefs.

▼ Affiche van de 400ste verjaardag van het kanaal dat Brussel verbindt met de zee, 1955, Emile J. Patoux, ASB, Affiche 89

1955

ARCADIA

JEAN de LOUQUENHIEN
1555

PORT DE BRUXELLES

Rétablissement de la navigation maritime

400^e ANNIVERSAIRE DU CANAL RELIANT BRUXELLES A LA MER

DU 11 AU 26 JUIN :
Au Musée communal de la Ville de Bruxelles, exposition rétrospective consacrée au Vieux Port de Bruxelles et au Canal de Willebroeck.

DIMANCHE 12 JUIN :
Régates internationales à l'aviron.

SAMEDI 18 JUIN :
Cortège aux flambeaux et bals populaires à Vilvorde.

DIMANCHE 19 JUIN :
A 15 heures : Inauguration du pont de Buda.
Cortège naval comportant des navires de guerre belges et étrangers, ainsi que des embarcations de plaisance.
A 16 heures : Visite par le public des navires de guerre amarrés à l'avant-port.
A 19 heures : Sortie de l'Ommegang et fête folklorique sur la Grand'Place.

DIMANCHE 26 JUIN :
Championnat international de hors-bords et de petite voile.

Chaque semaine n° 4 de 1955

© 1955 ASB, 30, rue Sève, Bruxelles

Édition de l'ASB

Constantin Meunier werkte sinds de jaren 1890 aan dit project, dat eer betoont aan de arbeiders. Hij trachtte van dit monument de bekroning van zijn leven te maken. De bronzen beelden staan voor het moederschap, de ouderdom, de mijnwerker, de smelter en de zaaier. De bas-reliefs vertegenwoordigen de industrie, de oogst, de mijnbouw en de haven.

Het monument was bedoeld voor het Montgomeryplein, maar kwam uiteindelijk terecht bij het scharnierpunt van de stedelijke functies van de arbeid, de handel, het transport en het sociale leven.

Vlakbij de Leopold II-laan ligt het terrein van 40 ha van **Thurn und Tassis**, een uitzonderlijk complex voor overslag van goederen via water, spoor en weg, waar ook de ontvangst van de douanerechten werd georganiseerd. Dit gigantische gebouw werd neergezet op initiatief van de haven, die vanaf 1883 te kennen gaf een moderne zeehaven te willen zijn aan de rand van de Vijfhoek. Daarnaast legt de Belgische regering de verplichting op om een groot spoorwegstation voor goederen te ontwikkelen.

De werken aan dit indrukwekkende complex starten in 1902. De architectuur – een combinatie van baksteen, glas en smeedwerk – en de inbedding in het stedelijke weefsel maken van dit bouwwerk een uitzonderlijke catalogus van de Belgische knowhow aan het begin van de twintigste eeuw. België behoort op dat moment tot de belangrijkste industrielanden.

Het doel van de huidige reconversie is hier een nieuw stadsdeel laten verrijzen dat dit unieke erfgoed respecteert.

De derde bakkerij van het Volkshuis, gebouwd in 1895 door Richard Pringiers – een leerling van Victor Horta – is nog steeds zichtbaar op de Koolmijnenkaai 78 in Molenbeek, bijna volledig in de oorspronkelijke staat.

Het Volkshuis (met de naam COOP) is vandaag verdwenen uit het Brusselse landschap, maar had vroeger zijn belangrijkste werkplaatsen en winkels op de Werkhuizenkaai. Daarvan resteert nog het gebouw van de bakkerij, die modern was voor die tijd. Het is de enige getuige van deze zeer rijke geschiedenis van de socialistische arbeiderscoöperaties in het Brussels Gewest. Op dit moment is de oude bakkerij een decoratiewinkel.

De oude **elektriciteitscentrale van de Brusselse tram** is in 1903 gebouwd aan het kanaal met het oog op de toevoer van steenkool en water.

Diverse elementen onderscheiden zich duidelijk in dit geheel: de steenkoolsilo's die werden bevoorrad via een emmersysteem dat met een rail over het kanaal liep; de centrale zelf, aangedreven door stoommotoren en turbines; het directiehuis, met directe toegang tot de weg.

Het complex staat nu volledig leeg en dient momenteel als onderhoudsatelier voor de wissels van de Maatschappij voor Intercommunaal Vervoer (MIVB).

De voormalige **meelfabriek Moulart** op de Biestebroekkaai, die nu Demetskaai heet, is illustratief voor een hele familiale geschiedenis.

Deze familie bouwde niet alleen een moderne meelfabriek in 1903, maar ook een watermolen aan de Zenne in de Barastraat (indertijd verkocht aan de chocoladefabriek van Côte d'Or), een technisch atelier, een laboratorium van farmaceutische producten voor vee, een kolenafdeling, een hoedenwinkel (waar de beroemde Brummel's vandaan kwam) en zelfs een snoepjesfabriek!

De meelfabriek stopte met de activiteiten in 1957, als gevolg van een wettelijke voorziening die een grote schadevergoeding toekende aan meelfabrieken die de productie van broodmeel staakten. Daarna gaat de fabriek veevoeder produceren tot 1975.

Vervolgens wordt de meelfabriek het middelpunt van de 'Zuidhaven – Innovatiekanaal', een project dat bestaat uit een mooie mix van functies, van een nieuw bedrijventerium over een infocentrum voor de kanaalwijken tot een werkplaats voor de innovatie van waterwegen.

Als er een plaats significant is voor de industriële ontwikkeling van het zuiden van het kanaalgebied, dan is dat de **Aawijk**.

Het stuwbecken, de schuiven en de oude fabrieken van een watermolen getuigen nog van de lange traditie in de wolindustrie. Behalve een grote wijziging van de sheds (de tandvormige daken) van de oude spinnerij van D'Aoust (nu een bedrijvenmozaïek) is de site bijna volledig in de oorspronkelijke staat gebleven.

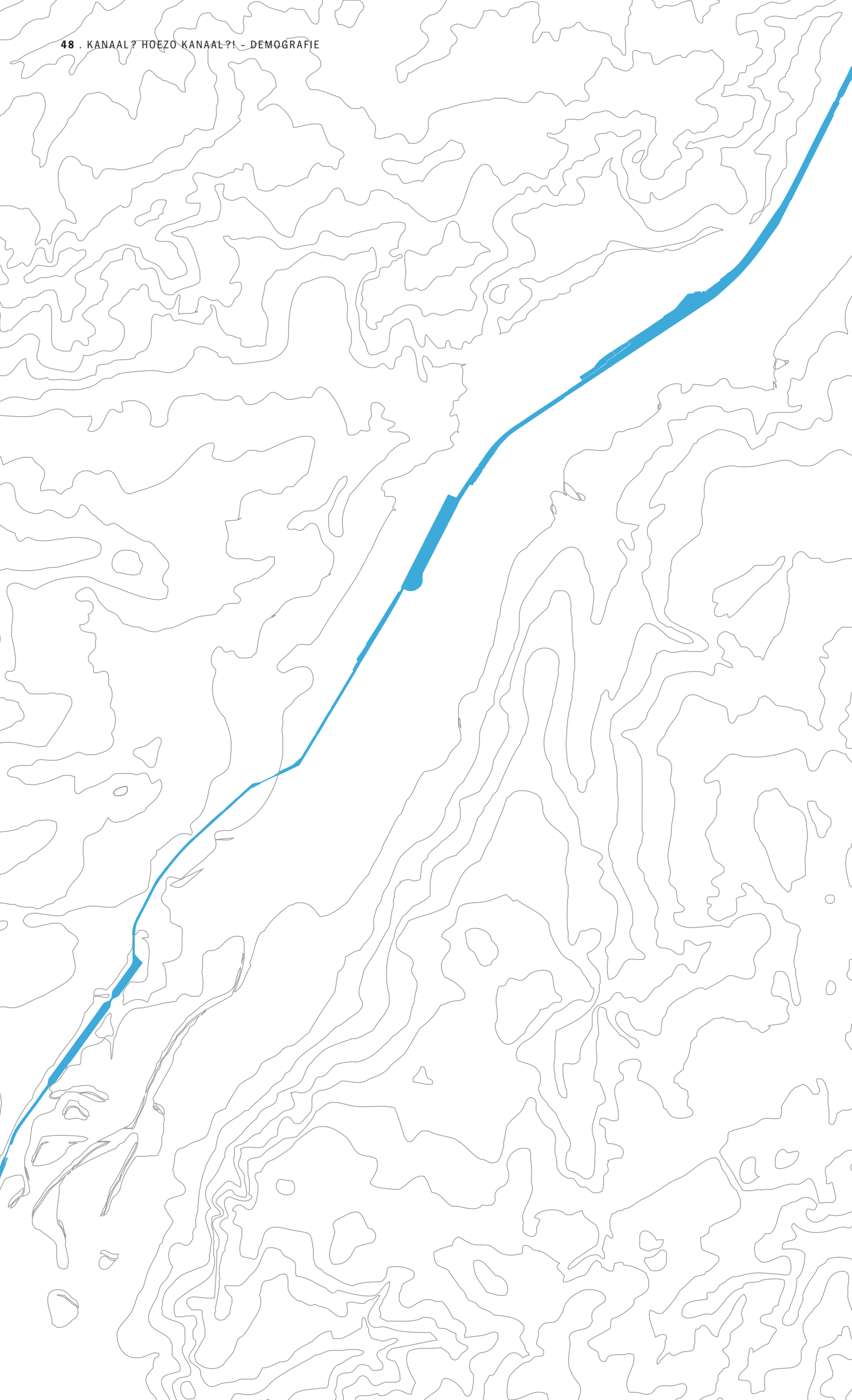
Op deze plaats stroomt de Zenne het gewest binnen en drukte de rivier op schitterende wijze haar stempel op het landschap. ■



DEMOGRAFIE

Het Kanaalgebied heeft enkele demografische kenmerken die het onderscheiden van de rest van het Brusselse grondgebied, zoals de heel jonge leeftijd van de bevolking en een hoog natuurlijk saldo dat onder andere het gevolg is van de migratiestromen van buiten Europa tijdens de afgelopen decennia. Sommige Kanaalwijken hebben van oudsher grote migratiestromen opgevangen en hebben een hoge concentratie van een weinig mobiele bevolking als gevolg van sociaaleconomische factoren.

Deze gegevens roepen talloze vragen op, bijvoorbeeld over de demografische evolutie op middellange en lange termijn en over de infrastructuur die nodig is om te beantwoorden aan de stijgende behoeften, met name op het vlak van het onderwijs en de kinderopvang.



DEMOGRAFIE

Een jonge, kosmopolitische buurt

Benoît Laine

Hoofd van de cel 'Methoden en statistieken' van het Brussels Instituut voor Statistiek en Analyse (BISA)¹

Een territoriale, institutionele of programmatische verdeling is niet altijd – of uitsluitend – gebaseerd op demografische criteria. Bij de definiëring van een zone is het een legitieme vraag of het gebied vanuit demografisch standpunt homogeen is. Onderscheidt het zich op dat vlak van gebieden in de buurt? Hebben de specifieke kenmerken van het gebied een impact op de evolutie van de bevolking? Deze bijdrage zal trachten een minstens gedeeltelijk antwoord te bieden op deze vragen vanuit een specifieke analyse van het Kanaalgebied.

MORFOLOGIE EN GESCHIEDENIS

Een gemengd gebied

De bekende concentrische structuur van het gewest leidt voor het Kanaalgebied tot een heterogene verspreiding over het grondgebied. Zo is het centrale gedeelte dichtbevolkt, zoals de eerste kroon in het algemeen. De buitenkanten zijn meer dunbevolkt, zoals geldt voor de woonzones van de tweede kroon, of zelfs zeer dunbevolkt wanneer er economische of logistieke functies gevestigd zijn. Zo komt het dat het gedeelte in de eerste kroon goed is voor 75 procent van de totale bevolking van het Kanaalgebied.

Een korte rondleiding langs de geschiedenis toont de karakteristieke kenmerken die het gebied zoals we het nu kennen hebben vormgegeven.

Ontstaansgeschiedenis van de bevolking²

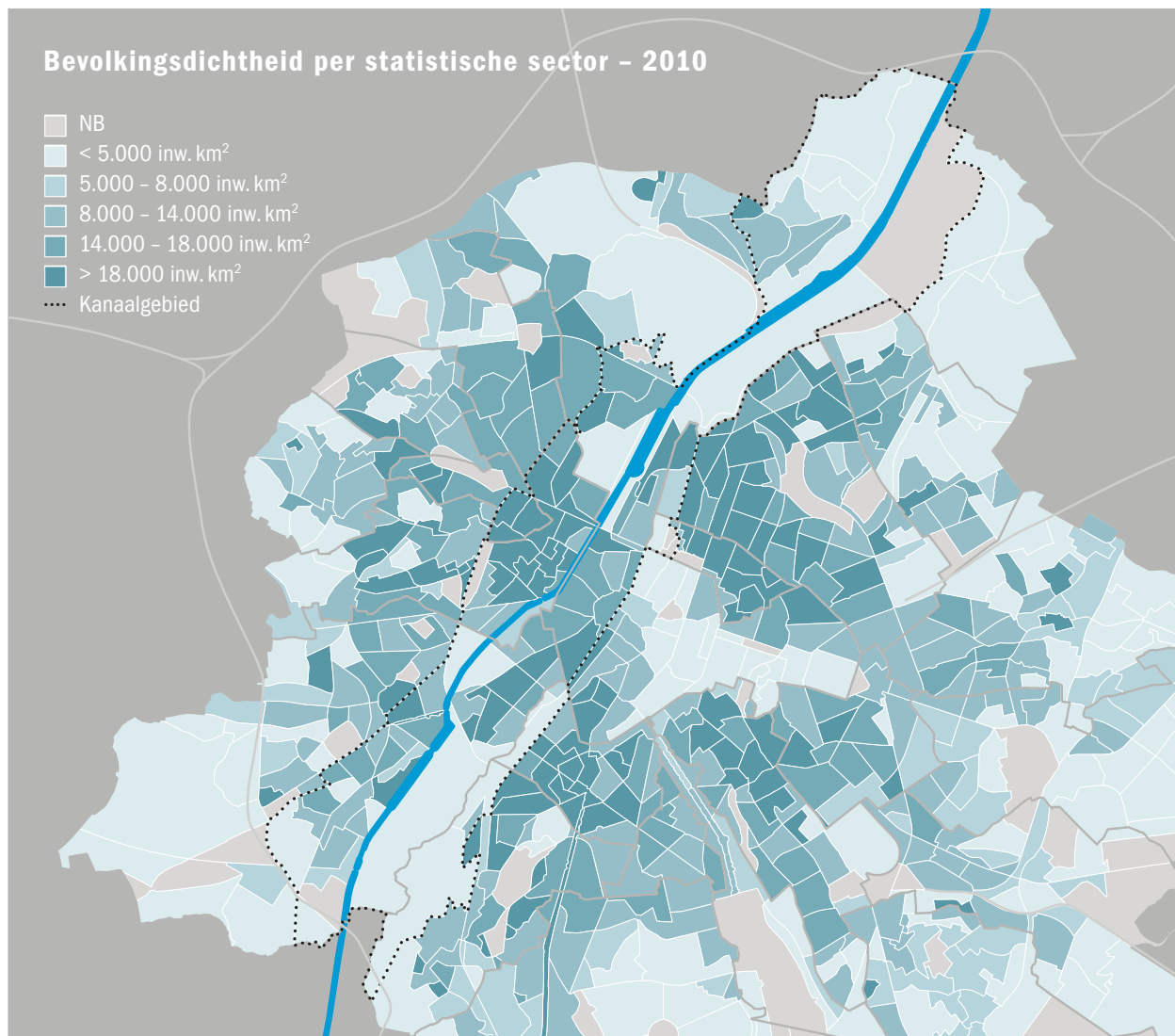
Het Kanaalgebied ligt op de industriële as van Brussel. Het verschijnt voor het eerst op de demografische kaart van Brussel aan het einde van de negentiende eeuw. In 1846 vertegenwoordigt de Vijfhoek nog 70 procent van de Brusselse bevolking. Pas vanaf 1870 overstijgt de totale bevolking van de eerste kroon die van de Vijfhoek, als gevolg van de industriële revolutie. De eerste bevolkingsgolf van het Kanaalgebied vindt plaats in die periode. Veel arbeiders vinden werk in de fabrieken en werkhuizen die ontstaan in de stad en worden verbannen naar de lage gedeelten van de stad en de drassige gebieden op de westelijke oever van de Zenne.

Daarna wordt de bevolking van dit gebied gestuurd door de – altijd opererende – invloeden van verrandstedelijking en internationale migratie. In de eerste helft van de twintigste eeuw

verhuizen de bewoners van de volkswijken in de eerste kroon (in het hart van het gebied) geleidelijk naar de meer begeerde wijken in de tweede kroon en vervolgens naar de provincie Brabant. Intussen brengen de grote stromen van gastarbeiders in de jaren zestig van de vorige eeuw veel buitenlanders, vooral afkomstig uit het Middellandse Zeegebied, naar de wijken.

Na de oliecrisis maakt de euforie van de jaren zestig plaats voor een duurzaam minder dynamische economie en de geleidelijke verdwijning van de vraag naar ongeschoolde arbeidskrachten. Daardoor is er bij deze nieuwe bevolkingsgroepen minder sprake van een stijging op de sociale ladder en de centrifugale beweging die erbij hoort. De van oorsprong buitenlandse bevolking vestigt zich duurzamer in het Kanaalgebied, dat ook in de 21e eeuw de belangrijkste woonplaats blijft voor de arbeidersbevolking.

De gezinshereniging vervangt de afnemende arbeidsmigratie, waardoor de toestroom van buitenlandse bevolkingsgroepen in het Kanaalgebied in stand blijft, hoewel op een lager ritme. Tegelijk vervagen de integratie en de naturalisaties het onderscheid tussen autochtonen en allochtonen. Het Kanaalgebied blijft echter een schoolvoorbeeld van de sterke aanwezigheid van Noord-Afrikaanse bevolkingsgroepen in het Brussels Gewest. Die vertegenwoordigden in 2010 meer dan 8 procent van de bevolking van het Kanaalgebied (tegenover 4 procent voor het gewest). In 1991 bedroeg het officiële cijfer nog ruim 23 procent van de bevolking van het Kanaalgebied, dat wil zeggen voorafgaand aan de grootschalige naturalisaties die plaatsvonden tijdens de afgelopen twee decennia (tegenover 9 procent voor het gewest in die tijd).



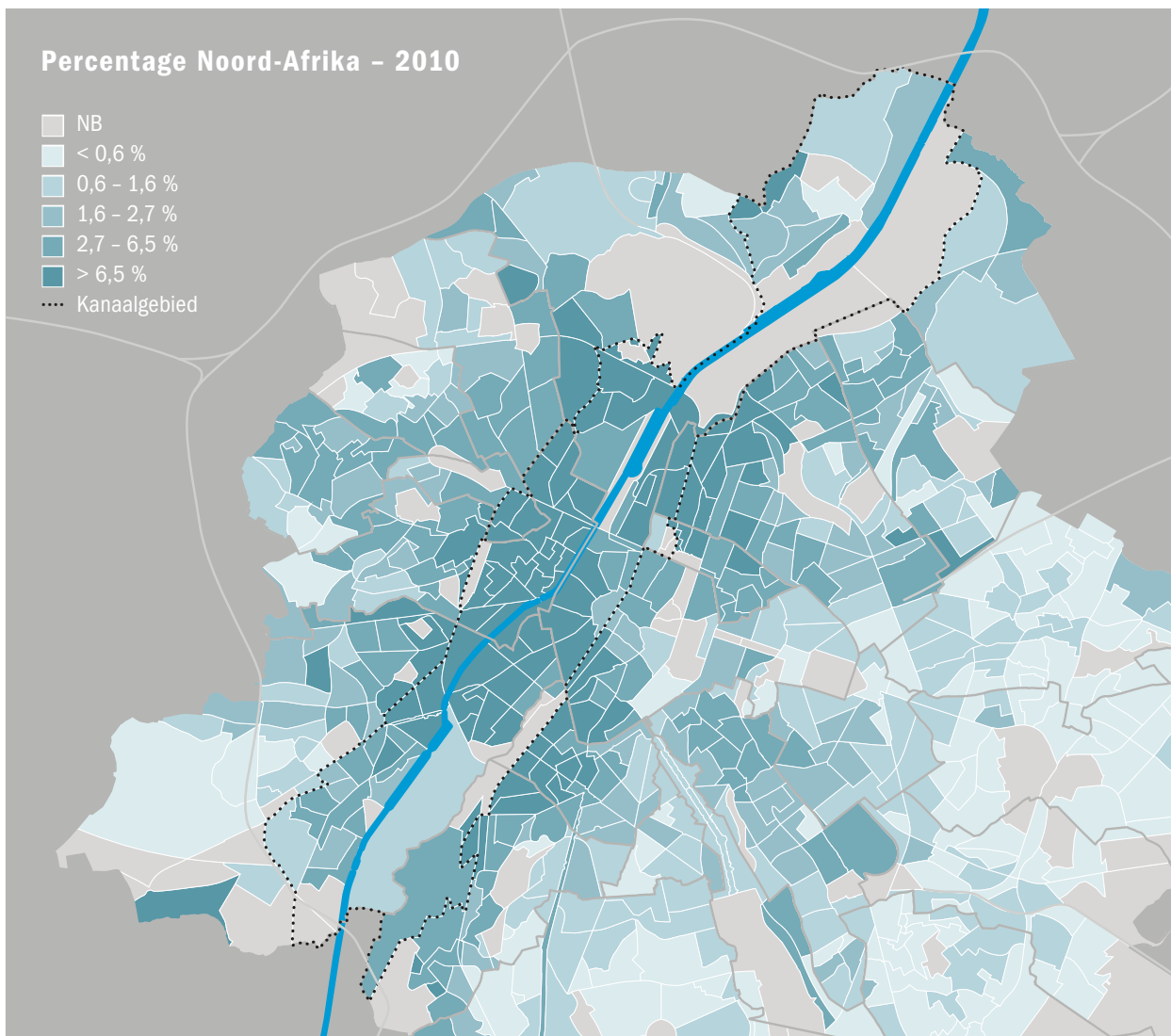
Bron: Wijkmonitoring

Het centrale gedeelte van het Kanaalgebied heeft een redelijk grote bevolkingsdichtheid, die contrasteert met de noordelijke en zuidelijke gedeeltes waar de bevolking pas recent toeneemt en waar historisch gezien industriële activiteiten gelinkt aan het water plaatsvonden.

DE HUIDIGE BEVOLKING VAN HET KANAALGEBIED

Het demografisch gewicht van het Kanaalgebied in het gewest

In 2009 vertegenwoordigden de bewoners van het Kanaalgebied 16 procent van de bevolking van het gewest³ en dit percentage gaat in stijgende lijn, vooral in de laatste tien jaar. Zo is de bevolking van het Kanaalgebied tussen 2001 en 2009 met 20 procent gestegen, tegenover 10 procent in het hele gewest. Die stijging is min of meer gelijk verdeeld (in termen van percentages) over dit gebied⁴.



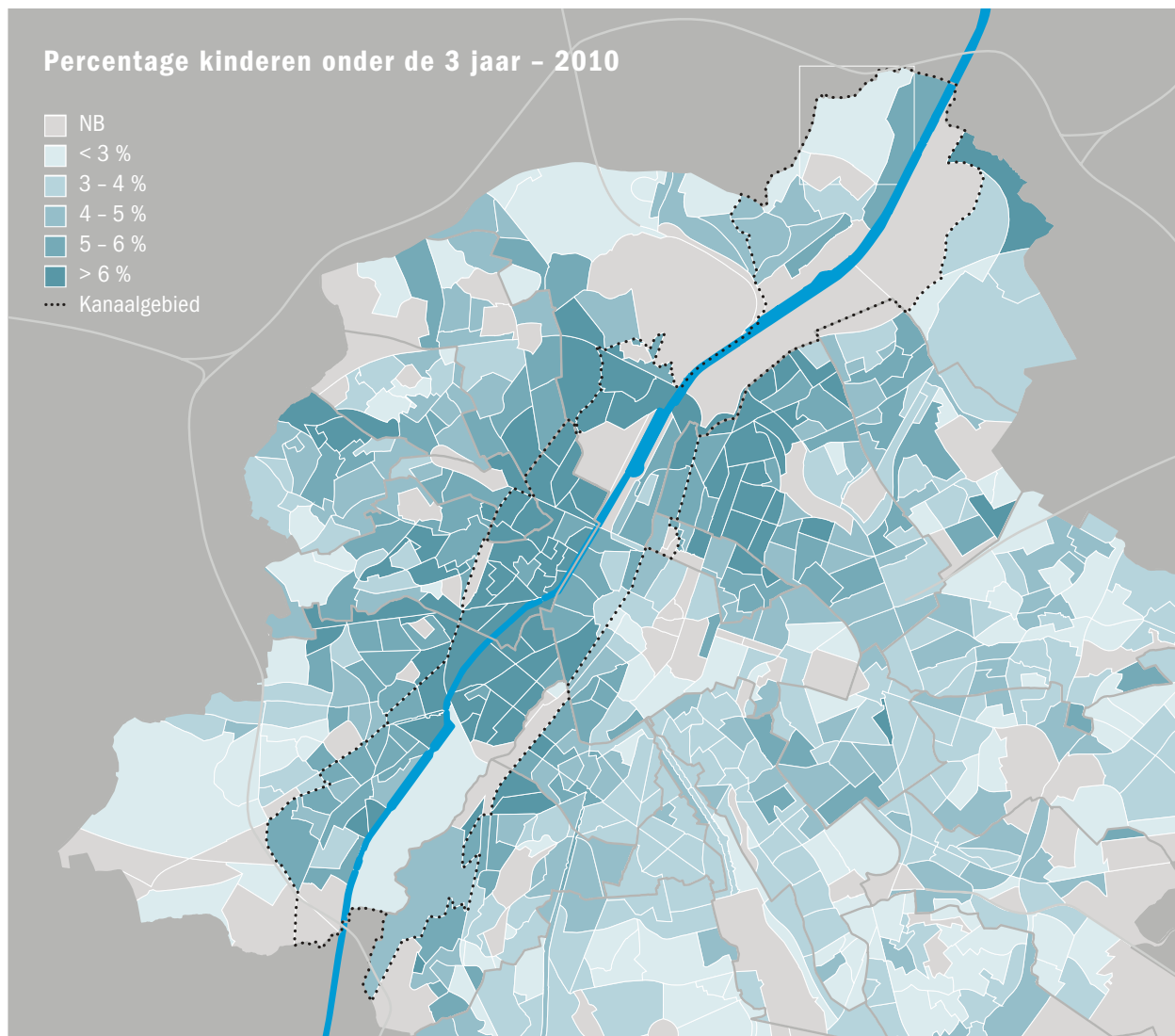
Bron: Wijkmonitoring

Vandaag daalt de bevolking met een Noord-Afrikaanse nationaliteit in het Kanaalgebied twee keer sneller dan in het Brussels Gewest in zijn geheel. Het ging van 11,2 procent naar 8,8 procent tussen 2005 en 2010 tegenover een daling van 4,5 naar 4 procent voor het Brussels Gewest tijdens dezelfde periode. Dit is gedeeltelijk het gevolg van de hoge naturalisatiegraad van migranten.

In 2009 vertegenwoordigden de bewoners van het Kanaalgebied:

- 16 procent van de totale bevolking van het gewest;
- 17 procent van de buitenlandse bewoners van het gewest;
- 40 procent van de Brusselaars van Noord-Afrikaanse origine;
- 11,5 procent van de EU-onderdanen in het gewest (Belgen niet meegerekend);
- 44 procent van de kinderen van 0 tot 4 jaar in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest;
- 29 procent van de stijging van de bevolking van het gewest tussen 2001 en 2009.

Voor sommige categorieën (met name de Brusselaars van Noord-Afrikaanse origine en de kinderen van 0 tot 4 jaar) heeft het Kanaalgebied een veel groter gewicht in het gewest dan het totale demografische gewicht. Deze zone is niet alleen goed voor een aanzienlijk deel van de gewestelijke bevolking, maar draagt ook in belangrijke mate bij tot de bevolkingsgroei van het gewest.



Bron: Wijkmonitoring

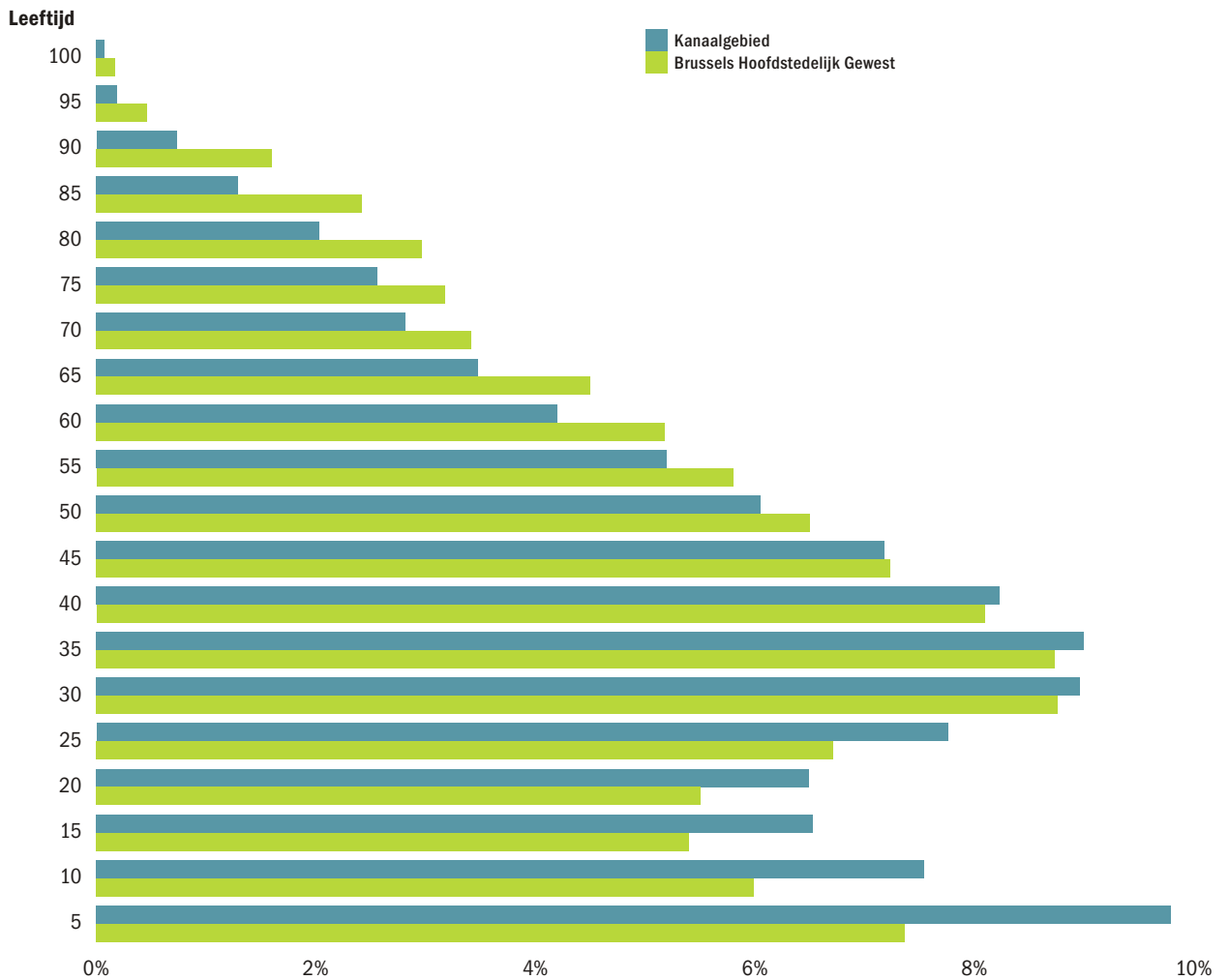
In 2010 vertegenwoordigden kinderen onder de 3 jaar 6,2 procent van de bevolking van het Kanaalgebied, tegenover slechts 4,7 procent voor het hele gewest.

Leeftijdsstructuur en huishoudenstructuur

Op de kaart van het percentage kinderen van jonger dan drie jaar ten opzichte van de bevolking per statistische sector uit 2009, komt het tracé van het kanaal duidelijk naar voren. Langs de oevers van het kanaal zijn de jonge kinderen duidelijk oververtegenwoordigd ten opzichte van de rest van het gewest. Die vaststelling geldt ook voor de 3-6-jarigen, maar het onderscheid neemt af met de leeftijd. Het percentage adolescenten is even hoog in de rand van het gewest, in de tweede kroon.

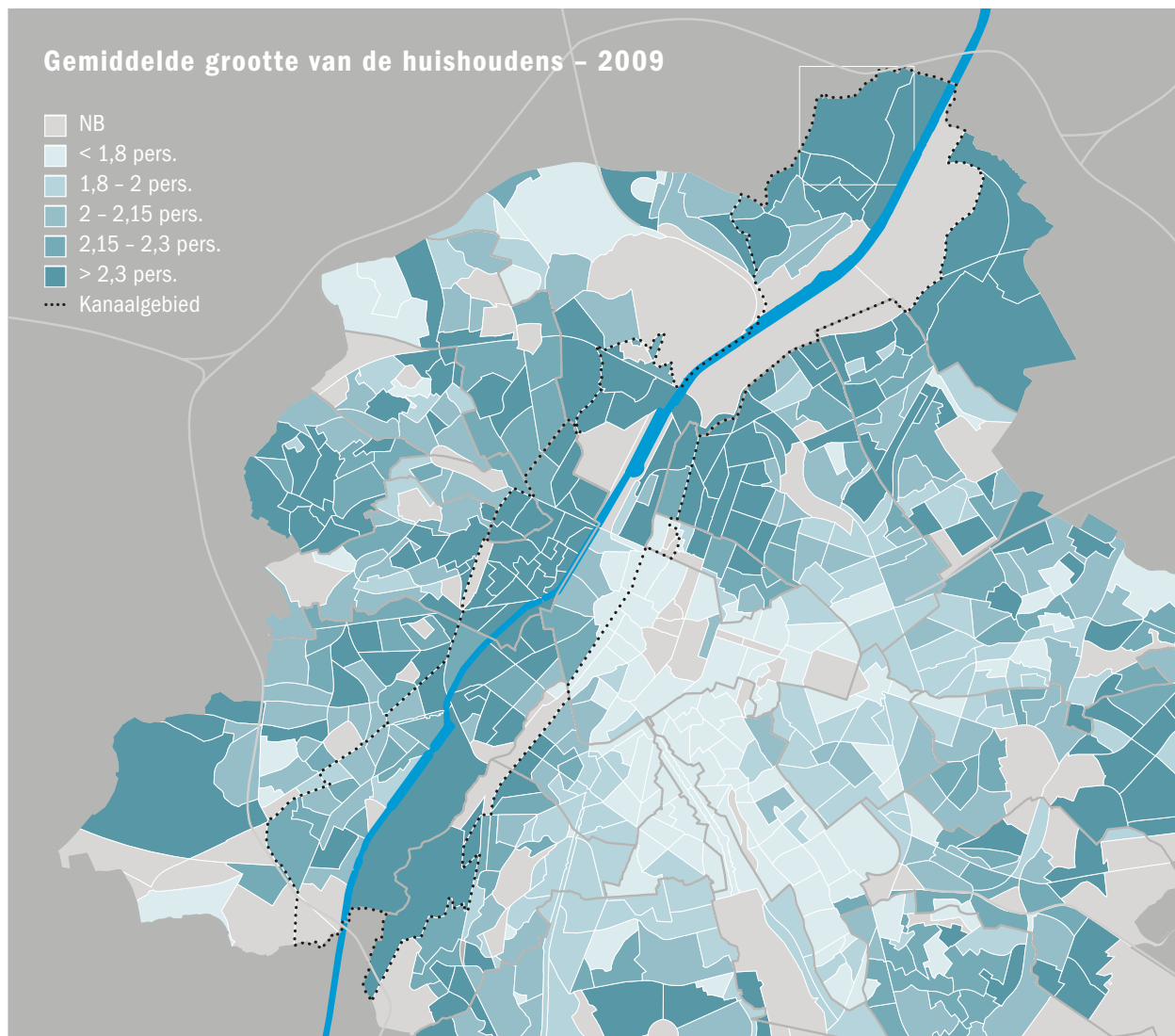
De leeftijds piramide van het Kanaalgebied en van het gewest laten dit verschijnsel duidelijk zien. We zien hierop ook de duidelijke ondervertegenwoordiging van de vijftigplussers in het Kanaalgebied ten opzichte van het hele gewest en het grote aandeel jongeren.

Genormeerde leeftijdspiramide, percentage van de totale bevolking – 2009



Bron: ADSEI, berekening BISA

De bovenstaande leeftijdspiramide illustreert het verschil in leeftijdsstructuur tussen het Kanaalgebied en de rest van het Brussels Gewest. De wijken van dit gebied kenmerken zich door een hoger percentage zeer jonge kinderen en jongeren, terwijl de rest van het Brussels Gewest wordt gekarakteriseerd door een hoger percentage vijfenvijftigplussers.



Bron: Wijkmonitoring

In 2009 is de gemiddelde grootte van de huishoudens hoger in het Kanaalgebied (2,4 personen per huishouden) dan in het gehele gewest (2,1 persoon per huishouden).

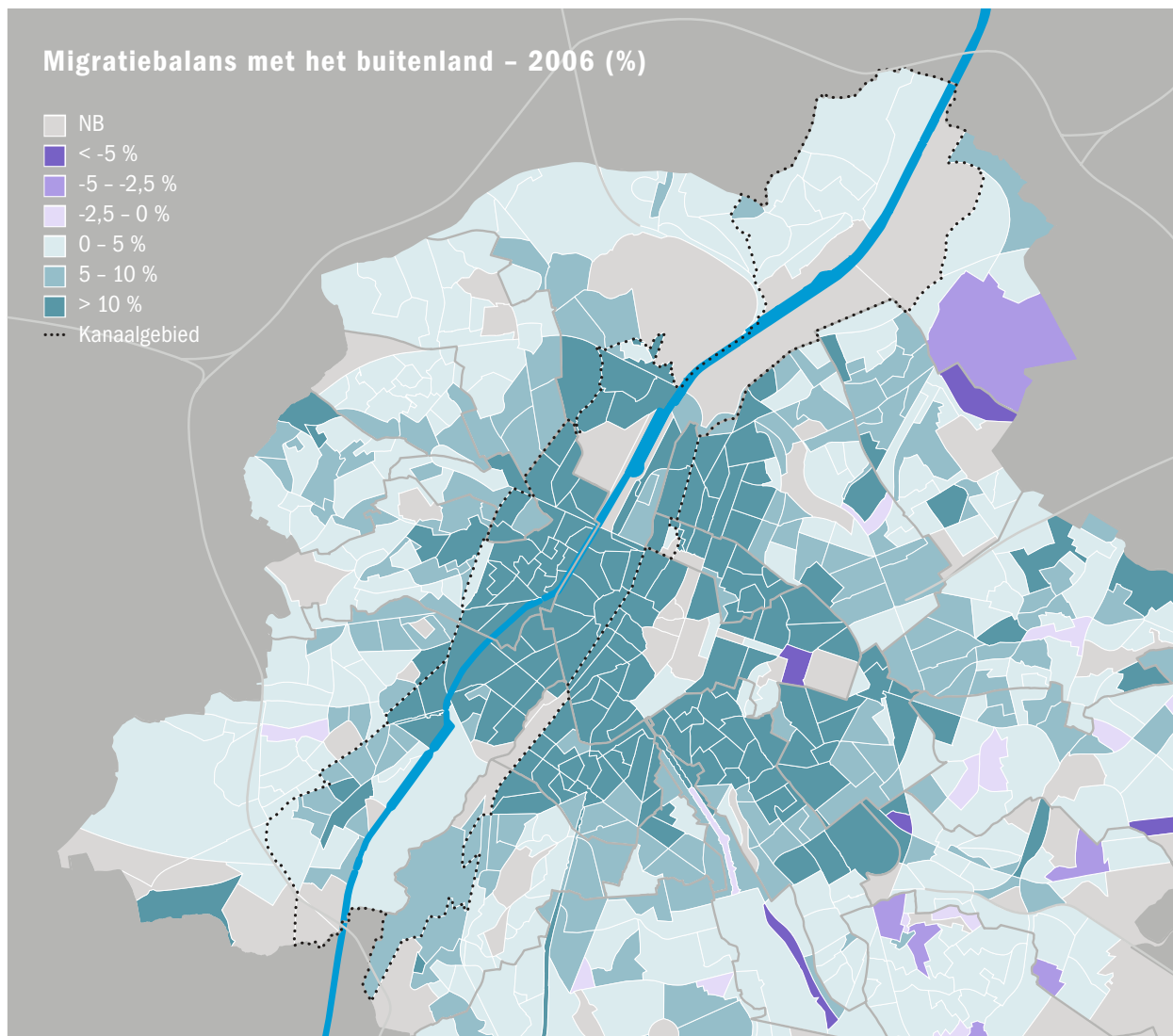
Deze leeftijdsstructuur vindt haar evenknie in de structuur van de types van huishoudens in het Kanaalgebied. Zo wordt het hoge aantal kinderen weerspiegeld in gemiddeld grotere huishoudens, met in het bijzonder minder alleenstaanden en eenoudergezinnen, of meer vrouwen die samenwonen met kinderen, dan elders in het Brussels Gewest. Vanuit dit standpunt lijkt de familiestructuur meer op de typische structuur die we terugvinden aan de buitenrand van de tweede kroon⁵. In dat opzicht is het Kanaalgebied een uitzondering, omdat het een breuk vormt in de concentrische structuur van de bevolking van het Brussels Gewest.

DE MOTOR VAN DE DEMOGRAFISCHE EVOLUTIE

Natuurlijk saldo

De definitie⁶ van de perimeter van het Kanaalgebied staat niet toe om het geboorte- of sterftcijfer van de bevolking direct te meten, aangezien deze gegevens alleen beschikbaar zijn op gemeenteniveau. Bij gebrek daaraan kunnen we echter kijken naar de gemeente Brussel, waarvan de leeftijdsstructuur het meest overeenkomt met die van het Kanaalgebied, waardoor we (indien de vergelijking wordt ondersteund door andere middelen) hiervan per analogie gegevens kunnen afleiden over het natuurlijke saldo of andere demografische projectie-elementen.

Sint-Joost is zonder twijfel de gemeente waarvan de demografische structuur het meeste lijkt op die van het Kanaalgebied, hoewel de grondgebieden elkaar niet raken. Deze vaststelling mag niet verbazen, want Sint-Joost is een gemeente in de eerste kroon, zoals het centrale gedeelte van het Kanaalgebied,



Bron: Wijkmonitoring

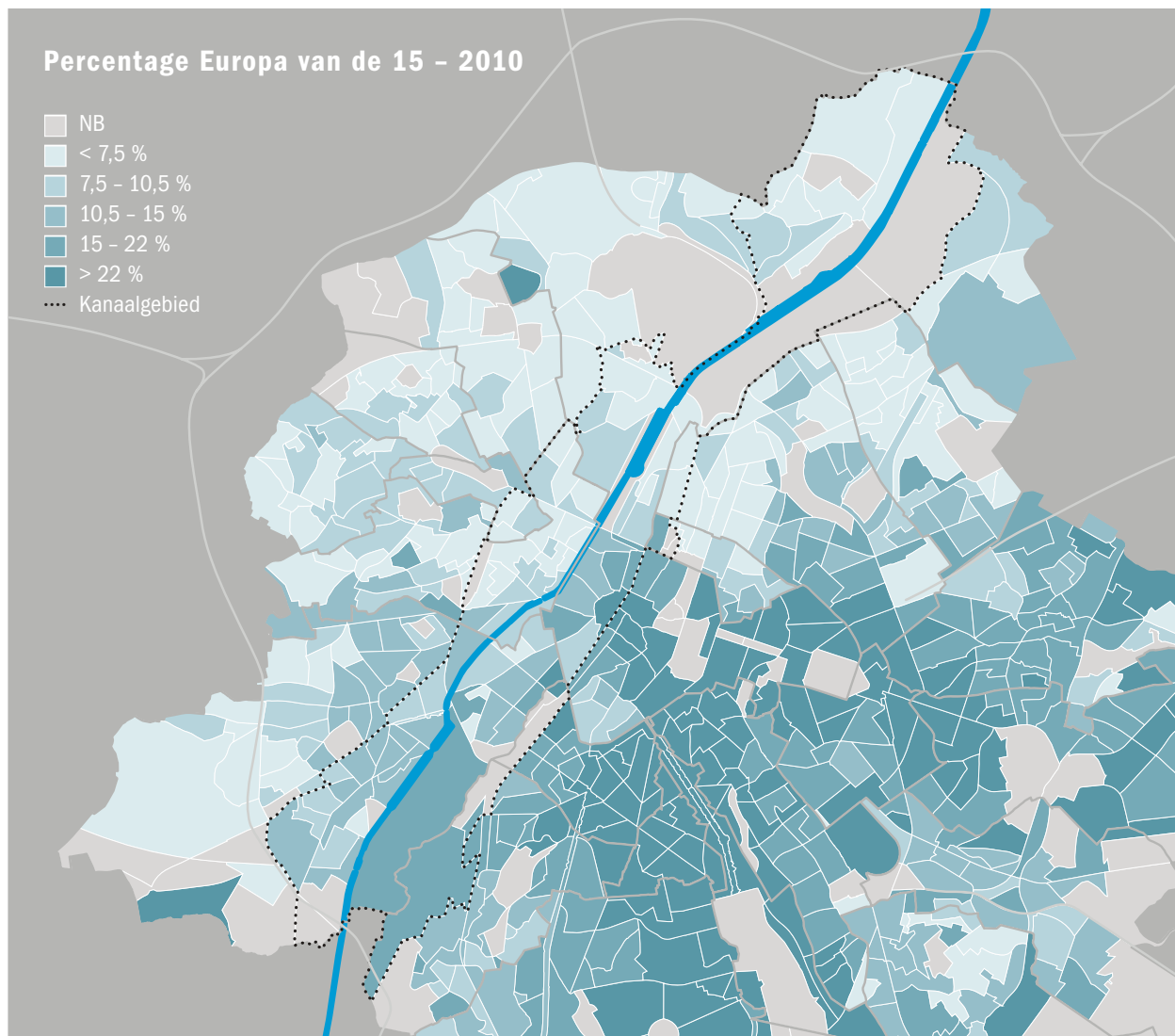
De migratiebalans met het buitenland binnen het Kanaalgebied tussen 2001 en 2006 toont een positief saldo van 12,6 procent, tegenover slechts 8 procent voor het Brussels Gewest.

met een hoge bevolkingstoename. Andere kenmerken zijn een sterke buitenlandse aanwezigheid en een gedeeltelijk gedeelde geschiedenis met de bevolkingsstromen die we al beschreven voor het Kanaalgebied.

Gezien de beschreven leeftijdsstructuur, zou het relatieve⁷ natuurlijke saldo dat we zien in het Kanaalgebied hoog moeten zijn en een van de bronnen van de demografische bewegingen die we al beschreven hebben. Wanneer we kijken naar de analogie met de structuur van Sint-Joost, dan kunnen we een orde van grootte geven aan dit relatieve natuurlijke saldo. Dat zou dan ongeveer 1,6 procent moeten zijn voor het jaar 2009, dat wil zeggen het dubbele van wat we op gewestelijk vlak zien.

Migraties

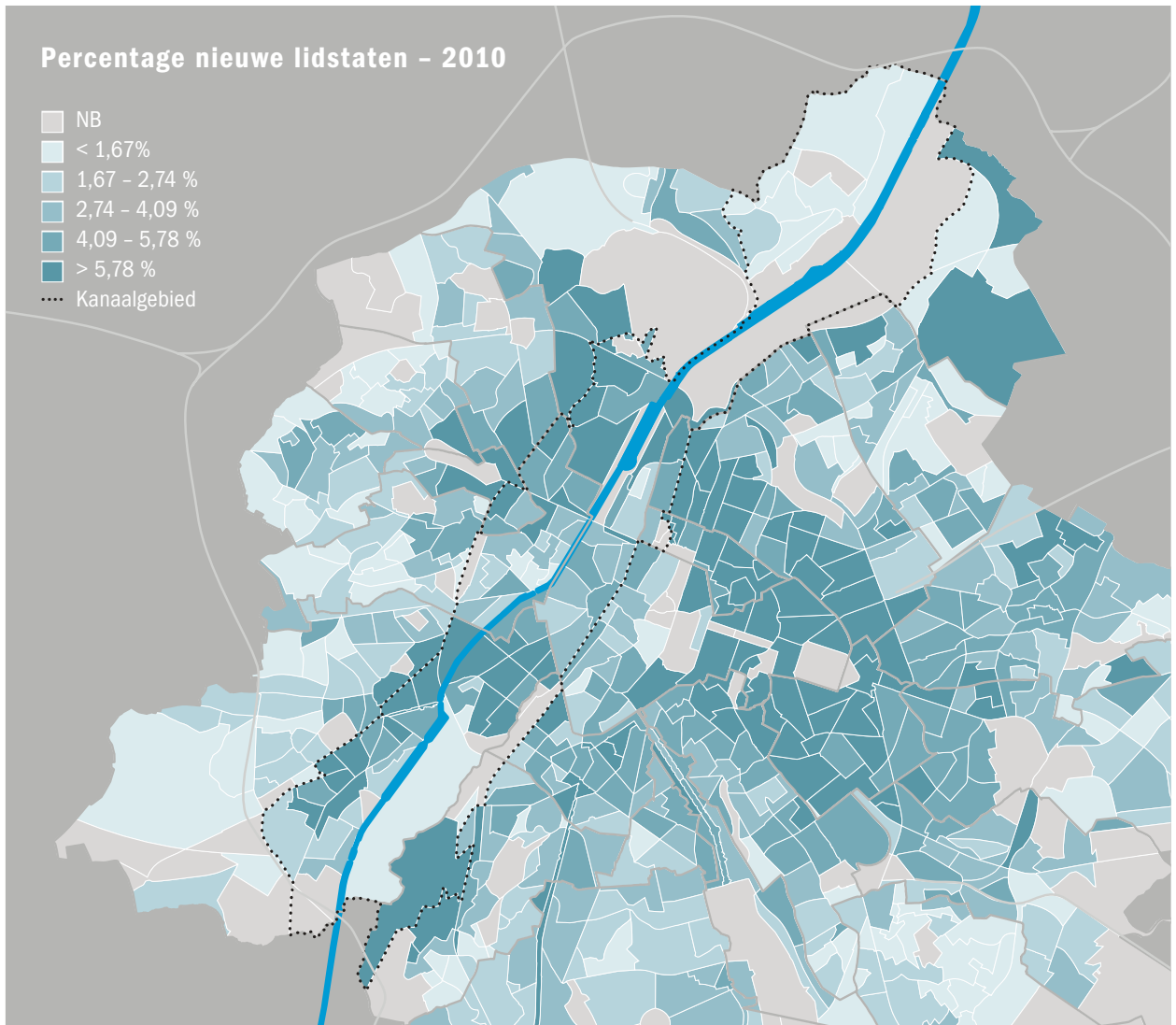
Zoals geldt voor elk stedelijk gebied van een bepaalde omvang, is ook het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een belangrijk kruispunt van migratie. Enerzijds zien we bevolkingsstromen in relatie tot het buitenland waarvan de nettobalans positief is voor het Brussels Gewest. Anderzijds zien we ook bevolkingsstromen in relatie tot de rest van het land (en met name de rand van Brussel), waarvan de nettobalans negatief is voor het Brussels Gewest. De bevolking van het Kanaalgebied heeft slechts zijdelings te maken met dit tweede type bevolkingsstromen, aangezien het mobiliteitspercentage er duidelijk onder het gewestelijke gemiddelde ligt⁸.



Bron: Wijkmonitoring

Het Kanaalgebied was het aankomstpunt van een grote internationale migratiegolf tijdens de twintigste eeuw. De netto migratiebalans met het buitenland is nog steeds een van de hoogste van het gewest. Dit kenmerk deelt het Kanaalgebied met de eerste zuidoostelijke kroon, waarin de nieuwe migratiegolven uit de lidstaten van de Europese Unie aankomen. Het Kanaalgebied is evenwel niet meer de belangrijkste zone voor bevolkingsuitwisselingen met het buitenland, aangezien die tegenwoordig sterker zijn in het zuidoosten van het gewest. Ook het totale aandeel buitenlanders is momenteel hoger in het zuidoosten, met cijfers in de buurt van 45 procent voor Sint-Gillis, Elsene en Etterbeek, tegenover 33 procent in het Kanaalgebied in 2011.

Ondanks deze lagere bevolkingsstromen blijft de migratiebalans hoog als gevolg van de sterke sedentariserende van de migranten. De geïmmigreerde bevolkingsgroepen die zich vestigen zich in de perimeteer van het Kanaal, doen dat voor langere tijd, voornamelijk als gevolg van de gezinshereniging.



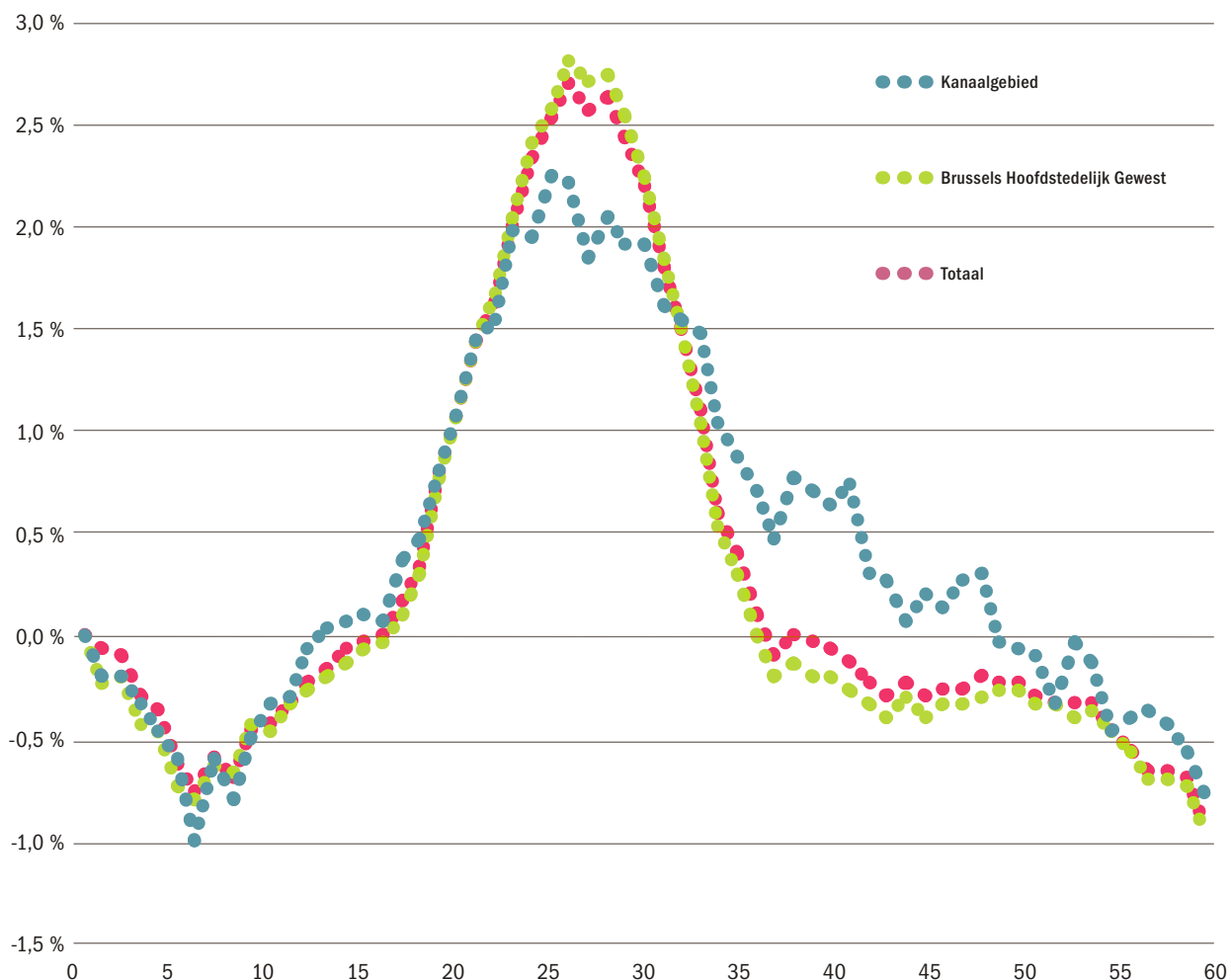
Bron: Wijkmonitoring

De nieuwe migratiestromen in het zuidoosten van het Brussels Gewest zijn daarentegen minder sedentair, zoals de ambtenaren van internationale instellingen die voor een bepaalde duur zijn gestationeerd of jonge werknemers die relatief mobiel zijn.

Het Kanaalgebied heeft slechts in mindere mate te maken met dit type bevolkingsgroepen. De migratiestromen uit de Europese Unie en andere landen van de OESO concentreren zich in de drie genoemde gemeenten (Sint-Gillis, Elsene en Etterbeek). De bevolking van het Kanaalgebied telt slechts 9,8 procent buitenlanders uit het Europa van de 15, tegenover een gewestelijk gemiddelde van 15 procent en circa 25 procent voor de drie besproken gemeenten.

Deze situatie kan nog evolueren, als we weten dat het Kanaalgebied ongeveer evenveel migranten uit de nieuwe lidstaten van de Europese Unie opvangt als het gewestelijke gemiddelde, hoewel minder dan gemeenten als Schaarbeek, Etterbeek en Sint-Joost. De historische afstand is op dit moment onvoldoende groot om het sedentarisatiepercentage van deze laatste migratiegolven te beoordelen, die bovendien redelijk heterogeen zijn.

Totaal migratiesaldo, relatief per leeftijd - 2009



Bron: ADSEI, berekeningen BISA

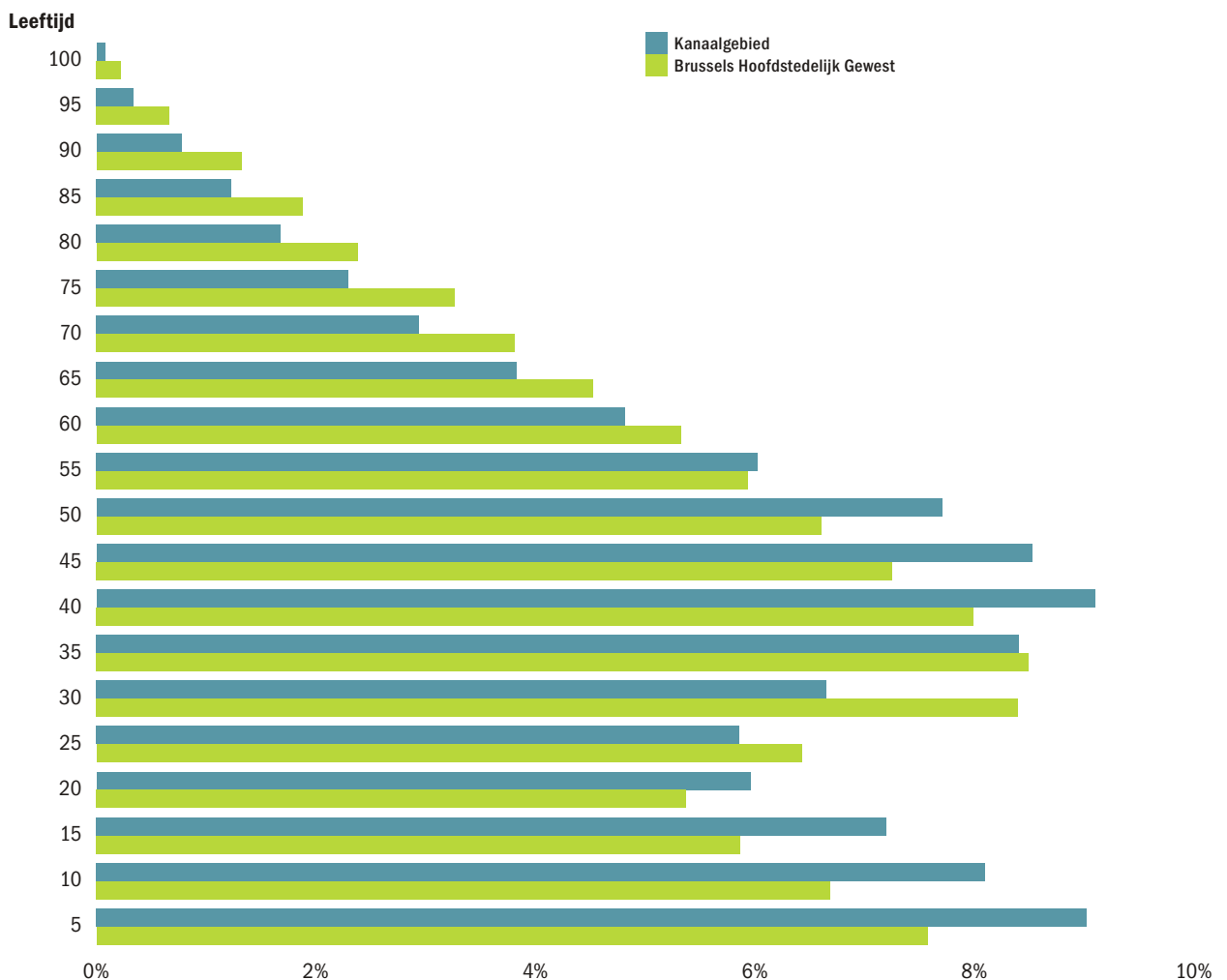
Een stroom van gesedentariseerde jongvolwassenen

Deze vaststellingen worden zichtbaar in de migratiebalans per leeftijd. In 2009 bevinden de grote gewestelijke kenmerken zich over het algemeen op het niveau van het Kanaalgebied, met onder meer een belangrijk positief saldo voor jongvolwassenen en een negatief saldo voor kinderen. Het onderzoeksterrein onderscheidt zich echter door een minder hoog positief saldo voor jongvolwassenen, tegenover een duidelijk positief saldo voor de 30-50-jarigen, terwijl het gewestelijke saldo van die leeftijdsgroep negatief is.

Hier zien we op overtuigende wijze de invloed van een lagere internationale toestroom (die meestal culmineert in de leeftijdscategorieën van de jonge actieve bevolking) en de lage emigratiegraad naar de rest van België (die over het algemeen plaatsvindt tijdens de volgende fase van de levenscyclus).

Hoewel de analyse van de saldo's niet overgeïnterpreteerd mag worden, geeft die wel een bevestiging van de eerder ontwikkelde stelling, namelijk de grotere sedentariteit (lagere emigratie) van de bevolkingsgroepen die zich vestigen in het Kanaalgebied, voornamelijk als gevolg van hun socio-economische profiel.

Genormeerde leeftijdpiramide, percentage van de totale bevolking - 2020



Bron: BISA

De duidelijke 'bult' in de leeftijdpiramide is het gevolg van de grotere aanwezigheid van 35-45-jarigen in de demografische prognoses.

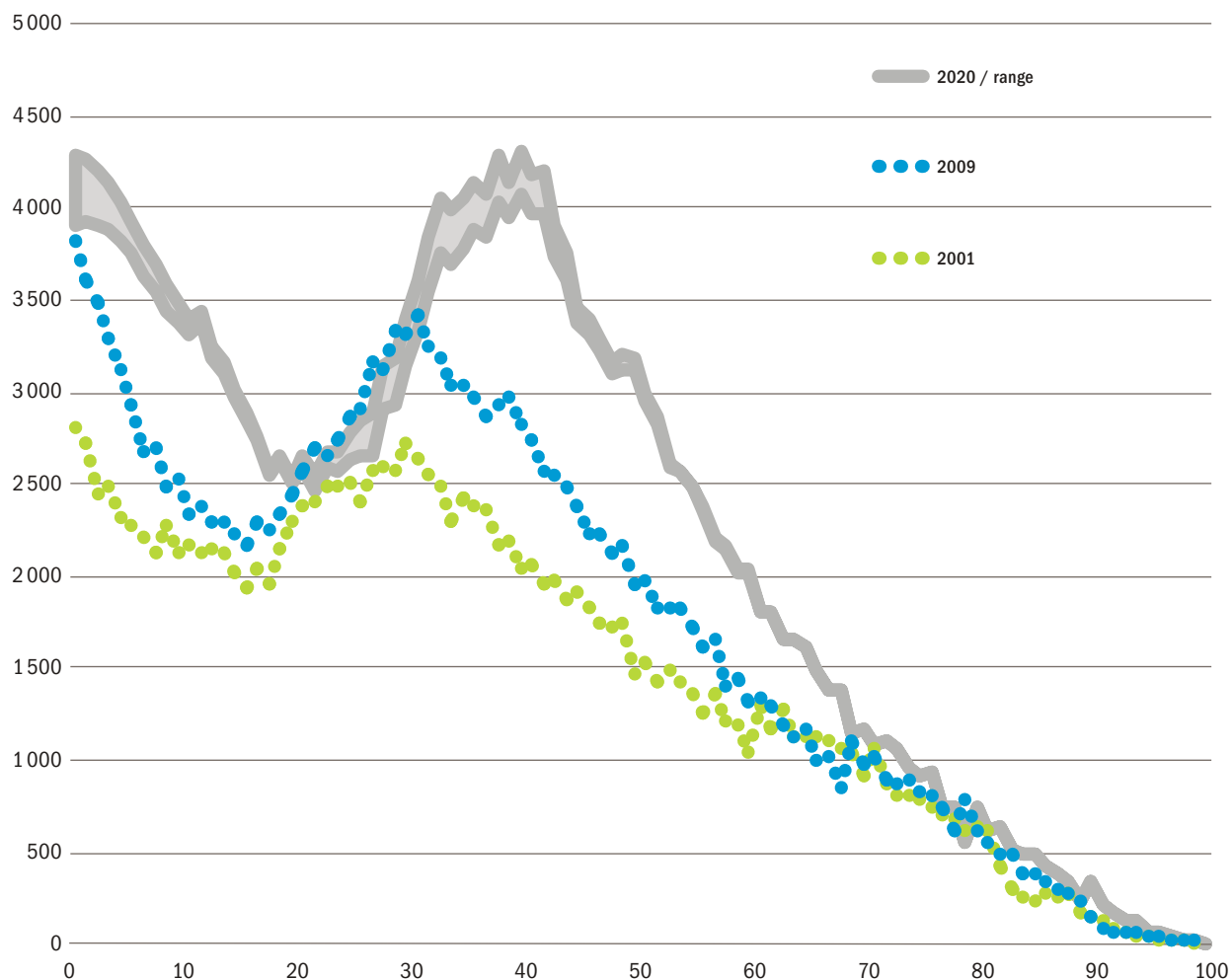
DEMOGRAFISCHE PERSPECTIEVEN IN 2020 ⁹

De voorafgaande beschouwingen geven een goed idee van de demografische perspectieven van het Kanaalgebied.

We zien enerzijds een hoog geboortecijfer en een redelijk laag percentage vijftigplussers en anderzijds een overwegend positief migratiesaldo. Deze twee elementen zijn de voorbode van een voortzetting van de sterke bevolkingsstijging in het Kanaalgebied, dat waarschijnlijk hoger zal blijven dan in het gewest. Zo bedraagt de schatting van de gemiddelde jaarlijkse bevolkingstoename voor de periode 2010-2020¹⁰ in het gewest 1,2 procent, terwijl de geprojecteerde bevolkingstoename in het Kanaalgebied wordt geraamd op 2 tot 2,3 procent (wat neerkomt op een totale bevolking van 219.000 tot 228.000 bewoners in 2020).

Op basis van de voorgaande vaststellingen kunnen we ervan uitgaan dat de leeftijdsstructuur van de bevolking van het Kanaalgebied niet op dezelfde manier zal evolueren als de rest van het Brussels Gewest. Het hoge geboortecijfer in het Kanaalgebied zal de basis van de leeftijdspiramide blijven voeden. Daarnaast zal het specifieke migratieschema van dit gebied een grotere veroudering laten zien bij de bevolkingsspiek van de jongvolwassenen dan in de rest van het gewest. Zo zal het percentage jongeren beduidend hoger blijven dan de projectie voor het Brussels Gewest, terwijl het percentage vijfenvijftigplussers ruimschoots onder de projectie op gewestelijk niveau zal blijven.

Totale bevolking per leeftijd, geobserveerd (2001, 2009) en geprojecteerd (2020)



Bron: ADSEI voor 2001 en 2009, BISA voor 2020

De bovenstaande grafiek illustreert de perspectieven voor de bevolking per leeftijdsgroep, beïnvloed door het hoge geboortecijfer en een ander migratieschema dan in de rest van het gewest. De hoge sedentariteit van de bevolking van het Kanaalgebied impliceert een relatieve veroudering, maar dit gebied zal zich altijd onderscheiden van het gewestelijke gemiddelde door het hoge percentage jonge kinderen en het lage percentage 55-plussers.

BESLUIT

De socio-economische geschiedenis van het Brussels Gewest heeft haar stempel gedrukt op de identiteit van het Kanaalgebied en is van duurzame invloed op het demografische traject van dit gebied, evenals op de kenmerken van de huidige bevolking.

Ondanks zijn rijke migratiegeschiedenis heeft het Kanaalgebied slechts in beperkte mate zijn deel gehad van de eerste intra-Europese migratiestromen. We zien eerder dat de bevolking sedentariseert en dat de migratiestromen afnemen. Het einde van de arbeidsmigratie en een bepaalde verslapping van de sociale ladder hebben geleid tot het behoud van een bevolking, die historisch gezien in de loop van hun economische en maatschappelijke integratie verhuist naar de rand van de stad. Het Kanaalgebied heeft daardoor een jonge bevolking geërfd, die bestaat uit huishoudens van een omvangrijke gemiddelde grootte met een zeer hoog aantal jonge kinderen.

Het Kanaalgebied lijkt zijn rol als aankomstgebied terug te vinden voor de onderdanen van de lidstaten die onlangs bij de Europese Unie zijn gekomen. De demografische perspectieven blijven er grotendeels expansief, met een beperkte veroudering van de bevolking en een blijvend hoog aantal jongeren in de komende tien jaar.

De huidige behoefte aan kinderopvang, woningen en arbeidsplaatsen voor jongvolwassenen zal dus blijven bestaan, terwijl andere behoeften zullen toenemen, zoals in het onderwijs en in de opvang en ondersteuning van de verouderende actieve huishoudens. ■

DEMOGRAFIE

Specifieke behoeften in het onderwijs en de kinderopvang

Annabelle Guérin

De grote bevolkingsstijging die het Brussels Gewest sinds circa vijftien jaar kent, heeft gevolgen voor de toename van het aantal jongeren. Dat betekent dat het aanbod van voorzieningen voor kinderen en jongeren moet worden aangepast aan de stijgende vraag, met name op het vlak van kinderopvang en onderwijs.

Een degelijk aanbod van school- en kinderopvangvoorzieningen heeft bovendien nog een bijzonder kenmerk: het biedt meerwaarde voor een betere maatschappelijke integratie en voor de inzetbaarheid van vrouwen op de arbeidsmarkt.

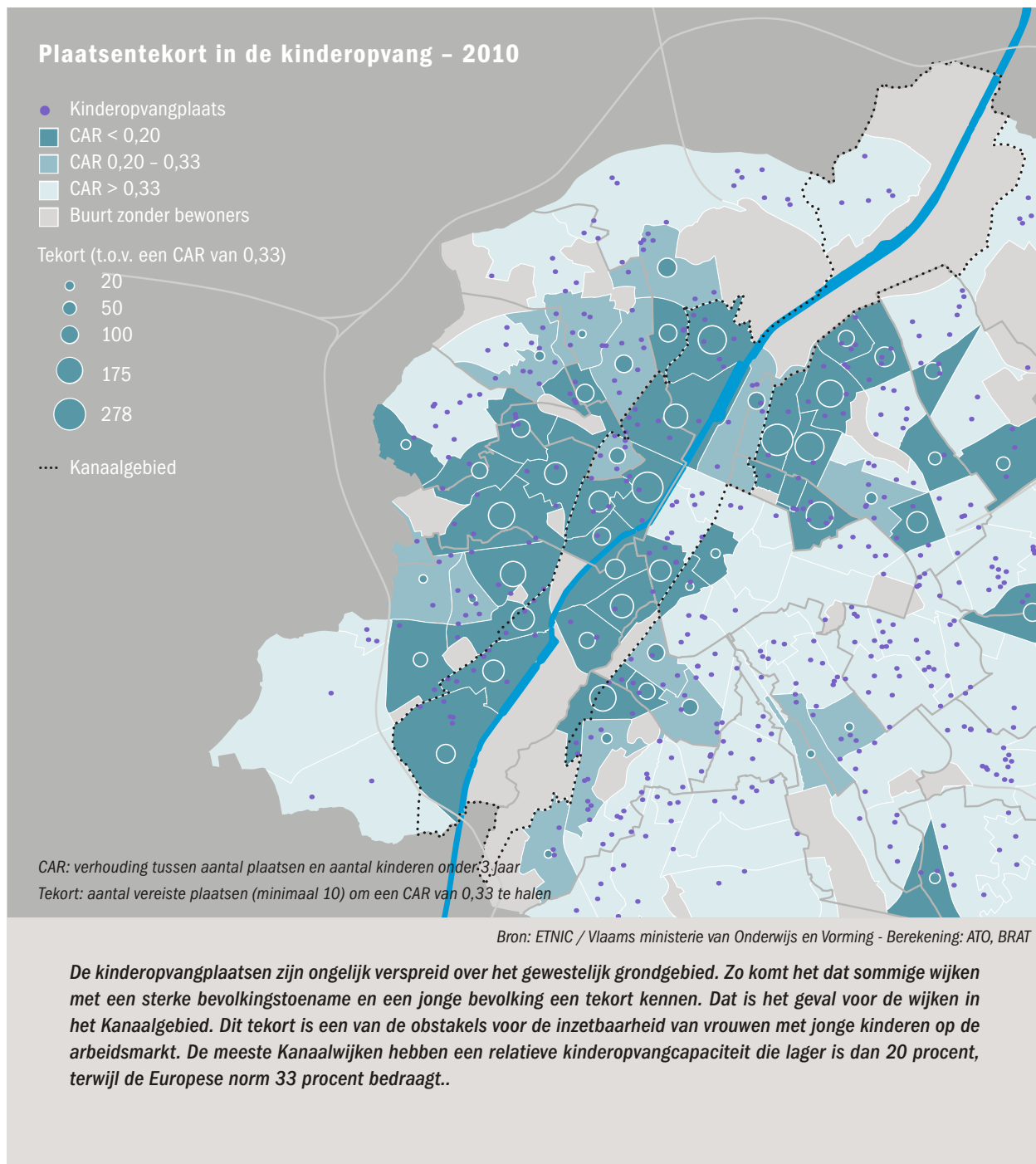
AANBOD IN DE KINDEROPVANG



▲ Crèche Groeien en Lachen in Thurn und Taxis

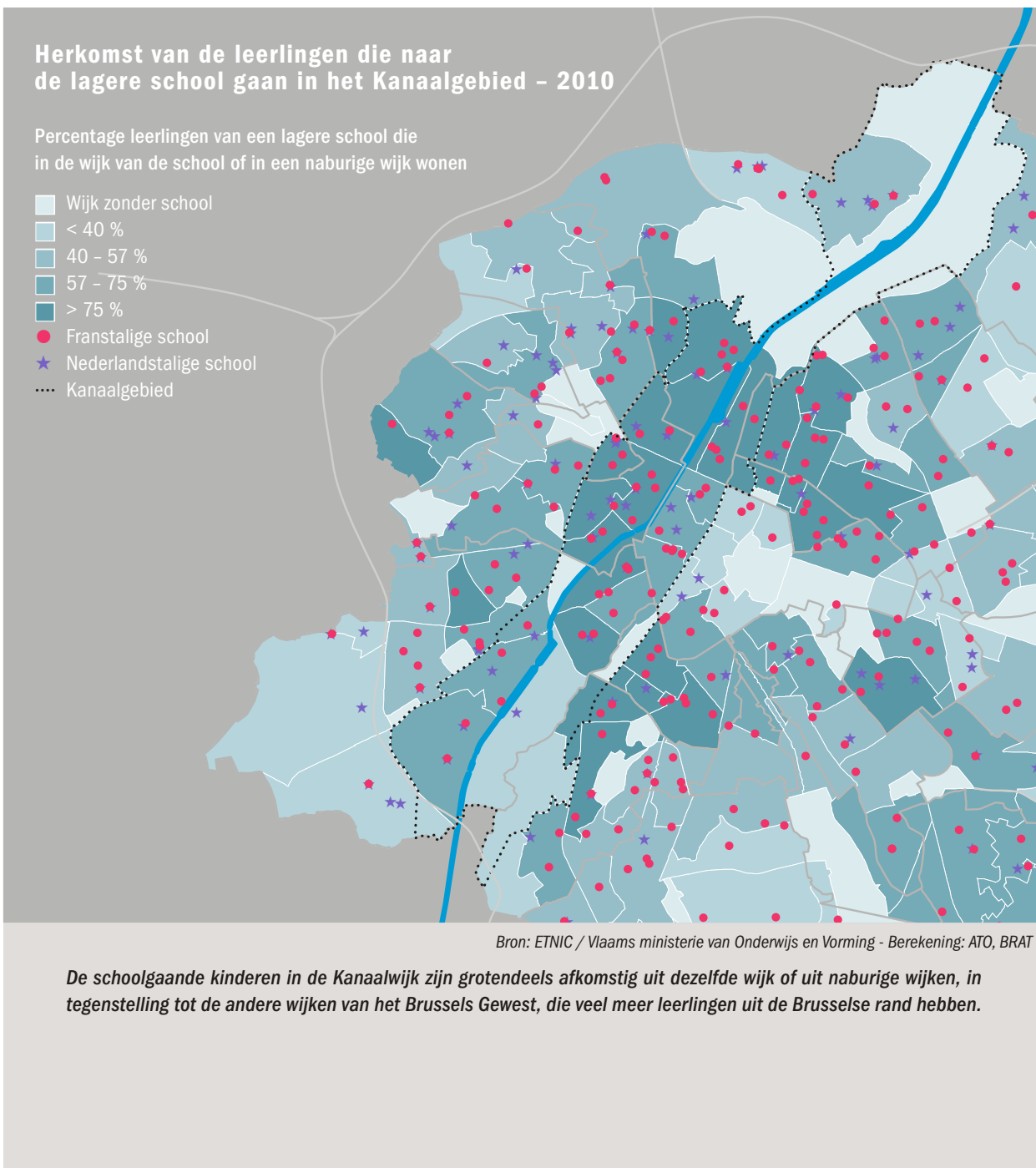
In 2010 was het Kanaalgebied goed voor bijna 25 procent van de totale Brusselse bevolking in de leeftijd om naar de kinderopvang te gaan, tegenover slechts 14,1 procent van de beschikbare plaatsen ten opzichte van het totale gewest. De dekkinggraad van het aanbod in kinderopvang is slechts 18 procent, tegenover 35 procent voor de rest van het gewest.

Volgens de Europese normen is de gewenste dekkinggraad 33 procent. Wanneer we die norm toepassen op het Kanaalgebied, dan zien we in 2010 een tekort van ongeveer 1.900 plaatsen, terwijl er in de rest van het Brussels Gewest een 'overschot' van 774 plaatsen is.



De dringende situatie die is ontstaan door de bevolkingsdruk in het Brussels Gewest en het grote tekort aan voorzieningen voor jongeren hebben ervoor gezorgd dat de overheden zich mobiliseren en hun investeringen richten op het creëren van nieuwe plaatsen in het onderwijs (door uitbreiding of nieuwbouw) en in de kinderopvang.

Sinds 2011 is een reeks projecten gepland in het Kanaalgebied (ruim 2.300 nieuwe plaatsen tegen 2020), maar die blijven onvoldoende ten opzichte van de bevolkingsstijging die het Brussels Gewest mag verwachten en die zich in 2020 zal concentreren in het Kanaalgebied.



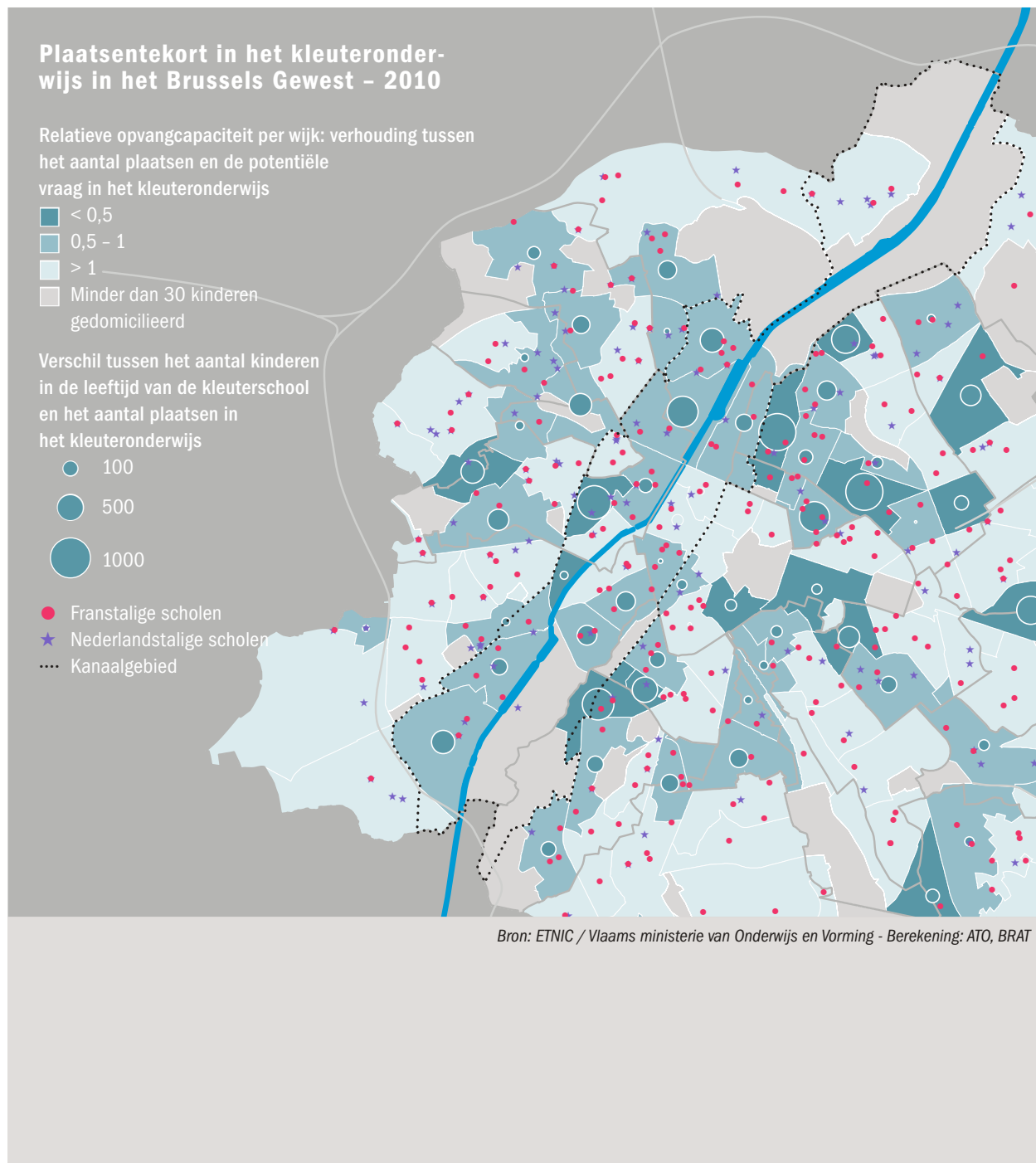
AANBOD IN HET ONDERWIJS

Uit de studie van het ATO en BRAT in 2012 over de herkomst van de leerlingen en hun verspreiding over de Brusselse scholen blijkt dat de scholen in het Kanaalgebied hoofdzakelijk worden bezocht door leerlingen uit de wijken in het gebied, in tegenstelling tot de wijken van de tweede kroon.

De relatief beperkte mobiliteit van de bewoners van het Kanaalgebied is daarvan vaak de oorzaak.

Deze concentratie van bevolkingsgroepen met een vergelijkbaar en vaak achtergesteld socio-economisch profiel in de scholen van het Kanaalgebied leidt tot een bepaalde segregatie in het onderwijs.

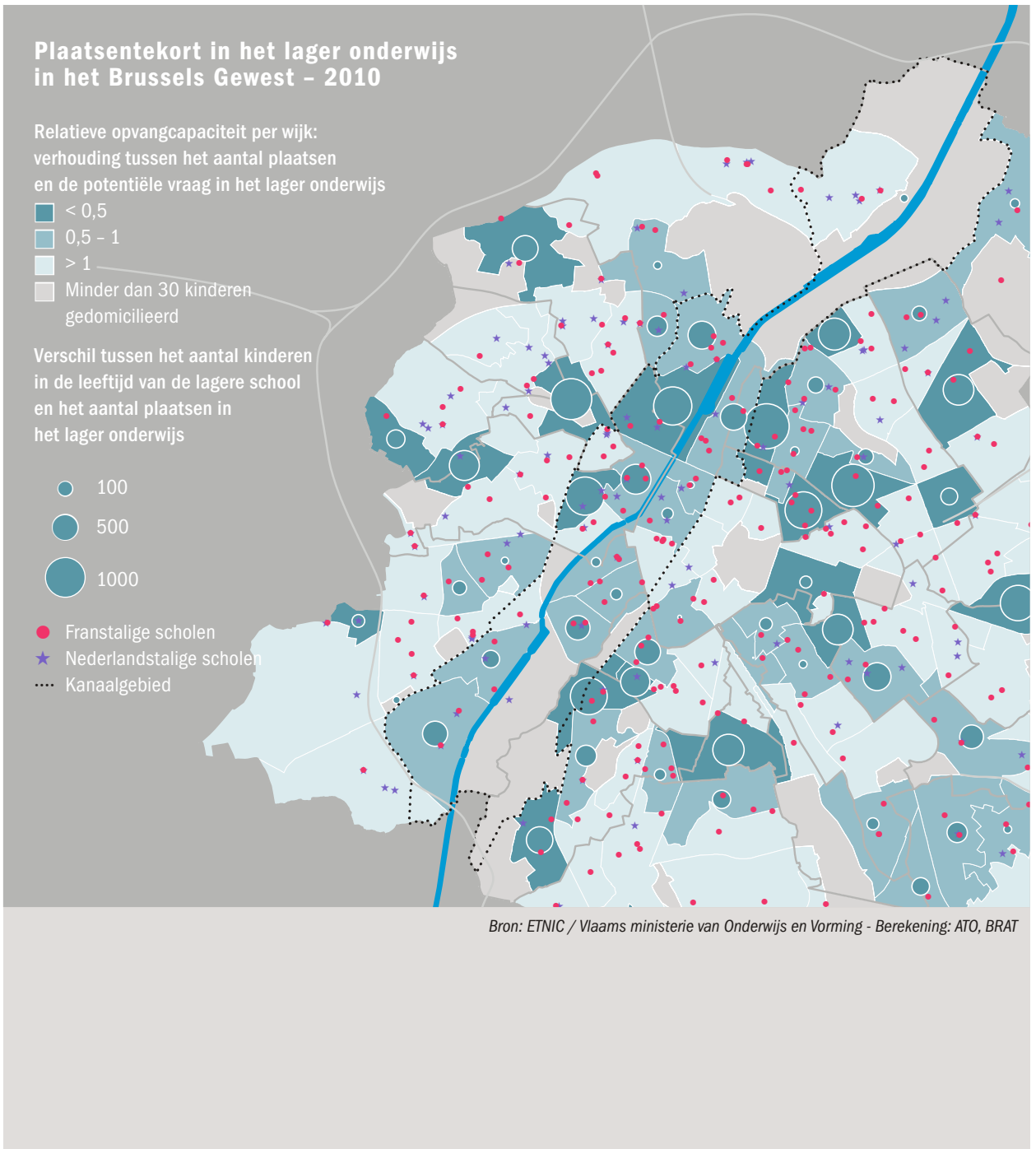
In het Kanaalgebied zijn het aanbod van en de vraag naar schoolplaatsen bijzonder slecht op elkaar afgestemd. Er zijn in totaal maar liefst 5.900 plaatsen te weinig ten opzichte van het aantal kinderen in schoolgaande leeftijd: 2.227 in de kleuterschool en 3.671 in de lagere school.



▲ School 16 in Molenbeek

De kleuterscholen zijn gelijk verdeeld over het grondgebied, maar in sommige wijken is er een tekort aan schoolplaatsen als gevolg van het hoge percentage jonge kinderen in de leeftijd van de kleuterschool: maar liefst 44 procent van de kinderen van 0 tot 4 jaar in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest woont in het Kanaalgebied.

Het gebrek aan schoolplaatsen in het kleuteronderwijs is het grootste in de wijken van het Weststation, Laag Vorst, Maritiem en Heembeek.

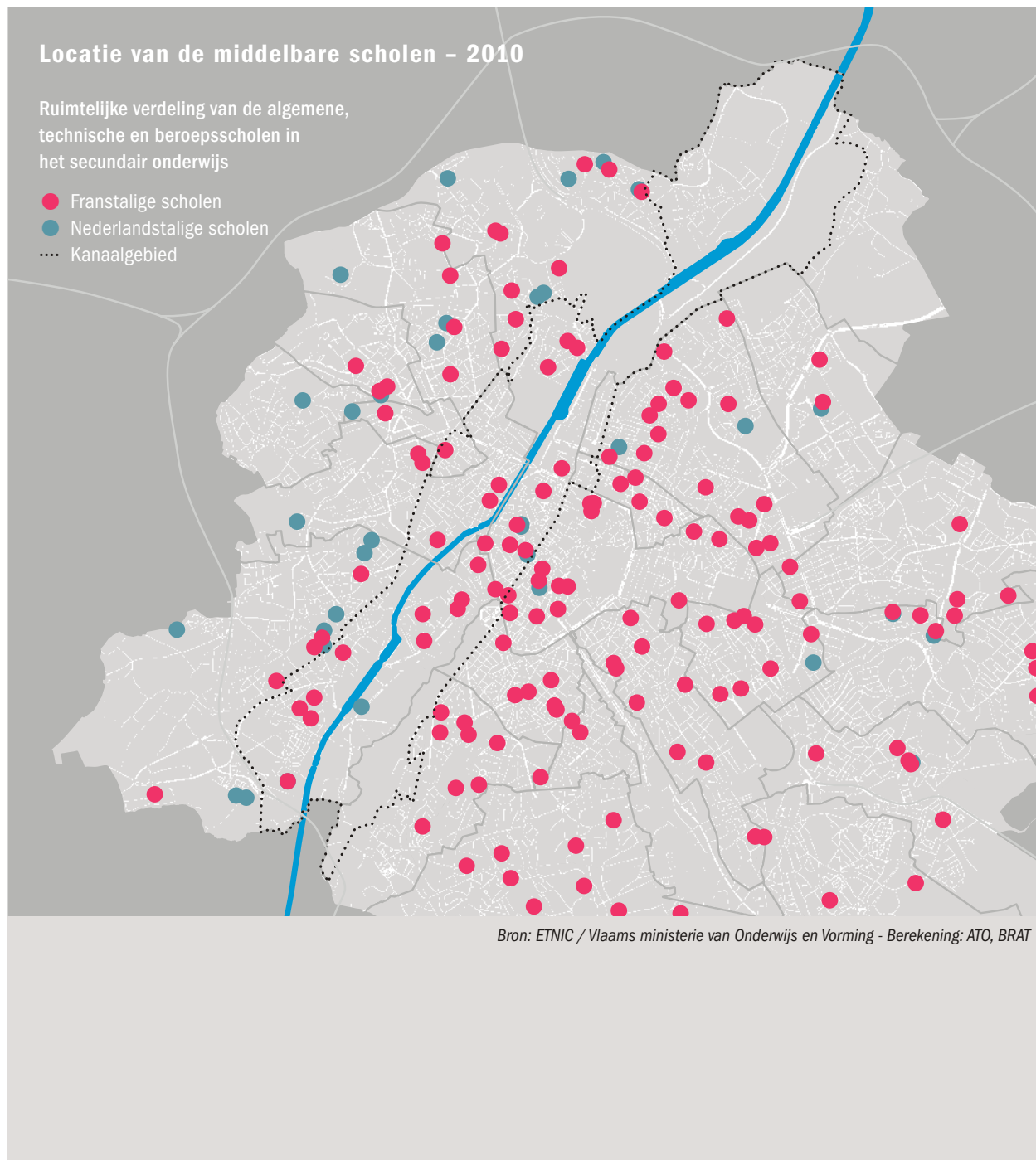


We stippen hierbij aan dat de kleuterschool niet verplicht is in België, maar als toegangspoort tot het schoolsysteem een belangrijke en soms bepalende stap is in het onderwijsparcours van een kind.

Het gebrek aan plaatsen in het lager onderwijs is het grootste in de wijken van het Weststation, Laag Vorst, Maritiem en Historisch Molenbeek.



▲ École des Magnolias in Laken

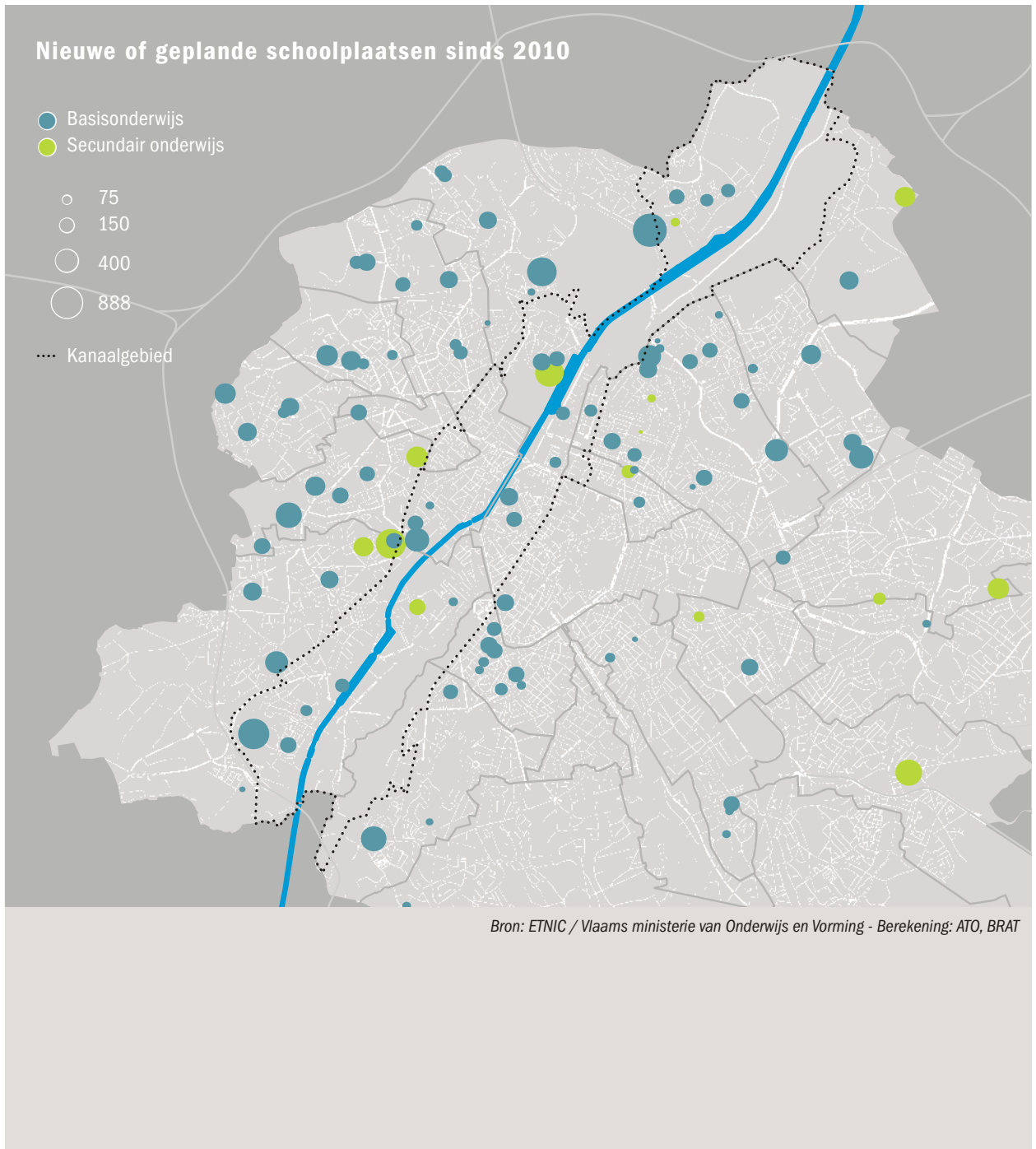


In het secundair onderwijs zien we dat het aanbod van scholen relatief minder verspreid is over het gewestelijk grondgebied, met een sterkere concentratie in de eerste kroon. Het aanbod in het Kanaalgebied is over het algemeen aanvaardbaar, ondanks enkele witte vlekken rond Thurn und Tassis en Koekelberg.

Indien we echter rekening houden met de grotere mobiliteit van de leerlingen en het grote aantal middelbare scholen in de buurt van het Kanaalgebied en met name in de Vijfhoek, dan kunnen we stellen dat de problematiek in het secundair onderwijs minder groot is dan in het basisonderwijs.



▲ Voormalige scheepvaartschool in Laken, sinds 2009 het Athénée Marguerite Yourcenar



GEWESTELIJKE INVESTERINGEN IN REACTIE OP HET PLAATSEN- TEKORT IN HET ONDERWIJS

Er zijn momenteel veel projecten voor het creëren van schoolplaatsen in het Brussels Gewest om de gevolgen van de bevolkingsgroei te kunnen opvangen.

Zo zijn er in het Kanaalgebied 4.439 plaatsen gecreëerd of gepland sinds 2010 (door middel van renovaties, uitbreidingen of nieuwe scholen), waarvan 3.549 plaatsen in het basisonderwijs en 890 plaatsen in het secundair onderwijs. Het aantal gecreëerde plaatsen in het Kanaalgebied correspondeert met 19 procent van de gecreëerde of geplande plaatsen in het basisonderwijs in het Brussels Gewest en 28 procent in het secundair onderwijs. ■

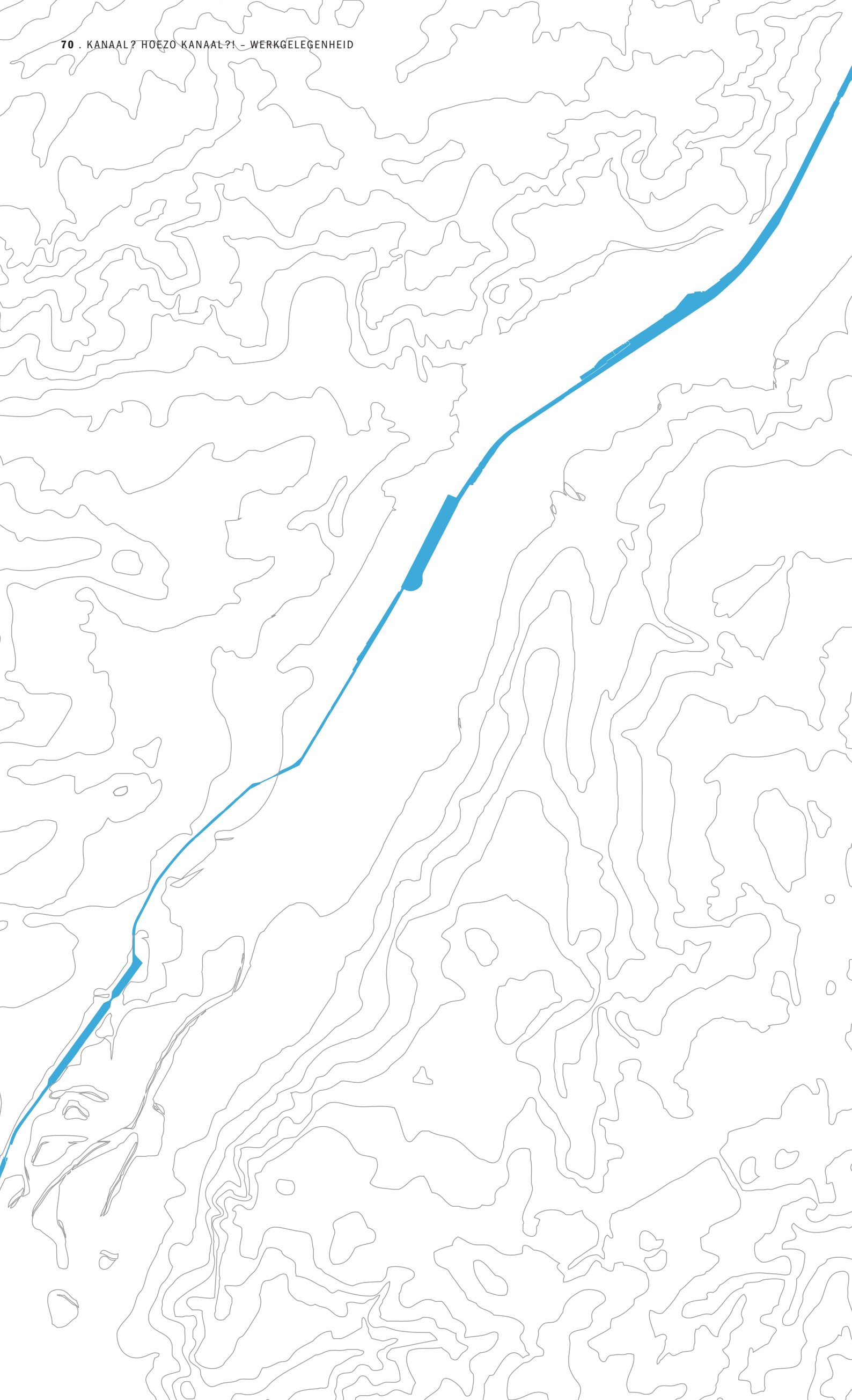


WERKGELEGENHEID

Hoewel er een grote economische activiteit is in het Kanaalgebied, ondervinden de bewoners veel sociaaleconomische problemen, zoals onder andere blijkt uit de hoge werkloosheid.

De afgelopen jaren worden er steeds meer innovatieve initiatieven ondernomen om deze situatie recht te trekken. Het Kanaalgebied beschikt immers over een groot potentieel van arbeidskrachten, met een zeer jonge actieve bevolking. Daarnaast ontplooit de lokale overheid veel middelen om de laaggekwalificeerde arbeidskrachten te herintegreren op de arbeidsmarkt.

De reconversie van de oude industriële sites werpt bovendien de vraag op naar de mogelijke activiteiten die er vandaag zouden kunnen plaatsvinden en welke impact die hebben op de werkgelegenheid van de Brusselaars.



WERKGELEGENHEID

Arbeids- en opleidingsbeleid

Véronique Clette en Sharon Geczynski

Onderzoekers van het Brussels Observatorium voor de Werkgelegenheid

De sterke vermindering van de werkgelegenheid voor arbeiders, de afgenomen diversiteit van de industriële activiteiten en de toenemende automatisering van de industrie- en logistieksector leiden in het Kanaalgebied tot een hoge werkloosheidsgraad.

Deze situatie gaat samen met een groot tekort aan gekwalificeerde opleidingen en is eveneens het resultaat van een relatief laag aanbod van werk ten opzichte van de bevolkingsdichtheid in het Kanaalgebied. De problemen om buitenlandse diploma's te laten erkennen en de discriminatie bij de aanwerving spelen de jonge afgestudeerden parten en vormen een groot obstakel voor de tewerkstelling.

Deze bijdrage beschrijft de specifieke context van het Kanaalgebied op het vlak van werkgelegenheid en de maatregelen die zijn genomen om het aanbod van werk en het profiel van de bewoners op elkaar af te stemmen.

NIEUWE FUNCTIES IN HET KANAALGEBIED

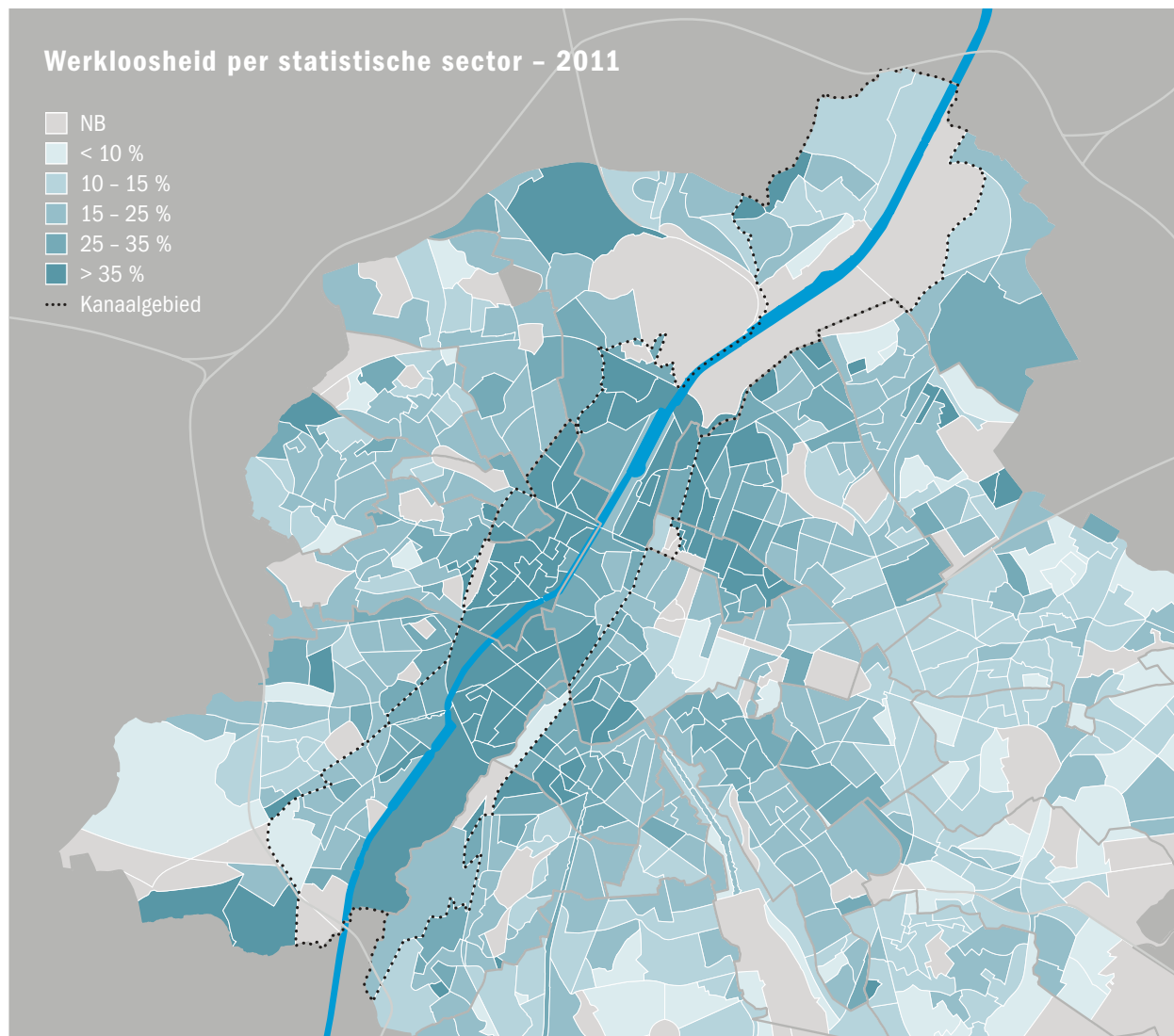
Op gewestelijke schaal richt de economische ontwikkeling zich hoofdzakelijk op een aantal specifieke activiteitensectoren. In 2010 was bijna 60% van de Brusselse werknemers werkzaam in één van de vijf volgende sectoren: overheidsadministratie, gezondheidszorg en maatschappelijk werk, handel, financiën en verzekeringen, en administratieve en ondersteunende diensten. Hoewel de sector van de dienstverlening een groot deel van de laaggekwalificeerde werknemers heeft opgevangen, met inbegrip van arbeiders, is een duurzame integratie van deze profielen in deze sector niet meer mogelijk. Dat geldt vooral voor de talrijke jongeren die in het Kanaalgebied wonen.

Het Kanaalgebied is intussen volop in beweging. In het westelijke gedeelte van Molenbeek dat grenst aan het centrum vind je nieuwe centrale functies, dat wil zeggen economische functies die je traditioneel eerder in het centrum zou verwachten, zoals overheidsinstanties, financiële instellingen of culturele organisaties. Die veranderingen zullen een impact hebben op de lokale activiteiten. Indien die er niet in slagen om de strijd om de toegang tot de beschikbare openbare ruimte te winnen, dan kunnen ze worden verdrukt.

In dit gebied zien we ook de aanwezigheid en de dynamiek van de bedrijven van de Haven van Brussel, die bijna 12.000 werknemers vertegenwoordigen, of 2% van de werkgelegenheid in het gewest¹.



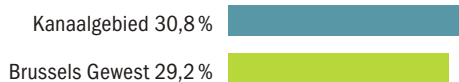
▲ De Haven van Brussel verstrekt ruim 12.000 directe en indirecte banen, bijna 2 procent van de Brusselse werkgelegenheid. De bedrijven in het havengebied onderscheiden zich vooral door het feit dat zij verhoudingsgewijs meer banen voor kortopgeleide mensen aanbieden.



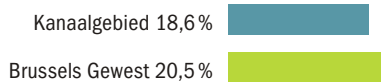
Bron: ACTIRIS, berekening Brussels Observatorium voor de Werkgelegenheid, 2011

Werkzoekenden in het Kanaalgebied volgens opleidingsniveau - 2011

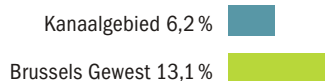
Laag (basis en lager secundair)



Gemiddeld (hoger secundair en leercontract)



Hoog (hoger universitair en niet-universitair)



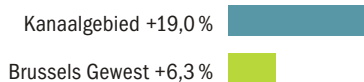
Andere opleidingen (in het buitenland)



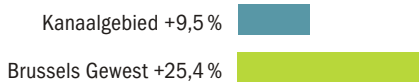
Bron: ACTIRIS, berekening Brussels Observatorium voor de Werkgelegenheid, 2011

Evolutie van de werkloosheid volgens geslacht tussen 2008-2011

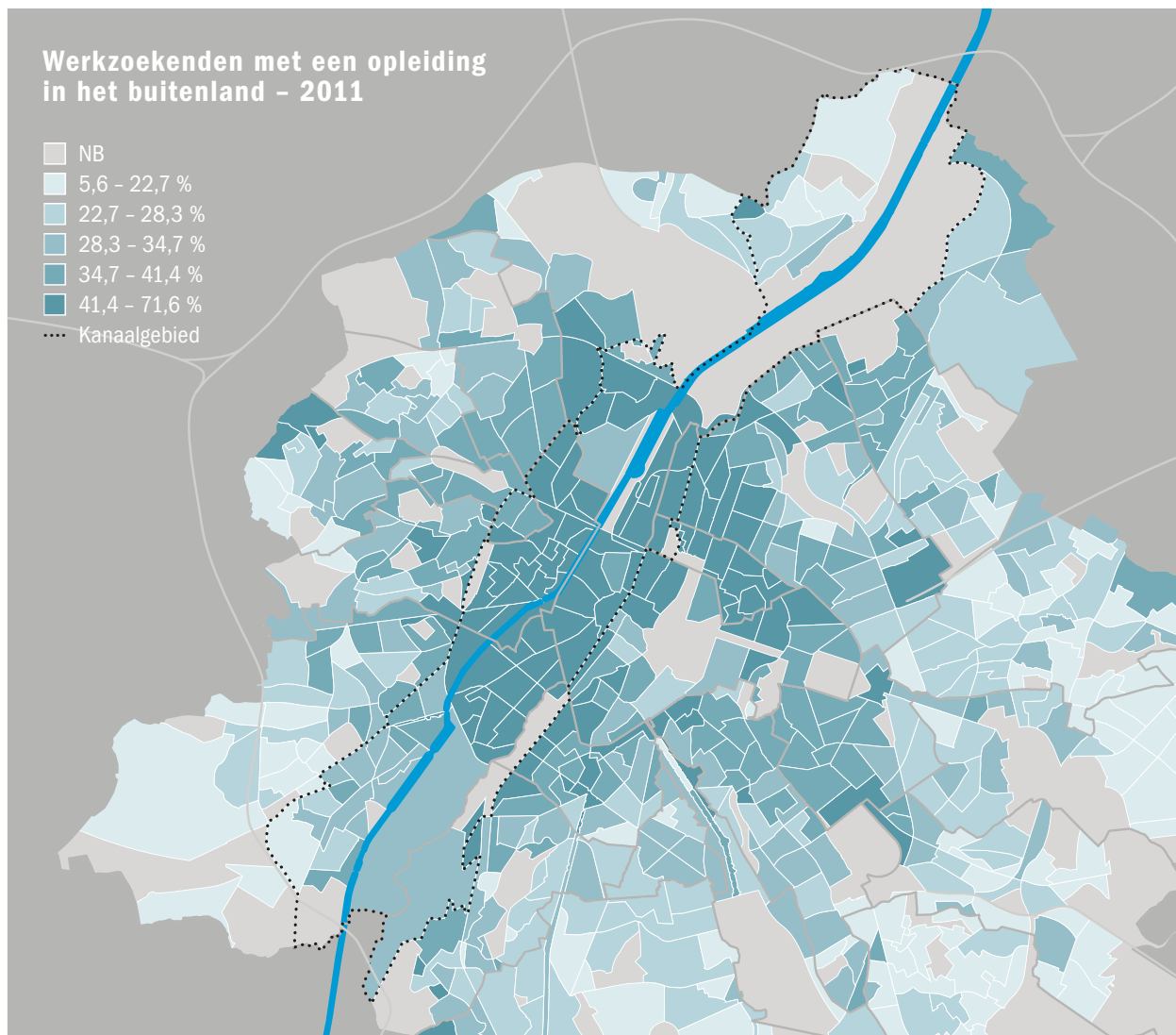
Mannen



Vrouwen



Bron: ACTIRIS, berekening Brussels Observatorium voor de Werkgelegenheid, 2011



Bron: ACTIRIS, berekening Brussels Observatorium voor de Werkgelegenheid, 2011

WERKZOEKENDEN

De werkloosheid in het Kanaalgebied is veel hoger dan het regionale gemiddelde².

In 2011³ tellen we bijna 25.000 werkzoekenden in de wijken die samen het Kanaalgebied vormen. Dat is bijna een kwart van alle werkzoekenden in het Brussels Gewest⁴. Ze zijn vooral verdeeld over drie gemeenten: Stad Brussel (32,5%) Molenbeek (30,9%) en Anderlecht (28,5%).

57,4% van de werkzoekenden is mannelijk, een zeer hoog percentage in vergelijking met het gewestelijke cijfer (47,1%). Ruim een derde heeft een andere nationaliteit (37,1%), van wie 10,5% afkomstig is uit de Europese Unie. Over het algemeen zijn ze laagopgeleid: 30,8% van de werkzoekenden in het Kanaalgebied heeft slechts een diploma lagere school of lager secundair onderwijs.

Meer dan 60% van hen is al langer dan één jaar werkloos.

Tussen 2008 en 2011 hebben enkele opmerkelijke veranderingen plaatsgevonden in de evolutie van de sociologische samenstelling van de werkzoekenden. Terwijl op gewestelijk niveau het werkloosheidscijfer bij vrouwen stijgt (+25,4%), is de toename van de werkloosheid in het Kanaalgebied (+15,6%) voornamelijk zichtbaar bij mannen (+20%). In dezelfde periode is het percentage jonge werkzoekenden licht gedaald (-1,9%)

en het percentage werkzoekende vijftigplussers enorm gestegen (+43,5%).

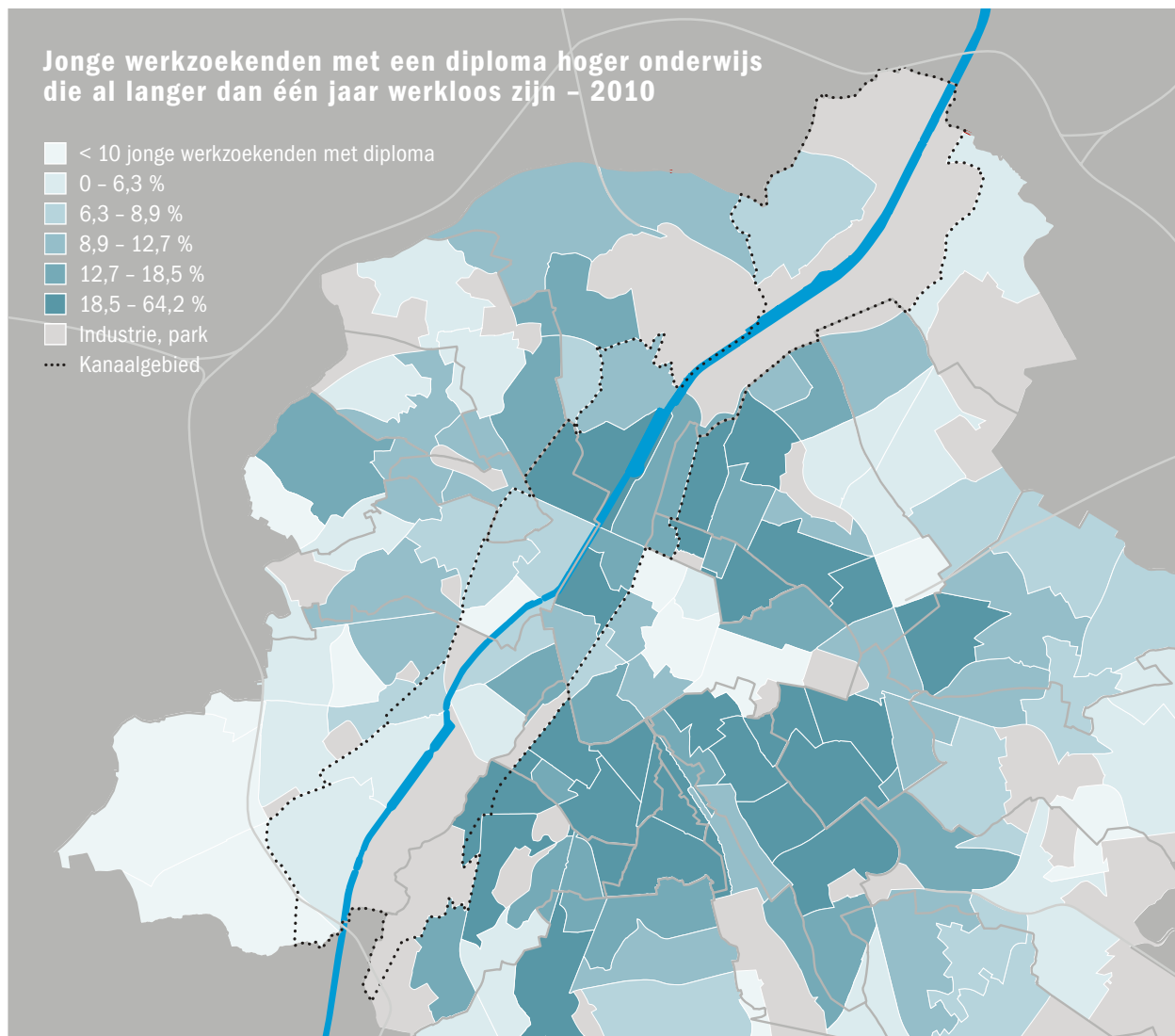
In dezelfde periode is het aantal werkzoekenden uit de Europese Unie en uit landen van buiten de EU enorm gestegen (met respectievelijk 29% en 18,3%).

MOEILIJKE TOEGANG TOT WERK

Bepaalde categorieën van werkzoekenden zijn oververtegenwoordigd in het onderzoeksgebied.

Zo heeft ruim 40% van de werkzoekenden uit de volkswijken van de 'arme sikkel' naar eigen zeggen een studie in het buitenland gedaan die niet wordt erkend. Hun diploma verleent hen geen toegang tot de Belgische arbeidsmarkt. Bovendien lijkt deze situatie nog toe te nemen: steeds meer werkzoekenden hebben een hogere opleiding (+23,8%) of hebben hun studie in het buitenland gedaan (+29,3%).

Het bezit van een diploma hoger onderwijs lijkt dus niet automatisch het vinden van werk te vergemakkelijken.



Bron: ACTIRIS, berekening Brussels Observatorium voor de Werkgelegenheid, 2011

De bovenstaande kaart is het resultaat van een analyse⁵ waaruit blijkt dat - bij vergelijkbare competenties - jongeren met een diploma hoger onderwijs in de volkswijken van het centrum en de eerste kroon langer werkloos blijven dan hun evenknieën uit de gegoede wijken in het zuiden van de hoofdstad.

Naast de klassieke factoren die kenmerkend zijn voor jonge werkzoekenden, vooral met een diploma hoger onderwijs (gebrek aan ervaring, onvoldoende kennis van de tweede landstaal), zien we hier ook het effect van de discriminatie bij de aanwerving, waarvan vooral migrantenjongeren het slachtoffer zijn.

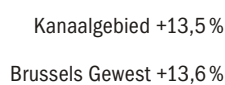
Afgestudeerde jongeren zijn dus blijkbaar niet allemaal gelijk bij het zoeken naar werk. Daarnaast leidt ook de keuze tussen hogeschool of universiteit en de keuze voor een al dan niet hoog aangeschreven bedrijfstak tot bijkomende verschillen op de arbeidsmarkt, omdat die keuzes de toegang tot werk vergemakkelijken of bemoeilijken.

Evolutie van de werkzoekenden in het Kanaalgebied tussen 2008 en 2011 volgens leeftijdscategorie

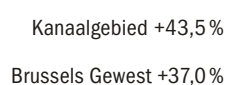
Werkzoekenden -25 jaar



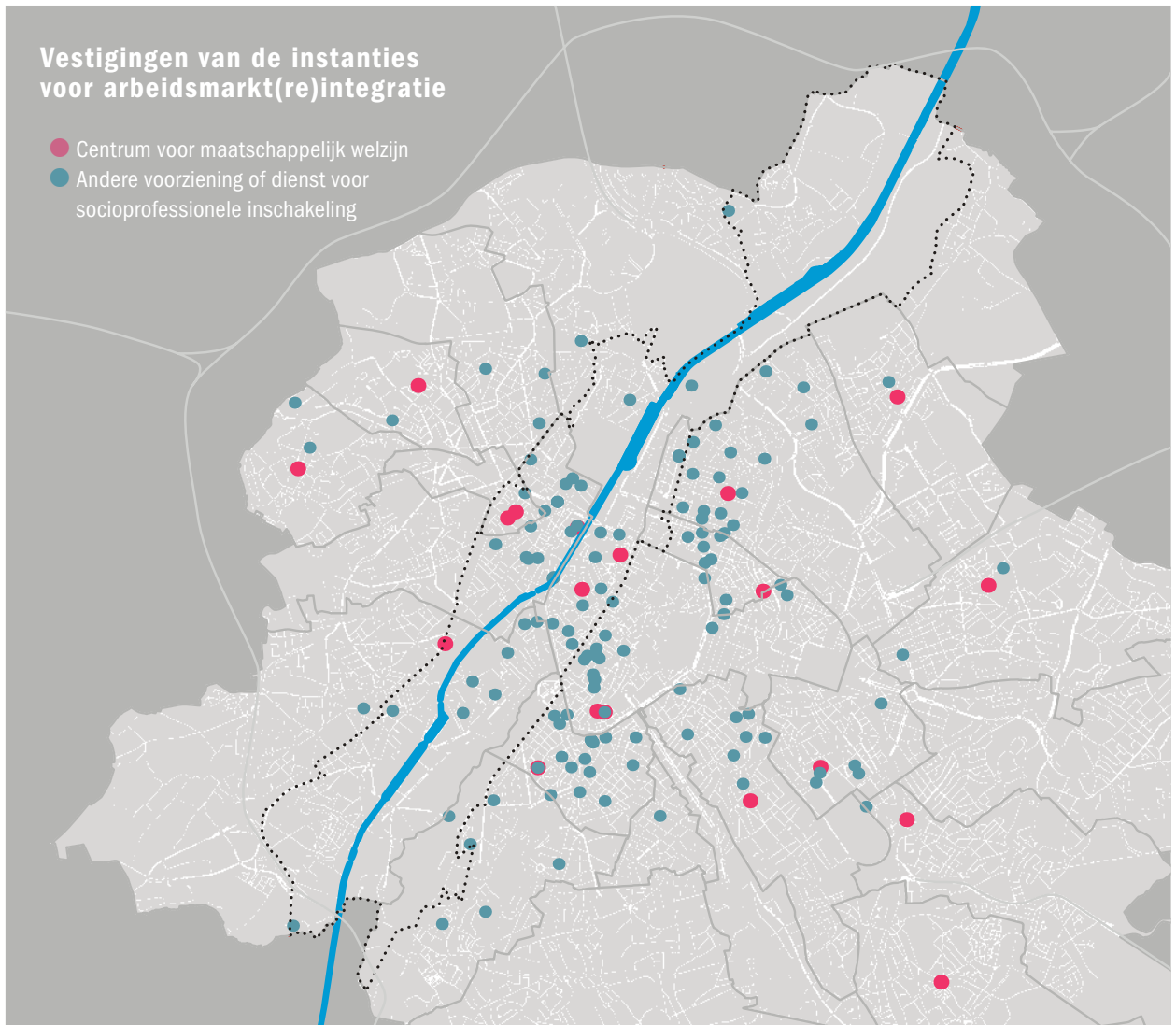
Werkzoekenden 25-50 jaar



Werkzoekenden +50 jaar



Bron: ACTIRIS, berekening Brussels Observatorium voor de Werkgelegenheid, 2011



Bron: Inventaris van voorzieningen en diensten aan de bevolking, 2010 (ATO-BRAT)

LOKALE VOORZIENINGEN VOOR (RE)INTEGRATIE OP DE ARBEIDSMARKT

Een 'doelgroepgerichte' aanpak en territorialisatie⁹ van het gewestelijke beleid

Het werkgelegenheidsbeleid in het Brussels Gewest is gebaseerd op een specifieke aanpak van bepaalde doelgroepen die moeilijk toegang vinden tot de arbeidsmarkt (zoals jongeren zonder diploma of langdurig werklozen)⁷. Zoals hiervoor al gezegd, zijn enkele van deze doelgroepen in het bijzonder vertegenwoordigd in het Kanaalgebied. Om deze sociaal-ruimtelijke segregatie aan te pakken verbond de overheid – vanaf 1991 – de lokale initiatieven van het middenveld en van de gemeenten⁸ aan een gewestelijk actiebeleid, onder meer door de afdelingen van Actiris (Brusselse gewestelijke dienst voor arbeidsbemiddeling) te decentraliseren.

Er zijn dus veel organisaties actief op lokaal niveau. Hun acties zijn gebaseerd op verschillende benaderingswijzen, die voortvloeien uit verschillende institutionele niveaus, hoewel ze trachten op elkaar af te stemmen. Ten dele dankzij de steun van het Europees Sociaal Fonds⁹ startte Actiris een 'netwerk van partners voor werk'¹⁰, bestaande uit de organisaties die op lokaal niveau ijveren voor de (re)integratie op de arbeidsmarkt en waarvan een groot aantal in het Kanaalgebied is gevestigd.

Historische spelers en lokale partners in de strijd tegen werkloosheid

De initiatieven voor arbeidsmarkt(re)integratie zijn bedoeld om laagopgeleide en/of kwetsbare werkzoekenden basisvaardigheden te verschaffen. Van deze initiatieven bevinden zes van de negen bestaande Missions Locales – opgericht tussen 1988 en 1993 – en alle Lokale Werkwinkels¹¹ zich in een van de gemeenten waarover het Kanaalgebied zich uitstrekt.

Hun werkterrein is zeer uitgestrekt: naast de begeleiding van werkzoekenden werken ze ook mee aan lokale ontwikkelingsprojecten via wijkcontracten of in de sociale economie. Ze treden op als tussenpersoon (tussen lokale integratieinstanties, werkgevers, werkzoekenden...), steunen projecten voor arbeidsmarkt(re)integratie, zetten projecten op en geven opleiding en informatie binnen hun werkingsgebied. Deze Missions Locales en Lokale Werkwinkels zijn dus belangrijke partners voor de samenlevingsopbouw in het Kanaalgebied.

De organisaties voor arbeidsmarkt(re)integratie zijn dus sterk lokaal verankerd, maar dat geldt ook voor andere partners. Zo is Actiris sinds 2006 dichterbij de werkzoekenden toe gekomen door gedecentraliseerde afdelingen in elke gemeente te openen. Die doen een intensief beroep op lokale partners, ook organisaties die niet geconventioneerd zijn met Actiris, maar zich richten op een specifieke problematiek (zoals alfabetisering).

Daardoor hebben de consultants van deze afdelingen een gedetailleerde kennis ontwikkeld van het lokale werkgelegenheidspotentieel en van de tekorten van bepaalde hulpvoorzieningen die niet altijd aangepast zijn aan de werkzoekenden van deze wijken. De afdeling van Molenbeek was de eerste ervaring met deze decentralisatie. In het Kanaalgebied vinden we eveneens een afdeling 'Haven van Brussel', die de vraag en het aanbod voor de dokwerkers in de Haven van Brussel en van Vilvoorde coördineert.

Onder de vele andere organisaties voor arbeidsmarkt(re)integratie die actief zijn in het Kanaalgebied noemen we ook de centra voor alternerend leren en werken (CEFA), waarvan de leerlingen meestal in de centrale gebieden en in de wijken aan weerszijden van het kanaal wonen¹².

Sinds 2001 spelen de OCMW's eveneens een rol, omdat zij beschikken over een luik 'arbeidsmarkt(re)integratie' voor mensen die een leefloon of gelijkwaardige financiële steun ontvangen, waaruit de maatregel 'artikel 60'¹³ is voortgekomen.

Op dit moment zou de oprichting van Werkwinkels in de gemeenten (in de vorm van een 'uniek loket' dat in één gebouw - of online - de belangrijkste arbeidsorganisaties verenigt), die de steun krijgt van Actiris, de synergie tussen al deze partners moeten bevorderen.

Stadsvernieuwingsbeleid en sociale economie

Het gewestelijke beleid steunt daarnaast op projecten voor de sociaaleconomische opleving van wijken in moeilijkheden (wijkcontracten, Europees programma Urban...), gedeeltelijk gefinancierd door het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling (EFRO), voor het creëren van lokale werkgelegenheid en het initiëren van projecten in de sociale economie en voor de opleiding via werk (bestrating, renovatie van sociale woningen)¹⁴ in de Prioritaire Interventiezone (PIZ), die zich uitstrekt aan weerszijden van het kanaal, van noord naar zuid over het grondgebied van het gewest.

Enkele voorbeelden van deze projecten zijn de Plaatselijke Initiatieven voor de Ontwikkeling van de Werkgelegenheid (PIOW) en de inschakelingsondernemingen (IO), die worden gesteund door het Brussels Gewest¹⁵. We merken daarbij op dat de Plaatselijke Werkgelegenheidsagentschappen (PWA), een federale voorziening, eveneens deel uitmaken van de sociale-economiebedrijven.

Om de werkgelegenheid van de Brusselaars te bevorderen is een samenwerkingsovereenkomst getekend door Actiris en Citydev.brussels, waarin wordt overeengekomen dat de bedrijven die zijn gevestigd op een locatie van Citydev.brussels hun werkaanbiedingen doorgeven aan Actiris. Deze overeenkomst is nog een illustratie van de afstemming tussen het economische expansiebeleid en het werkgelegenheidsbeleid.

Lokale activiteitensectoren

Bij de bespreking van de activiteitensectoren die vertegenwoordigd zijn in het Kanaalgebied moeten we ook melding maken van de rol en de doelstellingen van het referentiecentrum¹⁶ IRIS TL, dat is gespecialiseerd in de sectoren transport en logistiek, waaronder de havenactiviteiten vallen.

De oprichting in 2007 was het resultaat van een samenwerking tussen enerzijds de overheidsinstanties voor werkgelegenheid en beroepsopleidingen en anderzijds de sectoren in de Brusselse economie die nood hebben aan gekwalificeerde arbeidskrachten. Ook de onderwijsnetten zijn erbij betrokken. Referentiecentra bieden geavanceerd onderwijsmateriaal aan in een ruimte waar ze basisopleidingen organiseren (technisch en beroepsonderwijs), evenals alternerend leren-werken en bijscholing van werknemers.

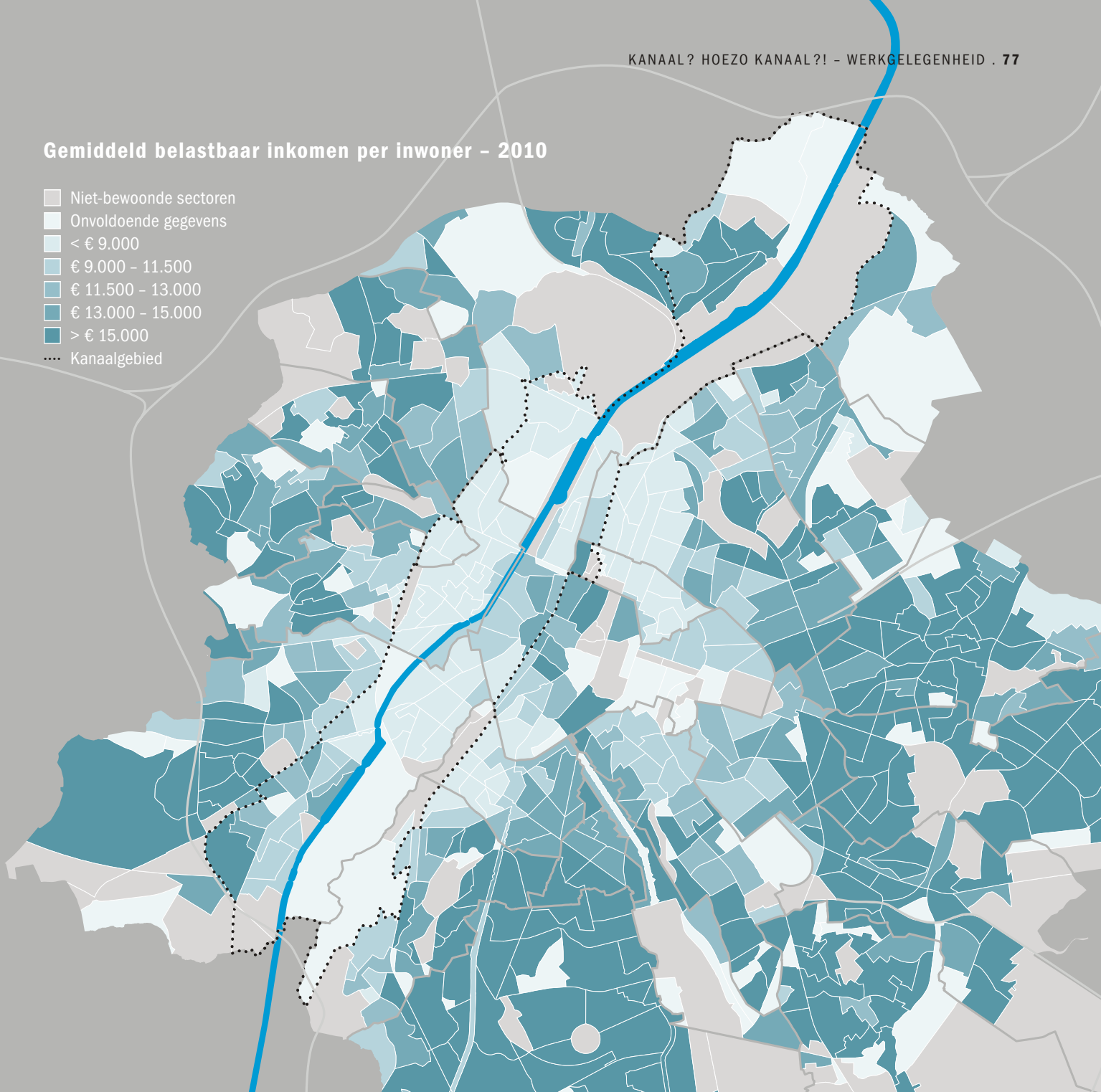
BESLUIT

Het Brussels Gewest wordt gekenmerkt door een duidelijke sociaal-ruimtelijke ongelijkheid tussen de centrale wijken en de periferie. Eén op de vier werklozen woont in een wijk van het Kanaalgebied. In sommige van deze wijken bedraagt de jeugdwerkloosheid 35% en kan het percentage laagopgeleide jongeren oplopen tot 50%.

De reconversie van dit voormalige industriële gebied stelt het gewest dus voor een groot aantal uitdagingen in termen van tewerkstelling, zoals de vermindering van de maatschappelijke ongelijkheid door onderwijs- en opleidingsinitiatieven en een strikt beleid op het vlak van discriminatie bij de aanwerving. Dit beleid moet gepaard gaan met initiatieven om werk te creëren, met het oog op de toekomstige nood aan werk in het gewest. Buiten de problematiek van het gebrek aan woningen om de bevolkingsaan groei op te vangen houdt het vraagstuk van de werkgelegenheid en meer bepaald van het industrieel beleid een rechtstreeks verband met stadsplanning. ■

Gemiddeld belastbaar inkomen per inwoner - 2010

- Niet-bewoonde sectoren
- Onvoldoende gegevens
- < € 9.000
- € 9.000 - 11.500
- € 11.500 - 13.000
- € 13.000 - 15.000
- > € 15.000
- Kanaalgebied



Bron: Wijkmonitoring

FOCUS : Een kwetsbare sociaaleconomische situatie

De werkloosheid of het gebrek aan een beroepsactiviteit bij een deel van de actieve bevolking in het Kanaalgebied draagt bij aan het lage inkomen van de bewoners: in 2010 was het gemiddelde belastbare inkomen per inwoner er 9.006 euro, in vergelijking met 12.593 euro voor het hele Brusselse Gewest¹⁷.

Deze situatie in de wijken is een illustratie van de sociaaleconomische paradox die we zien in het Brussels Gewest. Terwijl de productie van rijkdom hier een van de hoogste is van het gewest en van het land (door het grote aantal bedrijven met veel werknemers, vaak afkomstig van buiten Brussel), zijn de sociaaleconomische omstandigheden van de bewoners bijzonder precair.

We moeten daarbij eveneens opmerken dat de verschillen tussen de sociaaleconomische situatie van de bewoners van het Kanaalgebied en die van de globale Brusselse bevolking de afgelopen vijftien jaar blijven toenemen, waardoor er sprake is van een toenemende kloof in het gewestelijke grondgebied.

S. V.



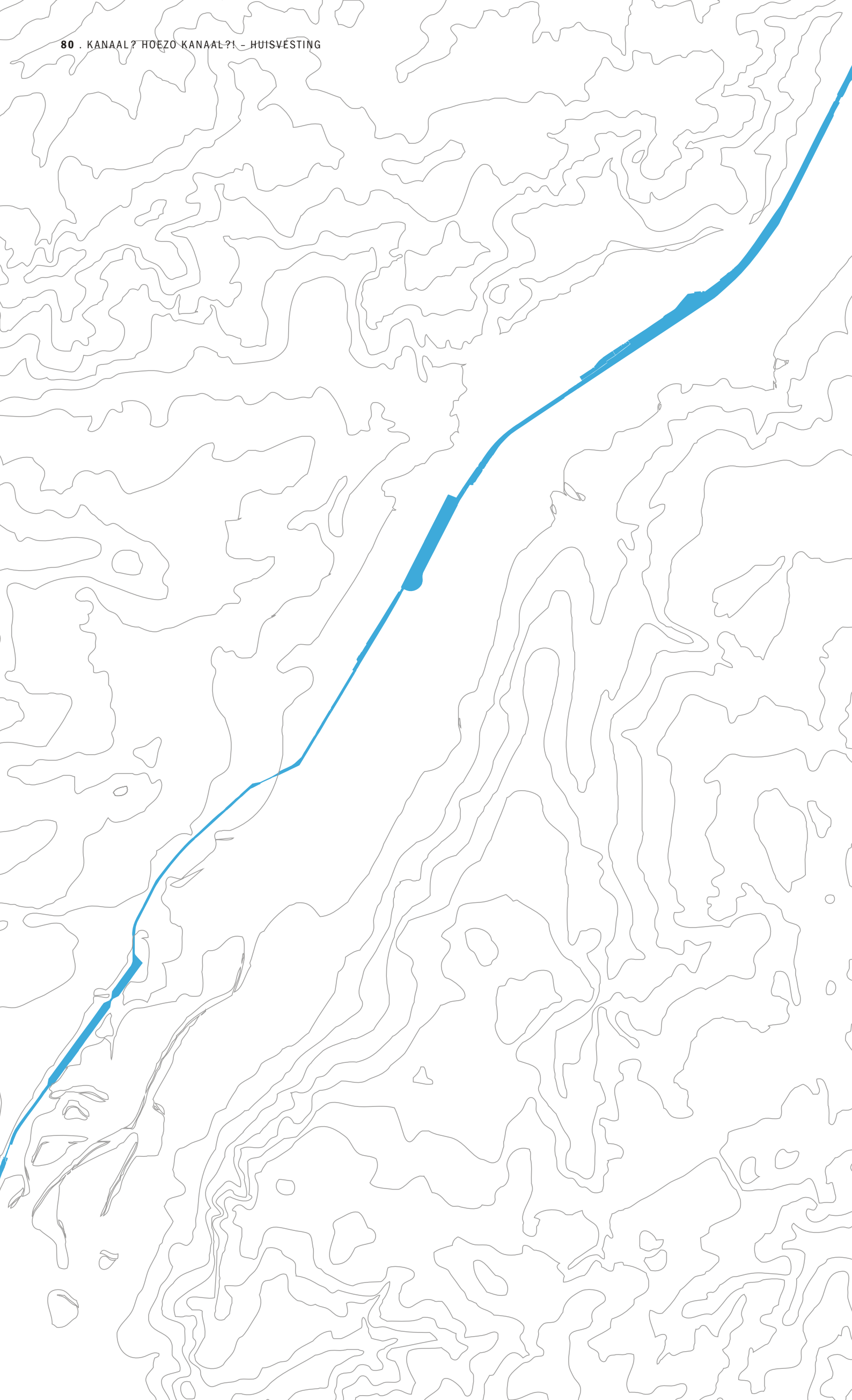
HUISVESTING

In de tweede helft van de twintigste eeuw raakte de industriële sector in verval en verschenen nieuwe woonvormen. De arbeiderswoningen in het Kanaalgebied kwamen eerst leeg te staan en werden daarna geleidelijk steeds meer bewoond door kansarme bevolkingsgroepen. Deze situatie was gedeeltelijk het gevolg van een langdurige verwaarlozing van de gebouwen, waardoor de wijken van het Kanaalgebied een troosteloze aanblik boden.

De laatste jaren is er echter een toenemende belangstelling te zien voor de omgeving van het kanaal bij particulieren en investeerders. Een neveneffect daarvan is een competitie op het vlak van vastgoed, die zowel een bedreiging als een kans biedt.

De beschikbare terreinen en de instrumenten waarover het Brussels Hoofdstedelijk Gewest beschikt voor de ontwikkeling van huisvesting bieden kansen om nieuwe projecten op te zetten die een antwoord kunnen bieden op de verwachte bevolkingsgroei.

Het aantal woningbouwprojecten neemt snel toe en werpt tegelijk een reeks vragen op van maatschappelijke, economische, stedenbouwkundige en architecturale aard.



HUISVESTING

Kenmerken, evoluties en dynamiek van de huisvesting in het Kanaalgebied

Annabelle Guérin

Het is goed te zien dat de kenmerken en de evolutie van de huisvesting in het Kanaalgebied gedeeltelijk te maken hebben met de periode van de groei en het verval van de industrie in Brussel. Het gebrek aan overheidsbeleid tijdens de lange periode van stadsvlucht in de jaren 1970 en 1980 heeft grote gevolgen gehad voor de staat en de kwaliteit van de gebouwen, die verwaarloosd werden of bewoond door bevolkingsgroepen die niet beschikten over de middelen om ze te onderhouden.

Vanaf het moment van zijn oprichting heeft het Brussels Hoofdstedelijk Gewest instrumenten ontwikkeld om de aanhoudende verloedering van de wijken tegen te gaan. Zo is het Kanaalgebied geleidelijk uitgegroeid tot een stadsdeel waar de ontwikkeling van huisvesting vooropstaat: kleinschalige sociale woningbouw, omvorming van voormalige industriële panden tot lofts, nieuwe wooncomplexen voor de middenklasse, renovatie van de burgerwoningen uit de negentiende eeuw... De diversiteit van al deze vastgoedoperaties is bevorderlijk voor de sociale, architecturale en functionele mix in het gebied.

TYOLOGIE EN EVOLUTIE VAN DE HUISVESTING

Tijdens de industrialisatie werden veel arbeiderswoningen gebouwd in de buurt van de fabrieken op de oevers van het kanaal. Daardoor wordt Kanaalgebied – en vooral het centrale gedeelte – in vergelijking met de rest van het Brussels Gewest kenmerkt door een groot aantal bescheiden woningen uit de negentiende eeuw (gebouwen van drie of vier verdiepingen, meestal bestaande uit kleine wooneenheden met drie tot vier kamers).

Toch zien we ook grote wooncomplexen in beaux-artsstijl, art-decostijl of eclectische stijl, bijvoorbeeld aan de Negende Linielaan en de Nieuwpoortlaan, die in de jaren 1920 werden gebouwd voor de burgerbevolking.

In het noorden en het zuiden van het gebied ontstonden aan het begin van de twintigste eeuw wijken die uitsluitend een woonfunctie hadden. Zo werden de tuinsteden Het Rad, Goede Lucht en Moortebeek in Anderlecht in de jaren 1920 gebouwd voor de bewoners van de verloederde arbeiderswijken in het centrum van Brussel en de Marollen, die werden verjaagd voor de grote bouwwerken die waren gepland, zoals de bouw van het Justitiepaleis, de overvelving van de Zenne, de aanleg van de centrale lanen en de uitgraving van de Noord-Zuidverbinding.

In de jaren 1960 en vooral 1970 werden er vooral dichtbewoonde sociale woningen gebouwd, in gebouwen met meerdere appartementen. Het centrum ging er steeds meer op achteruit. De woondichtheid per hectare nam sterk toe in die tijd, als gevolg van de stijging van de grondprijzen.



▲ Pletinckxstraat



▲ Brunfautoren

De evolutie in de locatie van de sociale woningen getuigt van een accentuering van de sociale verschillen in de stad, zowel tussen het centrum en de tweede kroon, als tussen de diverse wijken binnen die kroon.

Er verrezen talloze flatgebouwen in de buurt van het kanaal, zoals de Brunfautoren achter de brouwerij Belle-Vue of het immense wooncomplex aan de Van Kalkenlaan, tussen de Bergensesteenweg en de Bistebroekkaai.

Het industriële verval en de massale verhuizing van de bevolking naar nieuwe 'moderne en goedkope' woningen leidden ertoe dat een groot aantal woningen kwam leeg te staan, evenals de werkplaatsen en pakhuisen die vroeger gemengd waren met de woonfunctie.



Daardoor gingen de gebouwen in het Kanaalgebied – vooral privé-eigendommen die werden verhuurd – er vanaf de tweede helft van de twintigste eeuw steeds meer op achteruit of verdwenen, naarmate de middenklasse en de gegoede burgers de stad verlieten en de speculatieve projecten toenamen. Een deel van de private huurmarkt ontwikkelde zich tot woningen ('gelijkgesteld' met sociale huisvesting) voor zeer kansarme sociale lagen die geen toegang hadden tot de nieuwbouwmarkt, maar ook voor de buitenlandse bevolkingsgroepen die vanaf de jaren 1950 aankwamen¹.

Deze toestand van verwaarlozing, zowel door de overheid, als door de privé-eigenaars, leidde tot grote problemen in verband met de verloederding van de buurt in de jaren 1980 en 1990.

Op dit moment bestaat er nog steeds een aantal woningen waarvan het comfort onvoldoende is ten opzichte van de andere Brusselse wijken. Volgens het Huurobservatorium² heeft 20 tot 35 procent van de woningen in het Kanaalgebied geen centrale verwarming. Maar aan het begin van de eenentwintigste eeuw zien we een nieuwe dynamiek ontstaan op de woningmarkt. Huisvesting krijgt een steeds belangrijkere plaats in het gebied, waardoor echter een aantal knelpunten ontstaan die voortvloeien uit de bevolkingsgroei.

HERINVESTERING VIA HUISVESTING

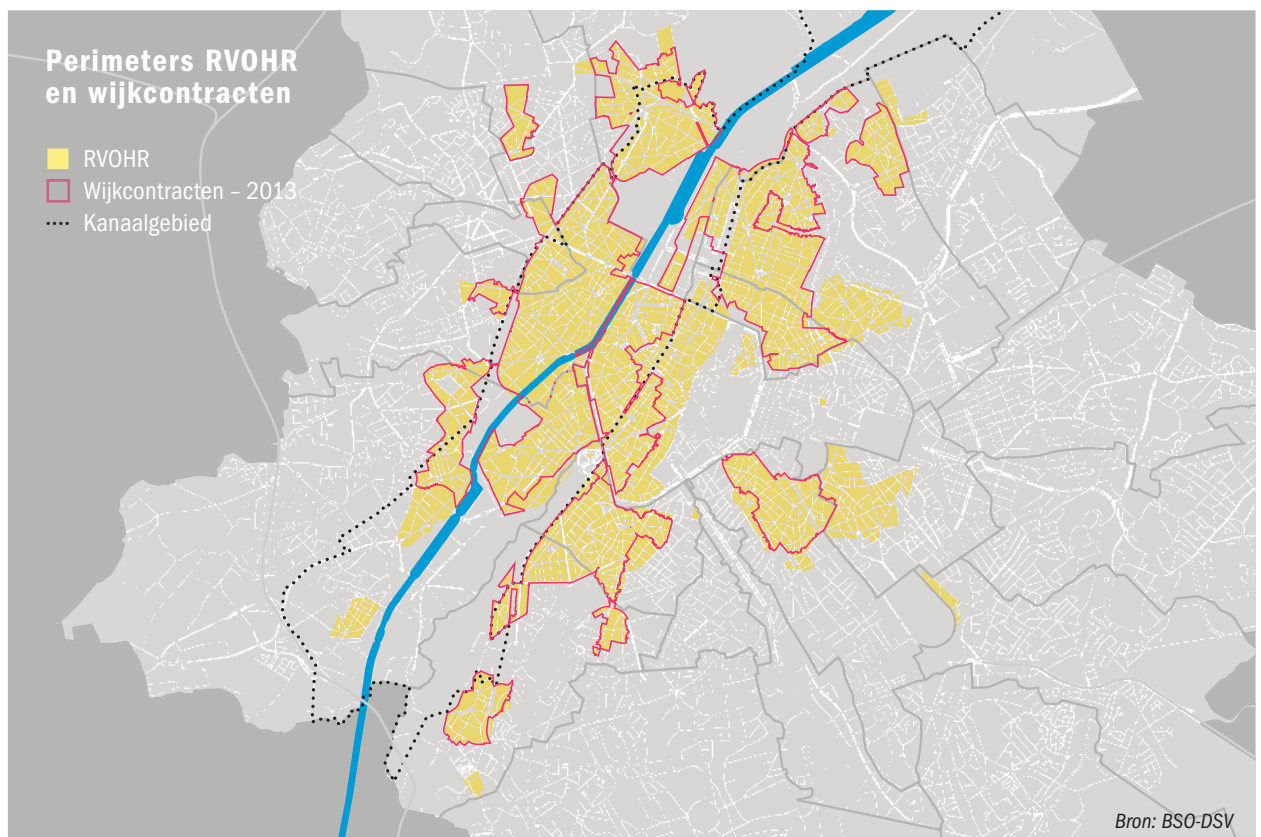
De overheid is actief in het gebied

Het stadsvernieuwingsbeleid en de wijkcontracten die eind jaren 1990 van start gingen, boden handvatten voor de aanpak van de huisvestingsproblematiek, vooral in de 'Ruimte voor de Versterkte Ontwikkeling van Huisvesting en Renovatie' (RVOHR)³. Dit gebied is een prioritaire interventiezone die een groot deel van de woonwijken rond het kanaal omvat.

In de jaren 2000 zien we een grote herinvestering in de huisvesting in de centrale wijken aan het kanaal, zowel door de overheid als door de privésector.

Het is niet verwonderlijk dat de woningen die worden gebouwd in het Kanaalgebied hoofdzakelijk het resultaat zijn van privé-initiatief, zoals ook in de rest van het Brussels Gewest het geval is. Maar dit gebied onderscheidt zich vanaf dat moment van de andere Brusselse wijken door een groter aantal overheidsinitiatieven.

De realisatie van woningen in de periode 1995-2012 in het Kanaalgebied wordt geschat op ongeveer 4.000 eenheden, dat is 35 procent van de totale gewestelijke investeringen.



Productie van woningen 1995-2012

Programma	Huisvesting Kanaalgebied	Totale huisvesting BHG	% Kanaal/BHG
Gewestelijk huisvestingsplan	1.386	5.495	25,2%
Plan 1000 woningen - Stad Brussel	258	657	39,3%
Woningfonds Huurhulp	297	555	53,5%
Woningfonds Koophulp	668	1.159	57,6%
Wijkcontracten	89	108	82,4%
Citydev.brussels	1.294	3.262	39,7%
TOTAAL	3.992	11.236	35,5%

Bron: BGHM/Plan 1000 Woningen - Stad Brussel/Woningfonds/BSO-DSV/Citydev.brussels

Goedgekeurde woningen per type operator - 2003-2011

Private begunstigen van huisvestingsvergunning

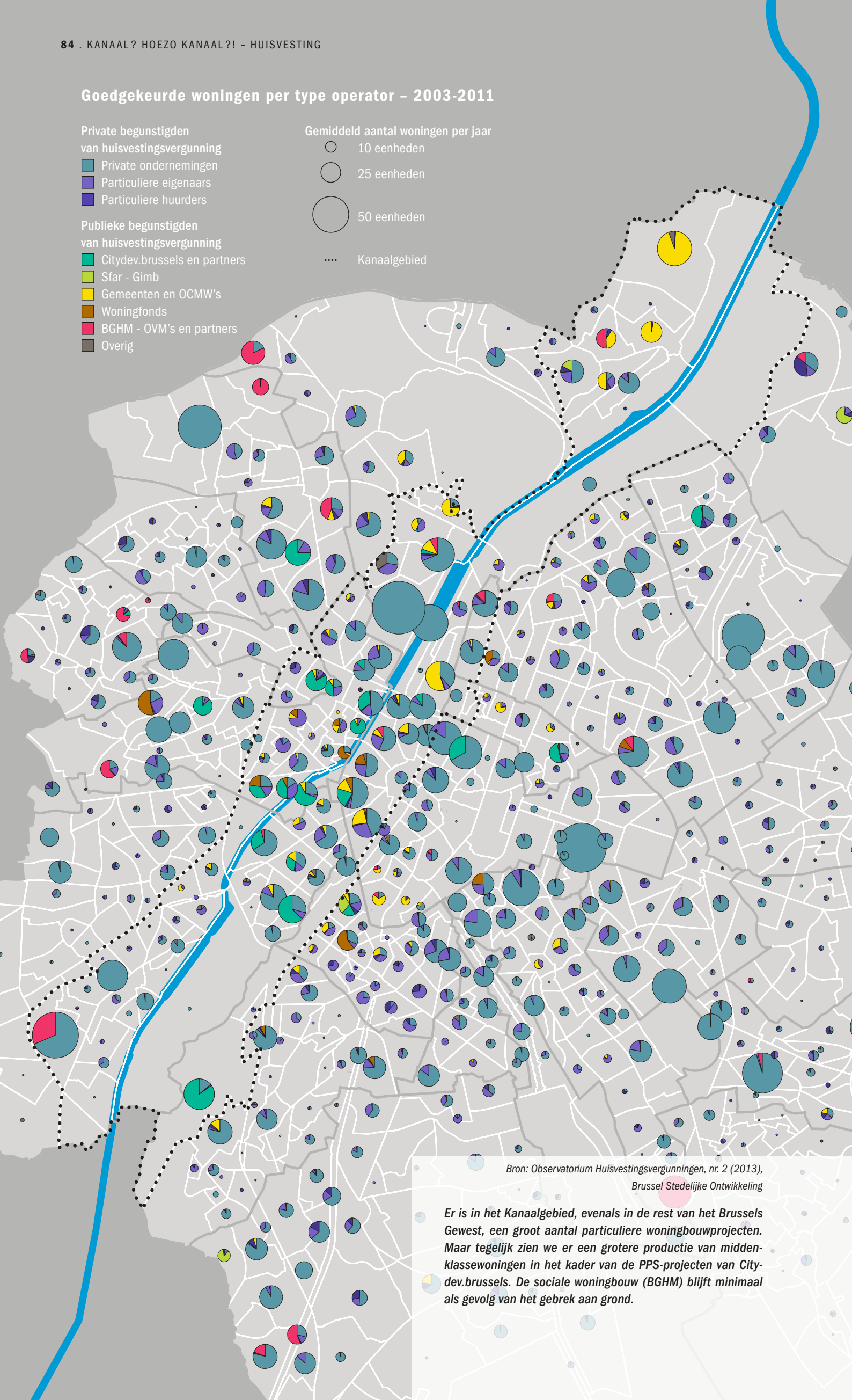
- Private ondernemingen
- Particuliere eigenaars
- Particuliere huurders

Publieke begunstigen van huisvestingsvergunning

- Citydev.brussels en partners
- Sfar - Gimb
- Gemeenten en OCMW's
- Woningfonds
- BGHM - OVM's en partners
- Overig

Gemiddeld aantal woningen per jaar

- 10 eenheden
- 25 eenheden
- 50 eenheden
- Kanaalgebied



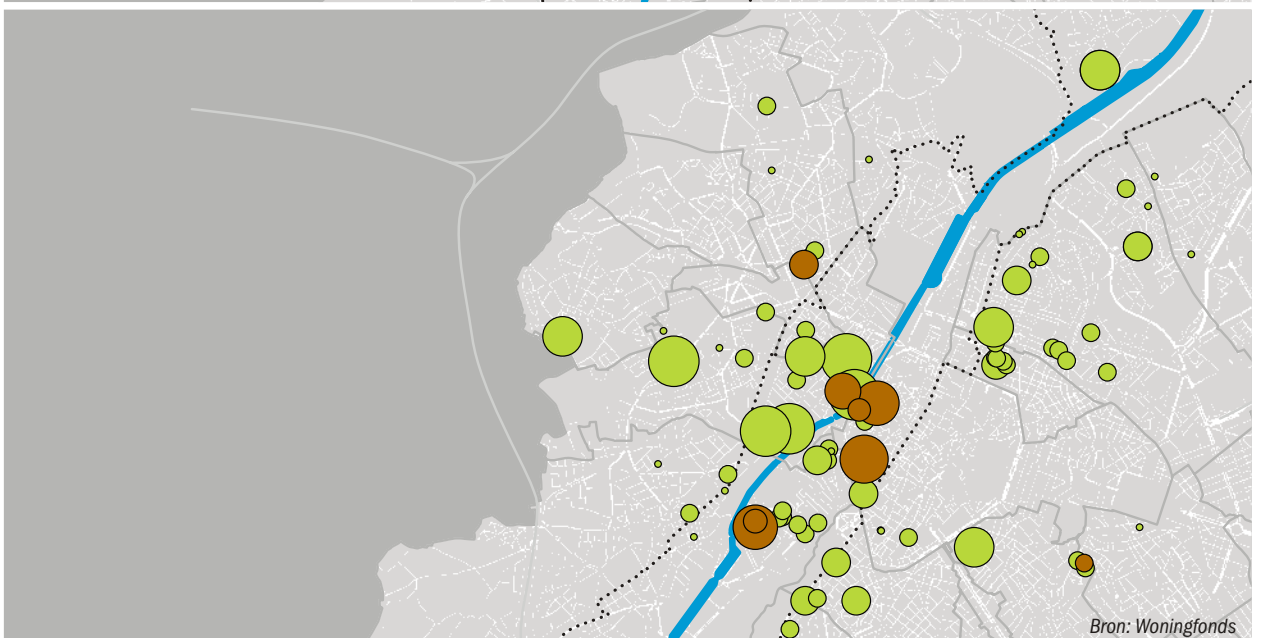
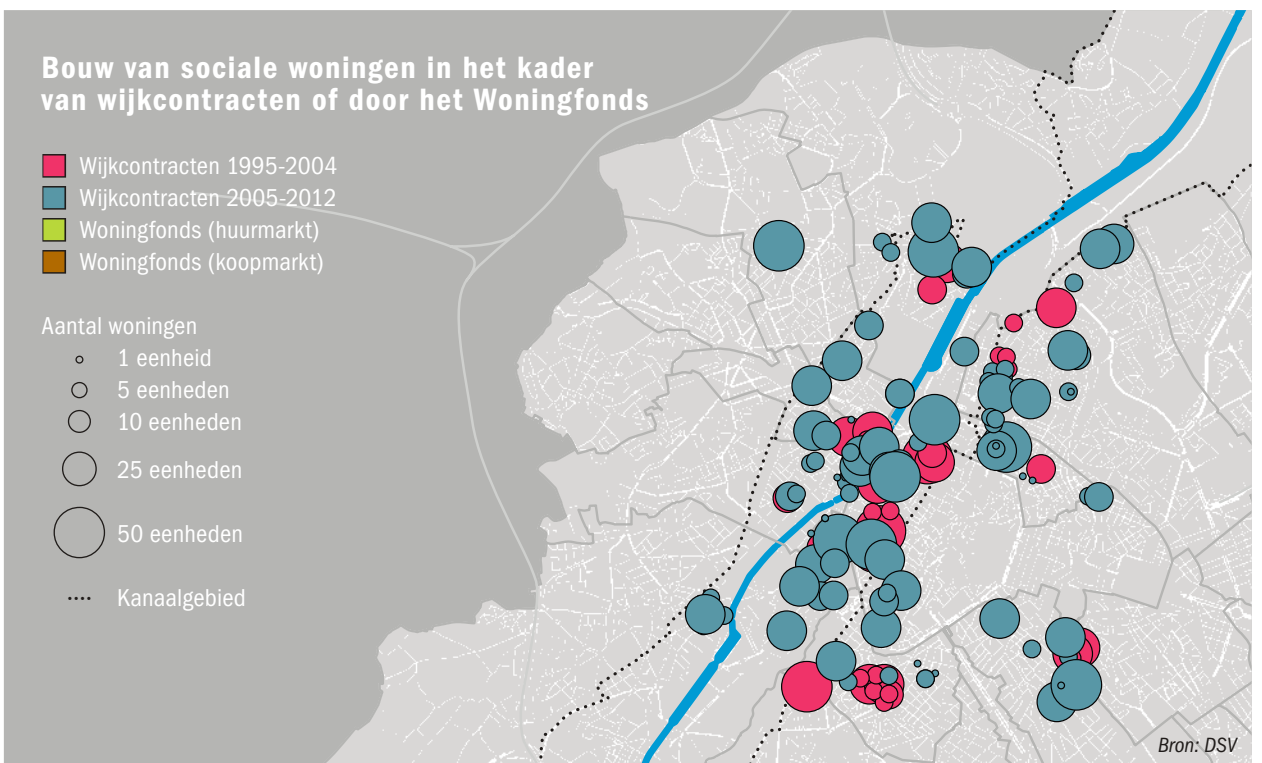
Bron: Observatorium Huisvestingsvergunningen, nr. 2 (2013),
Brussel Stedelijke Ontwikkeling

Er is in het Kanaalgebied, evenals in de rest van het Brussels Gewest, een groot aantal particuliere woningbouwprojecten. Maar tegelijk zien we er een grotere productie van middenklassewoningen in het kader van de PPS-projecten van Citydev.brussels. De sociale woningbouw (BGHM) blijft minimaal als gevolg van het gebrek aan grond.

Investerings via de voorzieningen van de wijkcontracten en het Woningfonds zijn ook sterk vertegenwoordigd: sinds de jaren 1990 zijn er 902 'gelijkgestelde' sociale woningen gebouwd⁴.



▲ Gerenoveerde woningen op de hoek van de Rijkklarenstraat en de Sint-Kristoffelstraat

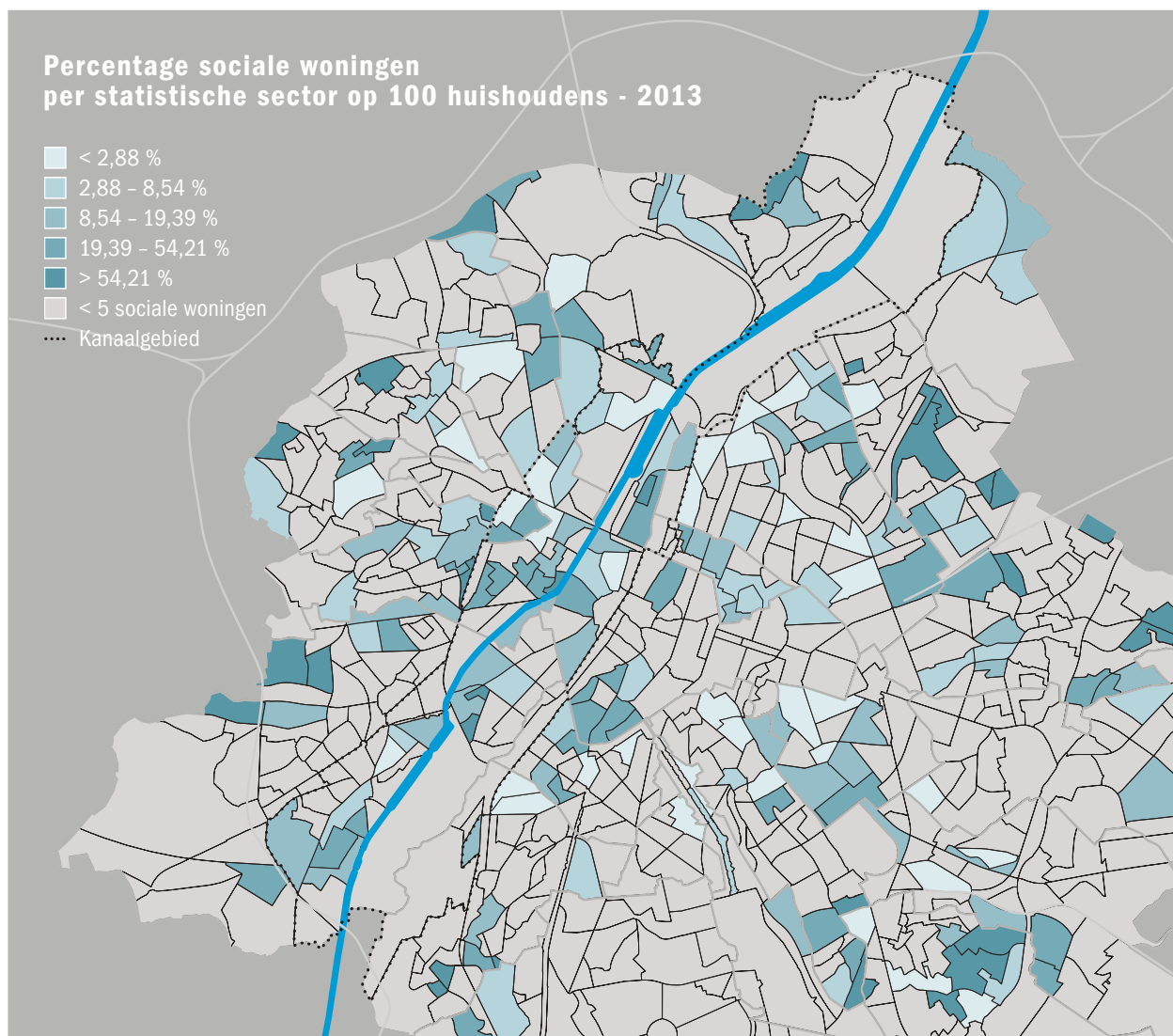


Via de sociale verhuurkantoren (SVK)⁵ werden 742 woningen gerealiseerd op een totaal van 2.665, verspreid over het gewest (cijfers 2012). Er zijn 282 woningen van dit type in Brussel Stad, 265 in Molenbeek, 174 in Anderlecht en 21 in Koekelberg.

Daartegenover staat dat er weinig grootschalige sociale woningbouwprojecten zijn, hoewel de meerderheid van de kansarme bevolking in het Kanaalgebied is geconcentreerd. Dat komt doordat de Brusselse Gewestelijke Huisvestingsmaatschappij (BGHM), de grootste producent van sociale woningen in Brussel, geen geterritorialiseerd beleid voert.

Deze activiteiten zijn dus niet specifiek geconcentreerd in het Kanaalgebied, maar ontstaan op basis van de beschikbare grond, vooral in de gemeenten in de tweede kroon. Deze benadering bevordert de bouw van grote sociale wooncomplexen buiten de centrale wijken en zorgt voor een betere verspreiding van het aanbod en een zekere sociale mix.

Vanuit dat oogpunt voorziet het Gewestelijk Huisvestingsplan – dat is ontwikkeld door drie overheidsinstanties: de GIMB, BGHM en Woningfonds – in het Kanaalgebied in de bouw van een vijftiental gemengde sociale en middenklasse woningbouwprojecten, voor een totaal van ongeveer duizend eenheden.



Bron: Wijkmonitoring

Hoewel het Kanaalgebied niet wordt gekenmerkt door grote sociale wooncomplexen, is dit type woningen er toch redelijk goed vertegenwoordigd in 2013, dankzij de toename van kleinschalige woonprojecten die zijn gelijkgesteld met sociale woningen, met name via de wijkcontracten en het Woningfonds. De meeste sociale woningen zijn geconcentreerd in Molenbeek en Brussel Stad, maar we vinden ook hogere dan gemiddelde aantallen in de wijk Kuregem en in het zuiden van Anderlecht.

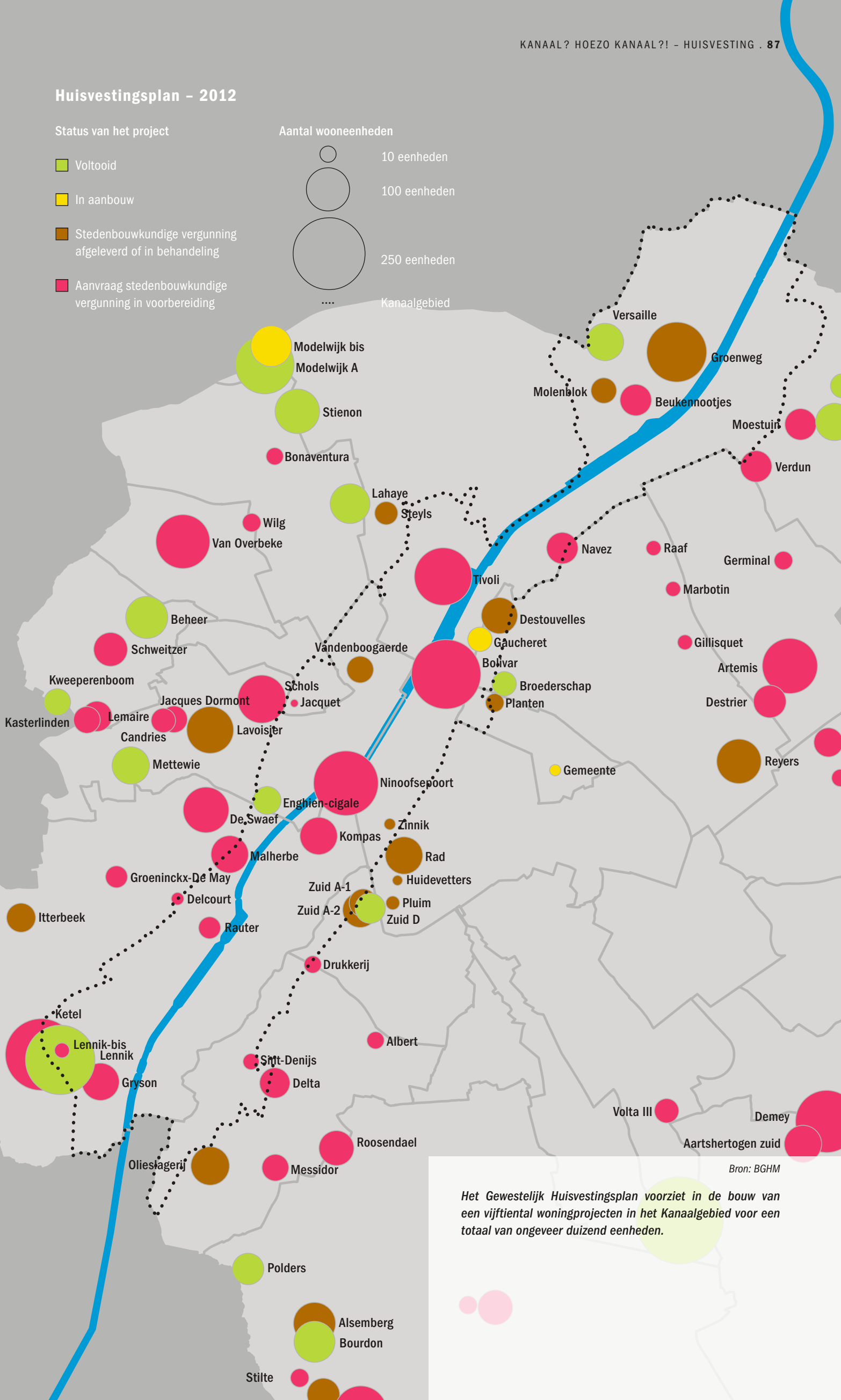
Huisvestingsplan - 2012

Status van het project

- Voltooid
- In aanbouw
- Stedenbouwkundige vergunning afgeleverd of in behandeling
- Aanvraag stedenbouwkundige vergunning in voorbereiding

Aantal wooneenheden

- 10 eenheden
- 100 eenheden
- 250 eenheden
- Kanaalgebied

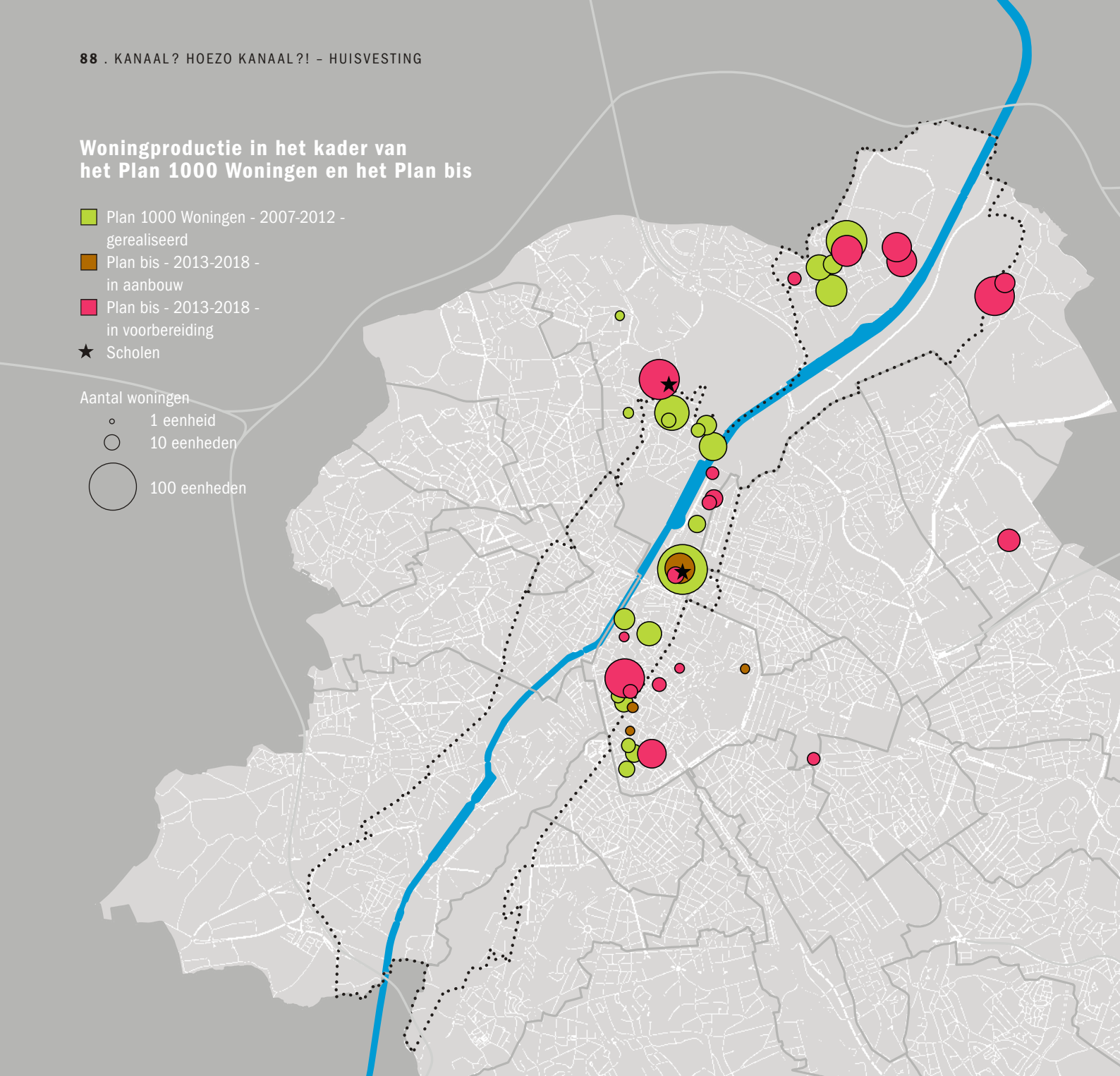


Bron: BGHM

Het Gewestelijk Huisvestingsplan voorziet in de bouw van een vijftiental woningprojecten in het Kanaalgebied voor een totaal van ongeveer duizend eenheden.

Woningproductie in het kader van het Plan 1000 Woningen en het Plan bis

- Plan 1000 Woningen - 2007-2012 - gerealiseerd
- Plan bis - 2013-2018 - in aanbouw
- Plan bis - 2013-2018 - in voorbereiding
- ★ Scholen



Bron: Plan 1000 Woningen en Plan 1000 Woningen bis - Stad Brussel

Op deze kaart staan alle woningbouwprojecten van het Plan 1000 Woningen (2007-2012) en het Plan bis (2013-2018). Eind 2013 waren er 614 gerealiseerd. Het nieuwe plan voorziet in 572 nieuwe woningen, aangevuld met meerdere voorzieningen.

FOCUS: Plan 1.000 Woningen van Brussel Stad

Het Plan 1.000 Woningen van Brussel Stad werd gelanceerd in 2006 om een boost te geven aan het aantal openbaar beheerde woningen en het gebrek aan woningen voor Brusselse huishoudens te verkleinen, door vastgoed aan te bieden dat niet onderhevig is aan speculatie. Eind 2013 waren er 614 woningen opgeleverd.

Een deel van deze woningen, die werden gerealiseerd in het kader van de duurzame wijkcontracten, worden beheerd door de Regie der Gebouwen en voor een sociale huurprijs aangeboden.

Het Plan 1.000 Woningen wordt in de periode 2013-2018 aangevuld met een plan bis, dat voortbouwt op het vorige en voorziet in 572 woningen.

Het plan beperkt zich niet tot de bouw van woningen, want het werkt tegelijk ook aan de collectieve voorzieningen, zoals een kinderdagverblijf en twee opvangvoorzieningen, winkels, een school, een buurthuis, verenigingslokalen, seniorenwoningen en aangepaste woningen voor gehandicapte mensen, een sociaal restaurant, parkeergelegenheid, groenvoorzieningen en collectieve en individuele stadstuintjes.

L. N.

Meer interesse vanuit de privésector

Steeds meer particuliere projectontwikkelaars – uit binnen- en buitenland – tonen interesse voor de ontwikkeling van nieuwe woonprojecten in het Kanaalgebied.

De aanwezigheid van veel gebouwen, braakliggende terreinen en verlaten industrieterreinen (waarvan de kosten betaalbaar blijven) en de plaats in het centrum van het Brussels Gewest dragen bij tot de aantrekkelijkheid van dit gebied. De komende jaren zullen er meerdere projecten ontstaan om stadskankers aan te pakken en nieuwe bevolkingsgroepen te verwelkomen.

Er zijn ook twee grote projecten voor de constructie van nieuwe flatgebouwen geprogrammeerd. Een daarvan is het project UP-Site (gestart in 2011), dat de hoogste toren van het gewest zal bouwen. Daarnaast is onlangs een passiefgebouw met een tiental woningen opgeleverd naast de Brouwerij Belle-Vue.

FOCUS : De vastgoed- dynamiek op de privémarkt

Het immobiliënkantoor ERA Fenix is zich heel goed bewust van het potentieel van dit gebied en vestigde zich vlakbij het kanaal, aan de Steenkoolkaai. Daar biedt het kantoor een gevarieerd vastgoedaanbod, zowel woningen als handelszaken. Hierbij enkele observaties over de vastgoeddynamiek die we aan het werk zien in het Kanaalgebied.

De wijken aan het kanaal, vooral die vlakbij de Vijfhoek, zijn aantrekkelijker geworden en bieden een interessante mix van woonvormen, zoals oude huizen, gerenoveerde haussmanniaanse gebouwen en nieuwbouwprojecten met een kleine ecologische voetafdruk. Er is veel interesse bij de bevolking die op zoek is naar een comfortabele woning in het centrum met de nodige voorzieningen, zoals de nabijheid van allerlei soorten winkels, openbaar vervoer, scholen, crèches, culturele instellingen en horeca.

Het soort mensen dat via ons kantoor op zoek gaat naar een woning, valt uiteen in twee groepen. Enerzijds heb je mensen die al enkele jaren in de buurt wonen en binnen de wijk willen verhuizen. Anderzijds zien we een groep van dertigers en jonge veertigers, over het algemeen met een hoog sociaaleconomisch profiel, die hier een tiental jaar geleden zijn komen wonen. Intussen is hun carrière en hun koopkracht geëvolueerd, waardoor zij de wijk omhoog trekken.



Nicolas Delhove

Bedrijfsleider immobiliënkantoor ERA Fenix

Dat trekt nieuwe soorten handelszaken aan en doet de vraag naar winkelruimte stijgen.

Die laatste categorie vormt een groep van pioniers onder de nieuwe bewoners, zodat we vandaag vragen krijgen van een heel gevarieerd publiek: een student die een studio zoekt in de buurt van het openbaar vervoer, een jonge vrijgezel die een appartement met één slaapkamer wil of een expat die de wijken van de Europese hoofdstad wil ontdekken. Daardoor ontstaat een relatieve sociale mix. We zien ook een stijgende vraag naar appartementen met één tot drie kamers.

De huurmarkt is sterk verbeterd door de investeringen die tegemoet willen komen aan deze stijgende vraag.

Hoewel de prijsstijging in het Brussels Gewest is afgetopt, zien we de laatste jaren een continue stijging van de woonprijzen aan de rand van het kanaal. In de populaire wijken bij de Dansaertstraat of het Sint-Katelijneplein betaalt men voor een nieuwe of gerenoveerde woning van hoog niveau nu al 3000 euro per vierkante meter.

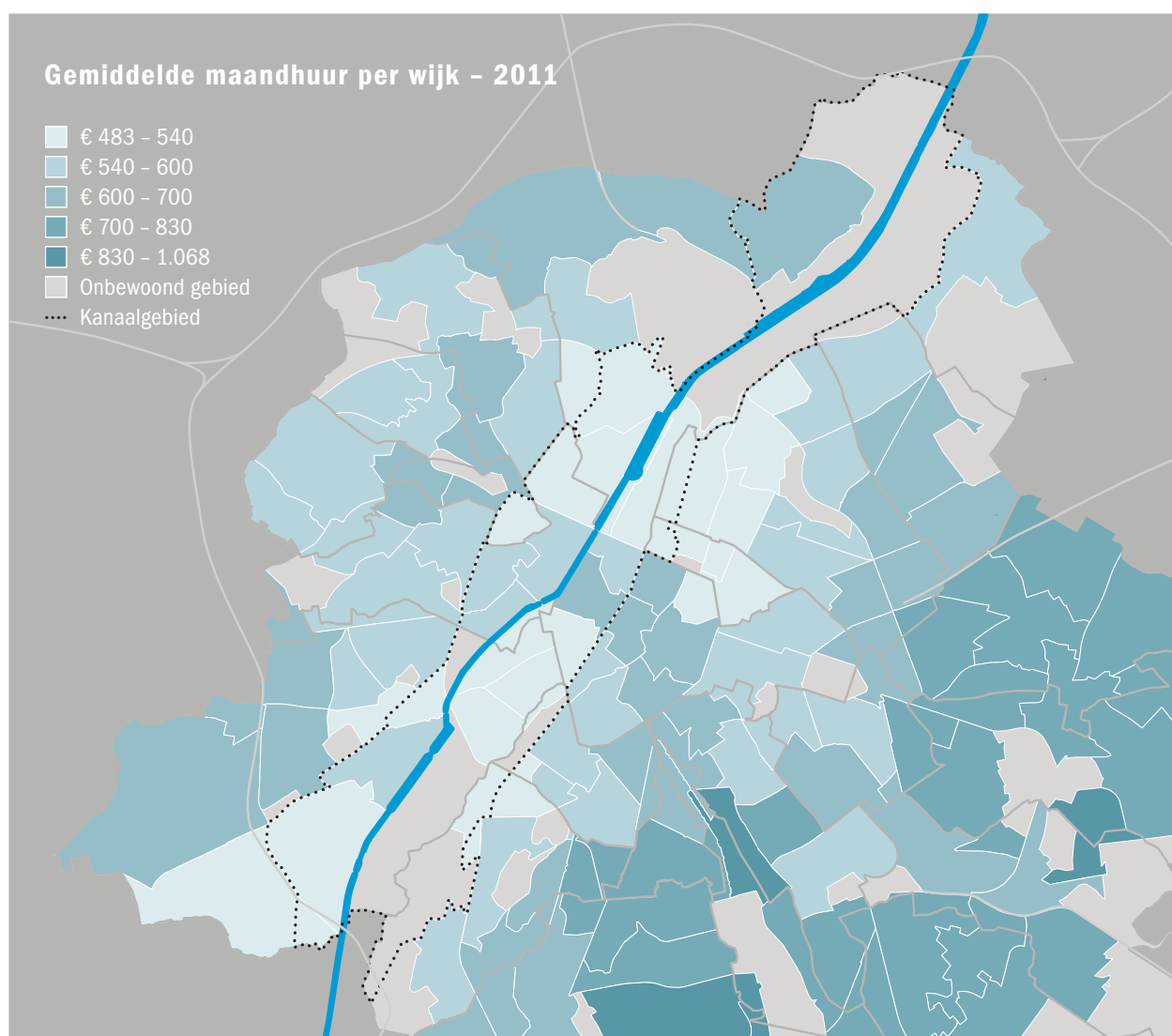
De woningrenovatie in het Kanaalgebied wekt ook de interesse op van huishoudens die op zoek zijn naar een woning die voldoet aan de laatste normen op het vlak van isolatie en energieverbruik. Dat versterkt nog de middelpuntzoekende beweging naar het stadscentrum en het Kanaalgebied.

EVOLUTIE VAN DE HUURPRIJZEN

De gemiddelde huurprijs voor een woning in het Kanaalgebied varieert sterk per wijk of zelfs per gebouw en is meestal afhankelijk van de staat waarin de woning zich bevindt.

Over het algemeen behoren de prijzen tot de laagste van het Brussels Gewest, omdat ze zelden boven de 600 euro of zelfs 500 euro per maand uitkomen.

Er zijn echter twee wijken in de Vijfhoek waar de situatie heel anders is. In tegenstelling tot de rest van het gebied bedragen de huurprijzen in de Dansaert- en de Begijnhofwijk meer dan 600 euro per maand. Dit kan als volgt verklaard worden: investeerders kopen een pand op, renoveren het en verhuren het vervolgens aan mensen met een middeninkomen. Dit proces heeft tot gevolg dat de sociologie van deze wijken gedeeltelijk verandert.

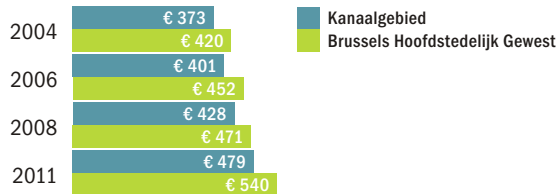


Bron: Wijkmonitoring / Observatiecentrum van de huurprijzen

De huurprijzen in het Kanaalgebied (meestal onder 545 euro per maand) blijven een stuk lager dan in de rest van het Brussels Gewest, waar de gemiddelde huurprijs in 2010 591 euro bedroeg. Die lagere huurprijzen vloeien gedeeltelijk voort uit de verouderde staat van de woningen.

Evolutie van de huurprijzen – Vergelijking Kanaalgebied en Brussels Hoofdstedelijk Gewest⁶

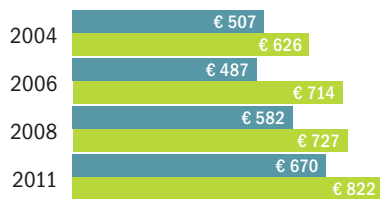
Appartement 1 slaapkamer



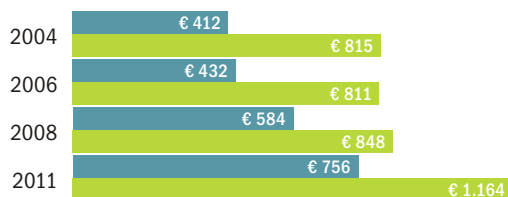
Appartement 2 slaapkamers



Appartement 3 slaapkamers en meer



Huis



Bron: Onderzoeksgegevens van de BGHM

De huurprijzen in het Kanaalgebied zijn in 2011 lager dan in de rest van het Brussels Gewest, maar over het algemeen kunnen we stellen dat – ongeacht het type woning – de gemiddelde huurprijs constant is gestegen sinds 2004, zowel in het Brussels Gewest in zijn geheel, als in het Kanaalgebied.

In het Kanaalgebied stijgt de huurprijs vooral naarmate de grootte van de woning. Er is veel vraag naar grote woningen als gevolg van de omvang van de huishoudens.

NAAR MEER SOCIALE EN FUNCTIONELE MIX

De woningbouwinitiatieven dragen vaak bij aan de kwaliteit van de ontwikkeling van het Kanaalgebied. Dikwijls zijn ze de aanleiding voor grotere vastgoedoperaties waarin ook voorzieningen worden gecreëerd en de openbare ruimte wordt heringericht en gerenoveerd. Daardoor bevorderen ze geleidelijk de sociale, architecturale en functionele mix in het gebied.

Wanneer we echter op de kaart van het Brussels Gewest kijken naar de mogelijkheden om nieuwe woningen te bouwen, dan moeten we vaststellen dat het Kanaalgebied hiervoor geen grote mogelijkheden biedt: enerzijds door een gebrek aan terreinen, anderzijds doordat de dichtheid er al hoog is. Er bestaan evenwel oplossingen om de huisvesting aan het kanaal te versterken en een antwoord te bieden op de bevolkingsgroei die we er observeren.

Ten eerste zijn er de grote strategische gebieden, zoals Thurn und Tassis en de zone rond het Weststation, die zich onderscheiden van deze tendens en waar op dit moment nog grote grondreserves liggen.

Daarnaast bieden verlaten industriële terreinen, pakhuisen... talloze mogelijkheden tot transformatie, waardoor de waarde van het industriële erfgoed benut wordt. Zo onderscheidt het Kanaalgebied zich van de rest van het Brussels Gewest door een hoog aantal woningen die zijn geproduceerd door bestaande gebouwen om te vormen: de verbouwing van industriële panden tot lofts of collectieve kunstenaarswoningen is sterk in opmars.

Bovendien bevordert deze vastgoedontwikkeling de diversiteit van de architecturale vormen. Vandaag staan kleine sociale woningen, voormalige verbouwde industriële ateliers, nieuwe middenklassewoningen en gerenoveerde panden uit de negentiende eeuw allemaal naast elkaar in het gebied. Die woonvormen trekken bovendien een nieuwe bevolkingsgroep aan die afkomstig is uit de middenklasse, zodat ze een bijdrage bieden aan het creëren van een sociale mix.

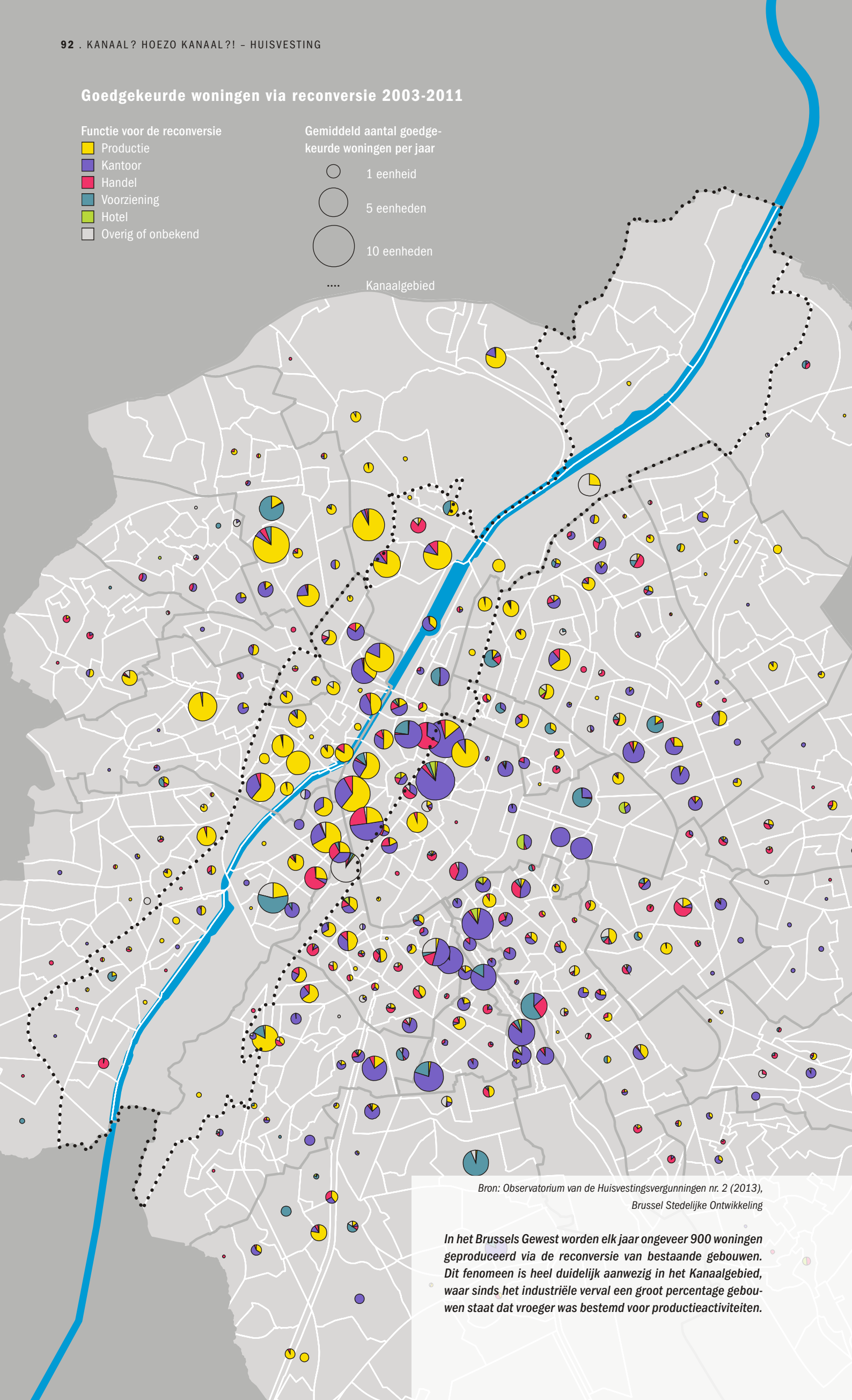
Ook het Demografische GBP wil inspelen op deze trend door bepaalde gebieden – met name de stedelijke industriegebieden (SIG) – open te stellen voor een woonfunctie. Door het creëren van Ondernemingsgebieden in een stedelijke omgeving (OGSO) hoopt het Brussels Gewest de functionele mix aan te moedigen in zones die tot nu toe monofunctioneel waren. De belangrijkste OGSO's liggen in het Kanaalgebied, in Anderlecht en in het noorden van Brussel.

Goedgekeurde woningen via reconversie 2003-2011

- Functie voor de reconversie
- Productie
 - Kantoor
 - Handel
 - Voorziening
 - Hotel
 - Overig of onbekend

Gemiddeld aantal goedgekeurde woningen per jaar

- 1 eenheid
- 5 eenheden
- 10 eenheden
- Kanaalgebied



Bron: Observatorium van de Huisvestingsvergunningen nr. 2 (2013),
Brussel Stedelijke Ontwikkeling

In het Brussels Gewest worden elk jaar ongeveer 900 woningen geproduceerd via de reconversie van bestaande gebouwen. Dit fenomeen is heel duidelijk aanwezig in het Kanaalgebied, waar sinds het industriële verval een groot percentage gebouwen staat dat vroeger was bestemd voor productieactiviteiten.



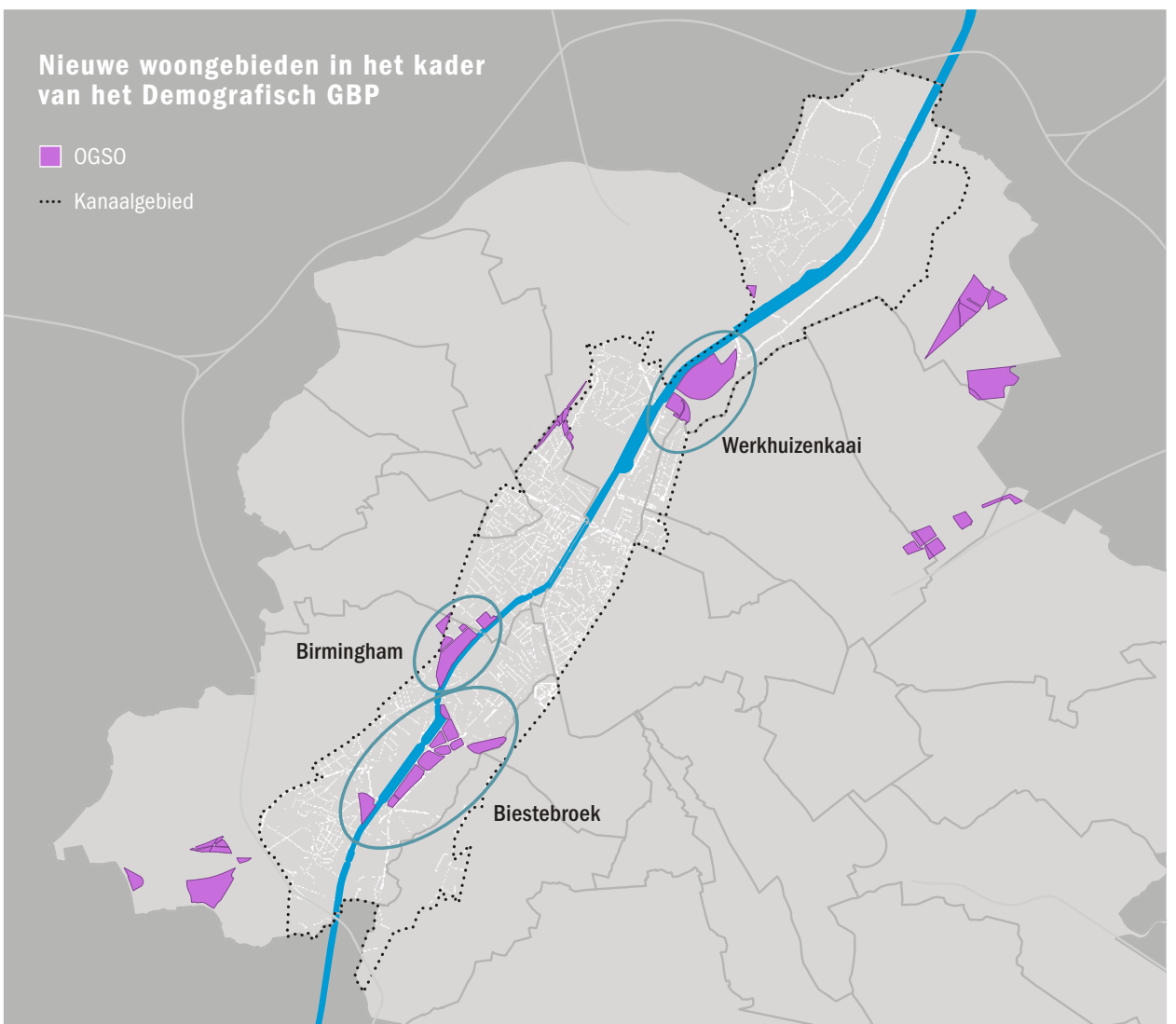
▲ OGSO Werkhuizenkaai



▲ OGSO Birmingham



▲ OGSO Biestebroek



Bron: BSO - DSP

In zones van het Kanaalgebied, die voordien hoofdzakelijk een economische bestemming hadden, zijn drie grote OGSO's gecreëerd, waarin de woonfunctie wordt versterkt: de Werkhuizenkaai, de Birminghamwijk en de Biestebroekkaai. Deze OGSO's komen in wijken die al voor een groot deel of gedeeltelijk bebouwd zijn. Dit beantwoordt aan een streven naar een functiemix door kantoren, woningen, handelszaken en openbare voorzieningen te combineren. ■



Hoe verzoen je comfortabel wonen, een prettige omgeving en economische functies?

Interview met Benjamin Cadranel

Algemeen directeur van Citydev.brussel

De Gewestelijke Ontwikkelingsmaatschappij voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (GOMB), die vandaag Citydev.brussels heet, bestaat sinds 1974. Deze semigewestelijke overheidsinstelling richt haar activiteiten op economische ontwikkeling, huisvesting en gemengde operaties.

Haar opdracht is de productie van woningen voor bewoners uit de middenklasse in buurten met een tekort aan woningbouwprojecten, zodat de bewoners er blijven of naartoe komen. De bijzonderheid van deze projecten is dat ze worden gerealiseerd in een samenwerking tussen de publieke en de private sector. Eveneens veel aandacht gaat uit naar de realisatie van voorzieningen, in samenhang met het streven van het gewest om functionele en aangename wooncomplexen te creëren.

Citydev.brussels is een van de grootste publieke projectontwikkelaars in het Brussels Gewest. Wat is in deze specifieke context de strategie van Citydev.brussels, met name in een stadsdeel dat zo complex is als het Kanaalgebied?

Het kanaal krijgt specifieke aandacht van de gewestelijke autoriteiten, omdat dit gebied in volle evolutie is. Dat zorgt voor een aantal moeilijke opdrachten, die het Brussels Gewest zeer nauw aan het hart gaan. De vraag is hoe je comfortabel wonen, een aangename leefomgeving en de ontwikkeling van de historische economische functies van het kanaal met elkaar kunt verzoenen.

Wat onze doelstellingen betreft: op dit moment onderzoeken we de verschillende mogelijkheden die de verschillende delen van het gebied bieden. Daarbij houden we in het achterhoofd dat het centrale gedeelte en de twee uiterste delen in het noorden en het zuiden andere antwoorden behoeven. De op huisvesting gerichte projecten bevinden zich grosso modo in het centrale gedeelte, tussen de Redersbrug en de Slachthuizen-Biestebroekkaai. Aan weerszijden daarvan beschikt Brussel over industriële gebieden die een groot potentieel bieden voor de ontwikkeling van economische activiteiten.

De waterweg biedt veel mogelijkheden, zowel in economische termen, als op het vlak van de bewoonbaarheid van het centrum. Voor een coherent beleid staat Citydev.brussels, in samenwerking met andere instanties zoals de Haven van Brussel, achter de noodzaak van een beter grondbeleid. De voorkeepsperimeters dragen bij aan deze doelstelling. Die bestaan al in het noordelijke gedeelte van het kanaal en moeten ook in het zuidelijke gedeelte ingevoerd moeten.

Anderzijds wil ik benadrukken dat het niet zo is dat in een zone die is bestemd als een huisvestingszone geen enkele economische activiteit mag plaatsvinden. De mix van functies is een essentieel element van het gewestelijk beleid en dus van Citydev.brussels.

Een ander kenmerk van het Kanaalgebied is dat er een hoge concentratie is van ongeschoolde arbeidskrachten en een hoge werkloosheid. Daarom moeten we elke activiteit aanmoedigen die verenigbaar is met het stadsweefsel en die werkgelegenheid creëert die overeenstemt met de sociaaleconomische behoeften van de lokale bevolking. Citydev.brussels is goed geplaatst om met zijn projecten complementaire relaties te ontwikkelen tussen deze twee functies.

Voor welke grote opdrachten staat de sector van de middenklassewoningen in het Kanaalgebied?

Middenklassewoningen zijn de belangrijkste hefboom voor de activiteiten van Citydev.brussels op het gebied van stadsvernieuwing en omdat wij de referentie zijn, moeten we ons hiervoor sterk maken.

Als je naar de cijfers kijkt, dan is het duidelijk dat jonge huishoudens aan het begin van hun loopbaan het meest geneigd zijn om Brussel te verlaten en naar de rand te verhuizen. De voorwaarden die Citydev.brussels biedt zijn dus strategisch gericht op dit type huishoudens, die graag een eigendom willen verwerven, maar niet altijd de middelen hebben om de aankoop van een woning op de vrije markt te financieren. Een deel van de opdracht van Citydev.brussels is deze bevolkingsgroepen voor een lange termijn vasthouden door een aankoopproject waar een substantiële overheidssubsidie aan vasthangt.

We hebben het hier over een bevolkingsgroep waarvan het vertrek buiten het Brussels Gewest van invloed is op de fiscale basis die de overheid nodig heeft om een solidair beleid te voeren. Die vaststelling is echter maar één facet van de problemen waarvoor Brussel staat op het vlak van mobiliteit, milieu en het risico van armoedeconcentratie die deze stadsvlucht in de hand werkt.



▲ Terrassen aan de Sluis: een complex van 109 woningen, in 2007 ontwikkeld door Citydev.brussels op een voormalig industrieterrein aan de Nijverheidskaai.

Is het Kanaalgebied in dit opzicht interessanter dan andere gebieden van Brussel?

Het heeft specifieke mogelijkheden, de aantrekkingskracht van het water en stedelijke, industriële kenmerken die jongvolwassenen erg aanspreken. Bovendien biedt het gebied de beschikbare grond om een antwoord te bieden op de vraag naar woningen, iets wat zeldzaam geworden is, bijvoorbeeld op de voormalige industrieterreinen, die opgedeeld kunnen worden in percelen.

Zullen deze grote percelen worden gebruikt voor een mix van functies?

Citydev.brussels heeft al gemengde projecten ontwikkeld en zal dat blijven doen. Die ontwikkelingen mogen er niet voor zorgen dat de activiteiten elkaar negatief beïnvloeden, maar moeten een wederzijds voordeel bieden. Daarom heeft het Demografisch GBP een nieuw instrument ontwikkeld: de OGSO's, de Ondernemingsgebieden in een stedelijke omgeving.

Wanneer je deze functiemix van het begin af aan introduceert in een groot gebied, dan kun je een vorm van stedelijke economische activiteiten beschermen, vooral die minimale hinder veroorzaken voor de bewoners. We creëren wooncomplexen waar de mensen die gaan werken hun kinderen afzetten aan de crèche of op school, in de buurt van hun werk.

Zo ontstaat een opwaartse spiraal: voor het milieu en de mobiliteit, voor het creëren van arbeidsplaatsen voor Brusselaars, voor het plan om de belastbare inkomens in de stad te houden en dus de beschikbare collectieve middelen in stand te houden, voor het aspect van de hinder die economische activiteiten veroorzaken en de perceptie daarvan bij de bewoners. Bovendien verdwijnt de speculatie in het voordeel van grote samenhangende gehelen die een bijdrage leveren aan de belangrijke stedelijke functies. Dat is het concept van de 'nabije stad', die precies op die functiemix op het grondgebied is gebaseerd. Die strategie is min of meer de 'steen der wijzen' van de Brusselse stadsplanning.

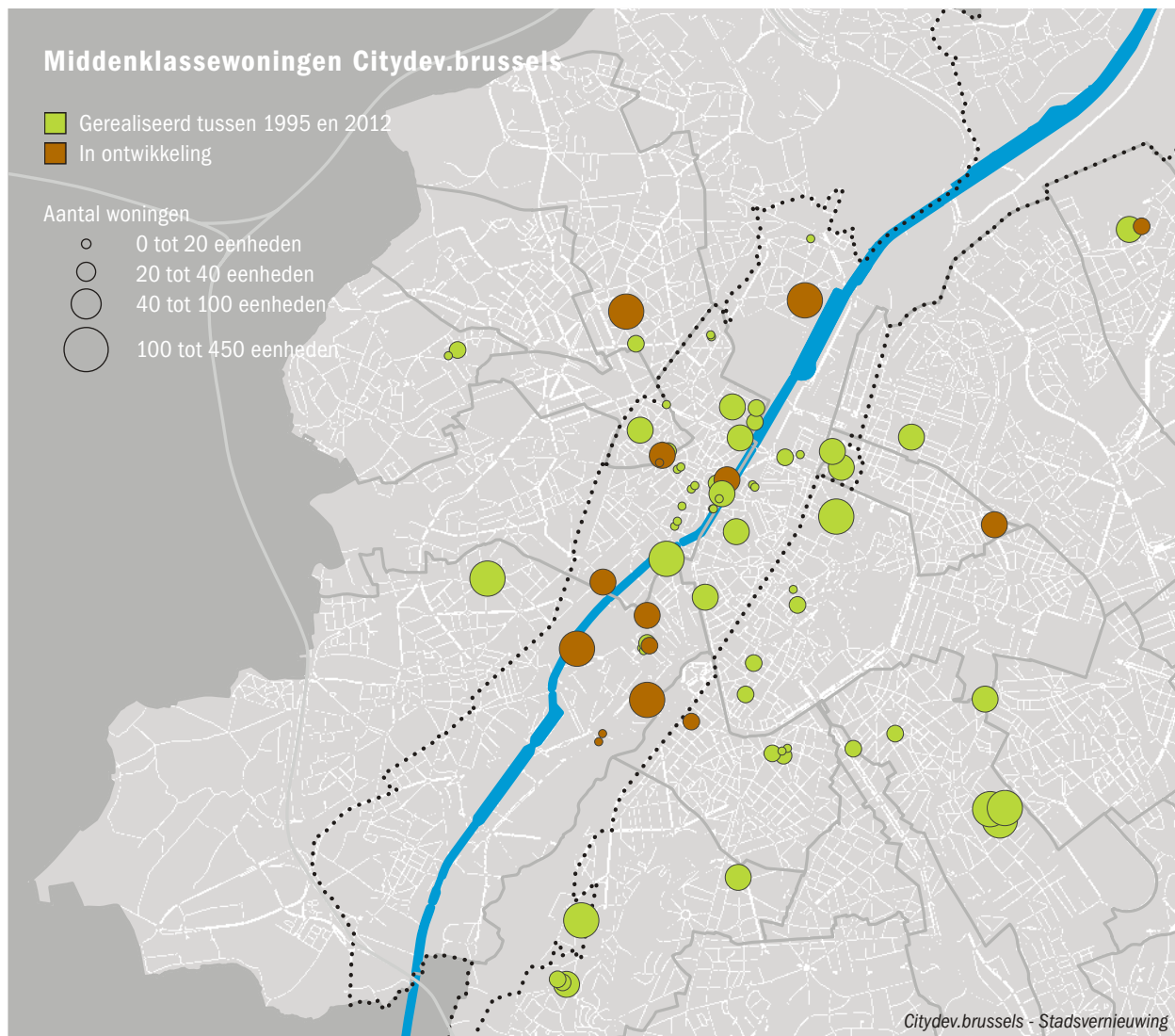
Ik ben ervan overtuigd dat die op een veel efficiëntere manier de economische activiteit kan beschermen dan het behoud tegen elke prijs van bepaalde monofunctionele stedenbouwkundige bestemmingen, die de speculatie en de verzwakking van bepaalde stedelijke industrieën niet hebben kunnen tegenhouden. We moeten er daarbij wel voor zorgen dat deze bestemmingsveranderingen gepaard gaan met de nodige regelgevende maatregelen, als we de functionele en sociale mix in de betrokken gebieden daadwerkelijk willen garanderen. Het nieuwe besluit over de stedenbouwkundige lasten is in dat opzicht een belangrijk instrument.

Wat zijn in de context van de 'nabije stad' de onderzoeken en de acties die Citydev.brussels moet ondernemen om voorzieningen te creëren in de buurt van grote wooncomplexen?

Die vraag kun je op verschillende manieren beantwoorden. Op stedenbouwkundig vlak moeten de voorzieningen standaard geïntegreerd zijn in de projecten. De overheid moet de programma's bepalen en definiëren welke inherente behoeften aanwezig zijn. Dat werk moet gebeuren in overleg met de instanties die zich buigen over de ontwikkeling van de stad, zoals het ATO, die in dit kader de taak hebben om projectleiders beter te oriënteren bij het creëren van voorzieningen, uit zowel kwantitatief als territoriaal oogpunt.

Als eenmaal geïdentificeerd is welk type voorziening nodig is, dan moet de financieringsbron worden bepaald. Omdat deze voorzieningen (crèches, scholen) niet de bedoeling hebben om economisch rendabel te zijn, moet het dus de overheid zijn die de omkadering van het project op zich neemt.

Het welslagen van een totaalproject moet worden bevorderd door de actie van één enkele operator, die garant staat voor de coherentie van het project.



Op de oevers van het kanaal ontwikkelen we grote totaalprojecten waarin grootschalige voorzieningen opgenomen moeten worden. Dat geldt zowel voor de privésector als voor de overheid. De voorzieningen (zoals bedrijfscrèches) zijn dus complementair aan de realisatie van een gemengd project.

Hebt u of plant u publiek-private samenwerking in het gebied, waar de privésector de voorzieningen van een algemeen project op zich zou kunnen nemen?

Of ze nu worden gefinancierd via de stedenbouwkundige lasten en dus door de privésector, of dat het gebeurt door middel van een subsidie, daar staat Citydev.brussels relatief neutraal tegenover.

Wat is het huidige standpunt van Citydev over duurzaamheidsnormen? Wordt eraan gewerkt om die te integreren in de verschillende projecten?

Dat aspect is tegenwoordig alomtegenwoordig, omdat het bijdraagt aan de aantrekkelijkheid van het stadsleven. Naast de energieprestaties die we integreren in de gebouwen, hebben we een echt onderzoek gevoerd naar de 'gebruiksvriendelijkheid'. Sommige projecten, zoals Tivoli, bieden de mogelijkheid van een participatief beheer door de bewoners, stadstuintjes, gedeelde tuinen, enz. Dat is een van de aantrekkelijke kenmerken van projecten, die verdergaan dan economische facetten op het vlak van energiebesparing of subsidie.

Men moet echter een onderscheid maken tussen de noodzaak om wooneenheden te bouwen en de kosten die worden gegenereerd door de verbeteringen die men aanbrengt, op het vlak van energieprestaties of bijkomende voorzieningen. Het is dus een voordeel dat wij het voorbeeld geven op dit gebied, maar we moeten ook kunnen nagaan wat financieel haalbaar is voor de overheid en voor onze doelgroepen.

Citydev.brussels wil graag een drijvende kracht en een voorbeeld zijn, maar we moeten daarbij opmerken dat het niet de opdracht heeft om rendabel te zijn. De economische activiteiten brengen geld op door de verhuring van terreinen, maar de woningen die we bouwen worden verkocht voor een lagere prijs dan de productiekosten. We mogen over alles dromen, maar we moeten goed onthouden dat een deel van de woningproductie wordt betaald door de overheid en dus door de belastingbetaler.

Wat is uw standpunt in de stelling dat overheidsprojecten in bepaalde wijken de 'oorspronkelijke' bewoners wegjagen, terwijl zij zich meestal in een moeilijker sociaaleconomische positie bevinden?

Het aanzuigefect dat de concentratie van nieuwe wooneenheden en nieuwe infrastructuur produceert, betekent niet dat we te maken hebben met 'gentrificatie'. Ten eerste zou ik graag een objectief bewijs van deze stelling willen zien. Volgens mij is dit eerder een cirkelredenering dan de Brusselse realiteit. Uit de bestaande cijfers, onder meer in de zones waar duurzame wijkcontracten plaatsvonden, blijkt in elk geval geen radicale verandering in de sociologie van die gebieden. Dat wil niet zeggen dat het risico niet

bestaat. Daarom mag Citydev.brussels niet de enige overheidsinstantie zijn die woningen bouwt. Er zijn meerdere partijen nodig, uit de privésector voor de bouw van 'vrije woningen' en uit de overheidssector voor middenklasse en sociale woningen.

Kijk bijvoorbeeld naar het Tivoliproject, waar 400 woningen gebouwd worden: een derde daarvan bestaat uit sociale woningen en twee derde zijn koopwoningen van Citydev.brussels. De klanten van Citydev.brussels zijn mensen met een 'gemiddeld inkomen', die moeten beschikken over een budget van bijna 60.000 euro per jaar en per huishouden (met een verhoging voor elke persoon ten laste). Het gaat hier dus niet over mensen met een hoog inkomen.

Wat nefast is voor een stad, dat zijn getto's met een homogene etnische of sociale groep bewoners. Het is duidelijk dat het in ieders voordeel is om een stedelijke mix te bereiken in het hele gewestelijke grondgebied of zelfs in de metropolitane regio, maar vooral voor de bevolkingsgroepen die maatschappelijk het kwetsbaarst zijn.

Wat is het standpunt van Citydev.brussels over het streven om de stedelijke dichtheid van het Kanaalgebied te vergroten met een specifieke morfologie: gevels met een terugsprong vooraan en dichtbebouwd de wijken, maar redelijk lage profielen achteraan?

Eén ding is zeker: de stedelijke dichtheid van de omgeving van het kanaal moet omhoog. De bevolking groeit onophoudelijk en sommige wijken zullen binnenkort verzadigd zijn. We moeten dus kijken naar de open ruimte. Bovendien is die dichtheid een van de voorwaarden voor de inrichting van een duurzame stad.

Maar over welke vorm van dichtheid hebben we het? Ik ben er absoluut niet van overtuigd dat het Kanaalgebied een conglomeraat van flatgebouwen moet worden. De eventuele plaatsing van hoge gebouwen moet gebeuren volgens welbepaalde regels en criteria. Ze kunnen ook ijkpunten vormen in de stad die het grondgebied markeren en die bijdragen tot het creëren van een Brusselse skyline. Die plaatsen moeten nauwkeurig bestudeerd worden en onderworpen worden aan een reeks effectenstudies.

Hoogbouw is ook niet het enige antwoord op de verdichting van het grondgebied die een optimale levenskwaliteit moet bieden. Het kanaal hoeft niet te lijken op de baai van Hongkong. De woonwijken in de buurt van het kanaal zijn niet zo dichtbebouwd. We moeten ons dus vooral richten op die delen van het grondgebied. Het alternatief voor hoogbouw is een haussmanniaanse laan die wordt onderbroken door groen en die eveneens een goede woonkwaliteit biedt, zonder het gevoel dat men wordt ingesloten.

Stemt het idee van de Brusselaars over hun woonvorm overeen met deze visie op stedelijke dichtheid?

Er is onderzoek gedaan naar de verwachtingen van de Brusselaars op het gebied van wonen. Daaruit blijkt dat de bouw van woontorens in de jaren 1960-1970 wordt ervaren als een trauma. Die hoogbouw wordt gezien als iets dat verschillend is van het Brusselse stedelijke weefsel. De torens symboliseren de afbraak van de bebouwing die ze vervangen hebben. Tegelijkertijd merken we dat bepaalde grieven, met name tegenover de Noordwijk, tegenwoordig zijn afgezwakt. En gelukkig maar, want het wordt steeds meer nodig om kantoren te concentreren in de buurt van stations (dat was ook een van de doelstellingen van het eerste GewOP) en het besef groeit dat de skyline die zo ontstaat een stedenbouwkundige en architecturale logica heeft.



▲ 'Rive Gauche-Kaaien', op de hoek van de Koolmijnenkaai en de Sint-Mariastraat.

Naarmate de levenswijze van de Brusselaars evolueert, is het heel goed mogelijk dat hoge gebouwen een bepaald succes kunnen krijgen. Op dit moment krijgen vooral oude gebouwen waardering, maar de nadruk op energiezuinigheid zou dit model kunnen veranderen, vanwege het grote comparatieve voordeel op economisch vlak. Dit aspect zou de mentaliteit van de Brusselaars de komende jaren kunnen doen evolueren.

Wat is het standpunt van Citydev.brussels over architecturale kwaliteit? Streeft het ernaar 'architecturale hoogstandjes' te bouwen?

Architecturale kwaliteit, dat is een duurzaam milieubeleid, de kwaliteit van het programma, de omringende openbare ruimte en de integratie in de ruimte, de kwaliteit van de materialen, noem maar op.

Architecturale kwaliteit moet hoog op de agenda staan van iedereen die bouwt in Brussel, eens te meer omdat mensen moeten worden aangemoedigd om duurzaam te wonen. Bepaalde gebieden vragen al onze aandacht en de gezamenlijke actie van alle publieke en private operatoren om een drempeleffect te creëren dat een wijk werkelijk transformeert. Maar Citydev.brussels moet dit streven niet alleen dragen; het Brussels Gewest heeft gezorgd voor de instrumenten om die ambitie gestalte te geven, zoals de aanstelling van een Bouwmeester, die de overheid helpt bij het formuleren en bereiken van kwaliteitsdoelstellingen in projecten. ■

Interview en tekst L. N. en F. R.



Sociale verhuurkantoren, win-win voor huurders en eigenaars

Interview met Geert Van Snick

Algemeen coördinator van SVK Baita

Sociaal verhuurkantoor (SVK) Baita biedt sinds 1998 woonoplossingen aan gezinnen met een laag inkomen en helpt kortgeschoolde mensen bij het vinden van een baan.

De activiteiten op het gebied van huisvesting bestaan uit het aanbieden van betaalbare woningen op de markt, waarbij elke eigenaar een bepaalde zekerheid krijgt over het beheer van zijn woning en de betaling van de huur. Op dit moment beheert Baita ongeveer 150 woningen, min of meer het gemiddelde in de sector.

Het SVK heeft een goede kennis van de woningmarkt in het Kanaalgebied: het kantoor is gevestigd op de Henegouwenkaai in Molenbeek en het merendeel van de panden ligt in de naburige gemeenten.

Hoe werkt een sociaal verhuurkantoor precies?

Dat is heel simpel. Wij worden gecontacteerd door eigenaars die hun woning willen verhuren. Ze kloppen bij ons aan om een aantal redenen: omdat ze in het verleden moeilijkheden hebben gehad, bijvoorbeeld schade door de huurders of onbetaalde huur; omdat ze hebben gehoord over de garantie die wij kunnen geven over de goede staat van de woning en de betaling van de huur; en tot slot omdat ze via ons gebruik kunnen maken van een hogere renovatiepremie. De garanties die wij geven zijn duidelijk: wij zorgen voor de verhuring van de woning zonder daarvoor kosten te vragen aan de eigenaars (ondertekening van het huurcontract, beschrijving van de woning, betaling van de onkosten...) en wij staan garant voor alle verplichtingen van de huurder (betaling van de huur, onderhoud van de woning), wanneer de huurder die niet kan vervullen.

De huurprijzen die wij vragen zijn gereguleerd. De bedragen die wij mogen geven aan de eigenaars en die we mogen vragen aan de huurders worden beperkt door het Brussels Gewest, op basis van vaste barema's voor het aantal kamers van de woning. Dat beperkt ook onze onderhandelingsruimte. Enerzijds betalen we geen overdreven hoge bedragen aan de eigenaars, maar anderzijds moet die zijn investering kunnen terugverdienen. Bovendien geldt ook: hoe lager de huur, hoe minder onze hulp nodig is. Wij moeten het verschil bijleggen tussen wat we betalen aan de eigenaar en wat we ontvangen van de huurder. Het is alsof we elke maand een soort huurbijslag betalen aan de huurder van de woning.

We krijgen steun van het Brussels Gewest in de vorm van een subsidie, die is berekend op basis van het aantal woningen dat wij beheren. Dat bedrag gebruiken we om ons personeel te betalen, om de huur te garanderen bij de eigenaars en om bij te springen in de betaling van diverse kostenposten die eigenlijk voor de huurder zijn, maar die hij niet (meer) kan betalen.

Hoe gaan de SVK's om met de verschillen tussen huurprijzen in de verschillende wijken?

Dat is een moeilijke kwestie. We denken vaak dat er dure en goedkope wijken zijn, maar de werkelijkheid is genuanceerder. Je kunt in één wijk of zelfs in één straat goedkope en dure woningen vinden. Op basis van dat idee hebben we de barema's aangepast aan de wijk, zodat we meer toegang krijgen tot bepaalde wijken door eventueel een hogere huur te betalen aan de eigenaar. Dat vraagt een grotere inbreng van het SVK, omdat de huur voor de huurders hetzelfde blijft. In de tweede kroon van Brussel zijn de woningen gemiddeld duurder, maar je vindt er ook een groot aantal woningen in een slechte staat. In sommige gevallen bestaat er een groot verschil tussen het theoretische rendement van de markt en de hulp die wij kunnen toekennen. Dat is een onderwerp dat ter sprake moet komen, aangezien wij de toegang tot renovatiepremies kunnen versnellen.

Zijn mensen ongeacht hun profiel op zoek naar dit soort locaties?

Onze huurders zijn in de eerste plaats op zoek naar een betaalbare, degelijke woning. De plaats is natuurlijk ook van belang. Veel mensen geven de voorkeur aan het centrum, waaronder het Kanaalgebied, vanwege de vele faciliteiten in de buurt: studiebegeleiding, scholen, winkels...



Moeten we bang zijn voor een gentrificatie die de huidige bewoners wegjaagt of kan de aanwezigheid van welgestelde bewoners een gunstig effect hebben?

Ik denk dat niemand er belang bij heeft om wijken in stand te houden met alleen arme bewoners of alleen wijken die zijn gereserveerd voor de middenklasse of de rijken. Niettemin is dat een situatie die we maar al te vaak zien ontstaan. De overheid – gewest, gemeenten, OCMW – moet haar rol spelen en aanwezig blijven als leverancier van openbare woningen in wijken die in ontwikkeling zijn, maar die geïntegreerd zijn in het stadsweefsel. Een sociale woning hoeft er zo niet uit te zien. SVK's zijn over het algemeen privé-initiatieven die met behulp van overheidssteun een deel van het privébezit ter beschikking kunnen stellen aan gezinnen met een laag inkomen. Dat is volgens mij een belangrijke hefboom voor de sociale mix in het gebied. ■

Interview en tekst L. N. en E. D.



De inzet van een investeerder in de stadsvernieuwing

Interview met Stéphan Sonnevile

Gedelegeerd bestuur van ATENOR GROUP

140 meter hoog, 42 verdiepingen, 252 appartementen en 4 kantoorgebouwen: dat zijn de cijfers van de toren UP-Site. Die ligt tussen de Akenkaai en de Willebroekkaai, tegenover Thurn und Tassis, als een echt baken in de stad, ontworpen door Ateliers Lion Architectes Urbanistes en architectenbureau A2RC. De toren van UP-Site is uniek in zijn soort in Brussel en wil de gebruikers een aangename, trendy en stedelijke omgeving bieden.

Het project ging van start in 2007 en ontstond mede dankzij Stéphan Sonnevile, gedelegeerd bestuurder van vastgoedontwikkelaar ATENOR.

Hoe zou u het Kanaalgebied definiëren? Wat zijn de kenmerken en de uitdagingen?

Ik definieer het Kanaalgebied ten eerste in geografische termen en daarna in termen van de uitdagingen.

In geografische termen denk ik niet dat er een Kanaalgebied is: volgens mij zijn er minstens drie, met tussengebieden. Er zijn drie zones, namelijk in het noorden, het zuiden en het midden.

De eerste zone in het noorden – met alle industrieën en de grondreserve van Schaarbeek Vorming, tot aan de omgeving van de Van Praetbrug – wordt gekenmerkt door logistieke activiteiten en een economisch gebruik van de waterweg. Het lijkt me noodzakelijk om daarvoor ruimte te reserveren in Brussel. Ik zie voor de Van Praetbrug wel een zone die uitsluitend gereserveerd is voor magazijnen, voor de logistiek, maar niet voor kantoren.

De tweede zone, rond Biestebroek, is de zone in ontwikkeling, waar wij ook hebben geïnvesteerd. Die zone moet de ontbrekende ruimte in Brussel kunnen bieden om de bevolkingsgroei op te vangen en alles wat daarbij hoort, zoals het creëren van banen, van vrijetijdsvoorzieningen, scholen, enz.

De derde zone ligt rond Thurn und Tassis. Die zone zou ik een 'kruispunt' noemen. De Van Praetbrug en het project Docks Brussel vormen een goede combinatie om een mentaliteitsverandering in gang te zetten. De route die loopt van de Heizel, via het koninklijk paleis in Laken tot aan de Koningsstraat en vervolgens tot aan het Terkamerenbos vormt een structurele as 'rechts' van het kanaal. De andere structurele as loopt van de Ninoofosepoort langs het kanaal, waar de Vijfhoek en het kanaal dicht bij elkaar liggen. En in het centrum heb je UP-Site en Thurn und Tassis. Deze zone is werkelijk dicht bij het stadscentrum.

Wanneer we het hebben over uitdagingen, wat zijn dan de voordelen van dit gedeelte van het Brussels grondgebied?

Ik win inlichtingen in, ik ga naar congressen, ik luister naar wat er gebeurt, ik reis en ik observeer. Geleidelijk aan werd het voor mij duidelijk dat dit gebied het meest geschikt is voor een hergeboorte van de stad en een nieuwe manier om naar de stad te kijken. Wordt het kanaal een conflictgebied of een plaats waar

een nieuwe sociale cohesie ontstaat? Wordt het een ontmoetingsgebied of blijft het een breuklijn? Indien Brussel nog meer moet verbrokkelen, dan riskeert de lijn van het kanaal de 'barst' in het gebied te worden.

De Noordwijk is het resultaat van de tijdsgeest: in de jaren 1970 geloofde men in monofunctionaliteit. Nu denken we dat we ons misschien vergist hebben. We kunnen onszelf legitiem de vraag stellen of we ons vandaag niet opnieuw aan het vergissen zijn. Maar als je kijkt naar de evolutie van de stad in de tijd, dan denk ik dat je niet kunt zeggen dat mensen gelijk of ongelijk hadden, maar alleen dat de dingen evolueren.

Wat mij als vastgoedontwikkelaar, maar ook als bewoner interesseert in het Kanaalgebied, is dat dit gebied in zekere zin een getuige is van de cycli die de stad ondergaat.

Welke zaken kunnen beter?

Er is een gebrek aan comfort, inrichting en toegankelijkheid van een wijk die nog niet voltooid is. Wij hopen in alle bescheidenheid met UP-Site een bijdrage te leveren aan de inrichting van deze wijk. Maar wij mogen niet klagen: we behoren tot de voorhoede van deze wijk. We zijn dus afhankelijk van de inrichting die rond ons wordt aangelegd of gepland, maar die niet echt van ons afhangt.

Waarom hebt u besloten om precies in deze zone te investeren?

Ik zal eerst antwoorden als bewoner en daarna als projectontwikkelaar.

Als student woonde ik in de Anneessenswijk en ik hing vaak rond in de buurt van de Dansaertstraat. Ik zag de wijken weer tot leven komen. Met de tijd kunnen wijken zich echt opnieuw ontwikkelen. Ik hou van dat idee en ik hou ook van het idee dat ik een bijdrage kan leveren aan die nieuwe dynamiek.

Als projectontwikkelaar zie ik die voordelen al enkele jaren, want ATENOR heeft het terrein van UP-Site gekocht in 2005. Mijn interesse ontstond in 2004. Ik ben uitgegaan van een simpele basisstelling: water in een stad heeft een grote meerwaarde die je moet benutten. Vroeger in Namen woonde ik aan de oever van de Maas en daar is mijn overtuiging ontstaan dat water in een stad belangrijk is.



▲ UP-site bij het Becodok aan de Akenkaai: 48.435 m² woningen, 1.972 m² handelszaken en 29.615 m² kantoren.

Ik dacht wel dat er interesse voor het kanaal zou zijn, ondanks enkele ongemakken en dat we zouden evolueren naar een grote belangstelling voor dit soort omgevingen. Deze zone is geografisch gezien te klein om er alleen oude industriële panden te renoveren en daar mensen in te laten wonen. Er was meer dichte bebouwing nodig. Dus één, aan de rand van het water, twee, de dichtheid. En drie, ik had al snel door dat het nodig was om een functiemix te creëren.

Hoe ziet u die mix voor u?

Ik wil woningen bouwen voor de Brusselaars. De uitdaging is hier om te laten zien dat er geen wijken zijn waar je woont en wijken waar je werkt. In de stad van vandaag is de moderne manier van leven dat je de werkplek en de woonplek bij elkaar brengt. Er zijn een heleboel activiteiten die verenigbaar zijn met de woonfunctie. We kunnen dus voluit de kaart van de functiemix trekken, zoals die aan het begin van de twintigste eeuw bestond en die we nog in verouderde of zelfs verwaarloosde staat terugvinden in sommige wijken.

U hebt het over de mix van functies, maar hoe zit het met de sociale mix?

Over de sociale mix wil ik me heel voorzichtig uitlaten: je kunt niet opeens een vijfde van de woningen omvormen tot sociale woningen en dan zeggen dat je een sociale mix hebt. Dat werkt niet, het is veel complexer en subtieler dan dat. Het moet gedeeltelijk een natuurlijk, geen gedwongen proces zijn, om het te laten werken.

Vindt u hoge gebouwen een meerwaarde voor Brussel?

Voor mij is hoogbouw een stedenbouwkundig instrument, in elk geval in Brussel. Natuurlijk niet overal, het is een instrument dat je voorzichtig moet gebruiken. In de jaren 1970 zette elke burgemeester zijn toren neer aan de Kleine Ring. Dat was een fout. Wanneer je hoogbouw invoert in de stedelijke ruimte, dan moet die vooral als een druiventros, als een zwerm rond een station gegroepeerd zijn. Hoge gebouwen moeten een structureel element zijn. De concretisering van UP-Site was niet zonder problemen en de aanvaarding van de hoogbouw moet komen van de woonfunctie van het gebouw.

Deze woontoren zal het huisvestingsprobleem in Brussel in zijn eentje niet oplossen. UP-Site biedt slechts een gedeeltelijk antwoord door woningen aan te bieden voor een relatief welgestelde bevolking die men naar Brussel kan trekken of er kan houden. Wat we in elk geval moeten vermijden, zijn 'woontorens voor de rijken en woonblokken voor de armen'.

U hebt het vaak over de openbare ruimte in uw projecten. Hebt u al verder nagedacht dan het gebouw UP-Site zelf, aan de omgeving, de verbinding met de wijk?

Ja, die inrichting gaan we realiseren. In Brussel is het water niet goed zichtbaar op de oever en daarom wil ik graag kaaien aanleggen om dicht bij het water te komen. Die trappen zouden een openbare ruimte zijn, toegankelijk voor iedereen. Aan de voet van de toren komen ruimtes met grote raampartijen, in het ideale geval voor kunstwerken. Ik zou activiteiten willen sponsoren, zoals concerten of kunstenaarsroutes, of de circuschool uitnodigen. Er komen ook winkeltjes en horecazaken voor de bewoners en de gebruikers van het gebouw, maar ook voor voorbijgangers. We moeten een dynamiek op gang trekken in deze openbare ruimte, zodat die levendig en aangenaam wordt.

Wanneer je aandacht besteedt aan dat aspect, dan kost het niets en levert het veel op voor het algemeen welzijn.

Hoe zou u uw visie op het Kanaalgebied en het project UP-Site samenvatten?

Het Kanaalgebied is een zone met een enorm potentieel, dat de gelegenheid biedt om een beleidsverandering door te voeren die dringend nodig is. Dat aspect wordt niet gedictieerd door een bekommernis die te maken heeft met mijn beroep, maar door een reële behoefte van de stad. Ik hoop dat die stadsontwikkeling er zal komen, voor het welzijn van dit gebied en van de huidige en toekomstige bewoners. ■

Interview en tekst L. N. en A. G.

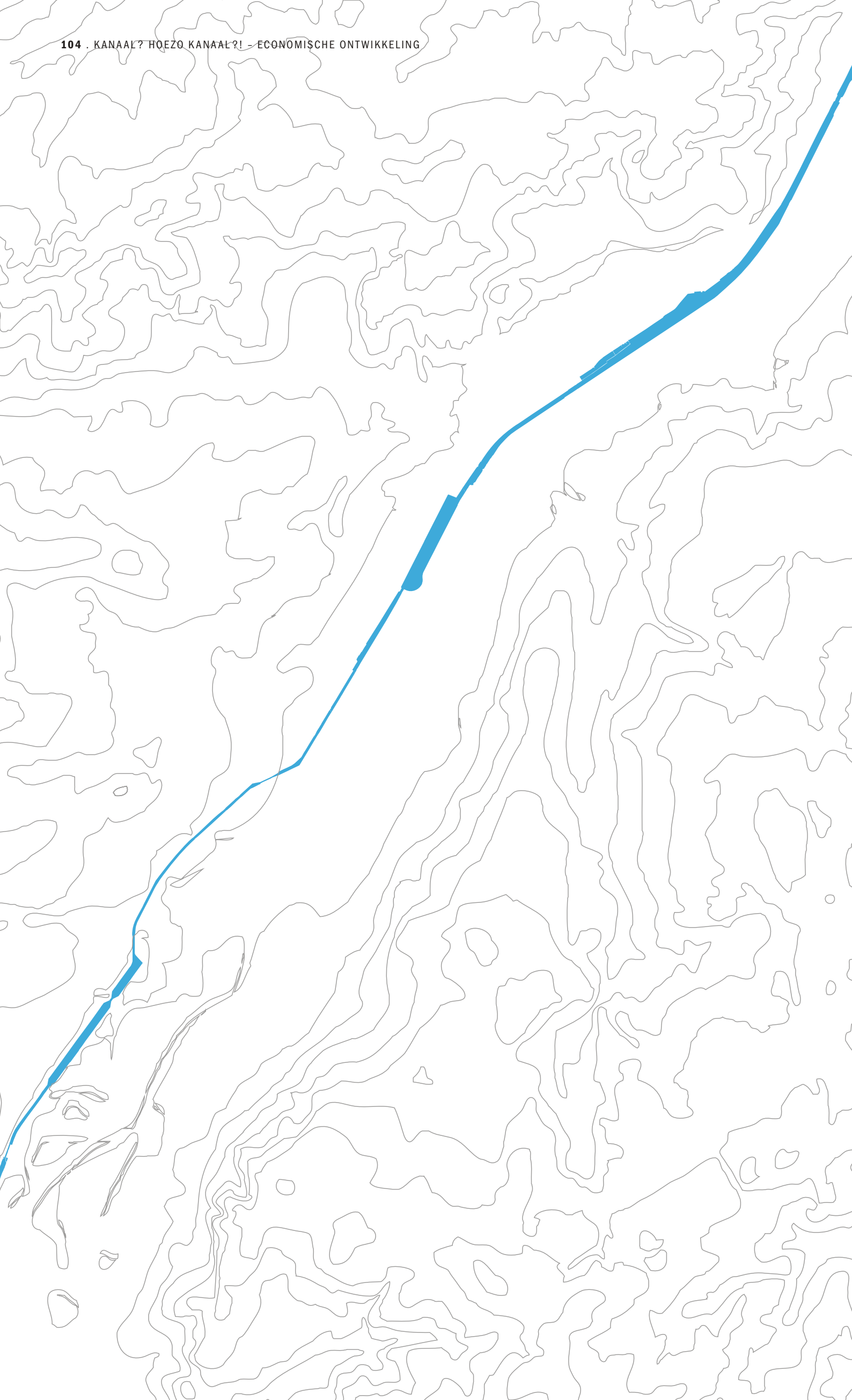


ECONOMISCHE ONTWIKKELING

De economische dynamiek in het Kanaalgebied onderscheidt zich sterk van de rest van het gewest door de diversiteit van de activiteiten die er gevestigd zijn.

Het Kanaalgebied staat bekend als het stadsgedeelte waar de industriële, maritieme en logistieke activiteiten plaatsvinden en heeft daarnaast nog twee zakencentra (bij het Noord- en het Zuidstation), een tiental drukke winkelcentra die met hun detail- en groothandel zowel professionelen als particulieren aantrekken, een markt waar elke week ruim honderdduizend mensen op afkomen en een zeer groot aantal start-ups en kmo's, die worden aangetrokken door de betaalbare huren en de goede bereikbaarheid met het openbaar vervoer.

De druk neemt echter steeds meer toe op de economische activiteiten in dit gebied waar de industrie is weggetrokken. Dit is het gevolg van de permanente veranderingen in de mondiale economie en van de spanning tussen productieactiviteiten en huisvesting. Dit zet de overheid ertoe aan om een reeks beleidsinstrumenten te ontwikkelen om de werkgelegenheid te stimuleren, zonder voorbij te gaan aan de industriële ambitie, die historisch en intrinsiek nauw verbonden is met het kanaal en daardoor ook met het gewest.



ECONOMISCHE ONTWIKKELING

Bedrijven in het Kanaalgebied: kenmerken en evoluties

Solange Verger en Elisa Donders

Het Kanaalgebied is altijd een belangrijke economische zone geweest voor het Brussels Gewest. Naast de oorspronkelijke industriële activiteiten vinden we er vandaag ook productie en logistiek, de grootste tertiaire concentratie van het gewest en talloze commerciële activiteiten.

De oevers van het kanaal zijn onderverdeeld en georganiseerd op basis van de specifieke activiteiten die er plaatsgrijpen: industriële en logistieke centra, bouwfirma's, kmo's die diensten verlenen aan bedrijven, groot- en detailhandel, markten, creatieve ateliers...

Historisch gezien speelde het kanaal een belangrijke rol in de economische ontwikkeling van Brussel, met name in de industriële ontwikkeling van de stad. Na de verbinding met het Kanaal van Charleroi en de nieuwe spoorwegen vanaf het midden van de negentiende eeuw vormde het kanaal een van de belangrijkste transportwegen. De industrieën uit die tijd vestigden zich op de kaden: metaalgieterijen, machine-industrie, daarna luxe-industrie. Aan het begin van de twintigste eeuw was Brussel de grootste industriestad van het land en een van de grootste van Europa.

Na de Tweede Wereldoorlog trok de industrie weg. De nationale regering wilde van Brussel een commercieel en zakelijk centrum maken. De industriële functie van het Kanaalgebied verminderde en rond het Zuidstation en het Noordstation ontstonden grote kantoorprojecten. Op deze manier zijn de kantoorwijken rond het Noord- en het Zuidstation ontstaan. Zo deed de tertiaire sector zijn intrede in de omgeving rond het kanaal.

Vandaag kunnen we drie grote segmenten onderscheiden met eigen economische kenmerken: het noorden, het centrum en het zuiden. In het noorden is de havenactiviteit stevig verankerd. Het zuidelijke gedeelte van het Kanaalgebied blijft gedeeltelijk bestemd voor industriële en tertiaire activiteiten die plaatsvinden in industriezones. Het centrum wordt gekenmerkt door een historisch weefsel van werkplaatsen en woningen, waar de kantoorwijken rond de grote stations bijkomen. De spanning tussen de ruimte voor industriële, havengebonden, tertiaire en residentiële functies is hier duidelijk zichtbaar.

Dit gebied wordt gekarakteriseerd door een leegstaand industrieel erfgoed, dat bijdraagt aan het potentieel van vernieuwing in dit gebied. Het totale gebied vormt een knooppunt van ontwikkelingen, dat aandacht verdient.

ALGEMENE DYNAMIEK

Zowel in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest als in het Kanaalgebied is het aantal bedrijven (van elke grootte en in elke sector) gestegen tussen 2000 en 2011¹. In 2000 waren er in het Kanaalgebied 5.408 bedrijven en in 2011 waren het er 7.489. Dat is dus een stijging van 38,5 procent, met echter een vertraagde groei in de periode 2009-2011. Over een periode van bijna 10 jaar volgt deze stijging de algemene trend in het Brussels Gewest in de toename van het aantal bedrijven. Tussen 2000 en 2005 stijgt het aantal bedrijven in het Kanaalgebied sneller dan in de rest van het Brussels Gewest, maar vanaf 2005 draait die trend om.

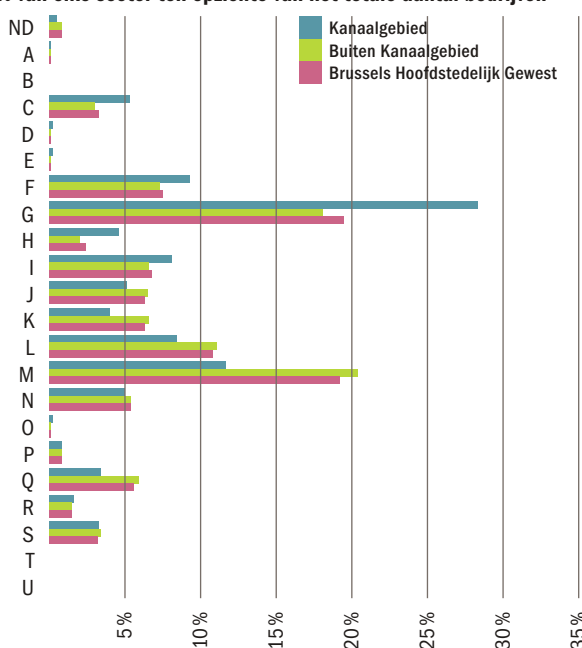


Evolutie van het aantal bedrijven

	Evolutie				Jaarlijkse gemiddelde stijging			
	2000-2005	2005-2009	2009-2011	2000-2011	2000-2005	2005-2009	2009-2011	2000-2011
Kanaalgebied	17,8%	15,7%	1,5%	38,5%	3,6%	3,9%	0,8%	3,5%
Buiten Kanaalgebied	14,5%	18,8%	3,8%	41,2%	2,9%	4,7%	1,9%	3,7%
Totaal BHG	14,9%	18,4%	3,5%	40,8%	3,0%	4,6%	1,7%	3,7%

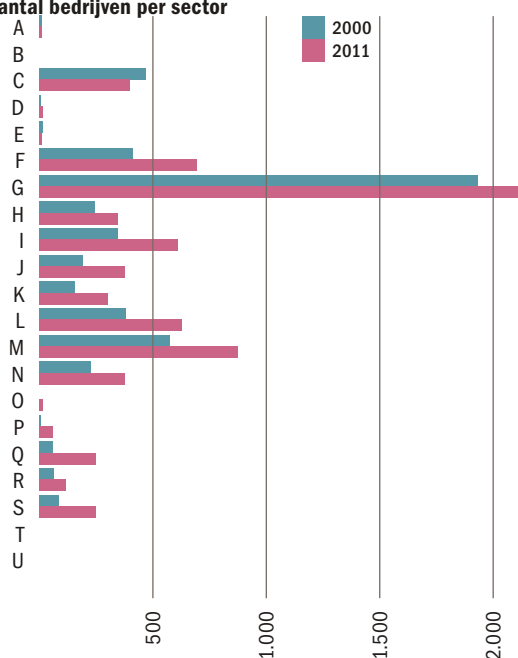
Sectorale dynamiek 2011 - BHG / Kanaalgebied

% van elke sector ten opzichte van het totale aantal bedrijven



Sectorale dynamiek 2000-2011 - Kanaalgebied

aantal bedrijven per sector



Bron: Nationale Bank van België

- Sector A: landbouw, bosbouw en visserij
- Sector B: winning van delfstoffen
- Sector C: industrie
- Sector D: productie en distributie van elektriciteit, gas, stoom en gekoelde lucht
- Sector E: productie en distributie van water, afval- en afvalwaterbeheer en sanering
- Sector F: bouwnijverheid
- Sector G: groot- en detailhandel; reparatie van auto's en motorfietsen
- Sector H: vervoer en opslag
- Sector I: verschaffen van accommodatie en maaltijden
- Sector J: informatie en communicatie
- Sector K: financiële activiteiten en verzekeringen
- Sector L: exploitatie van en handel in onroerend goed
- Sector M: vrije beroepen en wetenschappelijke en technische activiteiten
- Sector N: administratieve en ondersteunende diensten
- Sector O: openbaar bestuur en defensie; verplichte sociale verzekeringen
- Sector P: onderwijs
- Sector Q: menselijke gezondheidszorg en maatschappelijke dienstverlening
- Sector R: kunst, amusement en recreatie
- Sector S: overige diensten
- Sector T: huishoudens als werkgever; niet-gedifferentieerde productie van goederen en diensten door huishoudens voor eigen gebruik
- Sector U: activiteiten van extraterritoriale organisaties



▲ Logistieke activiteiten en opslag aan de Biestebroekkaai

Het Brussels Gewest en het Kanaalgebied vertonen dezelfde tendensen in de sectorale dynamiek. In 2011 vinden we het grootste aantal bedrijven in de sectoren van de handel (G); vrije beroepen en wetenschappelijke en technische activiteiten (M); bouwnijverheid (F) en onroerend goed (L).

De sector van de handel is zelfs groter in het Kanaalgebied dan in het Brussels Gewest (28 procent tegenover 19 procent in 2011). Dat is vooral het gevolg van de grote subsector van de motorvoertuigenreparatie in het Kanaalgebied.

In de sector van de bouwnijverheid en het onroerend goed hebben het Kanaalgebied en het Brussels Gewest ongeveer hetzelfde aandeel van dit soort bedrijven, namelijk 8 en 10 procent. De sector van de bouwnijverheid neemt licht toe in het Kanaalgebied (+2 procent tussen 2000 en 2011).

Het is interessant om te kijken naar het grote aantal etablissementen voor het verschaffen van accommodatie en maaltijden (I) in het Kanaalgebied (8,1 procent van het totale aantal bedrijven in 2011 en 6,4 procent in 2000) en naar de positieve evolutie in die sector tijdens die tien jaar (+2 procent tussen 2000 en 2011, terwijl deze sector in de rest van het gewestelijk grondgebied stagneert).

Daarnaast zien we het relatieve belang van de sectoren van de industrie en vervoer/opslag (H) in vergelijking met de situatie in het Brussels Gewest, hoewel het aantal bedrijven continu vermindert in het Kanaalgebied en in het Brussels Gewest (-3 procent tussen 2000 en 2011). De toegevoegde waarde van deze bedrijven blijft echter groot, ondanks de daling van het aantal bedrijven (volgens de gegevens van de Nationale Bank is 46 procent van de toegevoegde waarde die wordt geproduceerd in de voormalige PIZ afkomstig uit de sectoren van vervoer, opslag en industriële ambachten). De aanwezigheid van de haven en de slachthuizen, evenals de historische ontwikkeling van diverse productiesectoren, spelen hierbij waarschijnlijk een belangrijke rol.

SECTORALE ANALYSE: DE MEEST MARKANTE ACTIVITEITENSECTOREN ²

Industrie ³

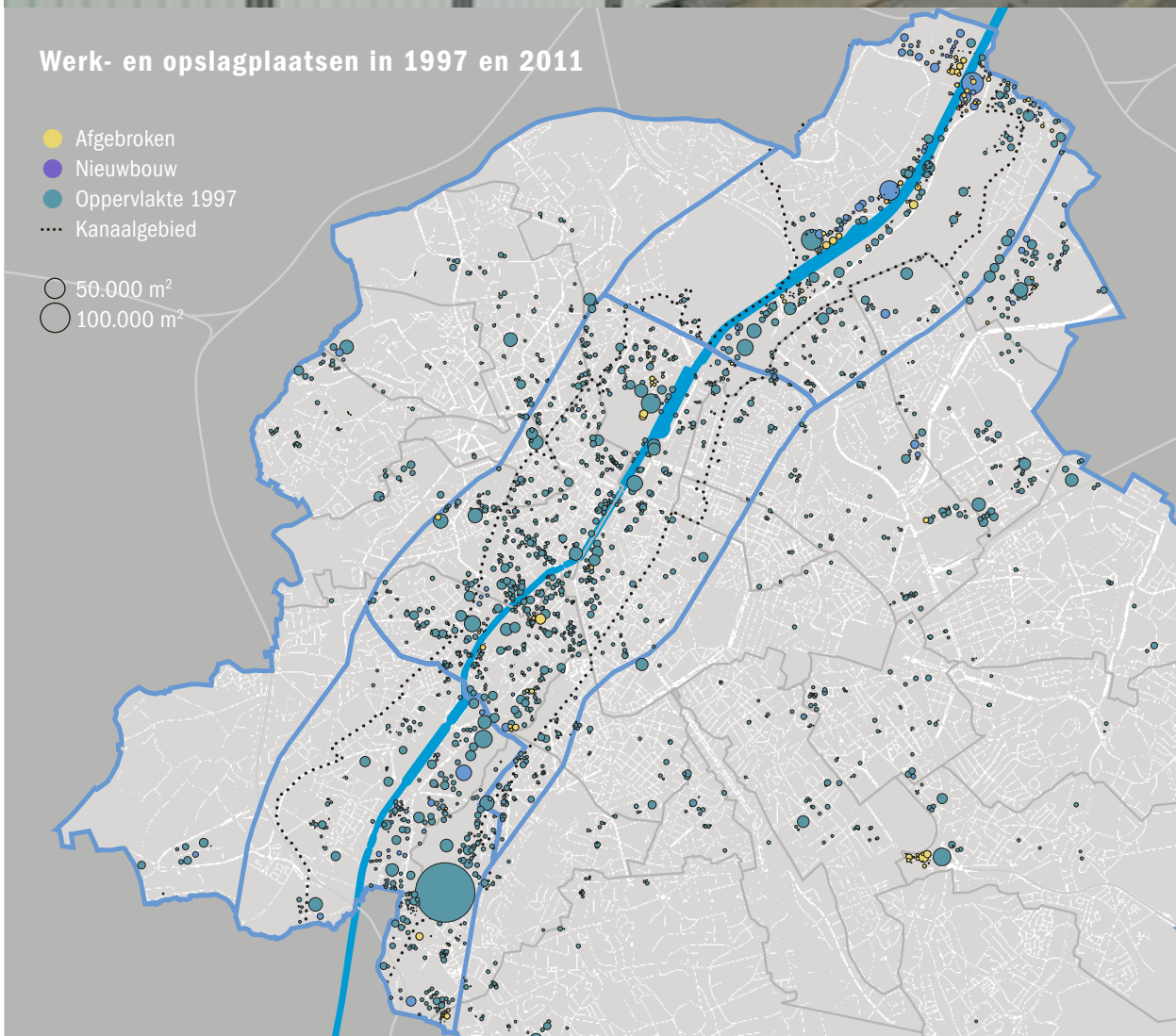
Ook vandaag nog is het gebied rond het kanaal van belang voor de productieactiviteiten in het Brussels Gewest, ook al is dit niet meer de enige zone van economische ontwikkeling. De grootste bedrijven vinden we aan de uiteinden van het kanaal. Ook in het centrum zijn nog veel bedrijven te vinden met een grote oppervlakte, maar de tendens gaat meer in de richting van kleinere bedrijven. Die hebben in toenemende mate te kampen met moeilijkheden in het bereik van het bedrijf, de parkeergelegenheid en de nabijheid van woningen. Alleen in het noordelijke gedeelte stijgt de oppervlakte die wordt ingenomen door de industriële sector (+12 procent), terwijl het centrum tussen 1997 en 2011 een forse daling laat zien (-80 procent) en het zuidelijke segment min of meer ter plaatse trappelt.

We zien dus dat de productieactiviteiten beter kunnen voortbestaan in de industriegebieden, terwijl de aanwezigheid daarvan steeds sneller afneemt in de 'gemengde' gebieden. In bijna 15 jaar tijd heeft een reconversie plaatsgevonden van 25 procent van het onroerend goed. Daarvan ging 45 procent naar woningen, 13 procent naar de (detail)handel, 23 procent naar kantoren, 17 procent naar voorzieningen (scholen, maar ook een groot aantal 'cultplekken') en 2 procent naar diverse andere bestemmingen⁴.



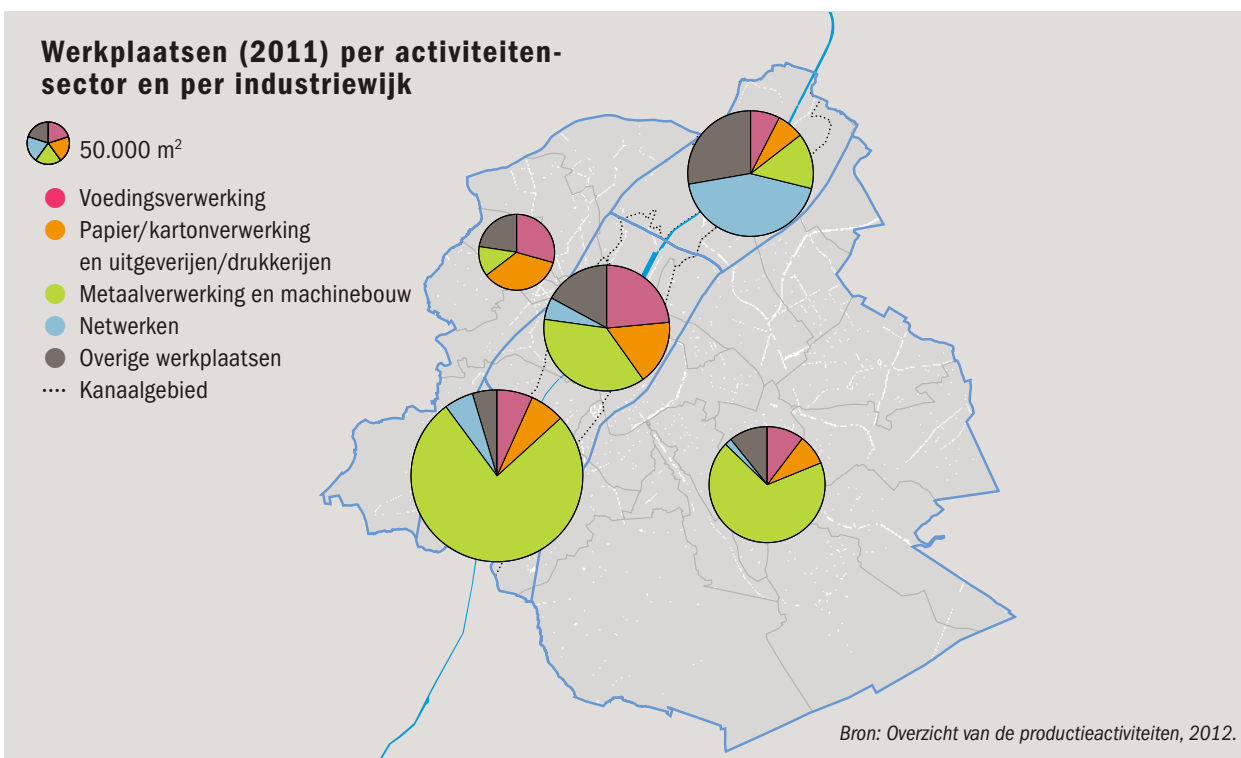
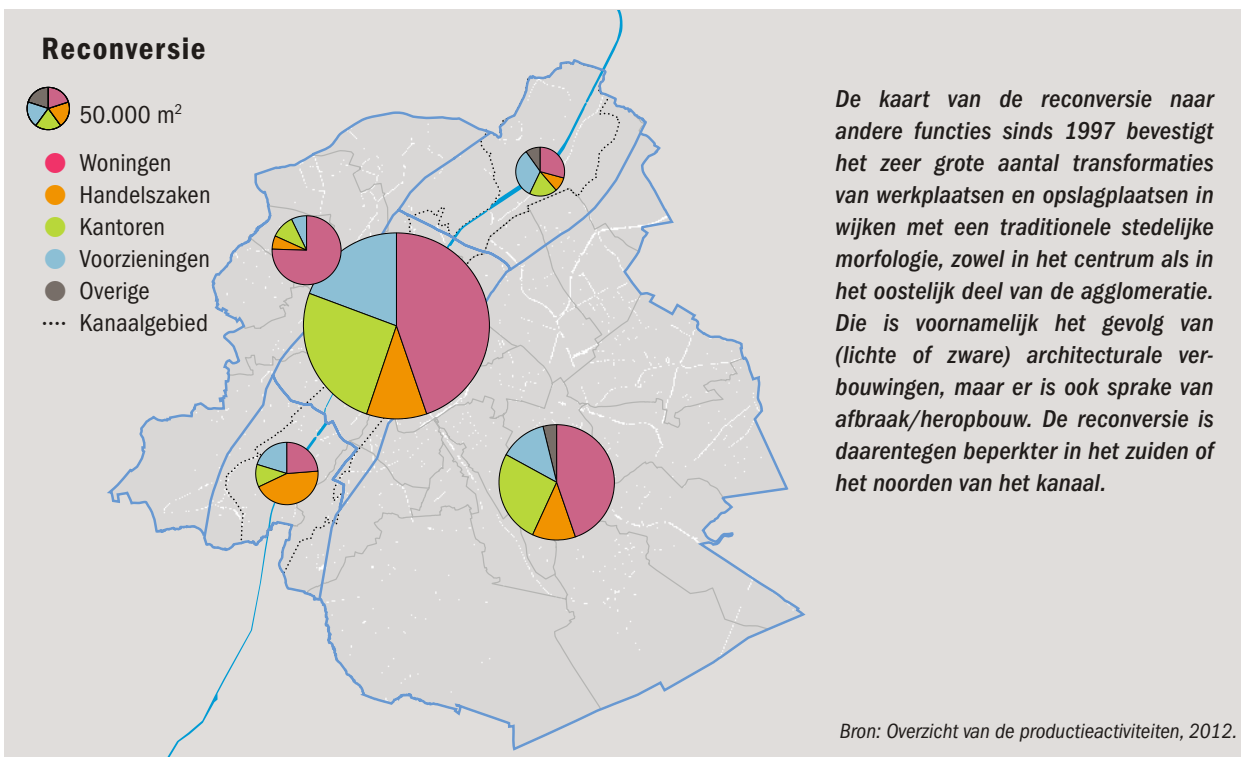
Werk- en opslagplaatsen in 1997 en 2011

- Afgebroken
- Nieuwbouw
- Oppervlakte 1997
- ⋯ Kanaalgebied
- 50.000 m²
- 100.000 m²



Bron: Overzicht van de productieactiviteiten, 2012.

De kaart van de werkplaatsen en opslagplaatsen in 1997 en in 2011 toont duidelijk de grotere concentratie van productie- en logistiekactiviteiten langs de grote verkeersaders (water, spoor, auto) op een gebied van 1,5 km breed aan weerszijden van het kanaal.



Bij de bedrijven aan de oevers van het kanaal vinden we vooral deze in de metaalverwerking en machinebouw (carrosserie, montage,... een sector sterk gemarkeerd door de aanwezigheid van het bedrijf Audi in het zuidwesten van het Gewest), drukkerijen en 'netwerkactiviteiten' (zuiveringsstation). Deze activiteiten zijn vooral gevestigd in de wijken van Anderlecht, Molenbeek, Laken en Neder-Over-Heembeek.

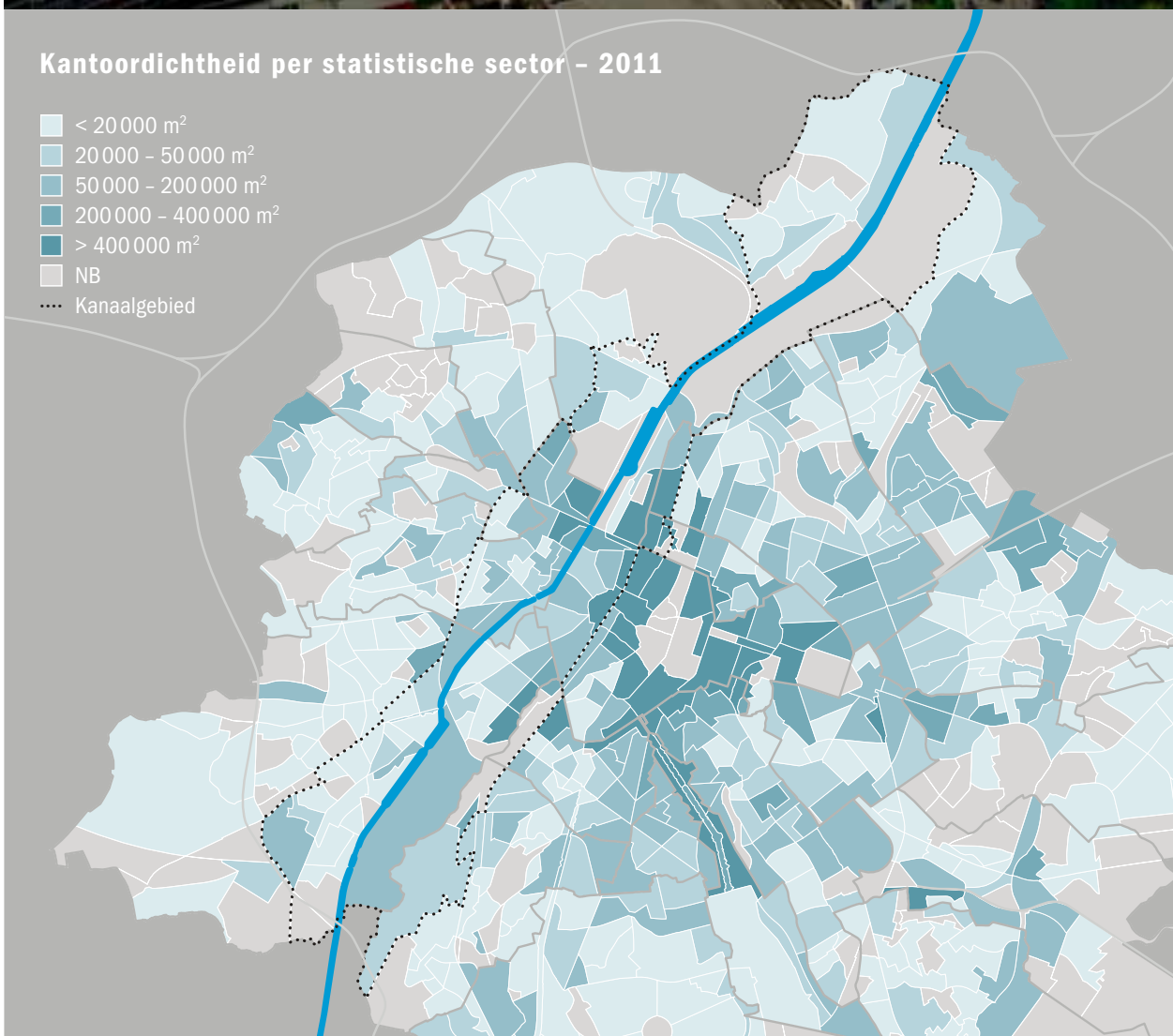
Ook activiteiten die direct verbonden zijn met transport en logistiek (overslag, logistieke diensten, havenactiviteiten, TIR-centrum) zijn nog steeds volop aanwezig, vooral geconcentreerd in de maritieme wijk en van de voorhaven.

Gewestelijke instanties zoals Citydev.brussels en de Haven van Brussel ijveren ervoor om de industriële functies van het kanaal te behouden, aangezien dit type van activiteiten banen kan verschaffen aan de Brusselaars. Ook 'groene' industrieën (recyclage, ecobouw) komen zich vestigen aan het kanaal. Een van de kenmerken daarvan is dat ze verenigbaar zijn met stedelijke functies.



Kantoordichtheid per statistische sector - 2011

- < 20 000 m²
- 20 000 - 50 000 m²
- 50 000 - 200 000 m²
- 200 000 - 400 000 m²
- > 400 000 m²
- NB
- Kanaalgebied



Bron: Overzicht van het kantorenpark

De bovenstaande kaart geeft de dichtheid van kantoren per wijk in 2011. Dit is de verhouding tussen het aantal m² vloeroppervlakte voor kantoren en de totale oppervlakte van de wijk. Alleen kantooroppervlakten van meer dan 75 m² worden meegerekend. Sommige activiteiten zijn niet meegerekend, zoals gemeentelijke administraties, OCMW's, ziekenfondsen en ambassades, waardoor de informatie in de wijken met veel van dit soort activiteiten vertekend kan zijn.



▲ Eén van de Molenbeekse bedrijventra, gelegen aan het Maalderijplein, richt zich tot zelfstandigen, KMO's en bedrijven die ondersteuning wensen op economisch of commercieel vlak.

Tertiaire sector

Naast deze historische industriële functies zijn meerdere grote tertiaire knooppunten van het gewest gelegen in het Kanaalgebied, voornamelijk rond het Zuidstation, het Noordstation en steeds meer Thurn und Tassis.

De twee stationswijken zijn het resultaat van een doelbewuste inrichting van tertiaire zones door de overheid. De uitvoering van deze projecten duurt bijzonder lang en op dit moment bevinden de projecten zich in een verschillend stadium van gevorderdheid.

De Noordwijk is voltooid en is ingericht volgens een monofunctionalistische logica, hoewel door recente ontwikkelingen huisvesting is geïntegreerd aan de rand van de wijk.

Voor de wijken rond het internationaal station van Brussel-Zuid is het plan om er tertiaire activiteiten in onder te brengen die voordeel hebben bij de vlotte bereikbaarheid van dit omvangrijke transmodale knooppunt (Eurostar, Thalys, trams, bussen van allerlei maatschappijen).

Aan de gewestelijke uiteinden van het kanaal vinden we diverse industriezones waar talloze kmo's en grote bedrijven zijn gevestigd. In het noorden bijvoorbeeld Carli, Meudon, Marty, Galilei en Mercator; in het zuiden Erasmus, Bollinckx, Newton en Poxcat.

De rest van de tertiaire activiteiten is verspreid over het Kanaalgebied, met een lichte concentratie in de Dansaertwijk van diensten aan bedrijven, horeca (I) en ICT (J). Deze sectoren doen het goed, want tussen 2000 en 2011 zien we een stijging van 2 procent van het aantal bedrijven in de sectoren ICT, gezondheidszorg en maatschappelijke dienstverlening (Q).

Creatieve sector

Meer verspreid langs het kanaal vinden we activiteiten van de creatieve sector: architectuur, design, mode, ICT, (podium)kunsten. De laatste decennia zijn die sterk toegenomen als gevolg van de betaalbare grote ruimten die beschikbaar zijn (vaak in voormalige industriegebouwen).

Deze sector heeft een groot innovatief potentieel en staat symbool voor een economische herleving in het Kanaalgebied. Het aantal bedrijven en banen is echter beperkt. Het gaat om circa 1.700 bedrijven, dat is 1,5 procent van het totaal aantal bedrijven in het gebied⁵.

De positieve evolutie van het aantal bedrijven in de sector 'Kunst, amusement en recreatie' verdient een vermelding, maar is eerder symbolisch (+0,5 procent tussen 2000 en 2011).

In de ICT-sector, die vaak bij de creatieve beroepen wordt gerekend, zien we eerder een stijging van het aantal bedrijven in het Kanaalgebied, net zoals in de rest van het Brussels Gewest (+2 procent tussen 2000 en 2011).

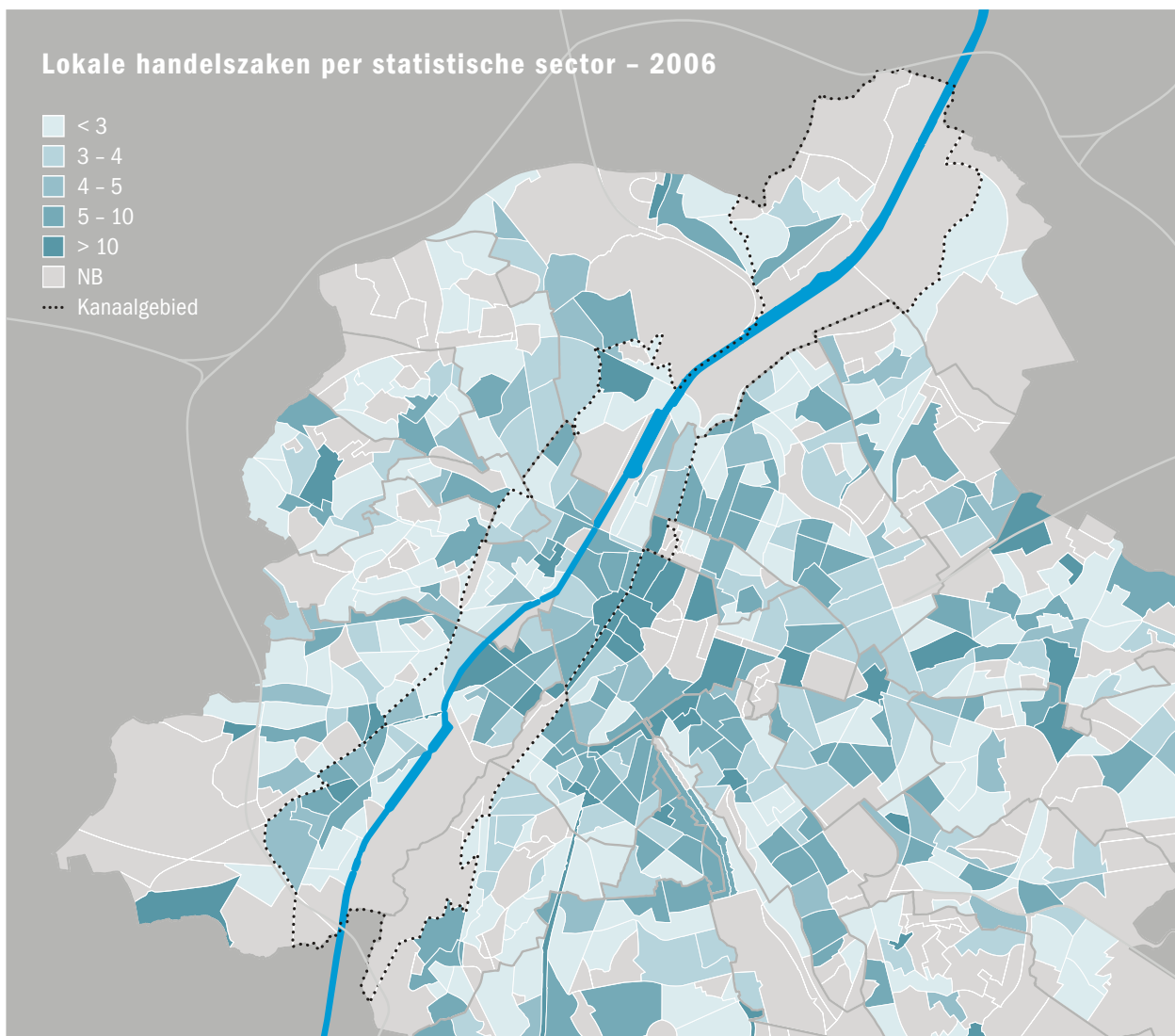
Commerciële activiteiten

Daarnaast vinden we in het Kanaalgebied een groot aantal handelszaken met allerlei activiteiten, zowel groot- en detailhandel als horeca. De groothandel heeft een bovengewestelijk bereik dat vooral geconcentreerd is rond het knooppunt Zuid-Kuregem voor confectiekleding en voor de voedingssector hoofdzakelijk in de zone Diksmuide-IJzer en in de nabijheid van de Werkhuizenkaai (MABRU en het Europees centrum voor fruit en groenten).



Ook in de detailhandel zijn er enkele gespecialiseerde centra die een gewestelijk of soms ook bovengewestelijk bereik hebben, bijvoorbeeld de 'etnische' winkels in de Brabantstraat en de tweedehands automarkt in de wijk van de Heyvaertstraat⁶. Bij de meer gemengde centra noemen we persoonlijke verzorging, horeca, mode en creatie in de wijk Dansaert-Orts en Lemmonier-Anspach. Daarnaast zijn er secundaire knooppunten met een eerder lokale clientèle, gericht op voeding en diensten en gelegen aan de grote verbindingswegen, zoals in de Dansaertwijk, de Vlaamse wijk, Sint-Katelijnwijk en Molenbeek.

We kunnen ook melding maken van de knooppunten van het openbaar vervoer en de stations, die hun aanbod afstemmen op de pendelaars. Zo zien we in het Zuidstation een commercieel aanbod dat is gericht op de internationale, toeristische en zakelijke klanten, maar ook steeds meer op de consumptie van de lokale bewoners rond het station.



Bron: Wijkmonitoring

Markten

Markten maken al van oudsher deel uit van de stedelijke economische activiteiten en blijven een belangrijk element in het economische landschap van het Brussels Gewest. De markten in het Kanaalgebied zijn voor het merendeel heel anders dan de andere markten op het grondgebied van de hoofdstad. De meeste markten in het gewest zijn lokaal en bieden hoofdzakelijk voedingsproducten. De markten in het Kanaalgebied hebben over het algemeen een gewestelijk of zelfs bovengewestelijk bereik, aangevuld met meer lokale markten. Het assortiment aangeboden producten is zeer divers en de prijzen zijn bijzonder aantrekkelijk.

De vroegmarkt – MABRU – de Brusselse groothandel in voeding, bestaat al langer dan een eeuw. Decennialang werd de markt gehouden op de Grote Markt en de naburige straten. In 1973 verhuisde hij naar de Werkhuizenkaai. De markt staat bekend om zijn grote keuze uit binnen- en buitenland en is de bevoorradingsplek bij uitstek voor de sector: grote en kleine detailhandelaars, kruideniers en supermarkten, tuinbouwers, groepsaankopers, traiteurs en restaurateurs.

In de hallen van de vroegmarkt bieden ruim honderd handelaars een volledige waaier van producten, zoals fruit en groente, primeurs, vleeswaren, gevogelte, wild, vis en schaalvruchten, kaas en andere zuivelproducten, algemene voedingsproducten en consumptieartikelen, wijn en andere dranken, diepvriesproducten, bloemen en planten, aangeboden door kleine en grote producenten, groothandelaars en importeurs.

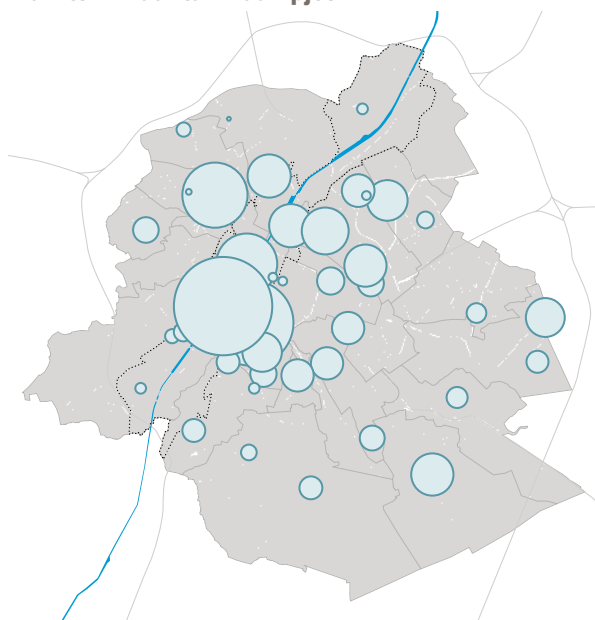
De Zuidmarkt, die elke zondag wordt gehouden rondom het station, heeft een groot aanbod aan producten. Zo biedt de Zuidmarkt allerlei zuiderse voedingsproducten en een uitgebreid assortiment van textiel, waarvan een deel afkomstig is van de groot- en detailhandel bij het Baraplein. De Zuidmarkt is een van de drie grootste markten van Europa.

De markt bij de Slachthuizen van Anderlecht trekt tijdens de drie wekelijkse openingsdagen 106.000 bezoekers aan. Schoenenverkopers staan er naast groente- en fruitkraampjes en verkopers van bouwmaterialen en elektronica. Het publiek komt van overal, ook van buiten het gewest en zelfs uit het buitenland. Daarnaast organiseren de Slachthuizen sinds kort elke donderdag de 'Boeremet', waar producenten van voedingswaren hun producten aanbieden in een gezellige 'afterwork'-sfeer.

Twee straten verder vindt op zaterdag de markt op het Verzetsplein plaats. Net zoals bijna overal in Brussel biedt deze markt voedingswaren van hoge kwaliteit. De organisatoren streven ernaar een 'dorpse' sfeer te creëren. Meer naar het noorden biedt de markt van Molenbeek eveneens een assortiment van producten dat verder gaat dan alleen voedingswaren.



Grootte van de Brusselse markten in aantal kraampjes



Bron: Delvaux Esteban, 2012



FOCUS :

De commerciële ontwikkeling van het Kanaalgebied

Adrien Dewez

Manager Atrium

De handelszaken rond het kanaal trekken mensen uit de buurt, het gewest en het hele land, doordat ze tegelijk heel geconcentreerd en heel gediversifieerd zijn. Dat is een vaststelling van Atrium, dat via de steun aan lokale projecten bijdraagt aan een aangename winkelomgeving. Elke wijk heeft een eigen identiteit, die is gebaseerd op de lokale sterktes. Van de Dansaertstraat tot de Bergensesteenweg, elke wijk heeft haar bijzonderheid: mode, oosterse specialiteiten, gastronomie of stoffen.

De taak van Atrium is tweeledig: het bevordert de ontwikkeling en het voortbestaan van de handel, die wordt beschouwd als een essentiële stedelijke voorziening voor het leven in de stad en een factor van welzijn voor de bewoners.

Daarvoor heeft het agentschap een reeks krachtige analytische instrumenten ontwikkeld, die regelmatig worden bijgewerkt. Zo worden de passanten in de winkelstraten regelmatig geteld. Er wordt onderzoek gedaan naar het winkelpubliek om kwantitatieve informatie te verkrijgen over de grote tendensen. En in het consumentenpanel stellen professionele psychologen vragen aan een steekproef van klanten via de 'consumer insight'-methode⁷.

De tellingen laten zien dat de handelskernen in het Kanaalgebied veel meer bezoekers krijgen dan in de rest van het Brussels Gewest. De Nieuwstraat en de Elsensesteenweg zijn de Brusselse winkelstraten met de meeste passanten, maar de Brabantstraat is derde met 25.000 passanten gemiddeld per dag. De Gentsesesteenweg in Molenbeek ontvangt 13.000 passanten gemiddeld per dag, de Maria-Christinastraat in Bockstael 14.000, de Leuvensesteenweg in Sint-Joost 12.000, Sint-Guido en de Bergensesteenweg in Anderlecht respectievelijk 11.000 en 10.000. In vergelijking met de drukke en bekende handelskernen in het Brussels Gewest zien we dat het Kanaalgebied een grote aantrekkingskracht heeft: Sint-Gillis heeft gemiddeld 10.000 voetgangers, Flagey 7.000 en het kerkhof van Elsene iets meer dan 9.000.

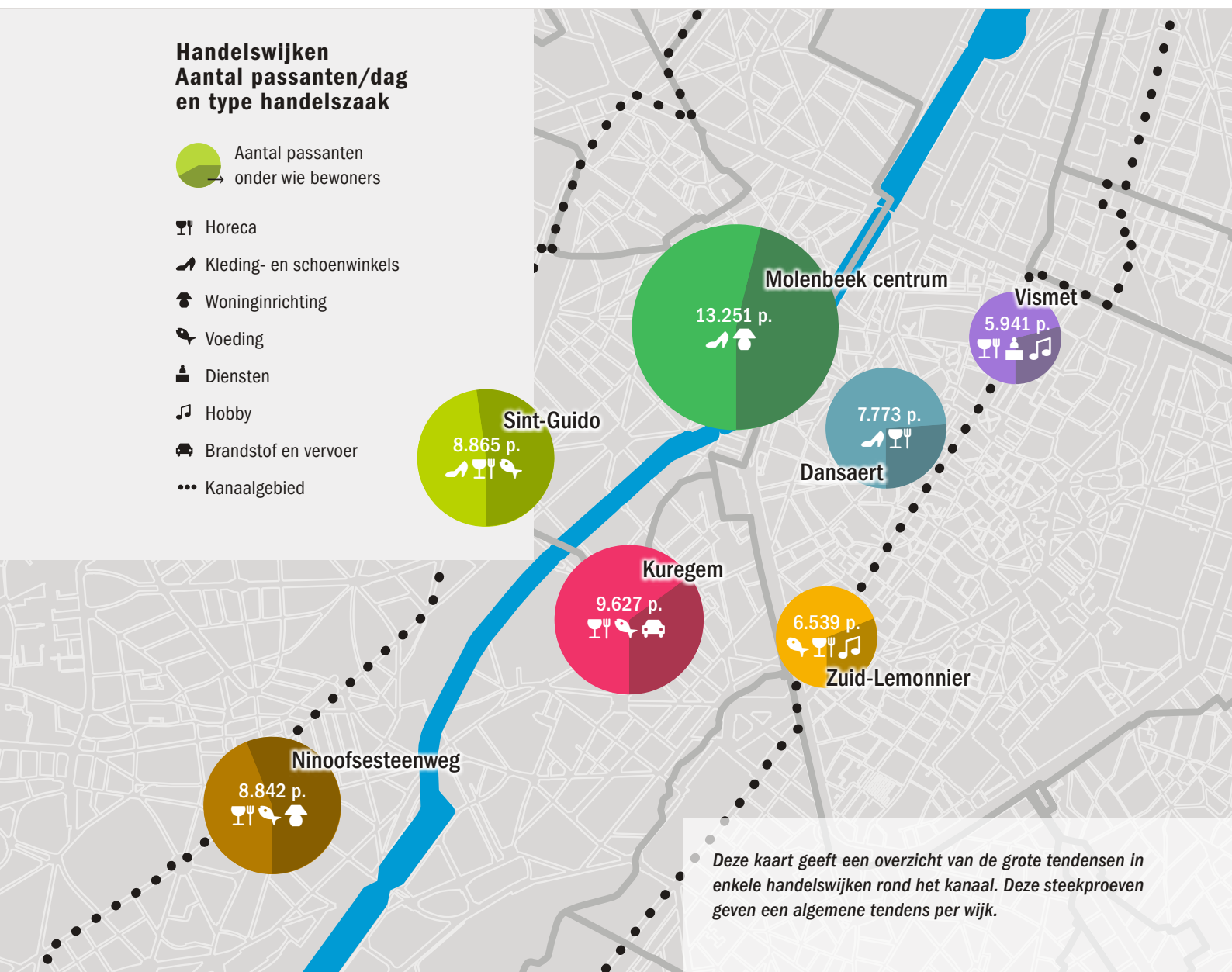
Het grote bezoekersaantal in deze wijken kan worden verklaard door het relatief goedkope, maar – en vooral – internationale aanbod dat klanten van buiten het gewest en zelfs van buiten België aanspreekt. De producten die in Brussel worden verkocht, vind je niet in Amsterdam, Berlijn of Parijs. Voorbeelden zijn het textielaanbod in de Brabantstraat of op de donderdagmarkt in Molenbeek en de voedingswaren uit Afrika en het Midden-Oosten die worden verkocht in Kuregem.

Andere onderzoeken leveren resultaten op die ingaan tegen bepaalde gevestigde ideeën, die daarom heroverwogen moeten worden. Zo vormen in Bockstael en Sint-Guido studenten meer dan 10 procent van de klanten. Het gaat hier echter om twee wijken die geen specifiek handelsaanbod voor dit type klanten hebben, hoewel er ook nog ruimte is voor nieuwe handelsinitiatieven.

Verder noteren we dat de frequentie van het bezoek aan de handelskernen in het Kanaalgebied stabiel is (met de opmerkelijke uitzondering van de Brabantstraat): ongeveer 30 procent van de klanten komt dagelijks; 30 tot 40 procent wekelijks.

De commerciële diversiteit is gedeeltelijk afhankelijk van de identiteit van de wijk. Zo beschikt de Brabantwijk over een assortiment van textiel uit het Midden-Oosten en de Maghreb, aangevuld met meubelwinkels; de Zuidwijk ontvangt de Europeanen die op bezoek zijn in de hoofdstad; de Dansaertwijk trekt liefhebbers van creatieve ontwerpen en prestigieuze modewinkels aan; Kuregem heeft alle voedingswaren uit de wereld in de aanbieding. Bovendien liggen in het Kanaalgebied de markten met de meeste bezoekers. De Zuidmarkt trekt 50.000 bezoekers op zondag, de markt van de Slachthuizen 106.000 mensen verspreid over drie dagen. Die twee markten behoren tot de grootste van Europa.

Naast de commerciële analyse doet Atrium talloze acties om de commerciële omgeving te ontwikkelen. Zo financiert het 'Voorgevelproject' in een reeks handelswijken een deel van de kosten voor de externe visuele communicatie van handelszaken. Daartoe moet de handelaar een dossier indienen met een aangepast voorstel van een vormgever, de offerte van een logo-ontwerper en de naleving van de gemeentelijke stedenbouwkundige regels. Indien het voorstel degelijk is, wordt een premie tot 50 procent gegeven – en zelfs tot 70 procent indien de directe buur mee instapt in het project. In de Zuidwijk werd een opdracht gegeven aan een aantal jonge designers in de hoofdstad om de (weinig esthetische) omgeving van het station aan te pakken. Het resultaat mag er zijn, zowel voor de sfeer als voor het respect van de netheid en het stadsmeubilair.



Bron: Atrium, Barometer 2014

In de Sint-Jacobswijk en Kuregem is artistieke verlichting zichtbaar als de duisternis invalt. Daarnaast ontwikkelt Atrium een project voor de bewegwijzering in een aantal gemeenten van het Brussels Gewest.

De acties van Atrium zijn niet beperkt tot de stadsinrichting. Het agentschap draagt ook het project Afterwork Shopping, dat inhoudt dat de winkels op donderdag openblijven tot 20 uur, zodat werknemers wat langer kunnen blijven hangen in de Brusselse winkelbuurten.

Kortom, het Kanaalgebied is een verzameling van coherente en dynamische handelskernen, die vergelijkbare kenmerken hebben. Ze vertegenwoordigen een bijzondere commerciële aantrekkingskracht in het Brussels Gewest en een internationale openheid die – samen met de publieke en politieke instituten – bijdraagt tot de ontwikkeling van Brussel als een 'kleine wereldstad'



HET GEWEST ZET IN OP DE ECONOMISCHE HERLEVING VAN HET KANAAL

Het Kanaalgebied heeft een zeer divers aanbod van economische activiteiten, dat echter moeilijk op een eenduidige manier te meten is.

We zien vooral een sterke dynamiek in de commerciële sector en ook de kantoormarkt is sterk geëvolueerd sinds de jaren 1960.

Ondanks het wegtrekken van de industrie uit de stad, spelen de bedrijven met een historische band met het kanaal (ambachtelijke productie, groothandel, vervoer/opslag) nog steeds een rol in de economische organisatie van het gebied die niet onderschat mag worden. Met inachtneming van de verhoudingen blijft hun aantal nog steeds groter rond het kanaal dan in de rest van het gewest.

Het vertrek van grootschalige activiteiten heeft soms schade achtergelaten in het stadsweefsel: stadskankers, grote percelen, bodemvervuiling, vervallen of verlaten gebouwen. De werkloosheid is veel hoger dan het gewestelijke gemiddelde, van 23 tot 42 procent, afhankelijk van het gebied.

Als reactie op deze moeilijke situatie heeft de Brusselse regering een reeks maatregelen uitgewerkt om economische initiatieven te steunen. Zo behoort een groot deel van de wijken aan het kanaal tot een 'prioritaire zone' (hefboomgebieden, gebieden van gewestelijk belang, economische ontwikkelingsgebieden, havengebied en meer recent de zones voor economische uitbouw in de stad). In een deel van deze gebieden geeft het Brussels Gewest specifieke overheidshulp aan het starten van bedrijven, het aannemen van lokale werknemers en/of bestaande activiteiten. Er zijn vijf lokale economieloketten, negen bedrijvencentra en een reeks kmo's en zko's die extra hulp krijgen. Ook Atrium zet er zich actief voor in om het handelsaanbod en de commerciële aantrekkingskracht van de wijk te vergroten.

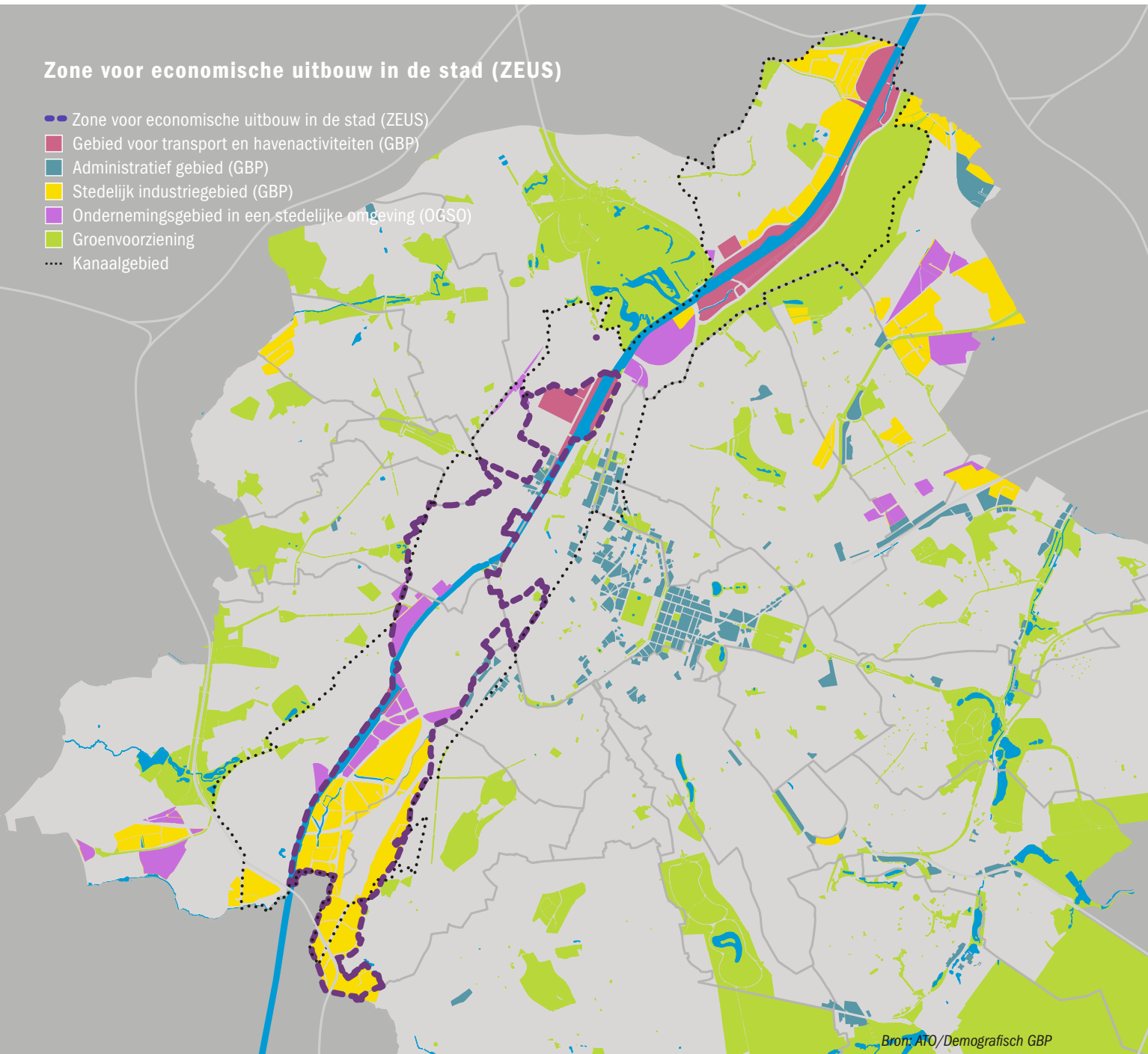
De ontwikkeling van de tertiaire sector zou een groot deel van de werkloosheid kunnen oplossen. Andere mogelijke kweekvijvers voor de toekomst zijn de horeca (8 procent van het totale aantal bedrijven in het gebied), toerisme en recreatie, de creatieve sector en de milieusector.

Het gebied heeft dus een enorm economisch potentieel, zowel op het vlak van de beschikbare grond (reconversie van bestaande beschikbare industrieterreinen) als in termen van arbeidskrachten. Dat vraagt echter bijzondere aandacht voor de afstemming van het profiel van de werknemers op de verwachtingen van de economische sectoren.

Daarnaast moet het beleid ten voordele van de economische ontwikkeling van het Kanaalgebied samengaan met een herstructurering en herbewoning van het stadsweefsel, zodat het kanaal opnieuw geïntegreerd wordt in de stad. ■

Zone voor economische uitbouw in de stad (ZEUS)

- Zone voor economische uitbouw in de stad (ZEUS)
- Gebied voor transport en havenactiviteiten (GBP)
- Administratief gebied (GBP)
- Stedelijk industriegebied (GBP)
- Ondernemingsgebied in een stedelijke omgeving (OGSO)
- Groenvoorziening
- Kanaalgebied



Bron: ATO/Demografisch GBP

FOCUS : ZEUS

De zone voor economische uitbouw in de stad (ZEUS) – aan de uitwerking waarvan het ATO heeft meegewerkt – is inbegrepen in de ‘ontwikkelingszone’ die werd goedgekeurd door de Europese Unie in het kader van de structuurfondsen voor de periode 2007-2013.

De zone bestaat uit een gebied waarin het toegestaan is om aanmoediging te geven aan bedrijven die lokale werknemers in dienst nemen. Het Brussels Gewest heeft een ‘werkstimuleringsgebied’ bepaald, waarin de vestiging en ontwikkeling van bedrijven wordt gestimuleerd, evenals de aanwerving van werklozen die wonen in de wijken die behoren tot het gebied.

Deze maatregel is bedoeld om bepaalde achtergestelde wijken met veel kansarmoede te doen opleven door het stimuleren van bedrijven die er zich vestigen of gevestigd hebben en die werknemers aannemen die wonen in het gebied.

De doelstellingen van de maatregel zijn:

- > vermindering van de lokale werkloosheid
- > bestrijding van zwart werk
- > stimulering van ondernemerschap
- > verbetering van de sociaaleconomische situatie van de wijken.



Bedrijven naar Brussel halen en banen creëren voor de Brusselaars

Gesprek met Philippe Antoine

Algemeen directeur Economische Ontwikkeling, Citydev.brussels

Citydev.brussels, de Gewestelijke Ontwikkelingsmaatschappij voor het Brussels Gewest (GOMB), biedt bedrijven vestigingsmogelijkheden en infrastructuur in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. De instantie beheert momenteel 25 industrieparken, waarvan bijna de helft in het Kanaalgebied liggen, 4 wetenschapsparken en meerdere bedrijfsgebouwen. Die staan ter beschikking van bedrijven die voldoen aan een aantal criteria op het vlak van tewerkstelling, activiteit en toegevoegde waarde.

Citydev.brussels is een van de belangrijkste economische publieke spelers in het Brussels Gewest. Welke strategie hanteert de maatschappij om de economische ontwikkeling in het gewest te stimuleren?

Een van onze twee basisactiviteiten is de vestiging van economische spelers op Brussels grondgebied bevorderen. Bij de oprichting van de GOMB in 1974 gebeurde dat heel breed, maar veel te passief. Het doel was om infrastructuur te ontwikkelen, vastgoedmogelijkheden te creëren en vervolgens te zien of bedrijven geïnteresseerd waren. Sindsdien zijn we enorm geëvolueerd.

In 2006, toen wij begonnen na te denken over hoe we ons werk konden verbeteren, hebben we een actieplan opgesteld, dat we vandaag nog steeds uitvoeren. Daarin staat onder andere de oprichting van een dienst van 'account management', een dienst klantenbeheer, die de verwachtingen van bedrijven of economische spelers met een Brussels project goed afbakt. We hebben twee voltijdse medewerkers die 300 bedrijven volgen, verspreid over 45 locaties, in totaal 200 hectare. Dankzij dat langdurige contact en die continue dialoog zijn we snel op de hoogte van wat er misgaat en wat er verbeterd kan worden op het vlak van veiligheid, mobiliteit, netheid, onderhoud, enzovoort. Voor die problemen proberen we oplossingen aan te dragen. Dat betekent dat we onze resultaten proberen te verbeteren door onze locaties beter te evalueren, toegankelijker te maken en meer mogelijkheden te bieden door een groter aantal diensten daar omheen aan te bieden.

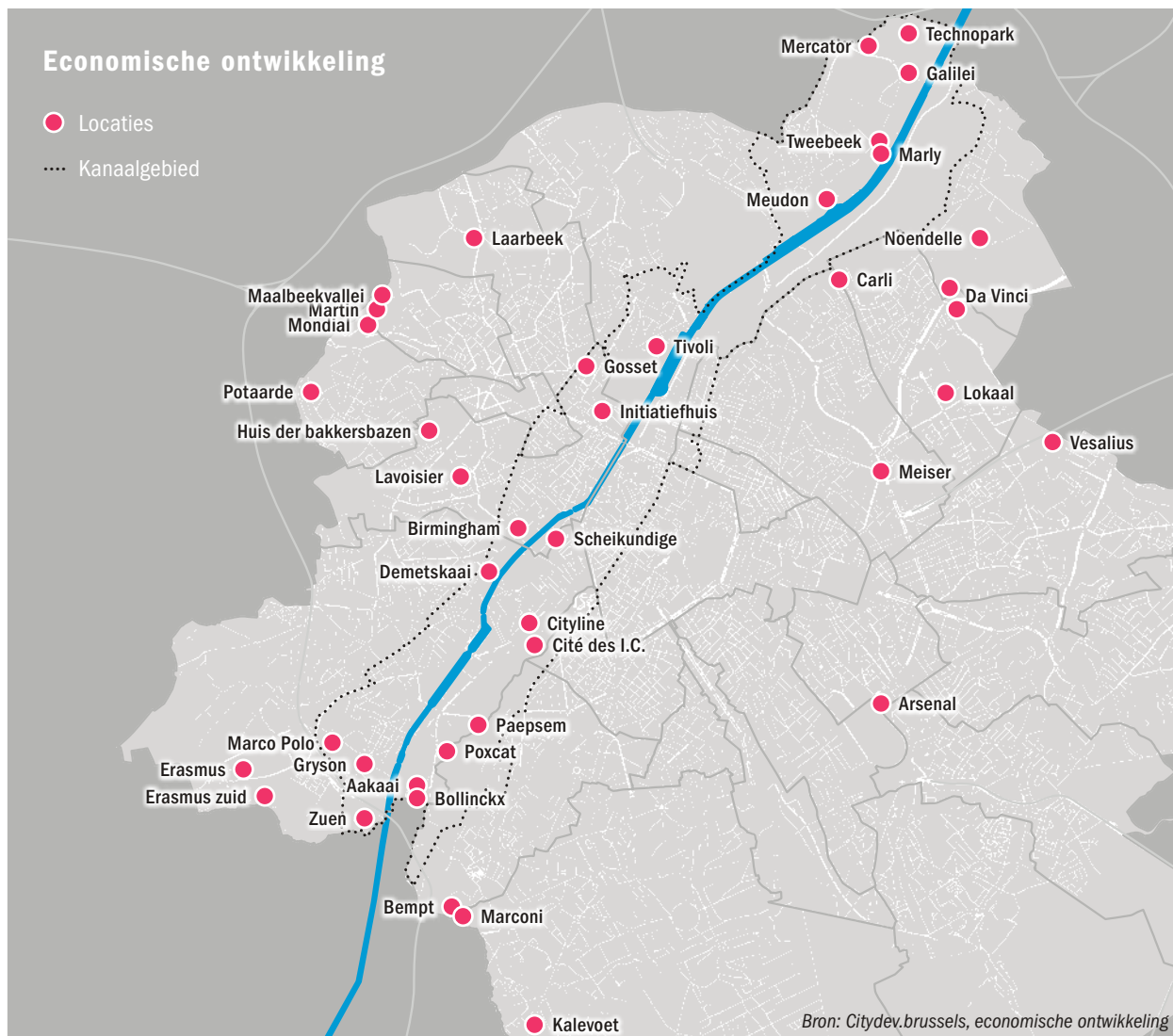
Nieuwe klanten proberen we te begeleiden naar een aanpak die inspeelt op de stedelijke ontwikkelingsstrategieën van het Brussels Gewest. Daarnaast zijn we partner in de uitvoering van de New Deal en van de Alliantie Werkgelegenheid Leefmilieu.



Probeert u uw klanten naar het Kanaalgebied te oriënteren?

Op dit moment zijn er 103 bedrijven, verspreid over 9 locaties, gevestigd in het Kanaalgebied.

De verwachtingen van de klant zijn van bepalende invloed op onze voorstellen. Wanneer die verwachtingen aansluiten op een vestiging in het Kanaalgebied, dan zullen we dat voorstellen, want het is een gebied met een enorm potentieel op het vlak van economische ontwikkeling en andere domeinen. Wanneer dat mogelijk is, stimuleren we bedrijven om zich te vestigen in de buurt van het kanaal en we steunen de Haven van Brussel bij alle initiatieven om onze doelstellingen te matchen.



In welke gevallen oriënteert u bedrijven naar het Kanaalgebied? Welk type projecten ontwikkelt u daar?

Bedrijven zijn niet alleen op zoek naar een adres, maar ook naar een plek die goed bereikbaar is, zowel voor hun medewerkers en hun klanten als voor het goederenvervoer. De grootste uitdaging is het bieden van een optimale mobiliteit voor de economische activiteit van het bedrijf: de werknemers moeten de vestigingen makkelijk kunnen bereiken, de vrachtwagens moeten ongehinderd heen en weer kunnen rijden.

Op dit moment bestaat 74 procent van onze aanvragen uit een verplaatsing binnen Brussel. Drie jaar geleden was dat nog 62 procent. Vaak is dat het gevolg van een gebrek aan plaats of een te druk autoverkeer om een goed verloop van de activiteiten te garanderen. Die verhuizingen leggen grote druk op de stedelijke industriegebieden van Citydev.brussels.

Aan het kanaal is er een sterke segmentering op basis van het type activiteit en is de beschikbare oppervlakte al snel verzadigd. Gelukkig bestaat er een natuurlijk evenwicht, omdat ongeveer 50 procent van de bedrijven een industriezone verkiest – meestal met een oppervlakte boven 2.000 m² – en 50 procent een plaats kan vinden in een minder dichtbebouwd stedelijk weefsel – de bedrijven onder de 2.000 m².

Al sinds geruime tijd werkt Citydev.brussels mee aan het streven om de stad meer gemengd te maken. Wat is uw manier van aanpak op dat vlak?

We kennen steeds meer belang toe aan een mix van functies. Het klopt dat projecten steeds dichter bebouwd zijn, maar ze zijn ook steeds beter ontworpen. We vergroten de toegevoegde waarde van projecten door te mikken op de kwaliteit van de openbare ruimte en het aanleggen van groenvoorzieningen. Vroeger vonden we dat die aspecten niet tot onze taak behoorden. Die manier van werken vraagt steeds meer creativiteit van ons.

Wij bieden infrastructuur in een veel dichter bebouwd stadsweefsel, dat economische sectoren vermengt met een woonfunctie, op dezelfde locatie, maar apart gecommmercialiseerd.

Ons eerste project in die context werd gebouwd aan de Barastraat op een voormalig terrein van vervoersbedrijf De Lijn. De modules bestemd voor economische activiteiten met een oppervlakte van 250 tot 400 m² waren al snel verhuurd als gevolg van de nabijheid van het Zuidstation en de Ring.



▲ Het nieuwe kmo-park van Citydev.brussels aan de Paepsemlaan in Anderlecht

In april hebben we een aanbesteding gelanceerd voor een pilootproject van studentenflats en sociale woningen boven ruimtes in de buurt van de CORA in Anderlecht, die bestemd zijn voor economische activiteiten waar we al vier jaar mee bezig zijn. Een ander project ligt tegenover COOVI in Anderlecht. Daar bezit Citydev.brussels een kmo-park van 9.000 m² dat is toegespitst op de voedingssector en culinaire beroepen, met activiteiten die aansluiten op het onderwijs van COOVI. De toegang tot de woningen ligt aan de voorkant van de straat en de logistieke activiteiten van de economische modules aan de binnenkant van het stratenblok, zodat de dagelijkse werking van de twee functies goed van elkaar gescheiden is.

Actiris en Citydev.brussels werken samen om de tewerkstelling van Brusselaars te versnellen. Hoe ziet u dit partnerschap?

Citydev.brussels heeft inderdaad een samenwerkingsovereenkomst getekend met Actiris, die ook de bedrijven op onze terreinen verbindt. Op basis van deze modelovereenkomst zijn deze bedrijven verplicht om zich tot Actiris te wenden voor personeel. Het Brusselse arbeidsbureau verbindt zich ertoe om de mensen te vinden die beantwoorden aan het gezochte profiel.

Daarnaast legt de overeenkomst tussen Actiris en Citydev.brussels ook het verband tussen het creëren van werkgelegenheid en de oppervlakte van de economische activiteiten. Zo worden 50 jobs per hectare vereist voor productieactiviteiten van materiaal, ambachtelijke productie en (semi-)industriële productie. Voor activiteiten in de tertiaire sector, waarvoor minder grondoppervlakte nodig is – aangezien de activiteiten over meerdere verdiepingen verspreid kunnen worden – is er een hogere vereiste van 75 jobs per hectare.

We komen jaarlijks samen om deze samenwerking te evalueren. Alleen al in 2011 hebben 75 bedrijven nauw samengewerkt met Actiris, waardoor bijna 350 Brusselaars werk hebben gevonden.

Een aantal van deze bedrijven die zijn gevestigd op de terreinen van Citydev.brussels werken mee aan initiatieven, zoals de aanwerving van jongeren die binnen het bedrijf een opleiding volgen. Citydev.brussels verlaagt de huur met 10 procent om deze initiatieven aan te moedigen.

We geven ook tot 25 procent korting op de huur aan bedrijven die een wetenschappelijke samenwerking hebben met de Brusselse universiteiten en hogescholen. Dat bevordert het sluiten van onderzoekscontracten en daardoor ook de werkgelegenheid in Brussel.

Voor de toekomst zoekt Citydev.brussels nieuwe juridische en andere middelen om het aanbod van werk op onze terreinen en de hoge vraag naar werk in ons gewest nog beter op elkaar te laten aansluiten. ■

Interview en tekst L. N.



Een haven in de stad

Interview met Alfons Moens

Algemeen directeur van de Haven van Brussel

De haven van Brussel is een van de grootste binnenhavens van Europa – en tegelijkertijd ook een zeehaven. Het Brusselse havengebied beslaat 95 hectare, van het noorden naar het zuiden van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Bijna 350 bedrijven hebben hier een concessie om het terrein, de opslagplaatsen en de administratieve gebouwen te gebruiken. De belangrijkste sectoren zijn de groothandel, diensten op het vlak van transport en logistiek en recyclage. Deze sectoren zijn naar verhouding meer vertegenwoordigd in het havengebied dan in de rest van het Brussels Gewest.

De bedrijven genereren samen een toegevoegde waarde van 569,1 miljoen euro en leveren 12.000 directe en indirecte banen, waarvoor meestal niet veel scholing nodig is. De Haven van Brussel heeft ook een stedelijk integratieproject, dat vooral is gebaseerd op een ambitieus toeristisch plan.

Nu de industriële sector afneemt, zien we in de haven nieuwe economische activiteiten ontstaan, die onderstrepen hoe belangrijk de rol van de haven is als instrument voor de ontwikkeling van een gediversifieerde economie.

Welke prioriteiten heeft de haven voor het Kanaalgebied in de komende jaren?

Brussel is een consumptiegebied, dat is inherent aan een stad. Wij produceren niet zo veel en er zijn niet veel industriële activiteiten. De bevolkingsgroei impliceert echter dat we allerlei soorten inrichtingen en bevoorradingen moeten garanderen. Daarbij speelt de haven een belangrijke rol voor de toevoer van goederen en de afvoer van materialen, onder meer van bouwprojecten.

De exploitatie van het kanaal is dus een van de belangrijkste opdrachten van de haven. Onze klanten zijn mensen die de terreinen aan het kanaal exploiteren en van wie wij een minimale tonnage (hoeveelheid goederen die via het water wordt vervoerd) vragen. We verhuren nooit een terrein zonder deze verplichting op te leggen, dat is een absolute voorwaarde. Om het beheer van onze terreinen te optimaliseren, hebben we deze regel opgenomen in een beheerscontract.

We kunnen deze verplichting echter niet opleggen aan vastgoedontwikkelaars die op hun eigen terrein bouwen. Maar bij het afleveren van de vergunningen kan het Brussels Gewest wel vereisten opnemen voor het transport via het water bij grote bouwprojecten en op deze manier een duurzamere mobiliteit voorschrijven.

Diverse grote private en publieke projecten in het Kanaalgebied hebben dit al opgenomen in hun bouwbestekken, zoals Thurn und Tassis, Greenbizz, Tivoli en Abatan. Wij proberen mensen te sensibiliseren, want dit is niet alleen een shift naar een andere vervoersmodus, maar het vraagt ook een andere mentaliteit. Laten we ervoor zorgen dat de stad en het gewest op dit vlak het goede voorbeeld geven.



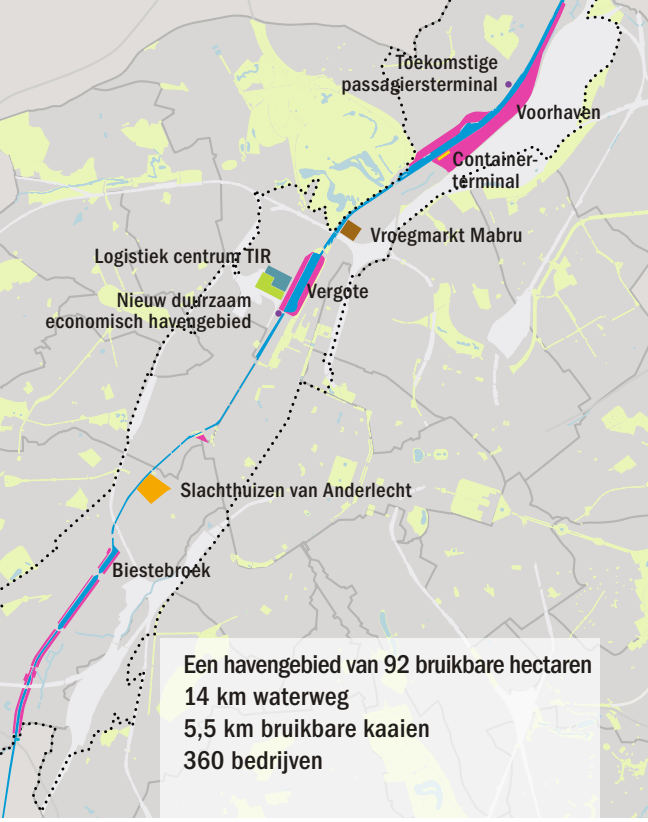
▲ Het gebouw van de Havenmaatschappij op het Redersplein

De bouw van een logistiek centrum bij Schaarbeek-Vorming is een concrete invulling van deze visie. Het BILC (Brussels International Logistic Center) is bedoeld om goederen die via het zware vervoer (zoals vrachtwagens en schepen) de stad binnenkomen op te slaan en vervolgens te distribueren met kleinere voertuigen die meer zijn aangepast aan een dichtbebouwde stedelijke omgeving.

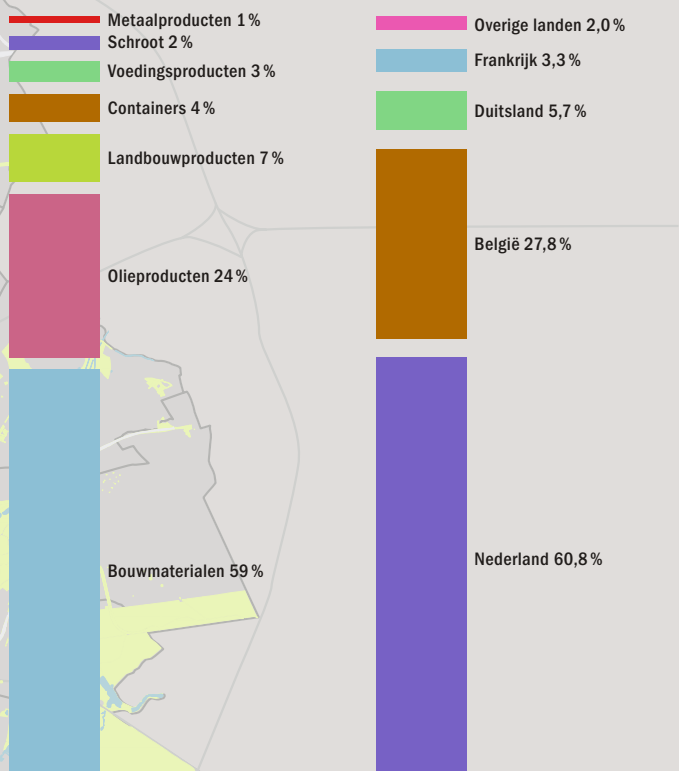
We moeten ook onze aanvoerpunten optimaliseren. Je gaat bijvoorbeeld van de baksteenfabriek naar de haven, waar je beschikt over een tijdelijke voorraad en pendelt van daaruit heen en weer naar de leveringsplaats met kleinere vrachtwagens. Daardoor ben je veel flexibeler, want grote vrachtwagens genereren veel hinder in de stad. Met kleinere bestelwagens kun je dus ook een betere stiptheid garanderen.

Haven van Brussel

- Havengebied
- Kanaalgebied



Verdeling van het havenverkeer - 2012



Bron: Jaarverslag van de Haven van Brussel

Veel haventerreinen aan het kanaal die zijn ingekleurd als industriegebied – zoals MABRU en het zuiveringsstation – hebben nog geen havenactiviteiten. We proberen hen te sensibiliseren en aan te moedigen om een deel van hun transport te organiseren via het water, bijvoorbeeld voor het afvoeren van het slib van het waterzuiveringsstation. Er is zeker potentieel om het vervoer via het water te vergroten. Tenslotte is dat de oudste en meest duurzame vorm van goederenvervoer.

Wat is het huidige belang van het kanaal als transportweg?

In termen van tonnage behoort de Haven van Brussel tot de top tien van de Europese rivierhavens, ondanks de beperkte oppervlakte van 95 ha. In termen van productiviteit is de Haven van Brussel een van de grootste van Europa (praktisch vergelijkbaar met de Haven van Bazel in Zwitserland).

In 2013 werd 4,3 miljoen ton goederen eigen trafiek (de goederen die binnen het hoofdstedelijk gewest worden geladen en gelost) en 6,6 miljoen globale trafiek vervoerd via het kanaal. Dat komt neer op 618.000 vrachtwagens minder op de weg (dus bijna 2000 per dag). Zonder bijkomende investeringen of aanpassingen zou er nog ongeveer 12 miljoen ton bij kunnen komen. Het vervoer via het water heeft zijn limiet dus nog niet bereikt. Er is nog veel groeipotentieel.

Voor grote volumes is het interessanter om het watertransport te gebruiken. Voor kleinere afstanden zijn de transportkosten via het water vaak lager dan via de weg, te meer omdat de brandstofprijzen de komende jaren alleen maar zullen stijgen, waardoor bijkomende kosten ontstaan. De eventuele hogere onkosten als gevolg van het vervoer via het water in vergelijking met vervoer via de weg worden gecompenseerd door subsidies van het Brussels Gewest.

Daarnaast zijn er ook bedrijven die uit overtuiging kiezen voor vervoer via het water. Op deze manier willen ze een steentje bijdragen aan hun imago als milieubewust bedrijf.

Wat is de rol van de haven voor de tewerkstelling in Brussel?

Uit een onderzoek naar de sociaaleconomische invloed van de Haven van Brussel – door het Brussels Observatorium voor de Werkgelegenheid van Actiris in samenwerking met de Nationale Bank van België – blijkt dat de globale werkgelegenheid die direct en indirect wordt gegenereerd door de havenactiviteiten in Brussel in 2008 werd geschat op 12.000 banen. Daarnaast is het van belang dat het havengebied een belangrijke verschaffer is van ongeschoold werk. Van het personeel van de havengebonden bedrijven heeft 51,1 procent het statuut van arbeider, tegenover slechts 19,3 procent in het Brussels Gewest. Veel activiteiten die vroeger met de hand werden gedaan, gebeuren nu automatisch, maar voor sommige machines zijn specifieke competenties nodig, waarover de werknemers van de havengebonden bedrijven beschikken. Bovendien woont 44 procent van de havenarbeiders in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Welke rol speelt de Haven van Brussel in de nationale en internationale context?

De belangrijkste contacten van de Haven van Brussel verlopen via het noorden van België, Nederland en Duitsland. Deze landen zijn het verst ontwikkeld in het watertransport (voornamelijk via de Rijn).

Ten noorden van de Van Praetbrug ligt het zeevaartgedeelte, de voorhaven, toegankelijk voor schepen tot 4.500 ton. In dat gedeelte is er geen enkel probleem met het transportvermogen, aangezien de verbinding met Rotterdam en Antwerpen uitstekend is. Het zuidelijke gedeelte van het Kanaalgebied is echter alleen toegankelijk met kleinere schepen (1.350 ton). Dit blijft conform de Europese normen en maakt het mogelijk voor Brussel om deel uit te maken van de trans-Europese transportnetwerken.



▲ Logistieke activiteiten en opslag in het Vergotedok

Wat zijn volgens u de belangrijkste sterktes en zwaktes van de Haven van Brussel en van het kanaal als transport/waterweg? Waar ziet u verbeterpunten?

Als binnenhaven heeft de Haven van Brussel een uitstekende toegang tot de zee, dat is een van de grootste kwaliteiten. Een ander voordeel is het transport via het water, dat duurzamer is voor het milieu.

Zwakke punten zijn de beperkte eigendommen van de haven, de gelimiteerde mogelijkheden tot uitbreiding als gevolg van de ligging in een stedelijk gebied en de aanwezigheid van de gewestgrenzen.

De druk van de stad is zeer groot, maar we blijven er ten stelligste van overtuigd dat deze ligging een grote meerwaarde biedt. Daarom voert de haven een stedelijk integratiebeleid, zowel economisch als sociaal, door lokale banen te creëren voor de Brusselaars.

In december is een overeenkomst gesloten voor de bouw van een passagiersterminal in Neder-Over-Heembeek. Welke strategie heeft de haven ten aanzien van het toerisme?

In het verleden concentreerde de haven zich voornamelijk op zijn economische rol, zonder veel belang te hechten aan de toeristische en recreatieve functie die het kanaal kan hebben in de stad.

Ter hoogte van het Meudonpark wil de haven een nieuwe aanlegsteiger bouwen, in samenwerking met visit.brussels. Op initiatief van de haven en in samenwerking met Brussel-Stad en het Brussels Gewest komt daar een infopunt voor toeristen en belangstellenden, dat de verbinding zal maken tussen het kanaal en het park. We willen de havenactiviteiten laten aansluiten op de omgeving en vermengen met de stedelijke activiteiten. ■

Interview en tekst E. D.



▲ Het Havenfeest, elke twee jaar langs het kanaal



▲ Project voor een passagiersterminal



Globale ontwikkelingsvisie voor de Slachthuizen van Anderlecht



Interview met Joris Tiebout

Gedelegeerd bestuurder van de NV Abattoir

Jo Huygh

Projectmanager Abattoirs 2020 van Gut-t

De Slachthuizen van Anderlecht liggen strategisch in het hartje van het gewest, tussen het kanaal en het historische centrum, vlakbij het Zuidstation, twee metrolijnen en verschillende buslijnen. Maar de druk van de woningmarkt en de wil om de economische activiteiten in de wijk te behouden dwingen de organisatie om zich te beraden op haar toekomst.

Daarom heeft de NV Abattoir, die kan bogen op 12 ha grond, het initiatief genomen om haar eigen toekomstvisie te ontwikkelen en te presenteren, in samenwerking met een groot aantal publieke en private partners. Die visie is gericht op de herontwikkeling van de bestaande functies, een diversificatie van de activiteiten en een opening van de locatie naar de omliggende wijken.

Wat is het belang van de locatie van de Slachthuizen in Anderlecht, zowel vanuit historisch standpunt als vanuit de evolutie?

De slachthuizen van Anderlecht ontstaan in 1890 in Kuregem op initiatief van een privéfirma, *La société anonyme des Abattoirs et Marchés d'Anderlecht-Cureghem*. Die krijgt van de gemeente Anderlecht een concessie om een nieuw slachthuis te bouwen, dat de oude slachthuizen van de gemeente moet vervangen. Die slachthuizen zijn in 1842 gebouwd aan de Ninoofsepoort om de snelgroeende stad Brussel van vlees te voorzien, maar zijn intussen in slechte staat. Kuregem wordt gekozen als nieuwe locatie, omdat het dicht bij het kanaal ligt en omdat daar de mogelijkheid bestaat om de goederen snel te vervoeren, dankzij de opening van het nieuwe Zuidstation dat vlakbij ligt.

Door het terrein stroomt een zijtak van de Zenne. Er staan veel fabriekjes, ververijen, leerlooierijen, gieterijen, autolakkerijen... De activiteit van deze fabrieken, in een tijd waarin het niet zo nauw wordt genomen met de veiligheidsnormen voor het milieu als vandaag, hebben de bodem sterk vervuild. Dat zorgt nu nog steeds voor veel problemen, want een vervuilde bodem wordt voor de meeste huidige activiteiten beschouwd als een onbruikbare grond, tenzij je die saneert. Maar dat kost veel geld!

In 1920 wordt het beheer van het slachthuis overgenomen door de gemeente Anderlecht. Om de grote economische problemen het hoofd te bieden, draagt de gemeente het complex in 1983 over aan een coöperatieve vennootschap van handelaars en slachters. Het kapitaal wordt ingebracht door zo'n 150 direct betrokken personen, die het voortbestaan van 'hun' slachthuis willen verzekeren. De nieuwe NV Abattoirs et Marchés d'Anderlecht – die daarna Abatan NV wordt en vervolgens Abattoirs NV – wordt hetzelfde jaar opgericht.



▲ *Schuin perspectief op de slachthuizen en markten van Kuregem door Eckert en Pflug, circa 1910.*

De firma gaat aan de slag om het geheel te moderniseren. In 1988 wordt de grote hal beschermd als historisch monument. Tot de dag van vandaag worden in Anderlecht nog steeds runderen, varkens, kalveren, schapen en paarden geslacht, in totaal zo'n 230.000 dieren per jaar. Dat is 2 procent van alle geslachte dieren in België.

Hoe komt het dat de markt zo belangrijk geworden is?

De weekendmarkt is heel populair en bekend in heel België. Elke vrijdag, zaterdag en zondag komen ruim 100.000 mensen hier hun boodschappen doen. Het is een echte ontmoetingsplek, waar ruim 700 handelaars hun waren aanbieden in hun kraampjes. De markt is erg in trek door het grote aanbod van groente en fruit, vlees, textiel en brocante. De uitstraling en de reputatie zijn twee grote troeven.



Dankzij de open structuur van de overdekte markt staan de handelaars hier graag: ze zijn beschermd en toch zijn ze buiten. De vriendelijkheid van de handelaars en de gezellige sfeer zijn belangrijke aantrekkingspunten van onze markt.

De markt is kunnen groeien door de aanwezigheid van de vleesmarkt. Het team van het slachthuis bestaat uit 40 handelaars die tijdens de markt eveneens hun producten verkopen aan particulieren. Maar de belangrijkste producten die worden verkocht zijn groente en fruit, zoals blijkt uit de tweejaarlijkse tellingen. De grootste troef van de markt is dat hij zo bereikbaar is: vlakbij het Zuidstation, twee metrolijnen en verschillende buslijnen. De meeste bezoekers zijn buurtbewoners en Brusselaars, maar je komt er ook veel buitenlanders tegen.

In 2012 zijn we gestart met een nieuwe markt op donderdagavond, de 'Boeremet'. Dit initiatief is opgezet om producenten van voedingswaren en streekproducten aan te trekken. De kleinere markt biedt een grote waaier van kwaliteitsvolle ambachtelijke of zelfbereide producten. Hij start om 15 uur en eindigt laat in de avond, zodat iedereen die wil na zijn werk nog even wat boodschappen kan doen. Met de organisatie van deze markt wil Abattoirs een brug slaan naar de opening van de overdekte voedingsmarkt en de markt bekendmaken bij een groter publiek.

Abattoirs schetst in zijn masterplan een concrete visie voor de ontwikkeling tot 2020. Hoe ziet die visie eruit en hoe is die ontstaan?

In 2007 zijn wij ingegaan op een projectoproep van het EFRO, zonder er echt in te geloven. Normaliter richt een projectoproep zich niet tot de privésector, maar in dit geval werd besloten dat de financiering herverdeeld zou worden aan de handelaars via een vermindering van de huur. Dus tegen elke verwachting in kreeg Abattoir een Gewest-EFRO-financiering en vanaf daar ging het in een stroomversnelling.

Het eerste masterplan kreeg van veel kanten kritiek, omdat wij geen rekening hielden met onze directe omgeving en omdat ons project te veel in zichzelf gekeerd was. Die opmerkingen waren niet onterecht en daarom maakten we een tweede masterplan, dat gepaard ging met een onderzoek bij de handelaars, de overheid, wetenschappers en privébedrijven in de buurt van het project.



Dit tweede masterplan ontwikkelt een echte stedenbouwkundige visie in samenwerking met de gemeente en onze bureaus. Een belangrijke vaststelling bij de ontwikkeling van de visie is de centrale ligging van de slachthuizen binnen de 'Grote Vijfhoek', tussen de metrostations van lijn 2 en 6. Bovendien is deze locatie makkelijk bereikbaar te voet en op de fiets vanuit het toeristische centrum van Brussel. De site heeft een groot ontwikkelingspotentieel, omdat die in het hart van de kanaalwijk ligt, een buurt die volop in beweging is.

De samenwerking met andere partners heeft haar vruchten afgeworpen. Ten eerste hebben we nu contacten met een hele reeks belangrijke personen die geïnteresseerd zijn in de toekomst van deze plek en de activiteiten die er plaatsvinden. Bovendien hebben we op deze manier een periméter kunnen afbakenen voor de activiteiten van de slachthuizen, de economische activiteiten van de groente- en fruitsector en alles wat ermee te maken heeft. Deze perceptie van de locatie en de functies ervan was een tiental jaar geleden nog onbestaande en is een van de aspecten die wij verder willen ontwikkelen.





▲ Het terrein van de Slachthuizen in het Masterplan

Wat zijn de grote lijnen van uw herontwikkelingsproject?

Dit ambitieuze masterplan stelt voor om het centrale gedeelte in te richten als een groot stadsplein van 60.000 m², met inbegrip van het gebouw van de overdekte markt, dat zoals we opmerkten beschermd is. Het is de bedoeling om de open stukken die nu nog verspreid liggen bij elkaar te brengen. Daardoor krijgen we een ruimte die behalve markten ook nog andere socioculturele evenementen kan herbergen.

De gebouwen rond het plein moeten de functie van de markt en markthal benadrukken. Die nieuwe gebouwen krijgen de vorm van stedelijke pakhuizen, waarvan de functies gevarieerd kunnen worden afhankelijk van de activiteiten die erin worden georganiseerd.

Daarbij denken we na op stedenbouwkundige schaal. Zo willen we een directe verbinding creëren tussen het Biestebroekdok en de slachthuizen, waarvoor we een gebouw moeten afbreken dat het perspectief tussen de twee plaatsen verhindert. Een ander voorbeeld: de Erasmushogeschool aan de Werkhuizenkaai is momenteel compleet afgesloten van de wijk. Ons terrein vormt een obstakel voor de studenten die van het metrostation naar hun school en vice versa willen lopen. We willen de studenten graag uitnodigen om het terrein over te steken door het betreden ervan aantrekkelijk te maken, ver weg van het drukke verkeer, maar ook met kleine horecagelegenheden waar ze 's middags kunnen komen eten. De HUB, de VGC en wij voeren een onderzoek uit naar de mogelijke verbindingen tussen onze twee locaties, maar ook met de rest van de wijk.



Die openheid moet te vinden zijn in de ruimte, maar ook in de geesten. Daarom werd de vzw Cultuureghem opgericht om socioculturele activiteiten te organiseren, die verbanden creëren tussen de slachthuizen en de bewoners van de omliggende wijken. Zo nodigen we kinderen van de lagere school uit om producten te komen snijden, die ze vervolgens mogen klaarmaken onder begeleiding van een chef-kok in een mobiele keuken op de markt. Met dat soort initiatieven kunnen mensen de slachthuizen ontdekken en voelen ze zich er op hun gemak, zodat er ook levendigheid ontstaat die niet alleen een economische functie heeft.



◀ Het terrein van de Slachthuizen in het Masterplan



Deze diversiteit van functies is volgens u de kracht van de slachthuizen. Zo wil u het aanbod in de voedingshal aanvullen met horeca-activiteiten en op het dak van het gebouw een stadsboerderij aanleggen...

Met de voedingshal willen we vooral een meer permanent karakter geven aan de marktactiviteiten, door een nieuw gebouw te openen waar de ambulante handelaars een vaste plaats kunnen krijgen.

Daarvoor hebben we subsidie gekregen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in het kader van de EFRO-projectoproep. De bedoeling van de overdekte voedingsmarkt van 12.000 m² is het eten op een duurzame wijze te verkopen. We zijn inspiratie gaan putten uit de markten in het buitenland, zoals de Santa Caterina in Barcelona, of de talrijke markten van de stad Lyon,...

De voedingshal zal worden aangevuld met een commerciële ruimte van 592 m². Naast groente en fruit, zullen de handelsruimten het vlees uit de slachthuizen aanbieden, maar ook allerlei diensten, zoals een koelruimte, sanitaire voorzieningen of telecommunicatie. Boven deze handelszaken komen appartementen. De werken zijn in de zomer van 2013 gestart. De voedingshal zal begin 2015 opengaan.

Vanuit datzelfde streven naar een mix van functies kregen we in 2011 het voorstel voor een stadsboerderij op het dak van de hal. Om eerlijk te zijn, waren we eerst een beetje verbijsterd. We hebben onderzoek gedaan naar dit type projecten en uiteindelijk een dossier ingediend bij de Brusselse regering, die ons een bijkomend budget heeft toegekend, naast het budget in het kader van de EFRO-projecten. Deze stadsboerderij zal een proefproject zijn in het Brussels Gewest. We willen aantonen dat stadslandbouw een echte economische activiteit kan zijn, zelfs in Brussel!

We zijn van plan om groenten en fruit te telen met een hoge toegevoegde waarde, zoals frambozen, die heel moeilijk te bewaren zijn en hun smaak verliezen tijdens het transport. Er zijn al meerdere Brusselse restaurants die hebben gevraagd om bij ons te kunnen inkopen. We plannen 4.000 m² moestuin en 1.000 m² serre, evenals een restaurant.

De investering is groot, maar die hebben we er graag voor over, omdat we geloven dat dit project een mooie toekomst heeft. ■

Interview en tekst L. N. en E. D.

WIELEMANS
CEUPPENS

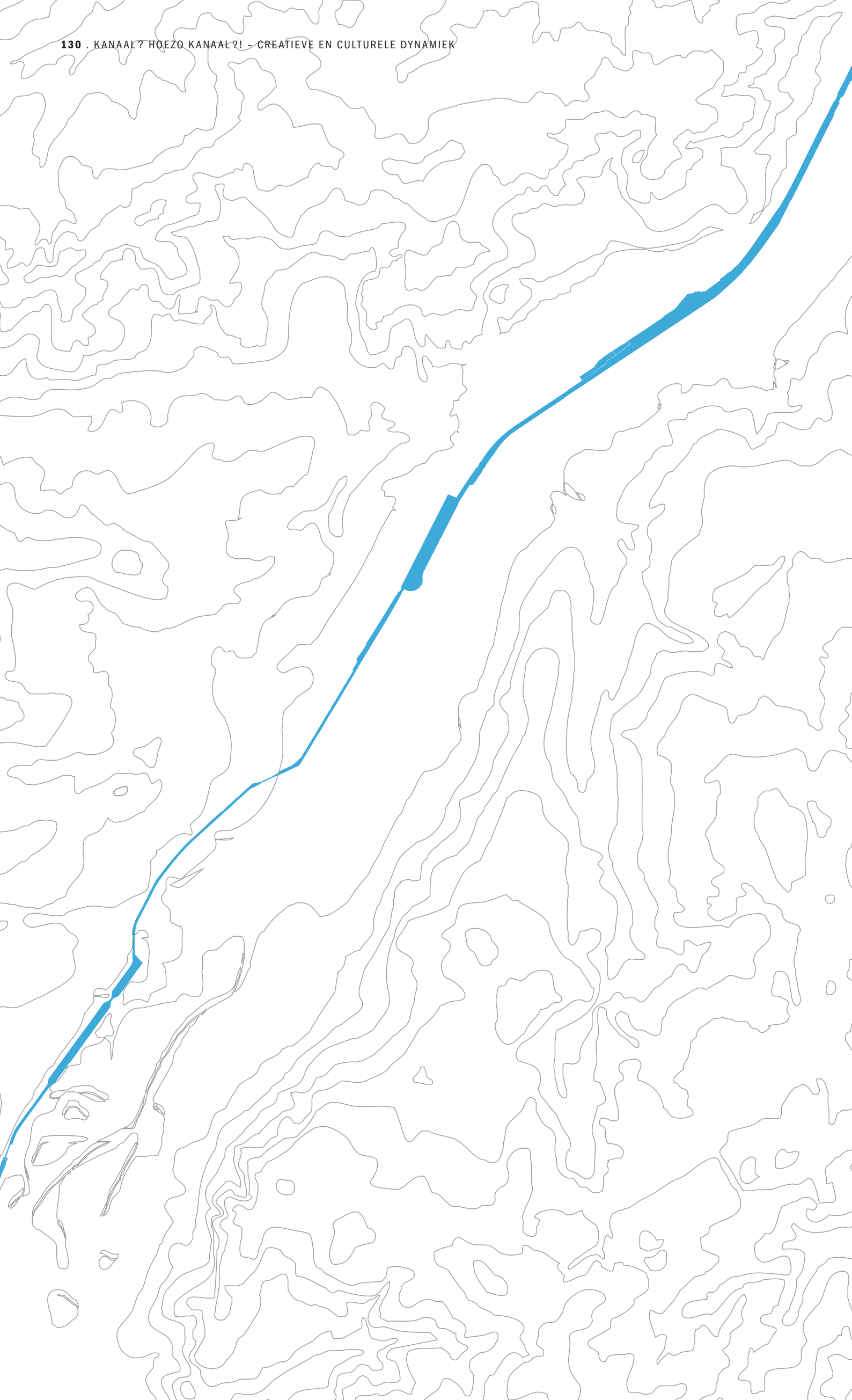


CREATIEVE EN CULTURELE DYNAMIEK

Het Kanaalgebied heeft in de loop van de tijd een omvangrijk cultureel en artistiek netwerk gekregen. Er zijn veel instellingen en organisaties, privé en van de overheid, die sterk lokaal verankerd zijn.

Dankzij de bescheiden huur als gevolg van de wegtrekkende industriesector vanaf de jaren 1960 konden kunstenaars ruime panden betrekken waarin ze veel plaatsen hadden voor hun logistiek en materiaal. Zo kwamen er steeds meer modeontwerpers, designers, acteurs, muzikanten en kunstenaars naar dit gebied, waar een grote hoeveelheid culturen en mensen verzameld is.

Die pluraliteit van mensen en doelgroepen correspondeert met een al even uitgebreid en gevarieerd aanbod: musea, theaters, concertzalen, uitgaansgelegenheden, cursussen hedendaagse dans, circusschool, kunstwerken door buurtkinderen, performances door internationale kunstenaars, stadsdesign of straattheater. Al die lokale en bovenlokale initiatieven brengen het Kanaalgebied op de voorgrond van de culturele en creatieve sector.



CREATIEVE EN CULTURELE DYNAMIEK

Kanaalgebied, cultuurgebied

Brussel is een internationaal kruispunt van verschillende artistieke disciplines: audiovisueel, multimedia, vormgeving, mode, design, podiumkunsten, hedendaagse dans, plastische kunsten... Maar ook verschillende culturele invloeden kruisen elkaar hier en vermengen zich met elkaar. Daardoor ontstaat een echte 'zinneke'-cultuur (straatcultuur) die eigen is aan de hoofdstad van Europa.

Ook het Kanaalgebied vertegenwoordigt een ongelooflijk gevarieerd en dynamisch deel van dit culturele aanbod in het Brussels Gewest. Er zijn talloze institutionele en andere organisaties actief, uit het verenigingswezen of de privésector. Daardoor is er in de loop van de tijd een groot cultureel netwerk en een steeds bloeiender verenigingsleven ontstaan in het gebied.

Het culturele aanbod in het Kanaalgebied heeft enkele specifieke kenmerken. Zo zijn er meerdere musea over de industriële of sociale geschiedenis (Brussels museum voor industrie en arbeid - La Fonderie, Museum van de Belgische Spoorwegen, Geuzemuseum, Rioolmuseum). Ook hedendaagse kunst krijgt een bevoorrechte plaats, met een groot aantal galerieën, diverse experimenten en scholen (WIELS, Fondation A Stichting, BRASS).



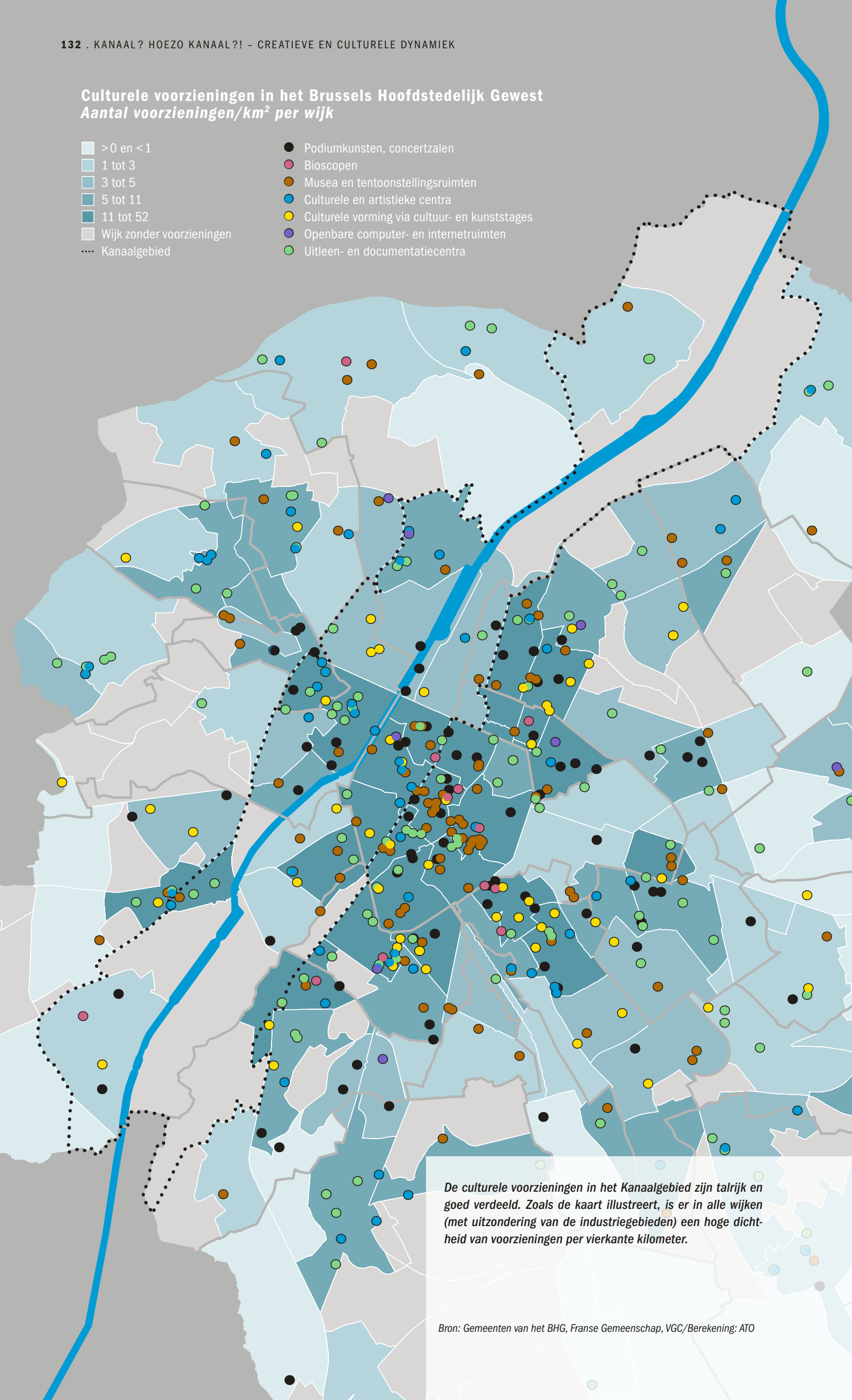
De podiumkunsten zijn goed vertegenwoordigd door de theaterhuizen (Kaaitheater, KVS, Charleroi Danse, Beursschouwborg) en kunstscholen met een internationale faam (ROSAS, Circusschool).



Diverse 'historische' clubs hebben hun kwartier aan het kanaal (Magasin 4, La Bodega, Atelier Klaus, La Chocolaterie, VK*). Daarnaast zijn er nog de zeer vele concertcafés (waarvan het oudste het Café de la Rue in Molenbeek is) en andere jaarlijkse evenementen die een indrukwekkende menigte van muzikliefhebbers op de been brengen (Couleur Café).

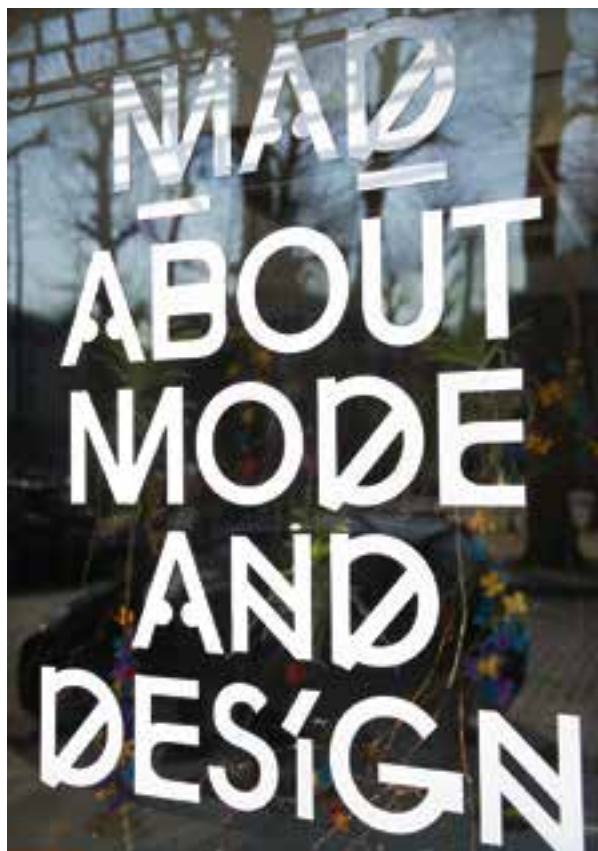
Culturele voorzieningen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest
Aantal voorzieningen/km² per wijk

- | | |
|-----------------------------|---|
| □ >0 en <1 | ● Podiumkunsten, concertzalen |
| □ 1 tot 3 | ● Bioscopen |
| □ 3 tot 5 | ● Musea en tentoonstellingsruimten |
| □ 5 tot 11 | ● Culturele en artistieke centra |
| □ 11 tot 52 | ● Culturele vorming via cultuur- en kunststages |
| □ Wijk zonder voorzieningen | ● Openbare computer- en internetruimten |
| ⋯ Kanaalgebied | ● Uitleen- en documentatiecentra |



De culturele voorzieningen in het Kanaalgebied zijn talrijk en goed verdeeld. Zoals de kaart illustreert, is er in alle wijken (met uitzondering van de industriegebieden) een hoge dichtheid van voorzieningen per vierkante kilometer.

Bron: Gemeenten van het BHG, Franse Gemeenschap, VGC/Berekening: ATO



De creatieve en culturele sector (design, mode, multimedia, architectuur, film) neemt de wijken langs het kanaal steeds meer in (The EGG in Anderlecht, Mode and Design Centre – MAD Brussels).

De culturele projecten in het Kanaalgebied vormen een verbindend element voor de Brusselse bevolking. Projecten als



Corsaires TV, de Zinneke Parade, Festival Kanal en Park Design zijn daarvan een voorbeeld. Die projecten laten zien hoe artistieke initiatieven de lokale bevolking kunnen betrekken in een participatieve dynamiek, die kunstenaars, bewoners en geïnteresseerden verenigt rond een gemeenschappelijk project. ■

L. N.

FOCUS : Molenbeek Culturele Hoofdstad 2014

In 2014 is Molenbeek een jaar lang 'Culturele Hoofdstad'. Onder deze titel wordt elke twee jaar het culturele leven van een stad of gemeente in Brussel of Wallonië in de schijnwerpers geplaatst, met financiële steun van de Federatie Wallonië-Brussel en van de Franse gemeenschapscommissie COCOF. Na Luik in 2010 en La Louvière in 2012 is het Brussels Hoofdstedelijk Gewest nu aan de beurt om de Culturele Hoofdstad te ontvangen. Een zestal gemeenten (sommige als groep) reageerde op de projectoproep van de Federatie Wallonië-Brussel. Molenbeek kreeg de voorkeur van de jury, met een dossier dat was samengesteld door de Dienst Gesubsidieerde Werken, het Huis van de Culturen, de dienst Cultuur en het Museum. Dit jaar zal overigens de laatste editie zijn.

Voor coördinator Pierre-André Itin is het belangrijkste doel van Molenbeek Culturele Hoofdstad om het evenement in het middelpunt van de activiteiten, culturele projecten en burgerinitiatieven te plaatsen, via een ontmoeting tussen mensen, alle soorten mensen. Zijn stopwoord is 'convergentie: tussen

alle mensen die op hun plek aan het werk zijn, tussen de doelstellingen van Molenbeek 2014 en alle verenigingen, en tussen de schepenen'.

"We maken niet zomaar 'iets' voor de gelegenheid," vertelt Pierre-André Itin. "We brengen naar voren wat er al bestaat, alles wat de gemeente heeft aan rijkdom, openheid, veelheid en verbondenheid. En aangezien er driehonderd verenigingen te ontmoeten waren, was het een titanenwerk om al die energie te kanaliseren en te organiseren."

Het trotse Molenbeek voelt zich gesterkt door de titel en wil niet alleen een cultureel project realiseren, maar ook en vooral een verrijkende menselijke ervaring, die bedoeld is om alle elementen van de bevolking samen te brengen. De bevordering van een dialoog en een wederzijds begrip: dát is de drijvende kracht van deze Culturele Hoofdstad!

L. N.

www.molenbeek2014.be



Mode en design als factoren voor culturele en economische ontwikkeling

Interview met Alexandra Lambert

Directrice van het Centrum voor Mode en Design Brussel – MAD BRUSSELS

Het Centrum voor Mode en Design Brussel (MAD) biedt een platform aan Brusselse modeontwerpers en designers. Het verzorgt promotie, consultancy en coaching in de mode- en designsector. Lokale talenten en professionals vinden er ondersteuning en begeleiding bij de economische en creatieve ontwikkeling van hun activiteiten.

Op dit moment is MAD gevestigd in het bedrijventermin Dansaert, maar in 2015 verhuist het naar de Nieuwe Graanmarkt. Het centrum vindt het belangrijk om zijn plaats in te nemen in de dynamiek in het Kanaalgebied.

Hoe is het Centrum voor Mode en Design Brussel ontstaan?

Mode en Design Brussel werd in 2006 opgericht op initiatief van de Brusselse overheid, die het gekozen thema voor dat jaar in de schijnwerpers wilde plaatsen om de toeristische aantrekkingskracht van de stad te ondersteunen. Aan dat themajaar ging helaas niet veel voorbereiding vooraf, maar het kreeg wel een redelijk groot budget: Brussel-Stad en het Brussels Gewest maakten 1,4 miljoen euro vrij om de focus te richten op deze sector. In dat kader werd een instrument ontwikkeld om deze grote overheidsinvestering op lange termijn te laten renderen, dat de basis vormde voor een toekomstgericht beleid: het Centrum voor Mode en Design Brussel, dat in het voorjaar 2012 de naam 'Mode and Design Brussels' of MAD Brussels kreeg.

De regering vroeg mij om na te gaan hoe zo'n centrum eruit moest zien. En er werd besloten om een dossier in te dienen bij het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling EFRO, zodat mode en design ingezet konden worden ten voordele van de meest kwetsbare wijken. De Brusselse regering koos ons project uit voor de EFRO-programmering 2007-2013 en we kregen de steun van Brussel-Stad, dat de cofinanciering op zich nam.

Wat zijn de belangrijkste doelstellingen van MAD Brussels?

Onze belangrijkste doelstellingen vallen uiteen in vijf grote lijnen.

De eerste is economisch: wij gebruiken alle economische instrumenten om ondersteuning te bieden bij het ondernemerschap. We willen een soort uniek loket zijn, dat alle nodige knowhow in huis heeft om modeontwerpers en designers te sturen en te begeleiden bij de samenstelling van hun dossiers.

Ten tweede richten we ons op de werkgelegenheid. Veel ontwerpers willen niet meteen hun eigen bedrijf oprichten, maar zoeken eerst een baan in de modesector. MAD Brussels heeft een excellentiecentrum ontwikkeld in samenwerking met het gewestelijke arbeidsbureau Actiris, zodat werkgevers hun aanbiedingen kunnen doorgeven aan een structuur die permanent in contact staat met de sector.

Ten derde wil MAD Brussels een 'vitrine' van de Brusselse mode en design zijn. We willen de ontwerpers niet alleen ondersteunen, maar onze activiteiten uitbreiden naar alle kwalificatieniveaus en alle beroepen van de twee sectoren. Daarom hebben we een inventaris opgesteld van vierentwintig beroepen in de mode- en designsector die wij willen promoten.

Ten vierde willen we een belangrijk 'toeristisch en evenementieel knooppunt' worden in het gewest. Het idee is om ontwerpers een evenementenplatform te bieden waarmee ze bekendheid kunnen krijgen en om internationale evenementen in Brussel te faciliteren. We willen ook een link creëren tussen de ontwerpers in onze sectoren en de Brusselse en internationale operatoren die actief zijn in andere domeinen. Zo hadden we voor het modeparcours in 2013 een thema dat mode verbond met de film.

Is er ook een link met de bewoners van de wijk?

Dat wilde ik net aanhalen. Onze vijfde doelstelling is namelijk precies gericht op de 'woonsector' en onze mogelijke rol in de stadsvernieuwingsprogramma's in de wijken. Zo willen we creatieve residenties aanbieden aan jonge ontwerpers die net beginnen en aan internationale ontwerpers in een gebouw van 1.000 m² dat MAD Brussels heeft in de buurt van het Fontainasplein. Het huurcontract stipuleert dat zij een interactie met de buurt moeten aangaan, bijvoorbeeld een project met een school, bewoners of een vereniging opzetten. We hebben ook een dossier ingediend voor het wijkcontract Bloementuin, voor een project rond design in de openbare ruimte met ontwerpers in residentie. Dat project wordt uitgevoerd in samenwerking met de Plaatselijke Commissie voor Geïntegreerde Ontwikkeling, de PCGO, de bewoners en de ateliers voor socioprofessionele inschakeling Fabrik van Recyclart. Dat project kan diverse vormen aannemen. Zo zou een textielontwerper alle gordijnen van een sociaal wooncomplex kunnen vernieuwen. Studenten kunnen de wijk doorkruisen en nadenken over hoe ze die kunnen verfraaien, bijvoorbeeld een schoolplein of een winkelcentrum.



▲ Sinds 2000 organiseert MAD BRUSSELS elk jaar een 'modeparcours' waarin professionelen en geïnteresseerden jonge modetalenten kunnen ontdekken, die voor de gelegenheid een onderkomen hebben gezocht in de buurt van de Nieuwe Graanmarkt, op een paar honderd meter van het kanaal.

Wat zijn uw concrete realisaties?

Wij hebben samen met Stad Brussel een ontwerpstudio opgezet om nieuwe uniformen te ontwerpen voor negen stedelijke beroepen die in direct contact staan met het publiek: park- en straatwachters, parkeerwachters, enz. Zij worden opnieuw aangekleed door modeontwerpers. De prototypes van de werkkleding worden herwerkt volgens de kleurcode die bij elk beroep past: kinderverzorgsters in het roze, tuiniers in fluogroen, enz. We hebben ook het logo van Stad Brussel aangepast om er iets veel moderners van te maken. Daarnaast willen we ook iets doen aan de openbare vuilnisbakken. Als je het koninklijk tracé bekijkt van de Kerk van Laken naar het Justitiepaleis, dan zie je 116 verschillende vuilnisbakken, omdat die worden neergezet door de gemeenten, die ze uitkiezen zonder rekening te houden met uniformiteit. Met hetzelfde budget dat nu wordt uitgegeven aan de vuilnisbakken zouden de overheden het imago van de stad kunnen verbeteren en tegelijkertijd een economische impuls geven aan design, als ze een Brusselse designer de opdracht geven om nieuwe vuilnisbakken te ontwerpen en die overal plaatsen.

Deze acties kunnen onbeduidend of futiel lijken, maar het is wel een manier om kunst en design te integreren in de stad en in het dagelijkse leven. Het zijn misschien details, maar wel met een boodschap.

Wat zijn de sterke en zwakke punten van het Kanaalgebied op het vlak van mode en design?

Deze wijk wordt gepromoot als de modewijk. Er zijn al veel ontwerpers gevestigd en velen van hen hebben hier hun atelier, bijvoorbeeld grafische vormgevers, productontwerpers of modeontwerpers. De mode heeft al naam en nu werken we aan de bekendheid van het design in de wijk. Maar mensen steken nog onvoldoende het kanaal over. Ze blijven vaak aan de kant van de Dansaertstraat, terwijl je aan de overkant al jarenlang Depot Design hebt.

Wij zijn er duidelijk in geïnteresseerd om te werken binnen het Kanaalgebied: niet alleen aan het begin van de Dansaertstraat, dat al ruim bekend is bij het grote publiek, maar ook in de Barthélémystraat, de Vlaamsessteenweg, de Kartuizerswijk, de Gierstraat vlak bij Fontainas waar ons andere gebouw staat en de Bloementuinwijk in de buurt.

Wij kunnen een ongelofelijke creatieve input geven. Het probleem ligt bij het imago van mode en design, dat zo elitair lijkt dat wij verplicht zijn om het aan te passen om tot een uitwisseling te komen. Daarom zijn we bezig met een democratiseringsproces met de bewoners, waarbij we ons niet noodzakelijk profileren als een trendy plek, die alleen met elitaire en onbetaalbare ontwerpers werkt. Het is de bedoeling om onze activiteit open te stellen voor mensen die alle sectoren, alle beroepen van de mode- en designsector ontdekken.

Hoe ziet u de toekomst van het Kanaalgebied?

Wij hebben de beste ambassadeurs bij de hand, maar die worden niet altijd naar waarde geschat: veel mensen werken met ambachtslieden die een onwaarschijnlijke kennis en kunde hebben. Het wordt tijd dat we die kapitaliseren. Er moet uitwisseling zijn tussen generaties, tussen verschillende sociale milieus, tussen het lokale en internationale niveau. Het Kanaalgebied is daarvoor het ideale terrein: jong en dynamisch, met een groot creatief en expressief potentieel en nog heel veel dingen om te tonen. ■

Interview en tekst E. D. en L. N.



Kanaliseer de krachten!

Interview met Wim Embrechts

Oprichter van ART2WORK en algemeen coördinator van Platform Kanal.

Hij is ook oprichter van Recyclart (1998) en was coördinator van BRXLBRAVO 2007

In 2007 startte ART2WORK een innovatief en veelbelovend project in de culturele sector, gericht op jonge, kortgeschoolde werklozen.

Daarnaast is de organisatie nauw verbonden met Platform Kanal, een open netwerk van mensen en een burgerplatform met als ambitie 'samen stad maken' in de centrale wijken rond het kanaal. Platform Kanal organiseerde – onder andere – Festival Kanal 2010 en 2012.

Hoe is Platform Kanal ontstaan?

De oprichting van Platform Kanal gaat terug tot 2007, toen ik startte met ART2WORK. Wat is er *echt* belangrijk in Brussel? Dat is de sociaaleconomische problematiek en meer in het bijzonder de jongerenwerkloosheid. In die context gaat het vooral over de wijken in de buurt van het kanaal. Dat mogen we niet meer beschouwen als een symbolische scheidingslijn, een barrière die mensen tot die of die wijk beperkt. De vraag is hoe de stad omgaat met die uitdaging. Enerzijds zag ik in de culturele sector, vanuit mijn professionele achtergrond, een potentieel antwoord op die vraag. Anderzijds was er bij de culturele sector de wil om een rol op te nemen in de maatschappij en de economie. Jobs in die sector zouden kunnen dienen als een spiegel van een reële situatie. De culturele sector krijgt hier een waarde als een sector die werk creëert. De culturele werkgevers stellen zich op als een bedrijf dat opdrachten uitschrijft, waarvoor ART2WORK zijn technische diensten aanbiedt, gecombineerd met een opleidingsproject om een professionele houding aan te kweken. Wij willen dat de culturele sector een positief imago uitstraalt dat de motivatie van jongeren stimuleert en aanmoedigt.

In de zomer van 2008 ontstond dan, na een aantal bijeenkomsten en discussieavonden, de nieuwe burgerbeweging Platform Kanal in de voormalige brouwerij Belle-Vue. Daar werd de behoefte geuit om een breed debat te openen dat het hele Kanaalgebied bestrijkt, over de postindustriële conversie van de oude industriewijken. Eind 2009 ontstond dan de vzw Platform Kanal.

Welke doelstellingen en ambities heeft Platform Kanal?

De ambitie van Platform Kanal kan kort worden samengevat als: SAMEN STAD MAKEN in de centrale wijken rond het kanaal, met een breed ondersteunde geïntegreerde visie en een geïnspireerd stadsproject.

Het platform wil van het kanaal een verbindingsgebied maken in een gedeelde stad en deze wijken integreren in een metropolitane realiteit. Het zoekt innovatieve manieren om verschillende culturen daaraan te laten deelnemen en wil de lokale bevolking maximaal laten profiteren van deze nieuwe centrale functie, door economische activiteiten die ontwikkeld moeten

worden en die de persoonlijke ontwikkeling en realisatie moeten ondersteunen.

Platform Kanal wil een toegevoegde waarde creëren door de ideeën, de dynamiek en de creativiteit in het belangrijkste breukgebied van Brussel te verbinden, te verenigen en te versterken. Dit zijn de wijken van de stad van morgen. De input van culturele actoren, de samenwerking met hen, is daarbij van groot belang. Wij zijn op zoek naar nieuwe manieren om te kijken en te doen.

Welke rol speelt de creatieve sector in het Kanaalgebied? Op welke manier kan deze sector mee een antwoord bieden op de sociaaleconomische vraagstukken in dit gebied?

Ik beschouw het centrale gedeelte als het creatieve centrum van het Kanaalgebied. Het noorden en het zuiden hebben twee verschillende identiteiten. In de centrale wijken struikel je over de architecten, grafische vormgevers... Vooral kleine bureautjes met creatieve beroepen. Er is ook een grote historische aanwezigheid van de culturele sector. Er liggen diverse Nederlands- en Franstalige culturele huizen in de wijken rond het kanaal.

Platform Kanal wil putten uit de kracht van deze organisaties en een collectief proces lanceren. In dit optiek past Festival Kanal, hoofdzakelijk als een instrument van Platform Kanal, waarvan de doelstelling redelijk duidelijk is: deelnemen aan de opbouw van een visie, ideeën leveren en na dit denkproces een doelgericht ontwikkelingsproces sturen, samen met alle actoren, waaronder de overheid. Het festival is dus geen zuiver cultureel evenement; het is ook bedoeld om verbindingen tussen sectoren en actoren te leggen.

Platform Kanal is een platform waar ideeën samenkomen en waarover wij als platform niet één eenduidige mening willen uitdragen. Dat is niet altijd een makkelijke positie, omdat we soms worden uitgedaagd om een standpunt in te nemen. Het kunstwerk 'Checkpoint Charlie' was bijvoorbeeld niet onschuldig, we hebben een standpunt ingenomen om het debat op de agenda te krijgen.



Checkpoint Charlie : voor Festival Kanal 2010 maakte de kunstenaar Emilio López-Menchero een kopie van het beroemde Checkpoint Charlie – in de Koude Oorlog de controlepost tussen de Amerikaanse en de Russische zone in Berlijn – op de brug tussen de Dansaertstraat en de Gentsesteenweg. Het kanaal als de Brusselse Muur? Heb je een paspoort nodig om aan de andere kant te komen?

Met dit soort manifestaties sluit het Festival Kanal perfect aan bij zijn doelstelling om de bewoners van de wijk en andere actoren te confronteren. Het stelt op een speelse en humoristische wijze een aantal vragen, die niet altijd zo makkelijk te beantwoorden zijn.



Een andere actie van het platform is het 'Café Kanal'. Elk café vindt plaats op een specifieke plaats en ontwikkelt een specifiek thema. Het biedt de gelegenheid om het debat te openen, de discussie aan te gaan, aandacht te vragen voor een probleem en samen op zoek te gaan naar innovatieve oplossingen. ■

Interview en tekst E. D.



▲ "Bodies in urban spaces"

Na Parijs, Philadelphia en Londen kwamen twintig dansers naar Molenbeek om op 'zeer onwaarschijnlijke plekken' de choreografie 'Bodies in Urban Spaces' van de Oostenrijker Willi Dorner te dansen, een constructie van vluchtige menselijke sculpturen in de openbare ruimte.

CREATIEVE EN CULTURELE DYNAMIEK

Rock the Canal! Het Kanaalgebied als bakermat van de artistieke underground

Yves Rouyet

'Manchester', 'Birmingham', het zijn straatnamen die zijn overgeleverd uit de industriële periode van het kanaal. Net zoals de Engelse steden vormden ze veertig jaar lang het decor voor een bijzondere artistieke underground. Waar alles kon en waar mooie dingen ontstonden.

Overall langs het kanaal verschenen enthousiaste initiatieven, die met veel inspanning werden gedragen door vrijwilligers met een maatschappelijk ideaal en een passie voor cultuur. Het waren unieke ontmoetingsplaatsen voor internationale en Brusselse kunstenaars die experimentele kruisingen tussen artistieke disciplines teweegbrachten.

In de loop van de tijd werden deze tot culturele centra omgebouwde voormalige pakhuizen gerenoveerd, uitgerust, gemoderniseerd. De festivals breidden zich uit en hun bekendheid groeide. Met als resultaat een uitzonderlijk intensief cultureel aanbod in het westen van de Vijfhoek, in Molenbeek, in Kuregem.

VAN FABRIEK NAAR ALTERNATIEF CULTUREEL CENTRUM

In de jaren 1970, 1980 en 1990 was een van de weinige redenen van de rijke bewoners van de zuidoostelijke wijken van het Brussels Gewest om het kanaal over te steken hun nieuwsgierigheid naar de alternatieve cultuur die zich daar ontwikkelde.

De voormalige Raffinerie Graeffe in de Manchesterstraat in Molenbeek was een van eerste fabrieken die werden omgebouwd tot een culturele locatie. Deze suikerraffinaderij uit 1850 (waar de beroemde Brusselse cassonade werd gemaakt!) had vroeger tweeduizend werknemers. Na een tijdje gefungeerd te hebben als opslagplaats van verf, staakte de raffinaderij alle activiteiten in 1958.

In 1977, na twintig jaar leegstand, werd het gebouw in beslag genomen door het theatergezelschap **Plan K**, met als directeur Frédéric Flamand. Al snel werd het gebouw op eenvoudige wijze ingericht als theater, bioscoop en dansstudio. Het immense gebouw van vijf verdiepingen bestond uit uitgestrekte oppervlaktes en ontelbare kamers tussen de gietijzeren pilaren: een interessante ruimte voor een eclectisch programma van avant-gardistische kunstenaars. Zo was er de legendarische avond in 1979, die werd georganiseerd omdat de Amerikaanse schrijver William Burroughs, een van de hoofdpersonen van de *beat generation*, naar Brussel kwam. De muzikale omkadering door de groep Joy Division was geregeld door de journalisten Michel Duval en Annick Honoré. Het pand lag niet voor niets in de Manchesterstraat! Het optreden van de postpunkgroep uit Manchester was overigens het begin van een lange liefdesrelatie tussen Plan K en het label Factory van Tony Wilson.

Tien jaar lang traden beroemde of beginnende artiesten op in de Raffinerie, onder wie de newwavegroepen Human League en Eurythmics, de Amerikaanse regisseur Bob Wilson, de dansers en choreografen Philippe Decouflé en Pierre Droulers en de muzikant Michael Nyman.

Maar zelfs de alternatieve cultuur wordt geïnstitutionaliseerd. Dat was noodzakelijk om het verloederende gebouw te redden en het voortbestaan van de activiteiten te garanderen. In 1992 werd Frédéric Flamand aangesteld als hoofd van het choreografiecentrum van de Franse gemeenschap, dat de naam Charleroi/Danses kreeg. In 1994 ontving de Raffinerie een subsidie om het gebouw te renoveren, de activiteiten uit te bouwen en choreografen in residentie te ontvangen (onder wie Michèle Anne de Mey, ook toekomstig directrice van Charleroi/Danses), in wat de minister van Cultuur een 'Huis van de Dans' noemde. Een correcte naam, want dans was er te vinden in alle vormen en soorten: van dancefloors met dj's georganiseerd door het hedendaags muziekfestival Ars Musica (!) tot de 'gay & hetero friendly' mega-events van de **Next**.

De erfgenamen van de pioniers uit Manchester, de Britse indiepop uit de jaren 1990, vonden andere garages om hun eerste akkoorden aan te slaan. Een daarvan was de **VK*** (afkorting van Vaartkapoen) in de Schoolstraat 76, naast het Sint-Jan-Baptistvoorplein van Molenbeek. Het kleine Vlaamse culturele centrum bestond uit een bar en een concertzaal. In de namiddag legden de Molenbeekse ouderen er een kaartje of deden er aan gymnastiek. Een handjevol vrijwilligers organiseerde familiale en buitenschoolse activiteiten en excursies. Maar 's avonds ontdekte het Brusselse publiek er Blur, Suede, Supergrass, Rage against the Machine, Therapy? , The Gossip.

Emblematische cultuurplekken

(dans, muziek, theater, performance,...)

Vóór 1970

- 1 **KVS** (1883), Lakensestraat 146 - B-1000
- 2 **Beursschouwburg** (1885/1947), A. Ortsstraat 20-28 - B-1000
- 3 **Ancienne Belgique** (1906/1931), Anspachlaan 110 - B-1000
- 4 ***La Luna (> Kaaitheater)** (1932-1958), Saintelettesquare 20 - B-1000
- 5 ***Garagetheater** (precieze datum onbekend), Arduinkaai 3 - B-1000
- 6 ***Waltratheater (> Bar Bik)** (precieze datum onbekend), Arduinkaai - B-1000
- 7 ***Théâtre National** (1961-1999), Rogiercentrum - B-1210

Jaren 1970

- 8 **La Raffinerie** (1977), Manchesterstraat 21 - B-1070
- ****Kaaitheaterfestival** (1977)
- 9 **De Markten** (1978), Oude Graanmarkt 5 - B-1000

Jaren 80

- 10 **La Bellone** (1981), Vlaamsesteenweg 46 - B-1000
- 11 **Kaaitheater studio's** (1989), Onze-Lieve-Vrouw Van Vaakstraat 81 - B-1000
- 12 **VK** (1989), Schoolstraat 76 - B-1080

Jaren 90

- 13 ***Fool Moon** (1992-2001), Mariemontkaai 26 - B-1080
- 14 **Kaaitheater** (1993) - ***AB Luna** (1993-96), Saintelettesquare 20 - B-1000
- 15 **Alibi** (1993), Vooruitgangsstraat 323 - B-1030
- 16 **Couleur Café** (1994), Thurn und Tassis
- 17 ***Magasin 4** (1994-2008), Magazijnstraat 4 - B-1000
- ****KunstenFestivaldesArts** (1994)
- 18 **La Tentation** (1997), Lakensestraat 28 - B-1000
- 19 **La Bodega** (1998), Birminghamstraat 30 - B-1080

Jaren 2000

- 20 **MAP/OKNO/FOAM** (2000) /**IMAL** (2007), Koolmijnenkaai 30-34 - B-1080
- 21 **De Bottelarij - Brussels Event Brewery** (2001), Delaunoystraat 58 - B-1080
- 22 ***Beurs Bis** (2001-2004), Kazernestraat 37 - B-1000
- 23 **new Théâtre National** (2004), E. Jacquainlaan 111 - B-1000
- 24 ***Zone Urbaine Théâtre** (2004-2010), Ransfortstraat 81 - B-1080
- 25 **K-nal** (2005), Havenlaan 1 - B-1000
- 26 **Les Ateliers Claus** (2006), Brabantstraat 23a - B-1210
- 27 **La Chocolaterie** (2007), Van Malderstraat 27 - B-1080
- 28 ***La Complothèque** (2007-2013), Akenkaai 50 - B-1000
- 29 **Belle Vue Live Music Pub** (2008), Henegouwenkaai 43 - B-1080
- 30 **BRONKS** (2009), Varkensmarkt 15-17 - B-1000
- 31 **new Magasin 4** (2009), Havenlaan 51b - B-1000

Jaren 2010

- 32 **Madame Moustache** (2010), Brandhoutkaai 5-7 - B-1000
- ****Festival K-nal** (2010)
- 33 **The Egg** (2011), Barastraat 175 - B-1070
- 34 **Mister Wong** (2011), Zwarte Lievevrouwstraat 10-12 - B-1000
- 35 **H63** (2013), Hopstraat 63 - B-1000
- 36 **La Parfumerie** (2013), Ninoofsepoort - B-1080
- ****Molenbeek 2014**

(*) verdwenen

(**) verschillende locaties

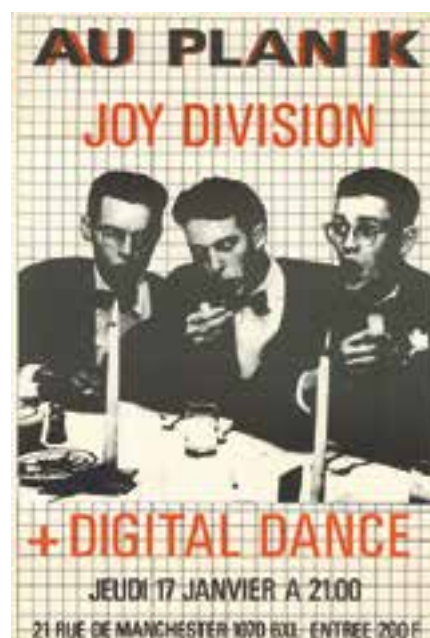
.... Kanaalgebied



Bron: Selectie ATO

Vandaag biedt de VK* nog steeds een programma van rock, metal, reggae, dub en rap, variërend van grote internationale groepen tot nieuwe ontdekkingen. Afhankelijk van de bekendheid van de artiesten vinden de optredens plaats in de **Beursschouwburg** (Ortsstraat), de **Chocolaterie** of het **Belle-Vue Café**.

Intussen in oktober 1992 kwam enkele honderden meters verderop langs het kanaal de Mariemontkaai tot leven: daar openden Laura Bainvol en Daniel Sanfeld de deuren van de **Fool Moon** op nummer 26. De Fool Moon is een unieke plek in Brussel: het is tegelijk concertzaal, nachtclub en kunstgalerie. Er staan ook repetitieruimtes ter beschikking, die moeilijk te vinden zijn in Brussel, hoewel ze zo belangrijk zijn voor de podiumkunsten. De avonden (twee zaterdagen per maand) zijn een unicum in de Brusselse uitgaanswereld, waar de kruisbestuiving van muziekgenres en artistieke disciplines plaatsvindt: Afrikaanse en Zuid-Amerikaanse muziek (de Cubaanse rappers van Orishas in 2002), jazz (Aka Moon treedt er vaak op), funk, klassieke muziek, dance, sprookjes en kunst, soms zelfs allemaal tegelijk tijdens één avond!



▲ Affiche van het concert van Joy Division in Plan K, 1980, ontwerper onbekend



In 1994 streek een punkband neer in een verlaten magazijn in de Pakhuisstraat nr. 4 in de Vijfhoek. Een van hen was Eric Le-maître, de gitarist van Contigent en PP30, overleden in 2012. De locatie werd **Magasin 4** genoemd en draaide zonder subsidies, alleen met de hulp van vrijwilligers. Desondanks werd de club al snel het centrum van talentvolle rock- en punkgroepen die niet terecht konden bij de grote jongens.

In 2008, na veertien jaar trouwe dienst en meer dan 3.500 groepen, wilde de eigenaar zijn bezit rendabel maken en hij gooide Magasin 4 op straat. Een jaar later verrees de feniks uit zijn as en de club zette de traditie voort in een oud pakhuis aan het kanaal, aan de Havenlaan 51, tegenover Thurn und Tassis. Zo draaide het toch nog goed uit, want voortaan had Magasin 4 een grotere, moduleerbare zaal, met een goede geluidskwaliteit, waardoor het kon mikken op een ambitieuzer programma, met behoud van zijn functie als springplank voor jong talent. Maar zoals een van de mensen achter de schermen zei: "Grotere groepen betekenen grotere gages en ook grotere problemen." Tegenwoordig krijgt Magasin 4 steun van de Franse gemeenschap. Het maakt deel uit van Club Plasma, het netwerk van concertzalen in Wallonië en Brussel, en krijgt een kleine jaarlijkse subsidie.



NIGHTCLUBBING, WE'RE NIGHTCLUBBING...

Naast de culturele centra en de clubs is het Kanaalgebied ook de plaats bij uitstek voor terugkerende en/of reizende avonden. Als voorbeeld noemen we de Crema e gusto-avonden in de **Bodega** in de Birminghamstraat in de jaren 1990 en de electro-avonden in Thurn und Tassis in de jaren 2000. En last but not least, de **Bulex**-avonden, die werden opgericht door Dominique Speeckaert, die waren het summum van het 'alternatieve clubbing toerisme'. Het concept lijkt op rave parties en was in 1989 uniek in Brussel. Elke maand vond de avond plaats in een geheime locatie. Er verschenen stickertjes op openbare banken of wegwijzerpalen waarop een telefoonnummer stond. Wie dezelfde dag belde, kwam terecht bij een antwoordapparaat dat een adres vermeldde. Via dat adres kwamen de deelnemers dan terecht op een buitengewone, originele plek waar nog bijna nooit een avond was georganiseerd. Vaak lagen de ontdekte locaties en de wijken in de buurt van het kanaal. Het antiselectieve Bulex heeft bijna een kwart eeuw zijn originele sociale waarden kunnen behouden: multi-etnisch, socioculturele mix, geen dresscode en democratische prijzen. Na drie jaar stilte werden de avonden in 2012 opnieuw gestart door Jonathan Giacomelli. Ze zijn nu geprofessionaliseerd en worden zelfs geëxporteerd naar befaamde Europese festivals, zoals het beroemde Paléo Festival in het Zwitserse Nyon.



HET PAROOL: STEDELIJK EN KOSMOPOLITISCH!

In een grappige samenloop van omstandigheden was het Zwitserse festival in Nyon het model voor een ander groot muziek-evenement in het Kanaalgebied: **Couleur Café**. Daar ontdekten Patrick Wallens (vzw Zig Zag) en Mirko Popovitch (cultureel centrum La Vénerie en Africalia) het concept van een festival dat een ontmoetingsplek is van mondiale en stedelijke muziek. Volgens de initiatiefnemers had het stedelijke aspect van het festival alleen zin wanneer het plaatsvond in de stad, in het hart van de dichtbevolkte, gemengde wijken (in tegenstelling tot de tendens op dat moment om een weide op het platteland op te zoeken). Zo kwam het festival in 1990 terecht in de Hallen van Schaarbeek, maar het verhuisde in 1994 al snel naar Thurn und Tassis. In twintig jaar tijd ontving het festival de internationale muziektop, de grootste sterren uit de raï, hiphop, soul, reggae en latino. Geleidelijk kwam er electro bij en ook Belgische groepen ontbraken nooit. De eerste editie in 1990 was meteen een groot succes met 5.300 bezoekers, maar voor de meest recente editie in 2013 verzamelden ruim 24.000 mensen in Thurn und Tassis, dat voor de gelegenheid was omgetoverd tot een 'Village World'. Naast muziek biedt het festival overigens ook tentoonstellingen, hapjes en drankjes uit alle contreien en danscursussen. In de village kunnen ngo's die actief zijn in ontwikkelingshulp zich voorstellen.



ZELFS DE INSTELLINGEN WORDEN ROCK & ROLL!

Naast al dat alternatieve geweld was de traditionele institutionele cultuur weinig aanwezig in de Zennevallei, maar niet totaal onbestaand. Het ging vooral om Vlaamse instellingen (KVS, Kaaithheater, Beursschouwburg, AB-Luna), die ook de invloed – of revolutie – van de typische kenmerken van het Kanaalgebied voelden: industrieel verval, stedelijkheid, multiculturaliteit.

In de westelijke rand van de Vijfhoek, aan de oude dokken die tot in de stad reikten, zijn de twee belangrijkste culturele instellingen gevestigd: de **Koninklijke Vlaamse Schouwburg** (KVS), die in 1877 werd opgericht tussen de Lakenstraat en de Handelskaai, en **La Luna**, een art-decoschouwburg waar de Ancienne Belgique en het Kaaithheater onderdak vonden.

Eind jaren 1990 gaf de ontmoeting van de klassieke schouwburg met de sociale en culturele werkelijkheid in dit deel van Brussel de **KVS** een heilzame elektroshock. In 1999 kreeg intendant Franz Marijnen het budget om de cultuurtempel grondig te hervormen. Die hervorming bestond enerzijds uit de bouw van een grote moderne zaal binnen de originele en beschermde buitenwanden in neorenaissancestijl en anderzijds uit de verhuizing van een aantal functies (studio's, kantoren, repetitieruimtes, ateliers, opslagruimte) naar een nieuw functioneel gebouw dat een paar meter verder was gebouwd op de Arduinkaai 7-9. De twee locaties zijn verbonden door een tunnel.

Tijdens de langdurige werkzaamheden van 1999 tot 2004 moest de KVS een ander onderkomen zoeken om zijn activiteiten voort te zetten. Dat werd gevonden in de Delaunoestraat 58, in het hart van oud-Molenbeek: de **Bottelarij**. Deze voormalige lambiekbrouwerij Vos Kina werd in 1943 omgevormd tot een bottelarij voor de brouwerij Belle-Vue en staakte de activiteiten in 1996.

De verhuizing naar de Bottelarij was een relatieve mislukking: het traditionele publiek van de KVS volgde niet. Zoals dramaturge Hildegard De Vuyst uitlegt: "De fundamenten van de KVS waren de burgerlijke idealen van Vlaamse emancipatie en culturele zelfbeschikking. De weigering - door een gebrek aan wil of durf - van het homogene, wellicht al wat oudere Vlaamse publiek om Vlaanderen of Vlaamse rand te verlaten en naar de Far West van Molenbeek te gaan, was de genadeslag voor de KVS oude stijl. De foyer van de Bottelarij leek misschien iets te veel op een bistro om echt te kunnen doorgaan voor een bastion van de Vlaamse cultuur in Brussel." Bovendien slaagde de KVS er niet in om een nieuw lokaal publiek te trekken, ondanks enkele voorzichtige multiculturele pogingen.

Deze confrontatie tussen de officiële Vlaamse culturele wereld en de realiteit in de wijken liet niemand ongedeerd. In 2001 gooide Marijnen de handdoek in de ring en hij werd vervangen door twee jonge mensen onder de dertig: directeur Jan Goossens en zijn directieassistent Danny Op de Beeck. De KVS zou de podiumkunsten nooit meer op dezelfde manier bekijken. Het verblijf in de underground van het Kanaalgebied slaagde erin om het belangrijkste Vlaamse theaterinstituut in Brussel radicaal te hervormen.

Het prachtige multifunctionele art-decogebouw **La Luna** werd in 1929-32 gebouwd op de plaats van een oud lunapark aan de Saintelettesquare. Tot de jaren vijftig was er een variététheater gevestigd, dat werd gesloten als gevolg van de hinder van het viaduct van Koekelberg. Het werd enige tijd gebruikt door een tapijthandel en vervolgens compleet verlaten als gevolg van de werken aan de metro. In 1988 werd het gekocht door de NV Immobilière Moderne en in 1991 sloot de Vlaamse gemeenschap een huurcontract van dertig jaar met de vastgoedmaatschappij om het theater te renoveren en in te richten voor het tijdelijke onderdak van de **Ancienne Belgique (AB)**, waarvan het gebouw aan de Anspachlaan gerenoveerd en akoestisch geïsoleerd moest worden. In de tussentijd was het viaduct afgebroken en de laan opnieuw aangelegd. Tijdens de werken aan de AB kwamen de rocksterren uit de jaren 1990 langs aan de rand van het kanaal: Noir Désir, Björk, Robert Plant, Nick Cave, Oasis, Radiohead, Placebo, Foo Fighters, Portishead, Texas,...

FESTIVALS: LOKAAL NETWERK, INTERNATIONALE OPENHEID

In 1996 verhuisde de AB terug naar zijn oude stek en kwam La Luna volledig ter beschikking van het **Kaaitheater**. Dat startte in 1977, zoals de naam al aangeeft, in een tent op de oude kaaien achter de KVS. Het idee van Hugo De Greef (ex-Beursschouwburg) en Walter Moens (ambtenaar van de Nederlandse Commissie voor de Cultuur van de Brusselse Agglomeratie) was om een theaterfestival te organiseren ter gelegenheid van het 100-jarig bestaan van de KVS in 1977, enigszins als reactie op het meer traditionele theater dat nog werd gebracht in dat grote instituut. In 1979, voor de tweede editie, profiteerden de twee hoofdpersonen van het elan van het Millennium van Brussel om een hedendaags theaterfestival van wereldniveau op te zetten. Er kwamen 19 gezelschappen uit 11 landen die samen 55 voorstellingen gaven op 10 locaties, waaronder de KVS, de Beursschouwburg en Theater 140. Naast grote namen uit het hedendaags theater zoals Bob Wilson, noemen we de opgemerkte voorstelling van Salvador Tavora, de directeur en oprichter van de Spaanse groep Cuadra de Sevilla. Hij bracht Spaanse gastarbeiders uit Brussel op het podium om aandacht te vragen voor hun werk- en levensomstandigheden.

In 1985 betrof het Kaaitheater de voormalige brouwerij van L'Etoile (1850-1957) in de Onze-Lieve-Vrouw van Vaakstraat, die in 1984 werd gekocht door de kunstenaarsvereniging **Schaamte**. In de smalle straat organiseerde het theater al snel zijn eigen programmering van zeer hoog niveau op het gebied van hedendaagse dans (Jan Fabre, Anne Teresa de Keersmaecker), theater (Wooster Group NY, Josse De Pauw), performances en klassieke muziek. In 2001 volgde de terugkeer naar La Luna aan de rand van het kanaal, dat voortaan door het leven zou gaan als Kaaitheater. Het oorspronkelijke gebouw, dat de 'Kaaistudio's' wordt genoemd, werd voortaan gebruikt als repetitieruimte en voor meer kleinschalige producties.

Aangezien het Kaaitheater nu beschikte over twee gebouwen werd het theaterfestival minder verspreid door de stad. Vaak werd evenwel gebruik gemaakt van **BRONKS** (acroniem van BRussel ONderwijs KunSt). Dit kunsthuis werd in 1991 opgericht door Oda Van Neygen, de verantwoordelijke van het gesubsidieerde jeugdtheater van de Beursschouwburg. Het biedt theaterproducties en -workshops aan kinderen en jongeren. Na zeventien jaar rondzwerven vond BRONKS in 2009 zijn eigen stek aan de Varkensmarkt.



In dezelfde periode, in 1994, ontstond een ander nieuwe multidisciplinair festival van hedendaagse kunst in het Brusselse culturele landschap: het **KunstenFESTIVALdesArts**. Dit festival werd opgericht en tot 2006 geleid door de voormalige directeur van de Singel in Antwerpen, Frie Leysen. Het is stedelijk, kosmopolitisch en tweetalig! Als blijk van de authentieke bicommunautaire identiteit van het project kan gelden dat het sinds 2007 wordt geleid door de Franstalige Christophe Slagmuylder, die de Franse gemeenschap een beetje te Vlaams vindt... Het KunstenFESTIVALdesArts vindt onderdak op allerlei locaties in het Kanaalgebied: de Beursschouwburg, De Markten, Thurn und Tassis, La Luna en andere originele plekken.

DE TRADITIE LOOPT VERDER TOT NU

De functie als 'garage' of 'proeftuin' van het kanaal gaat intussen verder. Zo slaagt de nachtclub **K-nal** in de Havenlaan in zijn gedurfde experiment om 's middags eten te bieden aan de bankiers van de KBC en er 's avonds electromuziek te laten schallen. Over het algemeen zijn er in het Kanaalgebied veel electroclubs of ruimtes waar livemuziek te horen is: **Madame Moustache**, Brandhoutkaai; **Mister Wong**, sinds 2011 in de Zwarte Lievevrouwstraat; **Magic Mirror**, in Thurn und Tassis; en **Les ateliers Claus**, sinds 2006 in de Brabantstraat.

In de jaren 2000 was de trouwste erfgenaam van de artistieke undergroundbeweging in het Kanaalgebied waarschijnlijk **La Compilothèque**, een oud verlaten café aan de Akenkaai, die de leemte van zijn voorgangers op bewonderenswaardige wijze invulde. De club werd geleid door gepassioneerde mensen en organiseerde hippe alternatieve concerten. Maar zonder website, Myspace of Facebook was het moeilijk om op de hoogte te blijven van de activiteiten. In mei 2013 ging de club dicht, maar enkele activiteiten werden voortgezet in **La Parfumerie**, een andere alternatieve plek van de Brusselse muziekscene in de buurt van de Ninoofsepoort, waar allerlei concerten en optredens plaatsvonden.

De **Chocolaterie** zet sinds 2007 de traditie van de herbestemming van verlaten industriële panden voort. De polyvalente ruimtes van de voormalige chocoladefabriek Neuhaus in de Van Malderstraat in Molenbeek staan ter beschikking van kunstenaars en organisatoren van evenementen.

In 2011 heeft **The Egg** hetzelfde gedaan in Kuregem, door een industrieel pand in de Barastraat om te vormen tot een complex met meerdere zalen, met een heel duidelijke wens om ruimte te bieden voor ontmoetingen van de culturele wereld, de media en het bedrijfsleven. Daarnaast vindt het theatergezelschap La Comédie de Bruxelles, onder leiding van acteur en regisseur Daniel Hanssens, er een onderkomen.

In de categorie 'avant-gardistische theaters die soms op het slappe koord balanceren' noemen we aan Vlaamse kant het **collectief Alibi**, een rondtrekkend theaterlaboratorium dat sinds 1993 is gevestigd in de Vooruitgangsstraat 323 in Schaarbeek, in een voormalige smaak- en zoetstoffenfabriek die nu 'Flavoria' heet. En aan Franstalige kant was er het vluchtige collectief **ZUT**, Zone Urbaine Théâtre, dat werd opgericht in 2004 en verdween in 2010, en dat een podium van hoge kwaliteit bood aan aanstormend talent in een locatie in de Ransfortstraat in Molenbeek.

KAAITHEATER

81

INTERNATIONAAL THEATERFESTIVAL BRUSSEL 24 APRIL-3 MEI 1981

INFO: 02/511 3391
ANSPACHLAAN 114
1000 BRUSSEL



EVER MEULEN
1000 BRUSSEL

BESLUIT

Deze Brusselse beweging is niet uitzonderlijk. Ook in New York en Londen zijn kunstenaars vaak ongewild een paard van Troje dat de mutatie van een wijk in gang zet en dat even snel weer verdreven wordt als die mutatie werkelijk op gang komt. Het verschil is dat hier in het Kanaalgebied veel culturele initiatieven erin geslaagd zijn om te overleven door zich te professionaliseren, te institutionaliseren of door eigenaar te worden (of de subsidiërende overheid) van de locatie die ze betrekken.

De dichtheid van initiatieven is verbazingwekkend hoog als je kijkt naar de sociaaleconomische status van de betrokken wijken. Zelfs in die mate dat kunstenaars en locaties (grote instellingen en kleinere ruimtes) zich hebben verenigd in een netwerk rond een **Platform Kanal**, dat een festival organiseert onder dezelfde naam.

De 'garagefunctie' van het Kanaalgebied wordt voortgezet via een reeks duurzame of kortstondige initiatieven waarvoor gepassioneerde mensen zich inzetten.

De ontmoeting tussen kunstenaars en dit bijzondere gebied heeft input gegeven aan de artistieke creatie (en zelfs aan de bestaande instituten) met zijn sterkste eigenschappen: stedelijkheid, industrieel verval en kosmopolitisme.

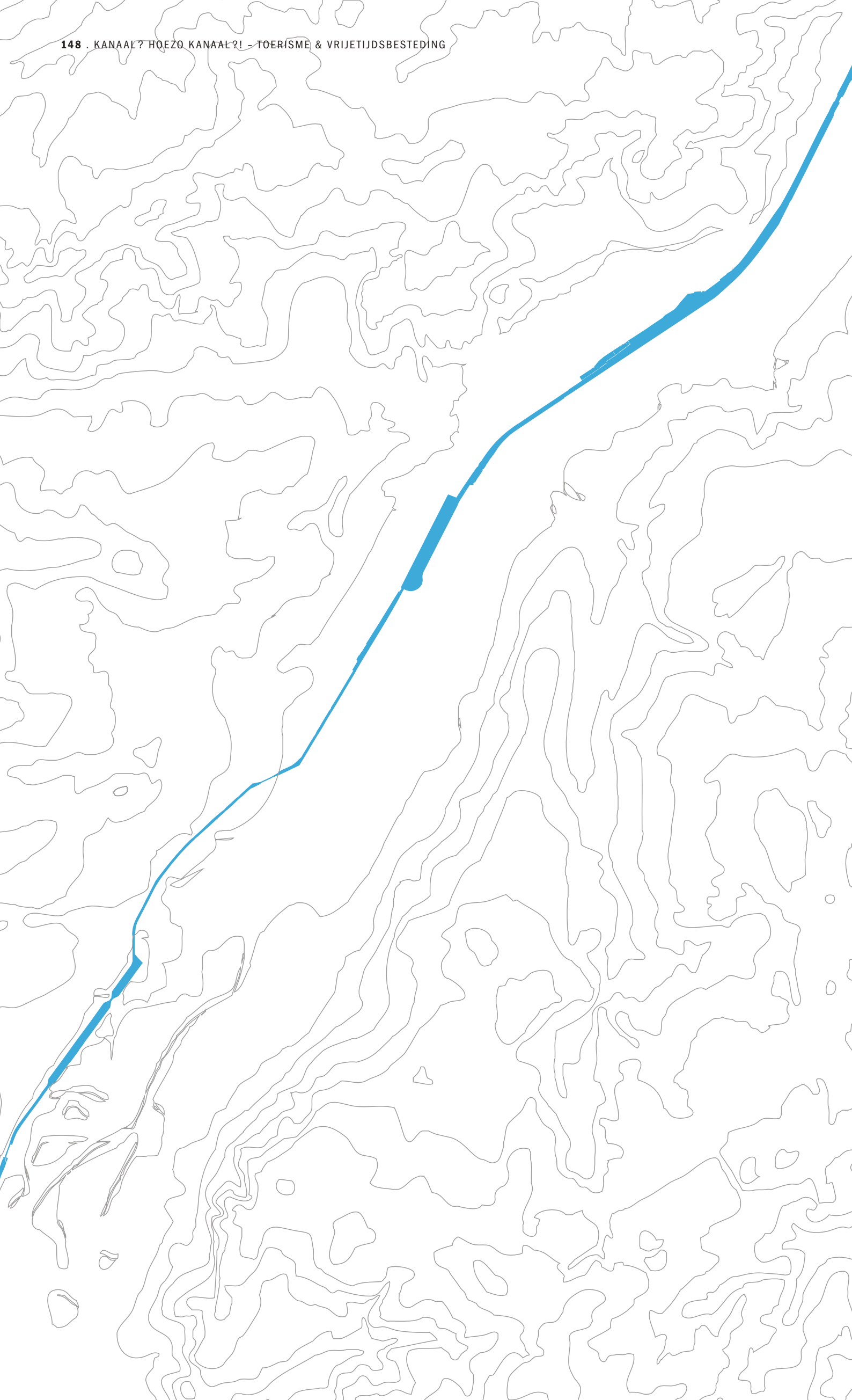
De organisatie van het evenement **Molenbeek, Culturele Hoofdstad 2014** is niet meer dan logisch in het licht van de geschiedenis. ■



TOERISME & VRIJETIJS- BESTEDING

Beurzen en jaarevenementen, waterpret, conferenties in een rijk historisch erfgoed, originele hostels, bistro's en sterrenrestaurants... Het Kanaalgebied heeft steeds meer te bieden op het gebied van toerisme en vrijetijdsbesteding. Hoewel de Grote Markt en Manneken Pis nog immer de lijst van bezienswaardigheden aanvoeren, staan een wandeling langs de oevers van het kanaal en een tocht op het Brusselse water steeds vaker op het programma.

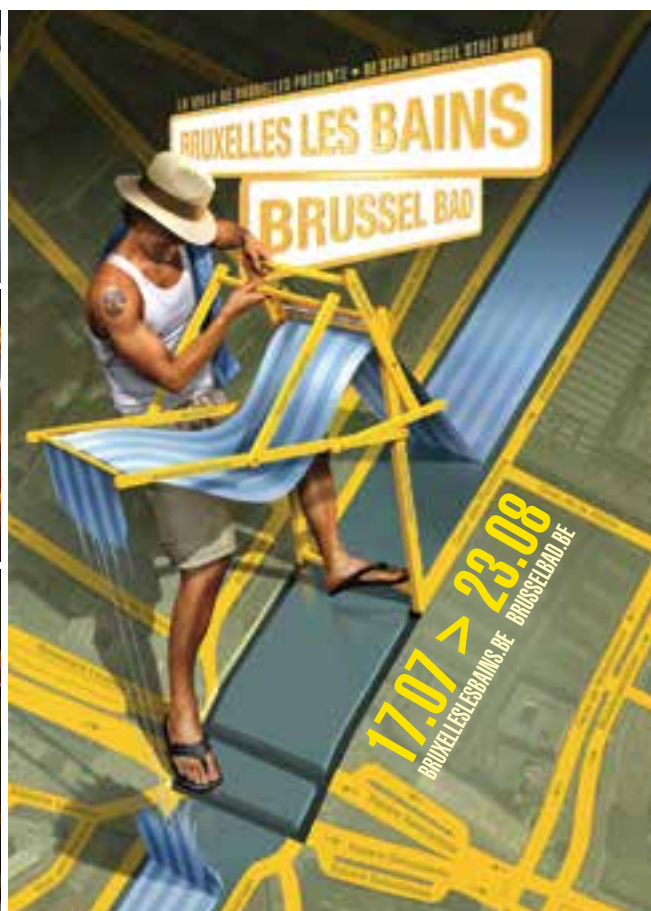
Bovendien is het Kanaalgebied dikwijls de plaats van bestemming voor de vrijetijdsbesteding van de Brusselaars, die het hele jaar door kunnen genieten van allerlei eenmalige of terugkerende activiteiten voor verzamelaars, muzikliefhebbers, fuifbeesten, sportievelingen of stille genieters.



TOERISME & VRIJETIJDSEBESTEDING

Feest op de kaaien

Recentere of al langer bestaande evenementen trekken tientallen, soms zelfs honderden of duizenden personen naar de kanaaloevers. Er komen steeds meer culturele en/of feestelijke evenementen naar het Kanaalgebied, die open staan voor iedereen en lokale, gewestelijke of zelfs landelijke bezoekers trekken.



Sinds de jaren negentig zien we steeds meer feestelijke en gezellige evenementen op de oevers van het kanaal verschijnen.

Het drukst bezochte festival, Brussel Bad, transformeert elk jaar in juli en augustus gedurende ruim vijf weken de Akenkaai in een echt stadsstrand. Je vindt er buurtbewoners, Brusselse gezinnen uit andere gemeenten, werknemers uit de buurt die eventjes pauze nemen aan de rand van het water, toeristen, nachtraven... De elfde editie in 2013 brak alle vorige records, met zo'n 400.000 bezoekers, tegenover 150.000 tot 300.000 in de voorgaande jaren.

Voordat Brussel Bad bestond, waren er al twee andere grote, maar veel kortere evenementen, die al geruime tijd worden georganiseerd in de buurt van of aan het kanaal. Het muziekfestival Couleur Café slaat sinds 1994 zijn tenten op bij Thurn und Tassis en trekt elk jaar aan het begin van de zomer ruim 75.000 bezoekers gedurende drie dagen. Daarnaast zijn er de wateractiviteiten van de Havenfeesten, die elke twee jaar op de kaaien worden georganiseerd. De twaalfde editie in het voorjaar van 2012 trok zo'n 30.000 mensen in één dag.

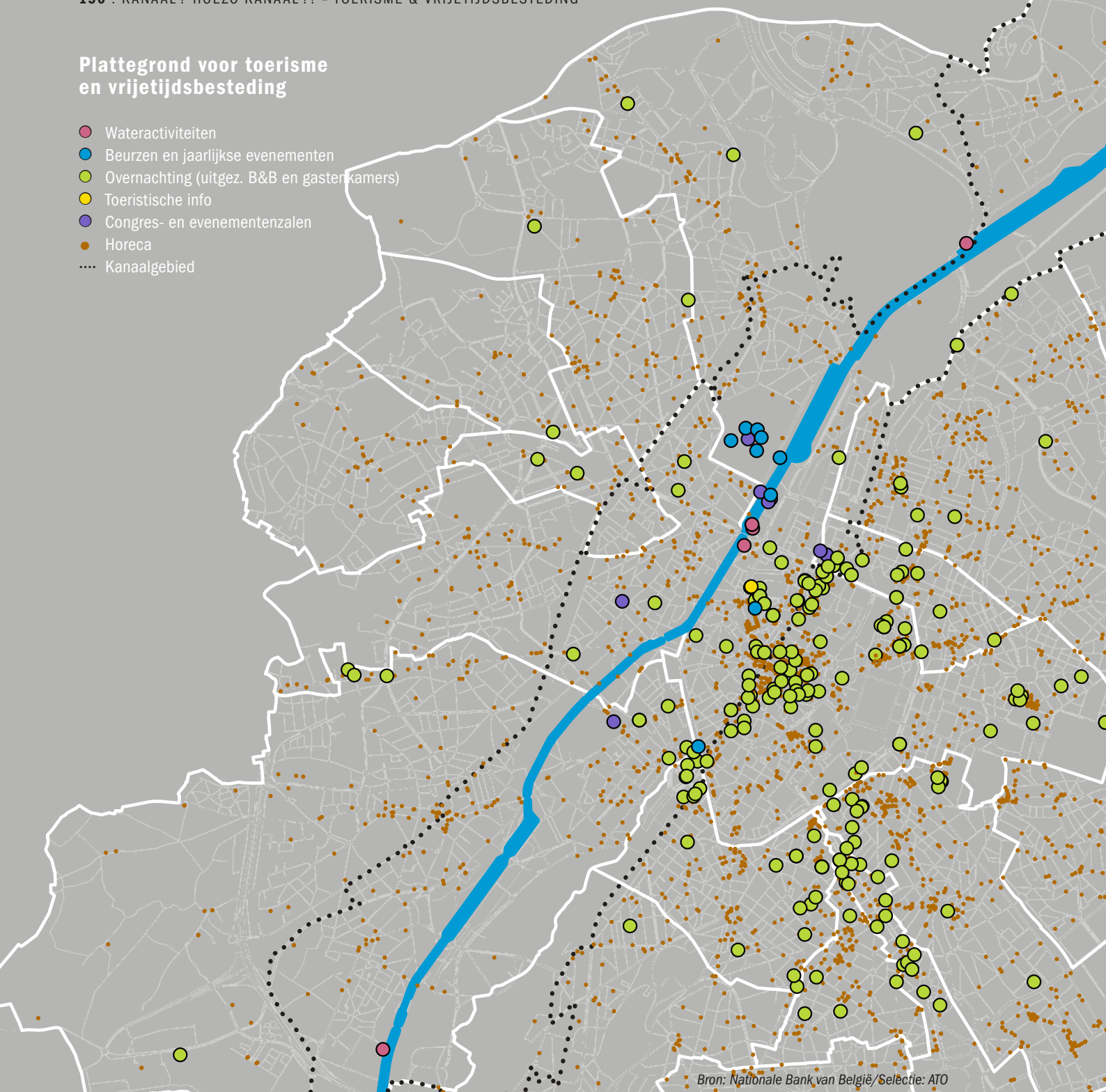
Ook het Brussels Light Festival gooiden meteen hoge ogen vanaf zijn allereerste editie in het najaar van 2013, met 85.000 toeschouwers die tijdens vier avonden naar de lichtshows op de Akenkaai kwamen kijken.

Al deze evenementen vinden plaats aan het noordelijke gedeelte van het kanaal, vanaf het Saincteletteplein. Het middelste deel, vanaf het Saincteletteplein tot aan de Ninoofsepoort, staat centraal tijdens 'Molenbeek, Culturele Hoofdstad 2014', dat verspreid over het hele jaar een groot aantal evenementen organiseert.

Het zuidelijke deel van het kanaal, vanaf de Ninoofsepoort, ligt evenmin stil. Op het terrein van de Slachthuizen van Anderlecht vinden sinds een aantal jaar steeds meer originele evenementen plaats, naast de historische activiteiten (markt, groothandel), die al een grote menigte trekken. Zo komen elke donderdag van vijf uur tot middernacht honderden mensen naar de Boeremet in de grote monumentale hal. Dat is een geslaagde mix van een markt van bioproducten en een afterworkparty met dj's, lichtspel, trendy bars en eetstandjes. ■

Plattegrond voor toerisme en vrijetijdsbesteding

- Wateractiviteiten
- Beurzen en jaarlijkse evenementen
- Overnachting (uitgez. B&B en gastenkamers)
- Toeristische info
- Congres- en evenementenzalen
- Horeca
- Kanaalgebied



Bron: Nationale Bank van België, Selectie: ATO



De plattegrond van toerisme en vrijetijdsbesteding geeft een overzicht van de vele activiteiten die het Kanaalgebied biedt, zoals beurzen en jaarlijkse evenementen, waaronder Brussel Bad en de Zuidmarkt, beschikbare zalen voor conferenties en evenementen, activiteiten op het water of toeristische infocentra.

De meeste jaarlijkse evenementen in het Kanaalgebied bereiken ook mensen in het gewest of zelfs in het hele land en trekken een heel divers publiek aan.

De overnachtingsplaatsen, van luxehotels tot jeugdherbergen, zijn voornamelijk geconcentreerd in het historische centrum en op de linkeroever van het kanaal.

De kaart toont eveneens de grote concentratie van eetgelegenheden, cafés, bars en restaurants, zonder een onderscheid te maken tussen een snackbar en een sterrenrestaurant.

FOCUS : Sport en ontspanning op het water

BRUSSEL ONTDEKKEN VAN OP HET WATER

De boottochten die regelmatig worden georganiseerd op het Brusselse kanaal bieden Brusselaars, pendelaars en toeristen de kans om Brussel te ontdekken van op het water en om een blik te werpen op het Kanaalgebied dat volop in beweging is.

Tijdens de tocht geeft de meevarende gids de passagiers meer uitleg over de vele functies van het kanaal: goedertransport, ontwikkeling van de stad aan de rand van het water, ecologische corridor, rechttoe rechtaan en plat fietspad, gigantisch stormbekken om overstromingen te voorkomen, waterrecreatie...

De boottochten brengen het water dichterbij tijdens de evenementen voor het grote publiek die plaatsvinden op de kaaien, zoals Brussel Bad. Bovendien benadrukken ze de waarde van het kanaal als verbindende factor in de stad.

Dankzij de toeristische boottochten krijgt het kanaal aandacht als plaats voor vrijetijdsbesteding, ontmoeting en ontspanning, zowel voor bewoners als voor toeristen. Dat draagt bij tot de naam van Brussel als stad en gewest aan het water. En dat is een specifiek en interessant imago voor toeristen!

WATERSPORT IN HET HART VAN DE STAD

De Cercle des Régates de Bruxelles (CRB)¹ is een roeivereniging aan het kanaal van Brussel, die terugkijkt op een indrukwekkend verleden en vandaag de dag nog steeds heel actief is.

De vereniging ontstond aan de Groendreef in 1878 en organiseert sinds 1881 internationale roeiwedstrijden in Brussel. Zo vond op 10 juni 1886 dankzij de CRB de eerste wedstrijd met boten met acht roeiers in België plaats. Daarna verhuisde de vereniging naar het Centre Nautique d'Anderlecht om uiteindelijk op 22 juni 2002 definitief haar intrek te nemen in haar eigen gebouw op de Veeweidekaai 65, vlakbij de sluis van Anderlecht.

De roeisport wordt meestal weinig uitgeoefend in de stad. Het vraagt een goede concentratie op het water, waardoor het heel spannend is voor wie het beoefent.

De CRB heeft een schitterend sportief palmares. De roeiers en roeisters hebben in de loop van de jaren veel nationale en internationale titels behaald. Sommigen van hen hebben zelfs België vertegenwoordigd tijdens de Olympische Spelen. Zo is de CRB de enige Franstalige vereniging die een medaille heeft gewonnen tijdens het wereldkampioenschap voor senioren in Tampere (Finland, 1995). Regelmatig wint deze Brusselse club de kampioenschappen van de Franstalige roeiliga van België. Ook in de nationale competitie behaalt de CRB zeer goede resultaten. Op deze manier hoopt de roeivereniging haar prestigieuze verleden en tradities voort te zetten in het heden. Uit de club zijn andere sportieve en filantropische groepen voortgekomen, zoals Le Brussels Royal Club, Les Berceaux Princesse Paola, het voormalige Le Conservatoire Africain (steun aan kansarme kinderen),

Brussels by Water



Een educatieve en toeristische functie: de toeristische en educatieve boottochten onder leiding van een gids bieden Brusselaars, scholieren, pendelaars en toeristen de kans om Brussel te ontdekken vanaf het water en het kanaal beter te leren kennen. Die functie is essentieel om de waardering voor het kanaal te vergroten.

www.waterbus.eu - www.brusselsbywater.be

Le Cercle des Régates de Bruxelles



Le Royal Brussels Poséidon en La Société Nautique Universitaire de Bruxelles (de roeivereniging van de ULB).

De locatie van de vereniging is bijzonder aangenaam, aan de rand van het water, aan een jaagpad, ver weg van het autoverkeer, op een plaats die afgeschermd is van de drukte van de stad. Restaurant La Marina net naast de club heeft een zonnig terras met zicht op het kanaal.

De CRB biedt in Brussel dus een uitstekende manier om een watersport te beoefenen in een stedelijke, goed bereikbare omgeving. Bovendien kun je zo het kanaal ontdekken vanuit een andere invalshoek, namelijk die van sport, recreatie en ontspanning.

www.aviron-crb.be



Brussel: Grote Markt, Manneken Pis en het kanaal

Interview met Patrick Bontinck

CEO van visit.brussels

In maart 2011 kreeg de dienst voor zaken- en vrijetijdstoerisme van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest de naam visit.brussels. Deze structuur is verantwoordelijk voor de promotie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest bij toeristen, bij organisatoren van evenementen en congressen, maar ook bij Brusselaars die graag de vele activiteiten in hun stad willen ontdekken.

Hiertoe biedt visit.brussels een hele reeks diensten aan particulieren en ondernemingen: toeristische informatie over musea, bezienswaardigheden, restaurants, winkels, het nachtleven; gidsen, wandelingen en plattegronden van Brussel en van zijn trekpleisters; en een dynamische culturele agenda voor de promotie van evenementen.

Wat zijn volgens u de troeven en het belang van het Kanaalgebied in het kader van het beleid en de initiatieven van visit.brussels voor de ontwikkeling van het toerisme?

Visit.brussels kan zich inderdaad alleen uitspreken over het Kanaalgebied vanuit een toeristische invalshoek, waarbij uiteraard moet worden opgemerkt dat de toeristische aantrekkingskracht van een plek ook impact heeft op de sociale cohesie, de gezelligheid, de economie en de werkgelegenheid.

Het toerisme is de grootste werkgever in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, met 35.000 rechtstreekse banen en 15.000 onrechtstreekse in 2010. Visit.brussels wil het toerisme in Brussel verdubbelen tegen 2020. Dat betekent concreet een verdubbeling van het aantal overnachtingen en dus een stijging van de werkgelegenheid in Brussel.

Het kanaal is een van de elementen van de stad die ons kunnen helpen om deze doelstelling te bereiken. In dit gebied – dat wij voor het toerisme beperken tot de directe omgeving van het kanaal – is nog vrije ruimte die ideaal is voor de ontwikkeling of de ondersteuning van recreatieve activiteiten. En het heeft een zeer groot toeristisch potentieel, want de nabijheid van water heeft zonder twijfel een gunstige invloed op de aantrekkingskracht van een plek. Zo heeft het eerste Brusselse hotel met zicht op het water, het Meininger Hotel Brussels City Center, in het voorjaar van 2013 zijn deuren geopend. Dat was meteen vanaf het eerste zomerseizoen een groot succes. Binnenkort komt daarnaast Espace Hôtelier Belle-View. Natuurlijk is er al een ruim hotelaanbod rond het Zuidstation en tussen dat station en het kanaal, maar dit nieuwe hotelcomplex met zicht op het water – dat gedeeltelijk privé en gedeeltelijk in handen van de overheid is – vormt een duidelijk teken van de evolutie van het toerisme in dit deel van Brussel. Ook al zijn er al heel wat toeristische trekpleisters in dit deel van het gewestelijk grondgebied: de vele evenementen op het terrein van Thurn und Tassis (beurzen, concerten, congressen, enzovoort); een jeugdherberg niet ver van het kanaal; watersportclubs op de oevers van het kanaal waar je kunt roeien of kajakken; boottochten voor toeristen; de yachtclub Bryc die honderden leden heeft en zeilcursussen aanbiedt; een origineel en kwaliteitsvol horeca-aanbod, dat

gaat van typische bistro's tot sterrenrestaurants en dat zich steeds meer uitstrekt van de Dansaertstraat naar het kanaal... Er is ook een groot cultureel aanbod in deze wijken: de Raffinerie van Charleroi Danses, het Kaaithheater, iMAL, La Fonderie, het Huis van Culturen van Molenbeek, het festival Couleur Café, noem maar op. En een hele reeks evenementen in de buurt van de Sint-Gorikshallen en meer recent bij de Slachthuizen.

Zijn er nog andere projecten voor de toekomst?

Inderdaad, er staan nog veel projecten op stapel die het aanbod zullen aanvullen. Zo neemt visit.brussels deel aan het grote project voor een nieuwe passagiersterminal van de Haven van Brussel, waarvan de opening gepland is in 2015. Wij begeleiden de teams van de Haven bij de uitwerking van die terminal, zodat die alle belangrijke kenmerken heeft voor de ontvangst van de bezoekers die aanmeren in Brussel. Visit.brussels zal er ook een toerismeloket openen, waar bezoekers alle informatie over Brussel kunnen vinden.

Ik denk ook aan de verbeteringen van de openbare ruimte, waarvan er al veel voorbeelden zijn en die blijven toenemen, zowel langs het kanaal als in de omliggende wijken. Zo is er de aanleg van een groot gewestelijk park op het terrein van Thurn und Tassis en van een kleiner park op de linkeroever, dat het grote park zal verbinden met het Saincteletteplein. In de privésector kan ik verwijzen naar het panoramisch terras en de geplande terrasoevers van de UP-sitetoren, die werd gebouwd op de grens tussen het Beco- en Vergotedok.

Al die initiatieven moeten ertoe bijdragen dat de wijken aan de oevers van het kanaal nog levendiger worden, dat er bruggen worden geslagen tussen de bewoners en de bezoekers, dat er economische activiteit ontstaat... Je merkt dat dit gebied al enkele jaren de verbeelding prikkelt, zoals blijkt uit het privé-project van een drijvende bioscoop en het overheidsproject van een drijvende jeugdherberg. Die projecten lijken op dit moment nog niet zo ver gevorderd, maar de dynamiek is aanwezig.



Wat is de rol van visit.brussels bij evenementen die worden georganiseerd in recreatieve plaatsen, zoals Thurn und Tassis en de Kelders van Kuregem?

Visit.brussels is heel actief in het gebied. We werken samen met de bestaande voorzieningen in het kader van beurzen, congressen, concerten of andere activiteiten met een toeristisch potentieel. Visit.brussels verzorgt de binnen- en buitenlandse promotie van deze evenementen en voorzieningen via diverse kanalen: de websites, brochures, communicatie bij 'klanten' van Brussel, touroperators en congresorganisatoren.

Blijft Brussel Bad een van de belangrijkste initiatieven om leven te brengen in het Kanaalgebied?

Inderdaad, Brussel Bad was op een bepaalde manier een voorloper, door elke zomer honderdduizenden mensen enkele weken lang naar de Akenkaai te trekken. Dit evenement staat als een huis en stimuleert het toerisme van Brussel. Maar er ontstaan steeds meer feestelijke en gezellige evenementen op de kanaaloevers. Het Brussels Light Festival was een groot succes vanaf zijn eerste editie eind 2013. De Havenfeesten trekken elke twee jaar een grote menigte mensen aan. Ook Molenbeek, Culturele Hoofdstad 2014 spitste zich erg toe op de waardevolle rol van de waterweg. We mogen ook niet vergeten dat Winterpret zich gedeeltelijk afspeelt in de wijk van de oude haven, niet ver van het kanaal.

Wat zijn op dit moment de zwakke punten van dit gebied?

Op het vlak van toerisme noem ik het feit dat veel troeven nog onbekend zijn bij een grote groep mensen, het ontbreken van een echte uitgestippelde wandeling, het gebrek aan voldoende infrastructuur voor voetgangers naar de oevers van het kanaal en het feit dat het water heel laag staat ten opzichte van de kade. Maar er zijn diverse projecten om dat te verbeteren, waarvan sommige al op redelijk korte termijn. ■

Interview door P. Sa.



▲ Winterpret: elk jaar in de omgeving van het Sint-Katelijneplein.



Kamers met zicht op het kanaal

Het eerste Brusselse hotel met zicht op het kanaal, het Meininger Hotel Brussels City Center, opende zijn deuren in mei 2013, in een gebouw van de voormalige brouwerij Belle-Vue in Molenbeek. Het gebouwencomplex is volop in renovatie. Ernaast komt Espace Hôteleur Belle-Vue, waar je een hotelopleiding kunt volgen en waarvan de gefaseerde opening is gepland in 2014 en 2015.

Wie heeft er nog nooit gehoord van brouwerij Belle-Vue? De geuze en kriel zijn heel bekend. De beroemde reclame van Jos en Jef met hun Brusselse accent staat in vele geheugens gegrift. En het logo van de brouwerij stond vroeger zelfs op de truitjes van Sporting Anderlecht en vandaag nog steeds op de lange muur van rode baksteen van het oude hoofdkantoor. Die muur langs het kanaal, vlakbij de Ninoofsepoort, is typisch voor de industriële architectuur van het begin van de twintigste eeuw.

INDUSTRIEEL VERLEDEN BEWAARD

Nu de activiteiten van de brouwerij zijn verhuisd, is de site in volle herstructurering sinds begin 2012. Het terrein is zo uitgestrekt dat het in drie grote delen is onderverdeeld. Op een daarvan komt Espace Hôteleur Belle-Vue, een project van de gemeente Molenbeek, waar je een hotelopleiding kunt volgen. De opening daarvan is gepland in 2014 en 2015.

De twee andere terreinen zijn aangekocht door de projectontwikkelaar Jean-Paul Pütz, die inzet op de stadsvernieuwing die gaande is in de wijk en op de potentiële aantrekkingskracht van de kanaaloevers. Die werd in Brussel tot nu toe minder benut

dan in andere Europese steden. Bij één gebouw dat hij heeft aangekocht twijfelt Jean-Paul Pütz nog over de bestemming, maar de renovatie van het andere is klaar. De eerste steen van de grote werkzaamheden werd gelegd in januari 2012 onder de naam Nelson Canal, maar sinds de opening in mei 2013 staat het hotel bekend onder het patroniem van de Duitse exploitant, de internationale hotelketen Meininger. Zo werd het Meininger Hotel Brussels City Center het eerste Brusselse hotel met zicht op het water, op slechts een paar minuten lopen van de Grote Markt.

Bij de renovatie hebben Jean-Paul Pütz en het architectenbureau A2M ervoor gekozen om het industriële aspect van het gebouw te bewaren, met de ruwe plafonds, buizen die over de muren lopen, dikke muren, brede gangen en een woud van zuilen. Maar wel met hoge normen op het gebied van duurzaam bouwen. Voor de decoratie is resoluut gekozen voor streetart.



LAGEKOSTENHOTEL GROOT SUCCES

Jean-Paul Pütz en zijn partners hebben de exploitatie van het hotel voor twintig jaar overgelaten aan de Meiningergroep, die al een vijftiental 'low cost' hotels heeft in onder meer Duitsland, Nederland, Oostenrijk, Spanje en Groot-Brittannië. Het hotel was een instant succes met 19.000 overnachtingen en een bezettingsgraad van 86 procent voor de 719 bedden vanaf de maand augustus. Het publiek is gevarieerd. In mei en juni zijn er vooral gezinnen en groepen, maar je vindt er ook een groot aantal rugzaktoeristen. Tot het volgende hoogseizoen rekent het hotel vooral op groepen, scholen en zakenlieden die worden aangetrokken door de betaalbare prijs en de aantrekkelijke locatie.

Jean-Paul Pütz gelooft sterk in de aantrekkingskracht van het kanaal en het potentieel van de omliggende wijken. Tom Debrabandere, directeur van Meininger Brussels, is eerder van mening dat het succes van zijn hotel vooral te danken is aan het nieuwe aanbod voor een type toeristen dat vaak Brussel bezoekt zonder er te overnachten. Daarnaast denkt hij dat de nabijheid van het historische centrum en de vernieuwing van de Dansaertwijk die zich uitstrekt van het Sint-Goriksplein tot het kanaal toeristen naar zijn hotel trekt. Maar dit gezegd zijnde, denkt Tom Debrabandere ook dat er in Molenbeek genoeg te zien is: "Soms schitterende dingen, die heel interessant zijn voor toeristen die willen afwijken van de gebaande paden." Hij vindt wel dat dit potentieel beter in de verf gezet zou moeten worden, zoals de gemeente inderdaad aangekondigd heeft van plan te zijn.



▲ Tekening van de tijdelijke vereniging van architecten L'Escaut-MSA-Grontmij, ontwerpers van het project van het hotel-annex-opleidingscentrum in de Brouwerij Belle-Vue.

VAN BROUWERIJ TOT HOTELSCHOOL

Naast het Meininger Hotel Brussels City Center, op de hoek van de Henegouwenkaai en de Evariste Pierronstraat, ontwikkelt de gemeente Molenbeek een project in het hotel- en toerismewezens: Espace Hôtelier Belle-Vue.

In de voormalige stallen van Brouwerij Belle-Vue komt een hotelletje met 29 kamers, waar studenten vanaf de zomer van 2014 hun kennis in de praktijk kunnen brengen. De oude mouterij zal vanaf begin 2015 plaats bieden aan een opleidingscentrum, de Mission Locale die de opleiding verzorgt, een sociaal restaurant en een afdeling van het OCMW.

Dit project krijgt de steun van de gemeente, het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling (EFRO), de federale staat en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. ■

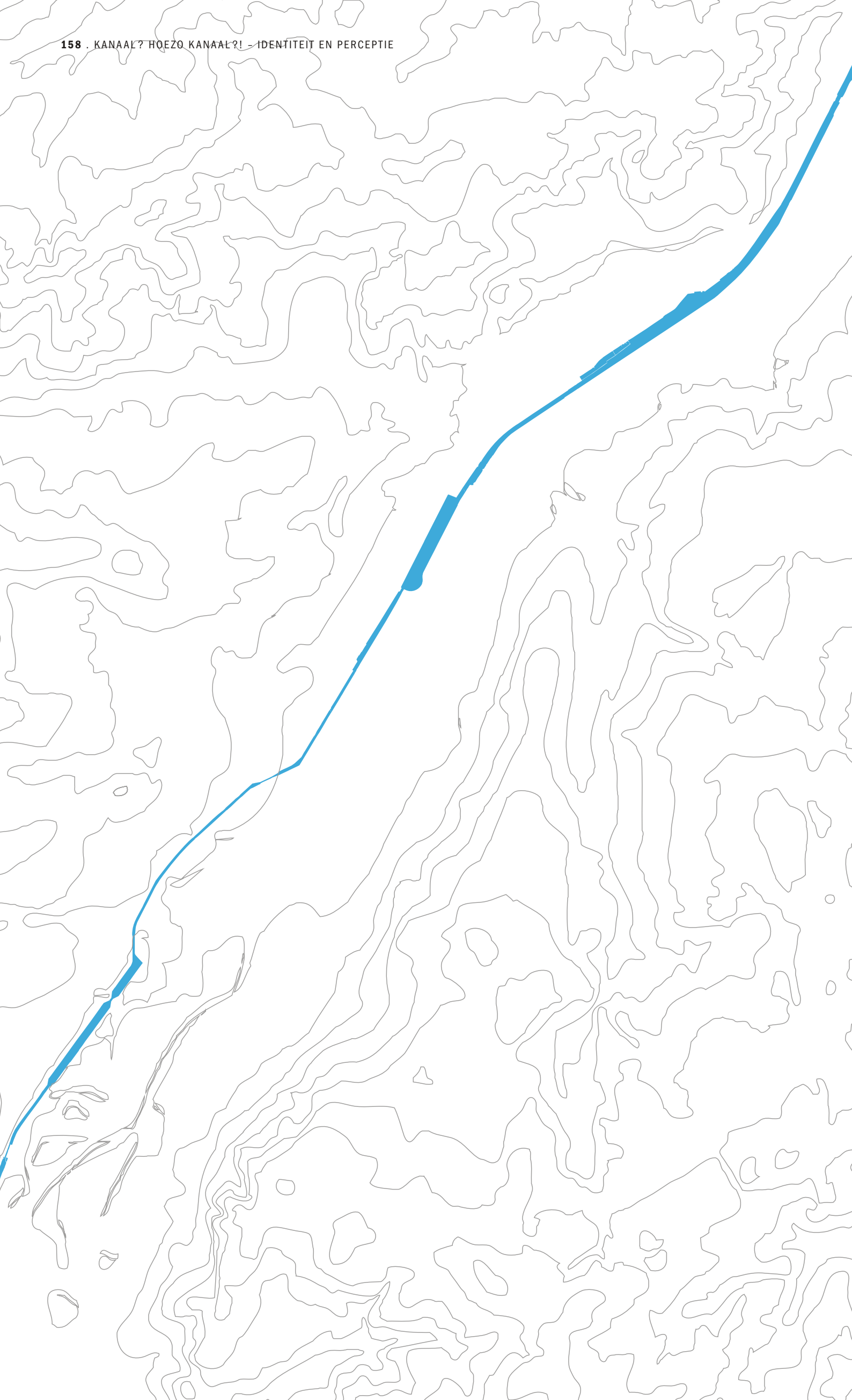
P. Sa.



IDENTITEIT EN PERCEPTIE

Vele jaren lang leed het Kanaalgebied onder een negatieve berichtgeving in de media en bij vele Brusselaars, die zich maar amper waagden in het gebied. De kanaalwijken werden beschouwd als vuil, onveilig en oninteressant. Ze betaalden de prijs voor de gevolgen van het verleden. Niettemin zijn de bewoners van het gebied optimistisch over hun buurt: de vele nationaliteiten die er naast elkaar wonen, het stedelijke en industriële karakter, de diversiteit in de wijken, de unieke plekken, de culturele dynamiek... Al die troeven worden erkend en gewaardeerd door de bewoners.

Het zijn deze troeven die het gewest wil laten erkennen en waarderen door de bewoners van de naburige wijken, maar ook door alle andere Brusselaars, de bezoekers uit de rest van het land en buitenlandse bezoekers. Dit hoofdstuk gaat specifiek over het identiteitsonderzoek dat het ATO uitvoerde in 2010 en over de verschillende acties die sindsdien werden ondernomen om het Kanaalgebied en zijn bewoners te waarderen.



IDENTITEIT EN PERCEPTIE

Verschillende visies op wijken die volop in verandering zijn

Alfredo Corbalan en Pascal Sac

Er is de perceptie van het Kanaalgebied, wat de media ervan zeggen, het beeld dat mensen ervan hebben, ook als ze het niet kennen. En dan is er het Kanaalgebied zoals het wordt ervaren door de bewoners of door de vaste bezoekers. Daartussen gaapt een diepe kloof...

Veel Brusselaars hebben het kanaal lange tijd beschouwd als een 'stedelijke barrière' en de wijken eromheen als een 'probleemgebied', ondanks enkele toonaangevende 'plekken die iedereen kent', zoals de Zuidmarkt, de Slachthuizen, de Chien Vert. De meeste mensen die altijd aan weerszijden van de waterweg hebben gewoond konden zich over het algemeen niet voorstellen dat ze ooit naar de andere kant zouden verhuizen. En nog zeldzamer waren bewoners uit de middenklasse of hoge klasse die besloten om in de onmiddellijke nabijheid van het water te gaan wonen. Tot een paar jaar gelden.

In de loop der jaren is de perceptie van het Kanaalgebied zonder meer aanzienlijk verbeterd, maar het gebied heeft lange tijd geleden – en lijdt nog vaak – onder de naweeën van het verleden, in de ogen van de media en van veel Brusselaars. Bij het ontstaan van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in 1989 stonden de oude industriewijken in het centrum voor heel wat uitdagingen: een groot aantal braakliggende industrieterreinen die wachtten op herbestemming; de slechte staat van de gebouwen, de openbare ruimte, het architecturale erfgoed; weinig flatterende cijfers op het gebied van armoede, werkloosheid, schoolverzuim, veiligheid...

POSITIEVE EVOLUTIE

Sinds een kwart eeuw zijn er steeds meer overheidsinitiatieven (van gemeenten, gewest, federale staat, Europa) om deze situatie te verbeteren. Niettemin slagen die er niet in om de negatieve perceptie van het Kanaalgebied te corrigeren. Ondanks de duidelijk zichtbare resultaten van de aanhoudende en gezamenlijke inspanningen van de overheden, ondanks de initiatieven en investeringen van organisaties of bedrijven die daaruit voortvloeien en/of de inspanningen versterken, ondanks de komst van meer bemiddelde bewoners, blijft dit deel van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest nog steeds – ook vandaag nog – lijden onder een negatief imago, dat meestal te maken heeft met de negatieve berichtgeving over specifieke stukjes van dit uitgestrekte gebied.

Nochtans is sinds begin 2012 een duidelijke verbetering merkbaar. Op dat moment namen enkele media het initiatief om verder te kijken. Ze publiceerden diepgravende reportages over deze wijken, gingen verder dan alleen het weergeven van naakte feiten en gingen grondiger in op de diversiteit in het gebied, waarbij ze ook de positieve aspecten vermeldden. Sindsdien

besteden de mainstreammedia ook meer aandacht aan de evoluties op de vastgoedmarkt aan het kanaal, waar ambitieuze projecten, vooral woningen, het licht zagen.

Maar het Kanaalgebied wordt nog steeds vaak beschouwd – in het beste geval – als 'in opbouw' of 'exotisch', of soms ook – in het slechtste geval – als 'onveilig'.

PARTICIPATIEF PROCES

Nochtans beleven en beschrijven de bewoners en veel vaste bezoekers van de Kanaalwijken de identiteit van het gebied al geruime tijd veel positiever.

Dat bleek bijvoorbeeld uit een identiteitsonderzoek onder leiding van het ATO uit 2010 en 2011 naar de Prioritaire Interventiezone (PIZ)¹, die het hele centrale gedeelte van het gewest bestrijkt. Het bureau dat na een Europese aanbesteding werd geselecteerd voor het onderzoek stelde het ATO een originele participatieve benadering voor, bestaande uit ontmoetingen met de belangrijkste getuigen van het gebied in diverse sectoren (creatieve en economische sector, milieusector), een peiling bij honderden gebruikers (toeristen, pendelaars...), thematische workshops met lokale spelers en werkgroepen met tientallen inwoners (in buurthuizen, in een park of bij een vereniging voor vrouwen).

Het onderzoek was gebaseerd op een participatief en kwalitatief proces, eerder dan een wetenschappelijke of kwantitatieve benadering. Hierdoor ontstond een heel genuanceerd beeld van deze centrale as van de hoofdstad: wijken vol hoop en dynamiek, met de kracht van een heel jonge bevolking, een bruisend stukje stad met veel talent, een kanaal dat zeker nog een barrière vormt maar alle troeven in huis heeft om een strategische ontwikkelingsas van het gewest te worden, bewoners met een realistische en constructieve kijk op hun leefomgeving, waarvoor ze graag de mouwen willen opstropen...

Sommige onderzoeken tonen aan dat de stijging van het sociaaleconomische niveau vaak betekent dat de bewoners van de centrale wijken naar elders verhuizen. Uit de workshops met de bewoners die het ATO organiseerde bleek daarentegen dat de bewoners aan hun wijk gehecht zijn. Vaak willen ze de wijk niet verlaten en doen ze dat onder meer om redenen die verband houden met hun persoonlijke parcours.

ELF TYPERENDE KENMERKEN

Dankzij deze benadering leidde het onderzoek tot genuanceerde conclusies. Er kwam geen eenduidige identiteit voor de centrale wijken van het Brussels Gewest aan het licht, maar eerder een reeks belangrijkste karakteristieken van het gebied. Het panel van deelnemers identificeerde elf typerende kenmerken, die voortvloeien uit de visie van de bewoners en de spelers in dit gebied. Een aantal van die kenmerken bevestigt de inhoud van deze publicatie.

De deelnemers in het panel benadrukten de **grote diversiteit** van het gebied. Het wordt gezien als een bonte mengelmoe, die niet onder één noemer te brengen is en die een grote diversiteit dekt zonder één enkele overkoepelende identiteit. De bewoners hebben een heel genuanceerde visie op hun wijk, die soms per straat verschilt. Zij getuigen ook van een **sterk streven naar duurzaam samenleven**. Ze zijn zich bewust van de problemen, de knelpunten, de reputatie van hun omgeving, maar tegelijk zijn ze er trots op, vooral op de culturele mix. Deze realistische visie is echter niet fatalistisch, zoals blijkt uit het intensieve verenigingsleven, het streven naar een grotere sociale en culturele mix, de contacten tussen de gemeenschappen en de wil om niet in zijn eigen hoekje te kruipen. Van de ondervraagde personen voelt 73 procent zich goed in dit gedeelte van het gewest, met een piek van 83 procent bij de wandelaars, die de gezelligheid noemen als grootste troef.

Het kanaal kan een brug worden als het beter wordt benut: de bewoners noemen het kanaal niet spontaan als een structureel element, maar de experts en de belangrijkste spelers zien het als een drager van de identiteit en de ontwikkeling van het Kanaalgebied. Daarom beschouwen sommigen het als de toekomstige centrale as van het gewest, wat ook wordt bevestigd door het ontwerp van het Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling. Daar komt bij dat het industriële verleden potentieel vastgoed heeft achtergelaten dat een nieuwe economische bestemming kan krijgen, maar ook een **rijk architecturaal erfgoed** waarvan de opvallendste elementen belangrijke ijkpunten vormen in de ogen van de bewoners. Dit kunnen dus aantrekkelijke stedelijke markers worden, als ze worden gerenoveerd en opnieuw benut. De bewoners zijn ook vragende partij voor meer **openbare ruimte en groen, die kunnen dienen als ontmoetingsplekken**, omdat is vastgesteld dat hieraan een tekort is in het gebied, ook al zijn er nu al bepaalde parkjes die onvoldoende bekend zijn.

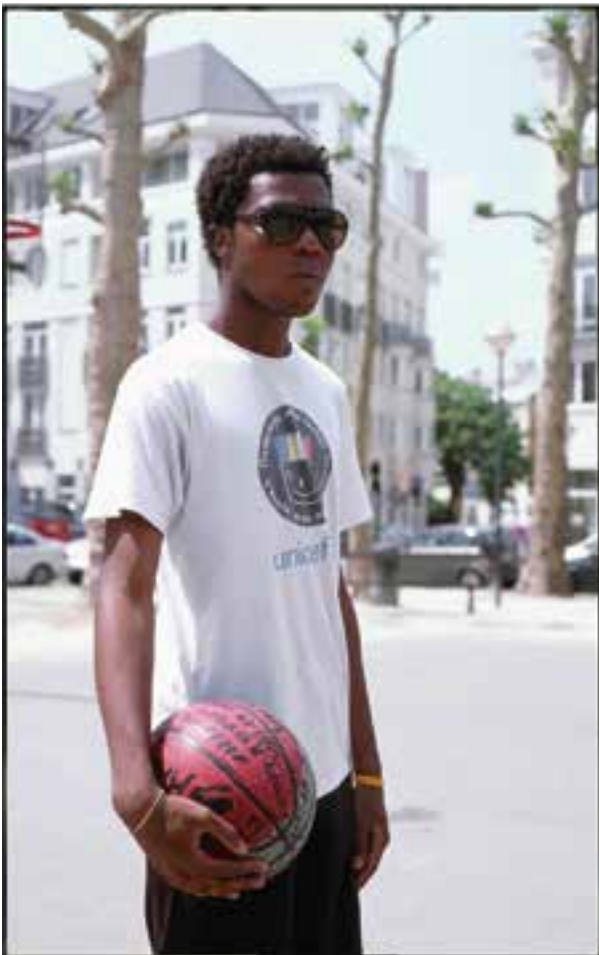
De enquête bij de passanten in het Kanaalgebied toonde aan dat 80 procent van hen graag inkopen doet in **de winkelstraten en op de markten waar 'de hele wereld binnen handbereik'** is en die een lokale, regionale, nationale en zelfs internationale uitstraling hebben. Het onderzoekspanel legde ook de nadruk op het Kanaalgebied als **smeltkroes waar creatieve talenten en ondernemingszinnigheid hand in hand gaan**.

De **grote stedenbouwkundige projecten** (zoals Thurn und Tassis, Weststation, Schaarbeek-Vorming, Kruidtuin, de Zuidwijk) zien de bewoners als een kans om hun omgeving een zeer positieve impuls te geven, zolang ze in interactie zijn met de wijken en tegemoetkomen aan de behoeften die er leven: werkgelegenheid, openbare ruimte, groen, betaalbare woningen, voorzieningen... Uit de enquête bleek geen vijandigheid bij de bewoners tegenover de grote projecten, waarvoor ze redelijk openstaan. Maar het is wel duidelijk dat de verbinding tussen deze projecten en de wijken van essentieel belang is.

Het onderzoekspanel onderstreepte eveneens dat het Kanaalgebied een **transitgebied, voorportaal of voorkamer van Brussel en zelfs van België** is. Dat geldt evenzeer voor personen als voor activiteiten, vooral met betrekking tot de opeenvolgende migratiegolven. Daarnaast is het gebied ook een **zeer druk gefrequenteerd doorganggebied**, zowel voor pendelaars als voor het winkelpubliek, als gevolg van de concentratie van grote stations, voorzieningen, culturele evenementen en handelscentra in het gebied.

Tot slot vonden de panelleden dat **jongeren de sleutel zijn voor de toekomst van dit gebied**, voor zover het onderwijs en de opleidingen een antwoord kunnen bieden op hun verwachtingen en die van de arbeidsmarkt. De bevolking van dit gebied is jong en biedt een groot potentieel, vooral voor de arbeidsmarkt, maar er is een gebrek aan opleiding, waardoor de toegang tot arbeid sterk gehypothekeerd wordt. Daarom zijn de projecten die worden ondersteund door de overheid en door het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling (EFRO) zo belangrijk. Ze bevorderen de ontwikkeling van ondernemingszin in deze wijken, onder andere door het potentieel van arbeidskrachten in de milieusector, energiesector of ecologische bouwsector te stimuleren.

De vele publieke en private projecten die zijn gerealiseerd of nog lopen, de toenemende sociale mix bij de bevolking en de recente evolutie in de media doen vermoeden dat het imago en de perceptie van het Kanaalgebied de komende jaren nog verder zullen verbeteren, zodat ze beter overeenstemmen met de identiteit van het gebied zoals de bewoners die beleven. ■



IDENTITEIT EN PERCEPTIE

Concrete acties zetten het potentieel en de diversiteit van het Kanaalgebied in de verf

Pascal Sac

Het ATO heeft in de loop van de jaren al verscheidene acties opgezet om de waardering van het Kanaalgebied te vergroten en de sociaaleconomische ontwikkeling te ondersteunen. Deze acties maken deel uit van het programma EFRO 2007-2013 en worden uitgevoerd in samenwerking met een twintigtal lokale en regionale Brusselse overheidsinstanties.

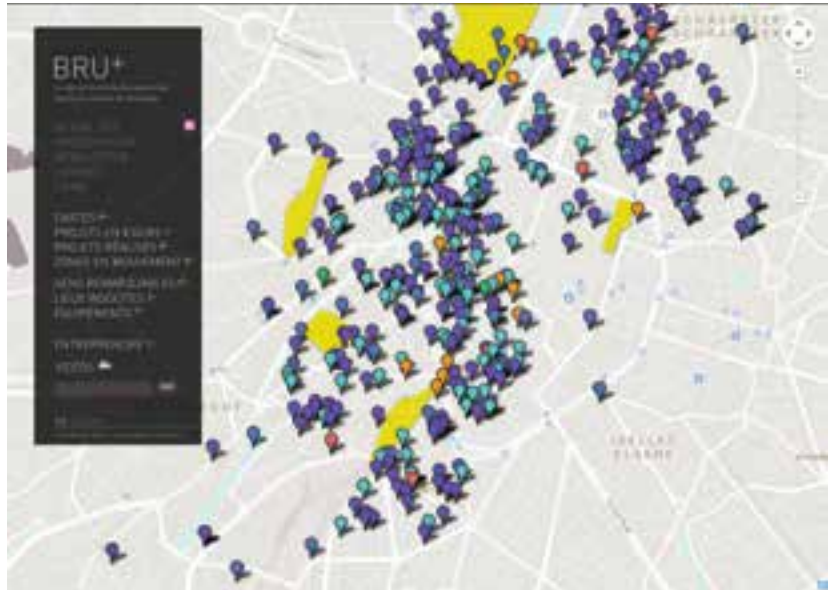
De acties zijn gebaseerd op een unieke participatieve benadering met de bewoners van de wijken in kwestie en zijn gericht op verschillende doelgroepen: bewoners, jongeren, investeerders... Het doel is de (vaak miskende) troeven en mogelijkheden van dit strategische gebied van het gewest te benadrukken.

WWW.BRUPLUS.EU, DE VITRINE VAN HET KANAALGEBIED EN DE CENTRALE WIJKEN VAN BRUSSEL

De website Bru+² is gericht op een groot publiek en een referentie voor alles wat er gebeurt in het Kanaalgebied en in de centrale wijken van Brussel die eromheen liggen.

BRU+ wordt beheerd door het ATO en nodigt de bezoeker uit voor een (her)ontdekking van het veelvuldige nieuws uit de wijken, de vele projecten die er lopen, de onbekende plekjes, opmerkelijke personen, mogelijkheden om te ondernemen... Met behulp van het geolocalisatiesysteem is meteen duidelijk waar het zich afspeelt.

Na de start half 2011 zag Bru+ zijn bezoekersaantal stijgen, dankzij diverse acties van het ATO, zoals de lancering begin 2013 van de nieuwsbrief bij de website³ en de publicatie half 2012 van een pagina over het Kanaalgebied op Facebook⁴.



Website Bru+
www.bruplus.irisnet.be ►





▲ Opening Foto Kanal 2012 - ICONS

BEWONERS VAN HET KANAALGEBIED KRIJGEN EEN GEZICHT

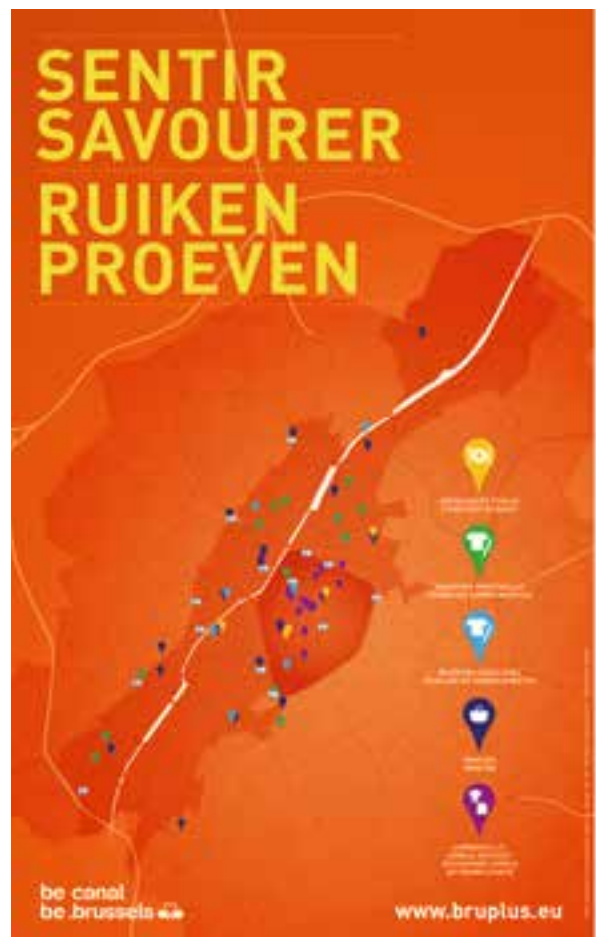
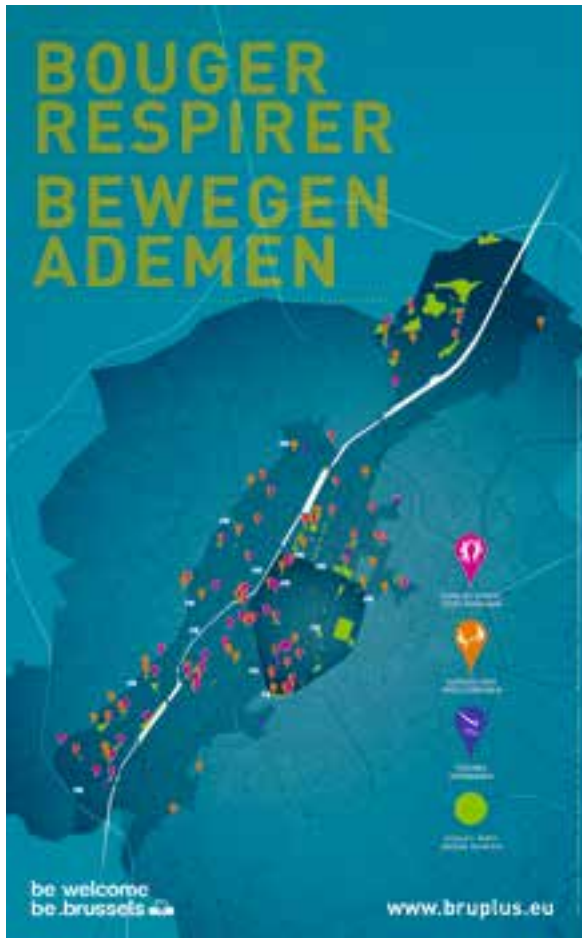
Omdat de acties van het ATO berusten op een participatieve benadering, werd een zichtbare plaats gegeven aan de bewoners in het kader van een fotowedstrijd. In 2010 vond de tentoonstelling 'Foto Kanal 2010 – Je suis le plus beau de quartier' plaats in de openbare ruimte, met portretten in groot formaat van de jonge bewoners van het Kanaalgebied. In 2012 werd die gevolgd door de monumentale expositie 'Foto Kanal 2012 – Icons' over het thema van iconen, gerealiseerd in samenwerking met de jongeren van deze wijken. De foto's hingen op vier strategische plaatsen in de wijken: Slachthuizen, Ninoofsepoort, Sainctelette en Brussel-Bad.

De actie werd afgerond met een reeks video's onder de titel 'Gezichten uit de wijken'⁵, waarin de bewoners getuigden over hun visie en hun betrokkenheid bij de kanaalwijken, ver weg van clichés en vooroordelen.

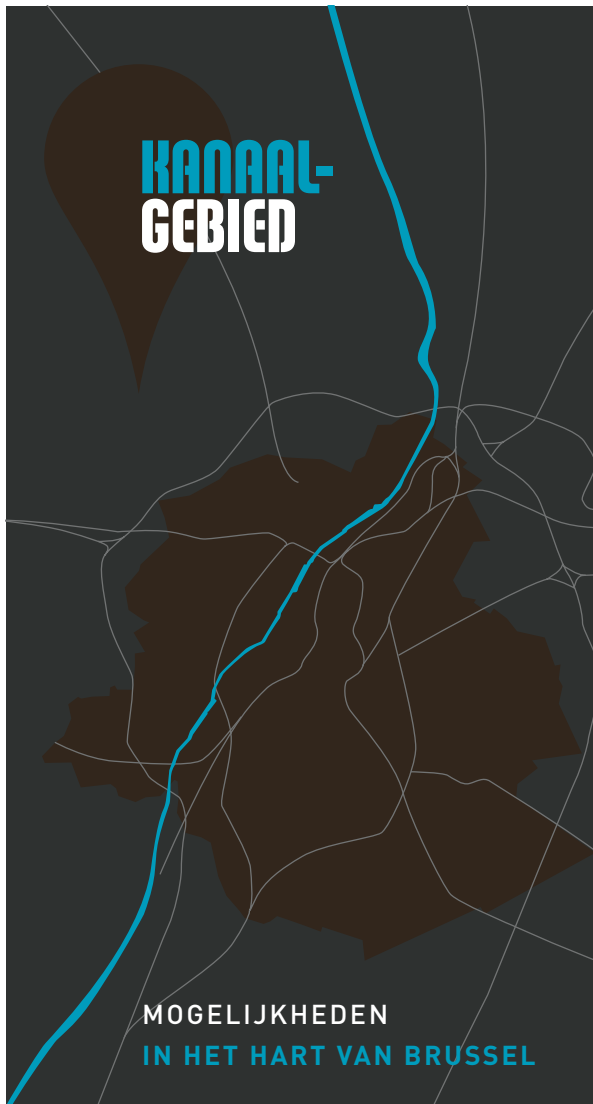
DE TROEVEN VAN HET KANAAL- GEBIED IN DE KIJKER

Half 2013 lanceerde het ATO een affichecampagne die bestaat uit vier onderdelen, één per seizoen. Het doel is de onbekende troeven van het Kanaalgebied in de kijker te zetten: het groen, het erfgoed, de culturele locaties, evenementen... De affiches hangen vooral in openbare plaatsen (administraties...), in de openbare ruimte (winkelalages, bushokjes...) en in de voertuigen van de MIVB. Ze bestaan ook in de vorm van tafelsets en postkaarten, die over alle wijken van het Kanaalgebied verspreid zijn.

Het grafisch concept is eenvoudig: een gekleurd vlak, een wirwar van veelgekleurde markers en op de achtergrond de straten van Brussel, het tracé van het kanaal en de contouren van het Kanaalgebied. De thema's en de kleuren veranderen per seizoen, met elke keer een affiche die de evenementen weergeeft ('Uitgaan') en een andere waarop de bezienswaardigheden staan ('Bewegen-Ademen', 'Plezier beleven-Verrast worden', enz.). Alle visuals verwijzen voor meer details naar de website Bru+.



▲ Affichagecampagne - 2013-2014



VASTGOEDPOTENTIEEL ZOEKT INVESTEERDERS

Het ATO heeft een brochure en een video uitgegeven om investeerders warm te maken voor het vastgoedpotentieel in het Kanaalgebied.

Deze communicatiemiddelen leggen eveneens de nadruk op de vele overheidsinvesteringen in dit gebied sinds de oprichting van het gewest: sanering van terreinen, verbetering van infrastructuur, gebouwen en openbare plaatsen, bouw en renovatie van woningen, enz. Ze werden verspreid tijdens vastgoedbeurzen in België en in Frankrijk, evenals door de overheidspartners van het ATO.

◀ Brochure 'Mogelijkheden in het hart van Brussel' - 2013-2014

▼ Uitgave 'Beelden en realiteiten van jongeren in Brussel' - 2011-2012



WAT HEBBEN DE 'JONGEREN VAN HET KANAAL' TE ZEGGEN?

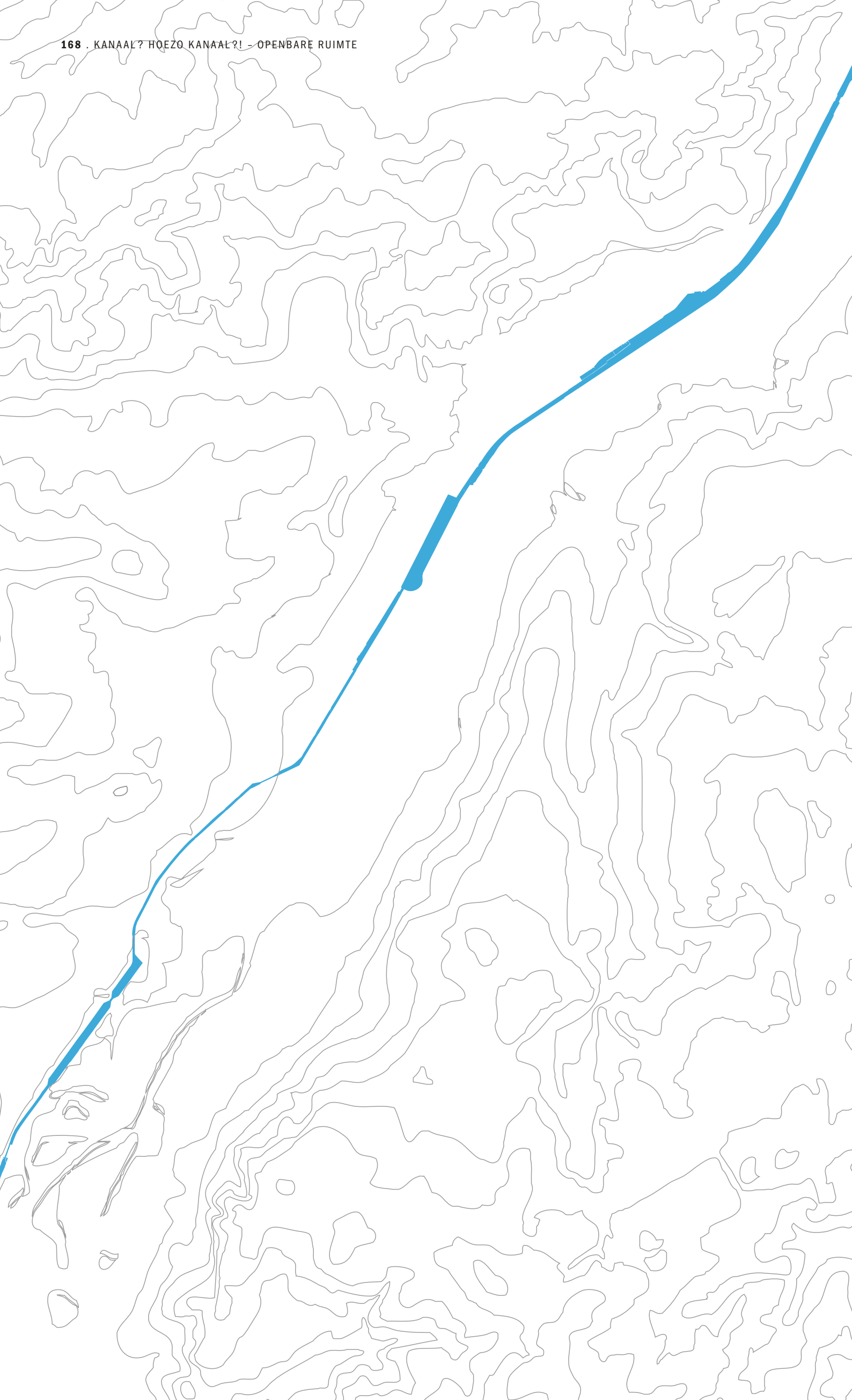
In het kader van de participatieve aanpak wilde het ATO een tiental jongeren uit het Kanaalgebied het woord geven. Zo ontstond in 2012 het boek 'Foto Kanal 2010-2012 – Beelden en realiteiten van jongeren in Brussel', uitgegeven in samenwerking met Platform Kanal. Dit werk laat zien welke indruk de jongeren hebben van hun wijk: in verhalen, gedichten, foto's en tekeningen die afwijken van de gebaande paden. Ze tonen hun hoop en hun angst, hun energie en hun creativiteit. Een gedeeltelijk en subjectief beeld van een veelzijdige jeugd, een weerspiegeling van de stedelijke realiteit waarin ze opgroeit. ■



OPENBARE RUIMTE

Op zijn tocht door het Brussels Gewest doorkruist het kanaal een zeer divers landschap, als gevolg van de geografische omgeving en de sociale en economische evoluties. Die zien we vooral in de grote stedenbouwkundige projecten uit de negentiende eeuw en de opeenvolging van havenvoorzieningen langs de waterweg. Die kenmerken hebben geleid tot een contrastrijke en complexe openbare ruimte, waarvan moeilijk een totaalbeeld te geven is.

Dit hoofdstuk focust op de verschillende elementen die de openbare ruimte van het Kanaalgebied vormgeven en onderzoekt daarnaast hoe de functionele infrastructuur van het kanaal kan evolueren tot een structurele as, die is geïntegreerd in de omgeving en die profiteert van zijn grootste meerwaarde: het water.



OPENBARE RUIMTE

Een lappendeken van ruimten en gebruiken

Pierre Van Wunnik
Ingenieur-stedenbouwkundige

Er is in het Kanaalgebied sprake van een stedelijke dynamiek die betekenis geeft aan de openbare ruimte. De beleving, de sfeer en de herinnering van die ruimte maken daar onlosmakelijk deel van uit. De openbare ruimte is immers niet alleen een materiële ruimte die bestaat uit voetpaden, pleinen of straten. Ze biedt ook plaats aan immateriële representatie, bestaande uit indrukken en ervaringen. Wanneer we de elementen waaruit een deel van het gebied bestaat begrijpen, dan krijgen we meer inzicht en openen we de weg voor de ontwikkeling van nieuwe en specifieke concepten.

Dit artikel beschrijft de observaties van verschillende 'velden' van de openbare ruimte in het Kanaalgebied. Het biedt dus geen inventaris, maar een algemeen overzicht dat is samengesteld uit specifieke ruimten, die hun betekenis krijgen door hun positie in het Kanaalgebied en door hun historische context.

DE OPEENVOLGENDE INRICHTINGEN VAN DE ZENNEVALLEI

De Zenne en haar zijrivieren hebben deze grote vallei uitgegraven en werden aldus de 'matrijs' van Brussel. Op haar tocht door het moeras splitste de rivier zich op in vertakkingen, die de plattegrond van de oorspronkelijke stad tekenden. De bewoners legden wegen aan van wed tot wed, van brug tot brug. Op deze manier werden de zijarmen, de oevers en de paden van de Zenne de eerste openbare plaatsen van Brussel.

De werkplaatsen die veel water nodig hadden, bevoorraadden zich in de Zenne of in een van de zijarmen. Het waterbeheer was een permanente taak, die zich uitstreckte over de hele vallei en zijn sporen duurzaam heeft achtergelaten. Omleidingen van de waterloop, molens, jaagpaden, dammen, losplaatsen en dokken hebben hun stempel gedrukt op het landschap en op de structuur van de stad.

De aanleg van binnendokken en vervolgens van het Kanaal van Willebroek in de zestiende eeuw waren van grote invloed op de indeling van de stedelijke ruimte. Ze creëerden lege of bebouwde ruimtes waarvan we de aanwezigheid vandaag nog steeds waarnemen.

De aanleg van het Kanaal van Charleroi bracht andere industrieën naar het noordelijke gedeelte van de vallei, die meer afhankelijk waren van de toevoer van steenkool. Zo ontstond geleidelijk deze lange strook van fabrieken en pakhuizen die het gebied doorkruist van noord naar zuid.

De overwelving van de Zenne was een technische ingreep die aanleiding gaf tot een hausmanniaanse 'herstructurering' van de stad: een beslissende stap in de stedelijke compositie. Sindsdien ontwikkelde de stad zich rond de grote spoor- en verkeersassen, die de middeleeuwse structuur met haar in elkaar grijpende ruimten uitwisten. De technische en technologische evoluties en de economische mutaties leidden vervolgens tot een geleidelijke uitdoving van de industriële sector in de stad.



Vandaag kunnen we de afzonderlijke industriële structuren nog zien: ze markeren de contouren van het kanaal met hun ongewone functies. De opeenvolgende mutaties in de kanaal-infrastructuur hebben plaatsgemaakt voor nieuwe stedelijke vormen.

De huidige veranderingen in het Kanaalgebied vormen een nieuwe fase in dit transformatieproces.

RUIMTEN VAN DE STEDENBOUW

De haven in de oude stad

Rond 1920 werden de dokken binnen de stadsmuren opgevuld. De wateroppervlakten werden grondoppervlakten. Dokken en kaden transformeerden zich tot een nieuwe openbare ruimte. Ze boden ruimte in het stadscentrum voor pleinen, markten, parken en speeltuinen. De herinnering aan een grote haven met vijf dokken en een intensieve activiteit in het hartje van de stad is vervaagd, maar niet volledig verdwenen. De straatnamen getuigen nog van dit verleden: Baksteenkaai, Brandhoutkaai, Steenkoolkaai, Kalkkaai, Arduinkaai... De vele visrestaurants herinneren ons eraan dat een eeuw geleden de visvangst uit de Noordzee hier aankwam. De vijf nieuwe pleinen hebben nog altijd de vorm van een dok met kaden. Ze behouden de afmetingen die nodig waren voor de initiële havenfunctie, veel groter dan de breedte van de straten. Ondanks de verdichting van de stad, zijn deze plaatsen nooit bebouwd. Alleen de Sint-Katelijnekerk (gebouwd tussen 1854 en 1874) en de Koninklijke Vlaamse Schouwburg (eerste gebouw in 1773) hebben een klein gedeelte van twee havendokken ingepalmd. De wijk is dus gestructureerd door de indeling van de oude haven en verschilt daardoor fundamenteel van de historische stad.



▲ Hertogin van Brabantplein



▲ Plan van de inspecteur-opziener Charles Vanderstraeten, die in zijn plannen van 1840 had opgenomen om een hippodroom te bouwen op de linkeroever van het kanaal, op het grondgebied van de gemeenten Anderlecht en Molenbeek.

De openbare ruimte in de negentiende eeuw

De sterke en snelle bevolkingstoename in de wijken buiten de stadsmuren in de negentiende eeuw maakte een stadsplanning noodzakelijk. Die kreeg de vorm van een stedenbouw met grote verkeersassen, monumenten, vergezichten en pleinen met een stervormig centrum van wegen en gesloten stratenblokken. In het oosten van de stad ontstonden grote uitbreidingen, bestemd voor burgerwoningen (Leopoldwijk, Louizalaan...). Rond het kanaal werd de ruimte gereorganiseerd om plaats te maken voor nieuwe pakhuizen, werkplaatsen, fabrieken en vervolgens voor arbeiderswoningen.

De nieuwe wijken werden getekend met een grote nadruk op de vorm en veel aandacht voor de kwaliteit van de openbare ruimte. De administratie van de 'Godshuizen van Brussel' geeft ons daarvan een voorbeeld. Het verkavelingsplan (KB 1846) bestond uit de aanleg van een lange straat (de huidige Birminghamstraat) met een hippodroom en een groot plein, omringd door straten in de vorm van een ster (Hertogin van Brabantplaats). Dit plein illustreert het zoeken naar monumentaliteit dat toen opgeld deed. Maar de huidige inrichting van het plein wijkt af van het oorspronkelijke project en weerspiegelt eerder een zuiver technische benadering.



▲ Dok van het pakhuis, met in de verte zicht op de KVS. Rond 1900-1914 AVB, F-701



Profiel van het kanaal en de kaaien

In de negentiende eeuw waren de grote bedrijven gevestigd in het gedeelte dat nu het meest dichtbebouwd is (tussen de Emile Vanderveldesquare en de Van Praetbrug). Deze firma's ontvingen hun grondstoffen voornamelijk via het water (met een kleine aak van twintig ton) en vestigden zich dus aan het kanaal. De kaden dienden voor zowel de toegang over de weg als de opslag en verwerking van de goederen. Samen met het kanaal vormen zij een onlosmakelijk verbonden functioneel geheel.

De bebouwing op de oevers van het kanaal is ontstaan uit tientallen initiatieven, hoofdzakelijk industrieel: een functioneel wooncomplex voor de arbeidersklasse, een stijlvol woningproject ter attentie van de fabrieksdirecteurs... Een groot verschil met het ontstaan van de gebouwen aan de grote lanen, met hun eclectische gevels. Die waren het resultaat van een architectuurwedstrijd die de burgemeester van de Brussel Jules Anspach had uitgeschreven. Hij hoopte met moderne en esthetische vormen nieuwe gegoede bewoners naar de hoofdstad te trekken.



'Waterfront'

In de tweede helft van de twintigste eeuw nam de tonnage in de scheepvaart toe en verbeterden de technieken voor de goederenbehandeling (vooral door de introductie van containers). Daardoor verschoven de havenactiviteiten steeds meer naar de zee. De in onbruik geraakte haveninstallaties werden grote braakliggende terreinen, waar soms kleinschalige activiteiten plaatsvonden. De werkgelegenheid daalde.

In de grote Europese en Noord-Amerikaanse havensteden zien we een nieuw gebruik van de verlaten ruimte en gebouwen ontstaan. De pakhuizen worden getransformeerd tot lofts, er kwamen terrassen, cafés, winkels, kantoren... Vanaf 1980 moest elke havenstad zijn eigen 'waterfrontproject' hebben, dat soms werd beschouwd als een krachtig instrument voor citymarketing. In Brussel was er al belangstelling voor het panorama van het kanaal toen het dok van de Handelskaai werd opgevuld (1920) en aan de rand daarvan grote panden met zicht op het kanaal werden gebouwd. De nieuwe inrichting van de havendokken uit de zestiende eeuw is een voorbeeld van de verandering die mogelijk is voor ruimten die voordien een exact gedefinieerde functie hadden. Ruimten die oorspronkelijk waren bedoeld voor de scheepvaart, de goederenbehandeling en de industrie kunnen opnieuw tot leven komen met een andere functie en op deze manier een nieuwe typologie voor de openbare ruimte creëren.



▲ Zicht van het Sainteletteplein naar de Vlaamsepoort

De aanwezigheid van het water en de grote afstanden tussen de gevels verlenen het profiel van het kanaal zijn karakter, zijn sterkte en zijn aantrekkingskracht. Er zijn bomen, lantaarns of andere versieringen op de rand van de kaden geplaatst, soms ten nadele van het 'pure' karakter van het kanaal. De plaatsing van grote elementen aan de rand van het water verdeelt het profiel in drie kleinere ruimten, die alleen nog een decoratieve betekenis hebben.

Het kanaal met zijn kaden is de bepalende infrastructuur voor de waarneming van de vallei. De linker- en rechterkaai van het Becodok bieden in dat opzicht een voorbeeld van een nieuwe openbare ruimte. Het Schipperijdok met de heraangelegde wandeloever getuigt van een bijzondere aandacht voor de gebruiksvriendelijkheid en de integratie van de inrichting in het landschap.

Semistedelijke gebieden

De viaducten van de Ring in Vilvoorde en in Anderlecht markeren de ingang en de uitgang van het havengebied. Tussen deze 'toegangspoorten' en de stedelijke bebouwing (van de Van Praetbrug tot de Vanderveldesquare) strekt zich van noord naar zuid een gebied uit met de typische structuur die men vindt aan de rand van grote steden: opslagruimte, logistieke infrastructuur, industriële en commerciële activiteiten...

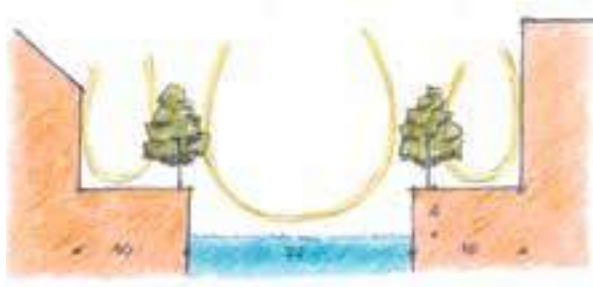
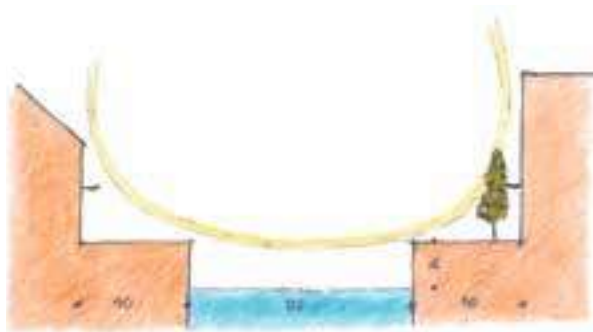
In het noordelijke gedeelte baadt het kanaal in de sfeer van de logistiek, die de hedendaagse rivierscheepvaart kenmerkt: de silo's, brandstoftanks en hoge bergen recyclagemateriaal zijn getuigen van een actieve haven.

De rechteroever wordt gedomineerd door het station Schaarbeek Vorming, dat niettemin een smalle strook haventerreinen vrij laat.

In het zuiden is de situatie van het kanaal anders. Vanaf het Biestebroekdok wordt het kanaal afgezoomd door grote bomenrijen. Het Schipperijdok vormt met de Vaartdijk en de Willebroekkaai een omvangrijk landschapsgedeelte met een eenvoudige, maar indrukwekkende vorm. Langs de oevers van het dok ligt een twintigtal woonboten aangemeerd, die samen een opmerkelijk dorp vormen binnen de stad.

Tussen de Industrielaan en de Vaartdijk zijn diverse bedrijven gevestigd in de straten die in de schaduw van de bomenrijen liggen. De ruimte en de bomenrijke straten vormen een aangename omgeving voor de Brusselse bedrijven.

Verderop naar het zuiden, gaat het steenkoolkanaal verder naar Halle in een semiruraal landschap, met op de kade een recent aangelegd fietspad.





VOORZIENINGEN EN INFRASTRUCTUUR: DE VOORWERPEN IN DE OPENBARE RUIMTE

De voorwerpen in de openbare ruimte zijn bepalend voor de waarneming van de voorbijganger. Ze zijn een functioneel instrument, een aandenken, een teken van verval. Deze uitwassen van het verleden vormen een sleutel voor het begrip van de ruimte; ze gaan een gesprek aan met de meer recente voorwerpen.

Sluizen

De twee sluizen van Anderlecht (nr. 10) en Molenbeek (nr. 11) zorgen voor de aanpassing van het niveau van kanaalvand naar kanaalvand (het stuk kanaal tussen twee sluizen). Uit veiligheidsoverwegingen zijn ze sinds enkele tijd voorzien van roestvrijstalen roosters. Dat vermindert het zicht op de scheepvaartmanoeuvres, maar maakt de sluizen zelf zichtbaarder en meer aanwezig. Daardoor worden ze echte markeerpunten, die zoals bruggen de openbare ruimte fraseren door te wijzen op de aanwezigheid van de waterweg.

Bruggen

De twintig bruggen over het kanaal zijn heel divers: vaste bruggen, hefbruggen, spoorbruggen, voetgangersbruggen. Ze vormen een onmisbare structuur voor de bewegingen tussen de wijken, voor de verbindingen tussen de oevers en hebben een plaats in de verbeelding en de mentale representaties van de Brusselaars: Van Praetbrug, Budabrug, Redersbrug, Sainctelettebrug, Delacroixbrug... Deze kruispunten tussen het landoppervlak en de waterweg zijn krachtige componenten van de virtuele openbare ruimte, van de 'mentale kaart' die elke bewoner of bezoeker van de stad in zijn hoofd schetst. Toch bieden ze een uiteenlopend beeld op het vlak van stijl, bewegwijzering, verlichting...



Sommige bruggen getuigen van een originele technische of esthetische keuze: de metalen 'vierendeelbruggen' (met een metalen ladderstructuur) in Laken en Anderlecht zijn buiten België weinig gebouwd. Ook noemen we de hydraulische brug in het verlengde van de Liverpoolstraat en de hydraulische ophaalbrug bij Buda.

Kranen en andere hijsmachines

Op de oevers staan nog veel hijsmachines, portaalkranen en hijskranen die intussen niet meer worden gebruikt. De overlaadbruggen drukken hun silhouet in het beeld van het kanaal, terwijl de oude kabelbuizen nog steeds de elektriciteitsleidingen voor de trams bevatten. Deze machines geven realiteit en consistentie aan het werk van de arbeiders die de haven tot leven hebben gebracht. Ondanks hun klaarblijkelijke anachronisme kunnen deze voorwerpen een tweede leven krijgen. Zo worden de rails van de hijskranen op de Becokaai nu gebruikt voor grote mobiele wachthuisjes. Dankzij die nieuwe functie vinden zij een plaats in de hedendaagse ruimte.



DE OPENBARE RUIMTE EVOLUEERT CONSTANT

De huidige structuur van de openbare ruimte wordt gemarkeerd door talloze functies, die stuk voor stuk een deel van de globale ruimte monopoliseren. Deze functies evolueren mee met de tijd, maar elke periode laat zijn stempel achter. Deze historische, technische, economische en sociale elementen zijn onmisbaar voor een goed begrip van de ruimte en bij uitbreiding voor een goede verstrengeling van de elementen waaruit de ruimte bestaat. Daardoor hebben we bij de herinrichting van de openbare ruimte soms de neiging om alle aspecten te willen verzoenen. Tussen de functionele noodzaak, de esthetische kwaliteit, het respect voor het erfgoed en de financiële beperkingen zijn de spanningen soms voelbaar. Het conflict dat in 2013 ontstond naar aanleiding van de herinrichting van de Havenlaan is daarvan een opvallend voorbeeld, waarbij de voorstanders van een moderne en functionele openbare ruimte lijnrecht stonden tegenover de verdedigers van een openbare ruimte als resultaat van een historisch proces.

Intussen zijn het hele jaar door talloze openbare plaatsen heringericht die niet zo veel emotie oproepen: fietspaden langs het kanaal, gedeelde ruimten, een weg met meer ruimte voor voetgangers, open openbare plaatsen... Zij schetsen op hun beurt in de stedelijke ruimte een visie op de stad. Een stad die langzaam verschuift naar meer zachte mobiliteit, multifunctionele plaatsen en een openbare ruimte die uitnodigt tot ontmoeting. ■



OPENBARE RUIMTE

Renovatie van de openbare ruimte

Lise Nakhlé

Het Brussels Gewest is zich bewust van het belang van een aangename en gebruiksvriendelijke openbare ruimte en investeert massaal in de herinrichting daarvan. Vooral in het Kanaalgebied, dat vele jaren lang is verwaarloosd, worden veel investeringen gedaan, die samengaan met een diepgaandere reflectie over de functies en de kwaliteit van de nieuwe of de heraangelegde ruimten.



Sinds zijn ontstaan investeert het Brussels Gewest in de renovatie van de openbare ruimte in de omgeving van het kanaal: via de programma's van de Wijkcontracten en de Duurzame Wijken, de initiatieven van Beliris (samenwerkingsovereenkomst tussen de Belgische federale staat en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest) en de ingrepen van Mobiel Brussel (de gewestelijke instantie die verantwoordelijk is voor het vervoersbeleid en de projecten voor de inrichting, de vernieuwing en het onderhoud van de openbare ruimte, de gewestwegen en de infrastructuur van het openbaar vervoer).

Deze inrichtingen beogen drie belangrijke aspecten:

- > De waarde van de openbare ruimte als plaats voor de stedelijke sociabiliteit benutten door het creëren van plekken die ontmoeting en contact bevorderen (uitnodigende openbare plaatsen, parken, speelpleinen, open ruimte...), maar ook een veilig gevoel geven (verlichting, tijdelijke aanleg van braaklanden, netheid...).
- > Een betere deling van de openbare ruimte door de plaats van de auto te verminderen ten voordele van andere vervoerswijzen (tram en bus in hun eigen bedding, bredere voetpaden, uitbreiding van oversteekplaatsen voor voetgangers, aanleg van fietspaden...).
- > Het idee van de 'verfraaiing' van de stad (aandacht voor het stadsmeubilair, de straatbekleding, de architectuur, de plaatsing van kunstwerken...).

In de loop van de jaren en de stadsvernieuwingsprogramma's ondergaat de openbare ruimte van het Kanaalgebied een transformatie. Nadat het eerst sterk gemarkeerd was door de industriële en maritieme functies en door de transportinfrastructuur, evolueert het gebied nu geleidelijk naar een gemengde ruimte waarin functies en gebruikers met elkaar in contact gebracht

worden. Bijzondere aandacht gaat uit naar de grote lanen en de belangrijkste verkeersassen, evenals naar de oversteek van het kanaal door het aanbrengen of aanpassen van bruggen. Dat gaat voortaan samen met een infrastructuur die is bestemd voor het openbaar vervoer en voor zwakke weggebruikers: eigen bedding, brede voetpaden en fietspaden.

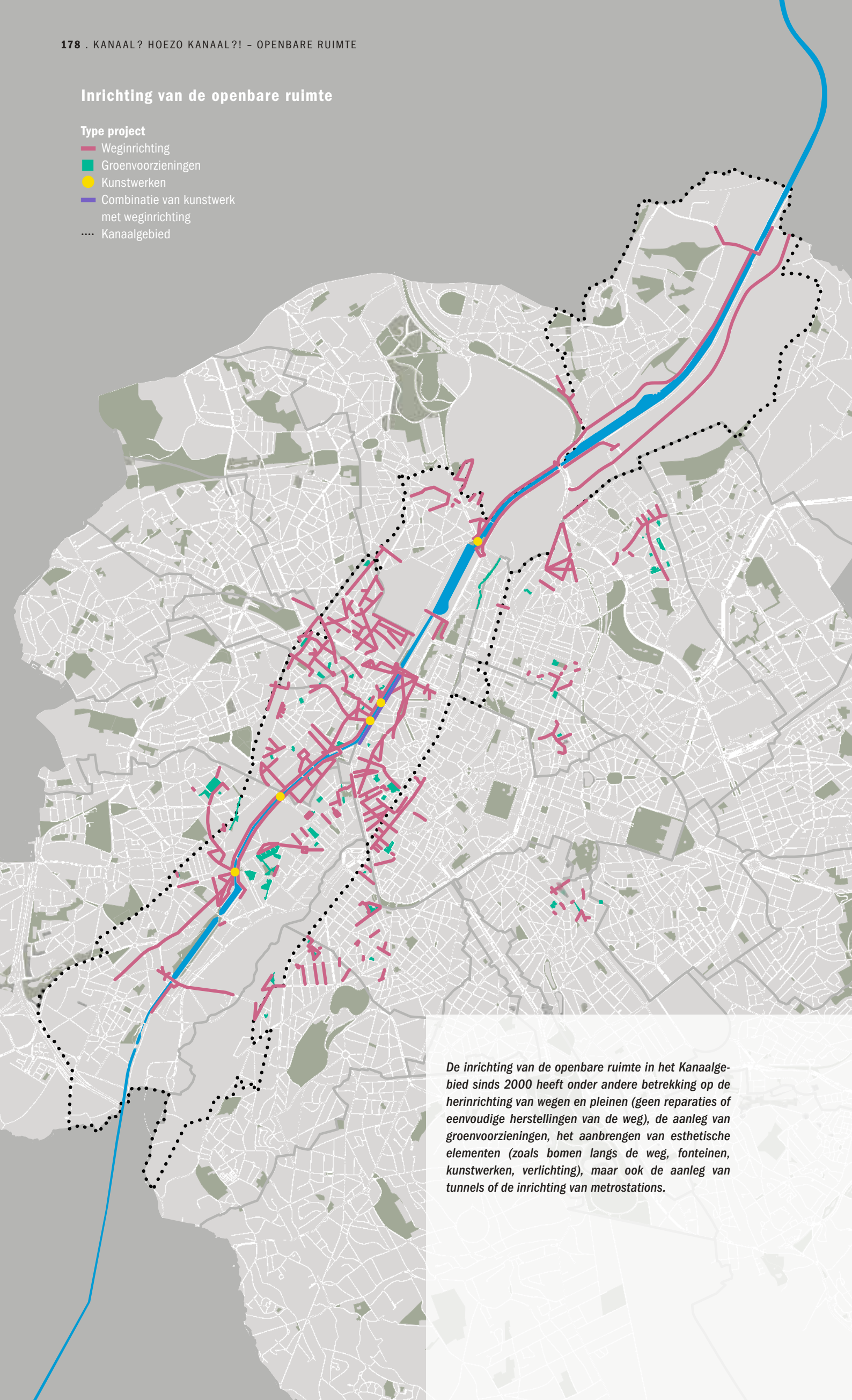
Ook de parken, speelpleinen en sportterreinen worden opnieuw aangelegd. Het Kanaalgebied staat bekend om zijn dichte bebouwing en zijn gebrek aan groen, maar voortaan gaat er bijzondere aandacht naar de vergroening van het gebied. Zonder dat hiervoor grote werken nodig zijn, want met de aanplanting van bomen en planten, de aanleg van grasvelden en recreatieve plaatsen voor kinderen en jongeren, het gebruik van duurzame materialen (steen, hout...) kan het groene netwerk worden versterkt en ontstaat het gevoel van luchtigheid en ontspanning in de openbare ruimte.

De stadsvernieuwing die de wijkcontracten mogelijk maken, is van groot belang voor de evolutie van de openbare ruimte. In eerste instantie ging het in de praktijk vooral om projecten die streefden naar een beter evenwicht in het delen van de openbare ruimte, maar nu is er een evolutie zichtbaar naar projecten die het gebruik en de architecturale kwaliteit integreren.

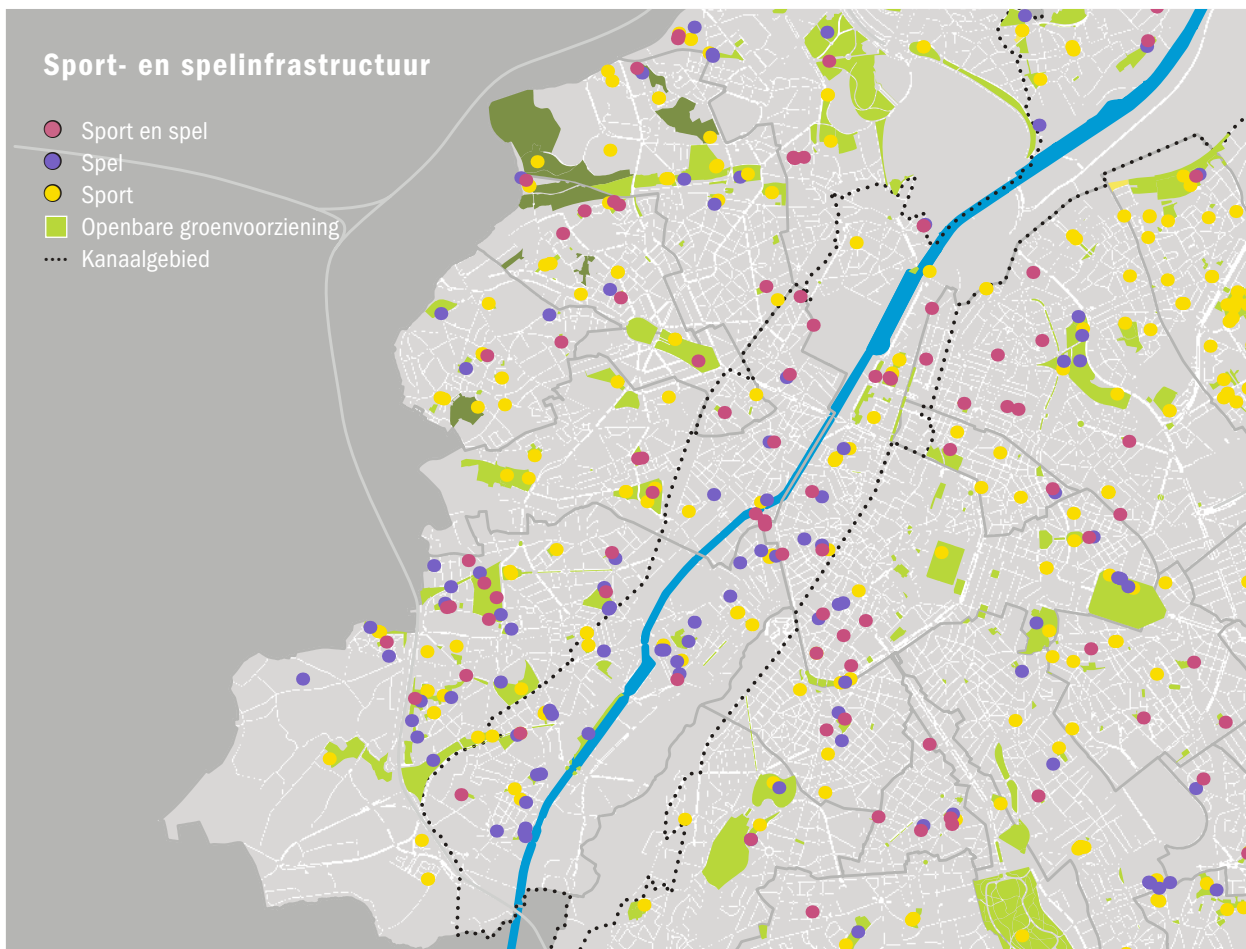
Inrichting van de openbare ruimte

Type project

- Weginrichting
- Groenvoorzieningen
- Kunstwerken
- Combinatie van kunstwerk met weginrichting
- Kanaalgebied



De inrichting van de openbare ruimte in het Kanaalgebied sinds 2000 heeft onder andere betrekking op de herinrichting van wegen en pleinen (geen reparaties of eenvoudige herstellingen van de weg), de aanleg van groenvoorzieningen, het aanbrengen van esthetische elementen (zoals bomen langs de weg, fonteinen, kunstwerken, verlichting), maar ook de aanleg van tunnels of de inrichting van metrostations.



Tegelijk ondervragen projecten zoals het festival Park Design de diverse manieren om nieuwe publieke ruimtes in de stad uit te denken. In 2006, 2007 en 2008, stelden de drie eerste edities van Park Design een ontwerpbenadering voor van het stadsmeubilair in de parken en tuinen van de stad. De editie 2012 werd gewijd aan interventies van internationale en Belgische artiesten op braakliggende terreinen van de wijk langsheen het kanaal te Anderlecht. De editie Parkdesign 2014 spoort dan weer aan tot co-producen aan een nieuw Brussels park op de site van Thurn & Taxis door het begrip 'stadsboerderij' te herzien.

Aan de oever van het kanaal dragen deze reflecties sterk bij tot de gewaarwording van het water in de stad en het toenemende bewustzijn dat het water zijn plaats in de stedelijke ruimte (her)inneemt. Deze wisselwerking wordt op dit moment nog niet maximaal benut, maar we zien al wel de herinrichting van bepaalde stukken van de kaden in een ruimte waar het aangenaam toeven is en waar een visueel contact is met het water. Dit soort projecten getuigt van de ambitie om de aanwezigheid van het water in de stad te versterken. ■





▲ Zicht op het Vergotiedok vanuit het park van het Monument aan de arbeid, op de hoek van de Claessensstraat en de Koninginnelaan.

OPENBARE RUIMTE

De relatie tussen het water en de openbare ruimte

Marco Renzato -]pyblik[- team

Het kanaal was oorspronkelijk ontworpen als een functionele infrastructuur en wordt soms beschouwd als een barrière, een pijnlijke breuk in het stedelijk weefsel. Op veel plekken ontbreekt de kwaliteit van het landschap en is de relatie met het water niet duidelijk. Nochtans doorkruist het kanaal veel verschillende plaatsen, waardoor het de mogelijkheid biedt om de wijken van de stad opnieuw met elkaar te verbinden via een aangename, structurele as, een verluchting van de stad die zich steeds meer verdicht.



De centrale positie die het Kanaal Brussel-Charleroi heeft veroverd in de Brusselse stedelijke context – die steeds in uitbreiding is – doet ons vragen stellen bij de manier waarop deze infrastructuur is geïntegreerd in het stedelijke landschap en de manier waarop het kanaal bijdraagt tot de leefbaarheid van de stad.

Deze vragen worden nog relevanter wanneer we bedenken dat het kanaal een van de laatste waterwegen in de open lucht in Brussel is.

Het Kanaal Brussel-Charleroi is ontworpen als een functionele infrastructuur, bestemd voor de scheepvaart. Het idee om de stad te voorzien van nieuwe openbare plaatsen bij het water maakte geen deel uit van de belangrijkste doelstellingen.

Wanneer we de huidige relatie tussen het kanaal en de omringende openbare ruimte nauwkeurig willen analyseren, dan moeten we ons eerst buigen over de ruimtelijke omstandigheden die van invloed zijn op de relatie van het kanaal met het stedelijk weefsel.

Vier elementen bepalen de veranderlijke situaties die de relatie tussen het water en de openbare ruimte kenmerken:

- > De transversale sectie van het kanaal
- > De uitwisselingszone: de open ruimte tussen het kanaal en de eerste rij gebouwen
- > Het waterniveau
- > De dichtheid van de omringende wijken

Op basis van deze criteria kan het kanaal worden ingedeeld in vier zones, die elk een eigen identiteit hebben en die een specifieke relatie tussen het water en de openbare ruimte laten zien.



SECTIE 1

Sluis nr. 10 – Wayezstraat (ongeveer 2 km)

Dit segment wordt gekenmerkt door:

- > Een brede transversale sectie van het kanaal
- > Een brede uitwisselingszone
- > Een hoog waterniveau
- > Een gemiddelde stedelijke dichtheid

Deze elementen definiëren een heel landelijke zone waarin de openbare ruimte een hoog potentieel heeft. Het langwerpige park langs de Biestebroekkaai (A), het braakliggend terrein en de collectieve moestuintjes op de rechteroever van het kanaal in de nabijheid van de sluis, en het begin van de doorgang langs de zijarm die de Zenne verbindt met het kanaal (B) onderhouden allemaal een sterke visuele relatie met het water. Het weghalen van enkele barrières van bebouwingen zou voldoende zijn om een sterkere relatie tussen de openbare ruimte (hier in de vorm van groenvoorzieningen) en het water te creëren.

SECTIE 2

Wayezstraat – Saintelettesquare (ongeveer 2 km)

Dit segment wordt gekenmerkt door:

- > Een smalle transversale sectie van het kanaal
- > Een smalle uitwisselingszone
- > Een laag waterniveau
- > Een hoge stedelijke dichtheid

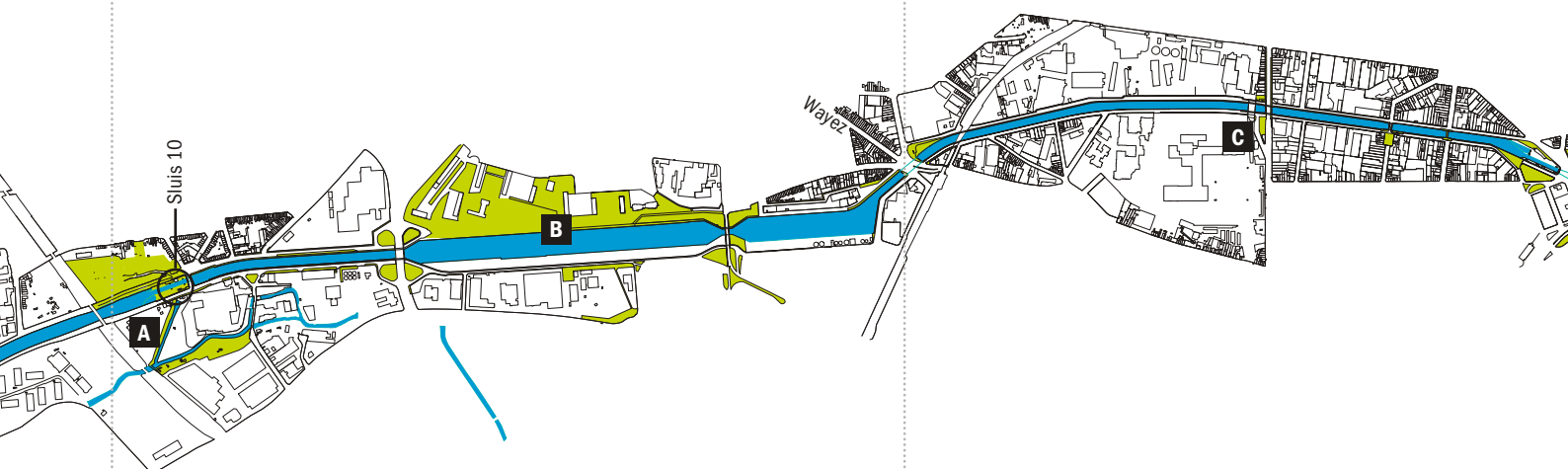
Dit segment heeft zwakke visuele en fysieke verbindingen van de open ruimte met het kanaal.

Het fiets/wandelpad langs het kanaal is geconcentreerd op een doelgerichte beweging, met heel weinig mogelijkheden om te verpozen. Er zijn echter vier openbare plaatsen, die ingericht kunnen worden als een relevante zone met een potentiële relatie tot het water.

Vertrekkend vanuit het zuiden ligt er op de linkeroever van het kanaal een pleintje aan het begin van de Liverpoolstraat (C), dat – ondanks een middelmatig ontwerp – de verdienste heeft dat dit het verkeer doorkruist en een visuele relatie tot het water biedt.

SECTIE 1

SECTIE 2





In het noorden is de Driehoek (D) een van de zeldzame groene punten langs het kanaal, maar dit parkje is niet uitnodigend omdat het is ingesloten.

Verderop zien we een reële poging om een visuele verbinding te realiseren met het kanaal aan de Vlaamsepoort (E): de oude tramhalte en het spiegelande dak daarvan reflecteren het water op een figuratieve manier en brengen het op het niveau van de stad. Helaas heeft dit openbare pleintje onlangs zijn originele functie verloren sinds de tramhalte is verplaatst en de gebruikers er niet langer rondhangen om te genieten van de weerspiegelingen van het water. De renovatie heeft de routes van de trams en de auto's gereorganiseerd en een brede wandelboulevard aangelegd op deze oever van het kanaal. Ondanks alles kan deze renovatie worden beschouwd als een gemiste kans om een directe relatie met het water te creëren.

Tot slot is er een pleintje in de buurt van het kruispunt van de Leopold II-laan en de Koolmijnenkaai, dat het verdient dat men er even verpoost. Ondanks de chaotische situatie is dit een van de zeldzame plekken waar de voetgangers de mogelijkheid krijgen om dichterbij het water te komen (F).

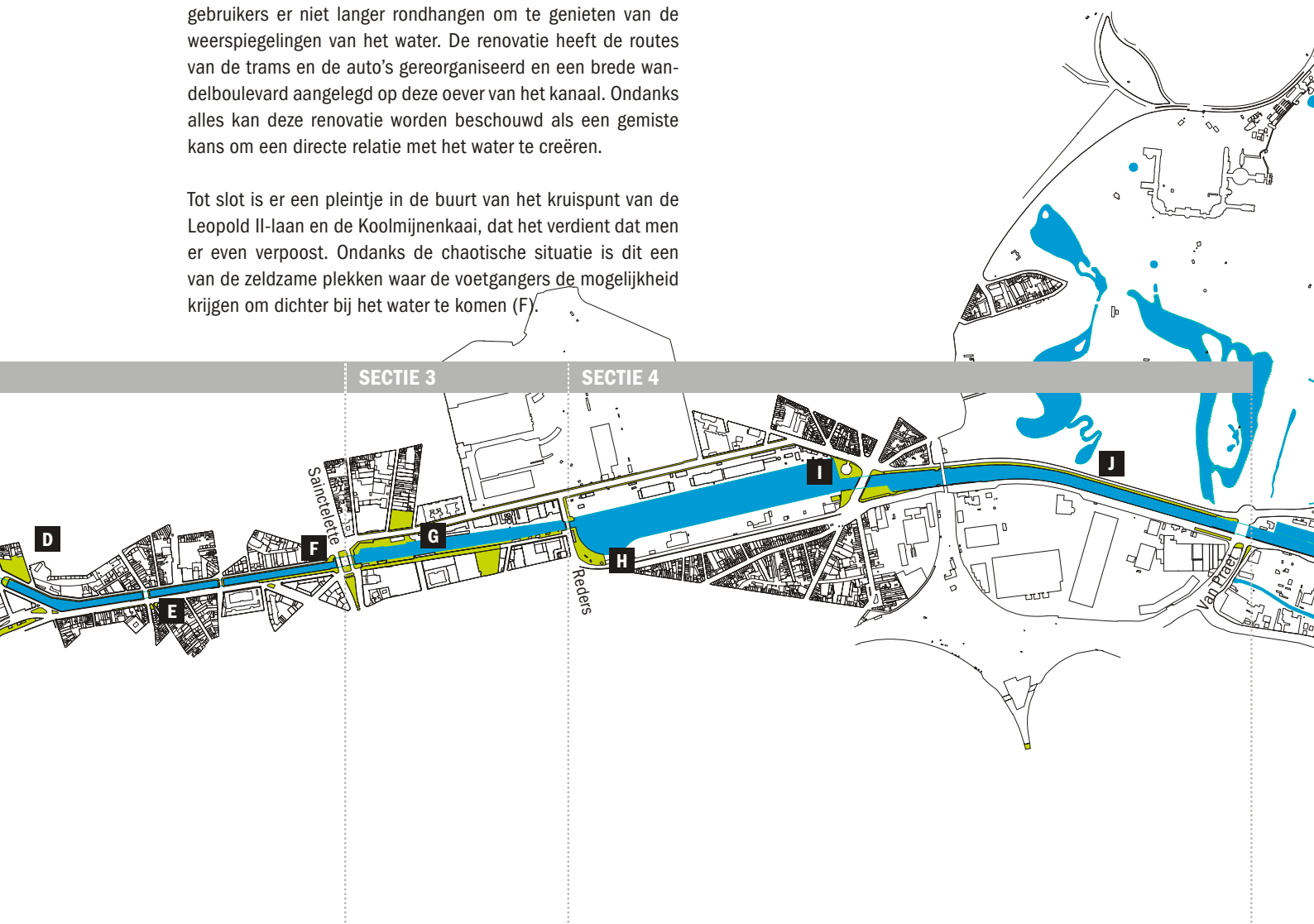
SECTIE 3

Saintelettesquare – Redersplein (ongeveer 0,5 km)

Dit segment wordt gekenmerkt door:

- > Een brede transversale sectie van het kanaal
- > Brede uitwisselingszone
- > Een laag waterniveau
- > Een hoge stedelijke dichtheid

Deze omstandigheden zorgen voor een sterke visuele en fysieke verbinding van de open ruimte met het water. Op de Akenkaai is een brede uitwisselingszone voor voetgangers rechtstreeks verbonden met het waterniveau via brede trappen (G). Tijdens de zomer vindt hier Brussel Bad plaats, dat de bewoners de mogelijkheid biedt om enkele weken lang te genieten van een stadsstrand, omdat op de oever van het kanaal tijdelijk zand wordt gestort. De relatie met het water is zelfs nog sterker aan de overkant van het kanaal, waar de evenementenruimte K-nal zich bevindt. Die ligt op een breed voetgangersplein dat een directe verbinding heeft met het kanaal. Op het terras kunnen de voorbijgangers iets eten of een koffie drinken, terwijl ze bijvoorbeeld intussen kijken naar de voorbijvarende waterbussen.





▲ De Zenne, op enkele meters van het kanaal, ter hoogte van de sluis van Anderlecht



SECTIE 4

Redersplein -Van Praetbrug (ongeveer 1,5 km)

Dit laatste segment dat het stadscentrum doorkruist, wordt gekenmerkt door:

- > Een brede transversale sectie van het kanaal
- > Relatief smalle uitwisselingszone
- > Een laag waterniveau
- > Een hoge stedelijke dichtheid

Dit laatste segment biedt een expliciete visuele relatie van de open ruimte met het kanaal. In het eerste gedeelte van het segment zijn er twee pleinen bij twee verschillende bruggen, respectievelijk in de Redersstraat (H) en de Claessensstraat (I), die een magnifiek open zicht bieden op het wateroppervlak. Met een adequaat straatmeubilair zou men hier een ideale ruimte kunnen creëren voor voorbijgangers die willen genieten van het zicht op het water. Maar door de aanwezigheid van twee lange industriële stroken is de relatie met het kanaal tussen deze twee pleintjes en de twee oevers van de waterweg totaal verdwenen. Terwijl zachte weggebruikers in het laatste gedeelte de weg langs de Vilvoordsesteenweg kunnen gebruiken om een wandeling te maken langs het kanaal (J).

We onthouden van deze korte tocht langs het Kanaal Brussel-Charleroi dat de openbare plaatsen een sterke relatie hebben met het kanaal. Ze liggen op de plaatsen waar de transversale sectie van het kanaal en de uitwisselingszones voldoende breed zijn om echte ademruimte te bieden en waar het waterniveau voldoende hoog is om een directe relatie met het water mogelijk te maken.



We kunnen ook besluiten dat de openbare plaatsen die een potentieel sterke relatie met het water hebben, meestal in de buurt van bruggen en sluizen liggen. Dat heeft misschien te maken met het feit dat de meeste bruggen en sluizen aansluiten op verkeersassen die de omliggende wijken ingaan, waardoor deze plaatsen meer verbonden zijn met het stedelijke weefsel.

Deze vaststellingen staan ons toe om te bevestigen dat de openbare plaatsen langs het kanaal in Brussel als problematisch beschouwd kunnen worden, maar dat ze in werkelijkheid een sterk en reëel potentieel bieden. ■



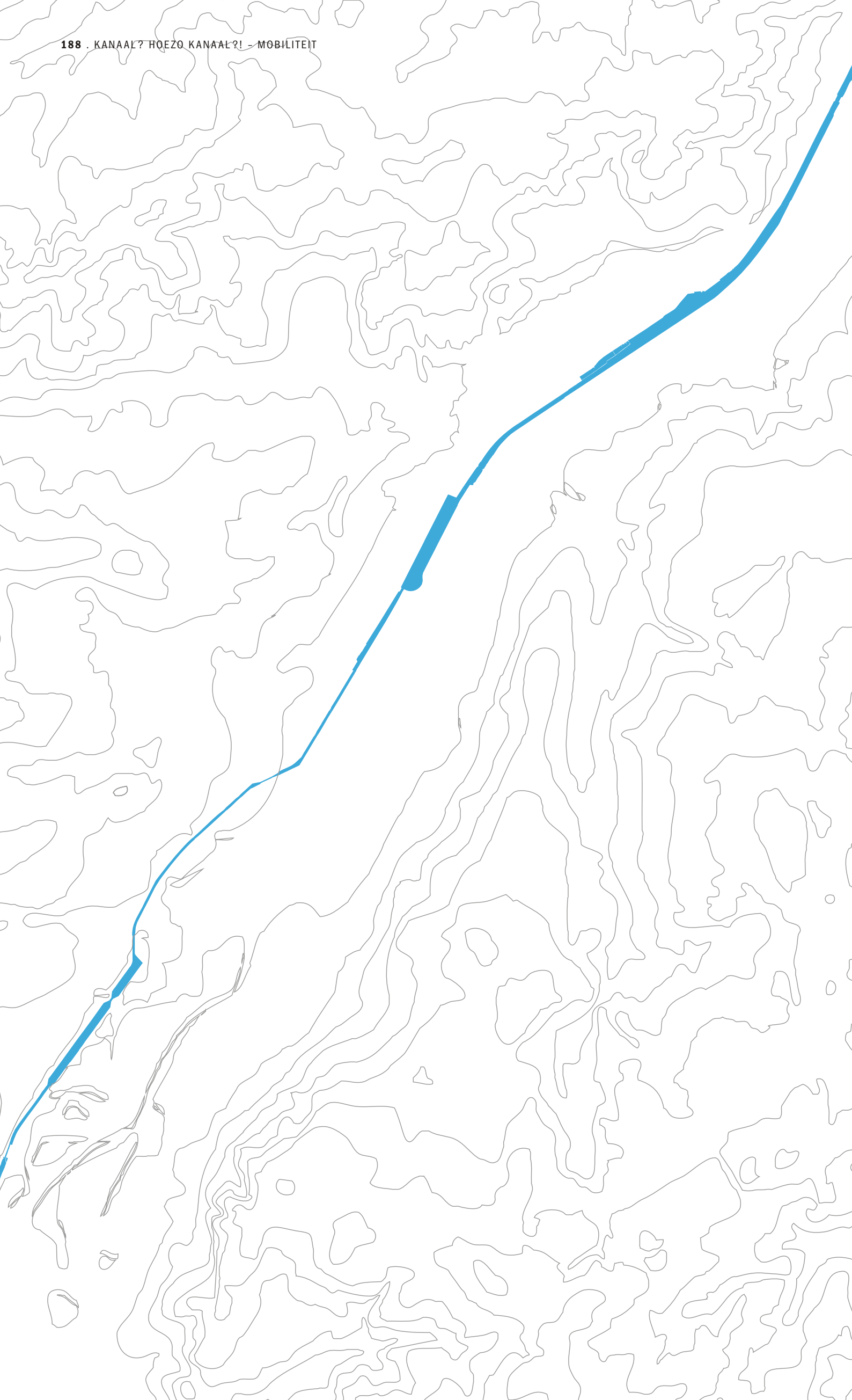
MOBILITEIT

Het kanaal en het gebied zijn vooral bestemd voor economische en logistieke activiteiten, maar langzamerhand zijn de functies en het gebruik diverser geworden.

De lokale mobiliteit is vooral gericht op de woonfunctie en bestaat voornamelijk uit te voet gaan, openbaar vervoer en fietsen. Dat moet zich handhaven naast een intensief verkeer van vrachtauto's dat samenhangt met de economische activiteiten en een autoverkeer van hoofdzakelijk doorgaand verkeer.

Wat de voetgangersverplaatsingen betreft, wordt de omgeving van het kanaal gekenmerkt door intensieve verplaatsingen binnen de wijken en, vreemd genoeg, relatief zwakke betrekkingen tussen de wijken onderling.

De ontwikkeling en integratie van fietspaden langs het kanaal in een groot netwerk speciaal voor zachte mobiliteit biedt ook mogelijkheden voor nieuwe vormen van mobiliteit.



MOBILITEIT

Het kanaal, een structurele verbindingsader voor zachte mobiliteit

Christophe de Voghel

Geograaf bij de directie Strategie van Mobiel Brussel

Het blijkt lastig te spreken over mobiliteit in het Kanaalgebied, omdat het niet gaat om één vorm van mobiliteit maar om meerdere vormen. Het is ook geen uniform gebied, maar een mozaïek van wijken met elk een eigen logica die verbonden zijn met het kanaal.

In eerste instantie zal de mobiliteit van personen in algemene zin worden geanalyseerd, maar met een onderscheid naar de verschillende manieren van verplaatsing. Daarna zal bijzondere aandacht worden besteed aan goederenvervoer. Dit wordt vaak vergeten in mobiliteitsonderzoeken, maar dit is juist een van de grootste uitdagingen voor de mobiliteit in de stad.

MOBILITEIT VAN PERSONEN

Ten aanzien van het vervoer van personen moet geconstateerd worden dat de as van het kanaal op gewestelijk niveau geen mobiliteitsader vormt, behalve voor fietsers voor wie de oevers van het kanaal een directe route vormen, met weinig verkeerslichten en relatief beschermd tegen autoverkeer.

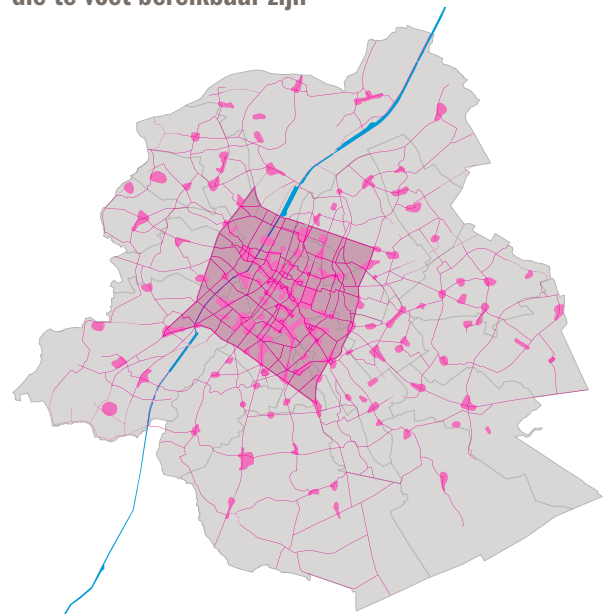
Veel stukken van het kanaal zijn ook aantrekkelijk voor verplaatsingen te voet. We merken echter een gebrek aan continuïteit in de route op, hoofdzakelijk te wijten aan de barrières die bepaalde kruispunten vormen zoals de Van de Veldesquare, de Ninoofsepoort of het Sainceteletteplein. Geen enkele openbaarvervoerslijn loopt echter langs een significant deel van het kanaal, behalve wellicht bus 57 en 58 naar het noorden. Dit zijn echter geen 'hoofdlijnen' in het netwerk van MIVB.

Ook voor het autoverkeer komt er geen continuïteit naar voren langs het kanaal in de hiërarchie van wegen die gedefinieerd is in het GewOP en overgenomen is in het plan Iris 2¹. Bepaalde delen zoals de Industrielaan of de Groendreef zijn zeker grootstedelijke wegen, maar kwantitatief verwerken deze minder verkeer dan de grote wegen tot in de stad (Wetstraat, Louizalaan, enz.) en de kleine en middelste ring. Hierdoor heeft het kanaal slechts gedeeltelijk de functie van hoofdas voor de gewestelijke mobiliteit en deze functie verschilt per wijze van verplaatsing. Het vervolg van deze analyse is daarom niet zozeer gericht op op het beschrijven van de mobiliteit langs het kanaal maar meer op de verplaatsingen in de wijken waaruit ons onderzoeksgebied bestaat.

Voetgangers

Het identiteitsonderzoek van de Prioritaire Interventiezone (PIZ) dat betrekking heeft op een groot deel van de wijken rond het kanaal heeft de belangrijke rol van het leven in de wijk in dit deel van de stad aangetoond. Nabijheid en toegankelijkheid worden genoemd als voordelen van deze wijken. De winkels en voorzieningen zijn in de buurt van de woningen, de verplaatsingen gaan over kleine afstanden en zijn gemakkelijk te voet of eventueel op de fiets af te leggen. Het gemiddelde aandeel van te voet gaan is hier dus nog groter dan het op gewestelijke schaal vastgestelde aandeel (32%)².

Netwerk van centrale plekken die te voet bereikbaar zijn

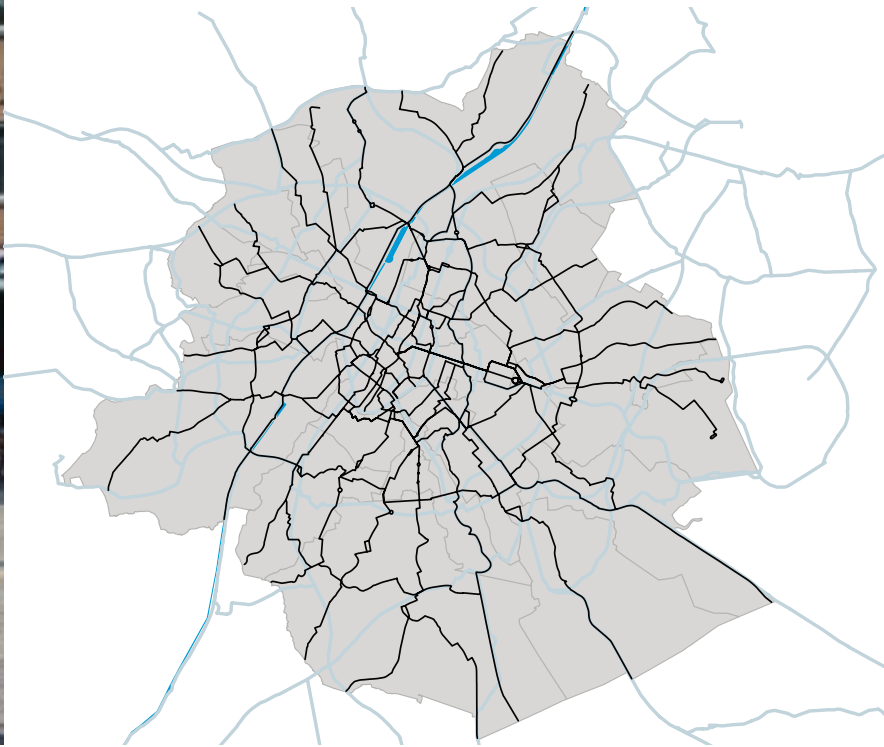


Bron: Ontwerp-GPDO



Ter illustratie van deze constatering is het interessant om zich te buigen over de gebruikte middelen van vervoer om naar de winkels te gaan. Een onderzoek van Mobiel Brussel in samenwerking met Atrium heeft de verplaatsingsgewoonten geanalyseerd van de klanten van de 4 Brusselse commerciële knooppunten: de flessenhals van de Louizalaan, de Wayezstraat, de Kleerkopersstraat en het Dumontplein. In het algemeen zijn te voet gaan en het openbaar vervoer voor Brusselaren de twee belangrijkste verplaatsingswijzen om naar winkels te gaan. Deze worden gekozen door 40 procent van de klanten. Het knooppunt van de Wayezstraat, dat in het Kanaalgebied ligt, is redelijk representatief voor de overige commerciële knooppunten in dit gebied, zoals de Maria-Christinastraat of de Steenweg op Gent. 95 procent van de klanten komt uit de gemeente Anderlecht, wat bevestigt dat deze locaties knooppunten voor de buurt zijn. Te voet gaan heeft er een aandeel van 52,3 procent, daarna komt het openbaar vervoer met 38,5 procent en daarna pas de auto met 9 procent en tot slot de fiets met een zeer laag aandeel van 0,2 procent. Het is ook interessant om te wijzen op het grote verschil tussen deze waargenomen verdeling en de door de winkeliers geschatte verdeling. In de Wayezstraat overschatten de meeste winkeliers het aandeel van de auto. Zij schatten het aandeel van de auto gemiddeld vier maal hoger dan in werkelijkheid.

Gewestelijke fietsroute - GFR



Bron: Ontwerp-GPDO, 2013

Het te voet gaan staat centraal in het leven in de wijken maar draagt echter heel weinig bij aan de verplaatsingen tussen de wijken. Dit valt te verklaren door de grotere afstanden, maar ook door een 'barrière-effect' dat ontstaat door de grote verkeersaders, de ingewikkelde kruisingen en uiteraard het kanaal. Omdat te voet gaan een belangrijke factor is voor de samenhang in de stad, zorgen deze barrières voor fragmentatie van het gebied in aparte wijken, met heel weinig onderlinge betrekkingen. In die zin zal het doortrekken van metrolijn 2 (uitgevoerd in 2009) alleen leiden tot een geheel dat het centrale gebied van het kanaal laat aansluiten op het centrum als beide oevers met elkaar verbonden kunnen worden door middel van gemakkelijkere oversteken in het verlengde van de voetgangersroutes. Ook het project voor de Picardbrug zal ervoor zorgen dat de Maritiemwijk en Thurn und Tassis op minder dan 10 minuten lopen komen te liggen van het Noordstation en daardoor zowel op gewestelijke als nationale schaal toegankelijk zijn.

Fietsers

De as van het kanaal is een route die de voorkeur heeft van fietsers om snel van het noorden naar het zuiden van de stad te gaan. Het Brussels Gewest heeft het goed gezien: het heeft een gewestelijke fietsroute aangelegd langs het kanaal over het gehele Brusselse traject, behalve, opmerkelijk genoeg, bij de Havenlaan, waar het project voor herinrichting momenteel openbaar wordt onderzocht (februari 2014). Deze route wordt veel gebruikt, ook voor utilitaire verplaatsingen, want de in 2012 verrichte tellingen van Provélo³ vermelden gemiddeld ruim honderd fietsers tussen 8 en 9 uur aan de zuidkant van het kanaal, ongeveer 170 aan de noordkant en meer dan 300 ter hoogte van de Vlaamse Poort.



Als hoofdader voor fietsers en als zodanig geïntegreerd in het Europese groene netwerk REVER⁴ en in het project fiets-GEN zal het Zennedal in de komende jaren een fundamentele rol moeten gaan spelen in de belangrijke ontwikkeling van de fiets als vervoersmiddel.

Voor oost-westverplaatsingen is het 'barrière-effect' van het kanaal echter groot. De fietsers komen samen op de bruggen waar de beperkte ruimte zorgt voor grote conflicten tussen de verschillende vervoerswijzen. Hierbij is de fietser vaak het kwetsbaarst.

De verplaatsingen langs het kanaal worden dan weer op verschillende plaatsen verstoord door bijzonder complexe kruispunten: Van Praetbrug, Jules de Troozsquare, Sainctelletteplein, Ninoofsepoort. De Emile Vanderveldesquare heeft een heraanleg die overal gerealiseerd zou moeten worden: een fietserspassage onder de brug voor het autoverkeer.

Hoewel er veel fietsers worden gezien in het Kanaalgebied, zijn deze vaak op doorreis, want de fiets wordt paradoxaal genoeg heel weinig gebruikt door de bewoners van de wijken. Een onderzoek van Pro Velo uit 2009 geeft aan dat Brusselse fietsers hoofdzakelijk wonen in de gemeenten in het oostelijke deel van Brussel. De meesten behoren tot sociaaleconomisch welvarende categorieën en hebben een functie als manager, specialist of kantoormedewerker. Het gebruik van de fiets begint echter ook door te dringen bij sociaaleconomisch minder welvarende categorieën, die meer representatief zijn voor de bevolking van de onderzochte wijken. Dankzij de gunstige topografie van het dal lijkt het geen twijfel dat fietsen alle kans maakt om in de toekomst een belangrijke ontwikkeling te laten zien in dit deel van Brussel, als het geholpen wordt door een aantrekkelijke infrastructuur en actieve promotie.

Openbaar vervoer

De omvang van de lokale verplaatsingen binnen de wijken vraagt een fijnmazige toegankelijkheid van de wijken met het bovengrondse openbaar vervoer. Dat correspondeert met de vraag naar het tramvervoer, dat dit dankzij de grote capaciteit en het structurerende effect op de doorkruiste wijken kan bieden.

Meerdere tramlijnen lopen door het Kanaalgebied. Tram 81 geeft structuur aan de wijken Kuregem en Wayez, terwijl hij ook een verbindende functie heeft tussen de wijken van Anderlecht. De andere lijnen, tram 3, 4, 51, 82 en 94, spelen een belangrijke rol tussen de wijken, maar lopen over de verkeersaders aan de randen van de wijken zelf of zelfs over verkeersaders die grote stedelijke barrières vormen, zoals de Kleine Ring west, de Ninoofsesteenweg of de Vooruitgangstraat.

Gelukkig wordt de nabijheidsfunctie van het bovengrondse openbaar vervoer overgenomen door een dicht aanbod van buslijnen, waarvan sommige een belangrijke structurerende functie hebben. Zo bedient bus 89 goed de wijken Birmingham, Molenbeek-Centrum en de Maritiemwijk, waardoor deze een soort ruggengraat vormt in het dichte deel van de gemeente Molenbeek. Lijn 47 heeft een vergelijkbare functie in Neder-over-Heembeek.

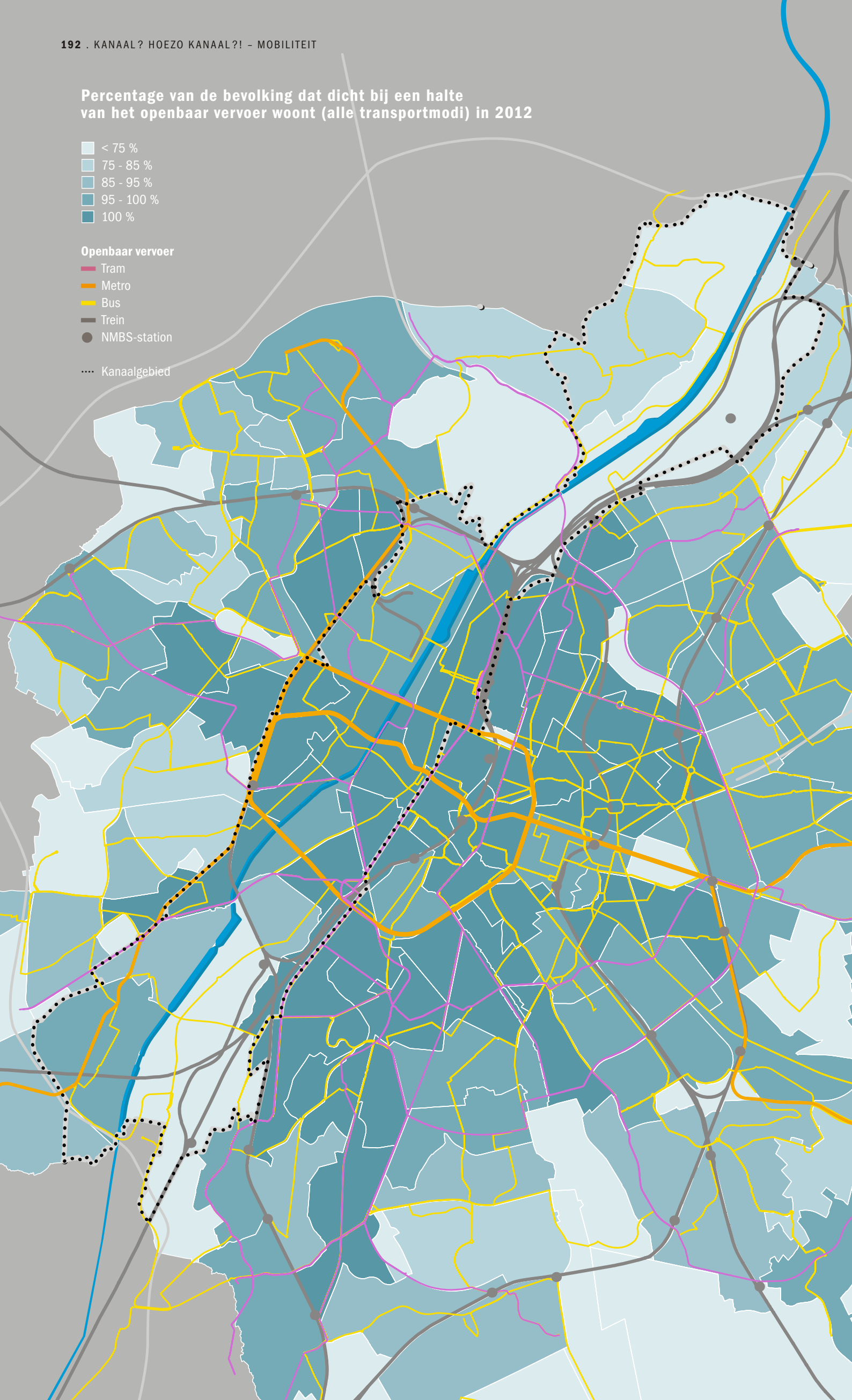


Percentage van de bevolking dat dicht bij een halte van het openbaar vervoer woont (alle transportmodi) in 2012

- < 75 %
- 75 - 85 %
- 85 - 95 %
- 95 - 100 %
- 100 %

Openbaar vervoer

- Tram
- Metro
- Bus
- Trein
- NMBS-station
- Kanaalgebied





▲ Metrohalte Weststation

De aantrekkelijkheid van het Kanaalgebied op gewestelijk niveau wordt gewaarborgd door het metro- en premetronetwerk, dat bijzonder dicht is in dit deel van de stad. Het doortrekken van metrolijn 2 heeft in zekere zin het centrum van Brussel uitgebreid tot het centrale gebied van het Kanaalgebied, want dit ligt nu midden in de lus. Ten zuiden en ten noorden van de centrale lus bedienen de lijnen 5 en 6 de wijken ten westen van het kanaal, te voet bereikbaar vanuit de dichtstbij gelegen wijken of met aanvoerbussen voor de verder weg gelegen wijken.

In het centrale gebied kan met de metro het gebied op drie plaatsen van oost naar west worden doorgestoken. Dit biedt een belangrijke reservecapaciteit, in tegenstelling tot het oosten van de stad waar het netwerk verzadigd is. Als men iets verder weg gaat naar het noorden of zuiden, zorgen de tramlijnen voor verbindingen tussen de twee oevers, maar deze worden gehinderd door de verkeerssituaties in de buurt van en op bruggen. Ter versterking van deze verbindingen zal de Picardbrug binnenkort zorgen voor een nieuwe tramlijn op een geheel vrije baan tussen de wijk Bockstael, de nieuwe ontwikkelingen op en rond het terrein van Thurn und Tassis en het Noordstation via het hart van die wijken. De industrie- en havengebieden, die in het noorden en zuiden gelegen zijn, nemen enorme gedeeltes van het gebied in beslag. Daardoor beperken zij de verbindingen tussen de wijken op beide oevers aanzienlijk en bemoeilijken zij ernstig de verbindingen te voet. Goede verbindingen met het openbaar vervoer zouden meer moeten worden onderzocht en tot stand gebracht.



Tot slot beschikt het Kanaalgebied over een bovengewestelijke toegankelijkheid die potentieel zeer belangrijk is door de aanwezigheid van spoorlijn 28. Op deze lijn rijden momenteel 2 treinen per uur vanuit Dendermonde naar het Simonisstation en het Weststation, maar slechts een rijdt door naar Brussel-Zuid. Op middellange termijn lijkt het echter voor de hand te liggen dat deze lijn meer gebruikt wordt, met name in het kader van het GEN. Dan moeten er ook stations open zijn in Pannenhuis en in Kuregem, waarbij echte multimodale polen worden gecreëerd.

FOCUS op zachte mobiliteit

DE WATERBUS, DE BOOT DIE DE MOBILITEIT LANGS HET KANAAL MOGELIJK GAAT MAKEN

Sinds juli 2013 bestaat er een nieuwe, alternatieve, intergemeentelijke en aangename vorm van openbaar vervoer op het 'Zennekanaal' tussen Brussel en Vilvoorde: de Waterbus.

Deze verbetert de fietsmobiliteit, omdat het mogelijk is de fiets mee te nemen en stimuleert een nieuwe voetgangersmobiliteit, doordat de afstanden korter worden.

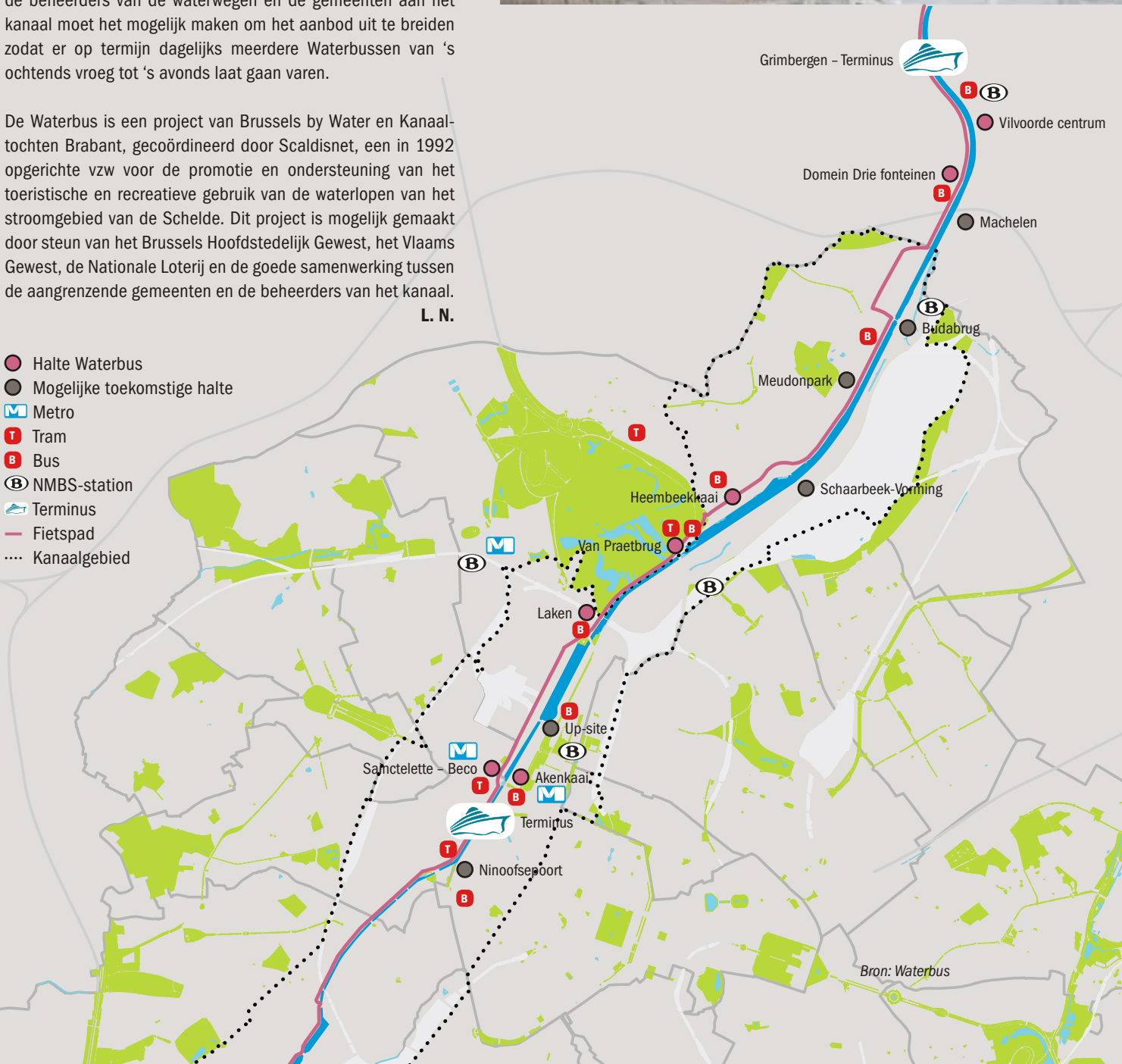
De Waterbus vaart van juli tot oktober op dinsdag en donderdag zes maal per dag heen en weer tussen de twee steden. Bij acht op het klassieke openbaar vervoer aangesloten haltes kan men opstappen en uitstappen in de buurt van woongebieden, commerciële centra, recreatie- en toeristische gebieden of bestaande en toekomstige kantoren.

Een goede samenwerking met de openbaarvervoersbedrijven, de beheerders van de waterwegen en de gemeenten aan het kanaal moet het mogelijk maken om het aanbod uit te breiden zodat er op termijn dagelijks meerdere Waterbussen van 's ochtends vroeg tot 's avonds laat gaan varen.

De Waterbus is een project van Brussels by Water en Kanaaltochten Brabant, gecoördineerd door Scaldisnet, een in 1992 opgerichte vzw voor de promotie en ondersteuning van het toeristische en recreatieve gebruik van de waterlopen van het stroomgebied van de Schelde. Dit project is mogelijk gemaakt door steun van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, het Vlaams Gewest, de Nationale Loterij en de goede samenwerking tussen de aangrenzende gemeenten en de beheerders van het kanaal.

L. N.

- Halte Waterbus
- Mogelijke toekomstige halte
- M Metro
- T Tram
- B Bus
- B NMBS-station
- T Terminus
- Fietspad
- Kanaalgebied



Bron: Waterbus

DE GEWESTELIJKE KANAALFIETS-ROUTE, EEN GEMAKKELIJKE DOORSTEEK VAN NOORD NAAR ZUID

Het succes van RAVeL (de Waalse benaming voor de groene weg voor zachte mobiliteit) en het Fietsnetwerk (de Vlaamse benaming voor de groene weg voor zachte mobiliteit) brengt de nieuwe rol naar voren die de waterwegen kunnen spelen voor het zachte toerisme en actieve mobiliteit. Daarom ontwikkelt het Brussels Gewest sinds enkele jaren Gewestelijke Fietsroutes (GFR).

De fietsroutes zijn aanbevolen wegen voor verplaatsingen op de fiets over middellange en lange afstand, hetzij door verschillende gemeenten (gewestelijke fietsroutes), hetzij binnen één gemeente (gemeentelijke fietsroutes). De aanleg ervan heeft plaatsgevonden in samenwerking met de Brusselse gemeenten en is volledig gefinancierd door het Brussels Gewest. Over het algemeen volgen deze routes de plaatselijke wegen, waar het verkeer rustiger is, minder snel en dus minder stress veroorzakend dan op de hoofdwegen. Maar het overwinnen van bepaalde natuurlijke of kunstmatige obstakels (brug over een dal, een kanaal, een autosnelweg, een tunnel onder een spoorlijn, enz.) leidt de routes soms naar de grote verkeersaders. Onder deze omstandigheden biedt een hoogwaardige fietsroute langs het kanaal in Brussel een dubbel voordeel: enerzijds bevordert dit de zachte mobiliteit doordat de route voor de fietsers een veilige en vlakke verkeersader vormt voor hun dagelijkse verplaatsingen in een heuvelachtig gewest en anderzijds versterkt dit de toeristische en



recreatieve functie van het kanaal doordat dit verbonden wordt met de bestaande Vlaamse en Waalse fietsnetwerken.

De GFR Kanaal maakt deel uit van het Europese groene netwerk (REVER), het Europese netwerk van fietspaden (EuroVélo) en is aangesloten op het Fiets-GEN, het fietsnetwerk van ongeveer 400 km tussen Brussel en de periferie en op de Groene Wandeling die om het hele gewest loopt.

De routes van het Kanaal (CK), de Zenne (SZ) en Maalbeek (MM) zijn gekozen op basis van de topografie van de dalen, wat verplaatsingen door het gewest mogelijk maakt met zo min mogelijk heuvels. Het grootste deel van het traject langs het kanaal is al aangelegd en aangesloten op de ontsluitingsroutes.

Bij het project is voor het hele traject in Brussel gekozen voor een eenduidige inrichting die de fietsers zo veel mogelijk een doorlopende infrastructuur garandeert via tweerichtingsfietspaden zo dicht mogelijk bij het water, op de linkeroever van het kanaal.

L. N.



Autoverkeer

Zoals overal in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest lijkt het Kanaalgebied overheerst te worden door de auto met een openbare ruimte die sterk gericht is op autoverkeer en parkeren voor auto's. Als we echter nader kijken, zien we vaak dat de praktijken op het gebied van mobiliteit in Brussel gevarieerder zijn dan het lijkt. Daarnaast wijkt de mobiliteit in de Kanaalwijken vaak sterk af van de gemiddelden in het Brussels Gewest. Zo is het opmerkelijk dat bijna een op de twee huishoudens in die wijken geen auto bezit, terwijl het gewestelijk gemiddelde een op de drie huishoudens is.⁵

Maar waar komen dan al die auto's vandaan die in de omgeving van het kanaal rijden en staan? Het antwoord daarop is velerlei.

Aan de ene kant is het duidelijk dat als de ene helft van de huishoudens geen auto bezit, de andere helft er ten minste een bezit. In de dichtbevolkte wijken vertegenwoordigt een laag motoriseringspercentage toch nog een groot aantal voertuigen dat rijdt en parkeert in vaak smalle straten.

Hoewel overigens het aandeel voor verplaatsingen in het Kanaalgebied lijkt af te wijken van de gewestelijke gemiddelden, geldt dit niet noodzakelijkerwijs ook voor de aandelen in de woon-werkverplaatsingen. Afhankelijk van de wijken en de doelmatigheid van de aansluiting op het openbaar vervoer gebruiken werkenden die in het gebied wonen vaak de auto om naar het werk te gaan. Hetzelfde geldt voor werknemers van in het gebied gevestigde bedrijven die niet per se in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest wonen. Zij kiezen de auto vanwege de beperkte bereikbaarheid met het openbaar vervoer van de bedrijfsterreinen.

Tot slot is het Kanaalgebied ook een doorgangsgebied tussen de rand en het centrum van de stad waar de meeste banen, winkels en voorzieningen van het Brussels Gewest zijn.

Theoretisch zou de hiërarchie van de wegen het autoverkeer afkomstig uit en naar de wijken in het gebied moeten scheiden van het doorgaande verkeer. Het doorgaande verkeer over lange afstanden moet de grootstedelijke en hoofdwegen nemen. In het zuiden zijn dit dus de Industrielaan en de ader van lanen

vanaf de Maurice Carémelaan tot aan de Paapsemelaan die dit verkeer verwerken. In het centrale gedeelte van het kanaal vervult de Kleine Ring-west deze rol, terwijl deze in het noorden vervuld wordt door de Van Praetlaan, de Lambermontlaan, de Vilvoordselaan, de Koninklijk Parklaan, de Koninginnestraat, de Groendreef en de Willebroekkaai. Het 'interwijkverkeer' staat in voor de verplaatsingen op middellange afstand via de hiervoor bestemde verkeersaders, zoals de Bergensesteenweg, de Steenweg op Gent of ook wel de Emile Bockstaellaan. Alle overige wegen behoren tot het plaatselijke netwerk en mogen alleen dienen voor het verkeer binnen de wijken.

In feite mist het netwerk vaak leesbaarheid en de verkeersaders tussen de wijken lijden onder een autoverkeersdruk die bijna gelijk is aan die in het hoofdnetwerk. De congestie is algemeen en wordt versterkt door het beperkte aantal bruggen die echte flessenhalzen vormen voor de verkeersstromen. Automobilisten zoeken daarom naar sluiproutes door de wijken.

Brussel Mobiliteit heeft onderzoek gedaan naar dit fenomeen door het verkeer te analyseren in tien controle-woonwijken. Drie daarvan liggen dicht bij het kanaal. Het gaat om de wijken Het Rad in Anderlecht, Van Huffel in Koekelberg en Maria-Christina in Laken.

Hoewel de situatie in deze drie wijken verschilt, zijn de globale statistieken er vrijwel gelijk. Iets meer dan 70 procent van de waargenomen voertuigen is doorgaand verkeer, dat wil zeggen ze komen de wijk binnen en verlaten die zonder er te stoppen. Het is interessant om erop te wijzen dat van de tien controlewijken deze drie wijken de hoogste transitverkeersdruk ondergaan. Uit het onderzoek blijkt echter een algemene afname van het transitverkeer tussen de eerdere waarnemingen uit 2006 en de laatste uit het najaar van 2011. Dit bewijst dat het doorgaande verkeer door de wijken niet onvermijdelijk is en dat maatregelen zoals het ombouwen tot 30 km-zones en de aanpassing van dwingende verkeersplannen hun vruchten afwerpen en nog meer versterkt moeten worden.

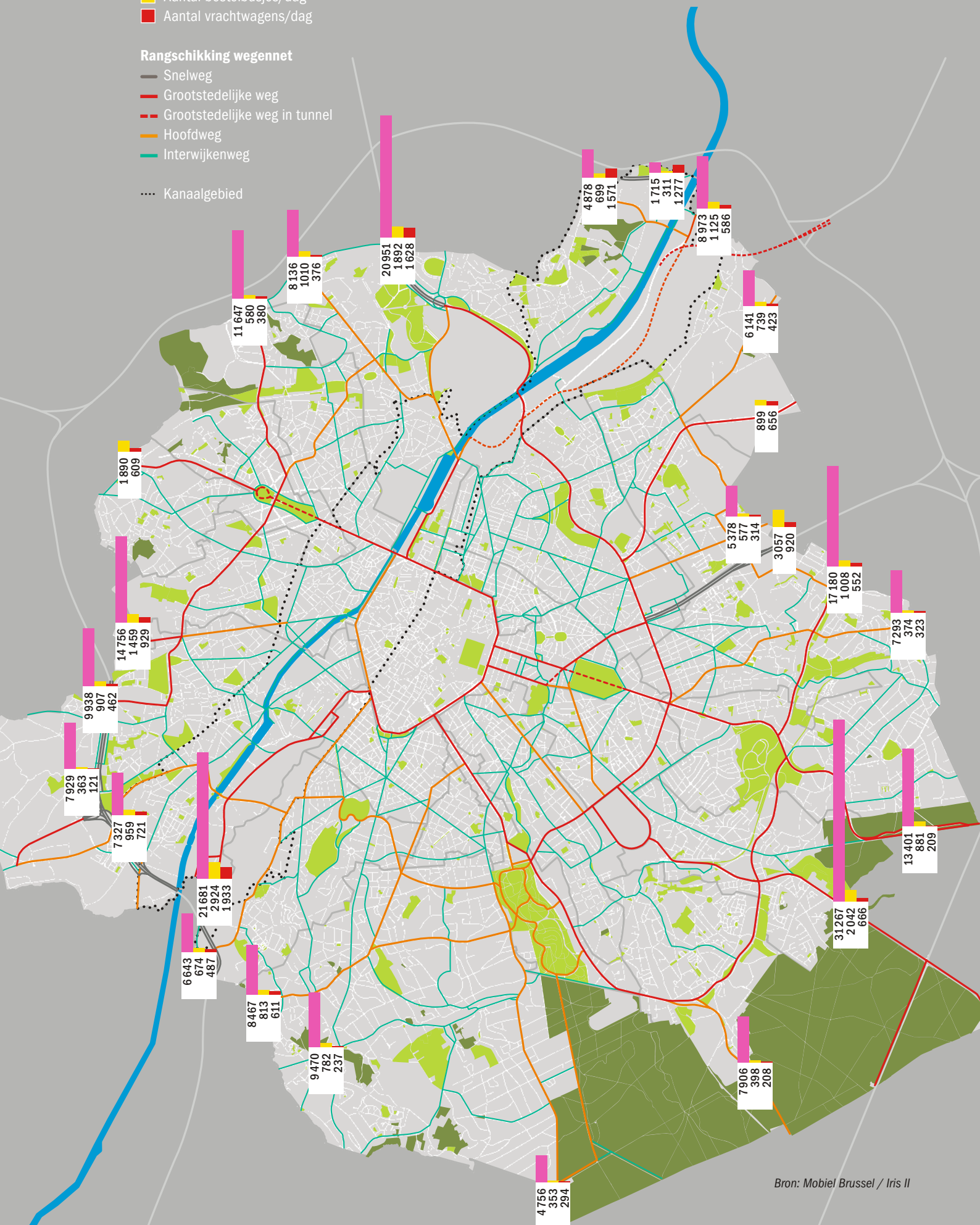


Tellingen van voertuigen met goederen op de belangrijkste toegangs-/uitvalspunten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest - 2012

- Aantal auto's/dag
- Aantal bestelbusjes/dag
- Aantal vrachtwagens/dag

Rangschikking wegnett

- Snelweg
- Grootstedelijke weg
- - - Grootstedelijke weg in tunnel
- Hoofdweg
- Interwijkenweg
- ⋯ Kanaalgebied





GOEDERENVERVOER

Als men spreekt over goederenvervoer in het Kanaalgebied, denkt men vanzelfsprekend aan de binnenvaart. Dat is inderdaad heel logisch: in 2012 werd meer dan 4,6 miljoen ton⁶ verladen in de haven van Brussel, een overgrote meerderheid daarvan in de installaties van de voorhaven. Overigens is 1,8 miljoen ton doorgevoerd over het kanaal zonder te stoppen in het Brussels Gewest.

Door de aanwezigheid van de waterweg is de omgeving van het kanaal van oudsher een geliefde vestigingsplaats voor industriële en logistieke activiteiten. De belangrijkste daarvan zijn de concessiehouders in de haven van Brussel, inclusief die van het TIR-centrum naast Thurn und Tassis, het centrum van de Vroegmarkt en het Europees Centrum voor fruit en groente (ECFG), de Slachthuizen van Anderlecht en de sites van Citydev.brussels op de linkeroever op het grondgebied van Neder-over-Heembeek en op de rechteroever in Anderlecht. Daarbij moet een belangrijk raamwerk van kmo-bedrijven in de wijken van Schaarbeek, de stad Brussel, Molenbeek en Anderlecht worden opgeteld.

Hoewel de binnenvaart niet per se geschikt is voor alle soorten goederen, past het om te herhalen dat de waterweg momenteel cruciaal is voor de bevoorrading van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. De rol daarvan zal waarschijnlijk toenemen door het gecombineerde effect van de hogere verrekening van externe kosten voor goederenvervoer en de toename van de vervoerde volumes door de bevolkingsgroei. Het verladen gebeurt momenteel voornamelijk in de voorhaven en in het Vergotiedok. Voor een groter vermogen voor een echte stedelijke distributie over het water zijn echter overslagplatforms nodig in het centrale en zuidelijke deel van het kanaal, zo dicht mogelijk bij de eindbestemmingen.

Deze strategie vereist de herinrichting van de bruggen om, in het kader van het Europees netwerk, de exploitatie van de bevaarbare wegen zo veel mogelijk toe te laten. Momenteel wordt de transportcapaciteit van de binnenvaart tot 1.350 ton gelimiteerd, de containers worden beperkt tot één laag, omwille van de beperking van de hoogte van sommige bruggen in de

doortocht door Brussel. De doorvaarhoogte die werd opgesteld in het kader van het Europese rivierenennetwerk vermeldt een vrije hoogte (voor de passage van boten) van minimaal 7 meter, waardoor ook boten met een groot tonnage onder de bruggen door kunnen.

Naast het vervoer over de waterweg genereren de activiteiten in het gebied goederenvervoer over de weg, veel meer dan de binnenvaart. In 2008 vertegenwoordigde het wegvervoer alleen voor de bedrijven in de haven van Brussel al een tonnage dat vier keer zo groot was als dat van de binnenvaart⁷. Overige activiteiten, zoals de kmo's, diensten en winkels, worden uitsluitend over de weg bevoorrad.

In 2012 heeft Mobiel Brussel bij de verschillende toegangswegen van het gewest tellingen uitgevoerd van voertuigen met goederen, vrachtwagens en bestelwagens. We zien heel duidelijk dat in de omgeving van het kanaal de belangrijkste toegangspunten voor goederen geconcentreerd zijn voor bestelwagens, maar vooral voor vrachtwagens. Bij 25 telposten heeft men tussen 6 uur en 22 uur op een representatieve dag (te weten een dinsdag buiten de schoolvakanties) in totaal ongeveer 26.700 bestelwagens en 16.500 vrachtwagens waargenomen die Brussel binnenkwamen. Bij de 6 in de buurt van het kanaal gelegen posten van deze 25 telposten⁸ was 25 procent van de bestelwagens en 40 procent van de vrachtwagens geconcentreerd. Het industriële karakter van de omgeving van het kanaal wordt gekenmerkt door het feit dat het aantal bestelwagens er kleiner is dan het aantal vrachtwagens, terwijl in de overige wijken van Brussel het omgekeerde het geval is. Nog specifiek: bij de toegangen in het noorden van het gewest, ter hoogte van de voorhaven, concentreert zich bijna de helft van de in Brussel rijdende opleggers.



Het aantal vrachtwagens stijgt constant in de loop van de ochtend en neemt op dezelfde wijze af in de loop van de namiddag, terwijl het aantal bestelwagens zijn hoogtepunt midden in de ochtendspits bereikt, de hele dag hoog blijft en in de avond afneemt.

De verkeersstromen zijn per definitie diffuser en dus nog lastiger te begrijpen. In 2008 heeft Mobiel Brussel een onderzoek laten uitvoeren naar herkomst en bestemming van vrachtvoertuigen in het noordoostelijk Kanaalgebied, dat ligt tussen het Saincteletteplein en de Budabrug. Er waren observatieposten opgesteld op strategische punten langs het kanaal en op de belangrijkste toegangswegen van dit gebied. Door de werkwijze van het onderzoek door middel van herkenning van de kentekenplaten konden hun herkomst, bestemmingen en de gebruikte routes worden vastgesteld. Er is een vrij grote variatie waargenomen in de herkomst van voertuigen die naar het Kanaalgebied komen. De stromen zijn niet alleen te wijten aan enkele grote veroorzakers/aantrekkers van verkeer; maar wel aan de concentratie van activiteiten in dit gebied. Bepaalde voorzieningen zoals MABRU en ECFG zijn de voornaamste oorzaak van de verkeersstromen. Het Becodok is ook het vertrekpunt van veel bouwverkeer. De voornaamste bestemmingen van de in het gebied waargenomen vrachtwagens zijn niet alleen de bedrijven in het Kanaalgebied, maar alle stedelijke activiteiten. De bestemmingsgebieden zijn namelijk de Vijfhoek, de middelste ring richting Meiser en gemengde bestemmingen in stedelijke wijken / toegangen tot de ring zoals Neder-over-Heembeek en Laken.

De gekozen routes verschillen. Ze kunnen zelfs verschillen tussen voertuigen met dezelfde herkomst en dezelfde bestemming, wat wijst op een gebrek aan leesbaarheid van het wegennetwerk. De door het gewest voorgeschreven voorkeursroute naar het noordelijke Kanaalgebied is de afslag 6 op de Ring en daarna de Tyraslaan, de Van Osslaan, de Vilvoordsesteenweg en de Havenlaan. Het blijkt echter dat deze route nog weinig wordt gebruikt als toegang tot de stad door het vrachtverkeer, ondanks de bewegwijzering die aan het begin van de ring is geplaatst. Hij wordt iets vaker gebruikt om de stad te verlaten.

Dit verkennende onderzoek dekt slechts een deel van het Kanaalgebied, maar de belangrijkste conclusies ervan blijven waarschijnlijk relevant voor de gedeelten in het midden en zuiden van het Brussels Gewest. Het is immers zeer waarschijnlijk dat ook in die delen een diffuus verkeer wordt waargenomen dat veroorzaakt wordt door een economische activiteit in de wijken. Deze diffuse stromen zijn kenmerkend voor steden en hebben vaak andere typische stedelijke eigenschappen: het gaat voornamelijk om kleine pakketten, de orders worden geplaatst naar gelang de behoefte, de leveringen zijn onregelmatig of incidenteel en leiden tot weinig optimale vervoersactiviteiten. Geschat wordt dat 45 procent van de leveringen incidenteel is, maar dat deze 80 procent van het goederenverkeer veroorzaken.⁹

Rekening houdend met enerzijds de bevolkingsgroei in Brussel en anderzijds de groei van uitwisselingen als gevolg van de huidige en toekomstige ontwikkeling van de economie, zullen de goederenstromen op middellange en lange termijn waarschijnlijk aanzienlijk toenemen. Dit zou de toegankelijkheid en bevoorrading van Brussel én de leefkwaliteit voor zijn inwoners in het geding kunnen brengen. Om in te spelen op dit nieuwe belangrijke aspect in de mobiliteit, heeft de regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in juli 2013 een Strategisch Plan voor het goederenvervoer in het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest aangenomen. Dit bevat 36 acties rond 5 thema's om de doelstelling te behalen van een intelligenter en milieuvriendelijkere bevoorrading van de stad.



Een belangrijk punt van dit plan is om geleidelijk een structuur voor stadsdistributie te organiseren voor het groeperen van goederen, het optimaal beladen van voertuigen en het organiseren van vervoer op een schonere manier, tegelijkertijd rekening houdend met de specifieke eisen van de logistieke ketens. Concreet zal deze structuur gebaseerd zijn op een aantal logistieke infrastructurele voorzieningen, Stedelijke Distributiecentra genoemd, waar de goederen in ontvangst worden genomen, gesorteerd en opnieuw verpakt voor bezorging langs optimale routes, afhankelijk van hun bestemming. Dit netwerk zal zowel de bestaande platforms bevatten als nieuwe infrastructurele voorzieningen.

Door de centrale ligging ten opzichte van de bestaande stromen, de al aanwezige voorzieningen (zoals het TIR-centrum, de slachthuizen van Anderlecht of MABRU) en vanwege de beschikbare grond, kan het Kanaalgebied een belangrijke rol spelen in de toekomstige organisatie van de stedelijke distributie in Brussel.

Gewenste nieuwe fietsers- en voetgangersverbindingen



Bron: Ontwerp-GPDO

CONCLUSIES

Meer dan overal elders in het Brussels Gewest heeft de mobiliteit in het Kanaalgebied een veelzijdig karakter. De mobiliteit in de buurt (die samenhangt met de woonactiviteit en wordt overheerst door te voet gaan en openbaar vervoer) moet samengaan met een intensief vrachtverkeer in verband met de economische activiteit en autoverkeer van voornamelijk doorgaande voertuigen.

De mobiliteit van personen wordt gekenmerkt door een grote vitaliteit van de verplaatsingen over korte afstand binnen de wijken en, opmerkelijk genoeg, door relatief weinig verplaatsingen tussen de wijken.

De hierboven vermelde gegevens tonen de dringende noodzaak aan om opnieuw na te denken over de openbare ruimte in deze wijken ten gunste van de belangrijkste gebruikers, de voetgangers. Verplaatsingen per auto voor doorgaand verkeer in deze wijken moeten bestreden worden om het verkeer rustiger te maken en daardoor de leefkwaliteit van de bewoners te verbeteren. Hierdoor kan het gebruik van de fiets ontwikkeld worden. Nu is dat nu nog aarzelend, maar het kan sterk groeien, mits de wegen het toelaten.

Tot slot staat de problematiek van de bruggen over het kanaal centraal. Enerzijds moet hun herinrichting de exploitatie van de waterwegen in het kader van het Europees netwerk zo veel mogelijk bevorderen door de diepgang te vergroten zodat boten met een grotere tonnage in het hart van de stad kunnen geraken.

Anderzijds zijn de bruggen strategische oversteekpunten waar alle vervoersmodi samenkomen, waardoor ze flessenhalzen worden voor het openbaar vervoer en het autoverkeer. Zij vormen ook ware barrières voor de actieve vervoerswijzen. Om die reden is het project voor de Picardbrug van essentieel belang. Deze zal zorgen voor een snelle en veilige verbinding voor voetgangers, fietsers en het openbaar vervoer tussen de twee wijken, die volop in ontwikkeling zijn en elkaar qua functie aanvullen maar momenteel sterk gescheiden zijn.

Ten aanzien van de goederen zien we enerzijds een grote omvang van het vrachtverkeer en anderzijds een zeer diffuus karakter van de vervoersstromen. Deze twee effecten worden veroorzaakt door de vele economische activiteiten en de vestiging daarvan in de wijken van het gebied. Een betere leesbaarheid van het netwerk en een daadwerkelijke toepassing van de hiërarchie van wegen zou het echter mogelijk maken om de goederenstromen beter te kanaliseren op de verkeersaders die hiervoor meer geschikt zijn.

Omdat de consumptiebehoeften van het Brussels Gewest zich permanent ontwikkelen, is het raadzaam om tegelijk de functie van de waterweg in de bevoorrading en de distributie van goederen in de stad te versterken en in het Kanaalgebied te zorgen voor voorzieningen waarmee de stromen verdeeld kunnen worden. Dit zal de stedelijke distributie efficiënter maken en de milieu-invloeden verminderen en de leefkwaliteit voor alle Brusselaars waarborgen. ■

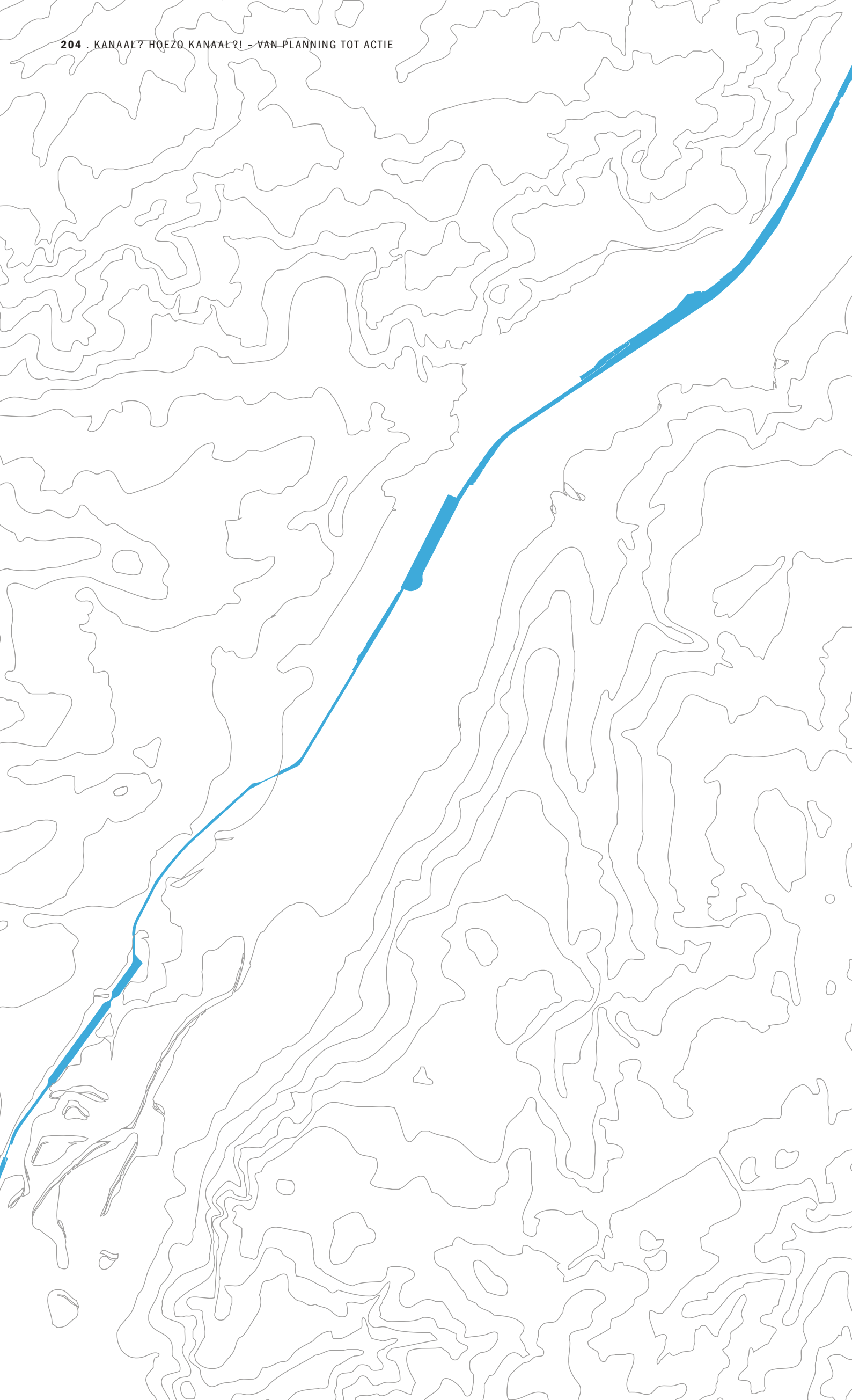


VAN PLANNING TOT ACTIE

Sinds de oprichting van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in 1989 dragen veel overheidsinitiatieven bij tot het herstel van het Kanaalgebied. Tot nu toe was hierbij geen sprake van een geplande totaalvisie, maar toch heeft dit gebied kunnen profiteren van de gelijkgerichte acties op verschillende niveaus: de zeer lokale initiatieven van de wijkcontracten en de meer regionale benadering van de ‘strategische gebieden’.

De stadsplanning is bedoeld om het sectorale beleid en de vele verschillende beleidsniveaus beter op elkaar af te stemmen, om samenhang te brengen in de grootstedelijke en de lokale doelstellingen. De gezamenlijke aanpak van de stadsplanning, het stadsvernieuwingsbeleid en het sectorale beleid heeft geleid tot een gunstige dynamiek tussen soms tegengestelde belangen, de concentratie van het overheidsbeleid op een specifiek gebied, de organisatie van het openbaar grondbeheer van sommige terreinen en tot slot de garantie op een coherente uitwerking van publieke en private projecten.

Dit hoofdstuk staat eerst stil bij de initiatieven die de voorbije twintig jaar zijn genomen in het Kanaalgebied. Daarna gaat het dieper in op de diversiteit van het stadsvernieuwingsbeleid. Tot slot komen de verschillende plannen aan bod, die vandaag een redelijk coherente en gedragen visie op de toekomst van dit strategische gebied schetsen.



VAN PLANNING TOT ACTIE

De noodzaak van een totaalvisie: kleine geschiedenis van de planning rond het kanaal

Benoît Moritz

Architect-stedenbouwkundige, bureau MS-A en docent faculteit Architectuur, ULB/La Cambre-Horta

Sinds de oprichting van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in 1989 dragen de vele overheidsinitiatieven bij tot het herstel van het Kanaalgebied. In het begin was er geen geplande en gedragen totaalvisie voor dit deel van Brussel, maar wel gelijkgerichte acties die elkaars effect versterken, sinds enkele jaren aangevuld door allerlei private initiatieven.

Zoals zo vaak in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest: bij de bespreking van een onderwerp uit de stedenbouw of de ruimtelijke ordening is het moeilijk om een totaalbeeld te krijgen van een project of om de volledige informatie over een stedelijk onderwerp te krijgen. De huidige transformaties langs het traject van het kanaal ontsnappen niet aan deze regel. Tot voor kort bestond er geen enkel plan noch officieel document dat een globaal beeld van deze mutaties bevatte. Voor niet-ingewijden gaf alleen de realisatie van een omvangrijk project – zoals de herinrichting van de Kleine Ring West of de bouw van een woontoren bij het Becodok – een indruk van de evoluties die gaande of op handen waren.

Niettemin bestaat er een consensus over het strategische karakter van het Kanaalgebied voor de ontwikkeling van het Brussels Gewest. Dat strategische karakter, dat onder andere tot uitdrukking kwam in het kader van het onderzoek 'Brussel-Metropool 2040', krijgt nu geleidelijk vorm in de uitwerking van een 'Kanaalplan', dat de verschillende beleidsinstrumenten binnen het Kanaalgebied op elkaar wil afstemmen.

Deze uitwerking van een langetermijnvisie voor het gebied is echter niet de eerste die tot stand komt. Al vanaf het moment van zijn ontstaan tracht het Brussels Hoofdstedelijk Gewest de dynamiek rond het kanaal opnieuw tot leven te wekken. Wat is er in de tussentijd gebeurd?

EEN EERSTE 'RICHTSCHEMA KANAAL'

Wanneer we teruggaan in de tijd, naar het allereerste begin van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in 1989, dan stuiten we op een document dat de huidige mutaties kan verklaren. Het Richtschema Kanaal werd opgesteld op vraag van de eerste Brusselse Executieve en op 1 maart 1991 aan het publiek voorgesteld tijdens een persconferentie van de toenmalige minister-president en de minister van Economie. Het plan bestrijkt een gebied van de Paepsembrug in Anderlecht tot de Jules de Troozsquare in het noorden. Deze perimeter wordt daarna uitgebreid naar het haven- en industriegebied ter hoogte van Schaarbeek-Vorming.

Het Richtschema Kanaal is sterk beïnvloed door het Londense voorbeeld van de Docklands. Het tracht een synthese te maken tussen vraagstukken die verband houden met huisvesting, economie en leefomgeving. Het grootste belang van dit plan is dat het een duidelijke gewestelijke visie geeft op de toekomst van het kanaal als waterweg en op de toekomst van de wijken aan weerszijden van het kanaal.

Terugblikkend kunnen we dit onderzoek zien als een soort manifest van de stedelijke mutaties die de gebieden aan het kanaal vandaag kennen. Het Richtschema Kanaal schetste een zeer helder ruimtelijk model van acties en beleidsingrepen, waarmee we de huidige acties van de overheids- en privésector in het Brussels Gewest kunnen begrijpen. We kunnen dit ruimtelijke model op de volgende manier karakteriseren:

- > annulering van het project voor de verbreding van het kanaal, waardoor de gebouwen op de oevers steeds meer verlaten werden;
- > annulering van het project voor een noord-zuidelijke industrieroute en aanleg van de oevers van het kanaal als een noord-zuidelijke landschappelijke structuur;
- > verhoging van het aantal stedelijke dwarsverbindingen over het kanaal om de breuk in het stedelijk weefsel te verminderen;



▲ Syntheseplan 'Richtschem Kanaal' uit 1991

- > bouw van een nieuwe, continue stedelijke façade aan de rand van het kanaal, dat wil zeggen zonder stadskankers of braakliggende terreinen, indien mogelijk met een coherente bebouwing (ongeacht de aard van de bestemming) en gemarkeerd door drie multifunctionele knooppunten: Emile Vanderveldesquare, Ninoofsepoort, Saincteletteplein;
- > verdichting en herindelings van het stedelijk weefsel, zowel in de bestaande wijken als in de nieuwe wijken die worden aangelegd (Biestebroek, Slachthuizen, Ninoofsepoort, Thurn und Tassis, Noord), op basis van een organisatie per stratenblok en lokale openbare plaatsen;
- > bereiken van een functiemix tussen economische activiteiten en huisvesting, zowel in de braakliggende spoor- en havengebieden als in de bestaande industriële ongemengde wijken;
- > specifieke aandacht voor het industriële erfgoed.

Het ambitieuze stadsproject dat het Richtschema Kanaal belooft, is echter nooit geconcretiseerd, omdat het plan geen krachtig operationeel luik bevatte. Niettemin werd een particulier studiebureau aangenomen om dit te doen. Maar door een gebrek aan duidelijk geïdentificeerde financiële middelen, voorafgaand overleg en samenwerking tussen het Brussels Gewest en de betrokken gemeenten werd het eigenlijke Richtschema Kanaal slechts zeer schoorvoetend of zelfs helemaal niet ten uitvoer gebracht.

EEN PROJECT IN GEDEELTEN?

Toch heeft het Richtschema Kanaal enkele eenvoudige stedelijke waarden op de kaart gezet, die – als gevolg van de hoge vastgoeddruk die niet bestond aan het begin van de jaren negentig – vandaag gedeeltelijk te zien zijn in een hele reeks projecten. Dat verloopt volgens een soort impliciete ‘taakverdeling’ tussen de overheids- en de privésector, waarbij elke categorie deze waarden volgens haar eigen interpretatie invult.

Zo startte de overheid projecten voor de herinrichting van de kanaaloevers en de aanleg van dwarsverbindingen (door nieuwe bruggen) via het samenwerkingsakkoord tussen de federale staat en het gewest Beliris of met de eigen middelen van het gewest. De herindelings en de verdichting van de bestaande wijken werden vooral aangepakt door de voorzieningen van de wijkcontracten, die een partnerschap tussen het gewest en de gemeenten in het leven riepen. Die waren gericht op zowel de gebouwen (via programma's voor lokale voorzieningen en huisvesting) als de inrichting van de openbare ruimte. Sinds 1994 zijn op deze manier maar liefst zeventig wijkcontracten gerealiseerd of gestart.

Citydev.brussels is de gewestelijke instantie die bevoegd is voor de ontwikkeling van economische, residentiële of gemengde projecten. Leefmilieu Brussel (BIM) zet zich op lokale en regionale schaal in voor de groenvoorzieningen, waardoor de leefomgeving van de bewoners er sterk op vooruit gaat.

Als we alle initiatieven van deze instanties gedurende de voorbije twintig jaar bij elkaar optellen, dan zien we een echt stadsproject dat geleidelijk, stap voor stap, is ontwikkeld binnen de wijken.

De privésector concentreerde zich voornamelijk op vraagstukken rond de vormgeving van een nieuwe stedelijke façade en de herbestemming van grote braaklanden. In eerste instantie betrof dit vooral het stuk van het kanaal tussen de Ninoofsepoort en Thurn und Tassis. Vandaag wordt de hele perimeter van het Richtschema Kanaal (van Biestebroek tot de Vroegmarkt en tot Schaarbeek-Vorming) bestreken. In dit geval werd de functiemix die het Richtschema voorstond vertaald in een zeer sterke druk op de logistieke en industriële activiteiten. De geleidelijke terugtrekking van die activiteiten kwam eerst ten goede aan grote kantoorprojecten (zoals de vastgoedontwikkelingen op het IJzerplein en in de Havenlaan tijdens de jaren negentig) en daarna aan huisvesting (het hoogste appartementsgebouw van het land in aanbouw bij het Becodok, eerste hotel met zicht op het kanaal geopend in mei 2013 bij de Ninoofsepoort). Dus ook de private projecten binnen het stadsweefsel – zoals de herbestemming van industriële panden als lofts – vormen een eigen interpretatie van het begrip ‘functiemix’.

In tegenstelling tot de genoemde overheidsprojecten werden de grote privéprojecten vaak gekenmerkt door een sterke weerstand tegen de uitvoering, hetzij omdat het stedelijke programma leidde tot het ontstaan van spanning tussen verschillende groepen (overheid, privésector, verenigingen, bewoners), hetzij vanwege het specifieke architecturale en stedenbouwkundige karakter van de projecten (zoals hoogbouw). Zo is de herbestemming van het terrein van Thurn und Tassis al twintig jaar een onderwerp van discussie. Niettemin zijn er intussen al enkele gebouwen gerenoveerd en in gebruik genomen. Daaronder bijvoorbeeld ook het nieuwe kantoor van Leefmilieu Brussel, dat in de loop van 2014 voltooid zal zijn.



TERUGKEER VAN EEN GEWESTELIJKE VISIE

Deze verschillende projecten die tot nu toe zijn ontwikkeld, hebben de verdienste dat ze een continue actie en een duurzaamheid in de doelstellingen van het Brussels Gewest hebben behouden. Het huidige, over het algemeen coherente resultaat vloeit uiteindelijk voort uit de opeenvolging van verschillende programma's. Zo is de stadsvernieuwing in de wijken aan het kanaal gestart door de gewestelijke en gemeentelijke overheden, die daarbij sinds kort worden vergezeld door de privésector.

Het vraagt tijd om een dynamiek op lange termijn in gang te zetten met veel verschillende partijen. Ondanks de voordelen van deze benadering, zijn er limieten. Daarom nemen de overheden – en in het bijzonder het Brussels Gewest – nieuwe initiatieven voor de specifieke sociale uitdagingen die voortvloeien uit de huidige stedelijke mutaties.

Zo is er een reeks projecten gestart met steun van het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling (EFRO) in het kader van de programmering 2007-2013 om te vermijden dat het doembeeld van de duale stad zou worden vastgelegd in steen: een stad die is gebouwd door privé-investeerders, met een nieuwe stedelijke façade, maar waarachter arme wijken verborgen liggen, waar de overheid voor 'zorgt'. Deze projecten worden gefinancierd door het EFRO en voorzien onder meer in de vestiging aan de kanaaloever van belangrijke voorzieningen op het vlak van economie en werkgelegenheid. Het gaat om strategische plaatsen zoals de Ninoofsepoort (Hotelschool Belle-View), Demetskaai (COOP – Zuidpoort) en de Slachthuizen van Anderlecht (voedingshal).

Daarnaast heeft het Brussels Gewest een 'Richtplan voor duurzame stadsvernieuwing' uitgewerkt, dat de aard en de omvang van het gewestelijk beleid in de Ruimte voor versterkte ontwikkeling van de huisvesting en renovatie (RVOHR) op een ander niveau brengt. Om dat te doen, stelt het Richtplan nieuwe instrumenten en nieuwe partnerschappen voor om het

stadsvernieuwingsbeleid van het gewest te versterken, vooral in het nieuwe stadsvernieuwinggebied (SVG) dat is opgenomen in het GPDO en dat een groot gedeelte van het Kanaalgebied bestrijkt.

De doelstellingen van het Richtplan kunnen in drie punten worden samengevat:

- > bestaande voorzieningen laten evolueren en de publieke en private actoren coördineren rond een gemeenschappelijke strategische gewestelijke visie;
- > de middelen van het gewest concentreren op het meest achtergestelde gedeelte;
- > de onderlinge verbondenheid tussen de wijken opnemen in de doelstellingen, door meer rekening te houden met mobiliteitskwesties.

Tot slot heeft het Brussels Gewest het initiatief genomen om een nieuw 'Richtplan voor het Kanaalgebied' te ontwikkelen, dat de mogelijke afstemmingen tussen de grote onderdelen van het gewest en de lopende initiatieven en projecten definieert. Op deze manier wil het Richtplan antwoord bieden op de behoefte aan coherentie in de projecten en in de acties. Met dit Kanaalplan streeft het Brussels Gewest er dus naar om een totaalvisie te ontwikkelen die tot nu toe ontbrak voor dit deel van het grondgebied.

Met deze twee laatste instrumenten zou het Brussels Gewest nieuwe methodologische benaderingen moeten kunnen opzetten om de verschillende publieke en private initiatieven in het Kanaalgebied te begeleiden. Dat biedt niet alleen de mogelijkheid om duidelijkheid te scheppen in het debat over de gewenste stedelijke functies en programma's, met name door niet meer alleen in horizontale zonerings te denken. Het opent ook de vraag van de mogelijke meerwaarde van de nieuwe stadsontwikkelingen voor de leefkwaliteit van de Brusselaars. ■

Van stadsherstel tot stadsplanning: een geïntegreerde, doelgerichte en expliciete strategie voor het Kanaalgebied

Solange Verger en Dirk Van de Putte

De ontwikkeling van het Kanaalgebied – de herstructurering, het stadsherstel – gebeurde tot nu toe op een geleidelijke, progressieve, groeiende manier. Ook al zien de Brusselse bestuurders het gebied al sinds de oprichting van het gewest als een specifieke entiteit, die een bijzondere behandeling en een grote overheidsinvestering vraagt, toch is deze evolutie eerder het gevolg van de doelgerichte voorzieningen, sectorale initiatieven en privé-ondernemingen die bij elkaar opgeteld een nieuwe adem hebben gegeven aan deze achtergestelde zone. Wanneer we enkel kijken naar het beleid van de overheid, dan kunnen we stellen dat de stadsvernieuwingsoperaties met hun concrete acties de weg hebben geopend naar een transversale benadering en een strategische planning voor het Kanaalgebied.

Zo is het herstel van het gebied voor een groot deel te danken aan de instrumenten voor stadsvernieuwing die zijn ingezet. In het bijzonder de wijkcontracten waren en zijn nog steeds het speerpunt van de veranderingen die plaatsvinden in het Kanaalgebied op het niveau van de wijken. Tegelijkertijd hebben vele gewestelijke instanties geïnvesteerd in projecten voor de economische ontwikkeling en de sociale en ruimtelijke cohesie van het gebied, waarvan een groot aantal de steun kreeg van het EFRO.

Gezien de veelheid en de verspreiding van de lokale initiatieven, was de herziening van het stadsvernieuwingsbeleid die sinds de legislatuur 2004-2009 is ingezet, gericht op een grotere coherentie en meer verbindingen tussen de operaties en tussen de wijken. Het Richtplan voor duurzame stadsvernieuwing, dat de regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest goedkeurde in 2013, geeft een concrete invulling aan deze ambities met nieuwe instrumenten en nieuwe samenwerkingsvormen, waarmee de duurzame ontwikkeling van de wijken en het herstel van het stadsweefsel beter aangepakt kunnen worden.

Het herstel van het Kanaalgebied steunt eveneens sterk op de ontwikkeling van grote strategische knooppunten, vanwege hun vastgoedpotentieel en hun hefboomeffect op het hele gewest. Het is een uitgelezen kans voor de ontwikkeling van het Kanaalgebied dat een aantal van deze knooppunten binnen het gebied ligt, zoals Schaarbeek-Vorming, Thurn und Tassis en het Zuidstation. De inrichting van die knooppunten gebeurt volgens de aanpak van een 'groot stadsproject', waarbij rekening wordt gehouden met de complexiteit van de doelstellingen en de vele betrokken partijen.

Net zoals de strategische knooppunten een operationele planning vereisen die voorafgaat aan de uitvoering van de projecten, zo vraagt het hele Kanaalgebied al sinds enkele jaren een nieuw globaal ontwikkelingsplan. Daarom heeft het Brussels Gewest op basis van de voorbije en lopende ervaringen en projecten een reeks onderzoeken en studies uitgevoerd. Daaruit resulteerden uiteindelijk twee plannen voor de toekomst van het kanaal en voor de integratie van de bestaande operaties en voorzieningen: het Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling (GPDO) en meer in het bijzonder, het Kanaalplan.

Dit planningsproces startte met het onderzoek 'Brussel-Metropool 2040', dat werd gerealiseerd in voorbereiding op het ontwerp-GPDO. Drie internationale teams hebben meegewerkt aan dit onderzoek, dat uitmondde in een territoriale grootstedelijke visie op lange termijn en concrete beleidsvoorstellen voor de korte en middellange termijn. De drie teams identificeren de Zennevallei of met andere woorden het Kanaalgebied als een strategische as op lokaal, regionaal en grootstedelijk niveau.

Het ontwerp-GPDO kent een centrale plaats toe aan het Kanaalgebied, zowel voor de aspecten die te maken hebben met de economische ontwikkeling en het werkgelegenheidspotentieel, als op het vlak van de stedelijke herstructurering, de verbetering van de leefomgeving en de reorganisatie van de mobiliteit. Het ontwerp-GPDO houdt rekening met alle knelpunten en mogelijkheden van het Kanaalgebied: het bevestigt, verbindt en vervolledigt een reeks bestaande voorzieningen, zoals de richtschema's van de strategische knooppunten, de wijkcontracten, de operaties van Citydev.brussels en de beheercontracten van de MIVB.

Tevens integreert en introduceert het ontwerp-GPDO nieuwe instrumenten of sectorale plannen, die gelijktijdig met het plan worden uitgewerkt, zoals:

- > het Richtplan voor de stadsvernieuwing, dat samengaat met het nieuwe stadsvernieuwingsgebied (SVG);
- > de zone voor economische uitbouw in de stad (ZEUS), waar de lokale werkgelegenheid wordt gestimuleerd;
- > de nieuwe EFRO-programmering 2014-2020;
- > de definitie van prioritaire ontwikkelingspolen, waaronder het Kanaalgebied;
- > en tot slot, het Kanaalplan, als een transversale operationele visie.

Al deze nieuwe instrumenten zijn grotendeels of soms uitsluitend gericht op het Kanaalgebied en zijn het bewijs van een gewestelijke strategie die steeds meer geïntegreerd, doelgericht en expliciet is.

VAN PLANNING TOT ACTIE DE NIEUWE DYNAMIEK IN HET KANAALGEBIED

Wijkcontracten, historische instrumenten van de stadsvernieuwing

Fabienne Lontie

Directeur van de directie Stadsvernieuwing van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

Wijkcontracten zijn specifieke programma's die het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de gemeenten samen uitvoeren. Ze werden ingevoerd in 1994 om wijken die kampten met een reeks sociaaleconomische problemen nieuw leven in te blazen. De bijzonderheid en de sterkte van de programma's is dat zij hun pijlen tegelijkertijd richten op meerdere domeinen: huisvesting, openbare ruimte, voorzieningen, sociale cohesie en maatregelen voor socioprofessionele inschakeling.

Sinds 2010 is hierbij ook het milieuaspect geïntegreerd en heten ze 'duurzame wijkcontracten'. De programma's zijn beperkt in de tijd: vier jaar, die verlengd kunnen worden met twee jaar om de acties te voltooien.

Het principe van deze processen is dat de bewoners en gebruikers van de wijk actief betrokken worden bij het identificeren van de concrete behoeften en het vastleggen van de prioriteiten die het dagelijkse leven rechtstreeks beïnvloeden.

Sinds 1994 zijn er niet minder dan zeventig wijkcontracten gerealiseerd, waarvan sommige nog lopen. Het merendeel daarvan ligt in de perimeter van het Kanaalgebied.

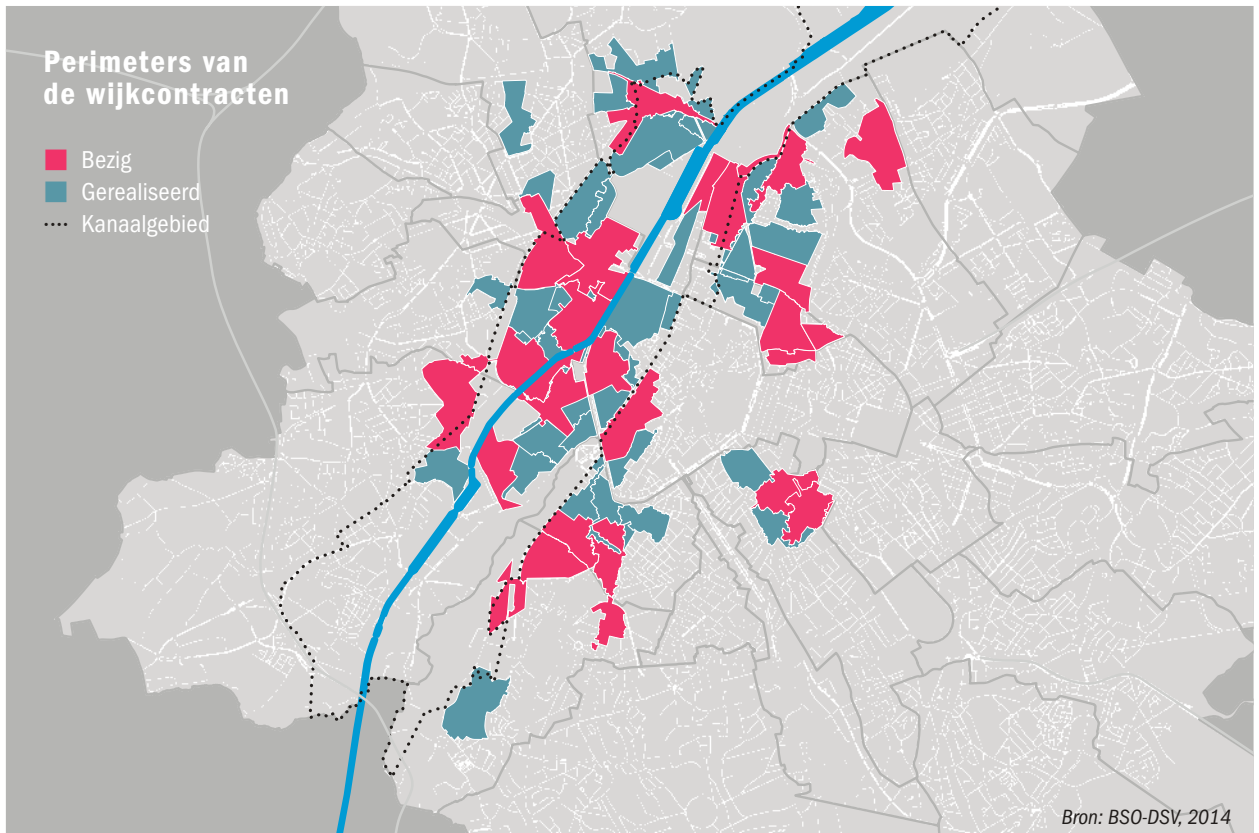
In 1994 concentreerden de wijkcontracten zich op de kansarme wijken in het centrum. De interventiezone werd gedefinieerd op basis van het grote aantal achterstanden die deze wijken verzamelen: bouwvallige woningen, verwaarloosde openbare ruimte, grote bevolkingsdichtheid, hoge werkloosheid. Het jonge Brussels Gewest bleef inwoners verliezen: het officiële cijfer daalde tot 950.000 inwoners. Het wegtrekken van de industrie liet zijn littekens na in het gebied, waar de leegstaande fabrieksgebouwen, braakliggende terreinen en stadskankers toenamen.

De vastgoedoperaties van deze voorziening waren vaak van bescheiden omvang, maar strategisch gericht op het niveau van de wijk, door zich specifiek te richten op hoekgebouwen of moeilijke stedenbouwkundige situaties die andere operatoren links lieten liggen. Die ingrepen gingen samen met een heraanleg van de openbare ruimte en investeringen in collectieve voorzieningen die openstaan naar de buurt en ten dienste staan van de bewoners. Zij worden gemobiliseerd en betrokken bij de uitwerking en opvolging van het wijkcontract, evenals de verenigingen en andere belangrijke actoren binnen de perimeter. Met hun grote aantal hebben deze operaties er in twintig jaar tijd toe bijgedragen dat sommige wijken een gedaanteverwisseling hebben ondergaan.



▲ Wijkcontract Rood Huis (2007 - 2011) - Jongeren centrum

Deze metamorfose zien we onder andere in het historische hart van Molenbeek. Na een opeenvolging van wijkcontracten is de actie verplaatst naar de rand van het kanaal. Het doel: verbindingen creëren tussen deze plaats van regionaal belang en de woonwijken eromheen. Er is al een aantal projecten voor lokale voorzieningen en publieke woningen gerealiseerd of in aanbouw op het grondgebied van Molenbeek, zoals op de Mariemontkaai en de Nijverheidskaai of in het stadswefsel vlakbij de kaaien (vroegere bedding van de Zenne).



▲ *Wijkcontract Bioscoop-Bellevue (2009 – 2013) – Espace Pierron*

Van contract tot contract worden dezelfde plaatsen opnieuw onderzocht, bekeken en onder handen genomen, waarbij rekening wordt gehouden met de lokale belangen, de opgedane ervaringen en de specifieke problemen van de wijken vlakbij het kanaal. Ze herstellen het lokale weefsel en besteden aandacht aan onderwerpen als sociale cohesie, werkgelegenheid en opleiding. Daardoor vormen ze het onmisbare tegenwicht voor de meer grootschalige operaties die plaatsvinden aan het kanaal.

Het Richtplan voor stadsvernieuwing spreekt expliciet van het voornemen om bepaalde hardnekkige barrières aan te pakken, zowel fysieke, mentale als administratieve. ■



▲ *Wijkcontract Bloementuin (2011 – 2015) – Projé Fontainas. Project van B12 Associates*

Het Fontainasproject is een van de projecten die de grondige herstructurering van het stratenblok Fontainas nastreven, waarbij milieuaspecten prioriteit krijgen. Zo voorziet het project in de aanleg van een groot stadspark als reservoir van biodiversiteit en de bouw van woningen met zicht op het park, met een strikte naleving van de criteria voor ecobouwen en energieprestaties.

VAN PLANNING TOT ACTIE DE NIEUWE DYNAMIEK IN HET KANAALGEBIED

Richtplan voor stadsvernieuwing: naar een geïntegreerd gewestelijk beleid rond het kanaal

Annabelle Guérin en Solange Verger

Na twintig jaar wijkcontracten en met het oog op de nieuwe uitdagingen waar het Brussels Gewest voor staat, ontstond de wens om het gewestelijke stadsvernieuwingsbeleid onder de loep te nemen en eventueel bij te sturen.

Er was al gedeeltelijk een nieuwe weg ingeslagen in de stadsvernieuwingspraktijken door de evolutie in de reglementering tijdens de legislatuur 2004-2009 (introductie van sociaaleconomische acties en meer partnerschap tussen de partijen) en in 2010 (introductie van milieuaspecten en duurzame ontwikkeling in de wijkcontracten). De uitwerking van het 'Richtplan' past binnen dit herzienings- en actualiseringsproces van de stadsvernieuwingsvoorzieningen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Het Richtplan, goedgekeurd door de regering in december 2013, definieert een gewestelijk beleidskader voor stadsvernieuwing dat de limieten van de bestaande stadsvernieuwingsinstrumenten overstijgt en een antwoord biedt op de nieuwe uitdagingen waar het Brussels Gewest voor staat (bevolkingsgroei, stijging van de vastgoedprijzen...).

Het centrale principe is dat de stadsvernieuwingsingrepen op verschillende niveaus worden bekeken, van micro-interventies tot projecten op regionale schaal (zoals het Tivoliproject van Citydev.brussels). Dat impliceert een nauwere samenwerking tussen de overheidspartners, maar ook tussen de overheid en de privésector die actief is in de meest achtergestelde buurten van het gebied.

Deze doelstellingen zijn erop gericht om het stadsvernieuwingsbeleid uit te strekken over een groter gebied, zodat het onder meer ook betrekking heeft op:

- > de problematiek van de braakliggende terreinen die geschikt zijn voor stadsuitbreiding;
- > verlaten industriële panden binnen stratenblokken die geherstructureerd worden;
- > groenvoorzieningen die deel uit moeten maken van het stadswaefsel;
- > het doorbreken van grote/hardnekkige stedelijke barrières;
- > de grote sociale woonblokken van na de oorlog.

Voor dit soort gebieden is het niet voldoende om de "stedelijke, economische, maatschappelijke en milieufunctie te herstellen met inachtneming van de architecturale en culturele eigenheden" (zoals staat in de ordonnantie houdende de organisatie van de stedelijke herwaardering). Er moeten ook nieuwe vormen worden gedefinieerd voor de programmatische, ruimtelijke en functionele afstemming tussen de bestaande wijken en de genoemde specifieke stedelijke situaties.

Een tweede vorm van uitbreiding is de aandacht voor de onderlinge verbondenheid van de wijken en in het bijzonder voor de interactie van de transportinfrastructuur met de woonwijken (haltes, trajecten, intermodale knooppunten, gekoppeld aan de openbare ruimte) en de verbindingen voor de zachte weggebruikers (voetgangers, fietsers).

Het initiële kader van de stadsvernieuwing was gericht op de versterking van het kwetsbare stadswaefsel binnen de wijken. Vandaag wordt deze aanpak voortgezet en tegelijk vervolledigd met een onderzoek naar het doordringen van de wijkgrenzen, de opheffing van het isolement van bepaalde wijken en de verbetering van de verbindingen en de afstemmingen tussen de wijken.

Deze nieuwe strategie van het stadsvernieuwingsbeleid is mogelijk van toepassing op een groter aantal projecten en moet ook de aanleiding vormen om een architecturale en stedenbouwkundige kwaliteitsvereiste naar voren te schuiven wanneer de overheid actief is in het gebied.

De principes van het Richtplan worden geconcretiseerd in een aantal nieuwe instrumenten:

- > het operationeel schema, dat de acties en interventies aangeeft die ondernomen dienen te worden in de prioritaire zones van het stadsvernieuwingsgebied;
- > het multigemeentelijk duurzaam wijkcontract, voor projecten in strategische zones die op het grondgebied van verschillende gemeenten liggen;
- > het duurzaam-huizenblokcontract, om een geïntegreerde actie te ondernemen op het niveau van een huizenblok door tegelijkertijd te werken op de huisvesting, de voorzieningen, de openbare ruimte en de sociaaleconomische aspecten;
- > het duurzame-ascontract, waarmee een transversaal antwoord kan worden gegeven op de problemen van verwaarloosde verkeersassen door te werken op de verbindingen en de afstemmingen tussen de wijken;
- > de interwijkenuitrusting die tot doel heeft om in samenwerking met de gemeenschappen nieuwe voorzieningen te ontwikkelen die een divers aanbod bieden voor de directe doelgroep van de buurtbewoners, maar met hun werking ook verder reiken.

13
2016
12/26

Voorlopige transformatie van de openbare ruimte



Voorbeeld aangewend(a) stedelijk(a) programma's

✓ ✓ ✓

Voorbeeld van implementatie

Subjektiviteit	Actoren
DWC	Stadsmaatschappij
DWC	Stadsmaatschappij, Middel Brussel
Participatie	Stadsmaatschappij, Middel Brussel, Middel Brussel

Logisch(a) interventiekoder(a)

De meeste actoren op deze locatie worden

De meeste actoren op deze locatie worden





1 Voor / Na
Middel Brussel, Katernak
(Stadsmaatschappij), 2011
Katrijke & Overgaard
Architects / URB



2 Voor / Na
Middel Brussel, Stadsmaatschappij, 2010
Middel Brussel
Architecten

Voorafgaand aan de inhoudelijke actie van de Middel Brussel interventiezone, zijn overleggen worden om de openbare ruimte voorlopig te heroveren volgens de principes van actief burgerschap. Inwoners, verenigingen, handelaars en technische actoren zullen dan naar de tafel gebracht moeten worden om oplossingen te bedenken waarbij openbare wegen en andere openbare ruimten die momenteel grotendeels gereserveerd zijn voor auto's in sterker mate gebruikt worden.

Deze actie kan gezien worden een soort DWC dat uitgevoerd wordt door de DSV in samenwerking met Middel Brussel en samen met de MIVB en Leefmilieu Brussel. Ze kan ook plaatsvinden los van een traditioneel DWC. De afbouw van de DSV bevindt zich hier op het niveau van de participatie en zelfs van een gedeeltelijke financiering. In het geval van de projectgroep krijgen de gemeenten bevoegde actoren zoals de coördinator, maar ook de dragers.

Uittreksel uit het Richtplan

Het stadsvernieuwingsbeleid is van toepassing op een specifieke perimeter. Tot nu toe was dit de Ruimte voor versterkte ontwikkeling van de huisvesting en de renovatie (RVOHR), die werd gedefinieerd in het tweede GewOP (2002). In het kader van het ontwerp-GPDO en aansluitend op de evolutie in het stadsvernieuwingsbeleid via het Richtplan, is een nieuwe prioritaire interventiezone vastgelegd.

Deze nieuwe zone, die het stadsvernieuwingsgebied (SVG) wordt genoemd, is gedefinieerd op basis van de geactualiseerde sociaaleconomische gegevens van de vroegere RVOHR (inkomen, werkloosheid, bevolkingsdichtheid) en geactualiseerde gegevens over de staat van de woningen.

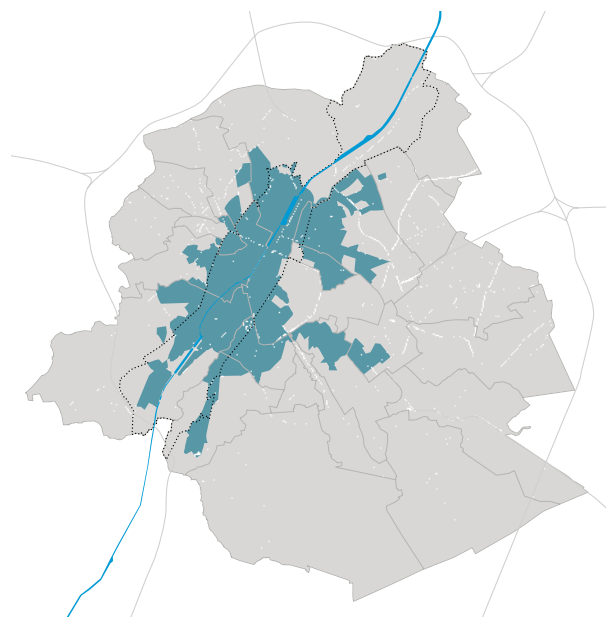
Er werden eenvoudige en actualiseerbare sociaaleconomische criteria gehanteerd voor de definitie van de nieuwe zone, op basis van gegevens per statistische sector:

- > inkomen (fiscale statistieken), lager dan het mediaaninkomen per aangifte;
- > werkloosheid (Actiris) hoger dan het gewestelijk gemiddelde;
- > bevolkingsdichtheid hoger dan het gewestelijk gemiddelde.

Sectoren met een huidige lage bevolkingsdichtheid die naar verwachting zal toenemen, zoals de sector van de Slachthuizen of Thurn und Tassis, zijn toegevoegd.

Uiteindelijk is de oppervlakte van de zone die in aanmerking komt voor het stadsvernieuwingsbeleid toegenomen van 1.429 naar 1.886 hectare. ■

Stadsvernieuwingsgebied (SVG)



Bron: ATO

VAN PLANNING TOT ACTIE DE NIEUWE DYNAMIEK IN HET KANAALGEBIED

Investeringen en partnerschappen voor de stadsvernieuwing: het voorbeeld van het EFRO

Lise Nakhlé en Dirk Van de Putte

De bijdrage van de overheid aan het herstel van het Kanaalgebied werd geconcretiseerd in de concentratie van de beschikbare middelen in het gebied, die mogelijk werd door de samenwerking tussen overheidsinstanties (zoals Beliris, tussen staat en gewest; de duurzame wijkcontracten, tussen het gewest en gemeenten). Deze concretisering was het resultaat van het actieve beleid in het kader van gemeenschappelijke programma's (heraanleg van de kanaaloevers, infrastructuurwerken, programma's voor lokale voorzieningen, woningen en inrichting van de openbare ruimte), maar ook van de investeringen door semioverheidsinstanties zoals Citydev.brussels (economische, residentiële of gemengde projecten) of Leefmilieu Brussel (lokale of regionale projecten voor de aanleg van een groen netwerk). Deze instanties hebben massaal bijgedragen aan de geleverde inspanningen om de middelen te concentreren.

Een essentieel instrument, dat eveneens voortkomt uit een samenwerking, is het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling (EFRO). Deze structuurfondsen van de Europese Unie zijn bedoeld om de economische en sociale cohesie te versterken en de regionale ongelijkheden binnen de EU te corrigeren. Het EFRO heeft in hoge mate bijgedragen aan de versterking van het partnerschap en de vernieuwingsdynamiek in het Kanaalgebied. Op basis van de sociaaleconomische indicatoren zijn de wijken in de centrale as van de Europese hoofdstad, aan weerszijden van het kanaal, immers geselecteerd als een plaats waar publieke, private of gemengde projecten een cofinanciering van het Brussels Gewest en de Europese Unie mogen ontvangen.

In dat kader werd een eerste prioritaire interventiezone (PIZ) gedefinieerd. Die kreeg de steun van de programma's Urban I (tussen 1994 en 1999) en Urban II (tussen 2000 en 2006), bedoeld om het "sociaal-economische herstel van steden en stadsdeelten in moeilijkheden" te ondersteunen. Er was ook steun van het programma Doelstelling 2 (tussen 2000 en 2006) voor de "economische en sociale omschakeling van zones die in structurele moeilijkheden verkeren", waaronder "in moeilijkheden verkerende stedelijke zones".

Voor de programmering 2007-2013 werd voorgesteld om deze zone uit te breiden naar het noorden en het zuiden, zodat die zich ook uitstrekt over de gebieden waar economische activiteiten kunnen komen die werkgelegenheid creëren. Deze zoning maakt het mogelijk om de middelen te concentreren op het deel van Brussel met de grootste sociaaleconomische achterstand. Het grootste gedeelte van het Kanaalgebied ontving 150 miljoen euro, die werd ingebracht door de Europese Unie, het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en privépartners, ten gunste van 33 projecten.

Die projecten zijn het resultaat van de uitvoering van het operationeel programma (OP), een document dat de grote oriëntaties van de Europese investeringen bepaalt, onder de titel: 'Doelstelling 2013: samen investeren in stedelijke ontwikkeling'. Dit document werd uitgewerkt door het Brussels Gewest, met de steun van diverse experts en talloze gewestelijke partners, en in 2007 goedgekeurd door de regering.

Het operationeel programma 2007-2013 koos ervoor om zich te concentreren op een beperkt aantal thema's, opgebouwd rond twee hoofdlijnen.

De eerste hoofdlijn is het territoriale concurrentievermogen en is gericht op het ontwikkelen en creëren van economische activiteiten (aanbieden van grote bedrijfsterreinen aan ondernemingen in groei, ondersteuning van 640 startende bedrijven, jongeren bewustmaken voor ondernemen, innoveren en risico's nemen). Een ander onderdeel hiervan is de oprichting van een gespecialiseerd centrum voor de economische milieusectoren in de stad. Dit bundelt de belangrijkste actoren op het domein van de energieprestatie van gebouwen en de verwerking, de recyclage en het hergebruik van afval.

De tweede hoofdlijn is de territoriale cohesie. Dit betreft enerzijds de versterking van de infrastructuur voor werkgelegenheid en opleiding en anderzijds de aantrekkelijkheid en het imago van de zone, zodat de negatieve associaties met dit gebied verholpen kunnen worden.

Dit programma, dat loopt tot eind 2014, is dus bedoeld om het dagelijkse leven van de bewoners van kansarme wijken, werkzoekenden en ondernemers in specifieke wijken te verbeteren door een positieve spiraal te creëren met doelgerichte investeringen en herstelmaatregelen.

Deze thematische en geografische concentratie valt samen met een financiële concentratie en streeft hetzelfde doel na: binnen de beschikbare financiële enveloppe is een beperkt aantal operaties geselecteerd zodat de middelen worden geconcentreerd op de meest urgente problemen.

Op basis daarvan werd voorrang gegeven aan projecten met een hefboomeffect of een regionale uitstraling, evenals aan projecten die voortkwamen uit een territoriale en intersectorale samenwerking, aangezien een partnerschap de garantie biedt dat het project blijft voortbestaan na de programmaperiode van het EFRO van 2007-2014.

BRUXELLES FEDER EFRO BRUSSEL

L'Europe et la Région de Bruxelles-Capitale investissent dans votre avenir
Europa en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest investeren in uw toekomst

Projets en Zone d'Intervention Prioritaire (ZIP) - Projecten in de Prioritaire Interventiezone (PIZ)

Projets d'appuis dans toute la ZIP - Projecten over heel de PIZ
 - Soutien aux entreprises - Steun aan bedrijven
 - Soutien à la jeunesse - Steun aan jongeren
 - Aide au développement économique - Help bij economische ontwikkeling
 - Image - Imago
 - Marketing urbain, Pôle d'intervention commerciale

Groupes d'opérations - Groepen concrete acties
 - Soutien au développement et à la création d'activités économiques - Steun bij de ontwikkeling en de oprichting van economische activiteiten
 - Aide à la création et à l'entretien de logements sociaux - Help bij de oprichting van en het onderhouden van sociale huurwoningen
 - Amélioration de l'accessibilité et de l'image de la zone - Verbetering van de toegankelijkheid en het imago van het gebied
 - Développement des infrastructures de transport et des services publics - Ontwikkeling van de openbare vervoer- en dienstverlening

Objectif - Doelstelling 2013

Union Européenne
 European Union

Union Européenne
 Europese Unie

GIS
 Geografische Informatiesystemen

Het programma EFRO 2014-2020 bouwt voort op het voorgaande programma, in die mate dat dit er eveneens naar streeft om de middelen te concentreren op bepaalde thema's en gebieden. De geselecteerde thema's sluiten aan op het Europese cohesiebeleid en op de doelstellingen van het Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling:

- > ondersteuning van onderzoek, ontwikkeling en innovatie, evenals de oprichting en ontwikkeling van kmo's in groeisectoren;
- > de ontwikkeling van een kringloopeconomie en het rationele gebruik van hulpbronnen;
- > de vermindering van de maatschappelijke, economische en ecologische kloof.

Een van de algemene principes is de doelgerichte ondersteuning van groeisectoren voor de werkgelegenheid van de Brusselaars en economische ontwikkeling van het gewest.

Vanuit een territoriaal standpunt is een van de evoluties van dit programma dat de projecten niet worden geconcentreerd binnen één zone. Alleen infrastructuurprojecten moeten in de meest kwetsbare zones zijn gelokaliseerd, namelijk het stadsvernieuwingsgebied dat is opgenomen in het ontwerp-GPDO en/of de strategische gebieden.

Zo staat het Kanaalgebied, ook al is dit niet meer uitsluitend het voorwerp van het EFRO, opnieuw in het centrum van de vele projecten die in dit kader ontwikkeld worden. ■

VAN PLANNING TOT ACTIE DE NIEUWE DYNAMIEK IN HET KANAALGEBIED

De ‘ontwikkelingspolen’ van het kanaal: van planning tot actie

Yves Rouyet

Het Kanaalgebied bestrijkt een grote diversiteit van stedelijke situaties. De planning en organisatie van de hervorming van het gebied vragen dus verschillende instrumenten, die zijn aangepast aan de zeer gevarieerde contexten, stedelijke weefsels en actoren.

Zo zijn er enkele gebieden die een uitzondering vormen door hun strategische plaats in het middelpunt van het transportnetwerk (Zuid-, West- en Noordstation) of door de hoeveelheid grond die beschikbaar is voor een nieuwe bestemming (Thurn und Tassis, Schaarbeek-Vorming). De ontwikkeling van deze gebieden is dus van regionaal en zelfs metropolaan belang en vraagt een bijzondere aanpak.

Dat is de reden dat de afgelopen twintig jaar vier plaatsen in het Kanaalgebied (Thurn und Tassis, Zuidstation, Weststation en Schaarbeek-Vorming) zijn opgenomen (met een specifieke zonering) in de documenten van het ruimtelijkeordeningsbeleid: als ‘gebied van gewestelijk belang’ (in het GBP van 2001), als ‘hefboomgebied’ (in het GewOP van 2002), als ‘strategisch gebied’ (in het PIO van 2009) en als ‘prioritaire ontwikkelingspool’ of ‘versterkingspool van de grootstedelijke centraliteit’ (in het ontwerp-GPDO van 2013). De opeenvolging van deze zoneringen, zij het onder een andere naam, geeft blijk van het continue streven van het Brussels Gewest om deze gebieden op een andere manier te benaderen. De grote omvang en de problematiek van deze gebieden vraagt specifieke instrumenten voor de planning en operationele uitvoering op lange termijn, die in de tijd kunnen evolueren.

PLANNING VIA EEN RICHTSCHEMA

Met de ontwikkeling van het ‘richtschema’ initieerde het GewOP uit 2002 een verandering van methode voor grote strategische gebieden. Het richtschema identificeerde duidelijk de overheid – en in eerste lijn het gewest – als aanjager van de planning van deze gebieden.

Het richtschema vormt een stadsproject dat is besproken met alle betrokken partijen en dat de ontwikkelingsstrategie op de lange termijn definieert. Dat stelt de overheid in staat om de oriëntaties te bepalen met het oog op het algemeen belang en de goede inrichting van deze gebieden, ook wanneer zij niet de eigenaar is van de grond.

Op dit moment is een richtschema aangenomen voor twee ontwikkelingspolen in het Kanaalgebied: Thurn und Tassis in 2008 en Schaarbeek-Vorming in 2013. Voor de Zuidwijk werd eind 2013 een richtschema geïnitieerd.

Het opdrachtgeverschap van de richtschema’s is in handen van Brussel Stedelijke Ontwikkeling, de gewestelijke administratie die bevoegd is voor de planning.

Het ATO is belast met de operationele uitvoering.

UITVOERING

Een van de grote uitdagingen van de ontwikkeling van het Kanaalgebied is de overgang van de planning naar de concrete realisatie van de doelstellingen voor deze ontwikkelingspolen. Die verschillen onderling wat de inhoud, programmering, operationele werkwijze of realisatie van concrete projecten betreft, maar op één vlak zijn ze gelijk: hun grote omvang. De uitvoering is dus complexer als gevolg van het grote aantal betrokken partijen, de verschillende overheidsniveaus die betrokken zijn en de grootte van de investeringen die nodig zijn.

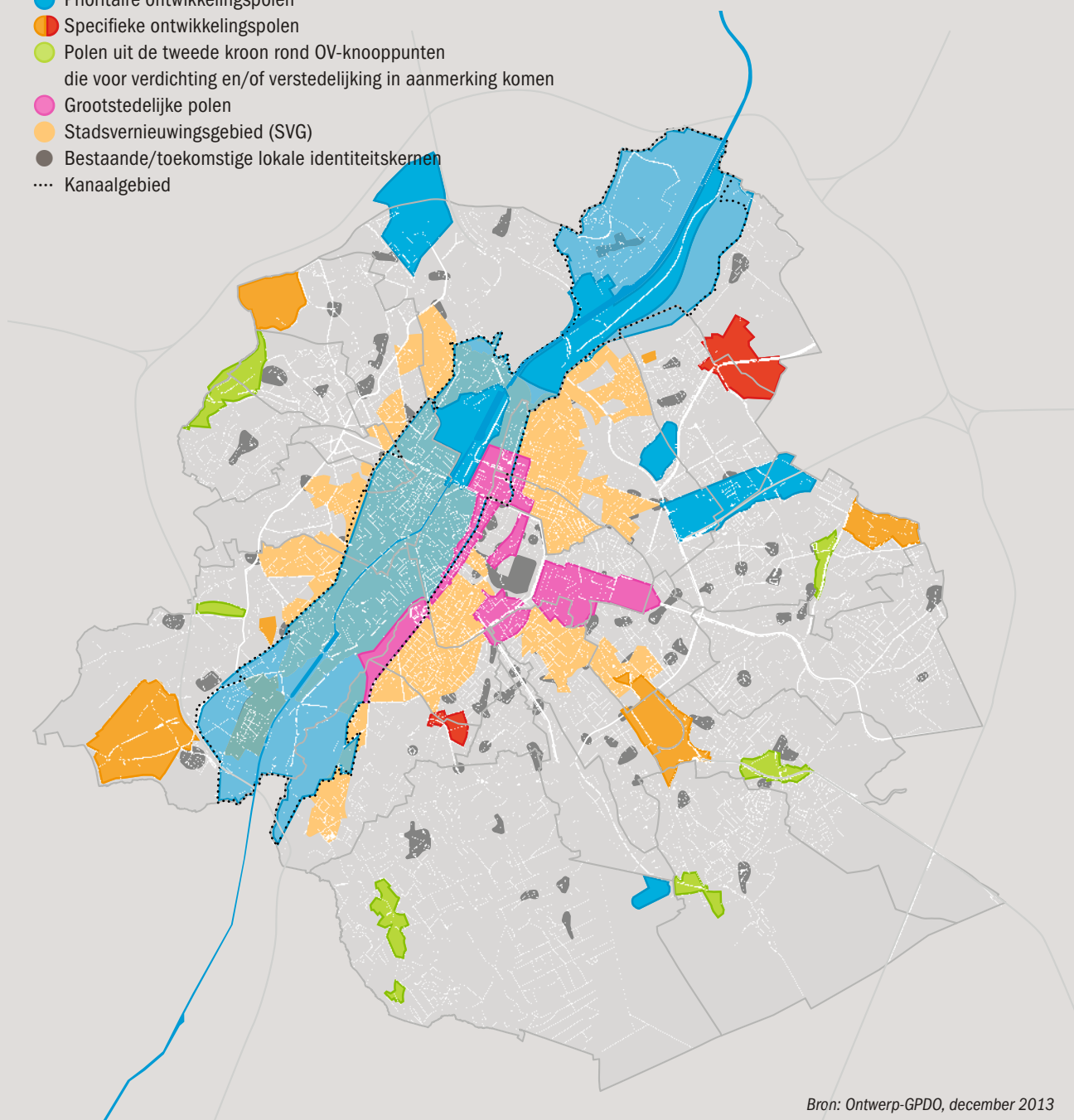
Daarom heeft het ATO de volgende taken:

- > betrokken publieke en private partijen coördineren;
- > partnerschappen opzetten;
- > indien nodig het reglementaire kader aanpassen: dat moet het stadsproject omkaderen, maar mag het niet vastleggen;
- > ervoor zorgen dat de richtlijnen van het stadsproject worden omgezet in de concrete projecten;
- > schakel tussen de technische en de politieke kant vormen.

De zeer veranderlijke context van de projecten, de nieuwe kansen die zich kunnen aandienen en de eventuele nieuwe partijen leiden ertoe dat het project onophoudelijk opnieuw bekeken moet worden.

De meerpolige stad, van lokale tot grootstedelijke schaal

- Prioritaire ontwikkelingspolen
- Specifieke ontwikkelingspolen
- Polen uit de tweede kroon rond OV-knooppunten die voor verdichting en/of verstedelijking in aanmerking komen
- Grootstedelijke polen
- Stadsvernieuwingsgebied (SVG)
- Bestaande/toekomstige lokale identiteitskernen
- ⋯ Kanaalgebied



Bron: Ontwerp-GPDO, december 2013

Vandaag werken de gewestelijke administratie en het ATO nog nauwer samen in de lancering van gezamenlijke overheidsopdrachten voor het beheer van de stadsprojecten. Deze samenwerking maakt het mogelijk om in de opdrachten van de projectbeheerder de volgende elementen op te nemen:

- > Uitwerking van het stadsproject (type richtschema);
- > Begeleiding van de uitvoering op de lange termijn (tot tien jaar).

Dit maakt het ook mogelijk om meer geïntegreerde projecten op te zetten, met bijvoorbeeld een grondig uitgewerkt mobiliteitsluik (dankzij het gezamenlijke opdrachtgeverschap met Mobiliteit Brussel). In dit kader blijft elke partij de rol spelen die hem is toegekend. Maar het belangrijkste is dat hierdoor de ontwerper van het stadsproject ook de transformatie van de wijk kan begeleiden. Daardoor wordt het stadsproject telkens opnieuw onder de loep genomen, bijgestuurd en aangepast aan de evolutie van de context en van project zelf, waarbij de coherentie van het geheel behouden blijft.



▲ Richtschema Thurn und Tassis - Ateliers Lion - MS

THURN UND TASSIS

(Stad Brussel / Molenbeek)

Vlakbij het centrum van Brussel, tegenover het Becodok, ligt de oude spoorwegs site en douanedepot van Thurn und Tassis. Het terrein vormt een uitgestrekte, onbebouwde enclave te midden van de dichtbevolkte woonwijken van Molenbeek en Laken. Met als meerwaarde een opmerkelijk industrieel erfgoed uit het begin twintigste eeuw. Thurn und Tassis moet uitgroeien tot een nieuwe stadswijk rond een groot park met gemengde functies (woningen, kantoren, voorzieningen), die in verbinding staat met de wijken eromheen. De site is grotendeels in handen van een groep privé-investeerders. Het terrein grenst naast het centrum voor *Transport International Routier* (TIR) en de Materialenkaai, waar ook stadsprojecten zijn gepland. Ertegenover op de Akenkaai ligt het project UP-site.

Kenmerken

- > **Oppervlakte:** 45 ha
- > **Bestemming GBP:** GGB 6a en 6b + gebied voor havenactiviteiten
- > **Eigenaars:** T&T Project (64,5%) + Haven van Brussel (34,5%) + federale staat (Sopima) (0,8%) + NMBS (0,3%)
- > **Voormalig gebruik:** overslagstation en douanecentrum
- > **Erfgoedelementen:** douanegebouw, Koninklijk Pakhuis en loodsen (Sheds), Goederenstation en een hele reeks kleinere gebouwen met een bijzonder ontwerp dat representatief is voor de industriële architectuur van begin twintigste eeuw en voor de industriemacht die België in die tijd was.
- > **Uitwerking richtschema:** 2006-2008 - projectmanagement: Ateliers Lion - MSA - opdrachtgever: BSO-DSP
- > **Definitieve goedkeuring van het richtschema door de regering:** 4 december 2008

Belangrijkste doelstellingen van het stadsproject

- > Verbinding van de Maritiemwijk en de Maria-Christinawijk;
- > Doorbreking van de geslotenheid van het terrein (als gevolg van de douanefunctie);
- > Aanleg van een regionaal park;
- > Verbetering van de toegankelijkheid via het openbaar vervoer;
- > Creëren van een functiemix (huisvesting, kantoren, activiteiten, voorzieningen);
- > Bevordering van de sociale mix;
- > Valorisatie van het bestaande erfgoed;
- > Behoud en uitbreiding van de evenementenfunctie en culturele functie;
- > Garantie van een hoge kwaliteit in de architectuur en de inrichting van de omgeving.

Stedelijke vertaling van die doelstellingen

- > Aanleg van een uitgestrekt park, dat bestaat uit een 'groene keten' van in totaal 17,5 hectare, van het Bockstaelplein naar het kanaal, via de vallei van de spoorweg, met loodrechte vertakkingen om het hele terrein te kunnen irrigeren;
- > Aanleg van een centrale noord-zuidas die de Maritiemwijk verbindt met de Maria-Christinawijk;
- > Projectontwikkeling op 370.000 m², waarvan 40% woningen, 40% kantoren, 10% voorzieningen en de rest voor winkels en productieactiviteiten;
- > Opening van het Goederenstation voor het publiek;
- > Behoud van de beplante taluds;
- > Herbestemming van alle gebouwen van patrimoniaal belang;
- > Aanleg van een tramlijn tussen het Noordstation en Bockstael.



▲ Richtschema Schaarbeek-Vorming – Studio 014 (Studio Associato Bernardo Secchi Paola Vigano)/Idea Consult/Mint/Ecorem

SCHAARBEEK-VORMING (Stad Brussel)

Op de rechteroever van het kanaal ligt een uitgestrekt gebied met voornamelijk voorzieningen (afvalverbrandingsoven, reizigersstation), haveninstallaties en economische activiteiten, evenals een rangeerstation dat gedeeltelijk in onbruik is geraakt. Deze locatie biedt een enorm potentieel op het vlak van intermodaliteit tussen het water, het spoor en de weg. Bovendien is er het voordeel dat de internationale luchthaven in Zaventem vlakbij ligt.

Kenmerken

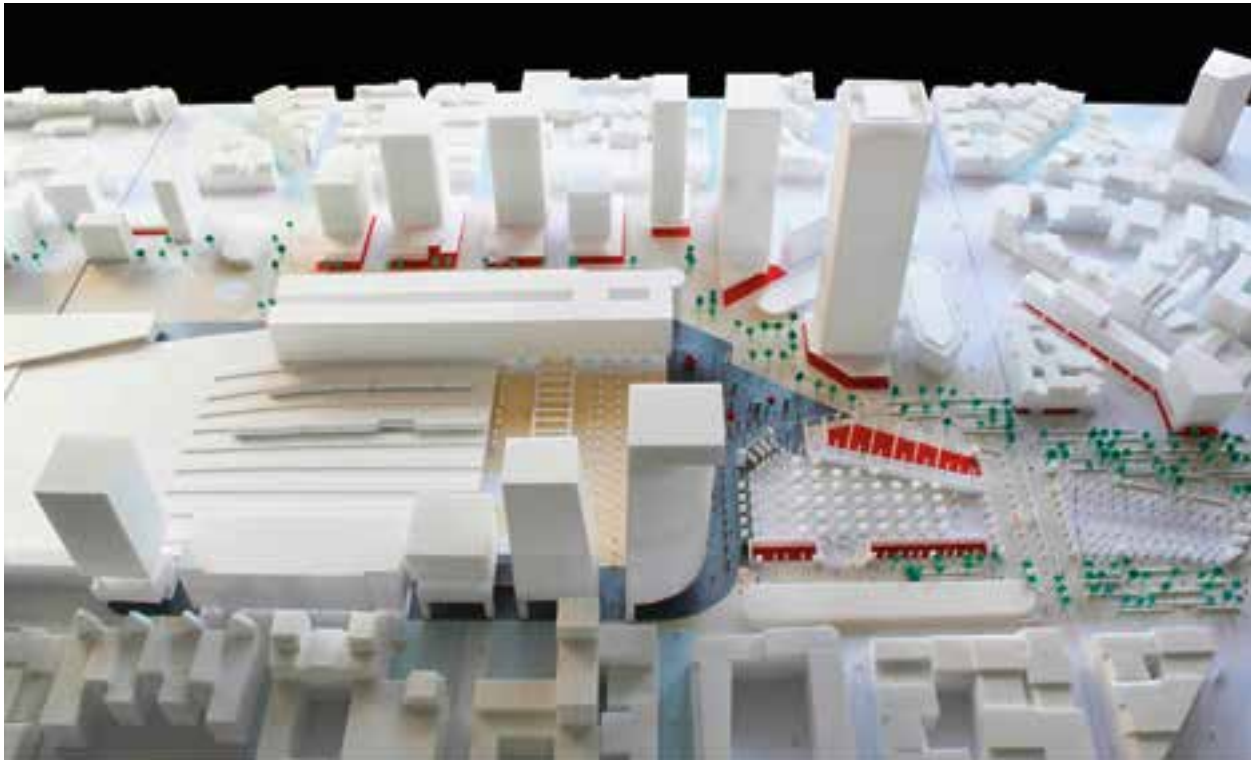
- > **Oppervlakte:**
 - onderzoekspereimeter van het richtschema = 594,3 ha, waarvan 342 ha spoor-, weg- of waterinfrastructuur
 - operationele perimeeter = +/- 180 ha, waarvan
 - 61,9 ha gebied van gewestelijk belang met uitgestelde aanleg (GGBUA)
 - 80,1 ha gebied voor havenactiviteiten en vervoer (GHV)
 - 27 ha ondernemingsgebied in een stedelijke omgeving (OGSO)
 - 7 ha stedelijk industriegebied (SIG)
- > **Eigenaars:**
 - GGBUA (61,9 ha): FIF (66,5% – 41,2 ha), NMBS (33,5% – 20,7 ha)
 - GHV: Haven van Brussel, Gewestelijke Grondregie, Net Brussel, Infrabel, Sibelgas, Elia, privésector
 - OGSO: Stad Brussel
 - SIG: Stad Brussel en privésector
- > **Uitwerking richtschema:** 2008-2013 – projectmanagement: tijdelijke vereniging Studio 012 (Bernardo Secchi en Paola Vigano), IDEA Consult, Mint, Ecorem, 3E. – opdrachtgever: BSO-DSP
- > **Goedkeuring richtschema door de regering:** 28 november 2013

Belangrijkste doelstellingen van het stadsproject

- > Ontwikkeling en herstructurering van de economische activiteiten in het gebied;
- > Vestiging van grootschalige voorzieningen;
- > Versterking van de woonfunctie, met bescherming van de bestaande woningen en bestudering van de mogelijkheid om een nieuwe wijk aan te leggen;
- > Verbetering van de mobiliteit vanuit het perspectief van de duurzame ontwikkeling, met voorrang voor openbaar vervoer en de ontwikkeling van intermodale toegankelijkheid;
- > Radicale verbetering van het imago van het gebied, door de aanleg van groen en de kwaliteit van de inrichting.

Stedelijke vertaling van die doelstellingen

- > Verbinding van de stad: de ontwikkeling van Schaarbeek-Vorming kan een rol spelen in de stedelijke integratie van twee geïsoleerde gebieden: Neder-over-Heembeek, een sterk groeiend gebied met het Huisvestingsplan, en Haren;
- > Versterking van het landschap van de Zennevallei: de afstemming van de stad op haar topografie en haar landschap kan een krachtige structurele motor vormen voor de stedelijke ontwikkeling;
- > Benutting van het potentieel van het reizigersstation: de infrastructuur van het reizigersstation van Schaarbeek kan worden ingezet als een transporthefboom voor de ontwikkeling van het gebied, gekoppeld aan het voornemen om hier een voorziening te realiseren, en voor de betere aansluiting van andere ontwikkelingspolen op het kanaal of op de Kleine Ring;
- > Ontwikkeling van een multimodaal platform ten noorden van de onderzoekspereimeter;
- > Ontwikkeling van een 'voorzieningencampus' in het centrum van de onderzoekspereimeter, in de buurt van de verbrandingsoven, voor de vestiging van een voorziening met gewestelijke reikwijdte (op basis van een onderzoek naar de sociaaleconomische effecten);
- > Herstel van het gebied rond de Vroegmarkt (ten zuiden van de onderzoekspereimeter) en ontwikkeling van een nieuwe gemengde stadswijk, voornamelijk met woonfunctie.



▲ Project Zuidstation, werkmaquette - I'AUC

WIJK VAN HET ZUIDSTATION

(Anderlecht, Vorst, Sint-Gillis, Stad Brussel)

Sinds begin jaren negentig vindt in de wijk van het Zuidstation een grootschalig stadsvernieuwingsproces plaats. De overheid koppelde de aankomst van de hogesnelheidstrein in het station aan de ontwikkeling van kantoren en woningen in de buurt, om maximaal voordeel te halen uit de uitstekende toegankelijkheid van het gebied.

Vandaag gaat de wijk een tweede ontwikkelingsfase in, voornamelijk vanuit de wens om de 'leesbaarheid' van het station en het intermodale knooppunt te vergroten. Dat gaat samen met een grote investering van de NMBS-groep in een aantal projecten, waaronder de reorganisatie van de vestigingen van de NMBS in de wijk. Het Brussels Gewest wil deze dynamiek laten samengaan met publieke en private projecten, zodat een gemengde wijk ontstaat rond de grote stationsvoorziening, waarbij ook de kwaliteit van de openbare ruimte in de wijk en de verbindingen met de naburige wijken worden aangepakt.

Het Brussels Gewest wordt bijgestaan door een team van architecten-stedenbouwkundigen en mobiliteitsexperts, die de opdracht hebben gekregen om een richtschema uit te werken en de uitvoering daarvan te begeleiden.

Kenmerken

- > **Oppervlakte:** operationele perimeter van circa 150 ha
- > **Eigenaars:** NMBS en private eigenaars
- > **Gezamenlijk opdrachtgeverschap:** ATO (mandataris), BSO – Directie Studies en Planning, Mobiel Brussel – Directie Strategie
- > **Projectmanagement:** I'AUC (architectuur en urbanisme, mandataris) I'AUC AS (architectuur), NFA Architects (stedenbouw en architectuur), Bureau Bas Smets (landschapsontwerp), EGIS (mobiliteit), EGIS Conseil (stadsprogrammering en vastgoedexpertise), Transsolar (duurzame ontwikkeling), BG (stabiliteit, speciale technieken), 8-18 (lichtontwerp) en Encore (stedelijke vormgeving en bewegwijzering)
- > **Uitwerking richtschema:** september 2013-voorjaar 2014.

Belangrijkste doelstellingen van het stadsproject

- > Versterking van de status en het imago als internationale toegangspoort tot de wijk;
- > Versterking van de werkgelegenheid rond het station met een totaalstrategie die een sociale en functionele mix nastreeft;
- > Voordeel halen uit de uitstekende toegankelijkheid van de wijk met het openbaar vervoer om te streven naar een optimale stedelijke mobiliteitsontwikkeling, met respect voor de gewestelijke doelstellingen om het gebruik van de auto te verminderen;
- > De werking van het intermodale knooppunt verbeteren;
- > De kwaliteit van de openbare ruimte in het gebied verbeteren en de mogelijkheid om verbindingen te creëren met de naburige wijken en het centrum;
- > Ervoor zorgen dat de wijk verlevendigd wordt.

Stedelijke vertaling van die doelstellingen

- > Het 'woonvriendelijke station': het station en de wijk beschouwen als een plek die voor iedereen openstaat, door tegelijkertijd de woonfunctie te laten ontwikkelen. De doelstellingen zijn: 40-50% woningen, 40-50% kantoren, 10-20% handelszaken en voorzieningen;
- > De 'ontmoetingsruimte': een openbare ruimte die het verbindende element van het project is en de naburige wijken op elkaar aansluit. Een openbare ruimte die tevens een 'gemakkelijke ondergrond' biedt voor alle gebruikers en gebruiken;
- > De 'dubbele skyline': een stad die is opgebouwd vanuit de voetgangers, waarbij de gelijkvloerse verdiepingen 'actieve sokkels' worden, met functies die openstaan voor het publiek en die in interactie zijn met de openbare ruimte. En een stad die haar plaats vindt in het Brusselse landschap dankzij een hoge skyline die het gebied markeert. ■

VAN PLANNING TOT ACTIE HET KANAAL ALS MIDDELPUNT VAN DE GEWESTPLANNING

Studie ‘Brussel Metropool 2040’ plaatst het Kanaalgebied opnieuw in zijn grootstedelijke context

Yves Van de Castele

*Eerstaanwend attaché bij de Directie Studies en Planning van het
Brussel Stedelijke Ontwikkeling*

De studie ‘Brussel Metropool 2040’ werd gemaakt tussen 2010 en 2012 en was bedoeld om een territoriale grootstedelijke visie op lange termijn uit te werken en strategische voorstellen te doen voor maatregelen op zeer korte termijn (einde van de legislatuur 2009-2014) en op korte en middellange termijn (2020).

In de projecten van de drie geselecteerde teams is het Kanaalgebied een strategische as op lokaal, regionaal en metropolitaan niveau.

Er werden drie multidisciplinaire teams (51N4E, KCAP en STUDIO 010 Secchi/Vigano) geselecteerd voor de studie ‘Brussel Metropool 2040’, die enkele maanden werkten aan de volgende elementen:

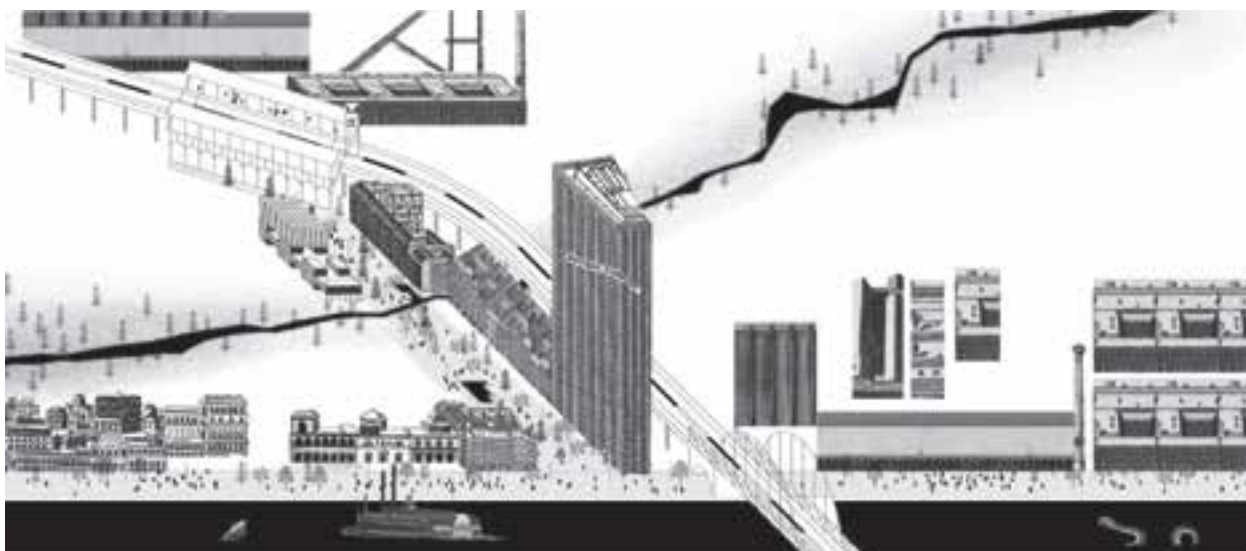
1. een stand van zaken van de grootstad Brussel;
2. een territoriale visie voor 2040 voor de grootstedelijke Brusselse ruimte;
3. voorstellen voor concrete maatregelen op korte, middellange en lange termijn voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

De geselecteerde teams legden alle drie het accent op het strategische karakter van het Kanaalgebied als plaats van grootstedelijk belang: zowel voor het goederentransport als voor zijn potentieel voor de ontwikkeling, verdichting en vermenging binnen het gewest.

51N4E

Voor het team van het Brusselse bureau 51N4E past het kanaal in een globale visie voor de structurering van het grootstedelijk gebied door de valleien, zowel van grootstedelijk belang (Dijle, Dender, Zenne) als van gewestelijk belang. Voor dat laatste heeft het kanaal vandaag de rol die historisch werd gespeeld door de Zenne, die nu overweld is: namelijk die van ‘stadsrivier’.

Het Kanaalgebied biedt veel mogelijkheden voor verdichting, op voorwaarde dat rekening wordt gehouden met de ontwikkeling en de herstructurering van het grootstedelijk openbaar vervoer en met de integratie van de openbare ruimte in de ontwikkeling van een grootstedelijke visie. Dat geldt onder meer voor de zone die zich uitstrekt rond de Slachthuizen van Anderlecht, die het ‘Europaplein’ wordt genoemd.



Dat plein heeft de vorm van een driehoek tussen Kuregem, het Weststation en Clémenceau en wordt voorgesteld als een gigantische openbare ruimte van grootstedelijk belang, voor het grootste deel bestraat en verbonden met het Zuidstation en het Dudenpark en het Park van Vorst. Deze nieuwe openbare ruimte van een 'megaformaat' herstelt het evenwicht tussen openbare plaatsen van dit type in het westen van het gewest en draagt tegelijk bij tot de verdichting van de wijk, een grotere stedelijke mix en een algemene verbetering van de leefomgeving. Het kanaal krijgt min of meer de functie van de 'rode draad' door dit nieuwe geheel.

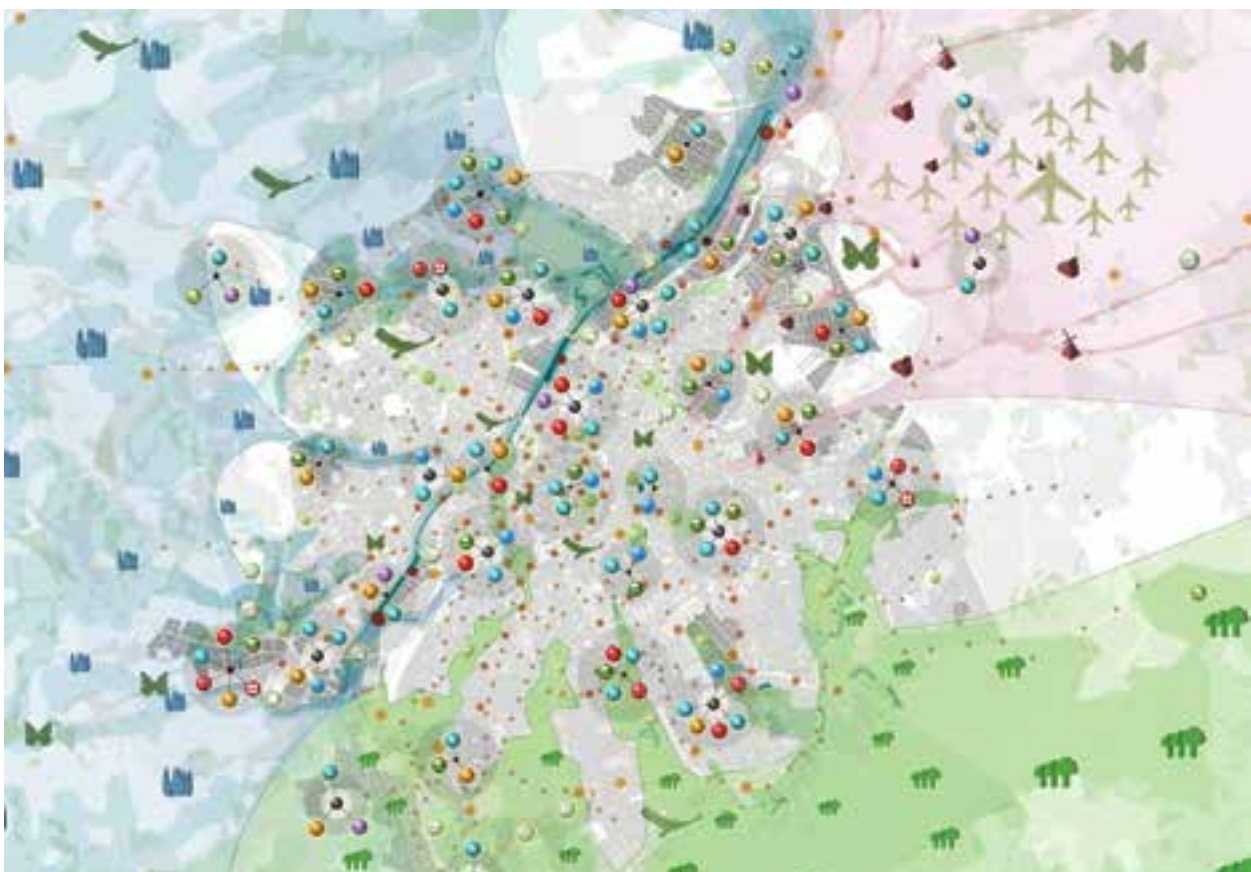
Tegelijk blijft de logistieke functie van het Kanaalgebied van fundamenteel belang. Binnen het grootstedelijk kader is het kanaal eveneens een infrastructuur met een grote capaciteit (naast het spoor en de weg), waarover logistiek transport mogelijk is, niet alleen op globale en industriële schaal (van het noorden van Brussel tot aan de Akenkaai), maar ook op lokale schaal (naar het zuiden). Het hergebruik of de benutting van de bestaande kaden (bijvoorbeeld in de buurt van de Slachthuizen, maar ook in de zuidelijke industriezone) zou een oplossing kunnen bieden in de vorm van een strategische logistieke coproductie.

KCAP

Het team van KCAP vertrekt vanuit de noodzaak om de stad opnieuw te veroveren en maximaliseert het gebruik van het hele Kanaalgebied vanuit de principes van een sterke verdichting en een stedelijke mix, met inbegrip van de bestaande industriële en logistieke functies. Het is ook een doelstelling om de breuklijn in de stad die het kanaal vormt te doorbreken en verbindingen te leggen, niet alleen in termen van verplaatsingen door zachte weggebruikers, maar ook met doorlopende groenvoorzieningen, in de vorm van nieuwe parken en andere uitbreidingen van het groene netwerk. Vanuit hetzelfde perspectief van de herovering van de stad en haar infrastructuur moet het huidige 'canyoneffect' van het kanaal worden aangepakt door de oevers te verlagen, zodat op eenvoudiger wijze een visueel en fysisch contact met het water kan worden gemaakt.



Om deze hypothesen te testen, heeft het team zich onder meer gebogen over het gebied tussen de Biestebroekkaai en de Schipperijkaai. Het voorstel is een geleidelijke mutatie van het hele industriegebied ten zuiden van Kuregem over een periode van dertig jaar, die leidt naar een functiemix aan het kanaal, met overwegend woningen en resterende stedelijke industrie die verenigbaar is met de woonfunctie. De industriële monofunctionaliteit wordt behouden aan de Industrielaan en de ontwikkeling van het bestaande logistieke knooppunt (Bpost) wordt aangemoedigd (eventueel in de vorm van een bimodale weg-spoorbenadering).





STUDIO 012

Dit team gaat uit van de basisveronderstelling dat de logica van het ABC-kanaal (Antwerpen-Brussel-Charleroi) wordt doorbroken. Die is niet meer aangepast aan de ontwikkeling van Brussel en aan de werking van het grootstedelijke gebied. In de plaats daarvan komt er geleidelijk meer nadruk op enerzijds de AB-as (Antwerpen-Brussel) naar het noorden, waarbij de grootstedelijke havenactiviteiten worden beperkt tot de Van Praetbrug en anderzijds de BC-as (Brussel-Charleroi) vanaf het Biestebroekdok. De stedelijke distributiecentra moeten aan de 'terminus' van deze twee assen komen. Volgens dit team moeten de knooppunten Schaarbeek-Vorming en het Biestebroekdok voorrang krijgen.

Op deze manier kan het Kanaalgebied tussen de Van Praetbrug en het Biestebroekdok volledig worden ingezet voor de behoeften van de stad, in de vorm van nieuwe verdichtingen (functionele en sociale mix), de ontwikkeling van collectieve en culturele voorzieningen of het behoud van industriële en logistieke activiteiten die nuttig zijn voor de goede werking van het centrum.

STUDIO 012 benadrukt eveneens de noodzaak om het 'valleielement' van het Kanaalgebied te herontdekken en niet alleen te kijken naar de infrastructurele aspecten. Met het oog daarop is het team voorstander van het openleggen van de Zenne en het creëren van nieuwe groenstroken. Het team verhoogt ook het aantal verbindingen over het kanaal en creëert openingen (op zijn minst visueel) in de stratenblokken om het gebied meer lucht te geven (aanplantingen, open ruimtes, perspectieven...). De nieuwe verdichtingen komen dan in een wijk met een aangename leefomgeving, waarin de rol van het kanaal is getransformeerd, zodat de waterweg meer een element van participatie en verlevendiging van de stad wordt, in plaats van een vorm van goederentransport. ■



VAN PLANNING TOT ACTIE

HET KANAAL ALS MIDDELPUNT VAN DE GEWESTPLANNING

Het Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling (GPDO) plaatst het kanaal in het middelpunt van de gewestelijke ontwikkeling

Solange Verger

Het ontwerp-GPDO, dat op 5 december 2013 werd goedgekeurd door de regering, bepaalt een globale visie op de ontwikkeling van het Brussels Gewest in 2020 en 2040. Het kanaal wordt geïdentificeerd als een van de zes prioritaire ontwikkelingspolen, een aantrekkelijk centrum voor het gewest en de grootstedelijke ruimte. Het Kanaalgebied heeft immers een groot ontwikkelingspotentieel, zowel voor het genereren van werkgelegenheid en economische activiteiten, als voor de ontvangst van nieuwe bewoners, hoewel er in het gebied wel sprake is van een bepaalde vorm van dualisering.

Het wordt duidelijk hoe groot het belang is, als we aangeven dat twee andere prioritaire ontwikkelingspolen rechtstreeks deel uitmaken van het Kanaalgebied (Thurn und Tassis en Schaarbeek-Vorming).

Op grond daarvan moeten de gewestelijke middelen de komende tien jaar worden geconcentreerd in dit gebied. Voor de specifieke aanpak van dit gebied houdt het ontwerp-GPDO rekening met de operationele aanbevelingen van het Kanaalplan. Dit plan definieert een duidelijke, ambitieuze en gedragen visie op de toekomst van deze centrale as van het gewest.

Het ontwerp-GPDO streeft ernaar om het Kanaalgebied te ontwikkelen als een nieuwe grootstedelijke centraliteit. Daarom wordt niet alleen het kanaal zelf aangeduid als een prioritaire ontwikkelingspool, maar voorziet het ontwerpplan ook in de versterking en inrichting van drie 'versterkingspolen van de grootstedelijke centraliteit' die in het Kanaalgebied liggen: het Zuidstation, het Noordstation en een deel van de centrumlanen.

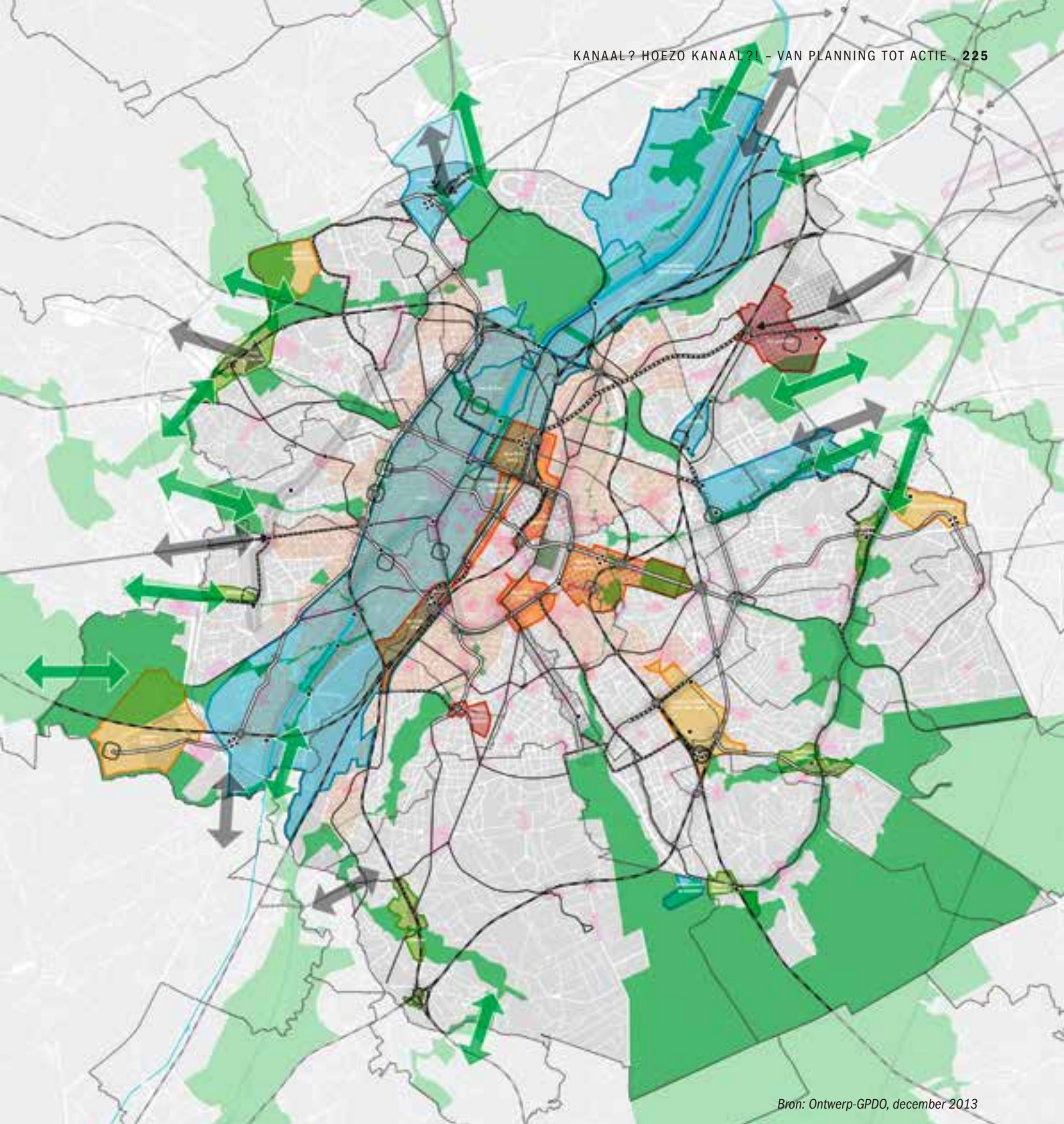
Het ontwerp-GPDO definieert diverse strategische opties voor de ontwikkeling van het Kanaalgebied om deze doelstellingen te bereiken, zowel op economisch gebied als in termen van maatschappelijke integratie, mobiliteit, milieubeheer en grootstedelijke samenwerking.

BEHOUD VAN HET KANAAL ALS BELANGRIJKE ECONOMISCHE EN LOGISTIEKE ONTWIKKELINGSAS

Het kanaal moet een plaats krijgen als een van de belangrijkste ontwikkelingsassen in het gewest, die verschillende knooppunten verbindt waar diverse activiteiten plaatsvinden. Gezien het grote tekort aan arbeidsplaatsen in het Kanaalgebied, onderstreept het ontwerp-GPDO de noodzaak om in dit gebied economische activiteiten te behouden die banen aanbieden die zijn aangepast aan het profiel van de Brusselse werkzoekenden.

Het debat over de wenselijkheid om de productieve en logistieke functies van het kanaal al dan niet te behouden en/of te ontwikkelen, wordt voor elk deel van het Kanaalgebied op een eigen manier beantwoord.

- > In het centrale deel moet voorrang gaan naar activiteiten die verenigbaar zijn met de woonfunctie en die ten dienste staan van de stad. Er moet een einde komen aan activiteiten die voor veel hinder zorgen en slechts een kleine toegevoegde waarde bieden aan de werkgelegenheid in het gewest. Het is aangewezen om nieuwe stedelijke vormen toe te passen waarin economische en residentiële functies naast elkaar kunnen bestaan, vooral in het kader van de nieuwe onder-






Bron: Ontwerp-GPDO, december 2013

Stadsproject

Strategische perimeters



Strategie 1: de meerpolige ontwikkeling

-  Prioritaire ontwikkelingspolen
-  Specifieke ontwikkelingspolen
-  Polen uit de tweede kroon die voor verdichting en/of verstedelijking in aanmerking komen

Strategie 2: versterking van de grootstedelijke centraliteit

-  Grootstedelijke polen



Strategie 3: de herweging van het grondgebied

-  Stadsvernieuwingsgebied (SVG)
-  Structurele open ruimten (SOR)

Strategie 4: de buurtstad

-  Bestaande/toekomstige lokale identiteitskernen

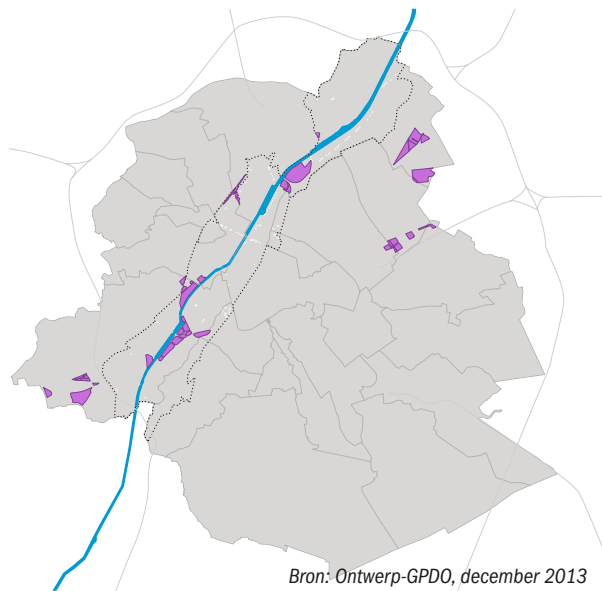
Stedelijke ontwikkeling

-  Verdichting rond knooppunten van categorie 1, 2 en 3
-  Potentiële site voor iconische hoogbouw
-  Potentiële site voor gegroepeerde iconische hoogbouw
-  Herstructurering in gevelfronten langs SOR
-  Reconversie van kantoren
-  Ondernemingsgebied in een stedelijke omgeving (OGSO)
-  Transregionale as van economische samenwerking
-  Transregionale as van landschappelijke samenwerking

Mobiliteit 2020

-  Bestaand spoornet
-  Bestaand (pre)metronet
-  Bestaand tramnet
-  Geplande tramlijn
-  Geplande (pre)metrolijn (zie varianten kaart 3)
-  Transportknooppunt van categorie 1
-  Transportknooppunt van categorie 2
-  Transportknooppunt van categorie 3

Ondernemingsgebieden in een stedelijke omgeving (OGSO)



Bron: Ontwerp-GPDO, december 2013

nemingsgebieden in een stedelijke omgeving (OGSO), die zijn ingevoerd via het 'demografische' GBP, een gedeeltelijke herziening van het GBP, die op 3 mei 2013 werd goedgekeurd.

- > In de zones die verder verwijderd zijn van het centrum worden de productieve en logistieke activiteiten behouden en geoptimaliseerd. Ten noorden van de Van Praetbrug en in de voorhaven blijven de monofunctionele gebieden behouden voor activiteiten die niet verenigbaar zijn met de woonfunctie, maar wel van nut zijn voor de goede werking van de stad.

Ook nieuwe activiteiten zullen sterk worden aangemoedigd in het Kanaalgebied, vooral die te maken hebben met milieubeheer (de 'groene sector': Ecopole, Emovo, GreenBizz...), maar ook in de toeristische en culturele sector (Brouwerij Belle-Vue, museum voor moderne en hedendaagse kunst, passagiersterminal...).




Op logistiek gebied benadrukt het ontwerpplan dat de rol van het kanaal versterkt en geoptimaliseerd moet worden. Daartoe moet een stedelijk distributiesysteem voor Brussel worden opgezet.

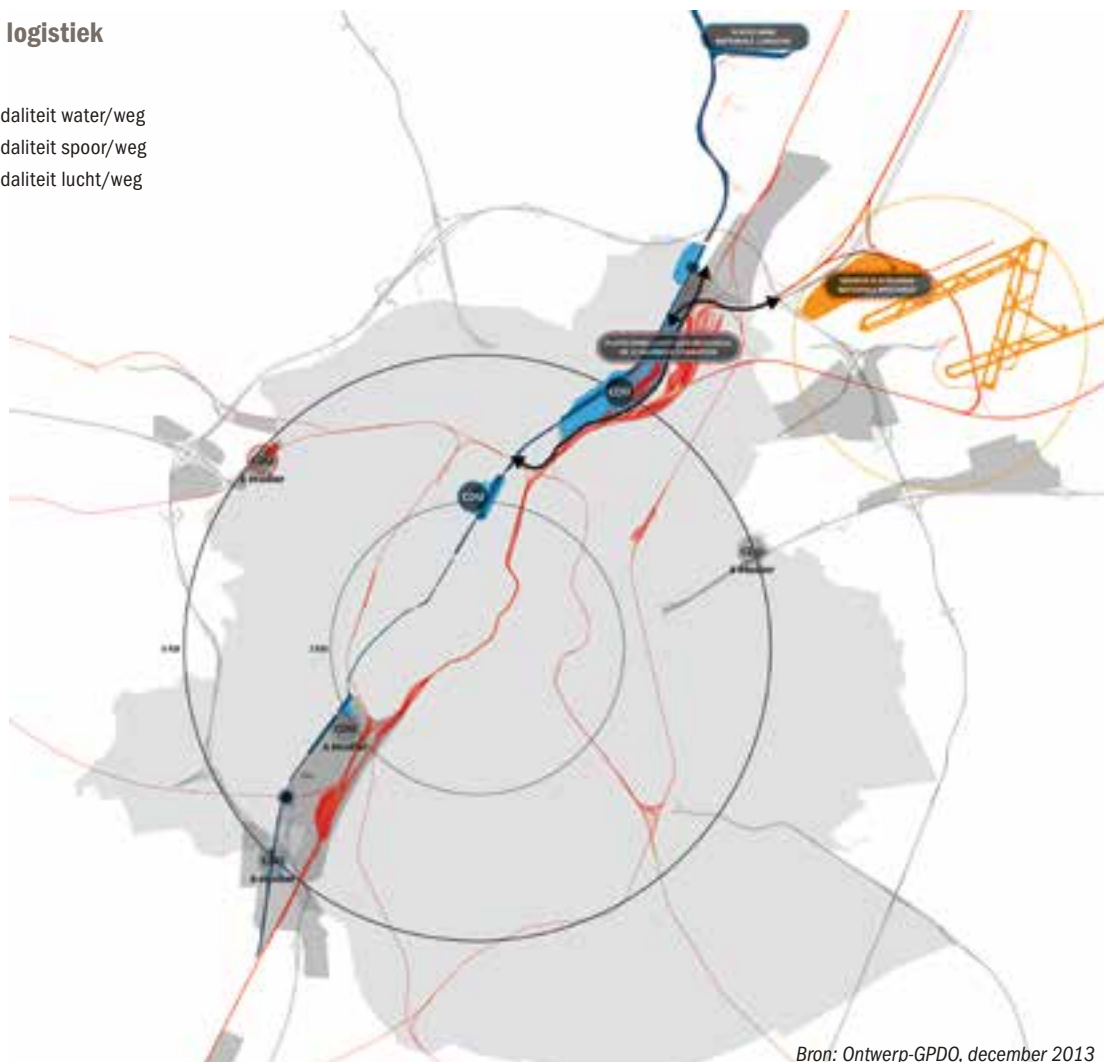
De logistieke functie zal worden georganiseerd rond een distributie met meerdere centra:

- > een multimodaal gewestelijk platform bij Schaarbeek-Vorming, hoofdzakelijk bestemd voor logistieke activiteiten en leveringen aan de productieve industrie in de stad, waar eveneens de Vroegmarkt en het Europees Centrum voor Fruit en Groenten zal komen;
- > een stedelijk distributiecentrum op de plaats van het heringerichte TIR-centrum;
- > eventueel andere distributiecentra (onder meer bij Biestebroek of Schipperij) die goed toegankelijk zijn (via het water of de weg) en geïntegreerd zijn in de stad.

Het kanaal moet worden georganiseerd als een echte as voor de toelevering in de stad, via een keten van overslagplatforms.

Intermodale logistiek

-  Intermodaliteit water/weg
-  Intermodaliteit spoor/weg
-  Intermodaliteit lucht/weg



Bron: Ontwerp-GPDO, december 2013

HET KANAAL OPNIEUW INTEGREREN IN DE MAATSCHAPPELIJKE EN STEDELIJKE STRUCTUUR

Het Kanaalgebied heeft ook een groot vastgoedpotentieel, dat moet worden ingezet voor de demografische uitdaging waar Brussel voor staat, vooral het Kanaalgebied (waar de bevolking naar schatting zal toenemen met 27 procent in 2020). Er zijn al veel woningbouwprojecten gepland en er zullen er nog veel bijkomen.

De activering van de woonfunctie in dit gebied biedt de gelegenheid om na te denken over een betere stedelijke integratie van deze wijken, namelijk door een optimaal beheer van de noodzakelijke functiemix (naast elkaar bestaan van economische activiteiten en residentiële functies) en de sociale mix. De huidige stadsprojecten zijn al gericht op deze doelstelling van een stedelijke mix (Materialenkaai, Slachthuizen, Thurn und Tassis, Tivoli...), onder meer dankzij de projecten van Citydev. brussels en de voorschriften die zijn opgenomen in de OGSO's.

Het ontwerp-GPDO wijst op de noodzaak van een verdichting van het stadswefsel waar het mogelijk is, zonder afbreuk te doen aan het erfgoed of de levenskwaliteit van de inwoners. In dat opzicht vormen de knooppunten van het openbaar vervoer de plaats bij uitstek voor nieuwe bebouwing (kantoren, woningen, voorzieningen). Deze knooppunten zijn gerangschikt op basis van de transportlijnen die erlangs komen (in de volgorde: trein, metro, trams met een hoog niveau van dienstverlening...). Hoe belangrijker het knooppunt van openbaar vervoer is, hoe sterker de verdichting kan worden verhoogd.





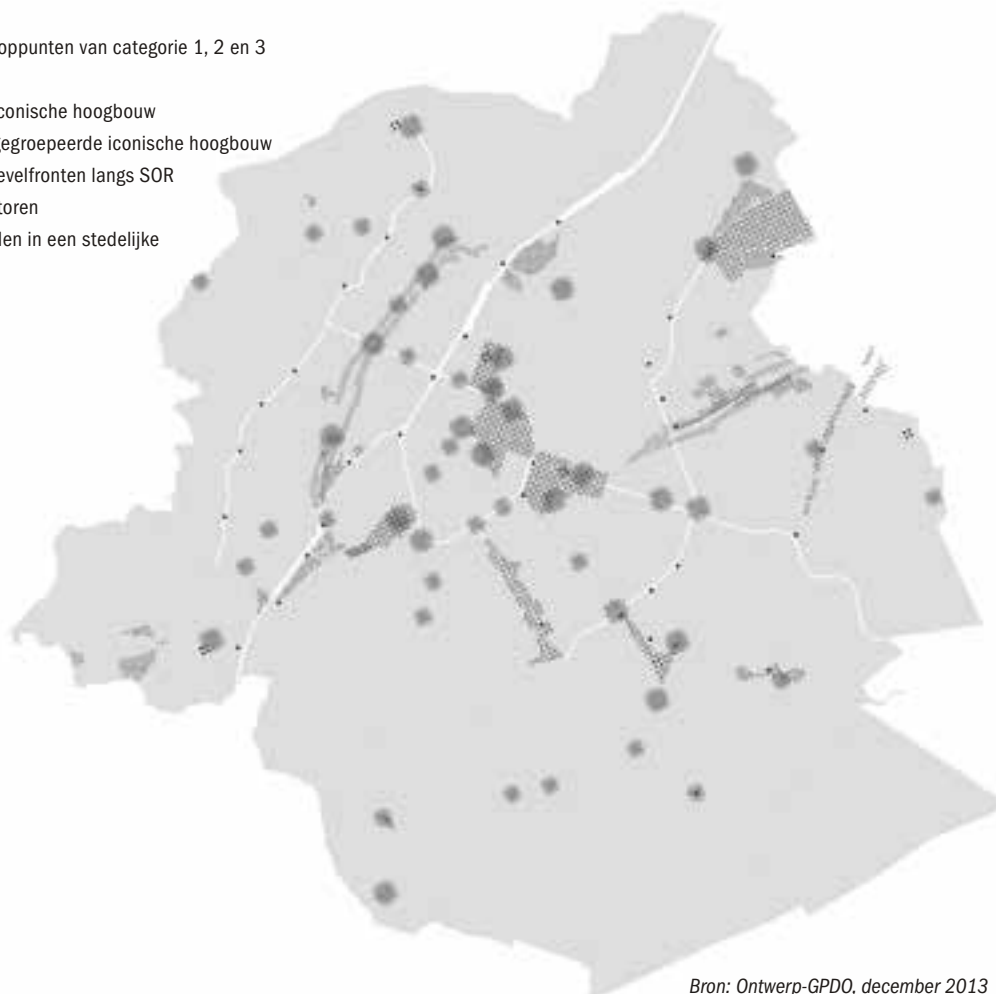
Zo zijn er al specifieke verdichtingsprojecten gepland in de buurt van verbindingsknooppunten, onder meer door de plaatsing van hoge gebouwen, waarvan de positie zal afhangen van de manier waarop ze opgaan in het Brusselse stedelijke landschap.

In dat kader is de Zennevallei geïdentificeerd als een van de 5 gunstigste assen voor de plaatsing van 'iconische hoogbouw'. In elk project moet de bouw van woningen samengaan met voorzieningen, diensten, winkels en openbare ruimte/groenvoorzieningen, evenals een goede toegankelijkheid via actieve vervoerswijzen en via het openbaar vervoer, zodat een aantrekkelijke en aangename leefomgeving kan worden gegarandeerd.

Bovendien wordt het Kanaalgebied gekenmerkt door een concentratie van kansarme bewoners op sociaaleconomisch vlak. Daarom bevat het ontwerp-GPDO een voortzetting van de stadsvernieuwingprogramma's voor de meest achtergestelde wijken. Zo bestrijkt het nieuwe stadsvernieuwinggebied (SVG) voor een groot deel het Kanaalgebied.

Verdichting: verschillende mogelijkheden voor de stad (2020/>2020)

-  Verdichting rond knooppunten van categorie 1, 2 en 3
-  Potentiële site voor iconische hoogbouw
-  Potentiële site voor gegroepeerde iconische hoogbouw
-  Herstructurering in gevelfronten langs SOR
-  Reconvertie van kantoren
-  Ondernemingsgebieden in een stedelijke omgeving (OGSO)





Vanuit hetzelfde oogpunt van steun aan de sociaaleconomische ontwikkeling en met name de lokale werkgelegenheid installeert het ontwerp-GPDO een 'zone voor economische uitbouw in de stad' (ZEUS). Dit instrument ondersteunt bedrijven die de lokale werkgelegenheid bevorderen in wijken waar maatschappelijke uitsluiting een groot risico vormt.

Het plan bevat drie types financiële steun die gegeven kunnen worden aan bedrijven die zich willen vestigen of die willen uitbreiden in deze zone: steun voor algemene investeringen, steun voor de aanwerving en steun voor de vestiging (ter attentie van zeer kleine, kleine en middelgrote ondernemingen, waarvan minstens 30 procent van de werknemers in de ZEUS is gedomicilieerd).

Deze zone is afgebakend op basis van de economische activiteiten die er plaatshebben, sociaaleconomische indicatoren (werkloosheid, opleidingsniveau, inkomen) en geografische criteria (aaneengesloten gebied met 20.000 tot 50.000 inwoners). De zone bestrijkt een groot gedeelte van het Kanaalgebied.

In het algemeen benadrukt het plan de voorwaarden voor stedelijke integratie die alle operaties in het Kanaalgebied moeten sturen om de leefomgeving te verbeteren. Dat veronderstelt onder andere de aanleg van bruggen, met name over het centrale deel van het kanaal, evenals de inrichting en toename van aantrekkelijke openbare plaatsen, naar het voorbeeld van het park van Thurn und Tassis dat al is gepland.

UITBOUW VAN HET OPENBAAR VERVOER MET HET OOG OP COMFORT EN VERDICHTING

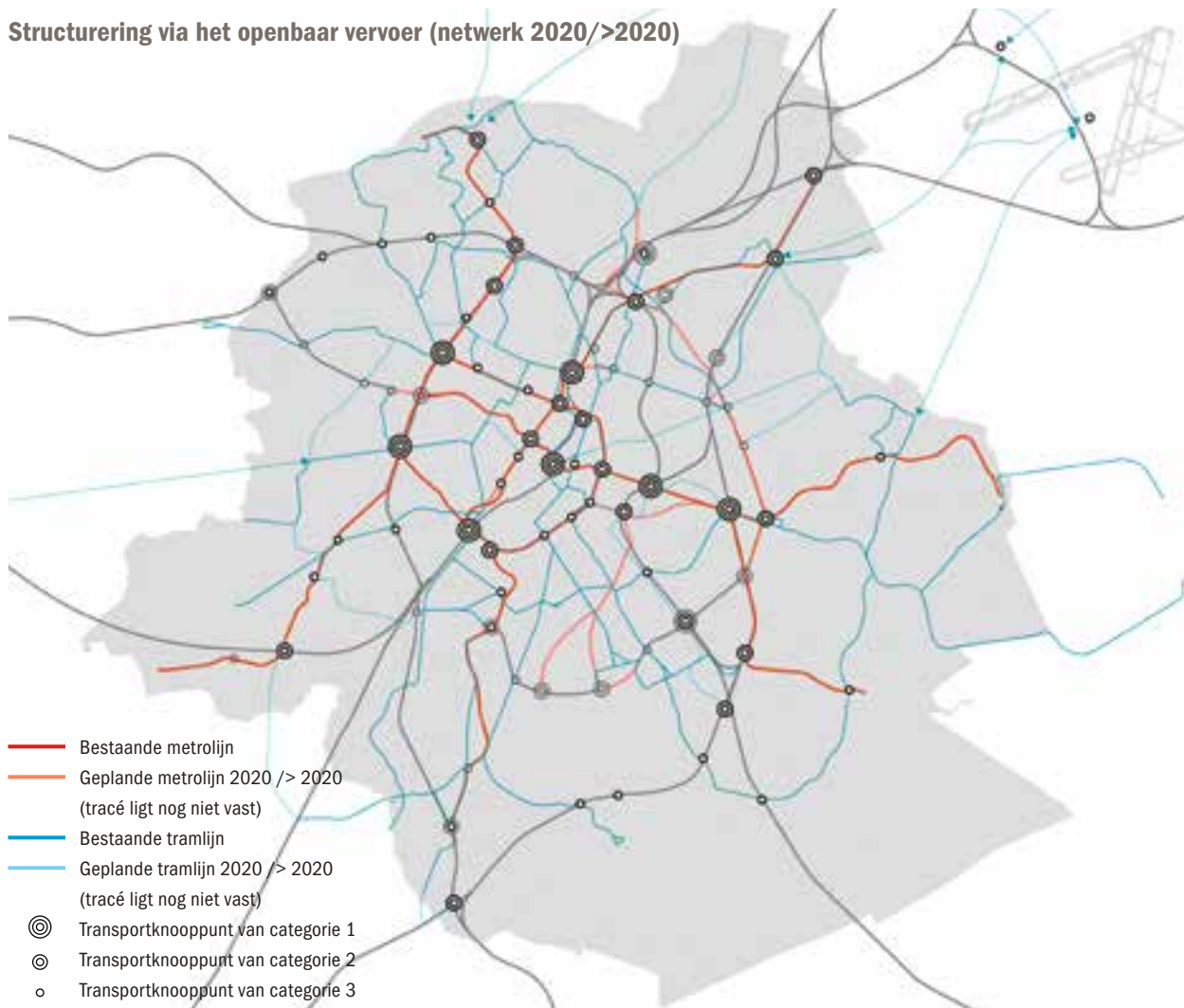
De komende jaren zal het bereik van het openbaar vervoer in het Kanaalgebied worden versterkt en verbeterd. Zo zal de frequentie van de dienstverlening toenemen, maar ook de lijnen van de metro, de tram en het GEN worden uitgebreid. Dat zou moeten leiden tot een vermindering van het autoverkeer met 20 procent in 2020, ten opzichte van 2001. De uitvoering van alle maatregelen uit het Iris 2-plan zal de druk op de grote verkeersassen doen afnemen, evenals het gebruik van de vluchtwegen door de woongebieden. De commerciële snelheid van het openbaar vervoer en de veiligheid en het comfort van de voetgangers en fietsers zullen verbeteren, waardoor deze vormen van transport nog aantrekkelijker worden.

Het Kanaalgebied zal ook de ontwikkeling van het transportknooppunt van het Zuidstation kennen. Dat is goed verbonden met het stedelijk vervoersnet, is een halte voor de internationale hogesnelheidstreinen en biedt verbindingen met het grootste deel van de nationale IC/IR en de toekomstige GEN-treinen.

Op grootstedelijk gebied zal het GEN-project voor alle treinen die binnen de GEN-overeenkomst vallen een frequentie van vier ritten per uur invoeren, verspreid over een groot tijdvak (ook 's avonds en in het weekend). Er zal ook meer gebruik gemaakt worden van de L26 en L28, waarbij de snelle treinen voorrang krijgen in de noord-zuidverbinding.

Deze knooppunten van het openbaar vervoer zullen een gunstig effect hebben, omdat ze inspelen op de behoeften aan intermodaliteit die worden gegenereerd door de nieuwe infrastructuur die in het gebied zal ontstaan. Bovendien vormen ze de plaats bij uitstek voor de vestiging van nieuwe stedelijke functies. De knooppunten van het openbaar vervoer zullen op middellange termijn de voorkeur krijgen voor de bouw van nieuwe constructies.

Structurering via het openbaar vervoer (netwerk 2020/>2020)



Bron: Ontwerp-GPDO, december 2013

Het ontwerp-GPDO plant een Kanaalgebied dat bijzonder goed ontsloten wordt door de metro in 2040:

> Aan de westkant worden lijn 5 (naar COOVI-Erasmus in het zuiden) en 6 (naar Bockstael-Heizel in het noorden) van de metro geautomatiseerd, waardoor een hogere frequentie mogelijk is.

> Naarmate de nieuwe lijnen van het openbaar vervoer in werking worden gesteld, ontstaan de volgende knooppunten van het zuiden naar het noorden tegen 2040: COOVI(2), Veeweide(3), Sint-Guido(3), Kuregem(3), Zuid(1), West(1), Simonis(1), Belgica(3), Ribeaucourt(3), IJzer(3), Noord(1), Detrooz(3), Schaarbeek(1)

HET POTENTIEEL VAN HET KANAAL ALS TRANSPORTWEG BENUTTEN

Het ontwerp-GPDO bekrachtigt het kanaal als mobiliteitsinfrastructuur door de verplaatsingen over het water (goederen-transport, bevoorrading van de stad) te laten toenemen in de komende jaren. De havenfunctie en de toegang tot de stad via het water worden dus versterkt met het oog op een modusverschuiving van het goederen-transport van de weg naar het water om de stad te ontlasten.

Daarnaast is het van belang om het potentieel van het personenvervoer te ontwikkelen (zowel voor toerisme- en vrijetijdsverplaatsingen, als voor de eventuele pendelaarsstromen) en de kaden te benutten voor de aanleg van wandel- en fietspaden (er is al een fiets-GEN gepland op een deel van de oevers).

Tot slot onderstreept het plan op grootstedelijk niveau de noodzaak om de coherentie tussen de logistieke zones langs het kanaal en het multimodale transportbeleid van de drie gewesten op elkaar af te stemmen (dat vereist een coördinatie van de verschillende logistieke projecten in Vlaanderen, Wallonië en Brussel).



DE ECOLOGISCHE EN LANDSCHAPPELIJKE FUNCTIE VAN HET KANAAL HERSTELLEN

Het ontwerpplan brengt het Kanaalgebied naar voren als een structurele as in het gewestelijke landschap, omdat het grotendeels overeenstemt met de Zennevallei. Het herstel van de landschappelijke functie zal de rol van het kanaal binnen het groene en blauwe netwerk bekrachtigen.

Tevens wil het ontwerp-GPDO de ecologische functie van het Kanaalgebied herstellen. Het is de bedoeling dat de Zenne en het kanaal opnieuw hun ecologische nut kunnen bewijzen aan de stad, zoals het geval is bij elke waterweg in een stad: bescherming en valorisatie van de biodiversiteit, regenwaterbeheer, ventilatie van de stad...

HET KANAAL ALS STEUN VOOR DE GROOTSTEDELIJKE SAMENWERKING

Het kanaal is een van de assen die het gewest verbinden met de rand, die in het ontwerp-GPDO de 'structureerende open ruimte' wordt genoemd. Binnen het kader van de metropolitane gemeenschap zal de interregionale samenwerking zich vooral concentreren op de thema's economie (en logistiek), milieu en mobiliteit. Voor die drie thema's zou het kanaal (als economische ontwikkelingsas, logistieke basis, ecologische corridor, landschapsstructuur en mobiliteitsinfrastructuur) in het middelpunt moeten staan van de onderhandelingen voor de operationalisering van de metropolitane gemeenschap. ■

VAN PLANNING TOT ACTIE HET KANAAL ALS MIDDELPUNT VAN DE GEWESTPLANNING

Het Kanaalplan, een ‘gewestelijk domein’ in dienst van de actie

Claire Heughebaert

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest heeft operationeel onderzoek uitgevoerd naar manieren om de verschillende initiatieven in het Kanaalgebied met elkaar te verbinden. Dat zou moeten uitmonden in een reeks concrete acties, die zijn opgenomen in een Kanaalplan. Het doel: het definiëren van een duidelijke, ambitieuze en gedragen visie op de toekomst van deze centrale as van het gewest, zodat de territoriale en sociale cohesie verbeterd wordt. Het Kanaalplan is niet bedoeld om een globale planning van het gebied uit te tekenen of bestaande projecten zoals Thurn und Tassis en de Slachthuizen opnieuw te onderzoeken, maar om die te stimuleren via een doelgerichte dynamisering van het overheidsdomein.



▲ Kaart van het gewestelijk domein - Bron: Kanaalplan, 2014

In 2012 besloot het Brussels Gewest om een coherente visie en beleid voor het hele Kanaalgebied uit te tekenen.

Na een consultatie werd in november 2012 een multidisciplinair en internationaal team geselecteerd, onder leiding van de Franse architect en landschapsontwerper Alexandre Chemetoff, die onder andere bekend is van een vergelijkbaar project op het 'Ile de Nantes', een eiland in de Loire die door de stad Nantes loopt.

De voorgestelde aanpak is gebaseerd op het uitgangspunt om met voorbeelden een positieve dynamiek te creëren. Concreet wil dat zeggen dat de overheid actief moet worden in de inrichting van het gebied, zodat zij kan laten zien dat het mogelijk is om verschillende stedelijke functies naast elkaar te laten bestaan (met name huisvesting en havenactiviteiten), betaalbare woningen van goede kwaliteit te bouwen, de verbinding met het kanaal en de Zenne te benutten en voordeel te halen uit terreinen die wordt beschouwd als overtollige grond of percelen van lage kwaliteit.

Negen maanden lang heeft het team van Chemetoff het gebied doorkruist om de specifieke kenmerken en de opportuniteiten te leren kennen. Van sommige terreinen haalden zij landschappelijke kwaliteiten naar boven die tot nu toe praktisch onbekend waren. Tevens zette het team met de hulp van het ATO een documentatiefonds op over het gebied en de verschillende (publieke en private) projecten die er worden ontwikkeld.

Dankzij dit werk kon de reële situatie van het Kanaalgebied vanuit verschillende standpunten in kaart gebracht worden (erfgoed, landschap, topografie, vlaktes en leegtes), evenals de geprojecteerde situatie (verzameling van alle projectperimeters). Een overzicht van de grond die in eigendom is van de overheid vervolledigde dit inzicht in het gebied, omdat dit liet zien welke grond makkelijk te mobiliseren is.

Projecten rond proeflocatie Biestebroekdok



▲ Uitvergroting van de kaart van het gewestelijk domein



▲ Geplande projecten die het Kanaalplan opnieuw onderzoekt



▲ Voorstel Kanaalplan: stedelijke logistiek, loods en bedrijven, woningen, vrijetijdsbesteding, groenvoorziening, winkels ... projecten die in elkaar grijpen voor een betere stedelijke integratie

Naast deze samenstelling van een geactualiseerde cartografische inventaris, werd ingezet op de mobilisering van de publieke actoren die betrokken zijn bij delen van het Kanaalgebied. Dit gebeurde via workshops onder leiding van Alexandre Chemetoff en zijn team, die de grote maar vaak weinig bekende rijkdommen van het hele gebied (opnieuw) onder de aandacht brachten. Maar uit de workshops bleek eveneens dat met name de noordelijke en zuidelijke uiteinden van het gebied vaak over het hoofd worden gezien, omdat ze een minder stedelijk karakter hebben.

Dit zijn de plaatsen waar de minder wenselijke activiteiten (zullen) worden weggelaten, maar de integratie van deze activiteiten in de stad en in het landschap wordt zelden onderzocht. Het Kanaalplan kiest er echter voor om dezelfde aandacht te besteden aan alle delen van het Kanaalgebied, aangezien dit hele gebied is ingebed in een waardevolle zone in het centrum van een veel uitgestreker grootstedelijk gebied.

De workshops waren ook bedoeld om de actoren een gemeenschappelijke visie op het gebied te laten ontwikkelen via een gedeeld gebruik van de bestaande hulpbronnen.

Dit hele proces resulteerde uiteindelijk in de volgende elementen:

- > een nauwkeurige kaart van de bestaande situatie, het potentieel van het gebied en de projecten;
- > de definitie van een 'gewestelijk domein', een gebied van ongeveer 313 hectare onder beheer van de overheid. In dat domein kan het Brussels Gewest een positie innemen en een nieuwe manier ontwikkelen om de stad op te bouwen;
- > de identificatie van proefgebieden (of 'pilotsites'), die door hun problematiek en hun positie een strategisch gebied voor het gewestelijk beleid vormen. Er zijn twaalf proefgebieden geïdentificeerd, evenals twee 'ontwikkelingsassen': de Zenne en het kanaal.

Naast die twaalf proefgebieden heeft de regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in september 2013 ook zes projectlocaties gekozen, waarvoor het Kanaalplan een operationele uitvoering zal uitwerken. Het gaat om de volgende locaties:

- > Klein Eilandbrug, Biestebroekdok
- > Birminghamstraat, Demetskaai
- > Heyvaertwijk, stratenblok van de Libelcohal
- > Vergotedok
- > TIR-centrum
- > Budabrug, linker- en rechteroever (Citydev.brussels-Solvay, RoRo-Carcoke)

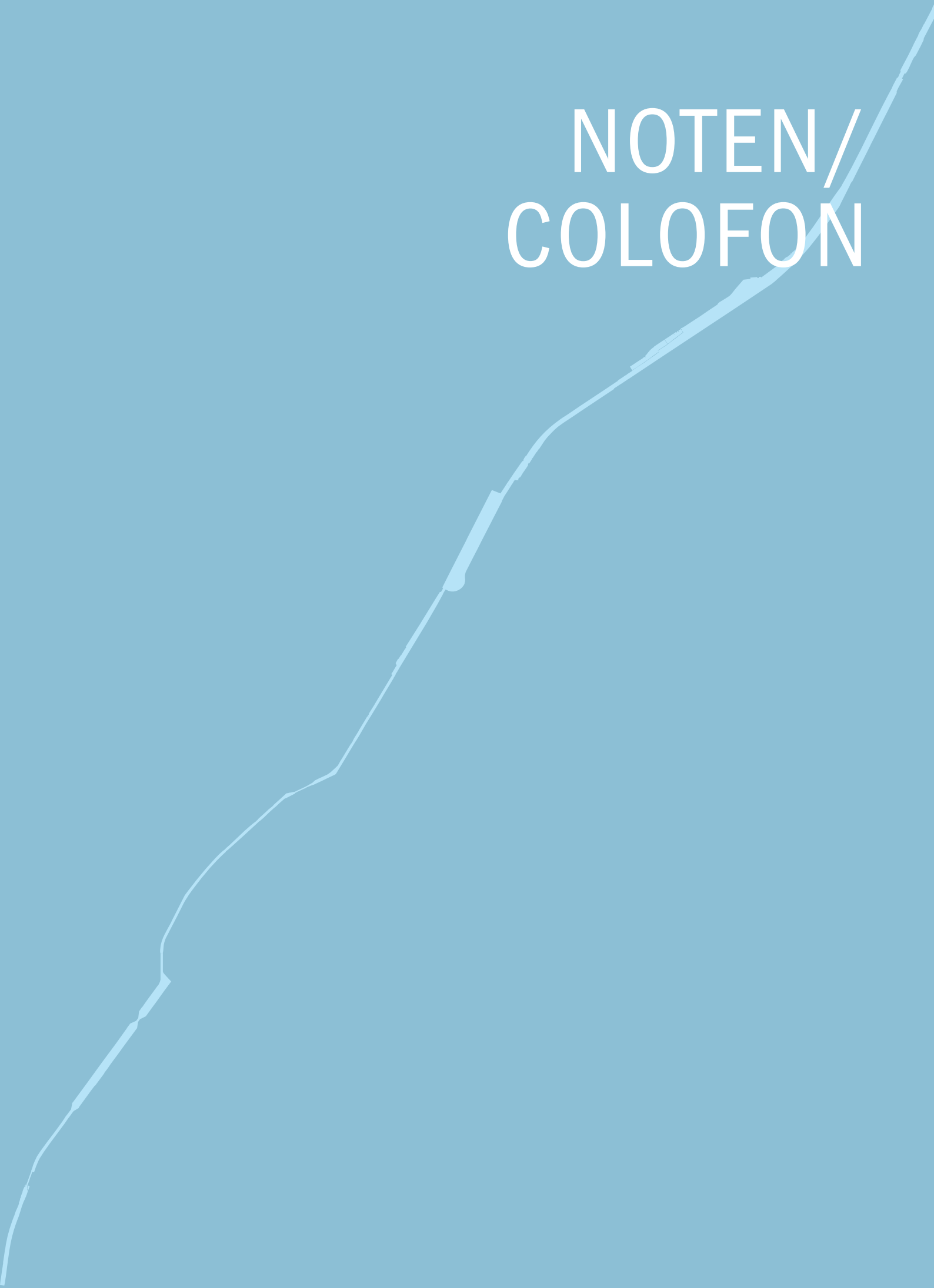


Op de projectlocaties zullen de grote oriëntaties van het plan worden getest, zowel voor de ontwikkeling van het project als voor de inhoud ervan:

- > workshops opzetten om het project te delen en samen op te bouwen met de betrokken actoren, in de eerste plaats van de overheid en het projectmanagementteam;
- > het naast elkaar bestaan van functies mogelijk maken, de voorwaarden scheppen waardoor economische functies niet gedwongen worden om weg van het centrum van het kanaal te verhuizen;
- > betaalbare woningen bouwen op plaatsen waar de beschikbare grond tot nu toe onderbenut wordt, met voorkeur voor gemengde projecten in horizontale en verticale zin (economische functie op het gelijkvloers, woonfunctie op de verdiepingen);
- > de landschappelijke en stedelijke kwaliteiten van deze locaties behouden en benutten (zicht op het kanaal, op de Zenne, behoud van het industriële erfgoed, enz.);
- > de kwaliteit van de openbare ruimte verbeteren zodat het gebied een eigen identiteit krijgt en zodat de openbare ruimte ten goede komt aan zo veel mogelijk mensen. ■



NOTEN/ COLOFON



Noten en bronnen

De noten en bronnen worden per artikel gepresenteerd, zoals ze zijn doorgegeven door de auteurs.

Een kenmerkende topografie

Complementaire waterlopen

De teksten in deze twee artikelen zijn geïnspireerd op diverse documenten die zijn gepubliceerd door de volgende organisaties:

AQUIRIS - Zuiveringsstation Brussel-Noord – www.aquiris.be

Leefmilieu Brussel - www.leefmilieubrussel.be
(waaronder het ontwerp van het Gewestelijk natuurplan, september 2013)

Milieu Commissie Brussel en Omgeving – www.cebe.be

Coördinatie Zenne – www.coördinatiezenne.be

Nationaal Geografisch Instituut – www.ngi.be

Staten-generaal van het Water in Brussel – www.egeb-sgwb.be

Natagora – www.natagora.be

Het kanaal in het hart van de stedelijke transformaties

- M. De Beule, *Bruxelles une ville industrielle méconnue in Dossiers de la Fonderie*, I, Brussel, 1994.
- C. Deligne, *Bruxelles sortie des eaux. Les relations entre la ville et ses cours d'eau du Moyen Âge à nos jours*, nr. 7, Museum van de Stad Brussel, 2005.
- C. Deligne, *Bruxelles et sa rivière. Genèse d'un territoire urbain (12^e-18^e siècle)*, Brepols, Turnhout, 2003.
- T. Demey, *Un canal dans Bruxelles, bassin de vie et d'emploi*, Brussel, Badeaux, 2008.
- T. Demey, *Bruxelles, chronique d'une capitale en chantier, T.1: Du voûtement de la Senne à la jonction Nord-Midi*, Brussel, Éd.Paul Legrain/C.F.C.-Éditions, 1990.
- C. Dessouroux, *Espaces partagés, espaces disputés. Bruxelles, une capitale et ses habitants*, CIRHIBRU (ULB) – Brussels Hoofdstedelijk Gewest, Brussel, 2008.
- S. Jaumain et al... dir., *Histoire et patrimoine des communes de Belgique. La Région de Bruxelles-Capitale*, Dexia-Racine, Brussel, 2009.
- 'Bruxelles, ville industrielle. Hier, aujourd'hui et demain' in *Cahiers de La Fonderie*, nr. 41 en 42, Brussel, 2009-2010.
- Coll. d'auteurs, *Le Patrimoine monumental de la Belgique: Bruxelles*, Volume 1, Administration du patrimoine culturel, Ministère de la culture française, Éditions Mardaga, 1989.

Een jonge, kosmopolitische buurt

- 1 De auteur spreekt zijn warme dank uit aan Carole Thays, hoofd van de Wijkmonitoring van het BISA, voor haar kostbare hulp bij de data en kaarten. Deze bijdrage heeft veel geput uit de vruchtbare gesprekken met Xavier Dehaibe, hoofd van de cel 'Grondgebied en bevolking' van het BISA en de toegespitste kennis van Anne Henau, verantwoordelijk voor het thema 'Demografie' bij het BISA.
- 2 Voor dit gedeelte bieden de volgende bronnen nuttige informatie:

Bogaert-Damin A.M et L. Maréchal (1978), 'Bruxelles, développement de l'ensemble urbain 1846-1961 Analyse historique et statistique des recensements', Presses Universitaires de Namur, 1978, 335 p.

INS (196X), 'Evolutie van het bevolkingscijfer van de Belgische gemeenten tijdens de periode 1831-1961', volkstelling 31 december 1961, deel 1, Brussel.
- 3 In totaal 184.541 bewoners.
- 4 Met uitzondering van sectoren met een hoofdzakelijk economische en logistieke functie.
- 5 Hier wordt abstractie gemaakt van de leeftijd van de leden van de huishoudens in kwestie, die hiervoor al is besproken.
- 6 We merken op dat deze definitie is gebaseerd op statistische sectoren, omdat het Kanaalgebied niet overeenkomt met gemeentegrenzen en ook niet helemaal met de grenzen van de wijken.
- 7 Het natuurlijk saldo berekenen we door de overlijdens af te trekken van de geboortes. Het is relatief wanneer we het delen door de totale bevolking.
- 8 Deze vaststelling van een lage emigratie naar de rest van België wordt gedeeld door een selectie van centrale wijken van het gewest: Van Crieelingen M. (2006), 'Welke toekomst voor de Brusselse centrumwijken?', *Brussels Studies* nr. 1.
- 9 Deze zijn gebaseerd op verschillende scenario's voor het geboortecijfer en de migratiesaldo's per leeftijd, waaruit de onzekerheid van zo'n oefening naar voren komt. De inhoud van dit deel moet dan ook worden beschouwd met de behoedzaamheid die gebruikelijk is bij demografische perspectieven op basis van sterke migratiestromen en zeker in ons geval, met een beperkte bevolkingsgroep waarvoor de informatie incompleet is.
- 10 Dehaibe X. en B. Laine (2010), 'Bevolkingsprojecties 2010-2020 voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest', *Cahiers van het BISA* nr. 1, IRIS uitgaven, Brussel.

Specifieke behoeften in het onderwijs en de kinderopvang

- 11 <http://www.adt-ato.irisnet.be/nl/stadsuitdagingen/analyse-van-de-afstemming-tussen-vraag-en-aanbod/scholen>

Arbeids- en opleidingsbeleid

- 1 Het gaat hier over directe en indirecte werkgelegenheid. Voor meer informatie zie Brussels Observatorium voor de Werkgelegenheid, *Socio-economisch belang van de Brusselse havenbedrijven*, november 2010, Actiris. In het kader van dit onderzoek is in 2009 een steekproef gehouden bij 270 bedrijven, waaruit de sectorale verdeling van de havenbedrijven bleek: 37,1 procent van de bedrijven was actief in de groothandel, 18,2 procent in transport en logistiek, 18,9 procent in de dienstensector, 6,8 procent in productie en transformatie, en 6,8 procent in materiaalverwerking (en andere sectoren).
- 2 De raming van de werkloosheid per statistische sector is gemaakt op basis van de gegevens van 2011 (actieve werkende bevolking in de Kruispuntbank). De analyse van de werkzoekenden is gebaseerd op het aantal werkzoekenden die jaarlijks gemiddeld zijn ingeschreven (2011).
- 3 Werkloosheid op basis van de gegevens van 2011 (actieve werkende bevolking in de Kruispuntbank).
- 4 Ter vergelijking: de inwoners van het Kanaalgebied vertegenwoordigen 17 procent van de totale gewestbevolking, namelijk 184.541 inwoners.
- 5 Studie van het Brussels Observatorium voor de Werkgelegenheid op schaal van de monitoringwijken. Die monitoringwijken zijn een verzameling statistische sectoren, waarin meerdere variabelen gekruist kunnen worden (leeftijd, duur van de inactiviteit en wijk). De aantallen die overblijven na de kruising van deze verschillende variabelen op het niveau van de statistische sectoren zijn te klein voor een relevante analyse.
- 6 In de betekenis van 'toepassing op lokaal niveau van een regionaal beleid'.
- 7 T. Berthet, P. Cuntigh, *Politique d'emploi et territoires*, Céserq Bref n°182 – januari 2002.
- 8 Studiebureau van FGTB Bruxelles, 'Une municipalisation de l'emploi risquée', hors-série van het tijdschrift *Politique*, n°HS19, mei 2012.
- 9 Het ESF heeft niet alleen de ontwikkeling en werking van het ACTIRIS-netwerk van partners voor werk mogelijk gemaakt, maar cofinanciert eveneens acties van partners die hoofdzakelijk zijn gericht op een kwetsbare doelgroep (jonger dan 25 jaar en meer dan 6 maanden werkloos, of ouder dan 25 jaar en meer dan 12 maanden zonder werk).
- 10 ACTIRIS-netwerk van partners voor werk. De partners die actief zijn in arbeidsmarkt(re)integratie, opleiding en tewerkstelling zijn: de 19 OCMW's van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, 22 erkende bureaus voor arbeidsbemiddeling (waarvan 4 Nederlandstalig); 11 organisaties voor arbeidsmarkt(re)integratie (9 Missions Locales en 2 Nederlandstalige partners); Bruxelles-Formation en 45 organisaties voor arbeidsmarkt(re)integratie en interface tewerkstelling/opleiding; VDAB-RDDB en 6 Nederlandstalige opleidingsorganisaties; 6 Franstalige centra voor alternerend leren en werken; 5 Nederlandstalige organisaties voor alternerend leren en werken; 15 organisaties voor de begeleiding van specifieke doelgroepen, waaronder 3 Nederlandstalige; 6 partners die geconventioneerd zijn voor de begeleiding bij de creatie van een eigen tewerkstelling; 6 organisaties die actief zijn in de begeleiding van de uitwerking van een beroepsproject (1 Nederlandstalige organisatie).
- 11 De Missions Locales en Lokale Werkwinkels zijn semigemeentelijke structuren die zijn georganiseerd in en verdeeld over zes actiegebieden (waaronder meerdere gemeenten vallen), die zijn bepaald op basis van sociaaleconomische criteria (werkloosheid, socioprofessioneel statuut, structuur van de bevolking...).
- 12 Commission consultative Formation – Emploi – Enseignement (CCFEE), *Etats des lieux de la formation professionnelle à Bruxelles 2005-2006*, december 2007, Brussel.
- 13 Artikel 60 van de OCMW's geeft hen de opdracht om al het nodige te doen om een betrekking te vinden voor een begunstigde, wanneer deze het bewijs moet leveren van een periode van tewerkstelling om het volledige voordeel van bepaalde sociale uitkeringen te verkrijgen (doorgaans gaat het om werkloosheidsuitkeringen) of teneinde de werkervaring van de betrokkene te bevorderen. In voorkomend geval verschaft het OCMW deze vorm van dienstverlening door zelf als werkgever op te treden, waarbij de werknemers die krachtens een arbeidsovereenkomst met het OCMW verbonden zijn voor een andere werkgever kunnen werken.
- 14 Studiebureau ABVV-Brussel, 'Une municipalisation de l'emploi risquée', hors-série van het tijdschrift *Politique*, n°HS19, mei 2012.
- 15 PIOW's en IO's zijn productieve structuren die arbeidsplaatsen creëren in de sociale economie door goederen of diensten van openbaar nut aan te bieden, met het oog op de arbeidsmarkt(re)integratie.
- 16 Er bestaan in het Brussels Gewest nog vijf andere referentiecentra in belangrijke economische sectoren in Brussel (ICT, technologische industrie, horeca, stads- en overheidsfuncties, bouw).
- 17 Bron: Wijkmonitoring, FOD Financiën, Rijksregister, 2010.

Kenmerken, evoluties en dynamiek van de huisvesting in het Kanaalgebied

- 1 Christian Dessouroux, Alice Romainville, 'La production de logements en Belgique et à Bruxelles - Acteurs, dynamiques, géographie' in *Echo-Géo* [online], 15 | 2011, gepubliceerd op 11 april 2011.
- 2 BGHM, Huurobservatorium, 2008.
- 3 De RVOHR omvat de wijken waar de overheid extra in investeert (via wijkcontracten, hogere premies voor de renovatie van woningen en de verfraaiing van gevels, hogere aftrek van de registratierechten, berekening van de algemene dotatie aan gemeenten, gesubsidieerde werken...). Bron: www.adt-ato.irisnet.be
- 4 Berekeningen voor huisvestingsprojecten in het kader van de wijkcontracten tussen 1995 en 2013 in het Kanaalgebied. Daarnaast zijn er veel woningen gerealiseerd aan de rand van het gebied, die dus niet zijn meegerekend. De cijfers van het Woningfonds betreffen woningen die zijn gerealiseerd in het kader van de huurhulp: enerzijds alle woningen die het Woningfonds tussen 1995 en 2012 heeft aangekocht en gebouwd en nu verhuurt; anderzijds de woningen die het Woningfonds heeft gebouwd voor de verkoop.
- 5 Sociale verhuurkantoren worden erkend, goedgekeurd en gesubsidieerd door het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Via hun bemiddeling tussen de eigenaars en de verhuurders dragen ze ertoe bij dat mensen met een bescheiden inkomen toegang krijgen tot een degelijke woning voor een redelijke huurprijs, doordat ze deel van de private huurmarkt in Brussel voor hen openen.
- 6 Gegevens over lofts en studio's konden niet worden gebruikt, omdat de staat te klein is (minder dan 10) of omdat deze categorieën niet elk jaar terugkomen. De cijfers voor huizen moeten met de nodige omzichtigheid worden benaderd, omdat het staal voor 2011 in het Kanaalgebied beperkt was (9 huizen).
- 7 Woningaanbod en vraag van de huishoudens - ULB-Igeat, B. Wayens - Bron: Cahiers van het BISA 1, mei 2010.

Bronnen

- ATO, *Brussel verandert...! 10 jaar stedelijk beleid in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest*, november 2007.
- Christian Dessouroux, Alice Romainville, 'La production de logements en Belgique et à Bruxelles - Acteurs, dynamiques, géographie' in *Echo-Géo* [En ligne], 15 | 2011, gepubliceerd op 11 april 2011.
- Christian Vandermotten, Denis Jorissen, 'Le logement social à Bruxelles depuis 1919' in *Espace, populations, sociétés*, 1986-1. Logement et différenciations sociales dans les villes européennes - pp. 137-144.
- Citydev.brussels - <http://www.citydev.be>
- Portaal van de ruimtelijke ordening en stedenbouw in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest - stedenbouw.irisnet.be
- Gewestelijke portaal van huisvesting - huisvesting.irisnet.be
- BGHM - Observatiecentrum voor de Huisvesting (2004-2012) - www.slr.irisnet.be

Kenmerken, evoluties en dynamiek van de huisvesting in het Kanaalgebied

- 1 Berekeningen op basis van de gegevens van de Nationale Bank van België. Aanvraag ingediend voor de jaren 2000, 2005, 2009 en 2011. De ontvangen gegevens betreffen het jaar, ondernemingsnummer, naam, adres, juridische vorm, NACEBEL-code, oprichtingsdatum van de onderneming, aantal werknemers in vte, omzet indien gepubliceerd en toegevoegde waarde. Aangezien de laatste drie categorieën vaak onvolledig waren, hebben we deze cijfers niet kunnen benutten.
- 2 De economische activiteiten in het Kanaalgebied zijn geanalyseerd op basis van de gegevens over het aantal bedrijven, de oppervlakte (in m²) die zij gebruiken en soms de geleverde toegevoegde waarde. De indicatoren van de werkgelegenheid zijn niet meegerekend, maar zouden wel bijkomende verduidelijking kunnen geven.
- 3 Gebaseerd op de studie van het *Overzicht van de productieve activiteiten, Evolutie 1997-2011, AATL-BROH/SDRB-GOMB*, 2012.
- 4 De reconversies hebben ook betrekking op projecten waarvoor een vergunning is toegekend, maar die niet zijn voltooid. De cijfers zijn dus iets hoger dan de realiteit op het terrein midden 2011. Zie *Overzicht van productieve activiteiten nr. 1/2012, Evolutie 1997-2011, GOMB-BHG*.
- 5 Berekeningen op basis van de gegevens van de Nationale Bank van België. Aanvraag ingediend voor de jaren 2000, 2005, 2009 en 2011.
- 6 Er is echter op politiek niveau besloten, onder impuls van de gewestelijke overheid, om de handel in tweedehands auto's in de Heyvaertwijk de komende jaren te verplaatsen naar het knooppunt rond Schaarbeek-Vorming (roro-platform), waar de ruimte meer is afgestemd op dit soort activiteiten. Bovendien zal die verhuizing de Heyvaertwijk bevrijden van de hinder die samengaat met deze handel, zodat er weer een aangename leefomgeving kan worden gecreëerd.
- 7 'Consumer insight' is een term uit de psychologie, die gedefinieerd kan worden als de perceptie door de consument van een onopgelost probleem of dilemma in een productcategorie. De volgende stap na de vaststelling van dit inzicht is de realisatie van een productontwerp dat wordt voorgesteld aan de consumenten.

Bronnen

- De Beule, M., Boswell R. & al., *Overzicht van de productieve activiteiten, Evolutie 1997-2011*,
- 1/2012, Brussels Hoofdstedelijk Gewest en Gewestelijke Ontwikkelingsmaatschappij voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, 2012.
- Origer G., 'Vingt ans de politique portuaire à Bruxelles (1993-2012)', weekblad van het CRISP, 2013.
- Vandermotten Ch., 'De staat van de Brusselse economie twintig jaar na de oprichting van het gewest' in *Brussel [over] 20 jaar*, ATO, 2009.
- *Overzicht van de productieve activiteiten*, nr. 1/2012, Evolutie 1997-2011, GOMB-BHG.
- *Overzicht van het kantorenpark*, nr. 32/2013, Vergunningen 2012, Brussel Stedelijke Ontwikkeling.
- Atrium.brussels, *Barometer 2014*, 2013.
- Haven van Brussel, *Masterplan van de Haven van Brussel horizon 2015*.
- Haven van Brussel, *Masterplan van de Haven van Brussel horizon 2030*.
- Citydev.brussels/GOMB, *Jaarverslag 2012*, 2013.
- Abattoirs, *Projet de développement global des Abattoirs*, juni 2013.

Rock the Canal!

Verwijzingen

- Ancion L., (2004), 'Zut, un nouveau théâtre à Bruxelles', In *Le Soir*, 13 augustus 2004.
- Bosseler J., Libert G. (1998), 'Du vin, de la guitare et des pas de flamenco: c'est La Bodega! La noche espagnole réanime un morne quartier. Derrière, le Plan K redansera'. In *Le Soir*, 12 september 1998.
- Brinkhuis F., 'Les Disques du Crépuscule – history, 2008' in <http://lesdisquesducrepuscule.com>
- Davis B., 'Are Artists to Blame for Gentrification? Or would SoHo, Chelsea, and Williamsburg have gentrified without them?', 15 oktober 2013, www.Slate.com.
- http://www.slate.com/articles/life/culturebox/2013/10/are_artists_to_blame_for_gentrification_or_would_soho_chelsea_and_bushwick.html
- Debroux Tatiana, 2013, 'Binnen en buiten de stad. Schets van een geografie van de beeldend kunstenaars in Brussel (19e-21e eeuw)', *Brussels Studies* 69, 8 juli 2013, www.brusselsstudies.be
- Degan C., (1992), 'Le Plan K quitte la Raffinerie. Quand Charleroi danse, Bruxelles fait tapisserie', In *Le Soir*, 3 september 1992.
- De Vuyst H., 'Une histoire du KVS, Notre répertoire 2001-2012', KVS, http://kvs.be/sites/default/files/kvs/Repertoire_2001-2012_Fr.pdf
- Duplat G., (2005), 'Frie Leysen quitte le Kunsten en 2006', In *La Libre*, 23 september 2005.
- Prouvost C., (1994), 'Bruxelles/danses à la Raffinerie, enfin!' In *Le Soir*, 17 juni 1994.
- Perotti C, (2010), 'ZUT, c'est fini! «Mais sans amertume».' In *La Libre*, 15 mei 2010.
- Rebuffat J., (1992), 'Une asbl qui veut allier la culture et l'animation'. In *Le Soir*, 10 oktober 1992.
- Van Crieeking M., 'Welke toekomst voor de Brusselse centrumwijken?', *Brussels Studies* 1, 12 december 2006, http://www.brusselsstudies.be/medias/publications/NL_27_BS1_nederlands.pdf
- n.c., (2012), 'Bulex revient, vive le Bulex!' In *Le Soir*, 2 maart 2012.
- n.c. (1979), 'Le Festival du Kaaitheater accueillera 19 troupes de 11 pays à Bruxelles', In *La Libre*, 1 februari 1979.

Websites

- Alibicollectief <http://www.alibicollectief.be>
- Les Ateliers Claus <http://www.lesateliersclaus.com/archive2013>
- Bronks, 2014, http://www.bronks.be/page.jsp?ref=over_mission
- BRU+, 2014, <http://www.bruplus.irisnet.be/>
- Couleur Café, 2014, http://2013.couleurcafe.be/nl/couleur_cafe/history-370.html
- Les Disques du Crépuscule <http://lesdisquesducrepuscule.com/history.html>
- Emilio-López Manchero <http://www.emiliolopez-menchero.be/spip.php?article74>
- Kaaitheater, 2014, <http://www.kaaitheater.be/nl/p252/gebouwen>
- KVS, 2014, http://kvs.be/sites/default/files/kvs/Repertoire_2001-2012_Fr.pdf
- Madame Moustache <http://www.madamemoustache.be/>

- Mister-Wong http://visitbrussels.be/bitc/BE_nl/nightclub/8063/mister-wong.do
- Platformkanal <http://www.platformkanal.be/>
- Realitystudio, 2014, <http://realitystudio.org/biography/william-s-burroughs-and-joy-division/>
- VK Concert, 2014, <http://www.vkconcerts.be/#/general>

Concrete acties zetten het potentieel en de diversiteit van het Kanaalgebied in de verf

- 1 <http://www.bruplus.eu>
- 2 <http://www.bruplus.eu/content/newsletter>
- 3 <http://www.facebook.com/TerritoireDuCanal>
- 4 <http://www.bruplus.irisnet.be>, zoeken op 'Portretten uit de wijk'

Renovatie van de openbare ruimte

- M. Demanet et J.-P. MAJOT, 'Manuel des espaces publics bruxellois', Brussels Hoofdstedelijk Gewest, éd. AAM, Brussel 1995.
- B. Moritz, 'De openbare ruimten in Brussel ontwerpen en aanleggen', *Brussels Studies*, Nr. 50, 21 juni 2011, www.brusselsstudies.be
- Mobiel Brussel – <http://www.mobielbrussel.irisnet.be/>
-]pyblik[– <http://www.pyblik.be/>

Het kanaal, een structurele verbindingssader voor zachte mobiliteit

- 1 Het Iris 2-plan is een strategisch plan dat de richting aangeeft voor het vervoersbeleid van het Brussels Gewest tot 2015-2020.
- 2 Bron: Beldam 2011.
- 3 Bron: Fietsobservatorium in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, rapport 2012, Pro Velo 2012
- 4 Het 'Europese groene netwerk' REVER dat ontwikkeld is voor Noordwest-Europa (in het kader van het interregionale programma IIC AMNO). De eerste doelstelling van REVER is het aanleggen van een ruggengraat van een autonoom netwerk voor ongemotoriseerd vervoer, hoofdzakelijk bestaand uit groene wegen.
- 5 Bron: NIS 2001.
- 6 Bron: Haven van Brussel – Jaarverslag 2012.
- 7 Bron: Haven van Brussel.
- 8 Vilvoordselaan, Vilvoordsesteenweg en Tyraslaan in het noorden; Industrielaan, Bergensesteenweg en Brits Tweedelegerlaan in het zuiden.
- 9 Bron: Strategisch Plan voor het goederenvervoer in het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest Regering van het BHG 2013.

Colofon

Deze uitgave is het resultaat van een collectieve inspanning, die niet mogelijk was geweest zonder de inzet van een groot aantal mensen: externe auteurs, geïnterviewde personen, redacteurs van het ATO, nalezers, vertalers, talloze gegevensverstrekkers en onze moedige vormgevers.

Ontwerp en realisatie:

Lise Nakhlé (L.N.),
opdrachthouder

Frédéric Raynaud (F.R.),
hoofd van het departement Territoriale kennis

Externe redacteurs:

Véronique CLETTE,
*onderzoekster bij het Brussels Observatorium
voor de Werkgelegenheid Actiris*

Christophe DE VOGHEL,
*geograaf, medewerker van de directie
Beleid van Mوبiel Brussel*

Nicolas DELHOVE,
directeur van het vastgoedagentschap ERA FENIX

Stéphane DEMETER,
*historicus, eerste attaché van de directie Monumenten
en Landschappen, Brussel Stedelijke Ontwikkeling*

Adrien DEWEZ, *manager Atrium*

Sharon Geczynski, *onderzoekster bij het Brussels
Observatorium voor de Werkgelegenheid Actiris*

Benoît LAINE,
*hoofd van de cel Methoden en statistieken van het
Brussels Instituut voor Statistiek en Analyse*

Fabienne LONTIE,
*attachée van de directie Stadsvernieuwing,
Brussel Stedelijke Ontwikkeling*

Benoît MORITZ,
*architect-stedenbouwkundige, bureau MS-A, docent aan
de faculteit Architectuur van de ULB/La Cambre-Horta*

Jean PUISSANT,
*expert sociale geschiedenis, emeritus profes-
sor van de Université libre de Bruxelles*

Marco RENZATO,
]pyblik[– team

Yves VAN DE CASTEELE,
*coördinator van de cel Beleid van de directie Studies
en Planning, Brussel Stedelijke Ontwikkeling*

Yannik VAN PRAAG,
historicus, opdrachthouder van de Fonderie

Pierre VAN WUNNIK, *ingenieur-stedenbouwkundige*

Guido VANDERHULST,
voorzitter van Brusselfabriek

Brussels by Water

Le Cercle des Régates de Bruxelles

Interviews

Philippe ANTOINE,
algemeen directeur Economische expansie, Citydev.brussels

Patrick BONTINCK,
ceo visit.brussels

Benjamin CADRANEL,
algemeen bestuurder van Citydev.brussels

Wim EMBRECHTS,
*oprichter van ART2WORK
en algemeen coördinator van Platform Kanal*

Jo HUYGH,
projectmanager Abattoirs 2020 van Gut-t

Alexandra LAMBERT,
directrice van het Centrum voor Mode en Design Brussel

Alfons MOENS,
directeur van de Haven van Brussel

Stéphan SONNEVILLE,
ceo Atenor Group

Joris TIEBOUT,
gedelegeerd bestuurder van de NV Abattoir

Geert VAN SNICK,
algemeen coördinator van svk Baita

Redacteurs van het ATO:

Alfredo CORBALAN,
projectleider – Stadsmarketingcel – EFRO

Elisa DONDEERS,
opdrachthouder – Stadsmarketingcel – EFRO (E.D.)

Annabelle GUÉRIN,
opdrachthouder – departement Territoriale kennis

Claire HEUGHEBAERT,
opdrachthouder – departement Territoriale ontwikkeling

Lise NAKHLÉ,
opdrachthouder – departement Territoriale kennis (L.N.)

Yves ROUYET,
hoofd departement Territoriale ontwikkeling

Pascal SAC,
*opdrachthouder communicatie –
Stadsmarketingcel – EFRO (P.Sa.)*

Solange VERGER,
opdrachthouder – departement Territoriale kennis (S.V.)

Gegevensbronnen

Actiris
 Archief van de Stad Brussel
 Atrium
 Beliris
 BGHM
 BISA
 Brussels Observatorium voor de Werkgelegenheid
 BSO, DSP/DSV/DML
 Citydev.brussels (GOMB)
 FEDSVK
 FOD Economie
 Huisvestingsfonds
 La Fonderie
 Leefmilieu Brussel
 MIVB
 Mobiel Brussel
 Nationaal Geografisch Instituut
 Nationale Bank
 Observatiecentrum van de huurprijzen
 Overzicht van de huisvestingsvergunningen
 Overzicht van de productieactiviteiten
 Overzicht van het kantorenpark

Verzameling en verwerking van gegevens

BRAT bvba, Michel Breton, Elisa Donders, Lise Nakhlé

Cartografie

BRAT bvba, Michel Breton, Annabelle Guérin

Leescomité

Vincent Carton, Laurie Daffe, Lionel de Briey, Frank Gilson, Martine Gossuin, Caroline Grillet, Anne-Françoise Hustin, Rita Janssens, Nicolas Joschko, Luc Maufroy, Denis Mertens, Christine Mirkes, Jeanine Najman, Lise Nakhlé, Claude Raynaud, Frédéric Raynaud, Tom Sanders, Dirk Van de Putte, Solange Verger.

Vertaling

Blablabla – Charlotte Zwemmer

Ontwerp, cartografie en productie

Kaligram bvba

Communicatiecoördinatie

Caroline Piersotte

Foto's (pagina)

ADT-ATO/Elena Asbert-Sagasti (82, 95, 97, 99, 153, 176, 227)
 ADT-ATO/Claire Huyghebaert (105)
 ADT-ATO/Lise Nakhlé (12, 13, 16, 26, 41, 42, 82, 85, 93, 107, 112, 150, 171, 173, 177, 180, 181, 184, 196)
 ADT-ATO/Caroline Piersotte (163)
 ADT-ATO/Reporters (6, 12, 13, 22, 23, 42, 61, 64, 65, 66, 68, 82, 102, 108, 110, 111, 113, 116, 118, 120, 121, 125, 126, 128, 131, 141, 143, 154, 155, 166, 169, 172, 173, 174, 175, 176, 179, 186, 190, 191, 193, 195, 198, 199, 200, 201, 228, 230, 234)
 Abattoirs (124, 125)
 Aquiris (27)
 Atenor (100, 101)
 Baita (98)
 Margaux Bolle (135)
 Brussel Bad (149)
 Vincent Carton (173)
 Christophe Chapel (29)
 Citydev.brussels (94, 118)
 Nicolas Delhove (89)
 Kurt Deruyter (156, 161)
 Vincent Duseigne (25)
 Global View (9, 12)
 GOB (211)
 MAD.brussels (133)
 Magasin 4 (140)
 Meininger Hotel (154)
 Natagora (26)
 Natalie Nizet (140-141)
 ORG (126, 127)
 Platform Kanal (133, 137)
 François Point (46, 78)
 Pyblik (182, 183, 185)
 Oliver Van de Kerkove (150)
 Marcel Vanhulst (71, 123, 151, 208, 233)
 Pierre Van Wunnik (170)
 Visit.brussels (146, 150, 151, 152, 153)
 Waterbus (194)

Lijst van afkortingen

ACTIRIS	Brusselse Gewestelijke Dienst voor Arbeidsbemiddeling	GIMB	Gewestelijke Investeringsmaatschappij voor Brussel
AD Statistiek	De Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium	GOB	Gewestelijke Overheidsdienst Brussel (voorheen MBHG)
ATRIUM	Gewestelijk Handelsagentschap	GOMB	Gewestelijke Ontwikkelingsmaatschappij voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (Citydev.brussels)
BELIRIS	Samenwerkingsovereenkomst tussen de federale staat en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest	GPDO	Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling
BGHM	Brusselse Gewestelijke Huisvestingsmaatschappij	IEB	Inter-Environnement Bruxelles
BHG	Brussels Hoofdstedelijk Gewest	INBO	Instituut voor Natuur- en Bosonderzoek
BIM	Brussels Instituut voor Milieubeheer (Leefmilieu Brussel)	KMO	Kleine en middelgrote ondernemingen
BRC	Brussels Beroepsreferentiecentrum voor de Bouwsector	MABRU	Vroegmarkt van Brussel
BROH	Bestuur Ruimtelijke Ordening en Huisvesting	MAD Brussels	Brussels mode en designcentrum
BRYC	Brussels Royal Yacht Club	MIVB	Maatschappij voor Intercommunaal Vervoer te Brussel
BSO	Brussel Stedelijke Ontwikkeling (voorheen BROH)	NPW	Netwerk van Partners voor Werk van Actiris
CCFEE	Commission Consultative Formation Emploi-Enseignement (adviescommissie Vorming Werk-onderwijs)	OCMW	Openbaar Centrum voor Maatschappelijk Welzijn
CEFA	Centre d'Éducation et de Formation en Alternance	OGSO	Ondernemingsgebied in een stedelijk omgeving
Citydev.brussels	Gewestelijke Ontwikkelingsmaatschappij voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (voorheen GOMB)	OSPI	Organismen voor socioprofessionele inschakeling
COCOF	Commission Communautaire Française	PIOW	Plaatselijke initiatieven voor de ontwikkeling van de werkgelegenheid
CRB	Cercle des Régates de Bruxelles - roeivereniging	PIZ	Prioritaire Interventiezone
(D)WC	(Duurzame) Wijkcontracten	PWA	Plaatselijk werkgelegenheidsagentschap
ECFG	Europees Centrum voor fruit en groenten	REVER	Europees groen netwerk
EFRO	Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling	RVOHR	Ruimte voor versterkte ontwikkeling van de huisvesting en de renovatie
EGEB-SGWB	Staten Generaal van het Water in Brussel	SDC	Stedelijk distributiecentrum
ESF	Europees Sociaal Fonds	SIG	Stedelijk industriegebied
EU	Europese Unie	SIK	Sociaal Immobiliënkantoor
FOD	Federale Overheidsdienst	SOR	Structurerende Open Ruimte
FWB	Fédération Wallonie-Bruxelles (Franse Gemeenschap)	SPI	Socioprofessionele inschakeling
GBP	Gewestelijk Bestemmingsplan	SVG	Stadsvernieuwingsgebied
GewOP	Gewestelijk Ontwikkelingsplan	Visit.brussels	Toeristisch communicatieagentschap van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest
GFR	Gewestelijke Fietsroute	ZEUS	Zone van economische uitbouw in de stad

Kanaal? Hoezo Kanaal?!

Deze verbaasde vraag zou kunnen verwonderen.

Sinds enkele jaren staat het kanaal immers volop in de belangstelling, zowel bij de overheid als in de privésector. Deze 'prioritaire ontwikkelingspool' ondergaat op dit moment grote veranderingen op sociaaleconomisch en stedenbouwkundig vlak.

Kunnen we echter stellen dat dit complexe en contrastrijke stadsdeel gekend is in al zijn facetten? Vaak is het Kanaalgebied immers het voorwerp van stereotypen of vooroordelen; zelden is er aandacht voor de meest kenmerkende eigenschappen; het grote potentieel, de kleurrijke diversiteit en de bruisende dynamiek.

Deze uitgave is bedoeld om meer inzicht te krijgen in de uitdagingen en de ontwikkelingen van dit gebied. Via thematische hoofdstukken van de hand van het ATO en externe experts gaat dit boek dieper in op de inzet van de talloze spelers, die ieder op hun manier een impact hebben op dit gebied en op zijn toekomst.

Het resultaat is een uitgebreid en veelzijdig werk, met veel kaarten, cijfergegevens en nooit eerder uitgegeven beeldmateriaal. Boeiende lectuur voor iedereen die dit gebied vanuit een nieuwe invalshoek wil bekijken.

be canal
be .brussels 