

# STEENWEG

Synthese van de diagnose

Rapport besteld door:  
**perspective.brussels/perspectiveLab**  
Frédéric Raynaud

En opgesteld door:  
**Brussels Studies Institute-Brussels Centre Observatory**  
Jean-Philippe De Visscher, USL-B, UCLouvain, coördinator  
Eric Corijn, VUB  
Michel Hubert, USL-B  
Aniss Mezoued, BSI-BCO, UCLouvain  
Sofie Vermeulen, BSI-BCO  
Benjamin Wayens, ULB

Brussel, November 2020



# INHOUDSTAFEL

---

- I. WOORD VOORAF**
- II. DE STEENWEG IN HET CENTRUM VAN DE GROOTSTAD**  
Het grootstedelijk centrum  
De Steenweg  
Geschiedenis van de Steenweg
- III. TRANSVERSALE UITDAGINGEN**  
Naar een voetgangers- en fietsersboulevard  
Naar een ecologische boulevard  
Naar een inclusieve boulevard  
Naar een boulevard van economische transitie  
Naar een culturele boulevard
- IV. RUIMTELIJKE STRUCTUUR**  
Een 'valleidoorsnede' waar wijken en knooppunten elkaar afwisselen  
De wijken  
De knooppunten  
De valleidoorsnede
- V. SAMENVATTING VAN DE UITDAGINGEN EN ACTIEGEBIEDEN**
- VI. BIJLAGEN**



# WOORD VOORAF

## CONTEXT

Dit document brengt verslag uit over het lopende onderzoek omtrent de historische Steenweg, de as die dwars door de stad Brussel, via de Naamsepoort en de Vlaamsepoort, Elsene met Molenbeek verbindt. Het kwam tot stand door een samenwerking tussen perspective.brussels en het Brussels Studies Institute-Brussel Centrum Observatory [BSI-BCO], waaraan ook Brussel Mobiliteit, de Stad Brussel en de gemeenten Molenbeek en Elsene hebben meegewerkt. Het rapport bundelt de resultaten van de eerste fase, de diagnose, en legt de fundamenten voor de operationele fasen die nog komen. Om de aard van het document goed te begrijpen, is het nuttig nog eens te overlopen hoe het tot stand is gekomen en wat er nog van wordt verwacht.

Het BSI-BCO (dat aanvankelijk Observatorium van de Voetgangerszone heette) is een multi-universitair en multidisciplinair onderzoeksplatform dat in 2015 op verzoek van de Stad Brussel werd opgericht om de kwesties die toen rezen bij het autovrij maken van de centrale boulevards op een objectieve manier te bestuderen. Zowat zeventig onderzoekers uit de meest uiteenlopende disciplines en van verschillende Brusselse universiteiten werken er samen onder de vleugels van het Brussels Studies Institute.

Eind 2017 liep een eerste cyclus van onderzoeken, publicaties en publieke debatten ten einde en besloot het BSI-BCO zijn werking te verruimen tot heel het 'grootstedelijk centrum'. Na die heroriëntering besloten perspective.brussels – in het kader van PerspectiveLab – en het BSI-BCO begin 2018 samen een Masterclass van een week te organiseren onder de titel "ZoomIn-ZoomOut: From pedestrian area to urban project". De bedoeling was tweeledig: de voetgangerszone te plaatsen in een globale visie op het grootstedelijk centrum (zoom out) en uitzoeken welke kansen voor plaatselijke acties deze visie konden implementeren (zoom in). De concrete vrucht van deze masterclass was een grote maquette van het grootstedelijk centrum, die daarna werd tentoongesteld en besproken in Bozar, bij perspective.brussels en op 'You are Here', een tentoonstelling in het kader van de Brusselse tak van de International Architecture Biennale of Rotterdam.

Uit de denkoefeningen tijdens de Masterclass bleek hoe interessant het zou zijn dieper in te gaan op de historische as die de Steenweg vormt. Daartoe heeft perspective.brussels dan, met steun van het BSI-BCO, eind 2018 een tentoonstelling en een cyclus van lezingen met plaatsbezoek georganiseerd onder de titel 'Van Hoog naar Laag', gewijd aan de geschiedenis en het belang van de Steenweg. Tegelijkertijd kreeg de Steenweg dankzij de goedkeuring van het nieuw gewestelijk mobiliteitsplan 'GoodMove' het statuut van 'voetgangersboulevard' die het centrum van west naar oost doorkruist.

In 2019 ten slotte, na de goedkeuring van het plan GoodMove en na de positieve resultaten van de

tentoonstelling, wilde perspective.brussels evolueren naar meer operationele doelstellingen. Er zouden projecten en/of stedenbouwkundige acties rond de Steenweg bedacht worden en het BSI-BCO kreeg de wetenschappelijke begeleiding toevertrouwd bij het bepalen, omkaderen en concreet benutten daarvan. Dit verslag sluit de diagnose af, de eerste fase die in dit kader is verwezenlijkt.

## METHODOLOGIE

De diagnose gebeurde in eerste instantie op een participatieve manier, via drie thematische workshops die tussen mei en september 2019 bij perspective.brussels georganiseerd werden. De onderdelen van de diagnose die daaruit naar voren kwamen, hebben de basis voor dit document geleverd.

- De eerste workshop ging over mobiliteit. Aniss Mezoued en Michel Hubert, twee leden van het BSI-BCO, legden een analyse voor die als basis diende voor een denkoefening met vertegenwoordigers van Brussel Mobiliteit, de NMBS, de MIVB, urban.brussels, visit.brussels en de Directie Monumenten en Landschappen.
- De tweede workshop vertrok van een analyse van Eric Corijn, lid van het BSI-BCO, en was gewijd aan cultuur en evenementen. Aan het debat tijdens die workshop namen van vertegenwoordigers van Brussel Mobiliteit, de MIVB en RAB-BKO (Brussels Kunstenoverleg) deel.
- De laatste workshop spitte zich toe op de belangen van handel en huisvesting, en daarvoor presenteerde Benjamin Wayens, eveneens lid van de BSI-BCO, zijn analyse aan vertegenwoordigers van hub.brussels, Unizo en Brussel Mobiliteit.

Dankzij deze workshops groeide het inzicht in datgene waar het langs de Steenweg zoal om draait. Deze participatieve benadering werd vervolgens aangevuld met cartografisch werk, aan de hand waarvan de aandachtspunten gelokaliseerd werden en een vooruitblik op de vertaling ervan in concrete projecten mogelijk werd. Dat alles werd bijeengebracht in een voorlopige versie van het rapport.

Tussen juni en oktober 2020 werd deze voorlopige versie ten slotte voorgesteld en besproken met de gemeente Elsene (op 19/06 in aanwezigheid van de schepen en de diensten voor stedenbouw, erfgoed en mobiliteit, evenals het departement openbare ruimte), de stad Brussel (op 08/07 in aanwezigheid van de Cel Planning, de Cel Openbare Ruimte, de Cel Erfgoed en de Cel Duurzame Ontwikkeling) en de gemeente Molenbeek (15/09 in aanwezigheid van de schepen en de dienst voor openbare werken evenals het departement infrastructuur en stadsontwikkeling) en met Brussel Mobiliteit (op 20/10 in aanwezigheid van de strategische directie). Na afloop van deze presentaties toonde iedereen belangstelling om samen te werken aan een visie voor de Steenweg. Tegelijk kon de diagnose ter gelegenheid van deze bijeenkomsten verfijnd worden en beter gekoppeld

aan het gemeentelijk beleid en het mobiliteitsbeleid.

## PERSPECTIEF

Momenteel worden meerdere acties overwogen om voort te bouwen op de dynamiek die tijdens de diagnostische fase op gang kwam.

Een eerste actie is het oprichten van een task force waarin ten minste vertegenwoordigers van perspective.brussels, Brussel Mobiliteit, de stad Brussel, de gemeenten Molenbeek en Elsene en het BSI-BCO bijeengebracht worden. De eerste doelstelling wordt het inventariseren van de beschikbare middelen om in te spelen op de aandachtspunten in dit verslag: inventaris van de lopende of geplande projecten van de verschillende actoren in de perimenter van het onderzoek, eventueel beschikbare bijkomende budgetten, enz. De tweede doelstelling is bepalen wat voor soort acties moeten worden ondernomen. Bij wijze van voorbeeld zijn meerdere pistes gesuggereerd, van evenementen zoals een loopwedstrijd op de Steenweg over acties rond 'tactische stedenbouw' tot eerder formele planningsinstrumenten zoals een 'Beeldkwaliteitsplan' of een thematische leidraad voor te ondernemen acties.

Tegelijk is gebleken dat een aantal strategische kwesties verder onderzoek vereist. Zo verdienen bepaalde mobiliteitsknooppunten, zoals de Naamsepoort en de Vlaamsepoort, een diepgaandere en gecoördineerde denkoefening met de verschillende betrokken actoren. Eveneens moet worden opgemerkt dat Jean-Philippe De Visscher en Michel Hubert dankzij interne financiering van de UCLouvain en de USL-B momenteel leiding geven aan een sociaal-ruimtelijke analyse van het openbaar domein dat daadwerkelijk toegankelijk is rond de Steenweg (d.w.z. de openbare ruimte plus de ruimte van stations, parkings, de galerijen, de openbare instellingen, enz.)

Tot slot, ook al is deze diagnose gerealiseerd vóór de Covid-19-crisis, kan men er niet omheen dat deze crisis de verschillende bevindingen alleen maar heeft versterkt. Toegang tot kwaliteitsvolle openbare ruimte is meer dan ooit noodzakelijk. In de openbare ruimte moet met behoud van een veilige onderlinge afstand plaats zijn voor zo veel mogelijk mensen die zich verplaatsen of louter een luchtje willen scheppen en een minimum aan sociaal leven in stand willen houden. Maatschappelijk gezien verscherpt de crisis op een dramatische manier de ongelijkheden qua leef- en werkomstandigheden en de economische en sociale kwetsbaarheid. De strijd tegen het isolement is even dringend als de behoefte aan meer solidariteit. Economisch gezien legt de crisis de kwetsbaarheid van exogene economieën zoals toerisme bloot. Ook impliceert ze een grondige ruimtelijke reorganisatie van het werk in de tertiaire sector. De gevolgen zijn vooral voelbaar in hypergespecialiseerde buurten. Omgekeerd drukt de crisis ons met de neus op het belang

van de 'essentiële' endogene economie. En fundamenteel wijst de crisis ons er ten slotte op hoe belangrijk collectiviteit is, nu zij ons door de sluiting van de horeca en de culturele sector de plaatsen ontnemt waar collectieve verbeelding opborrelt en waar solidariteit over onze eigen kring heen tot stand komt.

Natuurlijk zijn dat problemen die het hele grondgebied treffen, maar langs de Steenweg doen ze zich voor met een zeer specifieke intensiteit, op een diverse manier en met complexe interacties. Deze crisis is weliswaar wereldwijd en systemisch, maar langs de Steenweg valt er te experimenteren met manieren om er in al haar complexiteit mee om te gaan.

*De rest van dit document is de vrucht van dit veelzijdig denkwerk. We hopen dat het iedereen inzicht geeft in wat de Steenweg is, waarom het belangrijk is er iets mee te doen en hoe dat kan lukken. Maar meer nog hopen we dat het de zijn om samen te werken aan de herontwikkeling van de Steenweg zal aanwakkeren en dat ze de weg zal vrijmaken voor concretere acties en samenwerkingsverbanden.*

*We wensen u veel leesplezier!*

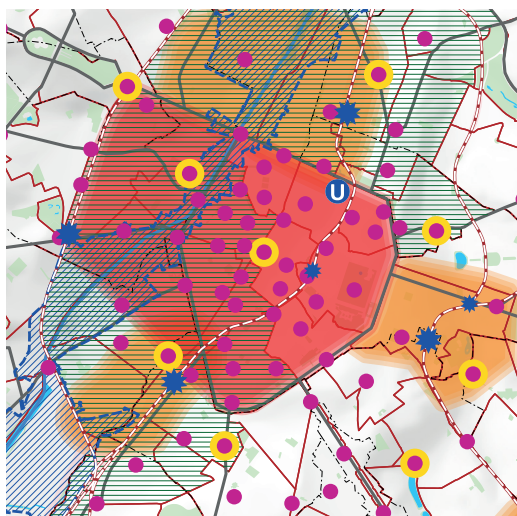
# DE STEENWEG IN HET CENTRUM VAN DE GROOTSTAD

---

*Dit hoofdstuk wil:*

- *de perimeters van het 'grootstedelijk centrum' en van de Steenweg bepalen*
- *in grote lijnen schetsen waar het om draait, wat de kansen zijn en waarom deze diagnose dus haar nut heeft.*

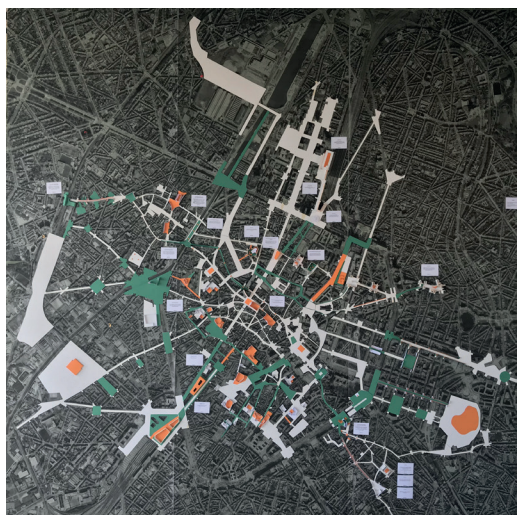
## HET GROOTSTEDELIJK CENTRUM



01. GPDO Kaart O1 (uittreksel), Brussels Hoofdstedelijk Gewest, 2019



02. Verfraaiingsplan (uittreksel), Victor Besme, 1834



03. Visie voor het grootstedelijk centrum, BSI\_BCO, 2018

### DEFINITIE

Zoals in het GPDO [fig. 01] wordt hier onder het 'grootstedelijk centrum' van Brussel de ruimte verstaan die verder gaat dan de grenzen van de 'vijfhoek' en ook de metrolus, het kanaal, de stationsbuurten en de wijken rond de voormalige stadspoorten omvat.

Deze vernieuwde visie op de perimeter van het centrum berust op de definities van een stadscentrum zoals de sociologen Jean Rémy en Henri Lefebvre die voorstellen. Volgens Remy wordt een (Europees) stadscentrum gekenmerkt door een grote sociale en functionele mix, een hoge bebouwingsdichtheid die gestructureerd wordt door openbare ruimten die verplaatsingen te voet in de hand werken, en sterke aansluitingsmogelijkheid en toegankelijkheid op verschillende territoriale schalen (andere wijken, stadskernen, randgebieden, steden, landen, enz.). Volgens Lefebvre maken deze voorwaarden van centraliteit en gelijktijdigheid van een stadscentrum "een mentale en sociale vorm, de vorm van gelijktijdigheid, van bijeenkomst, convergentie, ontmoeting (of beter gezegd ontmoetingen). Dat is een kwaliteit die ontstaat uit kwantiteit (ruimtes, objecten, producten). Het gaat om een verschil, of eerder een reeks verschillen" (Lefebvre, 1968, p. 93). Zo bekeken berust de maatschappelijk structurerende rol van een stadscentrum op de gelijktijdige aanwezigheid van een aantal sociale en functionele verschillen. Als aan deze voorwaarden is voldaan, wordt de toegankelijkheid van het stadscentrum een essentieel onderdeel van het "recht op de stad".

Vertrekkend van die definities kan men de verschillende plaatsen die de dynamiek van het stadscentrum structureel dragen, beter opnemen door de perimeter van het grootstedelijk centrum uit te breiden. Door in het westen het centrum van Molenbeek en in het oosten de Europese wijk mee op te nemen, is het bijvoorbeeld mogelijk een maatschappelijke diversiteit te integreren die representatiever is voor de Brusselse bevolking. En door de buurten rond stations en stadspoorten en de kanaalzone mee op te nemen kan men een grotere functionele diversiteit in het stadscentrum opnemen. Door het opnemen van de metrolus, de stations en het kanaal kunnen infrastructuren los van de auto een andere insteek vormen voor de bereikbaarheid van het centrum.

### UITDAGINGEN

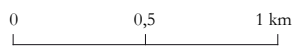
Overeenkomstig de politieke doelstellingen die zijn geformuleerd in het GPDO en in de algemene beleidsverklaringen van het Gewest, de stad Brussel, Sint-Jans-Molenbeek en Elsene, is het dankzij deze uitbreiding van de perimeter eveneens mogelijk het grootstedelijk centrum te herbekijken met aandacht voor maatschappelijke duurzaamheid, economische transitie en milieuaspecten:

- **Mobiliteit:** Deze nieuwe definitie van het centrum komt overeen met het knooppunt van de niet aan auto's gebonden infrastructuur dat gevormd wordt door de spoorwegen, het kanaal en de metro. Historisch gezien komt het overeen met de perimeter van het deel van de stad dat vóór de invoering van de tram te voet bereikbaar was [fig. 02]. Door de uitbreiding van de perimeter valt beter in te spelen op de uitdagingen van de mobiliteitstransitie en het verminderen van de afhankelijkheid van de auto, zoals ze voorkomen in het ontwerp van het mobiliteitsplan GoodMove, in het ontwerp voor de veralgemening van de zones 30 op gewestelijke schaal, in het principe van de "stad op 10 minuten" die de stad Brussel nastreeft en de "buurtstad" die gestructureerd is rond de "lokale identiteitskernen" die in het GPDO zijn afgebakend.
- **Ecosystemen:** Dankzij de ruimere perimeter kunnen beide flanken van de Zennevallei erin opgenomen worden en krijgt het kanaal een centrale plaats. Deze configuratie is beter geschikt om op de juiste manier om te gaan met waterbeheer, hitte-eilanden en gebieden die ecologisch op elkaar aansluiten.





**Afbakening van het grootstedelijk centrum**



- Transparante bleke zone: grens van de stad zoals ze in 1866 vorm kreeg, vóór de tram. Bron: Plan Besme.*
- Zwarte stip: treinstation*
- Dikke stippellijn: loop van het kanaal*
- Stippellijn met lange streepjes: metrolijnen*
- Stippellijn met puntjes: grenzen van de wijken zoals afgebakend in de 'wijkmonitoring' voor de wijken die onder de afbakening van het grootstedelijk centrum vallen*

- *Recht op de stad:* Door de uitbreiding kan een grotere diversiteit aan bevolkingsgroepen in de definitie van het centrum worden opgenomen. Enerzijds is daardoor een betere coördinatie van de verschillende beleidsmaatregelen rond sociale inclusie mogelijk. Anderzijds opent het de mogelijkheid om nieuwe synergieën te ontwikkelen tussen de verschillende dynamieken die doorgaans afgezonderd van elkaar worden beschouwd.
- *Economische transitie:* Dankzij de uitbreiding van de perimeter kan een maximale verscheidenheid van gebruiksmogelijkheden worden opgenomen, met name de productieve functies rond het kanaal, de tertiaire

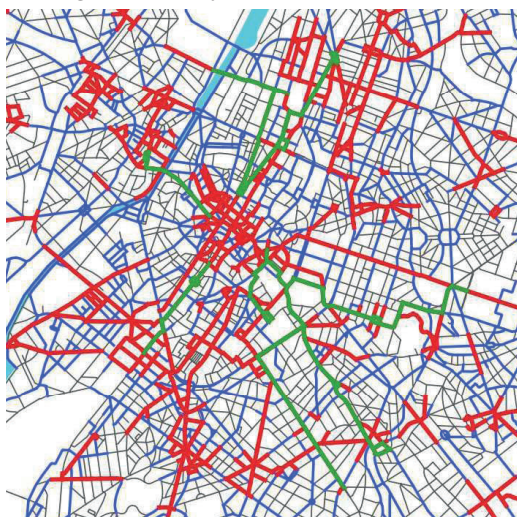
en internationale functies in de stationsbuurten, de handelszaken in de wijken rond de stadspoorten en langsheen de historische steenwegen. Dat opent de deur naar een 'circulaire' benadering van de economie, gebaseerd op de synergieën tussen deze verschillende dynamieken, de verankering ervan in het stedelijk weefsel en het reële voordeel voor de Brusselaars (foundational economy).

- *Grootstedelijke imago:* een grotere perimeter maakt het mogelijk een grotere verscheidenheid aan cultuurplekken en -dynamieken op te nemen, wat beter strookt met de realiteit en de complexiteit van Brussel als een kleine stadswereld op zichzelf.

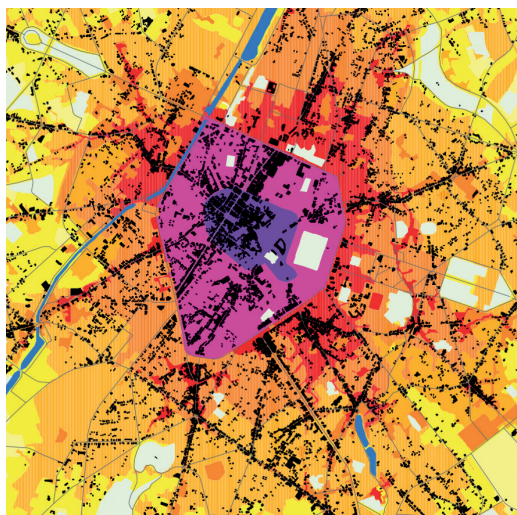
## DE STEENWEG



01. Plattegrond van Brussel, J. Blaeu, 1649



02. Plan GoodMove (uittreksel), Brussel Mobiliteit, 2019



04. Handelsruimtes en historische kernen, IGEAT

### DEFINITIE

De 'Steenweg' verwijst hier naar de opeenvolging van ruimten die de Gentsesteenweg, de Vlaamsepoort, de Beurs, de Grote Markt, de Kunstberg, het Koningsplein, de Naamsepoort, de Elsensesteenweg en Waverseesteenweg met elkaar verbinden.

Vanaf het begin tot de 19de eeuw was dit de belangrijkste verkeersas die de haven, de markt en het paleis met elkaar verbond [fig. 01] en tegelijk de kern van het uitgestrekte net van steenwegen dat Brussel verbond met de naburige steden Aalst, Mechelen, Leuven, Waver, Genappe, Halle en Ninove, met de andere grote Belgische steden Gent, Brugge, Antwerpen, Hasselt, Luik, Namen, Luxemburg, Charleroi, Doornik en met nog verder afgelegen steden. Vervolgens onderging de Steenweg een ingrijpende wijziging door de grote werkzaamheden van de 19de en 20ste eeuw: omleiding en verlenging van het kanaal, aanleg van de centrale boulevards, de Noord-Zuidverbinding en de Kunstberg, aanpassingen van de boulevards aan het autoverkeer. Toch blijft hij de belangrijkste ruimtelijke lijn waarmee men het grootstedelijk centrum van oost naar west kan doorkruisen.

In het raam van deze diagnose zal de perimeter van de Steenweg als volgt worden opgevat:

- *Lengte:* de denkoefening gebeurt over de opeenvolging van ruimte tussen het metrostation Ossegem (kruispunt tussen de Gentsesteenweg en de metrolijn/spoorlijn L28) en Flagey (kruispunt tussen de Elsensesteenweg en de Maalbeekvallei), zodat de denkoefening over het centrum aansluit op het denkwerk over de structurende ruimten van de Eerste Kroon. Binnen deze opeenvolging zal bijzondere aandacht gaan naar het gedeelte tussen het metrostation Zwarte Vijvers en het Fernand Cocqplein; dit gedeelte komt overeen met de historische begrenzing van de stad zoals men ze te voet kon doorkruisen, in het begin van de 19de eeuw.
- *Breedte:* in de loop van de geschiedenis is het oorspronkelijke tracé van de Steenweg meermaals opgesplitst en verbreed, bijvoorbeeld: Dansaertstraat/Vlaanderenstraat; Grasmarkt/Boterstraat; Agoraplein/Putterijsquare/Spanjeplein/Centraal Station; Kunstberg/Ravensteingalerij, Hofberg/Museumstraat; Naamsepoort/Troonplein; Waverseesteenweg/Elsensesteenweg. Al deze ruimten zijn opgenomen in de studieperimeter.

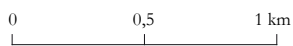
### UITDAGINGEN

De Steenweg is een strategische ruimte voor de duurzame ontwikkeling van het grootstedelijk centrum:

- *Mobiliteit:* het plan GoodMove [fig. 02] legt de Steenweg vast als de belangrijkste 'voetgangersboulevard' die het centrum van oost naar west doorkruist. Hij wordt bovendien ondersteund door de metrolijn die er evenwijdig mee loopt.
- *Ecosystemen:* de Steenweg vormt een 'valleidoorsnede' die plateaus, hellingen en het moeras met elkaar verbindt en dus de onderlinge relaties tussen deze ecosystemen mogelijk maakt. Naar analogie van het concept 'voetgangersboulevard' in het plan GoodMove beschikt de Steenweg ook over het potentieel om een 'ecologische boulevard' te worden.
- *Recht op de stad:* de Steenweg verbindt wijken die maatschappelijk gezien sterk uiteenlopen, van de armste over de meest internationale tot de rijkste. Hij heeft het potentieel om een 'inclusieve boulevard' te worden.
- *Economische transitie:* de Steenweg verbindt wijken die economisch gezien sterk uiteenlopen en is tegelijk de kern van het



**Definitie van de Steenweg**



Transparante bleke zone: grens van de stad zoals ze in 1866 vorm kreeg, vóór de tram. Bron: Plan Besme.



Zwart: voor de diagnose in aanmerking genomen aanlegbreedte van de Steenweg

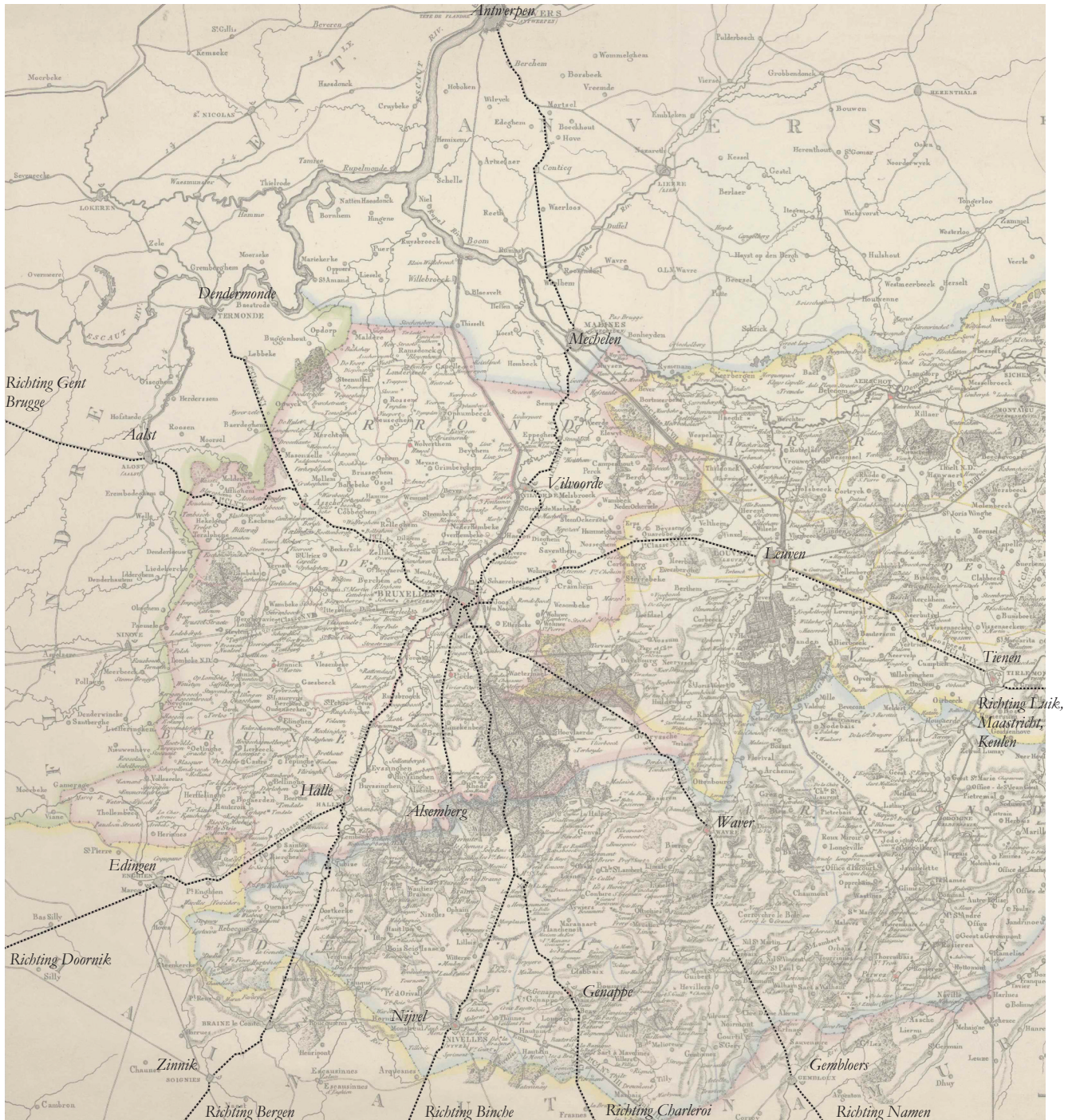


Zwarte stippellijn: westelijke spoorlijn en as van de Maalbeekvallei.

handelsnetwerk [fig. 03]. Hij heeft het potentieel om een 'boulevard van economische transitie' te worden.

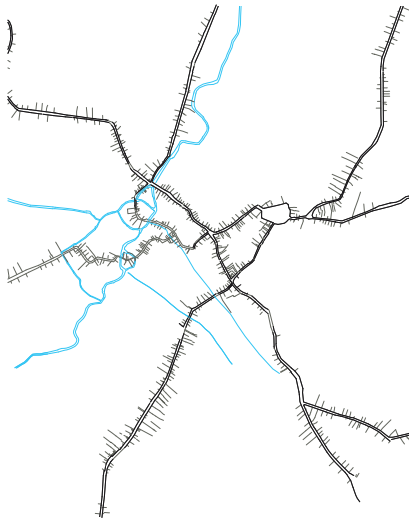
- *Grootstedelijk imago*: langsheen de Steenweg zijn veel cultuurinstellingen gevestigd en zit heel wat erfgoed bijeen. Hij heeft het potentieel om een 'culturele boulevard' te worden.

# GESCHIEDENIS VAN DE STEENWEG



Netwerk van verbindingswegen die in 1830 vanuit Brussel stralsgewijs naar het hertogdom Brabant liepen

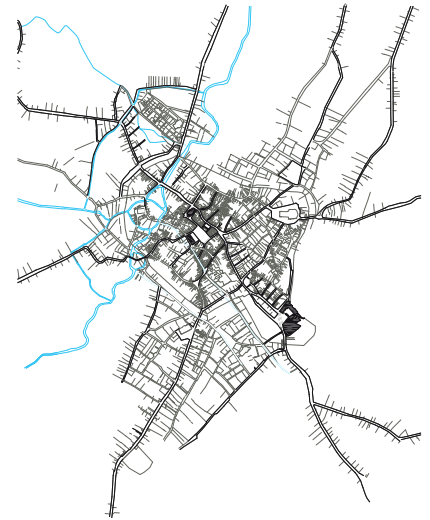
Bron: Brabant méridional, divisé en arrondissemens et cantons de justice de paix, dressé et gravé par C. van Baarsel et Fils, Weygand, Amsterdam, 1830.



977



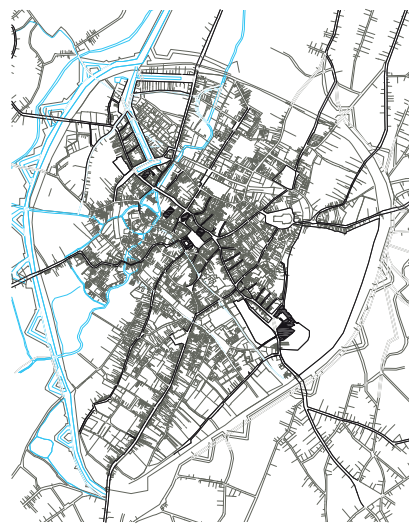
1052



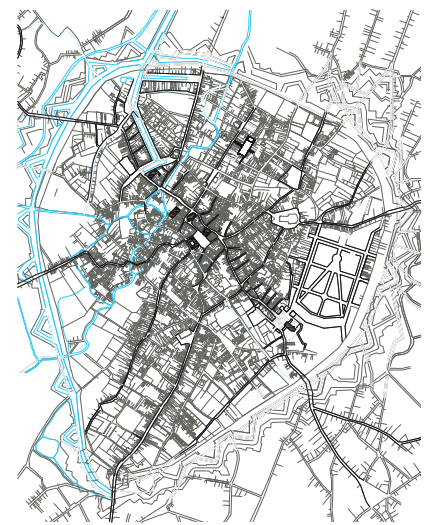
1357



1550



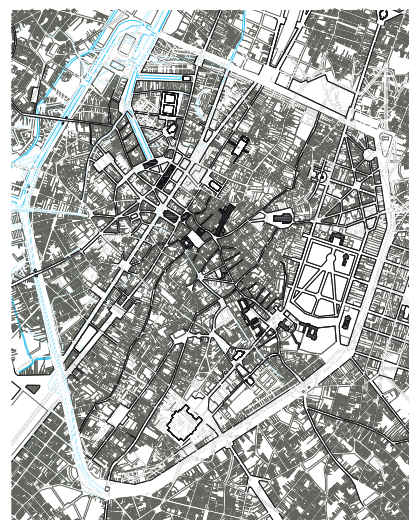
1640



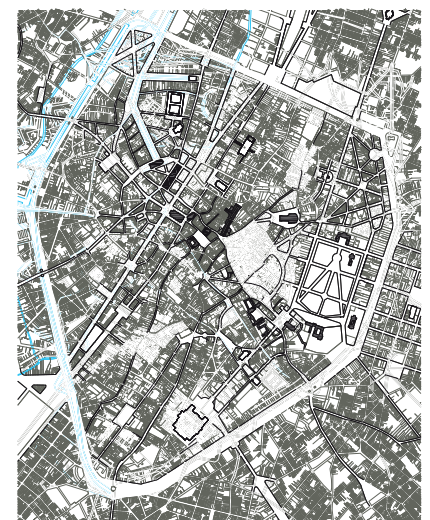
1777



1835



1895

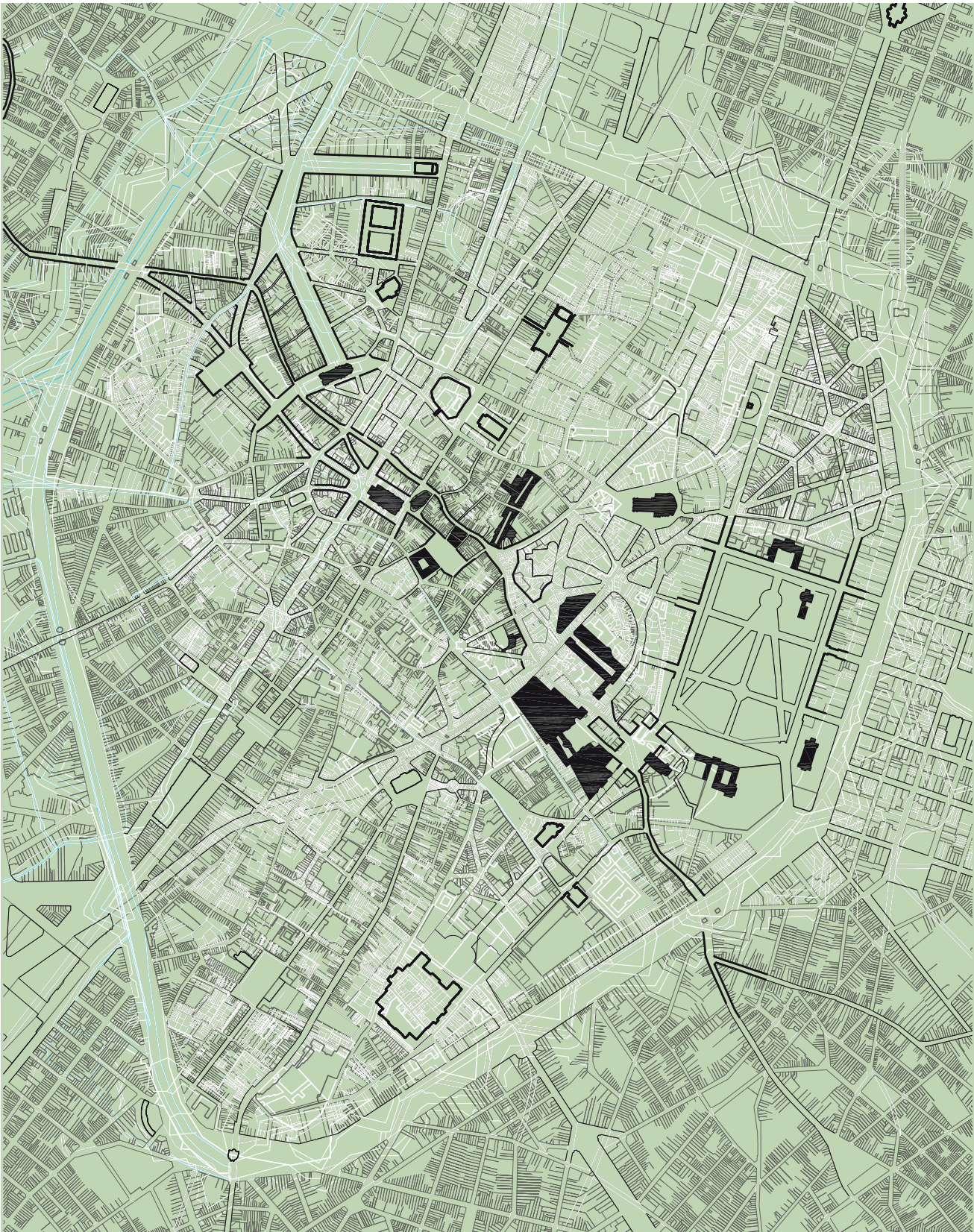


1930

**Morfogenese van de Steenweg 977-1930**

Bron: Jean-Philippe De Visscher, UCLowain, 2013

Zwarte vlakken: monumenten langsbeem de Steenweg  
 Dikke zwarte strepen: tracé van de Steenweg  
 Dunne zwarte strepen: grenzen van wegen en percelen



2009

### Morfogenese van de Steenweg 2009

Bron: Jean-Philippe De Visscher, UCLouvain, 2013

*Zwarte vlakken: monumenten langsbeem de Steenweg*

*Dikke zwarte strepen: tracé van de Steenweg*

*Dunne zwarte strepen: huidige grenzen van wegen en percelen*

*Witte strepen: verdwenen grenzen van wegen en percelen*



2009

**Morfogenese van de Steenweg,  
gedeelte Beurs - Koningsplein, 2009**

*Bron: Jean-Philippe De Visscher, UCLouvain, 2013*

*Zwarte vlakken: monumenten langsbeem de Steenweg  
Dikke zwarte strepen: tracé van de Steenweg  
Dunne zwarte strepen: huidige grenzen van wegen en  
percelen  
Witte strepen: verdwenen grenzen van wegen en percelen*

## BIBLIOGRAFIE

- Lefebvre, H. (1968). *Le droit à la ville*, Parijs: Éditions Anthropos.
- Remy, J. (2015), *L'espace, un objet central de la sociologie*, Toulouse: Érès, Sociétés urbaines et rurales.
- Corijn, E., Vanderstraeten, P. (2018). *Le piétonnier, l'hypercentre et les multiples centralités de Bruxelles*, in Corijn, E., Hubert, M., Hardy, M., Mezoued, A., Vermeulen, S. (red.), Portfolio #2 : Zoom in | Zoom out on the Brussels city centre, Brussel: BSI-BCO.
- De Visscher, J.P., Mezoued, A., Vanin, F. (2018). *Het hypercentrum van Brussel: van piétonnier naar stadsproject*. Masterclass Zoom In – Zoom Out, in Corijn, E., Hubert, M., Hardy, M., Mezoued, A., Vermeulen, S. (red.), Portfolio #2 : Zoom in | Zoom out on the Brussels city centre, Brussel: BSI-BCO.
- Corijn, E., Vloeberghs, E. (2009), *Brussel!*, Brussel: VUB-Press.
- Corijn, E. (2018), *Een stad is geen land: pleidooi voor de stedelijke revolutie*, Brussel: VUB.
- 2018 Een stad is geen land: pleidooi voor de stedelijke revolutie, VUB.
- Dessouroux, Ch. (2008), *Gedeelde ruimten, betwiste ruimten. Brussel, een hoofdstad en haar inwoners* Brussel: Vrije Universiteit Brussel en Ministerie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest
- De Visscher, J.P. (2013). *Indivision* [PhD Dissertation], Louvain-la-Neuve: Presses Universitaires Louvain.

Brussels Hoofdstedelijk Gewest en Verenigd College van de Gemeenschappelijke Gemeenschapscommissie, *Gemeenschappelijke algemene beleidsverklaring, legislatuur 2019-2024*, <https://be.brussels/files-fr/a-propos-de-la-region/competences-regionales/declaration-de-politique-generale-commune-au-gouvernement-de-la-region-de-bruxelles-capitale-et-au-college-reuni-de-la-commission-communautaire-commune>

Stad Brussel, *Meerderheidsakkoord 2018-2024. Een harmonieuze en solidaire internationale stad*, [https://www.brussel.be/sites/default/files/bxl/Meerderheidsakkoord\\_Stad\\_Brussel\\_2018-2024.pdf](https://www.brussel.be/sites/default/files/bxl/Meerderheidsakkoord_Stad_Brussel_2018-2024.pdf)

Sint-Jans-Molenbeek, *Gemeentelijke beleidsverklaring 2018-2024*, <http://www.molenbeek.irisnet.be/nl/bestanden/raad/politieke-orientatienota/gemeentelijke-beleidsverklaring.pdf>

Elsene, *Meerderheidsakkoord 2018-2024*, <http://www.ixelles.be/site/nl/download/declaration-politique-generale.pdf>

Brussels Hoofdstedelijk Gewest (2018), *Kaart 01 Ruimtelijke ruggengraat en visie voor Brussel*, in Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling, retrieved from [https://perspective.brussels/sites/default/files/documents/prdd\\_carte\\_01\\_180712.pdf](https://perspective.brussels/sites/default/files/documents/prdd_carte_01_180712.pdf)

Brussel Mobiliteit (2019), *Ontwerp van Gewestelijke Mobiliteitsplan Bijlagen*, p. 85, <https://goodmove.brussels/nl/gewestelijk-mobiliteitsplan/>

Brussel Mobiliteit (2019), *Project "Stad 30" werkdocument v. 2019-12-16*, <https://mobilite-mobiliteit.brussels/sites/default/files/kaart.pdf>



# TRANSVERSALE UITDAGINGEN

---

*Het doel van dit hoofdstuk is vaststellen welke transversale aandachtspunten later als leidraad zullen dienen voor de analyse van de verschillende ruimten die de Steenweg vormen.*

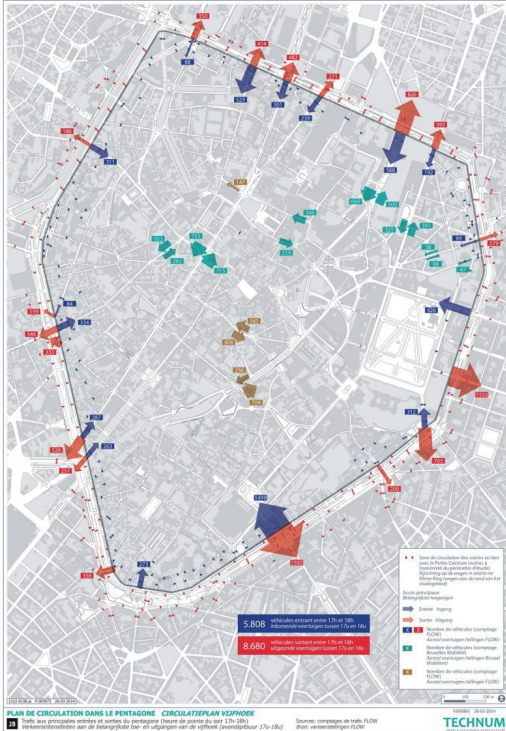
*In het bijzonder zal dit hoofdstuk het strategisch karakter van de Steenweg benadrukken als potentiële:*

- *Voetgangers- en fietsersboulevard*
- *Ecologische boulevard*
- *Inclusieve boulevard*
- *Boulevard van economische transitie*
- *Culturele boulevard*

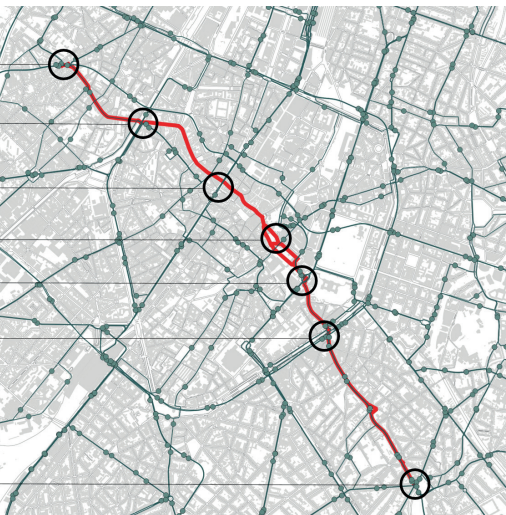
*De diagnostische elementen die in dit hoofdstuk staan, zijn afkomstig uit drie thematische workshops die bij perspective.brussels zijn gehouden:*

- *07.06.2019: Mobiliteit*
- *25.06.2019: Cultuur en evenementen*
- *13.09.2019: Economische en residentiële dynamieken*

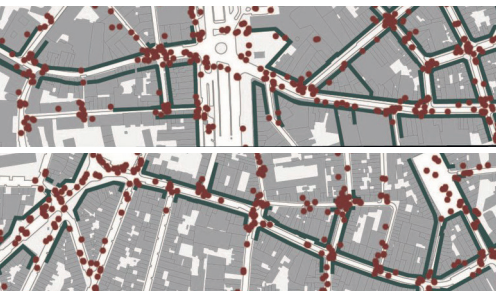
# NAAR EEN VOETGANGERS- EN FIETSERSBOULEVARD



01. Autoverkeer naar en vanuit de stad, Technum 2014



02. Knooppunten van openbaar vervoer op de Steenweg, A. Mezoued, 2019



03. Inbreuken op de PAVE (uittrekels), CES USL-B, 2019

## STERKTES

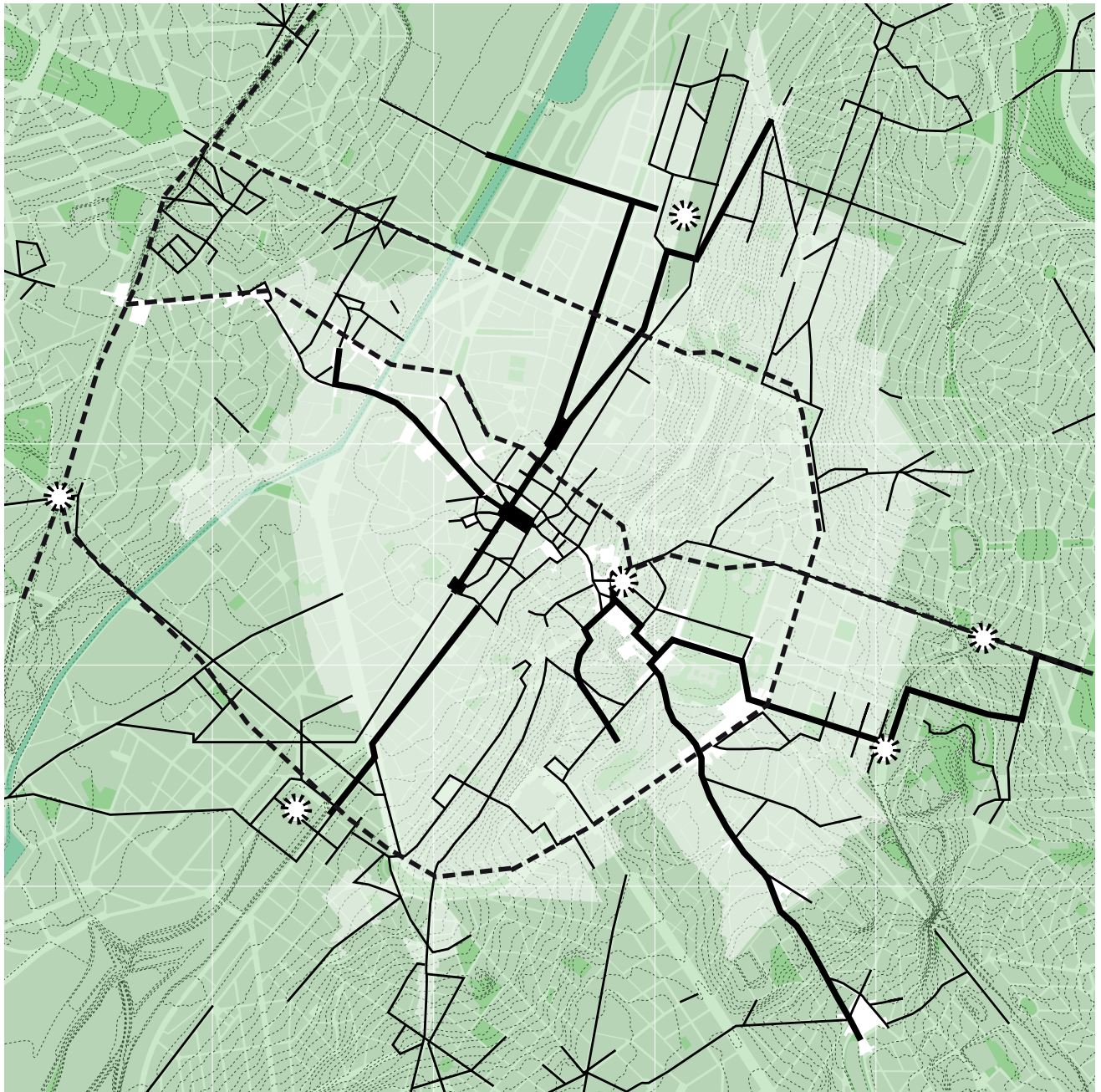
Het plan GoodMove legt de Steenweg vast als de belangrijkste 'voetgangersboulevard' die het centrum van oost naar west doorkruist. In ruimere zin heeft de Steenweg nogal wat troeven om een belangrijke as te worden voor zwakke weggebruikers:

- De Steenweg vormt de meest aaneengesloten ruimtelijke lijn om het grootstedelijk centrum te doorkruisen van west naar oost, van de benedenstad naar de bovenstad.
- Meerdere segmenten ervan zijn nu al autovrij gemaakt (Elsene, Kunstberg, Grasmarkt en Sint-Katelijnstraat). De Naamsestraat en de Vlaanderenstraat zijn bovendien zo smal dat de hoeveelheid doorgaand verkeer er een stuk kleiner is dan wat in de Louizalaan, de Wetstraat of de Belliardstraat wordt gemeten [fig. 01]. Het terugdringen van autostromen op de Steenweg zal daarom weinig impact hebben op de vlotheid van het verkeer in het gewest. In die geest wordt na de recente denkoefening van Brussel Mobiliteit over de veralgemening van het concept zone 30 in het hele gewest voorgesteld deze vertraging toe te passen op de Gentsesteenweg. Algemeen gesproken zijn de logistieke noden op de Steenweg beperkt (voertuigen van hulpdiensten, leveringen van kleinhandelgoederen, geen vrachtwagens). Om al die verschillende redenen is het haalbaar dat de openbare ruimte verder wordt gedeeld.
- De Steenweg is heel goed aangesloten op het openbaar vervoer [fig. 02]. Hij loopt evenwijdig met het middendeel van de metrolijnen 1 en 5, kruist meerdere tramhaltes en ettelijke buslijnen. Het middendeel van de Steenweg zelf is bereikbaar vanuit het Centraal Station.
- De Steenweg is het hart van het netwerk van Brusselse verbindingswegen, die een groot potentieel hebben als onderdeel van een grootstedelijk fietsnetwerk.
- Sociodemografisch gezien is het profiel van de bevolking die momenteel rond de Steenweg woont potentieel verenigbaar met verminderd autogebruik (zeer jonge bevolking in het westen, oudere bevolking met weinig kinderen in het oosten).

## ZWAKTES

Niettemin blijven er meerdere problemen bestaan:

- Geparkeerde auto's en plaatsen waar de openbare weg niet wordt gedeeld laten weinig ruimte voor voetgangers en fietsers. Afgezien van de pleinen is de ruimte voor woon- en straatactiviteiten zeer beperkt.
- Op de wegenknooppunten ter hoogte van de Naamsepoort, het Koningsplein, de Kantersteen, de Visverkopersstraat en de Vlaamsepoort is het moeilijk oversteken.
- Dat de hele Steenweg één doorlopend traject is, valt moeilijk te zien en ook de verbindingen met stations en tram-, bus- en metrohaltes zijn weinig 'leesbaar'.
- De steile helling tussen de beneden- en bovenstad maakt de klim fysiek zwaar, vooral voor mensen met beperkte mobiliteit en fietsers.
- Tal van kleine hindernissen belemmeren de doorgang voor voetgangers en fietsers [fig. 03].
- Zoals de zaken nu zijn, kan bus 33 niet veel betekenen voor de Steenweg. Het tracé van deze lijn is niet zo leesbaar, want de twee rijrichtingen nemen andere straten bij de Zavel (lus Naamsestraat - Poelaert) en in de benedenstad (Lombardstraat in de ene



### Steenweg en structurerende assen voetganger-metro

0 0,5 1 km



Transparante bleke zone: grens van de stad zoals ze in 1866 vorm kreeg, vóór de tram. Bron: Plan Besme.



Wit: voor de diagnose in aanmerking genomen aanlegbreedte van de Steenweg



Zwarte stippellijn: metrolijnen



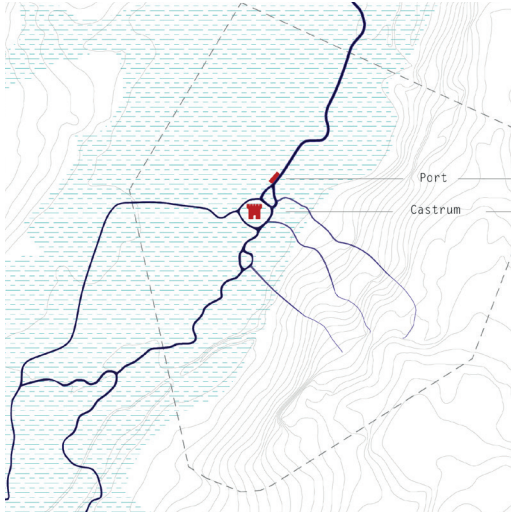
Dikke zwarte lijn: als "voetgangersboulevards" in te richten openbare ruimte, bron: GoodMove

richting, Bogaardenstraat in de andere). Bovendien zitten de bussen geregeld vast in de opstoppingen van de Zuidstraat, de Naamsestraat, de Regentschapstraat, de Van Arteveldestraat enz. De lijn heeft bijna nergens een eigen bedding en doet amper ontmoetingsplaatsen of autovrije zones aan, al laat het verkeersreglement dat toe en zijn de bussen ook niet te groot daarvoor.

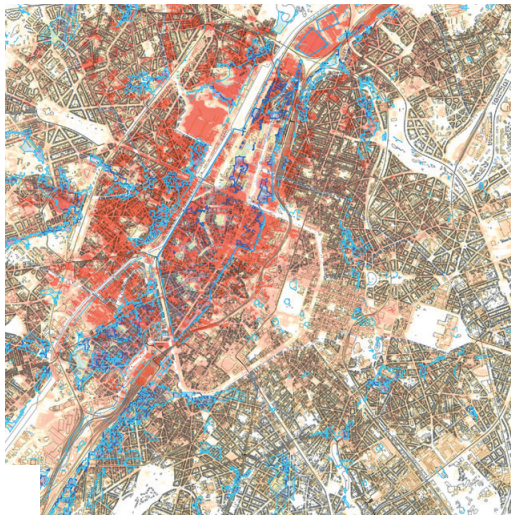
- De leefbaarheid van bepaalde handelszaken lijkt verband te houden met hun bereikbaarheid voor klanten met de auto (dat geldt bijvoorbeeld voor luxewinkels in de buurt van de Naamsestraat).
- Zoals blijkt uit de enquêtes over de autovrije zone,

valt het voor kleine zelfstandige handelaars niet mee om leveringen te organiseren buiten de normale openingstijden (langere werktijden of hogere arbeidskosten).

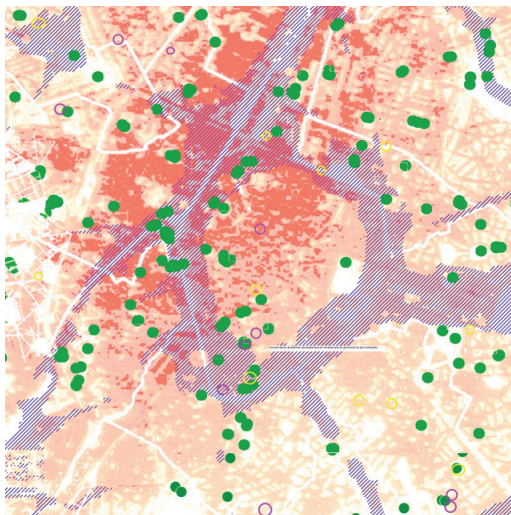
## NAAR EEN ECOLOGISCHE BOULEVARD



01. Topo-hydrografie en oorsprong van Brussel, A. Grassin, 2019



02. Hitte-eilanden en overstromingsrisico, A. Vandecasteele, 2019



03. Hitte-eilanden en luchtverontreiniging, A. Vandecasteele, 2019

### STERKTES

In doorsnede gezien snijdt de Steenweg dwars door de Zennevallei en doorloopt hij daarbij de verschillende topo-/hydrografische omstandigheden die het Brussels landschap kenmerken [fig. 01]. De Gentsesteenweg daalt van het hoger gelegen Pajottenland af naar de Zennevallei. Vanaf de Vlaamsepoort loopt de Steenweg weer omhoog naar de Koudenberg en de Naamsepoort. De Elsensesteenweg bereikt de heuveltop ter hoogte van het Fernand Cocqplein en daalt dan weer om ter hoogte van Flagey de Maalbeekvallei te bereiken. Vandaar loopt hij verder tot de plateaus van het Zoniënwood.

Deze specifieke configuratie geeft de Steenweg een bijzonder ecologisch potentieel, dat gerealiseerd kan worden door synergieën te ontwikkelen tussen de verschillende topo/hydrografische configuraties:

- Waterbeheer: de Steenweg maakt het mogelijk om het principe van 'solidariteit per stroomgebied', dat centraal staat in het 'Regenplan 2008-2011' van Leefmilieu Brussel, in de praktijk te brengen. Dit principe bestaat erin dat een integraal waterbeheer vanaf de top tot de valleibodem wordt ontwikkeld, om te vermijden dat de stedenbouwkundige ingrepen in hoger gelegen zones overstromingsproblemen in laag gelegen gebied verergeren. De hoge bebouwingsdichtheid in de overstromingsgevoelige zones op de valleibodem die het centrum van Brussel vormt, maakt dat deze aanpak bijzonder noodzakelijk is [fig. 02].
- Hitte-eilanden: de Steenweg verbindt de dichtbebouwde wijken in de Zennevallei met de dunner bebouwde bovenstad en met de noord-zuid gerichte stroken waar de wind versnelt (kanaal, boulevards, Noord-Zuidverbinding, koninklijke route, Kleine Ring) [fig. 02, 03].
- Luchtkwaliteit: het sterke potentieel om minder auto's op de Steenweg te laten rijden (zie 'Naar een voetgangers- en fietsersboulevard') geeft de kans om er een baanbrekende ruimte van te maken wat het verbeteren van de stedelijke luchtkwaliteit betreft [fig. 03].

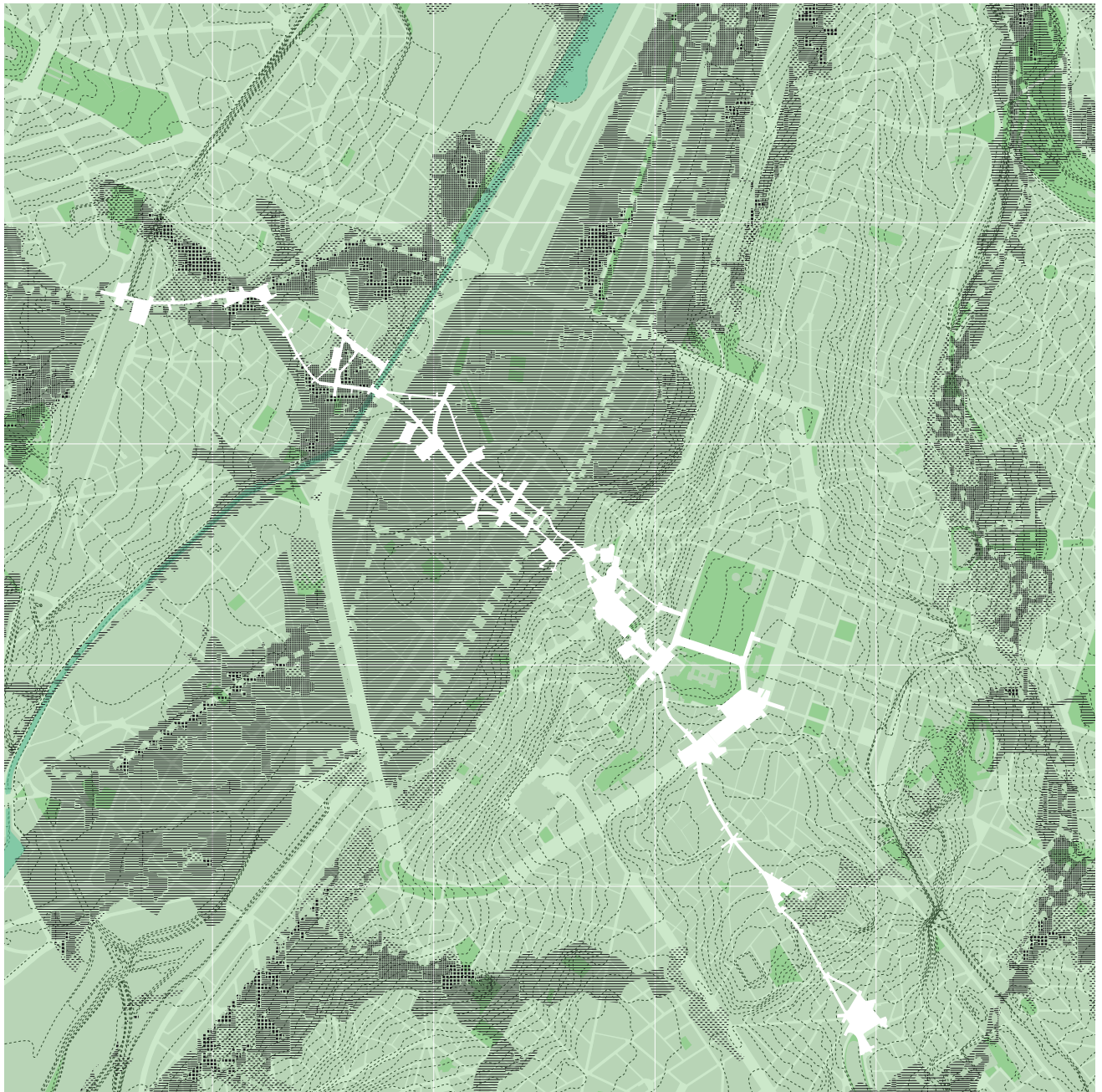
### ZWAKTES

Omdat de Steenweg overwegend verhard is, is hij momenteel niet geïntegreerd in de planning van ecologische netwerksystemen, die voornamelijk voortbouwen op bestaande hydrologische lijnen en doorlopende plantengroei.

### UITDAGINGEN

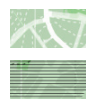
Het vrijmaken van ruimte bevorderen door het aantal parkeerplaatsen op de openbare weg te verminderen en zo meer nieuwe bomen te kunnen aanplanten. Die zouden op meer dan één vlak gunstig zijn:

- Infiltratie/verdamping van afvloeiend water en bestrijding van overstroming tijdens onweersbuien.
- Afkoeling van de lucht door schaduw en evapotranspiratie van de bomen.
- Opname van CO<sup>2</sup>.
- Ontstaan van nieuwe ecologische corridors met plantengroei waarvan de diversiteit de variaties in topografische, geologische en hydrografische omstandigheden volgt, van de plateaus tot de valleibodem.
- Gastvrijere openbare ruimte voor wie er verblijft en voor straatactiviteit (zie 'Naar een voetgangers- en fietsersboulevard').
- Esthetische en speelse openbare ruimte met van waterlopen,



**Steenweg en zones met overstromingsrisico**

0 0,5 1 km



*Wit: voor de diagnose in aanmerking genomen aanlegbreedte van de Steenweg*



*Licht gearceerde zone: gering overstromingsrisico, bron: Leefmilieu Brussel.*



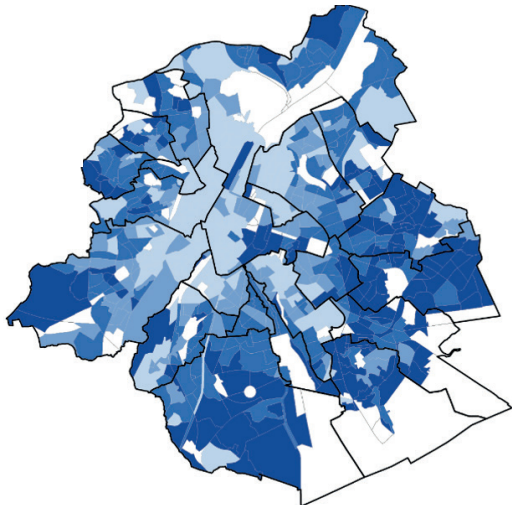
*Matig donker gearceerde zone: middelhoog overstromingsrisico, bron: Leefmilieu Brussel.*



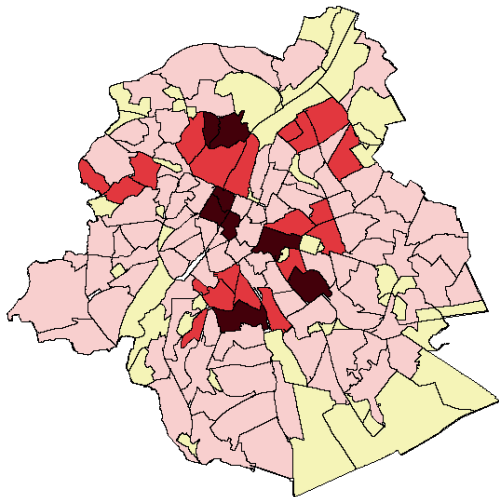
*Donker gearceerde zone: hoog overstromingsrisico, bron: Leefmilieu Brussel.*

infiltratiezones en waterbekkens, eventuele fonteinen, enz.

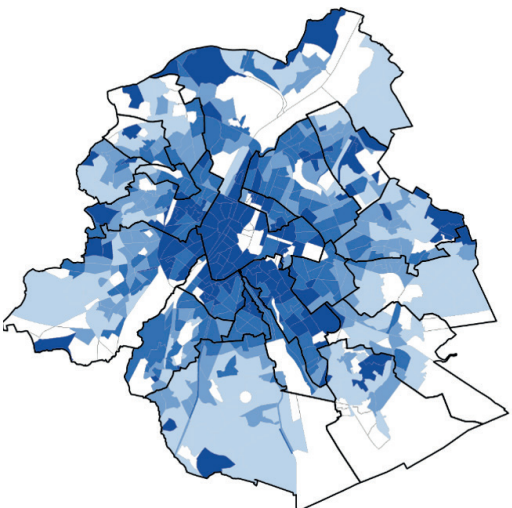
## NAAR EEN INCLUSIEVE BOULEVARD



01. Mediaan inkomen, Observatorium voor gezondheid en welzijn, 2015



02. Stijging en sterke stijging van de huurprijzen 2004-2018. Strb-ghm.brussels



03. Bevolkingsaandeel dat buurt, Observatorium voor gezondheid en welzijn, 2015

### STERKTES

Het GPDO baseert sociaal beleid op het 'recht op de stad', te interpreteren als een drager van 'empowerment' en inclusie doordat er ruimten en voorzieningen zijn die voor iedereen toegankelijk zijn.

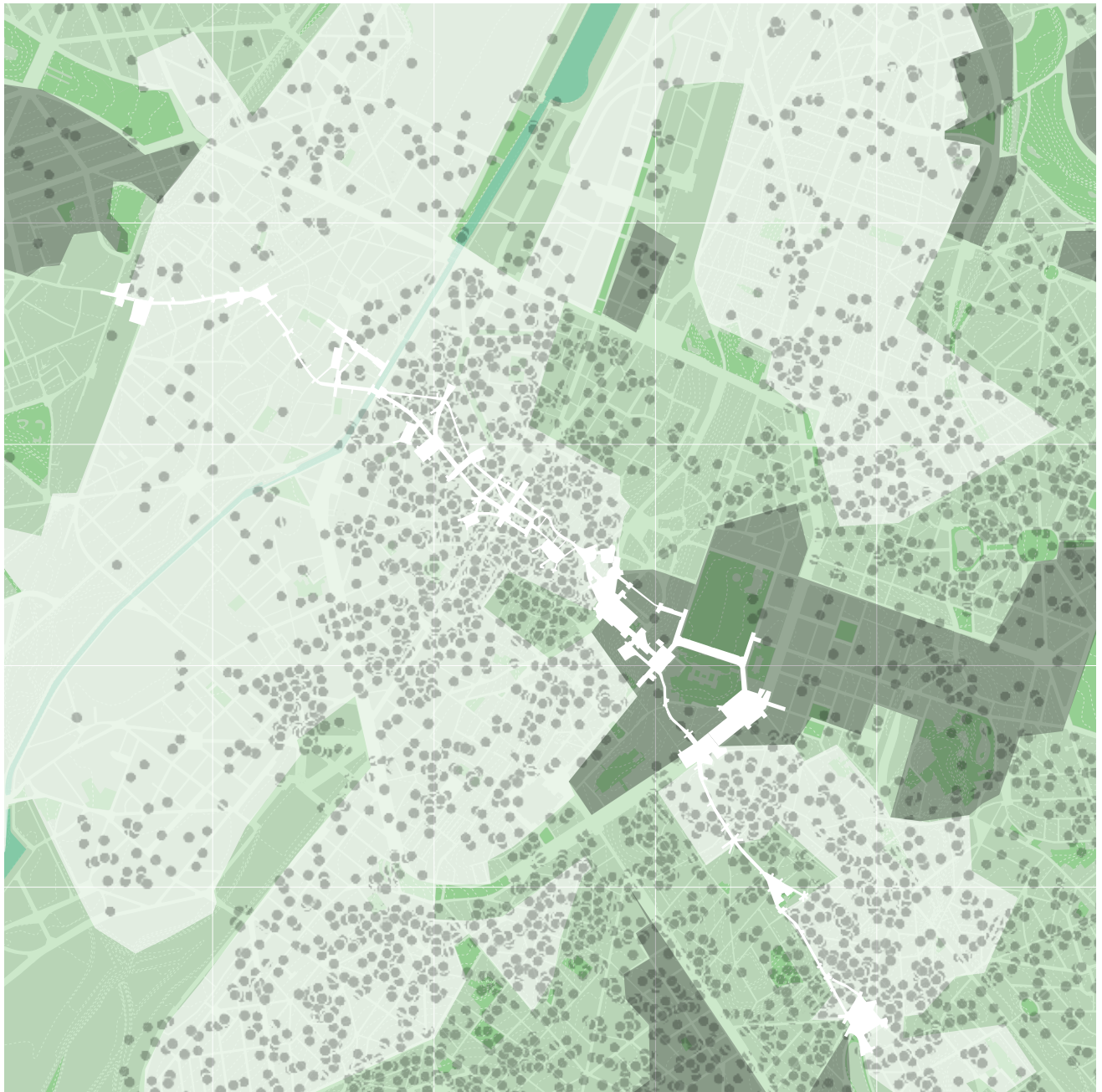
Vanuit dit oogpunt is de Steenweg zonder meer strategisch omdat hij de wijken van de benedenstad (waar het mediaan inkomen per inwoner het laagst is), de talrijke voorzieningen en openbare ruimten in het historisch centrum en de wijken met een hoger gemiddeld inkomen, zoals de Europese wijk, rechtstreeks met elkaar verbindt [fig. 01]. Als aanvulling op het beleid dat wordt gevoerd binnen de wijken in de 'zone voor stedelijke herwaardering', opent de herontwikkeling van de Steenweg de deur naar een beleid dat maatschappelijke inclusie baseert op synergieën, porositeiten en mobiliteit tussen wijken.

### ZWAKTES

- In het gedeelte ten oosten van het kanaal zitten heel wat culturele voorzieningen bij elkaar. Het gedeelte ten westen van het kanaal is op dat gebied dan weer zeer pover bedeed. De ongelijkheden qua toegang tot de voorzieningen zijn dan ook zeer groot.
- De studie 'Jeunes en ville, Bruxelles à dos?' [IEB, 2008] legde op het vlak van mobiliteit een sterke asymmetrie bloot tussen adolescenten die ten oosten en ten westen van het kanaal wonen: de jongeren ten oosten verplaatsen zich over het hele gewest, terwijl de jongeren ten westen hoofdzakelijk in dat westen blijven. Uit deze studie blijkt dus dat de toegankelijkheid van de voorzieningen in het centrum niet alleen een kwestie is van mobiliteitsinfrastructuur maar ook een sociaal-culturele kwestie (zie 'culturele boulevard').
- De stijgende huurprijzen in het historisch centrum dreigen bevolkingscategorieën met een laag inkomen uit dat centrum te verdrijven [fig. 02].
- De hoge concentratie van 'Airbnb'-woningen in het historisch centrum en de leegstand van woningen boven handelszaken doet een residentieel 'niemandland' ontstaan dat de scheiding tussen de oostelijke en westelijke wijken nog verscherpt.
- De meeste inwoners en handelaren in de wijken rond de Steenweg huren [fig. 03]. Ze zijn dan ook zeer gevoelig voor de effecten van de vastgoeddruk (zie 'economische boulevard'). Doorgaans zijn ze ook minder betrokken bij het buurtleven.
- Dat de handel in dagelijkse producten steeds meer gebeurt in de vorm van franchisewinkels van grote ketens versterkt nog de vlucht van handelaars die in het centrum wonen.
- Dat de verschillende segmenten op commercieel gebied sterk gespecialiseerd zijn weerspiegelt de geringe sociale gemengdheid.

### UITDAGINGEN

- Een economisch toegankelijke woningvoorraad behouden langsheen het hele tracé en de negatieve effecten van vastgoedspeculatie als gevolg van kortetermijnverhuur van het type Airbnb bestrijden.
- De aanwezigheid van diensten en winkels voor dagelijkse producten langsheen het hele tracé ondersteunen (zie 'economische boulevard').
- De mobiliteit tussen oost en west ruimtelijk in de hand werken (zie 'voetgangers- en fietsersboulevard').
- De verschillende wijken en culturele instellingen profileren als complementaire bestemmingen die openstaan voor



**Steenweg, gemiddeld inkomen per inwoner en woningen die voor korte periodes verhuurd worden**

0 0,5 1 km

**Wit:** voor de diagnose in aanmerking genomen aanlegbreedte van de Steenweg  
**Grijze zone:** mediaan jaarinkomen per inwoner hoger dan 20300 euro. Bron: Observatorium voor gezondheid en welzijn te Brussel, 2014

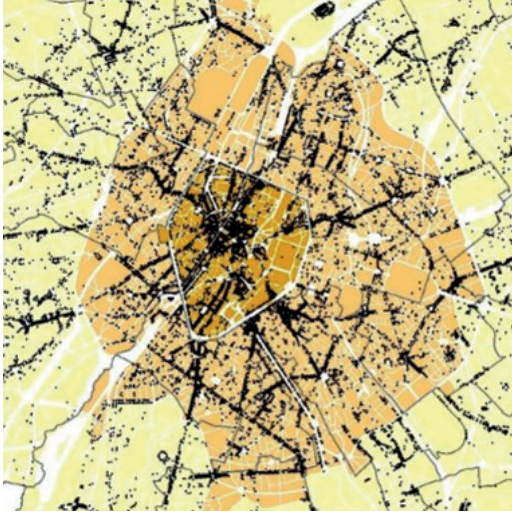
**Lichtgroene zone:** mediaan jaarinkomen per inwoner lager dan 17100 euro. Bron: Observatorium voor gezondheid en welzijn te Brussel, 2014

**Lichtgrijze stippen:** woningen met korte huurtijd type Airbnb 2018, bron insideairbnb

publiekscategorieën met meer diversiteit en verbonden zijn door de Steenweg.

- Voorzieningen op grootstedelijke schaal ontwikkelen in het westen (zie 'culturele boulevard').

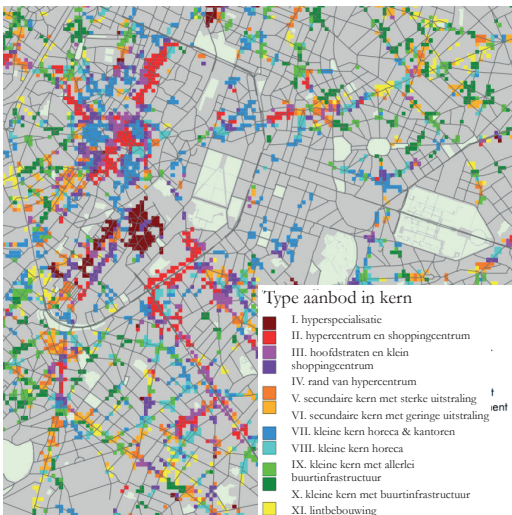
# NAAR EEN BOULEVARD VAN ECONOMISCHE TRANSITIE



01. Verkooppunten, hub.brussels, 2017



02. Pictures by tourists vs locals, E. Fischer



03. Commerciële typologieën, Wayens, IGEAT

## STERKTES

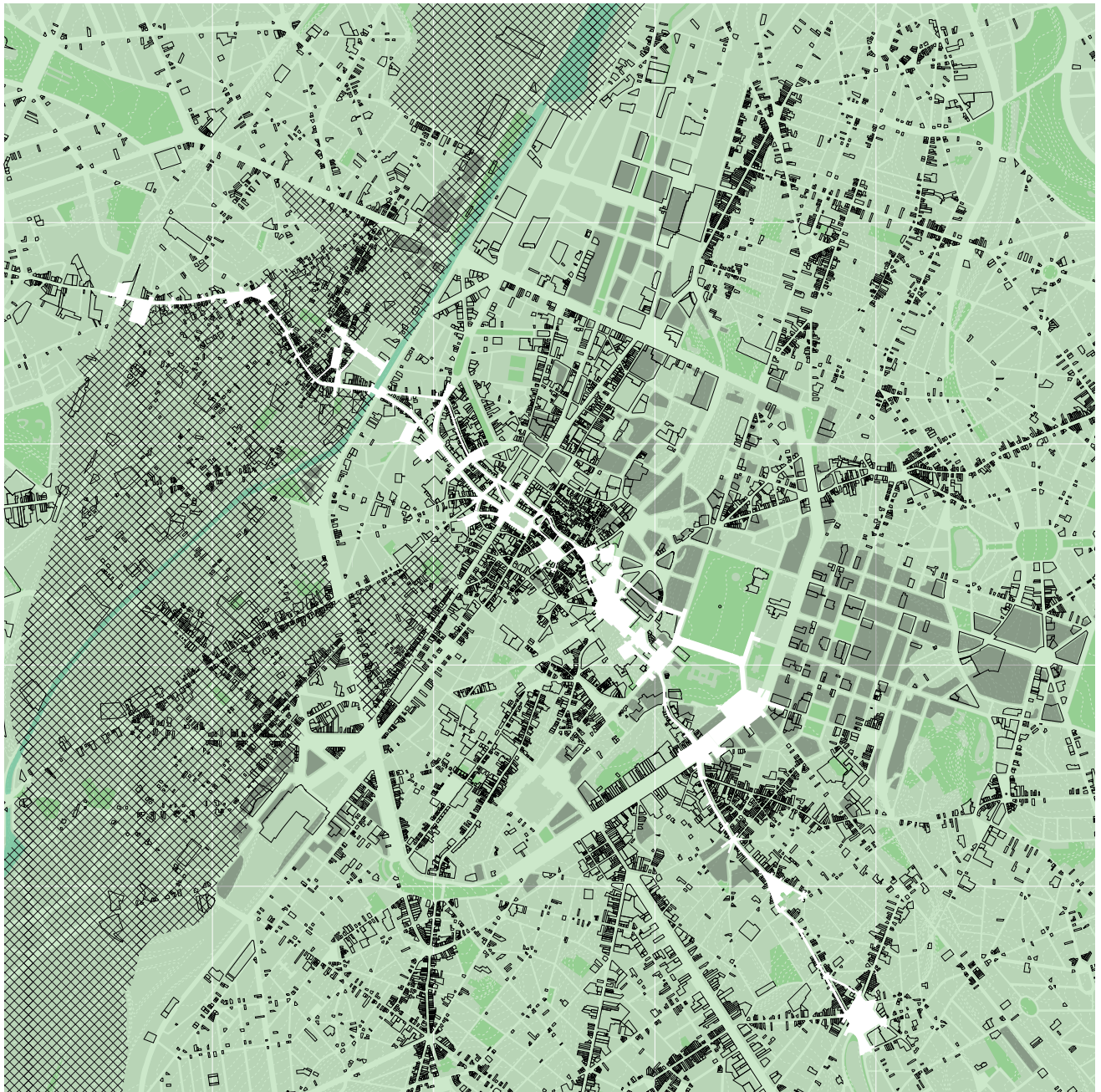
Het GPDO wil de complementariteit versterken tussen een 'endogene' economie (of 'foundational economy') die gericht is op de dagelijkse behoeften van de inwoners en het lokale weefsel van KMO's, en een 'exogene' economie die de nationale en internationale uitstraling van de stad draagt. Daartoe is het noodzakelijk een systemische en 'circulaire' planning te ontwikkelen die de positieve externaliteiten bevoordeelt en de negatieve externaliteiten tussen endogene en exogene economieën beperkt. Voorbeelden van negatieve externaliteiten die door exogene economieën ontstaan, zijn de overlast door auto's van werknemers die vanuit de stadsrand komen, problemen met de sociale controle buiten de werkuren in buurten met vooral kantoren en instellingen, minder woningen die voor de bewoners toegankelijk zijn als gevolg van de ontwikkeling van kortetermijnaccommodatie voor toeristen, zoals Airbnb, de stijging van handelshuurprijzen ten koste van buurtwinkels, enz. Positieve externaliteiten daarentegen slaan op infrastructuur, openbare ruimte, voorzieningen, diensten, handelszaken, enz., die hun sociale en economische leefbaarheid halen uit gedeeld in plaats van concurrentieel gebruik door zowel bewoners als werknemers/bezoekers (bijvoorbeeld openbaar vervoer). Meer in het algemeen betreffen de positieve externaliteiten de manier waarop iedereen bijdraagt aan het scheppen van een bijzondere stedelijke 'sfeer' die door zowel bewoners als bedrijven als een voordeel wordt gezien.

De Steenweg is een strategische as om deze synergieën te herbekijken. Enerzijds is hij als hart van het netwerk van verbindingswegen het punt waar de ruimten bijeenkomen waarin de Brusselse endogene economie geconcentreerd zit [fig. 01]. Anderzijds kruist de Steenweg onderweg de plaatsen waar de voornaamste exogene economieën geconcentreerd zitten: industriële activiteit langs het kanaal; creatieve economie in de benedenstad; toeristische, recreatieve en culturele economie rond de lijn Sint-Katelijne/Grote Markt/Koningsplein [fig. 02]; tertiaire en administratieve sector in de buurt van de stations en de Kleine Ring.

## ZWAKTES

- De verschillende 'exogene' economieën zijn over het algemeen geconcentreerd in gespecialiseerde wijken. Zo ook is de handel opgesplitst in gespecialiseerde segmenten voor telkens een zeer specifiek publiek ('klassieke' luxe Naamsepoort-Louiza, toeristische producten in het heilig eilandje, 'creatieve' luxe Dansaertstraat, 'gemeenschapsproducten' Gentssteenweg en Matonge) [fig. 03]. De synergieën tussen deze verschillende dynamieken zijn momenteel pover of zelfs onbestaand.
- De meeste kleinhandelzaken huren van privé-eigenaren en zijn daarom zeer vatbaar voor de gevolgen van de vastgoeddruk (zie 'Inclusieve boulevard'). Doorgaans zijn ze ook minder betrokken bij het buurtleven.
- De herinrichting van de openbare ruimte leidt tot stijgingen van de huurprijzen die handelaars alleen kunnen ophoesten als hun omzet verhoogt doordat er meer mensen passeren. Ook het verlies aan inkomsten tijdens de werkzaamheden is gevaarlijk voor handelaars met weinig liquide middelen.
- De oude perceelindeling maakt dat de commerciële oppervlakten doorgaans heel klein zijn. De correlatie tussen kleine oppervlakten en hoge huurprijzen is ongunstig voor het behoud van winkels met dagelijkse producten.
- De wildgroei van woningen van het type Airbnb heeft een negatieve invloed op de residentiële/endogene dynamiek.





### Steenweg en economische sectoren

0 0,5 1 km



*Wit: voor de diagnose in aanmerking genomen aanlegbreedte van de Steenweg*  
*Gerasterd: ondernemingsgebied in een stedelijke omgeving volgens het GBP.*



*Gearceerd: kantoorgebied volgens het GBP*  
*Zwarte perimeters: percelen met handelsfunctie. bron: hub.brussels*

- Het ruimtebeslag door de tertiaire sector is momenteel volatiel, met name als gevolg van de sterke herstructurering van de banksector.

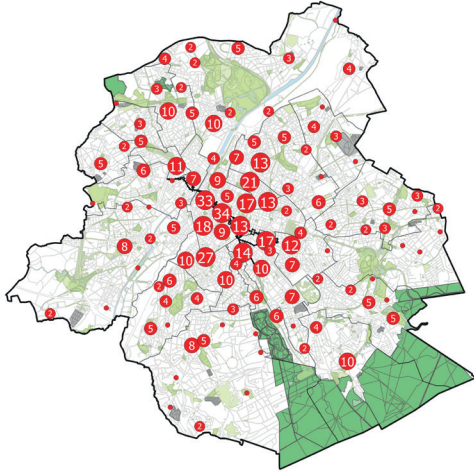
### UITDAGINGEN

- Het evenwicht garanderen tussen exogene dynamieken met een hoge economische waarde en endogene dynamieken met een hoge sociaal-culturele waarde (foundational economy), meer bepaald door de ondergrondse handelsruimten (trein, metro) te benutten en door openbaar grondbeleid.
- Synergieën versterken: de identiteit en de commerciële complementariteit van de verschillende wijken

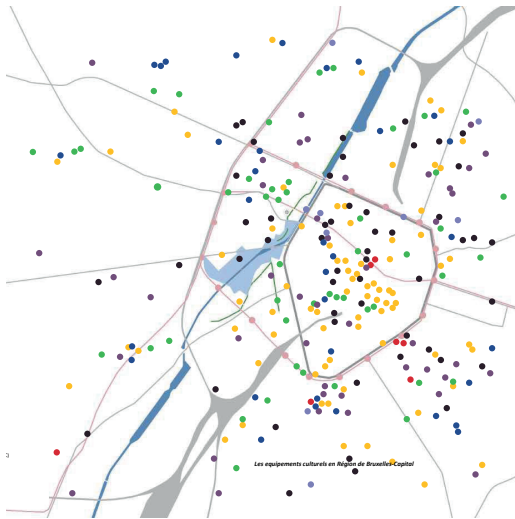
verduidelijken/sturen, de ruimtelijke leesbaarheid van de continuïteit tussen de wijken verbeteren, de wijken profileren voor gevarieerdere soorten publiek.

- Nieuwe opkomende economieën ondersteunen, bijvoorbeeld via een beleid dat tijdelijke bezetting van ongebruikte ruimte stimuleert.

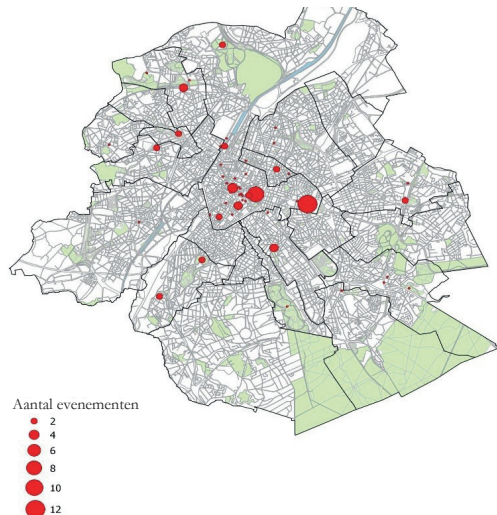
## NAAR EEN CULTURELE BOULEVARD



01. Locatie van cultuurvoorzieningen, perspective.brussels, 2019



02. Cultuurvoorzieningen, WC Kleine Zenne, PTA, 2014



03. Locatie van evenementen, perspective.brussels, 2019

### STERKTES

De Steenweg is oorspronkelijk de verbindingsas tussen de structurerende kernen van Brussel: de productieve wijken rond de haven, de handelswijken rond de Grote Markt en de wijken van de macht op de Koudenberg. In de loop van de tijd zijn er nog tal van symbolische ruimte bijgekomen, zodat:

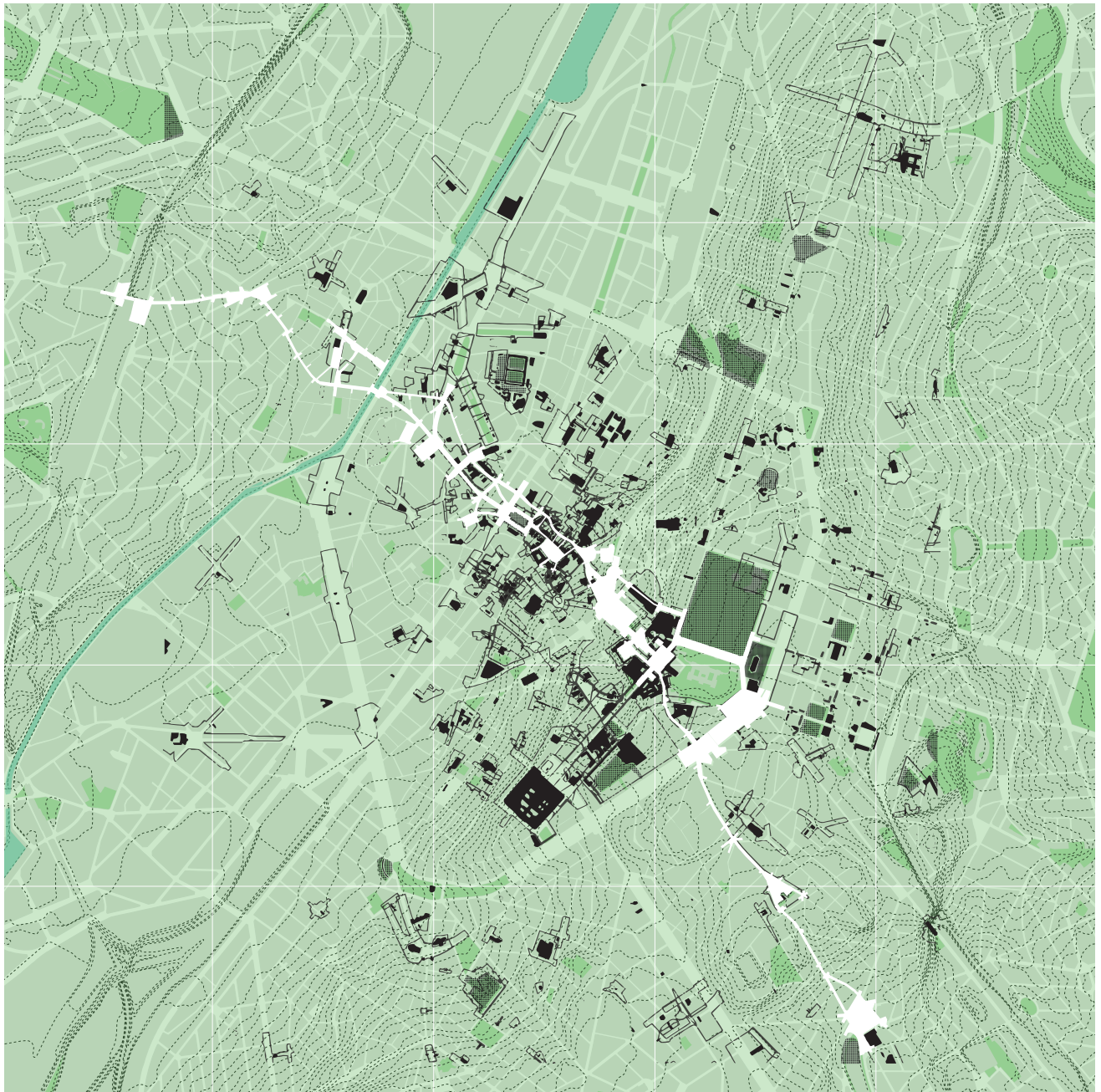
- Langsheen de Steenweg een grote dichtheid en verscheidenheid aan culturele voorzieningen geconcentreerd zit [fig. 01, fig. 02]. Er vinden ook veel grote evenementen plaats [fig. 03].
- Uit het GPDO komt de Steenweg naar voren een continue opeenvolging van lokale identiteitskernen.
- Langsheen de Steenweg is heel wat opmerkelijk erfgoed te vinden uit bijna alle historische perioden die voor Brussel belangrijk zijn geweest.
- De Steenweg is een 'cultuurlandschap' waar de sporen van een rijke, lange en complexe stadsgeschiedenis over elkaar heen liggen.
- De Steenweg loopt door een grote verscheidenheid aan buurten, die samen de culturele rijkdom van Brussel weerspiegelen.
- Om al die redenen is de Steenweg de plek waar een 'grootstedelijk imago' op de rijkste en leesbaarste manier tot uiting kan komen en ervaren kan worden.

### ZWAKTES

- Het erfgoedbeleid spitst zich eerder toe op de bescherming van opmerkelijke gehelen dan op de leesbaarheid van het 'cultuurlandschap' als een spoor van de Brusselse geschiedenis en als basis voor toekomstige innovaties.
- De cultuur- en evenementenprogramma's lijken niet voldoende te worden ingezet als hefboomen om in te spelen op de aandachtspunten van de stad.
- De kosteloos toegankelijke binnenruimten van openbare cultuurinstellingen (binnenplaatsen, gaanderijen, terrassen, enz.) zijn niet opgevat en ingericht als mogelijkheden om zich binnen de aaneengesloten netwerken van openbare ruimten te verplaatsen.
- Grote openbare cultuurinstellingen zijn ruimtelijk niet verbonden met buurten waar nieuwe creatieve, artistieke en ambachtelijke dynamieken ontstaan.
- Vooral op de Kunstberg zijn de culturele voorzieningen losgekoppeld van de ruimten voor handel en vrije tijd.
- Er zijn te weinig grootstedelijke voorzieningen en evenementen langsheen het westelijk segment.

### UITDAGINGEN

- De Steenweg leesbaar maken als 'cultuurlandschap' waar de rijke, complexe en dynamische geschiedenis van Brussel zichtbaar wordt gemaakt.
- Van de Steenweg het laboratorium en het symbool van de grootstedelijke cultuur van Brussel als een kleine stadswereld op zichzelf maken.
- De actoren van de cultuur- en evenementenwereld mobiliseren om deze culturele rijkdom te activeren en zichtbaar te maken.
- Cultuurinstellingen opnemen in het netwerk van openbare ruimten en lokale synergieën ontwikkelen met nevenprogramma's (handelszaken, horeca, creatieve plekken, enz.).
- Het evenwicht tussen het westelijke en het oostelijke segment wat grootstedelijke cultuurvoorzieningen en grote evenementen betreft herstellen.



### Steenweg en erfgoed

0 0,5 1 km



*Wit: voor de diagnose in aanmerking  
genomen aanlegbreedte van de Steenweg*



*Grijze lijnen: perimeters erfgoedbescherming*



*Zwarte vlakken: beschermde (gebelen van)  
gebouwen*



*Gearceerd: beschermde zones*

- De verschillende wijken en hun cultuurinstellingen profileren als bestemmingen met een krachtige identiteit, leesbaar gemaakt via een reeks themaroutes die door de Steenweg met elkaar verbonden zijn.

## BIBLIOGRAFIE

- Sotiaux, A., Stralle, M. (2018), *Enjeux logistiques du piétonnier et des réaménagements connexes. Synthèse des résultats d'une enquête auprès des professionnels*, in Corijn, E., Hubert, M., Hardy, M., Mezoued, A., Vermeulen, S. (red.), *Portfolio #2 : Zoom in | Zoom out on the Brussels city centre*, Brussel: BSI-BCO.
- Egeb-sgwb, (2017), *Bassin versant et solidarité de bassin versant*, <https://www.egeb-sgwb.be/rubrique56.html>
- Lefebvre, H. (1968). *Le droit à la ville*, Parijs: Éditions Anthropos.
- Samarcande A.M.O., Inter-Environnement Bruxelles, SOS Jeunes Quartier Libre, Caillez, J., Bailly O. (2008). *Jeunes en ville, Bruxelles à dos? L'appropriation de l'espace urbain bruxellois par des jeunes de différents quartiers*. Brussel: Inter-Environnement Bruxelles.
- Foundational Economy collective (2018), *Foundational Economy*, Manchester: Manchester University Press.
- Lofgren, O. (2015), *Sharing an atmosphere, spaces in urban commons*, in Borch, C. Kornberger, M., *Urban commons, rethinking the city*, New York: Routledge.
- Grimmeau, J.-P., Wayens, B., (2016), *Les causes de la disparition des petits commerces (1945-2015)*, in CRISP Courrier hebdomadaire nr. 2301-2302.
- Noizet, H. (2013), *Fabrique urbaine*, in Levy, J., Lussault, M, *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Parijs: Belin.
- Douieb, K. (2019), *Brussels Diversity*, <http://brussels-diversity.jetpack.ai/>  
<http://wijkmonitoring.brussels/>  
[https://huisvesting.brussels/nl/ontdek-ook/publicaties?set\\_language=nl](https://huisvesting.brussels/nl/ontdek-ook/publicaties?set_language=nl)  
<https://hub.brussels/nl/publicaties/>  
<https://perspective.brussels/nl/stedelijke-uitdagingen/stedelijke-economie/overzicht-van-het-kantorenpark>  
<https://perspective.brussels/nl/stedelijke-uitdagingen/stedelijke-economie/overzicht-van-de-productieactiviteiten>
- Brussels Hoofdstedelijk Gewest en Verenigd College van de Gemeenschappelijke Gemeenschapscommissie, *Gemeenschappelijke algemene beleidsverklaring, legislatuur 2019-2024*, <https://be.brussels/files-fr/a-propos-de-la-region/competences-regionales/declaration-de-politique-generale-commune-au-gouvernement-de-la-region-de-bruxelles-capitale-et-au-college-reuni-de-la-commission-communautaire-commune>
- Stad Brussel, *Meerderheidsakkoord 2018-2024. Een harmonieuze en solidaire internationale stad*, [https://www.brussel.be/sites/default/files/bxl/Meerderheidsakkoord\\_Stad\\_Brussel\\_2018-2024.pdf](https://www.brussel.be/sites/default/files/bxl/Meerderheidsakkoord_Stad_Brussel_2018-2024.pdf)
- Sint-Jans-Molenbeek, *Gemeentelijke beleidsverklaring 2018-2024*, <http://www.molenbeek.irisnet.be/nl/bestanden/raad/politieke-orientatienota/gemeentelijke-beleidsverklaring.pdf>
- Elsene, *Meerderheidsakkoord 2018-2024*, <http://www.ixelles.be/site/nl/download/declaration-politique-generale.pdf>
- Brussels Hoofdstedelijk Gewest (2018), *Kaart 01 Ruimtelijke ruggengraat en visie voor Brussel*, in Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling, retrieved from [https://perspective.brussels/sites/default/files/documents/prdd\\_carte\\_01\\_180712.pdf](https://perspective.brussels/sites/default/files/documents/prdd_carte_01_180712.pdf)
- Brussel Mobiliteit (2019), *Ontwerp van Gewestelijk Mobiliteitsplan Bijlagen*, p. 85, <https://goodmove.brussels/nl/gewestelijk-mobiliteitsplan/>
- Brussel Mobiliteit (2019), *Project "Stad 30" werkdocument v. 2019-12-16*, <https://mobilite-mobiliteit.brussels/sites/default/files/kaart.pdf>

# RUIMTELIJKE STRUCTUUR

---

*Dit hoofdstuk analyseert de ruimtelijke structuur van de Steenweg als een opeenvolging van 'wijken' en 'knooppunten', die elk een specifieke positie innemen in een 'valleidoorsnede'.*

*De wijken worden gekenmerkt door een krachtige identiteit, een over het algemeen goed opgebouwd stadsweefsel en een netwerk van openbare ruimten op mensenmaat, gestructureerd rond de Steenweg. De afzonderlijke wijken zijn: Weststation, historisch Molenbeek, Dansaert, Grote Markt, Koningswijk en Zavel, Matonge, Flagey-Malibran.*

*De knooppunten zijn dan weer ruimten die gevormd worden waar de Steenweg grote noord-zuidlijnen kruist. De identiteit en ruimtelijkheid daarvan wordt sterk bepaald door de aard van de infrastructuur die de Steenweg kruist. Ze worden doorgaans veeleer gezien als grenzen tussen wijken dan als bestemmingen. Deze knooppunten zijn: Ossegem, Zwarte Vijvers, Vlaamsepoort, Beurs, Kunstberg, Koningsplein, Naamsepoort en Troonplein, Fernand Cocq, Flagey.*

*De aard van uitdagingen en kansen varieert naargelang de wijken en knooppunten zich op een plateau, op een valleiflank, in het voormalig moerasgebied, in het westen of het oosten bevinden. Momenteel lijkt het omgaan met deze verschillen, met aspecten die elkaar aanvullen of eventueel overlappen geen deel uit te maken van expliciete planning.*

*Vertrekkend van dit onderscheid tussen wijken en knooppunten onderling wil dit hoofdstuk nagaan hoe de transversale aandachtspunten tot uiting komen in concrete problematieken die specifieke operationele middelen vergen. Anderzijds biedt het begrip 'valleidoorsnede' een kader om de samenhang en de complementariteit van geplande acties op de schaal van elk van de wijken en knooppunten te analyseren.*

## EEN 'VALLEIDOORSNEDE' WAAR 'WIJKEN' EN 'KNOOPPUNTEN' ELKAAR AFWISSELEN



01. Maquette van de Steenweg, perspective.brussels, 2018

### WIJKEN EN KNOOPPUNTEN

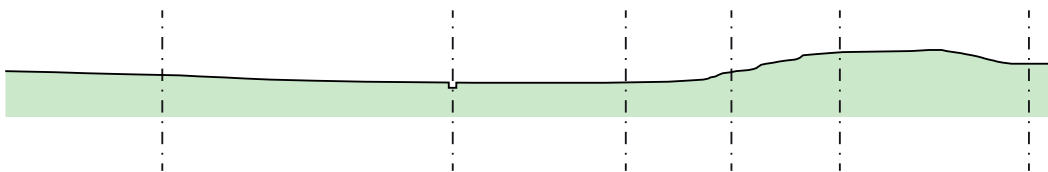
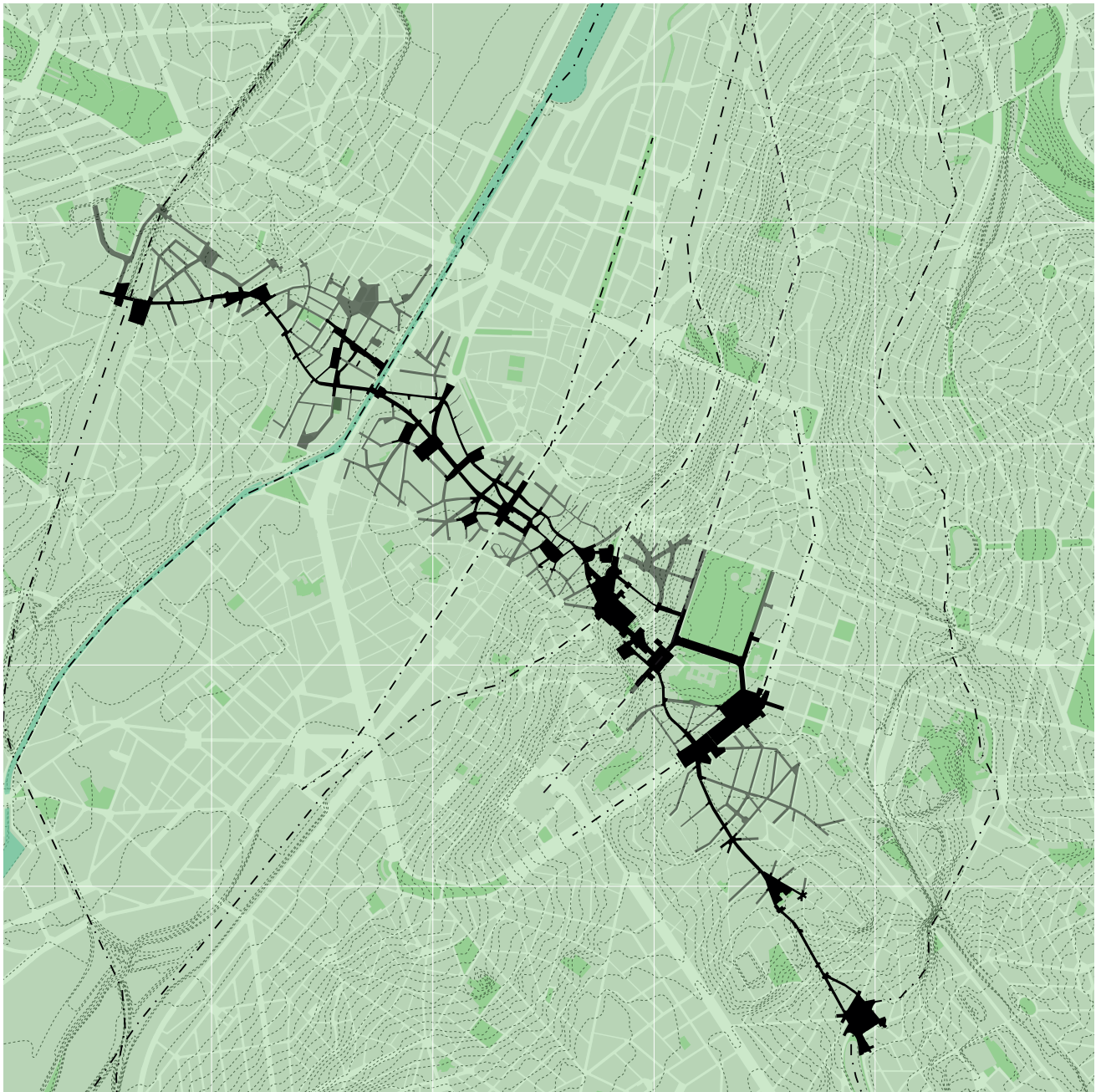
De Steenweg is geen homogene ruimte. Integendeel, de opeenvolgende ruimten waaruit hij bestaat zijn van verschillende aard. Maar hoe uniek ze ook zijn, deze verschillende ruimten kunnen gegroepeerd worden in twee grote categorieën. Van bovenaf gezien zien de delen waaruit de Steenweg bestaat eruit als een opeenvolging van *wijken* en *knooppunten*.

- *Wijken*: De wijken worden gestructureerd door een netwerk van diverse openbare ruimten waarvan de Steenweg de ruggengraat vormt. Deze ruimten zijn globaal genomen goed gestructureerd en geven een gevoel van ruimte op mensenmaat. Elke wijk heeft een zeer sterke sociale, culturele en economische identiteit.
- *Knooppunten*: De knooppunten worden gevormd waar de Steenweg grote noord-zuidlijnen kruist. Deze ruimten dragen de stempel van de schaal van de infrastructures die ze doorkruisen. Zoals de toestand nu is, worden ze eerder gezien als grenzen. Dat gevoel is eveneens objectief aangetoond door de *wijkmonitoring*, die deze ruimten stelselmatig beschouwt als een grens tussen wijken. Niettemin geeft hun relatie tot grootschalige ruimten er een sterk landschappelijk potentieel aan. Wat gebruik betreft zijn de knooppunten momenteel gefragmenteerde plaatsen waar goed gestructureerde ruimten met krachtige functies, ruimten voor autoverkeer en restruimten die amper gebruikt worden (of zelfs veiligheidsproblemen opleveren) naast elkaar bestaan.

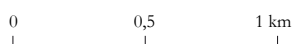
### VALLEIDOORSNEDE

Van opzij gezien sluiten deze verschillende wijken en knooppunten op elkaar aan tot een *valleidoorsnede*. De verschillende topografische buigpunten van deze vallei worden gemarkeerd door de *knooppunten*. Tussen deze buigpunten bezetten de *wijken* een specifieke hoogte en helling die zowel het karakter van de wijk als de functie ervan in het ecosysteem van de vallei bepaalt.

Op de volgende bladzijden komt eerst de aard van de eigen uitdagingen van de wijken en knooppunten aan bod, daarna volgen de uitdagingen gekoppeld aan de onderlinge complementariteit ervan op de schaal van de valleidoorsnede.



Wijken en knooppunten



Zwart: voor de diagnose in aanmerking genomen aanlegbreedte van de Steenweg



Grijze vlakken: terrein in beslag genomen door openbare ruimte die door de Steenweg gestructureerd is



Zwarte stippellijnen: grote noord-zuid infrastructuurassen

## DE WIJKEN

### IDENTIFICATIE VAN DE WIJKEN

Overeenkomstig de terminologie van de *wijkmonitoring* zijn de wijken waar de Steenweg doorheen loopt: *Weststation, historisch Molenbeek, Dansaert, Grote Markt, Koningswijk en Zavel, Matonge, Flagey-Malibran*.

Binnen deze wijken is het netwerk van door de Steenweg gestructureerde openbare ruimten als volgt gedefinieerd (zie kaart hiernaast):

- de grens van een wijk, zoals bepaald door de *monitoring*, niet overschrijden.
- zich niet uitstrekken voorbij een andere structurerende as dan de Steenweg

### ACTIEMODALITEITEN

In wezen zijn de wijken ruimtelijk goed geconstitueerde plaatsen die reeds een identiteit hebben die sterk wordt gedragen door actoren die er op duurzame wijze verankerd zijn. In die context zal de doeltreffendheid van de reactie op de verschillende uitdagingen hoofdzakelijk afhangen van de aanvaarding, integratie en ontwikkeling ervan door de verschillende actoren die in elk van de wijken actief zijn – publieke actoren, verenigingen, particulieren.

Meer dan ruimtelijke en programmatische planning vergt de ontwikkeling van de wijken met andere woorden participatieve methoden en bestuursmodellen die gezamenlijke verwezenlijking en beheer van de ecologische, maatschappelijke en economische transitie van de wijken bevorderen. Ter illustratie: voorstellen om de openbare ruimte op een nieuwe manier te delen, de endogene economie te beschermen, de percelen te herverkavelen, de woongelegenheden betaalbaar te houden en verhuuring van woningen voor een korte duur in te perken vallen alleen te verwezenlijken door lokale actoren daar sterk bij te betrekken.

Om een collectief leerproces op gang te brengen rond deze nieuwe manieren om zaken gezamenlijk aan te pakken, zullen proefprojecten moeten worden voorgesteld waarmee op korte termijn geëxperimenteerd kan worden.

### ALGEMENE UITDAGINGEN

De wijken zijn plaatsen waar bepaalde algemene doelstellingen van het GPDO en algemene beleidsverklaringen van het Gewest, de stad Brussel, Sint-Jans-Molenbeek en Elsene bijzonder belangrijk zijn:

#### *Voetgangers- en fietsersboulevard*

- De openbare ruimte zo inrichten dat voorrang wordt gegeven aan voetgangers (gewone voetgangers, joggers, PBM), fietsers en verblijfsactiviteiten op gedeelten die nog niet autovrij zijn.
- 'De stad op 10 minuten': de afhankelijkheid van privéwagens bij de inwoners tot een minimum beperken door het lokale aanbod van diensten en handelszaken te versterken.
- Een logistiek systeem ontwikkelen dat de openbare ruimte zoveel mogelijk vrijmaakt maar toch afgestemd is op de noden van handelszaken en ondernemingen.

#### *Ecologische boulevard*

- De luchtkwaliteit verbeteren door de uitstoot van broeikasgassen te verminderen.

- De aanwezigheid van plantengroei in de openbare ruimte sterk vergroten.
- De afvoer, opslag en verdamping van regenwater verbeteren, vooral tijdens onweersbuien.

#### *Inclusieve boulevard*

- De stijging van de huisvestingskosten beheersen en een groot aantal degelijke en betaalbare wooneenheden behouden. In het bijzonder paal en perk stellen aan het kapen door particulieren van de meerwaarden die door overheidsinvesteringen in openbare ruimten en voorzieningen ontstaan.
- De aanwezigheid en de kwaliteit van de buurtwinkels/diensten ondersteunen.
- Plaatsen voor spel en verblijfsactiviteiten ontwikkelen in de openbare ruimte
- Burgerinitiatieven steunen die bijdragen aan de kwaliteit van het buurtleven.

#### *Boulevard van economische transitie*

- Huurprijzen en grondbeleid afstemmen op de 'foundational economy'.

### BIJZONDERE UITDAGINGEN

Naast deze algemene uitdagingen roepen de wijken een reeks meer specifieke uitdagingen op:

#### *Voetgangers- en fietsersboulevard*

- De verbindingen tussen de Steenweg en de metro-, tram- en bushaltes versterken.

#### *Inclusieve boulevard*

- In elke wijk zorgen voor activiteiten met een grootstedelijke uitstraling.
- De strijd aanbinden met de wildgroei van woningen die voor korte periodes verhuurd worden, type Airbnb.

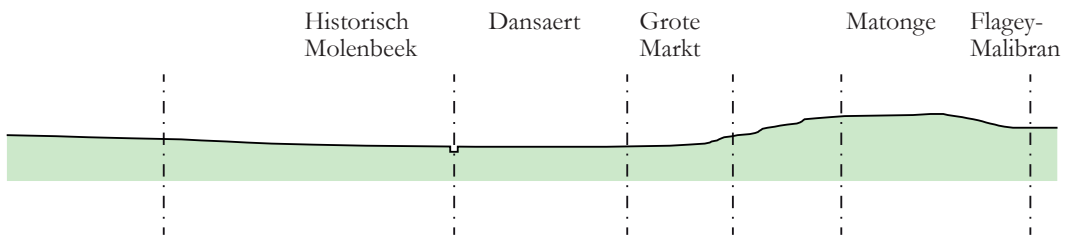
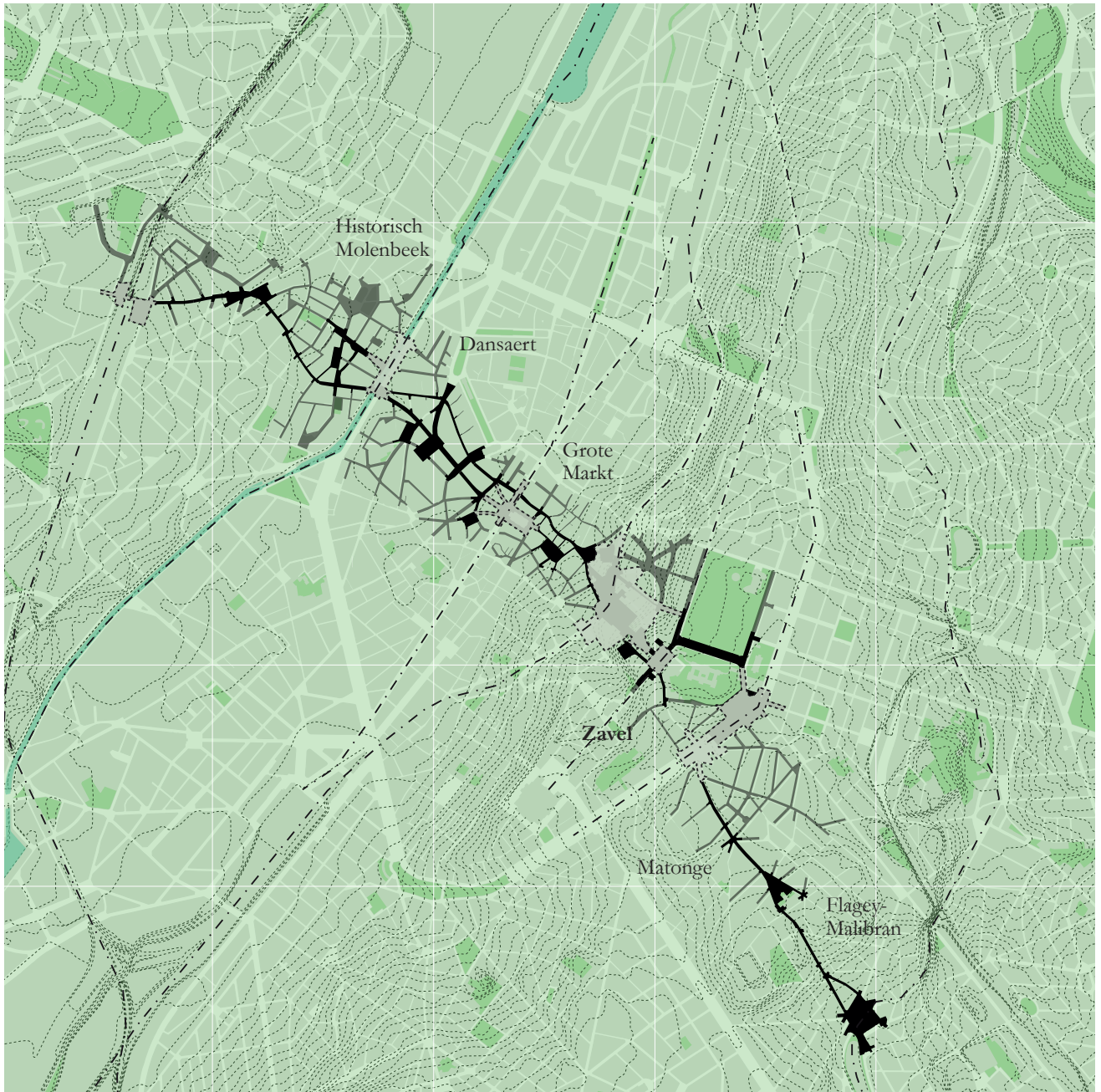
#### *Boulevard van economische transitie*

- Lokale complementariteit en synergieën ontwikkelen tussen de exogene economie, de endogene economie (foundational economy) en de opkomende nieuwe economieën.
- De economische leefbaarheid van handelszaken verbeteren door perceelsgewijze ruilverkaveling om de commerciële oppervlakte te vergroten.
- De inbreiding van het openbaar domein benutten, zoals gaanderijen, binnenplaatsen, benedenverdiepingen van instellingen, enz.

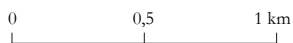
#### *Culturele boulevard*

- De rijkdom, de complexiteit en de dynamiek van de Brusselse geschiedenis benutten door de opeenstapeling van verschillende landschapslagen die het Brusselse stadslandschap hebben gevormd en zullen vormen uit te spelen.
- De synergieën tussen de grote openbare cultuurinstellingen en het weefsel van particulier initiatief en verenigingsinitiatief (winkels, horeca, culturele activiteiten) versterken.
- De thematisering van de wijken versterken om ze aantrekkelijker te maken voor een meer divers publiek. Op die manier bijdragen aan een betere spreiding van toeristenstromen over een groter en meer gediversifieerd grondgebied.





Wijken die de Steenweg doorkruist



Zwart: voor de diagnose in aanmerking genomen aanlegbreedte van de Steenweg  
 Grijs: vlakken: terrein in beslag genomen door openbare ruimte die door de Steenweg gestructureerd is



Zwarte stippellijnen: grote noord-zuid infrastructuurassen  
 Witte vlakken: terrein in beslag genomen door de Steenweg op een knooppunt met een noord-zuidinfrastructuur

## DE KNOOPPUNTEN

### IDENTIFICATIE VAN DE KNOOPPUNTEN

De verschillende knooppunten zijn: *Weststation, Vlaamsepoort, Beurs, Kunstberg, Koningsplein, Naamsepoort-Troonplein, Flagey.*

### ACTIEMODALITEITEN

In tegenstelling tot de wijken vereist de ontwikkeling van de knooppunten krachtige acties die in de eerste plaats door publieke actoren worden gedragen. De continuïteit voor voetgangers en fietsers in oost-westrichting versterken en, omgekeerd, het barrière-effect van noord-zuid mobiliteitsinfrastructuur verminderen vergt immers aanpassingen van de mobiliteitsplannen (GoodMove, GMP) en inrichting van de openbare ruimte. Ook om knooppunten een krachtige identiteit te geven moeten nieuwe programma's ontwikkeld worden en nieuwe actoren worden uitgenodigd die in staat zijn om plaats en met zeer bijzondere kenmerken uit te spelen. Ter illustratie: om van het Beursplein een aantrekkelijke kern te maken zullen zeer krachtige acties nodig geweest zijn op deze drie gebieden: mobiliteitsplan, inrichting van de openbare ruimte en ontwikkeling van nieuwe programma's.

In de eerste plaats is het bijgevolg noodzakelijk een planning te ontwikkelen waarin deze drie aspecten geïntegreerd zijn. Deze planning zal bedoeld zijn om de partnerschappen tussen de gemeentelijke, gewestelijke en federale actoren en de mobiliteitsoperatoren (mivb, nmbs) te versterken. Voor het programmatisch luik kan deze planning ook dienst doen als basis voor het ontwikkelen van partnerschappen tussen publieke actoren, culturele actoren, 'niche'-actoren die innovatieve en academische oplossingen ontwikkelen.

Gezien de tijd die nodig is om een dergelijk proces tot een goed einde te brengen zou het ten slotte raadzaam zijn acties te bedenken die op korte termijn realiseerbaar zijn, zodat de langetermijnvisie gedeeltelijk kan worden uitgetoetst.

### BIJZONDERE UITDAGINGEN

De knooppunten zijn zeer specifieke plaatsen waar de algemene doelstellingen van het GPDO en algemene beleidsverklaringen van het Gewest, de stad Brussel, Sint-Jans-Molenbeek en Elsene op een welbepaalde manier vertaald worden.

#### *Voetgangers- en fietsersboulevard*

- Treinstation, metro-, tram- en bushaltes en intermodale verbindingen opwaarderen.
- Het ruimtebeslag van het autoverkeer in noord-zuidrichting verkleinen.
- Kruispunten inrichten volgens het STOP-principe.
- Toegankelijkheid voor PBM.

#### *Ecologische boulevard*

- Stroken waar de wind versnelt en ondergrondse lucht/watermassa's gebruiken om hitte-eilanden te bestrijden en de luchtkwaliteit te verbeteren.

#### *Inclusieve boulevard*

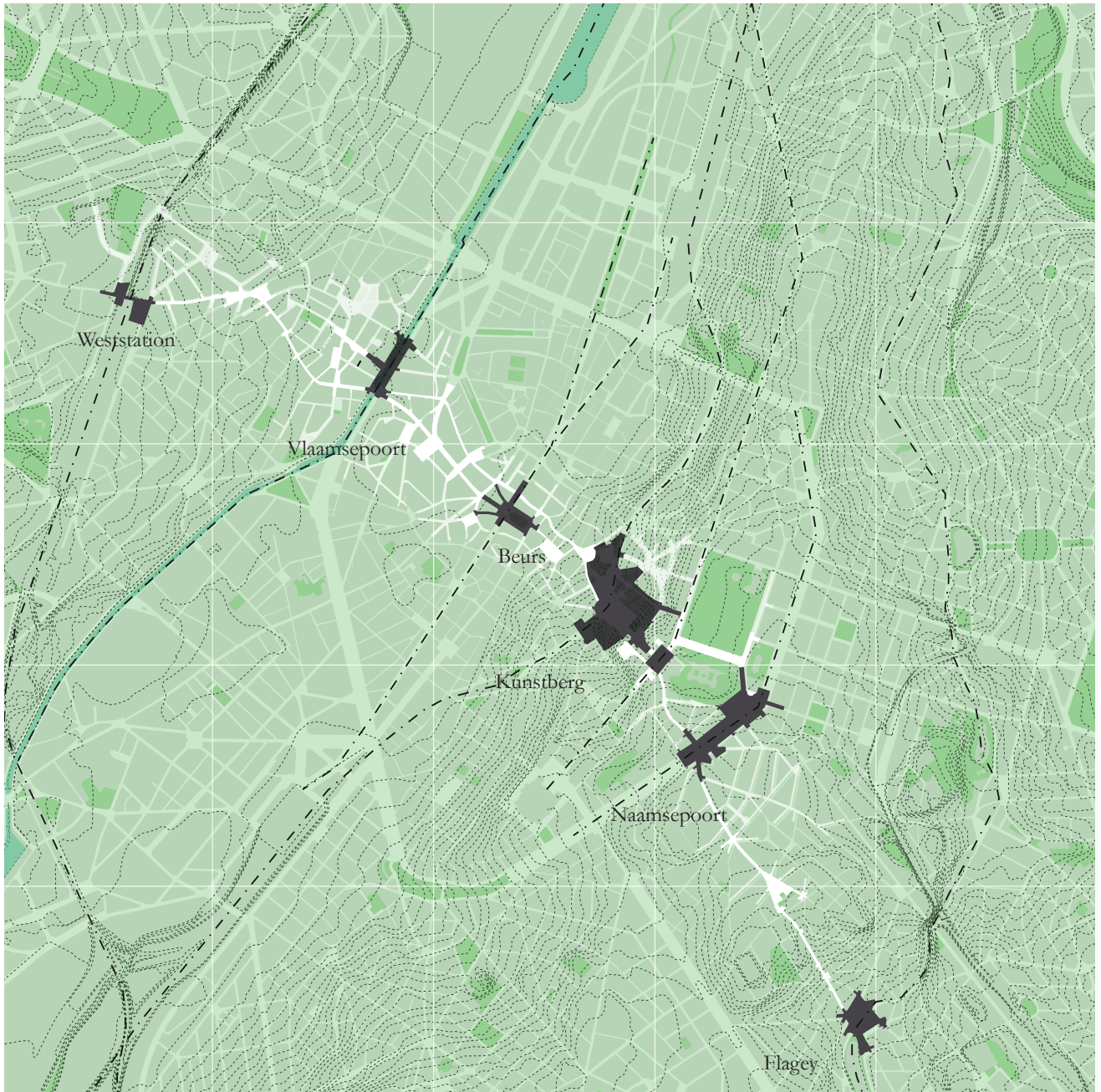
- De doorstroming tussen de wijken ruimtelijk in de hand werken.
- De opkomst van nieuwe programma's die mensen samenbrengen in onderbenutte ruimten ondersteunen.

#### *Boulevard van economische transitie*

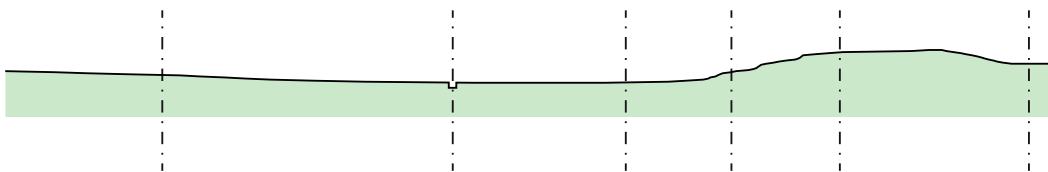
- Ondergrondse commerciële ruimten (metro, treinstations) benutten.
- Experimenteren met nieuwe economische vormen in atypische en onderbenutte ruimten, met name door tijdelijke bezetting.

#### *Culturele boulevard*

- Het landschap op grote schaal leesbaar maken.
- Experimenteren met nieuwe culturele programma's die mensen samenbrengen en die aansluiten bij Brussel als stadswereldje op zich, door onderbenutte ruimte tijdelijk te bezetten.



Ossegem Vlaamsepoort Beurs Kunstberg Naamsepoort Flagey



**Knooppunten die de Steenweg doorkruist**

0 0,5 1 km



Witte vlakken: aanbreedte van de Steenweg in de wijken



Lichtgrijze vlakken: terrein in beslag genomen door openbare ruimte in de wijken die door de Steenweg gestructureerd is



Zwarte stippellijnen: grote noord-zuid infrastructuurassen



Zwart: terrein in beslag genomen door de Steenweg op een knooppunt met een noord-zuidinfrastructuur

# EEN VALLEIDORSNEDE

## IDENTIFICATIE VAN DE ONDERDELEN

De valleidoorsnede die door de gehele Steenweg wordt gevormd, wordt door de verschillende knooppunten opgedeeld. Ze vormen buigpunten die een verandering in de topografische toestand markeren.

- *Zwarte Vijvers* markeert de grens tussen de helling van de westflank en het moeras.
- *Vlaamsepoort* is de kruising met het kanaal en het centrum van de vallei.
- *Beurs* markeert de voormalige bedding van de Zenne en de overgang tussen het einde van het moeras en de eerste licht hellende zandbanken.
- *Kunstberg* bezet de steilste helling
- *Naamsepoort* markeert het einde van de helling en het begin van het horizontale plateau
- *Fernand Cocq* markeert het einde van het plateau en het begin van de afdaling naar de Maalbeek.
- *Flagey* is de kruising met de Maalbeekvallei.

Tussen deze buigpunten bezetten de wijken telkens een specifieke topografische toestand:

- *Weststation* ligt op een tussenliggend plateau op de westelijke flank van de vallei
- *Historisch Molenbeek* beslaat het westelijke deel van het

voormalige moerasgebied

- *Dansaert* beslaat het oostelijke deel van het voormalige moerasgebied
- *Grote Markt* beslaat de eerste zandbanken die op een lichte helling boven het moeras liggen.
- *Koningswijk* ligt op het plateau van de Koudenberg, terwijl de *Zavel* samenvalt met de helling die naar de top van de heuvel leidt.
- *Matonge* ligt op de top van het plateau tussen de vallei van de Zenne en die van de Maalbeek.
- *Flagey-Malibran* ligt op de flanken van de Maalbeekvallei.

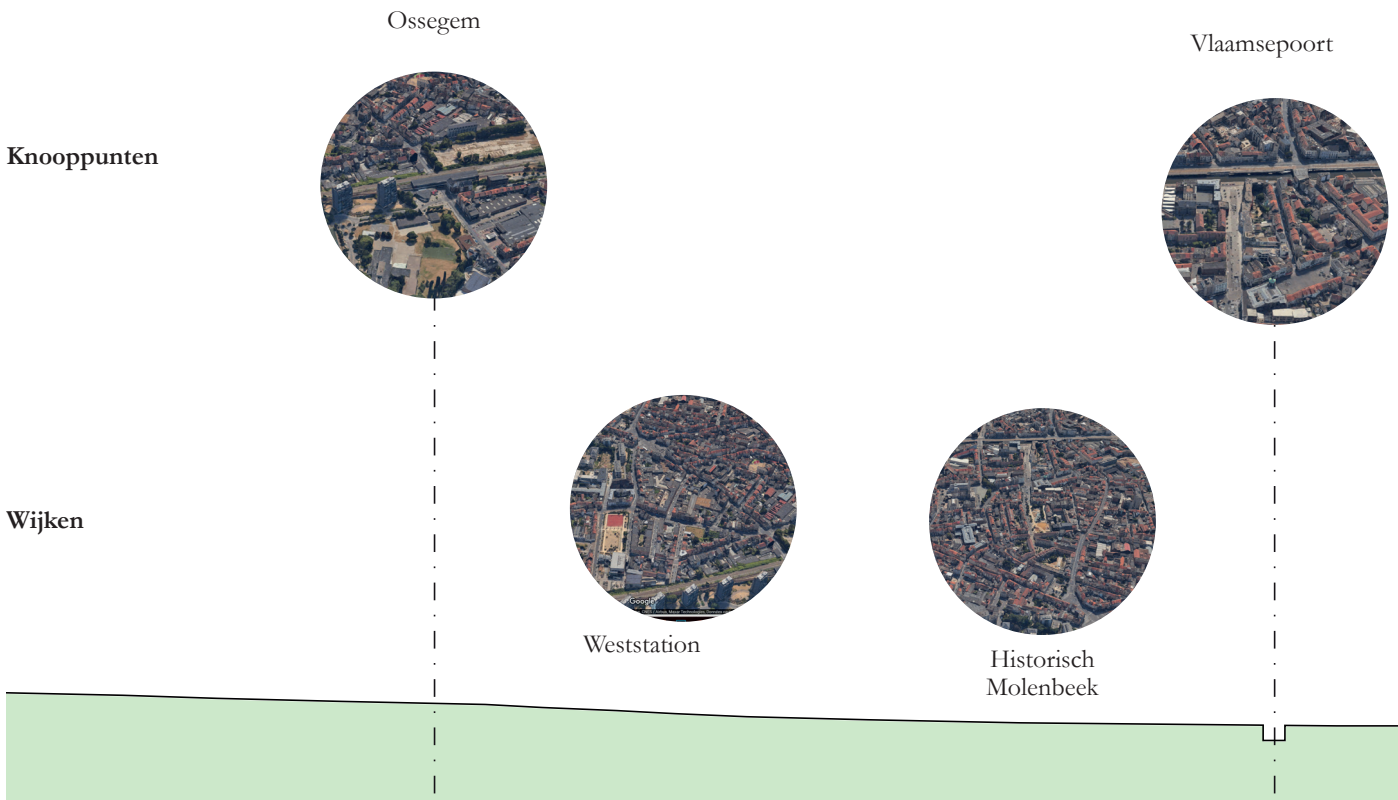
De valleidoorsnede wordt gekenmerkt door een sterke asymmetrie tussen beide flanken:

- Een lichte en ononderbroken helling aan de westkant.
- Afwisselend plateaus en steile hellingen aan de oostkant.

## ACTIEMODALITEITEN

Door het begrip 'valleidoorsnede' kan het specifieke karakter van elke wijk en elk knooppunt waaruit ze bestaat verduidelijkt worden. Maar bovenal kan men daardoor inzicht krijgen in de complementariteit en onderlinge afhankelijkheid tussen deze verschillende onderdelen.

Om de samenhang van de valleidoorsnede te beheren is planning vereist en moet een taskforce 'Steenweg' worden opgericht en belast met de opvolging, naar het voorbeeld van



het 'Beeldkwaliteitsplan Kanaal' en het gebruik ervan door het 'Kanaalteam'. Een dergelijk document moet duidelijk genoeg zijn om een referentiekader te bieden voor het nemen van samenhangende beslissingen op de schaal van knooppunten en wijken. Omgekeerd moet het flexibel en schaalbaar genoeg zijn om gaandeweg te worden aangepast aan de lokale ervaringen.

## UITDAGINGEN

De lezing van de Steenweg als een 'valleidoorsnede' is bedoeld om de aandacht te vestigen op de acties die de complementariteit en de samenhang kunnen versterken tussen de verschillende onderdelen die de Steenweg vormen.

### *Voetgangers- en fietsersboulevard*

- Herstructurering van buslijn 33 als een heuse oost-westpendeldienst.
- Aandacht voor zwakke weggebruikers en fietsers op hellingen.
- Ondergrondse opslagcentra op de knooppunten en systeem voor distributie naar de wijken met kleine voertuigen.

### *Ecologische boulevard*

- Solidariteit per stroomgebied: geïntegreerd beheer van de waterkringlopen van de hoogst gelegen gebieden tot

in de valleien.

- Versterking van de biodiversiteit door de begroeiing te differentiëren op basis van de hydro/topografische situatie.
- Synergieën tussen hitte-eilanden en koelte-eilanden.

### *Inclusieve boulevard*

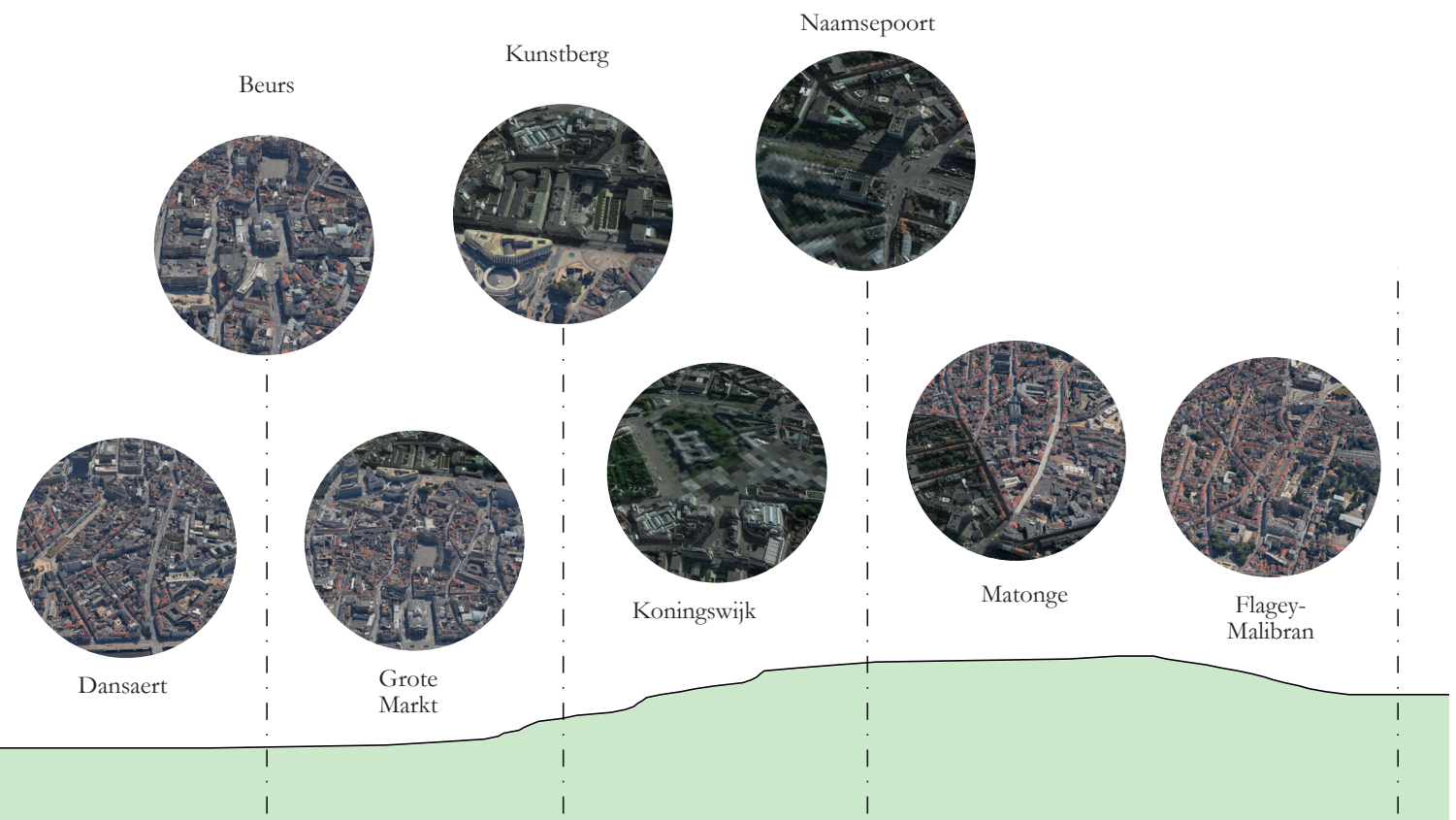
- De identiteit van de wijken coördineren/sturen om de complementariteit te versterken en ze open te stellen voor een meer divers publiek.
- De mobiliteit tussen wijken versterken op ruimtelijk en sociaal vlak en qua imago.
- De huurprijzen voor woningen en handelsruimten binnen de perken houden om speculatie te beperken en een maatschappelijke diversiteit te bewaren.

### *Boulevard van economische transitie*

- De continuïteit van de etalages herstellen ter hoogte van de knooppunten.
- De complementariteit tussen de exogene economieën in de verschillende wijken (tertiair, toeristisch/cultureel/vrije tijds, mode/design, productie) versterken
- De 'etnische' handelskernen in dit ecosysteem integreren.

### *Culturele boulevard*

- Herstel van het evenwicht tussen de twee valleiflanken op het vlak van landschapskwaliteit en culturele voorzieningen
- Rol van de knooppunten in de culturele ontsluiting van de wijken





# SAMENVATTING VAN DE UITDAGINGEN EN ACTIEGEBIEDEN

---

*Bij wijze van voorlopige conclusie geeft dit hoofdstuk een synthese van de uitdagingen die in de voorgaande hoofdstukken aan bod zijn gekomen. Daarnaast bevat het een reeks voorbeelden van actiemiddelen op korte en lange termijn voor verschillende soorten situaties.*

## SAMENVATTING VAN DE UITDAGINGEN EN ACTIEGEBIEDEN

GPDO, GOOD  
MOVE en  
algemene

WIJKEN

Naar een voetgangers- en fietsersboulevard	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Veralgemeende gastvrijheid van de openbare ruimte voor voetgangers ongeacht hun snelheid (be running), fietsers en straatactiviteiten</li> <li>• 'De stad op 10 minuten', 'Buurtstad': aanwezigheid van buurtdiensten en -winkels</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Veel minder bovengrondse parkeerplaatsen met onbepaalde duur voor privéwagens.</li> <li>• Verbindingen met de metro-, tram- en bushaltes.</li> <li>• Bijstand voor handelaars bij hun logistieke transitie</li> </ul>
Naar een ecologische boulevard	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verbetering van de luchtkwaliteit door vermindering van het autoverkeer</li> <li>• Begroening van de openbare ruimte (stedelijke ecosystemen, waterbeheer, koelte-eilanden, esthetiek)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ontwikkeling van collectieve tuinen in de openbare ruimte</li> </ul>
Naar een inclusieve boulevard	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 'Recht op de stad': betaalbare en degelijke huisvesting, toegankelijkheid van buurtwinkels en -diensten, toegankelijkheid van openbare voorzieningen en ruimten.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bestrijding van de wildgroei van verhuur voor korte periodes, type Airbnb</li> <li>• Openbare vastgoedreserves inzetten</li> <li>• Beheer van de impact van stadsvernieuwing op de huurprijzen.</li> </ul>
Naar een boulevard van economische transitie	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Evenwicht en synergieën tussen exogene en endogene economieën (foundational economy).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Herstructurering van percelen ten gunste van de buurtwinkels</li> <li>• De inbreiding van het openbaar domein benutten, zoals gaanderijen, binnenplaatsen van musea, benedenverdiepingen van instellingen, enz.</li> </ul>
Naar een culturele boulevard	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bescherming en benutting van het erfgoed</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ontwikkeling van synergieën tussen culturele instellingen, bedrijven en burgerinitiatieven.</li> </ul>
Voorbeelden van proefacties op korte termijn		<ul style="list-style-type: none"> <li>• 'Leefstraten': tijdelijke experimenten in zelfbeheer van parkeergelegenheid, vegetatie, straatactiviteiten en collectieve ruimten.</li> </ul>
Voorbeelden van operationele instrumenten voor de middellange/lange termijn		<ul style="list-style-type: none"> <li>• 'Urban commons': partnerschappen overheid/ burger voor gezamenlijk beheer van gemeenschappelijke ruimten; lokaal platform voor het peer-to-peer beheer van toeristische accommodaties.</li> </ul>



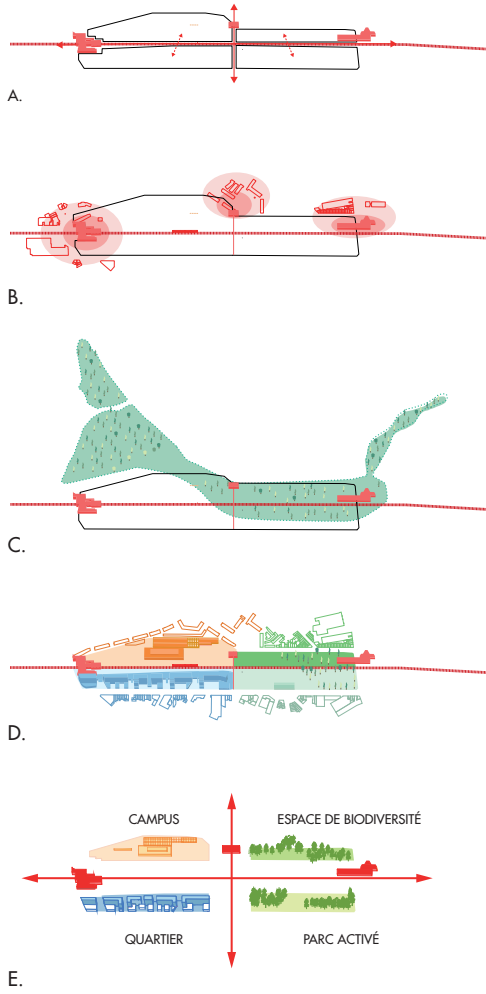
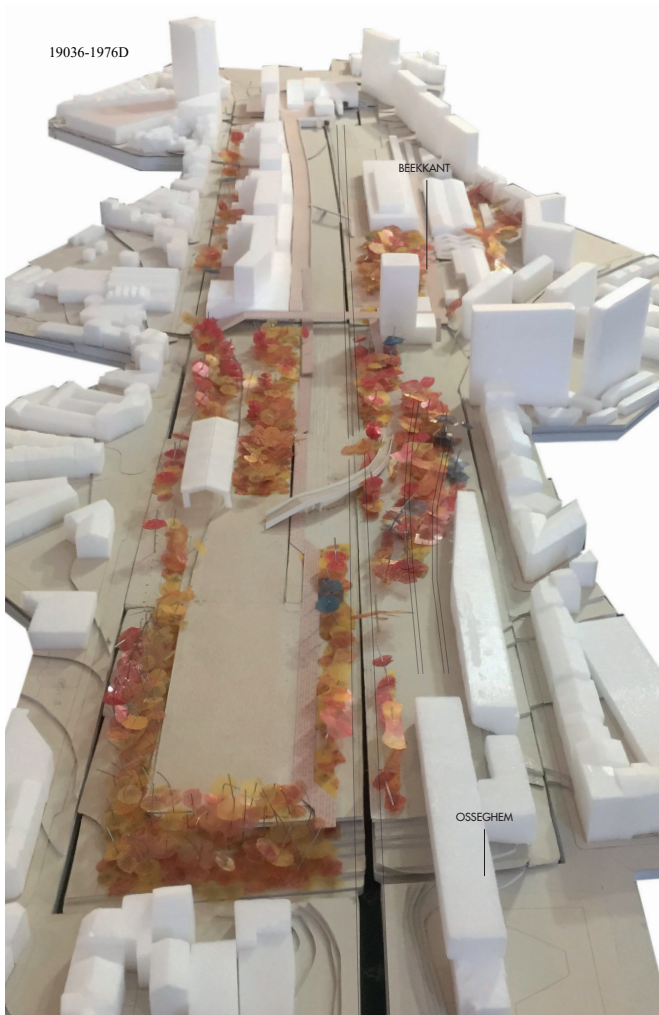
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Minder doorgaand verkeer noord-zuid, betere doorstroming oost-west voor voetgangers en fietsers, inrichting van kruispunten volgens het STOP-principe</li> <li>• Intermodale verbindingen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Continuïteit en samenhang van het netwerk van autovrije ruimten</li> <li>• Herstructurering van het tracé van bus 33</li> <li>• Opslag in de knooppunten voor 'last mile delivery' in de wijken</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Benutting van windversnellingen en ondergrondse ruimten in de strijd tegen hitte-eilanden</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Minder overstromingen stroomafwaarts door opslag/infiltratie/verdamping stroomopwaarts</li> <li>• Versterking van de biodiversiteit door begroeiing te differentiëren op basis van de topografie.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Experimenteren met nieuwe programma's die wijken samenbrengen door middel van tijdelijke bezettingen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• De mobiliteit tussen wijken op ruimtelijk en sociaal vlak en qua imago versterken.</li> <li>• De huurprijzen voor woningen en handelsruimten binnen de perken houden om speculatie te beperken en een maatschappelijke diversiteit te bewaren.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Benutting van ondergrondse ruimten (metro, trein) voor buurtwinkels en logistiek</li> <li>• Experimenteren met nieuwe programmatische synergieën door middel van tijdelijke bezettingen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• De identiteit van de wijken profileren/sturen om de complementariteit te versterken en ze open te stellen voor een ruimer publiek.</li> <li>• Ruimtelijke continuïteit van handelszaken.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Uitspelen van het landschap op grote schaal</li> <li>• Experimenteren met nieuwe culturele programma's die mensen samenbrengen en die aansluiten bij Brussel als stadswereld op zich, door ruimte tijdelijk te bezetten.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Uitspelen van de culturele diversiteit en de complexiteit van het stadslandschap</li> <li>• Evenwicht tussen west en oost brengen op het vlak van cultuurvoorzieningen en evenementen.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tijdelijke bezetting van onderbenutte ruimten (ondergronds, enz.)</li> <li>• Evenementen op gewoonlijk ontoegankelijke plaatsen of stukken openbare weg tijdelijk autovrij maken</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ontwikkeling van culturele, commerciële of sportieve parcours (running) op de Steenweg</li> <li>• RAB-BKO ondersteunen als activator van het netwerk van openbare ruimten.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Richtplannen en mobiliteitsplannen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Beeldkwaliteitsplan + Steenwegteam</li> </ul>



# INVENTARIS VAN DE PROJECTEN

---

*Deze inventaris van plannen en projecten voor de Steenweg (voorbij of nog lopend) is geen volledig overzicht. Hij illustreert echter de vele mogelijkheden voor concrete actie die zich voordoen en de noodzaak om de vele projecten te bundelen rond een gedeelde visie.*



*Uittreksels van het ontwerp-RPA Weststation, 2019*



*Wijkcontract Rond Westpark, PTA, 2018*

Molenbeek-Saint-Jean / Sint-Jans-Molenbeek

## Contrat de Quartier RIVES OUEST / Wijkcontract WEST OEVERS

Les Contrats de Quartier sont des programmes de rénovation de quartiers. La Région de Bruxelles-Capitale aide la Commune à financer des projets dans un quartier défini. Ces contrats durent 4 ans et visent à rendre le quartier plus agréable.

/ De Wijkcontracten zijn programma's voor de renovatie van wijken. Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest helpt de Gemeente om projecten te financieren in een welbepaalde wijk. Deze contracten duren 4 jaar en zijn er om de wijk aangener te maken.

2007 - 2011

Molenbeek Saint-Jean / Sint-Jans Molenbeek

Service des Projets Subsidés / Dienst Gesubsidieerde Projecten  
 rue du Comte de Flandre 20 Grosfven Vlasinderenstosor  
 Molenbeek-Saint-Jean 1080 Sint-Jans-Molenbeek  
 T: 02 / 600 49 24 • accueil.b33@molenbeek.brinet.be

Wijkcontract Westoevers, 2020.



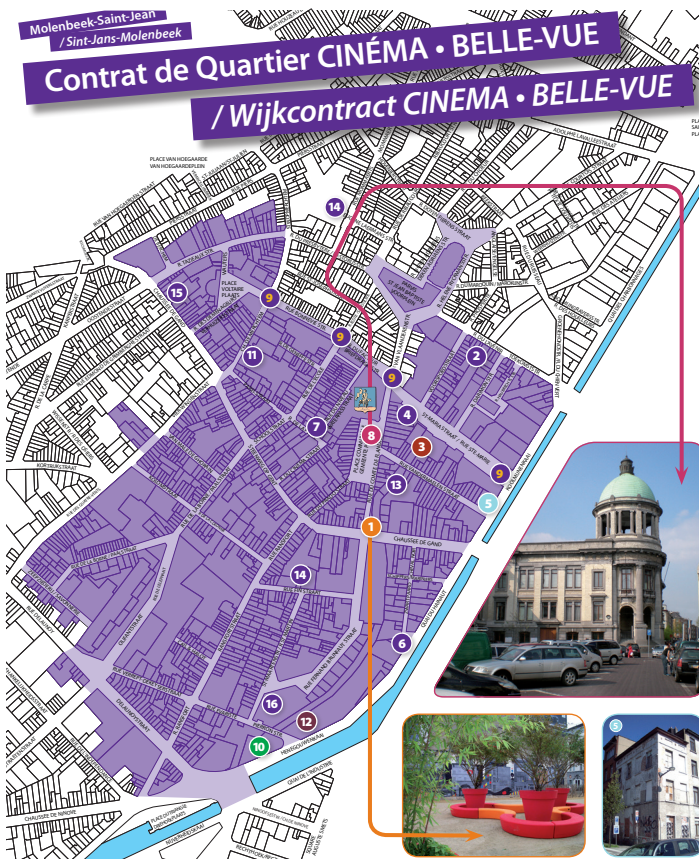
19 OCTOBER 2020

### NOUVEAU CONTRAT DE QUARTIER À ETANGS NOIRS

Malgré la crise covid il y a aussi de bonnes nouvelles pour Molenbeek. Le gouvernement bruxellois a approuvé notre dossier de subside pour le Contrat de Quartier Durable Étangs Noirs ! Nous avons maintenant un an pour commencer la phase d'élaboration et établir un programme de conception.

Un Contrat de Quartier Durable (CQD) comprend un plan d'action qui vise la revitalisation d'un quartier fragilisé et qui est limité dans le temps et l'espace, conclu entre la Région, la commune et les habitants du quartier. L'ambition d'un CQD est l'amélioration de la qualité de vie des habitants du quartier tout en maintenant de l'activité génératrice d'emplois.

Aankondiging van het toekomstige wijkcontract Zwarte Vijvers, www.jefvandamme.be, 2020.



Wijkcontract Cinema-BelleVue, MS-A, 2009-2013



Studie hypercentrum Sint-Jans-Molenbeek, MS-A, 2010




Herinrichting van het gemeenteplein van Sint-Jans-Molenbeek, a practice, 2015



Molenbeek : marché s'oriente dans la direction du Canal  
 Renforcer les commerces et horeca de la Place du Canal  
 Petit Château s'ouvre vers la place  
 Saintelette : renforcer l'interaction entre pôle culturel et quartiers

Canal : transport de personnes et marchandises  
 Porte de Ninove  
 Canal couvert entre Porte de Flandre et rue de l'Avenir » devient Place du Canal

*Bye-bye kleine ring, North-West, 2018*

  
 COMMISSION ROYALE DES MONUMENTS ET DES SITES  
 KONINKLIJKE COMMISSIE VOOR MONUMENTEN EN LANDSCHAPPEN

M.R.B.C. - A.A.T.L.  
 Direction des Monuments et des Sites  
 M. P. CRAHAY  
 Directeur  
 C.C.N. - Rue du Progrès, 80, bte 1  
 1035 Bruxelles

VIRÉF : /  
 N°RAF : AVL/AB/XXL-2.1083/428  
 Annexe : /

Bruxelles, le

Monsieur le Directeur,

**Objet :** BRUXELLES / MOLENBEEK-SAINT-JEAN. Proposition de classement comme ensemble des trois ponts situés sur le tronçon du canal Bruxelles-Charleroi situé entre l'écluse de Molenbeek et le bassin Beco, à savoir :

- le pont de la Porte de Flandre, reliant la rue Dansaert à Bruxelles à la chaussée de Gand à Molenbeek,
- le pont situé devant le petit château, reliant la rue de Witte de Haelen à Bruxelles à la rue de l'Avenir à Molenbeek,
- les éléments décoratifs du pont de la place Saintelette.

Conformément à l'article 222 § 2 du COBAT nous avons l'honneur de porter à votre connaissance qu'en sa séance du 6 février 2008, notre Assemblée a proposé le classement comme ensemble des trois ponts sur le tronçon du canal de Bruxelles-Charleroi entre l'écluse de Molenbeek et le bassin Beco, en raison de leur valeur historique, esthétique et sociale.

Réalisé dans les années 1930, cet ensemble mérite une protection légale comme élément important du patrimoine portuaire et urbain. Il s'agit de trois ouvrages d'art emblématiques pour la modernisation de cette partie du canal qui a eu lieu pendant l'Entre-deux-guerres. Ils témoignent également du soin qui était, à l'époque, apporté par les autorités publiques à l'élaboration des grands projets de travaux publics.

Les éléments proposés au classement comme ensemble sont :

- le pont de la rue de Flandre :
  - les quatre massifs d'angle et leur retour en pierre bleue,
  - les parapets en pierre bleue et en bronze,
  - les deux escaliers de halage ainsi que les dalles en pierre bleue marquant l'accès à ceux-ci,
- le pont devant le petit château :
  - les quatre massifs d'angle et leur retour en pierre bleue,
  - les parapets en pierre bleue et en bronze
  - les deux escaliers de halage ainsi que les dalles en pierre bleue marquant l'accès à ceux-ci,
- les quatre massifs d'angle du pont de la place Saintelette.

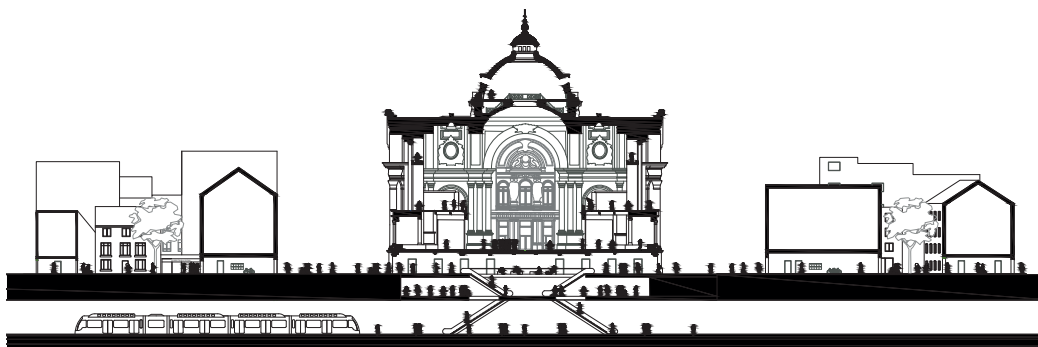
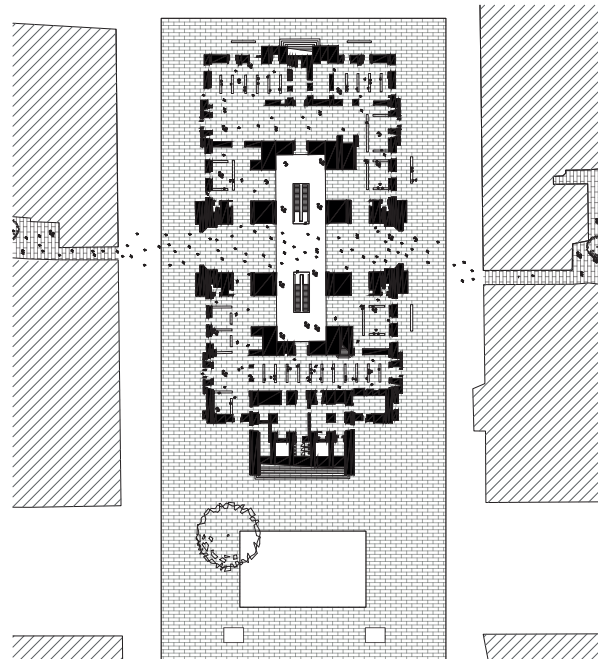
*Voorstel voor de bescherming van de drie centrale bruggen over het Kanaal, KCML, 2008*



*Autovrije zone, inrichtingsprincipe, SUM project*



*Ontwerp voor het openen van de sokkel van de Beurs, Robbrecht&Daem.*



*Le socle de la Bourse, Di Pompeo, Master thesis, UCLouvain, 2018*



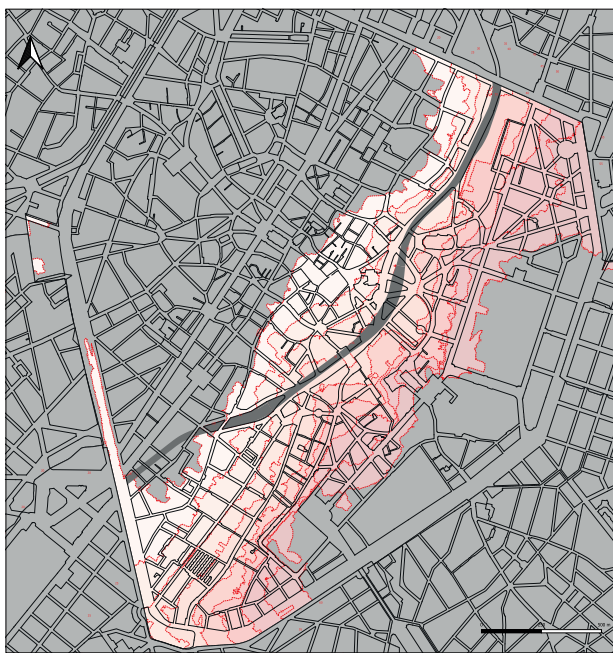


MISSION D'AUTEUR DE PROJET RELATIVE À L'ÉLABORATION D'UN MASTERPLAN DE REVALORISATION DES ESPACES PUBLICS SUR LES CÔTEAUX DANS LE PENTAGONE ET LE RÉAMÉNAGEMENT DE DEUX ESPACES PUBLICS EN CŒUR DE VILLE.

ONTWERP MISSIE MET BETREKING TOT DE UITWERKING VAN EEN MASTERPLAN VOOR DE OPWAARDERING VAN DE OPENBARE RUIMTE OP DE HELLINGEN VAN DE VIJFHOEK EN DE HERINRICHTING VAN TWEE OPENBARE RUIMTEN IN HET HART VAN DE STAD.

Ville de Bruxelles  
Stad Brussel  
0602/V001/2020

Annexe 1 - Carte du relief  
Bijlage 1 - Reliëfkaart



**Légende - Legende**

- Limite des espaces publics - Afbakening van de openbare ruimten
- Courbes de niveau - Hoogtelijnen
- Limites Communales - Gemeentegrenzen
- Jonction ferroviaire "Nord/Sud" - Spoorweg verbinding "Noord/Zuid"

Perimeter van de projectoproef voor de ontwikkeling van een Masterplan voor de Hellingen van de Vijfhoek, stad Brussel, 2020.

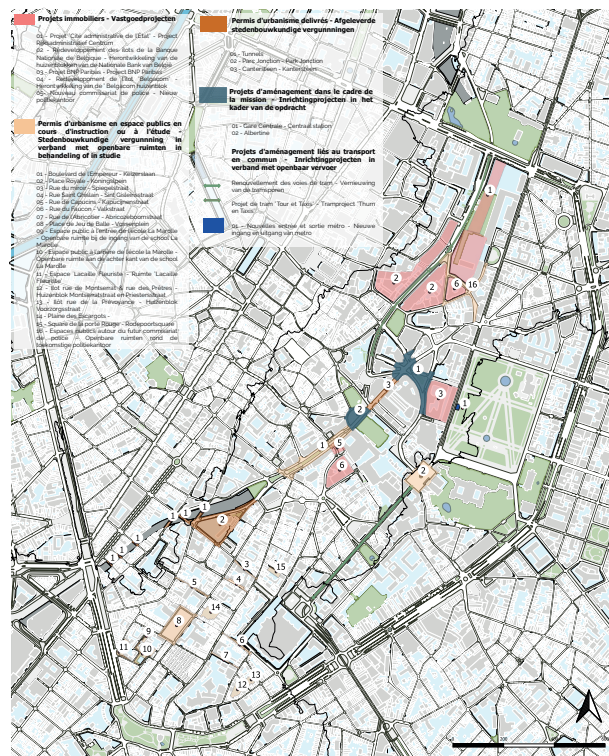


MISSION D'AUTEUR DE PROJET RELATIVE À L'ÉLABORATION D'UN MASTERPLAN DE REVALORISATION DES ESPACES PUBLICS SUR LES CÔTEAUX DANS LE PENTAGONE ET LE RÉAMÉNAGEMENT DE DEUX ESPACES PUBLICS EN CŒUR DE VILLE.

ONTWERP MISSIE MET BETREKING TOT DE UITWERKING VAN EEN MASTERPLAN VOOR DE OPWAARDERING VAN DE OPENBARE RUIMTE OP DE HELLINGEN VAN DE VIJFHOEK EN DE HERINRICHTING VAN TWEE OPENBARE RUIMTEN IN HET HART VAN DE STAD.

Ville de Bruxelles  
Stad Brussel  
0602/V001/2020

Annexe 2 - Carte des projets en cours  
Bijlage 2 - Kaart van de lopende projecten



Kaart van de lopende projecten langsbeem de Noord-Zuidverbinding, stad Brussel,

À la une | Fil Info | Coronavirus | Élection US | Belgique | Régions | Monde | Économie | Société

Direct | CQRO (Ce Qui Fait Débat) | A Votre Avis

Régions | Bruxelles | Brabant Wallon | Hainaut | Liège | Namur | Luxembourg | Flandre

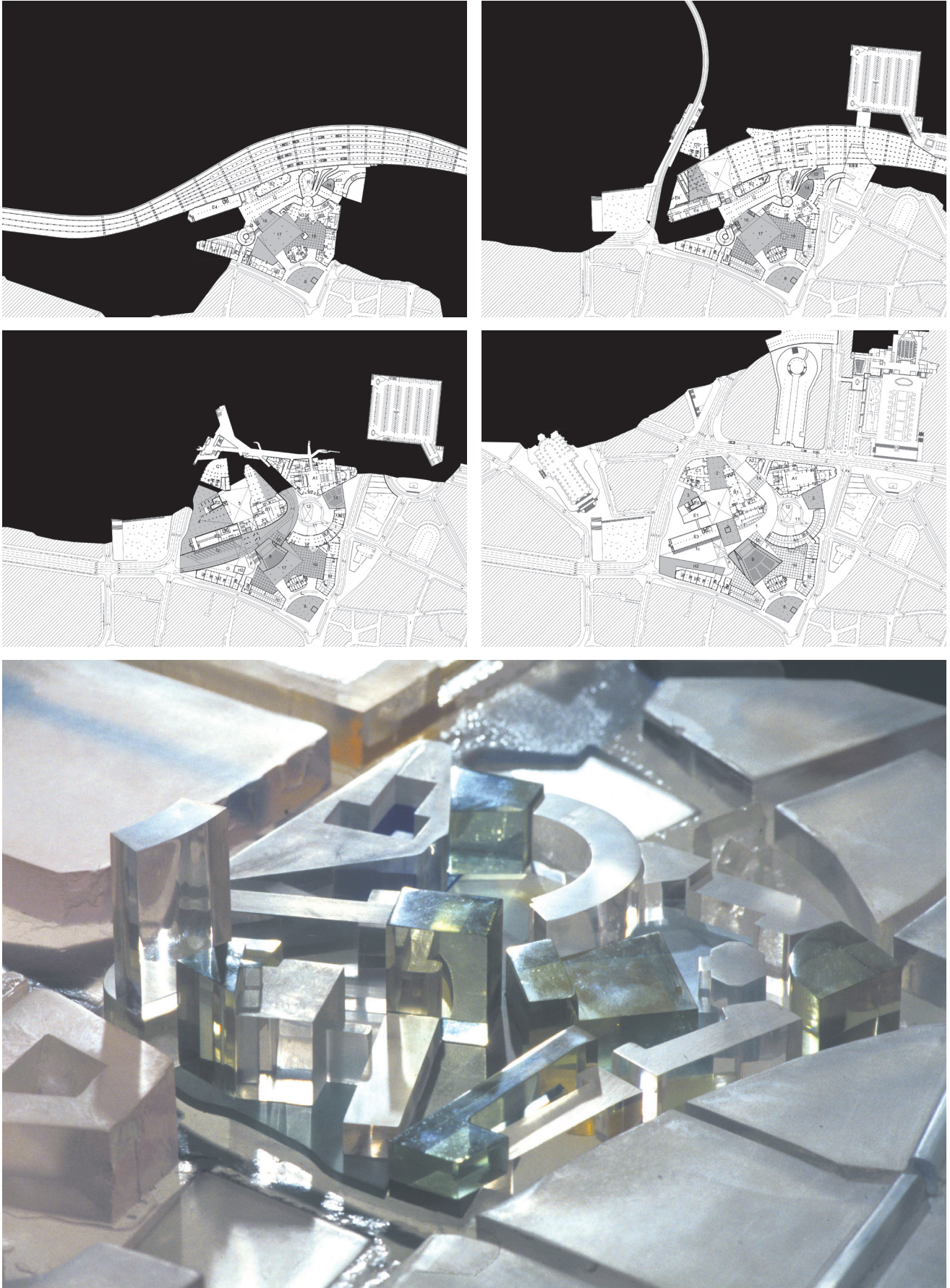
## La Bibliothèque royale devient la KBR et reçoit 7 millions d'euros pour se moderniser



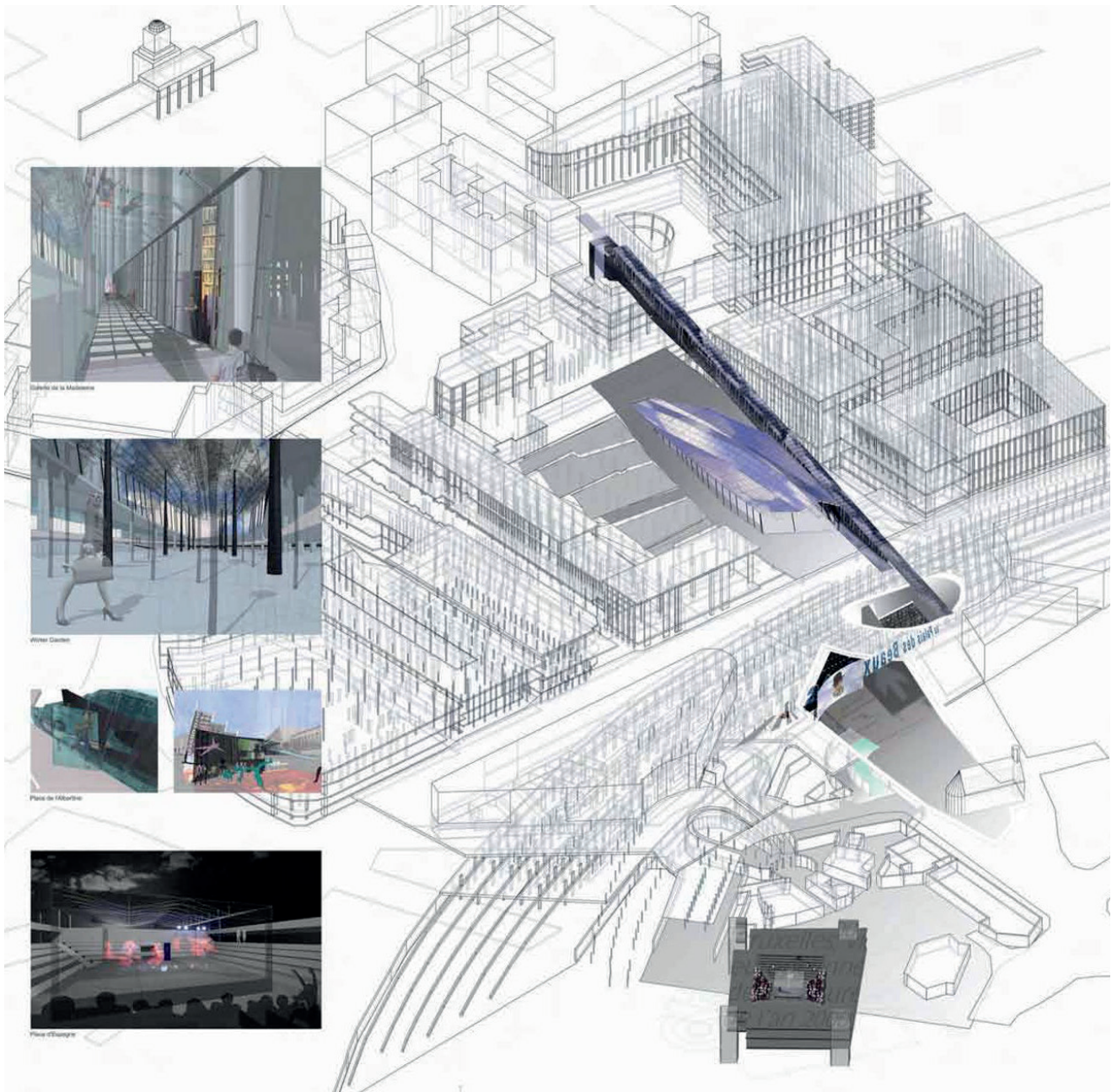
Belga

Publié le jeudi 14 mars 2019 à 14h14

Aankondiging van het budget voor de renovatie van de KBR, 2019.  
"De Koninklijke Bibliotheek wordt KBR en krijgt 7 miljoen euro om te moderniseren"



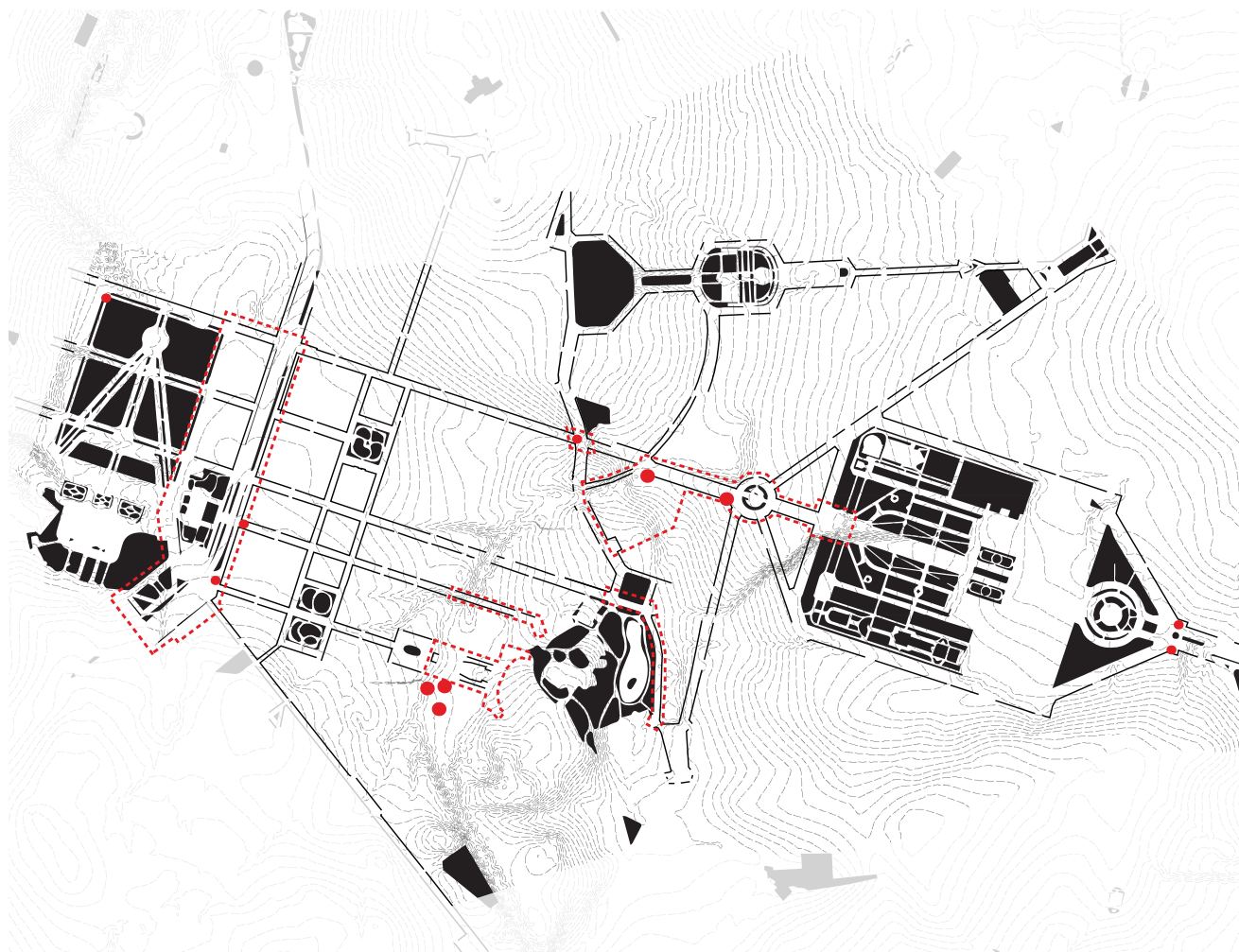
*Ontwerp voor het Europakruispunt, XDG.A, 2005*



*Vacant City: Mont des arts reconsidered, NAI, 2000*



*Herinrichting van het Koningsplein, Sweco-West8, winnend ontwerp 2014*



*Visie voor de Europese Wijk, UCLouvain-Citytools, FQE, 2015*



*Visie voor de Montoyerstraat, UCLouvain-Citytools, FQE, 2015*



*Visie voor de Guimardstraat, UCLouvain-Citytools, FQE, 2015*



*Bye-bye kleine ring, Southeast, 2018*



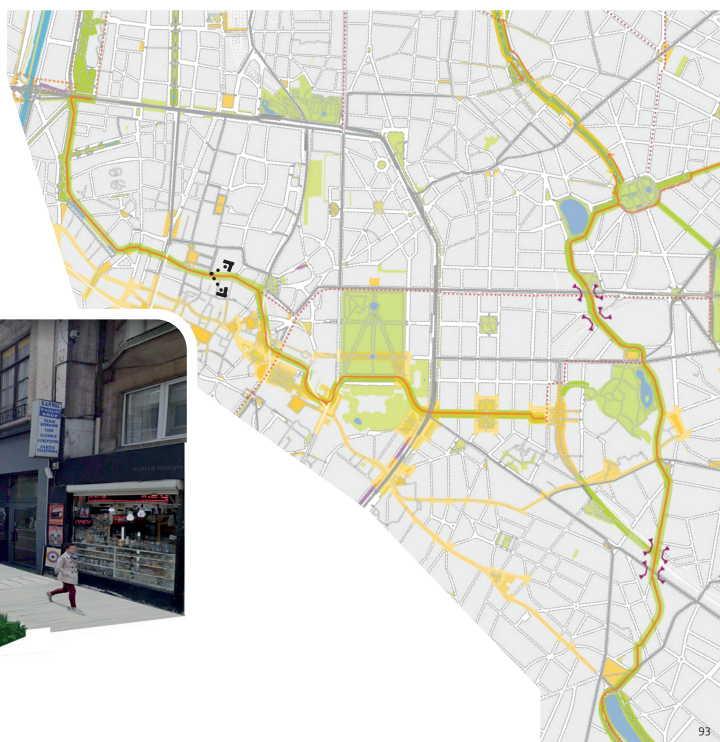
*Gulden Vlies, Brussel Mobiliteit / P. Lallemand*



Plan voor de heraanleg van de Elsensesteenweg, Arter, 2017

### 3. GREEN ARTERIES center (Schildknaapstraat)

This street is converted to the green backbone of the Steenwegband. A green bicycle street also creates a more pleasant pedestrian environment. The green verge can contain seating areas. The street becomes cooler in the summer and water is collected naturally and flows into the green zone.



be running, perspective.brussels, 2020, p. 93

