



Brussels Studies

La revue scientifique pour les recherches sur Bruxelles
/ Het wetenschappelijk tijdschrift voor onderzoek over
Brussel / The Journal of Research on Brussels
Notes de synthèse | 2020

Van “grote voetgangerszone” tot stedelijk en grootstedelijk project : troeven en uitdagingen voor het Brusselse stadscentrum (nieuwe uitgave)

Synthesenota BSI

*Du « grand piétonnier » au projet urbain et métropolitain : atouts et défis pour le
centre de Bruxelles (nouvelle édition)*

*From pedestrian area to urban and metropolitan project: assets and challenges
for the centre of Brussels (new edition)*

**Michel Hubert, Eric Corijn, Julie Neuwels, Margaux Hardy, Sofie Vermeulen
et Joost Vaesen**

Traducteur : Annelies Verbiest



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/brussels/5047>
DOI : 10.4000/brussels.5047
ISSN : 2031-0293

Éditeur

Université Saint-Louis Bruxelles

Référence électronique

Michel Hubert, Eric Corijn, Julie Neuwels, Margaux Hardy, Sofie Vermeulen et Joost Vaesen, « Van
“grote voetgangerszone” tot stedelijk en grootstedelijk project : troeven en uitdagingen voor het
Brusselse stadscentrum (nieuwe uitgave) », *Brussels Studies* [Online], Synthesenota's, nr 148, Online op
18 octobre 2020, geraadpleegd op 17 octobre 2020. URL : <http://journals.openedition.org/brussels/5047> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/brussels.5047>

Ce document a été généré automatiquement le 17 octobre 2020.



Licence CC BY

Van “grote voetgangerszone” tot stedelijk en grootstedelijk project : troeven en uitdagingen voor het Brusselse stadscentrum (nieuwe uitgave)

Synthesenota BSI

Du « grand piétonnier » au projet urbain et métropolitain : atouts et défis pour le centre de Bruxelles (nouvelle édition)

From pedestrian area to urban and metropolitan project: assets and challenges for the centre of Brussels (new edition)

Michel Hubert, Eric Corijn, Julie Neuwels, Margaux Hardy, Sofie Vermeulen et Joost Vaesen

Traduction : Annelies Verbiest

NOTE DE L'AUTEUR

De eerste editie van deze Synthesenota is beschikbaar op het adres: <https://journals.openedition.org/brussels/1557>

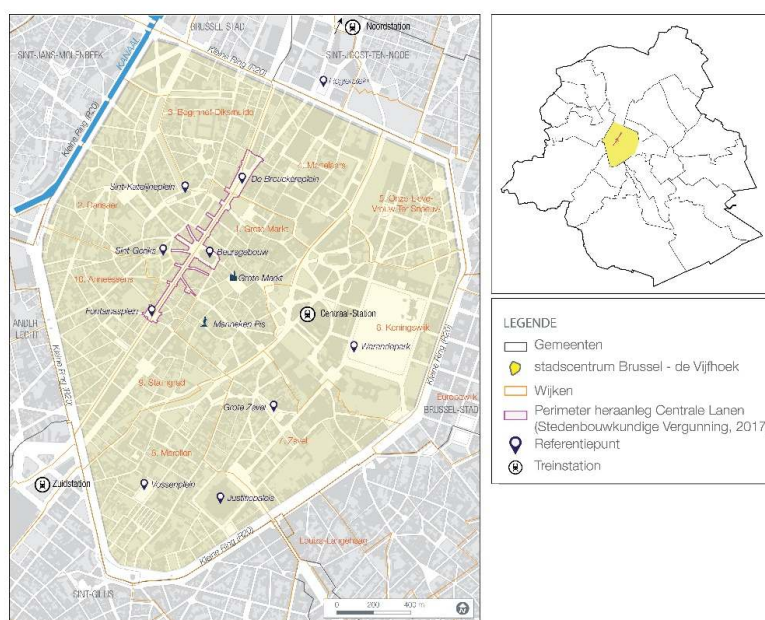
Inleiding

- 1 Sinds 29 juni 2015 zijn de Centrale Lanen autovrij, meer bepaald de Anspachlaan die het De Brouckèreplein met het Fontainasplein verbindt (Figuren 1 en 2). Voor het centrum van Brussel is dit voetgangersproject, dat sinds het einde van de jaren 1990 bestudeerd en in 2012 aangekondigd werd, ongetwijfeld het grootste stadsproject van het voorbije

en huidige decennium. De Brusselse voetgangerszone is meer dan gewoon maar een herinrichting van de openbare ruimte: ze is verweven met meerdere aspecten en ruimtelijke schalen van de structurering van de stad. Bovendien biedt ze belangrijke troeven voor het stadscentrum, maar ook voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (BHG) en de Brusselse metropool. Uit de ervaringen van andere Belgische en buitenlandse steden blijkt namelijk dat voetgangerszones de stedelijke ruimte fundamenteel kunnen transformeren door in te werken op de sociale, ecologische, economische en culturele aspecten van die stedelijke ruimte. Tegelijkertijd is het niet zo eenvoudig om van zo'n voetgangersproject een succes te maken [Gehl, 2011; Ferial, 2013; Boussauw, 2016].

- 2 De opzet van deze synthesesnota¹ ligt in de lijn van de werkzaamheden van het Brussels Studies Institute – Brussels Centre Observatory (BSI-BCO) waaraan de auteurs intensief deelgenomen hebben: we gaan dieper in op het autovrij maken van de Brusselse Centrale Lanen als trigger en belangrijk knooppunt om niet alleen het stadscentrum maar ook de hele stedelijke en grootstedelijke ontwikkeling van Brussel te herzien. Eerst en vooral schetsen we kort het algemene kader van de uitbouw van een voetgangerszone: de internationale tendensen, de verwachtingen en uitdagingen van het Brusselse project, de belangrijkste feitelijke gegevens en de recente ontwikkelingen. Vervolgens herbespreken we op basis van de wetenschappelijke literatuur over andere steden en de contextuele analyse van het Brusselse stadscentrum de vier hoofduitdagingen en debatten die we eerder al aangekaart hebben (Hubert *et al.*, 2017) en waarmee het project volgens ons geconfronteerd wordt. Dit vullen we aan met een aantal beleidspistes.

Figuur 1. Voetgangerszone van de Centrale Lanen in Brussel



Data: Stad Brussel, 2017; SumProject & B-Group-Greisch, 2015. UrbIS Release 2016Q2. CC-BY 2.0. CIRB-CIBG-BRIC. Update: Sofie Vermeulen.

Figuur 2. Aanblik van de lanen vóór het autovrij maken (2013), na het autovrij maken (2016) en na de heraanlegwerken (2020)



Bronnen: Respectievelijk van links naar rechts: 罗布泊; 2013; BSI-BCO, 2016; Michel Hubert, 2020.

1. Kader

1.1. De aanleg van een voetgangerszone: een instrument voor stadsontwikkeling

1.1.1. Van functionalistisch project tot stadsproject

- 3 In heel wat Europese steden startte vanaf het einde van de achttiende eeuw een lang proces van de geleidelijke omvorming van straten tot plekken die bijna uitsluitend bestemd zijn voor verkeer (ten koste van de verblijfsfuncties) en de geleidelijke inpalming ervan door de auto. Dit ging ten koste van verblijfsfuncties en andere vervoersmodi [Loir, 2016]. De eerste voetgangerszones zijn in zekere zin het resultaat van deze specialisering van de openbare ruimte: denk aan de eerste voorbeelden aangelegd in Duitsland (Kettwiger Straße in Essen) en de Verenigde Staten (Burdick Street in Kalamazoo) in 1959. Deze zones werden voorgesteld als een aanvulling op een stedelijke configuratie die destijds overheerst werd door de auto en andere snelle vervoersmiddelen. Het concept van het autovrij maken van bepaalde centrumstraten vond ingang sinds het achtste Congrès International d'Architecture Moderne (CIAM) in 1951 en werd het onderwerp van uitwisselingen, publicaties en studiereizen. Toch raakte het concept pas echt verspreid in de jaren 1970 [Brandeleer *et al.*, 2016a]. Deze voetgangerszones van de "eerste generatie" zoals we ze kunnen noemen, volgden een functionalistische logica en bestonden uit een strikte scheiding van vervoersmodi, zonder dat het autogebruik in steden in vraag gesteld werd. Meestal werden ze aangelegd in straten met heel wat commercieel en/of toeristisch potentieel. Het verbod van 1972 om te parkeren op de Grote Markt van Brussel² en het autovrij maken van de Nieuwstraat in 1975 sloten duidelijk aan op deze logica. De verkeerscongestie die in de naoorlogse periode aanzienlijk toenam in de stadscentra, werd echter niet tegengehouden door deze voetgangerszones, door een beleid dat vooral inzette op autogebruik. De projecten die destijds in de Verenigde Staten ontstonden, worden vooral genoemd omdat ze in dat opzicht tekortschoten [Fériel, 2013].
- 4 Sinds het begin van de jaren 2000 nemen voetgangerszones opnieuw een belangrijke plaats in de Europese debatten en projecten rond stadsvernieuwing in. Vele van die voetgangerszones van de "tweede generatie" sluiten niet langer aan op een scheidingslogica, maar volgen wel een logica van onderlinge afstemming en het samengaan van verschillende vervoersmodi [Fériel, 2013]. Het is daarom nodig om stappen, fiets (en andere lichte vervoersmodi), openbaar vervoer en/of beperkt autoverkeer te verenigen volgens het referentiekader van de gedeelde ruimte

[Brandeleer *et al.*, 2016a; Janssens en Vanderstraeten, 2016]. Het idee van een openbare ruimte waarin de verschillende vervoersmodi en activiteiten harmonieus ingedeeld zijn – een logica die tot op zekere hoogte de boventoon voerde tot het begin van de twintigste eeuw [Jourdain en Loir, 2016; Loir, 2016] – komt in zekere zin weer op de voorgrond via een nieuwe manier om snelheid en traagheid op elkaar af te stemmen (Pelgrims, 2018).

Tabel 1. Vergelijking van verschillende soorten gedeelde ruimten – voetgangerszone, woonerf en erf – volgens de Belgische wegcode

	Voetgangerszone	Woonerf	Erf
Functie	Hoofdzakelijk handel/toerisme	Wonen	Wonen, ambacht, handel, toerisme, onderwijs en recreatieve activiteiten
Verhoudingen tussen gebruikers	Voetganger is altijd prioritair	Voetganger is prioritair maar mix van vervoerswijzen en gebruiksgewoonten (voetganger mag het verkeer niet hinderen als dat niet nodig is)	
Toegang voor auto's en autoverkeer			
Toegang	In principe verboden, behoudens bepaalde uitzonderingen	Toegestaan	
Snelheid	Stapvoets voor de uitzonderingen	20 km/u, snelheid beperkt door snelheidsbeperkende voorzieningen (in het geval van woonerven) en een niet-lineaire inrichting en door de grensbepaling bij het binnenkomen en verlaten van het (woon)erf (overstekend voetpad,...)	
Parkeren	Verboden, stilstaan toegestaan voor de uitzonderingen	Verboden behalve in de afgebakende zones, stilstaan toegestaan	
Leveringen	Indien toegestaan: op bepaalde tijdstippen	Toegestaan op de duidelijk aangegeven leveringsplaatsen die zodanig ingericht zijn dat de impact op de veiligheid en het voetgangersverkeer zo klein mogelijk is	
Fietsers	Verboden, in geval van uitzondering: verplicht afstappen bij een te grote voetgangersdichtheid	Toegestaan	
Openbaar vervoer	Toegestaan	Verboden	Toegestaan

Specifieke inrichtingen volgens de wegcode	Geen verplichte specifieke inrichting, behalve de borden bij het binnenkomen en verlaten van de voetgangerszone	Specifieke inrichtingen om de coëxistentie van de verplaatsingswijzen te garanderen (stadsmeubilair, beplantingen en dergelijke zijn zodanig geplaatst dat ze de snelheid van de voertuigen beperken en hun traject bepalen), gelijkvloerse inrichting, afschaffing van voetpaden, grensbepaling bij het binnenkomen en verlaten van het (woon)erf (bv. borden + niveauverschil) en afbakening van de parkeerruimten
---	---	--

Bron: Brandeleer *et al.*, 2016a:166.

- 5 Deze verschuiving van een scheidingslogica naar een logica van onderlinge afstemming houdt in dat we een voetgangersproject meer moeten beschouwen als een stadsproject aangezien het “de mogelijkheid biedt om infrastructuur op schaal van de hele stad te overwegen, en niet om ze te beperken tot afzonderlijke wijken” [Feriel, 2013: 5]. De herorganisatie van het delen van de openbare ruimte onder de vervoersmodi en onder circulatie- en verblijfsfuncties (markt, geslenter, spel, betoog,...) is er dus niet langer alleen op gericht om de werking van de stad te organiseren, maar ook om de leefbaarheid, de sociale samenhang, de dynamiek, het toerisme en dergelijke te versterken in overeenstemming met de territorialisering van het sociaal-economische beleid en, meer recent, met het milieubeleid [Pinson, 2004, 2009; Dessouroux *et al.*, 2009; Genard en Neuwels, 2016].

1.1.2. Mogelijke positieve bijdragen van een voetgangerszone

- 6 Vandaag de dag is de aanleg van een voetgangerszone een volwaardig instrument voor stadsontwikkeling, waarvan de mogelijke bijdragen aangetoond werden in de internationale wetenschappelijke literatuur [Gehl, 2011; Boussauw, 2016; Keserü *et al.*, 2016]. In de bestudeerde steden heeft de aanleg van een voetgangerszone:
- een reeks positieve effecten op de mobiliteitskeuzes gesorteerd door het gebruik van actieve vervoersmodi (fietsen, stappen,...), de aanpassing van de toeleveringssystemen in het voordeel van alternatieve systemen en een betere de bediening door het openbaar vervoer;
 - een positieve impact gehad op de bereikbaarheid van de stad door de autodruk te verminderen en de performantie van het openbaar vervoer in de voetgangerszone te verbeteren;
 - geleid tot een betere verdeling onder de vervoersmodi en het vrijkomen van ruimten die vroeger voorbehouden waren voor de auto, waardoor de alsmat dichter bewoonde steden leefbaarder worden;
 - de levenskwaliteit en de gezondheid van inwoners en werknemers verbeterd door de uitstoot van luchtvervuilende stoffen en de geluidshinder van het wegverkeer te verminderen;
 - bijgedragen aan de strijd tegen de klimaatopwarming door de CO₂-uitstoot van het autoverkeer te verlagen;
 - een gunstige invloed gehad op de handelsactiviteiten (na een eventuele periode van krimp) en op de creatie van werkgelegenheid doordat het aantal bezoekers steeg en meer omzet gedraaid werd;

- meer plaatsen voor sociaal-culturele activiteiten, kwaliteitsvolle interacties en sociale samenhang teweeggebracht;
- geleid tot de aanleg van groene ruimten en bijgedragen tot de stedelijke biodiversiteit en de verbetering van het plaatselijke microklimaat;
- kansen geboden om het architecturale erfgoed te herwaarderen.

7 Zoals we in het tweede deel van deze synthesesnota benadrukken, toont de wetenschappelijke literatuur echter aan dat het niet vanzelfsprekend is om van een voetgangersproject een succes te maken. Het succes van dergelijke projecten wordt bedreigd door de versnippering van de betrokken institutionele niveaus (tussen de niveaus onderling en op elk niveau zelf), de machtsverhoudingen die de voltooiing van het project in de weg staan, tekortkomingen in de aangewende beleidsinstrumenten (strategische plannen, economische incentives, participatieprocessen,...) en onduidelijke doelstellingen.

1.2. Het autovrij maken van de Brusselse Centrale Lanen

1.2.1. Van gedeelde ruimte tot stadssnelweg

- 8 In het kader van de uitbreiding van de 'comfortzone' die in de jaren 2000 geleidelijk ontstond rondom de Grote Markt, stelt de Stad Brussel de Brusselse voetgangerszone van de Centrale Lanen uitdrukkelijk voor als een instrument voor stadsontwikkeling. Meer specifiek ontpopt het project zich als de uitdrukking en formalisering van een paradigmabreuk met het naoorlogse stadsbeleid: het is een middel om de impuls te geven "die nodig is voor een economische maar ook culturele en sociale heropleving"³ van het Brusselse stadscentrum, dat in de loop der jaren "een grijze ruimte" geworden was "die steeds meer verkeer aantrok" en waar het stadsbeeld bepaald werd door auto's. Het doel is om het stadscentrum "gezelliger en groener" te maken, "met schone lucht, voor een betere gezondheid en meer welzijn voor iedereen" en "om de openbare ruimte terug te geven aan de burgers (buurtbewoners, werkende mensen, toeristen en handelaars) zodat zij kunnen genieten van een gezondere stad en schonere lucht!"⁴.
- 9 Het Brusselse stadscentrum staat voor enkele grote uitdagingen. Sinds de helft van de jaren 1950 werd het, in het bijzonder door de overheid, in de eerste plaats beschouwd als een administratieve ruimte en een consumptie plek in het voordeel van de inwoners van de randgemeenten, en als "een van de belangrijkste kruispunten van het Westen" [Ministerie van Openbare Werken en van Wederopbouw, 1957: 8]. Het Brusselse grondgebied onderging toen een metamorfose door de aanzienlijke ontwikkeling van het wegennet gedurende drie decennia vanaf de Wereldtentoonstelling van 1958 [Demey, 1992; Hubert, 2008; Ryckewaert, 2011].
- 10 De Centrale Lanen zijn aangelegd in de negentiende eeuw, meteen na de overwelling van de Zenne, en werden aangesloten op het wegennet door de omvorming van de Kleine Ring tot een grote verkeersader (vanaf 1955). Dit gebeurde samen met de bouw van de premetro, die in 1976 in gebruik genomen werd. Hoewel de lanen in de ontwerpfasen uitgedacht zijn als wat we vandaag een "erf" [Jourdain en Loir, 2016] zouden noemen, werd de ruimte voor voetgangers met de jaren sterk ingekrompen en uiteindelijk beperkt tot de voetpaden, die bovendien vol met plantenbakken, caféterrassen en toegangswegen tot ondergrondse metrostations stonden. De Centrale Lanen bleken veel minder functioneel dan gepland en kenmerkten zich al gauw door verkeersopstoppen: ze vormden een stadssnelweg in het Brusselse stadscentrum

(ook Vijfhoek genoemd). Tegelijkertijd verarmden de omliggende volkswijken en raakten zij in verval als gevolg van desindustrialisering in de Kanaalzone (vooral het centrale deel), stadsvlucht, een gebrek aan overheidsbelangstelling en vastgoedspeculatie die de verkrotting bevorderden met het oog op afbraak- en heropbouwprojecten [Aron, 1978; Grosjean, 2010; Ryckewaert, 2011]. Door de verkeerscongestie, de daarmee gepaard gaande geluidsoverlast en luchtvervuiling en de groeiende diensteneconomie kwam de verloedering van de leefomgeving in een vicieuze cirkel terecht: doordat het stadscentrum verkommerde, werd het minder aantrekkelijk om er te wonen en daalden de inkomsten van gemeenten, wat het op zijn beurt moeilijker maakte om stadsvernieuwingsprojecten uit te voeren [Zimmer, 2002].

1.2.2. Herontwikkeling van het stadscentrum

- 11 Vanaf de jaren 1980 begon de politieke wereld zich zorgen te maken om de industriële en residentiële teloorgang van het Brusselse centrum [Hubert, 1982]. Stilaan kregen de centrumwijken weer aandacht van de overheid, onder meer door de *wijkcontracten* die vanaf 1993 inzetten op stadsvernieuwing en sociale samenhang [Noël, 2009]. De Stad Brussel richtte in 1995 tevens een Afvaardiging voor de Ontwikkeling van de Vijfhoek (AOV) op, die met behulp van diverse instrumenten ter bestrijding van (vooral industriële) leegstand al snel resultaten boekte⁵. Daarop kende de Vijfhoek vanaf 1999-2000 een gestage bevolkingsgroei (circa 2,2 % per jaar tussen 2000 en 2011) in een tempo dat bijna twee keer hoger lag dan dat van het hele Gewest (circa 1,1 % per jaar in dezelfde periode). Vandaag is het Brusselse stadscentrum een dichtbevolkte ruimte, vooral in het westelijke deel met een sterke oververtegenwoordiging van 20- tot 34-jarigen [Decroly en Wayens, 2016]. Met meer dan 50 000 inwoners⁶ is de Vijfhoek goed voor net geen 5 % van de bevolking in het BHG, terwijl het gebied 2,5 % van de oppervlakte inneemt.
- 12 Op sociaal-economisch vlak verloopt de bevolkingsstijging heterogeen. In de zuidelijke en zuidwestelijke delen van de Vijfhoek wonen hoofdzakelijk kansarme bevolkingsgroepen, terwijl de andere bewoonde delen (noordwesten en oosten) een gentrificatie kennen: zij trekken jonge en minder jonge volwassenen uit veeleer goedge milieus, althans op het vlak van cultureel kapitaal [Van Crieckingen, 2006, 2013; Bernard, 2008], en investeerders [Dessouroux *et al.*, 2016] aan. Deze heterogeniteit valt ook op in de kwaliteit van de woningen.
- 13 Tot slot kenmerkt het Brusselse stadscentrum zich door een hoge economische en sociaal-culturele activiteit [Decroly en Wayens, 2016]. Het is een belangrijke tewerkstellingspool voor jobs in de administratieve, financiële, gezondheids- en onderwijssectoren. In de commerciële sector gaat het vooral om jobs in horeca- en kledingzaken maar ook specifieke handelszaken met een grote aantrekkingskracht eisen er hun plaatsje op. Het stadscentrum is ook de belangrijkste toeristische trekpleister en culturele pool van het Gewest, met het Ilot Sacré (Grote Markt en omgeving), de Centrale Lanen en de Kunstberg.

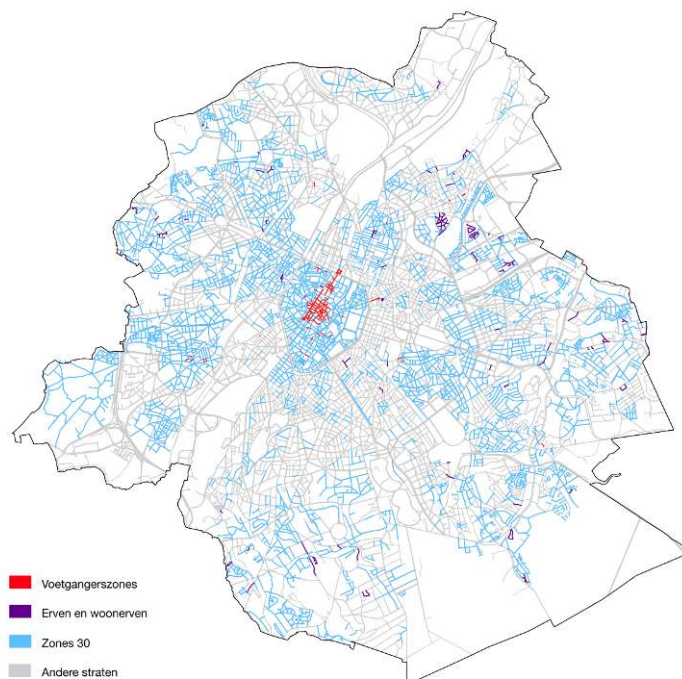
1.2.3. Een hoge autodruk met vele gevolgen

- 14 Het wegtransport vormt de grootste bron van luchtvervuiling in Europese steden, en dat heeft uiteraard ook gezondheidsgevolgen [Keserü *et al.*, 2016, Da Schio *et al.*, 2018]. Volgens Leefmilieu Brussel [2016] vertegenwoordigde deze sector in 2012 (maar ook in

de updates van 2015-2016) de grootste uitstoot van de drie vaakst voorkomende luchtvervuilende stoffen in het BHG: stikstofoxiden (NO_x – 67 %), koolstofmonoxide (CO – 49 %) en fijn stof (PM₁₀ – 48 %), ook al is het niveau van deze vervuilende stoffen aanzienlijk gezakt. Het wegtransport is tevens verantwoordelijk voor 16 % van de uitstoot van lood en niet-methaan vluchtige organische stoffen (NMVOS) en staat op de tweede plaats wat de directe uitstoot van broeikasgassen betreft (26 % in 2013). De geluidsoverlast van het autoverkeer is eveneens nadelig voor de gezondheid door het verhoogde risico op ischemische cardiopathie, hoge bloeddruk, tinnitus en gehoorhinder [Keserü *et al.*, 2016].

- 15 Momenteel wordt het delen van de ruimte onder verschillende vervoersmodi grotendeels gereguleerd door gerichte interventies die de toegang en snelheid van auto's beperken, zoals het invoeren van zones 30 km/u, verkeersdrempels, bredere voetpaden, antiparkeerpaaltjes, eigen beddingen voor het openbaar vervoer, ... [Moritz, 2011; Brandeleer *et al.*, 2016b]. Pelgrims [2018] beschrijft deze interventies heel precies als inrichtingen voor het *beteugelen* van de snelheid, het *externaliseren* van de snelheid (buiten de perimeters waar het autoverkeer bewust vertraagd of verboden is) en het *onzichtbaar maken* van de snelheidsobjecten (door het parkeren op de openbare weg te beperken en het parkeren buiten de openbare weg te bevorderen). In Brussel (Figuur 3) is het aandeel van de voetgangerszones, woonerven en erven relatief klein in vergelijking met de Europese ontwikkelingen op het vlak van voetgangerszones sinds het begin van de jaren 2000 [Brandeleer *et al.*, 2016a]. Het aandeel is de voorbije jaren echter flink gestegen zonder dat er vandaag continuïteit is tussen deze zones.

Figuur 3. Voetgangerszones, woonerven en zones 30 in het BHG



Auteur: Thomas Ermans. Data: Brussel Mobiliteit, MobiGIS v2.0, maart 2020.

- 16 We stellen trouwens vast dat de verplaatsingsgewoonten in het BHG snel evolueren in de richting van een grotere multimodaliteit (combinatie van het gebruik van de wagen, het openbaar vervoer, stappen, fietsen, enz. binnen eenzelfde verplaatsing of naargelang de verplaatsing) en een verminderd autogebruik [Lebrun *et al.*, 2013, 2014; FOD Mobiliteit en Vervoer, 2019]. Deze evolutie compenseert echter nauwelijks de toename van het totale aantal verplaatsingen veroorzaakt door de sterke bevolkingsgroei en moet vrede nemen met een onveranderd hoog autogebruik voor verplaatsingen naar en uit het BHG [Hubert *et al.*, 2013; Ermans *et al.*, 2019]. Bovendien heeft de concentratie van het gemotoriseerde verkeer op de gewestelijke en hoofdstedelijke wegen, met uitzondering van woonwijken, niet bijgedragen tot een daling van de verkeerscongestie [Brandeleer *et al.*, 2016c].

1.2.4. Het autovrij maken van de Centrale Lanen: een keerpunt in een lang besluitvormingsproces

- 17 De beslissing om de Brusselse Centrale Lanen autovrij te maken is een krachtig signaal en dient begrepen te worden in een context van (1) bevolkingsgroei en nieuwe samenhang van het stadscentrum; (2) de autodruk, luchtverontreiniging en geluidsoverlast, en (3) een bewoonde openbare ruimte met rustig verkeer.
- 18 Hoewel de eerste mobiliteitsstudie rond de Vijfhoek, het zogenaamde "Plan Simons", uitgevoerd door het bureau voor stedenbouw en architectuur Groep Planning, het latere SumProject, al van 1997-1998 dateert, stond de *heraanleg* van de Centrale Lanen pas vanaf 2003 op de beleidsagenda van de Stad Brussel, in het kader van het Beliris-fonds⁷ [Vanhellemont met Vermeulen, 2016]. Diezelfde Groep Planning kreeg destijds de opdracht om een grondigere studie uit te voeren, maar zonder onmiddellijk vervolg. Terwijl de vermindering van de autodruk de steun kreeg van een deel van de burgermaatschappij (zie het Plan NoMo in 2000⁸), was het nog enkele jaren wachten op de eerste concrete acties: enerzijds ging het om de afsluiting voor het autoverkeer van een tiental straten rondom de Grote Markt (de zogeheten "comfortzone"), waarvan de stedenbouwkundige vergunning eind 2009 toegekend werd, en anderzijds de inkrimping van het aantal rijstroken in de Anspach-, Lemonnier- en Adolphe Maxlaan ten voordele van de aanleg van fietspaden in 2012. Toen Yvan Mayeur in 2013 burgemeester van de Stad Brussel werd (ter vervanging van Freddy Thielemans), kwam de renovatie van de Centrale Lanen, met de goedkeuring van de liberale-socialistische gemeentelijke meerderheid na de verkiezingen van 2012, in een stroomversnelling. Er werd beslist om de Anspachlaan tussen het De Brouckère- en Fontainasplein autovrij te maken en de comfortzone rond de Grote Markt uit te breiden. Deze ontwikkeling werd gestaafd door de oproep van de burgerbewegingen tot een heraanleg van de Centrale Lanen om het autoverkeer te verminderen, en niet specifiek om ze autovrij te maken (in het bijzonder PicNic the Streets in mei 2012 maar ook de ideeënoproep ParcAnspachPark georganiseerd door BRAL in juli 2013) [Tessuto, 2016; Vanhellemont, 2016].

Tabel 2. Belangrijkste strategische plannen met betrekking tot de mobiliteit en/of de heraanleg van de Centrale Lanen en het Brusselse stadscentrum voordat ze autovrij gemaakt werden

Naam van het plan	Actoren en status
-------------------	-------------------

Plan Tekhné – 1962	“Richtplan voor de Brusselse Pentagoon”. Masterplan stadsontwikkeling gehele vijfhoek (lange termijn horizon 1985). Uitgevoerd door Groep Tekhné. In opdracht van Brussel-Stad – Schepen van Stedenbouw Van den Boeynants (CVP). Project deels uitgevoerd.
Studie Simons – 1997/1998	Mobiliteitsstudie voor vijfhoek – 3 scenario’s voor een autoluw stadscentrum. In het kader van de opmaak van een Gemeentelijk Mobiliteitsplan voor Brussel-Stad. Uitgevoerd door Groep Planning (nu SumProject) in opdracht van Brussel-Stad, Schepen van Stedenbouw H. Simons (Ecolo). Project nooit uitgevoerd, maar gaf input voor de volgende plannen.
Plan NoMo – 2000	Voorstel van de vzw NoMo (experts en bewoners) op eigen initiatief voor “50 % minder auto’s in de Vijfhoek”. Bouwt verder op één van de drie scenario’s – het meest ambitieuze – van de Studie Simons (1997). Project nooit uitgevoerd, maar heeft lang gediend als referentie binnen de verenigingen en gaf input voor het Plan Beliris (2003).
Plan Beliris – 2003	Ontwerpstudie voor de heraanleg van de Centrale Lanen. Uitgevoerd door Groep Planning (nu SumProject). In opdracht van Beliris, naar aanleiding van een ontwerpwedstrijd. Budget was toegewezen, maar project is nooit uitgevoerd. Gaf input voor het Plan Simons (2007) en het Plan Ceux (2010).
Plan Simons – 2004	Mobiliteitsstudie voor Brussel-Stad met focus op de heraanleg van de Centrale Lanen. Uitgevoerd door Cooparch-RU (nu ERU), onder leiding van AGORA. In opdracht van Brussel Stad, Schepen van Stedenbouw H. Simons (Ecolo). De studie bouwt verder op de voorstudies en voorgestelde scenario’s van 1998. Goedgekeurd door de gemeenteraad maar nooit uitgevoerd.
Plan Ceux – 2010	Mobiliteitsstudie voor Brussel-Stad (Deel Vijfhoek, p. 91). In het kader van de opmaak van een Gemeentelijk Mobiliteitsplan voor Brussel-Stad. Uitgevoerd door Espaces mobilités en Transitec. In opdracht van Brussel Stad, Schepen van Stedenbouw C. Ceux (CdH). De studie houdt rekening met de gewestelijke strategische ontwikkelings- en mobiliteitsplannen (PRD II & IRIS II-plan), maar bouwt niet verder op de plannen van Simons (1997/1998 & 2004). Nooit goedgekeurd door de gemeenteraad.

Bron: Vanhellemont met Vermeulen, 2016, p. 48.

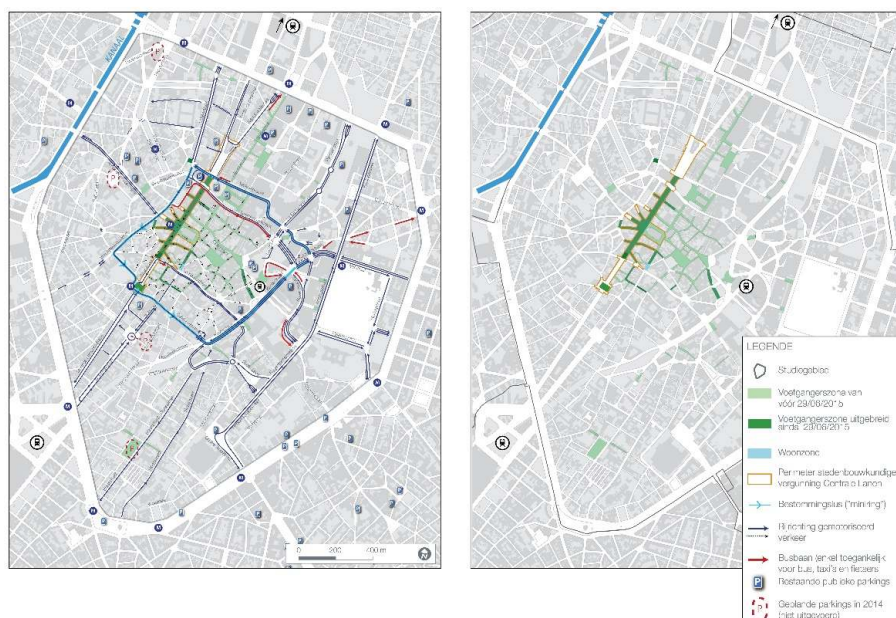
- 19 De heraanleg van de Centrale Lanen werd lange tijd niet op de beleidsagenda geplaatst. Dat was niet zozeer omdat de voorbereidingen van het ontwerp heel wat technische studies vergden, maar eerder door de angst van beleidsmakers om zo’n grootscheeps stadsproject aan te vatten. Courtois en Dobruszkes [2008] en Brandeleer en Ermans [2016b] toonden aan dat deze afwachtende houding heel gangbaar is in Brussel in het

kader van de inperking van de ruimtelijke of tijdelijke overheersing van de wagen, zowel op gemeentelijk als op gewestelijk niveau. Het gevolg daarvan is de “overdeterminerende invloed die automobilisten de facto hebben op de stadsplanning en het mobiliteitsbeheer” [Courtois en Dobruszkes, 2008: 19]. Tegelijkertijd kenmerkt Brussel zich door een verkeersnet van relatief smalle straten, wat het billijke samengaan van actieve vervoersmodi, openbaar vervoer en autoverkeer moeilijk en soms zelfs onmogelijk maakt [Brandeleer *et al.*, 2016c].

1.2.5. Compromis om “tot actie over te gaan” en debatten

- 20 Gezien het voorafgaande lijkt de heraanleg van de Brusselse voetgangerszone in de eerste plaats een overheidsinitiatief [Vanhellemont, 2016]. Onder impuls van de laatste burgerbewegingen (PicNic the Streets) vlak voor de gemeenteverkiezingen van 2012 werd deze “aanzet tot actie” destijds mogelijk gemaakt door een breed gedragen politiek compromis binnen de nieuwe gemeentelijke meerderheid: een deel van de Centrale Lanen wordt autovrij gemaakt op voorwaarde dat er in de buurt vier nieuwe parkings komen en het verkeer in de zijstraten anders georganiseerd wordt⁹. Het doel was om de bereikbaarheid met de wagen te garanderen voor die bezoekers en inwoners die gewoonlijk met de wagen komen of daartoe verplicht zijn, en tegelijk de schrapping van parkeerplaatsen in de voetgangerszone te compenseren [Keserü *et al.*, 2016].
- 21 Door dit compromis werden de beleidsdoelstellingen van het project echter onduidelijker wat leidde tot hevige debatten. De aangekondigde aanleg van vier nieuwe parkings in de directe omgeving van de voetgangerszone werd beschouwd als een strategie om de auto onzichtbaar te maken, ten koste van een beleid om de autodruk in het stadscentrum te verminderen [Genard en Neuwels, 2016]. De reorganisatie van het verkeer in een bestemmingslus rond de voetgangerszone kreeg de naam “miniring”, wat getuigde van de vrees dat de autoverkeersstromen en de daarmee gepaard gaande overlast zouden verschuiven naar de omliggende wijken (Figuur 4).

Figuur 4. Circulatieplan en voetgangerszones van het Brusselse stadscentrum – juni 2016



Data: Stad Brussel, 2014 en 2017; SumProject & B-Group-Greisch, 2015. UrbIS Release 2016Q2. CC-BY 2.0. CIRB-CIBG-BRIC. Update: Sofie Vermeulen.

- 22 De onduidelijke beleidsdoelstellingen werden eveneens versterkt door de beslissing om de eindhaltes van de bussen te verplaatsen en door de afschaffing van bepaalde eigen beddingen waardoor het bovengrondse openbare vervoersnet minder duidelijk en efficiënt werd [Keserü *et al.*, 2016]. Ook de verschillende naast elkaar bestaande standpunten van de stad droegen daar te bij: enerzijds wordt “een stad die vorm krijgt in functie van haar bewoners”¹⁰ aangeprezen; anderzijds steunen uitspraken en acties een logica van economische aantrekkelijkheid (zoals van De Brouckère een “Times Square” maken, van de voetgangerszone een “Belgian Avenue” en vervolgens een “Family Pleasure Shopping” maken, de Beurs veranderen in een “Beer Temple”, ...) [Vanhellemont, 2016; Genard *et al.*, 2016].
- 23 Compromissen zijn onvermijdelijk bij de uitvoering van grote stadsprojecten [Le Galès, 1995; 2002]. In het geval van de Brusselse voetgangerszone impliceert de daaruit voortvloeiende onduidelijkheid echter dat deze compromissen uiteindelijk niet alleen meer verdeeldheid dreigen te zaaien dan bruggen te bouwen, maar het project ook eerder onwerkbaar in plaats van efficiënter te maken, wanneer de beslissingen niet toegelicht en gecoördineerd worden. De voetgangerszone gaf dan ook aanleiding tot heel wat publieke debatten en tegenbeweging. Bovendien is de architectuur van deze debatten complex: bij de toekomst van het stadscentrum zijn immers heel wat actoren en machtsniveaus betrokken, en zijn zowel de uitdagingen op het vlak van stadsbestuur als de lokale uitdagingen op het terrein hoog [Vanhellemont met Vermeulen, 2016; Genard *et al.*, 2016].

1.2.6. Een moeilijke uitvoering in een context van besluiteloosheid maar een exponentieel gebruik

- 24 Op 29 juni 2015 wordt de Anspachlaan verboden voor autoverkeer en worden er tijdelijke inrichtingen (houten meubilair, pingpongtafels,...) geplaatst. In de zomer zorgt de bevolking er voor een kindvriendelijke sfeer overdag en een lossere sfeer s'avonds. Maar al gauw blijkt de uitvoering van het project niet zonder slag of stoot te verlopen. De internationale context door de invoering van een lockdown door de minister van Binnenlandse Zaken naar aanleiding van de aanslagen in Parijs (november 2015) en de aanslagen in Brussel (maart 2016) wegen loodzwaar op het centrum van Brussel en vooral op de voetgangerszone, waar voortaan gewapende militairen in het straatbeeld te zien zijn. Het toerisme stort in en de ongerustheid over de toekomst is duidelijk voelbaar. Op hetzelfde ogenblik maakt de zogeheten "tunnelcrisis"¹¹ het stadscentrum heel moeilijk bereikbaar met de wagen. Terwijl de media meteen al de start van de werkzaamheden voor de voetgangerszone aankondigen¹², zou deze meer dan twee jaar vertraging oplopen, vooral doordat verschillende partijen beroep instelden tegen de aanvragen voor stedenbouwkundige vergunning. Zoals Fenton *et al.* (2020) toelichten, "ervaren heel wat bewoners en handelaars in het stadscentrum deze periode als vrij negatief en wordt de laan beschouwd als in de steek gelaten en op zichzelf aangewezen door de overheid. Het feit dat er maar weinig gecommuniceerd wordt over het verloop van de verschillende fasen en dat de tijdelijke inrichtingen door sommigen beschouwd worden als weinig kwaliteitsvol en een teken van besluiteloosheid omtrent het beheer van de openbare weg, zorgt voor ongerustheid en een gevoel van stagnatie, wat een donkere schaduw werpt op de uitvoering van het project. Bovendien worden de tijdelijke inrichtingen door sommigen zodanig gebruikt en opgeëist dat bepaalde buurtbewoners en handelaars er heftig over klagen."
- 25 De werken gaan uiteindelijk in 2017 van start en stukje voor stukje wordt de laan heraangelegd, samen met de metrostations Beurs en De Brouckère. Maar het project blijft zich kenmerken door een zekere besluiteloosheid (Fenton *et al.*, 2020) qua wettelijke status van de openbare weg op bepaalde plaatsen (De Brouckèreplein of ten zuiden van de Anspachlaan bijvoorbeeld), qua communicatie en overleg met de burgers en qua beleidsdoelstellingen.
- 26 Intussen hebben de privé-investeerders, vooral Whitewood en ImmoBel, niet stilgezeten en geloven zij duidelijk in de toekomst van het stadscentrum. Deze twee groepen worden in het bijzonder betrokken bij de renovatie van het Muntcentrum (waaruit het stadsbestuur binnenkort verhuist) in het Allianz-gebouw (De Brouckère) en van de vroegere Philipstoren.
- 27 Merk ook op dat in juli 2017 een nieuwe burgemeester, Philippe Close, werd benoemd na het ontslag van Yvan Mayeur naar aanleiding van het SAMU SOCIAL-schandaal. Zo kon de PS zich net op tijd voor de gemeenteraadsverkiezingen van oktober 2018 een nieuwe impuls geven. Het gevolg is een nieuwe roodgroene meerderheid (plus DéFi), waarvan met name verwacht wordt dat ze niet zal terugkomen op de parkingplannen van de vorige meerderheid en dat ze het stadscentrum bereikbaarder zal maken met het openbaar vervoer.
- 28 Vóór de COVID-19-crisis kende het gebruik van de voetgangerszone een flinke opmars, vooral tijdens grote evenementen, zoals de start van de Ronde van Frankrijk en

"Winterpret", en brak het toerisme amper drie jaar na de aanslagen nieuwe records. Alleen de heraanleg van het Beursplein en het Fontainasplan was nog volop aan de gang en moest voor de zomer van 2020 klaar zijn. In het centrum van Brussel waren de transformaties, vooral verbouwingen van vastgoed, nog maar net begonnen. De twee maanden durende lockdown (van half maart tot half mei 2020) die in België net als in vele andere landen afgekondigd werd en de onzekerheden die daarmee gepaard gingen, stelden de toekomst van de stadscentra abrupt in vraag, zonder vergelijkingsgrond met voorgaande crisissen.

2. Vaststellingen en uitdagingen

- 29 Het tweede deel van de synthesesnota licht de vier grote uitdagingen toe waarmee de heraanleg van het Brusselse stadscentrum naar onze mening geconfronteerd wordt. De bedoeling is om op basis van een aantal vaststellingen uit de internationale wetenschappelijke literatuur en specifieke kennis over de Brusselse casus bij te dragen tot een objectieve beschouwing maar ook tot de verdieping van het debat over de toekomst van het Brusselse stadscentrum.

2.1. Uitdaging 1: Duidelijkere ambities voor de inrichting van de openbare ruimte formuleren en waarmaken door in te werken op het immateriële – "the life between buildings"¹³

- 30 Het plan voor de heraanleg van de openbare voetgangersruimte is opgesteld door het bureau voor stedenbouw en architectuur SumProject en stelde tijdens de ontwerpfasen in 2015 voor om de Centrale Lanen onder te verdelen in een reeks ruimten die elk een specifieke naam hebben en naar een sfeer verwijzen: een "stadstuin", een "groene promenade", een "stadstheater", een "foyer" en een "agora". Momenteel zijn enkel de fysieke aspecten van deze inrichting deels vastgelegd (materiaal, uitrusting en infrastructuur, groen,...). De stedenbouwkundige aanleg en de organisatie van activiteiten in de openbare ruimte kunnen het gedrag van de verschillende gebruikers (inwoners, werknemers, bezoekers,...) wel deels structureren, maar niet volledig reguleren. De veelheid aan gebruiksgewoonten, -afwijkingen en -conflicten liggen aan de basis van de wezenlijke onvoorspelbaarheid van de toe-eigening van de ruimte door de gebruikers en zijn goed gedocumenteerd binnen de stadsstudies [Corijn en Vanderstraeten, 2016; Gehl, 2011; Lofland, 1998; Jacobs, 1993].
- 31 Om de oorspronkelijke ambities van de voetgangerszone waar te maken, is er dus meer nodig dan een actie op de inrichting van de openbare ruimte. Dit vereist ook een actie op de immateriële aspecten (gebruiksgewoonten, gemeenschapsvorming, symbolische acties,...). In dat opzicht is het de voornaamste uitdaging te weten op welke manier – met welke beleidsinstrumenten, openbare beleidsmaatregelen en partnerschappen – de gewenste sociale gewoonten en hun verscheidenheid in deze heraangelegde openbare ruimte verbeterd en in stand gehouden kunnen worden, vooral in COVID-19-tijden.

2.1.1. De diversiteit qua sferen en gebruiksgewoonten in de openbare ruimte garanderen

- 32 Door de precisering van de inrichtingen onderscheidt de voetgangerszone in het Brusselse stadscentrum zich van de recent aangelegde voetgangerszones en gedeelde ruimten in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest volgens een logica van het vrijmaken van de ruimte door een minimale bodembezetting (bv. het Flageyplein en het Muntplein). Het plan van SumProject legt een reeks subruimten vast, waaraan het een hoofdfunctie toekent (hoofdzakelijk: consumeren, wandelen, zich laten zien, ontspannen, samenkomen en spelen) en waarvoor het specifieke inrichtingen bepaalt (verkeerswegen, banken, plantenbakken, fontein, ...). Deze functies en inrichtingen zijn erop gericht om de hoger vermelde specifieke sferen te creëren.
- 33 De inrichting van de huidige delen van de Centrale Lanen kan begrepen worden als een compromis tussen de economische functies en leefbaarheids [Corijn *et al.*, 2016]. Enerzijds getuigt het ontwerp van de wil om niet enkel een wijk te maken, doordat het zich tot zowel bewoners als bezoekers richt door de keuze voor relatief neutrale gebruiksdoelstellingen en uitrustingen. Anderzijds tracht het ontwerp de handelsactiviteiten in de openbare ruimte te omkaderen en te beperken om een teveel te vermijden.
- 34 Uit internationaal onderzoek is namelijk gebleken dat de aanleg van een voetgangerszone doorgaans de bijna exclusieve ingebruikname van de openbare weg door bepaalde handelsactiviteiten die de openbare ruimte privatiseren (horecaterassen, uitstalramen, ...) in de hand werkt ten nadele van sociaal-culturele activiteiten en het kuieren [Mitchell, 2003; Dessouroux, 2006; Hass-Klau, 2015; Boussauw, 2016]. Het plan van aanleg wilde dit verschijnsel beperken door een zekere functionele ruimtelijke verdeling van de openbare ruimte te garanderen. Deze verdeling van de inrichtingen doet in minstens drie opzichten vragen rijzen:
- Uit heel wat onderzoek is gebleken dat de a-prioristische overdeterminatie van de functies van de openbare ruimte bepaalde gewoonten, en dus groepen, voortrekt. Een overgedetermineerde aanleg houdt een gevaar voor overmatige toe-eigening van bepaalde gebieden in door bepaalde sociaal-culturele categorieën, gendercategorieën, generatiecategorieën, ... [Amin, 2008; Gehl, 2011; Wood en Landry, 2008]. De gemengdheid en diversiteit van de gebruiksvormen en gebruikersgroepen blijven vandaag de dag een grote uitdaging voor het Brusselse centrum en in het bijzonder voor de voetgangerszone, waar 's avonds en 's nachts voornamelijk jonge mensen, die meer afkomstig zijn van de centrumwijken dan van de randwijken [Keserü *et al.*, 2016; Wiegmann *et al.*, 2018; Fenton *et al.*, 2020], en dan vooral van het mannelijke geslacht komen;
 - De inrichting van de huidige delen van de lanen geven een belangrijke noord-zuidlineariteit weer. De oost-westwegen worden minder benadrukt, ook al werd aangekondigd dat men deze as weer zou willen verbinden. Ondanks de aanwezigheid van verblijfsruimten en een gelijkvloerse inrichting zetten de gebruikers hun vaste verplaatsingsschema's voort, wat het funshoppen, het slenteren en ronddwalen langs vitrines en het doorgaand verkeer te voet en per fiets (en andere lichte vervoersmiddelen) op de middelste rijstrook bevordert [Brandeleer *et al.*, 2016a]. Tussen de twee overbezette terrassen de openbare ruimte, vooral op het stuk Beurs - De Brouckère, zonder dat ze veel beperkingen (zoals type meubilair) opgelegd krijgen en zonder dat men nog duidelijk kan zien hoe de kleine groene ruimten rond deze ruimte aangepast zullen worden wanneer de beschermingsbarrières errond weg zullen zijn. Omgekeerd moeten we erkennen dat het lage organisatieniveau van

de voetgangerszone vóór de werkzaamheden de deur openhield voor talrijke toe-eigeningen, "wat de spontaniteit en improvisatie bevordert". Het bood bijgevolg de mogelijkheid om te profiteren van de "bronnen van volkse en informele vindingsrijkheid" en gaat in tegen het "gevaar voor een openbare ruimte die zich langzaam maar enkel nog wijdt aan consumentisme" [Genard *et al.*, 2016: 69];

- Het wordt ingewikkelder om de kwaliteit van een openbare ruimte te garanderen wanneer er meerdere inrichtingen, actoren en instrumenten bij betrokken zijn. Alle materialen, groen en uitrusting moeten bijvoorbeeld voldoen aan technische voorwaarden op het vlak van onderhoud, gebruik, slijtage, inplanting,... Infrastructuur of materialen die snel aangetast raken, niet aangepast zijn aan de gebruiksdoeleinden of esthetisch niet afgestemd zijn op hun omgeving, zijn nadelig voor de kwaliteit van de gehele openbare ruimte. Enkel de bouwnormen volgen volstaat niet om de kwaliteit van dit complexe geheel te waarborgen. Daarvoor is een continu, gecoördineerd en transversaal beheer vereist. We stellen echter vast dat slechts na enkele maanden van intensief gebruik het wegdek op bepaalde plaatsen al flink beschadigd is door de toegestane voertuigen (bijvoorbeeld op het De Brouckèreplein of op het zuidelijke deel van de Anspachlaan) of niet geschikt is voor personen met een beperkte mobiliteit [Fenton *et al.*, 2020; Creten *et al.*, 2019].
- 35 In aansluiting op de typische multifunctionaliteit van het Brusselse hypercentrum [Decroly en Wayens, 2016] lijkt het dus noodzakelijk om de veelheid aan sferen en toe-eigeningen in de openbare ruimte sinds de afsluiting voor het autoverkeer te waarborgen, met het oog op een kwaliteitsverhoging van de openbare ruimte. Dit impliceert een ruimtelijke inrichting (uitrusting, soort stadsmeubilair,...) maar ook de dynamisering en het beheer van de openbare ruimte (toeristische en handelsactiviteiten, sociaal-culturele activiteiten, artistieke activiteiten, sportactiviteiten,...) waarover we het in het volgende punt zullen hebben.

2.1.2. De dynamisering van de openbare ruimte ondersteunen en afbakenen

- 36 De *sferen* van de voetgangerszone verwijzen naar de immateriële dynamisering van de openbare ruimte, die vandaag een waar instrument van het stadsbeleid geworden is [Bianchini en Parkinson, 1993; Pradel, 2007; Amin, 2008]. Deze kwestie lijkt nu misschien bijkomstig aangezien men volop de stadscentra aan het "reanimeren" is na de COVID-19-crisis. Maar ze zal zeker weer op de agenda komen te staan, en dan zal ze nog acuter geworden zijn. Genard *et al.* [2016] hebben aan het licht gebracht dat de dynamisering van de voetgangerszone een kernvraag was in de debatten, die getuigen van minstens drie grote "visies" of "ideaalbeelden" van het stadscentrum en de openbare ruimte: *commerciële* openbare ruimte, *politieke of symbolische* openbare ruimte en *esthetische of culturele* openbare ruimte:
- Voor de voorstanders van de *commerciële* openbare ruimte hangt de kwaliteit van het voetgangersproject af van de mogelijkheden voor economische en toeristische heropleving van het stadscentrum, en zelfs van het Brussels Gewest. Die heropleving hangt vooral af van een reeks garanties die op dat vlak geboden kunnen worden, zoals meer veiligheid in de wijken en de continue heropleving van de openbare ruimte;
 - Voor de aanhangers van de *politieke of symbolische* openbare ruimte houdt de grootste uitdaging verband met de mogelijkheid voor de bevolking om zich de openbare ruimte toe te eigenen: door te participeren aan het ontwerp of de coproductie en het medebeheer van de openbare ruimte. Het welslagen van de voetgangerszone hangt er dus deels van af of ze het

“politieke” kan symboliseren en zich kan openstellen voor evenementen, bezettingen, momenten van samen vieren,...;

- Voor de voorstanders van de *esthetische of culturele* openbare ruimte is deze in de eerste plaats uitgedacht in termen van cultuur en ervaringen. Een uitgestrekte ruimte als de voetgangerszone moet relaties van medeaanwezigheid en -zichtbaarheid tussen onbekenden mogelijk maken en een esthetiek voortbrengen in het samenkomen van actoren en toeschouwers, net als de gebruiksdoeleinden van de Centrale Lanen in de negentiende eeuw [Jourdain en Loir, 2016]. Daartoe is het noodzakelijk dat de aanwezige personen in staat zijn om zo’n unieke ervaring te beleven en niet te veel afgeleid worden, bijvoorbeeld door consumptiedoeleinden.
- 37 Voor de Brusselse voetgangerszone kunnen deze drie visies van de openbare ruimte complementair zijn, op voorwaarde dat ze allemaal aanvaard worden en dat het overleg en het beheer met betrekking tot de uitvoering van de visies transversaal gebeuren. Vanuit die optiek leek de heropleving van de voetgangerszone echter niet duidelijk bepaald tot de COVID-19-crisis. De dynamisering gebeurde door opeenvolgende gerichte acties, soms door de overheid, soms door privéactoren. Zelden leek die heropleving ingezet te worden als een integraal onderdeel van het creëren van de sfeer en van het stadsproject waarvan de aanleg van de voetgangerszone, zoals die oorspronkelijk door SumProject ontworpen is, de basis vormt.
- 38 Uit de literatuur blijkt echter dat de dynamisering van de openbare ruimte doorgaans gebeurt ten gunste van (economische of andere) privatiseringslogica’s en ten nadele van de gebruikswaarde van de openbare ruimte [Lefebvre, 1968; Decroly *et al.*, 2003]. Vooral straten met handels- en horecazaken op het gelijkvloers zijn onderhevig aan deze monofunctionele toe-eigening van de openbare ruimte ten voordele van handelsruimte maar ten nadele van sociaal-culturele activiteiten in de openbare ruimte [Gravari-Barbas, 2001]. Het autovrij maken van deze straten werkt dit verschijnsel trouwens in de hand [Boussauw, 2016], wat de waarneming van het Brusselse geval bevestigt [Fenton *et al.*, 2020].
- 39 Er is dus een overheidsbeslissing nodig om een zeker evenwicht te waarborgen, zodat de drie visies van de openbare ruimte (commercieel, politiek en esthetisch) met betrekking tot de voetgangerszone naast elkaar kunnen bestaan. Er zou met de betrokken actoren een activiteitenkalender opgemaakt moeten worden, maar er moeten ook “kalme” momenten zijn om een teveel aan evenementen en dynamiek te vermijden, de voetgangerszone op zichzelf te laten bestaan en het gevoel van permanente bezetting bij de bewoners te beperken. Om een overwicht van de commerciële ruimte te voorkomen, dienen – in samenwerking met de aanwezige culturele actoren in de buurt – ook expressieve en artistieke activiteiten bevorderd en ontwikkeld te worden. De politieke openbare ruimte lijkt daarentegen te verdwijnen op de Centrale Lanen, aangezien er geen betogingen meer passeren. Na de heraanleg zal bekeken moeten worden of het Beursplein opnieuw de ruimte voor meningsuiting en herdenking kan zijn die het geworden was [Fenton *et al.*, 2020].

2.2. Uitdaging 2: Het project aansluiten op de gewestelijke en grootstedelijke dynamiek en alle aspecten ervan met elkaar verbinden

- 40 Het autovrij maken van de Centrale Lanen en de transformatie van het Brusselse centrum hebben een drievoudige reikwijdte: lokale, gewestelijke, grootstedelijke [Genard *et al.*, 2016] en zelfs internationale schaal. We weten echter dat een goede coördinatie van de betrokken actoren en schalen noodzakelijk is voor het welslagen van complexe stadsprojecten [Le Galès, 1995, 2002; Pinson, 2004, 2009]. De aanwezigheid van vele ideeën, belangen, bevoegdheden en actiologica's vereist bovendien vaak de ontwikkeling van innoverende beleidsinstrumenten voor een goede samenhang tussen de projecten [Boudry *et al.*, 2003; Van den Broeck, 2010; Moulaert *et al.*, 2013; Segers *et al.*, 2013].

2.2.1. De perimeter verlaten: de voetgangerszone in een breder ruimtelijk kader plaatsen

- 41 Door de barrière weg te nemen die ontstond doordat de Centrale Lanen een stadssnelweg geworden waren en door opnieuw de plaatsen te creëren die de oorspronkelijke Anspachlaan kenmerkten, moet de voetgangerszone het oosten en het westen (van het lager gelegen deel) van het stadscentrum weer met elkaar verbinden: de verbinding van de wijk van de Grote Markt en de Sint-Goriks-, Sint-Katelijne- en Dansaertwijken door het Beursplein, en over het Kanaal richting Molenbeek; de verbinding van de Anneessenswijk en de Bloemenhofwijk met de Sint-Jacobswijk en de Marollen door het Fontainaspark; en de verbinding van de wijk van de Nieuwstraat met de wijk van de Kaaïen door het De Brouckèreplein¹⁴.
- 42 Hoewel het project het premoderne oost-westweefsel [De Visscher *et al.*, 2016] weer verbindt – een van de belangrijke troeven van het ontwerp –, bepaalt het niet de gewenste impact van het autovrij maken van de lanen op de aansluitingen tussen stadscentrum, Gewest en metropool. Hier rijst de vraag: welke verbindingen met de andere grote projecten en/of instrumenten van stedelijke centraliteit, zowel op schaal van de Vijfhoek (Zavel, Marollen, heraanleg van de Noord-Zuidverbinding, kanaal, kleine ring,...) als op die van de buurgemeenten (vooral Molenbeek) of van het Gewest (RPA Ninoofsepoort, Kanaalplan, ...) zijn aanbevolen? De Stad Brussel vindt dat het stadscentrum haar zaak is en het BHG spreekt haar op dit vlak amper tegen. Zo heeft het Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling (GPDO), dat in 2018 goedgekeurd werd¹⁵, pas op het laatste moment het specifieke karakter van het stadscentrum – ook “hypercentrum” genoemd – benadrukt in het kader van een grootstedelijke en polycentrische stadsvisie. Voor de eerste keer wordt in een officieel document gesuggereerd om de grenzen van het stadscentrum uit te breiden: “Doorgaans valt het hypercentrum samen met de “vijfhoek”, het historische centrum van de stad. De ontwikkelingen die Brussel heeft ondergaan, maken het evenwel nodig om dit gebied te herdefiniëren en het uit te breiden om beter aan te sluiten bij de hedendaagse realiteit” (p. 22). Het GPDO roept ook om “de Vijfhoek en de stadsprojecten die er ontwikkeld worden, in een ruimer kader te plaatsen (het kader van het hypercentrum) om te zorgen voor de noodzakelijke aansluiting tussen het stadscentrum, het Gewest en de

metropool en haar in nauwer verband te brengen met de andere strategische projecten voor Brussel (Kanaalplan en andere stadsontwikkelingen)" (p. 61).

- 43 Dat neem echter niet weg dat het *stadsproject* waarvan de voetgangerszone de basis vormt, niet duidelijk overkomt in de communicatie van de Stad Brussel en het BHG, wat het duidelijk begrip van het project door de samenleving in de weg staat [Vermeulen en Hardy, 2016]. Vanhellemont [2016] toonde aan dat dit het publieke debat zelfs aangewakkerd heeft en ertoe geleid heeft dat actoren die voorstander waren van het project hun steun ingetrokken hebben. Door te focussen op de zeer gelokaliseerde schaal van de Centrale Lanen en de zijstraten, zou het project voor de transformatie van het Brusselse centrum bovendien niet de nagestreefde paradigmaverschuiving teweeg kunnen brengen.
- 44 Het lijkt dan ook noodzakelijk om de mogelijke relaties tussen het hypercentrum en de andere strategische projecten in Brussel grondiger te bestuderen. Het is ook aan de orde om te bekijken welke structurerende assen ontwikkeld moeten worden om het stadscentrum van oost naar west en van noord naar zuid te verruimen.
- 45 Ook al is de betrokken ruimtelijke schaal verschillend, toch zouden de initiatiefnemers van het project, in het bijzonder de Stad Brussel, zich kunnen laten inspireren door de *Internationale Bauausstellung*¹⁶ (IBA), een instrument voor stadsplanning en -vernieuwing dat in Duitsland ontwikkeld werd. IBA's zijn flexibele structuren die een geheel van projecten van uiteenlopende actoren in een vooraf vastgelegde richting verenigen om de algemene samenhang te garanderen, terwijl de projecten onafhankelijk beheerd blijven. De efficiëntie van de IBA's wordt meestal gewaarborgd door een "kwaliteitskamer", m.a.w. een pluridisciplinair opvolgingscomité dat transversaal toeziet op de naleving van de nagestreefde doelstellingen, praktische aanbevelingen formuleert en gecoördineerd wordt door een "Intendant". De IBA is gebaseerd op het feit dat het lichte en soepele bestuursstructuren zijn die opgericht worden voor de duur van het project. Deze structuren garanderen de algemene samenhang van de stedelijke transformatie die het resultaat is van een veelheid aan projecten, door de inspanningen te bundelen en de samenwerking tussen de verschillende betrokken overheidsinstellingen te bevorderen [APUR, 2009; Pinch en Adams, 2013; Shay, 2012].

2.2.2. Van de voetgangerszone een van de bakens van een ambitieus mobiliteitsbeleid op gewestelijke en grootstedelijke schaal maken

- 46 In tegenstelling tot de projecten van (semi)voetgangerszones die vaak aangehaald worden als voorbeeld (Kopenhagen, Bordeaux, Barcelona, Lyon, Gent,...), is het moeilijk om de Brusselse voetgangerszone aansluiting te laten vinden bij een mobiliteitsbeleid op gewestelijke of grootstedelijke schaal [Brandeleer *et al.*, 2016a; Boussauw, 2016; Keserü *et al.*, 2016].
- 47 De voetgangerszone is immers niet, of slechts heel beperkt, gekoppeld aan andere ruimten die heraangelegd zijn - of momenteel heraangelegd worden - als voetgangerszone, erf en dergelijke in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest [Brandeleer *et al.*, 2016a] (zie Figuur 3). De komst van de Brusselse voetgangerszone heeft het gebruik van actieve vervoersmodi (fietsen, stappen,...) slechts marginaal verhoogd, in tegenstelling tot de lockdown en de daarmee gepaard gaande maatregelen. De samenhang tussen de infrastructuur en de connectiviteit van paden hebben daarbij een beslissende invloed [Gehl, 2011; Saelens, 2003; Craig *et al.*, 2002; Handy *et al.*, 2002].

- 48 De uitbreiding van de voetgangerszone is evenmin een kans gebleken om de bereikbaarheid van het stadscentrum met het openbaar vervoer te verbeteren en/of de frequentie van de bedieningen te verhogen [Keserü *et al.*, 2016], terwijl 27 % van de Brusselaars het centrum niet vlot kan bereiken met het openbaar vervoer rekening houdend met de afstand tot het centrum [Lebrun, 2016]. Integendeel, de aanpassingen van het busnet van de MIVB in het kader van het autovrij maken van de Centrale Lanen waren niet helemaal positief voor de bediening van het centrum (onduidelijkere eindhaltes, ingewikkeldere aansluitingen, afschaffing van eigen beddingen,...). De netelige kwestie van de structurering van de buslijnen (die het centrum doorkruisen of als bestemming hebben) en de locatie van de eindhaltes van bussen is trouwens nog altijd niet opgelost, net als die van de aanleg van een structurerende tramlijn van oost naar west. Uit de internationale literatuur blijkt echter dat een goede bereikbaarheid met het openbaar vervoer essentieel is voor het, met name economische, welslagen van voetgangerszones [Sandahl en Lindh, 1995; Boussauw, 2016]. Ook hier heeft de COVID-19-crisis niet bijgedragen tot een bevordering van het openbaar vervoer, ook al heeft dit er in de Stad Brussel toe geleid dat er in het hypercentrum bepaalde eigen beddingen hersteld werden voor bussen.
- 49 Op het vlak van gemotoriseerde verplaatsingen [Keserü *et al.*, 2016] werd niet geanticipeerd op de perceptie van een onbereikbaar geworden stadscentrum (ook wegens de "tunnelcrisis" of de gedeeltelijke sluiting van Ter Kamerenbos in het kader van de COVID-19-maatregelen) door een versterkt *park&ride*-beleid op gewestelijk en grootstedelijk niveau. Bovendien lieten de signalisatie en de parkeergeleiding van de openbare parkings op zich wachten en zijn zij ook vandaag nog niet voltooid.
- 50 Wat de toeleveringssystemen voor goederen betreft, verloopt de aanpassing van deze systemen aan de voetgangerszone moeizaam door het nog niet volledig operationele beleid van het Gewest op dat vlak [Verlinde *et al.*, 2016].
- 51 Deze situatie is normaal in Brussel. De institutionele context, de vele betrokken actoren en de meningsverschillen staan de ontwikkeling van een samenhangend en ambitieus mobiliteitsbeleid in de weg [Courtois en Dobruszkes, 2008] ten voordele van versnipperde acties die "van geval tot geval" op touw gezet worden [Moritz, 2011: 12]. Nochtans hebben analyses van voetgangersprojecten uit de jaren 1960 en 1970 aan het licht gebracht dat ad hoc-oplossingen het probleem van de verkeerscongestie en de co-existentie van verschillende vervoersmodi niet kunnen oplossen [Fériel, 2013]. Men mag echter het mogelijke "massa-effect" van kwalitatieve projecten niet negeren; zij kunnen actieve vervoersmodi bevorderen. In dat opzicht zijn de noodmaatregelen in het kader van de COVID-19-crisis een voorbeeld van het massa-effect dat het Gewestelijk Mobiliteitsplan (GewMP) "Good Move" nastreeft.

2.2.3. Het plan voor de aanleg van de openbare ruimte aansluiten op de plannen voor commerciële, economische en toeristische ontwikkeling en voor de herwaardering van het erfgoed

- 52 De voetgangerszone moet in het bijzonder de economische activiteit in het stadscentrum stimuleren, vooral de handel die zich momenteel in een belangrijke reorganisatiefase bevindt om het hoofd te bieden aan de veranderende consumptiegewoonten en waarbij het aanbod zich in andere delen van de stad ontwikkelt, met name door winkelcentra die onlangs geopend werden of die in voorbereiding zijn (zoals het winkelcentrum in het kader van het Neo-project van de

Stad Brussel) [Wayens *et al.*, 2020]. Om dat doel te realiseren, werden momenteel voornamelijk studies naar de commerciële toekomst gevoerd door GeoConsulting (handelsontwikkelingsplan voor het stadscentrum) en Citytools/Devimo (beheer van de handelsgoederen, onder leiding van de Grondregie in de voetgangerszone)¹⁷. Hoewel er nog altijd weinig studies bestaan over de economische gevolgen van voetgangerszones, biedt Boussauw [2016] een literatuuroverzicht waaruit een aantal nuttige lessen voor de Brusselse casus gehaald kunnen worden:

- Het economische succes van voetgangerszones, dat niet alleen door de inwoners gegarandeerd kan worden, is in het bijzonder afhankelijk van de aanwezigheid van commerciële maar ook culturele en administratieve aantrekkingspolen, onderwijsinstellingen, enzovoort waarmee ze zich bijvoorbeeld van winkelcentra kunnen onderscheiden [Bromley *et al.*, 2003];
- Whitehead *et al.* [2006] hebben aangetoond dat de aanleg van een voetgangerszone, na een periode van teruggang van ongeveer twee jaar, gewoonlijk een gemiddelde stijging van de bezoekers, de omzet en de huurprijzen van handelsruimten teweegbrengt. Die stijging is echter asymmetrisch, in het voordeel van de georganiseerde handel (franchisenemers en filialen), hoofdzakelijk in de kledingsector, en de horeca [Mérenne-Schoumaker, 1981, 1983]. Dit lijkt vandaag te kloppen voor de Brusselse voetgangerszone, met wellicht een serieuze domper voor de textielsector die uit drie hoeken druk ondervindt, namelijk de online handel, de ontwikkelingen in de rand en de COVID-19-crisis. De coronacrisis heeft ook de horeca in een zeer lastig parket gebracht door de toerismestop, de drastische vermindering van internationale vergaderingen en de veralgemening van telewerk;
- Omgekeerd kan de verbetering van de economische aantrekkelijkheid door een voetgangerszone gepaard gaan met de verdwijning van andere soorten handelszaken, vooral in sectoren die geen extra marge halen uit de verhoging van de passage, terwijl die de huurprijzen proportioneel doet stijgen [Wong, 2014]. Er zou zich dus een commerciële *turnover* kunnen ontwikkelen ten koste van een zekere diversiteit in het aanbod van het stadscentrum, wat nochtans net een troef is in vergelijking met de winkelcentra in de rand [Grimmeau *et al.*, 2004]. Deze evolutie wordt ook versneld door de ontwikkeling van het massatoerisme en de daaruit voortvloeiende "toeristificatie" van de handelszaken [Wayens *et al.*, 2020], die nu weliswaar flink afgeremd wordt door de COVID-19-crisis. Dit alles is vaak in het nadeel van de buurtstad, m.a.w. van het economische aanbod dat in de eerste plaats gericht is op de inwoners (waardoor ook de profielen van de gebruikers van de openbare ruimte veranderen);
- Het economische succes van een voetgangerszone hangt ook deels af van de bevolkingsdichtheid en koopkracht van de lokale bevolking [Boussauw, 2016]. Sinds het begin van de jaren 2000 kent het Brusselse stadscentrum echter een grote bevolkingsstijging, wat een toename *en* diversifiëring van de nood aan diensten en buurtwinkels (scholen, kinderdagverblijven, sportactiviteiten, boodschappen,...) meebrengt [Van Criekingen, 2006, 2013; Decroly en Wayens, 2016]. Het belang van de lokale (en de gewestelijke) schaal voor het economische succes van de Brusselse voetgangerszone is des te groter gezien de neergang van de voetgangerszones in de Noord-Amerikaanse stadscentra sinds de jaren 1980. Deze neergang is deels toe te schrijven aan de mobiliteitscultuur die traditioneel gericht is op de bereikbaarheid met de wagen [Faulk, 2006], net als de Belgische casus;
- Tot slot houdt het economische succes van voetgangerszones ook verband met een zekere flexibiliteit van het gebruik in de tijd, op dagelijkse basis (met de nacht als bijzondere uitdaging, want die kan de bewoonbaarheid van een stadscentrum in gevaar brengen) maar

ook op jaarbasis, in functie van de stedenbouwkundige en economische veranderingen. Onder meer de kwaliteit en de flexibiliteit van de inrichtingen moeten gewaarborgd worden gezien de vele werkzaamheden waarmee een handelskern te maken krijgt als gevolg van aanpassingen/renovaties, veel meer dan voor de andere soorten functies.

- 53 Op het vlak van activiteiten dient er dus een evenwicht te komen tussen enerzijds de toeristische en vrijetijdsstad en anderzijds de buurtstad, bijvoorbeeld zoals het Lokaal Stedenbouwkundig Plan van Parijs dat in 2006 goedgekeurd werd [ARAU, 2014]. De COVID-19-crisis maant daar trouwens alleen maar toe aan. In dat opzicht mag het economische aspect van de voetgangerszone niet uitsluitend vanuit commercieel en toeristisch oogpunt bekeken worden maar moet er meer rekening gehouden worden met de kenmerken van het Brusselse hypercentrum op het vlak van cultuur, bestuur, gezondheid, onderwijs, enzovoort [Decroly en Wayens, 2016]. En ruimtelijk gezien mogen in het denkproces niet enkel de lanen en de Nieuwstraat in aanmerking genomen worden, want een groot deel van de handelszaken die een hypercentrum net zijn commerciële eigenheid en originaliteit geven (vooral zeer gespecialiseerde winkels qua product of doelgroep) vestigt zich meestal net buiten het hypercentrum [Grimmeau *et al.*, 2004].
- 54 Het is ook noodzakelijk om de plannen voor de herwaardering van het erfgoed aansluiting te laten vinden bij de inrichting van de openbare ruimte. De voetgangerszone is onder meer een kans om het erfgoed in de Anspachlaan te herwaarderen, dat mettertijd aangetast raakte (verminderde homogeniteit, duidelijkheid en identiteit) door de plaatsing van uitrusting (banken, verlichting, ...) en een vlak van gevels/reclameborden [Jourdain en Loir, 2016], aangezien de kwaliteit van het erfgoed ook bijdraagt tot de aantrekkelijkheid [Grimmeau en Wayens, 2003]. Zo'n plan lijkt echter nog niet aangevat en momenteel staat een ambtenaar van de Stad Brussel er alleen voor om te redden wat er te redden valt, vooral aan de binnenkant van gebouwen.

2.3. Uitdaging 3: De krachten bundelen voor het stedelijk en grootstedelijk project

- 55 In de politieke wereld en in de samenleving woedde een hevig debat over het autovrij maken van de Centrale Lanen, met de hulp van de media. Het klimaat van de discussies, met name naar aanleiding van de aanvraag van stedenbouwkundige vergunningen, is ingewikkeld [Vanhellemont met Vermeulen, 2016; Vanhellemont, 2016] en betreft vele componenten van dit stedelijke feit, die gepaard gaan met uiteenlopende ideaalbeelden van de stad en diverse opvattingen van Brussel en de Brusselse openbare ruimte, mobiliteit, ongelijkheden, economie,... [Genard *et al.*, 2016]. De discussies zijn niet beperkt tot een binaire oppositie van bestuurders/burgers, handelaars/inwoners of aanhangers van de auto/aanhangers van de fiets. Integendeel, potentiële of verwachte voorstanders van het project hebben er zich gaandeweg tegen gekant, en sommigen zijn er nog altijd tegen gekant [Vanhellemont, 2016]. Dit complexe gegeven heeft meerdere oorzaken:
- Door de diverse functies en gebruiksgewoonten benadrukt de status als hypercentrum de meningsverschillen op het vlak van behoeften, verwachtingen, uitdagingen, risico's,... In dat opzicht staat in het publieke debat de vraag centraal op welke schaal (lokaal, gewestelijk of grootstedelijk) de stad uitgedacht dient te worden, ook al wordt deze vraag niet altijd

duidelijk toegelicht door de actoren betrokken in de discussies [Tessuto, 2016; Genard *et al.*, 2016];

- Zoals bij heel wat grootschalige stadsprojecten [De Rynck en Dezeure, 2009] en zoals eerder aangetoond, hebben de compromissen in de beleids- en bestuurswereld de beleidsdoelstellingen van het project onduidelijk gemaakt [Vanhellemont, 2016];
- Omgekeerd, door het debat te verscherpen, hebben vele actoren (van initiatiefnemers tot "tegenstanders") ertoe bijgedragen om een simplistisch beeld van het project te verspreiden in de maatschappij [Vanhellemont met Vermeulen, 2016].

- 56 De uitvoering van grootschalige stadsprojecten is altijd voer voor heel wat discussie [De Rynck en Dezeure, 2009], en de projecten van (semi)voetgangerszones zijn geen uitzondering op de regel [Boussauw, 2016; Vermeulen en Hardy, 2016]. Tegelijkertijd blijkt uit de analyse van buitenlandse voorbeelden dat de bestuurders er baat bij hebben om zich, althans deels, te baseren op de conflicten om complexe grootscheepse stadsprojecten tot een goed einde te brengen [Pinson, 2009; Castillo-Manzano, 2014], de steun van de burgermaatschappij en van overheids-, semioverheids- en privéactoren te krijgen en zo de concretisering en een *gegronde* toe-eigening van het project te waarborgen.

2.3.1. Een communicatiebeleid op het niveau van het project uitwerken

- 57 De Stad Brussel heeft tot op heden alleen de verantwoordelijkheid op zich genomen om de officiële communicatie over de voetgangerszone te organiseren. De taak is verdeeld onder verschillende diensten, naargelang hun competenties. De cel Communicatie van de Stad Brussel leidt de productie van diverse instrumenten om de voetgangerszone te promoten (zeilen die ter plaatse aangebracht worden, flyers, brochure, filmpje,...). De cel Openbare Rust beheert één aanspreekpunt via e-mail en bracht de betrokken openbare actoren meermaals (tussen eind 2015 en 2016) samen om te overleggen over antwoorden op gekregen vragen. Brussels Major Events (BME) heeft gedurende bepaalde tijd een infokiosk geïnstalleerd op het Beursplein. Daarnaast hebben heel wat openbare en privéactoren gecommuniceerd over het project, vooral via de media, en dat doen zij nog steeds. Wanneer het om de voetgangerszone gaat, voert de Stad vandaag een voornamelijk reactief beleid, zoals met het alcoholverbod dat op 1 februari 2020 voor zes maanden ingevoerd werd na een mediacampagne die met de vinger naar deze problematiek wees. De strategie is vooral om zo weinig mogelijk te communiceren uit angst dat discussies uit het verleden weer aangewakkerd worden. In tegenstelling tot wat er in andere steden gebeurt (zie bijvoorbeeld het renovatieproject van het Île de Nantes¹⁸), werd er voor dit grote stedelijke en grootstedelijke project dus geen algemene communicatiestrategie ontwikkeld met alle betrokken actoren. Maar lang niet alle lagen van de Brusselse en grootstedelijke bevolking, in het bijzonder zij die het centrum al lange tijd verlaten hebben, zijn op dit moment al gewonnen voor het project [Wiegmann *et al.*, 2018; Fenton *et al.*, 2020], vooral in coronatijden.
- 58 Om de uitdaging die de toekomst van het stadscentrum inhoudt duidelijker te maken, lijkt het dus noodzakelijk om een transversale communicatielogica te volgen, waarbij alles met betrekking tot het project bij elkaar en in synergie gebracht wordt en er ruimte is voor een zekere transparantie. Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zou deel moeten uitmaken van dit beleid. Het is ook aan de orde om een proactieve aanpak te hanteren en er niet van uit te gaan dat de mensen wel zelf op zoek zullen gaan naar informatie, door aangepaste middelen te ontwikkelen. Tot slot moet er een bijzondere

aandacht gaan naar communicatie om de mijlpalen in het verloop van het project te vieren.

2.3.2. De transversaliteit en coproductie organiseren

- 59 De link met participatie is een van de kernaspecten van de discussies, zoals het Brusselse stadscentrum gekend heeft, of op zijn minst de ontoereikend bevonden mate van participatie is vaak een van de argumenten die aangehaald worden door sommige tegenstanders van grote stadsprojecten. Participatie, wat aan machtsverhoudingen onderworpen is, garandeert per definitie niet het democratische karakter van een project [Le Naour en Massardier, 2013]. We kunnen ook stellen dat de beperking van het participatieproces het gezien de omvang van de uitdagingen mogelijk maakt om tot actie over te gaan en een project te realiseren waarover nooit een consensus bereikt zal worden. Toch brengt de literatuur een aantal elementen aan het licht waaruit het belang van ruimten voor participatie, in de betekenis van coproductie, blijkt:
- De organisatie van participatieprocessen kan de aanvaarding van een project bevorderen en meerdere actoren positief verenigen rond eenzelfde dynamiek [Pinson, 2004; Vermeulen en Hardy, 2016];
 - Participatieprocessen zijn ook een kans om de profane kennis van veldwerkers te baat te nemen. Die profane kennis, waarover experts en politici niet noodzakelijk beschikken, vormt een basis om ervoor te zorgen dat het project overeenstemt met de werkelijke terreinsituatie [Callon *et al.*, 2001]. In dat opzicht biedt participatie de mogelijkheid om optimaal te voldoen aan de behoeften en verwachtingen van inwoners, gebruikers, handelaars enzovoort, problemen aan het licht te brengen en efficiënte actiemiddelen te bepalen [Lascoumes en Le Bourhis, 1998];
 - Het gezamenlijk produceren en beheren van een project bevordert niet alleen de ontwikkeling van een gevoel dat men tot een plek behoort, maar ook het respect voor die plek [Vermeulen en Hardy, 2016].
- 60 Door de uitvoering van het project open te stellen voor verschillende aspecten van coproductie gaat ook de kwaliteit van het project erop vooruit. Minstens drie niveaus van coproductie lijken interessant: *economische* coproductie door overleg over de economische en commerciële ontwikkeling van het stadscentrum, *immateriële* coproductie omtrent de dynamisering van de openbare ruimte en *materiële* coproductie van de openbare ruimte.
- 61 Maar voor een coproductie waarbij actoren van buiten de strikte wereld van de beleidsvorming betrokken worden, is het noodzakelijk dat er transversaliteit heerst binnen de bestuursinstanties. We moeten echter vaststellen dat er veel versnippering is tussen departementen en bevoegdheidsgebieden in de Stad Brussel maar ook dat er tot voor kort een zekere terughoudendheid was om samen te werken met het gewestelijke niveau.

2.4. Uitdaging 4: De paradigmaverschuiving bevestigen

- 62 De initiatiefnemers van het project, vooral de burgemeester van de Stad Brussel, hebben de voetgangerszone en de herstructurering van het stadscentrum oorspronkelijk voorgesteld als de formalisering van een paradigmatbreuk met het

naoorlogse stadsbeleid. De realisering van die paradigmaverschuiving botst echter op verschillende problemen.

- 63 Ten eerste is het project niet gelegen in een willekeurige wijk maar in een multifunctioneel stadscentrum met een groot aantal gebruikers (kansarme en welgestelde inwoners, werknemers, toeristen, consumenten,...) met uiteenlopende relaties tot het stadscentrum die soms moeilijk te verenigen zijn [Decroly en Wayens, 2016; Genard *et al.*, 2016; Van Criekingen, 2006, 2013; Van Hamme *et al.*, 2016].
- 64 Ten tweede wordt het project verscheurd tussen enerzijds de gewoonlijke afwachtende houding van de Brusselse beleidsmakers om het overwicht van het autoverkeer te beteugelen [Courtois en Dobruszkes, 2008] en anderzijds de toegenomen afwijzing van de auto ten voordele van zachte vervoersmodi [Genard *et al.*, 2016; Genard en Neuwels, 2016].
- 65 Bovendien is het project gezien de vele institutionele niveaus en publieke actoren gebaseerd op diverse visies van de stad en het stadscentrum, actielogica's en doelstellingen [Vanhellemont, 2016]. In dat opzicht is het een uitdaging om te vermijden dat de nodige compromissen die daaruit voortvloeien de reikwijdte van het project verkleinen.
- 66 En last but not least riskeert de coronacrisis deze spanningen te vergroten. We moeten de crisis dan ook beschouwen als een kans om de toekomst van de stadscentra in een nieuw licht te zien.

2.4.1. Inwerken op en met huisvesting

- 67 Voor de overheidsinstanties is het autovrij maken van de Centrale Lanen vooral gerechtvaardigd wegens twee grote doelstellingen die zij gezamenlijk nastreven: "De stad niet louter zien vanuit haar gebruiksfunctie en haar structuur die de doorstroming van auto's moet garanderen, maar haar behandelen als een stad die vorm krijgt in functie van haar bewoners en waar het goed is om te leven" en "een nieuwe dynamiek creëren in de economische activiteit van het stadscentrum" met speciale aandacht voor de bezoekers (werknemers, toeristen, consumenten, cultuurliefhebbers,...)¹⁹. Uit de analyse van de debatten blijkt daarentegen duidelijk de plaats die de tegenstelling "inwoners" versus "bezoekers" inneemt in de discussies [Vanhellemont, 2016; Tessuto, 2016; Genard *et al.*, 2016], wat laat doorschemeren dat de twee doelstellingen van de overheidsinstanties moeilijk te rijmen vallen. De Brusselse voetgangerszone zou bepaalde categorieën van actoren benadelen, voornamelijk de inwoners en/of handelaars in het stadscentrum naargelang de standpunten.
- 68 Heel wat internationale projecten getuigen van het feit dat het verbeteren van de leefbaarheid en economische heropleving niet tegenstrijdig zijn, maar dat er wel voorzorgsmaatregelen getroffen moeten worden om te garanderen dat een zeker evenwicht bewaard blijft. Uit de wetenschappelijke literatuur blijkt namelijk dat het economische succes van voetgangerszones in het bijzonder afhangt van de residentiële dichtheid [Boussauw, 2016]. Maar ook dat voetgangerszones twee grote mogelijke nadelige gevolgen hebben voor de residentiële sector, die vooral tot uiting komen wanneer die voetgangerszones te veel uitsluitend uitgedacht zijn in termen van commerciële aantrekkelijkheid:
 - De aanleg van een voetgangerszone brengt gewoonlijk een stijging van de huurprijzen van handelsruimten mee [Sandahl en Lindh, 1995; Boussauw, 2016], die op haar beurt de

monofunctionaliteit van de voetgangerszone in de hand werkt. Soms is het economisch namelijk interessanter om de volledige beschikbare handelsruimte in een gebouw te rentabiliseren en de verdiepingen niet meer te gebruiken voor de woonfunctie, los van het feit dat de toegang tot die verdiepingen vaak moeilijk of onmogelijk is [Dessouroux, 2006];

- De overheersing van de handelsfunctie ondermijnt ook de residentiële aantrekkelijkheid doordat de overlast als gevolg van de drukte in de openbare voetgangersruimten de gegoede en middenklasse wegjaagt [Wackermann, 1982].
- 69 De Vijfhoek kent trouwens een sterke bevolkingsgroei, die zich vanuit sociaal-economisch oogpunt heterogeen doorzet. Het gevolg daarvan is een stijging *en* diversifiëring van de huisvestingsbehoeften, die onder druk gezet wordt door de ontwikkeling van het toeristische residentiële aanbod, en vooral van kamers, appartementen en zelfs volledige gebouwen die ter beschikking gesteld worden op het boekingsplatform Airbnb. In 2017 waren die goed voor bijna een derde van de toeristische capaciteit in het BHG [Decroly *et al.*, 2019] en een aanzienlijk deel van het totale aantal privéwoningen in bepaalde delen van de Vijfhoek [Decroly en Wayens, 2016]. Maar zoals we weten, heeft deze sector zwaar te lijden onder de COVID-19-crisis.
- 70 Het lijkt dus essentieel om in te zetten op en met huisvesting. Het is immers van belang om de residentiële aantrekkelijkheid te waarborgen en tegelijk een evenwicht op twee niveaus te bewaren: enerzijds tussen de noodzaak om het stadscentrum te vernieuwen en het gevaar voor gentrificatie en anderzijds tussen de toename van tijdelijke woningen (Airbnb, hotels, B&B's,...) en de behoefte aan permanente inwoners. De vraag rijst dus naar de versterking van de technische en juridische hefboomen die het behoud van de residentiële functies in de commerciële en toeristische zones bevorderen of verplichten [met name ERU 2001-2012; 2012-2014; Decroly *et al.*, 2019], maar ook ten aanzien van de toekomst van de gebouwen in en rondom de voetgangerszone die toebehoren aan de Stad en het OCMW van Brussel.

2.4.2. Verschuivingen van hinder voorkomen

- 71 Autovrije en lage emissiezones kunnen de levenskwaliteit van inwoners en werknemers verbeteren door op drie niveaus in te werken: (1) de luchtkwaliteit verbeteren door de uitstoot van luchtvervuilende stoffen te verminderen [Genc *et al.*, 2012; Lim *et al.*, 2012; BISA, 2016], (2) de geluidshinder van het wegverkeer beperken en (3) het gebruik van actieve vervoersmodi stimuleren [Gehl, 2011; Keserü *et al.*, 2016]. Om de verwachte paradigmaverschuiving te realiseren, is de uitdaging ervoor zorgen dat die verbeteringen de hele stad ten goede komen, en niet alleen de voetgangerszone. Deze uitdaging, die door de coronacrisis sterk afgezwakt is, zal met de heropleving in het oog gehouden moeten worden:
- Uit de uitwisseling van ervaringen van Noord-Amerikaanse projecten uit de jaren 1960-1970 blijkt immers dat voetgangerszones an sich het autogebruik niet verminderen en dus de daarmee gepaard gaande overlast niet kunnen reguleren [Ferié, 2013]. Ze kunnen leiden tot een verschuiving van het verkeer en de overlast naar de zijstraten. Om een positieve impact te hebben buiten de strikte interventiezone, moet de voetgangerszone deel uitmaken van een ambitieus mobiliteitsplan dat een modale verschuiving waarborgt;
 - De omvang, de hoeveelheid (lucht, lawaai, ...) en het gebied van de gevolgen van de Brusselse voetgangerszone worden niet volledig en op permanente basis geëvalueerd. Er zijn maatregelen genomen, maar enkel geïsoleerd en door verschillende actoren (Brussel Mobiliteit, Atrium, ProVélo en de Stad Brussel) volgens verschillende methodologieën en

tijdlijnen [Brussel Mobiliteit, 2016]. Bij gebrek aan een systematische gegevensverzameling is het erg moeilijk om de kwaliteit van de resultaten te beoordelen. Bovendien hebben de verzamelde gegevens betrekking op verkeersvolumes en bieden zij geen grondig beeld van de situatie (bv. modale aandelen, gevolgen van de verkeerscongestie,...);

- Ook al lijkt de verschuiving van het autoverkeer kwantitatief miniem, toch kan dat in sommige zijstraten de luchtkwaliteit tot tien keer slechter maken, aangezien die vooral afhangt van de stadsmorfologie [Keserü *et al.*, 2016] (bv. in de buurt van Brussel-Centraal en de Keizerslaan, stijging met 270 voertuigen/uur [Brussel Mobiliteit, 2016], de Handelskaai en de Zespenningenstraat). In smalle straten wordt vervuilde lucht immers minder vlot afgevoerd;
- Zelfs als het verkeersvolume stagneert of afneemt, kan de verkeerscongestie in bepaalde straten toenemen, waardoor ook de geluidsoverlast en luchtvervuiling toenemen;
- De verschuiving van het verkeer naar de zijstraten kan het gebruik van actieve vervoersmodi ontmoedigen en een negatieve invloed hebben op de reissnelheid van het openbaar vervoer [Keserü *et al.*, 2016], zoals we vooral zien tijdens grote evenementen (Winterpret,...);
- De buitensporige ontwikkeling van activiteiten in de voetgangerszone zou het wegwerken van de geluidshinder in de weg kunnen staan;
- De verschuiving van de overlast en het ontstaan van nieuwe overlast zwengelen het debat flink aan [Vanhellemont, 2016; Genard *et al.*, 2016].

- 72 Om de houdbaarheid van het stadscentrum te waarborgen, volstaat het niet om de Centrale Lanen autovrij te maken. Tegelijkertijd is het risico dat de overlast naar de zijstraten van de voetgangerszone verschuift heel reëel. Momenteel worden diverse controles uitgevoerd om de situatie objectief in kaart te brengen. Die controles zouden dan als basis kunnen dienen voor de herziening van de mobiliteits- en circulatieplannen²⁰.

2.4.3. De bestaande parkings opnemen in het denkproces over de evolutie van de voetgangerszone

- 73 Als gevolg van het naoorlogse stadsbeleid kenmerkt het Brusselse stadscentrum zich door de aanwezigheid van heel wat private en publieke parkings [Hubert *et al.*, 2013: De geleidelijke schrapping van bestaande parkings bij de verlenging van milieuvergunningen is, voor zover wij weten, geen punt op de agenda van de Stad Brussel en Leefmilieu Brussel (dat de vergunningen toekent). Maar die parkings hebben wel een directe invloed op de configuratie, organisatie en perimeter van de huidige en toekomstige voetgangerszone en op de luchtkwaliteit in de stad [Brandeleer *et al.*, 2016a; Keserü *et al.*, 2016]:

- Met zo'n 25 000 parkeerplaatsen in de Vijfhoek (dat is veel meer dan in andere stadscentra met een vergelijkbare oppervlakte), trekken de bestaande openbare parkings (buiten de openbare weg) auto's aan in of vlak bij de voetgangerszone [Hubert *et al.*, 2013];
- Die parkings, waartoe de toegang wettelijk gegarandeerd moet worden, hebben de perimeter van de voetgangerszone bepaald (bv. Schildknaapstraat en Wolvengracht);
- Ze beperken de eventuele latere uitbreiding van de perimeter van de voetgangerszone (andere steden zoals Gent hebben dit probleem ondervonden);
- Het aantal parkings en hun verspreide ligging in de stad maken het moeilijk om P-routes²¹ uit te stippelen om de parkings te bereiken en te verlaten.

- 74 Een actie die suggereert dat auto's niet meer welkom zijn in de stad brengt hevige debatten teweeg, zowel bij het grote publiek als in de politieke wereld [Courtois en Dobruszkes, 2008]. In het kader van de Brusselse voetgangerszone werden deze debatten aangewakkerd door de *lockdown* naar aanleiding van de aanslagen in Parijs, de gevolgen van de aanslagen in Brussel en de sluiting van de tunnels, wat mogelijk de indruk wekte dat het stadscentrum niet langer bereikbaar was met de auto [Vanhellemont met Vermeulen, 2016; Genard *et al.*, 2016]. Vandaag, met de coronacrisis, duiken ze weer op.
- 75 Brandeleer *et al.* [2016a] zijn dan ook van mening dat het autovrij maken van het centrum voor een groot deel aan banden gelegd wordt door de aanwezigheid van parkings, en niet omgekeerd. Zonder het belang van die parkings in vraag te stellen, stelt de machtsverhouding zich nog altijd in het voordeel van de parkeerinfrastructuur. De kans dat het stadscentrum voor een paradigmaverschuiving kan zorgen, wordt hierdoor kleiner.

2.4.4. Het succesvol delen van de openbare ruimte

- 76 Het begrip *comfort* van de voetgangersverplaatsingen, *wandelvriendelijkheid* van de openbare ruimten of *snelheidsvertragende voorzieningen* [Pelgrims, 2018] komt tot uiting in het veiligstellen van trage routes, door de autostroom te beteugelen, en in de ruimtelijke en temporele continuïteit van de inrichtingen [Pelgrims, 2018].
- 77 Maar de modale segregatie van de openbare ruimte, m.a.w. de duidelijke scheiding van de ruimten bestemd voor iedere vervoersmodus binnen de openbare ruimte [Brandeleer *et al.*, 2016], is diepgeworteld in België, en dan vooral in Brussel. Deze opsplitsing vond haar oorsprong aan het eind van de achttiende eeuw [Loir, 2016] en verdwijnt niet zomaar door bepaalde delen van het stadscentrum autovrij te maken. Niet alleen vertellen de gebruikers erover, maar we vinden deze segregatie ook terug in de aanleg van de Centrale Lanen zelf [Fenton *et al.*, 2020]. De longitudinale morfologie en de organisatie van de breedte van de belangrijkste stukken van de lanen dragen namelijk bij tot de reproductie van "klassieke" verplaatsingsschema's (voetgangers aan de kant, tweewielers en andere voertuigen – wanneer ze erop mogen – op de middenstrook). De modale segregatie waar je bij zo'n morfologie niet omheen kunt, wordt versterkt door bepaalde inrichtingen – denk aan het wegdek dat verandert tussen de stroken van de laan of de massale aanwezigheid van paaltjes die het symbool bij uitstek vormen van deze modale segregatie – tussen de ruimten waar auto's toegestaan zijn en de ruimten waar ze niet toegestaan zijn. Maar op momenten van hoge voetgangersdichtheid wordt de scheiding tussen vervoersmodi en verplaatsingssnelheden ingewikkelder. Voetgangers bezetten de hele zone massaal op een homogenere manier en maken een mix van vervoerswijzen onmogelijk. Er doen zich onenigheden en strubbelingen voor die de debatten over het ideaalbeeld van de stad voor voetgangers vaak voeden, wat volgens sommigen het archetype van de modale segregatie nog versterkt. De scheiding van de vervoersmodi blijft bijgevolg de maatstaf op basis waarvan de werking van de openbare ruimte geëvalueerd en gepercipieerd wordt, zowel qua doeltreffendheid als qua veiligheid. Deze segregatie staat tegenover het principe van een gedeelde ruimte dat inhoudt dat de verschillende vervoersmodi binnen eenzelfde ruimte gelijktijdig aanwezig zijn, zonder dat deze scheiding per se bekrachtigd wordt door fysieke voorzieningen. Om zo'n vernieuwing

duurzaam te maken, is het duidelijk niet voldoende om ze verplicht te maken, zeker wanneer een opvallend ideaalbeeld als dat van de modale segregatie de gemoederen blijft bezighouden. Een verandering van mentaliteit dringt zich op door op lange termijn informatieve en educatieve inspanningen te leveren, maar ook door de druk te verminderen op een hypercentrum dat op bepaalde momenten te veel voetgangersstromen kent.

- 78 Hoewel men er voorlopig niet in slaagt om op het niveau van de stad de openbare ruimte door alle vervoersmodi te laten delen, door een overbezetting van de ruimte door de ene vervoersmodus ten nadele van alle andere vervoersmodi te vermijden, geldt hetzelfde voor het evenwicht tussen verkeersfuncties en verblijfsfuncties. De standaardisering van de inrichtingen en de weinige mogelijke verscheidenheid qua gebruik van de openbare ruimte (naast verkeer en consumptie) beperken "de veelheid van de manieren van zijn en dus de rijkdom van de stadssfeer" [Pelgrims, 2018].
- 79 In deze context heeft de Brusselse openbare ruimte wellicht een soort van herstel van de kalmte nodig door een ambitieus sociaal beleid te voeren. Zoals Wayens en zijn collega's [2020: §104] schrijven: "De stijging van de dakloosheid is een algemeen feit in Brussel [Quittelier en Horvat, 2019] en wordt versterkt door de migrantenstromen als gevolg van de politieke instabiliteit en de vele conflicten op internationaal niveau. Zolang deze personen alleen 's nachts en onvoldoende ten laste worden genomen, zal de voetgangerszone, die voornamelijk uit handelsruimten bestaat, om allerlei redenen (sociale controle, specifieke stedenbouwkundige morfologie, beschikbaarheid van dozen, voetgangersstromen...) een schuilplaats blijven voor gemarginaliseerde bevolkingsgroepen in de stedelijke ruimte [Malherbe en Rosa, 2018]. (...) Deze sociale crisis is uiteraard te groot voor een zuivere veiligheidsoplossing, maar het is hoog tijd om, samen met de handelaars, massaal te investeren in een pragmatisch en menselijk beheer van dakloosheid en marginaliteit in de openbare ruimte."

Besluit

- 80 Het welslagen van een voetgangerszone en de herstructurering van een stadscentrum zijn zeker geen evidentie. Zoals uit de literatuur blijkt, is het belangrijk om diverse voorzorgsmaatregelen te nemen en vele aspecten te behandelen. De uitvoering van een complex stadsproject vereist de facto dat actoren en diensten samenwerken ook al zijn ze dit niet noodzakelijk gewoon, dat verschillende of zelfs concurrerende bestuursniveaus de krachten bundelen, dat er een positieve burgerlijke en politieke dynamiek rond het project gecreëerd wordt, dat de hefboomen voor actie benut en ontwikkeld worden om de ambities van het project op lange termijn waar te maken, enz.
- 81 In deze synthesesnota benadrukken we vier mogelijke verbeterpunten. Het komt erop aan (1) om de ruimtelijke planning aan te vullen door ook op het immateriële in te zetten en de sociale, commerciële en artistieke activiteiten en sferen in het stadscentrum beter te programmeren; (2) om het project op te nemen in een meerschallige visie van territoriale ontwikkeling en aan te sluiten op de verschillende plannen (mobiliteit, milieu, handel, toerisme, cultuur, sociale problematiek, huisvesting,...); (3) om de aanvaarding van het project te bevorderen door informatie en communicatie maar ook participatie en coproductie kwalitatief te verbeteren, alsook om de transversaliteiten binnen en tussen bestuursinstanties te versterken; en

(4) om de paradigmaverschuiving te verdiepen door het beoogde stadsproject, zoals het door het GPDO geschetst wordt, toe te lichten. Deze punten, die we al aanhaalden in de eerste versie van deze synthesesnota [Hubert *et al.*, 2017], blijven helemaal actueel in de huidige coronatijden.

- 82 Het stadsproject voor de vernieuwing van het Brusselse stadscentrum bevindt zich nog lang niet in de eindfase. Gezien de omvang en de vele uitdagingen, actoren, instrumenten en actieschalen blijft het meer dan ooit noodzakelijk om, net zoals onlangs gedaan werd voor het project BeursBourse, een transversale operationele structuur in te voeren, die gecoördineerd wordt door een "intendant" van wie de legitimiteit en autoriteit erkend zou zijn en die belast zou zijn met de organisatie van gestructureerd overleg met lokale actoren en de oprichting van een "kwaliteitskamer". Deze laatste zou bestaan uit experts en vertegenwoordigers van de verschillende betrokken beleidsniveaus (Stad, Gewest, Beliris,...) en zou toezien op het behalen van de doelstellingen en de kwaliteitsvolle uitvoering van het project. Deze methode wordt al meer dan tien jaar met succes toegepast in vele Europese steden, zoals Amsterdam, Antwerpen en Zürich [Moulaert *et al.*, 2013; Segers *et al.*, 2013]. In deze context is een observatorium van het Brusselse stadscentrum, zoals BSI-BCO²², absoluut logisch om de evolutie van de sociale praktijken en gewoonten, de bewoonbaarheid, de luchtkwaliteit, de mobiliteit en bereikbaarheid, de economische, commerciële en toeristische dynamieken, de gevolgen op grotere schaal, enzovoort te volgen, maar ook om met behulp van voorzieningen voor actieonderzoek en *research by design* de uitvoering van het voornoemde stadsproject te bestuderen en te beproeven.

Deze synthesesnota is gebaseerd op de werkzaamheden van het BSI - Brussels Centre Observatory (BSI-BCO), waarvan de deelnemers hier oprecht bedankt worden. De synthesesnota, waarvoor de auteurs alleen de verantwoordelijkheid op zich nemen, is tot stand gekomen dankzij een financiering van de Stad Brussel en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

BIBLIOGRAPHIE

- AMIN, A. 2008. Collective culture and urban public space. In: *City*. 2008. nr. 12(1), pp. 5-24.
- APUR, 2009. Initier des projets métropolitains : l'IBA, une pratique féconde. Note rapide. In: *Territoires*. 2009. nr. 478. Beschikbaar op het adres: <http://www.apur.org/etude/initier-projets-metropolitains-iba-une-pratique-feconde>
- ARAU, 2014. *Des commerces de proximité pour la diversité dans la ville !*, [geraadpleegd op 6 april 2017]. Beschikbaar op het adres: <http://www.arau.org/au/ef671fa2aade854bdf33a32cb553673d85715bfb.pdf>
- ARON, J. 1995. *La Cambre et l'architecture : un regard sur le Bauhaus belge*. Brussel: Mardaga.
- BERNARD, N., 2008. De impact van de Europese Unie op het vastgoed in Brussel: tussen cliché en onderschatting. In: *Brussels Studies*. nr. 21, beschikbaar op het adres: <https://brussels.revues.org/609>

- BIANCHINI, F. en PARKINSON, M., 1993. *Cultural policy and urban regeneration: the West European experience*. Manchester: Manchester University Press.
- BOUDRY, L., CABUS, P., CORIJN, E., DE RYNCK, F., KESTELOOT, C., en LOECKX, A. 2003. *De eeuw van de stad. Over stadsrepublieken en rastersteden*. Witboek. Brussel: Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap.
- BOUSSAUW, K., 2016. Lokale economische aspecten van voetgangersgebieden: een beknopt literatuuroverzicht. In: CORIJN, E., HUBERT, M., NEUWELS, J., VERMEULEN, S. en HARDY, M. (eds), *Portfolio#1 : Cadrages - Kader, Ouvertures - Aanzet, Focus*. Brussel: BSI-BCO, pp. 79-86.
- BRANDELEER, C., ERMANS, T. en HUBERT, M., 2016a. Zone piétonne, résidentielle, de rencontre... : le cadre légal du piétonnier bruxellois en contexte. In: CORIJN, E., HUBERT, M., NEUWELS, J., VERMEULEN, S. en HARDY, M. (eds), *Portfolio#1 : Cadrages - Kader, Ouvertures - Aanzet, Focus*. Brussel: BSI-BCO, pp. 159-168.
- BRANDELEER, C. en ERMANS, T., 2016b. Beheer van de verkeerslichten als basis voor mobiliteitskeuzes: strategische uitdagingen van een technisch instrument. In: *Brussels Studies*, nr. 103. Beschikbaar op het adres: <https://brussels.revues.org/1365>
- BRANDELEER, C., ERMANS, T., HUBERT, M., JANSSENS, I., LANNON, P., LOIR, C. en VANDERSTRAETEN, P., 2016c. *Het delen van de openbare ruimte in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest*, Brussel: Brussel Mobiliteit - Gewestelijke Overheidsdienst Brussel, Katernen van het Kenniscentrum van de mobiliteit in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, nr. 5, 168 p.
- BROMLEY, R., HALL, M. en THOMAS, C., 2003. The impact of environmental improvements on town centre regeneration. In: *Town Planning Review*. 2003. Vol. 74. nr. 2, pp. 143-164.
- BRUSSEL MOBILITEIT, 2016. *Évaluation intermédiaire des impacts de la piétonnisation des boulevards du Centre et de la mise à l'essai du plan de circulation du Pentagone*. [niet openbaar]. Brussel: Brussels Hoofdstedelijk Gewest.
- CALLON, M., LASCOUMES, P. en BARTHE, Y., 2001. *Agir dans un monde incertain. Essai sur la démocratie technique*. Parijs: Le Seuil.
- CASTILLO-MANZANO, J. I., LOPEZ-VALPUESTA, L. en ASENCIO-FLORES, J. P., 2014. Extending pedestrianization processes outside the old city center; conflict and benefits in the case of the city of Seville. In: *Habitat International*. 2014. Vol. 44, pp. 194-201.
- CORIJN, E. en VANDERSTRAETEN, P., 2016. Qu'est-ce qu'un espace public ? In: CORIJN, E., HUBERT, M., NEUWELS, J., VERMEULEN, S. en HARDY, M. (eds), *Portfolio#1 : Cadrages - Kader, Ouvertures - Aanzet, Focus*. Brussel: BSI-BCO, pp. 15-20.
- CORIJN, E., VANDERSTRAETEN, P. en NEUWELS, J., 2016. Remarques préliminaires concernant le plan d'aménagement du piétonnier. In: CORIJN, E., HUBERT, M., NEUWELS, J., VERMEULEN, S. en HARDY, M. (eds), *Portfolio#1 : Cadrages - Kader, Ouvertures - Aanzet, Focus*. Brussel: BSI-BCO, pp. 67-75.
- COURTOIS, X. en DOBRUSZKES, F., 2008. (In)Efficiëntie van de trams en bussen in Brussel: een geografisch uitgesplitste analyse, In: *Brussels Studies*. 2008. nr. 20. Beschikbaar op het adres: <https://brussels.revues.org/603>
- CRAIG C. L., BROWNSON R. C., CRAGG S. E. en DUNN, A. L., 2002. Exploring the effect of the environment on physical activity: a study examining walking to work. In: *Am.J.Prev.Med*. 2002. nr. 23(2 Suppl), pp. 36-43.
- CRESWELL, J.W. en CLARK, V.L.P., 2007. Designing and conducting mixed methods research. In: *The Journal of the Public Health Association of Australia*. 2007. nr. 4(31), pp. 53-106.

- CRETEN A., HUBERT, M., LETESSON, Q., MEZOUE, A., COCU, X., HINDRIJCKX, M., VAN DAMME, O., 2019. *Gènes piétonnes dans les rues commerçantes. Rapport de recherche pour Bruxelles Mobilité*, Brussel, Centre d'études sociologiques en Centre de recherches routières.
- DA SCHIO, N., DE GEUS, B. en BOULAND, C., 2018. A brief guide to the air of Brussels, In: CORIJN, E., HUBERT, M., HARDY, M., MEZOUE, A. M., NEUWELS, J., en VERMEULEN, S. (eds), *Portfolio#2 : Zoom in / Zoom out on the Brussels city centre*. Brussel : BSI-BCO, pp. 117-131.
- DE RYNCK, F. en DEZEURE, K., 2009. *Burgerparticipatie in Vlaamse steden - Naar een innoverend participatiebeleid*. Brugge: Vanden Broele.
- DE VISSCHER, J.-P., NEUWELS, J., VANDERSTAETEN, P. en CORIJN, E., 2016. Brève histoire critique des imaginaires à la base des aménagements successifs des boulevards, In: CORIJN, E., HUBERT, M., NEUWELS, J., VERMEULEN, S. en HARDY, M. (eds), *Portfolio#1 : Cadrages - Kader, Ouvertures - Aanzet, Focus*. Brussel: BSI-BCO, pp. 135-147.
- DECROLY, J.-M. en WAYENS, B., 2016. Le centre-ville : un espace multifonctionnel. In: CORIJN, E., HUBERT, M., NEUWELS, J., VERMEULEN, S. en HARDY, M. (eds), *Portfolio#1 : Cadrages - Kader, Ouvertures - Aanzet, Focus*. Brussel: BSI-BCO, pp. 21-34.
- DECROLY, J.-M., DESSOUROUX, C. en VAN CRIEKENGEN, M., 2003. Les dynamiques contemporaines de privatisation des espaces urbains dans les villes européennes. In: *Belgeo*. 2003. nr. 1. Beschikbaar op het adres: <https://belgeo.revues.org/15280>
- DECROLY, J.-M., BERNARD, N., BRODERSEN, M., DEBROUX, L., LANNOY, P. PERILLEUX, H., RETOUT, M., et al., 2019. *Mission d'évaluation de l'ordonnance du 8 mai 2014 relative à l'hébergement touristique*, Brussel: BSI.
- DEMEY, T., 1992. *Bruxelles. Chronique d'une capitale en chantier. 2. De l'Expo 58 au siège de la C.E.E.* Brussel: Paul Legrain.
- DESSOUROUX, C., 2003. La diversité des processus de privatisation de l'espace public dans les villes européennes. In: *Belgeo*. 2003. nr. 1. Beschikbaar op het adres: <http://belgeo.revues.org/15293>
- DESSOUROUX, C., 2006. *La production des espaces publics dans la ville contemporaine. Enjeux, acteurs et logiques de gestion et d'aménagements dans trois communes de la Région de Bruxelles-Capitale*. Doctoraatsproefschrift in geografische wetenschappen. Brussel: Université Libre de Bruxelles.
- DESSOUROUX, C., VAN CRIEKENGEN, M. en DECROLY, J.-M., 2009. Embellissement sous surveillance : une géographie des politiques de réaménagement des espaces publics au centre de Bruxelles, In: *Belgeo*. 2009. nr. 2. Beschikbaar op het adres: <https://belgeo.revues.org/7946>
- DESSOUROUX, C., BENSLIMAN, R., BERNARD, N., DE LAET, S., DEMONTY, F., MARISSAL, P. en SURKYN, J., 2016. Huisvesting in Brussel: diagnose en uitdagingen. In: *Brussels Studies*, Synthesenota's BSI. nr. 99. Beschikbaar op het adres: <https://brussels.revues.org/1346>
- DOBRUSZKES, F. en FOURNEAU, Y., 2007. Rechtstreekse kost en ruimtelijke verdeling van de vertragingen in het Brussels openbaar vervoer. In: *Brussels Studies*. nr. 7. Beschikbaar op het adres: <https://brussels.revues.org/413>
- ERMANS T., BRANDELEER, C., D'ANDRIMONT, C., HUBERT, M., LEBRUN, K., MARISSAL, P., VANDERMOTTEN, C., WAYENS, B., 2019, *Analyse van de woon-werk en woon-schoolverplaatsingen met betrekking tot het Brussels Hoofdstedelijk Gewest*, Brussel, Brussel Mobiliteit, Gewestelijke Overheidsdienst Brussel, Katernen van het Kenniscentrum van de Mobiliteit in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, 6, 239 p., beschikbaar op het adres: <https://mobilite-mobiliteit.brussels/nl/kenniscentrum-van-de-mobiliteit>

FAULK, D., 2006. The process and practice of downtown revitalization. In: *Review of Policy Research*. 2006. Vol. 23. nr. 2, pp. 625-645.

FENTON G., GLORIEUX, A., LETESSON, Q. en MINNEN, J., 2020, *Centre-ville, piétonnisation et modes de vie*, Brussel, BSI-BCO & Forum des vies mobiles (Parijs), onder leiding van GENARD J.-L., GLORIEUX I. en HUBERT M., 179 p.

FERIEL, C., 2013. Le piéton, la voiture et la ville. De l'opposition à la cohabitation. In: *Métropolitiques*. Beschikbaar op het adres: <http://www.metropolitiques.eu/Le-pieton-la-voiture-et-la-ville.html>

FOD Mobiliteit en Vervoer, 2019. *Enquête Monitor over de mobiliteit van de Belgen*, Brussel.

GEHL, J., 2011. *Life between buildings. Using public space*. Washington: Island Press.

GENARD, J.-L., BERGER, M. en VANHELLEMONT, L., 2016. L'architecture des débats : les imaginaires mobilisés. In: CORIJN, E., HUBERT, M., NEUWELS, J., VERMEULEN, S. en HARDY, M. (eds), *Portfolio#1 : Cadrajes - Kader, Ouvertures - Aanzet, Focus*. Brussel: BSI-BCO, pp. 53-66.

GENARD, J.L. en NEUWELS, J., 2016. Le développement durable comme objet de transactions. In: *Sociologies*. 2016. Beschikbaar op het adres: <http://sociologies.revues.org/5378>

GRAVARI-BARBAS M., 2001. Les enclaves ludiques : Le cas du Navy Pier à Chicago. In: GHORRA-GOBIN, C. (eds), *Réinventer le sens de la ville : Les espaces publics à l'heure globale*. Parijs: L'Harmattan, pp. 159-168.

GRIMMEAU, J.-P. en WAYENS, B., 2003. De handel in Brussel en de evolutie van de stad. In: BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST (eds), *Handel*. Brussel: Mardaga, pp. 31-42.

GRIMMEAU, J. P., BEYS, N., BASTIN, S., VAN CUTSEM, S., VERHETSEL, A., en WAYENS, B., 2004. *De handel in de grote Belgische steden en hun stadsrand*. Studie voor de Cel Grootstedenbeleid, POD Maatschappelijke Integratie. Brussel.

GROSJEAN, B. 2010. *Urbanisation sans urbanisme. Une histoire de la « ville diffuse »*. Waver: Mardaga.

HALLEUX J.-M., 2005. *Structuration spatiale des marchés fonciers et production de l'urbanisation morphologique : application à la Belgique et à ses nouveaux espaces résidentiels*, Doctoraatsproefschrift, 24 juni 2005, ULiège, département geografie.

HANDY, S. L., BOARNET, M. G., EWING, R. en KILLINGSWORTH, R. E., 2002. How the built environment affects physical activity: views from urban planning. In: *Am.J.Prev.Med.* 2002. nr. 23(2 Suppl), pp. 64-73.

HASS-KLAU, C., 2015. *The Pedestrian and the City*. New York and London: Routledge.

HUBERT, M., 1982. *Perspectives pour une renaissance du Pentagone Ouest*, Studie voor de Minister en Staatssecretaris van het Brussels Gewest. Brussel: Inter-environnement Bruxelles, 46 p.

HUBERT, M., 2008. Expo '58 en "Koning Auto". In: *Brussels Studies*. 2008. nr. 22. Beschikbaar op het adres: <https://brussels.revues.org/621>

HUBERT, M., LEBRUN, K., HUYNEN, P. en DOBRUSZKES, F., 2013. De dagelijkse mobiliteit in Brussel: uitdagingen, instrumenten en prioritaire werkdomeinen. In: *Brussels Studies*, Synthesenota's BSI. 18/09/2013. nr. 71. Beschikbaar op het adres: <https://brussels.revues.org/1184>

HUBERT M., CORIJN E., NEUWELS J., HARDY M., VERMEULEN S. en VAESSEN J., 2017, Van "grote voetgangerszone" tot stadsproject: troeven en uitdagingen voor het Brusselse stadscentrum, *Brussels Studies* [online], Synthesenota's, nr. 115, online geplaatst op 11 september 2017.

Beschikbaar op het adres: <http://journals.openedition.org/brussels/1551>

DOI: 10.4000/brussels.1551

HUNT, J. D. en ABRAHAM, J. E. 2007. Influences on bicycle use. In: *Transportation*. 2007. nr. 34, pp. 453-470.

INGALLINA, P., 2008. *Le projet urbain*. Parijs: Presses Universitaires de France

JACOBS, J., 1993. *The death and life of great american cities*. New York: The Modern Library.

JANSSENS, I., en VANDERSTRAETEN, P., 2016. Gedeelde ruimten: van concept tot uitvoering. In: BRANDELEER, C., *et al.*, Het delen van de openbare ruimte in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Katernen van het Kenniscentrum van de mobiliteit in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest nr. 5. Brussel. pp. 14-104.

JOURDAIN, V. en LOIR, C., 2016. Le régime de mobilité et les modalités d'usages de l'espace public sur les boulevards centraux à la fin du 19e siècle. In: CORIJN, E., HUBERT, M., NEUWELS, J., VERMEULEN, S. en HARDY, M. (eds), *Portfolio#1 : Cadrages - Kader, Ouvertures - Aanzet, Focus*. Brussel: BSI-BCO, pp. 123-134.

KESERÜ, I., WUYTENS, N., DE GEUS, B., MACHARIS, C., HUBERT, M., ERMANS, T. en BRANDELEER, C., 2016. Monitoring the impact of pedestrianisation schemes on mobility and sustainability. In: CORIJN, E., HUBERT, M., NEUWELS, J., VERMEULEN, S. en HARDY, M. (eds), *Portfolio#1 : Cadrages - Kader, Ouvertures - Aanzet, Focus*. Brussel: BSI-BCO, pp. 87-95.

KESTELOOT, C., DE MAESSCHALCK, F., 2001. Anti-urbanism in Flanders: the political and social consequences of a spatial class struggle strategy. In: *Belgeo*, nr. 2, pp. 41-62, beschikbaar op het adres: <https://belgeo.revues.org/15346?lang=en-article-15346>

KÜBLER, D., 2005. Démocratie et gouvernance d'agglomération: quelques leçons européennes. In: *Pouvoirs locaux*. 2005. nr. 65, pp. 85-91.

LASCOURMES, P. en LE BOURHIS, J.-P., 1998. Le bien commun comme construit territorial. Identités d'action et procédures. In: *Politix*. 1998. nr. 42(11), pp. 37-66.

LE GALES, P., 1995. Du gouvernement des villes à la gouvernance urbaine. In: *Revue française de science politique*. 1995. nr. 1(45), pp. 57-95.

LE GALES, P., 2002. *European cities: social conflicts and governance*. Oxford: Oxford University Press.

LE NAOUR, G. en MASSARDIER, G. (eds), 2013. *L'action publique sélective*. Parijs: Librairie générale de droit et de jurisprudence.

LEBRUN K., HUBERT M., HUYNEN P., DE WITTE A. en MACHARIS C., 2013, *De verplaatsingsgewoonten in Brussel*, Brussel, Katernen van het Kenniscentrum van de mobiliteit in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, nr. 2, 108 p., beschikbaar op het adres: <https://mobilite-mobiliteit.brussels/nl/kenniscentrum-van-de-mobiliteit>

LEBRUN K., HUBERT M., HUYNEN P. en PATRIARCHE G., 2014, *De verplaatsingsgewoonten in Brussel: diepteanalyses*, Brussel, Katernen van het Kenniscentrum van de mobiliteit in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, nr. 3, 107 p., beschikbaar op het adres: <https://mobilite-mobiliteit.brussels/nl/kenniscentrum-van-de-mobiliteit>

LEBRUN, K., 2016. L'accessibilité de l'« hypercentre bruxellois ». Premiers résultats pour le transport public. In: CORIJN, E., HUBERT, M., NEUWELS, J., VERMEULEN, S. en HARDY, M. (eds), *Portfolio#1 : Cadrages - Kader, Ouvertures - Aanzet, Focus*. Brussel: BSI-BCO, pp. 159-165.

LEEFMILIEU BRUSSEL, 2016. *Staat van het leefmilieu, verslag 2011-2014*. Brussel: Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

- LEFEBVRE, H., 1968. *Le droit à la ville*. Parijs: Anthropos.
- LOFLAND, L., 1998. *Public realm: exploring the city's quintessential social territory*. New Brunswick: Transaction Publishers.
- LOIR, C., 2016. Van de gedeelde ruimte tot de modale segregatie: het lange transformatieproces van de openbare ruimte (1775-1936). In: BRANDELEER, C., ERMANS, T., HUBERT, M., JANSSENS, I., LANNOY, P., LOIR, C. en VANDERSTRAETEN, P., 2016c, *Het delen van de openbare ruimte in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest*, Brussel: Brussel Mobiliteit - Gewestelijke Overheidsdienst Brussel, Katernen van het Kenniscentrum van de mobiliteit in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, nr. 5, pp. 13-29.
- MALHERBE A. en ROSA E., 2018, "Dakloosheid en stadsproject: onverzoenbaar?" in BSI-BCO, *Portfolio #2. Zoom in, zoom out on the Brussels city centre*, Brussels.
- MERENNE-SCHOUMAKER, B., 1981. Structure commerciales des rues et centres piétonniers : Essai de comparaison de quelques cas français et belges. In: *Bulletin de la société Belge d'études géographiques*. 1981. Vol. 50. nr. 2, pp. 135-144.
- MERENNE-SCHOUMAKER, B., 1983. Les activités commerciales dans les secteurs piétonniers : structure et évolution. In: *Analyse de l'espace*. 1983. Nr. 2, pp. 19-37.
- MINISTERIE VAN OPENBARE WERKEN EN VAN WEDEROPBOUW, 1956. *Brussel: kruispunt van het Westen*. Brussel: Ministerie van Openbare Werken en van Wederopbouw.
- MITCHELL, D., 2003. *The right to the city: Social justice and the fight for public space*. New York: Guilford Press.
- MORITZ, B., 2011. De openbare ruimten in Brussel ontwerpen en aanleggen. In: *Brussels Studies*. 2011. nr. 50. Beschikbaar op het adres: <https://brussels.revues.org/1036>
- MOULAERT, F., VAN DYCK, B., KHAN, A. Z. en SCHREURS, J., 2013. Building a Meta-Framework to "Address" Spatial Quality. In: *International planning studies*. 2013. Nr. 18(3-4), pp. 389-409.
- NELSON, A. en ALLEN, D., 1997. If you build them, commuters will use them: association between bicycle facilities and bicycle commuting. In: *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*. 1997. nr. 1578, pp. 79-83.
- NOËL, F., 2009. Het stadsvernieuwingbeleid in de wijken: op de kruising van stedenbouwkundige en sociale actie. In: DEJEMEPPE, P., MOUCHART, C., PIERSOTTE, C., RAYNAUD, F. en VAN DE PUTTE, D. (eds), *Brussel (over) 20 jaar*. Brussel: Brussels Hoofdstedelijk Gewest, pp. 213-233.
- PELGRIMS, C., 2018. Aménager la lenteur. La dimension imaginaire de la piétonnisation du centre-ville bruxellois, *Espaces et sociétés*, 4/175, pp. 143-162.
- PINCH, P. en ADAMS, N., 2013. Lessons from the IBA Emscher Park. In: LEARY, M. E. en MCCARTHY, J. (eds), *The Routledge companion to Urban Regeneration*. Londen: Routledge. pp. 230-240.
- PINSON, G., 2004. Le projet urbain comme instrument d'action publique. In: LASCOUTES, P. en LE GALÈS, P. (eds), *Gouverner par les instruments*. Parijs: Presses de Sciences Po., pp. 199-223.
- PINSON, G., 2009. *Gouverner la ville par projet. Urbanisme et gouvernance des villes européens*. Parijs: Presses de Sciences Po.
- PRADEL, B., 2007. Mettre en scène et mettre en intrigue : un urbanisme festif des espaces publics. In: *Géocarrefour*. 2007. nr. 82(3), pp. 123-130.

- PUCHER, J. en BUEHLER, R., 2008. Cycling for Everyone: Lessons from Europe. In: *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*. 2008. nr. 2074, pp. 58-65.
- QUITTELIER en HORVAT, 2019. Dak- en thuislozen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. In: *Brussels Studies* [Online], Fact Sheets, nr 140, Online op 04 novembre 2019. Beschikbaar op het adres: <http://journals.openedition.org/brussels/3980>
DOI: <https://doi.org/10.4000/brussels.3980>
- REMY, J., VOYE, L., BLONDEL, J.-P. en DESIMPELAER, W., 1974. Scénarios de vie urbaine. In: A+. 1974. nr. 12, p. 23.
- RYCKEWAERT, M., 2011. *Building the economic backbone of the Belgian welfare state. Infrastructure, planning and architecture 1945-1973*. Rotterdam: 010 Publishers
- ROUX E. en FEYT G., 2011. *Les observatoires territoriaux : sens et enjeux*, DATAR, La Documentation française, Collections Travaux, 14.
- SAELEN, B. E., SALLIS, J. F. en FRANK, L. D., 2003. Environmental correlates of walking and cycling: findings from the transportation, urban design, and planning literatures. In: *Ann.Behav.Med*, nr. 25 (2), pp. 80-91.
- SANDAHL, J. en LINDH, C., 1995. Impact of improving the attractiveness of town centres. In: *Transport Policy*. 1995. Vol. 2. Nr. 18(31), pp. 51-56.
- SEGRS R., VAN DEN BROECK P., KAHN A., MOULAERT F., SCHREURS J., DE MEULDER B., VIGAR G. en MADANIPOUR A. (eds), 2013. *Handboek Ruimtelijke Kwaliteit*. Brussel: ASP Editions.
- SHAY, A., 2012. *The contemporary International Building Exhibition (IBA): innovative regeneration strategies in Germany*. Doctoraatsproefschrift in stedenbouw. Cambridge. Massachusetts Institute Of Technology. Beschikbaar op het adres: <http://dspace.mit.edu/handle/1721.1/73709#files-area>
- TESSUTO, J., 2016. Changer la ville pour changer la vie ? Le mouvement citoyen PicNic the Streets et l'invisibilisation des enjeux socio-économiques liés au réaménagement du centre-ville de Bruxelles. In: *Environnement Urbain / Urban Environment*. 2016. Vol 10. Beschikbaar op het adres: <http://eue.revues.org/1405>
- VAN CRIEKENGEN, M., 2006. Welke toekomst voor de Brusselse centrumwijken? In: *Brussels Studies*. nr. 1. Beschikbaar op het adres: www.brusselsstudies.be
- VAN CRIEKENGEN, M., 2013. La gentrification mise en politiques. In: *Métropoles*, nr. 13. Beschikbaar op het adres: <http://metropoles.revues.org/4753>
- VAN DEN BROECK, P., 2010. *De sociale constructie van plannings-en projectinstrumenten. Onderzoek naar de socio-technische dynamiek in het 'Eerste Kwartier' in Antwerpen*. Doctoraatsproefschrift in ingenieurswetenschappen. Leuven: Katholieke Universiteit Leuven.
- VAN HAMME, G., GRIPPA, T. en VAN CRIEKENGEN, M., 2016. Migratiebewegingen en dynamische processen in de Brusselse wijken. In: *Brussels Studies*. 2016. nr. 97. Beschikbaar op het adres: <https://brussels.revues.org/1331>
- VANHELLEMONT, L. met VERMEULEN, S., 2016. De aanleg van de voetgangerszone in het Brusselse stadscentrum (2012-...). Een analyse van (het discours van) het procesverloop. In: CORIJN, E., HUBERT, M., NEUWELS, J., VERMEULEN, S. en HARDY, M. (eds), *Portfolio#1 : Cadrajes - Kader, Ouvertures - Aanzet, Focus*. Brussel: BSI-BCO, pp. 35-51.
- VANHELLEMONT, L., 2016. *The Power of the Imaginary in Urban Planning Processes*. Doctoraatsproefschrift in stedelijke sociologie. Milaan. Milano-Bicocca University.

- VERLINDE, S., KIN, B., STRALE, M. en MACHARIS, C., 2016. Sustainable freight deliveries in the pedestrian zone: facilitating the necessity. In: CORIJN, E., HUBERT, M., NEUWELS, J., VERMEULEN, S. en HARDY, M. (eds), *Portfolio#1 : Cadrages - Kader, Ouvertures - Aanzet, Focus*. Brussel: BSI-BCO, pp. 97-109.
- VERMEULEN, S. en HARDY, M., 2016. Communication et participation dans le cadre de grands projets urbains. In: CORIJN, E., HUBERT, M., NEUWELS, J., VERMEULEN, S. en HARDY, M. (eds), *Portfolio#1 : Cadrages - Kader, Ouvertures - Aanzet, Focus*. Brussel: BSI-BCO, pp. 111-119.
- WACKERMANN, G., 1982. Le vécu commercial en zones piétonnières européennes. In: *Annales de Géographie*. 1982. nr. 506, pp. 454-462.
- WAYENS, B., DEBROUX, T., GODART, P., MAHIEU, C., STRALE, M. en D'IETEREN, E., 2020. Kleinhandel in Brussel: de stad verzoenen met een sector in volle verandering. In: *Brussels Studies* [Online], Synthesenota's, nr 143. Online op 04 mai 2020. Beschikbaar op het adres: <http://journals.openedition.org/brussels/4342>
DOI: <https://doi.org/10.4000/brussels.4342>
- WHITEHEAD, T., SIMMONDS, D. en PRESTON, J., 2006. The effect of urban quality improvements on economic activity. In: *Journal of Environmental Management*. 2006. Vol. 80. nr. 1, pp. 1-12.
- WIEGMANN M., VERMEULEN, S., KESERÜ, I., T BOVELDT, G., HEYNDELS, E., MACHARIS, C., 2018. *Impactanalyse bereikbaarheid, verplaatsingsgedrag en tevredenheid rond de uitbreiding van de Brusselse voetgangerszone. Report voor Brussel Mobiliteit*, Brussel, VUB-MOBI en Brussels Studies Institute.
- WONG, H., 2014. *Impacts of Pedestrian Schemes on the Types of Retailers*. Doctoraatsproefschrift in stedenbouw en design. Hongkong: The University of Hong Kong.
- WOOD, P. en LANDRY, C., 2008. *The intercultural city. Planning for diversity advantage*. Londen: Earthscan.
- ZIMMER, P. 2002. La politique de l'habitat dans la Région de Bruxelles-Capitale. In: *Courrier Hebdomadaire, CRISP*. Nr. 1746-1747, 101 p.

NOTES

1. Deze synthesenota is een update van de synthesenota die op 11 september 2017 verscheen in *Brussels Studies*. Ze is met name gebaseerd op de werkzaamheden die het BSI – Brussels Centre Observatory (<http://bco.bsi-brussels.be>) gepubliceerd heeft en waarvan de auteurs hier oprecht bedankt worden.
2. Pas in 1991 waren de Grote Markt en de omliggende straten definitief autovrij.
3. STAD BRUSSEL. Van Brussel een leefbare stad maken, In: *Samen doen we het hart van Brussel sneller slaan* [online]. Geraadpleegd op 23 februari 2017. Beschikbaar op het adres: <http://centre-ville.bruxelles.be/nl/het-project/objectieven>
4. *Ibid*
5. Online: <http://www.eru-urbanisme.be/fr/print/project/57/>. Geraadpleegd op 17 januari 2020.
6. Online: <https://wijkmonitoring.brussels/>
7. In het kader van het Samenwerkingsakkoord van 15 september 1993 ging de federale regering de verbintenis aan om in Brussel een reeks acties op touw te zetten en te financieren op het gebied van mobiliteit, groene ruimten, cultuur, erfgoed, sociale woningen,... Die acties worden uitgevoerd door de Beliris-administratie (naar de naam van dit samenwerkingsakkoord), en is deel van de FOD Mobiliteit en Vervoer.

8. De vereniging NoMo - Autrement mobile is een vereniging van niet-gemotoriseerde gebruikers. Toen we deze nota schreven (september 2020), kon dit plan nog altijd geraadpleegd worden op de website van BRAL (bral.brussels).
9. Geleidelijk aan werd afgezien van deze parkeerplannen omdat ze op veel weerstand stuitten (vooral de parking onder het Vossenplein in de Marollenwijk).
10. STAD BRUSSEL, 2015. *Samen doen we het hart van Brussel sneller slaan*, p. 3
11. Tijdelijke sluiting van verschillende verkeerstunnels naar of rond het stadscentrum nadat er stenen naar beneden gevallen waren door de slechte staat van deze constructies uit de jaren 1950-1960. Gezien de dringendheid zag het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zich genoopt om een uitgebreid renovatieplan uit te voeren, waardoor het Gewest zich een debat over de toekomst van deze modernistische infrastructuur bespaarde (Hubert, 2008).
12. Zie bijvoorbeeld "Piétonnier sur les boulevards du centre de Bruxelles : le début des travaux" (uitsluitend beschikbaar in het Frans), RTBF, 22 juni 2015, https://www.rtbf.be/info/dossier/tout-savoir-sur-le-nouveau-pietonnier-bruxellois/detail_pietonnier-sur-les-boulevards-du-centre-de-bruxelles-le-debut-des-travaux?id=9013287, geraadpleegd op 19/1/2020.
13. Naar de titel van het boek van Jan Gehl [2011].
14. STAD BRUSSEL, 2015. *Samen doen we het hart van Brussel sneller slaan*, p. 11
15. <http://www.gpdo.brussels>
16. <https://www.open-iba.de/en/>
17. De studies werden gefinancierd door respectievelijk de Stad Brussel (2015) en de Grondregie van de Stad Brussel (2016).
18. <http://www.iledenantes.com/fr/>
19. STAD BRUSSEL, 2015. *Samen doen we het hart van Brussel sneller slaan*, p. 3
20. In het bijzonder het BSI-MOBI-project "Monitoring the impact of travel behavior, accessibility & satisfaction with regards to the city centre" met de steun van Brussel Mobiliteit.
21. Een parkeerroute of P-route is een gemarkeerde route, meestal in een lus, die automobilisten komende van de rand van de betrokken zone naar een of meerdere parkings leidt en die hen ook vlot weer uit de zone begeleidt.
22. Over de uitdagingen van territoriale observatoriums zoals BSI-BCO, zie met name Roux en Feyt [2011]

RÉSUMÉS

De nieuwe voetgangerszone is een van de grootste stadsprojecten die de afgelopen decennia ontworpen zijn voor het Brusselse stadscentrum. In 2015 werd de Anspachlaan, een transitweg, verboden voor autoverkeer. Intussen zijn de heraanleg van de openbare ruimte en de renovatie van de belangrijkste metrostations bijna klaar. De uitvoering en de uitdagingen van dit stadsproject zijn per definitie ingewikkeld. Uit ervaringen in zowel binnen- als buitenland en de gegevens van het BSI-BCO blijkt dat het project op verschillende vlakken een grote impact zal teweegbrengen: kwaliteit van de openbare ruimte, huisvesting en voorzieningen, lokale economie en werkgelegenheid, mobiliteit, bereikbaarheid en logistiek, sociale en culturele activiteiten, enz. Deze synthesesnota vormt een update van een eerder gepubliceerde nota (nr. 115). Het eerste deel schetst de algemene context van het project, dat niet gespaard werd door verschillende externe crisissen (lockdown na de aanslagen in Parijs, de aanslagen in Brussel, de

tunnelcrisis en de coronacrisis uiteraard). Het tweede deel gaat dieper in op de uitdagingen waarmee het project nog altijd geconfronteerd wordt. In het besluit reikt de nota enkele concrete pistes aan voor de verbetering van de kwaliteit en het beheer van het project.

Le nouveau piétonnier est l'un des principaux projets urbains conçus pour le centre de Bruxelles au cours des dernières décennies. C'est en 2015 que la voie de transit du Centre – le boulevard Anspach – a été interdite à la circulation automobile. Le réaménagement de l'espace public et la rénovation des principales stations de métro sont aujourd'hui en voie d'achèvement. La réalisation et les défis de ce projet urbain sont, par définition, complexes. Des expériences menées dans le pays et à l'étranger, ainsi que les données réunies par le BSI-BCO, montrent qu'il aura un impact important à différents niveaux : qualité de l'espace public, logement et équipements, économie locale et emploi, mobilité, accessibilité et logistique, activités sociales et culturelles, etc. La présente note de synthèse met à jour un travail publié précédemment (n° 115). La partie 1 expose le contexte général de ce projet qui n'a pas été épargné par plusieurs crises externes (*lockdown* suite aux attentats de Paris, attentats de Bruxelles, crise des tunnels et, bien entendu, crise du covid). La partie 2 développe les défis qui subsistent. En conclusion, la note propose quelques pistes concrètes d'amélioration de la qualité et de la gestion du projet.

The new pedestrian area has been one of the main urban projects designed for the centre of Brussels in recent decades. In 2015, the transit route in the city centre - Boulevard Anspach - was closed to traffic. The redevelopment of public space and the renovation of the main metro stations are now nearing completion. The finalisation of this urban project and the challenges it has faced are, by definition, complex. Experiences elsewhere in the country and abroad, as well as the data collected by BSI-BCO, show that it will have a significant impact at different levels: quality of public space, housing and facilities, local economy and employment, mobility, accessibility and logistics, social and cultural activities, etc. This synopsis is an update of a previously published work (no. 115). Part 1 sets out the general context of this project which has not been spared by several external crises (*lockdown* following the attacks in Paris, attacks in Brussels, the tunnel crisis and, of course, the covid crisis). Part 2 develops the challenges which remain. In conclusion, this synopsis proposes some concrete ways to improve the quality and management of the project.

INDEX

Keywords : public action, economic development, public space, mobility, urban planning, quality of life, urban renewal

Trefwoorden overheidsoptreden, economische ontwikkeling, openbare ruimte, mobiliteit, stadsplanning, levenskwaliteit, stadsvernieuwing

Mots-clés : action publique, développement économique, espace public, mobilité, planification urbaine, qualité de vie, rénovation urbaine

Thèmes : 7. aménagement du territoire – logement – mobilité

AUTEURS

MICHEL HUBERT

Michel Hubert is doctor in de sociologie en hoogleraar aan de Université Saint-Louis – Bruxelles, waar hij de hedendaagse stedelijke ontwikkelingen en beleidsmaatregelen bestudeert. Als gastdocent aan de Université libre de Bruxelles (ULB) is hij ook geïnteresseerd in de geschiedenis

en de structuur van vervoersnetten en de impact daarvan op de stad en haar gebruikers. Verder is hij vicevoorzitter van het Brussels Studies Institute (BSI) en medevoorzitter van het BSI – Brussels Centre Observatory. Ook leidt hij het wetenschappelijke tijdschrift *Brussels Studies* sinds de oprichting in 2006.

michel.hubert[at]usaintlouis.be

ERIC CORIJN

Eric Corijn is cultuurfilosoof en socioloog, professor emeritus aan de Vrije Universiteit Brussel, waar hij het centrum voor stedelijk onderzoek COSMOPOLIS opgericht heeft. Hij is medevoorzitter van het BSI - Brussels Centre Observatory en voorzitter van de cel "Prospekt" binnen de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie. Hij werkt ook als consultant voor de Global Parliament of Mayors.

eric.corijn[at]vub.be

JULIE NEUWELS

Julie Neuwels was een van de coördinatoren van het BSI - Brussels Centre Observatory (2016-2017). Als doctor in de architectuur en stedenbouw was ze onderzoekscoördinator bij het NFWO (2017-2020). Vandaag geeft ze aan de faculteit Architectuur van de universiteit van Luik les in de sociaal-technische benadering van de architecturale productie. Ze verricht vooral onderzoek naar stadsbeleid en naar milieubeleid toegepast op gebouwen.

julie.Neuwels[at]juliege.be

MARGAUX HARDY

Margaux Hardy was een van de coördinatoren van het BSI - Brussels Centre Observatory (2016-2017). Ze is journaliste van opleiding en momenteel werkzaam als redactiesecretaris van *Brussels Studies*. Daarnaast is ze wetenschappelijk coördinator van het Institut de recherches interuniversitaires sur Bruxelles (IRIB) aan de USL-B.

margaux.hardy[at]usaintlouis.be

SOFIE VERMEULEN

Sofie Vermeulen is experte in stedelijke geografie en doctor in de wetenschappen (2015). Ze was coördinator van het BSI - Brussels Centre Observatory sinds de oprichting in 2016. Haar werkzaamheden zijn toegespitst op stads- en wijkontwikkeling, milieuplanning en de rol van de burger.

sofie.vermeulen[at]vub.be

JOOST VAESSEN

Joost Vaesen is historicus en doctor in de filosofie en letterkunde. Als voormalig directeur van het Brussels Studies Institute (BSI) geeft hij momenteel les aan de Vrije Universiteit Brussel. Zijn onderzoek focust vooral op het bestuur en de werking van Brussel en op onderwijs in de context van een grootstad.

joost.vaesen[at]vub.ac.be