



Brussels Studies

La revue scientifique pour les recherches sur Bruxelles
/ Het wetenschappelijk tijdschrift voor onderzoek over
Brussel / The Journal of Research on Brussels
Collection générale | 2022

Welke morfologieën voor “inclusie in de stedelijkheid”? Onderzoek langs de Steenweg

Quelles morphologies pour « l'inclusion dans l'urbanité » ? Étude des pratiques le long du Steenweg

Which morphologies for “inclusion in urbanity”? Exploring practices along the Steenweg

Gabrielle Fenton, Jean-Philippe De Visscher et Michel Hubert

Traducteur : Philippe Briel



Édition électronique

URL : <https://journals.openedition.org/brussels/5949>

DOI : 10.4000/brussels.5949

ISSN : 2031-0293

Cet article est une traduction de :

Which morphologies for “inclusion in urbanity”? Exploring practices along the Steenweg - URL : <https://journals.openedition.org/brussels/5900> [en]

Autre(s) traduction(s) de cet article :

Quelles morphologies pour « l'inclusion dans l'urbanité » ? Étude des pratiques le long du Steenweg - URL : <https://journals.openedition.org/brussels/5946> [fr]

Éditeur

Université Saint-Louis Bruxelles

Ce document vous est offert par Bibliothèques de l'Université Saint-Louis - Bruxelles



Référence électronique

Gabrielle Fenton, Jean-Philippe De Visscher et Michel Hubert, «Welke morfologieën voor “inclusie in de stedelijkheid”? Onderzoek langs de Steenweg », *Brussels Studies* [Online], Algemene collectie, nr 165, Online op 13 février 2022, geraadpleegd op 23 novembre 2022. URL: <http://journals.openedition.org/brussels/5949> ; DOI: <https://doi.org/10.4000/brussels.5949>

Ce document a été généré automatiquement le 13 février 2022.



Creative Commons - Attribution 4.0 International - CC BY 4.0
<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>

Welke morfologieën voor “inclusie in de stedelijkheid”? Onderzoek langs de Steenweg

Quelles morphologies pour « l'inclusion dans l'urbanité » ? Étude des pratiques le long du Steenweg

Which morphologies for “inclusion in urbanity”? Exploring practices along the Steenweg

Gabrielle Fenton, Jean-Philippe De Visscher et Michel Hubert

Traduction : Philippe Briel

NOTE DE L'ÉDITEUR

Om de figuren in een betere resolutie te bekijken, raadpleegt u het artikel online en klikt u op “Original” onder elke figuur.

Introductie

- 1 De laatste jaren is er een hernieuwde belangstelling ontstaan voor de Brusselse Steenweg, een Oost-West as die het traject volgt van de restanten van de Brusselse middeleeuwse hoofdweg [Vleminckx-Huybens, 2020 en De Visscher *et al.*, 2020] waarna hij genoemd werd. Als gevolg hiervan werd de Steenweg nu in GoodMove – het nieuwste Brusselse mobiliteitsplan [Brussel Mobiliteit, 2020] – aangewezen als een van de toekomstige voetgangersboulevards van het Gewest – d.w.z. als een prioritaire voetgangersroute. Brussel Perspectief – het “multidisciplinair expertisecentrum voor stedelijke ontwikkeling” van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest brengt momenteel belanghebbenden samen (waaronder Brussel-Mobiliteit, de Stad Brussel, de gemeente Sint-Jans-Molenbeek, de gemeente Elsene) om te werken aan de uitvoering van dit

besluit. In dit kader heeft recent onderzoek, uitgevoerd door het Brussels Studies Institute - Brussels Centre Observatory (BSI-BCO) voor Brussel Perspectief, de noodzaak benadrukt om de Steenweg niet alleen te zien als een toekomstige mobiliteitsas, maar ook in termen van zijn rol op sociaal, ecologisch, economisch en cultureel niveau [De Visscher *et al.*, 2020]. Daarbij wordt de Steenweg onder meer gezien als een inclusieve as en wordt er gepleit voor nader onderzoek naar deze mogelijkheden.

- 2 Hierop voortbouwend, wil dit artikel toekomstige plannings- en ontwerpteams een conceptueel kader bieden om over de mogelijkheden voor sociale inclusie (een concept dat we verderop bespreken) langs de Steenweg na te denken en ze te analyseren. De inzet voor zo'n inclusieve as in het grootstedelijke centrum van Brussel is hoog, vooral omdat Brussel op het vlak van segregatie in West-Europa opvalt [Haandrikman *et al.*, 2019: 13].
- 3 Op basis van verkennend veldwerk vestigt dit artikel de aandacht op de reikwijdte van deze inclusieve mogelijkheden en op de instrumenten die van nut kunnen zijn om deze mogelijkheden beter te begrijpen. We bouwen daarbij voort op Remy's stelling dat *communicatie in de verte* noodzakelijk is voor stedelijke inclusie. Volgens Remy hangt de mogelijkheid van *communicatie* tussen vreemden af van het bestaan van stedelijke morfologieën die *afstand* mogelijk maken en tegelijkertijd – maar niet noodzakelijkerwijs *gelijktijdig* – diverse ontmoetingen mogelijk maken. Door een tweeledige sociaal-ruimtelijke lens kijkend, stellen we de bevindingen voor van onze observaties van *communicatie in de verte* in één type ruimte: de commerciële galerijen. Vervolgens brengen we de talrijke publiek toegankelijke ruimten binnen het bebouwde weefsel langs de Steenweg in kaart en creëren we denkpijlen rond de reikwijdte van de stedelijke inclusiemogelijkheden van de Steenweg. Op die manier wil dit artikel stof geven voor toekomstige gesprekken over de renovatie van de as en voor bredere debatten over de noodzaak om poorten te creëren in plaats van enclaves te ontmantelen om stedelijke inclusie te versterken [Berger en Moritz, 2018: 159].

1. Communicatie in de verte opnieuw bekeken

- 4 Sociale wetenschappers kwamen openlijk uit voor hun vertwijfeling over de mainstreaming van de concepten “inclusie” en “mixiteit” in het Brussels beleid. Het concept “inclusie” bouwt vaak voort op het beeld van een model stadsburger en essentialiseert normaliteit [Printz, 2018: 184]. Deze normaliteit wordt vaak gedefinieerd in economische termen, via productie en consumptie, in plaats van via waardige deelname aan de stad, haar totstandkoming en haar ontwerp [ibid.: 187]. Bovendien zijn er binnen het sociale-mixbeleid in Brussel al tal van pogingen geweest om de “juiste soort burgers” – d.w.z. gezinnen uit de middenklasse – in verarmde en migrantenwijken te introduceren, om welvaart en sociale controle in deze gebieden te brengen [Van Criekingen, 2011: 174]. In tegenstelling tot dit discours dat pleit voor een gemengde samenleving, heeft Remy [Remy, 2020 [1990]: 325], naast andere wetenschappers als Chamboredon en Lemaire [1970], al lange tijd nagedacht over stedelijkheid, dat wil zeggen over de combinatie van dichtheid, diversiteit en ruimtelijke configuratie [Lussault, 1966: 2013 [2003]]. Het is tijd om deze werken te herontdekken, aangezien ze de focus verleggen van mix en inclusie op zich naar de behoefte aan “inclusie in stedelijkheid”. Zij herformuleren de stedelijke bekommernissen rond de toegang, voor mensen die gevaar lopen te worden

uitgesloten, tot het sociale en ruimtelijke weefsel van de stedelijkheid [Europese Commissie, 2004: 13].

- 5 In een artikel dat voor het eerst werd gepubliceerd in 1990, getiteld “La ville cosmopolite et la coëxistence interethnique¹”, betoogt Remy [2020 [1990]] dat het uitrollen van stedelijkheid – en van toegang tot deze stedelijkheid – afhankelijk is van het vermogen tot *communicatie in de verte*². In *de verte* is de term die hij gebruikt om te praten over de kloof tussen groepen mensen in een stad, een kloof die ontstaat door hun verschillen – verschillen in behoeften, in culturele en sociale achtergronden of in toegang tot hulpbronnen [ibid.: 326]. Het bestaan van deze *verte* negeren, of proberen ze op te lossen door iedereen samen te voegen, zal haar niet doen verdwijnen. In plaats daarvan zal het vaak leiden tot een escalatie van conflicten en tot ontkoppeling en het zich terugtrekken van minderheidsgroepen. Aan de andere kant betekent het erkennen van deze kloof dat we de expressie van contrasterende identiteiten toestaan. Interacties in *de verte* zullen plaatsvinden tussen groepen – en kunnen soms conflicterend zijn. *Communicatie* ontstaat echter wanneer burgers in staat zijn om hun ontmoetingen met andere groepen “om te zetten”, d.w.z. om hun interacties om te zetten naar de diversiteit van praktijken, ideologieën en manieren van zijn in de stad [ibid.: 325].
- 6 Volgens Remy, en later volgens Berger en Moritz [2018], zullen sommige ruimten en morfologieën in de stad een sleutelrol spelen bij dit omzetten en dus bij *communicatie in de verte*³. Door het bezoeken van dergelijke ruimten ontwikkelen burgers de ervaring – en krijgen ze de mogelijkheden – om te *communiceren* met andere groepen terwijl ze *afstand* houden [ibid.: 325-328]. Deze morfologieën zijn divers en bieden verschillende gradaties van omsluiting en openheid, evenals tussenruimten en permeabiliteiten binnen de stad [Remy, 2016]. In tegenstelling tot grote open ruimten die volgens Remy een uiting vormen van een “naïef antisegregatie-ideaal” waar “alle sociale groepen elkaar overal en altijd ontmoeten” [Remy, 2020 [1990]: 326, vertaling door de auteurs], zijn deze morfologieën geen poging tot ontmanteling van enclaves [Berger en Moritz, 2018: 159]. Ze bieden eerder de mogelijkheid om poorten te creëren (idem). Toegang tot stedelijkheid – haar sociale en ruimtelijke weefsel – is echter niet alleen een kwestie van toegang tot deze ruimten. Ze is inderdaad ook afhankelijk van de verbinding van deze diverse ruimten op de schaal van de stad. Door deze verbindingen kunnen ontmoetingen en confrontaties tussen vreemden na verloop van tijd plaats maken voor *communicatie in de verte*.
- 7 In de literatuur bestaat een uitgebreide woordenschat om dergelijke ruimten te categoriseren. In dit artikel houden drie soorten ruimten onze aandacht vast. “Oprichtende wijken”, een concept geïnspireerd op het werk van de Chicago school [Park *et al.*, 1925], bieden veiligheid en vertrouwdheid aan de nieuw immigranten, evenals een opening naar de belangrijkste cultuur van de stad. Het zijn aankomstplaatsen voor een etnische gemeenschap. Hun leden hebben de neiging om naar andere delen van de stad te verhuizen als ze in staat zijn om sterke banden met de plaats te behouden, zelfs als ze daar niet meer wonen [Remy, 2020 [1990]: 336-339]. Evenzo hebben “inclusieve enclaves” een “specifieke interne werking” [Berger en Moritz, 2018: 152] en fungeren ze als een interface “tussen de omliggende gebieden en gemeenschappen” [ibid.: 154]. Deze beslaan echter niet een hele buurt en zijn ook niet noodzakelijkerwijs gebonden aan een etnische groep. Aan de andere kant zijn “interstitiële ontmoetingsruimten”, zoals cafés in treinstations, de plaats van constante

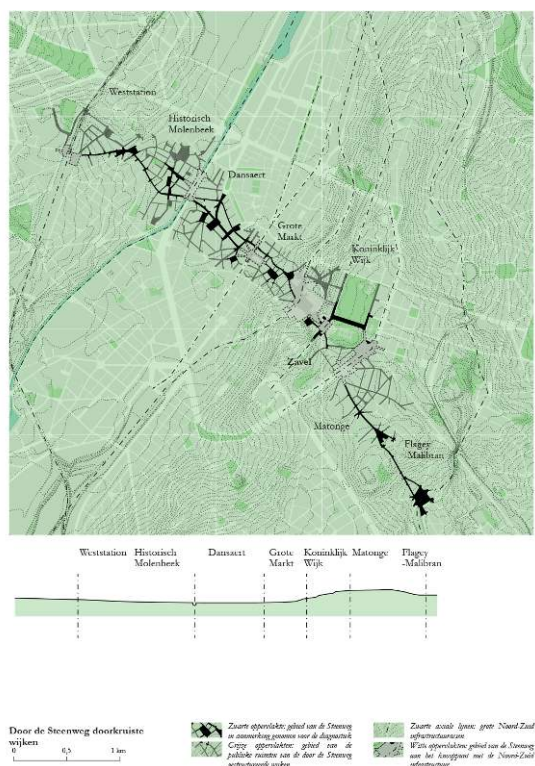
ontmoetingen en confrontaties tussen groepen. In deze ruimten blijven de ontmoetingen echter onbelangrijk binnen het sociale weefsel van het leven van individuen. Bovendien zorgt de aanwezigheid van voorbijgangers voor de neutraliteit van de ruimte [Remy, 2020 [1990]: 340-342].

2. De Steenweg, van voetgangersboulevard naar inclusieve as?

2.1. Een voetgangersboulevard die het uitgebreide hypercentrum van Brussel structureert

- 8 Naar aanleiding van de controverses rond de voetgangerszone van de centrale boulevards, startte het BSI-BCO in 2016 een onderzoeksprogramma naar de uitdagingen en kansen van het stadscentrum [Hubert *et al.*, 2020]. Onderzoeksresultaten hebben geleid tot een herconceptualisering van het stadscentrum als een reeks ruimten met een hoge connectiviteit met multiscalaire en multimodale mobiliteitssystemen, een hoge dichtheid van verschillende sociale en functionele dynamieken, en waar openbare ruimten fungeren als interfaces voor synergieën tussen die dynamieken. In navolging van Henri Lefebvre werd de toegankelijkheid van zo'n stadscentrum gezien als een fundamenteel aspect van ieders “recht op de stad” [1968].
- 9 Bijgevolg stelde het BSI-BCO voor om de ruimtelijke definitie van het stadscentrum uit te breiden tot voorbij de gebruikelijke grenzen van de “vijfhoek”. Dit om belangrijke mobiliteitsinfrastructuren zoals de belangrijkste treinstations, de metrolus en het kanaal en een breder socio-economische diversiteit van buurten zoals het centrum van Molenbeek en de Europese wijk mee in op te nemen [Vanin, De Visscher, Mezoued en Vermeulen, 2020]. In 2018 heeft het nieuw aangenomen Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling (GPDO) deze visie geïnstitutionaliseerd door het centrum van Molenbeek op te nemen in de perimeter van het “stedelijke hypercentrum” en de stationsbuurten te markeren als “stedelijke centra”.
- 10 Begin 2018 organiseerde het BSI-BCO, in samenwerking met perspectief.brussels, een masterclass en een reeks tentoonstellingen, lezingen en workshops gewijd aan het ontwerp van een nieuwe visie op de openbare ruimte in dit uitgebreide stadscentrum. De gesprekken wierpen een licht op de mogelijkheid om nieuwe voetgangersassen te ontwikkelen die het stadscentrum van West naar Oost doorkruisen, loodrecht op de “voetgangerszone⁴”. Van deze assen kwam er één naar voren als bijzonder strategisch: de historische Steenweg die de Gentse Steenweg in Molenbeek verbindt met het Beursplein, de Grote Markt, de Kunstberg, het Koningsplein en de Elsense Steenweg. Deze as doorkruist zeer contrastrijke buurten en strekt zich uit over de beruchte Brusselse Oost-West scheiding “Vandermotten, 2014”. In 2020 heeft het nieuw aangenomen gewestelijk mobiliteitsplan deze visie geïnstitutionaliseerd door de centrale delen van de Steenweg te integreren als een toekomstige belangrijke voetgangersboulevard.

Figuur 1. Buurten die door de Steenweg doorkruist worden



Afbeelding uit De Visscher *et al.*, 2020: 33

- 11 In 2019, vooruitlopend op de goedkeuring van het mobiliteitsplan, gaf perspectief.brussels de BSI-BCO opdracht om een prospectief onderzoek uit te voeren naar de herinrichting van de Steenweg. De volgende diagnose [De Visscher *et al.*, 2020] benadrukte de mogelijkheid om de Steenweg niet alleen te ontwikkelen als een langzame mobiliteitsas, maar ook als een belangrijke ecologische, sociale, economische en culturele verbinder.

2.2. Grote inzet voor “inclusie in stedelijkheid”

- 12 De Steenweg is een sociaal diverse as. Aan de ene kant lijdt het Historisch Molenbeek, op de westelijke oever van het kanaal, al sinds de jaren tachtig onder “discriminatie en verwaarlozing” [Vermeulen en Corijn, 2013: 161]. Deze vroegere industriële woonwijk werd een aankomstplaats voor nieuwe immigranten, maar bood de bewoners weinig perspectief op woonmobiliteit. Hierdoor overlapt inkomenssegregatie hier met culturele en etnische segregatie [ibid.: 173]. In 2015 was bijna 40 % van de volwassen bevolking in het Historisch Molenbeek werkloos en was het gemiddelde jaarinkomen per huishouden € 10 000⁵ lager dan het regionale gemiddelde.
- 13 De Steenweg Oostwaarts volgend over het kanaal wordt, een paar honderd meter verder, de Dansaertbuurt al sinds de jaren negentig van de vorige eeuw gekenmerkt door contrasten en gentrificatie. Het is nu een trendy wijk met modieuze winkelcentra [ibid.: 172]. De Steenweg leidt vervolgens naar de “voetgangerszone”, een nieuw voetgangersgebied en onderwerp van veel stedelijke controverses [Genard en Berger, 2020]. Deze controverses hebben de diversiteit benadrukt van de profielen van de bewoners van dit gebied, waaronder kantoorpersoneel, daklozen, bewoners en

toeristen. De Grote Markt ligt er vlakbij en draagt bij aan het symbolisch consequent maken van de buurt.

- 14 Nog verder begint de Steenweg te stijgen en steekt hij het Brusselse Noord-Zuidspoorknooppunt bij het Centraal Station over. Beide werden in de vorige eeuw gebouwd en na veertig jaar bouwwerkzaamheden en de ontheemding van duizenden gezinnen, lieten ze een langdurig litteken in het sociale en materiële weefsel van de stad achter. De Steenweg beklimt vervolgens de Kunstberg die wordt omringd door bakens van nationale prestige zoals de Koninklijke Bibliotheek en een standbeeld van koning Albert I. Deze grote open ruimte is echter ook een ontmoetingsplaats voor jonge straatartiesten en voor nationale protestacties. De heuveltop, waar de Steenweg uitkomt, was altijd de zetel van besluitvormende instellingen. Tegenwoordig huisvest hij vooral Belgische instellingen (en verder door ook Europese instellingen). Je vindt er ook het Koninklijk Paleis. Rond deze plekken vindt je een sterk contrasterende demografie. Zo werd de Zavel van oudsher bewoond door de hogere klasse en liggen de inkomens- en werkgelegenheidscijfers⁶ hier boven het regionale gemiddelde. De Matongewijk, die historisch gelinkt is met de gemeenschap van Afrikaanse afstammelingen, wordt daarentegen gekenmerkt door laag gemiddelde inkomens- en werkgelegenheidscijfers⁷.
- 15 Het beschreven traject (zie Figuur. 1) beslaat minder dan 4 kilometer. Maar, zoals we benadrukten, blijken er belangrijke culturele en sociale verschillen te zijn (zie figuur 2), wat suggereert dat de Steenweg een sterk potentieel heeft om bij te dragen aan “inclusie in de stedelijkheid” op stedelijk niveau. Hij zou inderdaad een sleutelrol kunnen spelen bij het toegang verlenen tot het sociale en materiële weefsel van de stad aan diverse – en soms afgescheiden – groepen.

Figuur 2: Mediaan inkomen per wijk



Afbeelding uit Cap en Hertoghe, 2021: 46

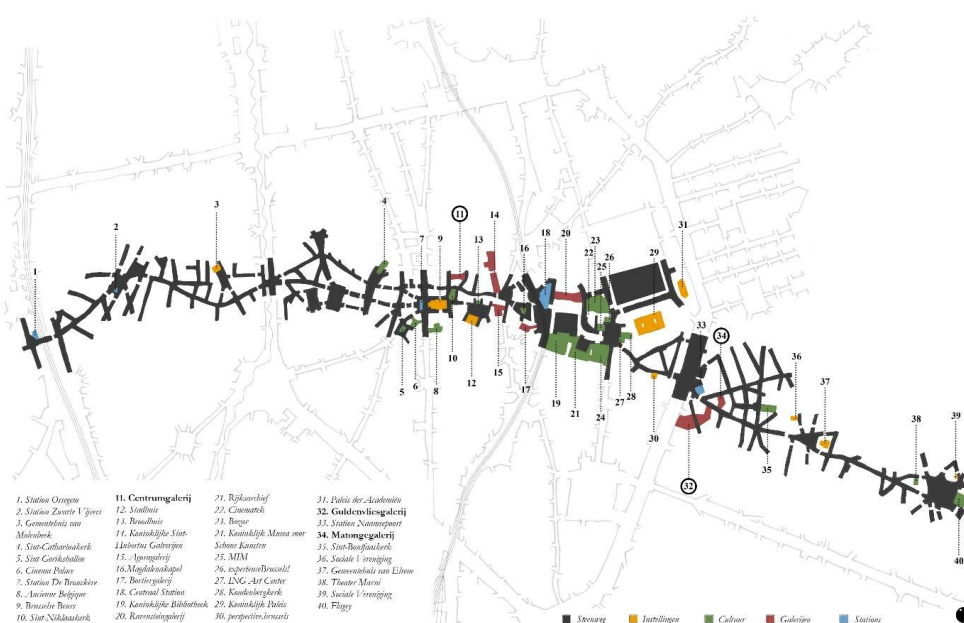
- 16 Bovendien is het ook een morfologisch diverse as die talrijke ruimten telt tussen, onder, boven en in het verlengde van zijn straten en pleinen. Deze diversiteit is te danken aan zijn specifieke topografie, maar ook aan zijn geschiedenis: na zijn oorsprong als Middeleeuwse weg en de ontwikkeling van de stad tot hoofdstad van de Lage Landen, veranderden de aanleg van de Haussmaniaanse boulevards in de 19e eeuw en vervolgens van de Noord-Zuid spoorverbinding in de 20e eeuw zijn loop ingrijpend. Deze veranderingen splitsten, verdichtten, vervaagden en verdoezelden delen van zijn traject, waarbij soms nieuwe continuïteiten binnen de stad ontstonden [De Visscher *et al.*, 2020: 8]. Tegenwoordig telt de as talloze galerijen, arcades, patio's, metro's, stations, openbare gebouwen en andere overgebleven openbare ruimten.
- 17 Onze ambitie is daarom om te onderzoeken of de Steenweg niet alleen een goed doordachte openbare ruimte kan worden die cultureel en sociaal diverse buurten verbindt, maar ook een reeks openbaar toegankelijke binnenruimten die *communicatie in de verte* tussen verschillende groepen ondersteunt. We beschouwen ons werk als een eerste stap – die naar anderen moet leiden – om toekomstige planners een dieper inzicht te geven in de mogelijke inclusieve rol van die ruimten, evenals een ruimtelijke weergave van dit publiek toegankelijke domein buiten de gebruikelijke waargenomen grenzen van de openbare ruimte [Dovey en Pafka, 2020].

3. Methodologie: een sociaal-ruimtelijke onderzoek

- 18 Dit artikel stelt enkele resultaten voor van het onderzoeksrapport in opdracht van perspectief.brussels [De Visscher *et al.*, 2020] en de bevindingen van een verkennend sociaal-ruimtelijk onderzoek dat in 2020 plaatsvond en de gezamenlijke inspanning was van een architect, een socioloog en een antropoloog met de steun van een team architectuurstudenten van de UCLouvain. Voortbouwend op eerder werk van het BSI-BCO rond de Steenweg en rond het grootstedelijke stadscentrum, was dit onderzoek bedoeld om een voorlopig overzicht te geven van de inclusiedynamiek langs deze as. Er waren twee belangrijke methodologische componenten, die in dialoog met elkaar werden geplaatst.
- 19 Enerzijds deden we kwalitatieve observaties van praktijken van *communicatie in de verte* binnen de “inclusieve enclaves” en “interstitiële ontmoetingsruimten” langs de as. Na een eerste reeks wandelingen en algemene observaties, kozen we ervoor om onze kwalitatieve observaties te concentreren op een enkel, schijnbaar representatief, type ruimte: de commerciële galerijen. We hebben ons gericht op de verbinding tussen de ruimtelijkheid van de galerijen en de praktijken van *communicatie in de verte* door hun lay-out, voetgangersstromen, sociale interacties, ruimtelijke toe-eigeningen, soundscapes te observeren en door twaalf winkelhouders en verzorgers te interviewen. Het tijdsbestek van de onderzoeksperiode – drie maanden – was vrij kort en de reikwijdte was beperkt vanwege de Covid-19^e pandemische context in het najaar van 2020. Het doel van dit verkennend onderzoek was echter niet om uitgebreide gegevens te verstrekken, maar om mogelijk concrete aanwijzingen te geven voor de capaciteit tot “inclusie in stedelijkheid” van de Steenweg, en een conceptueel kader te ontwikkelen voor verder onderzoek.
- 20 Aan de andere kant, geïnspireerd door Nolli's kaart van Rome [Nolli, 1748] – een ruimtelijke weergave van alle openbaar toegankelijke ruimten in Rome in de 17^e eeuw,

inclusief kerken en patio's – gingen we verder met het onderzoeken en in kaart brengen van alle andere potentiële “inclusieve enclaves” en “interstitiële ontmoetingsruimten” langs de Steenweg. Eerst lijstten en lokaliseerden we alle verschillende soorten ruimten op die een verlenging waren van de openbare ruimten in de open lucht richting het stedelijk weefsel. Dan verzamelden we de plattegronden van deze ruimten, die we hertekenden en samenvoegden tot één Nolli-achtige plattegrond van de Steenweg. Het doel was om toekomstige planners en onderzoekers een representatie te geven van alle ruimten waar sociale praktijken vergelijkbaar met die waargenomen in de galerijen zouden kunnen plaatsvinden, buiten de gebruikelijke grenzen van de openbare ruimte.

Figuur 3. Kaart van gebouwen met publiek toegankelijke ruimten langs de Steenweg



Afbeelding genomen uit Cap en Hertoghe, 2021: 122-123, bewerkt door de auteurs om de casestudies te benadrukken

4. Casestudy's: *communicatie in de verte* in drie commerciële galerijen

- 21 Negen galerijen, die van en naar straten, parkeerterreinen en stations leiden, zijn ondergronds en bovengronds verweven in de uitgebreide openbare ruimte van de Steenweg. Het zijn permeabele ruimten: noch open noch gesloten, met meerdere ingangen en vaak glazen plafonds die buitenlicht binnenlaten [Poot, De Vos en Van Acker, 2018: 334]. Het is deze spanning tussen openheid en beslotenheid, kenmerkend voor galerijen, die ons ertoe bracht ze te kiezen als een verkennende case study. Deze dubbelzinnigheid wordt ook weerspiegeld in de functies van de galerijen en in de specifieke kruisverstuiving van deze functies: ze nodigen voorbijgangers uit om ze te gebruiken als transitgangen naar andere plaatsen, terwijl ze mensen ook tegenhouden en verankeren met hun commerciële, culturele en sociale functies door er winkels, theaters, kunstgalerijen, ontmoetingsruimten, enz. in te huisvesten. Onze analyse focust zich op drie welbepaalde galerijen (zie omcirkelde nummers op Figuur. 3),

gekozen omdat ze een voorbeeld zijn van de diversiteit van deze ruimten op het vlak van locatie (centraal of meer perifeer), interne architectuur en lay-out, evenals op het vlak van hun beheer.

4.1. De Matonge Galerij (GM)

Figuur 4. Plattegrond van de Matonge Galerij



Deel van de originele tekening van Pauline Cap en Magali Hertoghe, op punt gesteld door Jean-Philippe De Visscher (UCLouvain). Andere medewerkers: Gabrielle Fenton, Margaux Legrand, Nesrine Benali, Pierre-Alexandre Lesuisse, Maria Akar, Maria Tabbal (UCLouvain)

- 22 De GM, ook bekend onder de naam “Elsense Galerij”, bevindt zich in het hart van de eerder genoemde Matongewijk vooral bevolkt door Afrikaanse afstammelingen. Ze heeft smalle en bochtige gangen, meerdere uitgangen en geeft toegang tot een ondergrondse parkeergarage. Gebouwd in de jaren vijftig, werd ze sinds het einde van de jaren zeventig geleidelijk bewoond door Afrikaanse afstammelingen [Impali, 1984: 66]. Tegenwoordig is het een sterke hub voor de gemeenschap van Afrikaanse afstammelingen⁹ en vindt je er voornamelijk kapsalons voor Afrikaanse afstammelingen en een paar nagelsalons, kledingwinkels, een kleine kunstgalerie, snacks en een geldtransferkantoor. Ze heeft een belangrijke sociale functie: iedereen lijkt elkaar te kennen en het geluid van gesprekken, gelach en soms ruzies vult de lucht. Sommige mensen komen alleen langs, maar de meesten blijven er lange tijd, vaak zittend op de opklapbare stoelen die her en der voor de kapsalons staan. Vermengd met het geluid van hun stemmen, hoor je het geluid van verschillende overlappende muziektracks uit de individuele winkels. Een ander opvallend element zijn de kunstwerken op elke hoek van de galerij, grotendeels van de hand van de conciërge (zie Figuur. 5).
- 23 Veel winkeliers werken hier al jaren en komen hier elke dag tot laat in de nacht. Ze aarzelen niet om de gemeenschappelijke gangruimte in te richten naar hun behoeften, bijvoorbeeld met extra kramen. Ze nemen deel aan het onderhoud van de ruimte en het toezicht op de formele en informele regels. De meeste van hun klanten zijn habitués en ook Afrikaanse afstammeling. Klanten en winkelhouders vormen samen een netwerk met sterke banden. De vele uren kappersgeklets en verzorging, evenals het delen van maaltijden en drankjes in de cafés, spelen een belangrijke rol bij het in stand houden van deze sterke band.

- 24 Het onderhoud van de ruimte valt onder de verantwoordelijkheid van de conciërge, Gaël, die ook informeel vele andere taken op zich neemt, zoals het oplossen van conflicten. Geïnterviewden leggen uit dat hij een grote rol heeft gespeeld bij het opnieuw veilig maken van de ruimte na eerdere duistere jaren:

“In 2011-2012 gingen er geen zes maanden voorbij zonder dat hier iemand werd vermoord. Sindsdien is het rustig en vredevol. Ik kan getuigen voor Gaël omdat ik zie dat hij veel doet in de galerij. Als we hem om middernacht bellen, is hij er nog. Hij houdt de ruimte schoon. Bij ongeregelde heden of gevechten grijpt hij in. De mensen kennen hem zo goed dat in zulke omstandigheden niet de politie als eerste wordt gebeld, maar Gaël” (Kapper in de GM, oktober 2020) ¹⁰.

- 25 Gaël heeft vele jaren in de Matongewijk gewoond en ziet zijn baan in de GM als een kans om mee te werken aan de verbetering van de hele buurt. Hij beschouwt de culturele rol van de galerij daarbij als cruciaal en daarom organiseert hij hier community-evenementen. Hij geeft ook kunstlessen voor jonge mensen die hij wil helpen vertrouwen op te bouwen. Daarnaast zorgen de stalletjes, het eten en de muziek van de Afrikaanse afstammelingen er mee voor om van deze galerij een plek te maken waar de gemeenschapsidentiteit sterk tot uitdrukking kan komen. Mensen die niet tot deze gemeenschap behoren, worden gezien als buitenstaanders en voorbijgangers als “toeristen” of “gasten”. Als blanke middenklasse-onderzoekers voelden we ons hier helemaal niet op onze plaats en werd onze aanwezigheid niet door iedereen geapprecieerd.

Figuur 5. Voorbeeld van muurschilderingen van GM



Schilderijen van Gaël Atumesa

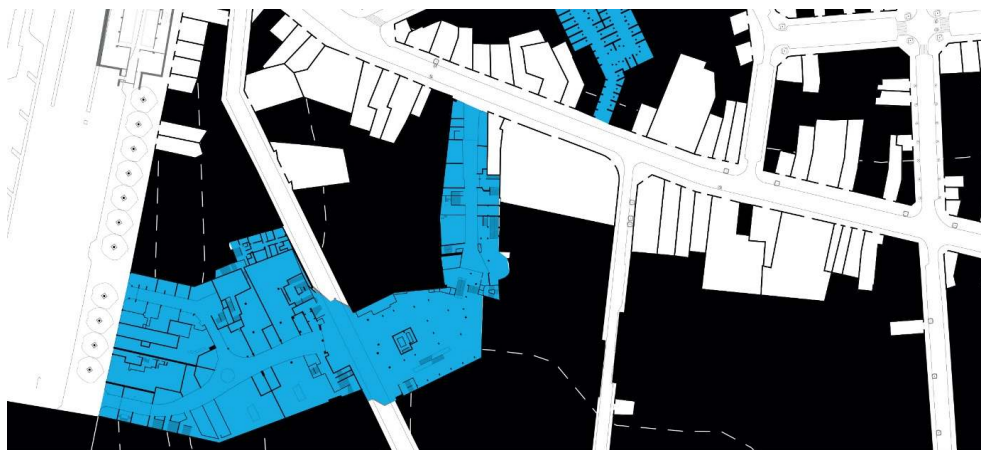
Foto: Gabrielle Fenton

- 26 Het sterke gemeenschapsgevoel dat deze ruimte kenmerkt, staat in contrast met de ongelijke behandeling en het racisme waarmee leden van deze gemeenschap vaak elders worden geconfronteerd. Buiten deze afgebakende ruimte wordt de GM echter ook gezien als een link met andere ruimten en gemeenschappen in de stad. Zo zijn Gaëls muurschilderingen (zie Figuur. 5), bijvoorbeeld, boodschappen van vrede, eenheid en integratie tussen etnische groepen. Ook werkt hij proactief samen met externe belanghebbenden, zoals de gemeenteraad, bij kwesties die te maken hebben

met de galerij. Bovendien pendelen veel van de gemeenschapsleden dagelijks naar de GM vanuit de wijken en steden zonder concentraties van Afrikaanse afstammelingen waar ze wonen en waar ze ook een groot deel van hun tijd doorbrengen.

4.2. Guldenvliesgalerij (GTDO)

Figuur 6. Plattegrond van de Guldenvliesgalerij



Deel van de originele tekening van Pauline Cap en Magali Hertoghe, op punt gesteld door Jean-Philippe De Visscher (UCLouvain). Andere medewerkers: Gabrielle Fenton, Margaux Legrand, Nesrine Benali, Pierre-Alexandre Lesuisse, Maria Akar, Maria Tabbal (UCLouvain)

- 27 Deze galerij in modernistische stijl, gebouwd in de jaren 60, bevindt zich tegenover de GM, maar contrasteert er sterk mee: de gangen zijn groot en licht, ze huisvest bijna 40 winkels – meestal ketens en door velen gezien als luxewinkels – evenals een grote bioscoop en een theater. Ze leidt ook naar een ondergrondse parkeergarage met meerdere verdiepingen. Mensen lopen er alleen of in koppels en er klinkt “liftachtige” achtergrondmuziek. Afgezien van een café waar een paar mensen aan het kletsen zijn, wordt er in de rest van de ruimte niet “rondgehangen”. Ergens blijven staan wordt afgeraden voor niet-consumenten. De afstandsmaatregelen van Covid-19 benadrukten dit verder door het aanbrengen van voorzieningen om mensenstromen te scheiden (zie Figuur. 7)¹¹.

Figuur 7. Scheidingsmaatregelen in de GTDO

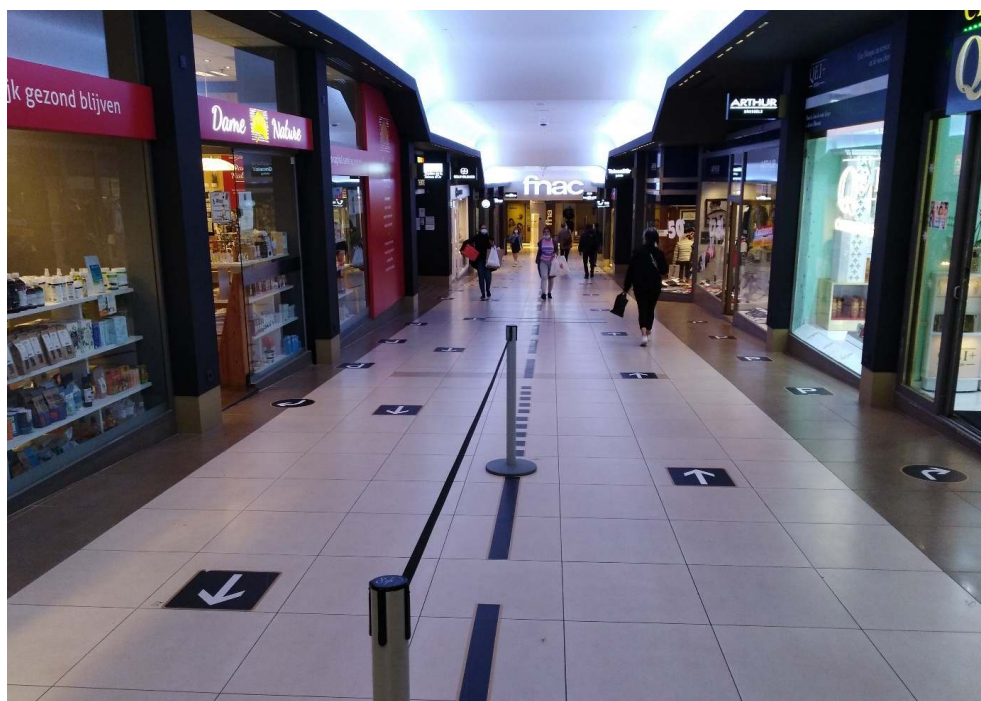


Foto: Gabrielle Fenton

- 28 De relatie tussen de winkelhouders en de ruimte verschilt sterk met die van de GM. Zo is het de winkelhouders bijvoorbeeld verboden om de gangen te gebruiken voor het uitoefenen van hun winkelactiviteit. Veel winkels behoren tot een grotere winkelketen die regelmatig zijn personeel verplaatst van de ene locatie naar de andere, waardoor de sociale banden die binnen de GTDO kunnen ontstaan, worden beperkt. Het dagelijks onderhoud van de galerij wordt uitbesteed aan meerdere agentschappen, die in de loop van de maand verschillende medewerkers sturen. De beveiligers staan niet in direct contact met de galerijhouders. Ze kloppen hun komen en gaan op verschillende plekken magnetisch in om te bewijzen dat ze de vereiste bewaking bieden. 's Morgens e-mailen ze de lijst met winkels die laat open zijn naar een onbekende derde partij die vervolgens boetes zal claimen van deze winkeliers die laat openhouden.
- 29 Het transiteren wordt aangemoedigd en de GTDO wordt duidelijk vaak alleen gebruikt als doorgang van en naar nabijgelegen ruimten, zoals het metrostation. De toegang tot deze transitroute lijkt echter gefilterd te worden. De galerij ziet zichzelf als onderdeel van de *bovenstad*¹², d.w.z. als de culturele en commerciële voortzetting van nabijgelegen luxueuze winkelruimten, zoals die te vinden zijn aan de Louizalaan. Hoewel het aan de rand van een Afrikaanse afstammelingenwijk ligt, zijn de sociaal-demografische kenmerken van de mensen die er doorheen lopen overwegend blank en van middelbare leeftijd. Verder wordt alle transit gefilterd via de Fnac multimedia store die als een centraal gelegen bottleneck fungeert (zie Figuur. 6 en Figuur. 7). Hier zorgen de aanwezigheid van een roltrap, de verandering van vloerbedekking en de aanwezigheid van Fnac-bewakers voor een onderbreking in de doorgang. Hoewel deze belemmering voor de middenklasse-onderzoeker niet abrupt aanvoelt, kan het gemakkelijk andere demografische groepen het gevoel geven dat ze niet welkom zijn of dat ze in de gaten worden gehouden.

4.3. De Centrumgalerij (GC)

Figuur 8. Plattegrond van de Centrumgalerij



Deel van de originele tekening van Pauline Cap en Magali Hertoghe, op punt gesteld door Jean-Philippe De Visscher (UCLouvain). Andere medewerkers: Gabrielle Fenton, Margaux Legrand, Nesrine Benali, Pierre-Alexandre Lesuisse, Maria Akar, Maria Tabbal (UCLouvain)

- 30 Deze galerij bevindt zich in het stadscentrum en is architectonisch bijna identiek aan de GM – met smalle en bochtige gangen – aangezien ze werd ontworpen door dezelfde architect, Jean-Florian Collin. Ze leidt niet alleen naar een parkeerplaats, maar ook naar een aantal woonblokken. Geïnterviewden leggen uit dat het tien jaar geleden nogal leeg was, maar in de afgelopen vijf jaar zijn er talloze nagelsalons met Vietnamees personeel geopend. Naast deze salons is er ook een heterogene mix van onafhankelijke handelszaakjes, zoals een bioscoop, een van de oudste tattoo salons van Brussel, restaurants en een erotiekwinkel. Een Vlaams radiostation zorgt voor de muziek in de galerij, en daarnaast vullen ook de geluiden van gesprekken in het Vietnamees de galerij.
- 31 De winkeliers die hier werken zijn elke dag present maar, in tegenstelling tot in de GM, weten velen heel weinig van elkaar. Toch is er een gemeenschapsgevoel waarneembaar onder de Vietnamese winkelhouders, die elkaars winkels bezoeken voor lange gesprekken. In tegenstelling tot in de GM zijn de klanten van de nagelstudio meestal blank en spreken de schoonheidsspecialisten weinig Frans, Engels of Nederlands.
- 32 De galerij is ook de plaats van conflict tussen verschillende belanghebbenden. Het gebouw is vervallen en er zijn terugkerende lekken in het plafond, wat een gebrek aan bezorgdheid van de verhuurders en/of de syndicus weergeeft. Sommige winkels hebben ook gemengde gevoelens over de nagelstudio's: ze worden gewaardeerd om de drukte die ze brengen in wat vroeger een bijna lege galerij was, maar ze zijn ook een reden tot bezorgdheid omdat ze zich vermenigvuldigen en andere winkels vervangen. Er is ook een al lang bestaand conflict over de giftigheid van de producten die door de nagelspecialisten worden gebruikt. Naar aanleiding van deze geschillen spreken enkele winkelhouders hun wens uit voor meer eenheid binnen de galerij:

“Het zou mooi zijn om deze galerij een bepaalde betekenis te geven, een zekere homogeniteit van winkels, of in ieder geval een mogelijkheid tot samenwonen. Dat zou mooi zijn voor deze Centrumgalerij en haar winkels, die in principe

gemeenschappelijke interesses hebben, maar zo gaat het er niet echt aan toe” (Winkelhouder, GC).

- 33 Binnen deze conflictueuze context speelt de Oost-Europese conciërge een sleutelrol. Hij woont al negen jaar op een kamer in de galerij, is verantwoordelijk voor de schoonmaak en algemene beveiliging en kent het gebouw heel goed. Hoewel het niet altijd gemakkelijk is om met hem te communiceren omdat hij beperkt Frans spreekt, wordt hij gewaardeerd door alle winkelhouders. Zijn voortdurende maar niet-opdringerige en niet-West-Europese aanwezigheid, evenals zijn kennis van de ruimte staan centraal in de galerij.

“Ik kan goed overweg met de conciërge. Ik dacht laatst, toen we dat waterlek hadden, dat het leuk is om met hem te praten. Hij kent de galerij heel goed omdat hij er elke dag is. Ik denk dat mensen niet per se veel naar hem luisteren omdat de communicatie niet gemakkelijk is en je niet alles begrijpt wat hij zegt. Maar je realiseert je dat hij goed op de hoogte is van de architectuur van het gebouw, de winkels, waar die en die afvoer gaan, waar de leidingen lopen, wie de bewoners zijn, en al het komen en gaan in de appartementen” (Winkelhouder, GC).

Figuur 9. Centrale ligging van de Centrumgalerij

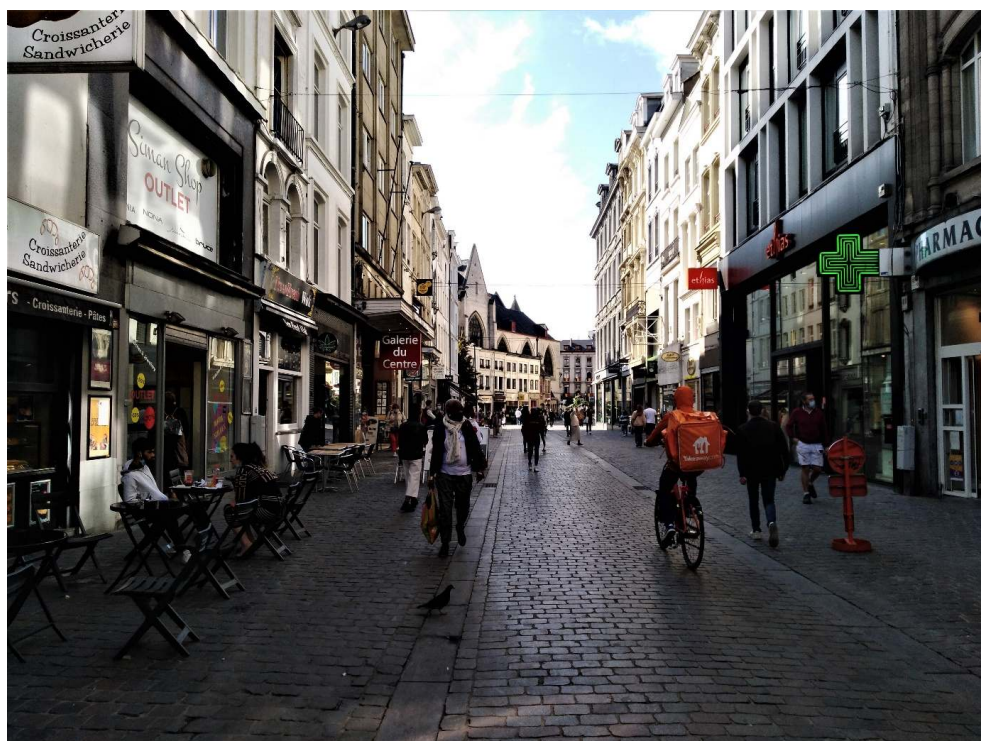


Foto: Gabrielle Fenton

- 34 De GC is verreweg de meest heterogene van de drie: ze trekt een groot aantal type mensen en soorten winkels aan. Dit is geen toeval, want ze ligt in het stadscentrum, dat een bruisend, divers en multifunctioneel gebied is – of was vóór Covid-19. Onlangs is er een bubbeltheewinkel geopend door een Vietnamese man die goed Frans en Engels spreekt. De inrichting doet denken aan hipstercafés in stadscentra over de hele wereld. Met zijn Engelstalige menukaart vol Taiwanees-Noord-Amerikaanse dranken, lijkt het erop dat hij zich op een “global” type klant richt die door deze Europese hoofdstad reist. Dit voorbeeld van “openheid” contrasteert met de vele verborgen verhalen van de galerij, zoals de aanwezigheid van huisjesmelkers¹³.

4.4. Communicatie in de verte in de galerijen

- 35 Als we de galerijen van dichterbij bekijken, zien we dat ze een weerspiegeling zijn van enkele van de morfologische kenmerken van “inclusie in stedelijkheid” die worden gesuggereerd door Remy [2020 [1990]] en Berger en Moritz [2018]. Ze verbinden namelijk allemaal een verschillende mate van openheid en beslotenheid in de openbare ruimte. *Communicatie in de verte* verloopt echter anders, en soms helemaal niet.
- 36 De GM biedt veiligheid aan een groep insiders die vaak gescheiden zijn van andere plekken in de stad. Buitenstaanders komen wel langs, maar er bestaat een duidelijke filtering omdat ze op afstand worden gehouden. Net als de “inclusieve enclaves” van Berger en Moritz [2018: 159], fungeert de GM als een poort naar de stad en haar stedelijkheid, waar mensen die gevaar lopen te worden uitgesloten, vertrouwen kunnen opbouwen. Het lijkt ook op Remy’s “oprichtende wijken” [2020 [1990]: 337]¹⁴, aangezien de mensen die de galerij regelmatig bezoeken meestal elders wonen. Hun komen en gaan tussen deze twee werelden (de “oprichtende wijk” en de rest van de stad) zorgt voor links. Het is waarschijnlijk dat nieuwkomers hier baat hebben bij de begeleiding die wordt geboden door leden die al lang deel uitmaken van de gemeenschap om te leren hoe de stad werkt.
- 37 De GC is zeer heterogeen en herbergt een continue stroom van voorbijgangers. Ontmoetingen en confrontaties tussen individuen met verschillende achtergronden gebeuren. Het management van de galerij is erg zwak, maar de niet-opdringerige conciërge onderhoudt banden met alle winkels en zorgt voor een minimaal niveau van veiligheid en netheid. Als een verlaten maar neutrale ruimte weerspiegelt de GC Remy’s “interstitiële ontmoetingsruimten” waar ontmoetingen met een lage inzet tussen individuen uit verschillende groepen kunnen plaatsvinden [2020 [1990]: 340-342].
- 38 De GTDO wordt voornamelijk gebruikt door de economisch dominerende groep van Brussel, namelijk de blanke middenklasse. Dankzij de grote gangen en brede ingangen kan het een belangrijke doorgang in de stad zijn, maar deze openheid mondt uit in een verbinding naar andere luxe winkelruimten. Bovendien door het annuleren van opties om er te kuieren, bemoeit de GTDO interacties tussen voorbijgangers totaal niet.

Tabel.1. Vergelijkende tabel voor GM, GC en GTDO

	Matongegalerij (GM)	Guldenvliesgalerij (GTDO)	Centrumgalerij (GC)
Indeling	Smalle en kronkelende gangen	Grote en rechte gangen	Smalle en kronkelende gangen
Beveiliging en onderhoud van gebouwen	Een bekende conciërge	Uitbesteed aan agentschappen	Een bekende conciërge
Type winkels	Onafhankelijk, gelinkt aan de cultuur van Afrikaanse afstammelingen met vaste winkelhouders	Ketens, veelal topmerken mode met wisselende winkelhouders	Onafhankelijk, heterogeen met vaste winkelhouders

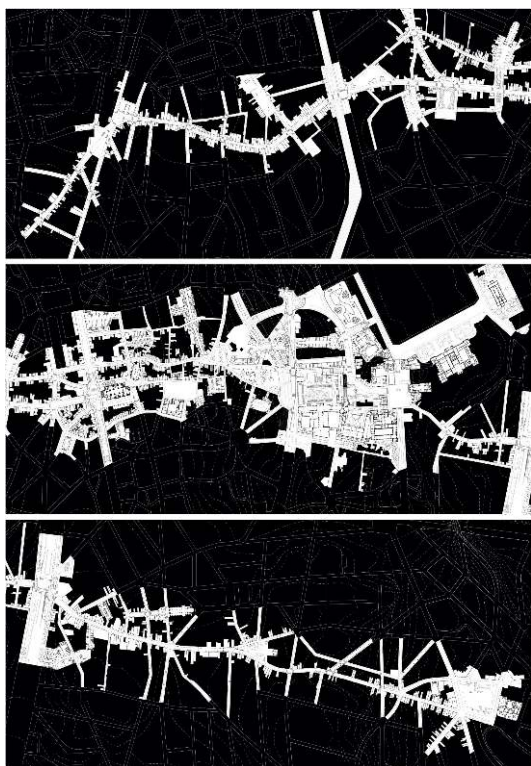
Galerijgebruik	Meestal door één gemeenschap voor sociale, culturele en commerciële functies	Meestal gebruikt voor transit	Heterogene mix van klanten en voorbijgangers, gebruikt voor een mix van functies
Hoofddrol in 'inclusie in stedelijkheid'	Lijkt op een “Fundamentele wijk” en een 'inclusieve enclave'	Doorgang voornamelijk gebruikt door de dominante sociaaleconomische groep in Brussel	Lijkt op een “Interstitiële ontmoetingsruimte”

- 39 De GM en de GC illustreren dat de ruimtelijke morfologie van de galerijen de mogelijkheid biedt voor een uitgekiend evenwicht tussen de verankering van specifieke groepen en de interactie met niet-gespecificeerde anderen. Maar de GTDO laat doorschemen dat morfologie niet genoeg is. Een specifieke reeks formele en informele regels en managementpraktijken is ook nodig om *communicatie in de verte* mogelijk te maken.
- 40 Bovendien is geen van deze ruimten op zichzelf “inclusief”: de diversiteit aan gebruikers is beperkt, evenals de reikwijdte van de *communicatie*. Maar alles bij elkaar genomen, vormt de reeks galerijen een netwerk van gedifferentieerde mogelijkheden naast de hypercentrale openbare ruimten waar een aanzienlijk aantal specifieke toepassingen en gebruikers sociale verankering kunnen opbouwen terwijl de *communicatie in de verte* met andere groepen behouden blijft.
- 41 Daarom mogen openbaar toegankelijke ruimten binnen het gebouwde weefsel slechts onder twee voorwaarden worden beschouwd als vectoren van sociale inclusie:
- een reeks formele en informele regels zorgt ervoor dat ze als zodanig werken;
 - ze maken deel uit van een dicht en divers netwerk van interstitiële en gedeeltelijk permeabele ruimten die verbonden zijn met openbare ruimten die door andere groepen worden gebruikt.

5. De uitbreiding van de openbare ruimte langs de Steenweg in kaart brengen

- 42 Onze voorlopige verkenning van de galerijen illustreert dat dergelijke morfologieën sociale inclusie kunnen ondersteunen. Maar het werpt ook licht op de noodzaak om ze te beschouwen als onderdeel van een groter en meer divers netwerk van publiek toegankelijke ruimten, en op de noodzaak om rekening te houden met hun regels en managementpraktijken.
- 43 Om toekomstige planners een betere weergave van dit stedelijke netwerk te geven, hebben we een ruimtelijk onderzoek uitgevoerd van het “uitgebreid openbare domein” van de Steenweg, inclusief ruimten met verschillende niveaus van openbaarheid [Dovey en Pafka, 2020], variërend van openbare ruimten in open lucht (straten, pleinen, parken) tot openbare zalen (stations, musea, kerken), galerijen, doorgangen en binnenplaatsen, winkels en ondergrondse parkeergarages.

Figuur 10. De uitgebreide openbare ruimte van de Steenweg: Osseghem – Sint-Katelijneplein; Sint-Katelijneplein – Naamsepoort; Naamsepoort – Flageyplein



Deel van de originele tekening van Pauline Cap en Magali Hertoghe, op punt gesteld door Jean-Philippe De Visscher (UCLouvain). Andere medewerkers: Gabrielle Fenton, Margaux Legrand, Nesrine Benali, Pierre-Alexandre Lesuisse, Maria Akar, Maria Tabbal (UCLouvain)

- 44 De verzameling, hertekening en assemblage van de geselecteerde bouwplannen genereerde een hybride architecturale/stedelijke kaart in Nolli-stijl die de rijkdom van het stedelijk weefsel langs de Steenweg illustreert, d.w.z. de diversiteit van zijn gedeeltelijk permeabele en interstitiële ruimten. De rol van de Steenweg bij het verbinden van deze diverse morfologieën op de schaal van het grootstedelijke stadscentrum van Brussel wordt duidelijk en het potentieel om deel te nemen aan de uitrol van stedelijke inclusie valt op. Daarom wijst de kaart ook een gebied aan voor verder sociaal onderzoek en inclusieve planningsexperimenten.

Conclusie

- 45 Zoals Remy ons eraan herinnert: “De stad moet op verschillende ruimtelijke schalen scheidings- en verzamelplaatsen samenstellen. Van daaruit creëert ze een complex regime van variabele afstand-nabijheid naargelang de hoofdrolspelers, de activiteiten en de problemen.” [Remy, 2020[1990]: 326]¹⁵. Het naast elkaar bestaan en de verbinding van verschillende soorten ruimten - sommige meer besloten en andere meer open, sommige sterk gerelateerd aan een gemeenschap en andere meer neutraal en interstitiële - kan *communicatie in de verte* mogelijk maken om zich op de schaal van een stad te ontvouwen. De toekomstige herinrichting van de Steenweg tot *voetgangersboulevard* moet dan ook worden gezien als een kans om te experimenteren met een nieuwe strategie voor “inclusie in stedelijkheid”. Terwijl het huidige beleid zich afzonderlijk richt op sociale infrastructuur in wijken die

stadsvernieuwingprogramma's ondergaan en op de kwaliteit van de openbare ruimte in het stadscentrum, benadrukt ons onderzoek de mogelijkheid van een geïntegreerde planning van het uitgebreide openbare domein van de Steenweg. Deze planning zou openbare open ruimten omvatten en ermee werken, maar ook interstitiële en besloten ruimten die zich door een opeenvolging van verschillende buurten verspreiden.

We willen Louvain4Cities bedanken voor de fondsen die het ons mogelijk hebben gemaakt om dit onderzoek uit te voeren en Frédéric Raynaud van perspectief.brussels voor zijn blijvende steun. We zijn ook alle deelnemers die we hebben geïnterviewd zeer dankbaar voor het delen van hun kennis, en in het bijzonder Gaël Atumesa, wiens expertise op het gebied van galerijen zeer nuttig was bij het ontwikkelen van onze analyse. Een speciale dank gaat ook uit naar architectuurstudenten Pauline Cap en Magali Hertoghe (UCLouvain) die van het ruimtelijk overzicht een uniek grafisch document hebben gemaakt.

BIBLIOGRAPHIE

BERGER, M. en MORITZ, B., 2018. Inclusive urbanism as gatekeeping. In: BERGER, M., MORITZ, B., CARLIER, L., en RANZATO, M. (eds.) *Designing Urban Inclusion*. Metrolab: Online.

BRUSSEL MOBILITEIT, 2020. Regionaal mobiliteitsplan 2020-2030.

CAP, P. en HERTOGHE, M., 2021. *Road To Social Inclusion*. Master Thesis in the Faculty of Architecture, Architectural Engineering and City Planning. Louvain-la-Neuve: Université catholique de Louvain.

CHAMBOREDON J.-C. en LEMAIRE M., 1970. Proximité spatiale et distance sociale. Les grands ensembles et leur peuplement. In: *Revue française de sociologie*. 11, 3-33.

DEMART, S., SCHOUMAKER, B., GODIN, M. en ADAM, I., 2017. *Des citoyens aux racines africaines : un portrait des Belgo-Congolais, Belgo-Rwandais et Belgo-Burundais*. Koning Boudewijnstichting: Online.

DE VISSCHER, J.-P., CORIJN, E., HUBERT, M., MEZOUE, A., VERMEULEN, S. en WAYENS, 2020. *Steenweg. Synthèse du diagnostic*. perspective.brussels en BSI-BCO: Online.

DOVEY, K., en PAFKA, E., 2020. Mapping the publicness of public space. An access/control typology. In: MEHTA, V. en PALAZZO, D. (eds.) *Companion to Public Space*. Oxon: Routledge.

EUROPEAN COMMISSION, 2004. *Rapport conjoint sur l'inclusion sociale*. Online.

GENARD, J-L en BERGER, M., 2020. Politics, Aesthetics, Economics: Imaginaries of Urban Public Space and Their Reshaping Through the Transformation of the Brussels City Centre. In: MEZOUE, A. VERMEULEN, S. en DE VISSCHER (eds.) *Towards a Metropolitan City Centre for Brussels*. Brussel: VUBPRESS en Editions de l'Université de Bruxelles, 163-192.

HAANDRIKMAN, K., COSTA, R., MALMBERG, B., ROGNE, A. F. en SLEUTJES, B., 2019. *Socio-economic segregation in European cities: A comparative study of Brussels, Copenhagen, Amsterdam, Oslo and Stockholm*. Online.

HUBERT, M., CORIJN, E., NEUWELS, J., HARDY, M., VERMEULEN, S. en VAESEN, J., 2020. Du « grand piétonnier » au projet urbain et métropolitain : atouts et défis pour le centre de Bruxelles

(nouvelle édition). In: *Brussels Studies* [Online], Synthesenota's, nr 148, Online op 18 oktober 2020, geraadpleegd op 14 december 2021. URL: <http://journals.openedition.org/brussels/5046>

IMPALI, K., 1984. Une galerie commerciale africaine à Bruxelles. In: *Bulletin de la Société géographique de Liège*. 20: 61-69.

KESTELOOT, C. en LOOPMANS, M., 2009. [Online]. Social inequalities, in: *Brussels Studies* [Online], Synthesenota's, Online op 03 maart 2009, geraadpleegd op 2 februari 2022. URL: <http://journals.openedition.org/brussels/1009>

LEFEBVRE, H., 1968. *Le droit à la ville*. Paris, Anthropos.

LUSSAULT, M., 2013 [2003]. Urbanité, in: LÉVY, J. en LUSSAULT, M., *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*. Parijs: Bélin, 966.

NOLLI, G., 1748. *La nuova topografia di Roma*.

PARK, R.E., Burgess, E.W. en MCKENZIE, R.D., 1925. *The City*. University of Chicago Press.

PELGRIMS, C., 2020. *Entre vitesse et lenteur. Imaginaires en tension dans l'évolution des infrastructures de mobilité*. Onuitgegeven PhD Thesis. Université libre de Bruxelles.

POOT, T., DE VOS, E. en VAN ACKER, M., 2018. *Thinking beyond dualities in public space: the unfolding of urban interiority as a set of interdisciplinary lenses*. *Interiors* 9:3, 324-345.

PRINTZ, A., 2018. The EU's social and urban policies from the perspective of inclusion: History and usage of the concept. In: BERGER, M., MORITZ, B., CARLIER, L., en RANZATO, M. (eds.), *Designing Urban Inclusion*. Metrolab: Online.

REMY, J., 2016. Spatialité du social et transactions. In: *SociologieS*: Online.

REMY, J., 2020 [1990]. La ville cosmopolite et la coexistence interethnique. In: REMY, J. (ed.), *La transaction sociale: Un outil pour dénouer la complexité de la vie en société*, Toulouse: Érès, 325-346.

VAN CRIEKENGEN, M., 2011. Meanings, politics and realities of social mix and gentrification: A view from Brussels. In: BRIDGE, G. en BUTLER, T. (eds), *Mixed communities. Gentrification by stealth*, Policy Press, 169-184.

VANDERMOTTEN, C., 2014. *Bruxelles, une lecture de la ville*. Brussels: Editions de l'Université de Bruxelles.

VANIN, F., DE VISSCHER, J.-P., MEZOUE, A. M. en VERMEULEN, S., 2020. A common vision for the Brussels metropolitan city centre beyond the Pentagon, In: MEZOUE, A.M., VERMEULEN, S. en DE VISSCHER, J.-P. (eds), *Towards a metropolitan centre for Brussels*, Brussel: VUBPRESS en Editions de l'Université de Bruxelles, 243-274.

VERMEULEN, S., en CORIJN, E., 2013. Gentrification or upward social mobility: The Canal Zone, In: CORIJN, E. en VAN DE VEN, J. (eds.), *The Brussels Reader*. Brussel: Vrije Universiteit Brussel (VUB) Press.

VLEMINCKX-HUYBENS, M., 2020. *What role for the Steenweg in Brussels? From undervalued corridors under tension to qualitative backbones of the polycentric city*, Master's thesis submitted for the degree of Master in Urbanism and Spatial Planning, VUB.

NOTES

1. “De kosmopolitische stad en interetnische co-existentie” (vertaling door de auteurs)

2. In zijn artikel schrijft Remy over stedelijkheid als “een vorm van sociabiliteit, die de kunst van het communiceren in de verte valoriseert” [Remy, 2020 [1990]: 325].
3. Zoals Remy opmerkt, is morfologie helemaal niet de enige factor. Mogelijkheden voor economische inclusie in de stad zijn bijvoorbeeld een andere belangrijke factor [2020 [1990]: 340].
4. De nieuwe autovrije boulevard in het centrum van Brussel, ook wel de “voetgangerszone” genoemd.
5. Zie De Wijkmonitoring, <https://wijkmonitoring.brussels/>
6. Idem
7. Idem
8. Voor het grootste deel van de periode van het veldwerk omvatten de sanitaire maatregelen in België 1,5 m sociale afstand en het dragen van een mondmasker in openbare ruimtes, terwijl restaurants en cafés tegen het einde van de periode van het veldwerk gesloten waren.
9. Omdat het buiten het bestek van dit artikel viel om een demografisch onderzoek van de galerijgemeenschap uit te voeren, hebben we gekozen voor de uitdrukking “Afrikaanse afstammelingen” (in navolging van Demart *et al.* [2017]), om mensen die afstamden (eerste, tweede of derde generaties) van de bewoners in Sub-Sahara Afrika te benoemen. We zijn ons ervan bewust dat dit een versmelting is en dat het onwaarschijnlijk is dat alle Belgische inwoners met Sub-Sahara roots zich zouden identificeren met de GM gemeenschap.
10. De citaten zijn non-verbatim transcripties van de afgenomen interviews, als zodanig getranscribeerd om de duidelijkheid van de tekst te waarborgen. Ze werden door de auteurs vertaald van het Frans naar het Nederlands.
11. De Koninklijke Sint-Hubertusgalerijen kozen om, in plaats daarvan, de hele ruimte in vierkanten op te delen, terwijl sommige andere galerijen de ruimte helemaal niet scheidde.
12. Zie de webpagina van de galerij: <https://toisondor.be/a-propos/> (opgehaald op 03/05/2021)
13. Ook vinden er binnen de galerij regelmatig onderzoeken plaats naar illegale tewerkstelling en mensenhandel. Zie bijvoorbeeld dit persartikel van de RTBF, “Bruxelles: action de contrôle des nails shops de la galerie du Centre, cinq établissements fermés” (opgehaald op 04/06/2021 van https://www.rtb.be/info/regio's/detail_action-de-controle-des-nails-shops-de-la-galerie-du-centre-cinq-etablissements-fermes?id=10344218)
14. De stad moet plaatsen bedenken die scheiden en plaatsen die samenbrengen op verschillende ruimtelijke schalen. Op deze basis stelt het een complex systeem van verte-nabijheid in dat varieert naargelang de hoofdrolspelers, de activiteiten en wat er op het spel staat”. [Remy, 2020[1990]: 326, vertaald door de auteurs].
15. “The city has to devise places that separate and places that aggregate at varying spatial scales. On this basis, it establishes a complex system of distance-proximity which varies according to the protagonists, the activities and what’s at stake”. (Remy, 2020[1990]: 326, translated by the authors).

RÉSUMÉS

De Steenweg, een Oost-West as die door het Centrum van de Brusselse Metropool loopt, moet een sleutelrol spelen bij de uitvoering van de toekomstige mobiliteitsvisie van de stad. Bovendien suggereert recent onderzoek [De Visscher *et al.*, 2020] dat, voor Brussel, deze as ook belangrijk is

op het vlak van sociale inclusie. Vooruitlopend op toekomstige verbouwingen gaat dit artikel dieper in op deze laatste stelling en creëert denkpijlen rond de mogelijkheden voor “inclusie in stedelijkheid” langs de Steenweg. Werkend rond Remy's concept van “communicatie in de verte” [Remy, 2020 [1990]] en gebruik makend van een sociaal-ruimtelijke aanpak, richt het artikel zich op morfologieën die bijdragen aan het bieden van een inclusieve toegang tot het sociale en ruimtelijke weefsel van stedelijkheid aan diverse groepen. Hiervoor worden de bevindingen voorgesteld uit een verkennend onderzoek over één type morfologie, aanwezig langs de Steenweg: de commerciële galerijen. Het artikel suggereert vervolgens mogelijkheden om verder na te denken over morfologieën die communicatie in de verte langs de as mogelijk maken door alle publiek toegankelijke ruimtes buiten de gebruikelijke grenzen van de openbare ruimten van de Steenweg in kaart te brengen.

Le Steenweg, un axe est-ouest traversant le centre métropolitain de Bruxelles, est appelé à jouer un rôle clé dans la mise en œuvre de la vision de la mobilité future de la ville. En outre, une récente recherche [De Visscher *et al.*, 2020] tend à indiquer que cet axe présente pour Bruxelles des enjeux importants en matière d'inclusion sociale. En prévision de futurs réaménagements, le présent article examine plus avant cette dernière hypothèse, en ouvrant des pistes de réflexion sur les possibilités d'« inclusion dans l'urbanité » le long du Steenweg. À partir de la proposition de Remy en faveur de la communication dans la distance [Remy, 2020 [1990]] et selon une approche socio-spatiale, l'article se concentre sur les morphologies qui contribuent à rendre possible un accès inclusif au tissu social et spatial de l'urbanité pour des groupes divers. À cette fin sont exposés les résultats d'une recherche exploratoire sur un type de morphologie présent le long du Steenweg : les galeries commerciales. L'article propose ensuite des pistes pour approfondir la réflexion sur les morphologies qui favorisent la communication dans la distance le long de cet axe en recensant tous les espaces accessibles au public au-delà des limites habituelles de l'espace public à ciel ouvert du Steenweg.

The Steenweg, an east-west axis crossing through Brussels Metropolitan Centre, has been earmarked to play a key role in the implementation of the city's future mobility vision. Moreover, recent research [De Visscher *et al.*, 2020] suggests that this axis presents high stakes in terms of social inclusion for Brussels. In anticipation of future refurbishments, this article delves deeper into this latter proposition, opening lines of thought regarding the potential for “inclusion in urbanity” along the Steenweg. Working from Remy's suggestion for *communication in distance* [Remy, 2020 [1990]] and using a socio-spatial approach, the article focuses on morphologies that participate in enabling an inclusive access to the social and spatial fabric of urbanity to diverse groups. To do so, the results of an exploratory research within one type of morphology found along the Steenweg – commercial galleries – are presented. The article then suggests possibilities for thinking further about morphologies that enable *communication in distance* along the axis by mapping out all publicly accessible spaces beyond the usual limits of the Steenweg's open air public spaces.

INDEX

Keywords : public space, urban infrastructure, mobility, urban planning, social and professional integration

Mots-clés : espace public, infrastructures urbaines, mobilité, planification urbaine, insertion socio-professionnelle

Trefwoorden openbare ruimte, stedelijke infrastructuur, mobiliteit, stadsplanning, socioprofessionele inschakeling

Thèmes : 7. aménagement du territoire – logement – mobilité

AUTEURS

GABRIELLE FENTON

Gabrielle Fenton is doctoraatsstudente antropologie aan de Universiteit van Louvain-la-Neuve, waar ze zich bezighoudt met de relaties tussen landbouwers en water rond de Schelde. Voordien werkte ze als onderzoeker bij het Brussels Studies Institute aan projecten rond openbare ruimte, mobiliteit en het autovrij maken van ruimten. Haar masterscriptie was gericht op idealen van vrouwelijkheid in Tbilisi, Georgië.

[gabrielle.fenton\[at\]uclouvain.be](mailto:gabrielle.fenton[at]uclouvain.be)

JEAN-PHILIPPE DE VISSCHER

Jean-Philippe De Visscher is adjunct hoogleraar aan de UCLouvain in Brussel, waar hij architectuur, landschap en stedenbouw doceert. Via een studie rond de Brusselse geschiedenis, onderzocht zijn doctoraatsthesis het gebruik van stedelijke projecten als Trojaanse paarden die de machtsverhoudingen tussen verschillende categorieën belanghebbenden kunnen beïnvloeden. Hij focust ook op ontwerpend onderzoek als instrument voor de ontwikkeling van nieuwe stedelijke commons en is hij medeoprichter van de KIS studio (Keep It Simple studio).

[jean-philippe.devisscher\[at\]uclouvain.be](mailto:jean-philippe.devisscher[at]uclouvain.be)

MICHEL HUBERT

Michel Hubert is Doctor in de sociologie en Professor aan de Université Saint-Louis-Bruxelles, waar hij hedendaagse stedelijke veranderingen en beleid bestudeert. Als gastprofessor aan de Université libre de Bruxelles (ULB) is hij ook geïnteresseerd in de geschiedenis en structuur van vervoersnetwerken en hun impact op de stad en haar gebruikers. Hij is vicevoorzitter van het Brussels Studies Institute (BSI) en covoorzitter van het BSI - Brussels Centre Observatory. Sinds de oprichting ervan in 2006 is hij directeur van het wetenschappelijk tijdschrift *Brussels Studies*.

[michel.hubert\[at\]usaintlouis.be](mailto:michel.hubert[at]usaintlouis.be)