

ACTUA

1.. HET GPDO: AFSCHIED VAN DE AUTO?

Het Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling (GPDO), het toekomstplan van het Gewest, stelt dat in 2040 nog slechts een vijfde van de ochtendspitsverplaatsingen met de wagen gebeurt.

Het ontwikkelen van het openbaar vervoer krijgt daarbij de prioriteit.

Het aandeel van de auto moet in ieder geval drastisch naar beneden. In de ochtendspits moet dat aandeel zakken tot 19 procent voor de verplaatsingen binnen Brussel.

Men wil ook de banden met Vlaanderen aanhalen om de netten van De Lijn en de MIVB beter op elkaar af te stemmen.

Korte afstandstad

Ook de inrichting van de openbare ruimte moet volgen. Het GPDO wil "de stad van de korte afstanden" bevorderen. Dat betekent dat de handel, scholen en andere instellingen op plaatsen moeten liggen die vlot bereikbaar zijn met het openbaar vervoer.

De openbare ruimte zal ook meer de nadruk moeten leggen op de zwakke weggebruiker. Het GPDO stelt voorop dat al tegen 2020 alle buurtwegen in Brussel omgevormd moeten worden tot een zone 30. Tegen 2040 moet er dan ook 60 kilometer aan voetgangerszone of semi-voetgangerszone aangelegd worden.

Pendelaars zullen ook verzocht worden hun auto achter te laten.

Intern verkeer

Opvallend is dat het openbaar vervoer daar geen alternatief zal zijn. Zo blijft het geprojecteerde aandeel hangen op 34 procent.

Het totale aantal verplaatsingen zal wel blijven stijgen, zo voorspelt het plan!

In de ochtendspits zal dat toenemen met bijna 17 procent tegen 2040. Dat zal vooral de

MIVB voor een uitdaging stellen. De vervoersmaatschappij zal tegen de horizon van 2040 620 miljoen ritten moeten uitvoeren. Vorig jaar was dat nog 354,7 miljoen.

Hoe de MIVB deze stijging wil opvangen is bekend: de automatisering van lijnen 1 en 5, de metro naar Schaarbeek en de vertramming van lijn 71 zijn de bekendste projecten.

Ook een volwaardige metro op de Noord-Zuidas ligt op tafel. Op de langere termijn moeten volgens het GPDO verschillende opties bestudeerd worden, zoals de automatisering van lijnen 2 en 6, een metro naar Ukkel (naar Kalevoet of Sint-Job), premetro op de middenring (huidige tram 7) en een metro van Beekkant naar Sint-Agatha-Berchem. Ook bus 95 zou baat hebben met een (gedeeltelijke) vertramming.

Parkeren

Op dat gebied maakt het plan ook geen duidelijke keuze. Wordt een goed parkeerbeleid nog omschreven als "de efficiëntste manier om de auto terug te dringen", dan zegt het plan ook wel dat parkeerplaatsen die op de openbare weg verdwijnen, elders gecompenseerd moeten worden.

Aandeel van de vervoerswijzen tijdens de ochtendspits (6 tot 10 uur)

	2010	2040
--	------	------

Verplaatsingen binnen Brussel

Voetgangers	32%	33%
Fietsers	4%	14% ⁷
Openbaar vervoer	34%	34%
Personenauto's	30%	19%
	100%	100%

Pendelaars naar Brussel

Voetgangers	6,5%	6%
Fietsers en rationalisering	1%	4%
Openbaar vervoer	46,5%	57%
Personenauto's	46%	33%
	100%	100%

2.. BARCELONA GAAT VOOR AUTOVRIJE 'SUPERBLOCKS'.



Geef de stad terug aan de voetganger. Dat is in één zin samengevat het concept van de superblocks dat in Spanje opgang maakt.

Het superblock-concept houdt in dat de stad wordt opgedeeld in blokken van zo'n 400 x 400 meter. Zo'n blok is in principe niet toegankelijk voor auto's, uitgezonderd hulpdiensten en dergelijke en soms bewoners.

De maximumsnelheid wordt teruggebracht naar 30 of 20 km/uur, zodat voetgangers en fietsers zich veilig kunnen verplaatsen.

De inrichting van de straat wordt daarop aangepast, bijvoorbeeld door trottoirs en rijlopers op gelijke hoogte te brengen. En door speelgelegenheden voor kinderen en meer groenvoorzieningen aan te leggen.

De opmars van het superblock begon in de Spaanse stad Vitoria-Gasteiz. Daar werd de stad in een aantal jaren opgedeeld in 17 superblocks. Het oppervlak bestemd voor voetgangers nam toe van 45% tot 74%, het geluidniveau daalde van 66,5 dBa naar 61 dBa en CO₂, NO_x en fijnstof namen met circa 40 procent af.

Barcelona wil dit voorbeeld volgen.

Met een ambitieus mobiliteitsplan waar de superblocks onderdeel van uitmaken wil men het autoverkeer met 20 procent terugdringen.

Met het weren van auto's uit de superblocks wil men zelfs nog een stap verder gaan, door inwoners alleen in het weekend toegang te verlenen.

Inmiddels zijn al vijf superblocks als proef ingericht en over uitbreiding van het concept over de stad woedt een levendige discussie.

3.. TORENS AAN DE THAMES

Bron: *De Standaard*

Londen is één van de snelst groeiende steden in het westen. Daarom zijn er plannen voor 236 nieuwe torens van elk minstens 20 verdiepingen. De skyline van de Britse stad zal er dus in de toekomst helemaal anders uitzien. Lia van Bekhoven blikt vooruit.

Kijk goed naar de Londense skyline. Zie hoe de kathedraal van Saint Paul erbij ligt, met daarnaast de kogelvormige Gherkin (Augurk) en schuin daarvoor de Glassplinter, het hoogste gebouw van West-Europa. De kans is groot dat de volgende keer dat u een blik werpt op dit deel van de Britse hoofdstad, u weinig of niets herkent. Want het gaat dringen worden in Londen.

De hoge torens zullen, waar je ook bent in Londen, het gezicht van de stad belemmeren of, op zijn best, mede bepalen.

Londen is een van de snelst groeiende steden in het westen. Ze trekt buitenlandse oligarchen aan die er hun geld beleggen in 19e eeuwse, wit gestucte huizen met pilaren, en arme migranten die met vijf anderen een kamer delen. De komende jaren zullen er in Londen een miljoen mensen bijkomen.

Lessen uit het verleden zijn niet geleerd

Er moest rekening worden gehouden met smalle steegjes en cultureel erfgoed. En hoe groter en dominantier de groep wolkenkrabbers des te zorgvuldiger zou het ontwerp moeten zijn.

Maar als de plannen een ding laten zien, dan is het dat de lessen uit het verleden niet geleerd zijn. De nieuwe stadszones lijken in het leven geroepen te zijn om juist de onmiddellijke omgeving af te stoten. Kleurenschema's zijn arbitrair, materialen en vormen zijn vaak goedkoop en onaantrekkelijk.

Om de acute huizen crisis te bezweren schat men dat er jaarlijks 42.000 nieuwe woningen bijgebouwd moeten worden. 80% van de geplande hoogbouw heeft een woonbestemming. Maar de meerderheid van de Londense bevolking wil niet in hoge flats wonen.

De nieuwe wolkenkrabbers zullen de woningnood niet oplossen. Ze zijn op de eerste plaats een plek om (buitenlands) geld te investeren. Een groot deel zal, zoals de huizen in de duurdere wijken, onbewoond blijven.

"Skyline van Londen is out of control"

De skyline van Londen "is out of control", schreef The Observer. Het kon uit de hand lopen omdat er geen centrale visie is voor de Britse hoofdstad. Londen is nooit gepland geweest. Het is in de loop der eeuwen organisch gegroeid.

De gevolgen waren soms lastig en lelijk, maar nooit genoeg het imago en karakter van de hele stad permanent te beschadigen. Een nieuwe pressiegroep van architecten, kunstenaars en politici ijvert voor een nieuw, structureel beleid voor Londens stedenbouw voordat "het unieke karakter" van een van 's werelds grootste steden begraven ligt onder 236 meest oninteressante wolkenkrabbers. *Foto: uit 'De Standaard'.*



4.. HASSELT - SCHONE STADSDISTRIBUTIE WERKT

Bron: 'Argus'.

Hasselt neemt het voortouw in slimme en schone stadsdistributie. Andere Belgische en Europese steden springen ook op de wagen.

Probleem stadsdistributie

De laatste kilometers om goederen in winkels te krijgen vormen een van de grote pijnpunten van de conventionele distributie. Te grote trucks die relatief kleine pakketjes in nauwe winkelstraten moeten bezorgen worden door niemand geapprecieerd, niet door de consument, niet door bewoners en al evenmin door handelaars en stadsbesturen.



De oplossing: [CityDepot](#)

Dit bedrijf groepeerde de goederen in een centraal depot aan de rand van de stad en levert de pakketten gebundeld bij de handelaars met een kleine vrachtwagen, of met elektrische of hybride bestelwagens en cargo bikes. Bovendien biedt CityDepot aanvullende diensten aan, zoals het controleren en stockeren van goederen.

De voordelen

De leveranciers uit binnen- en buitenland leveren rechtstreeks aan CityDepot, die groepeerde en houdt de goederen zelfs even in stock als men met plaatsgebrek kampt. Bovendien nemen ze de verpakkingskarton- en plastic in één moeite terug mee. Men merkt nu al minder trucks in het straatbeeld, dus dat betekent voor iedereen aangenamer winkelen.

De organisatie draait twee jaar na de opstart al breakeven en kijkt uit naar andere steden.

Economisch interessant als je zendingen daarentegen voor één stad kunt groeperen en ze in een centraal depot afleveren, waarna ze voor een lage kost verder worden verdeeld in de stad.

Tijdswinst: een truck minder op de weg, een chauffeur minder, geen tijdsverlies.

De distributiebedrijven helpen om de laatste kilometers naar de kleinhandel te overbruggen is slechts één zijde van de medaille. CityDepot maakt zich ook al op voor de andere kant: Business To Consumer (BTC), waarbij de goederen vanuit de winkel of vanuit het stadsdepot rechtstreeks aan de consument worden geleverd of aan een tussenpersoon. Het pakje wordt aan huis geleverd, het kan opgehaald worden bij CityDepot, aan het einde van de dag bij de handelaar of in een verdeelpunt in de Hasseltse rand.

Ook in Nederland schieten initiatieven rond groene stadsdistributie als paddestoelen uit de grond. [Green City Distribution](#) beleeft elektrisch in Amsterdam, Deventer, Utrecht en Zutphen en op aardgas in Tilburg. [Combipakt](#) verzorgt de beleving van de Nijmeegse binnenstad. Het moment dat mensen zorgeloos kunnen winkelen in de stad zonder blootstelling aan de dieseldampen van de distributie lijkt niet langer een utopie.

5.. VOOR U GELEZEN 'BRUSSELSE DICHTHEDEN EN WOONVORMEN'

Auteurs: Bernard Declève, Risvçilla Ananian, Maurice Anaya, Anne Leslieux.
Uitgave in opdracht van het Brussels hoofdstedelijk gewest. (2009)

Uitstekende en goed onderbouwde visie voor ALLE groeisteden, een goede handleiding voor de noodzakelijke verdichting.
Verplichte literatuur voor alle toekomstgerichte architecten en stedenbouwkundigen.

SAMENVATTING DER CONCLUSIES

Deze beschouwing volgt twee theoretische denkpijsten. De eerste volgt het spoor van **de stad van de korte afstanden**, waar de woongebonden verplaatsingen gestructureerd worden door het voetgangersverkeer en het gebruik van het openbaar vervoer

De tweede piste tast de grenzen af van wat we **het openbaar comfort van de wijken** hebben genoemd, naar de stellingen van Leon Krier (zie hoofdstuk 1). Aansluitend op Kriers visie staat het niveau van het openbaar comfort van een wijk gelijk met de capaciteit van die wijk om alle typische activiteiten van het stadsleven te verenigen: economische, sociale, culturele, symbolische, ludieke en politieke activiteiten.

Met deze twee pijsten als leidraad zien we een stadsmodel ontstaan waarin de verweving van de dichtheden het resultaat is van een dubbel proces

: het proces dat het voor elke inwoner mogelijk maakt om op 10 minuten wandelafstand vanaf zijn woning (600 meter) alles te vinden wat bijdraagt in het gevoel van comfort en levenskwaliteit voor zichzelf en zijn kinderen (pleinen en openbare tuinen, aansluitingen op het openbaar vervoer, scholen, speelpleinen, buurtwinkels).

Daarnaast is er het proces dat de verdeling regelt van de voorzieningen die de gemeenschap meent nodig te hebben om te voldoen aan de vragen van de bewoners of bezoekers en om haar plaats in het netwerk van internationale steden te verdedigen.

Moet Brussel verdicht worden?

De redenen voor de Brusselaars om vragen te gaan stellen bij de dichtheid en de stadsvorm houden op de eerste plaats verband met de demografie, de bestrijding van de stadsvlucht en de noodzaak om nieuwe inwoners aan te trekken.

Sinds enkele jaren is de migratiebalans opnieuw positief (meer inwijkingen dan uitwijkingen), maar uit de analyse van die cijfers blijkt dat de inwijkingen voornamelijk mensen met een zeer laag of net een zeer hoog inkomen zijn, terwijl de uitwijkingen hoofdzakelijk gezinnen uit de middenklasse zijn. Sociaal gezien, stelt deze dynamiek het gebied bloot aan het risico dat de populatie op zijn grondgebied een steeds dualere maatschappij vormt. Ook op het economische vlak zijn die migratiebewegingen nadelig voor het Gewest dat een groot deel van zijn inkomsten uit de persoonsbelastingen haalt. Omdat het Gewest er niet in slaagt duurzaam aantrekkelijke levensomstandigheden te creëren voor middenklasse gezinnen met kinderen, blijft het zijn solvabele populatie verliezen hoewel het die nodig heeft om een sociale cohesie op te bouwen. In de financiële balans wordt de vlucht van de middenklasse niet gecompenseerd door de komst van gezinnen met een hoog inkomen, in die zin dat de veelverdieners die zich in Brussel vestigen vaak aan internationale instellingen zijn verbonden en dus van belastingen zijn vrijgesteld. .

Stadsvlucht.

In het enquêteverslag in hoofdstuk 5 noemen vele gezinnen die overwegen om te vertrekken de **SCHOOL ALS REDEN VOOR HUN VERTREK**, net als het gevoel dat de stad niet het levenskader biedt dat ze voor hun kinderen wensen. De mobiliteitskwestie is eveneens een vaak aangehaalde reden. Andere studies wijzen op de noodzaak om een woonaanbod te ontwikkelen dat beter is afgestemd op de middeninkomens: vele gezinnen verdienen immers te veel om voor een sociale woning in aanmerking te komen, maar te weinig om zich een woning op de prive-markt te kunnen veroorloven.

Jonge gezinnen stimulansen en mogelijkheden bieden om in Brussel te blijven wonen zodra ze kinderen hebben, is dus een eerste reden voor het Gewest om het aantal beschikbare woningen op te voeren.

De tweede reden om Brussel te verdichten is het anticiperen of ten minste het opvangen van de bevolkingsgroeicyclus die sinds enkele jaren is ingezet. Om een idee te krijgen van de aangekondigde

bevolkingsaangroei, baseren we ons op de hypothesen van het Federaal Planbureau dat 1.200.000 inwoners tegen 2020 verwacht en 1.310.000 tegen 2060. Dat maakt dus een toename met respectievelijk 200.000 en 300.000 inwoners tegenover de bevolkingscijfers van 2005. Wat inhoudt dat er grosso modo 100.000 woningen moeten bijkomen binnen twaalf jaar en 150.000 woningen binnen vijftig jaar.

Een georganiseerd verdichtings beleid door huisvesting is dus niet alleen aangewezen, maar ook noodzakelijk voor het Brusselse Gewest. Die verdichting dient niet alleen kwantitatief, maar ook kwalitatief van aard te zijn: het open bare verdichtingsbeleid moet de voorwaarden creëren om een algemene regulatie van de markt te induceren om het vertrek van de traditionele middenklasse af te remmen, terwijl Brussel meteen ook aantrekkelijker wordt voor de nieuwkomers en toch leefbaar blijft voor de economisch zwakste groepen.

Uit de enquête onthouden we immers hoeveel belang de bewoners hechten aan mobiliteit, openbare ruimtes, gemeenschapsvoorzieningen en vooral aan scholen. Hoewel de school vaak over het hoofd wordt gezien in het stadsbeleid, vormt ze duidelijk een essentiële factor in de verhouding kwalitatieve verdichting = kwaliteit van het leefkader.

De grond bezettingsdichtheid van de geanalyseerde productie gelijk aan **100 inwoners per hectare**. De dichtheid ontwikkeld door deze projecten is beduidend hoger dan de globale grond bezettingsdichtheden in de tweede kroon (47 inw./ha) en het volledige gewestelijke grondgebied (62,5 inw./ha)

Woningnood

Indien het ritme van 2.400 won./jaar aanhoudt, kan voor eind 2020 (over twaalf jaar) een bijkomend aanbod van 28.800 woningen verwacht worden, wat iets minder is dan een derde van de woningen die nodig zijn volgens de bevolkingsprognoses van het Planbureau.

Aansluitend op hetgeen voorafgaat, zou de beschikbare ruimte in het Gewest volstaan voor de toekomstige vraag.

De verdichting van het openbaar vervoernet moet absolute prioriteit krijgen, net als de verdichting van de woonfunctie en de tewerkstelling in de omgeving van de vervoerspolen, daar waar die verdichting een uitbreiding van het vervoersnet kan dragen.

Eerste scenario

De uitbreiding zal het resultaat zijn van organische processen (opsplitsing van eengezinswoningen in appartementen, herbestemming van kantoren tot woningen, opvullen van lege plekken in bestaande weefsels, herverkavelingen of opdelingen van percelen en de vervanging van eensgezinsvillla's in kleine appartementsgemeenschappen) of strategieën gecoördineerd door de overheid (zoals de realisatie van GGB's of Wijkcontracten).

De mogelijkheid om daar te wonen zonder een auto te bezitten, dient meer in de verf te worden gezet, zoals dat gebeurt voor de nieuwe centrale en pericentrale woonwijken in steden als Parijs, Londen of New York.

Het tweede, homeopathische scenario houdt ongetwijfeld het grootste potentieel in. Het is belangrijk om verlaten terreinen systematisch te bestrijden en lege plekken te vullen, lege of verouderde industrie, woon- of kantoorgebouwen steeds opnieuw te gebruiken, het gebruik van leegstaande verdiepingen boven handelszaken te promoten.

Het derde scenario betreft een hersteld evenwicht van de kantoorzones. Dat herstel wordt aangestuurd door het richtschema van de Europese wijk dat bepaalt dat huisvesting meer ruimte moet krijgen tussen de andere functies van de wijk. Het debat over de stadsvorm en de dichtheid is zeer concreet in dit debat, aangezien de Brusselse regering voorstelt om de dichtheid van de wijk rand de Wetstraat beduidend te verhogen. De vraag is nog alleen "hoe?".

Los van het scenario, zal het niveau van de bediening door het openbaar vervoer een doorslaggevend criterium zijn voor de locatiekeuze van de projecten.

De autostroom van het pendelfenomeen oefent eveneens een meetbare druk uit op de Brusselse dichtheid: de auto's werken de dagelijkse files op wegen in de hand en impliceren specifieke parkeerbehoeftes.

De percepties gekoppeld aan de mobiliteit en gebeurtenissen tijdens het woonwerk verkeer stimuleren overigens negatieve voorstellingen van de dichte stad. Voor al die pendelaars is Brussel immers geen woonplaats, maar een plaats waar ze gaan werken. Wie met de auto

komt, associeert Brussel met de files op de E411 of de E40, terwijl treinreizigers de stad associëren met dagelijkse vertragingen en de landschappen van het Centraal station, het Zuid-, Noord- of Schumanstation.

Hoe sterker de negatieve connotatie van dat beeld, hoe onwaarschijnlijker de kans dat een deel van die populatie naar Brussel terugkeert.

DE HUIDIGE VISIE REDUCEERT HET GEN-PROJECT TOT EEN UITBREIDING VAN DE SPOORWEGINFRASTRUCTUREN. Toch zouden parallel daarmee de middelen gevonden moeten worden om ook de uitbreiding van de tram- en metronetwerken grater te zien. De invoering van rekeningrijden vanaf de toegang tot Brussel is een strategie die daartoe zou kunnen strekken, terwijl deze oplossing tegelijk een grotere ruimtekwaliteit zou bieden. Op voorwaarde uiteraard dat de installatie van diverse filters die het autoverkeer moeten indammen, net zoals voor het GEN, voorafgegaan worden door of gepaard gaan met een aanzienlijke verdichting van het openbaar vervoer aanbod binnen Brussel en gesteund wordt met een voluntaristische bodembestemmingsbeleid.

Is dat niet het geval, dan zal het rekeningrijden een omgekeerd effect hebben: het zal bewoners en activiteiten wegjagen uit de stad, veeleer dan ze naar de dichte stad terug te lokken.

Kwaliteit

Wat betreft de verdichting door huisvesting, is het belangrijk om het openbaar comfort van de wijken te verzekeren. De inwoners van de 19 gemeentes moeten kunnen rekenen op:

- een dichte infrastructuur voor onderwijs, werk, sociaallevens, recreatie of aankopen in de buurt van hun woonplaats;
- de mogelijkheid om de centraliteiten gemakkelijk te bereiken dankzij een flexibel en aangepast bovengronds openbaar vervoernet;
- een ruimtelijke verdeling van de woning dichtheden die de energiebesparing optimaliseert, net als de rentabiliteit van de openbaar vervoerdiensten en de kwaliteit van het sociaallevens, zowel op buurtniveau als op grootstedelijk niveau;
- natuurruimtes en landschappen die ontstaan voor stadstoepassingen.

Die logica van een bewoonbare ruimte botst met:

- de inplanting van grote, grootstedelijke voorzieningen;
- de vermazing van de ruimte door grote autowegen en andere weg- en spoorwegnetten.

De Brusselse dichtheid versus het metropoliseringsfenomeen

Het statuut van Brussel als Europese hoofdstad en vestigingsplaats van talrijke openbare en private internationale instellingen is een troef, maar kan een bedreiging worden wanneer het *euro-compatibiliteitscriterium* van de lokale de overhand krijgt op de bewoonbaarheid en het openbaar comfort van de wijken. De internationalisering van de stad brengt immers ook een reeks uitdagingen en problemen met zich mee voor het gebruik van de ruimte, de stadseconomie en de stedelijkheid in het algemeen.

TORENS???

De toren wordt door zijn voorstanders voorgesteld als een antwoord op de noodzakelijke verdichting van de stad. Toch is de verhouding tussen de toren en de dichtheid erg paradoxaal. Enerzijds hebben torenwijken niet noodzakelijk een hoge dichtheid en bieden haussmanniaanse gebouwen (B+S) vaak een hogere densiteit dan appartementsgebouwen B+IS (voorbeeld: de Modelwijk, zie hoofdstuk 2). Anderzijds is de toren geen territoriale structuur, maar een architectonisch- en vaak overweldigend -object dat de neiging vertoont om zijn logica op te dringen aan de omgeving waarin het wordt opgetrokken (zonder evenwel een bevredigende oplossing te bieden voor een vaak gezien gebrek, namelijk de slechte kwaliteit van de stadsoplossing voor de begane grond). De ontwerpers van een toren hebben geen directe invloed op de evolutie en het beheer van de ruimtes en stadsinfrastructuren waarop het architectonische object (hoe geslaagd ook) een impact zal uitoefenen. Dat is met name het geval voor de mensen- en goederenstromen die het gebouw op gang brengt en waarvan nagaan moet worden of de stad ze wel aankan.

Cityvoming en Manhattaneffect.

De bereikbaarheid met het openbaar vervoer blijkt dus een stedelijke conditio sine qua non voor de ontwikkeling van hoogbouwprojecten. Daarbij moet rekening gehouden worden met het feit dat de stroom nieuwe reizigers die de toren aantrekt, de verzadiging van het net kunnen bespoedigen.

Voorbij het verzadigingspunt moet het openbaar vervoeraanbod worden opgevoerd en, ondertussen, elders verdicht worden, bij stations en lijnen die de nieuwe aanvoer van reizigers kunnen verwerken. Maar als het aanbod dan toch moet worden uitgebreid, waarom dan niet op de eerste plaats in stadsdelen die minder goed bediend worden en waar de installatie van nieuwe vervoersknooppunten kan bijdragen tot een sterkere structuur voor de stad van de korte afstanden?

In verband met de dichtheid wordt ook vaak het argument aangehaald dat hoogbouw ruimte vrij maakt zodat er plaats is voor natuurruimtes die de stad beter bewoonbaar maken. Een piste die louter theoretisch gezien vele mogelijkheden biedt, maar specialisten blijken erg verdeeld te zijn over deze kwestie.

Tot dusver is er in Brussel geen overtuigend voorbeeld te vinden dat bewijst dat hoogbouwpromotoren doeltreffende oplossingen kunnen bieden tegen de overlast veroorzaakt door de tocht en de schaduw aan de voet van die gebouwen.

In de meeste gevallen is de toren veeleer een domper op de bewoonbaarheid van de ruimte die ze vrijmaakt, dan een toegevoegde waarde.

In die tweede invloedssfeer kunnen we twee tegenstrijdige en tegengestelde bewegingen waarnemen.

De eerste kadert in een elitaire kijk op culturele diversiteit die onder meer wordt beschreven in de werken van de Amerikaanse auteur Richard Florida. Volgens hem moeten de stadsvernieuwing en dynamisering gebaseerd zijn op de creatieve troeven van de stad en hangen ze in de praktijk af van het aantal mensen dat tot de creatieve klasse behoort, zoals ingenieurs, docenten, schrijvers, kunstenaars, acteurs, designers ... kortom de creatieve beroepen in de artistieke, wetenschappelijke en intellectuele sfeer (Florida R., 2004)

-De tweede beweging wil vanuit de solidariteit de stadsarmoede aanpakken via cultureel werk. Beide bewegingen zetten ertoe aan om de kwestie van de stadsintensiteit tegenover de kwaliteit van de openbare ruimtes en van het onderwijs te plaatsen.

Ook zij roepen op om de school, ontmoetingsplaats en urbaniteitsproject, beter in het verstedelijkingsproces te integreren.

De stadsvormen die deze internationale dimensie materialiseren moeten niet alleen gezien worden als functionele en esthetische expressies van een bouwkunst, maar ook als collectieve representaties van een samenlevingsproject en een urbaniteitsopvatting.

De architecten en hun projecten zijn onschatbare bemiddelaars tussen wat de stad is en de opvattingen die de mensen daarover hebben, tussen de organiserende instanties die over de toekomst van de ruimte beslissen en de bewoners die elke dag in ruimte leven.

Een kwalitatieve verdichtingsstrategie impliceert daarom dat de kwaliteitsvoorwaarden worden voldaan voor het aanbod aan mobiliteitsinfrastructuur, openbare ruimtes, gemeenschapsvoorzieningen en educatieve of culturele diensten, nog voor er sprake is van enige programmatie in termen van aantal woningen, volumes of hoogtes

De theorie van die keuze hebben we te danken aan de Amerikaanse urbaniste Jane Jacobs die haar stellingen begin de jaren 1960 verkondigde om aan te tonen dat er een alternatief bestond voor de functionalistische en technocratische opvattingen over de stadsrenovatie die in de Verenigde Staten gangbaar waren (en ruimschoots werden overgenomen in Brussel).

-Jane Jacobs' postulaat luidde dat de stad op zichzelf herbouwd kon worden wanneer haar drijvende krachten wijk per wijk werden ingezet. Ze stelde een herovering van de stadsgebieden voor, gebaseerd op de gemeenschapsontwikkeling, het terugwinnen van de openbare ruimte en een stap-voor-stap-stedenbouw die haaks op de overheersende planningsvisie van die tijd stand. Bijna een halve eeuw later is die 'communautaire' opvatting van de wijk nog steeds een van de hoekstenen in de stadswerking van de overheid, hoewel ze problematisch is geworden vanwege de evolutie van de dagelijkse praktijken in de stad. Vandaag zijn geografie en sociologie op buurtniveau onzekerheden geworden (Francq, B., 2003) zoals het beeld van een getto het beeld van de open stad al is gaan verdringen.

Regelgeving en architectuur.

De structuur- en organisatieproblemen die gepaard gaan met kwalitatieve verdichting, kunnen niet worden opgelost door een promotor of architect op projectniveau, wei door het openbare urbanisme op een voluntaristisch en globaal niveau. Ook op dat niveau moet de alchemie van de verweving tussen voorzieningen die bij diverse centraliteitsniveaus horen en de courante woonstructuur tot stand komen.

Die verweving is bijzonder complex, maar de studie toont aan dat de stedenbouwkundige regels voor de verhouding "intensiteit + openbaar comfort <-> stadsvorm" **tamelijk eenvoudig** zijn:

een netwerk van straten en pleinen, parken en openbare tuinen die men gemakkelijk te voet kan bereiken - waarbij men eventueel voorzieningen, activiteiten en dus mensen van elders ontmoet - tot een aangenaam ingerichte aansluiting op het openbaar vervoernet.

Die regels kunnen worden omgezet in heel uiteenlopende stedenbouwkundige compositieformules

De studie bevestigt de voorkeur voor het gesloten huizenblok in Brussel als de basiseenheid van de stadscompositie.

Iets meer dan de helft van de projecten met 10 woningen en meer sinds 1989 zijn in gesloten huizenblokken gelegen. De bezettingscoëfficiënt noch de bebouwingsdichtheid zijn erg hoog, maar bieden wel veel mogelijkheden voor het gebruik van de binnenruimte. Daarnaast blijkt uit de studie ook dat wanneer de verdichting en het volume hun hoogste waarden bereiken, alleen de huizenblokken met de juiste afmetingen nog kunnen voldoen aan de comfortvereisten, op het vlak van uitzicht, licht en verluchting.

Pijnlijk besluit van dit boek:

'Hoe dan ook rijzen er vragen bij de architectonische armoede van de meeste projecten.'

Website: www.hetautonomiehuis.be

Te raadplegen: het e-boek "Het Autonome Huis".

De volgende documenten zijn te downloaden:

- De beleidsnota met de standpunten en concrete actiepunten.
- Het beleidsadvies certificaten.
- Thesis: Een grotere mobiliteit - een bedreiging voor stad en platteland.
- **De nieuwsbrieven van 2014**
 - Nr 18: Visie 2050 - Brussel, de autonome woonstad van de toekomst, hoe realiseren? (in voorbereiding)
 - Nr 17: Visie 2050 - Brussel van kantoorwoestijn naar groene oase. (in voorbereiding)
 - Nr 16: Visie 2050 - Inbreiding Brussel ZONDER TORENS (in voorbereiding)
 - Nr 15: Visie 2050 - Brussel autovrij MET ZELFREGULEREND TRAMNETWERK.
 - Nr 14: Visie 2050 - Brussel explodeert, van betonwoestijn naar groene hoofdstad.
 - Nr 13: Visie 2050 - Wonen in Vlaanderen.
- **De nieuwsbrieven van 2013**
 - Nr 12: Het nieuwe wonen - Hoe realiseren?
 - Nr 11: Het nieuwe wonen - Eco-housing.
 - Nr 10: Het nieuwe wonen - Cohousing.
 - Nr 9: Architectuur in transitie - deel II.
 - Nr 8: Architectuur in transitie - deel I.
 - Nr 7: Visie 2020- een andere wereld.
- **De nieuwsbrieven van 2012**
 - Nr 6: De autovrije stad.
 - Nr 5: Bio-klimatische architectuur: de architectuur van de natuur.
 - Nr 4: Groene hoogbouw – volksbedrog?
 - Nr 3: Urban farming.
 - Nr 2: Het nieuwe rijden: autonoom, gratis en groen.
 - Nr 1: Zonneparken = de toekomst?

Contact:

Het Autonome Huis
 Heerbaan 132 - 1840 Londerzeel – België.
 Tel: 052 / 37 11 38
 e-mail: info@hetautonomiehuis.be

De inhoud van deze gratis nieuwsbrief mag gebruikt worden voor publicaties en onderricht, mits bronvermelding en de vermelding van de auteur.

De herkomst van sommige bronnen en foto's kon niet achterhaald worden. Gelieve eventueel ontbrekende bronvermeldingen te laten weten. Dan zullen we dit aanpassen op onze website.