

Rien van de Wall

# De Brusselse kleine ring, conflictgebied tussen stad en auto

## Zoektocht naar de toekomst van een stedelijke verkeerscollector

## Leeswijzer

---

Masterproef  
Promotor: Nadia Casabella

Master in de Stedenbouw en Ruimtelijke Planning  
Vrije Universiteit Brussel  
Academiejaar 2013-2014

De Brusselse kleine ring, een belangrijke schakel in het hoofdstedelijk wegennet en tevens een sterk mentaal concept in de beleving van de stad, vormt het onderwerp van mijn masterproef. Aan de hand van inzichten, aangeleverd door een ruimtelijke analyse van het onderzoeksgebied, ben ik op zoek gegaan naar een nieuwe lezing van de 'ringruimte'. Deze lezing biedt perspectieven op een transformatie van de betekenis en van de inrichting van de ringlanen.

Vandaag de dag is de kleine ring hoofdzakelijk een verkeersruimte. Het gemotoriseerd verkeer is er omnipresent, of het nu om rijdend of stilstaand verkeer gaat: wegtunnels, op- en afritten, hoofd- en laterale wegen, parkeerplaatsen en verkeerseilanden. De inrichting van de ruimte is rommelig, moeilijk leesbaar en in zijn geheel weinig uitnodigend. Transit en passage zijn de ordewoorden, verbleven wordt er nauwelijks. De ringlanen houden nochtans het potentieel in zich om als hoogwaardige publieke ruimte opnieuw een (veelzijdiger) relatie aan te knopen met de stad en met de aangrenzende buurten.

Het behandelde thema is door mezelf voorgedragen aan de titularis van de masterproef. De opleiding schrijft voor dat de masterproef "een origineel onderzoeken/of ontwerpproject [omvat] dat een welomlijnd stedenbouwkundig of ruimtelijke planningsprobleem behandelt." Daarbij wordt onderstreept dat de masterproef "een prospectieve, probleemoplossende en/of ontwerpende dimensie" dient te hebben.<sup>1</sup> De verdediging van mijn masterproef vond plaats op 31 januari 2014.

### Opbouw van de masterproef

De masterproef bevat vier delen, voorafgegaan door een inleiding en afgesloten met een epiloog. In de inleiding wordt het onderzoeksgebied geografisch gesitueerd, wordt het thema gekaderd binnen de context van het wetenschappelijk onderzoek en van recente internationale tendensen in de beleids- en ontwerppraktijk, worden de onderzoeksvragen geëxpliciteerd en wordt de methodologische aanpak toegelicht.

---

<sup>1</sup> Vrije Universiteit Brussel - Masterproef Stedenbouw en Ruimtelijke Planning, 2014 (<http://www.vub.ac.be/node/19466>).

Het eerste deel van de masterproef behandelt de totstandkoming en de transformatie van de figuur van de kleine ring en plaatst deze binnen de historische ontwikkeling van de stad. In het tweede deel komt de planningscontext aan bod: de visievorming op beleidsniveau, het vigerend ruimtelijk planinstrumentarium en de op stapel staande projecten krijgen aandacht. Het derde deel maakt een stand van zaken op van de bestaande toestand op het terrein. Achtereenvolgens komen de fysieke kenmerken van de ruimte (het fysisch systeem, het bebouwd weefsel en de structurerende elementen), de socio-economische en socioculturele geografie (demografische patronen en de spreiding van voorzieningen), de groenstructuren en de onderscheiden mobiliteitsnetwerken aan bod. Tot slot worden in een aantal kernpunten de belangrijkste inzichten uit de analyse gerecapituleerd.

In het vierde deel vindt de masterproef zijn probleemoplossende en ontwerpende dimensie. Dit deel is opgevat als een streefbeeldstudie voor de kleine ring, ingebed in een bredere visie op de stadsontwikkeling en de stedelijke mobiliteit. Stapsgewijs wordt afgedaald van de regionale en stedelijke schaal naar deze van de ringruimte. Aan het einde volgt een vertaling van de inrichtingsprincipes in een concreet voorstel van inrichting voor de zuidwestelijke sectie van de ringlanen.

In de epiloog wordt getracht het ontwikkelingsvoorstel in verhouding te plaatsen tot het politiek-maatschappelijk debat dat vandaag in Brussel gaande is omtrent mobiliteit en openbare ruimte. De onderzoeksvragen worden beantwoord en de belangrijkste elementen uit het voorstel worden bondig hernomen. Nadat kort aspecten van realisatie en draagvlak zijn aangeraakt, sluit deze masterproef af met een aantal beleidsaanbevelingen.

In het vervolg van deze leeswijzer licht ik de masterproef inhoudelijk toe.

### Inhoudelijke toelichting

Hoe kan de kleine ring worden ontworpen als een publieke ruimte die past bij de stad van de eenentwintigste eeuw, rekening houdende met zijn functie als verkeersader? En is de betekenis van de ringfiguur in de ruimtelijke structuur van de stad aan een update toe? Dat zijn, kort gezegd, de onderzoeksvragen die ik in deze masterproef gezocht heb te beantwoorden.

De hedendaagse literatuur en de ontwerppraktijk reiken grosso modo twee strategieën aan om grootschalige wegeninfrastructuur in een stedelijke en/of landschappelijke context in te passen. De eerste strategie is deze van het ‘verbergen’, het overwelden: de infrastructuur wordt ondergronds gebracht, waarna aan de oppervlakte ruimte vrijkomt, onder andere voor de aanleg van openbare ruimten. Voorbeelden van zulke projecten zijn te vinden in Parijs, Boston, Madrid en Maastricht. De tweede strategie bestaat erin de wegcapaciteit te reduceren en de beschikbare ruimte te herverdelen met meer oog voor verblijf en andere transportmodi. Dit gebeurt bijvoorbeeld door de afbraak van viaducten of tunnels en de aanleg van stadsboulevards (zoals in San Francisco, Seoul en Lyon), van hoogwaardige tramlijnen (in Bordeaux, Nice, Straatsburg e.a.) en van *shared spaces* (in Graz en Drachten). In de masterproef heb ik gepoogd te achterhalen welke van deze strategieën zich het best leent voor de heraanleg van een intensief gebruikte binnenstedelijke verkeersweg als de kleine ring, en onder welke voorwaarden.

### **Kernpunten van de ruimtelijke analyse**

De ringruimte heeft in het verleden een aantal ingrijpende transformaties doorgevoerd. In de veertiende eeuw werd hier de tweede stadsomwalling van Brussel opgetrokken. Na afbraak van de muren en poorten in de decennia vóór en na het jaar 1800 werd het tracé ervan gaandeweg geformaliseerd in de vorm van een vijfhoek en werd er een gordel van boulevards aangelegd. Vanaf de jaren 1950 ruimen de boulevards op hun beurt plaats voor de wegeninfrastructuur die tot heden zo kenmerkend is voor het gebied.

Misschien van groter belang dan deze fysieke transformaties is de cesuur die valt op te tekenen in het jaar 1860. Met het vervallen van het octrooistelsel kreeg de stadsuitbreiding vanaf dat jaar vrij spel. Voorheen een structuur die stad en omland van elkaar scheidde, werd de ringruimte vanaf dan een verzamelaar en verdeler van inter- en intra-stedelijke verkeersstromen. Door de voortschrijdende verstedelijking begrepen de ringlanen de stad nog louter in politiek-administratief opzicht.

De vijfhoekige, circulaire figuur was op het moment van de sloop van de stadsomwalling geen vanzelfsprekendheid en werd ook later nog bij verschillende gelegenheden in vraag gesteld. Bovendien entten de boulevards zich op de duale structuur

van de hoofdstad. In het oosten fungeert de kleine ring als representatieve ruimte van de maatschappelijke elite (van promenade tussen negentiende-eeuwse *maisons de maître* tot snelweg in een modern stadslandschap van kantoren en hoofdzetels); in het westen doorkruist hij de volkse buurten van het kanaalgebied.

De ruimtelijke plannen die door de gewestelijke en gemeentelijke overheden zijn opgesteld, spreken zich in zeer beperkte mate over de (inrichting van de) ringruimte uit. Wel is het duidelijk dat de doorstroming van het autoverkeer op structurele assen als de kleine ring gehandhaafd wordt. Het verhogen van de leefkwaliteit door de aanleg van publieke ruimten langsheen deze assen kan bijgevolg enkel gerealiseerd worden door het verder overkappen van de infrastructuur. In deze context moeten de overkappingsprojecten van de ring ter hoogte van de Kruidtuin en tussen Louiza en Troon gezien worden.

Een totaalvisie op de ringruimte is geheel afwezig. Het gros van de lopende en voorziene ingrepen in het gebied (zoals de plannen voor de Ninoofsepoort, de Kruidtuin, het masterplan voor de Zuidwijk) worden vaak ingegeven door factoren extern aan de figuur en de functie van de ringlanen. Zij komen zeker niet voort uit een integrale reflectie over de kleine ring in zijn geheel.

Belangwekkend is de visie van het recente Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling. Hierin wordt de kleine ring, samen met het kanaal en de Louizalaan, de ruggengraat van twee van de zes 'deelgebieden', die - wars van de institutionele structuur van de stad - afgebakend zijn op basis van de topografie en hydrografie.

De topografie heeft al in het verleden een grote rol gespeeld bij de stadsuitbreiding, met name in de aanleg van structuurbepalende assen. Bepaalde delen van de kleine ring vertonen meer samenhang met externe ruimtelijke structuren dan met andere onderdelen van de vijfhoekige figuur (zoals daar zijn het perspectief van de Leopold II-laan of het grid van de Europese wijk). Het stadslandschap langs de oostelijke ringlanen wordt gemarkeerd door kantoortorens, terwijl de bebouwing aan de lanen in het westen zich op geen enkele manier onderscheidt van haar omgeving.

Bij de analyse van de socio-economische structuren komt de aloude dichotomie tussen boven- en benedenstad in alle indicatoren terug. In het westen van de Vijfhoek en van de eerste kroon bevindt zich een 'halve maan', die uitwaaiert naar

Sint-Gillis en Sint-Joost en waarbinnen de bevolking bovengemiddeld kansarm, jong en van vreemde origine is. Het economisch weefsel in de halve maan heeft zich niet aangepast aan de postindustriële stad. In het noorden en oosten zijn in de voorbije decennia dan weer monofunctionele eilanden van tertiaire tewerkstelling ontstaan (in de bovenstad, de Europese wijk en de Noordwijk), waar woningen nagenoeg afwezig zijn. De hoger gelegen wijken zijn evenwel beter bedeed op vlak van groene ruimten (Kruidtuin, Warandepark, Egmontpark); deze zijn allen in de nabijheid van de kleine ring gelegen. In het kanaalgebied zijn echter leemtes gedetecteerd.

De studie van de mobiliteitsnetwerken wees op de sterke centrumgerichtheid van het openbaar vervoer: de Noord-Zuidverbinding en de centrale metrolijnen zijn verzadigd, terwijl bijvoorbeeld de spoorinfrastructuur aan de oostelijke en westelijke randen van de eerste kroon zwaar onderbenut blijft, met nefaste effecten op de ontsluiting van verder van het stadscentrum gelegen kernen.

De kleine ring functioneert voor het autoverkeer niet als ring. De verklaring hiervoor is deels te vinden in de ongelijke uitbouw van de infrastructuur enerzijds op de noordelijke en oostelijke vakken en anderzijds op het westelijke fragment. De relatie van de noordoostelijke lanen met de Leopold II-laan en het duo Wet-Belliard is significanter dan met de andere delen van de ring. Deze realiteit wordt ondersteund door de weghierarchie in het mobiliteitsplan. Overigens geldt hetzelfde voor het openbaar vervoer: slechts onder de noordoostelijke lanen is een metrolijn aangelegd, terwijl trams in het westen bovengronds circuleren.

De ruimtelijke analyse heeft duidelijk de ambiguïteit in de betekenis van de ringfiguur blootgelegd. De idee van de Vijfhoek als stadscentrum blijft zeer sterk doorleven in de geesten. Tegelijkertijd zijn de sociale en economische structuren binnen dit centrum van oudsher bijzonder heterogeen, terwijl de buurten aan weerszijden van de ringlanen lokaal vaak sterke overeenkomsten met elkaar vertonen. Beleidsmakers hebben steeds een dubbelzinnige houding ingenomen ten aanzien van het concept van de Vijfhoek en de ringfiguur. De vraag in hoeverre het concept bij het werkelijke functioneren van de stad aansluit, is na deze analyse echter pertinent.

## Het ontwikkelingsvoorstel

In het laatste deel van de masterproef heb ik een poging gedaan om het traditionele concentrische model van stadsontwikkeling en de daarmee geassocieerde figuur van de 'ring' (enerzijds als begrenzing van het stadscentrum, anderzijds als circulaire verkeerscollector) los te laten. Dit loslaten is voor mij de sleutel gebleken om te komen tot vernieuwende ruimtelijke en verkeersplanologische concepten voor de kleine ring. Een lezing van de stedelijke ruimte aan de hand van het polycentrisch ontwikkelingsmodel heeft me daarbij geholpen. Het model leende zich bijzonder goed voor deze reflectie, daar het noodzaakt tot een integrale benadering van ruimtelijke ontwikkeling en mobiliteit.

De visie vangt aan bij de ondubbelzinnige keuze voor de transformatie van de Brusselse regio tot een meerkernige metropool, waarbij het ontwikkelingsprogramma voor elk van deze kernen in grote mate wordt bepaald door hun situering in de onderscheiden transportnetwerken. Het zwaartepunt van deze regio ligt in een tweeledig centrum, dat als poort tot, als referentie voor de ganse metropool fungeert. De Vijfhoek maakt plaats voor twee centrale wijken - het Hybrid Business District (HBD) en ten westen daarvan de Kanaalzone - die aansluiten bij de identiteit van de wijken in de bovenstad resp. de benedenstad. In het HBD, de voornaamste tewerkstellingspool van het land en een machts- en beslissingscentrum van internationaal belang maar tevens een gemengd en bewoond stadsdeel, toont Brussel zich als meervoudige hoofdstad. De Kanaalzone ontwikkelt zich van verweerde 'achterkant' tot een levendige, volkse, kosmopolitische centrumwijk met een divers voorzieningen- en commercieel aanbod voor de bewoners en bezoekers van de metropool.

In dit tweeledig centrum worden de ringlanen van een grens tot een centrale as die de beide wijken structuur geeft. Bruggen, pleinen, parken en promenades geven uit op de aangrenzende buurten en bieden ruimte aan verblijf, ontmoeting en ontspanning. De openbare ruimte verhelpt aan het gebrek aan groen in de centrumwijken en verbindt bestaande en nieuwe parken in de omgeving met elkaar.

De visie op de stadsontwikkeling en de veranderde rol van de ringlanen daarin gaan gepaard met een nieuwe blik op de stedelijke mobiliteit: een waarvan de intermodale reflex het leidmotief vormt. Het voorgestelde mobiliteits- en infrastructuurbeleid is erop gericht om openbaar vervoer en zachte verplaatsingen tot

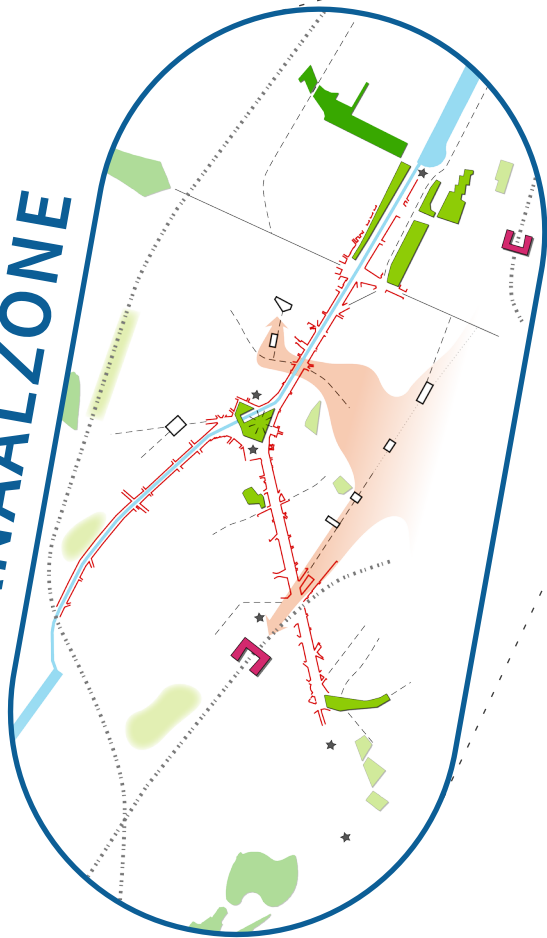
volwaardige en aantrekkelijke alternatieven voor de wagen uit te werken, zodat het aandeel van deze laatste in de stedelijke mobiliteit (en bijgevolg de greep ervan op de openbare ruimte) drastisch en over het gehele territorium kan worden ingeperkt. Een metropolaan net van openbaar vervoer, waarvan de structuur aan de meerkernige stad is aangepast, vormt de hoeksteen van het stedelijk personenvervoer. De overstapstations worden intermodaal ingericht en spelen, als aantrekkingspolen van lokale gemeenschaps-, vrijetijds- en handelsvoorzieningen een centrale rol in de polycentrische ontwikkeling van de regio ('*transit oriented development*'). Veilige, comfortabele fietssnelwegen op de structurerende assen maken van de fiets een interessante modus voor korte en middellange afstanden.

Vervolgens heb ik de circulatie van het autoverkeer herbekeken in functie van de ontwikkelingsvisie en de doelstellingen van het mobiliteitsplan. De figuur van de ring, verbonden met het concentrisch model, past niet in de ontwikkeling van Brussel tot meerkernige metropool en wordt verlaten. De ringlanen schakelen zich in in nieuwe verkeersconcepten: het kapstokmodel in het HBD en het rastermodel in de Kanaalzone. De inperking van het gebruik van de wagen in de stad maakt het voorts haalbaar om de wegcapaciteit op het merendeel van de lanen terug te schroeven. Het circulatieplan deelt de kleine ring op in een viertal wegtypes. Functie en schaal van deze wegtypes verschillen grondig - van verbinding tussen het HBD en het internationaal autosnelwegennet in het noorden tot route voor lokale ontsluiting in het westen - en bepalen de capaciteit en de inrichting van de verkeersruimte. Deze organisatie van het verkeer levert een heterogene inrichting van de kleine ring op, een schakering van infrastructures en openbare ruimten. Tot slot heb ik in een ontwerp bekeken hoe deze transformatie zich kan vertalen in een concreet voorstel tot heraanleg. Ik heb een ontwerp gemaakt voor een sectie van de boulevards, deze tussen het kanaal en de Hallepoort.

## Besluit

Is de overkappingsstrategie de enig mogelijke en/of meest wenselijke optie voor een verkeersruimte als de kleine ring? Het antwoord van deze masterproef is tweemaal negatief. Deze strategie laat niet toe de actuele problemen van verkeerscongestie, pollutie en ruimtebeslag in het onderzoeksgebied en in de stad fundamenteel en duurzaam aan te pakken. Dat doet de tweede strategie wel, maar om deze in praktijk te brengen, is het noodzakelijk de rol van de ringlanen in het stedelijk

**KANAALZONE**



**HYBRID  
BUSINESS DISTRICT**



weefsel en wegennet te herdefiniëren.

De integrale ruimtelijke reflectie op de ringruimte heeft dit mogelijk gemaakt. Door enerzijds uitdrukkelijk de vastgeroeste concepten van ‘Vijfhoek’ en ‘ring’ af te zweren en anderzijds het ingrijpen in de publieke ruimte in te bedden in een intermodaal mobiliteitsplan, kan de verkeersfunctie van de lanen herzien worden. Het ruimtebeslag van het gemotoriseerd verkeer kan worden afgebouwd en er kunnen kwaliteitsvolle publieke ruimten worden aangelegd, die tegemoetkomen aan de behoeften en wensen van de bewoners en gebruikers van de directe omgeving.

De herinrichting van de ringlanen op lokale schaal maakt essentieel en onlosmakelijk deel uit van een transformatie van de mobiliteit in de grotere metropoolregio, en vormt er tegelijkertijd het uithangbord van. Zo ligt het voorstel van deze masterproef in de lijn van wat stedenbouwkundige Benoît Moritz aanduidt als een van de grootste uitdagingen voor de openbare ruimten in Brussel.<sup>2</sup>

---

<sup>2</sup> “Als projecten voor de aanleg van de openbare ruimte worden gecombineerd met beleidsprojecten met een territoriale visie, als er een projectmethodologie wordt uitgewerkt die de algemene gewestelijke en lokale belangen met elkaar verzoent [...] dan wordt het in de toekomst ook in Brussel mogelijk om ambitieuze gewestelijke projecten voor de aanleg van de openbare ruimte te realiseren.” B. MORITZ, *De openbare ruimten in Brussel ontwerpen en aanleggen* (Brussels Studies. 50), Brussel, 2011, 15.