



VAN STADSSNELWEG

NAAR PUBLIEKE RUIMTE



De Brusselse kleine ring: een ruimte exclusief ingericht op maat van de auto, midden in de stad. Een gebiedsgerichte heraanleg, die het potentieel van de ringlanen maximaal aanboort, kan het uithangbord worden van een transitie die de mobiliteit in de Belgische en Europese hoofdstad op een nieuwe leest schoeit.

De kleine ring is een acht kilometer lange verkeersweg die de historische binnenstad van Brussel omgordt in de vorm van een vijfhoek. Het is een aaneengesloten, onbebouwde oppervlakte van een kleine 50 hectare, op talrijke plekken geflankeerd door pleinen en parken. Het tracé kwam tot stand tussen 1818 en 1851 op de terreinen van de voormalige vesting. Aanvankelijk ontworpen als statige boulevards, werden de ringlanen al gauw een verzamelen verdeelweg voor verkeer in de centrale stadsdelen. In de aanloop naar de wereldtentoonstelling van 1958 maakten de boulevards tenslotte plaats voor een inrichting die geheel door verkeerstechnische principes werd bepaald. De opeenvolging van tunnels, die men vanaf dat moment is beginnen aan te leggen, heeft het tracé het aanzicht van een autosnelweg door de stad gegeven.

Een verkeersinfrastructuur van deze schaal in een sterk verstedelijkte omgeving wordt vandaag de dag als problematisch ervaren. De tunnelmonden en de bovengrondse rijstroken maken de ruimte onoversteekbaar. De inrichting is rommelig, moeilijk leesbaar en allerminst uitnodigend. De permanente verkeersdruk zorgt voor lawaaihinder en een luchtverontreiniging die zorgwekkende proporties aanneemt. Cruciaal is echter de institutionele context: de ringlanen vallen voor driekwart van hun lengte samen met een gemeentegrens. Voor elk van de aangrenzende gemeenten zijn ze bijgevolg een periferie, een stukje niemandsland.

Een ruimtelijke benadering van de ringlanen is op beleidsniveau vandaag onbestaande. Noch bij het Brussels Gewest, noch bij de gemeenten wordt nagedacht over de betekenis van de ringlanen als een stedelijke structuur (op macroschaal) en als openbare ruimte (op microschaal). Bij gebrek aan een gedeelde ruimtelijke visie zijn de lanen veroordeeld tot een loutere verkeers- en passageruimte. Dit wordt duidelijk in de vigerende beleidsplannen, die zich nauwelijks uitspreken over de kleine ring, maar wel het behoud van de doorstroming van het gemotoriseerd verkeer op de lanen onderstrepen.

In 2015 nam de Stad Brussel de beslissing het centrale voetgangersgebied uit te breiden en daarbij een belangrijke as door te knippen, die het centrum van noord naar zuid doorkruist. Het nieuwe verkeerscirculatieplan dat met deze ingrepen gepaard gaat, bevestigt opnieuw de primaire functie van de kleine ring als een circulaire verkeerscollector.

Wie verder kijkt dan de loutere verkeersfunctie zal al gauw het potentieel van de ringlanen als een echte 'openbare ruimte' onderkennen. Een ruimte voor ontmoeting en ontspanning in het meest dichtbebouwde en dichtbevolkte deel van de stad, een voorplein voor de talrijke voorzieningen in de onmiddellijke omgeving, een groen-blauw snoer dat de aan de lanen grenzende pleinen en parken met elkaar verbindt. Het is nu zaak om een ontwikkelingsstrategie uit te stippelen die dit potentieel maximaal aanboort maar ook rekening houdt met zijn functie voor het gemotoriseerd verkeer.

Overkappen of herverdelen?

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. Sommige projecten behelzen het overkappen van de infrastructuur: het verkeer en de ermee gepaard gaande hinder wordt aan het oog (en aan de andere zintuigen) onttrokken, en bovengronds ontstaat ruimte voor een kwaliteitsvolle, autoluwe en vaak ook groene inrichting. Voorbeelden zijn de 'Big Dig' in Boston, Madrid Río en de A2-doortocht in Maastricht.

In andere steden is geopteerd voor een herverdeling van de bestaande ruimte aan de oppervlakte. Dit impliceert een reductie van de wegcapaciteit ten voordele van andere vervoermodi en van de verblijfsfunctie. In San Francisco en Seoul zijn snelwegviaducten voor de bijl gegaan, in Lyon is de open sleuf in

de Rue Garibaldi verdwenen en in tal van andere Franse steden is (openbare) ruimte gemaakt voor de terugkeer van de tram. Dat dergelijke ontwikkelingen mogelijk zijn heeft alles te maken met de notie van de 'latente verkeersvraag'. Het aanbieden van verkeersruimte activeert deze vraag en omgekeerd doet het wegnemen van capaciteit een deel van het verkeer verdwijnen ('traffic evaporation').

Het Brussels Gewest heeft in het recente verleden voor een aantal secties van de kleine ring extra overkappingen bestudeerd. Maar is de bouw van nieuwe tunnels in een binnenstedelijke verkeerscollector als de kleine ring wel zo wenselijk? Het veronderstelt gedurende lange tijd grote budgetten voor aanleg en onderhoud, de verbetering van de leefkwaliteit blijft beperkt tot de directe omgeving en, last but not least, de gevestigde mobiliteitspatronen (waaronder de modale verdeling) worden in stand gehouden, waardoor deze strategie geen oplossing biedt voor de huidige congestieproblematiek.

Inderdaad, de Belgische hoofdstad kent stevast een hoge positie in de ranglijsten van meest filegevoelige steden. Ondernemingen trekken permanent aan de alarmbel en tegelijkertijd weerklinkt de vraag van bewoners naar aangename pleinen, kwaliteitsvol groen en gezonde lucht almaar luider. Het traditionele mobiliteitsbeleid, dat geen werkelijke keuzes maakt in gewenste vervoermodi, waarvan de overkappingsstudies voor de kleine ring een exponent zijn, biedt geen adequaat antwoord op deze vragen. Brussel heeft behoefte aan een beleid dat meer sturend optreedt. Pull measures, die de aantrekkelijkheid van de 'alternatieve' modi verder verhogen, lijken niet langer mogelijk zonder push measures, die het gebruik van de auto ontmoedigen.

Een beslissing om op een cruciale verkeersader als de kleine ring de wegcapaciteit te verminderen en de ruimte gebiedsgericht te herverdelen, zou uiteraard effecten genereren op het mobiliteitssysteem in de hele regio. Om die reden is de inbedding in een multimodaal mobiliteitsplan een noodzakelijke voorwaarde en moet de heraanleg geprogrammeerd worden over een tijdsspanne van 15 à 20 jaar. De winsten die het project kan opleveren, op gebied van bereikbaarheid en leefkwaliteit, op lokale én regionale schaal, zijn echter niet te onderschatten.

Wie verder kijkt dan de loutere verkeersfunctie, zal al gauw het potentieel van de ringlanen als een echte 'openbare ruimte' onderkennen

Ceci n'est pas un ring

Het belang van een gebiedsgerichte aanpak wordt duidelijk wanneer we deze Brusselse casus van naderbij bekijken. Een ruimtelijke analyse van de kleine ring brengt een aantal bijzonderheden aan het licht. Bijzonderheden waar het ruimtelijk beleid ambigu mee omgaat.

Vele beleidsbeslissingen met betrekking tot de ontwikkeling van het Brussels Gewest en van de stadskern zijn geïnspireerd door het traditionele, radiaal-concentrisch model van stadsontwikkeling. De Vijfhoek is daarin synoniem aan het stadscentrum en de kleine ring is de begrenzing van dat centrum. Een studie van de situatie op het terrein toont echter dat dit vooral mentale en institutionele constructies zijn, die weinig aansluiting vinden bij het hedendaagse



"Tunnels bord vijfhoek - de kleine ring in de geesten... en op de borden: grens van het centrum en circulaire verkeer". Foto (c) Rien van de Wall

sociaal-ruimtelijke functioneren van de stad.

De kleine ring is geen homogene ruimte – de boulevards zijn bij hun aanleg in de negentiende eeuw geënt op de aloude dichotomie tussen de volkse buurten in de vallei en de hoger gelegen, burgerlijke stadswijken. In de bovenstad beelden de lanen de elite, de macht uit: van de herenhuisen, overheids- en wetenschappelijke instellingen van de negentiende eeuw tot de hoofdzetels en kantoorloftoren in recenter tijden. In de benedenstad bedienden zij de fabrieken, loodsen en ateliers aan het kanaal. Ook al hebben de industriële activiteiten de stad inmiddels verlaten, het volkse karakter van deze buurten is gebleven.

De kleine ring is geen grens – zozeer verschilt de boven- van de benedenstad, zo gelijkaardig is het sociaal en economisch profiel van de wijken aan weerszijden van de ringruimte. Meer dan eens is een buurt voor zijn basisvoorzieningen bovendien aangewezen op de overkant. Van een grens is dus niet zozeer sprake; van een fysieke barrière des te meer. De gelijkstelling van de Vijfhoek aan centrum is overigens geen vanzelfsprekendheid. Sinds de uitbreiding van de voetgangerszone richt het stadsbestuur zijn inspanningen op het 'hypercentrum', een begrip dat in de officiële berichtgeving almaar vaker opduikt. De wijken tussen dat hypercentrum en de kleine ring lijken zich in een soort twilight zone te bevinden.

De kleine ring is geen circulaire verkeerscollector – waar op de lanen naar en in de bovenstad weg- en metrotunnels werden aangelegd, circuleert het autoverkeer op de ringlanen in de benedenstad bovengronds en rijdt er geen metro, maar een tram. Deze zeer onderscheiden inrichting toont dat het beleid de

verschillen in verkeersfunctie van de onderscheiden ringlanen wel onder ogen ziet. Toch wordt het in het nadenken over een toekomst voor de ringruimte gehinderd door de noties van Vijfhoek, grens en ring.

Nieuwe ruimtelijke en verkeersconcepten

De oplossing voor vele van de genoemde patstellingen ligt in het ondubbelzinnig loslaten van het radiaal-concentrisch model van stadsontwikkeling. Het lezen van de ruimte aan de hand van een polycentrisch model is de sleutel om vernieuwende ruimtelijke en verkeersconcepten in praktijk te brengen en de ringlanen daarin in te schakelen. De metafoor van de mozaïekstad is vandaag al sterk van toepassing op de Brusselse metropool. De ontwikkeling naar een compacte 'stad van buurten' moet vanuit duurzaamheidsoverwegingen versterkt voortgezet worden.

In plaats van de Vijfhoek kunnen twee centrale wijken, complementair aan elkaar, het zwaartepunt van (en de referentie voor) de grootstad gaan vormen. Deze sluiten aan bij de identiteit van de buurten in de bovenstad respectievelijk de benedenstad: het Hybrid Business District, een gemengde zakenwijk met metropolitane allure, waarin Brussel zich toont als meervoudige hoofdstad, en ten westen daarvan een kosmopolitische, levendige aankomstwijk rond het kanaal. In elk van deze wijken worden de ringlanen van een grens tot een dragende, transversaal verbindende structuur.

De aanpak wordt doorgetrokken in de organisatie van de stedelijke mobiliteit. Vandaag zijn zowel het openbaar vervoer als het wegennet zeer sterk op de Vijfhoek georiënteerd – wederom

een uiting van het radiaal-concentrisch ontwikkelingsmodel. Het in overeenstemming brengen van het openbaar vervoer met de polycentrische realiteit impliceert een veelvuldige verknoping van trein-, metro-, tram- en buslijnen, zodat reizigersstromen evenwichtiger over het territorium gespreid kunnen worden en de bereikbaarheid van de metropolitane regio als geheel verbeterd wordt. De benodigde infrastructuur is al goeddeels aanwezig. De reorganisatie moet tot een betere benutting ervan leiden en wordt daardoor vanzelf de belangrijkste pull measure van een sturend mobiliteitsbeleid.

Het concept van de 'ring' verliest in een polycentrische ruimte zijn relevantie en wordt dus losgelaten. Een circulatieplan voor het gemotoriseerd verkeer deelt de kleine ring op in vier onderscheiden wegvakken van afnemend belang. Afhankelijk van de rol van het wegvak in de wegenhiërarchie wordt vervolgens de wegvacaciteit afgebouwd (push measure in het mobiliteitsbeleid). Zo komt ruimte vrij voor onder andere comfortabele, veilige voetgangers- en fietsverbindingen (pull measure).

Door het merendeel van de tunnels uit dienst te nemen, verdwijnt de stadssnelweg uit het straatbeeld en kunnen dwarsverbindingen worden gecreëerd. Een afwisseling van groene en minerale publieke ruimten bieden plaats aan ontmoeting, sport en spel. Op de route van het Hybrid Business District naar de autosnelwegen rond de stad blijft verkeerscapaciteit belangrijk. Op de overige delen van de boulevards kan meer ruimte herverdeeld worden. De zuidwestelijke sectie in de omgeving van het kanaal krijgt een plaatselijk karakter, waardoor ruimte voor een lineair park ontstaat in een gebied met een schrijnend gebrek aan groene publieke ruimte.

De oplossing ligt in het ondubbelzinnig loslaten van het radiaal-concentrisch model van stadsontwikkeling

Geïntegreerd openbare ruimte- en mobiliteitsbeleid

Een transformatie van de ringlanen zoals hierboven beschreven biedt niet enkel een antwoord op het mobiliteitsvraagstuk, maar tevens op uitdagingen inzake publieke ruimte en milieu- en leefkwaliteit. Een herverdeling van de ringruimte is slechts mogelijk als onderdeel van een langetermijnproces dat de mobiliteit in de Brusselse metropoolregio op een nieuwe leest schoeit, maar kan er tegelijkertijd het uithangbord van vormen. Zo brengt het voorstel de vaak gescheiden werelden van ruimtelijke planning en mobiliteit samen, niet louter omdat het beide ten goede komt, maar eenvoudigweg omdat het moet.

Door het creëren van openbare ruimte in te schakelen in doelstellingen op regionale schaal, kan het publieke ruimtebeleid bovendien naar een hoger niveau getild worden. In Brussel leidde deze aanpak de voorbije tien jaar tot de realisatie van de Groene Wandeling, een fiets- en wandeltraject van ongeveer 60 km dat de groene ruimten aan de rand van het Gewest met elkaar verbindt. Naar analogie hiervan kan de heraanleg van de kleine ring een vooruitstrevend project worden, waarin gewestelijke ambities (onder andere het verminderen van de druk van het gemotoriseerd privévervoer) verenigd worden met ingrepen ter verbetering van de lokale leefomgeving. Deze koppeling is vandaag een van de grootste uitdagingen voor de Brusselse publieke ruimte

Literatuurselectie

- Dejemeppe, P. & B. Périlleux (Ed.) (2012) Brussel 2040. Drie visies voor een metropool. Brussel: Brussels Hoofdstedelijk Gewest.
- Hubert, M. (2008) Expo '58 en 'Koning Auto'. Welke toekomst voor de grote wegeninfrastructuur in Brussel? Brussels Studies 22. Beschikbaar op www.brusselsstudies.be.
- Mensink, J. (Ed.) (2013) Stromen en verblijven. Naar een integrale ontwerpvisie op verkeer en openbare ruimte. Rotterdam: NAI 010 uitgevers/CROW.
- Moritz, B. (2011) De openbare ruimten in Brussel ontwerpen en aanleggen. Brussels Studies 50. Beschikbaar op www.brusselsstudies.be.
- Shannon, K. & M. Smets (2012) The Landscape of contemporary infrastructure. Rotterdam: NAI Publishers.

Rien van de Wall (rvandewall@ato.irisnet.be) is opdrachthouder bij het Agentschap voor Territoriale Ontwikkeling (dat binnenkort opgaat in het Brussels Planningsbureau) van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Dit artikel ligt in het verlengde van zijn masterproef Stedenbouw en Ruimtelijke planning, verdedigd aan de Vrije Universiteit Brussel in 2014.