

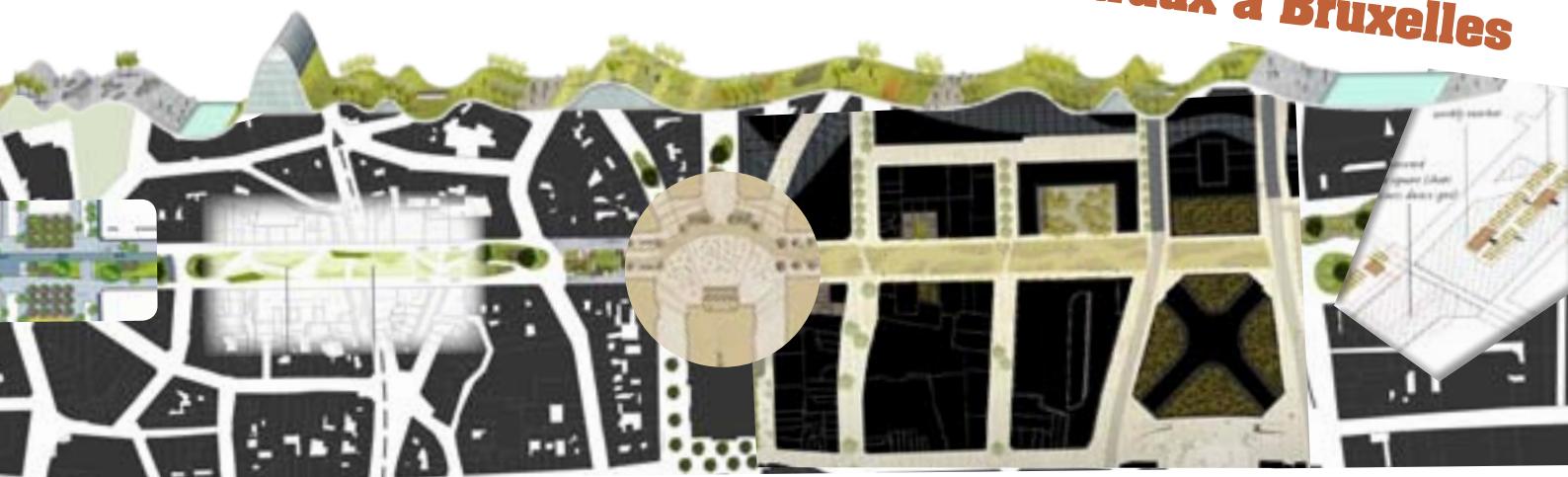
# parcours park

een uitgave van Bral vzw – april/avril 2013 – une publication du Bral asbl

Ideeën voor de toekomst van de centrale lanen in Brussel  
Des idées pour le futur des boulevards centraux à Bruxelles



Des idées pour le futur des boulevards centraux à Bruxelles



## de centrale lanen volgens de jury

Anspach, het centrum van een autoluw netwerk **3**

## les boulevards centraux selon le jury

Anspach, le centre d'un réseau à circulation restreinte **6**

## van Streetsharing, over Picnic tot ParcAnspachPark

**10 Kroniek van een uitgestelde heraanleg**

## du Streetsharing, en passant par le Picnic jusqu'au ParcAnspachParky

**12 Chronique d'un réaménagement reporté**

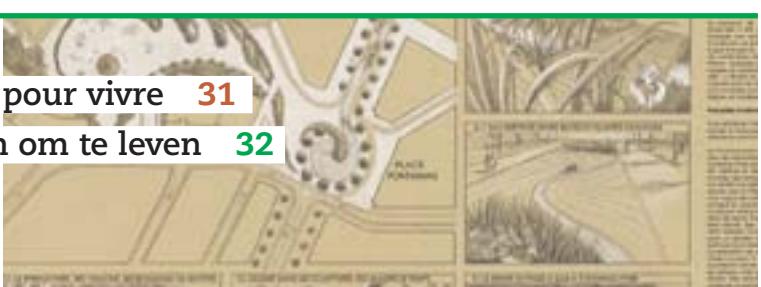
## rode draden voor Anspach

Zestien projecten voor een herboren laan **14**

## des fils rouges pour Anspach

Seize projets pour un boulevard qui revit **18**

## edito

Verduriser pour vivre **31**Vergroenen om te leven **32**

V.U.: Sarah Hollander, Bral vzw

Zaterdagplein 13, 1000 Brussel

T 02 217 56 33 – F 02 217 06 11

Bral = An Descheemaeker,  
Ingrid Dujardin, Hilde Geens, Marianne Stevens,Joost Vandenbroele, Steyn Van Assche,  
Piet Van Meerbeek, Jeroen Verhoeven.Redactie : Benjamin Tollet,  
Marc Poncelet, Piet Van Meerbeek

Vertaling/traduction : Benjamin Tollet

Grafische vormgeving : Wim Didelez

Beelden: Alle afbeeldingen/  
illustrations: Creative Commons,  
noncommercial 2.0 België licentie, tenzij anders  
vermeld/sauf si mentionné autrementCopyright: Overname van artikels aanbevolen  
mits bronvermelding. Reproduction autorisée,  
moyennant mention de la sourceMeer nieuws, documentatie en opinies op  
[www.bralvzw.be](http://www.bralvzw.be) Plus d'infos, de

documentation et d'opinions sur notre site.

Bral is een Nederlandstalige Brusselse vereniging  
van bewonersgroepen, organisaties en Brusselaars  
met hetzelfde engagement: een leefbare stad, waar  
iedereen zich kan verplaatsen, kan wonen en kan  
vertoeven op een milieuvriendelijke, betaalbare en  
aangename manier. We zetten ons hier samen met  
onze leden en partners voor in via lobbywerk en  
acties, door kennis te verzamelen, op te bouwen en te  
verspreiden. We steunen Brusselaars in hun strijd en  
adviseeren en sensibiliseren hen. Als onafhankelijke  
vereniging werken we hierbij altijd vanuit een  
solidaire visie en met aandacht voor participatie,  
gelijkheid en diversiteit.

De ideeënoproep/l'appel à idées  
ParcAnspachPark is une initiative  
van Bral vzw, avec le soutien  
de Clara (Centre de recherche  
de la faculté d'architecture de  
La Cambre Horta), Bruxelles  
Nature/Brussel Natuur asbl,  
Convivence/Samenleven asbl,  
Natagora Bruxelles, Coordination  
Senne/Coordinatie Zenne asbl,  
Fietsersbond en Gracq.

Wettelijk depot: D/2013/1969/01

# Anspach, het centrum van een autoluw netwerk

28 september 2012. Een veertienkoppige jury buigt zich in de AB over zestien ontwerpen voor een Anspachpark. Globaal gezien valt vooral de consensus op: de centrale lanen moeten grondig veranderen! Het moet opnieuw het hypercentrum van de stad worden.

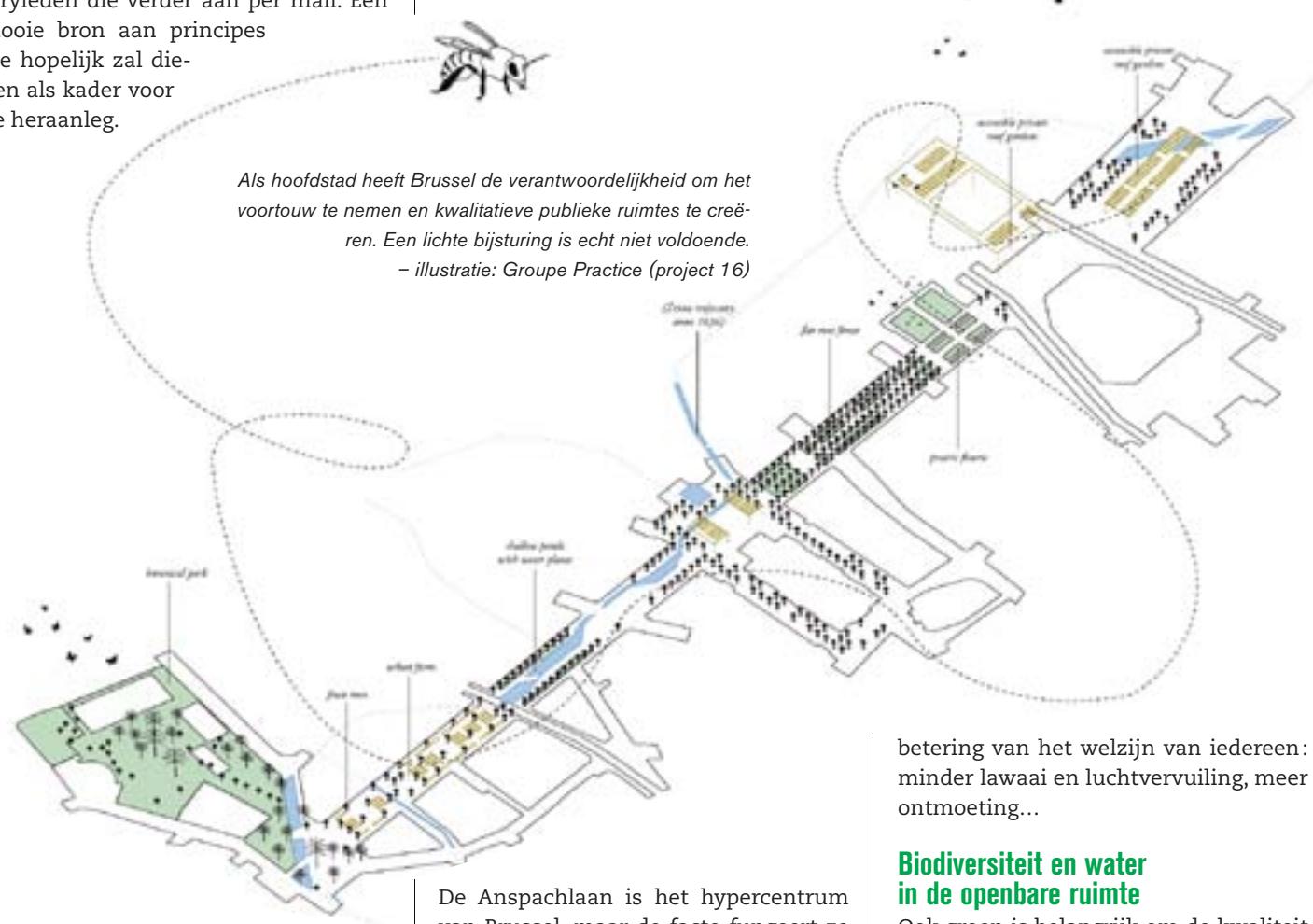
Een hele dag hebben de juryleden gediscussieerd, onder leiding van voorzitter Bernardo Secchi en ondervoorzitter Martin Hermy. Een na een vallen ontwerpen af tot de winnaars bekend zijn en de aanbevelingen zich duidelijk aftenken. In de weken daarna vullen de juryleden die verder aan per mail. Een mooie bron aan principes die hopelijk zal dienen als kader voor de heraanleg.

Line Park in NY, de oevers van de Garonne in Bordeaux... Een lichte bijsturing is echt niet voldoende. Er is nood aan een duidelijk signaal dat de stad de publieke ruimte in haar centrum wil teruggeven aan de Brusselaars.

gen voldoende levenskwaliteit bieden. Ook na de voorspelde bevolkingsexplosie. Veel mensen moeten ze op verschillende manieren en tijdstippen kunnen gebruiken (kuieren, spelen, fietsen, winkelen...). Dat geldt nog meer voor het hypercentrum.

Het centrum heeft dringend nood aan een vermindering van de autodruk. Wijken die minder versperd zijn door wagens zorgen meteen voor een ver-

*Als hoofdstad heeft Brussel de verantwoordelijkheid om het voortouw te nemen en kwalitatieve publieke ruimtes te creëren. Een lichte bijsturing is echt niet voldoende.*  
– illustratie: Groupe Practice (project 16)



## Ambitie

De jury wil de stad door elkaar schudden. Als hoofdstad heeft Brussel de verantwoordelijkheid om het voortouw te nemen en kwalitatieve publieke ruimtes te creëren. Anspach moet een referentie worden op vlak van herinrichting van de publieke ruimte zoals het High

De Anspachlaan is het hypercentrum van Brussel, maar de facto fungeert ze als een autostrade die de stad in twee scheurt. Om dit om te keren, moeten we stoppen Anspach te zien als doorgangsweg of scheidingslijn tussen wijken en ernaar kijken als een 'centraliteit'.

De openbare ruimte moet bewoners en gebruikers van de stad vandaag en mor-

betering van het welzijn van iedereen: minder lawaai en luchtvervuiling, meer ontmoeting...

## Biodiversiteit en water in de openbare ruimte

Ook groen is belangrijk om de kwaliteit van een leefomgeving te garanderen. Groen zorgt ook voor verkoeling. Contact met de natuur zorgt voor rust en ontwikkeling van onze kinderen.

De vraag is niet of alle openbare ruimte vergroend moet worden, maar of het stadscentrum nood heeft aan een groe-

ne ruimte van een zekere omvang. En of de Anspachlaan die plaats kan zijn. De jury geeft geen eenduidig antwoord op deze vragen. Volgens sommigen moet Anspach eerder versteend blijven, voor anderen is ook hier groen nuttig en nodig, al was het maar om de laan leefbaar te houden in hete zomers.

De jury neigt naar een voorzichtig evenwicht tussen groen en mineraal om het evenwicht tussen de verschillende functies te behouden. Hangtuinen en groendaken, nestkastjes en bijenkorven kunnen de hoeveelheid natuur aanvullen zonder kostbare ruimte in beslag te nemen. Bomen zijn ook belangrijk als middel om groen en biodiversiteit in de openbare ruimte te brengen, maar dan liefst met voldoende volle grond. Platformen of andere structuren ziet de jury liever niet verrijzen op de laan omdat dat nieuwe obstakels zijn voor de wandelaars.

We moeten de komende maanden en jaren het debat blijven voeren. Hoeveel plaats moet er zijn voor groen in

water) deels vanuit een historische bekommernis maar vooral omwille van het belang van water in de openbare ruimte als speelelement, decoratie en rustpunt. De jury vraagt niet naar een terugkeer van de Zenne in het centrum.

### Voorstellen voor een betere mobiliteit

De heraanleg van Anspach moet deel uitmaken van een globaal mobilitetsplan voor de Vijfhoek en van het voetgangersplan van het Gewest. En waarom niet, ook van een netwerk van autovrije pleinen en lanen in het nieuwe Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling.

Er moet ruimte blijven om met de auto bestemmingen op Anspach te bereiken, om te leveren en hulpdiensten te laten circuleren. Dit verkeer kan, net als de bussen, ook langs evenwijdige straten lopen, zoals de Lakensestraat. In elk geval is het belangrijk dat doorgaand verkeer zonder meer onmogelijk wordt, niet alleen op Anspach maar in de hele Vijfhoek. Wagens moeten zo snel mogelijk weggeleid worden naar de Kleine

Ring of naar een ondergrondse parkeergarage. Een bijkomende parking aan de zuidkant kan nuttig zijn.

Pieters zijn welkom op Anspach maar doorstaand fietsverkeer kan eventueel gescheiden verlopen op de as Artevelde-Lakensestraat en Stalingrad-Zuidsstraat. Dit moet grondig onderzocht worden.

Het openbaar vervoer op de as west-oost moet versterkt worden, mogelijk door een tram vanaf de Ninoofse Poort over Dansaert, Centraal Station en



Bomen zijn belangrijk als middel om groen en biodiversiteit in de openbare ruimte te brengen, maar dan liefst in volle grond. Een aantal ontwerpers komen met technieken om voldoende wortelruimte te bieden. – illustraties: StrubbE-

ProoT Architecten (project 6) + Groupe de riverains & commerçants Anspach (project 9)

Naamsepoort, aangesloten op 'tram 71'. We moeten wel opletten dat de oversteek van trams en bussen doorheen Anspach zonder conflicten verloopt.

Een aantrekkelijke (pre)metro is belangrijk om meer mensen te laten overschakelen op het openbaar vervoer. Veel ontwerpers willen het comfort en de veiligheid verbeteren door de stations open te stellen aan het daglicht. Dat kan inderdaad helpen maar is het prioritair voor de modal shift? We moeten ook opletten dat we de metro



### Test 1,2

Een testfase kan op korte termijn beginnen. Maar!!! Volgens Bral moeten we opletten dat een test niet alleen het doorgaand verkeer doorknipt zonder de bijkomende voordelen in te voeren (kwalitatieve heraanleg, extra terrasruimte...). Al te vaak stoten tests af door de nadelen zonder de voordelen aan te bieden. Het is dus belangrijk dat er bij een voorlopige aanleg al tijdelijk groen wordt aangebracht, bijvoorbeeld onder de vorm van groentuinen in bakken die de laan een ander uitzicht en een bijkomende functie geven.

De jury neigt naar een voorzichtig evenwicht tussen groen en mineraal. Verschillende ontwerpers tonen dat zoets kan. – illustratie: BC Architects & Studies (project 8 - 2e publieksprijs)

de openbare ruimte? Waar? En kunnen we dat dan een park noemen?

De jury pleit voor een evocatie van de Zenne met fonteinen en een lineair waterelement (waterpartij of vloeiend



## Anspach for the gentry?

Eén aspect van de transformatie van Anspach is onderbelicht gebleven in de ontwerpen en in de aanbevelingen van de jury. We hebben het over de mogelijke prijsstijging van huur- en koopwooningen die het gevolg kan zijn van de opwaardering van de laan. Ook de handelspanden zouden in waarde kunnen stijgen. Veel mensen vrezen dan ook voor een sociale verdringing waarbij de huidige bewoners en winkeliers plaats moeten maken voor rijkere nieuwkomers.

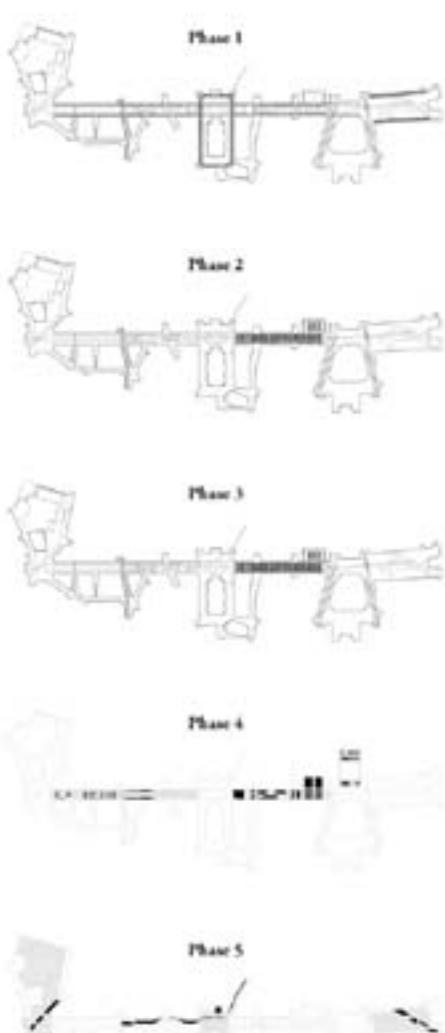
De groep activisten en partnerverenigingen die het Anspachpark steunen, is niet blind voor dit gevaar en vraagt de nieuwe schepenen om een krachtig prijsbeleid. De Stad bezit immers veel woningen en handelspanden op de laan en kan zo de prijsstijgingen helpen drukken.

niet valoriseren ten koste van de bogengrond. We kunnen al veel bereiken met een betere signalisatie en door een

nieuwe functie te geven aan de ongebruikte ruimtes ondergronds, bijvoorbeeld de zaal Anneessens.

### Nieuwe kansen voor handel en horeca

Handel en horeca zullen floreren als de omgeving aantrekkelijker wordt voor het cliënteel. En er mag gerust extra plaats komen voor gezellige terrassen. Maar ook daar zijn er grenzen. Om te beginnen willen mensen ook gewoon kunnen zitten, zonder te moeten consumeren. De ruimte voor terrassen moet dus goed afgebakend worden. Bovendien moet de horeca voldoende gecontroleerd worden om het evenwicht met andere functies te bewaren. Situaties zoals op het Sint-Goriksplein, waar de overlast voor omwonenden bijzonder groot is, moeten vermeden worden.



Aanleg in fases waar bewoners en scholen aan mee kunnen werken: dit ontwerp stelt voor de latere bomen participatief op te kweken in de openbare ruimte. – illustratie: Groupe Practice (project 16)

De jury vraagt de Stad ook omzichtig om te springen met evenementen. Het kan niet de bedoeling zijn alle omwonenden weg te jagen. We hebben een wervende visie nodig om het hypercentrum aantrekkelijk te houden en het handelsapparaat te versterken.

We mogen ook niet vergeten dat bedrijven en organisaties zoals de cultuurtempels AB, Théâtre National, Beursschouwburg,... op en rond de centrale lanen gevestigd zijn. Het is belangrijk hun logistieke noden in kaart te brengen. Anspach moet ook zijn functie van betogingsas kunnen blijven vervullen.

### Uitvoering, fasering en inspraak

De jury pleit voor een publiek debat over de uitgangspunten en over het ontwerp, met maquettes, werkgroepen en een permanent infopunt. Het is belangrijk de voordelen voor iedereen in de verf te zetten.

Dat wil niet zeggen dat snelle vooruitgang niet mogelijk en belangrijk is. De jury wil niet per se een nieuwe wedstrijd of aanbesteding als blijkt dat zoiets juridisch niet hoeft. We raden een gefaseerde invoering aan, met een testfase. Een voorlopige aanleg zal de bewoners toestaan zich de plek toe te eigenen.

## Riverains du PARC ANSPACH

Des seize projets ayant participé à l'appel à idées, un groupe a conçu son projet comme un manifeste. Il s'agit du groupe de riverains de la place Fontainas (projet 9). Ils demandent surtout un parc linéaire d'un seul tenant de Fontainas à De Brouckère, sans circulation automobile, à l'exception des livraisons entre 6h et 11h, des véhicules de secours et des personnes disposant d'un carte de riverain. La fin de la circulation nord-sud sera l'occasion de rétablir les anciens axes est-ouest historiques.

Dans la proposition des riverais, le revêtement serait de façade à façade, la pierre et les plantations se partageant l'espace. Des arbres d'alignement seraient installés le long de l'axe, là où la profondeur de la voûte permet un bon apport de terre. Les riverains attachent beaucoup d'importance au débordement du Parc Fontainas sur la place Fontainas.

L'absence de circulation sur le boulevard créerait un certain nombre de rues en cul de sac. Une belle opportunité pour redessiner le réseau de rues piétonnes et de relier le Parc Anspach à des espaces comme Plattesteen, Saint-Géry, Grand-Place, Dansaert, Monnaie, rue Neuve, Passage du Nord...

De larges auvents favoriseraient l'usage abrité du parc tout au long de l'année et soutiendraient sa vocation commerciale. Le parc remédierait au manque de place pour les enfants en abritant des espaces de jeux.

# Anspach, le centre d'un réseau à circulation restreinte

28 septembre 2012. Un jury de 14 personnes se penche sur 16 projets pour un "Parc Anspach". Globalement on note un grand consensus: il faut changer les boulevards centraux et en faire l'hyper centre du de la ville.

Pendant une journée, les membres du jury ont discuté, sous la tutelle du président Bernardo Secchi et le vice-président Martin Hermy. Petit à petit, les projets sont éliminés jusqu'à ce qui ne reste que les vainqueurs. Les recommandations du jury se mettent en place et sont peaufinées via e-mail pendant les semaines qui suivent. Des orientations principales sont mises en évidences. Celles-ci, nous l'espérons pourront servir de cadre au réaménagement des boulevards centraux.

## Ambition

Le jury veut bouleverser la ville. En tant que capitale, Bruxelles se doit d'être exemplaire en créant des espaces publics de qualité. Le Boulevard Anspach devrait devenir une référence en ce qui concerne l'aménagement intégré des espaces publics de la Région de Bruxelles Capitale. Des petites interventions n'auront pas suffisamment d'impact. Il faut que la Ville se prononce en faveur de la réappropriation du centre ville aux Bruxellois.

Anspach est l'hyper-centre de Bruxelles, mais est aujourd'hui réduit à une autoroute qui sépare la ville en deux. Pour changer cela, il faut arrêter de considérer le boulevard comme une fissure ou un passage de transit qui sépare les quartiers. Il faut le voir comme 'centralité'.

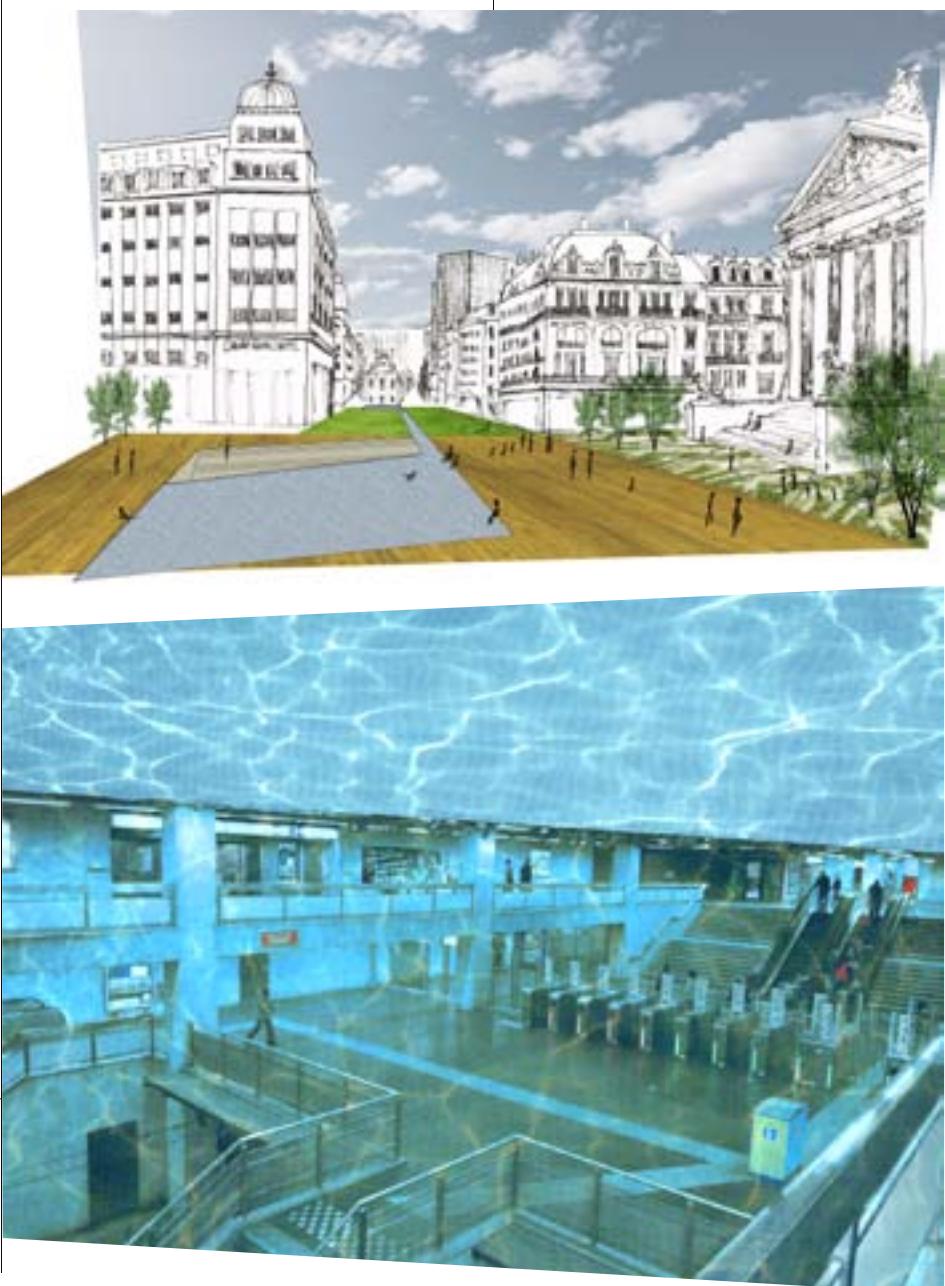
L'espace public doit offrir suffisamment de qualité de vie pour les habitants et usagers de la ville aujourd'hui et demain, en prenant en compte l'explosion

démographique annoncée. Beaucoup de gens doivent pouvoir l'utiliser à des moments et pour des fins différents (flâner, jouer, faire du vélo, shopping, habiter,travailler..). C'est encore plus le cas pour l'hyper-centre.

Les habitants et usagers du centre ville luttent pour une diminution du trafic. Si la circulation dans les quartiers diminue, le bien-être de chacun augmentera immédiatement: moins de bruit, moins de contamination atmosphérique, plus de rencontres,...

## Biodiversité et l'eau dans l'espace public

La verdure est importante pour garantir la qualité du lieu de vie et rafraîchir la



*Le jury soutient l'idée que l'eau doit être présente pour son aspect récréatif et le rappel historique de la Senne. Ce projet-ci dessus propose un bassin d'eau au-dessus du métro.*

- illustration: Céline Mommens (projet 10)

## Test 1,2

Une phase de test peut se mettre en place à court terme. Mais!! Selon Bral il faut faire attention que ce test ne coupe pas le trafic de transit sans mettre en place les avantages (réaménagement qualitatif, nouvelles terrasses...) Trop souvent, les tests n'ont pas le succès espéré car on offre les désavantages sans les avantages. Il est donc impératif de mettre en place de la verdure, par exemple via des potagers en bacs qui donneront un autre aperçu et une nouvelle fonction au boulevard.

ville. Le contact avec la nature nous apporte du repos et contribue au développement de nos enfants.

La question n'est pas si tout l'espace public doit être 'verduriisé', mais si le centre-ville a besoin d'un espace vert d'une certaine allure. Et si le boulevard Anspach peut être ce lieu. Le jury n'a pas de réponse tranchée. Selon certains, le boulevard devrait rester pétrifié, pour d'autres la verdure est plus que la bienvenue, voir même nécessaire, ne fut-ce que pour rafraîchir la ville lors des canicules.

Le jury s'oriente vers un équilibre entre le vert et le minéral pour garder l'équilibre entre les différentes fonctions. Des jardins verticaux et toits verts, boîtes de nidification et ruches peuvent augmenter la quantité de la nature sans occuper d'espace précieux. Les arbres sont un bon moyen d'augmenter le vert et la biodiversité dans l'espace public, mais de préférence avec suffisamment de terre. Le jury préfère ne pas voir surgir de plateformes et autres structures qui seraient de nouveaux obstacles pour les piétons.

*Le renforcement de la biodiversité peut ce faire sur des petites surfaces en choisissant bien les espèces. – illustration: Julie Decuyper, Kenny Stevens & Kevin Van Steenberge (projet 14)*

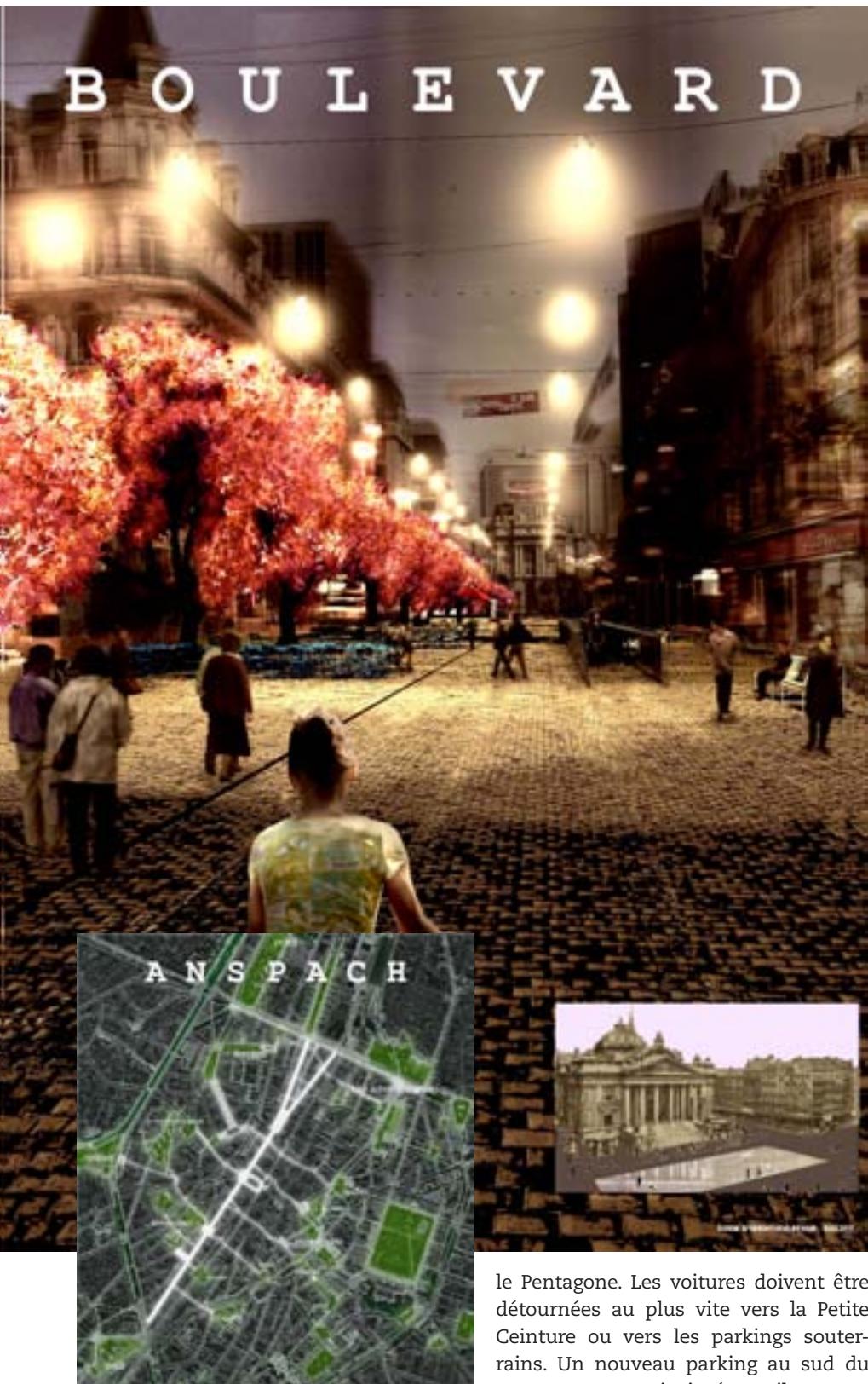


## Propositions pour une meilleure mobilité

Le réaménagement du boulevard Anspach devrait faire partie d'un plan de mobilité global du Pentagone et du plan piétonnier de la Région. Et pourquoi pas, aussi d'un réseau de places et de boulevards sans voitures dans le nouveau Plan Régional de Développement Durable.

Il faut que les destinations sur le boulevard Anspach restent joignables, pour les livraisons et pour faire circuler les services d'urgence. Cette circulation, comme celle des bus, peut se faire au niveau des rues adjacentes (rue de Laeken...). Pour ce faire, il est important que le trafic de transit soit impossible, pas seulement sur Anspach mais dans tout

*Place de la Brouckère d'un seul tenant, partie d'un réseau d'espaces publics sans voiture dans le nouveau Plan Régional de Développement Durable? – illustration: Common Room (projet 13)*



Ce projet maintient le caractère 'minéral' du Boulevard en renforçant les espaces verts autour. Pour d'autres concepteurs et membres du jury le Boulevard est un endroit ideal pour verduriser, ne fut-ce que pour rafraîchir la ville lors des canicules. – illustration: Jean Guy Pecher, Guillaume Sokal & Julien Etienne (projet 2)

le Pentagone. Les voitures doivent être détournées au plus vite vers la Petite Ceinture ou vers les parkings souterrains. Un nouveau parking au sud du Pentagone pourrait s'avérer utile.

Pour ce faire, il est important que le trafic de transit soit impossible, pas seulement sur Anspach mais dans tout le Pentagone. Les voitures doivent être détournées au plus vite vers la Petite Ceinture ou vers les parkings souterrains. Un

nouveau parking au sud du Pentagone pourrait s'avérer utile.

Les cyclistes sont les bienvenus sur le boulevard, mais le trafic cycliste de transit pourrait se faire séparément via les axes Van Artevelde/rue de Laeken et Stalingrad/rue du Midi. Il faudrait minutieusement examiner cette possibilité.

Le transport public sur l'axe est-ouest doit être renforcé, par exemple avec un tram de la Porte de Ninove en passant par Dansaert et la Gare Centrale jusqu'à la Porte de Namur, pour ensuite être connecté au 'tram 71'. Il est important de faire attention à ce que la traversée des trams et bus se fassent sans conflits sur les boulevards centraux.

Un (pré) métro attrayant est important pour que les gens aillent vers les transports en commun. Beaucoup de projets veulent améliorer le confort et la sécurité en ouvrant les stations à la lumière du jour. Cela pourrait aider, mais est-ce prioritaire pour le *modal shift*? On ne doit pas trop valoriser le métro en détriment de la surface. Beaucoup peut être atteint via une meilleure signalisation et en donnant de nouvelles fonctions aux espaces souterrains inutilisés, comme la salle Anneessens.

### Nouvelles opportunités pour le commerce et l'horeca

Le commerce et l'horeca vont prospérer si l'environnement devient plus agréable pour la clientèle. Des terrasses chaleureuses peuvent être créées sans pour autant coloniser tout l'espace public. C'est à dire un espace public gratuit où les personnes qui souhaitent seulement s'asseoir, ne soient pas dans l'obligation de consommer. L'emplacement des terrasses doit donc se faire de manière contrôlée pour maintenir l'équilibre avec les autres fonctions. Il faut éviter des situations comme sur la Place Saint-Géry, où la nuisance pour les voisins est importante.

Le jury demande que la Ville soit prudente avec l'organisation d'événements, car le but ne peut pas être de chasser les résidents. Il nous faut une vision politique pour que le hyper-centre reste agréable et le commerce soit renforcé.

## Anspach for the gentry?

Un aspect de la transformation du boulevard Anspach est resté peu étudié dans les propositions de projets et dans les recommandations du jury. Il s'agit de l'éventuel hausse des prix de location et d'achat avec l'amélioration du boulevard. Les lieux de commerce pourraient aussi augmenter en valeur. Beaucoup de gens craignent que cela repousse les habitants et commerçant actuels, qui seraient remplacés par de nouveaux venus plus riches. Le groupe d'activistes et les partenaires qui soutiennent le Parc Anspach ne sont pas aveugles pour ce danger et demandent une politique de prix vigoureuse aux nouveaux échevins. Car la Ville possède beaucoup de logements et de commerces sur le boulevard et peut donc aider à diminuer les hausses de prix.

On ne peut pas oublier qu'il y a des sociétés et des organisations comme les temples cultures AB, Théâtre National, Beursschouwburg,... sur et autour des boulevards centraux. Il faut voir quels sont leurs besoins. Anspach doit aussi pouvoir garder sa fonction d'axe où les Belges peuvent manifester.

### Implantation progressive et participation

Le jury plaide pour un débat public sur les points de départ du projet, avec des maquettes, des groupes de travail et un

point d'information permanent. Il est important de mettre en avant les avantages pour tout le monde.

Ce qui ne veut pas dire qu'un progrès rapide n'est pas possible, il est indispensable. Le jury ne veut pas de nouveau concours si cela ne s'avère pas nécessaire juridiquement. On recommande une implantation progressive en phases avec une période de test. Un réaménagement temporaire donnera la possibilité aux habitants de s'approprier le lieu.

## Membres du jury leden

**Bernardo Secchi**, Secchi & Viganó  
--> voorzitter/président.

**Martin Hermy**, KU Leuven --> ondervoorzitter/vice-président.

**Julie Martineau**, faculté d'architecture La Cambre/Horta.

**Jens Aerts**, Ir. Architect – Stedenbouwkundige, BUUR

**Mario Ninanne**, Bruxelles Nature asbl/ Brussel Natuur vzw

**Mari-Luz Sanchez**, Natagora Bruxelles

**Nathalie Ruelle/Hanatou Maikere**, Convivence asbl/Samenleven vzw

**Ginette Bauwens**, buurtbewoonster/habitante en bestuurder --> administratrice Buurtwinkel vzw/ Boutique du Quartier asbl

**Erik Baptist**, Atrium Brussel-Centrum --> manager

**Marc Vrebos**, Ancienne Belgique

**David Kuborn**, Coordination Senne asbl / Coordinatie Zenne vzw

**Benjamin Nieuwland**, Gracq asbl

**Roel De Cleen**, Fietsersbond vzw

**Sarah Hollander**, Bral vzw

*Les activités telles que le commerce et l'horeca vont se développer si l'environnement devient plus agréable. Il est tout de même important que le développement de l'horeca soit contrôlé pour que cet espace reste public. – illustration: Omgeving cvba (projet 11 - 3<sup>e</sup> prix du public)*



# Kroniek van een uitgestelde heraanleg



Mei 2012 - Ondanks jarenlange acties van onderuit en beloftes van de overheid ligt er nog altijd een stadsautostrade op een boogscheut van de Grote Markt. Het onbegrip van meer dan 2000 mensen culmineert in een machtige Picnic the Streets. Bral vzw en haar partners geven de actie extra schwung door in juli de ideeënoproep Parc Anspach Park te lanceren. Iedereen wordt uitgenodigd een groenere toekomst voor de centrale lanen te bedenken.

## Pomp voor autoverkeer

De constante stroom doorgaand verkeer door het centrum van Brussel, 27.000 auto's per dag, is al jaren een doorn in het oog van menig Brusselaar. Geen enkele Europese stad van dit niveau laat doorgaand verkeer, zonder oorsprong of bestemming in de buurt, toe tot zó dicht bij de meest centrale pleinen. De grote verkeersdrukte is een aanslag op de leefbaarheid van het centrum. Het is een obstakel voor de zachte mobiliteit van oost naar west, slaat een deuk in de uitstraling van de stad en in de concurrentiekracht van lokale handelaars én zuigt autoverkeer aan uit heel de stedelijke omgeving.

Het kan anders. Zeker in Brussel waar de Kleine Ring een perfect alternatief vormt voor het verkeer van noord naar zuid. Al jaren voeren bewonersgroepen en Bral actie voor de heraanleg van de

centrale lanen, ondermeer onder de naam *Street Sharing*.

De vele acties en debatten leken vruchten af te werpen. Sinds jaren beloven de Brusselse politici om de lanen opnieuw aan te leggen. In 2003 is er zelfs een aanbesteding geplaatst voor een ontwerp. Die aanbesteding werd gewonnen door Groep Planning (nu SUM) met een ontwerp dat resoluut kiest voor autoluwe centrale lanen en een **knip in het doorgaand verkeer**. Er was ook een budget voorhanden, in het kader van de samenwerkingsovereenkomst Beliris. Niets leek de ommekeer nog tegen te houden.

Begin 2013 wachten we nog steeds. Recent heeft de Stad het aantal rijvakken teruggebracht en met verf een fietsstrook getekend. Maar ook nu nog kun je met de auto vanuit Anderlecht of Vorst naar Laken of Schaarbeek rij-

Meer dan 2000 mensen protesteren. Anspach is een aanslag op de leefbaarheid van het centrum en een obstakel voor de zachte mobiliteit van oost naar west. – illustratie: Guillaume Sokal & Julien Etienne (project 7)

den over Lemonnier en Anspach. De broodnodige knip is er nog altijd niet. Het nieuwe college van burgemeester en schepen heeft op 3 december 2012 de eed afgelegd en haar beleidsplan voor de komende zes jaar gepresenteerd. Voor de veelbesproken centrale lanen blijft de ambitie beperkt tot een verkeersvrij stuk tussen Beursplein en Verversstraat en een algemene aanleg van de hele as volgens enkele vrij vage principes. De vraag blijft hoe het er in de praktijk zal uitzien, hoeveel plaats er vrijkomt voor wandelaars, fietsers en groen en hoe lang de heraanleg op zich laat wachten.

## Beweging van onderuit

Tijdens de lente van 2012 brak de publieke verontwaardiging over de treinder traagheid van onze overheid los naar aanleiding van een vrije tribune van professor Philippe Van Parijs. Meer dan 2000 mensen kwamen op 10 juni **picknicken op het Beursplein** uit protest tegen het Brusselse mobiliteitsbe-

leid. Het thema was op slag weer hot. De druk op het schepencollege om dit dossier snel uit te voeren, is groot.

Bral wou de Stad aanmoedigen om de lat hoger te leggen en radicaal in te zetten op een vergroening van de centrale lanen. Steeds meer studies wijzen uit dat contact met natuur belangrijk is voor de geestelijke en fysieke gezondheid van de mens. Wie regelmatig contact heeft met groen, wordt minder rap ziek en geneest ook sneller. De gebrekige levenskwaliteit in de stad is een van de belangrijkste redenen waarom gezinnen met kinderen vandaag nog altijd Brussel ontvluchten. Hoewel Brussel te boek staat als een erg groene hoofdstad, is er een schijnend gebrek aan groen in de centrale wijken.

Maar waar gaan we dat groen aanleggen? Er zijn nauwelijks nog percelen over in het stadscentrum en bovendien zijn de grondprijzen zo hoog dat het moeilijk wordt om braakliggende terreinen tot park om te toveren.

En er is nog een derde uitdaging: de Zenne doen herleven. Het wordt moeilijk om de rivier waaraan deze stad is ontstaan weer aan de oppervlakte te brengen aangezien ze nu naast het kanaal stroomt, maar water oproepen langs haar voormalige loop op Anspach biedt mooie perspectieven.

## Een nieuw concept voor openbare ruimte

Volgens Bral kunnen we deze stad enkel leefbaar maken als we de openbare ruimte drastisch vergroenen. Een buitenproportionele laan als Anspach is een enorme grondreserve in het centrum waar Bral iets mee wil aanvangen. De heraanleg van de centrale lanen is de ideale gelegenheid om een nieuwe weg in te slaan. Niet alleen iets weg nemen uit ons centrum (auto's) maar vooral **iets nieuws schenken**: een aantrekkelijke, recreatieve en ecologisch interessante groene ruimte. We zien het Anspachpark graag als een groene as die een aanzuigeffect heeft op mensen, niet op auto's.

Zo'n Anspachpark past in het groeiende rijtje **lineaire parken** in de wereld. Groe-

ne ruimtes die niet breed zijn maar wel lang, vaak op spoorwegbeddingen of langs kanalen en rivieren. Het zijn assen voor zachte mobiliteit en voor migratie van dieren en planten, essentiële schakels in netwerken ten dienste van de leefbaarheid en de duurzame ontwikkeling van een gebied. De context van de centrale lanen is verschillend, maar het Anspachpark wil zich laten inspireren door deze succesvolle voorbeelden.

## De oproep

In de zomer van 2012 lanceerde Bral de ideeënoproep *ParcAnspachPark*. Niet als bouwheer maar als debatmaker. De oproep was een constructieve bijdrage om de vergroening van de openbare ruimte verder te laten rijpen in de geesten van ondermeer politici.

Bral kreeg steun van een reeks partnerorganisaties: Clara – Centre de recherche de la faculté d'architecture de La Cambre Horta, Brussel Natuur vzw, Samenleven vzw, Natagora Bruxelles, Coördinatie Zenne, Fietsersbond en Gracq. Samen richtten de verenigingen zich tot alle geïnteresseerden, professionelen, studenten en buurtbewoners. Iedereen was vrij om een idee of ontwerp in te dienen voor de toekomst van de centrale lanen.

Om de drempel niet te hoog te leggen, was het lastenboek niet te technisch. Alle ontwerpen moesten een globale visie op de lanen en de omgeving bevatten, plus een gedetailleerd ontwerp leveren voor een stuk naar keuze. De jury zou de ontwerpen beoordelen op hun coherentie en de mate waarin ze rekening houden met technische beperkingen, maar zou ook aandacht hebben voor het innovatieve karakter. Ook de impact op de buurt (mobiliteit, biodiversiteit, handel, wonen...) telde mee.

**Alle projecten zijn te bekijken op [www.anspachpark.be](http://www.anspachpark.be). De projectnummers die we gebruiken verwijzen naar de volgorde op deze site**

**Vous pouvez consulter tous les projets sur [www.anspachpark.be](http://www.anspachpark.be). Les numéros que nous utilisons referent à ce site.**

*Toe-eigening van de openbare ruimte door de mensen is essentieel. Dit ontwerp stelt voor om de Vijfhoek geleidelijk aan terug te geven aan voetgangers en fietsers.*  
– illustratie: Guillaume Sokal & Julien Etienne  
(project 7 - 3<sup>e</sup> prijs jury)



# Chronique d'un réaménagement reporté

Mai 2012 – Malgré les années d'actions citoyennes et les promesses du gouvernement, il y a encore toujours une autoroute à deux pas de la Grand Place. L'incompréhension de plus de 2000 personnes a abouti à un Picnic the Streets puissant. En juillet, 'asbl Bral et ses partenaires ont apporté un élan supplémentaire à l'action en lançant un appel à idées pour un ParcAnspachPark. Tout le monde est invité à s'imaginer un avenir plus vert pour les boulevards centraux.

## Pompe pour trafic routier

Le courant continue de trafic routier à travers le centre de Bruxelles – 27.000 voitures par jour – est une horreur pour beaucoup de Bruxellois. Aucune ville européenne de ce niveau ne tolère le trafic de transit, sans origine ni destination dans le quartier, si proche des places les plus centrales. La grande agitation du trafic est une atteinte sur la qualité de vie du centre. C'est un obstacle pour la mobilité douce de l'est à l'ouest, abîme l'image de la ville et la compétitivité des commerçants locaux

et attire du trafic routier de toute la région urbaine.

On peut s'y prendre différemment. Certainement à Bruxelles, où la Petite Ceinture offre une alternative parfaite pour le trafic de nord à midi. Depuis des années, les habitants du quartier et le Bral mènent une campagne pour le **réaménagement des boulevards centraux**, en outre sous le nom street sharing.

La multitude d'actions avait l'air de porter ses fruits. Ça fait des années que

les politiciens bruxellois promettent de réaménager les boulevards. En 2003 il y a même eu un appel d'offre, remporté par Groep Planning (maintenant SUM) avec un projet qui choisit résolument pour des boulevards à circulation restreinte et propose de **couper le trafic de transit**. Il y avait un budget dans le cadre de l'accord de collaboration Beliris. Rien ne pouvant encore arrêter la restructuration.

Et pourtant, début 2013 on attend encore toujours. Récemment la Ville a diminué le nombre de bandes et a peint une bande cyclable. Mais les voitures peuvent toujours aller d'Anderlecht ou Forest jusqu'à Laeken ou Schaerbeek

*Ce boulevard hors proportions propose une réserve d'espace énorme. Il ne faut pas seulement enlever quelque chose (des voitures) mais surtout offrir un espace vert attrayant, récréatif et écologique. – illustration: StrubbE-ProoT Architecten (projet 6)*



via les boulevards Anspach et Lemonnier. Le trafic de transit n'a pas encore été coupé. Le 3 décembre 2012, le nouveau collège de bourgmestre et échevins a présenté sa politique de mobilité des six ans à venir. Pour les boulevards centraux, l'ambition se limite à une partie sans voiture entre la place de la Bourse et la rue des Teinturiers et le réaménagement de l'axe entier suivant quelques principes vagues. La question reste: quel sera le résultat en pratique? Combien de place sera libérée pour piétons, cyclistes et espaces verts? Et surtout, combien de temps il faudra attendre pour que le réaménagement soit fait?

## Mouvement de base

Pendant le printemps de 2012 l'indignation publique a battu son plein à la suite d'une tribune libre du professeur Philippe Van Parijs. Plus de 2000 personnes se sont réunies le 10 juin pour un **pique-nique sur la place de la Bourse** pour protester contre la politique de mobilité bruxelloise. En un coup, le sujet est revenu au cœur des discussions et a mis la pression sur le collège d'échevins pour faire évoluer ce dossier rapidement.

Bral a voulu encourager la Ville pour qu'elle se montre plus ambitieuse et choisisse radicalement pour la 'verduriisation' des boulevards centraux. De plus en plus d'études démontrent que le contact avec la nature est de grande importance pour la santé mentale et physique de l'homme. En ayant régulièrement contact avec la nature, on devient moins vite malade et guérit plus rapidement. Le manque de qualité de vie en ville est une des raisons pour laquelle les familles avec enfants fuient encore toujours Bruxelles. Même si notre ville est une capitale très verte, il y a un énorme manque d'espaces verts dans les quartiers centraux.

Mais où va-t'on aménager ces espaces verts? Il reste à peine des parcelles dans le centre et les prix sont si élevés qu'il serait difficile transformer les terrains vagues en parques.

Il y a un troisième défi: faire revivre la Senne. Il serait difficile de remettre en



surface la rivière qui a donné naissance à cette ville vu que de nos jours elle coule le long du canal, mais évoquer l'eau aux endroits où son ancien lit croise le boulevard Anspach, offre des perspectives intéressantes.

## Un nouveau concept pour l'espace public

Selon Bral, pour que la ville soit viable, il faut drastiquement 'verdureriser' l'espace public. Un boulevard hors proportions comme Anspach propose une réserve de terre énorme dans le centre avec lequel il faut faire quelque chose. Le réaménagement du boulevard est l'occasion idéale pour emprunter un nouveau chemin. Pas seulement pour enlever quelque chose du centre (des voitures) mais surtout pour **offrir quelque chose de neuf**: un espace vert attrayant, créatif et intéressant écologiquement. On voit le ParcAnspach comme un axe vert qui attire les gens, pas les voitures. Ce genre de **parc linéaire** est en vigueur à niveau mondial. Des espaces verts qui ne sont pas larges mais longs, souvent le longs des chemins de fer ou des canaux et rivières. Ce sont des axes pour la mobilité douce et pour la migration des espèces et plantes, des liens essentiels dans les réseaux au service de la qualité de vie et du développement durable d'une région. Le contexte des boulevards centraux est différent, mais le ParcAnspach peut s'inspirer de ces exemples réussis.

*En 2003 il y avait un projet et un budget et pourtant rien ne se passe. Pendant le printemps 2012 l'indignation publique a battu son plein. © Joost Vandenbroele*

## L'appel

Pendant l'été de 2012 Bral a lancé l'appel à idées ParcAnspachPark pour ouvrir le débat. Cet appel est une contribution constructive pour faire murir l'idée de verdurisation de l'espace public dans les têtes d'entre-autres les politiciens.

Bral a su compter sur l'appui de partenaires: Clara – Centre de recherche de la faculté d'architecture de La Cambre Horta, Bruxelles Nature asbl, Convivence asbl, Natagora Bruxelles, Coördination Senne, Fietsersbond et Gracq. Ensemble, ces associations se sont dirigées à tous les intéressés, professionnels, étudiantes et habitants du quartier. Tout le monde était libre de nous faire parvenir son projet ou son idée pour le futur des boulevards centraux.

Pour garder cette ouverture à tous publics, le cahier de charges n'était pas trop technique. Tous les projets devaient développer une vision globale des boulevards et livrer un plan détaillé pour une partie au choix. Le jury a jugé les projets par rapport à leur cohérence et limitations techniques, tout en prêtant attention au caractère innovant et à son impact sur le quartier (mobilité, biodiversité, commerce, habitants,...).

# Zestien projecten voor een herboren laan

Een laan vol terrassen? Fietssnelwegen? Een tunnel voor doorgaand verkeer onder de boulevards? Water om de Zenne op te roepen. Een stadscentrum dat overloopt van het groen? Ontdek de vele pistes die deze ideeënoproep opgeleverd heeft.

Het debat over de herinrichting van het Beursplein draaide tijdens de lente van 2012 op volle toeren dankzij het burgerinitiatief *Picnic the Streets*. De ideeënoproep van Bral vertrekt vanuit dezelfde

trale lanen het centrum te maken waar we allemaal recht op hebben.

De zestien projecten zijn erg verschillend. Bepaalde pistes leveren doordach-

Brussel ontstaan is en die overwelfd werd, is ook een constante.

Alle projecten willen de publieke ruimte optimaliseren. De drie pleinen, De Brouckère, Beurs en Anneessens, kunnen elke rond een thema opgebouwd worden en een verschillende inrichting krijgen.

Alle projecten willen het verkeer fors terugdringen. Sommigen willen het Noord-Zuid transitverkeer (dat door



bezorgdheid om de levenskwaliteit van inwoners en voorbijgangers. Met de oproep willen we het debat openen met mensen van verschillende profielen, zowel inwoners, architecten, urbanisten als handelaars en activisten.

Het resultaat van de ideeënoproep is verrassend en overtuigend. De projecten leveren zowel gedurfde als realistische visies. Allen verrijken ze dit dossier dat vooral de Stad Brussel wil inspireren en aanmoedigen om, eindelijk, van de cen-

te reflecties of een te volgen filosofie om de lanen te veranderen. Andere doen concrete voorstellen voor de inrichting van het Anspachpark, de verkeersorganisatie, de transportmogelijkheden, animaties en handel. Sommige durven dromen, andere zijn pragmatischer.

## Rode draad

Bijna alle projecten willen over de hele lengte van de laan een park creëren en voldoende plaats geven aan de natuur. De Zenne oproepen, de rivier waarrond

het stadscentrum rijdt zonder er een doel te hebben) doorknippen. Door de Anspachlaan ter hoogte van de Beurs door te knippen, zou het transitverkeer verplicht zijn via de kleine ring te verlopen.

## De verschillen

Alle projecten ijveren voor een vermindering van het autoverkeer; de manier waarop dat bereikt moet worden, verschilt echter sterk. Zo stelt een van de projecten voor de tunnel van de premetro te ge-

bruiken voor autoverkeer en de tram terug naar de oppervlakte te brengen. Twee projecten stellen voor het centrum in vier zones te verdelen die enkel bereikbaar zouden zijn via de kleine ring. Sommigen beperken of verwijderen het verkeer van de centrale as, zelfs leveringen en inwoners zouden voor de achterstraten of bestaande parkings moeten opteren. Andere projecten voorzien permanente toegang voor de inwoners, de hulpdiensten en de ondernemers. Voor de leveringen wordt een uurregeling voorgesteld.

In het algemeen is het fietsverkeer geïntegreerd in het Anspachpark, al ge-



*Deze ontwerpers willen het openbaar vervoer Oost-West verbeteren met een nieuwe tramlijn.*

– illustratie: BC Architects & Studies  
(project 8 - 2<sup>e</sup> publieksprijs)

beurt dat niet steeds op overtuigende of duidelijke wijze. Een van de voorstellen is het ‘snelle’ fietsverkeer om te leggen via parallelle assen, wat in de smaak valt bij fietsverenigingen. Het zou conflicten tussen voetgangers en fietsers kunnen voorkomen. Een project dat

kasseien voorziet, valt veel minder in de smaak van de fietsers omdat van het ongemak op kasseien te fietsen. Enkele projecten voorzien fietsparkings en fietspaden gescheiden van het voetgangersverkeer...

Anspachpark. Een project stelt voor de metro te bedekken met een waterbekken op straatniveau om het licht in de metro te laten binnenstromen. Een ander project voorziet meer handelsruimte in de stations.

## Verschillende projecten hechten veel belang aan participatie van inwoners in de uitvoering en toe-eigening van het project en de ruimte.

Niet alle projecten nemen het openbaar vervoer op het parcours van het Anspachpark in beschouwing. Een project stelt een metro voor van Rogier tot Zuid. Een ander project voorziet een extra tramlijn in de Oost-Westas om het centrum beter te verbinden met de bovenstad, zelfs tot aan het Flageyplein door een verbinding met lijn 71. Elektrische minibussen zijn een optie in het Anspachpark.

Ook de soort begroeiing en de hoeveelheid ruimte die voorzien is voor groen, verschilt van project tot project. Sommige voorstellen laten bijna geen ruimte meer om te circuleren of om te zitten. Andere stellen voor om de hoeveelheid groen te verhogen door gevels en daken te vergroenen en zelfs leegstaande gebouwen om te vormen tot parken of om een ‘golvend’ park te bouwen (project 11). Een project voorziet zelfs verhoogde squares om ruimte te winnen (project 4). Sommige projecten zijn rijk in biodiversiteit terwijl anderen zich tevreden stellen met een grasmatt of zich toeleggen op stadslandbouw.

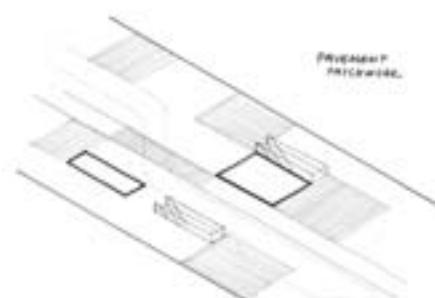
Sommige projecten ontwikkelen helemaal niets met betrekking tot de handel. Plaatsen die zouden kunnen dienen voor terrassen worden aangelegd als tuinen en moestuinen. Andere daarentegen leggen net de nadruk op handel. Zo voorziet een project luifels om terrassen te creëren en de horeca verder te ontwikkelen.

Verschillende projecten stellen voor de metrostations Beurs en De Brouckère open te stellen aan het daglicht en ze te integreren in het straatbeeld en in het

Sommige projecten zijn zo fijn gedetailleerd dat ze zelf een handleiding voorzien voor de inplanting van het park, opgedeeld in verschillende fasen. De werken kunnen vandaag nog beginnen.



*Verschillende ontwerpen scheppen ruimte voor groen door harde en zachte materialen af te wisselen. – illustraties: Dale331 & Gardening in a Minute*



*Valerie Doutreluigne & Julie D'Aubioul (project 4)*

Verschillende projecten hechten veel belang aan participatie van inwoners in de uitvoering en toe-eigening van het project en de ruimte.

Ook ruimte voor sport zoals een atletiek-piste, een zwembad of een rollerskatebaan behoren tot de voorstellen.

Niet alle projecten voorzien ruimte voor culturele evenementen, sommige wijzen daarbij op de geluidshinder voor omwonenden. Andere willen net volk trekken naar het Anspachpark door evenemen-



ten te organiseren. Het Beursplein wordt gezien als het cultureel centrum, geschikt voor activiteiten als cinema, concerten, etcetera.

### De buitenbeentjes

Drie projecten onderscheiden zich door hun originele aanpak.

Het eerste verkiest een minerale aanleg om de druk op de onderhoudsdiensten niet op te voeren. Het gebrek aan groen zou opgevangen worden door het groene potentieel in de rest van de Vijfhoek te verbeteren.

Een ander project voorziet helemaal geen inrichting: de gebruikers kunnen zich gaandeweg de ruimte toe-eigenen. Initiatieven waarbij een deel van de ruimte afgesloten wordt voor het verkeer, zoals Picnic the Streets, bestaan reeds. Waarom deze niet uitbreiden om het centrum progressief autovrij te maken, op een tijdsspanne van zo'n acht jaar?

Een derde project vraagt zich af waarom een terugkeer van de Zenne in het stadscentrum zo'n gek idee zou zijn. Een extra voordeel is dat de wind, bevoordeeld door de Noord-Zuidligging van de

*Een rode draad door veel projecten: een zeer groen Fontainasplein dat doorloopt in het park ernaast.  
- illustraties: plusofficearchitects (project 15)*

Anspachlaan, een grote zorg is. Volgens de auteur van het project zou de as afgebroken moeten worden om opnieuw straten aan te leggen die de wind breken, om zo behoede en zonnige ruimtes te creëren aan de oevers van de Zenne.

## De laureaten van de wedstrijd

(projecten 5, 8 en 9)

### Winnaars jury en publieksprijs : Een groene draad door Brussel

Dit project houdt rekening met bijna alle aspecten van de herinrichting van de lanen en voorziet een herinrichting in verschillende fases. De boulevard wordt een groene voetgangersas van het Noordstation tot aan het Zuid. De centrale lanen zouden een rijke biodiversiteit herbergen die nog verhoogd wordt door een optimaal gebruik van privé-ruimtes zoals groendaken en hangtuinen. De metrostations zouden opengebroken worden. Op De Brouckère zouden bomen in volle grond zorgen voor groen op het plein, met de kruinen ter hoogte van de straat. Verschillende waterpartijen zijn voorzien om de Zenne op te roepen.

Het doorgaand fietsverkeer zou via de parallelle assen (Van Artevelde-Lakensestraat) verlopen, terwijl het plaatselijk fietsverkeer ook op de laan een



plaats krijgt. De bestaande parkings zouden gebruikt worden als depots voor leveringen. De finale levering van goederen zou via fietskoeriers of lichte, elektrische voertuigen verlopen. Hulpdiensten zouden blijvend toegang krijgen tot de laan.

Elk plein zou een eigen bestemming krijgen, zoals handel voor de Munt, informatie en cultuur voor De Brouckère, evenementen en manifestaties voor de Beurs en het ludieke en een markt voor Anneessens. Dit project stelt voor om meteen van start te gaan, met getekende bomen op het asfalt, dan met boombakken in het midden van de laan, in afwachting van de werken.

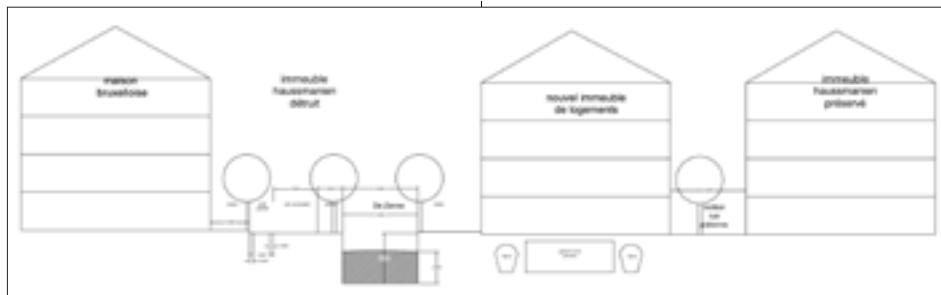
## Tweede plaats van de jury: Anspach Central Project

Dit project is het resultaat van een reflectie van een collectief van inwoners van de wijk en wil meer zijn dan een project: het stelt zich voor als een manifest. Het reikt van De Brouckère tot aan Fontainas. Transitverkeer wordt langs de kleine ring gestuurd en plaatselijk verkeer kan tegen lage snelheid via lussen van en naar de kleine ring. De auteurs verbinden het hypercentrum met de drie stations en de toekomstige ondergrondse ontradingsparkings door kleine elektrische bussen.

Het project hecht extra aandacht aan de link tussen het huidige Fontainaspark en het plein, dat een grote groene zone moet worden met kleine waterpartijen. Speelmogelijkheden voor kinderen worden ook uitgebreid. Het project wil terrassen inplanten voor de cafés en restaurants om de wijk te animeren, ondermeer met luifels. Het collectief wil echter geen concerten en andere grote evenementen organiseren om geluidshinder te voorkomen. Kleine plekken zoals kiosken behoren wel tot de mogelijkheden in de minder residentiële delen van de laan.

## Tweede publieksprijs: Zip-it Green

Een erg compleet project dat vertrekt van een lussenplan voor het verkeer. De vergroening van de Noord-Zuidas en -opmerkelijk - ook van de Oost-Westas, zou de centrale lanen met het perifere groen verbinden en zodoende een echt



*Dit project gaat verder dan de andere: gebouwen afbreken en de Zenne blootleggen.  
- illustratie: Daniel Verbeck (project 3)*

groen centrum creëren. De auteurs voorzien ook een verbetering van de mobiliteit van zachte weggebruikers en willen de wijk met de rest van de stad verbinden aan de hand van een nieuwe Oost-West tramlijn.

De metrostations zouden opengesteld worden voor het daglicht. Een band van vijf meter breed aan weerszijden van de laan zou aan de inwoners teruggegeven worden. Die zouden dan dienst doen als terrassen of groenruimtes voor de handelaars en tuinen voor de inwoners, wat hen meer zou betrekken in de netheid en het onderhoud ervan. De volgende band van vijf meter zou dienen voor verplaatsingen op lange afstand, te voet, met de fiets of voor hulpdiensten. Leveringen zouden ook via deze band verlopen tijdens een bepaalde tijdspanne.

Zip-it Green combineert lage planten met een verharde ondergrond. De inwoners zouden betrokken worden voor het planten en het beheer.



*We moeten het debat blijven voeren: hoeveel plaats moet er zijn voor groen in de openbare ruimte? En kunnen we dat dan een park noemen? - illustraties: Julie Decuyper, Kenny Stevens & Kevin Van Steenberge (project 14)*

## De laureaten van de juryprijs / Les lauréats du prix du jury

**1** 1V4M2A

Tine Vleugels, Bart Bols, Pieter Maes, Hans De Blauwe & Pieter Thibaut

**2** Anspach Central Project

Collectif de Riverains & Commerçants 'Anspach'

**3** A la conquête du temps

Etienne Julien & Guillaume Sokal

## De laureaten van de publieksprijs / Les lauréats du prix du public

**1** 1V4M2A

Tine Vleugels, Bart Bols, Pieter Maes, Hans De Blauwe & Pieter Thibaut

**2** Zip it Green

BC Architects & Studies

**3** The Wrinkle

Omgeving cvba

# Seize projets pour un boulevard qui revit

Un boulevard plein de terrasses? Des cycloroutes rapides? Un tunnel pour voitures en dessous du boulevard? De l'eau pour évoquer la Senne. Un centre-ville débordant de verdure? Découvrez la multitude de pistes explorées que cet appel à idées a révélé!



Le débat sur la réaménagement de la place de la Bourse a battu son plein pendant le printemps de 2012 grâce à l'initiative civile Picnic the Streets. Cet appel à projets est à situer dans le même contexte de soucis pour le bien-être dans le centre-ville, aussi bien pour ses habitants que pour les passants. Par ce biais nous avons ouvert le débat avec des personnes de profil différents, qu'il s'agit d'habitants, d'architectes, d'urbanistes, de commerçants ou d'activistes.

Le résultat de l'appel à idées est tout aussi surprenant que convaincant. Les projets offrent des visions tantôt osées, tantôt réalistes, mais tous enrichissent ce dossier qui veut surtout inspirer la Ville de Bruxelles et la donner le courage de, finalement, refaire des Boulevards centraux le centre-ville auquel tout le monde à droit.

Le niveau de réflexion des seize projets est très divergeant. Certains proposent des pistes de réflexion ou une philosophie à adopter pour la transformation des Boulevards. D'autres rentrent plus dans le concret avec des idées d'aménagement du Parc Anspach, l'organisation du trafic, des moyens de transport, des

animations et du commerce. Certains osent rêver, d'autres sont plus pragmatiques.

## Les points communs

Presque tous les projets envisagent de créer un parc tout le long du boulevard et de donner une dimension plus ou moins importante à la nature. L'évocation de la Senne, rivière qui a donné naissance à Bruxelles et qui fut voutée, est un autre constante.

Tous les projets mettent en valeur l'espace public. Les trois places, De Brouckère, Bourse et Anneessens, accueilleraient des thèmes et des aménagements différents.

Tous les projets veulent fortement réduire le trafic. Certains veulent couper le trafic de transit Nord-Sud qui ne fait que traverser le centre-ville sans y avoir quelque finalité. En coupant le boulevard Anspach à l'hauteur de la place de la Bourse, le trafic de transit serait obligé de se faire via la petite ceinture.

*Certains projets, pour augmenter la présence de verdure, proposent d'utiliser des espaces alternatifs tels que les façades, les toitures, voir même de construire un parc en ondes.*

*- illustration: Omgeving cvba (projet 11 - 3<sup>e</sup> prix du public)*

## Les différences

Si une réduction du trafic automobile est généralement envisagée, le plan de circulation varie fort en fonction des projets. Un projet propose d'utiliser le tunnel du pré-métro pour le trafic automobile et de remettre le tram en surface. Deux projets prévoient de diviser le centre en quatre îlots uniquement accessibles en voiture par la petite ceinture. Certains limitent ou excluent le trafic routier des axes centraux, même pour les livraisons et l'accès des riverains qui doivent opter pour des alternatives via les rues adjacentes ou les parkings existants. D'autres projets prévoient un accès permanent pour les riverains, les services aux personnes et les entrepreneurs. Des créneaux

Un projet propose d'utiliser le tunnel du pré-métro pour le trafic automobile et de remettre le tram en surface. – illustration: Paula Raiglot (projet 12)

horaires peuvent être prévus pour les livraisons.

En règle générale le trafic vélo est intégré dans le Parc Anspach. Or, cela ne s'est pas toujours fait de manière convaincante ou claire. L'une des propositions est de dévier le trafic vélo 'rapide' ou longue distance sur les axes parallèles, ce qui plaît aux associations cyclistes. Cette option permettrait d'éviter des conflits entre cyclistes et piétons. Un autre projet qui prévoit un revêtement en pavé, plaît beaucoup moins aux cyclistes car inconfortable pour les vélos. Quelques projets proposent des parkings vélo et des pistes cyclables séparées du trafic piéton...

Les transports en commun ne sont pas toujours envisagés sur le parcours du Parc Anspach. Pour un projet, seul la ligne de métro allant de Rogier à Midi subsistera sur cet axe. Un autre projet prévoit une ligne supplémentaire dans le sens Est-Ouest qui lierait mieux le centre au haut de la ville, voir même avec la place Flagey en se reliant à la ligne 71. Des minibus électriques pourraient être utilisés en surface sur le Parc Anspach.

Le caractère des plantations et la quantité d'espace dédiée au vert diffèrent de projet en projet. Certaines propositions



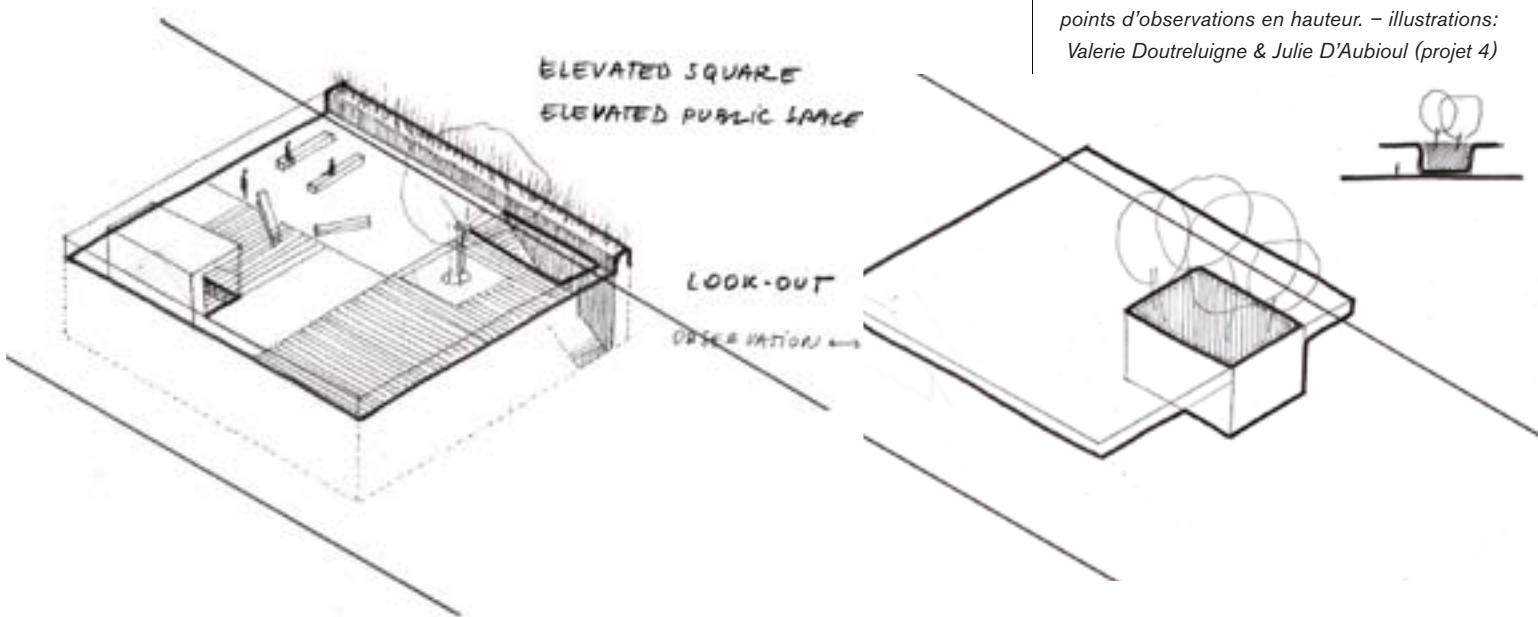
ne laissent presque plus de place pour circuler ou s'asseoir. Certains concepts proposent d'augmenter la surface disponible pour la verdure, en utilisant les façades, les toitures, voir même de transformer les bâtiments vides en parcs de poches ou de construire un parc 'en ondes' (projet 11). Il y a même un projet qui prévoit des 'squares élevés' (projet 4) pour gagner du terrain. Certains élaborent des projets riches en biodiversité tandis que d'autres se contentent avec une pelouse ou se focalisent sur l'agriculture urbaine.

Certains projets ne développent rien par rapport au commerce. Des emplacements qui pourraient servir de ter-

rasses sont transformés en jardins et autres aménagements verts tels que des potagers communs. D'autres, au contraire, favorisent le commerce. Un projet prévoit des auvents pour créer des terrasses et développer l'horeca.

Dans plusieurs projets, les stations de métro de la Bourse et De Brouckère sont ouvertes au grand jour pour les inclure dans l'aménagement paysager et dans la vie du Parc Anspach. Un projet propose de couvrir le métro par un bassin d'eau en surface pour laisser entrer la lumière. Un autre projet prévoit d'aug-

Ce projet prévoit des squares élevés; Ce sont à la fois des bacs XXL pour les arbres et des points d'observations en hauteur. – illustrations: Valerie Doutreluigne & Julie D'Aubioul (projet 4)



menter la surface disponible dans les stations de métro pour le commerce.

Certains projets vont jusqu'à aborder la mise en œuvre, implantant différentes phases avec un démarrage provisoire à court-terme. Plusieurs projets attachent beaucoup d'importance à la participation des habitants dans la réalisation et l'appropriation du projet et de l'espace.

Des espaces dédiés aux sports tels qu'une piste d'athlétisme, une piscine ou un espace pour rollers sont prévus dans certains projets.

Tous les projets ne prévoient pas d'espaces dédiés aux évènements culturels car certains soulignent la nuisance sonore pour les riverains. D'autres veulent attirer du monde vers le Parc Anspach via l'organisation d'événements. La place de la Bourse est vue comme centre culturel, approprié pour les activités tels qu'un cinéclub, des concerts, etcétera.

### Les originaux

Trois projets se distinguent par leur approche différente.

Le premier préfère garder un aménagement minéral pour ne pas trop solliciter les équipes d'entretien. Le manque de vert serait récompensé par une 'verdurisation' ou amélioration des espaces verts déjà existants ou potentiels autour du boulevard.

Un autre projet ne prévoit pas d'aménagement du tout: il propose une approche d'appropriation de l'espace par les utilisateurs. Des initiatives limitées en superficie et en temps où la circulation est interrompue, comme Picnic the Streets, existent déjà. Pourquoi ne pas étendre ces initiatives progressivement afin de rendre le centre de Bruxelles complètement piétonnier sur une huitaine d'années?

Un troisième projet se demande pourquoi l'idée de faire revenir la Senne au centre de Bruxelles serait si folle. En plus, le vent favorisé par l'orientation Nord-Sud du boulevard Anspach est une grande préoccupation. Selon l'auteur



de ce projet, il faudrait démolir cet axe, recréer des rues qui couperaient le vent et créer des espaces abrités et ensoleillés aux rives de la Senne.

### Les lauréats du concours

(projets 5, 8 et 9)

#### Gagnant du prix du jury et du public : Un fil vert à travers Bruxelles

Ce projet intègre presque tous les aspects du réaménagement des boulevards, sans oublier les phases de mise en œuvre. Les boulevards formant un

L'eau, rappelant la Senne, ne serait pas en reste grâce à différentes pièces aquatiques tout au long du parcours.

Le trafic vélo longue distance emprunterait les voies parallèles à cet axe (Van Artevelde-Laeken), sans que, pour autant, le projet empêche l'usage des boulevards aux cyclistes qui y ont une destination. Les parkings existants seraient utilisés comme dépôts pour assurer les livraisons. La livraison finale des marchandises serait faite par des coursiers à vélo ou par des véhicules électriques légers. Les services d'urgence continueraient à avoir accès au boulevard.

*Une bande de cinq mètres de large de chaque côté des boulevards serait rendue aux riverains. Elles serviraient de terrasse ou d'espace de vente pour les commerçants et de jardins pour les habitants*

axe vert allant de la gare du Nord à la gare du Midi seraient piétonniers. Ils accueilleraient une biodiversité, étendue de manière optimale aux espaces privés grâce aux toitures végétales et murs végétaux. Les stations métro seraient ouvertes sur l'extérieur. A De Brouckère des arbres seraient plantés en plein sol dans le sous-terrain, ce qui permettrait de 'verduriser' la place avec la cime des arbres au niveau de la route.

Chacune des places aurait une destination spécifique telle le commerce pour la Monnaie, l'information et la culture pour De Brouckère, les événements et manifestations à la Bourse et le ludique et le marché pour Anneessens.

Ce projet propose un démarrage immédiat, en commençant par des aménagements et des arbres sur l'asphalte, ensuite des bacs d'arbres mis au milieu du boulevard en attente du chantier.



Souvent la place de la Bourse est identifiée comme un espace culturel et de rencontre. La place Fontainas est elle, plus souvent assimilée à une forêt urbaine ou un jardin. – illustrations: Myrna Baks, Aleks Droog & Marcel Eekhout (projet 1)

### Seconde place du jury : Anspach Central Project

Ce projet est issu de la réflexion d'un collectif d'habitants du quartier et se veut un manifeste, plutôt qu'un seul projet. Il s'étend de la place De Brouckère à la place Fontainas. Le trafic de transit est renvoyé vers la petite

Pour plusieurs projets, le réaménagement sera l'occasion idéale pour que les habitants s'approprient l'espace (ex: crèches, potagers, marchés...) – illustration: Groupe Practice, P. Stessens (projet 16)

ceinture et le trafic local pourra se faire à vitesse limitée grâce à des boucles partant ou allant vers la petite ceinture. Le transport public sera revu de façon à utiliser des petits bus électriques, reliant l'hyper-centre aux trois gares et aux futurs parkings de dissuasion.

Le projet accorde une attention particulière à la liaison entre l'actuel parc Fontainas et la place Fontainas, formant une 'grande' zone verte, avec des petits plans d'eau. Les jeux d'enfants sont aussi développés.

Le projet favorise l'implantation de terrasses de café et restaurant pour animer le quartier, entre autres avec des auvents. Cependant il évitera d'organiser de grands concerts et autres, source de nuisances sonores. Par contre, de petits espaces tels que des kiosques pourraient trouver leur place dans des lieux moins résidentiels le long du boulevard.

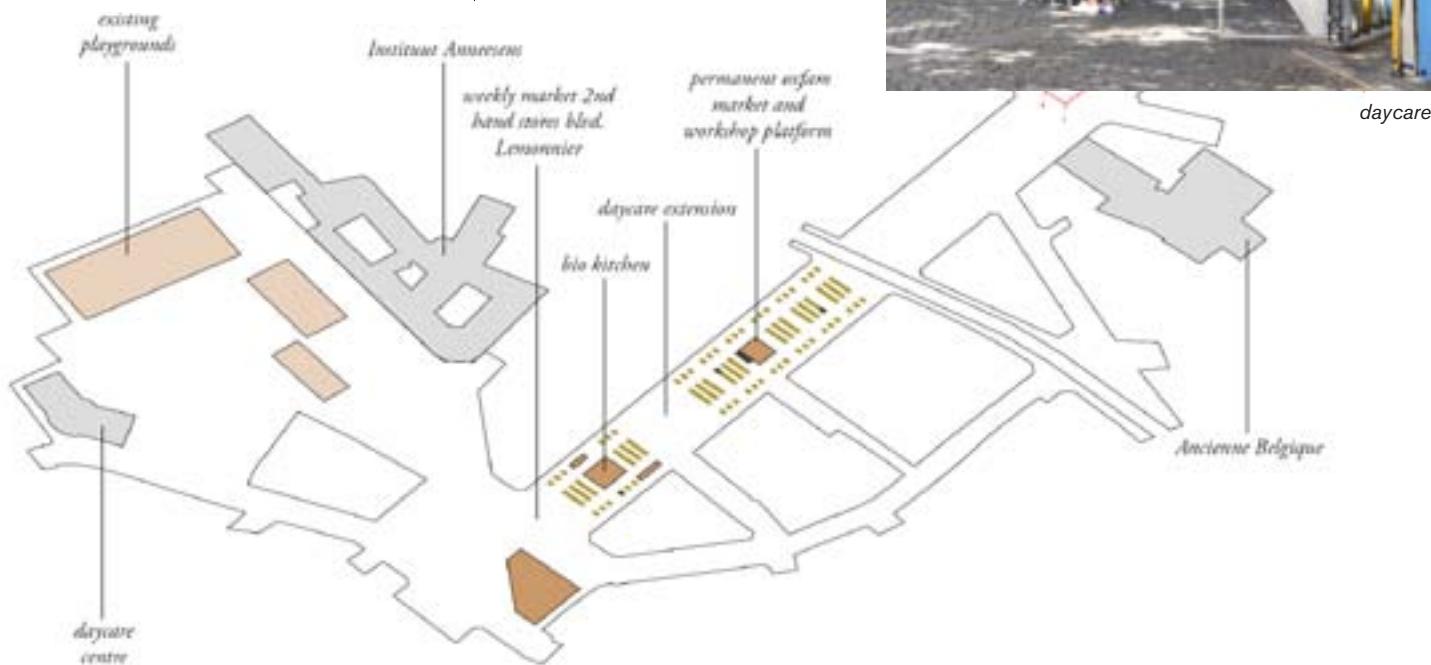
### Second prix du public : Zip-it Green

Un projet très complet qui divise le centre-ville en quatre zones qui ne peuvent être atteintes que par la petite ceinture. La 'verdurisation' des axes Nord-Sud et, moins fréquent dans les autres projets, Est-Ouest va permettre de

relier les espaces verts périphériques et de créer un centre vert. Les auteurs prévoient aussi de faciliter la mobilité douce sur ces axes et de relier le quartier au reste de la ville grâce à une nouvelle ligne de tram Est-Ouest.

Les stations de métro seraient ouvertes à la lumière du jour. Une bande de cinq mètres de large de chaque côté des boulevards serait rendue aux riverains. Elles serviraient de terrasse ou d'espace de vente pour les commerçants et de jardins pour les habitants, ce qui les rendra plus sensibles à leur bon entretien et apparence. La prochaine bande de cinq mètres serait réservée aux déplacements longue distances, à pied ou vélo et aux véhicules de secours. Les livraisons se feraient par cette bande, pendant des plages horaires.

En ce qui concerne les plantations, Zip-it Green combine des bandes de plantes basses avec des revêtements durs. Les habitants sont associés pour les plantations et la gestion des plantes.



## “Anspach zou moeten verbinden in plaats van te delen”

Zelden was er zoveel overeenstemming als bij de projectoproep AnspachPark. Vijf jonge architecten sleepten zowel de jury- als de publieksprijs in de wacht met een voorstel dat de Centrale Boulevards van kop tot staart een nieuw aanzicht geeft. “Anspach zou moeten verbinden terwijl het Brussel nu in twee splijt. Wij maken voor de Beurs een plein dat opnieuw het kloppend hart van de Europese hoofdstad wordt.” Bral nodigde het vijftal uit voor een gesprek dat uitmondde in een grote brainstorming voor een leefbare binnenstad.



Achter de codenaam 1V4 M2A schuilen Tine Vleugels, Hans De Blauwe, Bart Bols, Pieter Maes en Pieter Thibaut. 1 vrouw, 4 Mannen en 2 Adviseurs. Vijf voormalige studenten die elkaar vonden in hun liefde voor Brussel, de stad waar ze wonen en werken. “Ik had aan Picnic The Streets deelgenomen en ik ben zot van Brussel,” vertelt Pieter Maes. “Deze projectoproep was een goede kans om mijn engagement voor Brussel extra luister bij te zetten.”

### Wat was voor de anderen de motivatie om deel te nemen?

Pieter T: We hebben een grote interesse in stedenbouw en architectuur, en het feit dat de Italiaanse stedenbouwkundige Bernardo Secchi deel uitmaakte van de jury was een extra stimulans. Dat bewijst een zeker professionalisme. Het was geen lukraak bijeengesprokkeld groep mensen, maar een volwaardige jury.

Tine Vleugels: Multidisciplinair ook. Dat is goed om niet vanuit één visie naar de stad te kijken.

Pieter T: We willen mee nadenken over de problemen. Ons voorstel is geen afgewerkt plan; eerder een ideeënbox die kan dienen als inspiratiebron.

Pieter M: In de hoop dat er snel iets gebeurt op Anspach. Dat moet niet per sé zijn wat wij hebben ontworpen, wel iets

*“De geesten zijn aan het rijpen voor veranderingen. Het is goed dat buurtbewoners hebben deelgenomen aan de oproep; die hebben een heel andere kijk dan architecten.”*

© Benjamin Tollet



*"Zelfs voor de vuilophaling deelt Anspach de Vijfhoek in twee. Terwijl het een plaats moet zijn om te verblijven." – illustratie: 1V4M2A (project 5)*

kwalitatief. Het mag niet twintig jaar op zich laten wachten.

#### **Wat stelt de Anspachlaan voor jullie voor?**

**Bart:** De laan brengt veel mensen samen, er gebeurt heel veel. Ook als wij iets willen doen met vrienden spreken we hier af. Tine woont op Jacqmain en doet er haar boodschappen. Het is voor veel mensen een uitvalsbasis.

**Pieter T:** Maar het is ook een grens tussen laag en hoog Brussel. Zelfs voor de vuilophaling deelt Anspach de Vijfhoek in twee.

**Tine:** Het moet een plaats zijn om te verblijven, terwijl het nu een passage is, anoniem.

**Pieter T:** Een groene strook zou de twee zijden van de stad terug aan elkaar kunnen rijgen. We moeten van die grens terug een centrum te maken.

**Bart:** De laan is ook een echte barrière voor voetgangers. Het toppunt daarvan zijn de betonblokken in het midden van het Beursplein.

**Hans:** De affiche van Park58 (een anoniem project dat van Parking 58 een park wil maken) toont hoe sterk een beeld kan zijn en hoeveel media-aandacht het kan krijgen.

**Bart:** Dat bewijst dat er iets beweegt bij mensen, er is een bewustzijn. De gees-

ten zijn aan het rijpen voor veranderingen. Daar kan deze wedstrijd zeker ook toe bijdragen. Daarom is het goed dat buurtbewoners hebben deelgenomen; die hebben een heel andere kijk dan stedenbouwkundigen en architectenbureaus.

#### **Wat is vandaag het probleem van de laan?**

**Pieter T:** Het doorgaand verkeer moet aangepakt worden. Het kan perfect

*In Parijs gaan mensen niet ineens elders wonen. De reden daarvoor is de kwaliteit van de openbare ruimte. Niet enkele grote parken maar elke straat en elk pleintje.*

langs de Kleine Ring gestuurd worden. Nu trekt Anspach veel autoverkeer aan omdat het de makkelijkste verbinding is van noord naar zuid. Het is aangelegd als een autostrade en er zijn veel parkings. Het is een compleet verkeerde ingesteldheid om al die auto's naar het centrum te lokken. Als Anspach doorgeknipt wordt, zal een deel van dat verkeer meteen verdwijnen. De Lakensestraat en zo kunnen die rol niet overnemen. Die straten zijn veel kleinschaliger.

**Bart:** Mensen zouden anders nadenken over hoe ze naar de stad komen.

**Tine:** Ze zouden sneller het openbaar vervoer nemen.

**Hans:** Als we opnieuw een aangenaam centrum maken, zullen automobilisten begrijpen dat de laan niet meer dient om door te rijden.

**Pieter M:** We moeten investeren in het openbaar vervoer, niet in de auto. De geplande tunnel tussen Louisa en Troon kan dienen als slecht voorbeeld. 100 miljoen euro voor de overkapping van dat deel Kleine Ring. Moesten we dat nu eens investeren in openbaar vervoer... Als de auto tegen 2040 uit het stadscentrum verdwijnt, wat doen we dan met al die ondergrondse parkings en tunnels?

**Tine:** Nachtmetro en -tram hebben we nodig. Als je uitgaat in Brussel, dan moet je wel de auto nemen. Op Emile Jacqmainlaan is er 's nachts file omdat er geen nachtmetro is.

**Bart:** De auto zit echt ingebakken in onze cultuur. In de gemeente waarvan ik afkomstig ben, is het goed als je op je achttiende je rijbewijs en eerste auto

hebt. Vlaanderen zit zo ineen dat je niet zonder auto kunt.

**Pieter T:** Onze generatie kan de trend zetten: terug in stad gaan wonen, anders denken over mobiliteit.

**Hans:** Probleem is dat al die jonge mensen die in de stad komen wonen, terug weggaan als ze een huis willen kopen of kinderen krijgen.

#### **Kan een project als het Anspachpark mensen hier houden?**

**Hans:** Absoluut.

**Pieter T:** Dat wordt reeds bewezen door steden die wel aangenaam zijn

om permanent te wonen. In Parijs bijvoorbeeld gaan mensen niet ineens elders wonen. De reden daarvoor is de kwaliteit van de openbare ruimte. Niet enkele grote parken maar elke straat en elk pleintje.

over de hele lijn want dat is verticaal groen, je kan er nog onder en het geeft schaduw.

Pieter M: Sommige mensen zeggen: "Als je groen wilt, ga dan op 't platte-

*Het heeft weinig zin om de hele laan uit te breken. Dan ligt ze jaren in puin. In plaats daarvan stellen we de weg voor als dak met daarop een drainagemat waarop het groen groeit.*

Pieter M: Openbare ruimte is in een stad veel belangrijker dan op het platteland aangezien de beschikbare ruimte veel kleiner is. Niemand heeft een grote tuin.

#### **Is er meer groen nodig in de openbare ruimte?**

Pieter M: Het is bewezen dat groen positief op je gemoed werkt en je stressniveau verlaagt. Er zou dus meer groen moeten zijn en beter verdeeld over de stad. Een beetje zoals bushaltes, om de zoveel meter.

Bart: Het is niet zo moeilijk om in een stad groen te integreren. En het moet niet zoveel zijn. Een markante boom op een strategische plaats kan wonderen doen. Wij hebben in ons ontwerp niet geopteerd voor een groene corridor op de grond, wel voor bomen

land wonen". Dat is een verkeerde redenering. Met de klimaatsverandering is meer groen nodig in steden om het warmtebubbel-effect af te remmen, om de wereld leefbaar te houden.

Hans: Iedereen kent de link tussen CO<sub>2</sub> en bomen.

Pieter M: Toch moeten we geen schrik hebben van een volledig versteend plein. Niet alle pleinen moeten groen zijn. Beeld je de Grote Markt of het Sint-Pietersplein in Rome in met bomen...

Pieter T: In ons plan hebben we het Muntplein aan De Brouckère gelinkt, ook qua functies. De Brouckère wordt de groene tegenhanger van de Munt, met ondermeer bomen in volle grond bij de metro-ingang.



#### **Was het moeilijk om voor jullie project overeenstemming te vinden?**

Pieter M: Kwaliteit in de openbare ruimte is de basis waarrond we samenwerken. Maar het is goed verschillende meningen te hebben, dat brengt inzichten en meerwaarden.

Tine: Zoals het ook goed is om buurtbewoners te betrekken. Dat kan sympathieke elementen toevoegen waar een architectenbureau niet aan zou denken.



*"Het is een compleet verkeerde ingesteldheid om al die auto's naar het centrum te lokken. Als Anspach doorgeknipt wordt, zal een deel van dat verkeer meteen verdwijnen." – illustratie: 1V4M2A*



Onder een deel van het Brouckèreplein zit volle grond. De laureaten ontwerpen een ondergronds bos in de premetro. – illustratie: 1V4M2A (project 5)

**Pieter T:** Maar je moet niet alles overlaten aan mensen die op Anspach wonen. Participatie is belangrijk, maar eerder toegespitst op kleine elementen zoals moestuinen, groengevels...

**Pieter M:** Er moet een evenwicht zijn tussen het lokale en het globale niveau. Zo zijn De Brouckère en Beurs stedenbouwkundig bovenlokaal terwijl Anneessens eerder een wijkplein is.

#### Wat zijn de andere grote lijnen van jullie ontwerp?

**Pieter T:** We hebben een systeem bedacht om snel en redelijk goedkoop te werken, in verschillende fases. Het heeft weinig zin om de hele laan uit te breken. Dan ligt ze jaren in puin.

In de plaats daarvan stellen we een groendak-systeem voor: de bestaande infrastructuur van de weg zien als dak met daarop een drainagemat waar het groen op kan groeien.

**Bart:** Voor de fietsers hebben we snelle fietsassen voorzien langs de Lakensestraat/Van Arteveldelaan en langs de Zuidstraat, naast de trage route op Anspach. Daarvoor halen we de mosterd uit Nederland, dat met zijn snelbinders snelle routes biedt aan fietsers, met opritten en afritten. De fietser kiest de gemakkelijkste route: zo weinig mogelijk rode lichten, geen kasseien, zo weinig mogelijk hellingen.

**Pieter T:** Anspach heeft al teveel functies om een snelle fietsas te zijn: recreatie, ontmoeting, rust.

**Pieter M:** We willen ook de Zenne en het kanaal opwaarderen. Brussel zou meer respect mogen hebben voor zijn rivieren. De Zenne in de Vijfhoek opnieuw blootleggen is niet mogelijk vermits de rivier hier niet meer loopt, maar we kunnen ze oproepen op plaatsen waar de oude Zenneloop de Anspachlaan kruist. Daarnaast zouden we het kanaal als belangrijke waterstructuur verder moeten ontwikkelen.

#### Welke plaats is er nog voor de auto?

**Pieter M:** Het is vandaag nog geen optie om te zeggen dat er geen auto's mogen rijden. Misschien binnen 30 jaar.

**Pieter T:** De infrastructuur kan wel al volledig anders zijn. Er is geen reden om overal twee baanvakken te hebben. We kunnen van de weg een grote stoep maken waar de auto even over kan rijden maar waar hij niet thuisvoelt. En in het begin zal een lussenplan doorgaand verkeer moeten weren.



### Wat voorzien jullie voor de voorbereiding van winkels?

Pieter M: Twee gebouwen als overslagcentra, Parking 58 en parking Panorama, die via parallelle assen (Lakensestraat en Stalingradlaan) bereikbaar zijn. Van daaruit worden goederen via een intelligent systeem naar handelaars gebracht. Denk aan elektrische wagentjes, fietskoeriers... Trouwens, de grotere winkels op de Anspachlaan doen nu reeds hun leveringen via de achterstraten.



Een groendakopbouw werkt de niveauverschillen tussen de voetpaden en de rijvakken weg.

Snel en goedkoop. – illustratie: 1V4M2A

### De Italiaanse stedenbouwkundige Bernardo Secchi is voorstander van een autoloze metropool tegen 2040. Kunnen jullie zich daarin vinden? (collectief) Ja.

Pieter T: Een stad waar inwoners geen eigen auto hebben omdat er geen nood meer aan is. Ze werken thuis of gaan te voet of met openbaar vervoer naar hun werk, school...

Tine: Nabijheid wordt een belangrijk woord.

Pieter M: We moeten inzetten op kwalitatieve openbare ruimte. Mega-winkelcentra inplanten aan de rand van de stad zal niet helpen. De autoloze stad is een stad op menselijke schaal, niet zoals de Noordwijk, een op zich staande wijk met kantoren zonder verbinding met de rest, met mensen die er enkel komen werken.

Tine: Er moet een goede mix van functies zijn. Ook belangrijk zijn betere overstapmogelijkheden tussen de verschillende openbaar vervoersmaatschappijen, en overstapparkings. Een

### Profiel van de vijf jonge architecten

**Pieter Maes** is architect bij Room&Room in Schaarbeek.

**Pieter Thibaut** is nu architect bij Studio Secchi & Vigano (pas na de oproep!).

**Tine Vleugels** is architect/stedenbouwkundige bij de Vlaamse bouwmeester.

**Bart Bols** is stabiliteitsingenieur bij NEY & Partners.

**Hans De Blauwe** is architect/stedenbouwkundige bij SKOPE.



probleem daarbij blijft de botsing tussen gewesten, tussen stad en federaal, tussen gemeenten...

Hans: Het lijkt wel een race om de eerste te zijn, sneltram vs GEN, Uplace vs NEO vs Just Under The Sky... Diegene die het eerst begint te bouwen, wint. Probleem is dat politici redeneren op korte termijn terwijl je bepaalde zaken op een termijn van 40 jaar moet plannen. Een overkoepelend team van experts zou kunnen waken over de investeringen in duurzaamheid. Iets als een bouwmeester met meer macht.

Pieter M: Er zijn nu al veel tentoonstellingen en studies. Brussel is goed in nadenken, maar implementatie?

### Er is heel wat discussie over of de term 'park' past voor een boulevard als Anspach of niet. Wat denken jullie daarover?

Pieter M: We hebben daarover gediscussieerd. Iedereen heeft andere connotaties bij de term, maar het blijft een sterke naam die de lading dekt. We moeten ambitieus zijn en niet zelf afkomen met een flauw compromis. Een park hoeft trouwens niet volledig groen te zijn.

Pieter T: Ook interessant is ons af te vragen wat een boulevard is? Vroeger was dat een promenade om te flaneren, met vergezichten, toen waren er nog geen auto's. Nu denken we aan veel auto's. We moeten terug naar de wandelboulevard.

### Het nieuwe college van burgemeester en schepen heeft een voorstel waarbij de laan autovrij wordt tussen de Verversstraat en de Beurs. Een goed plan?

Hans: Het is een begin. Dag 1 van ons ontwerp.

Pieter M: Het maakt bewust en doorknipt alvast het autoverkeer. Als we daar een draagvlak voor hebben, kunnen we verder. Want momenteel beseffen de handelaars niet dat het voor hen iets positief kan zijn.

Bart: Zo lang ze de laan niet blokkeren met betonblokken en dan niets, want dan krijgt het plan de publieke opinie tegen zich.

Pieter M: Er moet vrij snel verder gewerkt worden zodat de mensen echt een positieve evolutie kunnen voelen. Madou en de autovrije Leuvensesteenweg in Sint-Joost is een goed voorbeeld dat je niet al te lang mag wachten. Anders verlies je de goodwill die er in het begin is bij de publieke opinie.

Op [www.1V4M2A.eu](http://www.1V4M2A.eu) vind je het portfolio van het collectief.



Om de biodiversiteit te stimuleren creëren de laureaten een aaneengeschakelde groenzone. Daarvoor benutten ze straten, daken, luifels, gevels,... van noord tot zuid. – illustratie: 1V4M2A



*"Notre projet est un box d'idées qui peuvent servir d'inspiration, en espérant que quelque chose se passe rapidement. On ne peut plus attendre vingt ans." © Benjamin Tollet*

## **“Anspach devrait unir au lieu de diviser”**

Le verdict de l'appel à projets ParcAnspach était unanime. Cinq jeunes architectes ont remporté le prix du jury et le prix du public avec leur projet qui donne une nouvelle allure au Boulevards Centraux. “Anspach divise Bruxelles alors que le boulevard devrait unir la ville. Nous faisons de la Bourse une place qui redevient le cœur de la capitale européenne.” BRAL a invité les cinq lauréats pour une conversation qui s'est transformée en un brainstorming pour un centre-ville avec une plus grande qualité de vie.

Derrière le nom de code 1V4 M2A se cachent Tine Vleugels, Hans De Blauwe, Bart Bols, Pieter Maes, et Pieter Thibaut, littéralement 1 Vrouw, 4 Mannen en 2 Adviseurs (1 femme, 4 hommes et 2 conseilleurs). Ces cinq amis qui se sont connus durant leurs études se sont retrouvés pour leur amour pour Bruxelles, la ville où ils habitent et travaillent. “J'ai participé à Picnic the Streets et je suis fou de Bruxelles,” raconte Pieter Maes. “Cet appel à projets était l'opportunité rêvée pour m'engager davantage pour la ville.”

### **Quelle était la motivation des autres?**

Pieter T: L'urbanisme et l'architecture nous passionne tous, et le fait que l'urbaniste italien Bernardo Secchi fai-

sait partie du jury était un stimulus de plus. Cela montre un certain professionnalisme. Ce n'était pas une troupe rassemblée aléatoirement, mais un jury digne de ce nom.

Tine: Et multidisciplinaire en plus. Ce qui est bien pour ne pas regarder la ville que d'un seul point de vue.

Pieter T: Nous voulons réfléchir par rapport aux problèmes. Notre proposition n'est pas un plan achevé mais une boîte à idées qui peuvent servir d'inspiration.

Pieter M: En espérant que quelque chose se passe rapidement sur le boulevard Anspach. Ça ne doit pas être notre pro-

jet, mais il faut que ce soit qualitatif. On ne peut plus attendre vingt ans.

### **Qu'est ce que le boulevard Anspach représente pour vous?**

Bart: Il rassemble beaucoup de gens, il s'y passe beaucoup de choses. Quand on veut organiser quelque chose entre amis, on se retrouve ici. Tine habite sur le boulevard Jacqmain et y fait ses courses. C'est un point de chute pour beaucoup de gens.

Pieter T: Mais c'est aussi une frontière entre le haut et le bas de la ville. Anspach coupe la ville en deux, même pour les éboueurs.

Tine: Ça devrait être un endroit où l'on aime rester alors que c'est un passage, anonyme.

Pieter T: Une bande verte pourrait rattacher les deux côtés de la ville. Il faut que cette frontière redevienne un centre.

Bart: Le boulevard est aussi une barrière pour les piétons. Les blocs en béton sur la place de la Bourse en sont le zénith.

**Hans:** L'affiche Park58 (un projet anonyme qui veut transformer le Parking 58 en parc) montre la force qu'une image peut avoir et combien elle peut générer l'attention des médias.

**Bart:** Cela prouve qu'il y a quelque chose qui change chez les gens, il y a une nouvelle conscience. Les esprits sont en train de mûrir en faveur du changement. Ce concours peut accélérer ce mouvement. C'est bien que les habitants du quartier aient participé, ils ont un point de vue totalement différent des bureaux d'architecture et d'urbanisme.

#### Quelle est le problème du boulevard aujourd'hui?

**Pieter T:** Il faut s'occuper du trafic de transit, qui peut parfaitement être dévié via la Petite Ceinture. Aujourd'hui le boulevard attire beaucoup de voitures car c'est la connexion la plus facile entre nord et midi. Il est construit comme une autoroute et il y a beaucoup de parkings. L'idée d'attirer toutes ces voitures vers le centre est une attitude complètement erronée. Si on coupe le trafic du boulevard, une partie de la circulation disparaîtra instantanément. La rue de Laeken et autres ne pourraient pas reprendre ce rôle car ce sont des rues où le trafic est plus lent.

**Bart:** Les gens devraient penser différemment par rapport à leur manière de venir en ville.

**Tine:** Et prendre plus systématiquement les transports en commun.

**Hans:** Si l'on rend le centre-ville plus agréable, les automobilistes comprendront qu'il ne sert plus de passage pour le trafic.

**Pieter M:** Il faut investir dans les transports en commun, pas dans la voiture. Le tunnel planifié entre Louise et Trône peut servir de mauvais exemple. 100 millions d'euros pour cette partie de la Petite Ceinture. Et si l'on investissait cette somme en transports en commun? Si la voiture disparaissait du centre-ville d'ici 2040, que deviendraient tous ces parkings et tunnels souterrains?

**Tine:** Il nous faut des métros et des trams de nuit. Si on sort à Bruxelles, il faut bien prendre la voiture. Je vois des embouteillages sur Emile Jacqmain la nuit parce qu'il n'y a pas de métro.

**Bart:** La voiture est vraiment encrée dans notre culture. Dans la commune où j'ai grandi, il faut avoir son permis et sa première voiture à 18 ans. La Flandre est construite de telle manière qu'on ne peut pas vivre sans voiture.

**Pieter T:** Notre génération peut montrer l'exemple : revivre en ville, penser différemment par rapport à la mobilité.

**Hans:** Le problème c'est que, tous ces jeunes qui viennent vivre en ville, repartent quand ils veulent acheter une maison ou avoir des enfants.

#### Un projet comme le ParcAnspach peut-il garder les gens en ville?

**Hans:** Absolument.

**Pieter T:** C'est prouvé par des villes qui sont agréables pour y vivre en perma-

nence. À Paris par exemple, les gens ne vont pas soudainement vivre ailleurs. C'est grâce à la qualité de l'espace public. Pas seulement les grands parcs, mais toutes les rues et placettes.

**Pieter M:** L'espace public est beaucoup plus important en ville qu'à la campagne car l'espace disponible est beaucoup plus petit. Personne n'a de grand jardin.

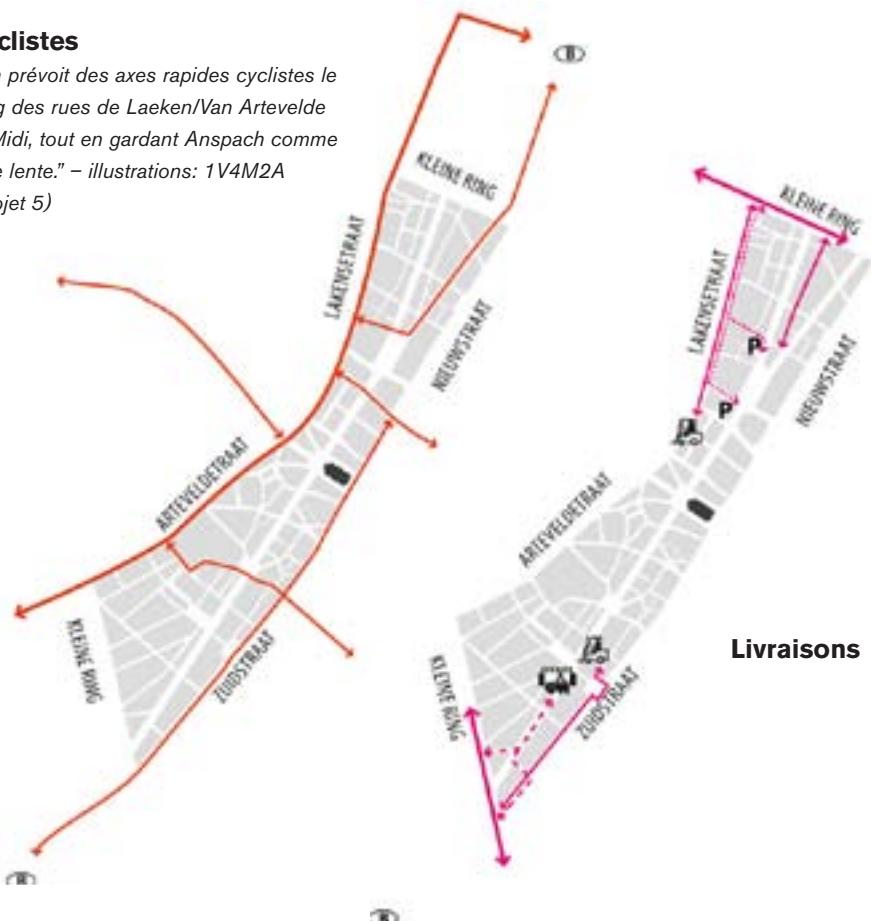
#### Il faut plus de vert dans l'espace public?

**Pieter M:** Des études ont prouvé que le vert a un effet positif sur l'humeur et diminue le niveau de stress. Il faudrait donc plus d'espaces verts et qu'ils soient mieux répartis, un peu comme les arrêts de bus, tous les x mètres.

**Bart:** Ce n'est pas si compliqué à atteindre. Et il ne faut pas tellement de vert. Un arbre saillant à un endroit stratégique peut faire des merveilles. Dans notre projet, nous n'avons pas opté pour un corridor vert au sol, mais pour des arbres sur l'entièreté du boulevard car

#### Cyclistes

"On prévoit des axes rapides cyclistes le long des rues de Laeken/Van Artevelde et Midi, tout en gardant Anspach comme voie lente." – illustrations: 1V4M2A (projet 5)





Openmaken metrostation Anneessens



Openmaken metrostation Beurs

c'est de la verdure verticale, on peut passer en dessous et elle offre de l'ombre.

**Pieter M:** Certains diront: 'Si vous voulez du vert, allez vivre à la campagne'. C'est un raisonnement erroné. Avec le changement climatique il faut plus de verdure en ville pour diminuer l'effet de bulle de chaleur, et pour garder le monde habitable.

**Hans:** Tout le monde connaît le lien entre le CO<sub>2</sub> et les arbres.

**Pieter M:** Cependant, il ne faut pas avoir peur de places entièrement dallées. Toutes les places ne doivent être vertes. Imaginez-vous la Grand-Place ou la Place Saint-Pierre à Rome avec des arbres...

**Pieter T:** Dans notre plan, nous avons relié la Monnaie à la place De Brouckère, aussi en ce qui concerne les fonctions. De Brouckère serait le pendant vert de la Monnaie, avec des arbres en pleine terre à l'entrée du métro.

#### **Vous avez eu des difficultés à vous entendre pour votre projet?**

**Pieter M:** La qualité de l'espace public est la base autour de laquelle nous collaborons. Mais c'est bien d'avoir des opinions divergentes, ça apporte des perspectives et des réserves d'idées.

**Tine:** Tout comme il est bon d'inclure les habitants du quartier. Cela permet d'inclure des éléments sympathiques auxquels un bureau d'architecture ne penserait pas.

**Pieter M:** Mais il ne fait pas tout laisser aux habitants du boulevard. La participation est importante, mais plutôt pour de petits éléments comme des potagers ou toitures vertes.

**Pieter M:** Il faut un équilibre entre le local et le global. D'un point de vue urbanistique, De Brouckère et la Bourse sont d'une importance régionale alors qu'Anneessens est plutôt une place de quartier.

#### **Quelles sont les autres fils rouges de votre concept?**

*Comme beaucoup de projets, les lauréats veulent améliorer le confort et la sécurité au pré métro en ouvrant les stations à la lumière du jour, sans que ce soit en détriment de la surface." – illustration: 1V4M2A (projet 5)*

**Pieter M:** Nous voulons aussi honorer la Senne et le canal. Bruxelles devrait avoir plus de respect pour ses rivières. Remettre la Senne dans le Pentagone

*Des études ont prouvé que le vert a un effet positif sur l'humeur et diminue le niveau de stress. Il faudrait donc plus d'espaces verts et qu'elles soient mieux dispersées. Un peu comme les arrêts de bus, tous les x mètres.*

**Pieter T:** Nous avons développé un système d'implantation rapide et relativement bon marché, en plusieurs phases. L'idée ne serait pas d'ouvrir tout le boulevard, on se retrouverait en travaux pendant des années. Nous avons conçu un système de toit vert: on voit l'infrastructure existante (la route) comme toit sur lequel on met un tapis de drainage sur lequel la verdure peut pousser.

**Bart:** Pour les vélos on prévoit des axes rapides le long des rues de Laeken/Van Artevelde et Midi, tout en gardant Anspach comme voie lente. On s'est inspiré des *snelbinders* aux Pays-Bas, une sorte d'autoroute urbaine pour cyclistes. Le cycliste choisit le chemin le plus facile: le moins de feux rouges possible, pas de pavés, le moins de pentes possible.

**Pieter T:** Anspach a déjà trop de fonctions pour en faire un axe cycliste rapide: la récréation, la rencontre, la détente.

est compliqué car la rivière n'y coule plus, mais on peut l'évoquer aux endroits où le boulevard Anspach croise l'ancien lit de la Senne. Il faudrait aussi développer davantage le canal comme cours d'eau principal.

#### **Qu'en est-il pour la voiture?**

**Pieter M:** La ville sans voiture n'est pas encore une option de nos jours. Peut-être dans 30 ans.

**Pieter T:** Mais on peut déjà revoir l'infrastructure de manière différente. Il n'y a pas de raisons pour avoir deux bandes partout. La route peut devenir un grand trottoir que la voiture peut traverser mais où elle ne se sent pas à sa place. Au début, un plan de boucles devra tenir à l'écart le trafic de transit.

#### **Que prévoyez-vous pour le ravitaillement des magasins?**

**Pieter M:** Deux bâtiments comme centres de distribution: les parkings 58 et Panorama qui sont joignables via les

axes adjacents (rue de Laeken en Stalingrad). De là, les marchandises seraient apportées chez les commerçants via un système intelligent, utilisant des voitures électriques ou coursiers à vélo... Ceci dit, les grands magasins du boulevard Anspach font déjà leurs livraisons via les rues à l'arrière.

**L'urbaniste italien Bernardo Secchi propose une ville sans voitures d'ici 2040. Bonne idée?**

(collectivement) Oui.

**Pieter T:** Une ville où les habitants n'ont plus de voiture car il n'en ont plus besoin. Ils travaillent à la maison ou vont à pied au boulot, à l'école... Ou en transports en commun.

**Tine:** Le près de chez soi devient important.

**Pieter M:** Il faut qu'on investisse dans un espace public de qualité. Des méga



Les auteurs proposent d'alterner des matériaux durs et des bandes étroites de plein terre.  
- illustration: 1V4M2A

vs Neo vs Just Under The Sky... Celui qui commence à construire en premier, gagne! Le problème c'est que les politiciens pensent à court terme alors que certaines choses doivent être planifiées sur une période de 40 ans. Une équipe d'experts pourrait superviser les investissements durables. Un bouwmeester (architecte qui supervise les projets pour la ville) avec plus de pouvoir.

**Pieter T:** Une autre question intéressante: c'est quoi un boulevard? Au paravant c'était une promenade où l'on venait flâner, avec de belles vues, sans voitures. Aujourd'hui on pense surtout à beaucoup de voitures. Il faut revenir au boulevard piétonnier.

**La proposition du nouveau collège de bourgmestre et échevins prévoit un boulevard sans voitures entre la rue des Teinturiers et la Bourse. Un bon plan?**

**Hans:** C'est un début. Le premier jour de notre concept.

**Pieter M:** Le trafic de transit sera coupé. Si le public adhère, on peut continuer. Pour le moment, les commerçants ne se rendent pas compte que ça peut être quelque chose de positif pour eux.

**Bart:** Du moment qu'ils ne se limitent pas à mettre des blocs en béton, car cela causerait le mépris de l'opinion publique.

**Pieter M:** Il faut qu'on avance assez vite pour que les gens voient une évolution positive. Madou et la chaussée de Louvain sans voitures à Saint-Josse sont un bon exemple et prouve qu'il ne faut pas attendre trop longtemps, sinon on perd le goodwill de l'opinion publique.

Vous trouverez le portefeuille du collectif sur [www.1V4M2A.eu](http://www.1V4M2A.eu).

shoppings au bord de la ville n'aideront pas. Une ville sans voiture est une ville à échelle humaine, pas comme dans le quartier Nord, un quartier refermé sur lui-même, des bureaux sans lien avec le reste, avec de gens qui viennent travailler et repartent au plus vite.

**Tine:** Il faut un bon mix de fonctions. Il faut aussi prévoir de meilleures combinaisons entre les opérateurs de transports en commun. Et des parkings en bord de ville. L'un des problèmes reste la conflit entre régions, entre la ville et le niveau fédéral, entre les communes...

**Hans:** On dirait une course pour être le premier, tram rapide vs RER, Uplace

**Pieter M:** Il y a déjà tellement d'études et d'expositions. Bruxelles sait bien réfléchir, mais quant à l'exécution?

**Il y a pas mal de discussions par rapport au terme 'parc'. Ce mot convient-il pour un boulevard comme Anspach?**

**Pieter M:** On a discuté sur ce sujet. Tout le monde a des visions différentes par rapport à ce terme, mais c'est un nom fort qui représente bien ce qu'on veut atteindre. Ça ne sert à rien de proposer un compromis, il faut être ambitieux! De toute façon, un parc ne doit pas être totalement vert.

## Profil des cinq architectes

**Pieter Maes** est architecte chez Room&Room in Schaerbeek.

**Pieter Thibaut** est devenu architecte chez Studio Secchi & Vigano (après le concours!).

**Tine Vleugels** est architecte/urbaniste chez Vlaamse bouwmeester.

**Bart Bols** est ingénieur stabilité chez NEY & Partners.

**Hans De Blauwe** est architecte/urbaniste chez SKOPE.

# edito



Anspach... Le boulevard traversant l'hyper-centre de Bruxelles évoque beaucoup d'associations: frontière entre est et ouest, mur, autoroute urbaine. Grandeur perdue et nuisance sonore. Artère, pour le trafic routier. Et axe commerçant, plein de magasins sombres. C'est ce qu'en pensent beaucoup de gens.

pas le voir que comme voie de transport mais comme un espace public où on peut se promener, faire les magasins, se rencontrer. Un boulevard pour vivre au 'cœur de Bruxelles'. La Ville de Bruxelles doit montrer l'ambition qu'on attend d'une capitale. Elle doit montrer le bon exemple et commencer par la transformation de notre espace public en véritable espace de vie.  
En mettant la notion de 'Parc' dans le

nant que certaines idées reviennent aussi souvent. Cette publication donne un aperçu des projets et des leçons à apprendre.

À tous ceux qui ont participé à cet appel, merci pour votre motivation et créativité. Nous sommes persuadés que votre travail a fait évoluer la conception du boulevard, que Anspach et tous les espaces publics changeront grâce à vous. Pas pour être plus

## Verduriser pour vivre

Pourquoi n'entend-on jamais parler d'Anspach dans d'autres termes? Pourquoi pas de mots comme 'promenade', 'flâner', 'un petit banc au soleil' sur des 'places vivantes'? Pourquoi les automobilistes font l'association entre Anspach et 'artère' alors que ce lien avec le sang et le cœur disparaissent une fois qu'ils ont quitté leur voiture? Avec l'appel à idées ParcAnspachPark, l'asbl Bral et ses partenaires veulent stimuler les gens à imaginer ce boulevard symbolique différemment. Pour ne

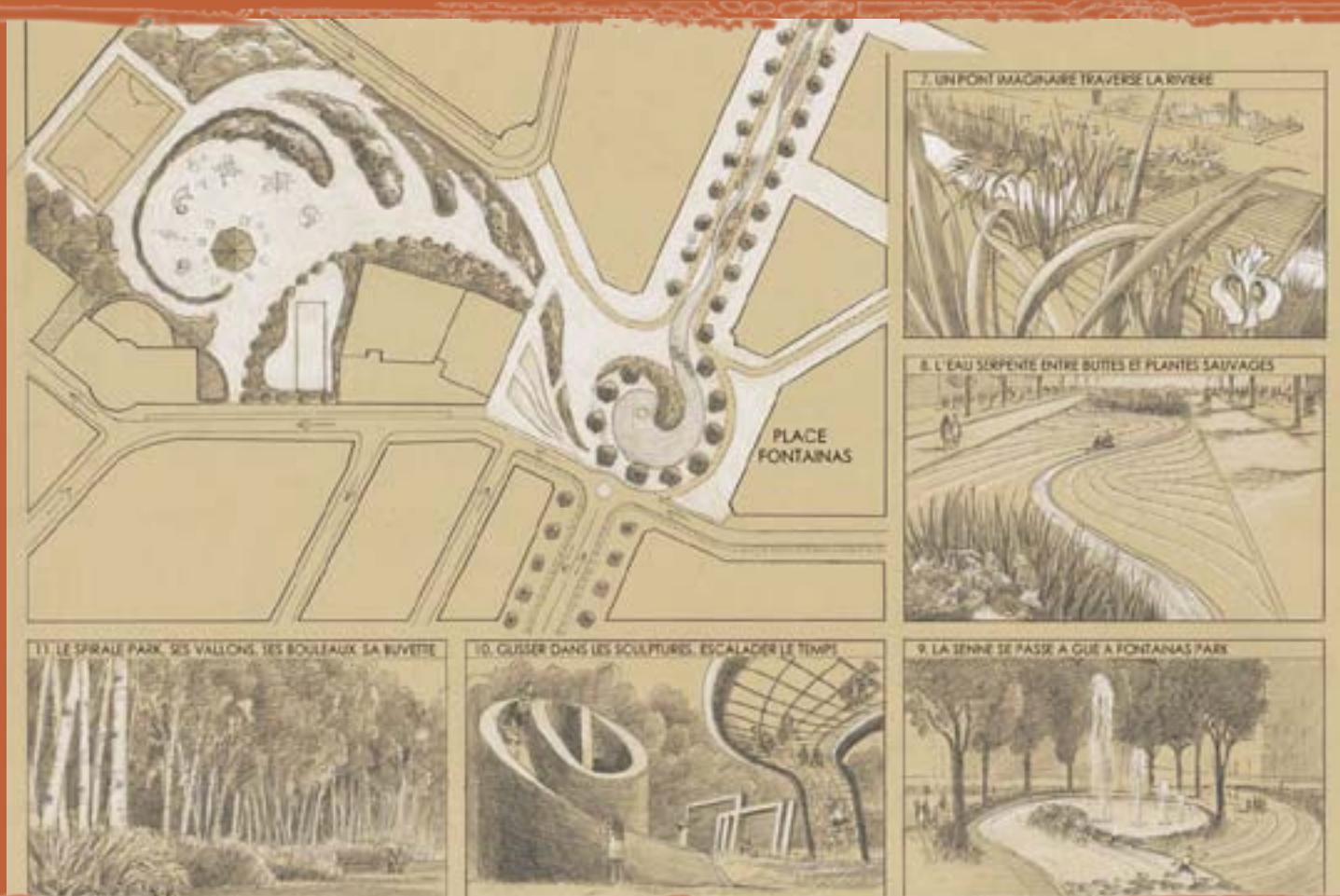
titre, nous voulons donner un autre signal: il nous faut de la verdure pour vivre. Et qu'idéalement, un espace de vie est un espace vert. Parce que le vert nous apporte le calme et accroît notre bien-être.

Seize groupes, amateurs et professionnels, du quartier ou d'ailleurs, ont répondu à notre appel et nous ont fait parvenir leur vision sur le 'Parc Anspach'. Il s'agit de projets avec beaucoup d'imagination, de savoir-faire et d'attention pour le détail. Il est surprise-

chics ou plus prestigieux, mais plus humains, avec une meilleure qualité de vie pour tout le monde autant pour ceux qui y habitent déjà que ceux qui visiteront.

**Sarah Hollander,  
présidente du Bral**

*Un groupe de riverains proche de la place Fontainas, propose que la place et le parc soient reliés par une grande zone verte avec des plans d'eau et jeux d'enfants.. – illustration: Groupe de riverains & commerçants Anspach (projet 9 - 2<sup>e</sup> prix du jury)*



Dankzij de ontwerpers zullen Anspach en alle publieke ruimtes veranderen. Niet sjieker of prestigieuzer maar menselijker. Leefbaarder voor iedereen die er nu al woont of er op bezoek komt. – illustratie: BC Architects & Studies (project 8 - 2<sup>e</sup> publieksprijs)



Anspach... De bekende laan doorheen het hypercentrum van Brussel roept veel associaties op: grens tussen west en oost, muur, stadsautostrade. Verloren grandeur en lawaai. Slagader, voor het autoverkeer dan. En winkelstad maar dan met groeze-

dere manier te denken over deze symbolische en o zo belangrijke laan. Om het niet alleen te zien als een transportroute maar als een openbare ruimte om te wandelen, te winkelen, af te spreken met elkaar. Een laan om te leven in 'het hart van Brussel'. De Stad Brussel moet de ambitie tonen die een hoofdstad betaamt. Ze moet niet minder dan het

len door onze oproep en hebben hun visie op het 'Anspachpark' binnengebracht. Het gaat om ontwerpen met veel verbeeldingskracht, vakkennis en oog voor detail. Een aantal ideeën komen opvallend vaak terug. Deze publicatie geeft een overzicht van de ontwerpen en van de belangrijkste lessen die ze ons aanbieden.

## Vergroenen om te leven

lige shops. Alleszins in de ogen van veel mensen.

Waarom horen we nooit spreken over Anspach in andere termen? Waarom geen woorden als 'promenade', 'flaneren', 'een bankje in de zon' op 'bruisende pleinen'? Waarom leggen autorijdende Brusselaars de associatie tussen Anspach en een 'ader' maar verdwijnt de link met bloed en hart zodra ze hun portier weer achter zich sluiten?

Met de ideeënoproep ParcAnspachPark wil Bral vzw en haar partnerverenigingen mensen stimuleren om op een an-

voortouw nemen en een begin maken van de bloednodige transformatie van onze openbare ruimte tot een echte leefruimte.

Door de notie 'Park' in de titel te plaatsen, geven we nog een bijkomend signaal: dat wij mensen ook groen nodig hebben om te leven. En dat een ideale leefruimte een groene ruimte is. Omdat groen ons tot rust brengt, ons welzijn verhoogt.

Zestien groepen ontwerpers, amateurs of professionelen, uit de buurt of van verder weg, hebben zich laten prikke-

Beste ontwerpers, dank je voor jullie inzet en creativiteit. We zijn er van overtuigd dat jullie werk een steen verzet heeft in de rivier. Dat Anspach en alle publieke ruimtes zullen veranderen dankzij jullie. Niet sjieker of prestigieuzer maar menselijker. Leefbaarder voor iedereen die er nu al woont of er op bezoek komt. Sarah Hollander,

voorzitster Bral