

In samenwerking met
team Bouwmeester Brussels
Hoofdstedelijk Gewest



Op weg naar de productieve stad

Hoe komen we tot de stad van morgen, die in harmonie is met productieve activiteiten? Onderhandeling, meervoudige competenties, ambitieuze visies: dat is het recept van het Kanaalteam van het Brussels Gewest.

Om op het terrein aan te tonen dat het mogelijk is om te bouwen aan de productieve stad en de filosofie en ambities van het Kanaalplan om te zetten in concrete plannen, heeft het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voor de komende tien jaar een multidisciplinair en transversaal team samengesteld: het Kanaalteam. Dat bestaat uit drie projectleiders van de Maatschappij voor Stedelijke Inrichting, twee architecten van de directie stedenbouw die stedenbouwkundige vergunningen behandelen, en drie architecten in het kader van Research by Design (ontwerpend onderzoek) onder toezicht van Brussels Bouwmeester Kristiaan Borret. Een innoverende structuur binnen de Brusselse overheid, doordat ze binnen één team een synergie creëert tussen verschillende bevoegdheden.

Naast de toepassing van de principes van verdichting, functionele en sociale mix en stedelijke integratie die het Kanaalplan nastreeft, werken we aan projecten met een betere ruimtelijke, stedenbouwkundige en architecturale kwaliteit. Een gedeelde visie tussen de verschillende overheidsinstanties en private partijen is volgens ons de meest directe manier om daarin te slagen. Maar voor je een visie kunt delen, moet je een visie hebben. Allerhande scenario's evalueren, uittesten en met elkaar confronteren tijdens transversale workshops: dat is de manier waarop het Research by Design-team vorm geeft aan een project zodat het allen kan verbinden. Op basis van ontwerpvarianten kan de overheid zich een mening vormen en kan het ontwerp zelf evolueren.

VERSCHILLENDE RUIMTELIJKE MODELLEN

De workshops vertrekken niet van een blanco blad. Integendeel: als vertrekpunt nemen we steeds de voorgestelde inplanting en volumetrie. Een andere uitdaging van het ontwerpend onderzoek is de *zoom out*, om op een hogere schaal dan dat van het eigen perceel te werken. We moeten de projectdragers vaak helpen zich bewust te worden van hun omgeving. Parallel met de 75 projecten die sinds januari 2016 worden opgevolgd, ontwikkelt het team een prospectieve aanpak op schaal van het territorium van het kanaal als geheel.



De eerste ontmoeting met de projectdragers is altijd de spannendste. Er wordt eerst en vooral informatie uitgewisseld: de projectdrager stelt ons zijn project voor, en wij lichten de doelstellingen van het Kanaalplan en de werking van het Kanaalteam toe. Het voorgestelde project beantwoordt vaak niet aan die doelstellingen, en in dat geval kan er een felle discussie ontstaan. Als de projectdrager bereid is zich in onze ambities in te schrijven, kan de samenwerking van start gaan, in voorbereiding op de vergunningsaanvraag.

De projectdragers die we ontmoeten, vallen uiteen in twee groepen: bedrijfsleiders en vastgoedontwikkelaars. Die twee groepen hanteren totaal verschillende logica's. De ontwikkelaar wil doorgaans, met het oog op een optimale rentabiliteit, een zo groot mogelijk volume realiseren op zo weinig mogelijk grond. De bedrijfsleider bekijkt zijn economische groei dan weer in functie van zijn grondexpansie. Terwijl de ontwikkelaar gulzig is op het vlak van densiteit, wil de bedrijfsleider speler zoveel mogelijk grondoppervlakte.

Een aanzienlijk onderdeel van ons werk bestaat erin de bedrijfsleiders te sensibiliseren voor een stedelijke integratie van productieve activiteiten en voor een zuinig gebruik van de grond. Er zijn ondernemers die in de stad wel productieve activiteit willen ontwikkelen, maar dan uitsluitend volgens de ruimtelijke typologieën van de periferie, wat wij onder ons het "Drogenbos-model" noemen. Wij nemen hun eisen als uitgangspunt om het project te laten evolueren, en via ontwerpen aan te tonen dat er andere ruimtelijke typologieën (met grotere densiteit, compactheid en verticaliteit) mogelijk zijn, die niet noodzakelijk duurder en moeilijker te realiseren zijn.

Bij de ontwikkelaar hanteren we een andere strategie. Enerzijds is het onze taak om met de gom in de hand de plannen die bijna altijd veel te volumineus zijn te herwerken. Anderzijds willen we hen sensibiliseren voor meer menging van functies en verder doen denken dan puur residentiële projecten.

Om tot deze samenwerking te komen, is vertrouwen van fundamenteel belang. Zeker in de sector van productieve activiteiten, waarin de bedrijven er alles aan doen om hun projecten zoveel

mogelijk af te schermen van mogelijke concurrenten. Vastgoedontwikkelaars zijn al even bang om de controle te verliezen over de densiteit, planning en rentabiliteit. Tijdens onze workshops nemen ontwikkelaars vaker hun juridisch adviseur mee dan hun architect. En zelfs al is laatstgenoemde doorgaans ook wel aanwezig, toch heeft hij niet veel in de melk te brokkelen. Het is doorgaans de eigenaar die de teugels in handen houdt. Wij moeten proberen hem te overtuigen om het ontwerp aan te passen en de onderhandeling te activeren. Onderhandelen is beloftes maken. Vervolgens moeten die waargemaakt worden: zo ontstaat er een vertrouwensband. Een band die doorheen de verschillende workshops sterker wordt, om uiteindelijk te resulteren in een win-winproject.

INTEGRATIE, MENGING, DICHTHEID

Menging integreren is ook een van onze ambities. Zo begeleiden we al een project voor een fabriek van kunststof rioolleidingen in het Birmingham-gebied, met een publieke opdrachtgever. Volgens het GBP (Gewestelijk Bestemmingsplan) is de grond gelegen in een OGSO (Ondernemingsgebied in een Stedelijke Omgeving), en er lag een ontwerp voor waarbij de inplanting en volumetrie van de fabriek de site niet naar een tweede fase kon tillen, om dan woningen toe te voegen. Zonder onze inspanningen om het ontwerp te rationaliseren zou het niet mogelijk geweest zijn om de grondwaarde te valoriseren met woningen en een gemengd programma te integreren. De Research by Design-aanpak maakt de realisatie van de productieve stad mogelijk. De aanpak blijkt een doeltreffend communicatie- en onderhandelingsmiddel te zijn om projecten in het kader van het Kanaalplan te doen bewegen naar meer integratie, menging en dichtheid.

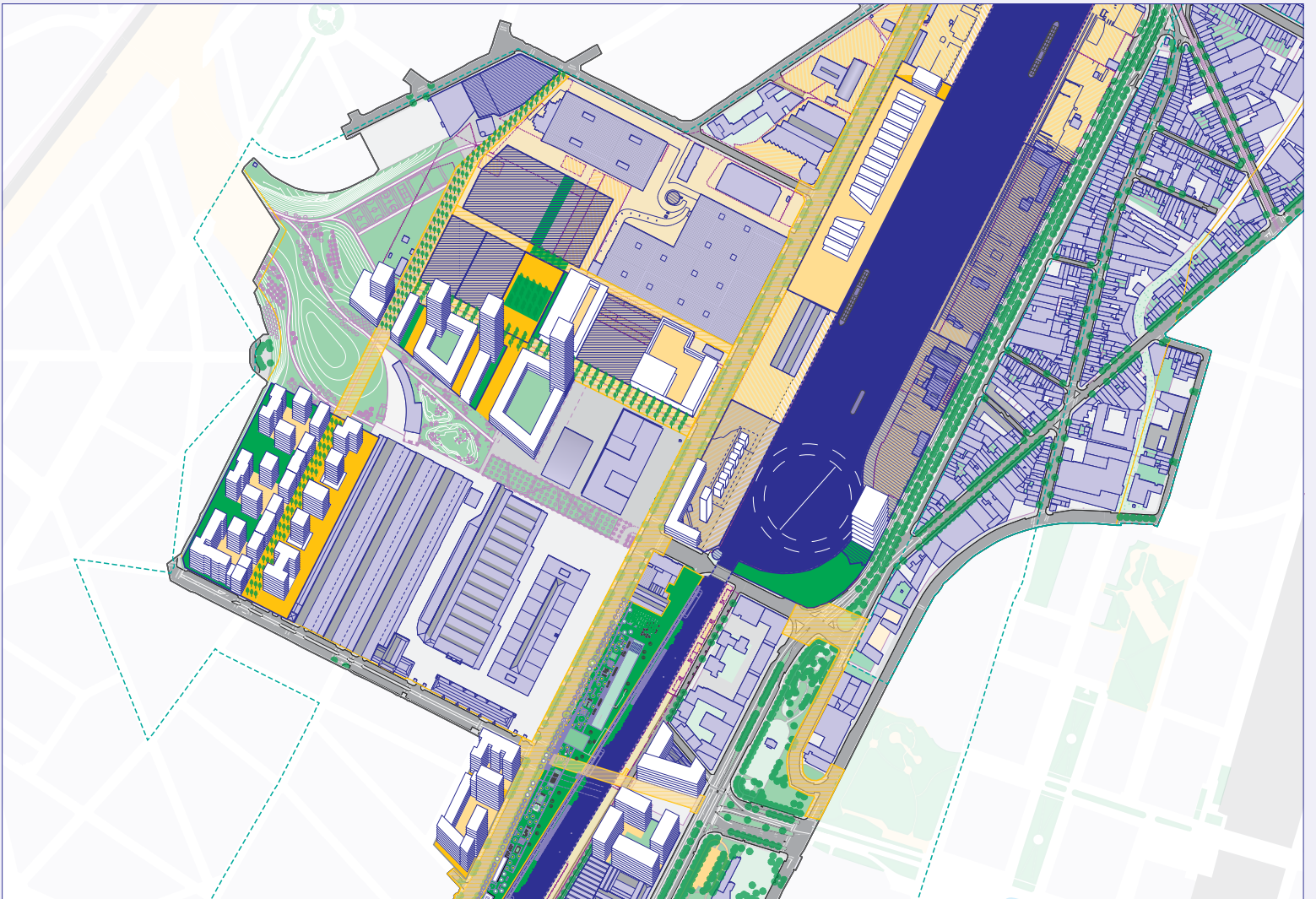
Onze methode beperkt zich niet tot louter theoretische modellen, wars van elke context, maar is juist stevig verankerd in de realiteit. Niet alleen wordt onze aanpak geconfronteerd met gewoonten – *we doen het al altijd zo* – maar hij moet ook financiële modellen het hoofd bieden, én deadlines die altijd te kort zijn, én banale en weinig aantrekkelijke obstakels (zoals het aantal parkeerplaatsen of de beveiliging van een zandberg). De gemiddelde







Keep Your Distance Micro-zoning Zone D Tact – Inter-Beton © Kanaalteam



Keep Your Distance Micro-zoning Zone D Tact – Inter-Beton © Kanaalteam

projectdrager heeft er natuurlijk lak aan om gepubliceerd te worden in een architectuurmagazine; wat telt is dat zijn project functioneel en rendabel is, want zijn corebusiness is nu eenmaal opslag, en niet architectuur.

Een van de moeilijkste en vaak meest frustrerende oefeningen is om op te houden en te aanvaarden dat de onderhandeling niet het hybride en vernieuwende model heeft opgeleverd dat we geambieerd hadden. Ook al zijn de aanpassingen waartoe de projectdragers bereid zijn zelden radicaal, ze zijn daarom niet minder belangrijk. Ze zorgen er vaak voor dat de toekomstige ontwikkeling van het gebied niet in het gedrang komt. Zo is de op het eerste gezicht onbeduidende keuze om opslag in open lucht met een afsluiting te omgeven de eerste stap naar het creëren van publieke toegankelijkheid van de kaai.

We zijn optimistisch over de stedelijke integratie van productieve functies. Er zijn ondernemers die zich vlot ontdoen van hun angst voor het risico van innovatie. Dankzij ontwerpend onderzoek is innovatie ook mogelijk op ruimtelijk niveau. We geloven echter minder dat er zonder stimulans gebouwen kunnen worden gerealiseerd waar productieve activiteiten mogelijk zijn. De scheiding van functies die in de steden is ontstaan, vertaalt zich in een segmenteerde vastgoedsector, die zich toelegt op één enkel product (residentieel, tertiair enzovoort). We zien echter een nieuwe golf van ontwikkelaars die minder reserves hebben tegenover projecten met een gemengd programma en die blijf geven van een zekere zin voor risico, of in elk geval voor ruimtelijke vernieuwing.

TWEE VOORBEELDEN: DE SOKKEL EN MICRO-ZONING

Biestebroek is een van de drie OGSO's binnen het kanaalterritorium, naast Birmingham en de Nijverheidskaai, en ook een van de eerste pilotsites die binnen het Kanaalplan ontwikkeld zullen worden. Deze voorheen monofunctionele zone, gelegen op de rechteroever van het kanaal, bestaat momenteel vooral uit braakliggend terrein maar wordt opengesteld voor woningbouw. Het streefdoel is om op deze tabula rasa een gemengde wijk aan te leggen, met een verplicht aandeel aan productieve activiteiten. Eén groot struikelblok: de vervuilde bodem. De ontwikkelaars, die zich genoodzaakt zien om een verhouding te voorzien van één parkeerplaats per woning, willen zo weinig mogelijk grond afgraven. Het is dus vaak voordeliger om de gebouwsokkels die eigenlijk bestemd zijn voor productieve activiteiten aan te wenden als parking.

De transformatie, die vertrekt van een groot industriegebied dat braak ligt, bewaart best de grote schaal. Zo kunnen activiteiten waarvoor geen plaats (meer) is in de stad, toch ingepast worden in een stedelijke context. In de praktijk zijn de voorgestelde gebouwen echter te veel opgesplitst om ruimte te bieden aan productieve activiteiten. Als je beschikt over grote stukken braakliggend terrein of industriezone, zou je ervan moeten profiteren om voldoende grote oppervlaktes te voorzien, en geen percelen van een maat die makkelijk te vinden is in het bestaande stedelijke weefsel.

Een voorbeeld: in een project voor een terrein van 14.000 m² dat voorheen overwegend bebouwd was, heeft de grootste unit op het gelijkvloers een oppervlakte van 1.800 m² en dat is te klein. Bovendien voorziet datzelfde project plaats voor een brouwerij van 300 m². De vraag is er, maar dan wel voor een oppervlakte van 4.000 m². In een ander project hebben we de projectdragers ertoe kunnen bewegen om twee percelen samen te voegen, en zo een terrein te realiseren dat groot genoeg is voor één enkele centrale leveringskoer die qua afmetingen voldoet aan de noden. De maat van het stedelijke bouwblok moet in verschillende projecten worden vergroot.

Op de kruising van de Havenlaan met het Redersplein wordt gewerkt aan een nieuw stadsdeel – een perfect voorbeeld van wat we micro-zoning noemen, of horizontale menging door juxtapositie van een beperkte schaal. Het bestaat uit drie monofunctionele entiteiten die worden samengevoegd: Zone D van Tour & Taxis, TACT en Inter-Beton. Het terrein van Zone D op de site van Tour & Taxis ligt momenteel braak en heeft een oppervlakte van 3,5 ha. Er zullen woningen worden gebouwd onder de vorm van torens en bouwblokken. Het terrein TACT is eigendom van de Brusselse Haven en ligt tussen het logistiek centrum TIR en Zone D van Tour & Taxis. Dit terrein van 2,5 ha wordt opgesplitst in concessies en zal binnenkort bedrijven huisvesten. Doorgaans worden de activiteiten die er worden voorzien – productie- en

handelsgerelateerd – eerst opgezet volgens een perifere typologie – concreet: een *big blind box* omgeven door een parking. De meeste bedrijven werken trouwens met een bestaand model dat ze kunnen kopiëren. Het doel bestaat er hierin om dit "Drogenbos-model" een andere wending te geven, niet aan de hand van cosmetische opsmuk maar door een stedelijk vocabulaire in te voeren – zoals rijbebouwing, gevelalignement, duidelijk onderscheid publiek/privé, actieve plint, adresvorming, de integratie van parkings en uithangborden – maar ook door wedstrijden te organiseren in samenspraak met de bedrijven zelf. Een zoning op maat van de stad.

Om zijn activiteiten te kunnen handhaven in een veranderend stadsdeel, heeft Inter-Beton, gelegen aan het Vergotedok, werk gemaakt van de reorganisatie en stedelijke integratie van zijn bedrijfsorganisatie. Om die doelstelling te realiseren, opteerde de onderneming ervoor een wedstrijd uit te schrijven. In een tweede fase wil het bedrijf op zoek gaan naar gemengde functies door de site open te stellen voor de inplanting van openbare voorzieningen die compatibel zijn met de productieve activiteit, zoals een sporthal of opleidingscentrum.

Naar het beeld van de stekelvarkens van Schopenhauer, maakt micro-zoning het mogelijk om verschillende functies naast elkaar te laten bestaan. Functies die elkaar nodig hebben maar niettemin enige afstand ten opzichte van elkaar vereisen om elkaar niet te hinderen.

Géraldine Lacasse & Julie Collet