

BRUSSEL 2040 BRUSSEL 2040 BRUSSEL 2040 BRUSSEL 2040

# Herover de stad!

Brussel 2040





# Inhoud

<b>Over de toekomst van Brussel</b>	<b>4</b>
<b>Over Brussel in België, Europa, de Wereld</b>	<b>5</b>
<b>Brussel binnen zijn grootstedelijke ruimte</b>	<b>6</b>
<b>Orientaties voorontwerp</b>	<b>8</b>
<b>Ontwikkelingspistes</b>	<b>12</b>
<b>Werkmethodologie</b>	<b>15</b>

# Over de toekomst van Brussel

## Herover de stad!

### Op zoek...

500 jaar lang was de stad intramuraal gegroeid, totdat zij in de 19e Eeuw, na het slechten van de middeleeuwse vestingwallen, verbindingen met de regio begon aan te gaan. Het groeiproces werd onder Leopold II vertaald in een veelzijdig ruimtelijk raamwerk met overzichtelijke buurten, aantrekkelijke woonvormen, statige monumenten, mooie lanen en kwalitatieve openbare ruimtes. Het bracht de trots en de ambitie van de stad en de jonge natie tot uitdrukking.

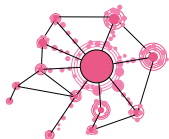
De integrale aanpak kwam kort daarop onder druk te staan door de industrialisering en de bouw van infrastructuur. De sterke drang naar modernisering en een internationale reputatie werden de aanjager van een serie van "urbane trauma's". Het heeft de stad aan het eind van de 20e Eeuw heeft opgezadeld met een erfenis van stedelijke leegte, barrières voor mens, fauna en flora en het verlies van de Zenne.

### Vacant Brussels!

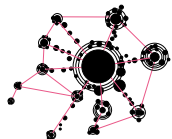
**Aan het begin van de 21e Eeuw kon het zo niet verder! De stad had haar ziel verkocht aan de auto, was sociaal en ruimtelijk verdeelt en op zoek naar zich zelf en haar toekomst. De stad moest heroverft worden, men moest terug naar het moment waar het ooit mis was gegaan.**

Het begon met het vaststellen van een nieuwe stadsgrens, gebaseerd op ruimtelijke samenhang. Binnen de nieuwe compacte voetafdruk werd plek gemaakt voor nieuwe bewoners en werd ruimte gereserveerd die gevrijwaard moest blijven van bebouwing om de natuurlijke verbindingen naar het achterland open te houden. Stedelijke verdichting en het scheppen van kwaliteitvolle en zorgvuldig ontworpen groene ruimtes werden weer aan elkaar gerelateerd. Daarnaast moest de aanleg van infrastructuur aansluiten bij de verdichtingopgave. Het moest voorrang geven aan openbaar vervoer en langzaam verkeer, om alle uithoeken van de stad voor haar bewoners en forenzen bereikbaar te maken.

De stedelijke leegte en niet gebruikte gebouwen werden met nieuw leven en activiteiten gevuld. De Zenne werd weer het kloppend hart van Brussel, met zijarmen opnieuw verankerd in haar topografische context. De wijken werden herontdekt als hernieuwde identiteiten, gestuurd door activiteiten en participatie van nieuwe en oude bewoners. De rol van Brussel als hoofdstad van België en Vlaanderen werd versterkt door de bereidheid samen te werken aan verbindende projecten. Met nieuwe gebouwen en attracties die haar rol als Europese Hoofdstad centraal zetten, werd Brussel aantrekkelijk voor internationale bedrijven en Europese burgers.



Centraliteiten



Verbindingen



Context landschap

### Brussel in bloei!

Brussel in 2040 is een compacte stad, waar je kunt kiezen uit verschillende modaliteiten. Een stad waar je door Europa én Afrika in één dag fietst of wandelt. Een stad waar je binnen 30 minuten alle uithoeken en hoofdattracties bereikt. Of waar je de stad achter je kunt laten om met de trein of het vliegtuig naar alle uithoeken van Europa te reizen. Een stad met ruimte en een divers aanbod van stedelijke parken en recreatiegebieden die je beleeft als een verlenging van je woonkamer.

Brussel in 2040 is nauw verweven met het omliggende landschap en is deel van een netwerk van interessante steden, die goed bereikbaar zijn en een bijzondere afwisseling en werkgelegenheid bieden. Het is een stad die lokaal en globaal tegelijk is. Die meerdere talen spreekt en haar traditie als representatief centrum waarmaakt. Een stad die zich bewust is van haar bijzondere positie en de rijkdom verdeelt onder haar bewoners. Een stad waar je voor ander werk kunt kiezen zonder te moeten verhuizen, waar je op kan groeien en oud kan worden omdat alle voorzieningen onder handbereik zijn. Een stad die zuinig en bewust omgaat met ruimte en historische gebouwen, door ze actief te benutten met functies die de maatschappelijke vraag vervullen.

Brussel in 2040 is een stad aan een rivier die deel uitmaakt van een groot blauw netwerk dat van Wallonië via Vlaanderen in de Schelde uitkomt. Een stad voor kevers, vossen, broedplaatsen, bloemen en grassen. Een stad die de natuur haar eigen weg laat gaan in een ecologische structuur, die subtiel geïntegreerd is in de stedelijke ruimte. Brussel in 2040 is een stad die vanzelfsprekend een rol inneemt als plek van overkoppelende organisaties en globale netwerken. Een voorbeeld voor Europa op economisch, sociaal, transport, milieu, openbaar en publiek vlak. Een stad waar niet alleen Europese politiek gemaakt wordt, maar waar Europa ook vertegenwoordigd wordt door het leven. Een plek waar iedere Europeaan zich thuis kan voelen en wat een toeristische magneet in de wereld is.



Netwerk van keuzevrijheid tussen centraliteiten in Brussel

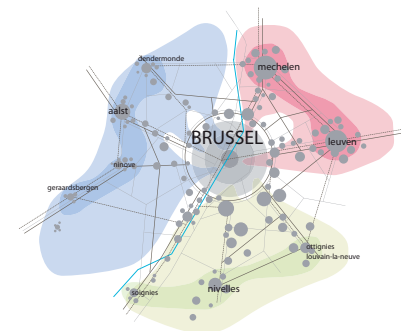
### Brussel is een topologie van centraliteiten

De benadering van de dynamiek van Brussel en haar inbedding in haar grootstedelijke ruimte gebeurt op basis van het herkennen van centraliteiten. Bestaande lokale identiteiten, programmatische clusters en economische kernen vormen samen een topologie van centraliteiten. De waarde ligt in de diversiteit en eigenheid van de onderdelen, die door haar verschillende kwaliteiten en complementaire programma's als een samenhangend systeem worden begrepen.

Centraliteiten zoals de Dendersteden, Mechelen, Leuven en Brussel kunnen niet bestaan zonder netwerk, daarbij horen goede verbindingen naar andere polen. Het evenwicht van het systeem van centraliteiten in en rond Brussel is verstoord door een verslechterde bereikbaarheid, die de interactie tussen stad en ommeland frustrateert en economische flexibiliteit bedreigt. De centraliteiten zijn verbonden op basis van het radiale spoorstelsel en de bijna ringvormige snelweg met zijn lange radialen naar het hart van de stad. Spoor en snelweg zijn tijdens de industrialisatie en de jaren 60 opgericht om de stromen van mensen en goederen volgens de technologieën van toen te organiseren. Terwijl de nieuwe economische polen en werkgelegenheid zich verplaatsen naar de randen van de stad, zijn het merendeel van de centraliteiten in de Brusselse regio in hun bereikbaarheid nog steeds afhankelijk van de centraal op Brussel gerichte structuren.

Ook de dynamiek van forenzenhuisvesting trekt steeds verder uit de stad, waar beperkte bereikbaarheid en de sterke focus op het centrum de grondprijzen verhogen. Het verliezen van functies en werkgelegenheid voor de stad is bitter. De nieuwe economische polen verliezen echter snel hun aantrekkelijkheid door slechte bereikbaarheid met openbaar vervoer en de verzadiging van de infrastructuur voor gemotoriseerd verkeer. Een vergroting van de Ring0 of een nieuwe snelwegverbinding in het noorden zullen het probleem verschuiven maar niet oplossen.

De reorganisatie van de bestaande transportinfrastructuur in een Multi modaal netwerk dat mensen en goederen snel en efficiënt naar de plek van bestemming brengt is de sleutel voor de ontwikkeling van een evenwicht van centraliteiten. Met meer flexibiliteit voor toekomstige veranderingen en vrije keuze voor huisvesting en werkgelegenheid voor alle bewoners van de stad en de regio. De opgave is een aangepast netwerk dat transitieverkeer beperkt, de concentratie van economische polen en programma's over de stad verspreidt en de regio met thematische clusters bereikbaar maakt



Netwerk van centraliteiten in de grootstedelijke ruimte

# Over Brussel in België, Europa, de Wereld

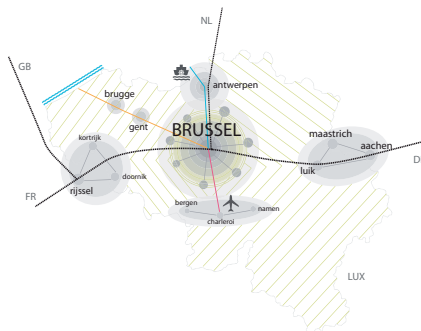
## België

**Brussel heeft partners nodig. Om zich sterker te kunnen profileren, moet het onderdelen afgeven aan de eigen regio of andere stedelijke regio's in België. Brussel moet zich concentreren op zijn kwaliteiten als centrum voor politiek, innovatie, wetenschap en technologie. Als netwerk, communicatie- en talencentrum en nationale trekpleister voor cultuur en landschap.**

Door de aanwezigheid van een hoge levenskwaliteit en een beroepsbevolking met verschillende opleidingsniveaus kunnen bedrijven en investeerders worden aangetrokken en kan nieuwe werkgelegenheid ontstaan. Logistieke functies en transport van nationale schaal kunnen van andere stedelijke regio's worden overgenomen of naar andere regio's worden overgeheveld. Infrastructurele faciliteiten en bereikbaarheid bepalen de geschiktheid om grootschalig en efficiënt te kunnen werken, zoals:

- Het overhevelen van functies van de luchthaven Zaventem naar Charleroi. In combinatie met een directe verbinding met openbaar vervoer kunnen bijvoorbeeld de economische en toeristische groei in deze regio worden bevordert en de verkeer- en milieu drukte op Zaventem worden verzacht.
- Het overhevelen van watergerelateerde functies van de havens in Brussel naar de havens in de regio om de stedelijke kom van Brussel te herstructureren en de vervuiling in het stedelijk gebied te verminderen.
- Een landschapspark binnen de grootstedelijke regio Brussel met een unieke mix van urbaniteit en open landschap kunnen binnen België een bijzondere aantrekkingskracht ontwikkelen.

Het zijn voorbeelden van win-win mogelijkheden die zowel de stad Brussel en haar regio als ook de andere economische regio's in België in een netwerk van evenwichtige partners samen kunnen laten groeien. De bestaande ervaringen met taal-, en landsgrenzen overschrijdende samenwerking in België kunnen een voorbeeld zijn.

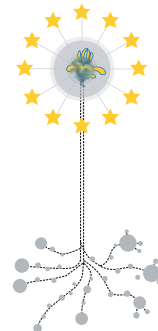


Brussel in netwerk van polen en regionale samenwerkingsverbanden

## Europa

**Brussel moet zijn rol als politieke en wetenschappelijke denktank van Europa in combinatie met een uitstekend bereikbare multi modale verkeersknoep sterker profileren. Het moet een geloofwaardig voorbeeld worden van Europese politiek op het vlak van duurzaamheid, levenskwaliteit, bestrijding van armoede, segregatie en het steunen van sociale rechtvaardigheid. Het moet gouvernementele en niet-gouvernementele Europeanen uitnodigen voor uitwisseling van informatie en ervaringen.**

Evenzo moet Brussel een stad worden, die alle Europeanen uitnodigt om zich met haar te kunnen identificeren. Zowel met de "Europese Hoofdstad" alsook met het "Europa van de Regio's". Het moet haar permanente binding met Europa vertegenwoordigen. Het moet plekken creëren die de ontmoeting tussen burgers, het uitwisselen van informatie en het leren van en over Europa aanmoedigt. Dit moet niet alleen gebeuren op de werkvloer van de Europese instanties, maar juist voelbaar worden in de openbare ruimte. Met een rol voor architectuur en openbare werken en een openheid in het omgaan met culturele verschillen en overeenkomsten. Een festival-, en sportterrein geschikt voor grote bijeenkomsten, maar ook een centrum voor Europese talen/culturen/geschiedenis kunnen daartoe bijdragen.



Brussel als Europese Hoofdstad, bouwt op een netwerk in de grootstedelijke ruimte van Brussel

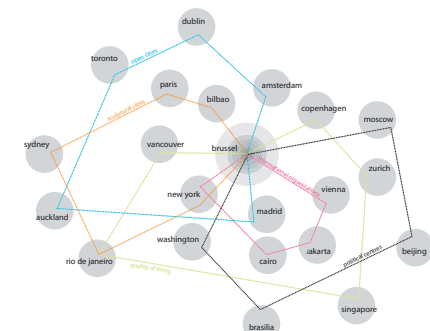
## Wereld

**Brussel is een stad die Europa vertegenwoordigt en past binnen een reeks van steden waar overkoepelende organisaties gevestigd zijn, zoals New York (VN), Cairo (Arabische Liga) of Jakarta (ASEAN). Als vestiging van het politieke centrum van Europa moet Brussel een platform bieden voor internationale evenementen van gouvernementele en niet-gouvernementele organisaties. De stad moet voldoende infrastructuur bieden voor grootschalige congressen en evenementen, die geïntegreerd in het stedelijke leven kunnen plaatsvinden.**

Brussel moet sterker participeren in globaal stedelijke netwerken en een bijdrage leveren bij het zoeken naar antwoorden op de stedelijke problematiek van de 21e Eeuw zoals migratie, multiculturele identiteit en armoedebestrijding. Het moet participeren in netwerken van Sustainable & Open Cities, gekoppeld aan de resources van wetenschappelijk onderzoek die de stad en haar regio onderzoeken.

Met een uitdagend niveau van levenskwaliteit en een excellent vervoerssysteem kan Brussel aantrekkelijk worden om nieuwe economische sectoren te huisvesten en hoogopgeleide nieuwe bewoners aan te trekken. Tegelijkertijd moet het kansen bieden om de minder bedeelde in de maatschappij te integreren. Als boegbeeld voor the "European way of living, politics and well being" zou het zich moeten meten met:

- Multicultureel en meertalig New York
- Als politiek centrum, dat zijn openheid en nauwe contact met de burger weer spiegeld in de stad
- Met een hoge levenskwaliteit en gelukkige inwoners zoals in Toronto
- Als centrum voor wetenschap en onderzoek zoals Boston
- Dicht en verbonden met de natuur zoals Rio de Janeiro
- Onder behoud van een sterk lokaal karakter zoals Zwitserland
- Met sculpturale gebouwen zoals Sydney en Parijs
- ...



Brussel als belangrijke partner in het globale netwerk

# Brussel binnen zijn grootstedelijke ruimte

## Brussel, ingebed in een sterk en divers netwerk van centraliteiten

Brussel is als "motor van de regio" ruimtelijk, economisch, historisch en sociaal verbonden met haar grootstedelijke ruimte. Deze verbondenheid moet sterker tot uitdrukking gebracht worden in een gezamenlijk netwerk. Op ruimtelijk vlak betekent dat het herkennen en versterken van de sterke karakters van een gezamenlijk landschappelijk weefsel en een netwerk van stedelijke kernen.

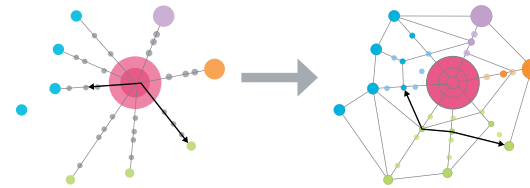
Economisch moet de concurrentie tussen de grote stedelijke pool Brussel en de kleinere stedelijke polen Leuven, Mechelen, de Dendersteden en de Walloonse steden in balans worden gebracht. Elk pool dient op basis van eigen identiteit en vermogen een rol te vervullen in het netwerk. Op die manier wordt een gebalanceerde en gespreide economische groei en aanbod van werkgelegenheid gecreëerd.

De historische erfenis van een op Brussel gerichte infrastructuur voor transport en logistiek werkt niet in het voordeel van goede toegankelijkheid en connectiviteit van de stad nog van de regio. Het bestaande netwerk moet door een innovatieve aanpak, innovatieve technologieën en een sterke inzet op openbaar vervoer gemodificeerd worden. Tot een netwerk dat op lange termijn mensen en goederen snel en direct op basis van een zo klein mogelijk emissie-uitstoot vervoerd.

Op sociaal gebied moeten participatie en identificatie van Brussel en de regio complementair werken. Een netwerk van aansprekende steden in een rijk landschap, met Brussel als culturele hoofdstad, verbonden via groene en blauwe corridors. Het meebouwen aan de stad en het landschap, het bestaan van verschillende culturen en de gelijktijdige identificatie met de woonplek en de regio moet vanzelfsprekend worden.

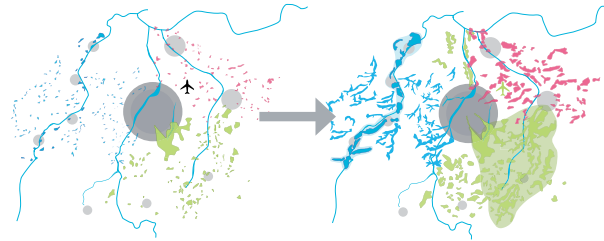
### Competitie laat kansen liggen

- De stedelijke polen Leuven, Mechelen, Aalst, Dendermonde, Ninove, Gerardsbergen, Turbize, Braine-L'Alleud en Ottignies-Louvain-la-Neuve zijn radiaal met Brussel verbonden door hoofdinfrastructuur met kleinere kernen ertussen.
- Met de infrastructuur leeft de forenzencultuur tussen platteland en stad voort. Men concentreert zich op eigen krachten en ziet zich niet als actief bestanddeel van de regio Brussel.
- Bedrijventerreinen in linten of blokken domineren het beeld van landschap en stadsgezichten, ze belemmeren de toegankelijkheid tot het open landschap en frustreren de lokale identiteit. Die gehecht is aan landbouw, lokale geschiedenis en producten.



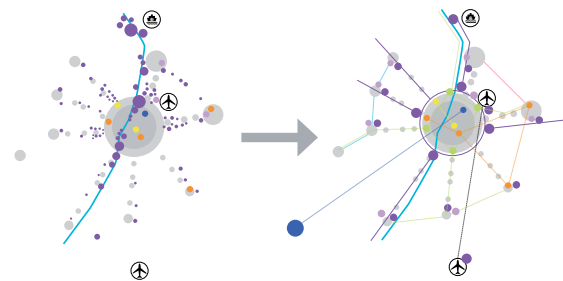
### Diversiteit van landschap en ecologie bedreigd

- Brussel ligt ingebed in verschillende landschappelijke en ecologische hoofdstructuren: de bossen in Zuid en Oost, het beeklandschap in het westen, het cultuurlandschap tussen Leuven en Mechelen en het netwerk van de Schelde rivier.
- Diversiteit en ruimtelijke kwaliteiten worden bedreigd door versnippering met grootschalige ontwikkelingen en lint bedrijventerreinen, het uitbreiden van transportinfrastructuur en "sprawl". Het vliegveld Zaventem en de industriegebieden langs het kanaal vormen grote ruimtelijke barrières.
- Het landschap wordt misbruikt als platform voor politieke conflicten. Het belang van ecologische waarde en het rijk aanbod aan recreatie en cultuur stopt aan de administratieve grens.



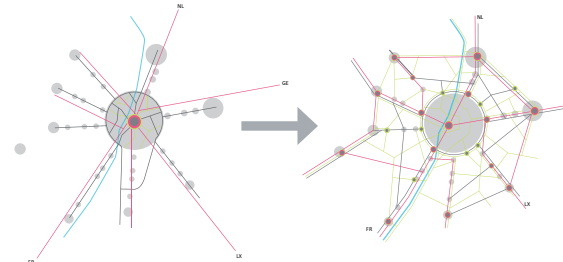
### Ruimtelijke dynamiek inefficiënt

- Files, verslechterende bereikbaarheid en stijgende grondprijzen in Brussel verjagen woningzoekenden en economische ontwikkelingen weg uit Brussel naar nieuwe polen in de periferie en het achterland. Hier nemen de flexibiliteit van werkaanbod en werknemers af door de slechtere bereikbaarheid sterk.
- Ondanks het goede aanbod van voorzieningen, slaagt de regio er niet in om voldoende vraag voor het hoge woningaanbod aan te trekken. Het ruimtelijke patroon van de sociale segregatie van Brussel zet zich voort in de regio en bemoeilijkt de vestiging van een divers aanbod van werkgelegenheid.
- Een veranderd beleid in Brussel zal de competitie om bewoners en werkgelegenheid verhogen en zal de dynamiek van de regio verminderen.



### Bestaand netwerk bemoeilijkt duurzame groei

- Het op Brussel gerichte transportsysteem van de spoor-, snelweg-, en waterinfrastructuur is niet in staat om de nieuwe economische groei te faciliteren.
- Verhoging van de vervoerscapaciteit op het spoor, betere doorstroming door verbreding van de Ring0 en de verhoging van passagiers en cargo aantallen op Zaventem kunnen tijdelijk een kwantitatieve verbetering bereiken. Ze zullen echter het probleem van vervuiling door fijnstof en geluid, hoge CO2 emissies en te veel transitverkeer naar de toekomst verschuiven. Alsook sociale en ruimtelijke segregatie door fysieke barrières en de verminderende levenskwaliteit in het open landschap en de woongebieden niet doen oplossen.



### Complementariteit voor bloei in de regio

- De stedelijke polen moeten op basis van eigen identiteit en kansen geactiveerd worden tot complementaire polen. Met een eigen profiel voor werkgelegenheid en wonen. Zodat toeristische, recreatieve en culinaire bestemmingen in interactie treden met Brussel.
- Diverse netwerken moeten versterkt, geïntegreerd of geïnitieerd worden: „De Dendersteden“, „De Brabantse Bosseden“, Netwerk Brussel-Regio, Universiteiten netwerk Brussel-Leuven-Louvain la Neuve, de Brabantse Ruit, Rivieren-netwerk Brabant, Toeristisch netwerk voor regio en Brussel, Cultureel en culinair Netwerk...

### Een hecht groen en blauw weefsel

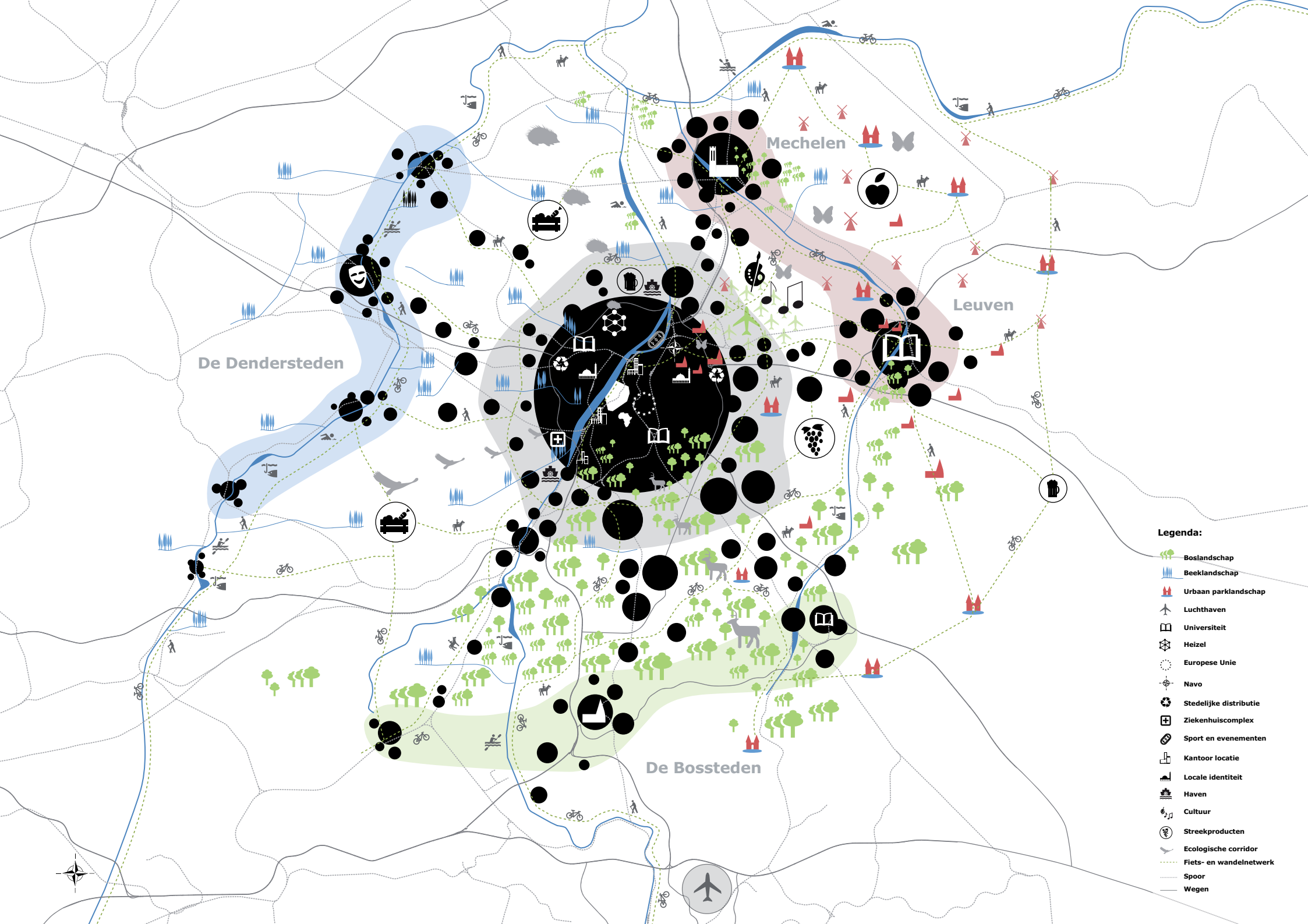
- De diverse landschappen moeten als regionaal landschapsnetwerk worden gezien. Het uitbreiden en waarborgen van ruimte voor fauna, flora en recreanten geldt binnen de hele regio tot in de binnensteden.
- Gebieden met sterke fragmentatie krijgen extra aandacht. Zoals de Kanaalzone in Brussel als verbindend element tussen stad en regio. De driehoek Mechelen, Leuven en Brussel als hoog stedelijke recreatie- en cultuurlandschap. En de landschappelijke integratie van het vliegveld Zaventem.
- Het toeristische en recreatieve aanbod moet door het creëren van een complementair aanbod bijdragen tot de profilering van de verschillende landschappen in de regio.

### Een zuinige omgang met ruimte en dynamiek

- Polen voor huisvesting en werkgelegenheid moeten sterker geprofileerd en aangesloten worden op het transportnetwerk om goede bereikbaarheid van wonen, werken en voorzieningen een belangrijke rol in de regio te laten vervullen.
- Door thematische synergie, het stapelen en mengen van functies, het inzetten van dubbelgebruik en het verdichten aan Multi modale knopen kunnen steden en gebouwen compacter en energiezuiniger worden. En ook flexibeler op toekomstige veranderingen in programma en transport reageren.
- Woonkernen in de regio moeten compact(er) en hun verbinding met het landschap moeten beter om een echt alternatief voor het leven in de stad te kunnen bieden.

### Van radiaal naar Multi modaal netwerk

- De transformatie van het radiale transportsysteem naar een Multi modaal netwerk, om wonen, werken en voorzieningen te verbinden. En om vervoer van goederen en afvoer van afval te faciliteren, toegang tot het landschap mogelijk te maken en het landschap zo weinig mogelijk met fysieke barrières te doorsnijden. Mogelijke structurele veranderingen:
  1. Hergebruik en toevoeging van lijnen tot een Multi modaal netwerk
  2. Herstructurering van logistieke hubs om transit- en bestemmingsverkeer te scheiden
  3. Recycling kring om afval transport te minimaliseren
  4. Eén regionaal betalingssysteem voor openbaar vervoer
  5. Fietssnelwegen
  6. Samenwerking van luchthavens en havens
  7. Reduceren van vliegverkeer door overstap op hogesnelheidstreinen.



De Dendersteden

Mechelen

Leuven

De Bossteden

**Legenda:**

-  Boslandschap
-  Beeklandschap
-  Urban parklandschap
-  Luchthaven
-  Universiteit
-  Heizel
-  Europese Unie
-  Navo
-  Stedelijke distributie
-  Ziekenhuiscomplex
-  Sport en evenementen
-  Kantoor locatie
-  Locale identiteit
-  Haven
-  Cultuur
-  Streekproducten
-  Ecologische corridor
-  Fiets- en wandelnetwerk
-  Spoor
-  Wegen



# Orientaties voorontwerp

## Brussel moet niet opnieuw worden uitgevonden, het moet worden heroverd!

**De ruimtelijke configuratie van Brussel en haar duale identiteit als representatieve en lokale stad zijn uitgangspunten voor het ontwerp. In haar geschiedenis was Brussel vaak representatief centrum van een groter imperium, maar het heeft ook zijn eigen lokale en architectonische karakter uit kunnen drukken.**

Brussel heeft een traditie als open en meertalige stad, er zijn 19 gemeentes met 19 karakters. 500 jaar lang was de tweede omwalling de grens van de stedelijke ontwikkeling. De uitbreiding onder Leopold heeft een raamwerk van integrale verkeer, woonbuurten, representatieve monumenten, scenische routes en landschapsplanning met hoogwaardige en persoonlijke architectuur achtergelaten. Het kwalitatief hoogwaardige netwerk werd sinds de industrialisatie door "urbane trauma's" getroffen.

De trauma's betroffen ingrepen in de ruimtelijke configuratie die de basis zijn voor de huidige onbalans van de stad. Grote delen van de stad werden als deel van het vitale stedelijk weefsel uitgeschakeld. Het zijn fysieke barrières zoals spoortrajecten en tracés van de autovriendelijke stad. Centrale infrastructuur die met de huidige belasting geen connectiviteit en toegankelijkheid voor iedereen garandeert en bovendien de economische ontwikkelingen de stad uit drukt.

De stad heeft meer nodig dan de grote (groen)structuren van het Leopold raamwerk. Het DEgewOP moet erin slagen de ruimtelijke uitdagingen, die de basis voor sociale, economische en ecologische bedreigingen vormen in een raamwerk te vatten. Een vernieuwd raamwerk dat de "trauma's" van de stad heelt, de levenskwaliteit voor de huidige bewoners verbetert en de stad klaarstoomt voor de uitdagingen van 2040. Stedelijke leegte moet heroverd worden in de stad!

### Leiderschap voor duurzaamheid - de avant-garde "hoofdstad" van Europa

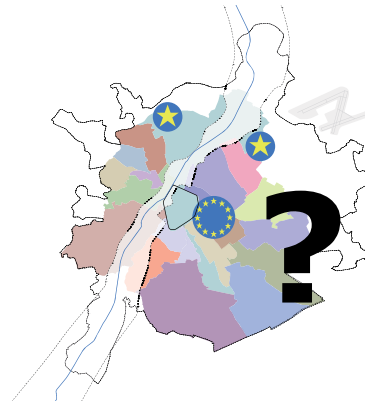
**Deze transformatie wordt even ingrijpend als de veranderingen tijdens de industrialisatie of de veranderingen van de jaren 60. Het gaat niet alleen om een nieuwe territoriale visie, het gaat ook om de verankering van de duurzaamheidsuitdagingen van de 21e eeuw.**

Het gaat om veranderingen in het transportnetwerk, in de bebouwing en de compactheid van de stad en een veranderende rol van de burger. Zoals een nieuwe modal split, besparing van energie, het verhogen van natuurlijke diversiteit in de stad en een natuurlijke overgang van stad naar regio. Kortom nieuwe maatschappelijke patronen voor werken, wonen en recreëren.

Het gaat om het verankeren van een Europese identiteit in de stad naast het versterken van de bestaande. De stad moet een voorbeeld worden voor de politiek die in Brussel gemaakt wordt. Haar openheid en verscheidenheid moet als kapitaal worden gebruikt om in de toekomst van de stad als "Capital of Europe" te investeren. Een Open city!

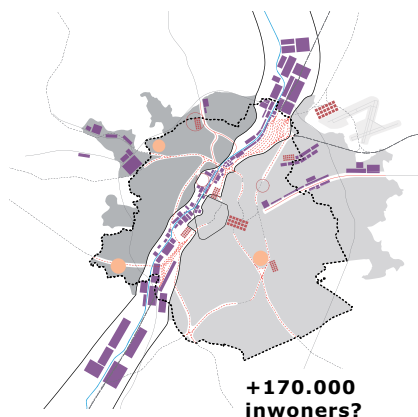
### Integratie van sterke identiteiten?

- Er bestaat geen identiteit als Europese Hoofdstad en geen complementaire identiteit van de 19 gemeenten.
- Erfenis van dualiteit als lokaal en representatief machtscentrum.
- Ruimtelijke, - en transportbarrières bemoeilijken de interactie tussen buurten en jongeren.
- Grote aantrekkingskracht en broedplaats van ideeën door openheid voor culturele diversiteit en talen.
- Het particulier opdrachtgeverschap onder Leopold II heeft het stadsgezicht positief beïnvloed, bouwzonden uit jaren 80 niet.
- Behoeftes van kinderen en jongeren krijgen onvoldoende aandacht.
- Jongeren gebruiken niet voorzieningen in de hele stad.



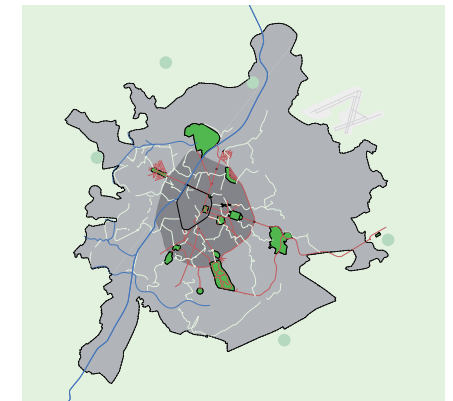
### Grondgebruik stuurt segregatie, migratie en economie

- Ruimtelijke barrières houden de erfenis van sociale segregatie, woningaanbod en prijzen in stand (goed situeert/hog opgeleid in oost, arm/laag opgeleid in west).
- Bevolkingsdichtheden, voorzieningen en bereikbaarheid van het openbaar vervoer nemen af in Kroon 2.
- Hoge grondprijzen en slechte bereikbaarheid sturen bedrijven naar de periferie. Een tekort aan betaalbare woningen en groenvoorzieningen bevordert woonmigratie naar de regio.
- Kantoorgebieden, bedrijventerreinen en spoorreplacements perforeren de stad en zijn kernopgaven voor de stadsontwikkeling.
- Waar moeten de nieuwe woningen en voorzieningen tot 2020 worden ondergebracht? Waarvan velen sociaal, - en/of starterwoningen.
- Grondintensieve bedrijven verhinderen fysiek en visueel contact tussen stadsdelen en verhinderen het sluiten van bereikbaarheidsgaten in het openbaar vervoersnetwerk.



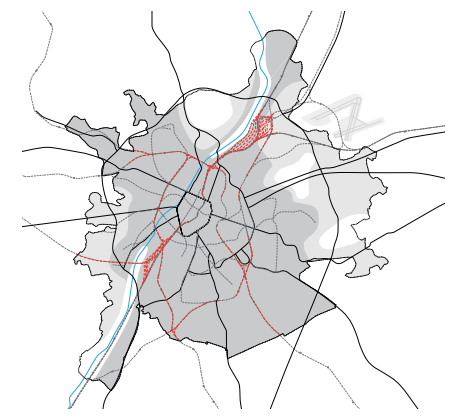
### Onbalans kwaliteit en aanbod openbare ruimte

- Het historische weefsel van parken, openbare ruimte, lanen en pleinen vormt de ruggengraat van de stad, het aanbod en de diversiteit zijn geliefd. De ruimtes zijn echter onvoldoende om mensen, fauna en flora in de stad te houden. Nieuwe parken evenaren de ruimtelijke kwaliteiten niet, daarnaast is het aantal parken in Oost groter dan in West.
- Ongedefinieerde overgang van stad naar platteland. Verbindingen naar het achterland zijn functioneel in plaats van ruimtelijk.
- De Zenne en haar zijarmen zijn overgekappt of ingepakt in dikke barrièrebundels. De bakermat van de stad is onzichtbaar!
- De waarneming van de topografie, van vallei en heuvels, is door visuele of ruimtelijke verbindingen verstoord.
- Straten dienen hoofdzakelijk het gemotoriseerd verkeer, niet het langzaam verkeer of ecologische verbindingen.

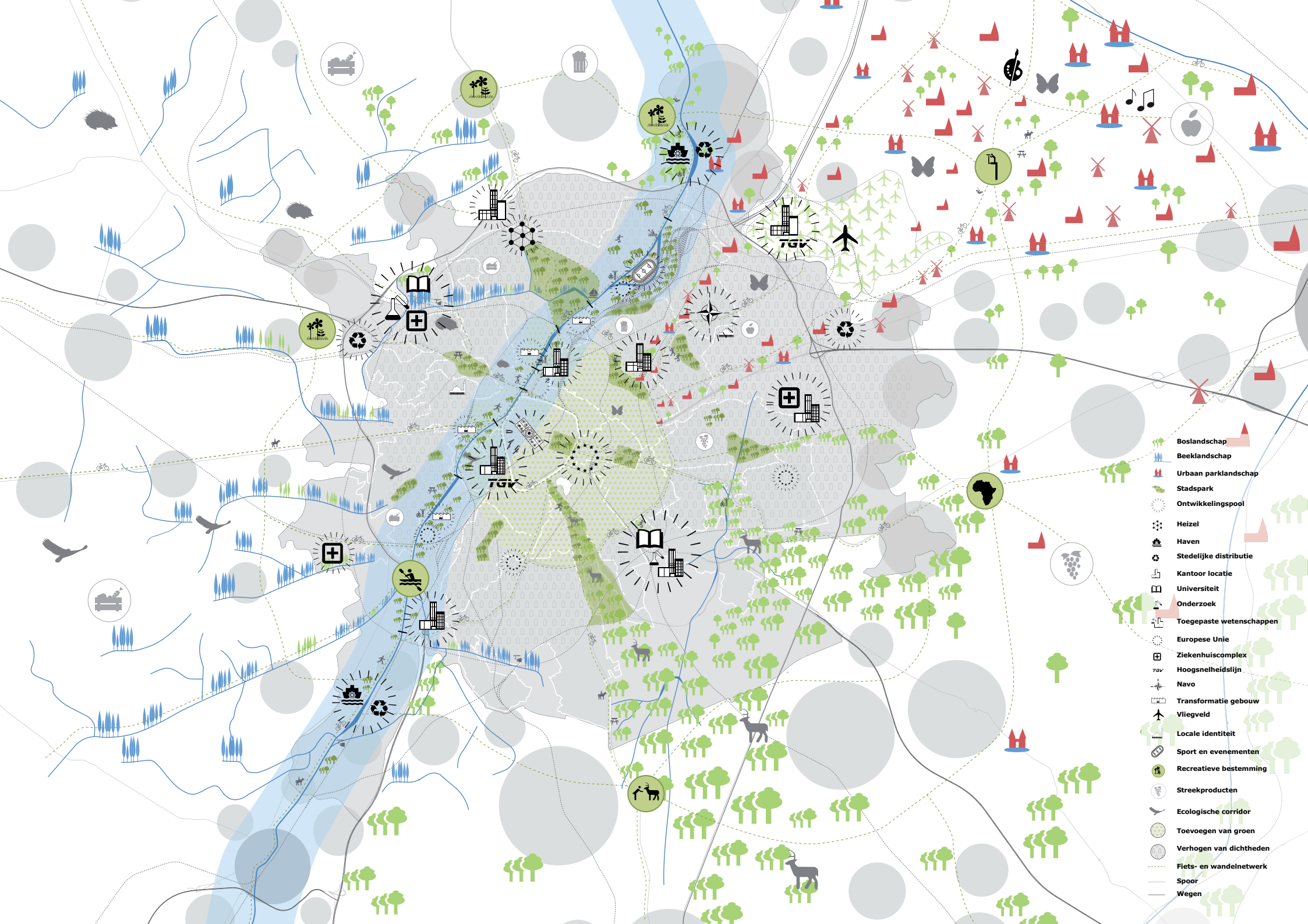


### Kansenongelijkheid en overlast door transport en verkeerssysteem

- Op het centrum gerichte infrastructuur doorsnijden het stedelijke weefsel met moeilijk te overwinnen straatprofielen.
- Kantoorlocaties op de 2e binnenring en Ring0 worden door files onbereikbaar. Terwijl nieuwe kantoren in samenhang met nieuwe treinstations in Zaventem, Leuven en Mechelen ontstaan.
- Focus op gemotoriseerd verkeer voor personen en goederen zorgt voor hoge geluid- en fijnstofbelasting en vergroot de parkeerproblematiek.
- Onbereikbaarheid met openbaar vervoer snijdt perifere gebieden en buurten langs het Kanaal af van toegang tot de stad. En bemoeilijkt bovendien het contact tussen woonbuurten.
- IRIS2 en GEN verbeteren kwantitatief maar niet structureel.
- Hoge geluidsbelasting door vliegveld Zaventem.







- Boslandschap
- Beeklandschap
- Urbaan parklandschap
- Stadspark
- Ontwikkelingspool
- Heizel
- Haven
- Stedelijke distributie
- Kantoor locatie
- Universiteit
- Onderzoek
- Toegepaste wetenschappen
- Europese Unie
- Ziekenhuiscomplex
- Hoogsnelheidslijn
- Navo
- Transformatie gebouw
- Vliegveld
- Locale identiteit
- Sport en evenementen
- Recreatieve bestemming
- Streekproducten
- Ecologische corridor
- Toevoegen van groen
- Verhogen van dichtheden
- Fiets- en wandelnetwerk
- Spoor
- Wegen

## Een integrale territoriale visie

**Een stad ontwikkelt zich volgens de behoeften, wensen en dromen van de mensen die erin wonen. De transformatie van het multiculturele Brussel over de komende 30 jaar is gebaseerd op noodzakelijke ontwikkelingen welke worden geconfronteerd met de moeilijk in te schatten thema's als demografie, economie en klimaat.**

De territoriale visie moet een raamwerk bieden voor ontwikkeling en groei, gebaseerd op de talrijke bestaande kwaliteiten van de stad. Een stad is een interactief systeem, gebaseerd op een intensieve uitwisseling en verspreiding van informatie. Voor de territoriale visie moeten enerzijds de ambities en anderzijds instrumenten en richtlijnen voor het proces van ontwerp en uitvoering worden bepaald.

### De "vijf opgaven"

#### 1. Demografische groei

**Een groei van 170.000 bewoners, het terugdringen van migratie naar het platteland en een breed woningaanbod vragen om een behoudzame sturing van de dichtheden en het aanbod van voorzieningen in de stad.**

In de historische wijken van het centrum en de eerste kroon, is het verdichtingspotentieel beperkt met de transformatie van kleine bedrijventerreinen in kleinschalige woningbouwprojecten, in combinatie met groen en buurtvoorzieningen.

De tweede kroon biedt ruimte en kan rond nieuwe vervoerslijnen en bestaande lokale kernen verdicht worden. De grofmazige industriegebieden, de Kanaalzone en de spoorterreinen bieden ruimte voor aan de bestaande wijken gekoppelde verdichting.

#### 2. Tewerkstelling, vorming en onderwijs

**De transformatie van de stad vraagt om professionele vaardigheden in de bouwsector. Zoals modernisering en nieuwbouw, transformatie van openbare ruimtes en herstructurering van brownfields.**

De herstructurering van de stedelijke logistiek, gekoppeld aan de ontwikkeling van het waterfront, vragen om structurele veranderingen. In samenhang met nieuwe technologieën moeten nieuwe banen worden gecreëerd. Ter begeleiding van het proces van transformatie, heeft de stad instituten nodig voor vorming en onderwijs. Deze moeten worden gekoppeld aan concrete projecten, om leren en specialisatie te stimuleren en mensen voor te bereiden op toekomstige veranderingen. Onderwijs is ook gevraagd ter ondersteuning van de burgers bij de verandering van hun individueel gedrag en hun bijdrage aan een betere stad.

#### 3. De milieu uitdaging

**Bij alle opgaven moet deze uitdaging worden opgepakt, in een samenwerking tussen stad en burgers. Met de compacte stad als uitgangspunt moet het inpassen van de vraag naar woningen in het bestaande grondgebied, voor betere bereikbaarheid en synergie effecten leiden. Ten aanzien van functiemix en beter gedefinieerde groene ruimten.**

Hoge duurzaamheidsnormen voor nieuwe en voor de aanpassing van bestaande gebouwen zullen een impact hebben op de energiebalans en het heateiland effect. Het overschakelen van gemotoriseerd verkeer naar openbaar vervoer zal lucht, -en geluidsoverlast sterk verminderen en de levenskwaliteit in het algemeen verhogen. Een betere connectiviteit zal de toegankelijkheid naar het achterland voor ecologie en recreatie vergroten. Interventies in brownfields, straatprofielen en waterlichamen worden gebruikt om groene ruimtes in de stad te vergroten en om voorwaarden te scheppen voor het terugkeren van soorten naar de stad.

#### 4. Strijd tegen ruimtelijke en sociale segregatie

**De ruimtelijke en sociale segregatie wordt voor een groot deel veroorzaakt door grote infrastructurele barrières in de stad. Vooral de Kanaalzone met grote spoorbundels en bedrijventerreinen splitst de stad in een rijke oostelijke helft en een arme westelijke helft. Het houdt de historisch sociale onbalans in stand. Deze barrières moeten overbrugd worden.**

De wijken moeten ruimtelijk en programatisch weer aan het water gebonden worden, om het kanaal en de Zenne weer als gezamenlijk cognitieve centrum in de

stad te verankeren. De demografische groei is DE uitdaging om de bestaande stad "af te maken" en haar sociale en economische onbalans in evenwicht te brengen. Met de "juiste mix" van verdunning en verdichting in het bestaande stedelijke weefsel zal de demografische groei de motor voor de ruimtelijke ontwikkeling worden. Deze dynamiek moet worden aangestuurd om een coherente vorm aan de stad te geven, het stedelijke weefsel te helen, nieuwe economische polen te creëren, de sociale en ruimtelijke segregatie te verminderen en voldoende voorzieningen aan te bieden.

#### 5. Internationalisering

**Brussel heeft een traditie als representatief machtscentrum verankerd in een meertalig en multiculturele lokale cultuur. Leopold II conceptualiseerde het en gebruikte de dynamiek van de eerste wereldtentoonstellingen voor de ontwikkeling van nieuwe stadsdelen, die door hun integrale aanbod van woningen, verkeersinfrastructuur, openbare parken en representatieve gebouwen de internationale aandacht trokken. De architectonische invulling die werd toevertrouwd aan particuliere opdrachtgevers had grote invloed op het karakter van de stad.**

De dynamiek van de internationalisering die uitgaat van de rol als Europese Hoofdstad, moet ingezet worden voor de ontwikkeling en modernisering van de bestaande stad. Samen met de huidige en toekomstige bewoners met hun verschillende culturele achtergronden. De levenskwaliteit en voorzieningen moeten aantrekkelijk worden om de lokale en internationale gemeenschap in de stad te vestigen, de stad moet comfortabel, goed bereikbaar en open/democratisch worden.

De stad moet rekening houden met de netwerkmaatschappij en als netwerk functioneren. Tegelijkertijd moet Brussel meer allure uitstralen en op haar "natuurlijke" rijkdom bouwen. Zoals het vergeten waterfront weer tot bloei brengen, haar architectonische diversiteit verveelvoudigen en nieuwe monumenten bouwen. Alleen nu ingevuld met openbare functies, die de ontmoeting en lifestyle van een internationale gemeenschap uitdrukking geeft.

### Ruimtelijke opgaven

#### De compacte stad

**Brussel moet binnen de bestaande ruimtelijke grenzen verdicht worden.**

De stad is tegen enkele gemeenten in de periferie aangegroeid, een verdere versnippering van het landschap en het kosten intensief aanleggen van infrastructuur in gebieden met lage dichtheid moet worden beperkt. De nieuwe ruimtelijke grens moet NIET op basis van administratieve grenzen worden gezocht, maar op basis van ruimtelijke, - en connectiviteits aspecten. Binnen de stadsgrenzen is in de grofmazige industrie, - en spoorzone een groot potentieel voor de transformatie naar een fijnmazige structuur, die in het stadsweefsel geïntegreerd kan worden.

#### Netwerk van centraliteiten

**De polen van economie, werkgelegenheid, woongebieden en programma-tische clusters moeten binnen een goed verbonden netwerk decentraal over de stad verspreid worden.**

Het centrum blijft belangrijk, maar niet beter bereikbaar dan andere locaties in de stad. De verbindingen tussen de centraliteiten onderling moeten worden verbeterd om thematische nabijheid aan te moedigen. Een afgewogen netwerk van sterke en goed bereikbare centraliteiten zorgt voor keuzevrijheid en flexibiliteit voor toekomstige veranderingen.

#### Transformatie van de bestaande stad

**Ondanks al haar stedelijke trauma's is Brussel een unieke stad met sterke ruimtelijke elementen en een rijke architectuur. De configuratie van het bestaande stedelijke weefsel moet van binnenuit met nieuwe voorzieningen worden geconsolideerd en gemoderniseerd.**

Nieuwe ontwikkelingen moeten op een behoudzame manier aansluiten op de bestaande stad en haar hoge architectonische en ruimtelijke kwaliteitsniveau. Door het aansturen van nieuwe ontwikkelingen en hun dichtheden, kan de hoge druk van sommige gebieden in het centrum en de eerste kroon herverdeeld worden om de bestaande wijken te consolideren.

#### Toevoegen van hoge kwaliteit

**Het toevoegen van hoge, duurzame kwaliteit is cruciaal voor het succes van deze fase van ontwikkeling.**

Infrastructurele uitbreidingen, de transformatie van openbare ruimte, de aanleg van nieuwe parken, de herstructurering van de Kanaalzone en de bouw van ca.80.000 woningen is een investering voor meer dan de volgende dertig jaar. Bij het kiezen van producten en concepten moet niet alleen naar de primaire kosten gekeken worden, maar ook naar de kosten voor onderhoud en recyclen. Bij particuliere bouwprojecten moeten even hoge eisen gelden als bij openbare werken.

#### Integrale planning van grondgebruik en transport

**De aanleg van nieuwe woonwijken of voorzieningen moeten integraal met het openbaar vervoer gepland worden.**

Nieuwe ontwikkelingen dienen een mix van functies te hebben, zodat wonen, werken en voorzieningen dicht bij elkaar worden gehouden en de verplaatsingstijden worden vermindert. In het geval van verdichting van bestaande wijken moeten nieuwe programmatische functies aan het vervoersnet gekoppeld worden om de synergie-effecten en de efficiency van het net te verhogen of de verlenging/ aanleg van lijnen rendabel te maken.

#### Open netwerk

**Brussel moet een stad worden met een hoge connectiviteit, goede oriëntering en loopbare afstanden.**

Barrières in de stad moeten ontmanteld worden om de buurten onderling en de stadsdelen Oost en West beter met elkaar te verbinden. De visuele en fysieke verbindingen binnen de stad moeten hersteld worden om de oriëntatie op basis van de natuurlijke topografie weer mogelijk te maken. Het netwerk van wegen moet op een zodanige wijze verweven zijn dat men de hele stad te voet kan doorlopen.

#### Multi modaal vervoer

**Het reduceren van het gemotoriseerd verkeer kan alleen bereikt worden als het openbaar vervoersnetwerk op een hoog niveau en met een hoge dekking over de hele stad wordt uitgebreid.**

Het moet een multi modaal systeem worden, dat openbaar vervoer combineert met mobiliteitsoplossingen op microniveau, zoals fiets en minibussen. Een aanbod van deur tot deur als echt alternatief voor de auto. Verder moeten fietssnelwegen en stallingen gebouwd worden om het gebruik van de fiets te stimuleren. De hiërarchie van het stratennetwerk en de stratenprofielen zullen door de invoering van multi modaal verkeer gewijzigd moeten worden.

#### Waardevolle openbare ruimtes en landschap

**Alle parken, pleinen en landschappelijke ruimtes moeten van een hoge kwaliteit zijn en toegankelijk zijn voor verschillende soorten activiteiten en functies.**

De transformatie en verbetering van landschappelijke elementen en openbare ruimtes in Brussel moet gestimuleerd worden als een middel om de kwaliteit van de stad te verhogen en als een interventie, die helpt om geld te besparen en de kwaliteit in de stedelijke omgeving langdurig te verbeteren. De verhouding tussen open(bare) ruimte en de dichtheden van wonen en voorzieningen moeten optimaal zijn.

#### Innovatief en duurzaam

**De stedelijke transformaties van de 21e eeuw zullen net zo fundamenteel zijn als de grote stedelijke transformaties uit het verleden.**

Innovatieve en duurzame technieken moeten worden gevonden om het verbruik van energie, water en resources te minimaliseren. Gesloten water, - en recyclingcircuits moeten worden geïntroduceerd en de aanleg van infrastructuur moet zo efficiënt, ruimtebesparend en synergetisch als mogelijk worden doorgevoerd.

## Raamwerk voor kwaliteit - Strategieën voor ontwerp & ontwikkeling

### Prioriteiten

Het is onmogelijk het gehele proces van stedelijke transformatie voor de komende dertig jaar nauwkeurig te voorspellen. Om desondanks de veranderingen integraal en volledig door te kunnen zetten moeten prioriteiten op korte, middellange en lange termijn worden gedefinieerd.

Dit kan het best door het definiëren van projecten van hoge prioriteit, die door hun graad van verandering als "incubators" werken om een fysieke transformatie te bewerkstelligen. Maar ook op psychologisch niveau duidelijk maken, dat de stad de weg van verandering is ingeslagen. Het is belangrijk dat projecten elkaar niet dwingend opvolgen, maar gelijktijdig of met verschillende snelheden doorgevoerd kunnen worden. Zonder dat het hele proces daardoor gevaar loopt. De transformatie moet worden ondersteund door partners en een participatieproces dat op basis van overkoepelende doelen een politiek en maatschappelijk draagvlak creëert.

### Partners

In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en ook in de omliggende gewesten, provincies en gemeentes wordt aan planningsdocumenten en projecten gewerkt, ervan uitgaand dat Brussel de motor is van ontwikkeling in de regio. De kans om van de gezamenlijke problematiek een win-win situatie te creëren moet worden opgepakt.

Echter de beleving van de noodzaak tot samenwerking op territoriaal niveau verschilt nogal. Er moeten platforms worden gecreëerd om gezamenlijk een taalonafhankelijke planning, - en communicatiecultuur te ontwikkelen. Om kennis op alle niveaus te integreren, een efficiënte samenwerking van politieke instanties mogelijk te maken en om tijd en geld zinvol te besteden. De stad Brussel heeft politieke en maatschappelijke partners uit de regio nodig en de regio heeft Brussel als partner nodig. Partners voor samenwerking zijn onder andere:

- Burger: change of behaviour
- Initiatieven en groeperingen: lokale kennis

- Educatieve instellingen/universiteiten: vorming en onderwijs
- Sociale & economische partner: bondgenoten in de samenleving
- Politieke partner: Gemeenten/Provinciën/Gewesten/Federale regering/Europese Unie

### Process

Voor een integrale aanpak tijdens het planning,- en uitvoeringsproces van het DGewOP moeten verschillende disciplines samenwerken. Voor het opstellen van de territoriale visie worden de volgende vier ruimtelijke opgaven gekozen:

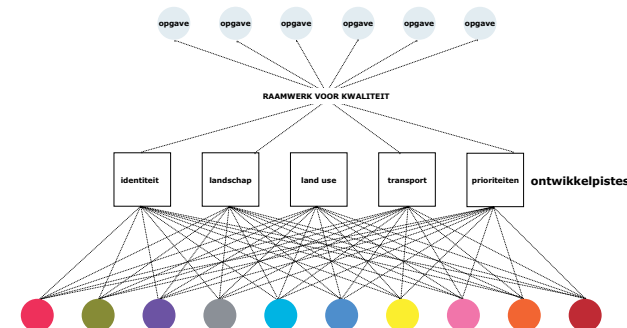
- Identiteit
- Groen, openbare ruimte & ecologie
- Grondbestemming
- Transport & verkeer

Een ruimtelijk raamwerk moet van het begin af aan worden begeleidt door een proces dat maatschappelijk draagvlak creëert en participatie vraagt van de burger. Daarbij horen onder andere:

- Een onderwijsvisie die aansluit bij de problemen van de stad
- Twee of meertalig onderwijs
- Betrekken van mensen van alle leeftijden
- Toerisme: gezamenlijke promotie voor de regio
- Cultuur: procesbegeleidende evenementen, het „vieren van de verandering“
- Incubator projecten: participatie uitdagen

### Raamwerk voor Kwaliteit

Het Raamwerk voor Kwaliteit is gericht op de realisatie van de kwaliteitsdoelstellingen in de territoriale visie. Het introduceert strategieën voor de territoriale visie.



**Rood & Groen**

De rood & groen strategie heeft als doel de (bestaande) ruimtelijke grenzen van de stad af te bakenen waarin toekomstige ontwikkelingen mogen plaatsvinden (rood) en om ruimte voor verbindingen met het landschap open te houden (groen). Het is een instrument om een rationeel en duurzaam grondgebruik door te zetten.



**Landschap & milieu**

De landschap & milieu strategie beoogt het behoud van de natuurlijke omgeving van de stad. Het richt zich op de (milieu) kwaliteit en het karakter van de bestaande landschappen (De Zenne, de bossen, de beken en het open landschap) en het formuleren van een integrerend groen kader en de verweving van het landschap met de stad.



**Openbare ruimte**

De openbare ruimte strategie bevordert een betere kwaliteit van de openbare ruimte en richt zich op de rol, identiteit, waarde en het programmatisch ruimtelijke karakter van de verschillende openbare ruimte elementen. Bijvoorbeeld de valleien, groene verbindingen, het straten netwerk en de openbare ruimte van stad en wijken. Een open, evenwichtig en goed gedefinieerd openbaar ruimte netwerk wordt geformuleerd en gebaseerd op bestaande kwaliteiten en hun potentieel.



**Integratie van het bestaande**

De strategie van integratie van het bestaande is gericht op het behoud en het voortbouwen op kwaliteiten. De kwaliteit van het bestaande stedelijk weefsel met open ruimtes, straten en gebouwen moet gekoesterd worden en toonaangevend zijn voor de ontwikkeling van nieuwe stadsdelen. Bestaande gebouwen dienen gemoderniseerd te worden volgens de hoogste duurzaamheids eisen. Monumenten, stations, lege kantoren, huizen en magazijnen, moeten actief worden beheerd om een vernieuwing van de bestaande stad te bereiken.



**Mode shift**

De transport strategie wil een duurzaam evenwicht bereiken tussen de verschillende vervoerswijzen, een meer veilige straat en een vermindering van de congestie. De verbetering van de kwaliteit en de dekking van het openbaar vervoer wordt gezien als de sleutel naar een echt alternatief voor de auto en de verbetering van de algemene kwaliteit van de stedelijke omgeving. De strategie stimuleert gunstige voorwaarden voor wandelen en fietsen.



**Decentrale polen**

De strategie van decentrale polen streeft naar een balans van economische groei en werkgelegenheid in de stad. De profilering van sterke economische polen in de stad, die optimaal verbonden zijn met het vervoersnetwerk, zorgen voor een goed en flexibel aanbod van werklocaties, die ook op lange termijn veranderingen kunnen anticiperen. Dit vraagt tevens om een systeem ter regulering van de distributie van goederen en afval.



**Integrale planning grondgebruik & OV**

De strategie benadrukt het belang van de integrale ontwikkeling van gemengde en dichte stedelijke gebieden in relatie tot de aanleg van openbaar vervoer. Om de dynamiek van de ontwikkeling zo optimaal mogelijk in te zetten, algehele bereikbaarheid te creëren en de nabijheid en bereikbaarheid van wonen, werken, voorzieningen en recreatie over de hele stad te spreiden.



**Prioriteiten & verschillende snelheden**

De strategie van prioriteiten & verschillende snelheden is een niet-normatief kader. Het is bedoeld om de besluitvorming over de verdeling van resources en het vaststellen van prioriteiten en ambities op korte en lange termijn tijdens het proces te vergemakkelijken. Als consensus niet kan worden bereikt moet het proces flexibel met alternatieve pistes kunnen reageren om het op verschillende snelheden te kunnen voortzetten.



**Perifere centraliteiten versterken**

De strategie van de perifere centraliteiten biedt een meer gedetailleerd verslag van de ruimtelijke kaders die ontwikkeld moeten worden voor de verschillende perifere gebieden. Gebaseerd op de lokale kwaliteiten en het vermogen van de individuele steden.

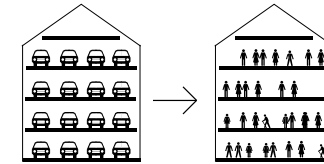
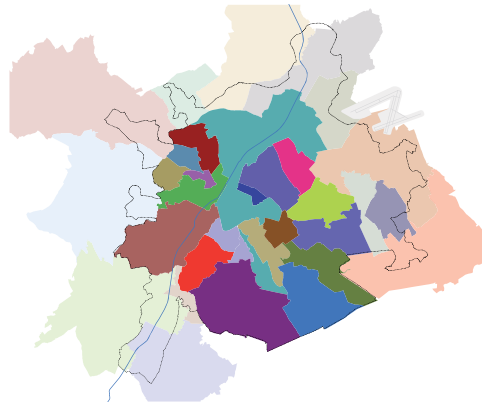
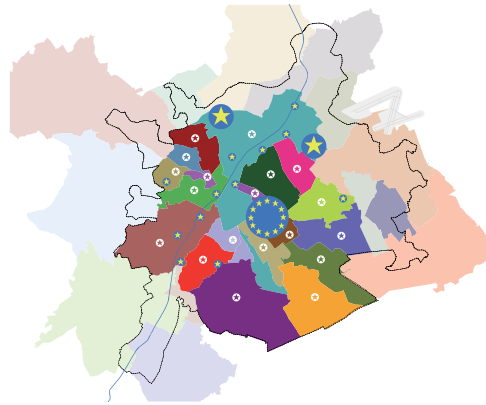


**Participatie & crossboundary planning**

De strategie voor participatie en crossboundary planning is gebaseerd op het "samen bouwen van de stad". In het kader van de compacte stad is het betrekken van de burger (als lokale ambassadeur en culturele expert) bij het proces en het overschrijden van administratieve, natuurlijke en culturele grenzen, cruciaal om de levenskwaliteit voor allen te verbeteren. Door gezamenlijk doelen op te stellen en oplossingen uit te werken kan de cohesie in de wijk, tussen bureaus, culturen en gemeenten verbeterd worden.

# Ontwikkelingspistes

## Brussel - hoofdstad en buurt tegelijk



Transformatie van lege gebouwen ook in verband met verandering van gedrag.

### Bereikbaarheid, individuele keuzevrijheid, flexibiliteit en de leefomgeving moeten worden versterkt om het leven in de stad attractief en aangenaam te maken.

Met een verbeterde bereikbaarheid op lokaal en stedelijk niveau houdt men tijd over voor familie, vrienden en hobby's. Door aanbod, kwaliteit en flexibiliteit van voorzieningen te verhogen en woon,- werklocaties over de hele stad te spreiden, worden de kansen voor individuele keuzevrijheid en de mogelijkheid tot ontmoeting tussen de bewoners vergroot.

De integratie van diverse lokale en Europese identiteiten moet gebeuren op basis van participatie en synergie. Via het aanbod van Europese voorzieningen en functies, die kwaliteit en ruimte toevoegen aan de stad en via participatie in de openbare ruimte. Maar ook de inzet van architectuur als identiteitsdrager door het samenspel van particulier opdrachtgeverschap en openbare gebouwen kan het stadsgezicht bevorderen waar de Brusselaars en ook Europese burgers zich in kunnen herkennen.

### Sterken van bestaande buurten 19+

De bestaande buurten moeten op basis van hun karakter en kwaliteiten door een verbeterd aanbod van woningen en voorzieningen versterkt worden om in de behoeftes van de huidige bewoners te voorzien. Om sociale cohesie te bevorderen moet het toevoegen van nieuwe woon,- en werklocaties parallel met het aanbod van voorzieningen en openbaar vervoer gebeuren. Verbindingen tussen nieuwe en bestaande buurten door kwalitatief hoogwaardige landschappelijke ruimtes voor ontmoeting en recreatie voegen kwaliteit aan de buurten maar ook aan de stad toe.

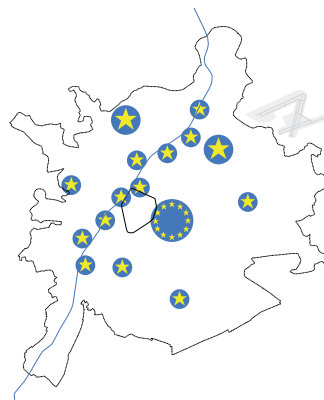
### Flexibele concepten voor de toekomstige demografische ontwikkeling

De hoeveelheid voorzieningen, woningen en werkgelegenheid zal door (met name) de jonge nieuwe inwoners fors stijgen. Het zou mee moeten groeien met de toekomstige vraag. Concepten voor functiemenging en transformatie moeten worden gevonden:

- Koppelbare woningen en open plattegronden
- Wonen en werken
- Wonen zonder barrières
- Combinatie van ouderenzorg en kinderopvang
- Verandering van bestemming (kantoor- tot woonbestemming)
- Management en instrumenten voor het vinden van nieuwe functies voor historische of leegstaande gebouwen

### Mogelijke maatregelen op kort termijn

- Europees sport en evenemententerrein met plek voor jeugd ontmoeting
- Nieuwe locatie en voor een educatief "Mini-Europa"
- Openbare voorzieningen in lege gebouwen vestigen
- Incubator projecten en participatie bevorderen in de buurten
- De transformatie "vieren"
- Aanmoedigen en faciliteren van particulier opdrachtgeverschap
- Initiëren van flexibele, gemengde en generatieoverkoepelende woonvormen en voorzieningen



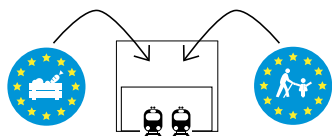
### Introduceren van projecten, die de EU actief in de stad verankeren

Kleine,- en grootschalige projecten, voor bewoners en bezoekers, moeten de EU in de stad verankeren.

Een groot evenemententerrein met sportfaciliteiten, een congrescentrum met leisure functies op de Heizel, een nieuw Mini-Europa met educatieve achtergrond en taal/ formatie-instituten die de uitwisseling met Europa bevorderen. Ook in de openbare ruimte kunnen projecten het thema Europa vertegenwoordigen.



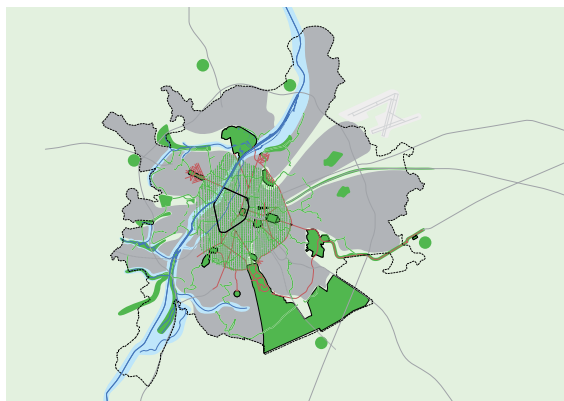
Eigen opdrachtgeverschap + iconografische gebouwen vormen gezicht van stad en buurt.



### Samen de stad bouwen

Duurzame, hoogwaardige architectuur voor openbare gebouwen en particulier opdrachtgeverschap kunnen opnieuw identiteitsdrager worden voor het gestelde ambitieniveau van de stad en haar bewoners. Participatieprojecten zijn belangrijk om bewoners en burgers actief bij de verandering van hun leefomgeving te betrekken.

## Brussel, een groene stad aan de Zenne

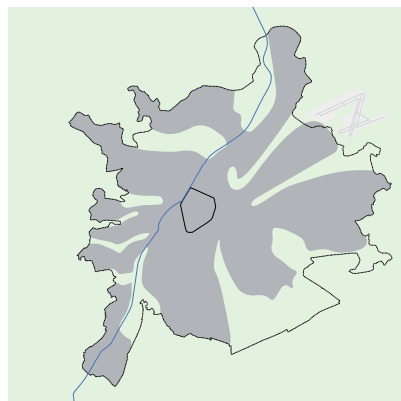
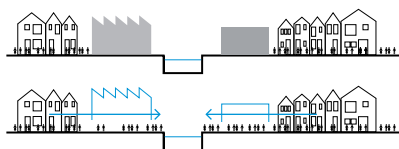


### Het definiëren van grenzen voor de stedelijke groei en de transformatie van het bestaande moeten worden ingezet voor het scheppen van ruimte voor recreatie, ontmoeting, natuurbeleving en de verhoging van de biodiversiteit op het niveau van blok, buurt, stad en regio.

In verband met de toekomstige ontwikkelingen is het belangrijk om het groen, - en recreatieaanbod te verhogen en ruimtelijke verbindingen te herstellen en open te houden. In evenwicht met de verwachte verdichtingen moet op buurt en stadsniveau een hoog aanbod aan ecologische, ruimtelijke en programmatische diversiteit geschapen worden voor flora, fauna, urban lifestyles, natuurzoekers, buurten en evenementen. Evenzo moet een hoge diversiteit aan groene en ruimtelijke verbindingen voor fietsers en wandelaars ontstaan om verschillende levensruimte, zoals de stad, de buurt, de woning en Europa te verbinden. De encenering van landschap en topografie moeten door het herstellen van visuele en ruimtelijke verbindingen naar de Zenne, de oriëntatie binnen de stad en de cognitieve binding met de stad herstellen.

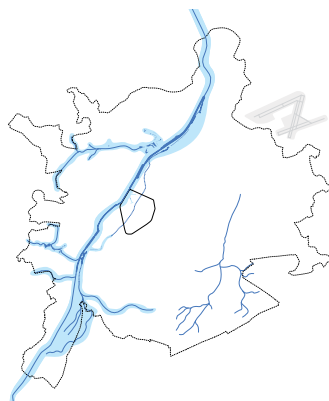
### Mogelijke maatregelen op kort termijn

- Incubatorprojecten om buurten onderling en met de Kanaalzone te verbinden
- Begin van de herovering van de Kanaalzone door vestigen van recreatieve functies en nieuwe werkplekken
- Transformeren van straatprofielen ten gunste van voetgangers en fietsers
- Het inbedden van lopende ambitieuze ontwikkelingen zoals de Heizel, het Leopoldkwartier
- Het toevoegen van groen op gebouw-, - en buurtniveau zoals parken en daken



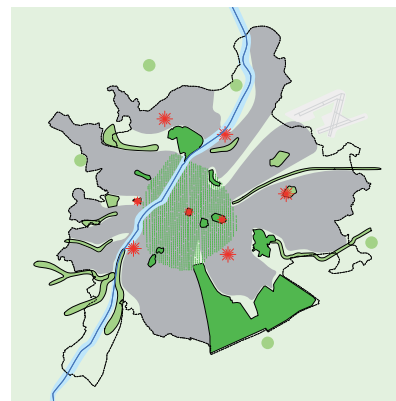
### Hier houdt de stad op!

Definiëren van de grens van de compacte stad en de overgang naar het platteland op basis van ruimtelijk samenhang. Vastleggen van groene & blauwe, ecologische, recreatieve en langzaam verkeer verbindingen naar het achterland.



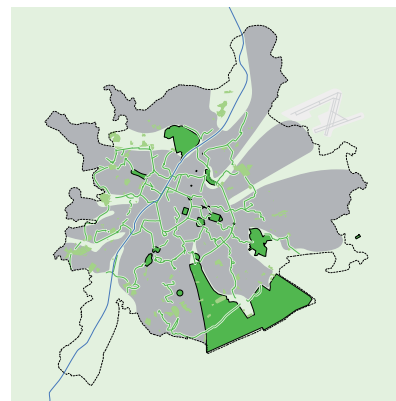
### De Zenne moet heroverd worden!

De kanaalzone moet als blauwe ruggengraat en ontmoetingsplek voor alle Brusselaars worden terug gebracht in de stad. Het waterfront moet worden ontwikkeld als nieuw gezicht voor woonwerk en recreatie in de stad. Een wandel-, en fietspromenade met directe verbinding naar het open landschap buiten de stad.



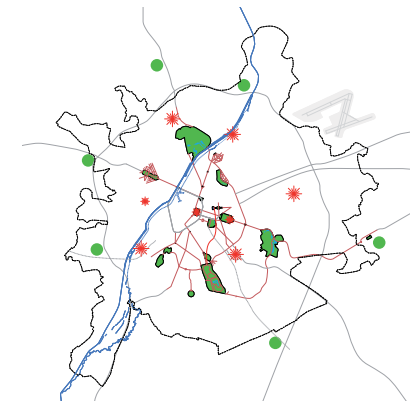
### Diversiteit aan ruimtes

Een gemengd aanbod van stedelijke parken, grote recreatiegebieden, pleinen voor Europese of stedelijke evenementen en buurtpleinen met verschillende programmatische en ruimtelijke kwaliteiten moeten de levenskwaliteit in de hele stad voor bewoners en bezoekers verbeteren.



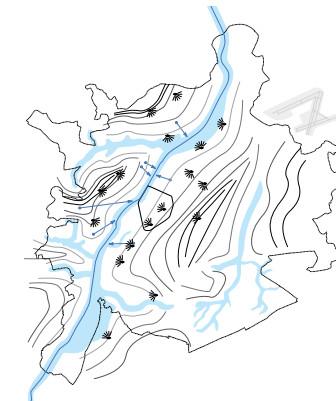
### Diversiteit aan verbindingen

Straten en boulevards moeten ingericht worden voor verschillende modaliteiten en ecologische structuren. Zij moeten bereikbaarheid mogelijk maken, maar mogen zelf geen barrières vormen. In verband met de overstap van de auto op Multi modaal transport moet de hiërarchie van straten veranderen en moeten straatprofielen worden gewijzigd.



### Back to the roots

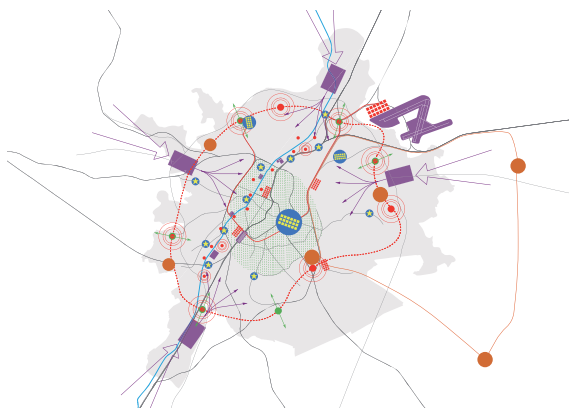
Om de ruimtelijke disbalans van de stad te verminderen moeten het ruimtelijke en esthetische "Leopold" weefsel van stads-, en buurtparken en geënceneerde groene lanen worden verweven met nieuwe ontwikkelingen en bestemmingen. Daarnaast moet de groene "Vijfhoek" worden hersteld als verbindend element in het hart van de stad.



### Topografie beleefbaar maken

Verbindingen (ruimtelijke, - en zicht) naar het Kanaal, de beken en de heuvels moeten hersteld of geïntroduceerd worden om de topografie weer herkenbaar te maken en als oriënteringsbaken in de stad te verankeren.

## Brussel, een compacte stad

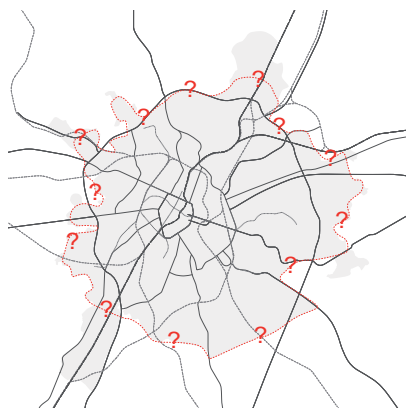
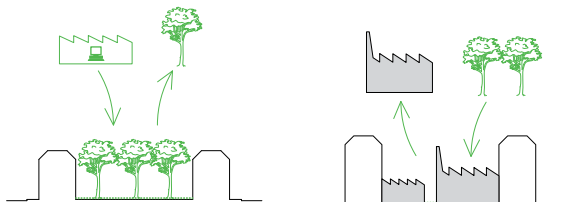


**De compacte stad is de leidraad om de dynamiek van de stadsontwikkeling te sturen. Met het definiëren van de ruimtelijke grenzen van de groei worden de eisen verhoogd om de "stad af te maken" en versnippering van het landschap te stoppen.**

De dynamiek van de verdichting moet gebruikt worden de stad van binnen uit beter te maken. Om de randen naar het landschap en de openbare ruimte duidelijk vorm te geven, nieuwe en bestaande infrastructuur en voorzieningen optimaal te benutten en het grondgebruik te intensiveren. Als kapitaal krijgen de gebouwen, de stedelijke leegte en het stadsweefsel bijzondere aandacht voor de transformatie. De integratie van nieuwe ontwikkelingen, de herstructurering van bedrijventerreinen, brownfields en agrarische gebieden moeten helpen het stadsweefsel fijnmaziger te maken, en de leefbaarheid te spreiden over de hele stad.

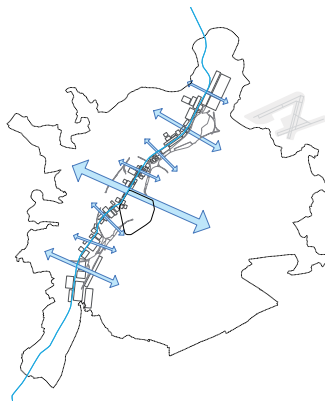
### Mogelijke maatregelen op kort termijn

- Projecten ter overbrugging van barrières provisorisch inrichten
- Gestapeld parkeren op bedrijventerreinen en hergebruik van grond
- De juiste mix vinden voor het toevoegen van groen in de 1e kroon en de verdichting van perifere gebieden
- Faciliteren van tijdelijk gebruik in leegstaande gebouwen vergemakkelijken



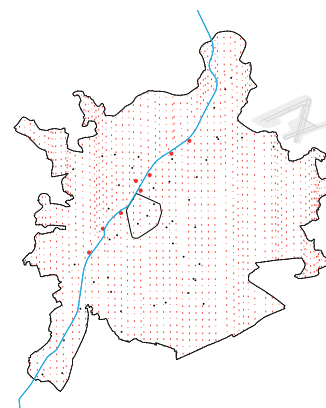
### Definieren van grens voor de compacte stad

Definieer een duidelijke stadsrand en gebieden voor toekomstige groei. Verbeter de leef en werk omstandigheden binnen een bereikbare afstand. Het stedelijk weefsel moet zich lenen voor een variëteit aan gebruik en op een positieve manier bijdragen aan de identiteit van de stad. Creëer omstandigheden voor de nabijheid van functies, het stapelen van functies of mixed use.



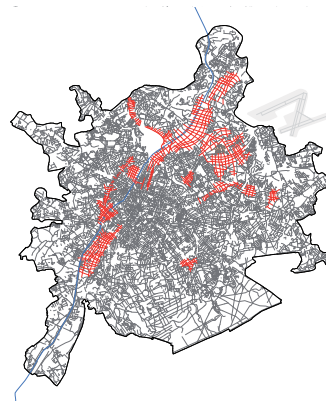
### Overbruggen van de kanaal zone

Verbindt de stad en de buurten met het waterfront, door de kanaalzone te transformeren in een nieuw recreatief gebied, een bijzondere plek om te wonen en werken. Historische ongebruikte gebouwen langs het kanaal moeten hergebruikt worden om de activering van het gebied te starten en om unieke en buitengewone functies naar het gebied te halen.



### Reclaim the vacant city

Activeren van historische en lege gebouwen voor maatschappelijke functies en voorzieningen. Het karakter van monumentale gebouwen en architectonische ensembles moet gewaarborgd worden. Dit creëert een ruimtelijk raamwerk en instrumentarium om het bestaande en nieuwe te verenigen en het architectonische karakter en de identiteit van het gebied te versterken.



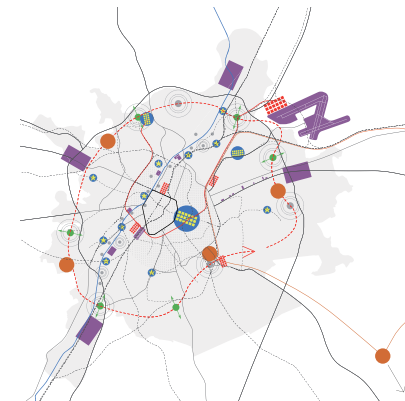
### Het stadsweefsel helen

"Wonden helen", het herstellen van stadsweefsel: het transformeren van de naoorlogse trauma's en infrastructuur barrières in termen van schaal, architectuur en weefsel.



### Mix van de juiste dichtheden

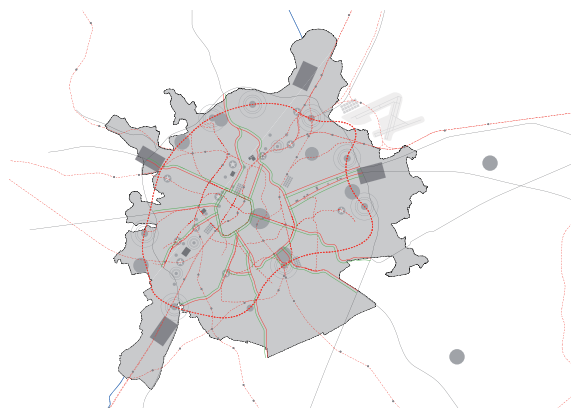
De bevolkingsgroei van 170.000 mensen vraagt om een juiste mix van dichtheden die rekening houden met voldoende voorzieningen, werkplekken, recreatie en groen en bereikbaarheid op het niveau van openbaar vervoer en micromobiliteit. Het verdichten in de periferie en de Kanaalzone en het toevoegen van groen in de binnenstad moeten onderzocht worden.



### Netwerk van sterke economische polen

Door het toevoegen van nieuwe ontwikkelpolen voor wonen en werken en het definiëren van kernpunten zoals EU, levenskwaliteit, talent, biotechniek, ICT gekoppeld aan de medische sector en een concentratie op stedelijke logistiek en distributie kan de economie van de stad sterker en competitief worden.

## Brussel, een netwerk stad

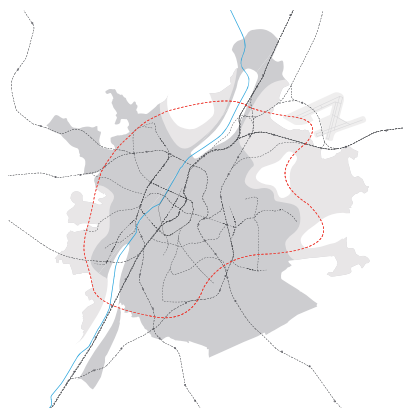


**Het bestaande centraal georganiseerde transportsysteem van straten en spoor moet op een innovatieve en structurele manier hergebruikt en aangevuld worden met nieuwe verbindingen om te transformeren naar een netwerk, dat vervoer binnen de stad en naar de regio sneller en directer maakt.**

De combinatie van de ontwikkeling van nieuwe stedelijke polen en de aanleg van nieuwe vervoerslijnen kan als "urban activator" de stedelijke ontwikkeling versnellen en op de verwachte vraag inspelen. Om een echt alternatief voor het gemotoriseerde verkeer te kunnen bieden moet het een Multi modale netwerk van hoge kwaliteit worden, zodat een comfortabel gebruik van verschillende vervoersmiddelen mogelijk is. Voor fietsers en voetgangers moet het stedelijke weefsel overal goed toegankelijk zijn door de combinatie van een fijnmazig netwerk en lange afstandverbindingen. De door transport veroorzaakte barrières moeten overbrugd worden. En de hiërarchie van straten en hun ruimtelijke opzet moet tevens worden herzien en/of gewijzigd.

### Mogelijke maatregelen op kort termijn

- Parkeergarages in kantoren of woonlocaties transformeren
- Toegang tot grote evenementen koppelen aan gratis openbaar vervoer
- Inzetten van elektrische auto's en vrachtwagens door de overheid
- Verbetering van car-sharing en aanbod door breng,- en afhaalservice
- Gebruik van parkeerstroken voor fiets parkeren
- Verbeteren van toegang tot metro voor fietsen, kinderwagens en rolstoelen
- Transformeren van straatprofielen voor verschillende modaliteiten



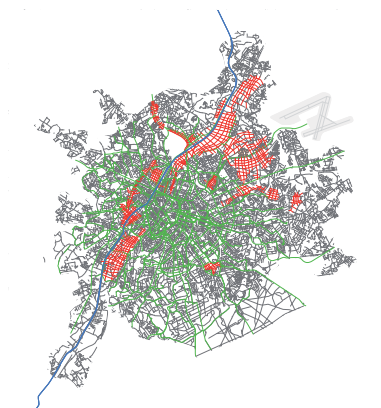
### Netwerk van openbaar vervoer

Met een nieuwe ringvormige verbinding kan de onbereikbaarheid in de periferie worden verbeterd door het aan het openbaar vervoersnetwerk te koppelen. De door het concentrische systeem veroorzaakte verkeersdrukke in het centrum en bij het vliegveld wordt daarmee ontlast. Via hogesnelheidsknopen worden de grote recreatiegebieden en de regio vanuit alle delen van de stad bereikbaar gemaakt.



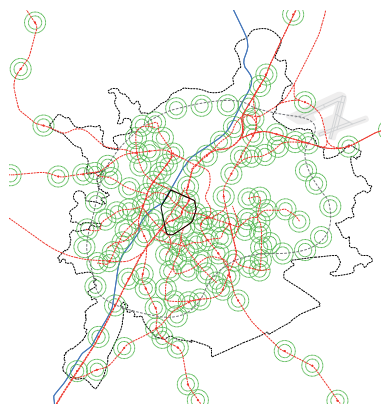
### Transport als urban activator

Door het combineren van nieuwe polen (voor wonen en werken) met nieuwe vervoersknopen kan de ontwikkeling van de nieuwe en de transformatie van bestaande stadsdelen versneld worden. Door positie van functies te relateren aan (nieuwe) infrastructuur kunnen dichtheden worden gestuurd en de aanleg van nieuwe infrastructuur haalbaar worden gemaakt.



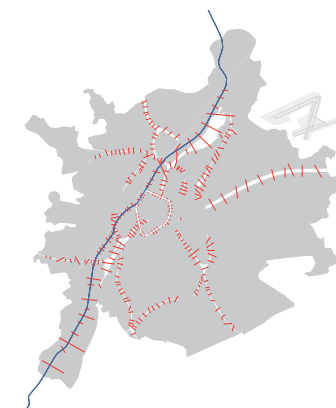
### En stad voor voetgangers en fietsers

Het stadsweefsel moet fijnmazig worden om de stad voor fietsers en voetgangers geschikt te maken en uit te nodigen voor een wandeling door de stad. Subsidies voor het gebruik van de fiets om naar het werk te gaan of het limiteren van parkeergelegenheid zijn maatregelen om fietsers en voetgangers te stimuleren.



### Openbaar vervoer en micromobiliteit

Snelle en directe openbaar vervoersverbindingen moeten aansluiten op een lokaal netwerk van Micromobiliteit (fiets, bus, microbus) dat de afstand tussen station en eindbestemming op een comfortabele manier regelt. Daarbij hoort ook een drempelvrije toegang om het meenemen van de fiets, kinderwagen, rolstoel etc. te vergemakkelijken.



### Barrières overbruggen

De barrières van spoortrajecten en het kanaal moeten door de introductie van voetgangersbruggen, overkappingen en of overkluizingen worden overbrugd en als ruimtes voor de stad hergebruikt worden. Lange, tot diep in de stad reikende bundels zouden voor hergebruik in combinatie met corridors voor langzaam verkeer en ecologie bestudeerd moeten worden.



### Multi modaal netwerk

Transformeren van bestaande straatprofielen voor gemotoriseerd verkeer naar gemengde profielen voor voetgangers, fietsers, openbaar vervoer en auto's. Het openbaar vervoer en de (elektrische) fietsen moet eigen ruimte krijgen om ook op langere afstanden een echt alternatief voor de auto te worden.

# Verbetering van het leefmilieu

## Hoofddoelstelling voor de stad

Wij stellen voor dat de hoofddoelen moeten voortkomen uit een hoofdvisie waarin de duurzaamheidsambities voor de stad zijn vastgesteld. Hieruit zal de rest volgen. Een mission statement moet worden opgesteld, bijvoorbeeld:

*"Brussel is een transitie ondergaan en heeft zich ontwikkeld tot een zelfvoorzienende stad in het hart van Europa met een bloeiende economie die het welzijn heeft doen toenemen op mondiale als lokale schaal. Het voortdurende collectieve verlangen en ambitie van onze bewoners, het bedrijfsleven en bezoekers heeft een unieke Belgische stad gecreëerd. Onze faciliteiten en diensten zijn van wereldklasse en we zijn allemaal actief betrokken bij het bestuur van onze stad. Onze kinderen willen niet ergens anders wonen. Terwijl we trots zijn op ons verleden, hebben we een nieuwe nalatenschap, anderen binnen Europa en over de hele wereld willen onze stad zien en van ons succes leren."*

## People, Planet and Profit

Vanuit deze missie, kan een reeks van thema's en doelstellingen worden ontwikkeld. De thema's en doelstellingen die betrekking hebben op alle gebieden van duurzaamheid, People, Planet en Profit. Het doel is om een compleet beeld van de voordelen voor de samenleving te geven. Het volgende is een voorbeeld van de thema's en doelstellingen die kunnen worden toegepast in Brussel:

Economic resilience	Local environmental quality	People, communities & society	Climate change & energy	Movement & access	Natural resources	Governance
Highly desirable location for low carbon science and engineering	Sustainable management of surface water & flood risk	Integrated communities	Minimal energy use	Reduced vehicle use	Water neutrality	Leading by example in sustainability
Effective co-location of different types of organization, stimulating enterprise and entrepreneurship	Improved biodiversity and connectivity of natural habitat	Educational opportunities for all	Energy security	More accessible public transport	Minimal water use	A model of partnership, empowerment and engagement
Ongoing contribution to resilient economy of Brussels	Accessible and quality green spaces	Educational opportunities for all	Use of alternative low & zero carbon energy supplies	Prioritisation of pedestrians & cyclists on & around the site	Maximised value extracted from waste produced	A model of partnership, empowerment and engagement
Growing and diverse employment opportunities	Community appreciation and involvement	Improved social inclusion	Buildings and infrastructure resilient to climate change	Accessible essential services, facilities and employment	Sustainable procurement during construction and operation	Effective process of continuous improvement in place
Increased opportunities and aspirations for the local community	Good air quality	A strong sense of place	Net zero emissions of CO <sub>2</sub> and contribution to CO <sub>2</sub> reduction on site	World class ICT & digital inclusion		
	Low noise environment					

## Integrale en multidisciplinaire aanpak

De strategieën volgen uit thema's en faciliteren de transitie van Brussel van waar het nu is naar het bereiken van de beoogde resultaten. In onze ervaring helpt deze doelgerichte aanpak bij de sturing van een geïntegreerde en multidisciplinaire werkwijze. In het kort een alles omvattende strategie waarin alle producten en partijen worden betrokken (publieke en private sector) om samen tot het eindresultaat te komen in plaats van een meer traditionele benaderingen, waarbij de partijen de neiging hebben om op een besloten werkwijze te komen tot hun oplossing, waardoor belangrijke schakels tussen de onderdelen ontbreken.

Onze aanpak zal zijn om projecten te identificeren die verschillende doelen tegelijk aanpakken. In onze ervaring zijn dit efficiënte investeringen voor steden.

## Hoofddoelen

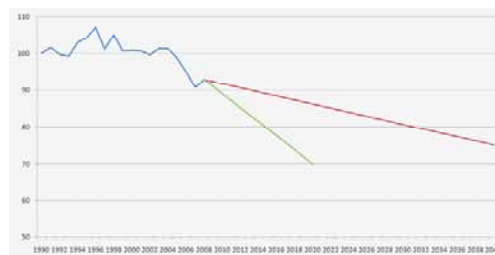
Twee hoofddoelen voor Brussel 2040, die zouden kunnen komen uit deze globale visie:

1. CO<sub>2</sub> - 50%, of 1.44GHA/Capita Ecologische Voetafdruk
2. Verhoging van de Human Development Index (HDI)

## Ruimtelijk plan & maatschappelijke betrokkenheid

De bovenstaande elementen brengen een structuur in de visie en begeleiden de benodigheden van het ruimtelijk plan. Een van de belangrijkste factoren voor ons is het opzetten van een geïntegreerd ontwerp-proces vanaf het begin, evenals inhoudelijke maatschappelijke betrokkenheid gedurende het hele proces. Dit vermijdt de valkuilen van "single-purpose"-infrastructuur en zal in plaats daarvan tot meer investeringen in infrastructuur leiden die andere grote voordelen opleveren – en bij de projecten met een brede steun van het publiek verlopen de formele goedkeurings processen soepeler dan de meeste grootschalige ontwikkelingsprojecten.

## Hoofddoel nr.1 CO<sub>2</sub>-reductie met 50% van het niveau van 1990 in 2040



Weergave van de vorderingen met de CO<sub>2</sub>-uitstoot doelstelling voor 2020. Blauwe lijn de huidige reële niveaus (met het niveau van 1990 als 100). Rood is de 'business as usual'. Groen is de reductie die nodig is om 70% te bereiken in 2020. (Bron: Eurostat voor historische gegevens. Zelf-evaluatie voor de prognose.)

De vermindering van de CO<sub>2</sub>-uitstoot per hoofd van de bevolking is een belangrijk doel in de strijd tegen de klimaatverandering. Voor de stabilisatie van de klimaatverandering, moeten we de niveaus van CO<sub>2</sub> in de lucht stabiliseren naar 550ppm CO<sub>2</sub>e (CO<sub>2</sub> equivalent). Om dat te doen moeten wij:

- Niet meer dan 5 tCO<sub>2</sub>e/persoon.jr in 21ste eeuw uitstoten
- Niet meer dan 3 tCO<sub>2</sub>e/persoon.jr daarna uitstoten

Op weg naar een reductie van 50% voor 2040, zal Brussel uiteraard streven naar de 20/20/20 doelstelling van een 30% reductie van CO<sub>2</sub> in 2020.

Doelstelling voor 2020 = verlaging van de niveaus van 1990 met 30%  
Doelstelling voor 2040 = verlaging van de niveaus van 1990 met 50%

Dat zal gebeuren door middel van 3 brede doelstellingen:



## I. Vermindering van de energie vraag

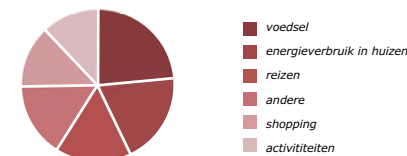
### Invloed door ruimtelijk plan

Dit is waar het ruimtelijk plan van Brussel een serieuze rol kan spelen. Ongeveer 20% van de benodigde energie reductie zal worden bereikt door het ruimtelijk plan. De aspecten die aangepast moeten worden om deze doelstelling te bereiken zijn:

- Gebouwen
- Transport
- Infrastructuur

## Gedragsverandering

Het volgende is een overzicht van de gemiddelde inwoner uit Brussel en de uitstoot van broeikasgassen in relatie met zijn gedrag.



De afbeelding toont de verschillende elementen van de kooldioxide-equivalent uitstoot per persoon, opgedeeld volgens verschillende categorieën van de activiteit. De volgende veranderingen in het gedrag zal een verlaging van de emissies per inwoner opleveren.

De grootste reductie, ongeveer 15%, kan worden verkregen via een reductie van energieverbruik van personen gekoppeld aan hun huizen. Dit betekent het veranderen van gedrag, zoals:

- Alle lampen en apparaten moeten energie-efficiënt zijn
- Het gebruik van groene stroom
- Ervoor zorgen dat het huis goed geïsoleerd is
- Het installeren van een condensatieketel
- Installeren van een warmtepomp
- Het installeren van zonnepanelen

Ongeveer 14% van de kooldioxide-uitstoot per personen kan worden verminderd door het veranderen van gedrag van voedsel, bijvoorbeeld door:

- Vermindering van voedselresten
- Een dieet met een lager vleesgehalte
- Het telen van eigen groenten en fruit

## Transport

De ecologische voetafdruk van de stad is ook direct gerelateerd aan hoe goederen aan de consument worden geleverd. De wijze waarop ze worden geleverd heeft invloed op de resulterende koolstofdioxide voetafdruk van hun verbruik. Dit geldt met name voor het laatste deel van de levering. Dit deel heeft ook negatieve gevolgen voor de stad met betrekking tot geluidsoverlast, stofdeeltjes enz. Dit wordt de 'Last Mile' genoemd. De belangrijkste oplossing voor de 'Last Mile' is om overslagpunten te gebruiken op belangrijke locaties in de stad waar vrachtwagens hun goederen kunnen lossen die kunnen worden overgeladen in kleinere delen. Deze worden dan vervoerd naar de eindgebruiker en de alternatieve vormen van vervoer kunnen worden onderzocht. Er zijn een paar oplossingen die in vorm van case-studies moeten worden onderzocht in een verdere fase:

### Last Mile oplossing No.1:

In plaats van vrachtwagens het gebruik van het kanaal in combinatie met koeriers. Een goede case study want dit is een drievoudig distributiecentrum in Amsterdam. Het centrum van Amsterdam is een dicht bebouwd historisch gebied met smalle en vaak drukke wegen, wat de bestelauto vaak geblokkeerd of vertraagd. Fietsen zijn flexibeler, en de grachten van Amsterdam bieden meer ruimte voor het verkeer dan de wegen (ongeveer 100km bevaarbare waterwegen). DHL maakte gebruik van deze mogelijkheid en ontwikkelde een drievoudig distributiecentrum met behulp van een boot en fiets koeriers post en vracht aan te leveren. De resultaten hebben geleid tot minder bestelwagens of vrachtwagens op de weg voor de uiteindelijke leveringen in het centrum.







# Werkmethodologie

## Werken met scenario's

Gezien de korte tijd waarbinnen de opdracht moet gebeuren, en de hoge verwachtingen die gesteld worden, is het belangrijk om op een multidisciplinaire manier samen te werken. Dit moet inhoudelijk gebeuren, maar ook op basis van productieniveau en vergelijkbaarheid van de producten.

Voor de tweede fase wordt voorgesteld om met scenario's te werken om verschillende ontwikkel mogelijkheden en snelheden te simuleren. Daarvoor moeten aan het begin van die fase de doelstellingen en ambities van elk scenario bepaald worden om de uitkomst zo goed mogelijk te maken.

### 2.1: Vastleggen van doelstellingen en ambitie niveau

Het vastleggen van het ambitieniveau voor de verschillende pistes is cruciaal om het ontwerpproces in fase twee kort en bondig te kunnen uitvoeren. Wat zijn realistische en ambitieuze doelen om binnen de volgende periode te bereiken? Hiervoor moet een afstemming met de experts van het Hoofdstedelijk Gewest plaatsvinden. Nationale doeleinden, bijvoorbeeld op het gebied van energie moeten worden geïntegreerd. De verschillende teams kunnen diverse scenario's opstellen die inspelen op verschillende aannames van toekomstige ontwikkeling. Zoals mogelijke samenwerkingsscenario's met de regio of verschillende economische scenario's. De producten van de gehele fase van drie maanden zou vastgelegd moeten worden, om de uitkomsten te kunnen vergelijken.

### 2.2: Opstellen territoriale visie

Het opstellen van de territoriale visie op basis van de in 2.1 vastgelegde doelstellingen. In nauwe samenwerking met het politieke en technische comité en de aan de opdrachtnemer verbonden experts worden de ambities van de deelaspecten samengebracht tot een territoriale visie. Samen met de territoriale visie worden strategieën als instrumenten voor proces en implementering plus een lijst van prioriteiten op lange en korte termijn opgesteld.

### 2.3: Aanscherpen territoriale visie op lange termijn

De verschillende visies worden in discussie met de noodzakelijke experts verder op hun verschillende aspecten aangescherpt en daarna uitgewerkt tot een territoriale visie voor de lange termijn. Op het einde van fase 2.3 vindt een debatdag plaats waar de verschillende scenario's bediscussieerd worden.

### 3.0: Opstellen maatregelen op korte en middellange termijn

Op basis van het vastgestelde strategische raamwerk met zijn prioriteiten, strategieën en de territoriale visie volgt het opstellen van sleutel projecten op korte en middellange termijn ter implementatie op het grondgebied van het Hoofdstedelijke Gewest.

### 4.0: Presentatie en discussie van het eindproduct

Grafische uitwerking voor presentatie en discussie. De producten moeten de verschillende partners van de noodzaak tot samenwerking in de regio en het win-win effect op het vlak van maatschappij, economie en duurzaamheid overtuigen.

