

KRISTIAAN BORRET

INCLUSIEF, PRODUCTIEF

TEKST Pieter Tjonck, Lisa De Visscher

A+ Hoe werd het plan Chemetoff gepercipieerd bij je aantreden?

KRISTIAAN BORRET Men is er gelukkig mee. Hij zette het gebied definitief op de agenda, leverde een visie aan en vertaalde die in architecturale beelden. Ik denk dat Chemetoff met het Kanaalplan echt een kanteling heeft verwezenlijkt. Er was op het gebied eerder al hard gestudeerd. Anders dan men denkt, bestaat er in Brussel een schat, soms helaas ook een teveel, aan visies op het terrein. Denk maar aan de studies 'Brussel 2040': zowel 51N4E met Bas Smets en l'AUC, Secchi-Viganò als KCAP maken daarin een thema van de kanaalzone. Mijn motto bij mijn kandidatuurstelling als bouwmeester was dan ook dat het tijd was voor een 'passage à l'acte'. Daar was de regering het roerend mee eens. (→ A+235)

A+ Intuïtief zou je denken dat zijn voorstel de implementatie van het plan over een lange periode te monitoren en uit te werken logisch was. Toch adviseerde jij daar tegen. Waarom?

KRISTIAAN BORRET Dat vraagt wat nuance. Chemetoff vroeg niet enkel om een verlenging met 10 jaar, maar ook om een uitbreiding van zijn mandaat. Er zouden opdrachten voor de realisatie van publieke ruimte en gebouwen bijkomen, maar ook een soort permanente nazorg, bijvoorbeeld voor toekomstige bouwvragen. Vooreerst leek 10 jaar mij te veel. Ik vond het ook geen goed idee om zijn opdracht uit te breiden tot de nazorg. De overheid kan beroep doen op externen om zich te laten inspireren voor een masterplan, maar ze moet vervolgens zichzelf emanciperen. Ze moet het plan adopteren en zelf kunnen toepassen. We moeten eigen knowhow ontwikkelen, aan interne capaciteitsopbouw doen. Het zou absurd zijn om na een paar jaar Chemetoff nog te bellen bij elke bouwvraag.

A+ Dat is een principiële kwestie. Die staat los van de kanaalzone op zich?

KRISTIAAN BORRET Inderdaad. De voorbije maanden in Brussel heb ik veel op 'governance' gewerkt. De vraag is: hoe gaan we het doen? Hoe kan het Gewest meer uit één mond spreken? Hoe vermijd je dat ontwikkelaars shoppen bij de overheid en hoe bereik je daarentegen een professionele vorm van samenwerking? Hoe zorg je dat de

administratie zélf een plan kan toepassen?

A+ Het valt ons op dat Chemetoff ook aanstuurde op architectuuropdrachten. Was zijn plan zo specifiek dat die dimensie van planning in zicht kwam? Is dat wel een goed idee?

KRISTIAAN BORRET Chemetoff benaderde de diverse sites op een uitgesproken architecturale wijze; meermaals als tegenwicht voor de voorstellen van projectontwikkelaars. Dat resulteerde in een soort eindbeeld, een simulatie van wat waar kan gebeuren. Maar we weten allemaal dat zoiets nooit lukt, dat een masterplan flexibeler moet zijn. Het bleek dat die architecturale beelden soms ook al te letterlijk genomen werden door de actoren die het plan moesten uitvoeren. Dat is verkeerd. Een plan van dat schaalniveau moet een richting aangeven, de grote lijnen uitzetten. Je kan niet zeggen: op die kaai komen die woningen op zo'n manier. In mijn ogen is het plan ook erg gesegmenteerd. Dat verdoezelt de grote territoriale lijnen. Het kanaal is een stedenbouwkundige figuur op maat van het gewest. Werken aan de kanaalzone, is werken aan de Zennevallei, de landschappelijke structuur van Brussel.

A+ Hoe zal de grote samenhang van dit heterogene gebied volgens jou dan wel zichtbaar worden?

KRISTIAAN BORRET We moeten meer inzetten op langere structuren die voor samenhang zorgen. Daarvoor moet je ontwerpend onderzoek inzetten. In de kanaalzone kan je de ruimtelijke samenhang eventueel zoeken in een herkenbare aanleg van het publiek domein als geheel: een bepaald type bestrating, verlichting..., maar daarin ligt niet alle heil. In de eerste plaats is er de sterke eenheid van het kanaal zelf. Maar er zijn wel tal van plekken die beter gemarkeerd kunnen worden, zodat ze uitgroeien tot een concentratie- en oriëntatiepunt binnen het grotere geheel. Dat groter geheel kan je dan weer zichtbaar maken door een sterker openbaar vervoer – dat laat toe om deze uitgestrekte ruimte als eenheid te ervaren.

A+ Wat kwam er uiteindelijk uit de bus?

KRISTIAAN BORRET Ik stelde voor dat Chemetoff in een overgangperiode zowel enkele projecten als interne capaciteitsopbouw zou doen. Dat heeft hij geweigerd. Het was voor hem alles of niets, en dus werd het niets.

Daarna besliste de regering om het budget ten dele te gebruiken voor nieuwe uitvoeringsprojecten in de kanaalzone, en de rest om een 'Equipe Canal' op te bouwen. Die zal bestaan uit acht medewerkers: twee voor de dienst vergunningen, drie als projectleider van specifieke deelgebieden en drie die ontwerpend onderzoek doen. Dat laatste is voor mij heel belangrijk, want zo wordt het ontwerpinstrument zeer nauw betrokken bij de beleidsvorming.

A+ Hoe sluit die nieuwe ploeg aan bij de bestaande administratie?

KRISTIAAN BORRET Die projectleiders vormen de basis van een nieuwe Brusselse versie van de stedelijke ontwikkelingsbedrijven zoals die elders al bestaan. De mensen voor ontwerpend onderzoek komen onder mijn hoede, naast de tien medewerkers die het team bouwmeester zelf zal tellen. De samenwerking zal transversaal verlopen. Vanaf 1 januari 2016 besliste de regering om een reeks entiteiten die met stadsontwikkeling bezig zijn, te hergroeperen in het 'platform voor territoriale ontwikkeling'. Dat is een team van meer dan 100 personen. Ze zitten allemaal samen in een nieuw gebouw, zodat verschillende diensten op de werkvloer nauw samenwerken. Het huidige ATO gaat mee op in dit platform.

A+ Opvallend is wel dat het Kanaalplan getuigt van een uitgesproken politieke keuze. Het Gewest omarmt de industrieel-ambachtelijke roeping van het gebied. Het zal niet over erfgoed gaan, maar over een kwaliteit en een functie die nieuwe impulsen krijgen...

KRISTIAAN BORRET Dat klopt. Hier slaat de Brusselse politiek een fundamenteel andere weg in dan de stadsvernieuwing zoals we die vanaf de jaren '90 kenden in Vlaanderen. Die spitte zich lange tijd vooral toe op het creëren van een geschikt woonmilieu voor de middenklasse, met de bedoeling de golf van stadsverlaters te keren. Ondertussen kennen we de nadelen: voorbij een bepaald punt heb je niet langer een complete stad, want je mist tewerkstelling voor laaggeschoolden en goedkope huisvesting. In Brussel kwam de stadsvernieuwing later op gang. Daardoor kunnen we nu leren van de ervaringen elders. Brussel wil de huidige 'mixité' van de kanaalzone. 'Arbeiders' horen evenveel bij

Toen Kristiaan Borret op 1 januari 2015 aantrad als Brussels Bouwmeester, kreeg hij meteen de vraag voorgeschoteld hoe het verder moest met het plan van Alexandre Chemetoff voor de kanaalzone. Chemetoff wilde immers een uitbreiding van zijn opdracht. Borret oordeelde dat het Gewest beter zelf de ontwikkeling van het plan ter hand nam. Dat zal nodig zijn als Brussel een inclusieve, productieve stad wil worden.

Brussel als de middenklasse of de toplaag. Dat impliceert dat je werkgelegenheid in de stad moet houden, een efficiënt openbaar vervoer moet ontwikkelen, en liefst beiden tegelijk.

A+ Waarom is die combinatie zo belangrijk?

KRISTIAAN BORRET Als je industrie concentreert op plekken aan de rand, zonder openbaar vervoer, wordt het werk onbereikbaar. Neem nu het nieuwe postsorteercentrum van Bpost aan de Budabrug, dat alleen per wagen bereikbaar is. Begin er maar aan als je in Anderlecht woont. Dat zette ons aan het denken. Vlak bij Tour & Taxis zal er nu een nieuwe stelplaats komen voor de vuilnisophaaldienst 'Net Brussel'. Een groot deel van wie er werkt, woont vlakbij in Molenbeek. En de vuilniswagens moet voor hun ronde toch in het stadscentrum zijn, dus je vermijdt talrijke kilometers heen

en weer. Net zoals de betoncentrales langs het kanaal die de Brusselse bouwerven bevoorraden, zijn het 'dirty' activiteiten. Ze behoren echter evenzeer tot het stedelijk leven als bijvoorbeeld de diensteneconomie. Maar je moet natuurlijk de hinder beperken. We broeden nu dus op een wedstrijd om de vuilnisophaal-site architecturaal in de wijk te integreren en aan een publieke voorziening te koppelen zoals een sportzaal of school. Als dit soort bedrijvigheid in de stad een plaats wil krijgen, moet ze natuurlijk wel een stedelijk gelaat willen tonen.

A+ Je hebt het nu over fundamentele voorzieningen, maar dat levert nog geen compleet economisch draagvlak op.

Literatuur over de 'productieve stad' heeft het op dat gebied vaak over innovatieve bedrijven in de technologie- of energiesector.

KRISTIAAN BORRET Er bestaat wel wat begripsverwarring over wat de 'productieve stad' kan zijn. Het gaat inderdaad vaak over 'fab labs' en andere hippe dingen zoals 3D-printen of fixies fabriceren. De kanaalzone is wellicht de ruimte waar zo'n bedrijvigheid een plek kan vinden. Maar je kan het verhaal niet daartoe beperken. Een stad heeft ook gewoon loodgieters of parketteurs nodig, die gevestigd zijn op de plaatsen waar er werk is. Hoe koppel je bewoning aan dat soort bedrijvigheid? Dat is een essentiële ontwerp-vraag. Je moet een adequate mix zoeken. Zo'n verwevenheid werpt een dam op tegen te veel gentrificatie: mensen die het lawaai van of het zicht op een sectionaalpoort niet verdragen, blijven wel weg. 'Overlast' is een begrip dat hoort bij de consumptieve stad, niet bij de productieve stad die we nastreven.

Kanaalzone, zicht op de linkeroever, 2013

WERKEN AAN DE KANAALZONE, IS WERKEN AAN DE ZENNEVALLEI, DE LANDSCHAPPELIJKE STRUCTUUR VAN BRUSSEL.

