



Ambitieuze ontwerpen heraanleg Brusselse kanaalzone dreigen in het water te vallen

'Het had mooier gekund, maar dit is realistischer'

Kurt Boes

Intercity - De Morgen - vrijdag 21 maart 2003

Op het internet staan ze nog, de gedurfde ontwerpen die het architectenbureau Bob361 de opdracht gunden om de Brusselse kanaalzone te verfraaien. Budget: 17 miljoen euro. Maar zoals zo vaak is er intussen veel vet van de soep geschept. Maandag zitten de federale overheid, het Brussels Gewest en Bob361 opnieuw rond de tafel. Het budget blijft ongewijzigd maar een rondvraag bij de betrokken kabinetten leert dat de heraanleg heel wat minder ambitieus moet. Al denkt Brussels burgemeester Thielemans daar anders over.

Enkele jaren geleden, op een infoavond over mobiliteit in de binnenstad, liet burgemeester Freddy Thielemans (PS) verstaan dat hij een droom had. "Indien ik over voldoende geld zou beschikken, maakte ik van de kanaalzone onmiddellijk een groene zone aan het water. Maar", zo voegde hij er meteen veelzeggend aan toe, "ik vrees dat dat niet meer voor dit leven zal zijn."

Maar een mens moet blijven dromen. En af en toe eens naar grote broer Parijs durven lonken. Zoals koning LeopoldII deed toen hij Brussel wilde omtoveren tot petit Paris. Vorig zomer kregen de Parijzenaars een strand aan de Seine. Meteen besliste Thielemans de Brusselaars in 2003 hun Brussel strand te gunnen, op de heraangelegde kaaien aan het Saincteletteplein, richting haven.

En daar hield het niet op. In het kader van het samenwerkingsakkoord tussen de federale overheid en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest kwam er 17 miljoen euro vrij voor de heraanleg van de 'kleine westelijke ring'. Anderhalve kilometer asfalt, kasseien en oude tramsporen tussen

het Saincteletteplein en de Ninoofse Poort, met het kanaal Brussel-Charleroi als natuurlijke grens tussen de Brusselse vijfhoek en Sint-Jans-Molenbeek. Het leek erop dat Thielemans dan toch in dit leven zijn verfraaide kanaalzone zou krijgen, dat hij de missing link tussen de stad en het water kon herstellen. En dat bovendien met andermans, met federaal geld.

De eerste ontwerpen van het Brussels architectenbureau Bob361 waren veelbelovend. De verlaagde kaaien kleurden groen, kregen banken, een fiets- en een voetpad. 'Boven' zou de tram in een eigen bedding rijden, in de schaduw van een bomenrij, en moest de auto noodgedwongen meer in de pas. Vandaag heeft die min of meer vrijgeleide.

Probleem is echter, zo stelt het gewest, dat de stad Brussel een voorzichtige aanzet heeft gegeven tot een autoarmere binnenstad, het transitverkeer in de vijfhoek wil verminderen. "Die auto's moeten natuurlijk ergens naartoe", zegt Jean-Paul Wouters, diensthoofd Mobiliteit van het kabinet van Brussels staatssecretaris Robert Delathouwer (SP.A). "Als je ze niet in de stad wilt, moet je ze via de kleine ring afleiden. De oostelijke ring zit vol, dus moet je via de andere kant. Als je daar voldoende capaciteit wilt én een tram in eigen bedding én een fietspad, kunnen verlaagde kades niet langer."

Tenzij Molenbeek natuurlijk bereid is om een deel van het (extra) verkeer via zijn kanaaloever te slikken. Uitgaand verkeer kan dan bijvoorbeeld over Brussels grondgebied weggeleid worden, terwijl auto's die de zuidrand van de stad willen bereiken, via de Molenbeekse kaaien rijden. Dat zou bovendien tot een veiliger verkeerssituatie leiden aangezien de beide rijrichtingen strikt gescheiden zijn. Maar Molenbeeks burgemeester Philippe Moureaux (PS), die onbereikbaar was voor commentaar, ziet dat niet zitten.

Maandag zitten opdrachtgever en architectenbureau opnieuw rond de tafel. De stad Brussel is, net als de gemeente Molenbeek, niet uitgenodigd, is zelfs niet op de hoogte van de vergadering. "Om het allemaal wat sneller te laten gaan", klinkt het op het kabinet van Brussels minister-president François-Xavier de Donnea (MR). Want ook in dit dossier trekken stad en gewest eens te meer niet aan hetzelfde zeel. Brussel was zeer gecharmeerd van het idee van de verlaagde kaaien, terwijl het gewest "voor een verbeterde mobiliteit opteert".

Burgemeester Thielemans stelt het enigszins anders. "De Donnea is autogezind en wij kiezen eerder voor het openbaar vervoer. Wij willen het kanaal opnieuw een prominente plaats geven in de stad. Zoals de Seine in Parijs. We moeten het kanaal gebruiken, voor transport over het water bijvoorbeeld of als groene zone waar stadsbewoners op mooie dagen als deze een beetje kunnen verpozen. Er moeten betere ideeën zijn dan gewoon autosnelwegen aanleggen rond het kanaal. Het is inderdaad best mogelijk om aan de Brusselse kant de kade te verlagen en het inkomend verkeer via Molenbeek te leiden."

Het architectenbureau wil liever niet reageren alvorens de opdrachtgever het voorontwerp gezien en goedgekeurd heeft. Het laatste woord is nog lang niet gezegd, maar het lijkt weinig twijfel dat de heraanleg van de kleine westelijke ring wat minder mooi, wat minder ambitieus wordt. Of om het met de woorden van het Gewest te zeggen. "Het had mooier gekund maar we gaan voor iets realistischer."