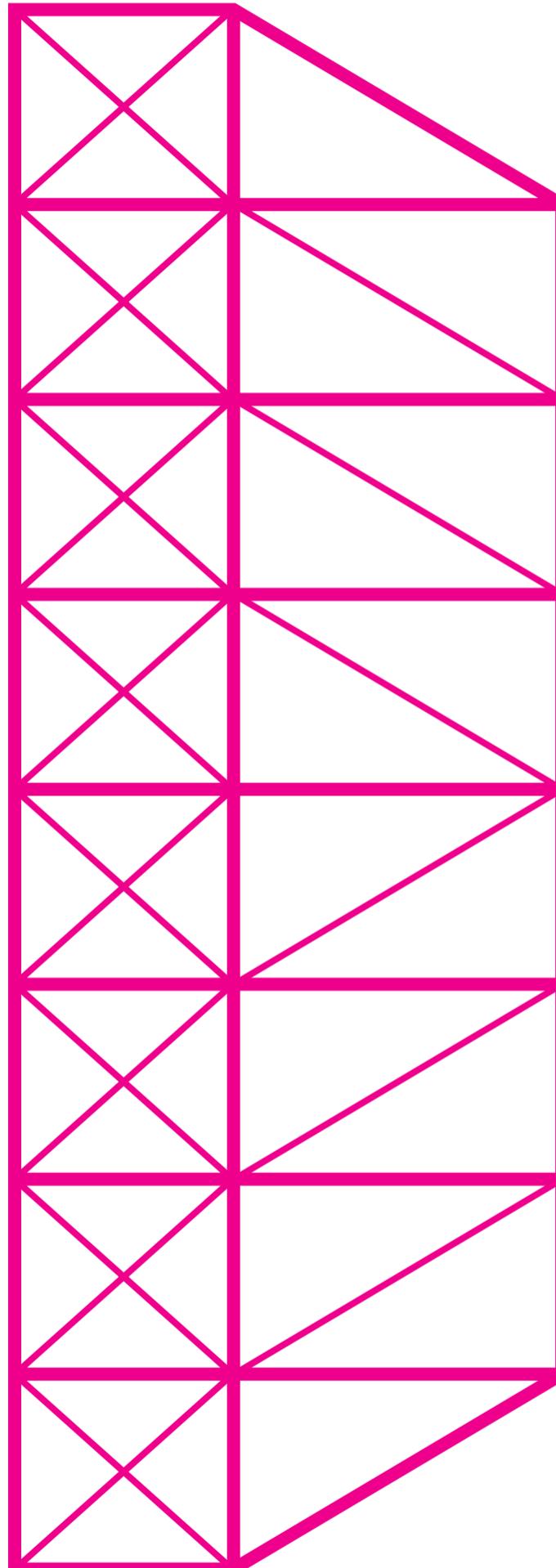
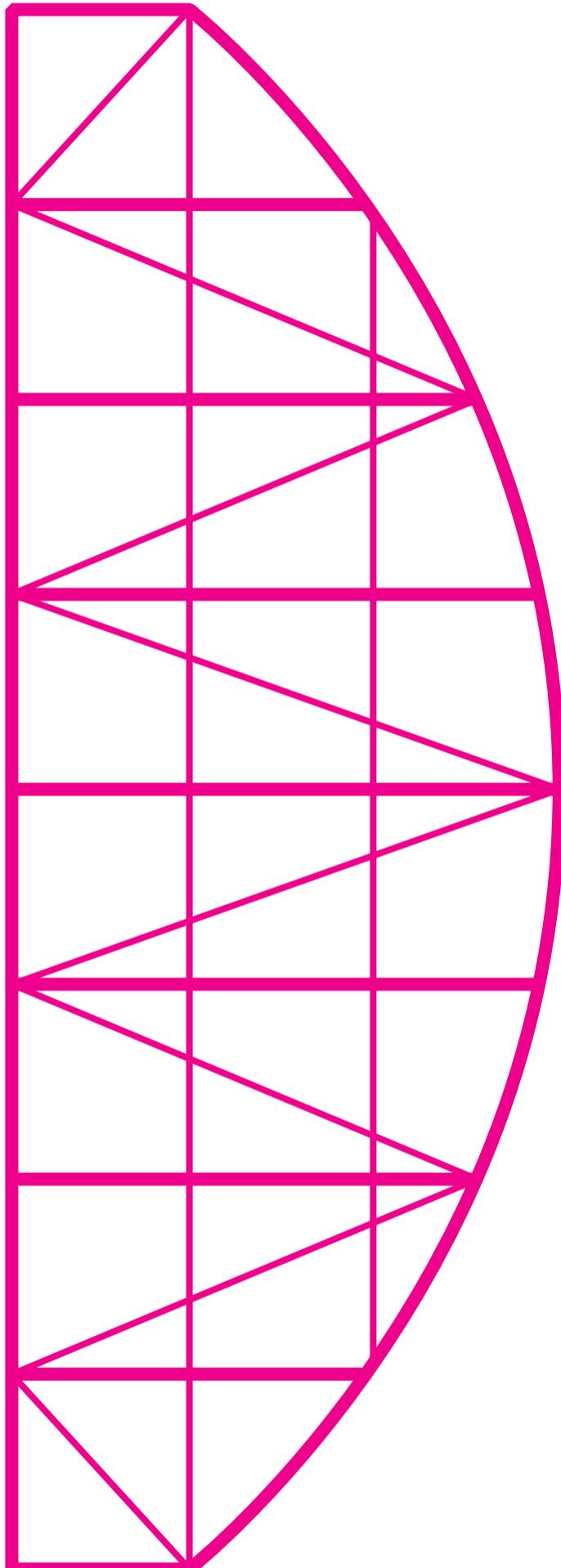


Stadsdebat

Débat Urbain



Open (the) Debate –
Pont Pierre Marchant brug

13.04.2022, 13:30 – 16:00
Debat op de brug / Débat sur le pont



fig. 01

Foto/Photo: Louis Mahiant

Le pont est devenu un axe important pour les cyclistes reliant l'ancien Anderlecht et la Gare du Midi.

De brug is een belangrijke verbindingsas geworden tussen oud-Anderlecht en het Zuidstation.



fig. 02

Foto/Photo: Louis Mahiant

Sur le pont les gens s'arrêtent et regardent l'horizon.

Op de brug houden mensen halt die naar de horizon turen.



fig. 03

Foto/Photo: Louis Mahiant

Le pont est devenu un endroit de repos dans la ville.

De brug is een rustpunt geworden in de stad.

COLOFON - COLOPHON

Open (the) Debate is een initiatief van - Open (the) Debate est une initiative de Filter Café Filtré Atelier, BX1 et BRUZZ

Redactieteam & eindredactie - Équipe de rédaction et édition finale: Annekatrien Verdickt, Lotte Luykx (FCF-a)

Beeldmateriaal - Images: Filter Café Filtré Atelier (tenzij anders vermeld - sauf indication contraire)

Foto's - Photos: Ivan Put (tenzij anders vermeld - sauf indication contraire)

Met dank aan - Avec nos remerciements à: Sur le Pont Bruxelles, De studenten van studio E van de UGENT - Les étudiants du studio E UGENT, Esmée Maluta, Arnaud Bossuyt et Jona Van Eetvelde,

Bossuyt et Jona Van Eetvelde,

De deelnemers van de verbeeldingsworkshop op autoloze zondag - Les participants de l'atelier d'imagination sur le dimanche sans voiture, Alex Deforce, Lila Poimboeuf Mahieu, Filip Ruszkowski, The Faculty

Met de steun van - Avec le soutien de: Brussel Mobiliteit - Bruxelles Mobilité

Vormgeving - Design: Andreas Depauw (www.andreasdepauw.be)

Verantwoordelijke uitgever - Éditeur responsable :

FILTER CAFÉ FILTRÉ ATELIER
Jubelfeestlaan 79/15
Boulevard du Jubilé
B – 1080 Sint-Jans-Molenbeek

INTRODUCTIE

door Annekatrien Verdickt
(Filter Café Filtré Atelier)

In 2014 werd de Merchantbrug aan het Biestebroekdok vanwege stabiliteitsproblemen buiten dienst gesteld voor gemotoriseerd verkeer. Het was één van de Brusselse verkeersaders die 'onaansluitbaar' was en verkeerschaos zou veroorzaken. Er werden in allerijl autobruggen ontworpen, budgetten en opties berekend (minimum 25 miljoen euro), een bouwaanvraag ingediend,... Toch bleef de voorspelde chaos uit en acht jaar later willen sommige buurtbewoners niet meer van een auto-brug weten. De noodgedwongen abrupte sluiting van de brug en de traagheid van planningssprocessen, hebben 'de verlaten brug' een transitie laten doormaken. Zoals de natuur in onbruik geraakte constructies traag maar gestaag overneemt, zo wordt ook de brug door de bewoners in gebruik genomen.

Vóór 2014 kreunde de buurt onder de luchtvervuiling en verkeersdrukte van het transitverkeer tijdens de spitsuren. De brug oversteken per fiets of te voet was een hachelijke onderneming en het was al zeker geen plek om even halt te houden. Met het wegvalen van het verkeer is het vandaag een plek geworden om te schaken, te vissen, tot rust te komen, te genieten van de vergezichten,... De brug vormt een balkon op het stedelijk en industrieel theater langs het kanaal. Daarnaast is het spontaan uitgegroeid tot een veel gebruikte fietsverbinding tussen Anderlecht en het Zuidstation.

Van welke brug droom jij?

Een brug vormt van oudsher een ingenieuze uitdaging. Maar bruggen zijn terzelfdertijd ook poetische en betekenisvolle constructies. Een brug 'verbindt' in al haar verschillende betekenissen. De bouw van een brug is een werk van vele handen: bouwvakkers, ingenieurs, landschapsarchitecten, overheden,... Het leggen van een brug is een evenement. Een brug verbindt oevers, verenigt gemeenschappen, laat landschappen kruisen... en herkent de ruimtelijke context. Het brugdek is naast een verbindingsruimte ook een plek. Een plek met unieke uitzichten op het water, een nieuw universum van wind, water, licht, rust en natuurgeeluiden.

Op het eerste zicht vormt de 'projectloosheid' bij de Merchantbrug of het status quo en de sluipende inname door de bewoners geen onaantrekkelijk toekomstperspectief. Maar op lange termijn blijkt niets-doen echter geen optie. Ook als voetgangersbrug moet de brug vervangen worden of fundamenteel hersteld worden. De herstekosten werd begroot en zou gelijk zijn aan de kostprijs van een nieuwe brug. Moet de brug weer toegankelijk worden voor het autoverkeer? Of zet de brug volledig in op ontmoeting? Is openbaar vervoer over de brug, op een plek met dergelijke toekomstige densiteit, niet onvermijdbaar? Welke rol speelt de brug in combinatie met de andere bruggen over het kanaal? Waarom deze brug autovrij maken en niet de volgende brug? Hoe wordt de industriële zone ontsloten voor vrachtverkeer? Kan het huidige - tijdelijke gebruik - een inspiratie zijn voor het ontwerp van de nieuwe brug? Wat leren we uit de geschiedenis van de brug? Wat kan de brug meer worden dan een simpele verbinding? Welke rol kan de brug opnemen in de nieuwe grootschalige ontwikkeling aan de oosteroever? En hoe verbindt de brug de nieuwe stad met het historisch centrum van Anderlecht? Hoe verhouden de woonboten zich tot de brug? Wat kan je op, onder of naast de brug doen? Wat kan je wel of niet in het water doen?

Welke landschappelijke waarde kan de brug hebben? Hoe ziet de schakeling met de oevers eruit en hoe is ze verbonden met het water? Vormt de brug een schakel in een landschappelijk traject? Kan de brug een ecologische corridor vormen die bijdraagt tot biodiversiteit?

Meer dan een brug !

De Merchantbrug is bovenbien niet zomaar een brug. Het is de verbinding tussen het oude Anderlecht en het nieuwe stadsdeel in wording aan Biestebroek waar binnenkort duizenden nieuwe bewoners zullen wonen, werken, winkelen en naar school gaan. Het vraagstuk naar de toekomst van de brug moet dan ook in een veel breder kader worden geplaatst en vormt de aanleiding om het ook over de toekomst van de wijk te hebben. Bijna geruisloos wordt een nieuw stadsdeel gemaakt zonder dat er veel vragen worden gesteld naar bijvoorbeeld de densiteit van dit nieuwe stadsdeel, hoe de buurbewoners van vandaag mee kunnen bouwen aan de nieuwe stad, wat de noden precies zijn, in hoeverre de stad kan gedefinieerd worden door promotoren en hoe kwalitatieve stedenbouw en architectuur binnen dit kader kunnen gegarandeerd worden of hoe de stedenbouwkundig verankerde productieve functies uit de projecten lijken weg te smelten.

Het kanaal vormt een belangrijke stedelijke figuur die het gehele gewest van zuid naar noord doorsnijdt en de morfologie van de stad bepaalt. Het kanaal kerft zich als het ware een weg door het stedelijk weefsel en vormt daardoor op veel plekken een breuklijn waarbij punctuele verbindingen de linker- en rechteroever maar moeilijk kunnen hechten.

Sinds de 19de eeuw is het kanaal een economischeader die het hart van de stad via de haven van Antwerpen verbindt met de rest van de wereld. Vandaag wordt de kanaalzone echter gekenmerkt door een hoge werkloosheidsgraad, ongebruikte industriële panden en braakliggende gronden. Het economisch en ruimtelijk potentieel van deze zone is groot. Bouwpromotoren liggen op de loer maar ook het gewest beseft in 2012 dat een visie op het kanaal als geheel zich oprondt. Bepaalde zones, zoals Biestebroek, worden dan ook prioritair geacht om een antwoord te bieden op de bevolkingstoename, de nood aan tewerkstelling, productieve stadsconomie en duurzame stadslogistiek en om de verschillende wijken beter met elkaar te verbinden. De zone staat op een kantelpunt van verandering waar veel te winnen maar ook veel te verliezen is.

Oproep aan alle buurbewoners
om mee te debatteren

Met "Open (the) Debate - pont Merchant brug" leggen Filter Café Filtré Atelier, BRUZZ en BX1 enerzijds de toekomst van de brug op de tafel en willen het anderzijds ook graag hebben over de stad waar we binnenkort in willen wakker worden. Aan de hand van zes visies op de brug en zijn omgeving en dertien studentenprojecten architectuur en stedenbouw van de UGENT wordt het eerste 'Open (the) Debate' stadsdebat geopend rond drie thema's: 'de toekomst van de brug', 'mobilité & de plaats van industrie in de stad' en 'de nieuwe stad'.

Iedereen is welkom om mee te debatteren op de Merchantbrug op
13.04.2022 - 13:30 - 16:00!

INTRODUCTION

par Annekatrien Verdickt
(Filter Café Filtré Atelier)

En 2014, le pont Marchant au niveau du quai de Biestebroeck a été interdit au trafic motorisé en raison de problèmes de stabilité. Il faisait partie des artères de Bruxelles qui étaient incontournables et sa fermeture allait provoquer un chaos dans la circulation. Les ponts routiers ont été conçus hâtivement, les budgets et les options calculées (minimum 25 millions d'euros), une demande de construction déposée,... Pourtant, le chaos supposé ne s'est pas produit et, huit ans plus tard, certains riverains ne veulent plus d'un pont pour voitures. La fermeture obligatoire et abrupte du pont ainsi que la lenteur des processus de rénovation ont créé une phase de transition vers un «pont abandonné». Tout comme la nature reconquiert lentement mais sûrement les structures abandonnées, les habitants eux aussi reprennent possession du pont, le réactivent.

Avant 2014, le quartier était affecté par la pollution atmosphérique et par un trafic de transit intense aux heures de pointe. Traverser le pont à vélo ou à pied était une entreprise périlleuse et il ne fallait certainement pas s'y arrêter. Aujourd'hui, avec la suppression du trafic, il est devenu un lieu pour jouer aux échecs, pêcher, se détendre, profiter de la vue,... Le pont offre un panorama sur le théâtre urbain et industriel le long du canal. Il est aussi devenu spontanément une liaison cycliste très utilisée entre Anderlecht et la Gare du Midi.

De quel pont rêvez-vous ?

Un pont est traditionnellement un défi ingénieur. Mais les ponts sont aussi des constructions poétiques et significatives. Un pont «relie» dans tous les sens du terme. La construction d'un pont est le travail de nombreuses mains : ouvriers, ingénieurs, architectes paysagistes, représentants des autorités,... La création d'un pont est un événement. Un pont relie les rives, unit les communautés, permet aux paysages de se croiser... et redessine le contexte spatial. Le plateau du pont n'est pas seulement un espace de liaison, mais aussi un lieu à part entière. Un lieu avec des vues uniques sur l'eau, une nouvelle expérience du vent, de l'eau, de la lumière, de la paix et des sons de la nature.

À première vue, l'absence de projet sur le pont Marchant ou le statu quo et l'occupation progressive par les résidents constituent une perspective attrayante. À long terme, cependant, l'inaction ne semble pas être une bonne option. En tant que passerelle pour piétons, le pont doit également être remplacé ou réparé de manière substantielle. Le coût de la réparation a été estimé équivalent au coût d'un nouveau pont. Faut-il rendre le pont à nouveau accessible aux voitures ? Est-ce que le pont doit rester un espace dédié aux rencontres ? Dans un site d'une telle densité à venir, les transports publics sur le pont ne sont-ils pas inévitables ? Quel rôle le pont joue-t-il en relation aux autres ponts sur le canal ? Pourquoi interdire ce pont aux voitures et pas le suivant ? Comment la zone industrielle sera-t-elle ouverte au trafic de marchandises ? L'utilisation actuelle, temporaire, peut-elle être une source d'inspiration pour la conception du nouveau pont ? Que pouvons-nous apprendre de l'histoire du pont ? Comment le pont peut-il devenir plus qu'une simple connexion ? Quel rôle le pont peut-il jouer dans le nouveau développement à grande échelle de la rive Est ? Comment le pont relie-t-il la nouvelle ville au centre historique d'Anderlecht ? Quel est le rapport entre les péniches et le pont ? Que pouvez-vous faire sur, sous ou à côté du pont ? Que pouvez-vous faire dans l'eau ou non ?

Quelle valeur paysagère le pont peut-il avoir ? Comment le lien avec les rives peut-il se matérialiser ? Le pont constitue-t-il un lien dans un itinéraire paysager ? Le pont peut-il former un couloir écologique qui contribue à la biodiversité ?

Plus qu'un pont !

Le pont Marchant est plus qu'un simple pont. C'est le lien entre le vieil Anderlecht et le nouveau quartier en construction à Biestebroeck, où bientôt des milliers de nouveaux habitants vivront, travailleront, feront leurs courses et iront à l'école. La question de l'avenir du pont doit donc être placée dans un cadre beaucoup plus large et c'est également l'occasion de discuter de l'avenir du quartier. Une nouvelle partie de la ville est créée presque en silence, sans que l'on se pose beaucoup de questions. Par exemple au sujet de la densité de cette nouvelle partie de la ville, la manière dont les habitants pourraient aider à construire la ville, définir les besoins exacts et dans quelle mesure la ville peut être définie par les promoteurs immobiliers. Également des questions sur la manière dont le développement urbain et une architecture de qualité peuvent être garantis dans ce cadre ou comment les fonctions de production / industrie, ancrées dans le développement urbain, semblent fondre dans ces projets.

Le canal constitue une figure urbaine importante qui traverse toute la région du Sud au Nord et détermine la morphologie de la ville. Le canal se fraie un chemin, en quelque sorte, à travers le tissu urbain, formant en de nombreux endroits une ligne de fuite qui rend difficile les jonctions ponctuelles entre les rives gauche et droite.

Depuis le 19ième siècle, le canal est une artère économique qui relie le cœur de la ville au reste du monde via le port d'Anvers. Aujourd'hui, cependant, la zone du canal est marquée par un taux de chômage élevé, des locaux industriels inutilisés et des terrains à l'abandon. Le potentiel économique et spatial de la zone est important. Les promoteurs immobiliers sont à l'affût, mais la région a également compris en 2012 qu'une stratégie d'ensemble était nécessaire. Certaines zones, comme Biestebroeck, sont donc considérées comme prioritaires pour répondre à la croissance démographique, au manque d'emploi, à une économie urbaine productive et à une logistique urbaine durable, pour mieux connecter les quartiers. Cette zone est à un moment charnière du changement où il y a beaucoup à gagner mais également beaucoup à perdre.

Appel à tous les résidents locaux
à se joindre au débat

Avec «Open (the) Debate - pont Marchant brug», Filter Café Filtré Atelier, BRUZZ et BX1 mettent l'avenir du pont sur la table d'une part, et d'autre part veulent aussi parler de la ville dans laquelle nous voulons nous réveiller chaque matin. Sur la base de six visions du pont et de son environnement et de 13 projets d'étudiants en architecture et urbanisme de l'UGENT, le premier débat urbain «Open (the) Debate» s'ouvre autour de trois thèmes : «l'avenir du pont», «la mobilité et la place de l'industrie dans la ville» et «la nouvelle ville».

Tout le monde est invité à participer
au débat sur le pont le
13.04.2022 - 13h30 à 16h00!

- i. Plooï de krant open, haal het coverblad voorzichtig los en hang deze poster voor uw raam.

- i. Dépliez le journal, retirez soigneusement la feuille de couverture et accrochez l'affiche sur votre fenêtre.

"How often, O, how often,
In the days that had gone by,
I had stood on that bridge at midnight
And gazed on that wave and sky!"

- Henry Wadsworth Longfellow, The Bridge

"Le pont permet aux cyclistes et aux marcheurs de se croiser depuis huit ans."

"Je staat in een bubbel van stilte terwijl je in de verte het verkeer ziet razen over de Industrielaan in het oosten, de Paepsembrug in het zuiden en de Bergensesteenweg in het westen. Maar hier hoor je de vogels. De kwaliteit van zo'n stilteplek, dat is zo zeldzaam hier."

"Waarom zouden we deze brug autovrij maken en niet een andere brug? Bijvoorbeeld de oversteek ter hoogte van de woonwijk 'Het Rad'?"

"Le pont est un lien important entre deux parties de la ville et devrait être rouvert au trafic motorisé".

"De Pierre Marchantbrug is de eerste niet-historische brug in West-Europa die van een autobrug in een brug op mensenmaat is getransformeerd. Hiermee zetten we Brussel op de kaart, ver buiten onze landsgrenzen. Brussel wordt qua stedenbouw en stadsbeleving steeds meer waargenomen als een stad die de weg wijst, en niet achteraan holt."

"Marchant autovrij is common sense"

"Mes enfants se rendent à l'école à vélo en empruntant ce pont. C'est cynique, mais si ce pont redevient un pont pour voitures, je devrai les emmener en voiture tous les jours."

"De toestroom van bewoners in de nieuwe stadswijk vraagt om een goede verbinding tussen oud en nieuw Anderlecht. Ook voor gemotoriseerd verkeer: privewagens èn openbaar vervoer."

"Pour les activités commerciales prévues dans cette zone, le pont est crucial."

"Le pont est devenu un centre de divertissement spontané : pique-niques, promeneurs, cyclistes, joueurs d'échecs, baignade dans la piscine FLOW..."

"Le pont inspire. Vous vous tenez au milieu et vous regardez l'eau paisible du canal avec des péniches, vous vous tournez et vous voyez la tour de l'église Saint-Guidon dans le centre historique d'Anderlecht, vous vous tournez encore et vous voyez un point de repère emblématique de notre capitale : le palais de justice, un autre quart de tour et il y a un tout nouveau quartier résidentiel en construction".

"Een achterafstraat, zeker, maar wel onze oase van rust die de lelijkheid en de stank van de Bergensesteenweg vermindert."

Gehoord tijdens de verbeeldingsworkshop en gesprekken met buurtbewoners.

Entendu lors de l'atelier d'imagination et des conversations avec les résidents locaux.



fig. 01

Foto/photo: Louis Mahiant

Bij de renovatie van de brug werden de bestaande betonnen brughoofden behouden. Bovenop werd een stalen brugdek gemonteerd. Vandaag is structuur van zowel brughoofden als dek in slechte staat.

Lors de la rénovation du pont, les fondations en béton existantes ont été conservées. Un plateau en acier a été monté au-dessus. Aujourd'hui, la structure des têtes de pont et le plateau sont en mauvais état.



fig. 02

Foto/photo: Sur le Pont

Zicht op de helling en trap tussen de brug en lager gelegen grasvelden aan de zijde van historisch Anderlecht.

Vue de la pente et des escaliers entre le pont et les zones herbeuses inférieures du côté de l'Anderlecht historique.



fig. 03

Foto/photo: Filter Café Filtré

Zicht op het tijdelijk zwembad van Pool is Cool.

Vue sur la piscine temporaire de Pool is Cool.



fig. 04

Foto/photo: Louis Mahiant

Verrassende zichten vanop de brug.

Des vues surprenantes depuis le pont.

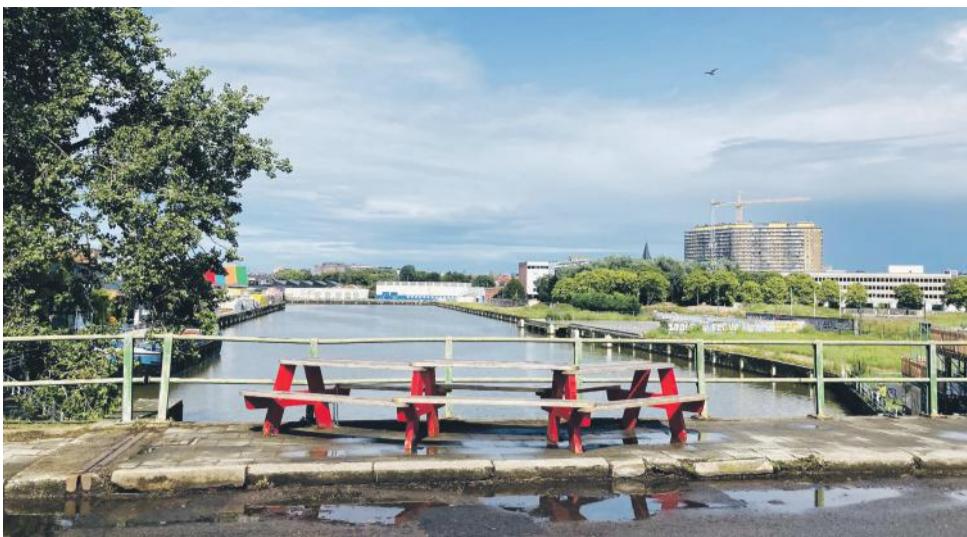


fig. 01

Foto/photo: Filter Café Filtré

Vue vers le Nord-Est: la ligne d'horizon va fondamentalement changer avec les nouveaux développements.



fig. 02

Foto/photo: Filter Café Filtré

Zicht naar het noord oosten waarbij de skyline fundamenteel zal veranderen met de nieuwe ontwikkelingen.

Zicht naar het zuid westen: woonboten, open groene ruimte, vergezicht, zicht op ondergaande zon.



fig. 03

Foto/photo: Filter Café Filtré

Vue vers le pont depuis l'ancien côté d'Anderlecht vers le nouveau côté d'Anderlecht.

Zicht op de brug vanuit oud-Anderlecht naar het nieuwe Anderlecht.

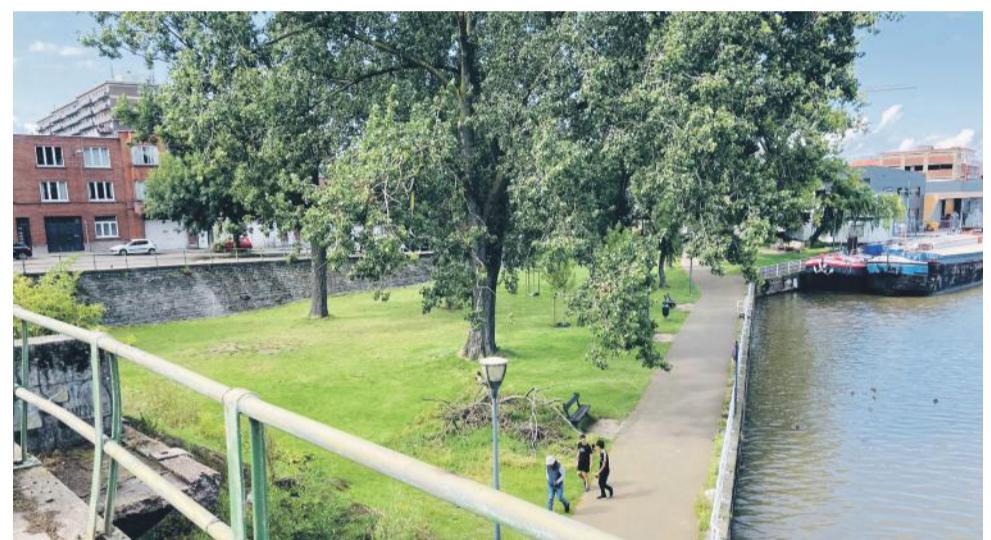


fig. 04

Foto/photo: Filter Café Filtré

Vue sur la zone inférieure côté ancien Anderlecht.

Zicht op de lager gelegen zone aan de kant oud-Anderlecht.



fig. 05

Foto/photo: Filter Café Filtré

Vue depuis le pont vers le sud.

Vergezicht vanop de brug richting zuiden.

"J'habite un petit appartement à Cureghem, un quartier sans espace public de qualité. Si je veux rencontrer des amis en plein air ou simplement prendre l'air, c'est vraiment la seule option."

"Magical places are always beautiful and deserve to be contemplated ... Always stay on the bridge between the invisible and the visible."

– Paulo Coelho

"De huidige brug met zijn duurzame mobiliteit biedt rust aan de woonwijken op de twee oevers en zorgt tegelijkertijd voor een verbinding"

"Pourquoi devrions-nous rendre ce pont sans voitures et ne pas un autre ? Par exemple, le pont dans le quartier résidentiel 'La Roue' ?"

"We moeten het ook hebben over andere levensvormen die intensief van de brug gebruik maken: de wilde bijen. Een beschermde diersoort in Wallonië, op de brug onder de tegels aanwezig, omdat die niet in stabilisé maar in zand gelegd zijn. Een ideale nestplaats."

"Op de brug kunnen mensen van hun eten genieten, ook zij die niet de middelen hebben om naar een restaurant te gaan"

"De brug is een belangrijke verbinding tussen twee stadsdelen en moet opnieuw worden opengesteld voor gemotoriseerd verkeer."

"L'afflux de résidents dans le nouveau quartier nécessite une bonne connexion entre l'ancien et le nouvel Anderlecht. Également pour le trafic motorisé : voitures privées et transports publics."

"Voor de bedrijfsactiviteiten die gepland zijn in deze zone is de brug van cruciaal belang."

"De Grondelstraat en de Merchantbrug zijn de trage wegen waarlangs alle lokale joggers, fietsers, steppers en voetgangers van Kuregem naar Anderlecht-Centrum moeten passeren"

"Vous vous tenez dans une bulle de silence tandis qu'au loin, vous voyez le trafic qui s'écoule le long du boulevard industriel à l'Est, du Pont Vierendeel au Sud et de la Chaussée de Mons à l'Ouest. Mais ici, on entend les oiseaux. La qualité d'un endroit si calme, qui est si rare ici."

"Soms glijdt er een schip onder je bankje door, bijzonder indrukwekkend"

"Le seul endroit que je connaisse à Anderlecht où il y a du soleil toute la journée, du lever au coucher du soleil.... la lumière y est excellente."

"De brug inspireert. Je staat in het midden en kijkt over het rustgevende water van het kanaal met aangemeerde woonboten, je draait en ziet de toren van de Sint-Guidokerk in het historisch centrum van Anderlecht, je draait verder en je ziet een iconisch herkenningsteken van onze hoofdstad: het Justitiepaleis, nog een kwartslag en daar staat een volledige nieuwe woonwijk in aanbouw"

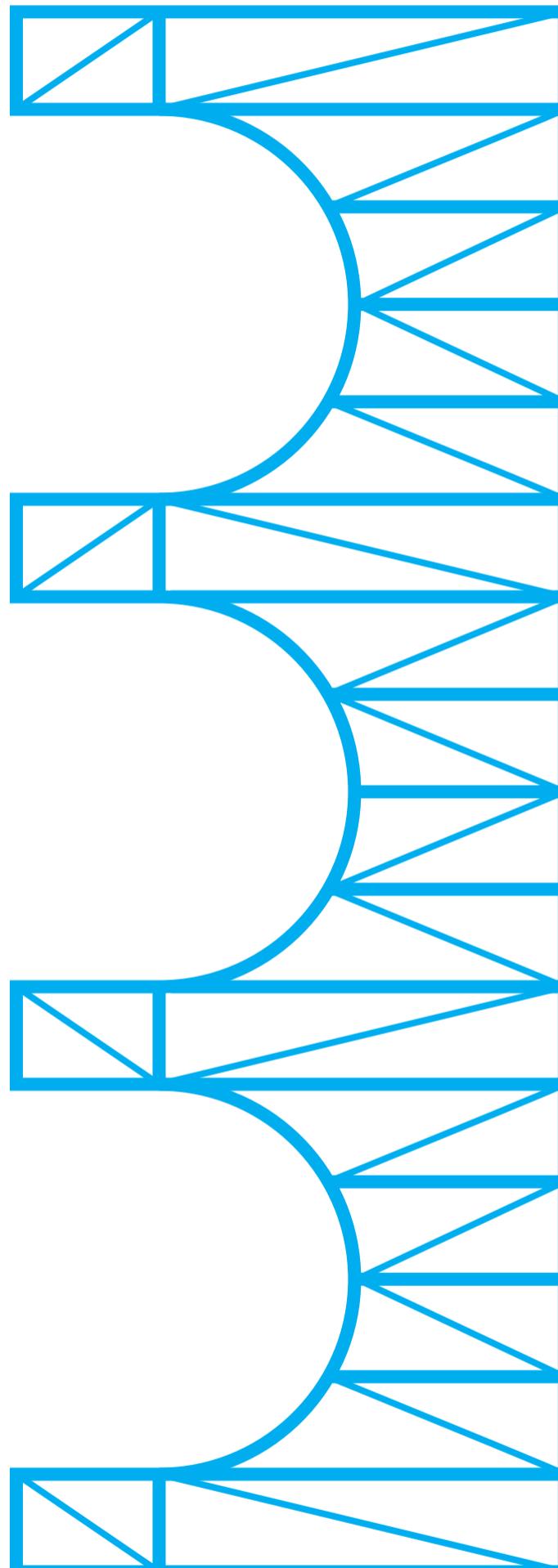
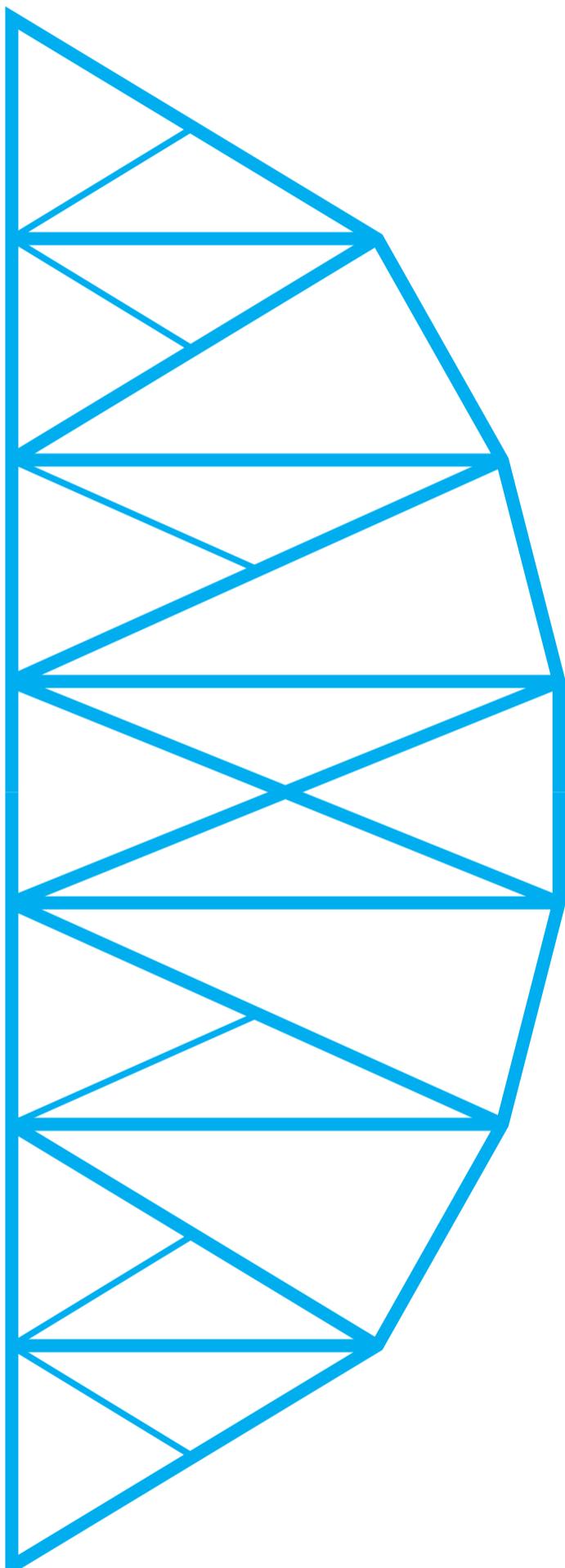


Dit toekomstbeeld wil geen totaaloplossing bieden en wil zich ook niet opwerpen als de enige, beste oplossing. Het beeld is een vertaling van de observaties op de brug en hoe de bewoners de brug vandaag gebruiken. Ook de ideeën uit de workshop van 19/09/2022 zijn meegenomen om het debat over de toekomst van de brug te openen. Het beeld toont een plek om even stil te

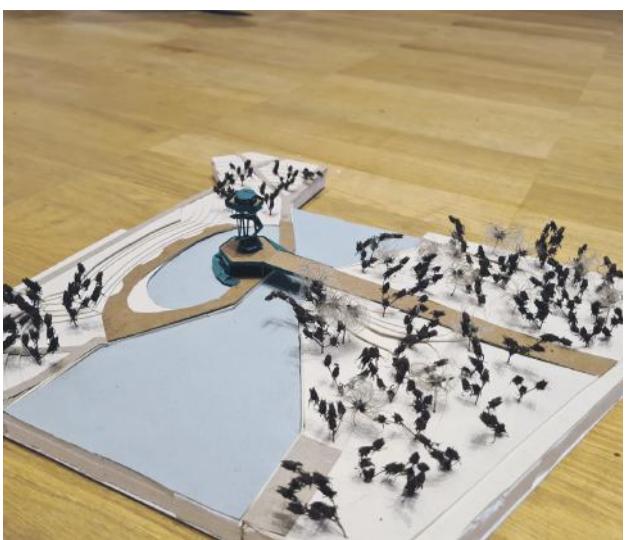
staan, een boek te lezen, te turen in de verte, te schaken, te picknicken.... Maar doet ook dienst als efficiënte fietsverbindingssas. Door het brugdek te plooien wordt de huidige opstelling, waarbij de banken aan de kant staan en de centrale zone vrij blijft voor het sneller verkeer, vormgegeven. Het onderliggend fietspad aan de westoever dat vandaag gevaarlijk smal is - en waar je

luid moet roepen om te vermijden dat je plots geconfronteerd wordt met een tegenligger - wordt verbreed. Aan de andere zijde wordt gepoogd om de oevers alvast voor fauna en flora door te trekken langs het water. Een directe verbinding van de bovenzijde van de brug met de lager gelegen groene oevers wordt gesuggereerd met brede trappen.

Masterstudio Projects



Open (the) Debate –
Pont Pierre Marchantbrug



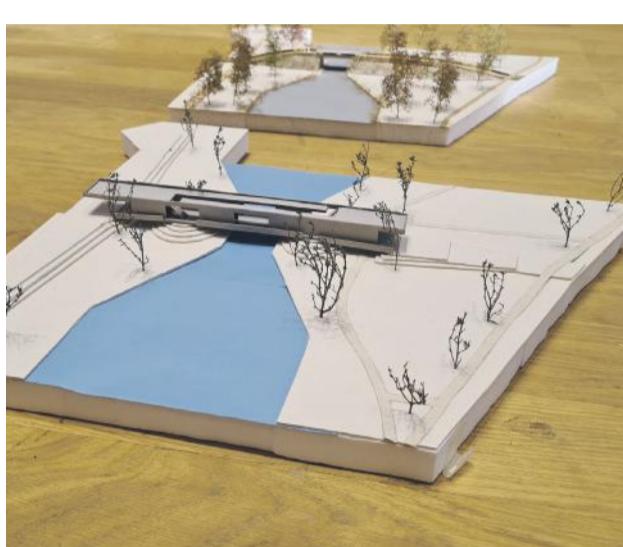
Cis Woestenborghs



Jona Van Eetvelde



Anonymously



Jarne Geenens



Lore Decin



Simon Rabaut



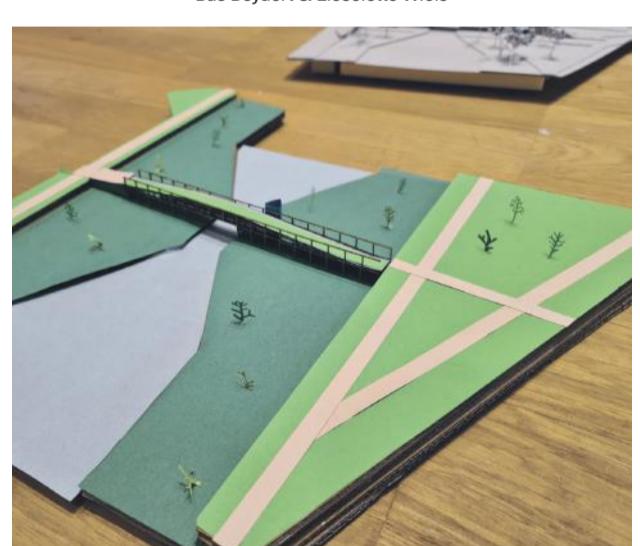
Bas Beyaert & Lieselotte Wiels



Arnaud Bossuyt



Arne De Ridder

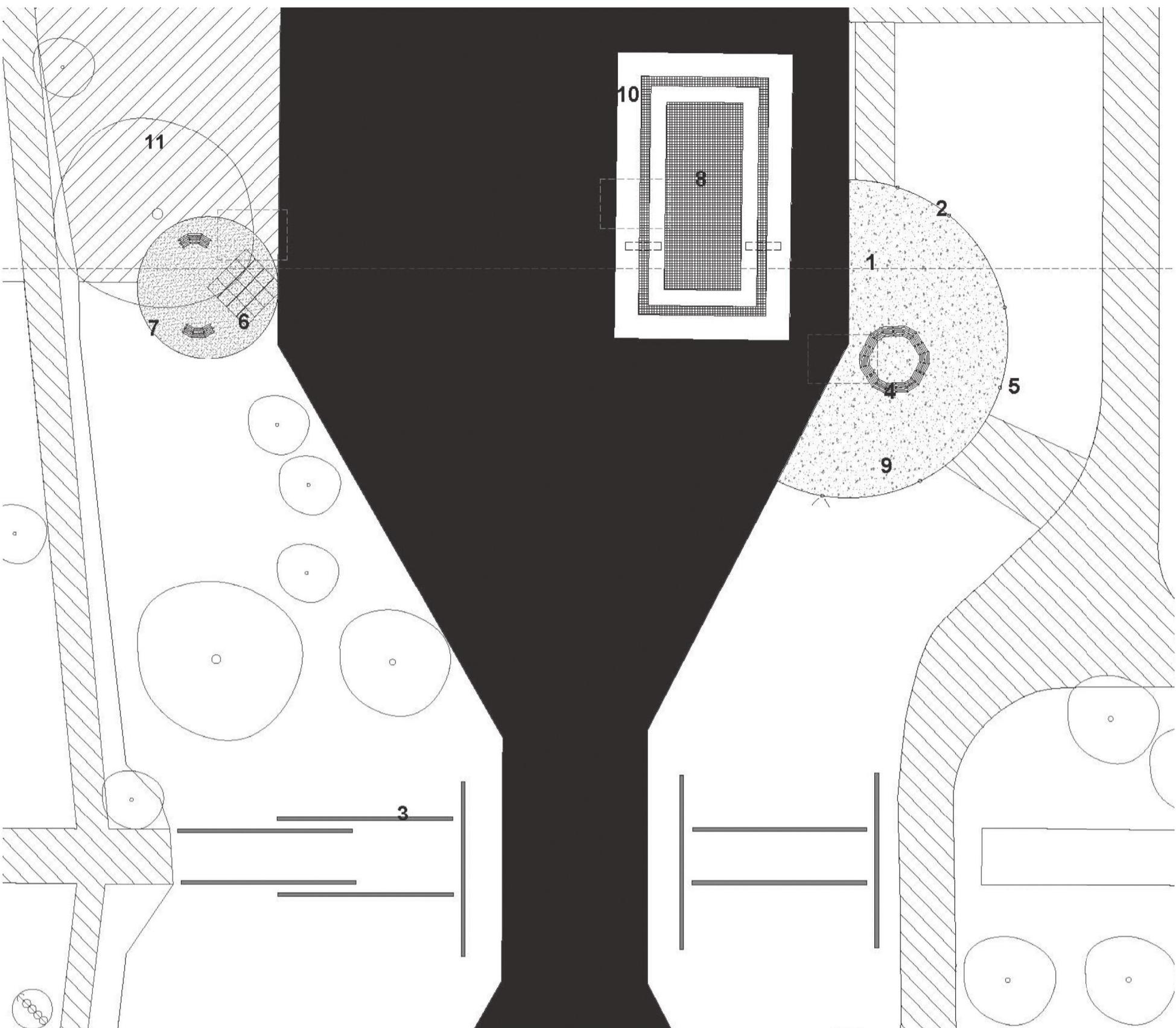


Esmée Maluta

Dertien voorstellen zijn het resultaat van de ontwerpstudio 'Beyond the bridge' aan de UGENT. Vijftien masterstudenten architectuur en stedenbouw onder begeleiding van gastprofessor Annekatrien Verdickt en Lauren Dierickx, geven elk hun visie op de vraag: "Wat is de toekomst van de Pierre Marchantbrug en hoe vormt het een schakel in een veranderende omgeving?"

Les treize propositions émanent du studio de design «Beyond the bridge» de l'UGENT. Ce cours, donné par le professeur invité Annekatrien Verdickt et Lauren Dierickx, interroge quinze étudiants en master d'architecture et d'urbanisme sur la question suivante: «Quel est l'avenir du pont Pierre Marchant et comment constitue-t-il un lien dans un environnement en mutation?»

CHANGE OF PLANS



There is no bridge here! In A 'Phase Ciselante' the Pierre Marchant bridge has been dismantled and repurposed, you could even say rebuilt if you consider that no material has left the place; like an inverse of Theseus' ship.
There once was a bridge and now there isn't. There once was a bridge, but that was before my time. There once was a bridge or should I say

Torn between theory and practice I have made this proposition. Removing the connection is almost unthinkable, or better, only thinkable. However, apart from moving the collapsing bridge (I do not want to deny the need for a certain craftsmanship), I would start today with a pickaxe and a shovel. In other words: it feels feasible.

Balanced between theory and practice I have made this proposition. They are one and the same.

The use of Concrete here resulted in a solid rock like sculpture. Large-scale sculptural freedom provided by concrete may answer the designers wish to become a god, but that is not important. More important is that the structure becomes an untouchable sculpture. The existing bridge now needs so much care and such a specialized approach that only a few can take care instead of many. Restoring this bridge is interesting but considering the vast number of unmaintained bridges in Brussels it seems too much to ask for.

Do we really need to keep up the status quo if it is so obvious that we can't keep the theatre going? Then, what to do with this collapsing sculpture?

Apparently, things are only durable when they are maintained and apparently, maintenance is not the responsibility of the designer. But whose responsibility is it? What if maintenance didn't need specialists? Would or could or should it become everybody's responsibility? What if we don't try to be(come) gods?

50% of the upcoming surroundings only exist on paper. That does not only mean we cannot feel this new reality yet, it also means that we can change these plans. Because, even if the plans try so desperately to deny it, there is already something (beautiful) here today! The dying reality of today is represented through the wall (left-right). As an ode to public space, to existential space, to space where you may be as you are. The future may be represented with this 'plan'.

Knowing that every plan is oppressive, those two things (wall/reality-plan/future) are almost opposites, but maybe today's spirit may live on with this changed plan, like a rebuilt Japanese monument.
My proposition changes details of the original plan. Trying to maintain by dismantling/reusing that which is collapsing.

STORYTIME| Small dark footprints mark a path leading back to a steel frame. Is it a house? Maybe with some tarps it could be... Or it is a maze or or maybe a ship... Look! It almost sails away! But, What's that in the middle of the canal? Let's climb to the top and discover! The tree throws a comfortable shade on the dark sand. Every time someone leaves, the sand spreads a little further, will it ever be put back?

|BZZ BZZZ bzz bzz bzz bzz bz bzz bzzz bzz bzzz bzz bzzz|

A radio stands on the desolate surface of a wooden picnic bench. Material Girl by Madonna plays softly and is interrupted with noise made by the wind interfering with radio waves. Clothes are draped over the wooden bench. Someone is bathing undisturbed, protected by the rough surroundings and the streetlights

blinding those who look from the park, slowly healing over time; the rocks be-

- slowly healing over time, the rocks becoming less sharp and the rust gradually washing away every time it rains.

COURSE OF CHANGE [BY URGENCY]

 - 1| The concrete bridge (160m3) becomes the start of a chunky wasteland.
 - 2| The steel bridge (9 I beams of 23*1*0.5m) is stripped and the beams, put half in the ground, become benches.
 - 3| The pavement border (197 pieces of 1m) becomes the stepped border of the chunky wasteland.
 - 4| The picnic benches (8) get rearranged on the chunky wasteland. Two picnic benches are astray.
 - 5| The streetlamps (6) are put at the edge of the chunky wasteland, blinding those who try to look at the centre.
 - 6| The balustrade (214m of 1.7*0.85m) turns into a jungle gym.
 - 7| The asphalt (38m3) is crushed into granules and is the sandy underground at the jungle gym.
 - 8| The concrete slopes finish (800m3) the chunky wasteland.
 - 9| The earth from the slopes (8000m3) is used to create an island.
 - 10| The pavement (3330 tiles 30x30cm) gets reinstalled on the island so the bees can nestle at pleasure.

*| Prefabricated cylinders [10] create holes in the island's edge or prefabricated stacco [11] becomes a turning island for trucks. They show

how concrete could still be used today, as elements.

These spaces try to tell something. You can be (t)here, but not forever, that will just not work. They are the result of an exercise in imagining maintenance and in that way fail horribly. Action-reaction. In a way these spaces are quite similar, they could all be seen as

GLIMPSE OF THE FUTURE| The future is not here yet, but we can try to picture it in our imagination. But we must not forget, pictures are not reality and, in that way, resemble plans a lot. This nonsense aside, what if there will be once a bridge again? Where would it be? More in the middle, at the roundabout, connecting the rue de développement with the rue de démocratie? You see, the canal is big (71m) around here, this far from the R20, and divides Antwerp in two unequal halves. The main industrial belt runs along the R20.

This has led me to the second assertion of my proposition: It is not that I don't want a connection, I just can't see it happening without dealing with the existing structures first (because removing is also adding). A future bridge may be temporary first, like an exercise in maintenance. Or maybe a bridge is already too much, and a rush hour ferry would work better. Freed from this old idea of the Pierre Marchant bridge, we can dream again. It will be hard to let cars pass again, but was that even necessary to begin with?



ACONOMETRIC OF THE BIESTBROECK BRIDGE AND TERRITORY



TRIBUTARY AND PENINSULA



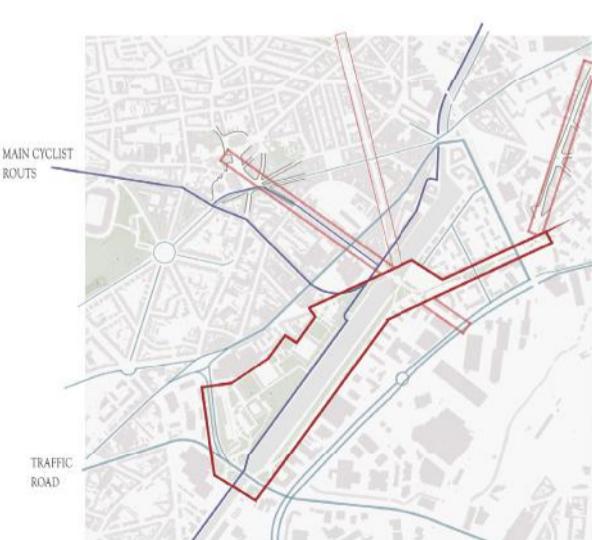
MEANDER AND RIVER BANK



SECTION AND REUSE EXISTING ABUTMENT



LONGITUDINAL SECTION



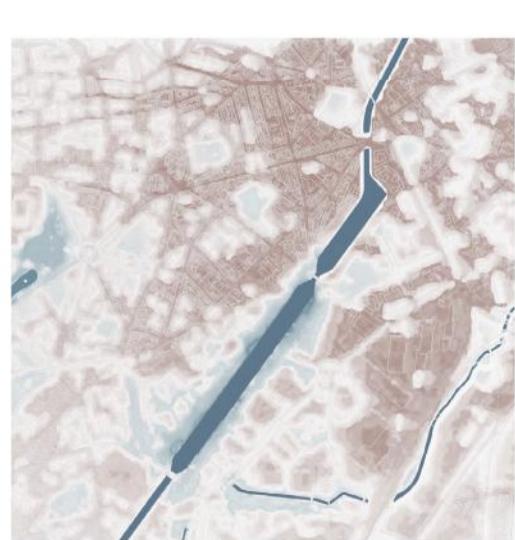
GREENARY INTERVENTIONS

Providing safer connections to the school axis and reducing high temperature levels in commercial streets by green interventions. Proposing car free axes from the old historical city of Anderlecht to the schools with the landscape bridge and park as pivot. Creating public spaces under, beyond and in the perimeter of the bridge on the base of analysis of traffic roads, main cyclist routes and the heatstress map.



PUBLIC REALM

Bridge as a meeting point, forming public connector within the urban fabric of old and new Anderlecht and beyond. The bridge serves as a pivotal point of inner town connectivity, vistas lead towards core amenities: the colloseum of Anderlecht, the historic center - Forum, the axis of commerce - Rue Weyse, the Axis of trade - Biestebroeck quai, the Kerkwegel, the route to Brussels Gare Midi and park around the canal - Cicus.



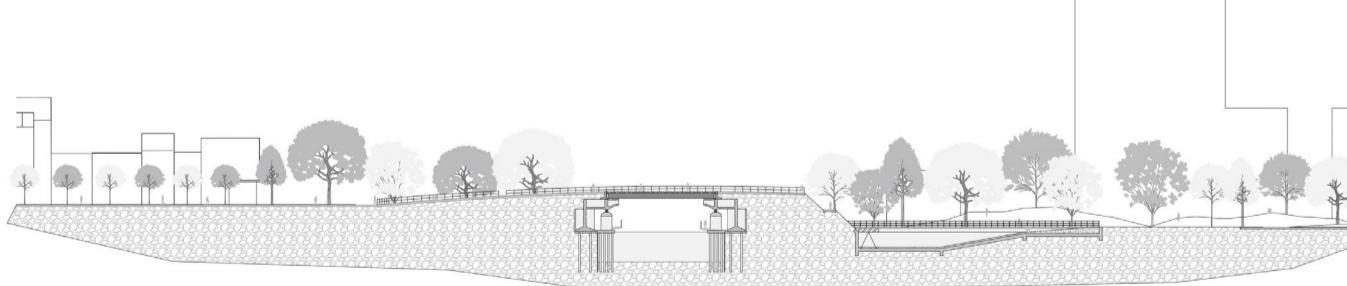
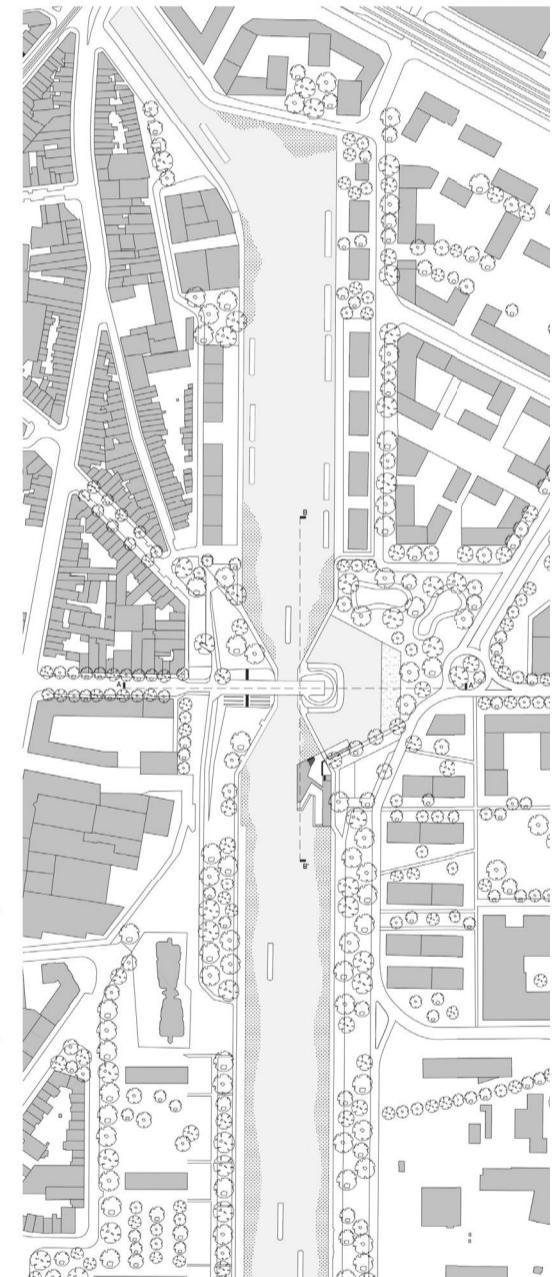
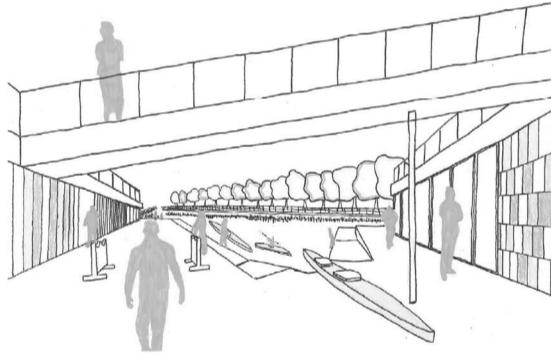
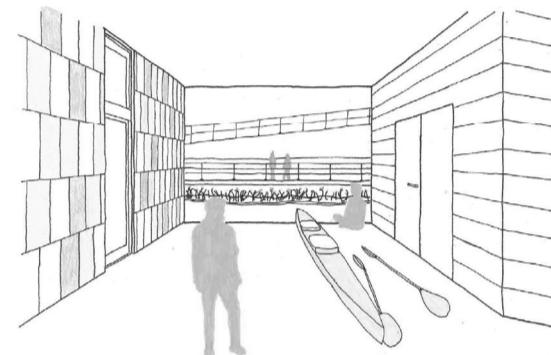
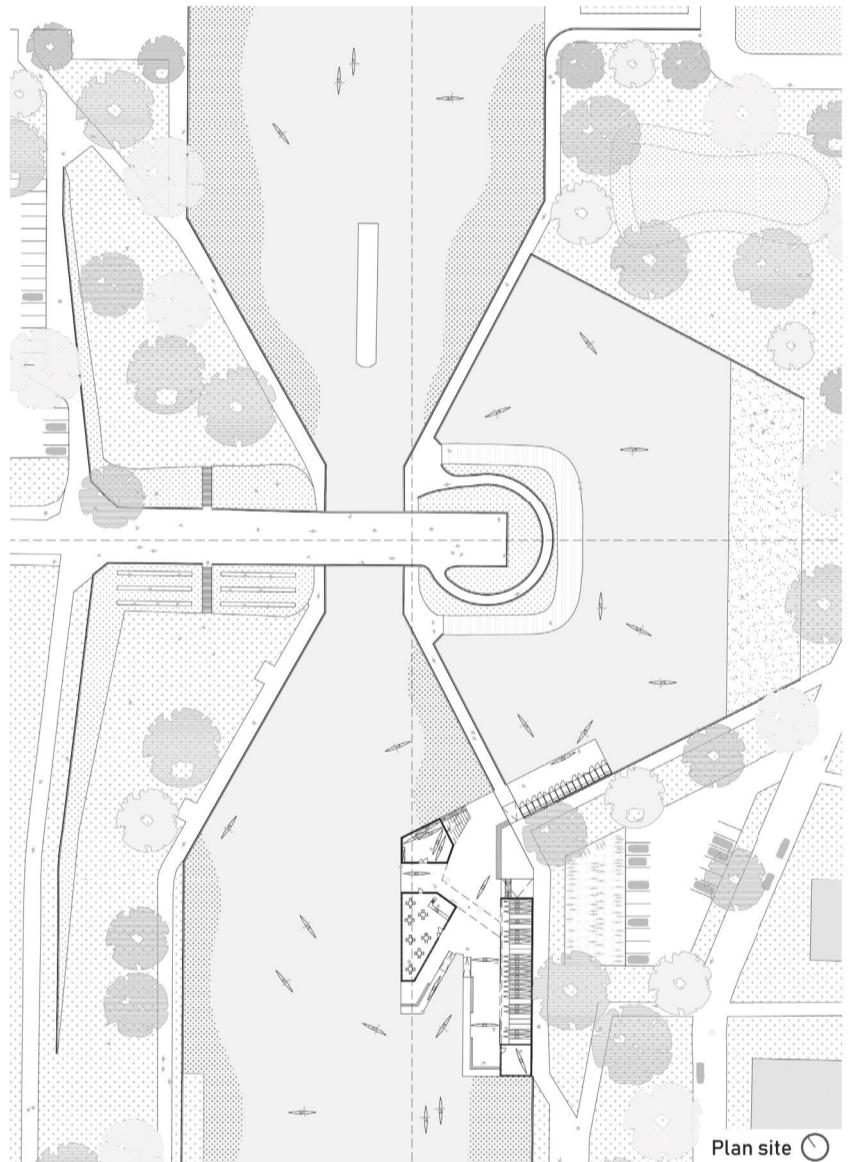
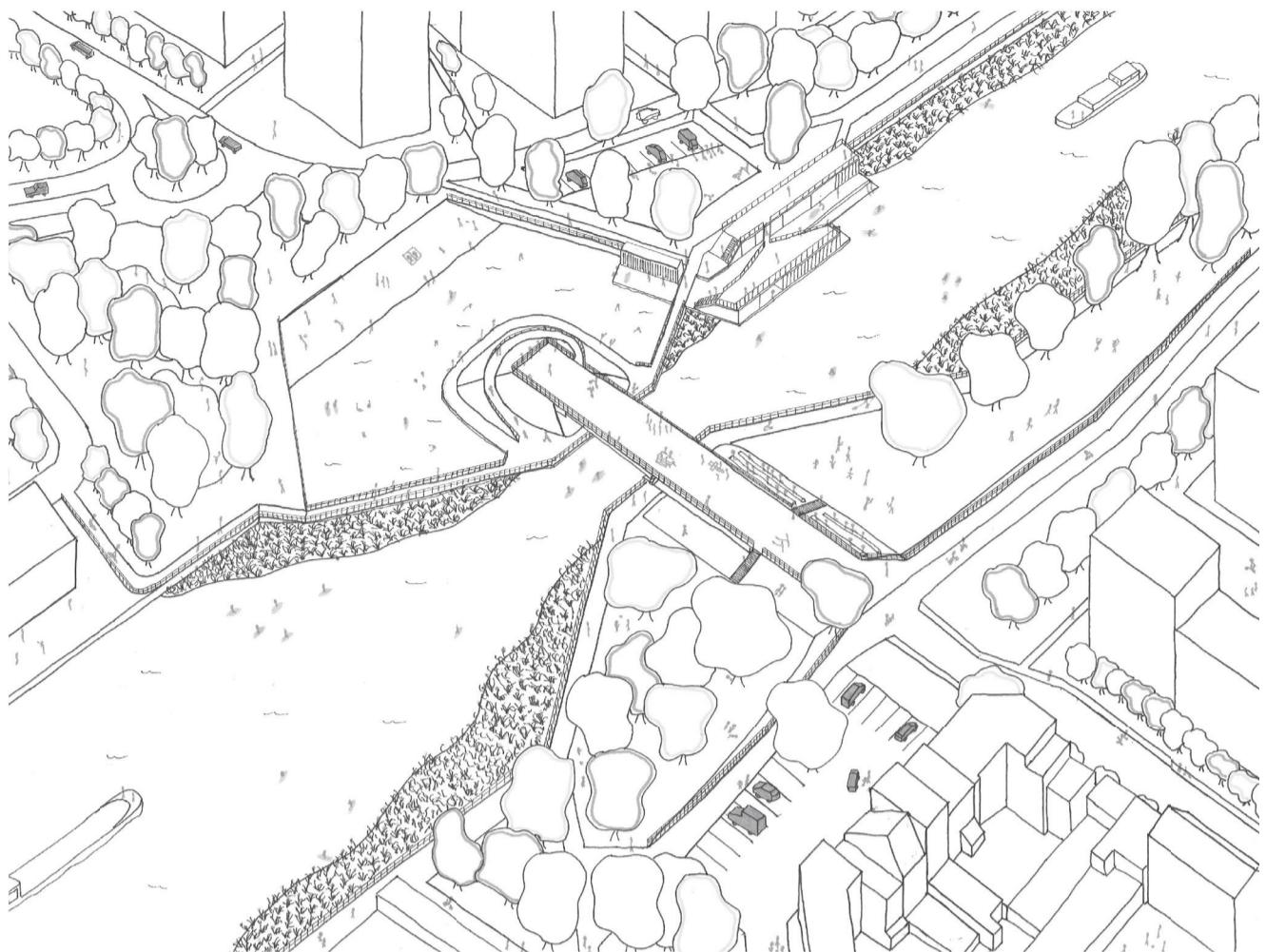
HEATSTRESS MAP

Heatstress map expressing high level temperatures in the commercial part compared to the concave forming of climate around the canal of Anderlecht. Significantly much more favorable results in park areas planted with trees and biodiversity. The Bridge forms a primordial opportunity to revitalise the climate through the notion of landscape, a nerve center of bringing back nature into the urban environment.

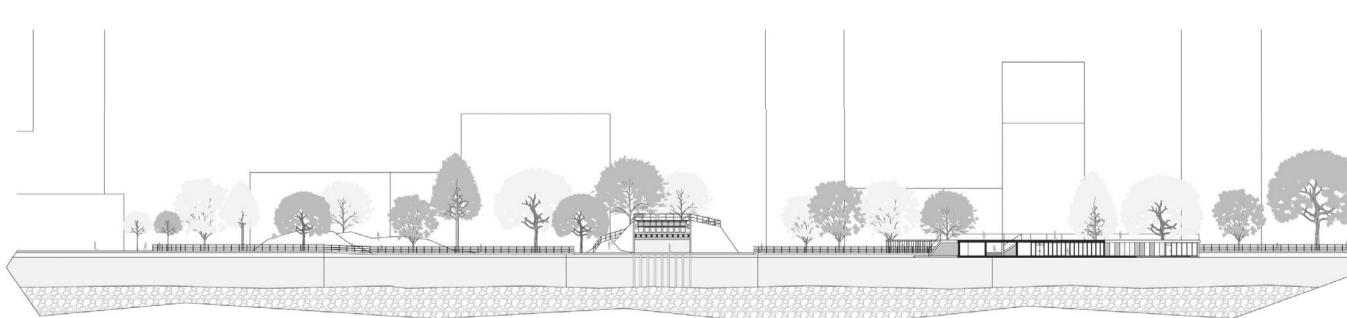
Water As A Connector

Brussels is one of the only Belgian cities where it is not possible to swim in open air. This project aims to change this by creating a new public swimming spot on the site of the Pierre Marchand bridge. The bridge will, as a result, be 'cut' by the water. The connection that the bridge used to make is still preserved, so it's still possible to cross the bridge, only in a slower way.

Together, the swimming pond and the canal create an attraction for the inhabitants of both old and new Anderlecht, thanks to the natural and ecological approach in the zones on and around the water. The 'green islands' on the quay of the canal clean the water and ensure better and healthier living conditions around the canal. The kayak club 'Cercle Des Régates Bruxelles Kayak' is also relocated to the Pierre Marchand bridge to further improve the attraction of the site and possibly even help with the cleaning of the canal.

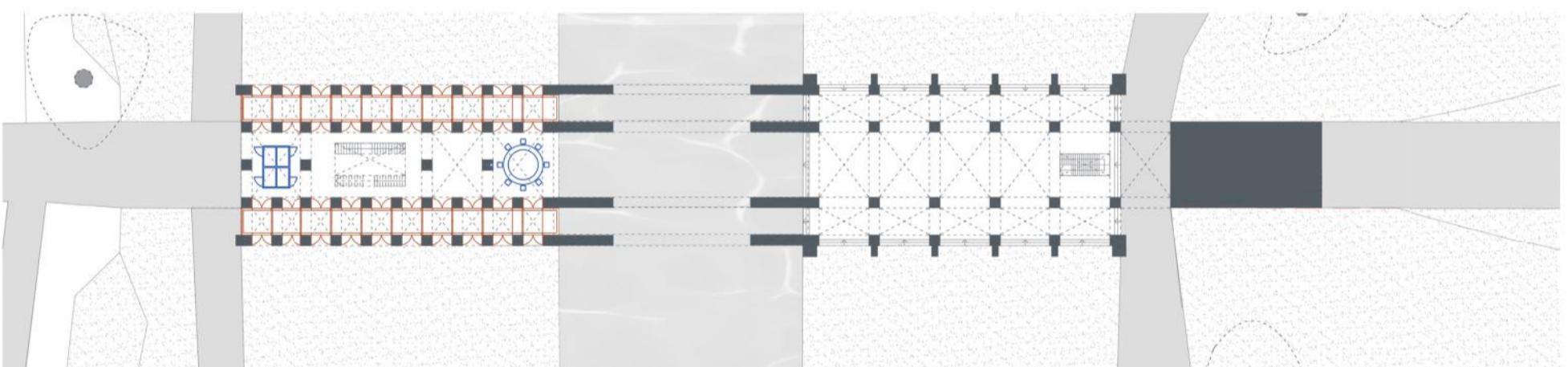
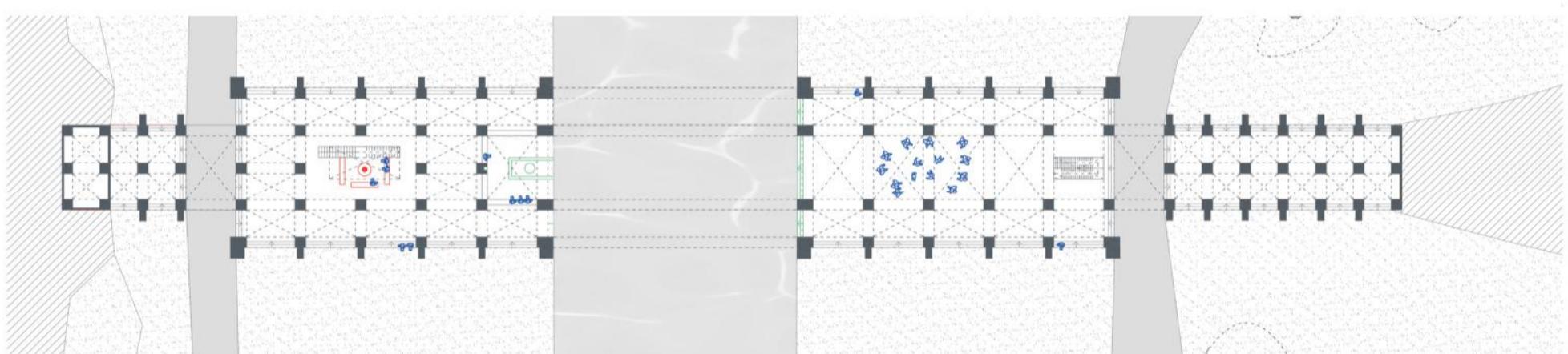


Snede AA'



Snede BB'

THINKING BEYOND A BRIDGE



Public space is the space of need (the urge to violate the social standards). Public space is the space where those who are in need go, where those who are in need meet.
-Wim Cuyvers

CHANGE FOR TOGETHERNESS

The Pont Pierre Merchant bridge is located in Anderlecht, Brussels. This is a neighborhood where change is very present with a lot of new inhabitants moving in due to recent developments. The Canal seems to act here like a border that separates the new and old part of Anderlecht. Since the Pont Pierre Merchant has been closed off for car traffic, it has enabled people to appropriate the bridge for their needs. This is due to the lack of public spaces in Anderlecht. So now, the bridge has become a place for coming together, a place for quiet and a place even as shelter.

The latter is fascinating. Under the bridge several tents have been set and someone have even brought a bed.

This social friction is happening all over the western world. There is an abundance of refugees, migrants and homeless in every City. One phenomenon stands out: they take refuge under bridges. Yet each time they are taken out of there and return later, never really solving the problem.

This rises the question: What if we design differently? What if we design a space for everyone to appropriate? What if we design a public space? What if we design the space under the bridge to... dwell?

A PUBLIC HOUSE

To start, a material appropriate for its environment is chosen, in this case that's brick. Then a basic structure appropriate for the material is designed. In this case it's a cross vault. That's two arcs that are crossing each other. Then this structure can be placed taken into account the site's environment. On plan, this gives a grid structure with openings to pass. This structure can then vary depending on what kind of scale is desired for the space that is created. In this design, the space under the bridge is being treated as an open building or rather a public house. First, the ground under the bridge is heightened by a few steps, just like a sill, or in dutch dorpel, of a house. Here people can sit and rest but also enjoy the view. On the new Anderlecht part, the structure has a bigger scale. An open high hall is made, next to where the new park will be build. Here, theater can take place. Children can dance, skate and play but there can also be installed a tribune to have performances or add stalls to hold a market. On the Old Anderlecht part, several elements are added to create smaller and more intimate encounters. For example, the fire element is added here next to the staircases. This doesn't only provide heat but can also function to cook food, as a kitchen. The water element is also added next to the canal. Here, a fountain creates calming sounds where people can sit around.

Now, let's go upstairs. In this intermediate level of the public house, the scale is much smaller. Here, an isolated box can be slid into the structure. This creates smaller and heated spaces that inhabitants can use to simply dwell. It can be seen as the shelters of the house. A minimal area is provided but the division of the rooms are made by wooden doors that can open for a bigger area. The façade of these rooms is also closed by wooden shutters that the inhabitant can close whenever they want. Each room is accessible by a walkway and arrives to public sanitary, also following the principle of a box in a box structure. In this shared hall there is a round pavilion with a seat at a crane for personal hygiene. This idea is adopted from the cleaning rituals of the Muslims before praying.

Now, can we adapt this approach elsewhere in the world? Could we start thinking more about the spaces under the bridge? Could these be spaces that need? Could these be spaces where people can dwell? Could architecture answer societal needs? Could architecture change something? change the world?

COULD ARCHITECTURE CHANGE SOMETHING?

BRIDGE AS BUILDING

The pont Pierre Merchant today is a public space, used in many ways and by many different actors.

Cyclists taking a break, kids playing, women chatting, men fishing, 'homeless' building a home, youth hanging out, people admiring the view, cultural associations organising a movie, people crossing different neighbourhoods, activists building a pool, and so on. These spontaneous and intuitive activities produce social interaction and dialogue between neighbours or visitors, a value that needs to be maintained when building a new bridge. Therefore this design aims to, beside answering to these activities, intensify them as well. Further, by talking to people in the neighbourhood, some frequent needs, expressed by the residents became clear. More places to play for kids, more covered places to sit outside and space for cultural activities. Besides that we remarked several people building their home in the area of the bridge, therefore we added a need for dwelling as well. When examining the context of the bridge, an interesting aspect arises that also needs to be taken in account. The bridge forms a physical connection between 'old' Anderlecht, which feels very folksy, like a small village inside Brussels with a wide diversity, on one side and new developments in the form of high rise residences to be made on the other. The bridge might become very valuable as a meeting place in between, rather than a friction between old and new Anderlecht.

According to these observations a new 'bridge' or structure can be designed. That structure is very simple. Steel columns and beams underneath a truss. By removing the former talus, a roofed place between columns are formed under this structure, rooms dimensioned by the truss, are made inside this structure, and a surface in between the two truss beams, operating as balustrades is generated on top.

UN-der the bridge

Becomes now a place where people meet. On the north edge the column-structure answers to the needs of sport equipment for the neighbourhood and gives the possibility for cultural activities under the new roof. At the other side public facilities are added in secondary structures, a kitchen, a work atelier and sanitary.

IN-side the bridge

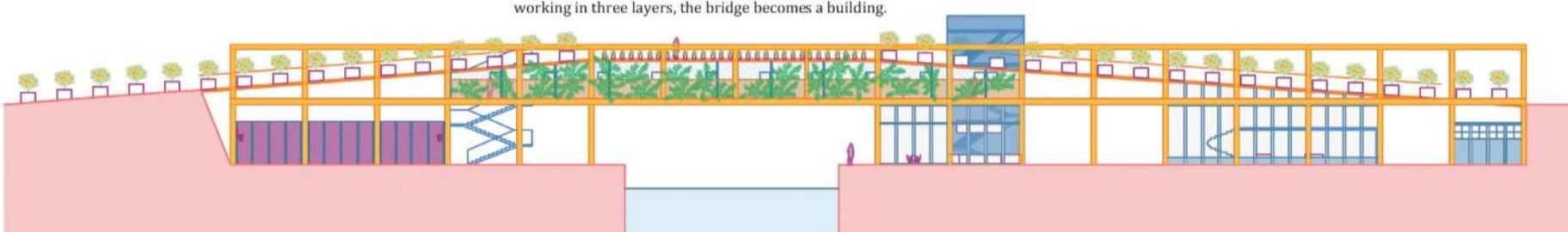
Becomes now a place where people can find shelter. The rooms are flexible and can be claimed and appropriated. By dividing the main structure into a second rhythm, more rooms are shaped. Adding a steel mesh for plants to grow to this rhythm creates a dancing façade, covering these rooms.

ON-top of the bridge

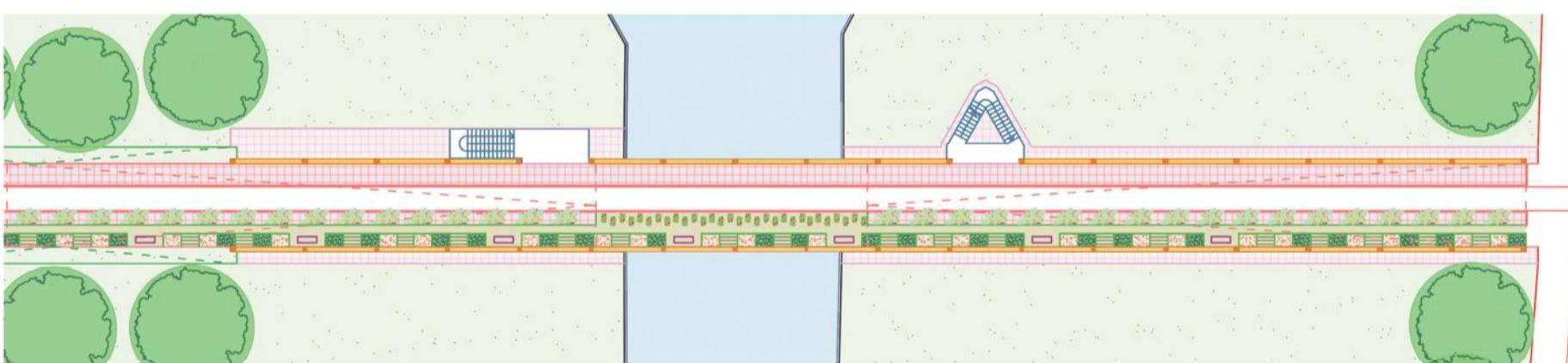
Becomes now a place where people can be provided of food, by strolling on the new surface along fruit trees and small agriculture fields. Besides food, possibilities for leisure or work are created as well.

Multiple ways to cross the structure are created by two additional staircases. One of them rises up above the bridge as recognizing point, as look-out or as refuge.

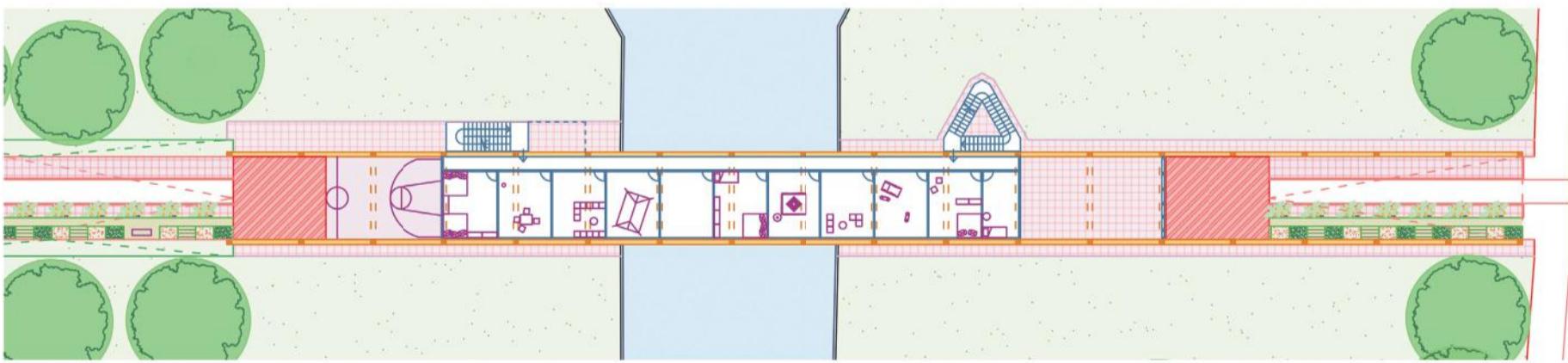
And so, by answering to the analysed aspects, with new functions added in a new structure, creating spaces, and working in three layers, the bridge becomes a building.



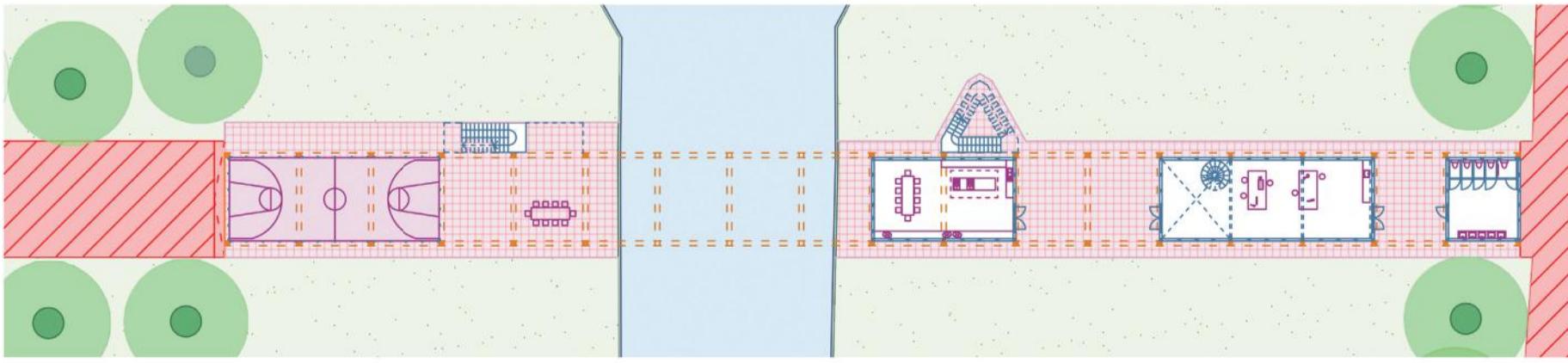
Facade view



Floorplan +1



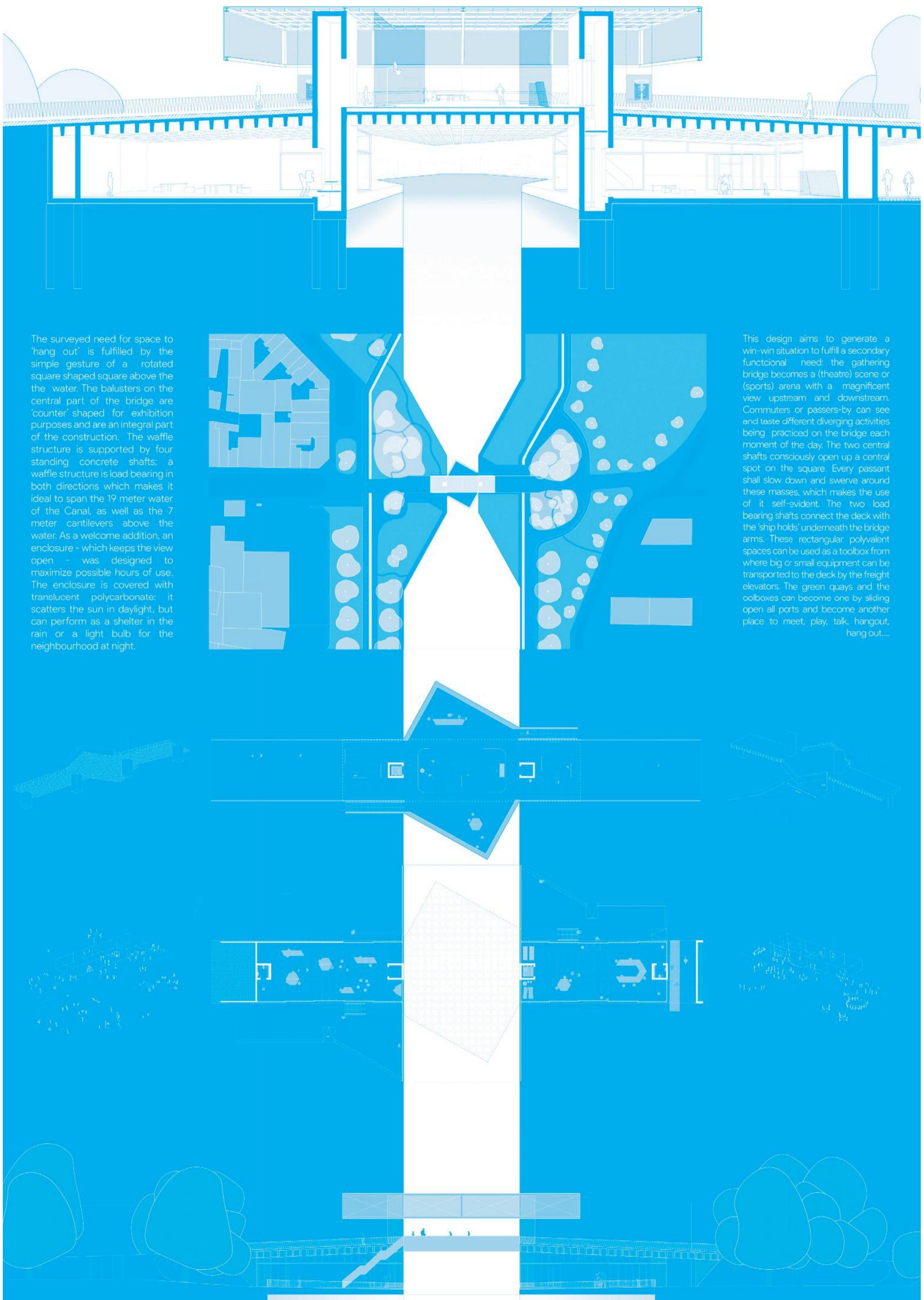
Floorplan +0

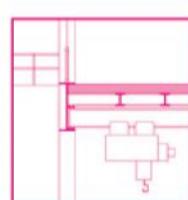
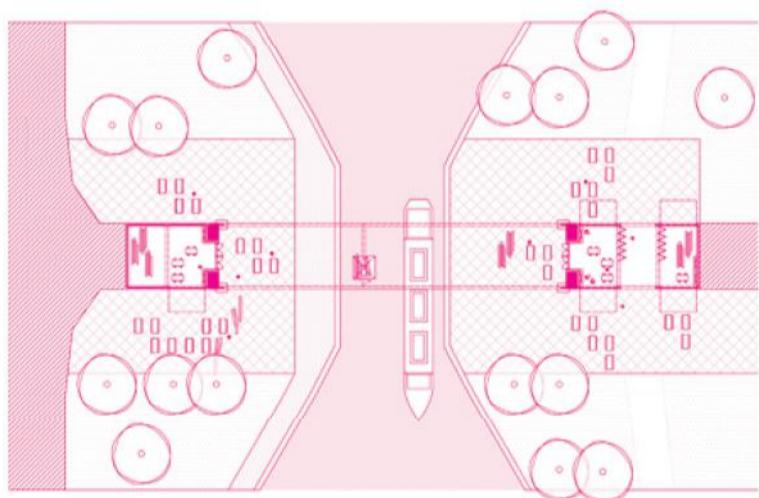
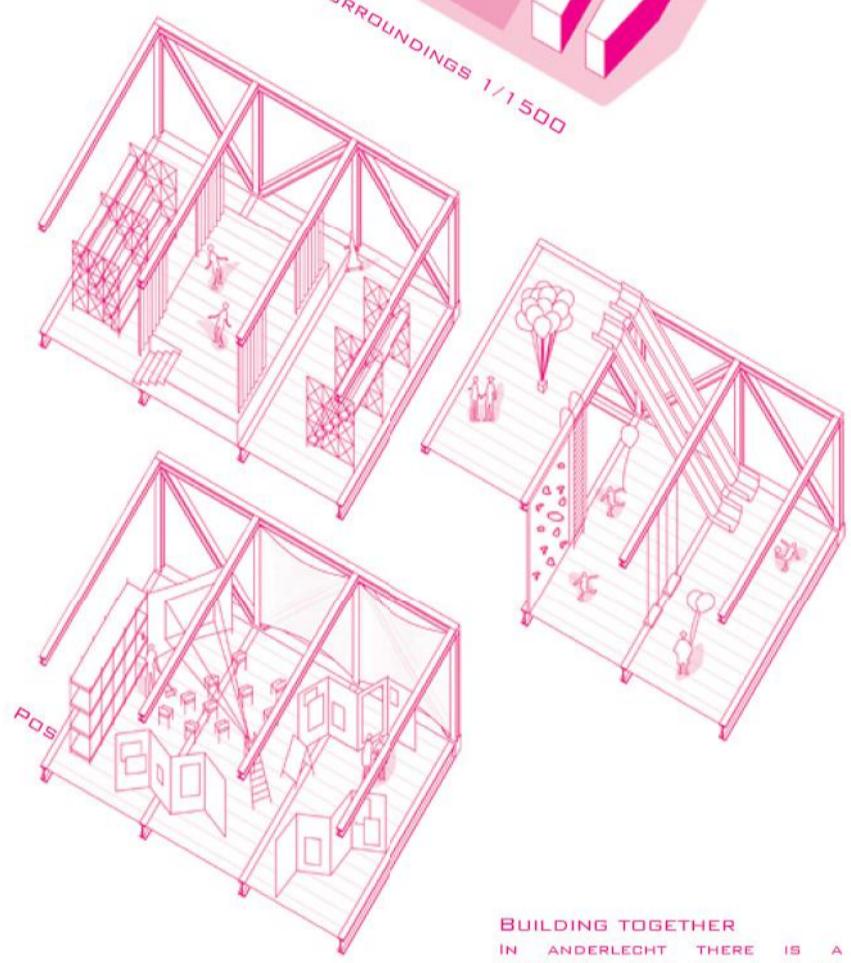
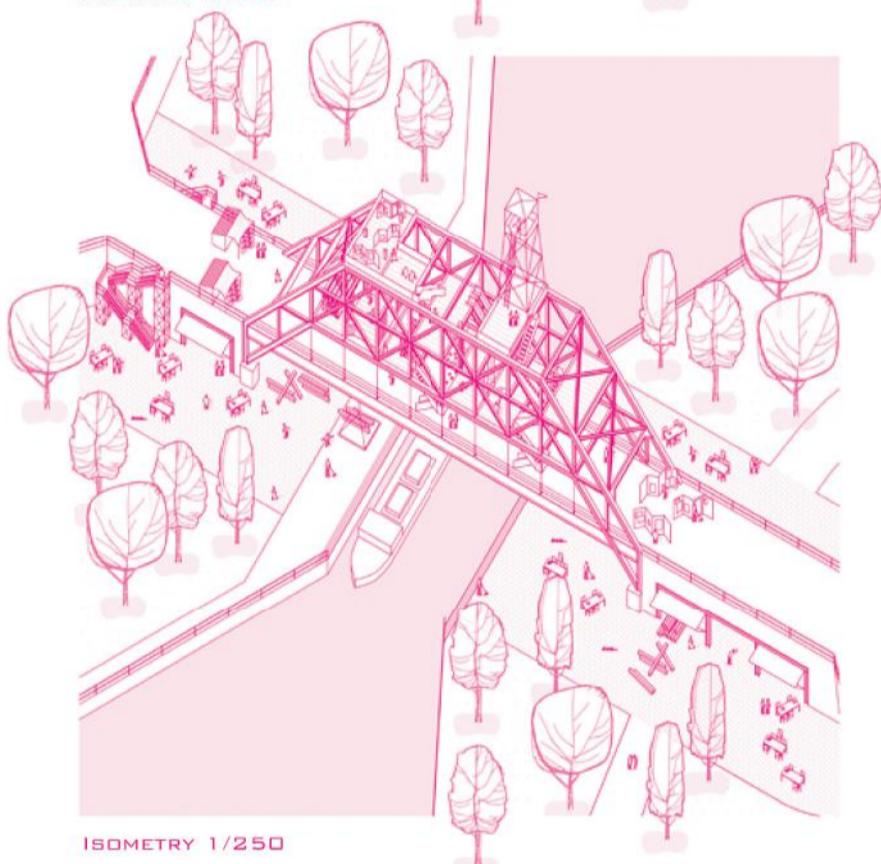
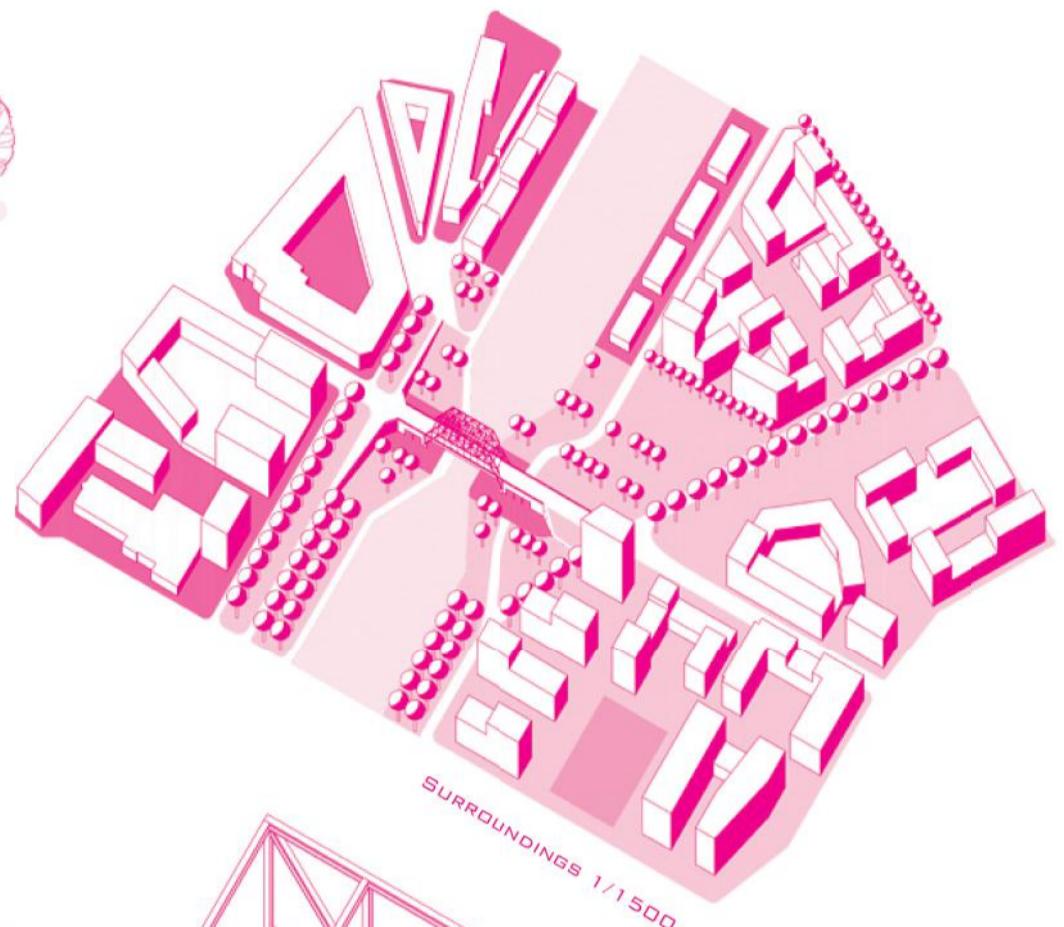
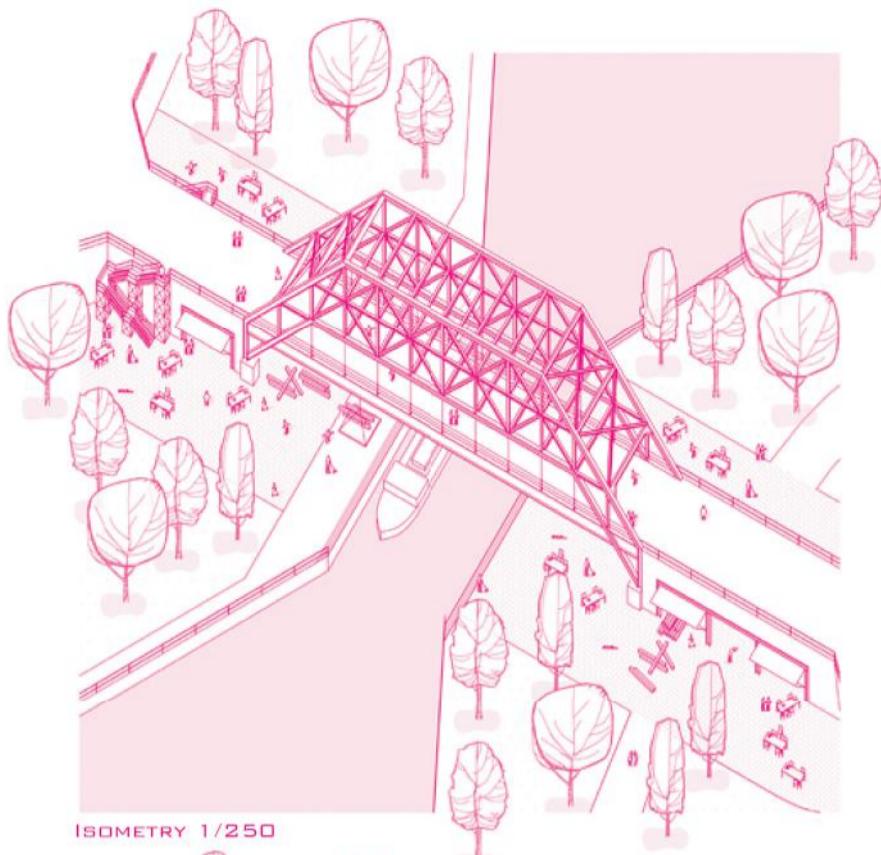


Floorplan -1

HANG-OUT

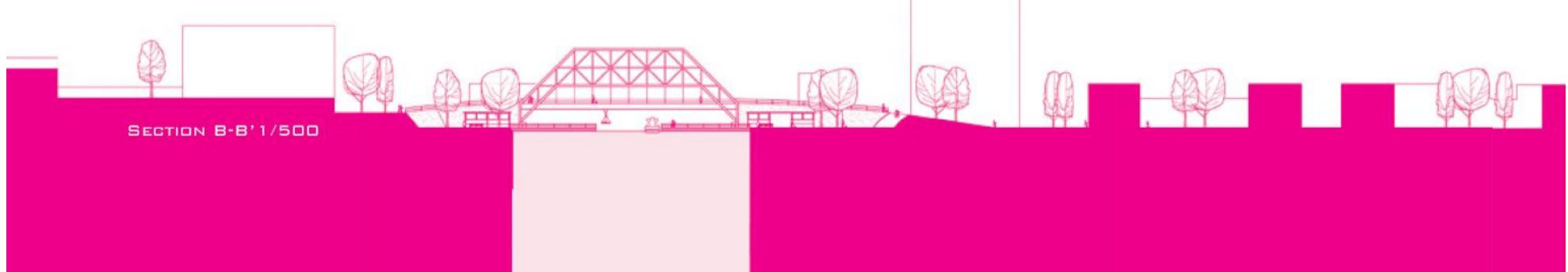
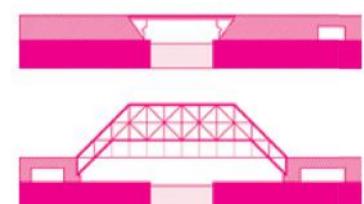
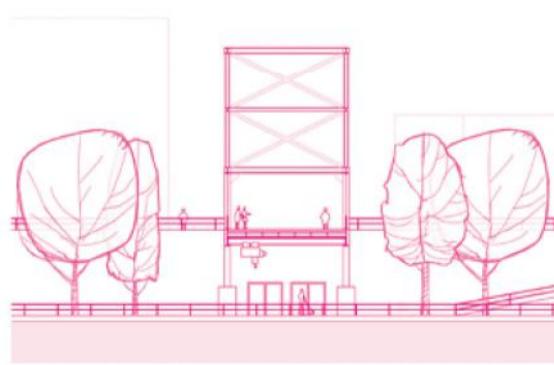
covered town square for sports and culture initiation





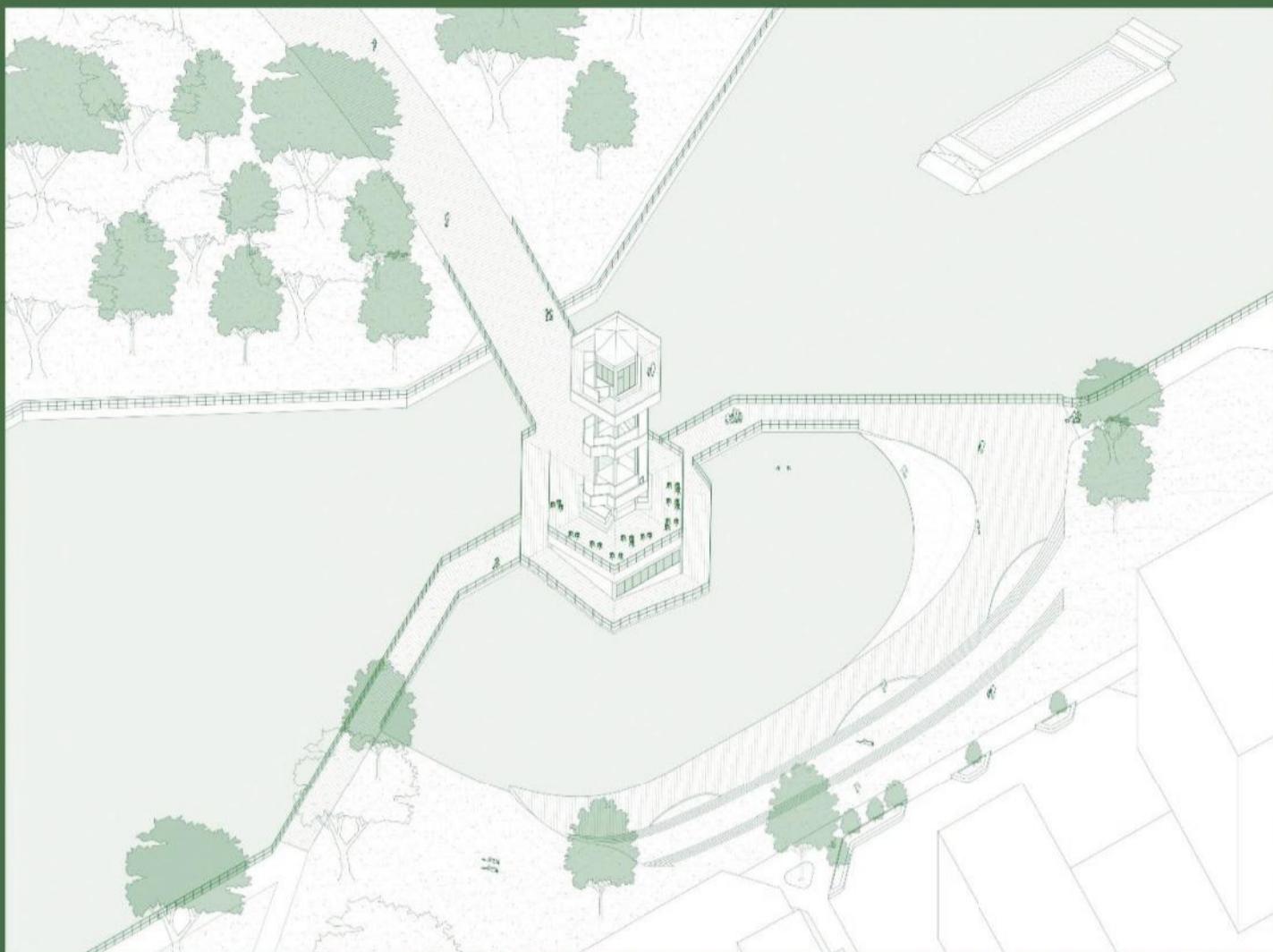
BUILDING TOGETHER
IN ANDERLECHT THERE IS A DESPERATE NEED FOR A PLACE WHERE PEOPLE CAN EXPRESS THEMSELVES. BOTH SIDES OF ANDERLECHT (NEW AND OLD) CAN COME TOGETHER AND BUILD THEIR OWN ENVIRONMENT. IT CREATES A PERMANENT CHALLENGE FOR THE RESIDENTS TO THINK ABOUT WHAT THE BRIDGE COULD BE. IT SHOULD BE A PLACE THAT IS CONSTANTLY CHANGING AND DOES NOT BELONG TO ANYONE.

NAME: SIMON RABAUT
NUMBER: 0180B029

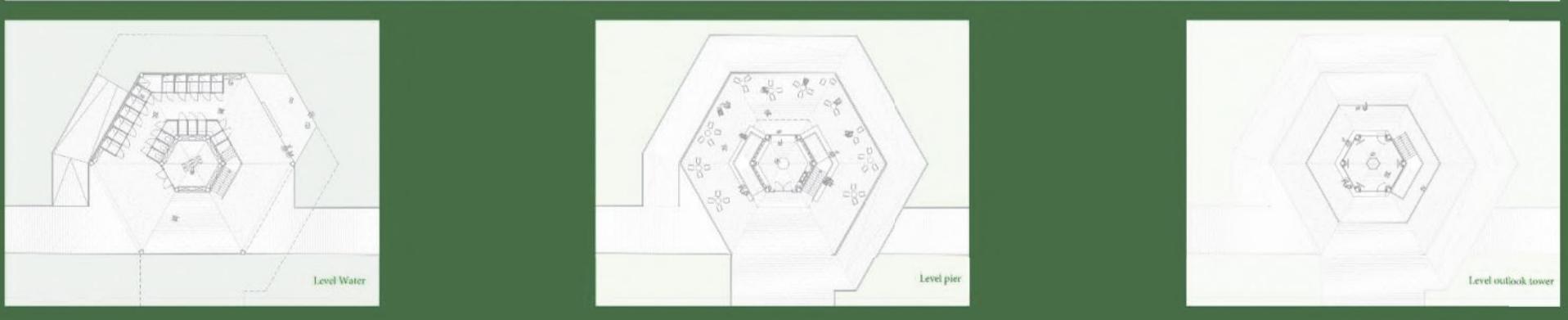
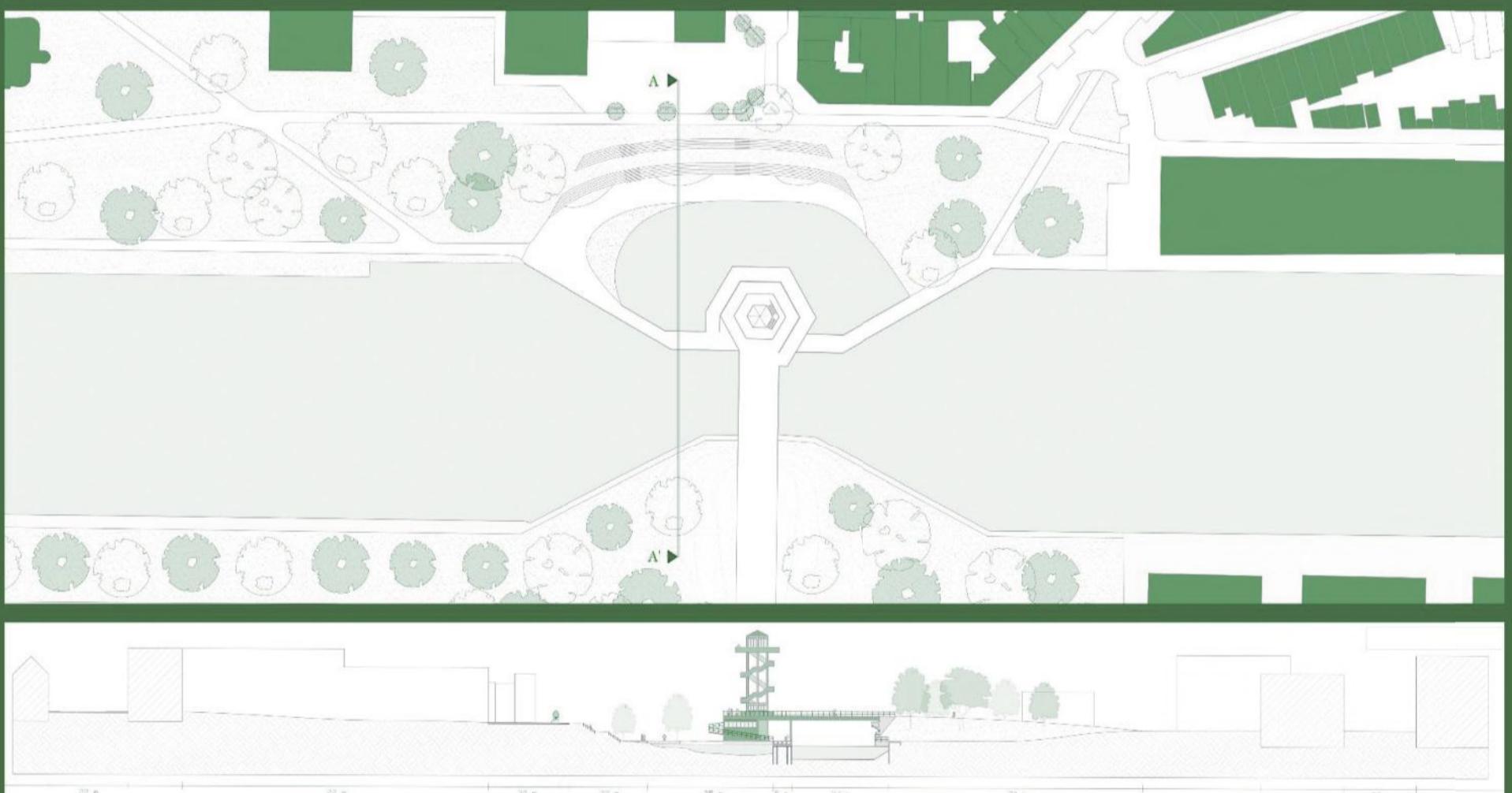


Pierre Marchant Pier

What if a bridge becomes a pier?



A bridge has a connection function, but a pier leads to nowhere. In the current situation the Pierre Marchant Bridge, I recognise this duality. Motorised traffic is separated, so people use the bridge as a place to stay, but cyclists still race past. In this design the bridge is cut off, creating a pier. By removing half of the bridge, a completely new canal bank is created, where relaxation and cooling are central. In addition to this new canal bank, a clear end point is created, that is separated from all the fast-moving traffic and crowned by a lookout tower as a connection element between old and new.

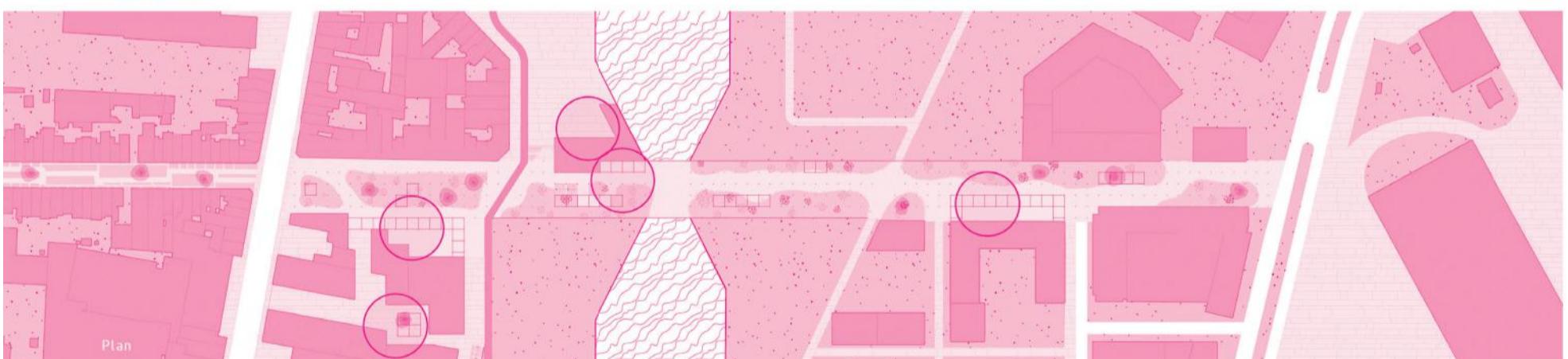
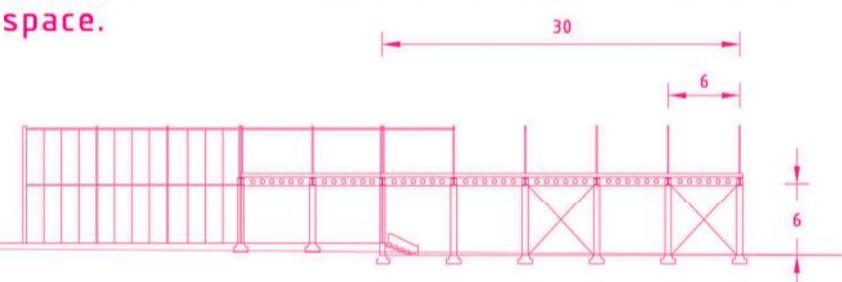
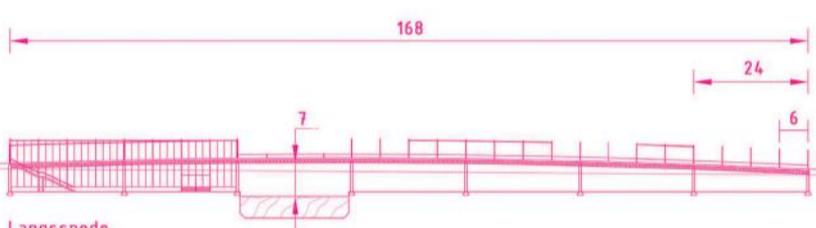


Promenade Pierre Marchant



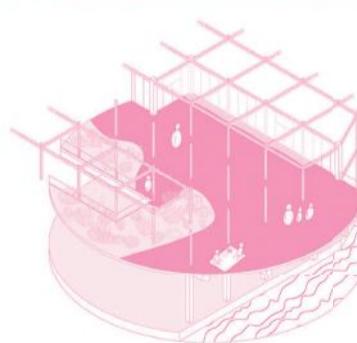
In the dense urban fabric of Anderlecht, most streets are car-oriented. Leaving very little space for the residents to enjoy their neighbourhood in a safe and pleasant way. The Promenade Pierre Marchant cuts the road traffic between the Dapperheidsplein and the Tweestationsstraat. The newly gained space gives the opportunity for an easy connection between the new developments on

the other side of the canal and the core of Anderlecht. Near the old center, the promenade is mainly a residential street. Closer to the canal, the promenade widens and gains a more public status. This opens the opportunity for additional functions. These functions operate on their own, but they each contribute to making promenade and bridge a lively space.



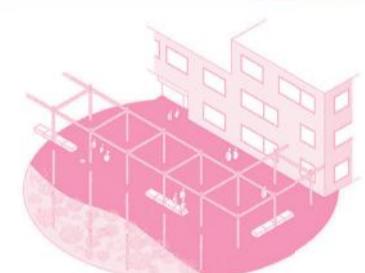
Horeca

Alongside the promenade, the former storefronts get a new facade which accommodates bars, restaurants and cafes. The small plaza creates a nice new spot for the locals.



Community plaza

Taking place in the elbow of the community center is an open plaza. It gives a great opportunity for markets and events but is also an extension of the community center.



Stores

The original site contained a cluster of shops that all faced outwards. To take full advantage of their proximity to each other, the center of the cluster is hollowed out and the entrances are faced inward.



Community center

This center provides a place for all kinds of activities that bring the neighbourhood together. The main focus is to have a safe space which is accessible for everyone.



School

The school and the promenade can benefit each other. The school attracts a lot of people which activates the public space. But it also needs a safe environment for the children to come, go and linger around after hours.



Tuur Vandromme

Marktstraat

Ritme

Open vs gesloten

Werkt vertragend

Interactie

Van en voor de buurt

Lichtinval

Structuur

Midden van de brug als symbolische plek

Rialto

Hout

Lokale voeding

Foodhub

Publiek vs minder publiek

Plekken op verschillende niveaus

Rusten op dak

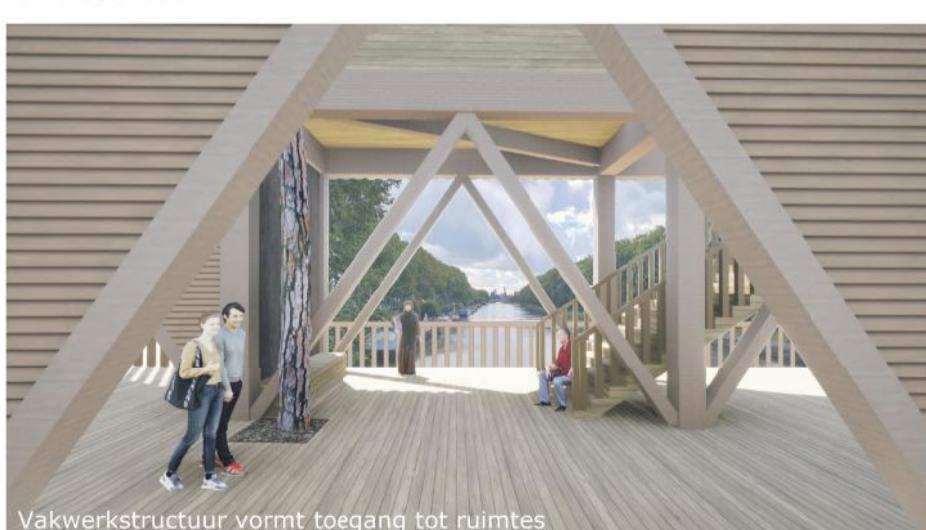
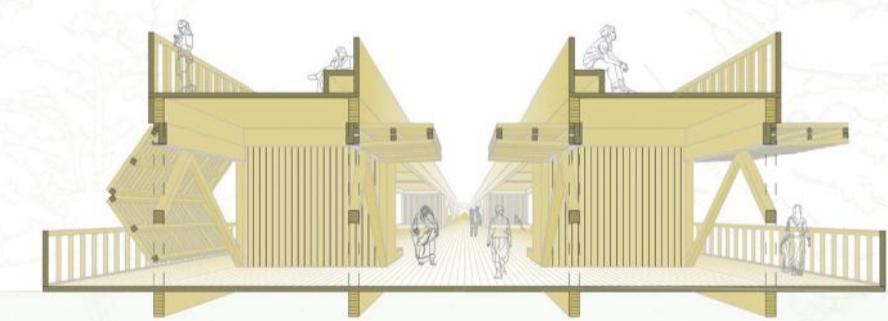
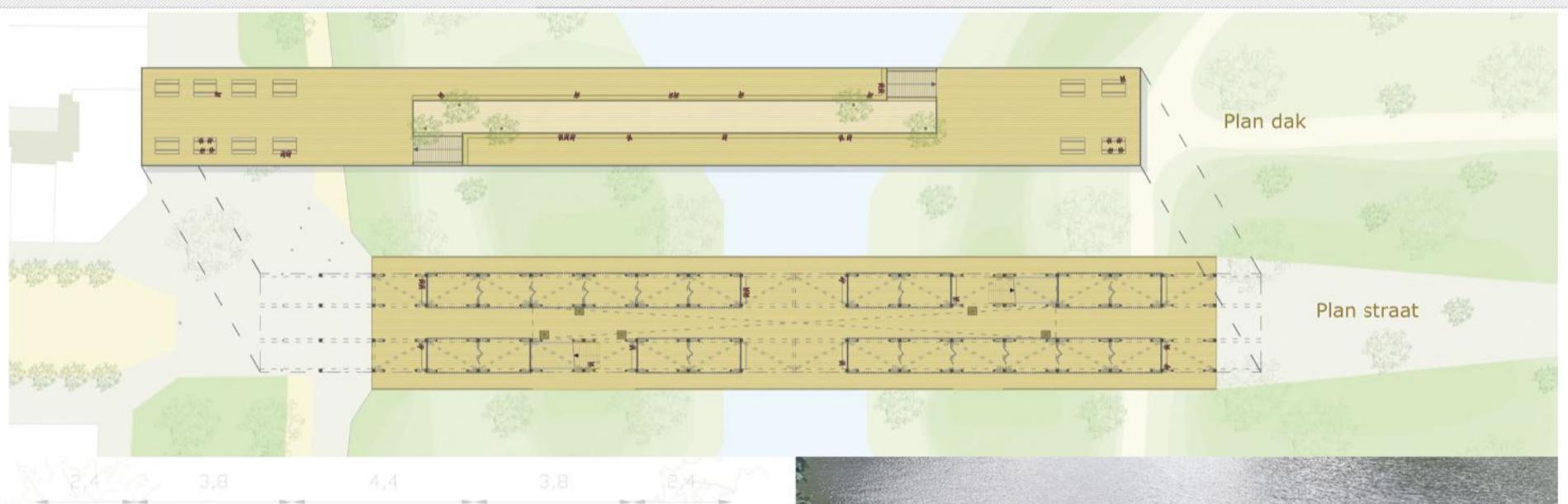
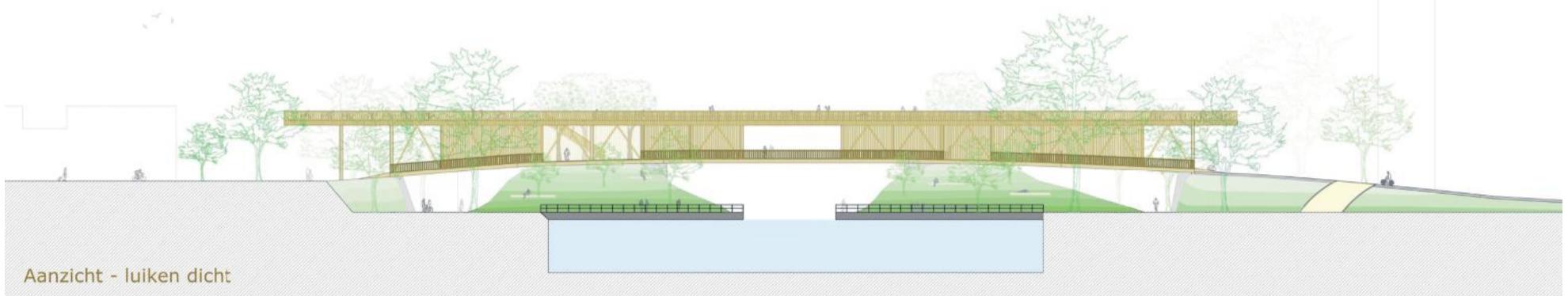
Tussen de boomkruinen

Uitzicht over Biestebroek

The Wood 'N Food Bridge

Lokale voeding

In de natuur





BIESTEBRIDGE

BAS BEYAERT & LIESELOTTE WIELS

- masterstudio E

A bridge creates opportunities. A bridge connects. A bridge can be famous. On the one hand, the construction of the bridge poses a huge challenge to the power of the water and, on the other hand, it is an essential part of the life and gathering of the city.

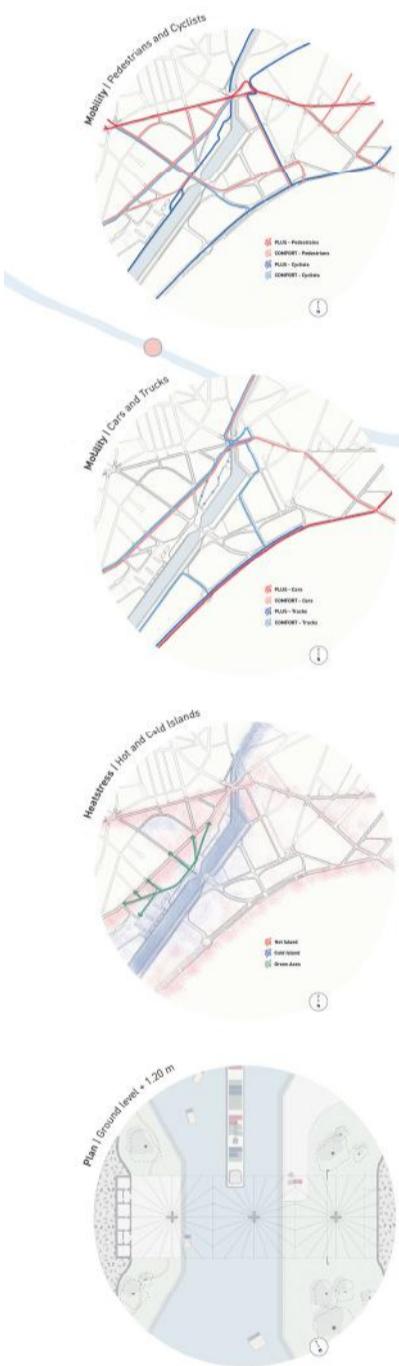
The canal has few pleasant car-free bridges, which are easily accessible to vulnerable road users such as pedestrians and cyclists. Pedestrians usually feel unsafe on a bridge and cyclists are forced to use them on their way through Brussels' risky traffic environment. In recent years, several pilot projects have been launched to address this issue such as the construction of pedestrian and cyclist bridges. These projects give the impetus to extend the pattern across the rest of the canal, in places where the need is greatest. This line of thought is continued and combined with the lack of green and cool space. A city is a warming core where shade is a necessity. Softening and greening can offer a solution to this. The Biestebridge acts as a green thread and safe connection between the 'Linker-' and 'Rechteroever'.

A bridge creates two horizontal layers: a connecting layer and a colliding layer. A happening above the bridge and

a happening below the bridge. On top of the connection, passers-by enjoy nature, space and peace. A place to relax, exercise or meet. Moreover, a public programme emerges. The left bank offers a place for gathering where you will find kiosks for a newspaper, coffee or a necessity. An evening market or an event charms the place throughout time. The right bank offers space for community activities, relaxation and identification with nature. Sheep and ponies graze on the banks of the canal and dare to enter the two horizontal layers.

Three Nervi columns seem to effortlessly support the vegetation as they disappear like branches into the ceiling below the bridge. Light and space are created by the height of the concrete columns. This plays a crucial role in a place where meeting and living are central. In addition to this robust structure, the secant piles offer resistance to the lateral pressure of the earth and also work as foundations of both the bridge and the appearance. The Nervi columns and secant piles are two structural elements that shape and create the space whilst offering an indescribable experience.

A green thread, an experience: the Biestebridge.



Car Bridge



Scenario | 'Linkeroever'

Pedestrian/Bicycle Bridge

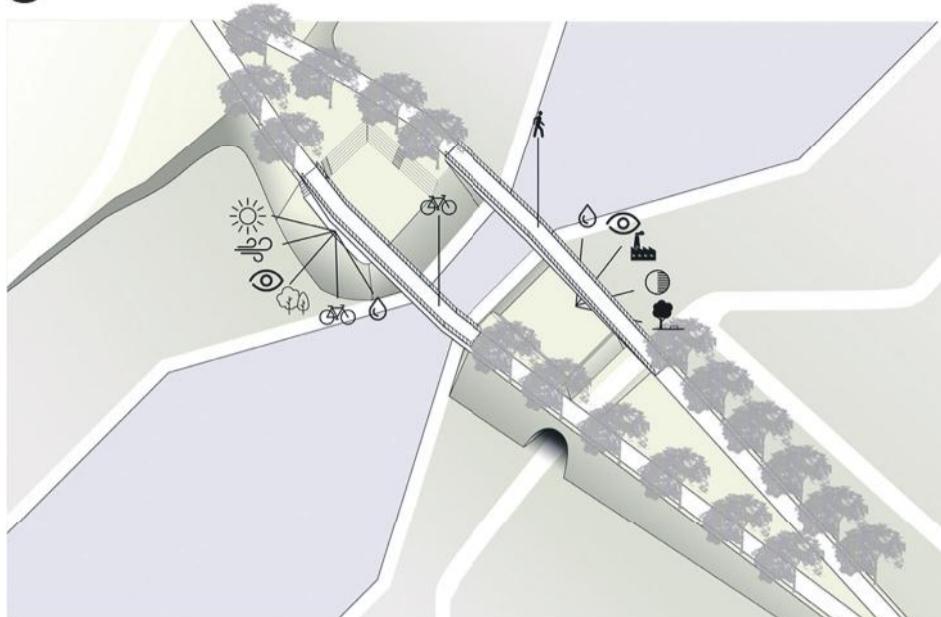
Biestebridge | Site



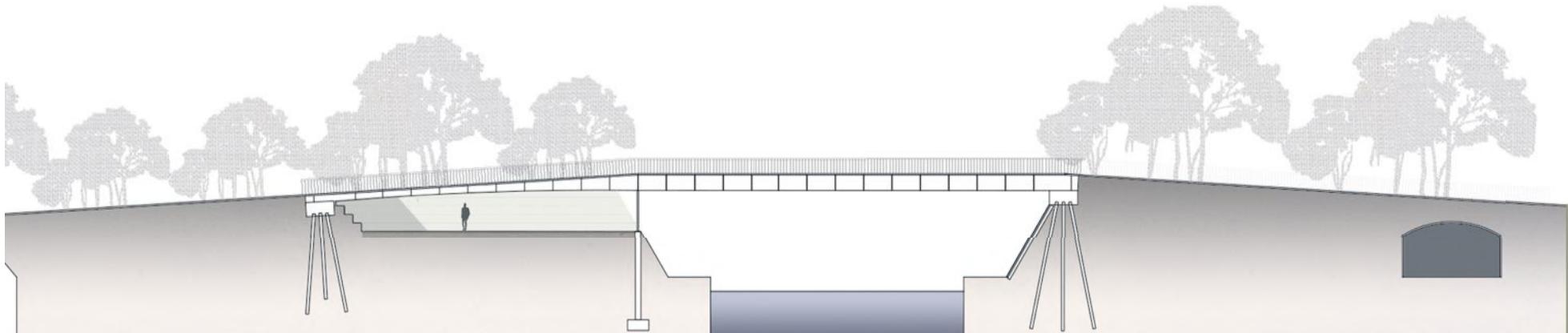
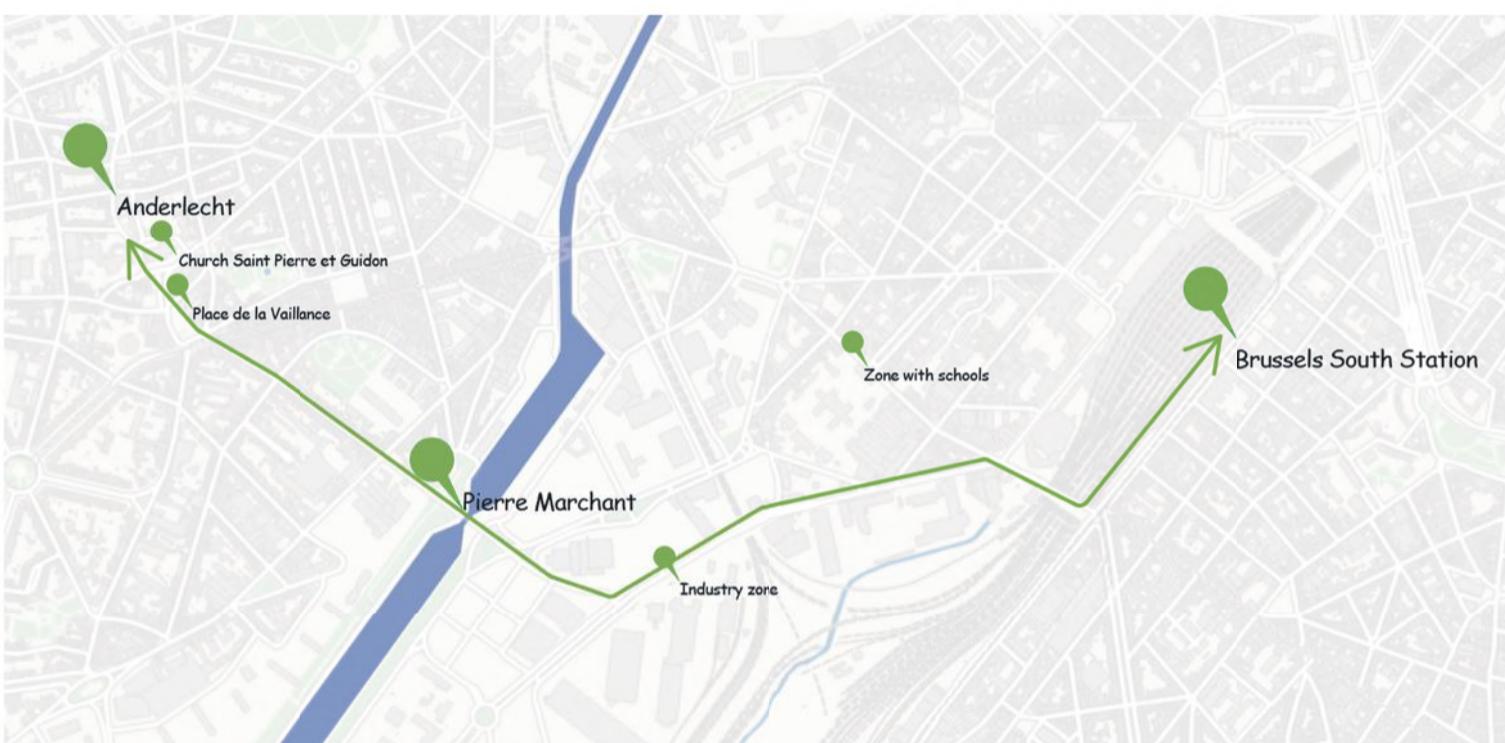
Scenario | 'Rechteroever'



Exploring Brussels in an effective, safe and green manner



The quality of life in big cities has always been a “hot topic” throughout the history, due to the big concentration of people and different activities on a small scale. As the hygiene of cities has improved significantly, the current focus lies down on another issue, namely the cities full of concrete surfaces which only serve vehicles. The demand of making our living places livable again is growing and there are different architects and activist thinking about how to materialize this change. This bridge design proposal shares those ideas and emphasizes on pedestrians and cyclist by providing an effective, safe and green connection that links and extends throughout the whole city of Brussels and beyond.



Aksel Ayri

NATURE TAKES OVER

AFTER THE ANALYSIS OF THE SITE, IT BECAME CLEAR THAT PIERRE MAECHANT BRIDGE IS A UNIQUE PLACE IN BRUSSELS: NO CAR TRAFFIC IS ALLOWED ON THE BRIDGE, IT'S A PLACE WHERE PEOPLE MEET AND THERE'S OF COURSE THE INCREDIBLE VIEW OVER THE CANAL. UNFORTUNATELY, THE TREES ARE ALMOST ONLY USEFUL FOR THE VIEW AND SHADOW. B-SIDE THE TREES, THERE'S BARELY ANY GREEN THAT IS USED TO ITS FULL POTENTIAL. SO IT'S CLEAR THAT THE BIODIVERSITY ISN'T THRIVING IN THE AREA AROUND THE BRIDGE, NOT ONLY ON LAND BUT IN THE CANAL AS WELL BECAUSE OF THE BAD QUALITY OF THE WATER. THIS LED TO THE DECISION TO FOCUS ON A **NEW GREEN AND BLUE NETWORK** IN THE DESIGN. THERE ARE DIFFERENT AREAS THAT REQUIRE DIFFERENT INTERVENTIONS TO IMPROVE THE BIODIVERSITY, WHICH ARE THE AREA AROUND **THE CANAL**, **THE NEW DEVELOPMENTS** AND **THE INDUSTRIAL ZONE**. TO CONNECT ALL THE AREAS, NEW BLUE AND GREEN AXES ARE Laid OUT. **THE ZENNE** WILL BE EXPOSED AND FORMS A NEW BLUE AXIS THROUGH DIFFERENT AREAS. **THE BRIDGE** HAS AN IMPORTANT ROLE TO BE THE AXIS THAT CONNECTS ALL THE AREAS AND STILL MAKE TRANSPORT POSSIBLE. THE QUESTION THAT LED TO THE DESIGN OF THE GREEN BRIDGE IS: **WHAT WOULD HAPPEN IF NATURE WOULD TAKE OVER?** AS AN ANSWER, 1M OF SOIL IS PUT ON THE NEWLY RENOVATED BRIDGE WHERE NATURE CAN TAKE ITS FREE COURSE AND PEOPLE FROM THE NEIGHBOURHOOD ARE FREE TO PLANT WHAT THEY WANT. ON TOP OF THIS, THERE WOULD BE AN OBSERVATION CABIN ON THE BRIDGE WHERE YOUNG AND OLD CAN VIEW THE GROWING BIODIVERSITY WITHOUT DISTURBING IT. SO THE DESIGN PUTS NATURE FIRST BEYOND THE NEEDS OF THE PEOPLE.



ASSIGNMENT:
BEYOND THE BRIDGE

SUPERVISORS:
ANNEKATRIEN VERDICKT
LAUREN DIERICKX

LORE DECIN

LEGEND

DENSELY GREEN	CANAL / ZENNE
OPEN GREEN	WALK / CYCLE PATH
GREENROOF	SOLID SURFACE

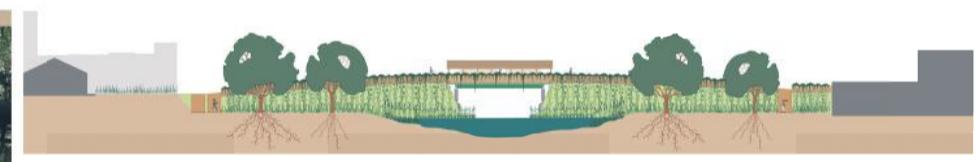
- ① LOOKOUT CABIN
- ② NATURAL GREEN TRIBUNE
- ③ PASSAGEWAY BRICKED UP; STORAGE POSSIBILITY FOR CANALITUP
- ④ NATURE CAN TAKE ITS FREE COURSE; NEIGHBORS CAN PLANT FREELY
- ⑤ WALK- AND CYCLE PATH OF WOOD
- ⑥ SAND UNDERNEATH PATH FOR BEES: DIGGER WASPS, JEWEL WASP, PLUM FEET BEE, BEEWOLF
- ⑦ PURIFY WATER: UNDERWATER PLANTS, REED BEDS, SEAWEED
- ⑧ FLOATING GARDEN
- ⑨ DIPPING PLATFORM
- ⑩ WARM SIDE OF THE BRIDGE (SOUTH GOOD FOR INSECTS (CONCRETE REMOVED))
- ⑪ DENSE GREEN: BUSHES, FLOWERING PLANTS, HIGH GRASSES, ... CANDIAN POPLAR REPLACED WITH PERSIAN LILIUM, OAK, AND WILLOW BIRCH WHITE SWEET CLOVER, CRESSWELL, WILD CARROT, DANDELION, BLACKBERRY BERRIES, ...
- ⑫ WETLANDS AROUND SHALLOW ZENNE
- ⑬ LOW OPEN GREEN: GRASSLAND, FLOWERING PLANTS, FRUIT ORCHARDS
- ⑭ CURRENT FRISCHE KEPT
- ⑮ ZENNE FORMS POND: FISHING PONTOON, RESERVOIR FOR WETLANDS, RECREATION, ...
- ⑯ POSSIBILITIES FOR NEIGHBORHOOD: VEGETABLE GARDEN, COMMUNITY FARMING, SHEEPS / PIGS, BUILDING INSECT HOTELS AND BIRD NESTS

- ⑰ CONCRETE QUAY NECESSARY FOR DOCKING BOATS
- ⑱ TRANSITION WOODEN PATH TO CORRUGATED PATH
- ⑲ PURIFY WATER: LIVERWORTS, LICHENS, MUSSELS, SPONGES (QUAY)
- ⑳ CONNECTION ZENNE
- ㉑ GREEN FINGER BETWEEN INDUSTRY

BRIDGE AS CONNECTION



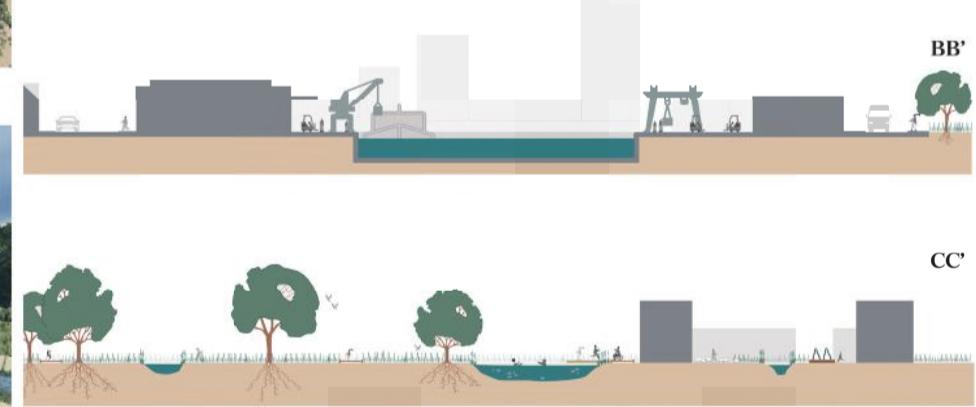
VIEW ON CANAL



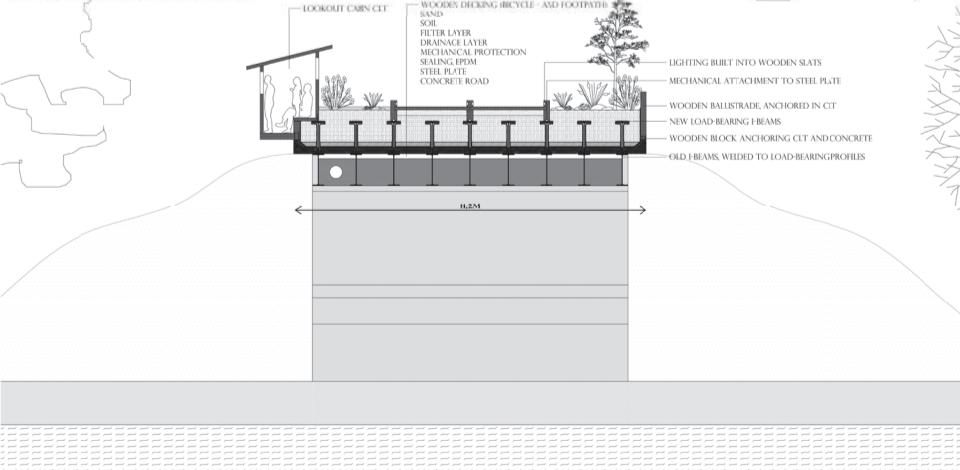
VIEW ON INDUSTRIAL ZONE



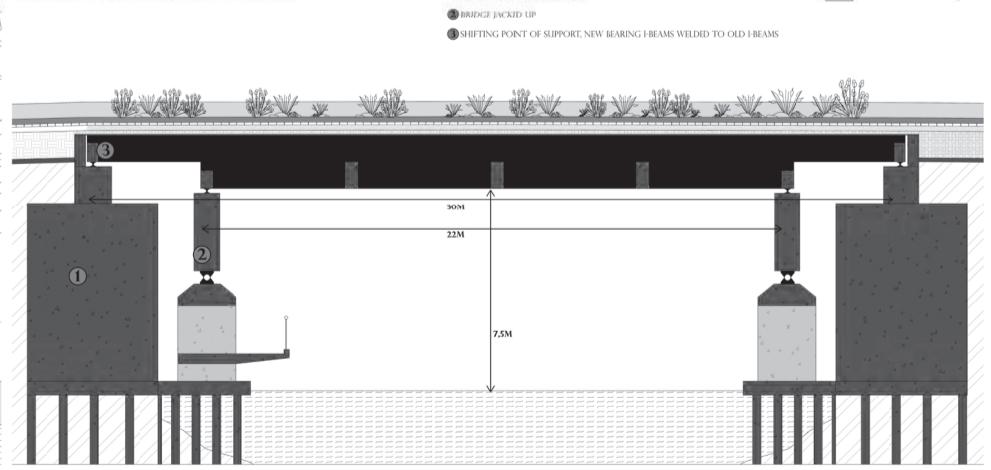
VIEW ZENNE, NEW DEVELOPMENTS, FRISCHE



TRANSVERSE SECTION



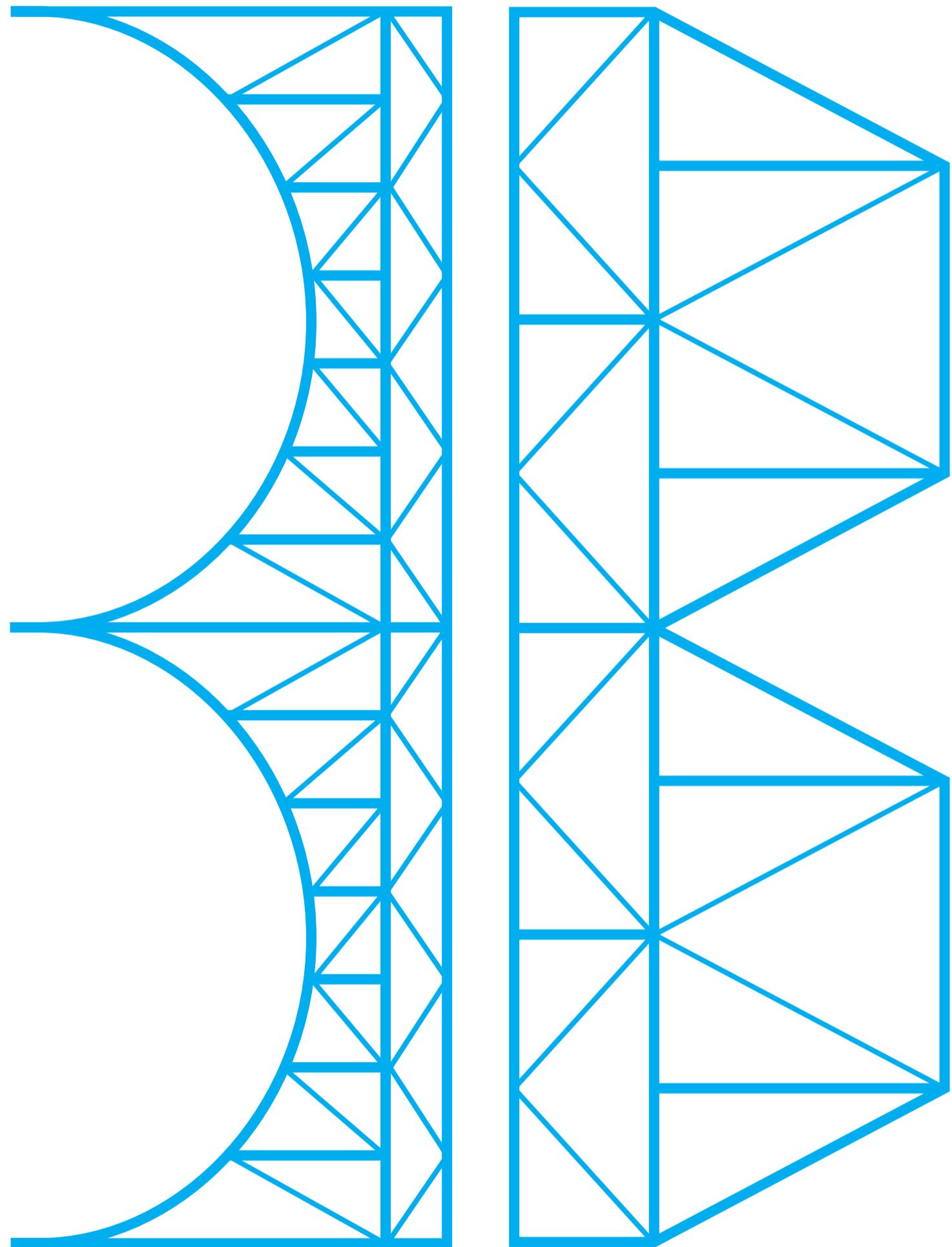
LONGITUDINAL SECTION



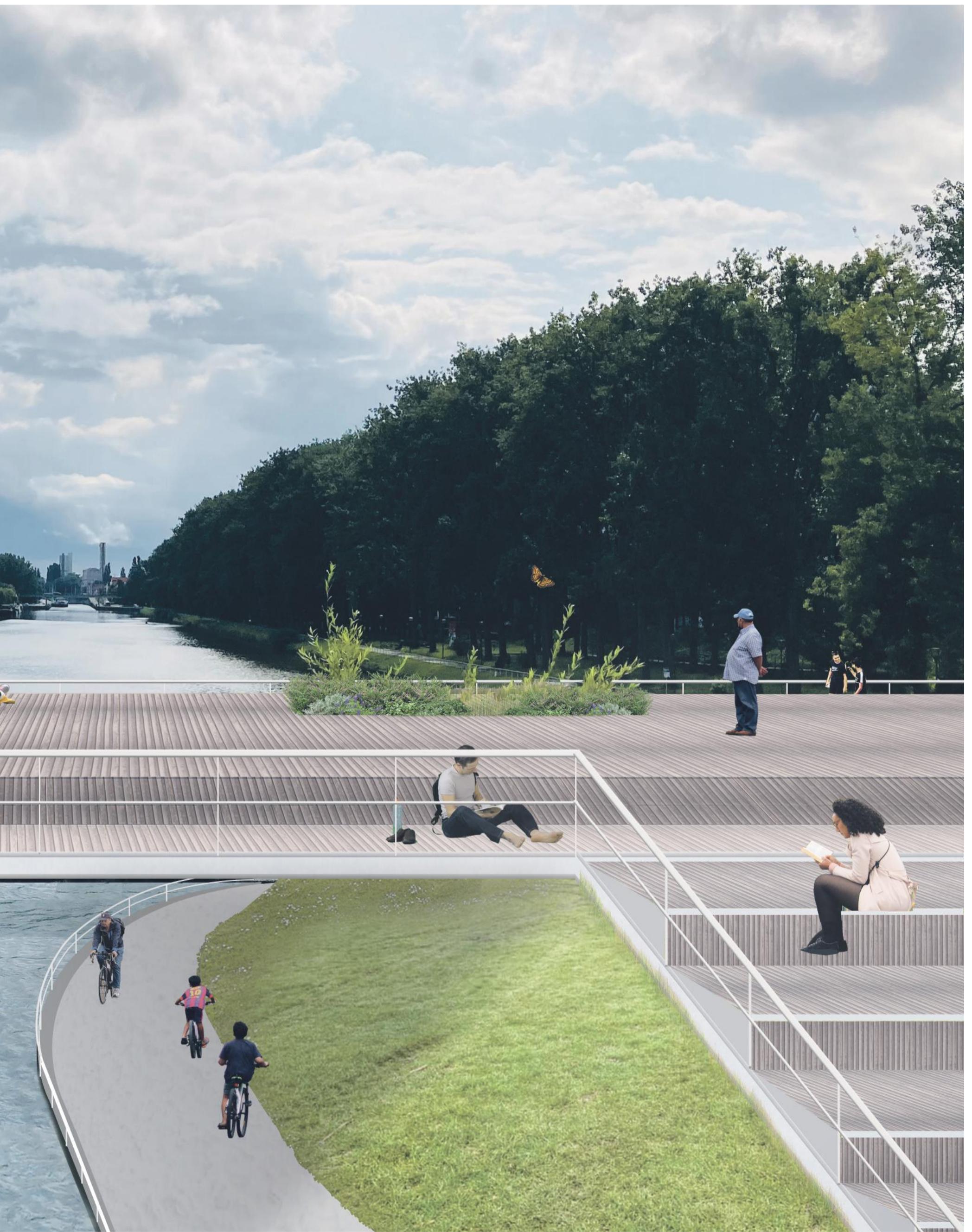
Filter Café Filtre – Atelier

BRUNN BX18 &

online expo:
www.fcfatelier.be



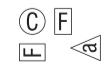
2021 – 2022



Cette image de l'avenir n'a pas pour ambition d'offrir une solution totale, ni de se présenter comme la seule et meilleure solution. Cette représentation est une traduction des observations faites sur le pont et de la façon dont les résidents l'utilisent aujourd'hui. Les idées de l'atelier réalisé le 19/09/2022 sont également incluses afin d'ouvrir le débat sur l'avenir du pont. Cette proposition

visuelle montre un endroit où s'arrêter, lire un livre, regarder au loin, jouer aux échecs, pique-niquer... et il sert comme axe pour les vélos. En créant du relief au tablier du pont, on donne forme à la disposition actuelle, où les bancs sont placés sur un côté et la zone centrale reste libre pour une circulation plus rapide. La piste cyclable sous-jacente sur la rive ouest, qui est aujourd'hui

dangereusement étroite - et où il faut crier fort pour éviter d'être soudainement confronté à quelqu'un venant en sens inverse - serait élargie. De l'autre côté, on tente d'étendre les berges le long de l'eau pour la faune et la flore. Un lien direct entre le tablier du pont et les berges vertes en contrebas est suggéré par de larges marches végétalisées.



Filter Cafés Filtré
Atelier



Fig. 01

Foto/photo: Ivan Put

Verbeeldingsatelier van Filter Café Filtré Atelier. Als zomerstraten de stad van morgen tonen, hoe zien die straten er dan uit? Hoe ruimen we letterlijk de baan voor meer ontmoeting, groen, spel, fietsen, wandelen, ...? Ontwerpers gaan het gesprek aan met de buurt. Samen denken ze na, tekenen en verbeelden ze een constructief pleidooi voor een stad op mensenmaat.

Atelier d'imagination par Filter Café Filtré Atelier. Si les rues d'été montrent la ville de demain, à quoi ressemblent-elles ? Comment libérer littéralement la voie pour plus de rencontres, de verdure, de jeux, de cyclisme, de marche, ... ? Les concepteurs entament un dialogue avec le voisinage. Ensemble, ils pensent, dessinent et visualisent un plaidoyer constructif pour une ville à l'échelle humaine.



Fig. 02

Foto/photo: Ivan Put



Fig. 03

Foto/photo: Ivan Put

Participatieve dansvoorstelling 'Birds' van Ultima Vez in het kader van OpenStreets21: een samenwerkingsproject in zes zomerstraten tussen Kanal, Filter Café Filtré Atelier, Ultima Vez, KVS, Cultureghem, Kaaithéater en Brussels 2030.

"Birds", Performance de danse participative par Ultima Vez dans le cadre d'OpenStreets21: un projet collaboratif réunissant Kanal, Filter Café Filtré Atelier, Ultima Vez, KVS, Cultureghem, le Kaaithéater et Brussels 2030, qui se produira dans six rues d'été.

**'HET IS HIER ELKE DAG
AUTOLOZE ZONDAG'**

Krantenknipsel 'De Standaard'
Door Ine Renson, Foto's Ivan Put

Een autoloze zondag is fijn, maar hoe maken we de sprong naar autoluwe steden? Op de Marchantbrug in Anderlecht staat die vraag op scherp.

Midden op de brug staat een kookvuur op wielen, waar enkele mensen van de sociaalartistieke vzw Cultureghem groenten staan te snijden. Daarachter tollen twee jonge breakdancers als gekken om hun as. De opzwepende dansvoorstelling Birds van Seppe Baeyens en Ultima Vez haalt de omstaanders aan. In geen tijd staan ze samen te dansen, midden op een brug over het Kanaal in Anderlecht.

Dit is Brussel op zijn best – zeker op autoloze zondag. Maar de Marchantbrug is niet alleen vandaag een symbool voor de strijd om de straat. Zeven jaar geleden was dit nog een drukke autobrug die Anderlecht verbond met de Brusselse Zuidwijk. Het was levensgevaarlijk je hier met de fiets over te wagen. Tot de autobrug zichzelf afschafte. In 2014 werd zij door stabiliteitsproblemen afgesloten voor autoverkeer. Die plotse leegte gaf aanzet tot nieuw leven. Fietsers en voetgangers namen de plek van de auto's in. Maar toch bleef het lang een verweesde plek.

Schaken en studeren

Vorig jaar ging een groep buurtbewoners, verenigd onder de naam Surlepont, zich het lot van de brug aantrekken. 'Dit is een visionaire brug, die zichzelf heeft getransformeerd', lacht trekker Remco Ruiter. 'Daar was geen politieke beslissing voor nodig, de brug wierp de auto's gewoon uit

zichzelf af. Tijdens de lockdown zijn we op woensdag schaakavonden begonnen te organiseren, aan vaste tafels met schaakborden. Daarna kwamen grote picknicktafels. In een mum van tijd werd dit een nieuwe pleisterplek. Van arbeiders die hier hun boterhammen eten tot studenten die komen studeren: je kunt het zo divers niet bedenken.'

'Er ontstond animo op de brug. Met passanten gingen we het gesprek aan: wat verwachten we van deze plek? Willen we de auto terug? Of moet het zo blijven? Na autoloze zondag verzochten mensen vaak: "Was het maar altijd zo." Wel, hier is het elke dag autoloze zondag.'

Een brug als hefboom voor verbinding: symbolischer kan het niet worden. 'Bruggen zijn altijd poetische constructies geweest', zegt Annekatrien Verdickt, architecte en voortrekker van de Brusselse burgerbeweging Filter Café Filtré. Ze wijst naar het water in zuidelijke richting, waar de grijze kanaalsoever overgaat in groen. 'Bijna nergens in Brussel heb je zo'n vergezicht. Geven we een plek die fungert als rustpunt weg aan de auto? Je kunt hier zoveel meer mee doen.'

Voor haar op tafel ligt een groot blanco plan, waar buurtbewoners gewapend met stiften en veel dromen de toekomst voor de brug en de wijk vormgeven. Voor het Filter Café Filtré Atelier is die input het vertrekpunt voor een traject waarbij architecten de overheid uitdagen met prikkende alternatieven voor straten waar de auto overheerst.

Prestigeproject

Toch staat het niet in steen gebeiteld dat de auto hier voorgoed wegblijft. De vorige Brusselse regering wilde een nieuwe autobrug, de plannen zijn ingediend. Sindsdien loopt een milieuef-

fectoronderzoek. Die nieuwe brug was ook het prestigeproject van het vorige Anderlechtse gemeentebestuur. Zij komt samen met grootschalige vastgoedontwikkeling langs de oevers, waar 10.000 nieuwe woningen worden gebouwd. 'Anderlecht boomt, het is goed dat er interesse is', zegt Remco Ruiter. 'De vraag is of daar een autobrug bijhoort. Je kunt ook omrijden naar twee bruggen die 500 en 900 meter verderop liggen. Natuurlijk is er tegenkanting, veel mensen uit de oude woonblokken hopen dat de brug weer open gaat voor autoverkeer. Ze hebben het nooit anders geweten. Het is pas door te proeven van het alternatief, dat je anders gaat denken.'

'Toen de brug werd afgesloten, werd er gewaarschuwd voor chaos', knikt Annekatrien Verdickt. 'Maar het omgekeerde is waar. De chaos bleef uit, de files verdwenen, de buurt herleefde. We achten de kans groot dat we de plannen nog kunnen kerend.'

Anachronisme

De tijd zit de actievoerders mee. Het Brusselse mobiliteitsplan Good Move wil met circulatieplannen en investeringen in openbaar vervoer en fietspaden het autoverkeer drastisch inperken. Daardoor is de geplande brug nu al een anachronisme, zegt architect Jan Terwecoren van FCF Atelier. 'Ruimtelijke planning is een log proces, ideeën zijn vaak achterhaald wanneer ze worden uitgevoerd. Met Good Move kerend de geesten snel. Je gaat toch geen autobrug bouwen waar straks geen auto's meer over mogen rijden?'

'Wij vragen niets revolutionairs, maar gaan mee met de trend die je in alle grote steden ziet', zegt William Schoofs van Surlepont. 'Kijk naar Bordeaux of Marseille, twee autosteden die de auto

radicaal gebannen hebben. Daar heb je nu brede, autovrije boulevards. Die steden herleven. Tien jaar geleden was die omwenteling ondenkbaar.'

Plannen terugdraaien

Op aandrang van de buurt wordt daarom nu ook een scenario zonder auto's onderzocht, zegt minister van Mobiliteit Elke Van den Brandt (Groen), terwijl ze de festiviteiten gadeslaat. 'Het is niet de gewoonte de plannen van de vorige regering terug te draaien. Maar we zitten nu eenmaal met een nieuwe dynamiek. Je merkt dat veel Brusselaars snakken naar een andere invulling. Er ontstaat een beweging van onderuit, van mensen die de openbare ruimte terugclaimen. De voetgangerszone in het centrum is er gekomen omdat Brusselaars die hebben opgeëist. Dat zie ik hier opnieuw gebeuren.'

'We willen die droom niet aan flarden schieten', zegt ook Suzanne Müller-Hübsch (Groen), de Anderlechtse schepen van Mobiliteit. Ze vindt er geen doekjes om: er moet een nieuwe brug komen, maar van een transit voor auto's kan geen sprake meer zijn. 'In het circulatieplan voor deze buurt is sluiptraffic over de brug niet meer mogelijk. Ik begrijp dat het vorige bestuur graag uitpakte met de plannen voor een nieuwe brug. Maar niemand zegt dat je daar auto's voor nodig hebt. Ook een fietsers- en voetgangersbrug kan een statement in de stad zijn.'



Fig. 04

Artikel uit 'De Standaard' / Article du 'De Standaard' – Foto/photo: Ivan Put

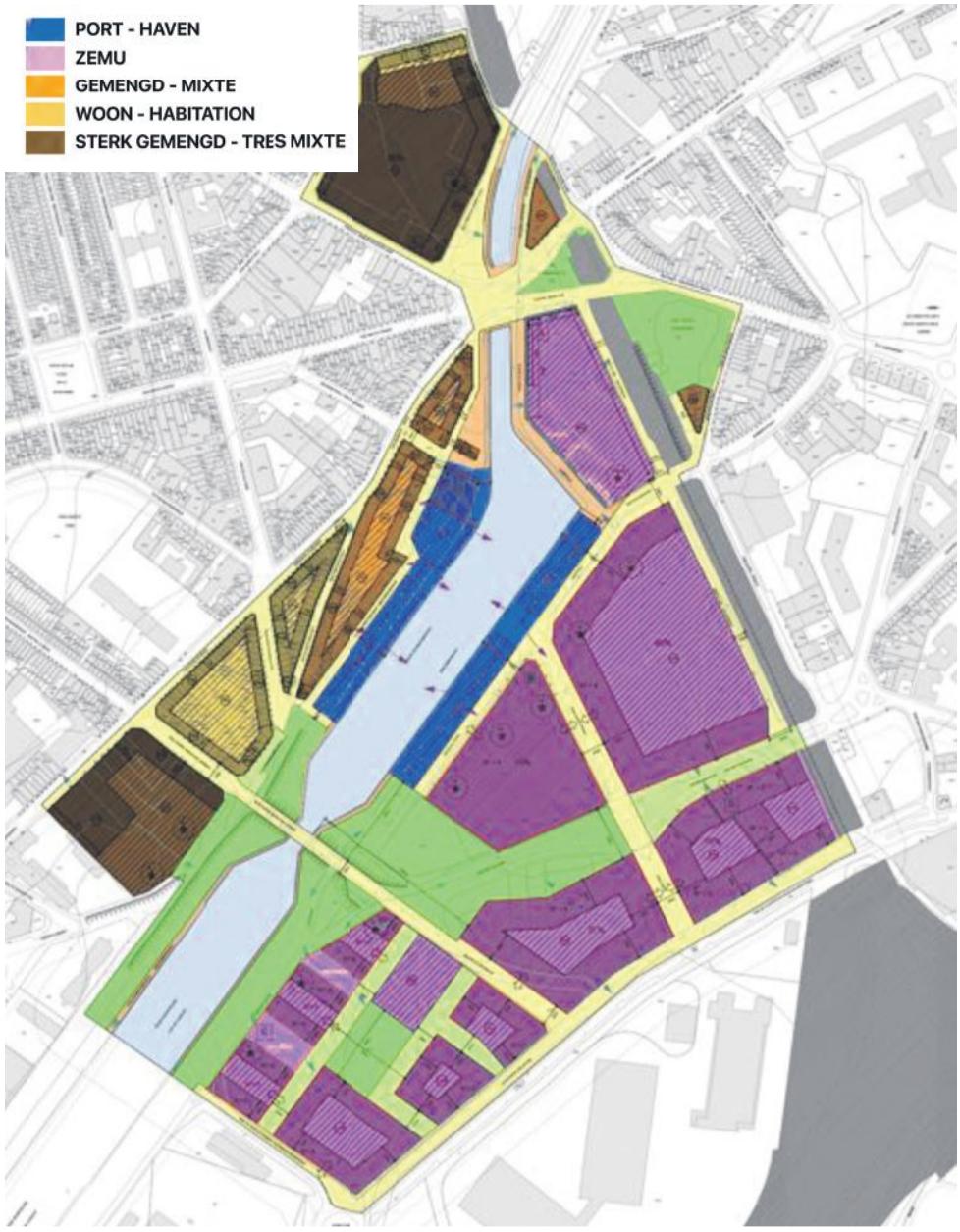


Fig. 01

BPA Biestebroeck PPA



Fig. 02

beeld/image: stedenbouwkundige ontwikkelingen Beliris, ORG



Fig. 05

Urbanities MSA/PlusOffice

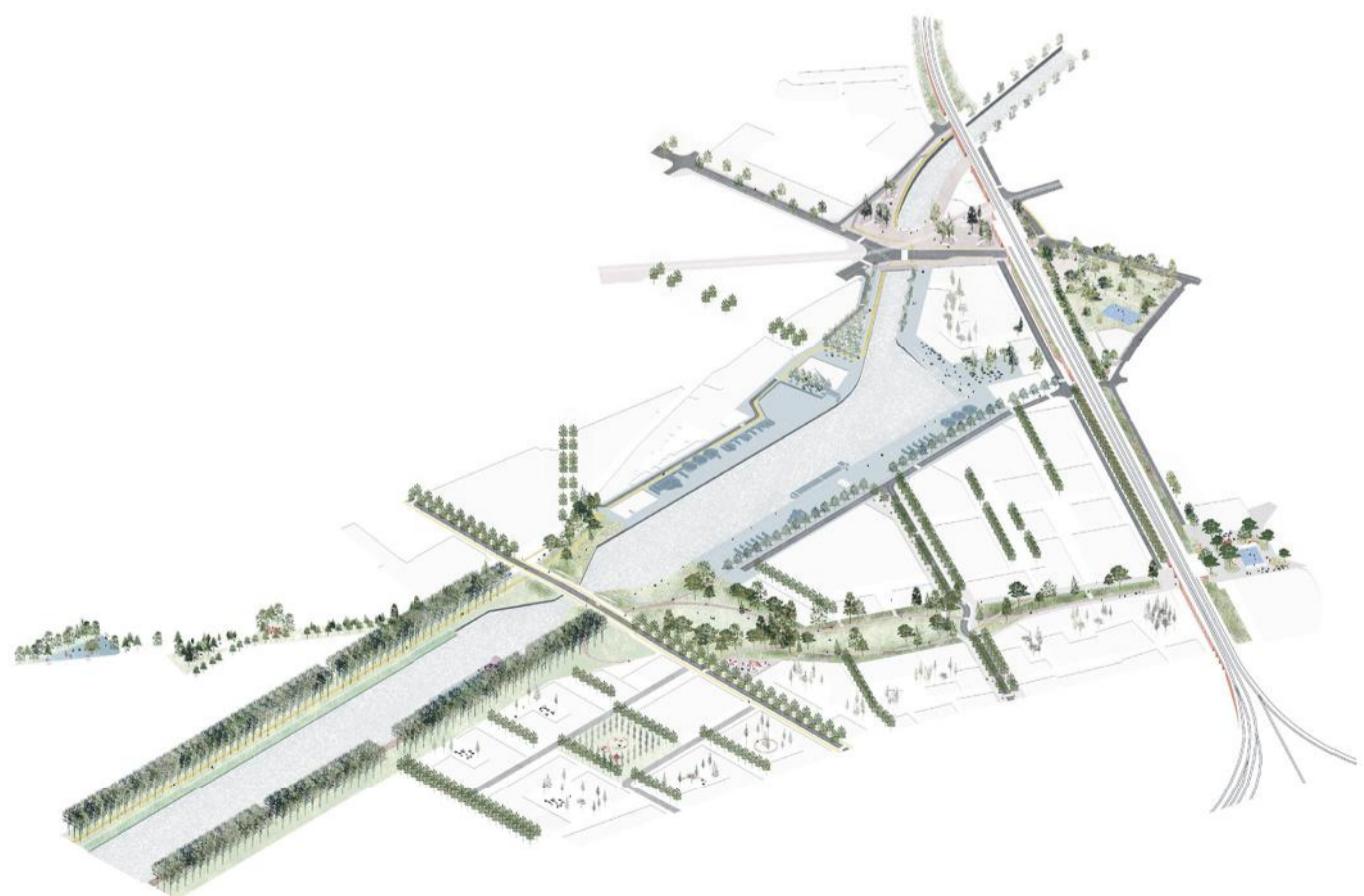


Fig. 04

beeld/image: landschapsontwerp Bas Smets



Fig. 08

Bureau Greisch - Pont de la Petite-Ile à Anderlecht – projet de reconstruction. -
Klein-Eilandbrug in Anderlecht.



Fig. 08

Bureau Greisch - Pont de la Petite-Ile à Anderlecht – projet de reconstruction. -
Klein-Eilandbrug in Anderlecht.



Fig. 08

Bureau Greisch - Pont de la Petite-Ile à Anderlecht – projet de reconstruction. - Klein-Eilandbrug in Anderlecht.

Soms is de rol van dingen
ergens anders te gaan staan,
carrément in een ander seizoen, bijvoorbeeld
een seizoen of twee te bundelen,
kwestie van tijd te overbruggen,
minder te verspillen
en misschien zelfs te winnen.

Aan overkanten staan dingen te gebeuren:
oude versus nieuwe bouwvallen
kleinere, bescheiden utopieën
standvastig tussenin.

Veel van alles blijft onopgemerkt
zoals de camion waarop in stof geschreven staat:
'elke dag naar de carwash'.
Leugens regeren in een land van slogans.

Vierentwintig openingsuren
veerkrachtig verdeelde koopkracht,
traagte onverbiddelijk vermarkt.
Elke dag naar de carwash.

Walvissen door het kanaal,
beloofd door de schepen van vissensoorten,
langs woonboten bureaus aan het werk.
Van walvissen is geweten dat ze niets googlen
en netflix links laten,
links aan het oog dat ze slapend open houden.

Sommige dagen beginnen schakend,
sommige eindigen schakend,
andere schaken zichzelf vast.
Waterdicht verzegelde,
schakende etmalen.

In een nieuw uitgevonden blauw begint
de dag aan haar comeback,
verwachtingen luxetorens hoog:
vandaag draagt domotica en vloerverwarming in zich.

Wat zou de wereld zijn zonder dit nieuwe blauw?
Een kleur armer,
warser van ambities.

Ik zie:
een verzameling te mijden beginnersfouten
opduiken
ter herinnering aan de menselijkheid
dat we nog altijd niet écht kunnen vliegen,
ook volgend seizoen niet.

Misschien zijn er geen sezoenen meer
zijn er geen episodes meer
geen nieuwe onverwachte personages,
cliffhangers, finales
en wendingen van het plot.
Misschien worden de rechten deze keer
door ons opgekocht.

Daarmee is alles en niks gezegd,
zeiden ze,
en ze zwegen pagina's vol.

Als taal verwart,
dan heeft ze op z'n minst toch dat gedaan.

Veel gepraat leidt tot _____

Alex Deforce



Fig. 01

Carte postale collection - Verzameling Marcel Jacobs

Vers 1860, une passerelle a été construite au-dessus du canal qui permettait le passage aux piétons désirant se rendre sur la Petite Ile et les nouvelles usines. À l'époque, on l'appelait 'Het boetje' inspiré par l'enseigne d'un estaminet tout proche, ou 'halfcenkensbrug' car sa traversée coûtait un demi centime.

Rond 1860 werd een voetgangersbrug gebouwd naar Klein Eiland en de nieuwe fabrieken. De brug werd 'Het Boetje' genoemd naar het nabij gelegen cafe en ook 'halfcenkensburg' want je moest een halve centiem betalen om de brug te mogen oversteken.



Fig. 02

Collection - Verzameling KIK/IRP

Vers 1926, La passerelle 'het Boetje', lors de l'élargissement du canal. Pendant 32 ans, un passage étroit sur le pont permettait la circulation uniquement aux piétons et deux roues. Petit à petit, la nature a fini par reprendre ses droits.

Rond 1926, De brug 'het Boetje' bij de verbreding van het kanaal. Via een nauwe passage konden voetgangers en fietsers de brug oversteken. Deze situatie duurde 32 jaar en de natuur kreeg vrij spel op de brug.

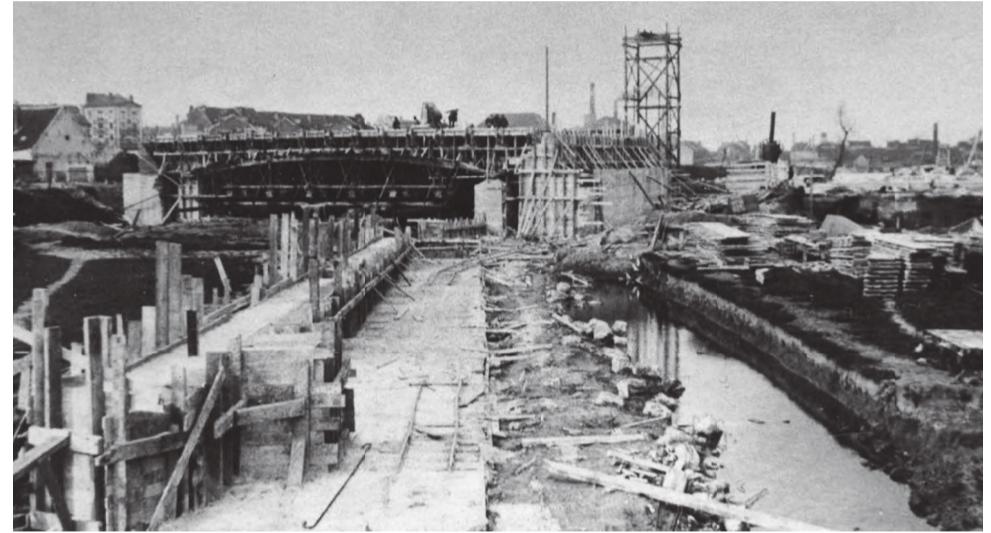


Fig. 03

Collection Maison d'Erasmus - Verzameling Erasmushuis

Vers 1926. Construction du pont de Biestebroeck.

Rond 1926. Bouw van de Biestebroeckbrug.

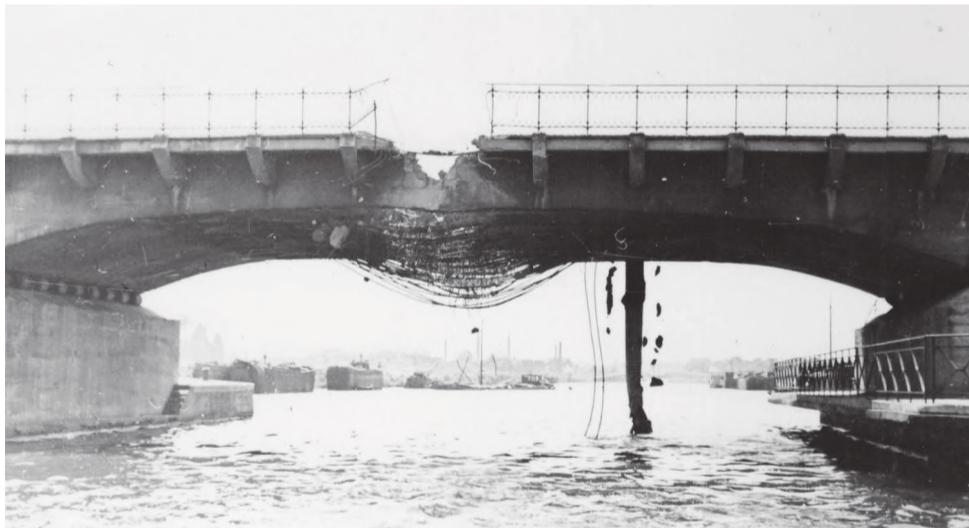


Fig. 04

Ministère des Travaux Publics - Ministerie van Openbare Werken juin-juni 1940

Le 17 mai 1940 à 6h du matin le pont a été dynamité afin d'arrêter l'avancée de l'armée allemande. Les autres ponts du canal à Bruxelles l'ont aussi été.

Op 17 mei 1940 om 6 uur 's morgens werd de brug opgeblazen om de opmars van het Duitse leger te stoppen, net als de andere bruggen over het kanaal in Brussel.



Fig. 05

Ministère des Travaux Publics Ministerie van Openbare Werken juni -juni 1940.

27 juin 1940, Une construction temporaire permettait aux piétons et aux cyclistes d'utiliser à nouveau le pont. Il était à l'époque communément appelé 'le pont cassé'

26 juni 1940, Door een voorlopige constructie konden voetgangers en fietsers terug de brug gebruiken. In de volksmond heette de brug 'de kapotte brug'.



Fig. 06

Photo Marcel Jacobs 23 septembre 1972

Un nouveau pont a été construit et inauguré le 23 septembre 1972.

Er werd een nieuwe brug gebouwd en ingewijd op 23 september 1972.



Fig. 07

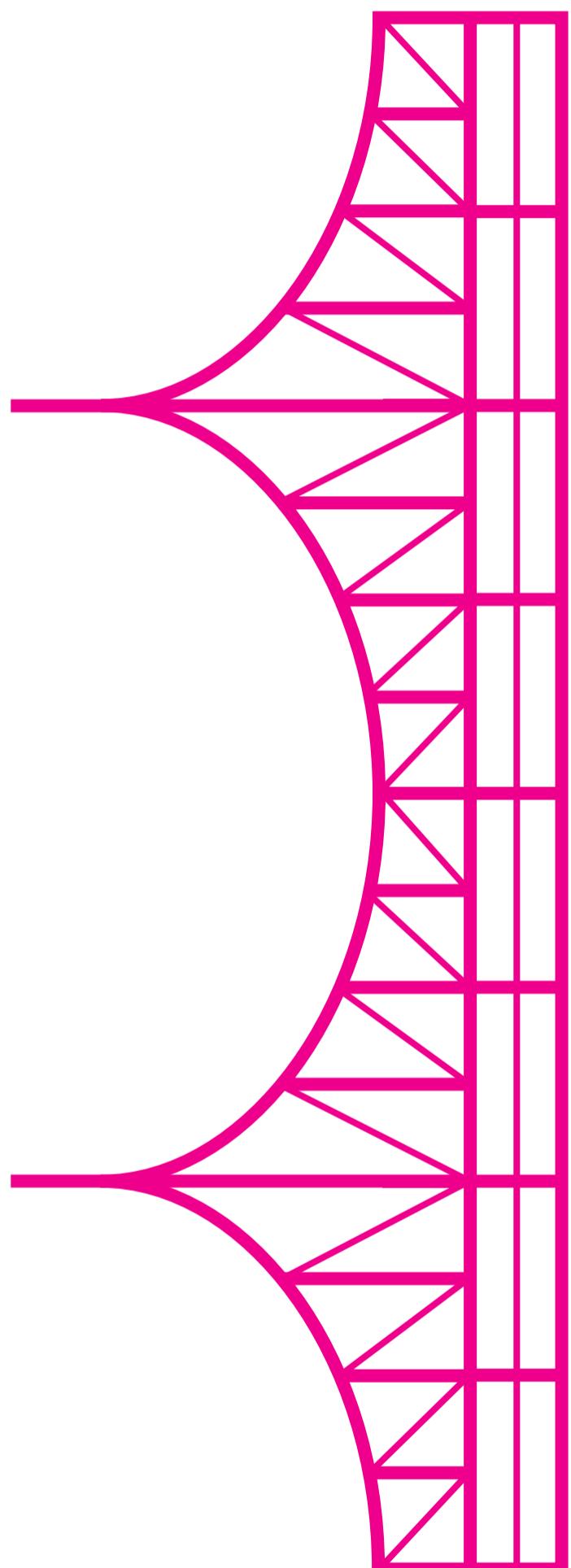
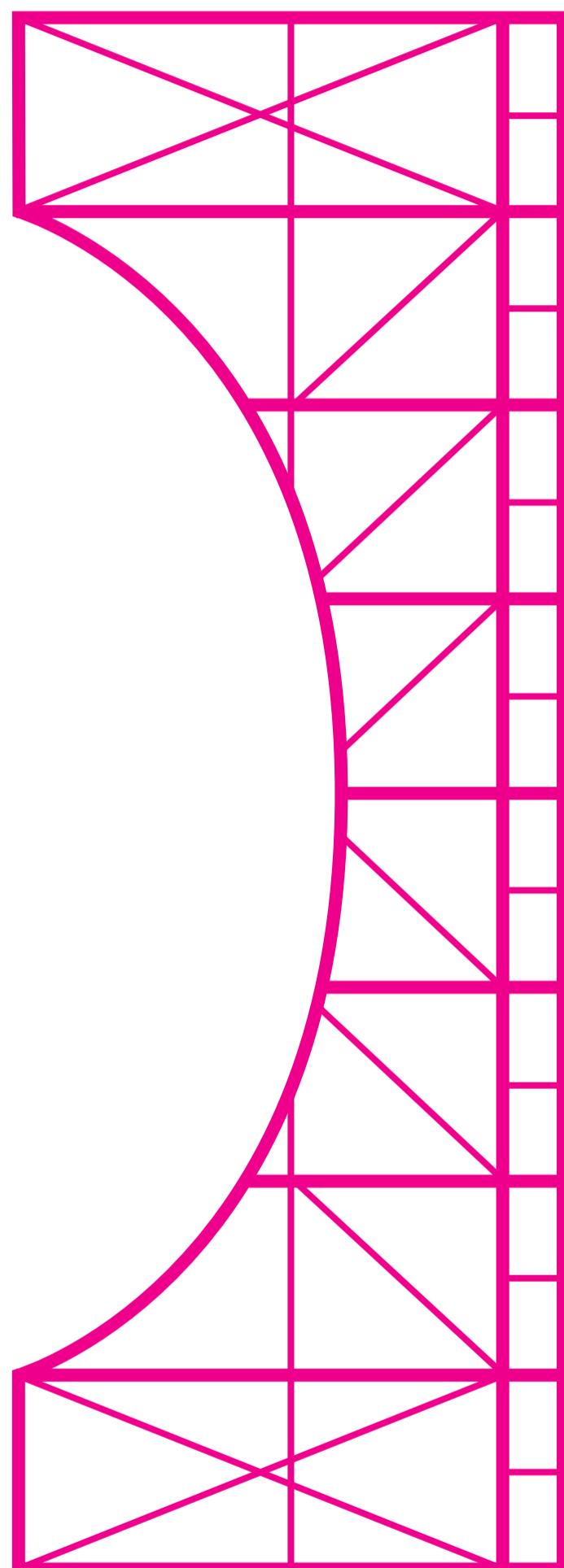
Photo Marcel Jacobs

En 2014, le pont a été interdit au trafic motorisé en raison de problèmes de stabilité.

In 2014 werd de brug afgesloten voor gemotoriseerd verkeer vanwege stabiliteitsproblemen.

Filter Café Filtre – Atelier

BRUNN, BX1 &



13.04 &

18.04.2022

18.04.2022
On Air BRUZZ & BX1