

[ENG]

Welcome to The Brussels Edge.

Brussels does not stop at its administrative border. Every day, people, infrastructures, jobs and services connect the city to its surrounding municipalities. Yet these territories are still planned and governed largely separately.

This project explores how spatial design and new forms of cooperation could strengthen these metropolitan relationships. Moving from the regional scale to local interventions, it presents the Brussels periphery not as a fixed boundary, but as a shared space of connection, exchange and opportunity.

[NL]

Welkom bij The Brussels Edge.

Brussel stopt niet aan zijn administratieve grens. Elke dag verbinden mensen, infrastructuur, banen en voorzieningen de stad met de omliggende gemeenten. Toch worden deze gebieden nog steeds grotendeels afzonderlijk gepland en bestuurd.

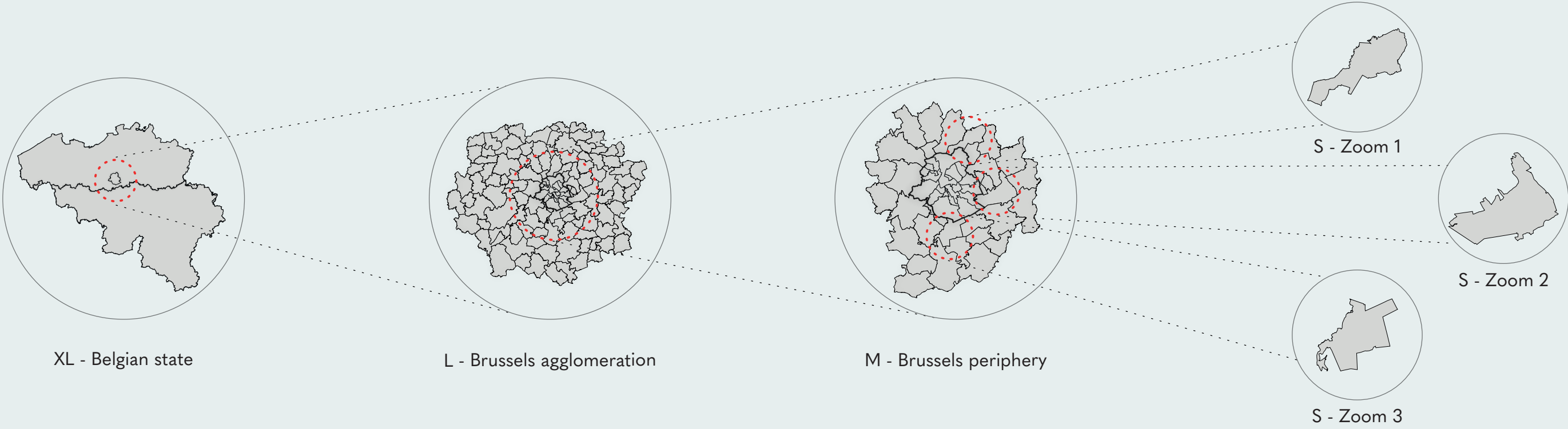
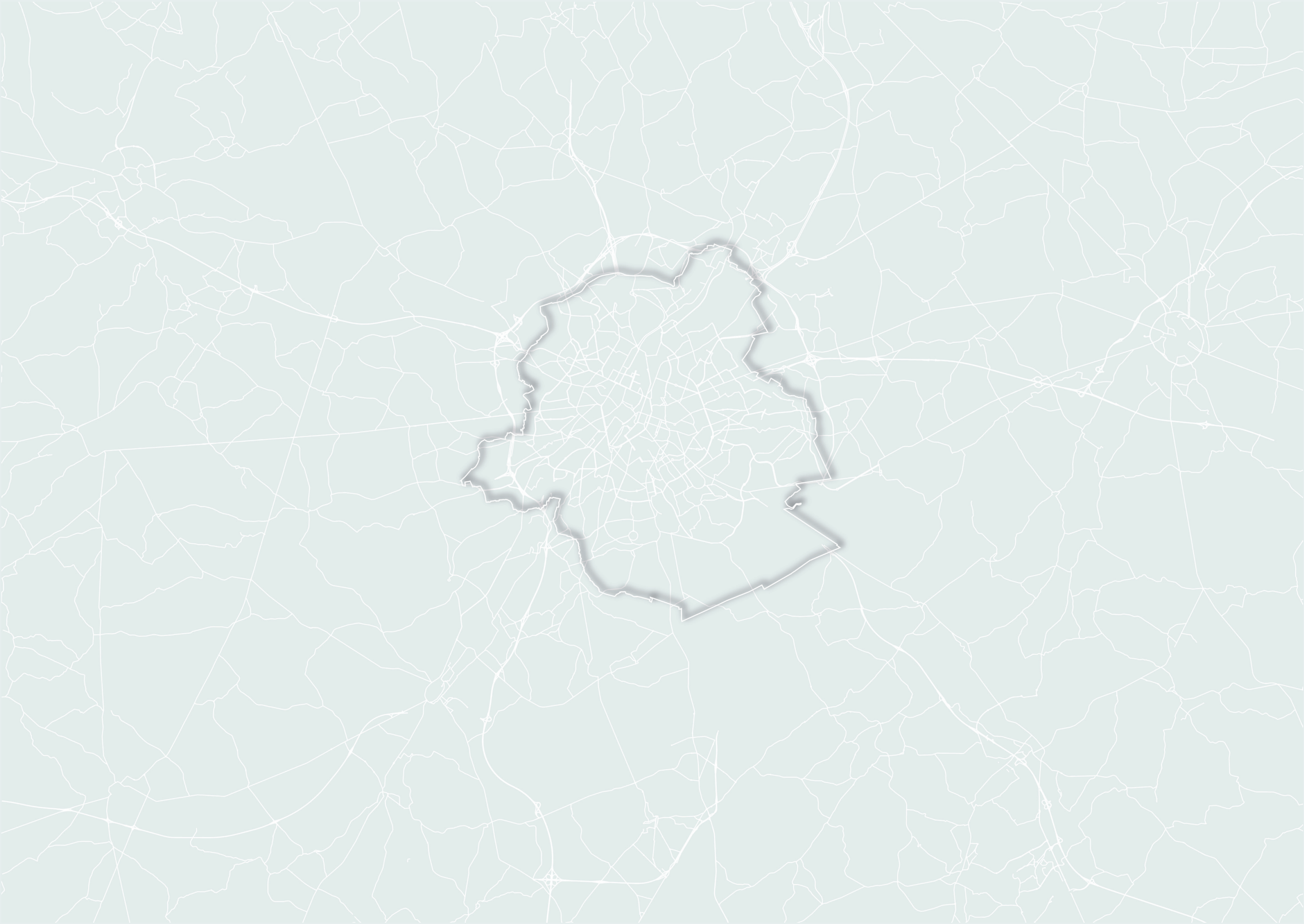
Dit project onderzoekt hoe ruimtelijk ontwerp en nieuwe vormen van samenwerking deze grootstedelijke relaties kunnen versterken. Door van de regionale schaal naar lokale ingrepen te bewegen, benadert het de Brusselse rand niet als een vaste grens, maar als een gedeelde ruimte voor verbinding, uitwisseling en kansen.

[FR]

Bienvenue dans The Brussels Edge.

Bruxelles ne s'arrête pas à sa frontière administrative. Chaque jour, les habitants, les infrastructures, les emplois et les services relient la ville aux communes qui l'entourent. Pourtant, ces territoires continuent d'être planifiés et gouvernés en grande partie séparément.

Ce projet explore comment l'aménagement du territoire et de nouvelles formes de coopération pourraient renforcer ces relations métropolitaines. En passant de l'échelle régionale aux interventions locales, la périphérie bruxelloise est présentée non comme une frontière fixe, mais comme un espace partagé de connexion, d'échange et d'opportunités.



Mobility in and around Brussels reveals a strongly connected metropolitan territory, but also increasing car dependency beyond the regional border. Flemish «Hoppinpunten» aim to link public transport with cycling, shared mobility and ‘Park & Ride’, yet they remain limited and organised within regional structures.

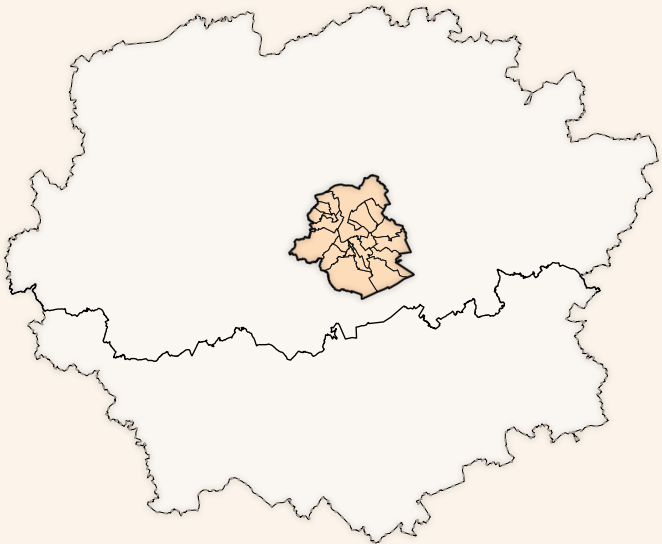
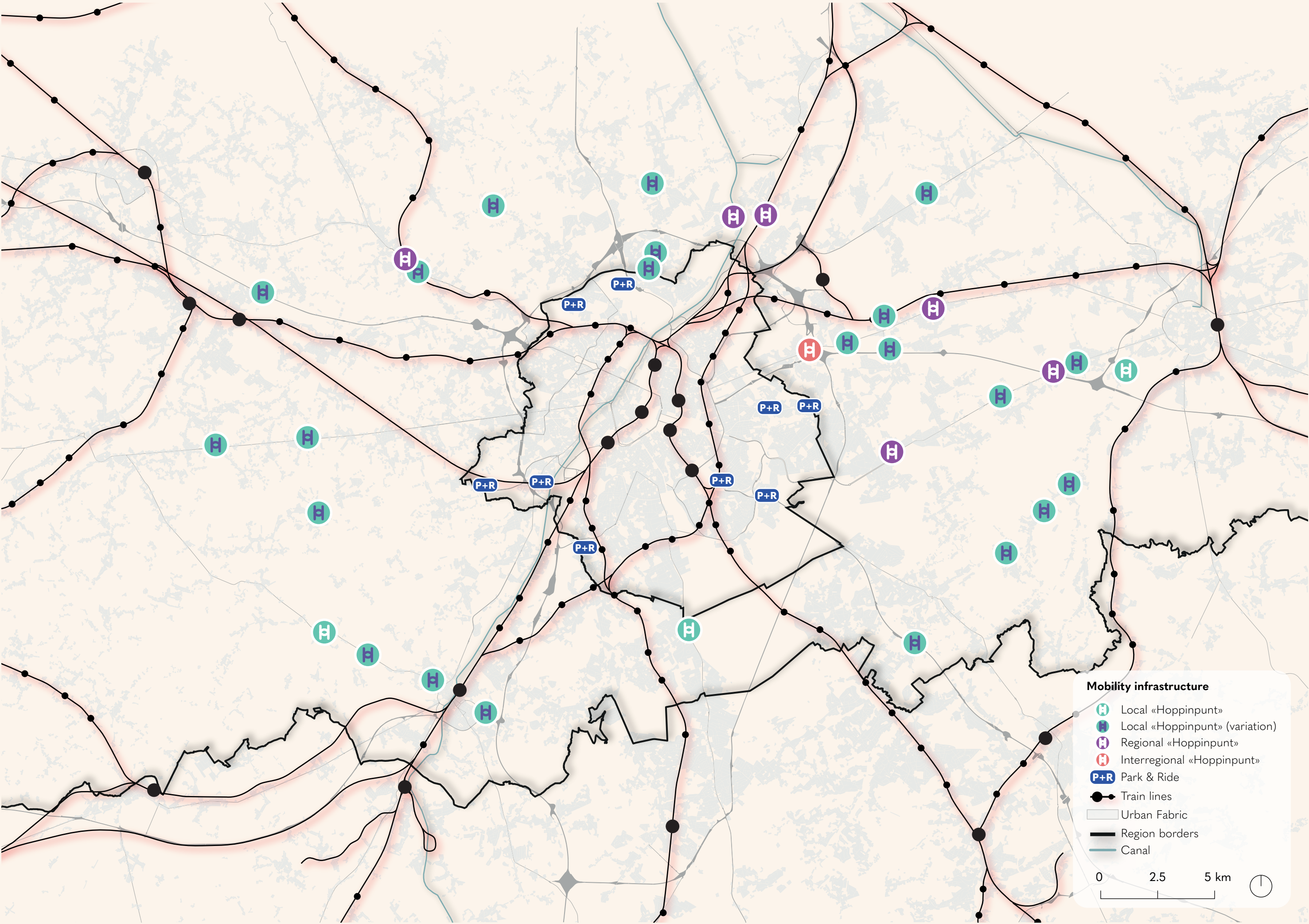
This reality extends across three scales: the Brussels-Capital Region, the wider agglomeration, and the Functional Urban Area of around 2.7 million people. Nearly 380,000 commuters enter Brussels every day, creating challenges that cross administrative boundaries. Brussels therefore functions as a metropolitan region without a governance system at the same scale.

Mobiliteit in en rond Brussel toont een sterk verbonden grootstedelijk gebied, maar ook een toenemende autoafhankelijkheid buiten de gewestgrens. Vlaamse «Hoppinpunten» willen het openbaar vervoer verbinden met fietsen, deelmobiliteit en ‘Park & Ride’, maar blijven voorlopig beperkt en regionaal georganiseerd.

Deze realiteit strekt zich uit over drie schalen: het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, de ruimere agglomeratie en de Functionele Stedelijke Regio met ongeveer 2,7 miljoen inwoners. Dagelijks komen bijna 380.000 ‘commuters’ Brussel binnen, wat uitdagingen creëert die administratieve grenzen overschrijden. Brussel functioneert dus als een metropool, zonder een bestuursstelsel op dezelfde schaal.

La mobilité dans et autour de Bruxelles révèle un territoire métropolitain fortement connecté, mais aussi une dépendance croissante à la voiture au-delà de la frontière régionale. Les «Hoppinpunten» flamands cherchent à relier les transports publics au vélo, à la mobilité partagée et aux ‘Park & Ride’, mais restent encore limités et organisés à l’échelle régionale.

Cette réalité s’étend sur trois échelles: la Région de Bruxelles-Capitale, l’agglomération élargie et la Zone Urbaine Fonctionnelle d’environ 2,7 millions d’habitants. Près de 380.000 navetteurs entrent chaque jour à Bruxelles, générant des défis qui dépassent les frontières administratives. Bruxelles fonctionne donc comme une métropole, sans disposer d’un système de gouvernance à la même échelle.



Brussels-Capital Region (BCR):
1.2 million people

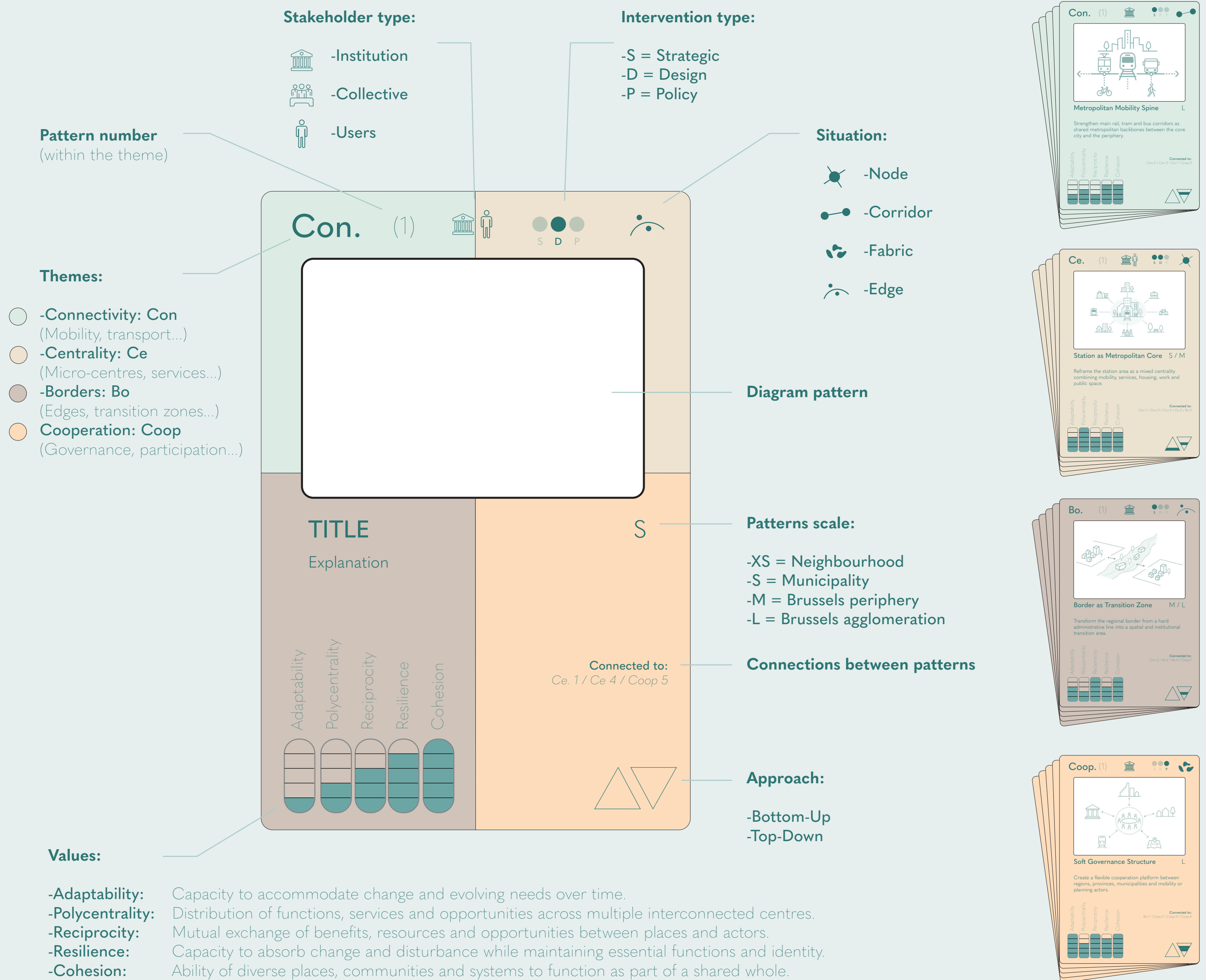


Agglomeration:
1.5 million people



Functional Urban Area (FUA)
2.7 million people

READING THE METROPOLITAN REGION



The «Pattern Language» translates some of the project's main findings into twenty simple, visual and combinable intervention principles. Each card links a recurring situation to a possible response, while indicating the key actors, scales and values involved. Organised around connectivity, centralities, borders and cooperation, the cards connect analysis with spatial and institutional proposals without imposing a single solution.

Pick a few cards, combine them and test different possibilities: together, they form a flexible toolbox for the Brussels periphery.

De «Pattern Language» vertaalt belangrijke bevindingen van het project in twintig eenvoudige, visuele en combineerbare interventieprincipes. Elke kaart koppelt een terugkerende situatie aan een mogelijke aanpak en toont de belangrijkste actoren, schalen en waarden. Geordend rond connectiviteit, centraliteiten, grenzen en samenwerking verbinden de kaarten analyse met ruimtelijke en institutionele voorstellen, zonder één vaste oplossing op te leggen.

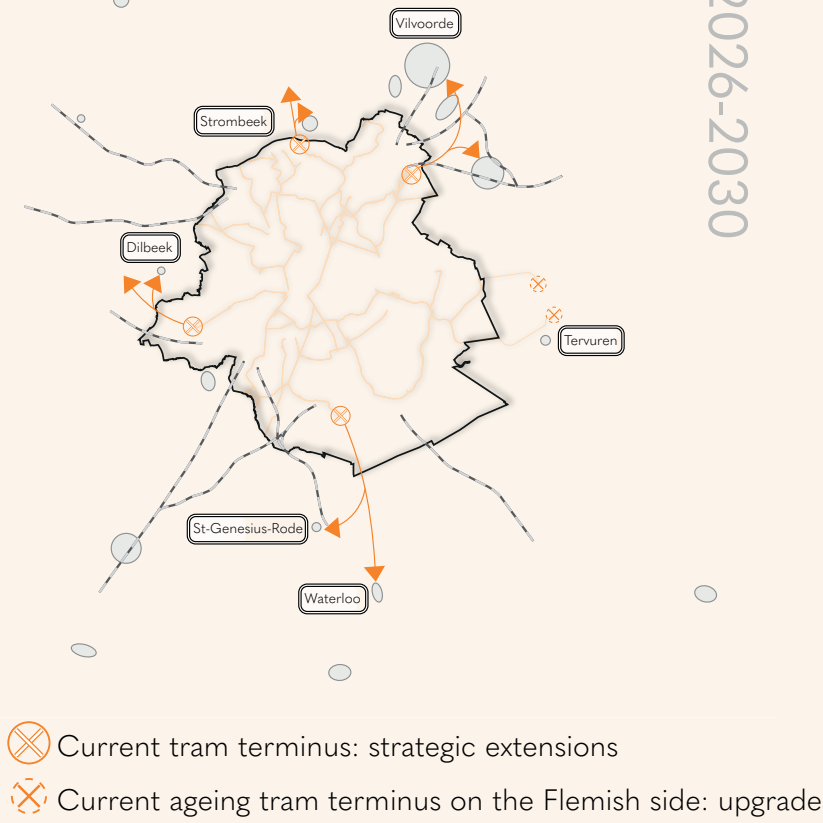
Kies enkele kaarten, combineer ze en test verschillende mogelijkheden: samen vormen ze een flexibele toolbox voor de Brusselse rand.

Le «Pattern Language» traduit de principaux constats du projet en vingt principes d'intervention simples, visuels et combinables. Chaque carte relie une situation récurrente à une réponse possible, tout en indiquant les principaux acteurs, échelles et valeurs concernés. Organisées autour de la connectivité, des centralités, des frontières et de la coopération, les cartes relient l'analyse aux propositions spatiales et institutionnelles, sans imposer une solution unique.

Piochez quelques cartes, combinez-les et testez différentes possibilités : ensemble, elles forment une boîte à outils flexible pour la périphérie bruxelloise.

THE PATTERN LANGUAGE

PHASE 1:
Expansion

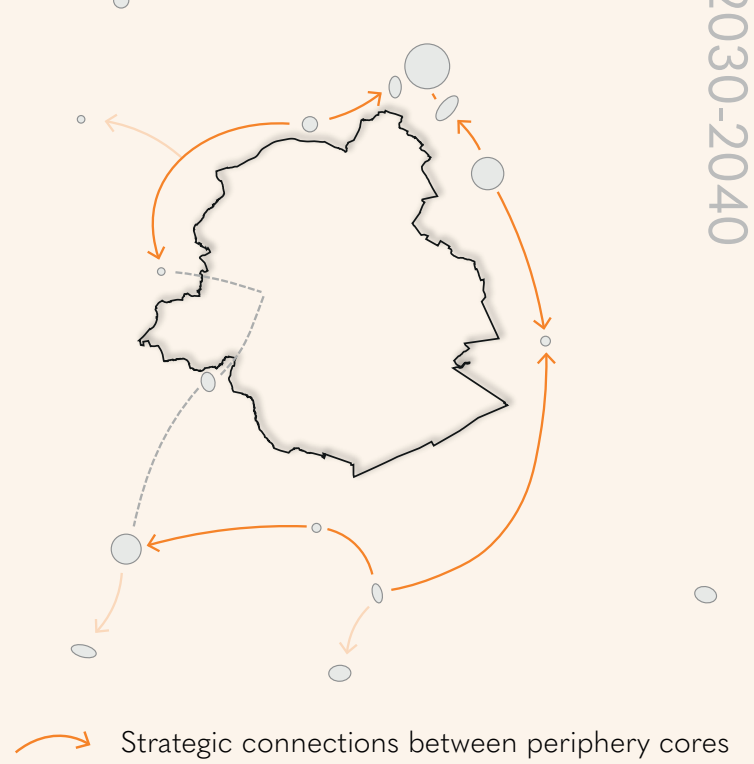


The first phase strengthens connections between Brussels and the periphery by extending existing mobility corridors, upgrading strategic hubs and improving local accessibility. Connectivity, centrality and cooperation pattern cards establish the basic conditions for metropolitan integration.

De eerste fase versterkt de verbindingen tussen Brussel en de rand door bestaande mobiliteitscorridors uit te breiden, strategische knooppunten te verbeteren en de lokale bereikbaarheid te vergroten. Pattern cards rond connectiviteit, centraliteit en samenwerking leggen de basis voor grootstedelijke integratie.

La première phase renforce les connexions entre Bruxelles et sa périphérie en prolongeant les couloirs de mobilité existants, en améliorant les pôles stratégiques et l'accessibilité locale. Les pattern cards liées à la connectivité, aux centralités et à la coopération établissent les bases de l'intégration métropolitaine.

PHASE 2:
Connection

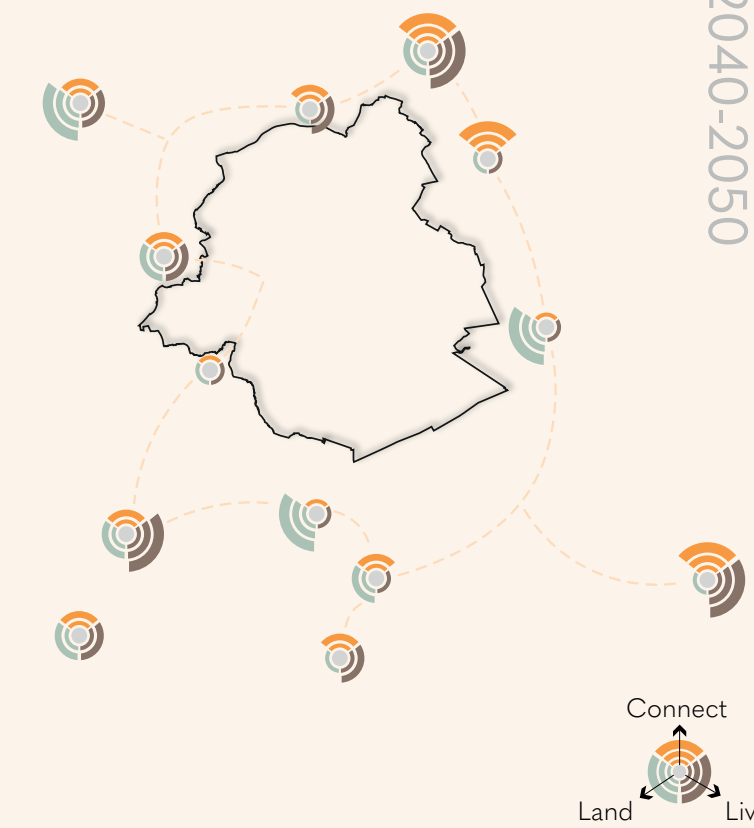


The second phase connects peripheral municipalities to one another, reducing their dependence on Brussels as (only) main point of exchange. Pattern cards for peripheral links, centralities, border zones and cooperation help build a complementary metropolitan network.

De tweede fase verbindt de randgemeenten onderling en vermindert zo hun afhankelijkheid van Brussel als (enige) belangrijkste uitwisselingspunt. Pattern cards rond verbindingen in de rand, centraliteiten, grenszones en samenwerking helpen een complementair grootstedelijk netwerk op te bouwen.

La deuxième phase relie les communes périphériques entre elles, réduisant leur dépendance à Bruxelles comme (seul) principal point d'échange. Les pattern cards liées aux connexions périphériques, aux centralités, aux zones frontalières et à la coopération contribuent à construire un réseau métropolitain complémentaire.

PHASE 3:
Activation

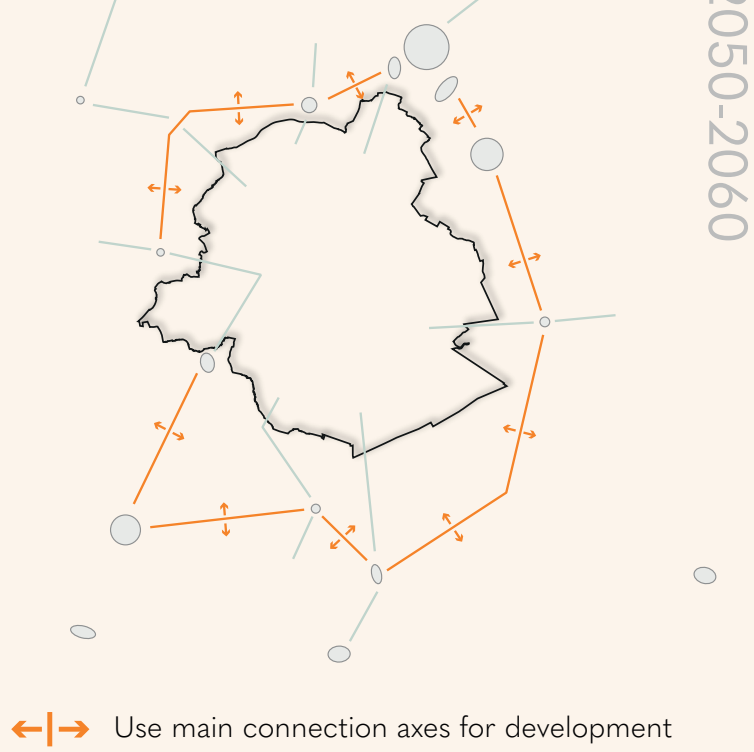


Once better connected, local centres are activated according to their qualities of accessibility (Connect), landscape (Land) and everyday life (Live). Different pattern card combinations support place-specific interventions and strengthen each municipality's role within the metropolitan system.

Eenmaal beter verbonden, worden lokale centra geactiveerd op basis van hun kwaliteiten op het vlak van bereikbaarheid (Connect), landschap (Land) en dagelijks leven (Live). Verschillende combinaties van pattern cards ondersteunen plaatsgebonden ingrepen en versterken de rol van elke gemeente binnen het grootstedelijke systeem.

Une fois mieux connectés, les centres locaux sont activés selon leurs qualités d'accessibilité (Connect), de paysage (Land) et de vie quotidienne (Live). Différentes combinaisons de pattern cards soutiennent des interventions adaptées à chaque lieu et renforcent le rôle de chaque commune au sein du système métropolitain.

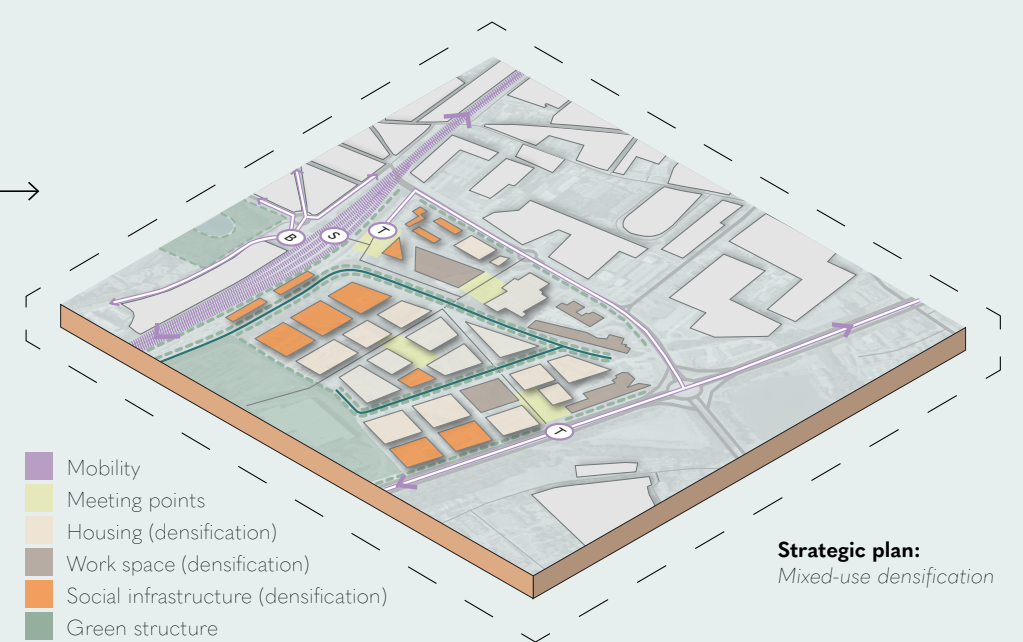
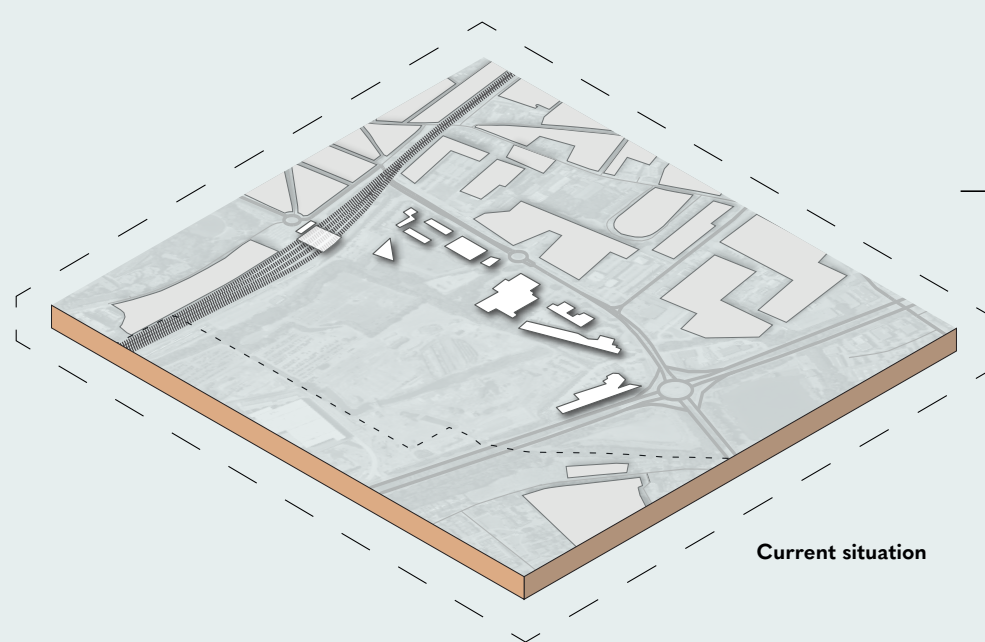
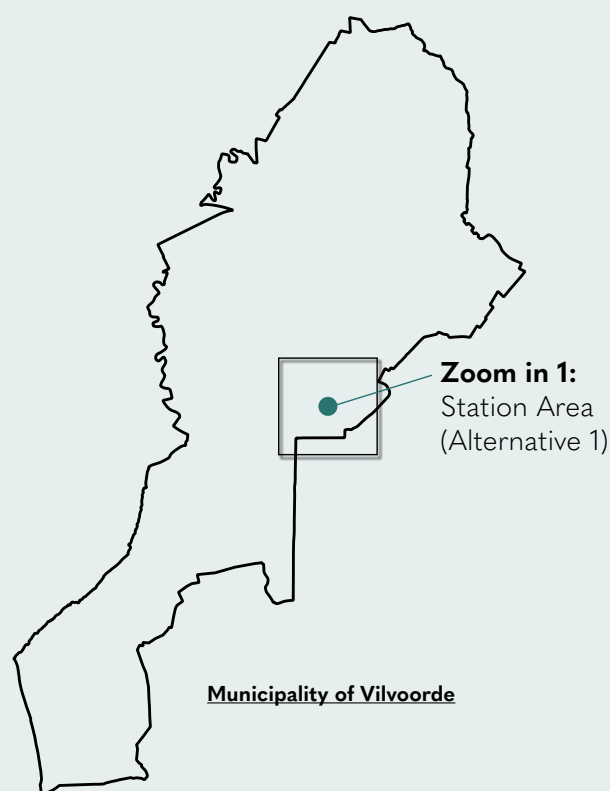
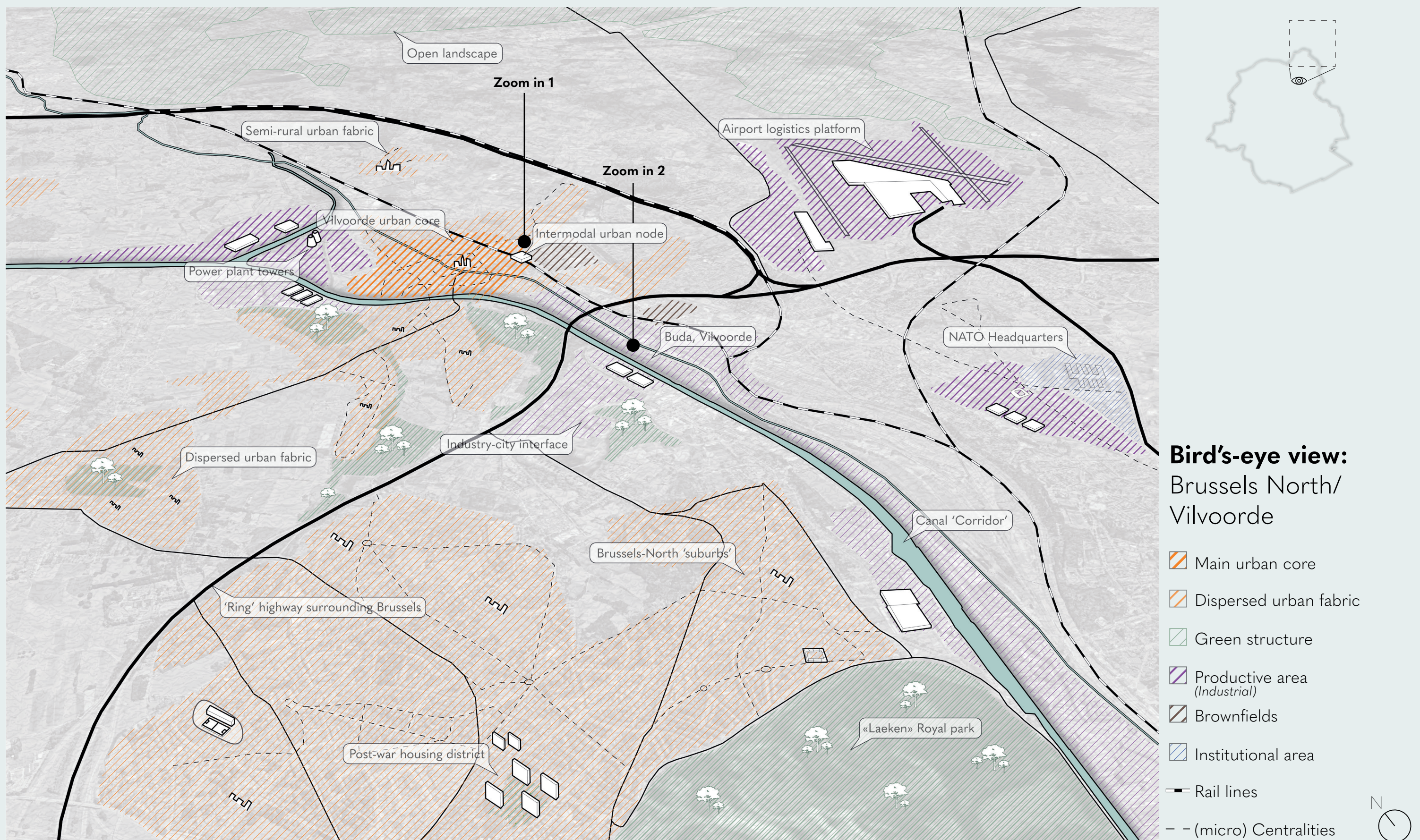
PHASE 4:
Creation



The final phase develops the spaces along and between the new connections. Pattern cards for mixed-use centralities, productive landscapes, ecological links and social infrastructure turn mobility corridors into opportunities adapted to local needs.

De laatste fase ontwikkelt de ruimtes langs en tussen de nieuwe verbindingen. Pattern cards rond gemengde centraliteiten, productieve landschappen, ecologische verbindingen en sociale infrastructuur maken van mobiliteitscorridors kansen die zijn afgestemd op lokale behoeften.

La dernière phase développe les espaces situés le long et entre les nouvelles connexions. Les pattern cards liées aux centralités mixtes, aux paysages productifs, aux connexions écologiques et aux infrastructures sociales transforment les couloirs de mobilité en opportunités adaptées aux besoins locaux.



The bird's-eye view translates the regional strategies into a more detailed reading of Brussels North, revealing how mobility corridors, productive areas, urban fabric and open landscapes overlap at the metropolitan edge.

Vilvoorde is then used as a municipal case to test how these broader strategies could respond to specific local conditions. Around the station, the 'mixed-use densification' alternative transforms an underused land close to the city centre into a connected neighbourhood combining housing, workplaces, social infrastructure, public space and green structures. Rather than simply adding density, it explores how a strategic mobility hub can strengthen both everyday life in Vilvoorde and its wider metropolitan role.

De bird's-eye view vertaalt de regionale strategieën naar een meer gedetailleerde lezing van Brussel-Noord en toont hoe mobiliteitscorridors, productieve gebieden, 'urban fabric' en open landschappen elkaar overlappen aan de rand van de metropool.

Vilvoorde wordt vervolgens gebruikt als gemeentelijke casus om te testen hoe deze bredere strategieën kunnen inspelen op specifieke lokale omstandigheden. Rond het station transformeert het alternatief van 'gemengde verdichting' onderbenutte gronden nabij het stadscentrum tot een verbonden wijk met woningen, werkplekken, sociale infrastructuur, publieke ruimte en groenstructuren. Het voorstel gaat verder dan enkel verdichten en onderzoekt hoe een strategisch mobiliteitsknooppunt zowel het dagelijkse leven in Vilvoorde als zijn ruimere grootstedelijke rol kan versterken.

Le 'Bird's-eye view' traduit les stratégies régionales en une lecture plus détaillée du nord de Bruxelles et révèle comment les couloirs de mobilité, les zones productives, le tissu urbain et les paysages ouverts se superposent à la périphérie métropolitaine.

Vilvoorde est ensuite utilisée comme cas communal afin de tester comment ces stratégies plus larges peuvent répondre à des conditions locales spécifiques. Autour de la gare, l'alternative de 'densification mixte' transforme un terrain sous-utilisé, proche du centre-ville, en un quartier connecté associant logements, lieux de travail, infrastructures sociales, espaces publics et structures vertes. Au-delà d'une simple densification, elle explore comment un pôle de mobilité stratégique peut renforcer à la fois la vie quotidienne à Vilvoorde et son rôle métropolitain plus large.

VILVOORDE AS METROPOLITAN LABORATORY

The Brussels metropolitan region crosses administrative borders, but its governance remains fragmented. The project proposes 'Soft governance': a flexible platform that works with the existing system rather than replacing it. Regions, provinces, municipalities, public bodies and operators can coordinate actions while keeping their competences and local identities.

Focused on mobility, housing, the productive economy and social inclusion, the platform supports shared projects, data and funding.

This institutional shift enables spatial strategies. Projects such as mobility extensions, stronger peripheral centres and the transformation of Vilvoorde require cooperation, while also helping build trust across borders.

De Brusselse metropolitane regio overschrijdt administratieve grenzen, maar het bestuur blijft versnipperd. Het project stelt daarom 'Soft governance' voor: een flexibel samenwerkingsplatform dat voortbouwt op het bestaande systeem in plaats van het te vervangen. Gewesten, provincies, gemeenten, publieke instellingen en operatoren kunnen acties afstemmen, terwijl ze hun bevoegdheden en lokale identiteit behouden.

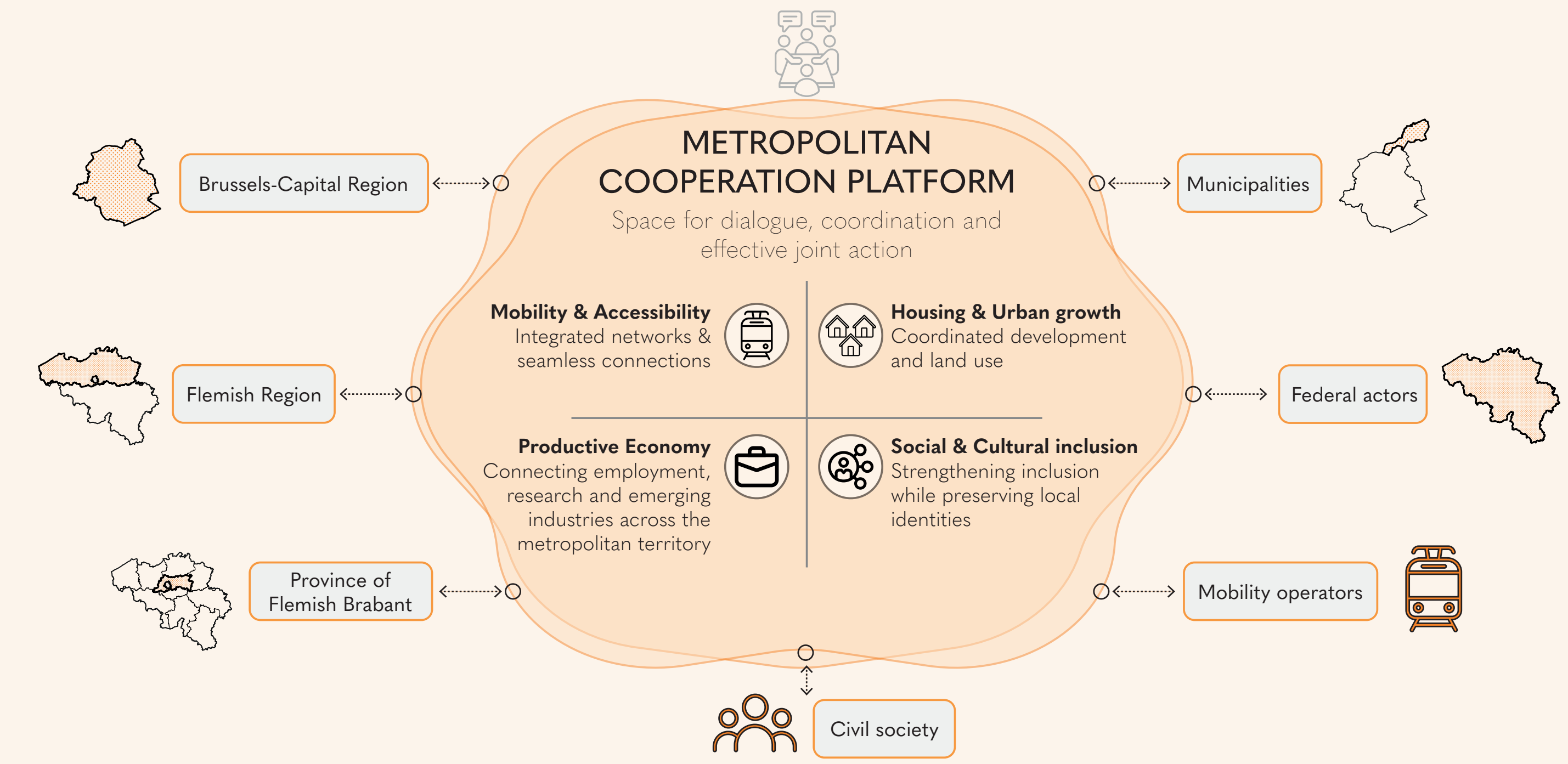
Met aandacht voor mobiliteit, huisvesting, de productieve economie en sociale inclusie ondersteunt het platform gezamenlijke projecten, data en financiering.

Deze institutionele verschuiving maakt ruimtelijke strategieën mogelijk. Projecten zoals mobiliteitsuitbreidingen, sterkere perifere centra en de transformatie van Vilvoorde vragen om samenwerking en helpen tegelijk vertrouwen over de grenzen heen op te bouwen.

La région métropolitaine bruxelloise dépasse les frontières administratives, mais sa gouvernance reste fragmentée. Le projet propose donc une forme de « Soft governance » : une plateforme flexible qui s'appuie sur le système existant au lieu de le remplacer. Régions, provinces, communes, organismes publics et opérateurs peuvent coordonner leurs actions tout en conservant leurs compétences et leurs identités locales.

Axée sur la mobilité, le logement, l'économie productive et l'inclusion sociale, la plateforme soutient des projets, des données et des financements partagés.

Cette évolution institutionnelle rend possible la mise en œuvre des stratégies spatiales. Des projets comme l'extension des réseaux de mobilité, le renforcement des centralités périphériques et la transformation de Vilvoorde nécessitent une coopération qui contribue aussi à renforcer la confiance au-delà des frontières.



COOPERATION INCENTIVES:



SOFT GOVERNANCE PRINCIPLES:

