

An aerial photograph of a busy street in Brussels, Belgium. The street is filled with a large crowd of people, many of whom are walking. There are several bicycles parked along the sidewalks. On the left, a grey building has a sign that reads "PHARMACIE APOTHEEK". On the right, a red brick building has a sign that reads "L'Espresso". In the background, the city skyline is visible, including several tall buildings and a church with a spire. A pink banner is overlaid at the top of the image.

ERFGOED BRUSSEL

December 2019 | Nr032

Dossier **DE STRAAT ANDERS BEKENEN**

Varia **ALEXIS DUMONT**
SAINT-VERHAEGEN

DOSSIER

HET TROTTOIR

HET ONTSTAAN VAN DE MODERNE STRAAT

CHRISTOPHE LOIR
UNIVERSITÉ LIBRE DE BRUXELLES



Sinds enkele jaren staat het trottoir ter discussie. Bij de heraanleg van straten wordt steeds meer gekozen voor voetpaden op gelijke hoogte met de rijweg en nieuwe normen betreffende toegankelijkheid leiden tot de verdwijning of de aanpassing van de meeste oude trottoirs. Christophe Loir vertrekt vanuit de geschiedenis van de stoep om te wijzen op het belang van dit erfgoed, dat nog al te vaak wordt onderschat.

Een geplaveide verhoging langs de voorgevel van de huizen van een straat, voorbehouden voor voetgangers¹. Is er in het stedelijk landschap iets gewoner dan een trottoir of stoep? Nadat dit wegonderdeel in de 19de en 20ste eeuw gemeengoed werd, wordt het bestaan van het trottoir vandaag ter discussie gesteld.

In Brussel werden de eerste trottoirs aangelegd in 1776. Hun geschiedenis is complexer dan men zou denken. Door de komst van deze nieuwe stedelijke uitrusting evolueerde de hele straataanleg: tonronde van de rijweg, rioolnetwerk, veralgeme-

ning van bestrating, nieuwe straatverlichting, aanplantingen, plaatsing van stadsmeubilair, uitwerking van rooilijn- en nivelleringsplannen. Het trottoir is inderdaad een belangrijk element in de organisatie van de 'moderne stad' die in de loop van de 19de eeuw geleidelijk tot stand kwam.

In deze bijdrage willen we de belangrijkste aspecten van de geschiedenis van het Brusselse trottoir belichten vanuit materieel en functioneel oogpunt². We pleiten daarmee voor een vernieuwde aandacht voor dit onderdeel van het straaterfgoed³.

TIJD VOOR EXPERIMENTEN: HET ONTSTAAN VAN HET TROTTOIR OP HET EINDE VAN DE 18DE EEUW

Hoewel het trottoir zich reeds in de oudheid verspreidde in het Middellandse-Zeebekken, verdween het in de middeleeuwen, om vervolgens in de moderne tijd opnieuw te worden 'uitgevonden'. Op dit vlak was Londen de pionier. Bij de heropbouw van de stad na de brand van 1666 werden de straten voorzien van stoepen.



Afb. 1

Zicht op het Koningsplein, tekening van François Lorent, 1778. De door kettingen verbonden paaltjes, die de kunstenaar gedetailleerd heeft afgebeeld, dragen bij tot het architecturale ritme door de geveltraveeën te benadrukken en versterken de verbinding tussen de gebouwen en het centrale standbeeld dat door dezelfde elementen wordt omringd. (© MSB)

**Afb. 2**

Zicht op het Koningsplein en de ingang van het park, aquarel van William Wyld, ca. 1843. Deze aquarel toont de situatie vóór de herinrichting van de straten tussen 1847 en 1852. Links zien we nog het trottoir dat op het einde van de 18de eeuw werd aangelegd: zeer hoog en voorzien van paaltjes en kettingen. De overgrote meerderheid van de voetgangers wandelt op de rijweg (Royal Collection Trust / © Her Majesty Queen Elizabeth II 2019).

In 1776, op een moment dat in de meeste Europese steden nog geen sprake was van dit type uitrusting, werd bij de heraanleg van de Koningswijk het trottoir in Brussel geïntroduceerd. Deze eerste neo-classicistische verfraaiing van de hoofdstad van de Oostenrijkse Nederlanden was een synthese van de laatste innovaties van de eeuw van de verlichting op het vlak van architectuur en stedenbouw. Het ging daarbij niet om het overnemen van een bestaand stoepmodel: er werd geëxperimenteerd met hybride vormen, eerst op het Koningsplein en daarna in de straten rond het Warandepark. Het waren twee Franse architecten, Jean-Benoît-Vincent Barré en Gilles-Barnabé Guimard, die deze typologie uitwerkten. In zijn opeenvolgende ontwerpen voor het Koningsplein die hij

in Parijs tekende, waar de kwestie van voetgangersbermen heel actueel was – het eerste Parijse trottoir werd in 1781 aangelegd – stapte Barré steeds meer af van de traditionele schamppalen aan gebouwen. Deze leunden aanvankelijk tegen de gevels aan en vormden zo een afbakeningsruimte afgezet met kettingen, maar zonder verhoogd wegdek⁴ (afb. 1). Nauwelijks enkele maanden later ontwierp Guimard voor de gebouwen langs het Warandepark eveneens een overgangszone, bestaande uit palen en kettingen, maar hij voegde daar een hoogteverschil aan toe. Dit was de geboorte van het moderne voetpad in Brussel, wat wordt gestaafd door de introductie van de term 'trottoir', die voor het eerst in de Oostenrijkse Nederlanden werd gebruikt. Dit trottoir is al relatief breed (1,95 m)⁵

en duidelijk verhoogd (21,5 cm). Net als voor de architectuur van de wijk, legde de overheid een uniform model op voor eigenaars die percelen verwierven. Het bestond uit een hardstenen plaveisel (ca. 8 x 8 cm) en mocht verlaagd worden voor de koetspoorten⁶ (afb. 2).

Zoals het denkproces van Barré, vertrekkend vanuit de schamppalen, lijkt te suggereren, was de eerste functie van deze tussenzones veeleer het beschermen van de gevels van aristocratische herenhuisen – die meestal direct op de straat uitgaven – tegen schade veroorzaakt door langrijdende voertuigen of door andere activiteiten op de openbare weg. Tijdens het ancien régime benadrukten gevelelementen als bordessen, hekken of schamppalen de waardigheid van het gebouw, in het bijzonder voor paleizen, kerken en herenhuisen. Het trottoir rond het Warandepark moest er allicht voor zorgen dat er geen modder vanop de beplante grond tot aan de drempels van de gebouwen werd meegevoerd, vooral daar deze promenade toen nog maar met een eenvoudige haag was afgeboord. Opmerkelijk is dat de introductie van trottoirs rond het park samenviel met de installatie van de eerste voetschrapers, een ijzer om het vuil van de schoenen te verwijderen vooraleer een huis binnen te gaan⁷. Verkeerstechnisch was de functie van deze stoepen eerder beperkt, ze dienden hoogstens als occasionele vluchtheuvel. In die tijd liepen voetgangers inderdaad vrijelijk over de rijbaan, waar het aantal voertuigen nog erg beperkt was. De encensering van de architectuur en de landschapsperspectieven waren trouwens ontworpen vanuit het gezichtspunt en het ritme van een wandelaar die zich in het midden van de weg verplaatste. De aanwezigheid van kettingen tussen de palen beperkte bovendien de toegankelijkheid van de trottoirs.



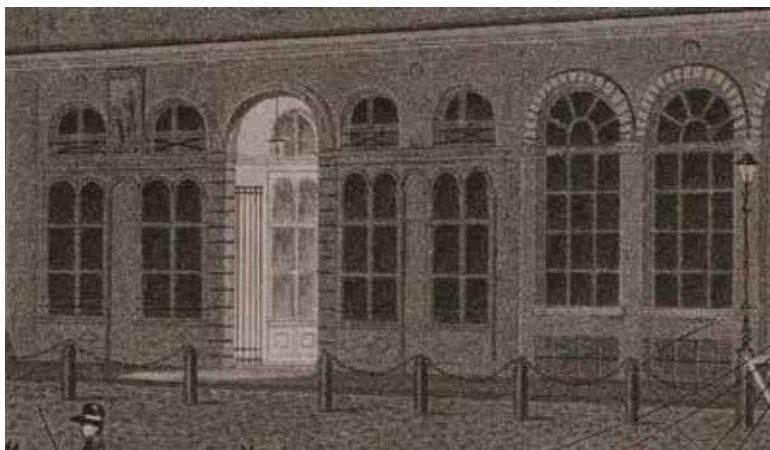
Afb. 3

Zicht op de Koningsstraat en de ingang van het park aan het begin van de 20ste eeuw. Het trottoir langs de gevels is verbreed en verlaagd, de paaltjes en kettingen zijn verdwenen. Rond het park loopt een breed trottoir. De houten palen zijn vervangen door lantaarnpalen en de verlichting op de gevels is verwijderd. (© Verz. Belfius Bank-Académie royale de Belgique © ARB – urban.brussels)

Naar het voorbeeld van de Koningswijk werden rond het einde van de 18de en het begin van de 19de eeuw ook bij andere grote verfraaiingsprojecten in de stad min of meer regelmatige trottoirs aangelegd: op de Nieuwe Graanmarkt, de buitenste lanen, in de Muntwijk⁸ (afb. 3).

Buiten deze nieuwe wijken waren stoepen eerder sporadisch aanwezig en was hun vorm vrij hetero-

geen. In de jaren 1820 raakten ze almaar meer ingeburgerd, dankzij de veralgemening van bouwvergunningen die aan eigenaars die bouwen of verbouwen de verplichting oplegden om een stoep aan te leggen voor hun gevel. De voorschriften bleven echter relatief beknopt. In de jaren 1830 definieerde de Brusselse overheid preciezere normen om het trottoirnetwerk te verbeteren en uit te breiden.



Afb. 4

De Muntchouwburg en het Muntplein omstreeks 1824, lithografie van Gibèle naar Madou en De Noter, detail (maar vergroot). Bij de heraanleg van de Muntwijk onder het Hollandse bewind werden trottoirs van hetzelfde type als die in de Parkwijk aangelegd langs de gevels. Het trottoir maakt deel uit van een geheel van voorzieningen om het verkeer te stroomlijnen en de veiligheid in de omgeving van de schouwburg te waarborgen (© SAB, V-50).

DE NORMALISERINGSFASE: HET ORGANIEK REGLEMENT VAN 1846

Een halve eeuw na zijn ontstaan was het trottoir nog lang niet veralgemeend in het stedelijk weefsel. Het werd wel systematisch geïntegreerd in nieuw aangelegde wijken, maar in bestaande straten kwam het er alleen op individueel initiatief en dan nog op vrij heteroclytische wijze. Deze toestand werd in 1838 streng aangeklaagd door de Raad voor Openbare Hygiëne, die twee jaar eerder was opgericht om het stadsbestuur bij te staan in zijn beleid rond hygiëne en volksgezondheid. Hun vaststelling was categoriek: er moest dringend gehandeld worden⁹. Bijna tien jaar lang werd het trottoir een onderwerp van discussies en plannen voor normalisering, die vooral werden verdedigd door de gemeenteraad en de toekomstige schepenen van Openbare Werken, Auguste Blaes, en binnen de Raad voor Openbare Hygiëne door inspecteur der wegen Eugène-Charles-François Vanderstraeten, architect Jean-Pierre Cluysenaar en Edouard Ducpétiaux. Uiteindelijk werd op

Na een periode waarin diverse materialen werden getest (briketten, asfalt enz.) stipuleerde het reglement van 1846 dat trottoirs voortaan moesten aangelegd worden met gebouchardeerde hardstenen plavuizen. De trottoirbanden moesten eveneens in hardsteen zijn, aaneengezet met metalen ankers, vastgezet met lood. In hellende straten, en indien dat voor de veiligheid nodig was, moesten de trottoirs uit kasseien bestaan. De minimale aanlegbreedte was 50 cm (verbreed tot 60 cm in 1857) en de maximale breedte drie meter, of meer voor bepaalde straten en pleinen. De hoogte moest tussen 12 en 17 cm bedragen. Schamppalen waren voortaan verboden, met uitzondering van diegene die aanleunden tegen gevels ter hoogte van koetspoorten. In de loop van de tweede helft van de 19de eeuw weifelde de overheid tussen een voorkeur voor hardstenen plavuizen (1846) of voor kasseien (1857), of voor beide (1883). De Stad behield zich altijd het recht voor om andere materialen, zoals graniet, te gebruiken. In de 20ste eeuw werd door het reglement van 1934 de mogelijkheid toegevoegd om naast deze natuurlijke materialen ook vierkante, grijze betonnen plavuizen te gebruiken (30x30 cm).

19 september 1846 een uiterst gedetailleerd organiek reglement voor trottoirs goedgekeurd (59 artikels, 11 pagina's)¹⁰ (afb. 4). Hoewel er in 1857, 1883 en 1934 enkele wijzigingen in werden aangebracht, bleef dit reglement tot in de 20ste eeuw de referentie.

Deze fase van normalisering paste in een meer globale reflectie over het openbare wegennet. In het midden van de 19de eeuw kwam men inderdaad tot een omvattende visie op de straat en werd er een volwaardig stedenbouwkundig systeem uitgewerkt. Deze grote hervorming van de openbare weg betrof trottoirs, het gewelfde profiel van de rijweg, methodes om te plaveien, waterafvoer, openbare verlichting en was

gebaseerd op hygiënische en verkeerstechnische overwegingen¹¹.

Op hygiënisch vlak ging de groot-schalige introductie van trottoirs gepaard met een saneringspolitiek die op het niveau van het stratennet werd vertaald in een verandering van het straatprofiel¹². Tot in het begin van de 19de eeuw werd de traditionele straat gekenmerkt door een ingekeepte rijweg (V-vormig profiel), met een centrale goot voor de afwatering en zonder verhoogde berm. De moderne straat daarentegen heeft een lichtjes gewelfde rijweg (ezelsrug) en wordt geflankeerd door twee verhoogde trottoirs, begrensd door een rand waarlangs het afvalwater via laterale goten kan wegvloeien. De profielverandering zorgde voor een

revolutie in het stedelijk landschap (afb. 5). Het nieuwe beheersysteem voor afvalwater werd gecombineerd met een veralgemeende aanleg van goten die in het trottoir zichtbaar aanwezig waren in de vorm van openingen (straatkolken) en riooldek-sels (afb. 6).

Vermits geen enkele dakgoot nog langer mocht uitkomen op het trottoir, werd bovendien een nieuw evacuatiesysteem voor het hemelwater dat van de daken afkomstig was, ingevoerd. Dat moest voortaan worden afgevoerd via gietijzeren waterspuwers die aan de zijkant in het trottoir ingewerkt waren, zodat het water van de afvoerpijpen naar de straatgoot werd geleid (afb. 7). Opmerkelijk is dat de regels voor het waterbeheer



Afb. 5

De Coppinsstraat, aangelegd onder het Hollandse bewind, is een van de eerste voorbeelden van een moderne straat met gewelfd wegdek afgeboord door verhoogde trottoirs. (Thomas Schlessler, 2019 © urban.brussels)



Afb. 6

Kastanjeboomstraat, straatkolcrooster en goot met plaatsing van een specifiek formaat kasseien langs de hardstenen boordsteen van het trottoir. (Thomas Schlessler, 2019 © urban.brussels)



Afb. 7

Seringenstraat. Trottoir met waterspuwer die het water van de regenpijp afleidt. (Thomas Schlessler, 2019 © urban.brussels)



Afb. 8

Zicht op een urinoir en een *empêche-pipi*, 1910. De eerste openbare urinoirs verschenen vanaf 1845 in het Brusselse stadsbeeld, waar ze eerst tegen de muren werden geplaatst alvorens in de jaren 1880 *colonnes-pissoirs* werden geïnstalleerd. (© kik-irpa brussels cliché A105374)

ook leidden tot een uiterst precieze specificatie van de dwarse helling van het trottoir en een relatief grote hoogte van de stoeprand.

Voor de Raad voor Openbare Hygiëne waren andere hygiënische voorzieningen nauw verbonden met het trottoir: het openbaar urinoir en zijn tegenhanger de *empêche-pipi* (plasseletter)¹³ (afb. 8). De Raad stelde vast dat stoepen vaak vervuild waren door urine en stelde “*des dispositions*” voor “*pour l'établissement de pissoirs publics, mesure inséparable de l'amélioration du système des trottoirs et qui en forme l'indispensable complément*”¹⁴.

Het specifieke aspect van de circulatie drong zich vooral op vanaf de jaren 1830-1840, met de stijging van het aantal voertuigen en de revolutie in het transport (spoorwegstations en het ontstaan van een openbaarvervoernet met omnibussen)¹⁵. De impact van deze snelle ontwikkelingen op de perceptie en de vorm van trottoirs wordt perfect samengevat door Auguste Blaes in een rapport van 1845 waarin hij de toen-

malige situatie vergelijkt met die van het jaar 1828, toen een ordonnantie werd uitgevaardigd die nog maar weinig aanwijzingen gaf over de materiële eigenschappen van voetpaden: “*L'ordonnance sur les bâtisses [1828] date d'une époque où la circulation n'avait qu'une médiocre activité, et où l'utilité des trottoirs n'était pas assez généralement appréciée. Depuis que la population s'est accrue, depuis que les voitures publiques se sont multipliées, depuis que les convois du chemin de fer nous amènent chaque jour des masses d'étrangers, on a senti la nécessité d'élargir les trottoirs et d'en améliorer la construction.*”¹⁶ In dit fragment refereert Blaes misschien aan de Zuidstraat, waar de Stad bij de aanleg van de omgeving van het Bogaardenstation in 1840 de stoepen noodgedwongen had verbreed tot drie meter, terwijl de traditionele breedte toen nog maar twee meter was. Het doel was om het verkeer in de wijk zo te ontlasten door een eerste vorm van scheiding tussen voetgangers en voertuigen te introduceren: “*au moyen de trottoirs semblables, les piétons pourront contracter la bonne habitude de*

se servir uniquement de ceux-ci & de cette manière, abandonner pour leur commodité & leur sûreté, le pavage des rues aux voitures & aux cavaliers: tel est l'exemple qu'offrent déjà Paris & Londres où l'on donne toute la largeur possible à la partie de la voie publique destinée à la circulation pédestre.”¹⁷ De verplichting voor voetgangers om alleen de trottoirs te gebruiken, zou echter pas een eeuw later ingevoerd worden¹⁸ (afb. 9).

Het opstellen van het reglement voor trottoirs van 1846 getuigt van het belang dat werd gehecht aan voetgangers, in een tijd waarin het voetgangersverkeer, dat werd geassocieerd met wandelen, mode werd bij de burgerij. Dat was de gouden tijd van het flaneren en de overdekte passages. In 1846 werd Balzac 47 jaar en Baudelaire 25. In Brussel voltooide architect Cluysenaar de Koninklijke Sint-Hubertusgalerijen, waarvan het plaveisel in hardsteen gelijk op dat van de voetpaden. Als lid van de Raad voor Openbare Hygiëne werkte Cluysenaar ook mee aan de uitwerking van normen voor de nieuwe voetpaden. Uit zijn correspondentie



Afb. 9

Elsense Steenweg, ansichtkaart uit het begin van de 20ste eeuw. Een meerderheid van de voetgangers blijft op het midden van de weg lopen. Vanaf 1936 werd dit bij wet formeel verboden. [© Verz. Belfius Bank-Académie royale de Belgique © ARB – urban.brussels]

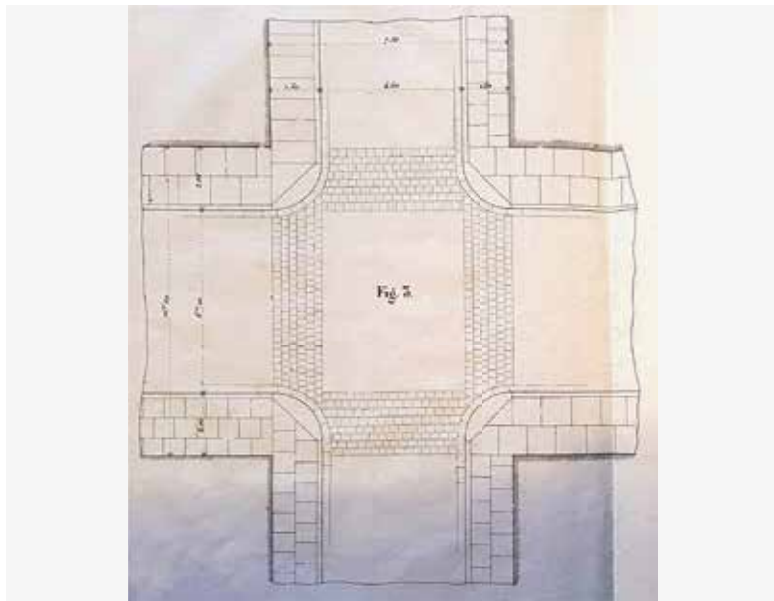
blijkt dat hij goed op de hoogte was en wist dat zijn ontwerp voor een overdekte passage het gebrek aan voetpaden langs de Kleerkopersstraat verzachtte. De galerijen vormden bovendien een voetgangerszone op het traject doorheen de stad tussen de twee eindstations¹⁹.

Het doel van de ontwerpers van het reglement van 1846 was wel degelijk om de voetgangers te bevoordelen. Charles Vanderstraeten ging zelfs zover dat hij een notie ontwikkelde van wat wij vandaag de zwakke weggebruiker noemen: "[...] il importe de ne pas perdre de vue qu'à Bruxelles le nombre des piétons est à celui des voitures comme 100 est à 1, et que s'il y a un danger pour les piétons à être heurtés par une voiture, celle-ci n'a rien à craindre du contact des gens qui vont à pied. Ainsi se trouvent en présence d'une part le fort et le faible, et d'autre part l'intérêt du plus grand nombre opposé à celui du plus petit. Lorsqu'il s'agit d'ouvrages d'utilité publique, il n'y a pas à balancer entre ces divers intérêts; il faut que celui du plus grand nombre l'emporte, de même que protection est due au faible contre le fort."²⁰

In het reglement en de voorbereidende documenten worden de verschillende concrete maatregelen die het comfort en de veiligheid van de voetganger op een trottoir moeten garanderen en het belang daarvan voor de circulatie uiteengezet. Eerst en vooral moet gladheid tot een minimum beperkt worden, wat betekent dat het oppervlak van de blauwe steen gebouchardeerd moet worden of dat voor de hellende straten een alternatief materiaal gekozen moet worden (plaveien)²¹. Vervolgens moet vermeden worden dat de voorbijganger obstakels ontmoet. Daarom beperkt of verbiedt de overheid het privaat gebruik van het trottoir, in het bijzonder door aanwonenden (terrassen, stalletjes, stockage, marskramers...). Niet alleen het gebruik, maar ook de materialiteit van het trottoir komt aan bod (geen schamppalen meer verbonden met kettingen, die als gevaarlijk worden beschouwd) en er zijn zelfs gevels waarvan het potentiële gevaar in de vorm van keldergaten, kelderramen, schutpalen, voetschrappers, traptreden en dorpels wordt onderkend (bordessen

verdwijnen uit het stedelijk landschap). Het bouwreglement – dat ongeveer gelijktijdig met dat van de trottoirs werd ingevoerd – vervulde de lijst van architecturale verplichtingen betreffende de circulatie op de stoepen langs de gevels, zowel met betrekking tot vaste uitspringende elementen (plinten, pilasters, zuilen, kordons, vensterbanken, puien) als mobiele elementen (buitenblinden, luiken, uithangborden, sluitbomen van vitrines, lantaarns)²². Er zijn echter uitzonderingen voor bepaalde gebouwen, want "*Le Collège des Bourgmestres et Echevins pourra autoriser des saillies plus fortes que celles qui sont permises par les règlements, mais seulement pour les édifices publics et les monuments, ainsi que pour les constructions particulières décorées de façades monumentales.*"²³ De aanwezigheid van uitsprongen getuigt dus van een hiërarchie tussen gebouwen. Zo werd in de jaren 1840 een reglement ingevoerd dat, hoewel het in hoofdzaak was ingegeven door overwegingen in verband met mobiliteit, een niet te verwaarlozen visuele impact had op het straatbeeld door de veralgemening van perfect gealigneerde 'platte' gevels, die typisch werden voor de neoclassicistische esthetica.

Verschillende voorzieningen getuigen van de voorrang van voetgangers op rijtuigen. De eerste, de oversteekplaats voor voetgangers, werd al in 1838 overwogen door de Raad voor Openbare Hygiëne: "*On remarque également dans les rues de Londres et dans quelques-unes des nouvelles rues de Paris, des sortes de passages en pavés taillés et reliés avec un soin particulier, qui établissent, de distance en distance, et particulièrement aux coins des rues, une communication entre les deux côtés de la voie publique; ces passages sont toujours balayés avec soin. C'est une facilité de plus offerte aux piétons, et qu'il conviendrait d'imiter chez nous.*"²⁴ (afb. 10).



Afb. 10

Voetgangersoversteekplaatsen op een kruispunt ontworpen door de *Conseil de Salubrité publique*; uittreksel uit VANDERSTRAETEN, C., *Les trottoirs de Bruxelles. Rapport au Conseil central de Salubrité publique*, Brussel, 1845, p. 6, plaat III. (© SAB)



Afb. 11

Schamppaal met hek op het trottoir langs het *Théâtre du Parc*, Wetstraat. (Thomas Schlessler, 2019 © urban.brussels)

Acht jaar later herneemt het organiek reglement dit voorstel in artikel 18, waarin gesteld wordt dat 'speciale verbindingen' zullen worden aangelegd op de kruispunten 'om het ene voetpad rechtlĳnig met het andere te verbinden'. We willen er hier even aan herinneren dat er toen nog geen gescheiden verkeer was en dat de voetganger niet verplicht was om specifieke zones van de weg te gebruiken. Deze boden de wandelaars die zich niet wilden bevuild bij het oversteken slechts een mogelijk parcours. Meerdere voorbereidende documenten maken zelfs gewag van een gewelfd profiel voor deze nieuwe voorziening, die expliciet bedoeld was om 'het voetpad te verlengen' op de rijweg²⁵. Dit concept sluit duidelijk meer aan bij de huidige notie van 'oversteekvoetpad' dan bij de gewone oversteekplaats aangegeven met spijkers of met een zebraapad die tijdens het interbellum werd geïntroduceerd. In de bovenstad werden blijkbaar slechts enkele oversteekplaatsen van het eerste type aangelegd. Tijdens het laatste kwart van de 19de eeuw wer-

den veeleer vluchtheuvels geïntroduceerd – stukken voetpad aangelegd in het midden van brede rijwegen.

De opstellers van het reglement wilden ook de continuïteit van de trottoirs verzekeren en stelden daarom dat ze niet mochten worden onderbroken door opritten voor koetspoorten en dat voor zover mogelijk een eenvoudig afgeronde stoeprand te verkiezen was boven een inzinking van het trottoir. Los van het reglement, opteerde de Stad in dezelfde periode in sommige straten (Zuidstraat, Waterloosesteenweg) voor een radicalere, eens te meer door Londen geïnspireerde oplossing: ze verbood opritten die het trottoir onderbreken en verbande voertuigen naar de achterkant van de percelen via dienstwegen die toegang gaven tot de stallen en koetshuizen²⁶ (afb. 11).

De regels voor het installeren van stadsmeubilair waren eveneens een indicator voor de geldende hiërarchie. Ook hier had de voetganger voorrang

op rijtuigen – althans in de eerste ontwerpen van het reglement. Dat was het geval voor de openbare verlichting, die toen totaal moest worden gereorganiseerd door de introductie van het gas, en, daarbij aansluitend, de geleidelijke vervanging van aan de gevels bevestigde lantaarns door verlichtingspalen op de weg met daaronder een netwerk van leidingen. Charles Vanderstraeten was van mening dat lantaarnpalen "*doivent toujours être placées en dehors du trottoir, dont elles entraveraient la libre circulation*"²⁷. Andere leden van de Raad voor Openbare Hygiëne zijn minder categoriek en laten de keuze: "*Ces bornes-candélabres seront placées, soit en dedans, soit en dehors du trottoir, suivant l'étendue de l'espace à éclairer et la disposition architecturale des localités*."²⁸

In het uiteindelijke organieke reglement wordt geen melding meer gemaakt van lantaarnpalen. Vanaf het midden van de 19de eeuw wordt de openbare verlichting bijna altijd op het trottoir geplaatst en niet op de rijweg.

In de discussie over trottoirs kwam ook wel de verbetering van de circulatie van paardenrijtuigen aan bod, zoals blijkt uit de passages over hoeken en 'uitwijkstations'. Op kruispunten worden de hoeken van de trottoirs afgerond om het manoeuvreren van rijtuigen te vergemakkelijken, wat in de architectuur aanleiding is voor de introductie van afgeschuinde hoeken. Omwille van de reductie van de rijweg door de aanleg van voetpaden in smalle straten, stellen de auteurs van het reglement voor om 'gares d'évitement' (uitwijkstations, een versmalling van het trottoir om het kruisen van voertuigen te vergemakkelijken) te voorzien en zelfs eenrichtingsverkeer in te voeren, dat werd aangegeven door een bord met de inscriptie 'Entrée interdite aux voitures'²⁹. De veralgemening van voetpaden noopte trouwens tot een verbreding van het algemene straatprofiel, en daarom stipuleert het bouwreglement van 1846 dat voortaan geen enkele straat minder dan 10 meter breed mag zijn³⁰.

DE SYSTEMATISERING VAN EEN TROTTOIRNETWERK EN HET HOOGTEPUNT VAN DE OPENBARE RUIMTE IN DE TWEEDE HELFT VAN DE 19DE EEUW

"Nous avons beaucoup de trottoirs, nous n'avons pas de système de trottoirs" hekelt Auguste Blaes in 1845³¹.

Gewapend met het nieuwe reglement, zette de Brusselse overheid in de tweede helft van de 19de eeuw het beleid voort dat de aanleg van trottoirs bevorderde. Met een netwerk van bijna 200 km trottoirs was dit een succes. De randgemeenten, die volop in ontwikkeling waren, volgden. Gemeentebesturen, zoals die van Sint-Joost-ten-Node (1847) en Elsene (1851), voerden trottoirreglementen in die vaak in grote mate geïnspireerd waren door dat van Brussel. De burgemeester van Elsene was immers niemand minder dan inspecteur der wegen en voormalig lid van de Raad voor Openbare Hygiëne, Charles Vanderstraeten³².

Tijdens deze periode werd het concept van het trottoir als architecturale voorziening (platform voor of rond een gebouw dat als een verlengstuk van de privéruimte werd beschouwd) geleidelijk verdrongen door de idee van het trottoir als stedenbouwkundige voorziening (eenvormig netwerk van voetpaden als constitutief element van de openbare weg)³³ (zie afb.5).

Dit denken in netwerken, dat toen, net zoals de visie op het geheel van de stedelijke ruimte, het trottoirconcept beïnvloedde, werd soms ook gecombineerd met een meer esthetische benadering. Luisteren we eens te meer naar Blaes: "Que dirais-je si j'envisageais nos trottoirs au point de vue de l'art ? Dans les tra-

vaux de la voirie, il ne faut viser qu'à l'utile, je le sais; mais on peut les faire servir à l'embellissement de la cité, sans qu'ils en coûtent davantage. De longues lignes de trottoirs, tracées avec art, bien alignées, bien nivelées, uniformément construites en toutes leurs parties, introduiraient quelque régularité dans les rues tortueuses de nos vieux quartiers."³⁴

De heraanleg van de Koningswijk in het midden van de 19de eeuw is het meest geslaagde voorbeeld van deze articulatie van functionele en artistieke dimensies. Het reglement van 1846 voorzag de afschaffing van alle schamppalen en kettingen, maar de toepassing van deze beslissing in een wijk waar de oude voorzieningen nog altijd bestonden, beperkte zich niet tot een eenvoudige vernieuwing van de voetpaden. Tussen 1847 en 1852 werden deze volgens de beste standaarden van die tijd geüniformiseerd – brede trottoirs met hardstenen plaveien – om voor het comfort van de voetgangers een uitgebreid en eenvormig netwerk te creëren. Tegelijk echter werden nog andere verfraaiingswerken uitgevoerd: herbestrating van de rijweg en aanleg van de twee eerste oversteekplaatsen voor voetgangers (voor het Paleis der Natie en het standbeeld van generaal Belliard); vervanging van de haag rond het park door een monumentaal hek omgeven door een voetpad van drie meter breed (afb.12); vernieuwing

Tabel met het aantal en de omvang van trottoirs aangelegd in Brussel tussen 1847 en 1906
(bron: BCB, 1910, t. I, p. 923-924)

	Aantal trottoirs	Lengte (in lopende meter)	Oppervlakte (m ²)
1847-1856	(per perceel)	Lengte	100.453,00
1857-1866	(in lopende meter)	Oppervlakte	69.041,00
1867-1876	(m ²)	26.821,94	72.181,00
1877-1886	3.120	26.829,83	69.991,10
1887-1896	2.905	21.064,84	56.288,25
1897-1906	2.980	25.225,56	69.574,33
TOTAAL	19.978	193.070,44	437.528,68



Afb. 12
Trottoir met hekwerk rond het park, Hertogstraat. (Thomas Schlessler, 2019 © urban.brussels)



Afb. 13
Monument voor Godfried van Bouillon, Koningsplein, foto uit het begin van de 20ste eeuw. Het standbeeld, de sokkel, het hek en de paaltjes, het cirkelvormige trottoir en de lantaarnpalen vormen een geïntegreerd geheel dat bijzonder verzorgd oogt. (© Verz. Belfius Bank-Académie royale de Belgique © ARB – urban.brussels)

van de straatverlichting met lantaarnpalen; oprichting van de standbeelden van Godfried van Bouillon en van Karel van Lotharingen; renovatie van de gevel van de kerk Sint-Jacob-op-Koudenberg (heropbouw van de klokkentoren, restauratie van het portiek); verandering van straatnamen en vervanging van de oude straatnaamborden door borden in email met witte letters op blauwe achtergrond³⁵. Deze omvangrijke operatie werd gezien als de 'voltooing' van de verfraaiingen uit de Oostenrijkse periode en moest niet alleen de samenhang en homogeniteit van de wijk versterken, maar ook haar identiteit. Zo versmolten de architectuur van de jaren 1780 en de straten van 1840 tot een opmerkelijk geïntegreerd landschap dat nog voor de werken van Haussmann en Alphand in Parijs de opkomst van de neoclassicistische openbare ruimte inluide.

Om de kwaliteiten van deze veranderingen ten volle te appreciëren, moeten we rekening houden met de globale en eenvormige visie op de ruimte die aan de basis lag van dit project, maar ook met de eigenlijke architecturale dimensie van de straat en dus van het trottoir³⁶. Het project werd trouwens niet alleen geschraagd door Auguste Blaes

maar ook door de befaamde architect Tilman François Suys. In navolging van de architecten Guimard en Cluysenaar – de eerste introduceerde de eerste voetpaden in Brussel en de tweede werkte mee aan de normalisatie ervan –, benaderde Suys de openbare ruimte in haar geheel met de maatstaven van de architectuur. Hij tekende met eenzelfde oog voor detail de nieuwe klokkentoren van de kerk, het hek van het park, de sokkel van de monumenten, de straatlantaarns en de trottoirs. Suys, die bekend stond om zijn architectuur, had voordien al zijn 'stedenbouwkundige' competenties bewezen met het plan voor de Leopoldwijk.

In de Koningswijk maakt het voetpad fysiek en conceptueel deel uit van de andere stedelijke elementen. Het trottoir rond het monumentale hek van het park of het ronde voetpad dat fungeert als sokkel voor het beeld van Godfried van Bouillon werden door Suys als geïntegreerde ensembles ontworpen. Al zijn interventies getuigen van een doorzicht in hoe stedelijke elementen met de bestrating verbonden kunnen worden. Suys – die in 1835 medeoprichter was van de Koninklijke Commissie voor Monumenten – had ook oog voor de integratie van contempo-

raire interventies met respect voor het oorspronkelijke karakter van deze neoclassicistische wijk: *"Il faut que le tout, constructions anciennes et constructions nouvelles, semble dater de la même époque, ait l'air d'avoir été fait en même temps."*³⁷

Het gebruik van hardsteen voor talrijke straat- en architectuurelementen zorgt voor een chromatische eenheid in dit stedelijk landschap: trottoirs, sokkels en palen van het parkhek, sokkels van de lantaarnpalen en van de beelden, deurdrempels, borden en vloer van de kerkportiek. Deze homogeniteit van materialen gaat gepaard met een dialoog van vormen. In een tijd waarin het lijstwerk een belangrijk onderdeel vormt van het architecturale idioom, kan de stoeprand worden gezien als een soort kordonlijst of plint die de sokkel vormt waarop de gebouwen rusten, net als bij de sokkels van beelde en zuilen, van de gevelsokkels en deze van het hekwerk. Het geheel van deze kordonlijsten vormt in zekere zin het lijstwerkpatroon van de openbare ruimte. De stoeprand laat niet alleen de gebouwen tot hun recht komen, maar vanuit zijaanzicht versterkt haar rechte tracé ook het stedelijk perspectief, net als de rijen straatlantaarns en de horizontale



Afb. 14

Rond trottoir met monumentale lantaarnpaal en vijf lantaarns in de Wetstraat, Ansichtkaart uit het begin van de 20ste eeuw. Dit type inrichting dat in die jaren zeer verspreid was, diende zowel om de ruimte te structureren en te verfraaien als om het verkeer van voertuigen te organiseren en voetgangers een vluchtheuvel te bieden. Dit prachtige ronde trottoir met lantaarnpaal bestaat nog steeds. (© Verz. Belfius Bank-Académie royale de Belgique © ARB – urban.brussels)



Afb. 15

Trottoirtegels, Wetstraat, 2018. Deze opmerkelijke hardstenen tegel uit één stuk met indrukwekkende afmetingen (8 m lang op 2,55 m breed en 20 cm dik, met een gewicht van 10,6 ton) werd gepresenteerd op de *Exposition des Produits de l'Industrie nationale* in 1847 door Pierre-Joseph Wincqz, exploitant van de grootste hardsteengroeve van Zinnik, en in 1851 op zijn huidige locatie geplaatst. (A. de Ville de Goyet, 2019 © urban.brussels)



Afb. 16

Guillaume Macaulaan in de richting van het *Hospice Van Aa*, Ansichtkaart uit het begin van de 20ste eeuw. De bomenrijen zijn geïntegreerd in het trottoir en voor de huizen zijn voortuintjes aangelegd (zone *non aedificandi*) waarvan de grens met het trottoir wordt afgebakend door een hardstenen muurtje met smeedijzeren hek. (© Verz. Belfius Bank-Académie royale de Belgique © ARB – urban.brussels)

elementen van de gevels (kordons tussen de verdiepingen, kroonlijsten). Het trottoir versterkt hier op straatniveau de esthetica van de neoclassicistische rechtlijnigheid.

Een spel van overeenkomsten in de motieven versterkt nog de homogeniteit van de ruimte op het niveau

van de wijk: de lantaarns rond het park zijn dezelfde als die rond het standbeeld op het Koningsplein, met uitzondering van de wapens van Godfried van Bouillon, die aan het park vervangen zijn door die van de Stad Brussel; de palen van deze lantaarns zijn van hetzelfde model als de hoekpalen van het hek rond het

park; het motief van de dennenappel in steen of metaal komt op meerdere plaatsen terug (afb. 13,14,15).

Na de voltooiing van de Koningswijk in het midden van de 19de eeuw, werd het netwerk van brede trottoirs met hardstenen plaveien kenmerkend voor de mooie wijken en de formules zou tot tijdens het interbellum herhaald worden. In de tweede helft van de 19de eeuw zou het trottoir echter nog evolueren, door de integratie van groen (bomenrijen, squares, inspringende zones met voortuinen) (afb.16) en de vermeerdering van straatmeubilair (publieke banken, fontein, brandkranen, vuilnisbakken, krantenkiosken, reclamezuilen, wachthokjes voor het openbaar vervoer) (afb.17, 18). In een context waarin de

DE KWESTIE VAN DE SCHAMPPALEN

Schamppalen kwamen veel voor in de straten van het ancien régime. Ze stonden tegen gevels om deze te beschermen tegen de wielnaven van voertuigen. De ruimte die ertussen ontstond kon indien nodig als een soort uitwijkplaats fungeren voor voetgangers, wat ongetwijfeld verklaart waarom ze vaak worden geassocieerd met de eerste vormen van trottoirs, vooral als ze ook nog door kettingen met elkaar verbonden waren. Dat was in Brussel 70 jaar lang het geval, voor dit door het reglement van 1846 werd verboden. Het trottoir kreeg vanaf toen een totaal ander uitzicht. De schamppalen verdwenen echter niet volledig uit het straatbeeld. Ze bleven fungeren als schutpalen als de doorgang beperkt was, en nieuwe soorten palen deden hun intrede als onderdeel van moderne uitrustingen zoals lantaarnpalen en palen op de hoeken van het hek rond het park (zie afb. p.10 en afb.11). In 1849, dus net na de invoering van het nieuwe reglement, nam Auguste Blaes het woord in de gemeenteraad. Uit deze tussenkomst blijkt hoe de oude palen en andere elementen die de voetgangers konden hinderen, werden gezien in de context van de introductie van het trottoir en zijn nieuwe functie: "Dans les règlements de 1846 sur les trottoirs et



Schamppalen aan de ingang van de inrijpoort in de Wetstraat nr. 6. (foto van de auteur)

sur les bâtisses, on a eu en vue d'enlever de la voie publique tout ce qui pouvait gêner la circulation, compromettre la sûreté des passants. [...] Ce que j'admire, quand je me rappelle comment une partie des trottoirs était naguère construite et combien de pièges, d'embûches, y étaient tendus aux passants, ce que j'admire encore dans certaines rues, c'est que le nombre des accidents ne soit pas plus grand. Si les passants n'y prenaient garde, s'ils n'avaient plus de prudence que les constructeurs n'ont de prévoyance, le chiffre des fractures s'élèverait bien plus haut. Heureusement le danger diminue de jour en jour. Les soupiraux, les entrées de cave se ferment, les

bornes disparaissent, à mesure des reconstructions. Avant l'invention des trottoirs, la borne avait son utilité, sa raison d'être. Elle préservait les maisons du choc des voitures. A quoi sert-elle aujourd'hui? A quoi servent ces larges sphères de pierre bleue, ces mappes-mondes de granit que quelques propriétaires conservent à l'entrée de leurs hôtels, celles surtout en avant desquelles est établi un trottoir? Le trottoir [est] suffisant pour tenir les voitures à distance, à quoi bon une borne en arrière du trottoir? Il y a là un effet sans cause, un double emploi, un pléonasme architectural." En hij voegt daar aan toe: "la borne gêne la circulation, rétrécit la voie publique."³⁸

stad vaak werd gezien als een totaal-kunstwerk³⁹, groeide de esthetische rol van het tracé van de stoeprand in ruime zin en het lijstwerkpatroon van de openbare ruimte werd nog verrijkt met de diversiteit van reliëfmotieven. In die tijd bestond de categorie trottoir tegelijk uit de eigenlijke stoep (aansluitend bij de aangrenzende gebouwen), maar ook uit vluchtheuvels (in het midden van de straat),

rotondes en driehoekige verkeersremmers (op kruispunten, pleinen en tweekruisen (zie afb.14), de stoepen rond squares en monumenten en ook bermen, lanen en ventwegen⁴⁰ (afb. 19, 20).

Niettemin moeten we een onderscheid maken tussen de trottoirs aangelegd in de nieuwe straten en diegene in de oude straten die er

voordien nog geen hadden. In deze laatste bestonden er vaak verschillende vormen van voetpaden, die net als de verschillen in rooilijn,⁴¹ in bouwhoogte en architectuurstijl, een hybride landschap vormden dat nog lang zou voortbestaan (afb. 21). Deze discrepantie in het moderniseringsproces van de openbare weg versterkte het contrast tussen de oude en de moderne stad.



Afb. 17

Zicht op de Anspachlaan en het De Brouckèreplein, Ansichtkaart uit het begin van de 20ste eeuw. De centrumlanen hadden van meet af aan brede wandeltrottoirs waar wandelaars rustig de winkelatalages konden bekijken, en waren voorzien van zitbanken en caféterrassen. (© Verz. Belfius Bank-Académie royale de Belgique © ARB – urban.brussels)



Afb. 18

Een voorbeeld van een caféterras dat bijna de hele breedte van het trottoir in beslagnam, Brabantstraat 205, begin 20ste eeuw. (© Verz. Belfius Bank-Académie royale de Belgique © ARB – urban.brussels)

DE TELOORGANG VAN HET TROTTOIR IN DE 20STE EEUW

Los van veranderingen in het wegdek, had de intrede van de auto aanvankelijk geen fundamentele impact op de traditionele vorm van de straat. De stoep werd zelfs belangrijker voor de scheiding van het verkeer. Voetgangers mochten voortaan alleen maar op het trottoir lopen⁴². Het nieuwe reglement voor de Brusselse trottoirs van 1934 stelde dan ook dat *'dans toutes les voies publiques, il sera établi des trottoirs'*⁴³ (afb. 22). In dit reglement werden ook nieuwe toegelaten materialen geïntroduceerd, in dit geval de betonnen stoeptegels (vierkant formaat van 30 cm), waardoor het uitzicht van de trottoirs, die tot dan alleen uit natuursteen bestonden, begon te veranderen.

De steeds grotere verbreiding van de auto in de naoorlogse periode en de nieuwe wegeninfrastructuur die daarvoor nodig was, hadden een grote impact op de stad. Functionele en technische doctrines beschouwen voortaan de straat als rijweg en het trottoir wordt gedegradeerd tot eenvoudig technisch object dat alleen maar dient om de verkeersstroom te reguleren. Het verliest zijn organische verbinding met de andere elementen van het wegennet en met de architectuur⁴⁴. Het netwerk van trottoirs dat in de 19de eeuw ontstond, raakt in verval, door gebrek aan onderhoud, door plaatselijke ingrepen met vaak minderwaardige en heterogene materialen en technieken, door de wildgroei van signalisatieborden, door verasmalling om de rijweg voor auto's te verbreden of parkeerplaatsen aan te leggen – deze laatste verstoren trouwens het uitzicht op de perspectivische effecten van de stoepanden of op de architecturale rol die de stoep speelt als sokkel voor gebouwen. De asfaltering van de rijweg



Afb. 19

De Brouckèreplein, begin 20ste eeuw. Deze panoramische foto geeft een goed beeld van het brede voetgangerseiland in het midden van het plein en de trottoirs langs de gevels (© Verz. Belfius Bank-Académie royale de Belgique © ARB – urban.brussels)



Afb. 20

Zicht op de Louizalaan van op het Stefaniaplein, omstreeks 1918. Deze foto laat mooi de verschillende types trottoirs zien (twee ronde trottoirs-vluchtheuvels met lantaarnpaal, twee verhoogde zijbermen, trottoirs tegen de gevels) en daarmee ook de rijke variatie in de inrichting van de openbare ruimte. (© Verz. Belfius Bank-Académie royale de Belgique © ARB – urban.brussels)



Afb. 21

Jacques Carabain, de (verdwenen) *Montagne des Aveugles* in de richting van de Houtmarkt, aquarel, ca. 1895. Een halve eeuw na de publicatie van het reglement op de trottoirs bestonden er nog meerdere types : trottoirs van wisselende hoogte, deurdrempels met uitspringende trede, laterale of dwarse bordessen, bekleed met kasseien. (© MSB, L1897/5)

en de vervanging van vluchtheuvels voor voetgangers door verkeersgeleiders voor automobilisten, doorbreekt de historische band tussen het trottoir, de gewelfde geplaveide rijweg en de andere soorten voetgangersruimten.

Vanaf de jaren 1990 resulteerde de geleidelijke herovering van de openbare ruimte door de voetgangers in wat Monique Mosser de 'oorlog van de trottoirs' noemde⁴⁵. De kanalisering van het autoverkeer resulteerde in een wildgroei in anti-autovoorzieningen. Het trottoir wordt bezaaid met palen en versperringen die het parkeren moeten beletten. De verbreding van bepaalde stukken van trottoirs, vooral de uitstulpingen op straathoeken, tasten de lineariteit en homogeniteit van het stratennetwerk aan.

Sinds enkele jaren, met de invoering van het concept van de zachte mobiliteit, wordt het bestaan van het trottoir zelf ter discussie gesteld. Het wordt verkeerdelijk gezien als het product van een 'alles voor de auto'-denken en de belichaming van de verkeersscheiding en wordt bij de aanleg van voetgangerszones of woonerven bijna systematisch vervangen door egale bestrating zonder niveauverschillen. Dit gebeurt ook in historische stadslandschappen van de 19de eeuw, waar het trottoir nochtans de ruimte structureerde (afb.23, 24). Denken we maar aan de centrale lanen of het Gemeenteplein



Afb. 22

Trottoirs van de Franklin Rooseveltlaan, 2014 (vóór renovatie). Tijdens het interbellum had de Natielaan (zoals de Rooseveltlaan toen heette) hetzelfde type prestigieuze trottoirs als degene die Suys halverwege de 19de eeuw had bedacht voor de Koningswijk (hardstenen tegels onderbroken door kasseien voor de inrijpoorten). (foto van de auteur, 2014).



Afb. 23

Kastanjeboomstraat, 2019. De afgeronde boordsteen die de beplante zone rechts begrenst, dialogueert met de boordsteen van het trottoir links. Het geheel van de Kastanjeboomstraat en de Seringenstraat vormt een opmerkelijk wegengerfoegd. (Thomas Schlessers, 2019 © urban.brussels)



Afb. 24

Trottoir voor een inrijpoort, Seringenstraat 201, een van de laatste bewaarde voorbeelden van de specifieke behandeling van het trottoir voor inrijpoorten (art. 16 van het reglement van 1846). (Thomas Schlessers, 2019 © urban.brussels)

van Sint-Jans-Molenbeek. De nog resterende trottoirs worden binnenkort allicht 'genormeerd' op basis van het PAVE-plan (Plan voor de toegankelijkheid van trottoirs en openbare ruimte) dat een inventaris maakt van alle niet-conforme voetpaden van het Brussels gewest. Als alle voetpaden over dezelfde kam worden geschoren, bestaat het risico dat deze nieuwe normen zullen zorgen voor de verdwijning van de laatste voorbeelden van historische trottoirs, omdat ze te smal, te hoog, te hellend zijn.

CONCLUSIES

Een historisch perspectief nodigt ons uit om het trottoir anders te

bekijken. Niet als een louter functionele scheiding, maar als een betekenisvol element in een stedelijke structuur die in de 19de eeuw tot stand kwam en die meerdere functies had en een architecturale en stedenbouwkundige rol speelde. De stoep draagt dus bij tot de kwaliteit van het historisch landschap en versterkt de leesbaarheid en coherentie ervan (afb.25-27). We moeten ons dus bewust worden van zijn erfgoedwaarde en multifunctionaliteit. Dit is des te dringender in de context van de sterke opkomst van egale bestrating en normering van bestaande trottoirs. Het is echter mogelijk om met kleine en kwalitatieve ingrepen de toegankelijkheid en het behoud van trottoirs in historische stadsdelen met elkaar te ver-

zoenen⁴⁶. Het behoud van het trottoir hoeft niet in de weg te staan van de ontwikkeling van 'woonerven', integendeel. Het trottoir werd immers bedacht in een periode waarin mobiliteit gebaseerd was op het delen van de openbare ruimte door alle weggebruikers, een systeem dat meer dan een eeuw heeft standgehouden.

Het trottoir vanuit een historisch perspectief bekijken zou ons ertoe kunnen aanzetten de toekomst anders te benaderen en de mobiliteitsdiagnose van het plan PAVE aan te vullen met een evaluatie van de erfgoedwaarde van het trottoirnetwerk in het Brussels gewest⁴⁷. Zo kan een evenwicht worden gevonden tussen het behoud van trottoirs en toegankelijkheid, door in historische omgevingen de normen met een zekere flexibiliteit te hanteren, door de zichtbaarheid van sommige historische trottoirs te verbeteren door een beperking van parkeerplaatsen en stadsmeubilair, door de reflectie uit te breiden tot trottoironderdelen (goten, putdeksels, kolken, ankers, voetschrappers, kelderramen, lantaarnpalen, straatmeubilair, enz.), en ruimer, door trottoirs op te nemen in een globale visie op het historische stadslandschap waarin zowel aandacht



Afb. 25

Metalen verbindingselement tussen twee boordstenen van het trottoir in de Seringenstraat, 2019. (Thomas Schlessler, 2019 © urban.brussels)



Afb. 26

Seringenstraat langs de Sint-Jan-Baptist-ten-Begijnhofkerk, situatie die reeds bestond voor de wegenwerken in de 19de eeuw. Voorbeeld van hybride zijbermen die werden aangelegd in plaats van moderne trottoirs. (foto van de auteur, 2019)

wordt besteed aan de gebouwen als aan de straten. Kortom, het erfgoed moet ook op straatniveau gehervardeerd worden.

Vertaald uit het Frans

NOTEN

1. Definitie in het *Groot Woordenboek der Nederlandse taal*, 15de editie, 2015.
2. Deze periodisering slaat op de globale geschiedenis van het moderne wegensysteem en de mobiliteitspraktijken in de openbare ruimte, zie SCHLESSER, T., *Le paysage urbain néoclassique à Bruxelles. Un patrimoine urbanistique remarquable dans la ville contemporaine*, KCML, Brussel, 2019 en LOIR, C., 'De l'espace partagé à la ségrégation modale: le long processus de transformation de l'espace public (1775-1936)', in BRANDELEER, C. e.a., *Le partage de l'espace public en Région de Bruxelles-Capitale*, Brussel, 2016, pp. 13-29 (Cahiers de l'Observatoire de la mobilité de la Région de Bruxelles-Capitale, 5).
3. Ik wil Quentin Demeure, Cecilia Paredes, Savinien Peeters, Thomas Schlessler en Pierre Van Obberghen van harte bedanken voor hun advies en informatie.
4. Zie SEILLAN, F., *Jean-Benoît-Vincent Barré (1735-1824). Un architecte parisien à l'époque du retour à l'antique* (thèse de doctorat), Université de Paris 1 – Panthéon-Sorbonne, 2010, deel 2, pp. 161-178.

5. De door de Parijse overheid aanbevolen breedte was identiek, cf. HAROUEL, J.-L., *L'embellissement des villes. L'urbanisme français au XVIII^e siècle*, Picard, Parijs, 1993 (Villes et Sociétés), p. 158.
6. Voorwaarden voor verkoop van gronden in 1776 en 1777, cf. ARA (Algemeen Rijksarchief), Fonds Création du Parc et place Royale à Bruxelles, 16 en SAB (Stadsarchief Brussel), OW (Openbare Werken), 1346.
7. LOIR, C., 'Du décrotoir au trottoir: histoire de la marche urbaine au tournant des XVIII^e et XIX^e siècles / Van de voetschraper naar de stoep. Te voet door de stad rond de eeuwwisseling van de 18de en de 19de eeuw / From the boot scraper to the sidewalk. A history of urban walking at the turn of the 19th and 20th centuries', in HOLEMANS, C. en ROSIER, L. (red.), *Décrottoirs! Voetschrappers! Boot scrapers!*, Éditions Racine, Brussel, 2012, pp. 6-18.
8. LOIR, C., *Bruxelles néoclassique: mutation de l'espace urbain (1775-1840)*, CFC-Éditions, Brussel, nieuwe editie, 2017. Vanaf het einde van de 18de eeuw was het eerste Munttheater voorzien van een stoep, zie LOIR, C., 'Circulation et théâtremanie au temps des embellissements: la question de la mobilité dans les projets de salles de spectacles à Bruxelles (1785-1792)', *Histoire urbaine*, nr. 38, december 2013, pp. 111-131.
9. 'Rapport sur l'éclairage de la voie publique, le mode de pavage, les trottoirs et accotements, l'indication des noms de rues et le numérotage des maisons. Lu dans la séance du



Afb. 27

Kastanjeboomstraat, de onregelmatigheden van deze trottoirs hebben vandaag een reëel archeologisch belang. (Thomas Schlessler, 2019 © urban.brussels)

12 novembre 1838', gepubliceerd in *Rapports sur les règlements pour la petite voirie de la ville de Bruxelles*, De Delevingne en Callewaert, Brussel, 1841.

10. SAB, OW, 151¹, *Règlement sur les trottoirs, arrêté par le Conseil communal, le 19 septembre 1846*.
11. ALONZO, E., *L'Architecture de la voie. Histoire et théories*, Éditions Parenthèses, Champs-sur-Marne/Marseille, 2018, p. 244; BARLES, S., 'La boue, la voiture et l'amuseur public. Les transformations de la voirie parisienne, fin XVIII^e - fin XIX^e siècles', *Ethnologie française*, 2015/3 (nr. 153), pp. 421-430.

12. Voor Brussel, zie HOUSSIAU, J. en SYMONS, T., 'Une histoire de trottoirs: hygiène et équipements publics. Quelques vœux du conseil de salubrité publique de Bruxelles au 19^e siècle', in *Revue du Cercle d'histoire de Bruxelles et extensions*, juni 2008, pp. 21-26.
13. Over de 'empêche-pipi', beschermers die werden aangebracht in hoeken gevormd door insprongen van de rooilijn om het plassen op die plaatsen te beletten, zie LEGGE, J., *Les empêche-pipi à Bruxelles, Mons, Paris, Tournai... et ailleurs: de l'oubli architecturé à la prévoyance intégrée, en passant par les aristocratiques*, 2de editie herzien en aangevulde editie, Memogrames – les éditions de la mémoire, Brussel, 2008.
14. "...maatregelen te nemen voor openbare urinoirs, een maatregel die onlosmakelijk verbonden is met een verbetering van het trottoirsysteem en die er een onmisbare aanvulling van is." SAB, OW, 151¹, Raad van Openbare Hygiëne, *Proposition faite au Conseil communal de Bruxelles pour la construction et la rectification des trottoirs et l'établissement de pissoirs publics*, 6 februari 1846, [p. 3]. Zie ook BILLEN, C. en DECROLY, J.-M., *Petits coins dans la grande ville: les toilettes publiques à Bruxelles du Moyen Age à nos jours*, Museum van de Stad Brussel, Brussel, 2003 (*Historia Bruxellae* 4), pp. 35-42.
15. BARLES, S., "'La voie publique est spécialement affectée à la circulation'. La gestion de la circulation et du réseau viaire à Paris au cours du premier XIX^e siècle", in BOWIE, K. (red.), *La modernité avant Haussmann. Formes de l'espace urbain à Paris 1801-1853*, Parijs, 2001, pp. 191-202.
16. "De ordonnantie over bouwwerken [van 1828] dateert van een tijd waarin het verkeer nog maar middelmatig druk was, en waarin het nut van trottoirs nog niet algemeen naar waarde werd geschat. Sinds de bevolking is aangegroeid en de openbare voertuigen vermenigvuldigd zijn, sinds de spoorwegkonvooien elke dag massa's vreemdelingen aanvoeren, werd de noodzaak gevoeld om de trottoirs te verbreden en de constructie ervan te verbeteren." Interventie van Blaes tijdens de gemeenteraadzitting van 7 februari 1845, cf. SAB, OW 151¹, Nota toegevoegd aan *Projet de règlement concernant les trottoirs*, Brussel, 1846.
17. "Door middel van gelijkaardige trottoirs kunnen de voetgangers de goede gewoonte aannemen om alleen maar daarvan gebruik te maken en zo, voor hun eigen gemak en veiligheid, het midden van de straat voor de voertuigen en de ruiters vrijmaken: dat is het voorbeeld dat Parijs en Londen ons geven, waar een zo breed mogelijk gedeelte van de openbare weg voor voetgangers is bestemd." SAB, OW, 26157, minuut van de brief van de dienst Openbare Werken van de stad in de gemeenteraadzitting van 12 maart 1840.
18. LOIR, C., 'De l'espace partagé à la ségrégation modale [...]'. *op.cit.*, pp. 13-29.
19. Zie LOIR, C., *Bruxelles néoclassique* [...], *op. cit.*, p. 284. Het ontwerp van 1873 geeft aan "Que sera-ce donc lorsque l'établissement d'une station de chemin de fer aux Bogards [place Rouppe] sera venu doubler, tripler, quintupler peut-être la circulation des voitures par la rue des Fripiers, passage obligé dans le parcours entre les deux stations? [...] Ensuite il est à observer que la rue des Fripiers est elle-même beaucoup trop étroite pour suffire seule à une aussi grande circulation, qui déjà occasionne des accidents fréquents. On peut dire que la vie du piéton est presque constamment en danger dans cette rue dépourvue de trottoirs et où passe plus de voitures que dans aucune autre de la ville", cf. *Projet présenté au Conseil de Régence par MM. Ad. Hauman, Brugelman, Jean De Mot, Baron de Wykersloot de Weerdesteyn, le 13 décembre 1837*, gepubliceerd door CONDE REIS, G. (red.), *Galeries Saint-Hubert. Histoire & restauration*, Directie Monumenten en Landschappen, Brussel, 1998, pp. 175-178.
20. "[...] het is belangrijk om niet uit het oog te verliezen dat de verhouding voetgangers-voertuigen in Brussel 100 op 1 bedraagt en dat, terwijl er gevaar bestaat voor een voetganger om aangereerd te worden door een voertuig, dit laatste niets te vrezen heeft van het contact met voetgangers. Zo hebben we enerzijds te maken met de sterke en de zwakke, en anderzijds met het belang van het grootste aantal tegenover het kleinste. Wat betreft openbare werken mag er niet getwijfeld worden tussen deze verschillende belangen; dat van het grootste aantal moet de overhand halen op dat van het kleinste, net als de zwakke moet worden beschermd tegen de sterke." SAB, OW 151¹, Vanderstraeten, C., *Les trottoirs de Bruxelles. Rapport au Conseil central de Salubrité publique*, Brussel, 1845, p. 6.
21. Over de materialen, zie PAUTHIER, I. en ALECIAN, M. (red.), *Pavés de Bruxelles*, AAM, Brussel, 2015 en ook de bijdrage van Francis Tourneur in dit nummer.
22. SAB, OW 151¹, *Règlement sur les bâtisses arrêté par le Conseil communal le 31 octobre 1846*, titel IX.
23. "Het college van burgemeester en schepenen kan grotere uitsprongen dan diegene die in het reglement zijn voorzien, toelaten, maar alleen voor openbare gebouwen en monumenten en ook voor privégebouwen met monumentale gevels." *Loc. cit.*
24. "In de straten van Londen en enkele nieuwe straten van Parijs vindt men ook een soort zorgvuldig met elkaar verbonden passages in gehouwen plavuizen, die op regelmatige afstanden en vooral op de straathoeken een communicatie tot stand brengen tussen de twee kanten van de openbare weg; deze passages zijn altijd met zorg geveegd. Dit is een voorziening voor voetgangers die wij bij ons ook moeten invoeren." 'Rapport sur l'éclairage de la voie publique [...]', *op. cit.*, p. 28.
25. SAB, OW 151¹, Vanderstraeten, C., *Les trottoirs de Bruxelles* [...], *op.cit.*, p. 16 en Centrale Raad voor de Openbare Gezondheidszorg, *Projet de règlement pour la construction et la rectification des trottoirs et l'établissement de pissoirs publics*, 1846, p. 5
26. LOIR, C., *Bruxelles néoclassique op.cit.*, pp. 282-283
27. "... altijd buiten het trottoir moeten geplaatst worden, want ze zouden daar de vrije circulatie hinderen." SAB, OW 151¹, VANDERSTRAETEN, C., *Les trottoirs de Bruxelles* [...], *op.cit.*, pp. 15-16.
28. "Deze lantaarnpalen moeten ofwel op of buiten het trottoir worden geplaatst, naargelang de te verlichten ruimte en de architecturale situatie van de locaties." SAB, OW 151¹, Conseil Central de Salubrité publique, *Projet de règlement pour la construction et la rectification des trottoirs et l'établissement de pissoirs publics*, 6 février 1846, art. 29.
29. 'Toegang verboden voor rijtuigen' Artikel 17 van het reglement. De eerste effectieve invoering van een eenrichtingsstraat lijkt pas van 1862 te dateren, met name in de *rue de la Bergère*. Zie *Bulletin communal de la Ville de Bruxelles* (BCB), 1862, II, p. 41 geciteerd door SCHLESSER, T., *Le paysage urbain néoclassique* [...] *op.cit.*, pp. 29-30.
30. SAB, OW, 1511¹, *Règlement sur les bâtisses arrêté par le Conseil communal le 31 octobre 1846*, art. 26.
31. "We hebben veel trottoirs, maar we hebben geen trottoirsysteem" SAB, OW, 1511¹. Auguste Blaes, tussenkomst van 7 februari, nota toegevoegd aan *Projet de règlement concernant les trottoirs*, Brussel, 1846.
32. SAB, OW 151².

33. BODET, F., *Définir la rue d'habitation. L'apport des textes normatifs, XVIII^e - XX^e siècles*, rapport, 2001, pp. 21-36.
34. "Wat zou ik zeggen als ik onze trottoirs vanuit een artistiek oogpunt zou bekijken? Ik weet het wel, bij wegenwerken telt alleen het functionele, maar we kunnen ze ook inzetten om de stad te verfraaien, zonder dat ze meer kosten. Lange rijen trottoirs, kunstig uitgestippeld, mooi gealigneerd, goed genivelleerd, in al hun onderdelen uniform aangelegd, zouden enige regelmaat kunnen brengen in de kronkelstraten van onze oude wijken." Tussenkomst van Auguste Blaes tijdens de gemeenteraadszitting van 7 februari 1845, cf. SAB, OW 151¹, Nota toegevoegd aan *Projet de règlement concernant les trottoirs*, Bruxelles, 1846, p. 14.
35. Hoewel ze essentieel was, is deze fase van de vernieuwing van de openbare ruimte weinig gekend. De belangrijkste elementen van deze analyse zijn afkomstig uit het grondig navlooiën van de BCB (verslagen van de zittingen van de gemeenteraad van Brussel), 1846-1853.
36. Over de architecturale dimensie van de straat, zie ALONZO, E., *L'Architecture de la voie [...] op.cit.*
37. "Het geheel, zowel oude als nieuwe constructies, moet eruitzien alsof het uit dezelfde tijd dateert, en tegelijkertijd werd gemaakt." Auguste Blaes over het ontwerp van Suys in BCB, 1849, I, p. 117.
38. "In het reglement van 1846 op de trottoirs en gebouwen wordt beoogd om alles wat de circulatie kan hinderen en de veiligheid van de voetgangers in gevaar kan brengen, van de openbare ruimte weg te halen. [...] Wat ik bewonder is dat het aantal ongevallen niet groter was, als ik me herinner hoe een deel van de trottoirs destijds aangelegd was en hoeveel vallen en hinderlagen er waren voor voetgangers, wat nog altijd het geval is in sommige straten. Als voorbijgangers niet oppasten, als ze niet voorzichtiger waren dan bouwmeesters voorzienig waren, zou het aantal breuken veel hoger geweest zijn. Gelukkig wordt het gevaar elke dag kleiner. Telkens er een straat wordt vernieuwd, verdwijnen kelderramen, keldergaten en schamppalen. Vóór de uitvinding van de stoep waren schamppalen nuttig, waren ze zinvol. Ze beschermden de huizen tegen aanrijdingen van voertuigen. Waarvoor dienen ze vandaag nog? Waartoe dienen die grote hardstenen bollen, die granieten globes die sommige eigenaars nog altijd aan de ingang van hun herenhuis hebben staan, en dan vooral bij diegene
- waar een trottoir is aangelegd? Het trottoir volstaat om voertuigen op een afstand te houden, waarom dan nog een schamppaal achteraan op die stoep? Dat is totaal overbodig, een dubbel gebruik, een architecturaal pleonasme." "Een schamppaal hindert het verkeer, versmalt de openbare ruimte." (BCB, 1849, II, p. 107).
39. Zie de bijdrage van Céline Chéron in dit nummer.
40. Lijst overgenomen door DUBOSCH, C., *Les trottoirs de ville*, Goemaere, Brussel, 1919, p. 5.
41. Zie de bijdrage van Thomas Schlessler in dit nummer.
42. Dit principe werd wettelijk vastgelegd in België bij KB van 17 januari 1936, zie Loir, C., 'De l'espace partagé à la ségrégation modale [...]', pp. 13-29.
43. "... op alle openbare wegen moeten trottoirs worden aangelegd." *Règlement sur les trottoirs*, Brussel, 1934.
44. Zie de bijdrage van Marie Demanet in dit nummer.
45. MOSSER, M., 'La guerre des trottoirs. Ou les nouveaux embarras de Paris', *Le Débat*, 1994/3 (nr. 80), pp. 260-270.
46. Meerdere voorbeelden in Engeland (*Streets for All*, Historic England 2018), en in Ierland (*Access. Improving the accessibility of Historic Buildings and Places*, Dublin City Council, 2011) en de Verenigde Staten (*Toward Accessible Historic Streetscapes*, New York Historic Districts Council). De KCML liet onlangs een studie maken over dezelfde kwestie, Schlessler, T., *Le paysage urbain néoclassique à Bruxelles. Un patrimoine urbanistique remarquable dans la ville contemporaine*, KCML, 2019 [mis en ligne sur le site de la CRMS].
47. Er zal moeten worden nagegaan welke meerwaarde het heeft voor de gebouwen en het landschap (zelfs als het trottoir, zoals in de Koningswijk, later werd aangelegd dan de gebouwen), en ook wat zijn intrinsieke waarde is (historische, technische, typologische criteria); daarbij moet er echter voor worden gezorgd dat de analyse wordt aangepast aan de specifieke kenmerken van het stratenerfgoed, vooral wat betreft de notie van authenticiteit (men kan ervan uitgaan dat de authenticiteit niet wordt aangetast door een vernieuwing die vorm en materialen respecteert).

THE PAVEMENT The birth of the modern street

Pavements have been an issue of contention for several years now. Road redevelopments are increasingly opting for levelling out and new accessibility standards are leading to the disappearance or alteration of most old pavements. The first pavements in Brussels were developed in 1776. Their history is more complex than it seems. With the arrival of this new urban infrastructure, the roads underwent radical change: road cambering, sewer system, expansion of paving, new public lighting, planting, installation of urban furniture, development of alignment and levelling plans. Indeed, pavements played a major role in the organisation of the "modern street" which was gradually established throughout the 19th century. This contribution presents the key milestones in pavement history by highlighting the material and functional characteristics. By doing so, it calls for the re-evaluation of the importance of this infrastructure as part of the street's heritage.

COLOFON

REDACTIECOMITÉ

Stéphane Demeter, Paula Dumont,
Murielle Leseqque, Griet Meyfroots,
Valérie Orban, Cecilia Paredes,
Brigitte Vander Bruggen

EINDREDACTIE NEDERLANDS

Paula Dumont

EINDREDACTIE FRANS

Stéphane Demeter

REDACTIESECRETARIAAT

Stéphane Demeter

COÖRDINATIE DOSSIER

Cecilia Paredes en Christophe Loir (ULB)

COÖRDINATIE ICONOGRAFIE

Cecilia Paredes

AUTEURS/ REDACTIONELE

MEDEWERKING

Marion Alecian, Aurélie Autenne,
Céline Chéron, Paula Cordeiro,
Françoise Cordier Marie Demanet,
Quentin Demeure, Thibaut Jossart,
Harry Lelièvre Isabelle Leroy, Murielle
Leseqque, Christophe Loir, Griet
Meyfroots, Marc Meganck, Sylvianne
Modrie, Muriel Muret, Cecilia Paredes,
Thomas Schlessler, Christian Spapens,
Francis Tourneur, Tom Verhofstadt.

NALEZING

Koenraad Raeymaekers, Wim Kenis,
Coralie Smets, Tom Verhofstadt en de
leden van het redactiecomité

VERTALING

Gitracom, Hilde Pauwels, Erik Tack,
Ubiquus Belgium NV/SA

VORMGEVING

Polygraph'

ONTWERPER VAN DE MAQUETTE

The Crew communication nv

DRUK

Graphius Brussels

VERSPREIDING EN

ABONNEMENTENBEHEER

Cindy De Brandt,
Brigitte Vander Bruggen
bpeb@urban.brussels

BEDANKINGEN

Martin van Berkel, Frédéric Hoebeeck,
Frank Scheelings, Thomas Schlessler,
het team van het Documentatiecentrum
urban.brussels

VERANTWOORDELIJKE UITGEVER

Bety Waknine, directeur-generaal,
urban.brussels (Gewestelijke
Overheidsdienst Brussel
Stedenbouw en Erfgoed)
Kunstberg 10-13, Brussel

De artikelen zijn gepubliceerd
onder de verantwoordelijkheid
van de auteurs. Alle rechten voor
het reproduceren, vertalen of
herwerken zijn voorbehouden.

CONTACT

Urban.brussels
Kunstberg 10-13, 1000 Brussel
www.erfgoed.brussels
bpeb@urban.brussels

HERKOMST VAN DE FOTO'S

Mochten er ondanks onze inspanningen
om alle reproductierechten te
betalen toch nog gerechtigden zijn
die niet gecontacteerd werden, dan
worden zij verzocht zich kenbaar
te maken bij Urban.brussels

LIJST MET AFKORTINGEN

AOE - Archief Onroerend
Erfgoed
ARAU - Atelier de Recherches
et d'Action Urbaines
CIDEP Centre d'information, de
documentation et d'étude du patrimoine
ERU asbl Centre d'Études et de
Recherches Urbanistiques
F.R.S. - FNRS - Fonds de la
recherche Scientifique
KBR Koninklijke Bibliotheek
- Bibliothèque royale
KIK-IRPA - Koninklijk Instituut voor
het Kunstpatrimonium / Institut
royal du Patrimoine artistique
MSB - Museum van de Stad Brussel
PMW asbl - Pierres et
Marbres de Wallonie
RTC - Royal Trust Collection
SAB - Stadsarchief Brussel

ISSN

2034-5771

WETTELIJK DEPOT

D/2019/6860/019

Cette revue paraît également
en Français sous le titre
Bruxelles Patrimoines.

ERFGOED BRUSSEL REEDS VERSCHENEN

001 - November 2011
Terug naar school

002 - Juni 2012
De Hallepoort

003-004 - September 2012
De kunst van het bouwen

005 - December 2012
Hôtel Dewez

Extra nummer 2013
Het erfgoed schrijft onze geschiedenis

006-007 - September 2013
Brussel, m'as-tu vu ?

008 - November 2013
Industriële architectuur

009 - December 2013
Parken en tuinen

010 - April 2014
Jean-Baptiste Dewin

011-012 - September 2014
Geschiedenis en herinnering

013 - December 2014
Cultusgebouwen

014 - April 2015
Zoniënwoud

015-016 - September 2015
Ateliers, fabrieken en kantoren

017 - December 2015
Stadsarcheologie

018 - April 2016
De Gemeentehuizen

019-020 - September 2016
Stijlen gerecycleerd

021 - December 2016
Victor Besme

022 - April 2017
Art nouveau

023-024 - September 2017
Natuur in de stad

025 - December 2017
Conservatie op de steigers

026-027 - April 2018
Kunstenaarsateliers

028 - September 2018
Het Erfgoed, dat zijn wij!

Extra nummer - 2018
De restauratie van
een uitzonderlijk decor

029 - December 2018
Historische Interieurs

030 - April 2019
Beton

031 - September 2019
Een plaats voor kunst

urban.brussels zet resoluut in op de kennismaatschappij en wil met zijn publiek een moment van introspectie en expertise delen over de stedelijke thema's van vandaag. De pagina's van *Erfgoed Brussel* bieden het stedelijk erfgoed in al zijn diversiteit een forum voor open en pluralistische reflectie. *De straat anders bekeken* is de gelegenheid om de coherentie van de opdrachten van urban.brussels over het fundamentele stedelijke object dat de straat is te bevragen en de geïntegreerde aanpak van zijn acties in het Brusselse landschap duidelijk zichtbaar te maken.

Bety Waknine,
Directeur-generaal



U



15 €



ISBN 978-2-87584-184-1