

An aerial photograph of a busy street in Brussels, Belgium. The street is filled with a large crowd of people, many of whom appear to be walking or participating in an event. The buildings are multi-story, with a mix of brick and light-colored facades. A prominent building on the left has a sign that reads "PHARMACIE APOTHEEK". The street is paved with cobblestones, and there are several bicycles parked along the sidewalks. In the background, the city skyline is visible, including several tall buildings and a church with a spire. The overall atmosphere is one of a vibrant, bustling urban environment.

# ERFGOED BRUSSEL

December 2019 | Nr032

Dossier **DE STRAAT ANDERS BEKENEN**

Varia **ALEXIS DUMONT**  
**SAINT-VERHAEGEN**



## NAAR EEN ERKENNING VAN HET WEGENERFGOED

OVER GEBRUIKS-  
VRIENDELIJKHEID,  
LANDSCHAP EN  
STEDELIJK ERFGOED

**MARIE DEMANET**

ARCHITECTE-STEDENBOUWKUNDIGE,  
LICENTIAATE KUNSTGESCHIEDENIS

*In reactie op de functionele en technische visie waarmee de stad na de Tweede Wereldoorlog volledig aan de auto werd onderworpen, en de daarop volgende golf van maatschappijkritiek, verscheen in de jaren 1980 en 1990 een reeks publicaties die de publieke ruimte, en dus de straat, met nieuwe ogen bekeken. Marie Demanet gaat in dit artikel dieper in op één daarvan, het Handboek van de Brusselse openbare ruimten (1995), waarvan de aanbevelingen (wegbedekking, signalisatie, beplantingen, verlichting) talrijke renovatieprojecten tot op vandaag hebben beïnvloed.*

De snelle opmars van de auto na de Tweede Wereldoorlog leek de doodsteek voor de traditionele Brusselse straat. Deze moest plaats ruimen voor een functionele, op de auto afgestemde weg getekend door ingenieurs. De voorbereidingen voor Expo 58 brachten een snelle en ingrijpende verandering mee van het landschap van de Brusselse boulevards en grote lanen door het massaal kappen van hun bomenrijen. Twintig jaar later was de auto heer en meester in de stedelijke ruimte.

De auto zorgde voor een diepgaande mutatie in de organisatie van de stad en versnelde nog de stadsvlucht van de burgerij naar de rand rond Brussel. Om het stadscentrum, waar de niet-residentiële functies behouden bleven, toch in zekere mate aantrekkelijk te houden ontwikkelde zich het duo van stadsautoweg en parkeergarage (cf. Parking 58). Eind 1975 verscheen de eerste publieke ruimte in Brussel waar auto's verboden waren: de voetgangerszone van de Nieuwstraat.

.....

### EEN NIEUWE KIJK OP DE STEDELIJKE RUIMTE (1975-1995)

Op het einde van de jaren 1970 werd de allesoverheersende rol

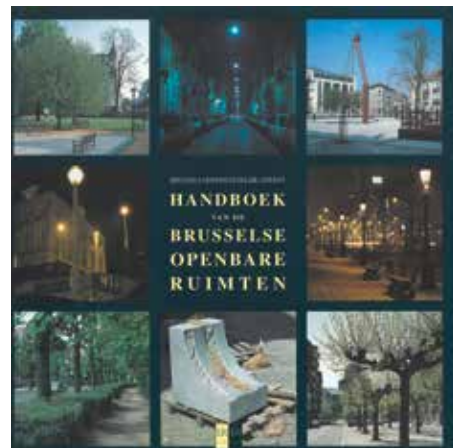
van de auto bij de inrichting van het wegennet in vraag gesteld en werd met een nieuwe blik gekeken naar de publieke ruimte. In de nasleep van mei '68 werden tal van maatschappelijke ontsporingen bekritiseerd, waaronder het beheer van de stad, dat almaar functioneler en wereldvreemder werd en ondergeschikt werd gemaakt aan een principiële moderniteit die steeds minder voeling had met de behoeften van de stadsbewoners. De vastgoedspeculatie en de efficiëntiebehoeften van de hoofdstad leidden tot grootschalige projecten, die door en voor de bewoners als zeer negatief werden ervaren. De vernietiging van het stedelijk weefsel en van het onroerend erfgoed waren een direct gevolg van deze evolutie.

De projecten werden als een aanslag op de stedelijke identiteit aanvoeld. In die context ontstonden bewonersverenigingen die protesteerden tegen de verloedering van hun leefomgeving, die ook een teloorgang van de sociale relaties meebracht. Deze verenigingen en comités ontwikkelden, in samenwerking met architectuuronderwijsinstellingen, tegenprojecten. De publieke ruimten werden geïden-

tificeerd als ankerpunten van het stedelijk leven, als plaatsen voor nieuwe uitdagingen en verwachtingen. Met de hulp van enkele architecten en experts stelden de inwoners nieuwe visies voor om de sociale banden te herstellen die door de komst van de auto verloren waren gegaan. Meer dan 15 jaar werden er studies en programma's opgesteld die alle in dezelfde lijn van denken lagen: de stadsontwikkelingspraktijk herzien door te vertrekken vanuit de essentie van de stad, het stenen fundament, de vormen die al generaties lang de stad bepaalden, zoals de steenwegen, de trottoirs, de beplante lanen en hun middenbermen, hun tramsporen, enz. Brussel, dat toen een van de laatste Europese hoofdsteden was met een uitgebreid tramnet, werkte intussen aan de bouw van een metro en stelde zich daarmee bloot aan de verleiding om het openbaar vervoer zoveel mogelijk onder de grond te stoppen.

Met de regionalisering van Vlaanderen en Wallonië kregen de Brusselaars uitzicht op een betere beheersing van hun leefomgeving. De nieuwe Brusselse Agglomeratie, voorafschaduwning van het toekomstige Gewest, brak met de vroegere





**Afb. 1:** *Les espaces publics bruxellois* (1981)

**Afb. 2:** *Bruxelles vu par ses habitants* (1985)

**Afb. 3:** *De stadswandelingen* (1990)

**Afb. 4:** *Koninklijk Tracé. Deel 1. Enkele beschouwingen over stedelijke kunst* (1996)

**Afb. 5:** *Handboek van de Brusselse openbare ruimtes* (1995)

praktijken en wou een stedenbouw ontwikkelen die was afgestemd op de wensen van de inwoners, met inbegrip van een nieuwe benadering van de publieke ruimten. Het kwam erop aan het stedelijke en sociale weefsel te vrijwaren en rampzalige experimenten te vermijden zoals dat van de Noordwijk, die onteigend en weggevaagd werd voor de bouw van een zakenwijk. De Koning Boudewijnstichting ondersteunde deze nieuwe inzichten over de stad en hielp mee aan de verspreiding ervan.

.....  
**HET STEDELIJKE  
 LANDSCHAP GEPUBLICIEERD  
 (1981-1995)**

Tussen 1980 en 1995 verschenen vijf werken die concrete aanbevelingen deden voor de inrichting

van het wegennet. De twee eerste, *Les espaces publics bruxellois: analyse et projets* (1981)<sup>1</sup> en *Bruxelles vu par ses habitants* (1985)<sup>2</sup>, kwamen voort uit de burgerlijke samenleving – het eerste met de steun van de Koning Boudewijnstichting. De drie volgende, *De stadswandelingen*<sup>3</sup>, *Koninklijk Tracé*<sup>4</sup> en *Handboek van de Brusselse openbare ruimten*<sup>5</sup>, waren gewestelijke instrumenten die pasten in de nieuwe koers die het jonge Brussels Gewest wou volgen.

***Les espaces publics bruxellois: analyse et projets* (1981)**

Deze studie, uitgevoerd door *Inter-environnement Bruxelles* en *Archives d'Architecture Moderne* (AAM) in samenwerking met het *Atelier d'Art Urbain* (ARAU) en gepubliceerd door de Koning Boudewijnstichting, vertolkte de bekom-

mernissen van de burgers en bewonerscomités (afb. 1). Ze benadrukte het belang van de publieke ruimten als waarborg voor de leefkwaliteit in de wijken. Deze gedeelde ruimten hebben een maatschappelijke waarde als ruimte voor ontmoeting, burgerschap, vrije tijd en expressie. Ze vormen het fysieke en culturele kader van Brussel: inbreng van perspectieven, ruimtelijke leesbaarheid, ondersteuning van de architectuur en de symbolische waarde van monumenten. Het rijk geïllustreerde en gedocumenteerde werk met referenties naar de geschiedenis van het wegennet, keek naar de 'opgeofferde' open ruimten van de traditionele stad en onderzocht 18 gevallen die voor herstructurering in aanmerking kwamen. De analyses en voorstellen van de inwoners boden leesleutels en werden gepresenteerd in de vorm van schetsen. Sommige van deze voorstellen zouden enkele jaren later worden gerealiseerd.

***Bruxelles vu par ses habitants* (1985)**

Dit werk, gedragen door onderlegde burgers en studenten en uitgegeven door het *Atelier d'Art Urbain* (ARAU), presenteerde zich zoals het vorige als een soort manifest (afb. 2). Het bevatte een aantal tegenvoorstellen om de stad opnieuw te modelleren met oog voor detail, zoals men vandaag zou zeggen, en die de uitgesproken intentie hadden om de leefomgeving van de inwoners te verbeteren. Als reactie op het technische beheer van de stad en de almacht van de auto, verzetten ze zich tegen projecten die het stadsweefsel aantastten en die, in een context van veranderende sociale structuren in de dichtbevolkte stad, een algemene stadsvlucht op gang brachten. Meerdere van deze voorstellen vormden het uitgangspunt voor realisaties, zoals het herstel van het centrum van Sint-Jans-Molenbeek na de metrowerken.

### **De stadswandelingen (1990)**

*De stadswandelingen*, dat kort na de regionalisering van Brussel verscheen, was een project van de gewestelijke overheid uit 1990 (afb. 3), een toekomstgericht programma dat de belangstelling van de Brusselaars voor hun stad moest stimuleren en bezoekers en consumenten aantrekken. De studie wou het wegenerfgoed van het historische centrum, vanaf de bovenstad tot aan de Vismarkt, in ere herstellen door gebruik te maken van het traditionele Brusselse straatmateriaal. De straat werd benaderd als basiselement van een wandellandschap dat diende heroverd te worden. Het richtplan ging vergezeld van een aanlegcharter, een grammatica die een stevige en betrouwbare leidraad vormde doorheen de verschillende fasen van werken die 20 jaar in beslag zouden nemen en uiteindelijk leidden tot een nieuw type stedelijk landschap, dat we zouden kunnen kwalificeren als neo-patrimoniaal landschap.

### **Het koninklijk tracé (1995)**

Dit werk, dat in 1995 verscheen, presenteerde een programma voor de aanleg van een gewestelijk landschap, namelijk de as van de Koningsstraat die vanaf het Justitiepaleis naar het koninklijk paleis van Laken leidt (afb. 4). Het werk had de ambitie om via dit tracé symbolische wijken te verbinden met volkswijken, om de coherentie en leesbaarheid van deze structurerende as op een flexibele en gefaseerde manier te verbeteren. De studie bestaat uit twee delen. Het eerste reconstrueert de geschiedenis van de as en roept met de woorden van André Comte-Sponville op tot de vorming van een 'erfgoedreserve' om beter 'het creatiepotentieel te behouden' voor toekomstige inrichtingen<sup>5</sup>. Het tweede deel presenteert voorbeelden van een mogelijke inrichting van de openbare ruimte in de vorm van perspectiefschetsen.

### **Handboek van de Brusselse openbare ruimten (1995)**

Dit werk uit 1995 is het resultaat van een technische studie besteld door de gewestelijke administratie voor ruimtelijke ordening (BROH) bij de *Archives d'Architecture Moderne* (afb. 5). De administratie wou beschikken over een instrument dat als richtsnoer kan dienen bij de behandeling van aanvragen voor stedenbouwkundige vergunningen en gesubsidieerde werken, en ondersteuning bieden aan de gemeentelijke en gewestelijke ontwerpers. De publicatie, die is opgevat als een matrix van gedeelde analyses en een gewestelijk referentiekader, is een synthese van meerdere hoofdstukken uit een eerder gevoerd multidisciplinair onderzoek.

### **Het Handboek van de Brusselse openbare ruimten**

Het uitgangspunt van het Handboek was een nieuwe visie op het stedelijke erfgoed die zich verzette tegen de impact van snelheid op de evolutie en het beheer van de stad. De ruimtelijke ordening moest afstand nemen van de auto, die toen de norm bij uitstek was voor elke stedelijke structuur-aanpassing en straatinrichting. Diezelfde auto-dominantie ging ook ten koste van andere mogelijke diensten en gebruiksvormen van de publieke ruimte. De kwaliteit van uitgevoerde werken werd niet langer bepaald door ervaring en vakmanschap, maar door ingenieurs die berekenden welk debiet en volume van autoverkeer de wegen konden verwerken, terwijl het gebruik van nieuwe industriële synthesesmaterialen mogelijk werd gemaakt door een snelle en goedkopere mechanisering. In deze context bestond de uitdaging erin de productiemethodes voor stedelijke ruimten te herdefiniëren en nieuwe praktijken te introduceren.

In dit proces moedigde het boek een reflectie aan over zowel het uit-

zicht van de straten als hun gebruik. De ambitie voor het jonge gewest moest resoluut pragmatisch zijn. Ontworpen als een didactisch werk voor gebruik door architecten, gemeentelijke ambtenaren en wijkcomités, maakte het Handboek voor een breed publiek de uitdagingen duidelijk inzake de inrichting en het beheer van de wegen en reikte het hiervoor de sleutelementen aan.

## **DE PUBLIEKE RUIMTEN VERBINDEN MET HUN GESCHIEDENIS**

Het Handboek onderzocht eerst het 'fabricageproces van de straten', zowel vanuit het oogpunt van de culturele als van de technische en materiële geschiedenis: de straatstenen, de bomen, de verlichting werden elk onderzocht als ingrediënten van een voorziening op schaal van de straat, een voorziening die zelf een grammatica omvatte van het stedelijk systeem. Vervolgens werden de mutaties van dit systeem ruimer onderzocht in het licht van de hedendaagse praktijk. Het Handboek presenteerde voor de eerste keer een stand van zaken van het beheer dat de 19 Brusselse gemeenten en de nieuwe administratie voor gewestwegen voerden inzake beplantingen, openbare verlichting en scenografie, keuze van materialen en compositie van straten en pleinen. Het deed ook aanbevelingen op meerdere niveaus om de stedelijke coherentie en leesbaarheid te vergroten teneinde het Brusselse landschap in zijn geheel te herwaarderen.

Het tweede deel van het Handboek behandelt de ruimtelijke ordening op wijkschaal. De stad wordt benaderd volgens de grote typologische entiteiten die een historische coherentie vertonen. Er worden drie gehelen onderscheiden – dichte stad, groene stad, stad in wording – die samen de verschillende kronen van expansie

van het bebouwde weefsel vormen, met de kenmerkende schaalveranderingen en de technische evoluties om er de passende inrichting aan te geven. De middeleeuwse stad vraagt immers een andere landschappelijke benadering dan de tuinvijken uit de jaren 1920 of de naoorlogse uitbreidingen.

**Sobere straten en expressieve pleinen**

Het Handboek beschouwt de straat als element van een raster, een wegennet. Het stelt de vraag naar de elementaire ruimte van de stad in relatie tot de bebouwing en naar de geschiedenis van plaatsen op basis van sedimentatie, identificeert de concentrische cirkels van de stadsuitbreiding, de stedelijke lagen en hun morfologische kenmerken. De straten moeten één geheel vormen met de bebouwing. Deze straatruimte onderscheidt zich van de ademruimte van het plein. Aangezien de straat het basiselement is van het weefsel en de stedelijke continuïteit, blijft haar inrichting op grondniveau bescheiden en ondergeschikt aan de omringende bebouwing. Het plein daarentegen is een centraliserende ruimte met meervoudige functies, waarvan de omvang een eigen expressie mogelijk maakt. Een specifieke en creatieve inrichting maakt er een oriëntatiepunt van. Een groot centraal gedeelte maakt diverse vormen van verblijf, ontspanning en animatie mogelijk, die er een drukbezochte plaats van maken. De ruimtelijkheid opent een scala aan mogelijkheden inzake compositie, beplantingen, voorzieningen en meubilair. De zorg die aan details wordt besteed moet een belangrijk aandachtspunt zijn bij de uitvoering.

**De bijdrage van het Handboek**

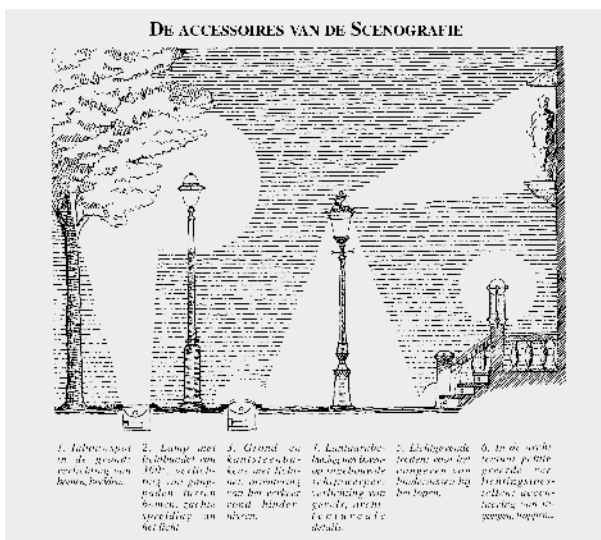
Het *Handboek van de Brusselse openbare ruimten* wekte de belangstelling van de gemeenten en van het Gewest en zorgde voor een bewustwording



**Afb. 6**  
Luca Maria Patella, Magrittefontein, Ninoofsepoort, uitvoering J.-P. Majot, steengroeve *La Pierre Bleue Belge*, Zinnik, 2002. Pleinen, zelfs deze van bescheiden omvang kunnen via openbare kunst een eigenheid verwerven [© J.-P. Majot].



**Afb. 7a**  
De verlichting van het Centraal Station, gezien vanaf de Keizerinlaan, uitvoering J.-P. Majot, 2013. De scenografische verlichting versterkt het functionele aspect van het gebouw, maakt het tot baken en vormt een contrapunt voor de zachte en relatief lage openbare verlichting [© J.-P. Majot, 2013].



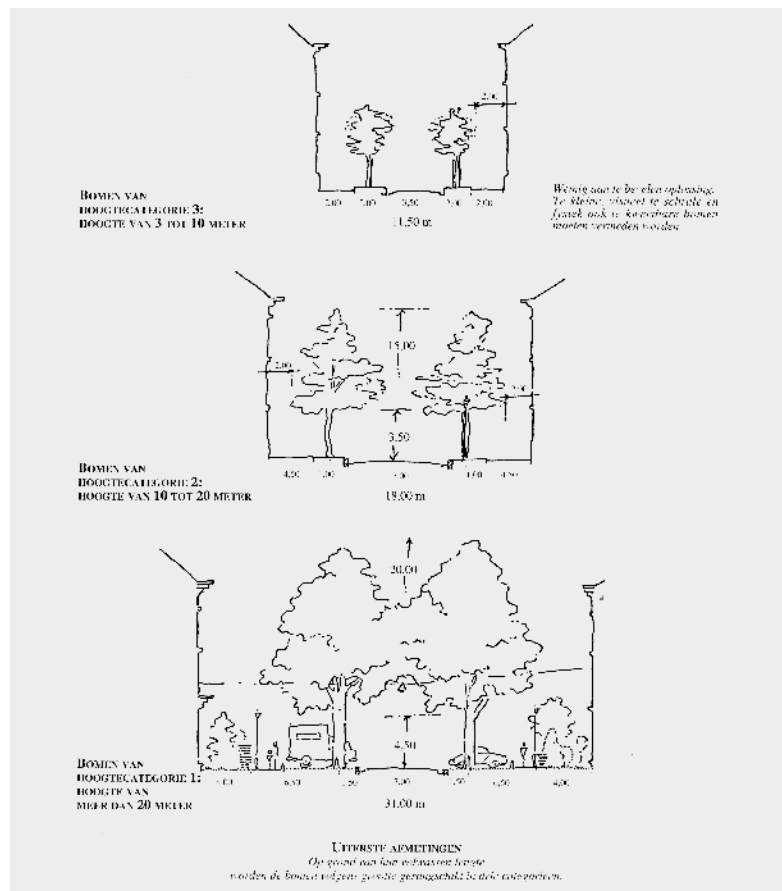
**Afb. 7b**  
De instrumenten van de scenografische verlichting zijn de verschillende types van verlichtingstoestellen en projectoren die al dan niet geïntegreerd zijn in architecturale elementen en die diverse lichteffecten produceren. Uittreksel uit het *Handboek van de Openbare Plaatsen*, p.125.

van het belang dat aan de kwaliteit van publieke ruimten moest worden toegekend. Aansluitend bij de tijdsgeschiedenis en verwijzend naar de ervaringen van steden als Barcelona, Lyon, Bergen en Saint-Nazaire, heeft het Handboek (en zijn inauguraal colloquium) de overheden overtuigd van de noodzaak om te investeren in stadsvernieuwing en hen geïnspireerd bij de renovatie van pleinen (afb. 6), straten en volledige wijken via stadsvernieuwingcampagnes. De gerealiseerde projecten hebben bijgedragen aan het herstel van de levendigheid, gezelligheid en zelfs sociale cohesie op het Sint-Antoniusplein, het Bockstaelplein en recenter het Flageyplein.

### Nieuwe straatverlichting

De thematische bijdragen van het Handboek werden met wisselend succes gevolgd. Het meest vernieuwende hoofdstuk was ongetwijfeld dat over de nachtelijke verlichting. Het analyseert de totstandkoming van het nachtelijke stadslandschap: hoe, uitgaand van technische elementen, de uitvoeringskeuzes een nachtelijke sfeer creëren door de kwaliteit van het licht, de types lampen, de geometrie van de lichtpunten, de dubbele rol van de verlichting – functioneel en scenografisch – op de schaal van straten en wijken (afb. 7a en 7b). De ontwikkeling van dit thema heeft in grote mate de belangstelling gewekt voor de realisatie van 'lichtplannen', die nachtelijke sferen met een dynamische scenografie kunnen creëren.

Straatverlichting werd destijds nog gezien als een louter technische aangelegenheid. Het beheer ervan – dat met een zeer vertrouwelijk beslissingsproces gepaard ging, zowel op gemeentelijk als op gewestelijk niveau – werd ondertussen volledig herzien. In enkele jaren tijd werden meerdere lichtplannen, voor de verlichting op schaal van gemeenten of wijken of voor de



**Afb. 8** Aanbeveling voor beplantingen in het stedelijk milieu, schets, tekening van Jean- Pierre Majot. Uittreksel uit het Handboek van de Brusselse openbare ruimtes, p. 69).

benadrukking van monumenten, ontworpen en uitgevoerd. Straatverlichting is een aandachtspunt geworden en de vervanging van de verlichtingstoestellen heeft de kwaliteit en kleur van de lichtbronnen verbeterd: die zijn stilaan geëvolueerd naar een wit licht. Het verschil tussen functionele en decoratieve verlichting is afgezwakt. De verlichtingsbedrijven hebben zeer snel gereageerd en de gelegenheid aangegrepen om nieuwe producten – lichtbronnen, verlichtingstoestellen en voorzieningen voor scenografische verlichting – te ontwikkelen en te promoten die beter zijn afgestemd op de stad. Het uittesten van verlichtingsplannen werd op belangrijke toeristische plaatsen zelfs als promotiecampagne aangewend. Het

Gewest is zelf een soort 'nachtelijke revolutie' begonnen, met de verlichting van meerdere monumenten.

### Beplantingen langs de straten

Het hoofdstuk van het Handboek over straatbeplantingen bevat beschouwingen over de keuze van de soorten hoogstammige bomen, hun afmetingen en de grootte van de plantkuilen. Het werk geeft de bomen hun statuut van levende wezens terug, in plaats van ze te zien als louter stadsmeubilair (afb. 8). Een van de voornaamste aanbevelingen, namelijk om opnieuw bomen te planten langs de tot stadsautowegen omgevormde lanen, vormde een echte uitdaging aangezien dit een beleid vereiste dat bereid is om de ruimte voor auto's terug te schreeven.



## DE KASSEIEN IN HET DEBAT...

Terwijl sommige historische straten in het centrum, zoals de Grasmarkt, opnieuw het uitzicht krijgen van een traditionele steenweg in kasseien en deze keuze ook wordt gemaakt voor de heraanleg van talrijke straten van de Vijfhoek in het kader van een zachte mobiliteit en opwaardering van het historische centrum, wordt hierop door fietsers verdeeld gereageerd. Zachte mobiliteit en campagnes om het gebruik van de fiets te promoten gaan niet goed samen met de nieuwe kasseibestratingen, die schril afsteken bij het comfort van het asfalt waaraan we gewoon zijn. Het vakmanschap van de stratenmakers is niet meer dat van de jaren 1950, toen een onberispelijk vlak wegdek werd bereikt dankzij de zorgvuldige selectie van de stenen en een deskundige uitvoering<sup>7</sup>. De (snelrijdende) auto's maken lawaai op de kasseien terwijl het gebrek aan vlakheid extra inspanningen vergt bij het fietsen. Deze kritiek richt zich dus tegen de verdedigers van de coherentie van het historische centrum. Die voeren tal van argumenten aan, zoals de duurzaamheid van de kasseien en het voorbeeld van buitenlandse steden die het gebruik van dit materiaal gehandhaafd hebben, inclusief steden die vaak als fietsparadijzen worden omschreven, zoals Kopenhagen. Deze steden hebben ingezet op de specificiteit van hun historische centrum, dat een toeristische eigenheid heeft en een levendige en aantrekkelijke plaats is. Het debat wordt ook voortgezet in het kader van de Unesco-zone rond de Grote Markt, waar gezaagde kasseien worden gebruikt in een poging om respect voor het materiaal en vlakheid te verzoenen. Deze compromisoplossing verdeelt de bij het erfgoed betrokken actoren: de uitvoering is duur en druist in tegen de natuurlijke vorm van de stenen maar geeft vooral een ander uitzicht aan de gelegde oppervlakken. Een andere en complexere oplossing werd niet in praktijk gebracht, namelijk om nieuwe teams stratenmakers te vormen die in staat zijn om veeleisende bestratingen naar behoren uit te voeren. Dit alles heeft geleid tot een brede waaier van technische vragen bij de Stad Brussel<sup>8</sup>, de burgers en ook binnen de Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen en de gewestelijke administratie voor Stedenbouw en Erfgoed (urban.brussels). Studies, bezoeken en colloquia hebben een stem gegeven aan de mobilisatie om de kasseien te redden van de Havenlaan, het Vossenplein en zelfs de Grote Markt. Deze dossiers zijn nog niet afgesloten.

Kaarten met bestratingmaterialen in de Vijfhoek, opgesteld met dertien jaar verschil. Deze tonen het resultaat van de (her)aanlegwerken in het kader van verschillende projecten zoals de wijkcontracten en de *Stadswandelingen* (© Afvaardiging voor de stedelijke ontwikkeling van de Stad Brussel)



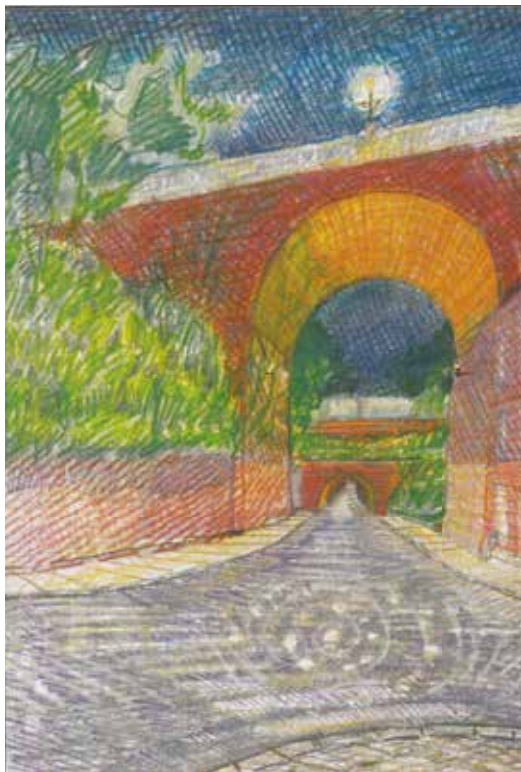


### De verkeerstekens

De moeilijkheid om verkeersgewoontes te wijzigen maakte de uitvoering van een andere aanbeveling in het Handboek, inzake verkeerstekens, er niet gemakkelijker op. De stedelijke continuïteit, de eenvoud van de inrichtingen en de leesbaarheid van het wegennet zijn concepten die niet altijd worden gerespecteerd wanneer beperkingen voor het autoverkeer worden ingevoerd door middel van de weginrichting. Voorzieningen als doorlopende trottoirs, de afschaffing van boordstenen, het doodlopend maken van straten of de diversiteit van de gebruikte materialen blijven vandaag de lezing van het stratennet bemoeilijken.

### Een pro-kasseienmanifest?

Wat wegbedekking betreft, is de keuze aan verhardingsmaterialen (natuursteen versus asfalt op steenwegen of versus beton op trottoirs) een zeer belangrijk maar ook complex punt doordat de uitvoeringspraktijken sterk geëvolueerd zijn. Het Handboek werd in dat opzicht beschouwd als een pro-kasseienmanifest in een periode dat de technische vak kennis terugliep en de voorraden kasseistenen schaars werden (vooral de platte kasseien voor trottoirs). De kasseisteen werd inderdaad geduid als specifiek Brussels. Maar gelet op de diverse beperkingen die met dit materiaal verbonden zijn, toont het Handboek zich een even grote voorstander van natuursteen, meer bepaald Belgische hardsteen (petit granit), hoewel steen van elders niet per se wordt afgewezen. De voorbeelden van buitenlandse steden (in Frankrijk, Italië, Spanje) hebben de impact aange-toond die de keuze voor een natuurstenen bestrating kan hebben op de leefkwaliteit en de economie van historische stadscentra – al was het maar omwille van de waardering, de toeristische aantrekkingskracht en de culturele waarde die deze centra hierdoor verwerven.



Afb. 9

Verlichting van de brug over de Graystraat, Elsene, tekening van A. Ortiz de Zevallos. Uittreksel uit het Handboek van de Brusselse openbare ruimtes, p. 128].

De zorg voor details (we denken hier aan de uitvoering van plannen voor het in verband leggen van tegels of rijen kasseien) en de duurzaamheid van (herbruikbare) materialen zijn andere aanbevelingen van het Handboek die niet altijd in praktijk worden gebracht. Dit heeft te maken met de gunningsvoorwaarden van overheidsopdrachten. De concurrentie tussen de deelnemende bedrijven maakt dat die steeds meer gaan besparen op de uitvoeringskosten – wat dan weer ten koste gaat van het vakmanschap en een verzorgde afwerking.

### Schetsen op het terrein

In het Handboek staan ook meerdere schetsen van lokale inrichtingen als illustratie van bepaalde interventieprincipes: de verlichting van de bruggen over de Sobieskylaan en de Graystraat (afb. 9), en de beplanting van de Generaal Jacqueslaan, die in de loop der jaren 'kaal' was geworden. Deze voorbeelden hebben de ontwerpers geïnspireerd.

Enkele schetsen hebben snel resultaat opgeleverd, zoals de verlichting van de brug over de Graystraat, de heraanleg van het Hertoginneplein volgens nieuwe profielen en de verbreding met bomen van de Zennestraat. In andere gevallen heeft de realisatie langer op zich laten wachten. De Generaal Jacqueslaan heeft pas recent nieuwe bomen gekregen, terwijl de Woluwelaan haar uitzicht herwonnen heeft door een sterke landschapsstructuur.

## DE IMPACT OP HET HISTORISCHE CENTRUM

Vanaf 1997 hebben door het *Handboek voor de Brusselse openbare ruimten* geïnspireerde inrichtingsprincipes als leidraad gediend voor de aanleg van openbare ruimten in het historische centrum, onder impuls van de cel 'Afvaardiging voor de ontwikkeling van de Vijfhoek' van de Stad Brussel<sup>9</sup>. De voorkeur gaat uit naar respect voor het histori-

sche karakter van de straten, coherentie van de ruimtelijke entiteiten en een eenvoudige inrichting. Het komt erop aan de leesbaarheid van de straat te behouden. Die wordt gevormd door de structuur van de gebouwen en de doorsnede van de straat, die bestaat uit een rijbaan en verhoogde zijkanalen voor voetgangers. Een hardstenen boordsteen, al dan niet uitspringend, creëert een perspectief. Deze 'historische' verdeling tussen rijbaan en trottoirs vormde een leidraad voor het tracé van het wegennet in alle Europese steden tijdens de 19de eeuw (afb. 10). Het basisdossier van het Gemeentelijk Ontwikkelingsplan (Vijfhoek) voor het historische centrum van Brussel verwijst hiernaar om opnieuw een sterke stedenbouwkundige visie te creëren die coherent is met de herwaardering van het gebouwen erfgoed. Parallel daarmee is met medewerking van de gewestelijke administratie een campagne voor de bescherming van talrijke 17de-eeuwse gebouwen gestart en heeft de Stad met succes een aanvraag tot erkenning van de Grote Markt en omgeving bij de Unesco ingediend. De openbare en de bebouwde ruimten worden als één gezamenlijk stedelijk landschap behandeld.

Aanvullend wordt voor de inrichting van de straten ook de voorkeur gegeven aan een coherent materiaalgebruik. Voor het historische centrum moet verplicht met kwaliteitsvolle natuursteen worden gewerkt. Dit is ook een van de aanbevelingen van *De stadswandelingen*, namelijk om het materiaal ter plaatse te behouden en te recupereren als het om natuursteen gaat. In Brussel bestaat de historische straatbekleding uit kasseien van porfier of zandsteen voor de straten, langwerpige of vierkant, en platte zandsteenkasseien of hardstenen tegels voor de trottoirs.



**Afb. 10**  
Kaasmarkt, herinrichting van de straat in het kader van het project *De stadswandelingen* (A. de Ville de Goyet © urban. brussels)

Een ander aandachtspunt is het behoud van sommige historische lagen of bijzonderheden die getuigen van veranderingen in het reliëf, met name na de werken voor de overwelling van de Zenne en de daarmee gepaard gaande aanpassingen in de middeleeuwse stad. Het gaat om traptreden, glooiingen, bepaalde specifieke materialen zoals de kasseien van Huppaye in de Kandelaaersstraat, de grote hardstenen tegels rond het Park van Brussel, enz.

Halfweg de jaren 1990 vonden de eerste werven plaats volgens de aanbevelingen van *De stadswandelingen* (Sint-Goriks, Zavel). Ze werden nadien voortgezet in de richting van het kanaal, via de Oude Graanmarkt (afb. 11), de Vlaamse Steenweg en de Kartuizersstraat. Het programma van de wijkcontracten ging eveneens in die periode van start en was belangrijk voor de bewustwording omtrent de rol van publieke ruimten voor de kwaliteit van de leefomgeving. De straten van het stadscentrum werden stilaan opnieuw beschouwd als ruimten om te koesteren en te delen. Voor de industriële

wijk van de Papenvest betekende de invoering van een lichtplan voor het industriële erfgoed een scenografische en sociale opwaardering.

Deze inspanningen om de publieke ruimten van de stad Brussel nieuw leven in te blazen werden aangevuld door de oprichting van een comité voor stadskunst om de kunst in de straat te stimuleren. Dit comité had als opdracht het college te adviseren bij de selectie, aankoop en installatie van hedendaagse kunstwerken en fonteinen.

## DE BIJDRAGE VAN DE PUBLICATIES: EEN GEMEENSCHAPPELIJKE ZOEKTOCHT

Vanaf de jaren 1980, in een vijftiental jaar tijd, is de kijk op de publieke ruimten in Brussel fundamenteel veranderd. Die verandering werd gestimuleerd door de vijf besproken publicaties: twee manifesten afkomstig uit de burgerlijke samenleving, twee werken met een programma voor de herinrichting van het stedelijke landschap van de hoofdstad, vooral de dichtbebouwde stad, en een praktische gids voor een breed publiek van inrichters en ontwerpers die het discours heeft uitgebreid tot alle stedelijke typologieën van het gewest. Deze vijf werken beriepen zich op de Brusselse identiteit, door de bestaande materialen te beschouwen als onvervreemdbaar deel van het erfgoed, om een nieuwe benadering voor te stellen die de plaatsen van het openbare leven teruggEEft aan de bewoners. We merken ook op dat de Gewestelijke Beleidsverklaring van juli 2019 het belang van de publieke ruimte op alle niveaus benadrukt en een bijgewerkte versie van het Handboek in het vooruitzicht stelt.

*Vertaald uit het Frans*





Afb. 11

Fontein van de Oude Graanmarkt, een project van de Stad Brussel, dienst architectuur, arch. M. Debusschere, gerealiseerd onder de auspiciën van het Comité d'Art Urbain (© Stad Brussel).

## NOTEN

1. CULOT, M. en SCHOONBRODT, R. (red.), *Les espaces publics bruxellois, analyse et projets*. Studie uitgevoerd door Inter-environnement Bruxelles en Archives d'Architecture Moderne (AAM) in samenwerking met het Atelier d'Art Urbain (ARAU), Koning Boudewijnstichting, Brussel, 1981.
2. Commission française de la culture de l'agglomération de Bruxelles, Atelier de recherche et d'action urbaine (red.), *Quinze années d'action urbaine ou Bruxelles vu par ses habitants*, ARAU, CFC, Brussel, 1984.
3. *De stadswandelingen*, Brussels Hoofdstedelijk Gewest, Brussel, 1990.
4. ROGGEMANS, M.-L. (red.), *Koninklijk Tracé*. Dl. 1 *Enkele beschouwingen over stedelijke kunst*, Koning Boudewijnstichting, Brussel, 1995; *Idem*, Dl. 2 *Het charter voor de inrichting van de openbare ruimte*, Koning Boudewijnstichting, Brussel, 1996.
5. DEMANET, M. en MAJOT, J.-P., *Handboek van de Brusselse openbare ruimten*, Archives d'Architecture Moderne, Éditions IRIS, Brussel, 1995. Het onderzoek is uitgevoerd met de medewerking van Frédéric de Smedt, Sylvie Mazaraky, Augusto Ortiz de Zevallos, Anne-Marie Sauvat en Patrick Demuylder.
6. C. MIEROP, 'Korte verhandeling, lang tracé' in *Koninklijk Tracé. Enkele beschouwingen over stedelijke kunst*, op. cit, p. 9
7. Voor de kwaliteit bij het leggen van kasseien, zie ook: BILLEN, C. en DEMANET, M., 'Du marché à la cité administrative - pour une histoire des espaces publics à Bruxelles' in: *Art et architecture publics*, Brussels Hoofdstedelijk Gewest, Mardaga, Brussel, 1999, pp. 11-30 (p. 26)
8. Stad Brussel, Departement Stedenbouw, in samenwerking met de Afvaardiging voor de ontwikkeling van de Stad en het Departement Wegenwerken, *Revêtements de chaussée dans le Pentagone - Centre historique et chaussées pavées, le bon choix?* Dossier gerealiseerd door Yasmine Bensaïd, Michel Debusscher, Marie Demanet, Didier Fabri, Vincent Heymans en Marie-Pierre Mathy, Brussel, 2008.
9. Deze gedragslijnen zijn gepubliceerd. Afvaardiging voor de ontwikkeling van de Vijfhoek, *Recommandations pour le centre historique, approuvées par le Collège de la Ville de Bruxelles*, 1997.

## TOWARDS AN ACKNOWLEDGEMENT OF STREET HERITAGE Conviviality, landscape and urban heritage

The functional and technical vision that accompanied the adaptation of the city to the use of cars in the post-war period led to a radical urban transformation. Some twenty years later, in the wake of May 1968, the inhabitants gathered in associations and committees, assisted by experts, in order to react to and criticise the impoverishment of living conditions and the erosion of social relations. Under pressure from them, new studies saw the light of day. Public spaces were identified in those studies as presenting new challenges and new expectations, and finally as supporting city life. During the 1980s and 1990s, a series of publications supported by this movement took a new look at public spaces and therefore at the streets. This contribution focuses more specifically on one of them: the *Manuel des espaces publics bruxellois/Handboek van de Brusselse openbare ruimten* (1995) the recommendations of which (road surfacing, plants, lighting) have since influenced numerous renovation projects in Brussels.

## 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 Wajnne, 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