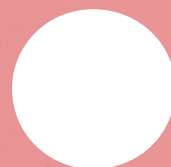


Erfgoed Brussel

36

Herfst 2022



A large, bold, white letter 'U' is centered on the page, partially overlapping the background image and the 'STADSGEZICHTEN' text at the bottom.

urban.brussels

Dossier
STADSGEZICHTEN



Besturen op zicht

Erfdienstbaarheden als actiemiddel in de naoorlogse stedenbouw

GÉRY LELOUTRE

DOCTOR IN DE BOUWKUNDE EN DE STEDENBOUW, CURSUSVERANTWOORDELIJKE AAN DE FACULTEIT ARCHITECTUUR VAN DE ULB, STEDENBOUWKUNDIG ARCHITECT BIJ KARBON'

SARAH CAPESIUS

LICENTIATE DIGITALE MEDIA EN KUNST, ONDERZOEKSTER AAN DE FACULTEIT ARCHITECTUUR VAN DE ULB IN HET LABORATOIRE LOUISE

NVDR Na de Tweede Wereldoorlog richt de economie van de Belgische hoofdstad zich op diensten en diplomatie. De volgende 30 jaar wordt voor de stad een periode van intense mutatie die gepaard gaat met een nieuwe infrastructuur voor het spoor en wegverkeer en de ontwikkeling van een tertiaire architectuur. Het stedelijk landschap ondergaat zo een radicale transformatie. In deze bijdrage laten Géry Leloutre en Sarah Capesius een nieuw licht schijnen op de stedenbouw van de jaren vijftig tot zeventig. In die periode vormen de erfdienstbaarheden van uitzicht het onderwerp van een diepgaand onderzoek in het kader van de voorbereidingen voor het eerste gewestelijk plan van 1979 en worden ze vastgelegd in de Atlas van toelaatbare hoogten van 1972.

In 1967 vroeg Jacques Würth, directeur van het Bestuur Stedenbouw en Ruimtelijke Ordening voor de provincie Brabant, aan zijn collega van de Regie der Luchtwegen om hem een overzicht te bezorgen van de luchtvaartdienstbaarheden. In zijn brief omschreef hij duidelijk de reden van dit verzoek: het was de bedoeling om een atlas op te stellen met hoogtebegrenzings voor bouwwerken in de 19 gemeenten van de Brusselse agglomeratie, ter voorbereiding van het Gewestplan voor dit gebied waarop Würth toezicht hield. Een stand van zaken opstellen van erfgoedbaarheden is niet gebruikelijk in de stadsplanning of het stedenbouwkundig toezicht. Het wordt slechts uitgevoerd in het kader van een heel specifiek territoriaal project¹.

Als recentste voorbeeld in Brussel geldt de zogenaamde 'Hoogbouwnota Brussel'². Dit document uit 2012 van het studie bureau BUUR moest landschappelijke referentiepunten aangeven voor de hoogbouw, op een moment dat de gewestelijke overheid zich wilde voorbereiden op de verwachte bevolkingsgroei. In het kader van het Gewestelijk Ontwikkelingsplan uit 1995 werd reeds een gelijkaardige oefening uitgevoerd. Het plan dat hieruit voortvloeide was er vooral op gericht om de historische uitzichten uit de 19de eeuw te herwaarderen.³ In dezelfde logica maakte ook het stadsbestuur van Brussel voor zijn Gemeentelijk Ontwikkelingsplan uit 2004 een stand van zaken van erfgoedbaarheden, waaronder die van uitzicht.⁴ Het doel hiervan was om de historische stedelijke morfologie te 'herstellen' en op die manier de torengebouwen binnen de Brusselse Vijfhoek af te breken of aan te passen. Een deel van de erfgoedbaarheden die toen werden vermeld, vloeide voort uit de overeenkomst uit 1903 tussen de Belgische staat en de Stad Brussel over de inrichting van de terreinen rond de werf van de Noord-Zuidverbinding, rond het toekomstige station Brussel-Centraal.⁵ De herziening van die overeenkomst in 1913 zette het stadsbestuur ertoe aan om de inventaris van alle erfgoedbaarheden van uitzicht vanuit de bovenstad te herzien.⁶ Dit werd daarna nog twee keer herhaald, in 1941 en 1948⁷, twee sleutelmomenten in de reflectie over de inrichting van de naaste omgeving van de bouwplaats van de spoorwegtunnel.

HET STEDELIJK LANDSCHAP HERTEKENEN: HET BESTUUR NEEMT EEN STANDPUNT IN

Om te begrijpen waarom Jacques Würth die *Atlas van toelaatbare hoogten* wilde samenstellen, moeten we terug naar de uitwerking van de gewestplannen en moeten we ons vooral proberen voor te stellen wat dat betekende voor stedenbouwkundigen, met name in het nationaal Bestuur Stedenbouw en Ruimtelijke Ordening (BSRO).

Deze administratie werd in 1945 opgericht als onderdeel van het ministerie van Openbare Werken, naast veel omvangrijkere diensten zoals het Bestuur der Wegen. Met het BSRO kreeg de nationale overheid zeggenschap over de ruimtelijke ordening, wat tot dan een exclusieve bevoegdheid van de gemeenten was. Deze nieuwe voogdij bracht voorrechten van tweeërlei aard met zich mee. Ten eerste verwierf de Staat de controle over de bebouwing doordat elke vergunning voortaan niet alleen door de gemeentelijke overheid moest worden goedgekeurd, maar ook door een ambtenaar die de bevoegde minister vertegenwoordigde. Bovendien controleerde de staat voortaan de ruimtelijke ordening via het toezicht op het tot stand komen van algemene plannen van aanleg (APA) op schaal van de gemeenten of van de bijzondere plannen van aanleg (BPA) binnen de perimeter van een huizenblok of een wijk. Die bevoegdheden werden vastgelegd in een besluitwet uit 1944 en 1946, die aanvankelijk slechts bedoeld was om van kracht te blijven tot een organieke wet werd goedgekeurd. Dat laatste gebeurde pas 18 jaar later. Hoewel de tekst van 1944 en 1946 de algemene plannen van aanleg invoerde, was het opstellen ervan slechts verplicht voor de gemeenten die door de regering onder de stedenbouwkundige rechtsregeling waren geplaatst.⁸ Het BSRO had daarom slechts een beperkte controle over de stedenbouwkundige planning en dit, in het specifieke geval van Brussel, uitsluitend op het niveau van de gemeenten en niet die van de agglomeratie.⁹ Die impact werd nog kleiner doordat de uitwerking van de bijzondere plannen van aanleg om pragmatische redenen zeer snel werd aanvaard, nog vóór een algemeen plan van aanleg werd goedgekeurd, waardoor dit niveau van planning *de facto* overbodig werd.¹⁰

1. In de bijdrage die volgt op dit artikel geeft Cecilia Paredes een gedetailleerde beschrijving van de *Atlas van toelaatbare hoogten*.

2. BUUR, *Note de vision pour les bâtiments de grande hauteur à Bruxelles*, Brussels Hoofdstedelijk Gewest, 2012.

3. BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST, 1996. *Plan Régional de Développement: Un projet de ville pour Bruxelles*. Brussel: IRIS Editions.

4. STAD BRUSSEL, *Gemeentelijk Ontwikkelingsplan, Deel 1. Bestaande toestand en doelstellingen*, 3/12/2004, pp. 45-46. Meer uitleg over dit plan betreffende het stadslandschap vindt u in: LÉLOUTRE, G., *Haute voltige. Regard sur le débat des tours à Bruxelles* in TAILLANDIER, I., NAMIAS, O., POUSSÉ, J.-F., (dir.) *L'invention de la tour européenne*, uitgegeven door het Pavillon de l'Arsenal in het kader van de gelijknamige tentoonstelling te Parijs in 2007.

5. De integrale tekst van de overeenkomst, zoals ze werd goedgekeurd door de gemeenteraad, werd opgenomen in het gemeenteblad van de Stad Brussel, *Bulletin Communal*, 1903, Deel 1-1, Volume 4, pp. 367-375.

6. Deze herziening werd al in oktober 1913 goedgekeurd door de gemeenteraad van Brussel. De integrale tekst verscheen in het gemeenteblad. *Stad Brussel, Bulletin Communal*, 1913, Deel 2-1, Volume 3, pp. 259-263. Over de herziening zelf: SERVICE DE L'INSPECTEUR EN CHEF DES TRAVAUX PUBLICS DE LA VILLE DE BRUXELLES, *rapport à M. l'Echevin sur l'angle visuel de la place du Congrès*, 1 juli 1914, SAB, O.W. 73227

7. S.n., *Rayons visuels partant de la place du Congrès, note explicative accompagnant un reportage photographique pour l'examen de la demande de permis pour la construction d'un immeuble à 6 étages rue des Comédiens*, 26 april 1962, SAB Dossier 73227

8. In 1945 kreeg bijna de helft van de Belgische gemeenten, waaronder de 19 gemeenten van de Brusselse agglomeratie, een dergelijk stedenbouwkundig regime opgelegd. DE BEULE, M., PÉRILLEUX, B., SILVESTRE, M., WAUTY, E., *Brussel. Geplande geschiedenis*, Brussel Stedenbouw en Erfgoed - Mardaga, Brussel, 2017, p. 282.

9. Tussen eind 1945 en 1946 stuurde G. Vanderveken, de toenmalige directeur van de provinciale afdeling van Brabant van het BSRO, een brief naar alle Brusselse gemeenten waarin hij hen opdroeg hem zo snel mogelijk hun algemeen plan van aanleg met een functionele zonering te bezorgen zodat zijn diensten een totaalplan voor de agglomeratie konden opstellen.

10. Op het einde van de jaren 1940 begonnen Evere, Ganshoren en Jette officieel met de uitwerking van hun plan, maar slechts de laatste twee brachten die opdracht tot een goed einde. Gezien de traagheid waarmee de planningswerken vorderden, verleende het BSRO de gemeenten al vrij vlug toestemming om bijzondere plannen op te stellen voordat ze hun algemeen plan hadden uitgewerkt, zoals blijkt uit de correspondentie van de Brabantse afdeling van het BSRO en de gemeente Sint-Gillis. College van Burgemeester en Schepenen van de gemeente Sint-Gillis, 'Lettre au Directeur provincial de l'Administration de l'Urbanisme de la province de Brabant', 8 augustus 1951.

11. LACONTE, P., *Mutations urbaines et marchés immobiliers: le développement des immeubles de bureaux à Bruxelles*, Oyez, Brussel - Leuven, 1978.

12. Ondersteund door landschapsarchitect René Pechère en sociologe Simone Bellière-Vosch.

13. Deze aspecten kwamen naar voren in commentaren van Jacques Aron en Evert Lagrou, op het einde van de jaren 1970 en aan het begin van de jaren 1980.

14. LAGROU, E., 'La politique d'urbanisation dans le pentagone bruxellois depuis la fin de la guerre. Des travaux à grande échelle aux interventions par parcelles', *Straten en stenen: Brussel: stadsgroei 1780 - 1980* (tentoonstelling georganiseerd door de Generale Bank in samenwerking met het Sint-Lukasarchief en G. Abeels), 18/11/82-21/1/83, Generale Bank en Sint-Lukasarchief vzw, Brussel, 1982.

AFB. 1
In de jaren 1960 werd in de pers de impact van de vele administratieve gebouwen op het historische stedelijke landschap aan de kaak gesteld (© urban.brussels, KCML, BX 2.1912).



Deze manier van werken had belangrijke gevolgen voor Brussel, want in de jaren na de Tweede Wereldoorlog kende de tertiaire vastgoedmarkt een exponentiële groei, die al heel snel het stedelijk landschap grondig hertekende. Die transformatie, die langzaam maar zeker de publieke opinie beroerde, vond plaats zonder dat de gemeentelijke of nationale besturen greep kregen op de architecturale ingrepen, aangezien elk officieel reglementair plan op de schaal van Brussel ontbrak¹¹ (AFB. 1). Pas op 31 maart 1962 werd de stedenbouwwet goedgekeurd, met als doel een systematische ordening van het volledige grondgebied. België werd hierbij opgedeeld in 48 planningsgewesten, waarvoor telkens een gewestplan opgesteld moest worden. De 19 gemeenten van de Brusselse agglomeratie werden in één planningsgewest ondergebracht. Bovendien moest de nieuwe wet zorgen voor een eenvormiger bouwbeleid door een reglementering van de bouwvergunningen, zodat besturen begeleid werden bij de behandeling van bouwaanvragen.

EEN GEWESTPLAN VOOR BRUSSEL

Men kan zich gemakkelijk voorstellen welke verwachtingen die gewestplannen wekten bij stedenbouwkundigen. Dat blijkt ook uit de voorbereiding van het Brussels gewestplan, waarvan het voorontwerp werd toevertrouwd aan het studiebureau Groupe Alpha.¹² In de commentaren op het voorontwerp uit 1965 die we in de literatuur terugvinden, gaat de meeste aandacht naar twee aspecten¹³: ten eerste moest de radicale vernieuwing van de bebouwing beantwoorden aan de stijgende vraag naar nieuwe programma's, met name kantoren, en ten tweede zou dit gekoppeld worden aan stadsinrichting met aandacht voor automobiliteit door de omkadering van zogenaamde 'inrichtingseenheden', d.w.z. door het plan afgebakende wijken met alle voorzieningen voor het alledaagse leven.¹⁴

Uit de werknota's van Groupe Alpha voor het gewestplan komt een aspect naar voren dat tot nu toe amper aan bod kwam: het streven om de Brusselse agglomeratie te behandelen als *“une unité plastique’ à remodeler dans une conception d’ensemble dont chaque détail est solidaire.”*¹⁵ Daarbij werd bijzondere aandacht besteed aan de leesbaarheid van de verschillende stadsdelen en hun topografie: *“Quoi qu’on en pense (...) Bruxelles est une ville de relief dont la morphologie peut offrir de nombreuses perspectives. (...) Il est impensable de couvrir l’ensemble du territoire étudié d’une zone de servitude qui interdirait tout volume émergeant dans le paysage; de là laisser une liberté totale (...). L’option est non d’affadir le relief, mais plutôt de le renforcer; aussi, certains points de vue ont-ils tendance à se diriger vers un élément morphologique à renforcer.”*¹⁶ Het wegennet zou die ambitie moeten realiseren. Het Woluwedal werd een *parkway*, terwijl de vallei van de Maalbeek een volledige transformatie moest ondergaan. Het hechte 19de-eeuwse stadswefsel zou worden vervangen door vrijstaande gebouwen in het groen op de flanken van de vallei. De afrit van de snelweg uit Parijs in Sint-Gillis zou de vorm van een viaduct krijgen van waarop men een panoramisch uitzicht kreeg op de Vijfhoek voordat men de Kleine Ring bereikte om zo de *Corniche royale*¹⁷ te ontlasten en de panorama's tot hun recht te laten komen.

Ten slotte had Groupe Alpha in diezelfde optiek van monumentalisering van het wegennet een volledige herinrichting van de Ninoofsepoort voor ogen, waarop een stadssnelweg zou moeten uitmonden. Door het rechte trekken van het kanaal van Charleroi en de bouw van de sluis van Molenbeek op het einde van de jaren 1930 was die site braak blijven liggen. Het studiebureau wilde van dit strategische mobiliteitspunt een nieuwe vervalsweg maken voor de Vijfhoek door een verbreding van de Fabriekstraat, perfect in de as van de torenspits van het stadhuis. Deze nieuwe verkeersader moest aansluiten op een miniringweg rond de wijk van de Grote Markt, een project van het stadsbestuur dat de Groupe Alpha in haar voorontwerp overnam. Het was de bedoeling de centrale lanen binnen deze lus verkeersvrij te maken en op die manier dit centrum, dat zijn pittoreske uitzicht moest behouden, commercieel aantrekkelijker te maken. Het is duidelijk dat de uitzichten, perspectieven en stadslandschappen tijdens de eerste jaren dat het gewestplan van Brussel werd uitgewerkt heel wat aandacht kregen.



AFB. 2A
Perskniptsel over de bouw van de Hilontoren, met zijn impact op het neoclassicistische geheel van de Koningsstraat (© urban.brussels, KCML, BX 2.764).

EEN ATLAS VAN TOELAATBARE HOOGTEN ALS ACTIEMIDDEL

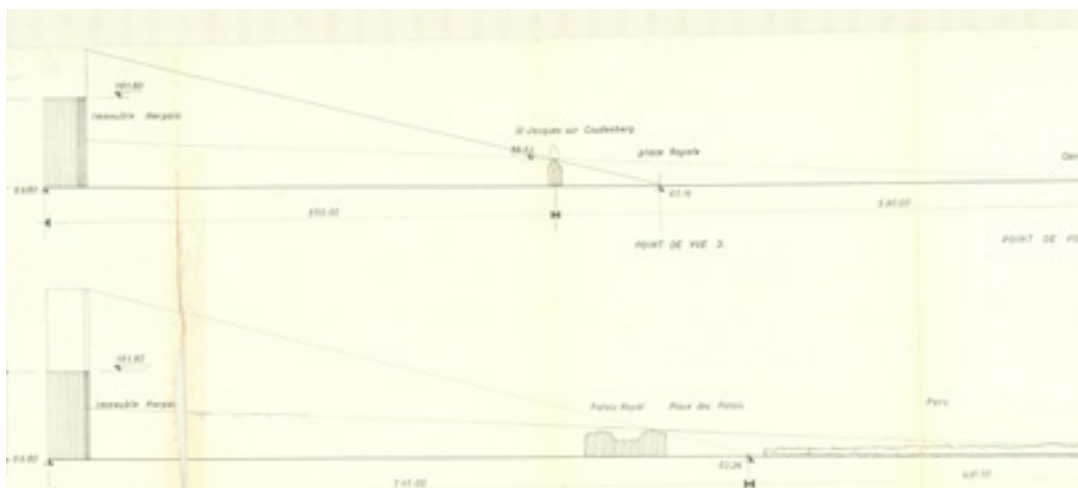
Het is moeilijk om in te schatten hoe het werk van Groupe Alpha door het Bestuur – en dan in het bijzonder door Jacques Würth – werd onthaald. Zeker is wel dat deze laatste persoonlijk geïnteresseerd was in de vorm van de stad. Hij was de zoon van de directeur van de technische dienst van de Stad Brussel in de jaren 1940. Als voormalig verzetsstrijder, communistisch militant en man van het terrein¹⁸, werd hij kabinetschef van Jean-Louis Ghislain Borremans, de enige en slechts kort in functie zijnde communistische minister van Openbare Werken. In 1946 ging hij aan de slag bij het pas opgerichte BSRO en werd hij er directeur van de provinciale afdeling van Brabant voordat hij de opdracht kreeg om toe te zien op de opstelling van het Brussels gewestplan.

Würth was ervan overtuigd dat stedenbouw een uitstekende manier was om de stadsontwikkeling in goede banen te leiden. Die opdracht kreeg trouwens met de goedkeuring van de stedenbouwwet van 1962 een dringend karakter. De principiële goedkeuring¹⁹, in 1960, om de Hilton-toren (architect Henri Montois, bouwjaar 1967) te bouwen langs de Waterloolaan had een grote rol gespeeld in de bewustwording van de impact van hoogbouw op historische sites wanneer dit niet goed wordt omkaderd. Simulaties die in de pers waren verschenen, toonden

15. *“Een plastische eenheid’ die moet worden geherstructureerd in een totaalconcept waarvan elk detail hetzelfde doel beoogt.” GROUPE ALPHA, Études régionales. Note synthétique des rapports du Groupe Alpha sur les propositions d’aménagement et de développement de la région bruxelloise, Nationale Commissie voor de Ruimtelijke Ordening, Ministerie van Openbare Werken, Brussel, 6/04/1966, p. 67.*

16. *“Wat men er ook moge van denken (...) Brussel is een stad met hoogteverschillen, waarvan de morfologie heel wat uitzichten kan bieden. (...) Het is ondenkbaar om het volledige onderzochte grondgebied te bestrijken met een erfdienstbaarheid die elk uit het landschap oprijzend volume zou verbieden; dat betekent evenwel niet dat men zich aan geen enkele regel moet houden (...). De keuze bestaat er niet in om het reliëf af te vlakken, maar net om het nog te versterken. Ook hebben bepaalde uitzichten de neiging om zich te richten naar een morfologisch element dat nog mag worden versterkt.” GROUPE ALPHA, Plan de secteur de Bruxelles. Vues panoramiques, AAM, Fonds Piron, Document nr 558 - 16.336.*

17. *De as van de Kruidtuin tot het Justitiepaleis in de bovenstad met uitzicht op de benedenstad in de Zennevallei. Deze ‘corniche’ doorkruist de Koningswijk met de Koningsstraat, de Regenschapsstraat en het Koningsplein.*



AFB. 2B
 Studie van 1960 naar de impact van het Hiltonproject op de koninklijke wijk, op basis van doorsneden van architect Henri Montois (© urban.brussels, KCML, BX 2.764).

18. GOTOVITCH, J., *Du Rouge au Tricolore: Les communistes belges de 1939 à 1944. Un aspect de l'histoire de la Résistance en Belgique*, Labor, Brussel, 1992, pp. 53, 161, 525 en 571.

19. College van Burgemeester en Schepenen van de Stad Brussel, *Construction Herpain - boulevard de Waterloo*, brief aan de voorzitter en de leden van de Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen, 26/04/1960, Gewestelijke Overheidsdienst Stedenbouw en Erfgoed, Documentatiecentrum, Dossiers KCML, BX 2.764.

20. LAMBERT, J. (hoofd-ingenieur-directeur voor de minister van Openbare Werken), *Construction d'un immeuble commercial et de bureaux, boulevard de Waterloo, 38-44*, Brief aan de voorzitter van de Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen, 10/11/1961, Gewestelijke Overheidsdienst Stedenbouw en Erfgoed, Documentatiecentrum, Dossiers KCML, BX 2.764.

21. Historic England London Office, *London's Image and Identity. Revisiting London's Cherished Views*, Londen, 2018.

22. VAN DEN HOVE, C., *Entretien avec Claude van den Hove, ingénieur au Ministère des Communications dans les années 1960 et 1970*, 16/02/2016.

23. DE SERANNO, J., *Wetsontwerp tot wijziging van de wet van 29 maart 1962 houdende organisatie van de ruimtelijke ordening en van de stedenbouw. Verslag uitgebracht namens de commissie voor de Openbare Werken*, Kamer van Volksvertegenwoordigers, Brussel, 11/12/1970, p. 8.

hoe het torengebouw de klokkentoren van de Sint-Jacob-op-de-Koudenbergkerk zou overschaduwden, in de kijkas van de Koningsstraat (AFB. 2A EN 2B). Na opmerkingen van de Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen (KCML) duurde het niet lang voordat Jean-Joseph Merlot, minister van Openbare Werken, reageerde. In november 1961 liet hij weten dat na dat gebouw geen andere torengebouwen toegestaan zouden worden in die wijk als er geen bijzonder plan van aanleg voor was goedgekeurd.²⁰ In dit verband leek het evident dat de uitwerking van de gewestplannen overeenkomstig de wet van 1962 de gelegenheid vormde om werk te maken van een 'plan général commun'. Die overtuiging werd versterkt doordat ook in andere hoofdsteden, zoals Londen en Parijs, de geesten rijpten om de stadsvorm op een actievere manier te regelen.²¹

In die context beschouwde Würth het gewestplan als een kans om de stad in haar geheel te herbekijken, de toename van het autoverkeer te beperken en de activiteiten van de privépromotoren te reguleren. Hij organiseerde hiervoor een permanent overleg tussen verschillende diensten, waaronder het Bestuur der Wegen en het ministerie van Verkeer, dat verantwoordelijk was voor investeringen in openbaar vervoer.²² Het was in deze periode dat gestart werd met de *Atlas van toelaatbare hoogten*, een werk dat pas in 1972 werd afgerond. Wellicht maakte deze oefening aanvankelijk deel uit van een klassieke

optekening van de bestaande rechtstoestand. Toch had het ook een andere dimensie.

UITZICHTEN ALS WINDOWS OF OPPORTUNITY

In 1965, het jaar waarin het voorontwerp van de Groupe Alpha werd voltooid, trad de christendemocraat Jos De Saeger aan als minister van Openbare Werken, een functie die hij tot eind 1972 bekleedde. De stedenbouwwet van 1962 bleef aanvankelijk erg vaag over de manier waarop verschillende planningsinstrumenten, waaronder het gewestplan, moesten worden ingezet. Een wetswijziging, voorgesteld door De Saeger in 1970, bracht hier meer duidelijkheid in. Die tekst verdedigde een zeer pragmatische visie op het gewestplan als belangrijkste middel om het beleid rond ruimtelijke ordening te implementeren.

Dit beleid werd, in de woorden van de minister, opgevat als *physical planning*, waarbij het de bedoeling was om de nodige gebieden af te bakenen en er vervolgens de door de programmeringsorganen voorziene behoeften te lokaliseren door de verschillende functies over het terrein te verspreiden.²³ Volgens De Saeger was het niet de taak van de overheden en de Staat in het bijzonder en beschikten zij evenmin over de nodige technische middelen om, afgezien van de aanleg van de infrastructuur, rechtstreeks in te grijpen in de stedelijke structuren en over-

heidsmiddelen in te zetten voor ambitieuze stadsvernieuwings- of uitbreidingsprojecten. Om het privé-initiatief niet te hinderen en dit net zoveel mogelijk beweegruimte te gunnen, gaf hij er de voorkeur aan om de aanduidingen op het gewestplan te beperken tot de grote functies en om er geen 'planologisch ideaal' van te maken.²⁴

Zowat het volledige grondgebied van de Brusselse agglomeratie werd als woongebied ingekleurd, waarbij het debat tussen de technici zich vooral zou toespitsen op het wegnen (AFB. 3). De Saeger, die de initiatieven van de privésector voor de transformatie van Brussel niet wilde hinderen, torpedeerde daarbij nog een andere mogelijke pijler van het gewestplan: de mogelijkheid om via mobiliteitsbeheer de bouwdensiteit en vastgoedprogramma's te beïnvloeden. Terwijl Würth werkte aan de coördinatie van de metro-, parkeer- en stads-snelwegprojecten om de werkgelegenheidscentra over het grondgebied te verdelen en een te sterke toename van het autoverkeer te voorkomen, publiceerde De Saeger een rondzendbrief waarin hij de aanleg van één parkeerplaats per 25 m² bebouwde kantoorruimte verplichtte. Hij speelde hiermee in op de vraag van de vastgoedpromotoren die aanvoerden dat ze geen gebouwen zonder parking zouden kunnen verkopen. De rondzendbrief, die ruim werd toegepast, deed meteen de inspanningen teniet om de mobiliteit in de agglomeratie te organiseren.

Op het einde van de jaren 1960, het moment dat het BSRO druk bezig was met het omzetten van het voorontwerp van de Groupe Alpha in een verordenend document, werd echter ook duidelijk dat het gewestplan slechts in zeer beperkte mate als direct actiemiddel voor stadsplanning kon worden ingezet. In die context werden de beperkingen vastgelegd in erfdiensbaarheden van uitzicht zeer waarschijnlijk beschouwd als een *window of opportunity* om toch enige greep te krijgen op de stadsvorm en om de bouwvoorvragen voor projecten waarvan de bouwhoogten geen grenzen meer leken te kennen toch zoveel mogelijk te reglementeren op basis van juridische argumenten. De erfdiensbaarheden worden afgebeeld in een atlas met 60 kaarten van het Nationaal Geografisch Instituut (NGI), plan op schaal 1/10.000. In een toelichtende nota, opgesteld door Serges Clermont, jurist bij het BSRO²⁵, wordt elk uitzicht zeer gedetailleerd beschreven, vanuit het waarnemingspunt tot het te behouden zichtveld. De zorg die aan



AFB. 3
Voorontwerp van het gewestplan, versie 1970: de hele Brusselse agglomeratie is eenvormig ingekleurd als woongebied. Er blijven drie aanduidingen over: het autowegennet, heel opvallend het renovatiegebied van de vallei van de Maalbeek, die toen ter studie lag bij Groupe Alpha en het voorstel van erfdiensbaarheid (hoogtebeperking) vanaf de Ninoofsepoort in de richting van de spits van het stadhuis (© BSU-D, Planif., carton 2de project Alpha/ BSRO)

de atlas werd besteed, wijst op de wil om regels die tot dan toe vaak conventioneel van aard waren, d.w.z. verbonden met de verkoopovereenkomsten van de percelen waarop een erfdiensbaarheid betrekking had, te objectiveren en te systematiseren.²⁶ Het kwam er met andere woorden op aan de regels via het plan op een onbetwistbare manier op te leggen voor het hele grondgebied en dit op dezelfde manier die werd beoogd met de gewestplannen.

DE ATLAS VERDWIJNT UIT HET ZICHT

De atlas werd in 1972 voltooid, gelijktijdig met het ontwerp van het gewestplan dat door het BSRO was opgesteld. Om tijd te besparen en juridische zekerheid te bieden, voorzag de in 1970 gewijzigde tekst van de stedenbouwwet de mogelijkheid voor de bevoegde minister om het ontwerp van het gewestplan te ondertekenen en het zo drie jaar lang kracht van wet te geven. Dit was de termijn die nodig was om de definitieve versie goed te keuren. Minister De Saeger had echter twijfels bij het gewestplan en de atlas die hem werden voorgelegd. In de pers waren al berichten verschenen over de opties van het ontwerp van het plan met betrekking tot stadssnelwegen en intussen werd het verzet daartegen al georganiseerd. De oorspronkelijk positieve houding van de publieke opinie ten aanzien van de modernisering van Brussel veranderde en er ontstonden nieuwe drukkingsgroepen²⁷; de minister besefte dat de werkme-

thode en de opties van het plan niet meer met die nieuwe realiteit overeenstemden. Hij weigerde om het plan te bekrachtigen. Hierdoor werd ook de atlas, die ten onrechte als een integraal deel van het plan werd beschouwd, evenmin goedgekeurd, waardoor het nooit de bedoelde juridische waarde kreeg.

In het kader van de regionalisering werd de bevoegdheid voor de ruimtelijke ordening van de Brusselse agglomeratie toegekend aan de minister van Brusselse Aangelegenheden.²⁸ Dit zou leiden tot een nieuwe versie van het gewestplan dat uiteindelijk in 1979 werd goedgekeurd, zonder dat daarbij nog rekening werd gehouden met de *Atlas van toelaatbare hoogten*. Sinds de oprichting van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in 1989 wordt de *Atlas van toelaatbare hoogten* bewaard door de Directie Stedenbouw van het ministerie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Hoewel de documenten geen juridische waarde hebben worden ze door de technische cel als informele leidraad voor de besluitvorming gebruikt. De atlas werd aangewend om de standpunten van het bestuur toe te lichten in het voordeel van de vrijwaring van sites en opmerkelijke uitzichten, waarbij het principe van de goede ruimtelijke ordening werd ingeroepen.

UITZICHTEN BESCHRIJVEN: EEN STADSPROJECT

In de *Atlas van de toelaatbare hoogten* die in dit proces tot stand kwam werden naast de voorgestelde erfdiensbaarheden van uitzicht nog twee andere soorten erfdiensbaarheden opgenomen: de eerder vermelde luchtvaartdiensbaarheden en de ‘gerichte hertze verbindingen’. De laatsten hadden betrekking op de belangrijkste zendmasten voor radio- en televisieverbindingen. Van deze drie waren de erfdiensbaarheden van uitzicht veruit het talrijkst. Zoals hun naam laat vermoeden, moest de atlas een maximale hoogte – t.a.v. de zeespiegel – vastleggen voor een bouwwerk op een bepaalde locatie. Deze wordt op een plan door een hoogtelijn weergegeven.

De atlas legt 26 uitzichten vast. Deze kunnen in vier categorieën worden ingedeeld. De meeste erfdiensbaarheden waren erop gericht om het uitzicht op een monument te beschermen, zodat het zich integraal en onaangeroerd tegen de hemel kan aftekenen – d.w.z. dat het bouw-

werk in kwestie niet alleen moet worden gezien, maar ook dat het uitzicht erop niet wordt gehinderd door andere elementen op de achtergrond.²⁹ De tweede categorie was gericht op het behoud van de stadsgezichten. Slechts drie erfdiensbaarheden waren van dit type. Het meest spectaculaire hiervan was het uitzicht op de torenspits van het stadhuis vanaf de Ninoofsepoort (uitzicht ‘C’ in de atlas). Daarna kwamen twee panoramische stadsuitzichten. Het eerste betrof het uitzicht op Brussel vanaf het kasteel van Laken. Het tweede, zeer gedetailleerde uitzicht, dat in vier velden is ingedeeld, is het uitzicht vanop de esplanade van het Rijksadministratief Centrum (uitzicht F). Tot slot zijn er nog erfdiensbaarheden die de gaafheid van bepaalde duidelijk omschreven sites beoogden, zoals de Kleine Zavel (J), het Paleizenplein en het Koningsplein (G en N), waar er op werd toegezien dat geen enkel gebouw op de achtergrond zichtbaar was.

Op het eerste gezicht lijkt de atlas dus veeleer ‘defensief’ opgevat. De meeste erfdiensbaarheden streven immers naar het behoud van erfgoedelementen. Toch is de uitvoering van de atlas veel creatiever dan men zou denken. In de eerste plaats werden hierin, zoals eerder gezegd, verschillende ambities en erfdiensbaarheden op een systematische manier in een plan vertaald. Dit vroeg heel wat werk, was verre van evident en vergde een zeer zorgvuldige kalibratie en duidelijke omschrijving van de verwachtingen met betrekking tot het behoud van een uitzicht of een landschap. Bovendien gebeurde dit werk in een bepaalde periode en moest het daarna worden geëvalueerd en aangepast aan nieuwe ontwikkelingen en leefomstandigheden in de stad. Zo werd bijvoorbeeld rekening gehouden met de toename van het autoverkeer, met name rond de basiliek van Koekelberg. Hierbij werd een nieuw uitzicht omschreven vanaf de verkeerswisselaar tussen de grote Brusselse Ring en de E40, die op dat moment ontworpen werd. De bedoeling was om het uitzicht van de toegang tot de hoofdstad vanop de nieuwe snelweg vast te leggen.

De groei van de stad en de stedelijke mobiliteit komen duidelijk naar voren in de voorbereiding van de atlas tussen 1967 en 1971. De documenten tonen aan hoezeer de uitwerking van de atlas verankerd is in de toevalligheden van de continue transformatie van de stad. Ze bieden een duidelijke inblik in de dynamieken en projecten uit die periode.

24. DE SERANNO, J., p. 9.

25. GERMEN, G., *Le service du repérage du Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale*, 19/05/2021.

26. Voor deze conventionele erfdiensbaarheden, zie de bijdrage van Judith Le Maire in dit nummer.

27. In 1968 werd het ARAU opgericht, in 1971 volgde *Inter Environnement Bruxelles*, en het regionaliseringsproces gaf aanleiding tot een Brusselse identiteitsvorming.

28. Functie opeenvolgend waargenomen door Guy Cudel (tussen 1973 en 1974 en in 1979), Paul Vanden Boeynants (van 1974 tot 1977 en in 1978) en Léon Defosset (van 1977 tot 1978).

29. De voorschriften voorzien ook een verplichte aanpassing van de ‘tonaliteit’ van constructies in industrieel gebied zodat ze het zicht niet storen.

DE ERFDIENSTBAARHEID VAN UITZICHT ALS STADSPROJECT

Het treffendste voorbeeld is de erfdienstbaarheid voor de nieuwe invalsweg vanaf de Ninoofsepoort (uitzicht C in de atlas) (AFB. 4A). Het voorontwerp van het gewestplan van Groupe Alpha voorzag in de aanleg van een 350 meter lang plein (een zogenaamde *mall*) met een *allée centrale* van waaruit men een uitzicht zou hebben op het stadhuis. Over zijn lengte van 80 meter zou het plein in drie delen worden opgesplitst. Een centraal gedeelte met een breedte van 32 meter tussen twee bomenrijen zou dienst doen als wandelpad met een mooi uitzicht. In het zuidelijke deel kwam dan de drukke rijweg en in het noorden, dat het vaakst in de zon zou liggen, een gebied met voorzieningen die moesten zorgen voor *'l'animation du quartier'* (AFB. 4B EN 4C). De lengte van het plein moest voldoende afstand creëren van de kroonlijsten van de gebouwen achteraan het plein zodat de 'visuele dominantie' van de toren van het stadhuis gewaarborgd bleef (AFB. 4D). Die afstand stemt overeen met de lengte van de kaarsrechte Fabriekstraat – die overigens volledig gesloopt zou worden – voordat de weg ter hoogte van de Pletinckxstraat wordt gesplitst. De handgeschreven notities en een reeks foto's vermelden een nauwkeurige terreinopmeting van de moderne gebouwen met een iets hoger bouwprofiel dan de oudere naburige gebouwen, zoals het Rerum Novarumgebouw van de christelijke vakbondcentrale en het gebouw van de *Assurances Genevoises* op de Anspachlaan nr. 111. Zo kon men zeker zijn dat niets de zichtas zou hinderen. Ook vermelden deze documenten de projecten van de Stad Brussel voor de aanleg van een 'miniring' rond de Grote Markt (AFB. 4E TOT 4J).

Het dossier bevat notities over contacten met de gemeentelijke overheden en een onuitgegeven plan van dit infrastructuurproject, met onder meer een groot vastgoedcomplex in het huizenblok tussen de Verversstraat, de Anspachlaan en Plattesteent. Dit project moest de stadsvernieuwing en het streven naar een vlotter autoverkeer beter op elkaar afstemmen (AFB. 5A). De heraanleg van het kruispunt aan Plattesteent stemt overeen met een van de verkeerswisselaars die door de Stad Brussel werden overwogen om de Vijfhoek aan het toenemende autoverkeer aan te passen. Het stadsbestuur deed hiervoor in 1961 een beroep op

de Groupe Tekhnê, een studie bureau dat vooral bestond uit voormalige medewerkers van het *Office des Cités Africaines*. Hun plan voor de transformatie van de Vijfhoek is vooral bekend om zijn mobiliteitsschema met de miniring rond de Grote Markt, een project dat al sinds het einde van de jaren 1930 stof lag te vergaren (AFB. 5B).

Wellicht de spectaculairste verkeerswisselaar werd voorzien aan de rand van het de Brouckèreplein en zou het ontwerp van de Phillips- en de Munttorens omkaderen. Die laatste zou een imposant multifunctioneel complex worden, met de hoofdzetel van de Post en kantoren van het stadsbestuur. In de enorme sokkel werd een winkelcentrum gehuisvest, verbonden met een dubbel metrostation (AFB. 5C EN 5D). Het vooruitzicht van deze bouwwerken zette het stadsbestuur ertoe aan om ook andere ingrepen te overwegen op haar eigendommen, met name het Hotel Continental. Dat gebouw vormt door zijn eclectische monumentaliteit de achtergrond van het uitzicht vanop de Anspachlaan op het de Brouckèreplein, waar deze centrale verkeersas wordt gesplitst in de Emile Jacquainlaan en de Adolphe Maxlaan. Die laatste leidde zelf tot aan de voet van de toen nog zeer recente Rogiertoren (architect Jacques Cuisinier, 1958). In 1969, het jaar waarin de eerste steen van het Muntcomplex werd gelegd, maakte de Stad Brussel het plan bekend om het Hotel Continental te vervangen door een 60 meter hoge glazen toren om het de Brouckèreplein te voorzien van een *'ensemble architectural cohérent et moderne'*.³⁰ De hoogte van het voorgestelde torengedouw leidde tot een reactie van het BSRO, de voorgedij-instantie voor de gemeenten op het vlak van de stedenbouw. (AFB. 5E EN 5F)

DE PANORAMA'S MET FOTO'S HERDEFINIËREN

L. Hendrickx, de nieuwe algemeen directeur die de gepensioneerde Victor Bure verving, bezorgde de stedenbouwkundige dienst van de Stad een lange verklarende nota over het voorstel tot erfdienstbaarheid van uitzicht vanop de esplanade van het Rijksadministratief Centrum, met het terreinprofiel dat eerder door Jacques Würth was opgesteld. Die nota bevatte heel wat informatie en, naast zes foto's ook een doorsnede (AFB. 6A) en een plan (zie afb. 6E) van het terrein die eerder door Jacques Würth

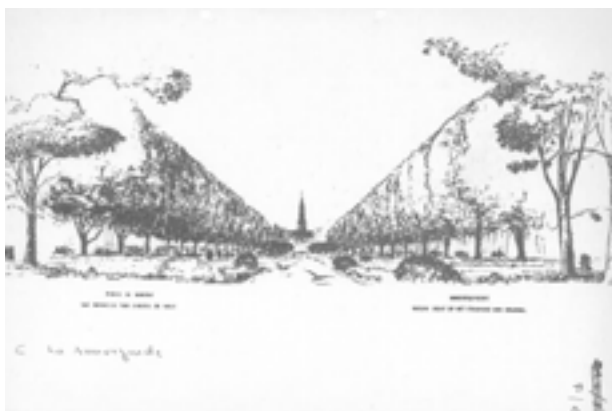
30. een coherent en modern architecturaal geheel



AFB. 4A
De situatie aan de Ninoofsepoort bij het begin van de jaren 1960. De grote vrije zone stemt overeen met het voormalige tracé tegenover de octrooipaviljoenen en verder langs de Barthélémylaan (© urban.brussels, afdruk TP (air), 1930 Bruciel)



AFB. 4B
Tracé van de erfdienstbaarheid van hoogtebeperking voor de Ninoofsepoort. Het roze gedeelte is gericht op het vrijwaren van de nieuwe as, terwijl de oppervlakken opzij bedoeld zijn om te voorkomen dat het uitzicht te ingesloten raakt. De groene en blauwe delen garanderen dat de spits zich vrij kan aftekenen tegen de hemel. De erfdienstbaarheid strekt zich uit tot voorbij het Jubelpark in het oosten van de Vijfhoek (© urban.brussels, documentatie van de Atlas van toelaatbare hoogten).



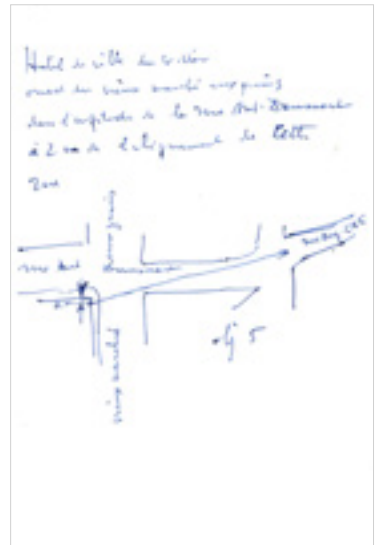
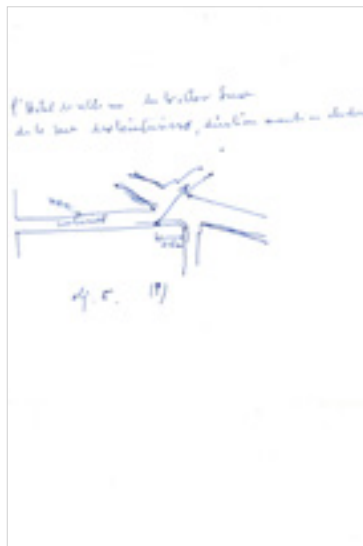
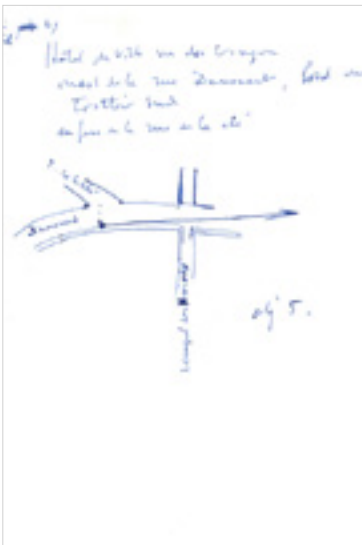
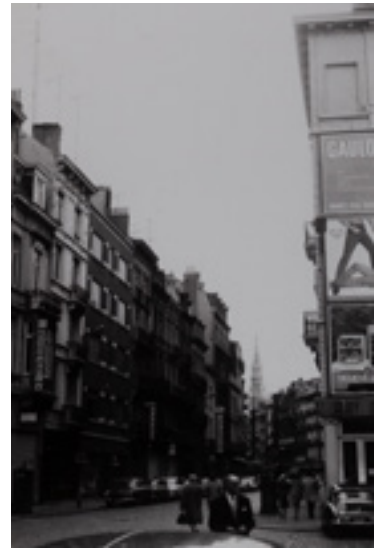
AFB. 4C
Doorkijk vanaf de nieuwe publieke ruimte van de Ninoofsepoort (© urban.brussels, documentatie van de Atlas van toelaatbare hoogten).

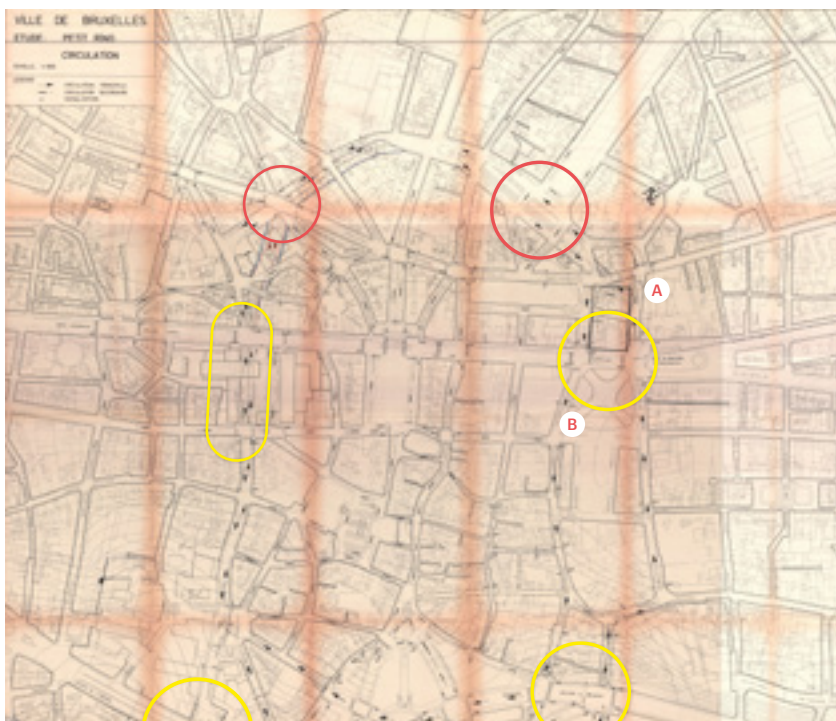


AFB. 4D
Vorbereidende schets voor het vastleggen van de erfdienstbaarheid. We zien hier duidelijk de ambitie om een monumentaal landschap te creëren (© urban.brussels, documentatie van de Atlas van toelaatbare hoogten)

AFB. 4E TOT 4J

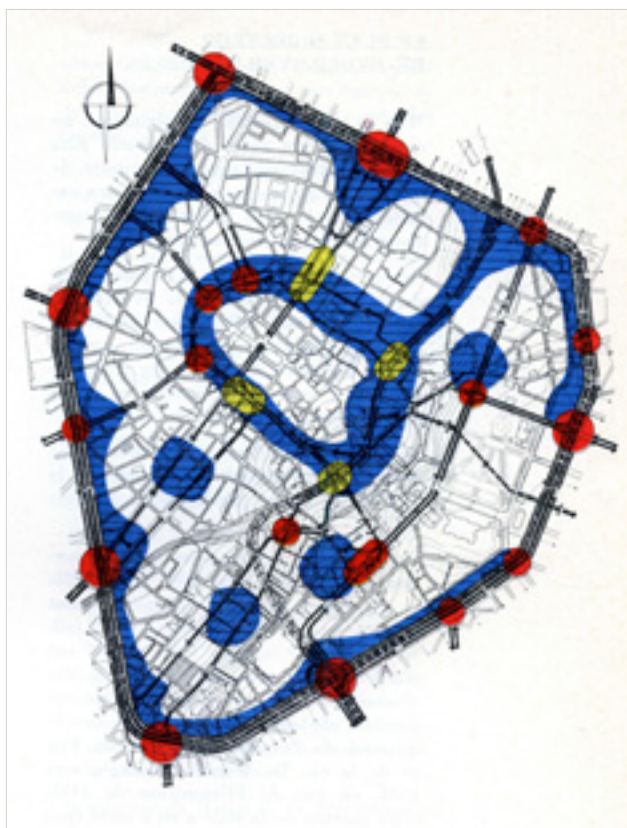
Foto's van 1967 met op de keerzijde aanduidingen van de uitzichten op de spits van het stadhuis vanaf de verschillende toegangswegen naar het centrum (© urban.brussels, documentatie van de Atlas van toelaatbare hoogten).





AFB. 5A
 Werkdocument van de Stad Brussel over de architecturale ingrepen die gepland waren ter hoogte van de Plattestein op de lus waar de studie het over heeft (© urban.brussels, documentatie van de Atlas van toelaatbare hoogten)

AFB. 5B
 Plan voor de stads-kernvernieuwing van de Vijfhoek (Groep Tekhné, 1962), voor het gedeelte 'organisatie van het autoverkeer'. Het plan toont een lus rond de wijk met de Grote Markt, waarop de nieuwe toegang vanaf de Ninoofsepoort moest aansluiten. De rode en gele cirkels duiden de belangrijkste kruispunten aan die heraangelegd moeten worden (*La Maison*, 24, 1963).



De Stad Brussel verantwoordt de vervanging van het Continentalhotel, een emblematisch monument in eclectische stijl op het de Brouckèreplein, door een toren, als een vervollediging van het geheel met de twee torens die tegenover het plein in opbouw zijn. Deze moeten de inrichting mogelijk maken van een van de voornaamste wegenknooppunten van het plan van Tekhné. De hoogte van die twee torens is vastgelegd om het architecturale landschap van de Grote Markt te vrijwaren. Het verzet van de BSRO toont goed de onderlinge samenhang van de verschillende erfdienstbaarheden van uitzicht aan voor het vormgeven van de stedelijke ruimte.

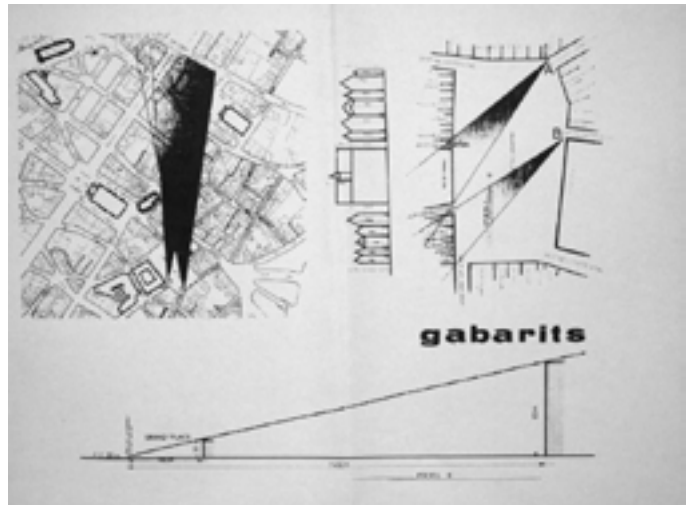


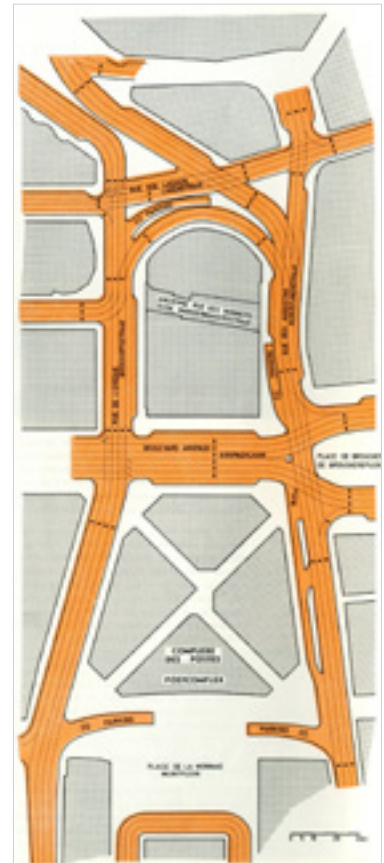
FIG. 5C
Schema om na te gaan of de hemelruimte boven de Grote Markt gevrijwaard blijft – opgenomen in de bouwaanvraag van het Muntcomplex. (© SAB, OW 752349)



AFB. 5E
Voorstelling van het ontwerp van de nieuwe Continentaltoren in de pers. (© SAB)



FIG. 5F
Schema met de vastgelegde hoogte voor de Philipstoren (Groupe Structure, 1967-69), Brouckèreplein. (Architecture, 92, 1962).



AFB. 5D
Schema voor de inrichting van verkeerswisselaar nr. 1 langs het de Brouckèreplein. (Habiter, 36, 1966)

was bezorgd. Hieruit blijkt de complexiteit van de kwestie rond het uitzicht vanop de esplanade en de verschillende belangen die daarbij meespeelden.

In de eerste plaats was er het historische en politieke belang van de Congreskolom. Vanuit een standpunt op het Congresplein en met kijkrichting naar de Zennevallei moest de achtergrond van dit monument onveranderd blijven. Er mocht dus geen enkel bouwwerk zichtbaar zijn boven het voetstuk. De simulatie op de eerste foto liet echter zien dat de geplande toren op de locatie van het Hotel Continental duidelijk zichtbaar zou zijn, net zoals de Phillipstoren overigens. Deze laatste valt gelukkig buiten het visueel kader dat wordt gevormd door de gevels aan weerszijden van de Congresstraat wanneer de toeschouwer enkele stappen achteruitzet (AFB. 6B). Op de volgende foto werd de maximale toegestane hoogte van de daken in het lagergelegen gedeelte van de stad opgetekend (58 m) waarbij de achtergrond van de Congreskolom ongeschonden zou blijven. Dit werd ook bevestigd door de dwarsdoorsnede. Alleen de hogere gebouwen op de achtergrond, zoals de woontoren van Raoul Brunswyck en Odon Whatelet tegenover de kasteelhoeve Karreveld in Sint-Jans-Molenbeek, werden toegelaten omdat ze ver genoeg verwijderd waren (AFB. 6C EN 6D).

Een tweede punt van de nota betrof de esplanade van het Rijksadministratief Centrum zelf. Door de bouw ervan in de jaren 1960 was het uitzichtpunt over de benedenstad, dat zich oorspronkelijk op het Congresplein bevond, 60 meter verplaatst. Hier was het de bedoeling om een zicht te bieden op de Zennevallei zodat de basiliek van Koekelberg bovenop de tegenoverliggende helling beter tot haar recht kon komen. Dat uitzicht op het dal moest absoluut behouden blijven: *"les vues biaisées, s'ouvrant de la Banque Nationale au Sud (à gauche), jusqu'au Jardin Botanique au Nord (à droite) n'offrent qu'un paysage d'immeubles modernes de grande masse et à courte distance, sans possibilité d'imaginer le visage d'ensemble de la ville et son ambiance."*³¹

De kwaliteit van een panorama is echter ook afhankelijk van een goed beheer van de voor- en achtergrond. Om die reden werden op het plan van Würth drie verschillende zones afgebakend (AFB. 6E) Zone A stelde de toegestane hoogte vast van de gevels die de voorgrond vormen van

het stedelijk uitzicht dat zich hier ontvouwt en er de blik van de toeschouwer op vestigen (AFB. 6F). Zone B geeft de achtergrond weer die de toeschouwer laat genieten van het stadsgezicht (AFB. 6G). Een derde en bredere zone tenslotte moest voorkomen dat er hoge gebouwen zouden worden opgetrokken vlak achter de voorgrond, omdat die een 'kantelen' effect zouden creëren dat het uitzicht op de achtergrond te zeer zou beperken (AFB. 6H). Dat begrip wordt ook nog gebruikt in een andere brief van Hendrickx uit 1969 gericht aan de minister van Openbare Werken in verband met het torengedebouw van het Rijksadministratief Centrum.³² De visuele impact was immers onderzocht vanop vijf locaties. Een daarvan was het Dudenpark in Vorst, dat aanvankelijk was aangelegd met de bedoeling om een duidelijk zicht te bieden op het Justitiepaleis. Hendrickx vroeg zich af of het geplande torengedebouw ver genoeg verwijderd was om het zicht op het monumentale gebouw van Joseph Poelaert niet te verstoren (AFB. 7).

HET PANORAMA OP LANGE TERMIJN

We komen hier nog even terug op de verschillende dimensies van het panorama vanaf de Congreskolom. De kwestie van het zicht op de Zennevallei duikt in de geschiedenis meermaals op. Vanaf 1960 leidde de Groupe Alpha een college van architecten die aangeduid waren voor het ontwerp en de bouw van het Rijksadministratief Centrum. In 1960 bezorgde het studiebureau zijn *'plan programme'* aan Victor Bure, algemeen directeur van het BSRO³³ (AFB. 8). Voor de architecten was het van essentieel belang dat de bestaande uitzichten behouden bleven, aangezien deze volgens hen de keuze van de inplanting van de gebouwen en de verschillende niveaus van de esplanade bepaalden. Er werden immers meerdere uitzichtpunten geïdentificeerd, zoals die tussen de Financiëntoren en het hoofdgebouw ten noorden van het geheel, dat een zicht biedt op een groot deel van de stad en de torenspits van het stadhuis en de torens van de kathedraal omvat. Daarom mochten de hoogten van de bestaande gebouwen langs de Noord-Zuidverbinding niet overschreden worden.

De dossiers voor de bouwaanvragen geven een idee van de evolutie van de instrumenten die werden ingezet om de maximale hoogte voor die gebouwen te beheersen (AFB. 9A EN

31. "de uitzichten aan de zijkant op de Nationale Bank in het zuiden (links) tot aan de Kruidtuin in het noorden (rechts) bieden slechts een landschap van moderne en grote, opeengepakte gebouwen, waardoor het niet mogelijk is om een totaalzicht te krijgen op de stad en haar sfeer."

32. Het betreft hier de zogenaamde Financiëntoren. HENDRICKX, L., 'Note pour Monsieur le Ministre', Correspondentie (Brussel: Bestuur Stedenbouw en Ruimtelijke Ordening, 12/06/1969), Fonds 'Lokale Planning' van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

33. GROUPE ALPHA, voor het college van architecten van het Rijksadministratief Centrum, 'Plan programme pour le respect des panoramas / Esplanade de la Cité Administrative de l'Etat' (Brussel, 03/10/1960), Documentatie en Studies, DOCM 16, 3, Dossier K: Studies van erfgoedbaarheden van uitzicht op de Congreskolom)

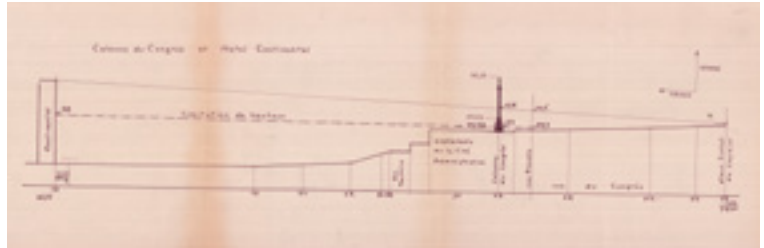
10

Herziening van het panoramisch uitzicht vanaf de Congresskolom, op basis van optekeningen en foto's. Deze documenteren prachtig de toestand van de Noord-Zuidverbinding van dat moment, wanneer de meeste ingrepen in de stad nog moesten gebeuren. De documenten tonen hoe de al gerealiseerde volumes rekening houden met het panorama dat de foto's proberen vast te leggen.



AFB. 6B
Overdruk van de visuele impact van de Philipstoren (gebouwd, links) en het Continentalhotel (gepland, rechts) op de achtergrond van de Congresskolom (© urban.brussels, afdruk AL - 186).

AFB. 6C
Afbakening (rood potlood) van de te vrijwaren zone met het oog op de integriteit van het silhouet van de Congresskolom (© urban.brussels, documentatie van de Atlas van toelaatbare hoogten)



AFB. 6A
Doorsnede (J. Würth 1969) die aantoont dat de toren niet strookt met de erfdienstbaarheid gericht op de zichtbaarheid van het panorama, (© urban.brussels, documentatie van de Atlas van toelaatbare hoogten).

AFB.6D
Vastleggen van het kader voor het vrijwaren van het uitzicht vanaf de Congressstraat (© urban.brussels, afdruk AL-178).





AFB. 6F
Aanduiding van de voorgrond van het panorama vanaf de Congresskolom, om goed de diepte te tonen van de Zennevallei. (© urban.brussels, afdruk AL-179)



AFB. 6G
Afbakening van de zone waarin hoge gebouwen het landschap net voorbij de voorgrond dreigen te schaden. (© urban.brussels, afdruk AL-181).



AFB. 6H
Aanduiding van de achtergrond van het panorama, vooral gericht op de zichtbaarheid van de overkant van de vallei, met de nog onafgewerkte basiliek van Koekelberg (© urban.brussels, afdruk AL-100).

AFB. 6E
Voorstel door J. Würth (1969) van een nieuwe gezichtskegel, die rekening houdt met het onvoorziene van een stad in transformatie en het vastleggen van voor- en achtergronden (© urban.brussels, documentatie van de Atlas van toelaatbare hoogten).



**AFB. 7**

Opname van 1969 met daarop het silhouet van de Financietoren getekend, toen in de ontwerpfase, om de impact na te gaan op het uitzicht op het Justitiepaleis vanaf het park van Vorst (© urban.brussels, afdruk AL-167).

**AFB. 8**

Programmaplan van de Groep Alpha (1960), met de te vrijwaren uitzichten vanaf verschillende punten op de esplanade van het Rijksadministratief Centrum in aanbouw (© urban.brussels, documentatie van de Atlas van toelaatbare hoogten).

9B). De uitzichtpunten die door Groupe Alpha werden bestudeerd, werden in 1962 aangevend voor de indiening van een bouw aanvraag voor een gebouw van de Nationale Bank in de Komediante straat, langs de Noord-Zuidverbinding. De technische dienst van de Stad voerde een strenge controle uit op de drie uitzichtpunten op de esplanade van het Rijksadministratief Centrum. Het bestuur besloot dat het bouwwerk het panorama niet ingrijpend zou aantasten, en dan zeker niet met betrekking tot het zicht op de torenspits van het stadhuis.³⁴ Het rapport dat aan de bouwheer werd bezorgd, bevat overigens een volledig historisch overzicht van het voorstel tot erfdienstbaarheid van uitzicht vanop het Congresplein.³⁵ De eerste omschrijving van deze kijkas dateert van 1914, na een beslissing van het College van Burgemeester en Schepenen van Brussel waarvan de tekst en het plan bij het verslag zijn gevoegd (zie afb. 9A). Die as moet het effect behouden van een *'véritable vallée constituée par les rues des Sables et de Tilly, qui en est la partie essentielle'*.³⁶ Volgens de tekst zijn de hoogteverschillen van de vallei erg groot, aangezien ze op 200 meter van het Congresplein een tien meter diepe 'kuip' vormen. De bepalingen van de zichtas werden vervolgens in 1941 en 1948 opnieuw bestudeerd voordat de

aanwijzingen van de Groupe Alpha erin werden geïntegreerd. Een samenvattend plan, dat bij het verslag was gevoegd, combineerde de bevindingen van de Groupe Alpha met betrekking tot de uitzichten op het stadhuis met de erfdienstbaarheid die de leesbaarheid van die 'kuip' van de Zennevallei moest waarborgen (AFB. 9C).

De tijdstippen van de onderzoeken met betrekking tot deze zichtas vallen samen met de werken aan de Noord-Zuidverbinding. In 1913 werd de eerste heronderhandeling gevoerd van de overeenkomst tussen de Stad en de Staat uit 1903, waarbij onder meer de erfdienstbaarheden van uitzicht van de Kunstberg werden vastgelegd. De jaren 1941 en 1948 stemmen overeen met twee belangrijke momenten in de werkzaamheden van een specifieke commissie die door de Stad en de Staat was opgericht om de bebouwing langs het tunneltracé te bepalen. Die commissie gaf vier architecten – Jules Ghobert (AFB. 10A), Georges Ricquier, Henri Lacoste en Mario Knauer – de opdracht om elk afzonderlijk een project uit te werken. Het was aan de leden van de commissie om hiervan een samenvatting te maken op basis van de rooiplannen en het formaat van de gevels. (AFB.10B)³⁷ G. Würth, de vader van Jacques Würth, vertegenwoor-

34. DANIEL, 'Autorisation à construire un immeuble à 6 étages, rue des Comédiens', Rapport aan het College (Brussel: Stad Brussel - Openbare Werken, 24/05/1962), AVB, OW 73227.

35. De hoofdinspecteur (onleesbare handtekening), 'Rayon visuel partant de la place du Congrès. Construction par M. Armand Blaton d'un immeuble à front de la rue des Comédiens. Note explicative accompagnant les photos n°s 1101 à 1103' (Brussel, 26/04/1962), AVB, OW 73227.

36. 'echte vallei gevormd door de Zandstraat en de Tillystraat, die er een essentieel deel van uitmaakt'. Stad Brussel - Technische dienst - De hoofdinspecteur, 'Angle visuel du panorama de la place du Congrès - Rapport au Collège (Brussel, 01/07/1914), SAB, OW 73227.

37. LÉLOUTRE, G., *La transformation moderne de Bruxelles. Processus d'agencement de l'espace urbain bruxellois entre 1949 et 1979*, Université libre de Bruxelles, Faculté d'architecture, Brussel, 2020, pp. 197-215.



AFB. 9A
Ter ondersteuning van de visuele erfgoedbaarheid (niet-reglementair) maakt de afdeling stedenbouw van de technische dienst van de Stad gewag van de hele historiek van de erfgoedbaarheid en voegt bij het dossier de oudste gezichtskegel die ze heeft, daterend van 1914 (© SAB, OW 73227).

AFB. 9B
De impact van het volume van het geplande gebouw is zorgvuldig nagegaan, vanaf drie verschillende punten op de esplanade, om tot de slotsom te komen dat deze impact aanvaardbaar is (© SAB, OW 73227).



AFB. 9C
Overdruk van de erfgoedbaarheid van panorama en de verschillende uitzichten vanaf het Congresplein en de esplanade van het Rijksadministratief Centrum, door de Stad Brussel (1962). Dit plan diende ter ondersteuning van het antwoord op een bouwaanvraag voor een project op de hoek van de boulevard de la Jonction en de Komediantenstraat. (© SAB, OW 73227)

digde hierbij de Stad in zijn hoedanigheid van hoofdengineer van de technische dienst van de openbare werken. In 1955 werd een bouwaanvraag geweigerd van de architect Josse Franssen voor een modernistisch torengedouw van 12 verdiepingen met een totale hoogte van 43 meter tussen de Jos de Brouchovenstraat en de monumentale ventilatietoren van Maxime Brunfaut, die tegelijk toegang verschafte tot het station Brussel-Congres (**AFB.10C**). De aanvraag werd niet geweigerd op basis van de erfgoedbaarheid van uitzicht, maar omwille van het niet naleven van het geplande langwerpige profiel van de gevels³⁸ aan die kant van de laan, die de bouwhoogte tot 22 meter beperkte³⁹, om op die manier het panorama van de Congresplein te waarborgen. Dit verplichte profiel hield verband met een bijzonder plan van aanleg van

de Noord-Zuidverbinding dat op dat moment door de stadsdiensten werd uitgewerkt en voortvloeiende uit het werk van de architectencommissie. Het perceel zou uiteindelijk in 1960 door de architect Isia Isgour worden bebouwd in overeenstemming met de opgelegde normen (AFB. 10D).

MET HET OOG OP DE ALGEMENE EVOLUTIE VAN DE STAD

Uit al deze dossiers blijkt de buitengewone continuïteit van het gebruik van de erfdienstbaarheid van uitzicht als instrument om belangrijke stedelijke transformatieprojecten te sturen, alsook van de aansluiting ervan op bestaande monumentale gehelen zoals het Koninklijk Tracé van de bovenstad. De bescherming van de integrale waarneming vanuit de Koningswijk vormt een belangrijk doel van de hoogtebeperkingen opgenomen in de atlas en van de onderzoeken die werden uitgevoerd met het oog op de uitwerking ervan. In dat verband kan de objectivering van deze beperkingen oude twistpunten verduidelijken en nieuwe vermijden.

In 1951 reikte de Stad Brussel een vergunning uit voor de afbraak en vervanging van het gebouw aan de Kunstlaan nr. 50, op de hoek van de Montoyerstraat. Die operatie was de eerste van een hele reeks waarbij uiteindelijk vrijwel alle gebouwen langs de Kleine Ring tussen de Troonstraat en de Wetstraat werd vervangen. Met zijn tien verdiepingen bovengronds was dit gebouw uitzonderlijk voor zijn tijd. De kwestie werd behandeld in de argumentatierubriek van de vergunning. Aan de zijde van de Montoyerstraat vormde die hoogte bovendien een inbreuk op de toenmalige reglementering die de toegestane hoogte van een gevel met de breedte van de straat verbond. Nergens in de tekst wordt verwezen naar de impact op het landschap.

Toch vormde dit bouwwerk langs de Kunstlaan een van de aanleidingen voor een debat over de gevolgen van hoogbouw voor het Brusselse landschap. Vanaf de bouw ervan werd het door de pers gehekelde.⁴⁰ De minister van Openbare Werken Oscar Behogne werd er in het parlement over geïnterpelleerd en de Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen (KCML) onderzocht de zaak. De KCML herinnerde aan de reikwijdte van de Gemeentewet (en in het bijzonder het artikel

90-8), die niet alleen tot doel had de leefbaarheid, veiligheid en hygiëne van de openbare wegen te verzekeren, maar ook te vermijden dat de straten door 'onelegante bouwwerken' zouden worden ontsierd.⁴¹

Maar zonder bijzonder plan van aanleg, zoals dat het geval was voor de bebouwing van de Noord-Zuidverbinding, ontbrak elk juridisch kader voor een esthetische evaluatie van nieuwe bouwprojecten. In de jaren 1950, toen het aantal bouw-aanvragen rond de Koningswijk sterk toenam, probeerde de KCML voor bepaalde essentiële terreinen toch regels te omschrijven. In 1958 stelde ze dan ook een alternatieve volumetrie voor, voor het terrein tegenover het Troonplein, waar de Bank Lambert een bouwproject voor haar hoofdzetel voorstelde, naar een ontwerp van het Amerikaanse bureau Skidmore, Owings & Merrill en Gordon Bunshaft (1960-1963).

De eis van de *Ligue Esthétique Belge* in 1961 voor een duidelijk beleid bij de goedkeuring van bouwaanvragen voor torengebouwen was dan ook een rechtstreeks gevolg van dat gebrek aan een juridisch kader. Deze organisatie was in 1953 opgericht door een aantal prominente figuren uit de intellectuele en economische elite. Ze had als doel het behoud van de natuurlijke schoonheid van het land en van de opmerkelijke sites van de hoofdstad. De groep eiste in zijn manifest dat 'le grand problème actuel des buildings-tours' krachtadig zou worden aangepakt.⁴² De tekst werd ingeleid met een foto van het Paleis der Academiën aan het Paleizenplein, met een aanklacht tegen de hoogste drie verdiepingen van het gebouw op de hoek van de Kunstlaan en de Montoyerstraat: 'une faute impardonnable bien connue dans un site sacré de la capitale'⁴³ (AFB. 11).

Bij gebrek aan een dergelijk beleid voor torengebouwen zal de opstelling van de *Atlas van toelaatbare hoogten* een belangrijke rol spelen in de bescherming van de monumentale sites langs de *Corniche royale*. Om te beginnen vormde de vastlegging van de erfdienstbaarheid voor het behoud van het architecturale landschap van het Paleizenplein de aanleiding om de bouwhoogte voor de Kunstlaan te bepalen. De terreinopmetingen bevestigden overigens de hoogte van de hoofdzetels van Bank Lambert en Electrobél (momenteel AXA) op het Troonplein (AFB. 12A). Ze boden tevens de mogelijkheid om een standpunt in te nemen aangaande de aanvragen voor verdergele-

38. De Franse term voor de verplichte minimumafstand tussen twee gebouwen is 'prospect' - de manier om een gebouw te bekijken. In de praktijk legt men hiermee de toegelaten horizontale afstand tussen een gebouw en het naburige gebouw vast, alsook de regels in verband met de hoogte en de aansluiting tussen gebouwen. Op die manier wordt meestal de optimale verlichting van een straat bepaald, maar soms ook, zoals in dit geval, het algemene profiel van een verkeersas. Voor een volledige definitie: MERLIN, P. en CHOAY, F., *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, Presses Universitaires de France, Parijs, 1988.

39. College van Burgemeester en Schepenen van de Stad Brussel, 'Terrains compris entre la Halte Congrès, boulevard Pachéco, rue du Meiboom et une rue nouvelle - Prescriptions urbanistiques', 26/09/1955. SAB, OW 81999.

40. 'Ah, ces buildings!', *La Libre Belgique*, 16/05/1952. In dit korte nieuwsbericht wordt de 'teloorgang' van de hoofdstad op de korrel genomen en wordt in het bijzonder verwezen naar dit nieuwe bouwwerk dat boven het Paleis der Academiën uittoert en zo de 'harmonie van het Paleizenplein tenietdoet'.

41. POSSOZ, F., secretaris van de KCML en MAERTENS, vicevoorzitter van de KCML, 'Avenue des Arts 50. Lettre à M. le Ministre', 08/05/1952. Gewestelijke Overheidsdienst Stedenbouw en Erfgoed, Documentatiecentrum, Dossiers KCML, BX 8.8583.

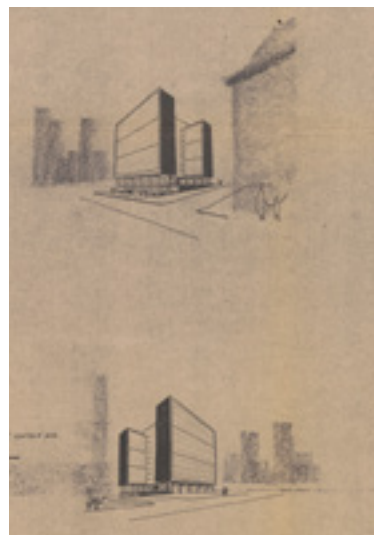
42. 'Het grote hedendaagse probleem van de torengebouwen' LIGUE ESTHÉTIQUE BELGE, *Manifeste de la Ligue esthétique belge*, Ligue esthétique belge, 1953.

43. 'een bekende, onvergeeflijke fout op een heilige site van de hoofdstad'. LIGUE ESTHÉTIQUE BELGE, *Ligue esthétique belge 1961*, Malvaux, Brussel, 1961, p. 13.



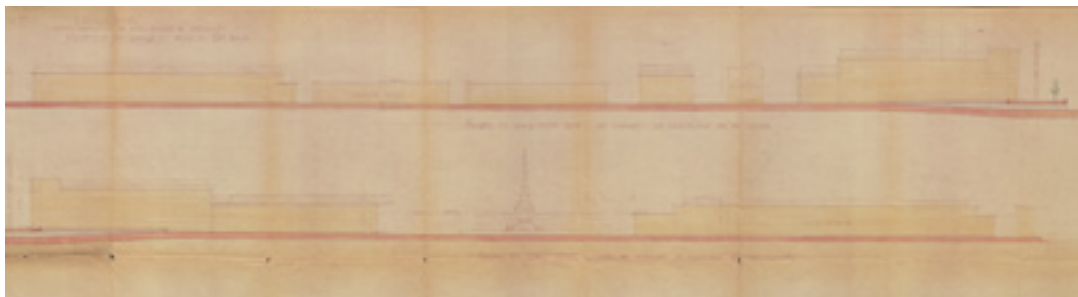
AFB. 10A

Voor de bouw van de tunnel voor de Noord-Zuidverbinding werd aan het eind van de jaren 1930 een commissie opgericht met daarin de Staat en de Stad. De commissie moet een synthese maken van het werk van de vier architecten die aan een afzonderlijk voorstel werkten voor de inrichting van de zone van de werken. Hier zien we het ontwerp van Jules Ghobert, versie 1942, met daarop onder meer zijn voorstel voor de Kunstberg (1937). Zijn plan omvat ook een schets van Jean-Jules Eggericx voor het Rijksadministratief Centrum, die rekening houdt met het vrijwaren van het panorama van het Congresplein (© AAM, Fonds Ghobert).



AFB. 10C

Afstand tussen de westelijke gevels van de *boulevard de la Jonction*, onder aan het Congresplein, een onderdeel van het inrichtingsplan van de Stad Brussel opgemaakt na de werkzaamheden van de Commissie van de vier architecten (s.d.). Uit het spel van de bouwhoogten blijkt duidelijk het naleven van de panoramische erfdiensbaarheid (© SAB, OW 81999).



AFB. 10B

Perspectiefzicht en doorsnede van het ontwerp van Josse Franssen (1955) dat de stad geweigerd heeft vanwege de inbreuk op de erfdiensbaarheid van hoogtebeperking voor het panorama van de Congresskolom. De doorsnede is geannoteerd in rood potlood door de afdeling Stedenbouw van de Technische dienst van de stad (© SAB, OW 81999).



AFB. 10D

Perspectiefzicht van het ontwerp van Isia Isgour (1960) dat rekening houdt met de grenzen voor de bebouwing (de stalen gordijngevel is er vandaag niet meer). (© SAB, OW 81999)

gen en nog spectaculairder projecten in de Leopoldswijk, die toen een grondige transformatie onderging. Zo werd de impact van het voorontwerp van het nieuwe gebouw van de Staatsveiligheid (architect Michel Barbier) tussen de Meeussquare en de Troonstraat op de achtergrond van het koninklijk paleis nauwkeurig geëvalueerd (AFB. 12B).

In 1968 diende architect Jacques Cuisinier een vergunningsaanvraag in bij de gemeente Elsene om een spectaculair kantorencomplex op te trekken bovenop het station Brussel-Luxemburg (AFB. 12C). Het project voorzag een reeks hoge torens, waarvan twee symmetrische, die de omgeving van het Luxemburgplein grondig zouden veranderen. Dit plein moest het eindpunt worden van de snelweg uit Namen, waarvan het laatste stuk over een viaduct boven de spoorlijn 161 liep, parallel met de Kroonlaan. Er werd daarbij ook een uitgestrekte parking voorzien. De inplanting van de torengebouwen werd overgenomen op een Catelainkaart (AFB. 12D) van het ministerie van Openbare Werken — een van de meest gedetailleerde in die tijd, die kavels, bebouwing en topografie met elkaar combineerde — om duidelijk te maken hoe groot het effect van de torengebouwen op het Paleizenplein zou zijn (AFB. 12E).

BESLUIT

In haar doctoraatsthesis uit 2015 toonde Sarah Lévy aan dat het beheer van de stedelijke ruimte in Brussel voornamelijk het gevolg was van de toepassing van regels en niet van plannen.⁴⁴ Het gebruik van erfdiensbaarheden van toelaatbare hoogte lijkt die stelling te bevestigen. De stad krijgt veel meer vorm via de behandeling van afzonderlijke bouwaanvragen en hun overeenstemming met reglementen dan via plannen. De analyse van de reglementering met betrekking tot uitzichten en toelaatbare bouwhoogten maakt evenwel duidelijk hoe belangrijk stadsprojecten en plannen zijn in de uitwerking van de reglementen. Hoewel die plannen meestal geen lang leven beschoren waren of geen duidelijke effecten sorteerden, blijken ze op lange termijn toch een aanzienlijke impact te hebben op de beslissingen van besturen.

De discussies over bouwhoogten wijzen duidelijk op een zeer grote continuïteit in het sturen van de opbouw van de stad. Dat blijkt in het bijzonder uit de aanleg van het gebied rond



AFB. 11 Dossier gewijd aan de wijziging van het stedelijk landschap door de aanwezigheid van hoogbouw (Ligue esthétique belge, 1961).

de Noord-Zuidverbinding tussen het hogere en het lagere gedeelte van de stad, in overeenstemming met de indeling van de Koningswijk. De geschiedenis van de *Atlas van toelaatbare hoogten* toont aan in hoeverre de uitwerking en de toepassing van regels het resultaat zijn van de zorgvuldige gemeenschappelijke visievorming op de toekomst van de stad, haar erfgoed en de betekenis die men eraan wil geven. In dit geval, een visie in alle betekenissen van het woord.

Vertaald uit het Frans

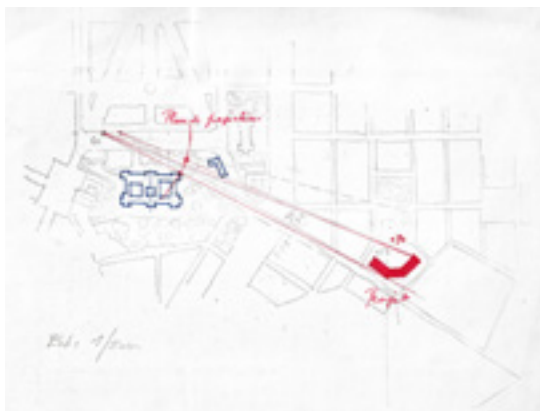


44. LEVY, S., *La planification sans le plan: règles et régulation de l'aménagement du territoire bruxellois*, VUBPress, Brussel, 2015.

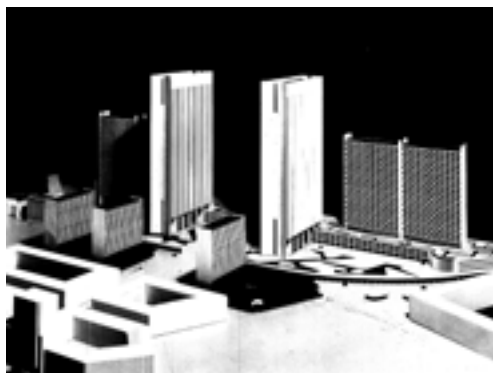
Objectivering van het behoud van het architecturale landschap van het Paleizenplein door de BSRO (1968).



AFB. 12A
Eén van zeven geannoteerde foto's van verschillende uitzichten op het Paleizenplein, en tekeningen met de verschillende idealiter op te leggen vrijwaringen.1968 (© urban.brussels, afdruk AL 270).



AFB. 12B
Controle van de impact van het geplande gebouw voor de Staatsveiligheid aan de de Meeûsquare in de Leopoldwijk in 1967 (© urban.brussels, documentatie van de Atlas van toelaatbare hoogten).



AFB. 12C
Maquette van het voorstel van Jacques Cuisinier over de sporen van het station Brussel-Luxemburg, gekoppeld aan een eventuele parking, waar de snelweg naar Namen het centrum verlaat, in die tijd ter studie bij het Bestuur der Wegen. (© GAE).



AFB. 12D
Optekening door het BSRO van de situering van het Cuisinier-project ten opzichte van het Paleizenplein, op plan en doorsnede (© urban.brussels, documentatie van de Atlas van toelaatbare hoogten).



AFB. 12E
Simulatie door de BSRO van de impact op het Paleizenplein van het administratief complex, geschetst door architect Jacques Cuisinier - Luxemburgplein, in 1968 (© urban.brussels, documentatie van de Atlas van toelaatbare hoogten).

Hoofredactie

Stéphane Demeter

Redactiecomité

Jean-Marc Basy, Okke Bogaerts, Stéphane Demeter, Paula Dumont, Valerie Orban en Cecilia Paredes

Coördinatie dossier

Cecilia Paredes en Christophe Loir (ULB)

Redactiesecretariaat

Cecilia Paredes en Okke Bogaerts

Coördinatie iconografie

Julie Coppens

Eindredactie frans

Stéphane Demeter, Cecilia Paredes

Eindredactie nederlands

Paula Dumont

Auteurs/ redactionele medewerking

Aurélië Autenne, Okke Bogaerts, Odile De Bruyn, Sarah Capesius, Marie Demanet, Paula Dumont, Christian Frisque, Catherine Leclercq, Harry Lelièvre, Géry Leloutre Judith Le Maire de Romsée, Murielle Lesecque, Christophe Loir, Tom Sanders, Barbara van der Wee, Thomas Schlessler et Andreas Stynen

Vertaling

Dynamics Translations, Linguanet

Nalezing

Okke Bogaerts, Stéphane Demeter, paula Dumont, Christophe Loir, Alfred de Ville de Goyet, Philippe Charlier, Alice Gérard, Murielle Lesecque, Nazim Lison, Anne Marsaleix, Cecilia Paredes

Cartografie

Toast Confituur Studio (Tenzij anders vermeld)

Lijst met afkortingen

AAM – Archives d'architecture moderne
ARA – Algemeen Rijksarchief
CIDEP – Centre d'information, de documentation et d'étude du patrimoine
CIVA – Centre international pour la ville, l'architecture et le paysage
GAE – Gemeentelijke archieven van Elsene
H.M. – Hortamuseum
KBR Koninklijke Bibliotheek / Bibliothèque royale
KIK-IRPA – Koninklijk Instituut voor het Kunstpatrimonium / Institut royal du Patrimoine artistique
MSB – Museum Stad Brussel
SAB – Stadsarchief Brussel

ISSN

2034-5771

Wettelijk Depot

D/2022/6860/008

Vormgeving

Toast Confituur Studio

Ontwerper van de maquette

Polygraph'

Druk

db Group.be

Verbreiding en abonnementenbeheer

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

Bedankingen

Sarah Capesius, Nadège Guichard (SAB), Alain Jacobs, Caroline Piersotte (Perspective), Stéphane Vanreppelen (Bozar), het team van het Documentatiecentrum urban.brussels en het team BruGIS (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
Directie Kennis en Communicatie
Kunstberg 10-13, 1000 Brussel
www.urban.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

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

032 - December 2019
De straat anders bekeken

033 - Lente 2020
Lucht, warmte, licht

034 - Lente 2021
Kleuren en texturen

035 - Lente 2021
Georges Houtstont en de ornamenten-koorts van de Belle Époque

Alle artikels kunnen geraadpleegd worden op www.erfgoed.brussels



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. Het dossier *Stadsgezichten* onderzoekt het creëren en beheren van uitzichtpunten, en het valoriseren ervan in de publieke ruimte. Met deze publicatie wil urban.brussels de actoren op het terrein bewustmaken omtrent deze problematiek.

Bety Waknine,
Directeur-generaal



U



15 €



ISBN 978-2-87584-202-2