

An aerial photograph of a busy Brussels street, likely during a festival or market. The street is filled with a large crowd of people, many of whom are walking or standing. There are several stalls and tables set up along the sidewalks, and a few bicycles are parked. The buildings are multi-story, with a mix of brick and light-colored facades. In the background, the city skyline is visible, including several tall skyscrapers and a church with a prominent spire. A pink banner is overlaid at the top of the image, and a black banner is at the bottom.

# ERFGOED BRUSSEL

December 2019 | Nr032

Dossier **DE STRAAT ANDERS BEKENEN**

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

## DE MODERNISERING VAN DE OUDE STRATEN

AANPASSEN VAN DE  
ROOILIJNEN IN HET  
BRUSSEL VAN DE  
19DE EEUW

**THOMAS SCHLESSER**

HISTORICUS, ASPIRANT F.R.S. – FNRS,  
UNIVERSITÉ LIBRE DE BRUXELLES



Onderbreking in de rooilijn van de Reebokstraat in de Marollenwijk, muurschildering Bollie en Billy, uitgevoerd naar Roba in 1992.  
[Foto van de auteur, 2019].

*Verspringende gevels en andere materiële sporen in het straatbeeld getuigen vandaag nog van het geleidelijke rechtekken van de rooilijnen in Brussel, een sleutelfase in het moderniseringsproces van de 'oude stad'. De Brusselse straten ondergaan in de 19de eeuw een grondige gedaanteverandering: ze worden verbreed, rechtgetrokken, geplaveid en voorzien van trottoirs, waardoor een specifiek stadslandschap ontstaat. Het aanpassen van de rooilijnen, aangevat in 1807, wordt in de jaren 1840 systematisch voortgezet. Thomas Schlessers schetst de uitvoering van dit ambitieuze project, dat de visie weerspiegelt die de toenmalige elites hadden van de ideale stad.*

De Brusselse straten werden in de 19de eeuw langzaam maar zeker uitgerust met moderne voorzieningen. Bestrating, trottoirs, rioleringen en andere nutsleidingen zorgden voor een schril contrast met de straten uit het ancien régime, die smal en onregelmatig waren. De opkomende mode van het wandelen, het toenemende verkeer en een grotere aandacht voor de volksgezondheid brachten de overheid ertoe een echte strategie te ontwikkelen voor de modernisering van de straten in het stadscentrum. Het rechtekken van de rooilijnen was daar een essentieel onderdeel van.

Bij aanvragen voor de renovatie en nieuwbouw van woningen moesten de eigenaars hun gevel uitlijnen op een nieuwe, door de overheid vastgelegde rooilijn die tot doel had de openbare ruimte te verbreden of op zijn minst te regulariseren. Hoewel de controle op de rooilijnen sinds lang tot de bevoegdheid van het stadsbestuur behoorde, werd ze in de 19de eeuw systematisch doorgevoerd en over de hele stad uitgebreid door middel van algemene plannen.

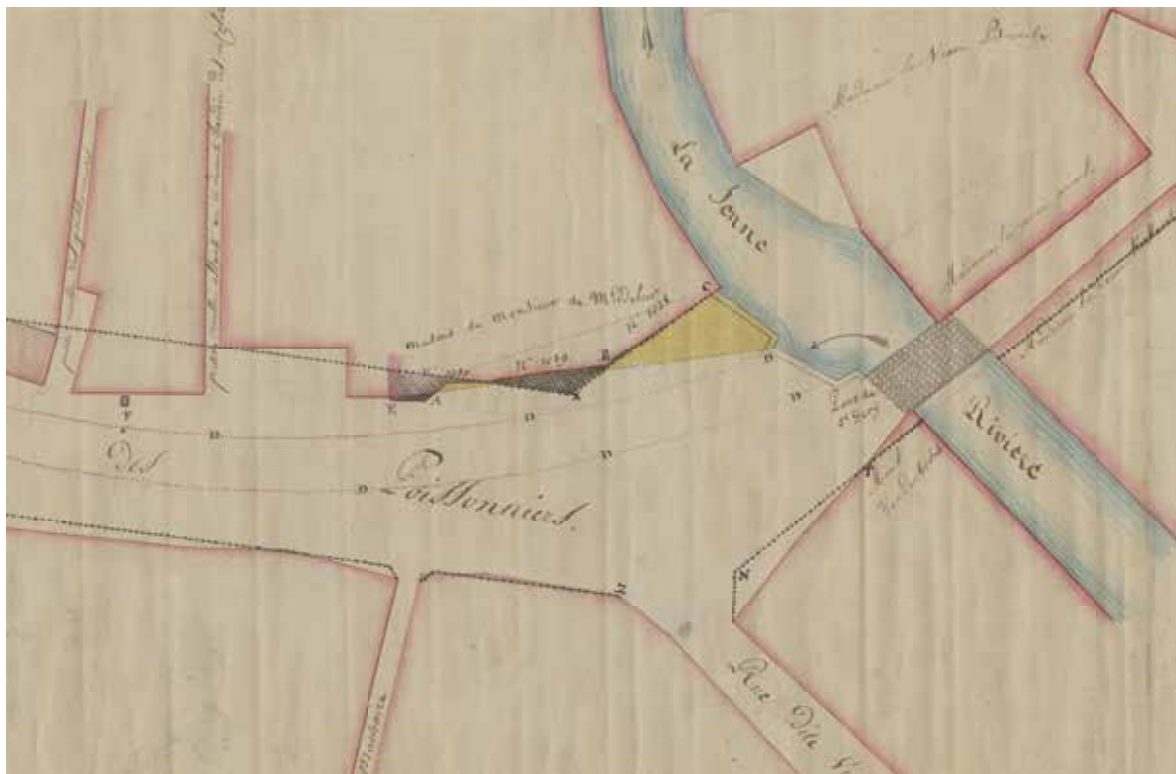
### DE FRANSE WET VAN 1807 EN DE AANPASSING VAN DE ROOILIJNEN OP GROTE SCHAAL

De Franse wet van 16 september 1807 vormt een belangrijke mijlpaal in de modernisering van de 19de-eeuwse steden. In naam van een 'contrôle rationnel de l'aménagement'<sup>1</sup> verplichtte deze wet de gemeentebesturen om voor het stadscentrum een algemeen rooilijnplan op te stellen, uitgaande van een globale visie op de openbare ruimte. De wet had een grote draagwijdte: door aan de steden een stadsplanning op te leggen gaf de overheid vorm aan haar ambitie om op middellange termijn het bestaande stratennetwerk conform te maken aan de moderne principes van stadssanering en een vloeiende verkeerscirculatie die in de vorige eeuw ontwikkeld waren.

De wet gebruikte overigens het begrip 'openbaar nut', dat gedurende de hele 19de eeuw essentieel was voor de stadsvernieuwing, en onderwierp alle door de stad uitgevoerde

projecten aan het toezicht van de hogere overheid. De uitgestippelde werkwijze voor het aanpassen van de rooilijnen weerspiegelde deze opvattingen: de gemeentebesturen moesten de openbare wegen op hun grondgebied in kaart laten brengen door een landmeter of ingenieur en een lijst van eigendommen opstellen. De toekomstige rooilijnen werden op verantwoordelijkheid van de burgemeester en na goedkeuring door een gemeentelijke commissie rechtstreeks aangebracht op dit plan. Daarop werd het plan gedurende acht dagen aan een openbaar onderzoek onderworpen, waarna het overgemaakt werd aan de prefect, die het voorlegde aan de minister van Binnenlandse Zaken en de Raad van State, die hun definitieve fiat moesten geven.

Brussel toonde zich net als vele Franse steden weigerachtig om een algemeen rooilijnplan op te stellen. Ondanks herhaalde aanmaningen door de overheid en de uitvaardiging van een decreet dat de termijn om dit rooilijnplan op te maken beperkte tot twee jaar, werd burge-



Afb. 1

Het rooilijnplan van de *quai aux Poissonniers*. De gele oppervlakken stemmen overeen met de door Charles-Joseph de Middelée in 1809 voorgestelde nieuwe rooilijn, de zwarte lijnen zijn toegevoegd door Verly, Werry en Vanderkerckhove in 1816. (© SAB, Openbare Werken, Plannen portefeuilles, 1827).

meester Charles de Merode afgeschrikt door de omvang en de kostprijs van het werk. Volgens hem «*le travail [...] ne peut être que très long*» aangezien de stad niet beschikte over «*le crédit sur lequel imputer le salaire du géomètre qui s'occupera de la levée des plans.*»<sup>2</sup> Ondanks een voorstel van ingenieur Jean-Baptiste Vifquain in 1817 bleef de situatie van de rooilijnen in Brussel ongeveer status quo en kwam er pas in de jaren 1840 een algemeen plan.

## MODERNISERINGEN ONDANKS HET ONTBREKEN VAN EEN ALGEMEEN PLAN

Bij gebrek aan een consensus rond een breed opgevatte modernisering bleef het bij partiële plannen, die in het beste geval op de schaal van een straat waren opgesteld. Aan de hand van die plannen

kunnen we de impact meten die particulieren hadden op het moderniseringsproces van de eerste decennia van de 19de eeuw. Hoewel de overheid wijzigingen voorstelde voor straten waarvan de verkeerscirculatie, de activiteit of de netheid te wensen overlieten, werd dit vaak aan het initiatief van de eigenaars overgelaten en bepaalde het ritme van afbraak en heropbouw door particulieren de concrete realisatie ervan. In de jaren 1820 liet de nood aan modernisering van de Brusselse straten zich nochtans alsmaar dringender voelen. Tegelijk met het toenemende stadsverkeer verschenen innoverende voorzieningen in het straatbeeld: de trottoirs werden stilaan algemeen en de openbare verlichting kende een belangrijke ontwikkeling met de invoering van gaslantaarns.

De opeenvolgende veranderingen van de *quai aux Poissonniers* (de huidige

Visverkopersstraat) (afb. 1) illustreren dit fenomeen. Deze kaai lag op een arm van de Zenne die in de tweede helft van de 17de eeuw was overwelfd en, was een brede open ruimte van een vijftiental meter breed waar een drukke handelsactiviteit heerste. Tussen 1809 en 1825 vonden hier meerdere campagnes plaats om de rooilijnen recht te trekken, waaruit duidelijk blijkt hoe moeilijk het was om de oude stad in een moderne plooi te leggen.

Het eerste plan werd in 1809 voorgesteld door een particulier, Charles Joseph de Middelée, eigenaar van drie huurwoningen. Hij was ontevreden over het onregelmatige en weinig esthetische uitzicht van de straat en wou daarom zijn gevels rechtekken door ze naar voor te schuiven. Dat plan bleef zonder gevolg tot 1816. De directeur van de Brusselse dienst voor openbare werken, Barthélémy

Vanderkerckhove, toonde zich toen voorstander van de uitvoering met het argument «*que par cette disposition cette rue acquerra un embellissement notable en faisant disparaître quatre vieilles bicoques de façades qui sont situées irrégulièrement*»<sup>3</sup>. Deze mening werd echter niet gedeeld door de schepenen die vonden dat, met het oog op een vlot verkeer en het commerciële karakter van de kaai, de breedte ervan moest worden behouden. Daarop werkte Vanderkerckhove een nieuw plan uit met een gelijkaardig tracé als het vorige, bijgestaan door de architecten François Verly en Jean-Alexandre Werry, beiden expert inzake wegenwerken<sup>4</sup>.

Het dossier van de *quai aux Poissonniers* illustreert hoe sterk het verkeersthema in de eerste helft van de 19de eeuw op de voorgrond trad. De overheid nam geleidelijk een kritischer houding aan ten opzichte van de gedeeltelijke rechttrekkingen van de rooilijnen en kwam met ambitieuzere plannen die met meer doortastendheid werden uitgevoerd. Deze evolutie nam sterk uitbreiding in de jaren 1840, toen meerdere factoren gelijktijdig een nieuwe impuls gaven aan de modernisering van de straten.

## HET KEERPUNT VAN DE JAREN 1840

Tegen 1840 werd de modernisering van de straten niet meer in vraag gesteld. De bevolking van Brussel binnen de Vijfhoek was verdubbeld tegenover de 65.975 inwoners uit 1801. Dat was een gevolg van de sterke groei van de economie in het spoor van de industriële revolutie en de bevestiging van het statuut van Brussel als hoofdstad. Terwijl de opslorping van de nieuwe bevolking in een eerste fase had plaatsgevonden door de bebouwing van nog open gronden, zoals de weiden langs de Zenne ten zuidwesten van de stad,

gebeurde dit nu door een verdichting van de bestaande bebouwing, met het risico op een verslechtering van de hygiënische omstandigheden en een toename van de verkeersdruk in de straten.

## SANERING, VERKEERSCIRCULATIE EN VERFRAAIING VAN DE STRATEN

Het streven van de overheid om de stad te saneren liep parallel met de bevolkingsgroei en een toenemend besef bij de burgerij van het belang van een gezonde leefomgeving: sinds de 18de eeuw werden nauwe en bedompte straten beschouwd als het archetypische van een ongezonde en gevaarlijke omgeving. Tegen die achtergrond werd in 1836 de *Conseil central de Salubrité publique* opgericht. Een van de leden van deze raad, Edouard Ducpétiaux, pleitte voor de heraanleg van de oude straten. Door ze te verbreden zouden ze ruimte bieden voor moderne voorzieningen zoals trottoirs. De aanleg van trottoirs was overigens meer dan nodig sinds Brussel over omnibuslijnen en een spoorweg beschikte. De trein, die in 1835 zijn eerste rit had gemaakt tussen Brussel en Mechelen, lag aan de oorsprong van het Bogaardenstation, dat in 1840 werd gebouwd aan het Rouppeplein, en van het Noordstation het jaar nadien. De stations hadden grote gevolgen voor het verkeer in de stad. Ze veroorzaakten een toename van het aantal voertuigen en voetgangers die zich binnen een beperkte tijd door de oude straten moesten wurmen. Daarnaast zorgden ze voor een verschuiving van de belangrijkste verkeersas in de stad die nu een noord-zuidrichting aannam ten koste van de aloude oost-west lopende as van de steenweg.

De vermeende passiviteit van de overheid kreeg ook flink wat kritiek van

de publieke opinie. Een artikel in het dagblad *L'Indépendant* vatte de situatie van de Brusselse straten aan het begin van de jaren 1840 aldus samen: «*Bruxelles a aujourd'hui une circulation telle de piétons, de chevaux, de voitures publiques et d'équipages, qu'il est indispensable de rectifier au fur et à mesure des démolitions le plan, disons mieux, le labyrinthe (sic) de ses rues tracées au hasard par une digne génération d'échevins qui n'avaient prévu ni les chemins de fer, ni les omnibus. [...] Tout exige de la part des édiles de Bruxelles un système complètement nouveau de voirie.*»<sup>5</sup> De roep naar een 'volledig nieuw stelsel' kreeg gehoor: 33 jaar na het in voege treden van de wet van 1807 ging Brussel er eindelijk toe over om een algemeen rooilijnplan op te stellen.

## HET ALGEMEEN ROOILIJNPLAN VAN BRUSSEL

In februari 1840 gaf burgemeester François-Jean Wvyns de Raucourt opdracht aan landmeter Victor Paumier-Duverger om een algemeen rooilijnplan voor de straten van Brussel op te stellen. Het was een omvangrijk werk, namelijk «*de faire le relevé exact de la situation topographique de toutes les rues, comprenant une étendue totale d'environ soixante mille mètres; [et] de dresser pour chacune d'elles un plan partiel sur une grande échelle, qui se rattacherait à un plan général figurant l'ensemble des opérations*»<sup>6</sup>. De nieuwe rooilijnen werden door de landmeter vastgelegd en voorgelegd aan de dienst Openbare Werken alvorens door de gemeenteraad te worden goedgekeurd.

Tot in 1848 produceerde Paumier-Duverger 404 deelplannen die in het algemeen aanzienlijke verbredingen van de rijweg inhielden, van acht tot tien meter (afb. 2). Dit ontwerp stond in een sterke continuïteit met de

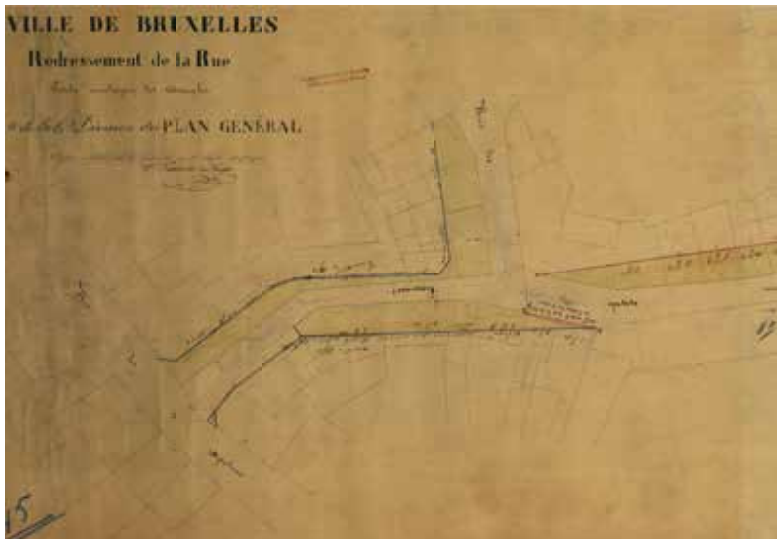
traditie van de verfraaiing en illustreerde goed de doorwerking van de neoclassicistische esthetische canons. Door plannen op lange termijn op te stellen, waarvan de uitvoering samenhang met het verloop van de stadsrenovaties, ontweek de landmeter de budgettaire beperkingen waaronder soortgelijke projecten vaak gebukt gingen en koos hij voor een aanpak die de eisen van hygiëne, functionaliteit, vorm en esthetiek met elkaar verzoende.

De uitvoering van de plannen in de jaren 1840 stuitte echter al snel op heftig verzet van de privé-eigenaars, die zeer onwillig waren om in naam van het openbaar belang een deel van hun perceel af te staan tegen een karige vergoeding, en op de inertie van de oude perceelindeling. Dit fenomeen zou in de stad tot een veralgemeend nieuw stratenlandschap leiden dat werd gekenmerkt door zijn onbestemdheid.

## OPKOMST VAN EEN NIEUW STRATENLANDSCHAP: DE ONVOLMAAKTE STAD

Hoewel het stadsbestuur in de jaren 1840 droomde van gesaneerde straten met een vlotte circulatie en uitgerust met riolen, trottoirs en gaslantaarns, gaven de trage vorderingen en moeizame uitvoering van het rooilijnplan in Brussel een andere realiteit te zien, die Michael Darin omschreef als *'la ville parfaitement imparfaite'*<sup>7</sup>.

Tot ongenoegen van de bevolking zag men overal in de stad gedeeltelijk rechtgetrokken en verbrede straten, trottoirs voor sommige gebouwen en in het beste geval een riolering. Het oude middeleeuwse stadsweefsel was verdwenen maar dit was niet de moderne stad die de overheid zo zeer gewenst had. Het meest zichtbare spoor van deze



Afb. 2

Het rooilijnplan van de *Montagne des Aveugles*. Dit rooilijnplan uit 1843 door landmeter Victor Paumier-Duverger bevat aanzienlijke verbredingen die ten koste gaan van het merendeel van de huizen van de straat. De rode lijnen vormen de in de jaren 1850 goedgekeurde rooilijnen door het Brusselse stadsbestuur; de blauwe lijnen zijn de definitief vastgelegde rooilijnen door het koninklijk besluit van 1864. [© SAB, Openbare Werken, PP, 1645].

praktijk waren de uitstekende stukken gemene muur die bloot kwamen door het inspringen van het aangrenzende pand en waarvan de breedte kon variëren van enkele tientallen centimeters tot meerdere meters. De straten kregen hierdoor een gekarteld uitzicht, dat door de inwoners werd gelaakt: *«Avec cet alignement, Messieurs, vous allez voir construire un coin aux immondices. [...] Ce coin existera à perpétuité car les propriétés [voisines] qui offrent des façades monumentales et toutes ornées en pierre ne seront au grand jamais démolies. [...] Au lieu d'embellir la rue vous ne ferez que l'enlaidir.»*<sup>8</sup>

In de loop van de 19de eeuw werden diverse formules bedacht om deze tijdelijk voor het verkeer verloren ruimten op te vullen. Meest verspreid was een hek of halfrond stenen massief dat schuin tegen de uitspringende gevel werd geplaatst (afb. 3). Deze oplossingen om praktijken te beletten die in de stedelijke ruimte verboden zijn, zoals urineren of vuil storten op de openbare weg,

zorgden voor paradoxale ruimten in de stad. Hoewel de procedure voor het rechtekken van de rooilijnen erop gericht was het aandeel van de openbare ruimte te vergroten ten koste van de private ruimte, ontstonden nu ruimten die aan alle verkeer en gebruik, zowel openbaar als privé, onttrokken waren.

## HERZIENING, SYSTEMATISERING EN INPERKING VAN DE NIEUWE ROOILIJNEN

In 1848 gaf burgemeester Charles de Brouckère opdracht een verslag op te stellen over de doeltreffendheid van de rooilijnmaatregelen die zijn voorganger genomen had. De cijfers spraken voor zich: van de 404 plannen die in bijna tien jaar tijd waren opgesteld, hadden er slechts 50 een begin van uitvoering gekend en geen enkel was voltooid. Die vaststelling zette de Brouckère ertoe aan zich te keren tegen een te ambitieus moderniseringsbeleid,



**Afb. 3**  
In de straat Nieuwland wordt een gevelverspringing beschermd door een halfronde hek. De vrijgekomen ruimte door de nieuwe rooilijn van het linkerperceel bood plaats voor een uitstekend bordes, dat nochtans in theorie verboden was door het bouwreglement. (Foto van de auteur, 2018).

omdat dit volgens hem de economische ontwikkeling van de hoofdstad vertraagde en de gronden in waarde deed dalen. De burgemeester wond er geen doekjes om: «*nous avons tracé sur le papier une foule de lignes, que, je l'espère bien, nous n'exécuterons jamais.*»<sup>9</sup>

### DE MODERNISERING VAN DE STRATEN, TUSSEN PRAGMATISME EN GROTERE BREEDTES

Om de voorwaarden voor economische ontwikkeling te verzoenen met de modernisering van de oude straten, liet Auguste Blaes, die datzelfde jaar tot schepen van Openbare Werken was benoemd, de stratenplannen grondig herzien. Blaes was vertrouwd met het domein van de stedenbouw. Hij lag aan de basis van het reglement voor de Brusselse trottoirs en had meegewerkt aan de realisatie van het waterdistributie-

systeem in de hoofdstad, geïnspireerd op de Parijse en Engelse modellen.

Onder impuls van de schepen evolueerde de keuze van de gebouwen die werden uitgelijnd. De voorgestelde nieuwe rooilijnen hielden voortaan rekening met de staat van de gebouwen. De overheid ontwikkelde hiervoor een evaluatieprocedure per perceel. Deze aanwijzingen werden overgebracht op het rooilijnplan, waarvan de status veranderde: van planninginstrument op lange termijn naar hulpmiddel voor het dagelijkse beheer van de recht te trekken straten. Door het rooilijnplan op kleinere schaal uit te voeren was het de bedoeling om sneller vooruit te gaan en de rooilijnen gemakkelijker te kunnen aanpassen aan de evolutie van het verkeer.

Parallel met de pragmatische aanpak van Blaes werden geleidelijk ook normen voor de straatbreedtes vastgelegd. In de visie van het stadsbe-

stuur op het einde van de jaren 1850 moest een straat van middelmatig belang een breedte hebben van minstens tien meter en een belangrijke straat 12 meter. De toepassing hiervan bleef in de oude stad echter een heikele zaak, hoewel de oplossingen die werden uitgewerkt voor de verkeersproblemen op zijn minst creatief te noemen waren: de *rue de la Bergère* (verdwenen straat van de wijk van het Centraal Station), die nauwelijks vier meter breed was, werd in 1862 de eerste straat met eenrichtingsverkeer in Brussel, met aangepaste verkeersborden aan elk uiteinde.

### NIEUWE OPVATTINGEN OVER STEDENBOUW

Onder burgemeester Jules Anspach (1863-1879) werden de straatbreedtes nogmaals vergroot en werd de rechte lijn dominant, wat bevorderd werd door de ontwikkeling van de wetgeving op de onteigening per zone. Ondanks de principiële overeenstemming dat de straten recht moesten zijn, was er naar de mening van de burgemeester zelf een zekere soepelheid aangewezen in de modernisering van de oude straten, waarvan de morfologie nooit vergelijkbaar zou zijn met die van de nieuw getrokken of aangelegde straten.

Dat standpunt, vrij verrassend voor een burgemeester die een overtuigd aanhanger was van de haussmanniaanse *tabula rasa*, ging gepaard met een bewustwording van de erfgoedwaarde van de oude straten. Het overwicht van de rechtlijnige straten in het stadscentrum werd bekritiseerd door befaamde architecten van die tijd zoals Hendrik Beyaert. In naam van 'artistieke principes' voor het aanleggen van straten keerde hij zich fel tegen het beleid dat sinds tientallen jaren door het stadsbestuur was gevoerd: «*Messieurs,*



**Afb. 4**  
Talrijke straten in de Unesco-zone rond de Grote Markt bevatten onderbrekingen in de rooilijn, te wijten aan de geleidelijke modernisering tijdens de 19de eeuw. De op die manier vrijgekomen stukken muur zijn drager van muurschilderingen van het Brusselse stripparcours zoals hier aan de Kolenmarkt. (Foto van de auteur, 2019).

zijmuren, opvullingen en gevelverspringingen maken duidelijk op welke onvolkomen wijze het transformatieproces is verlopen.

Een beter begrip van dit proces doet ons ook met andere ogen kijken naar sommige bekende ruimten die met de 'middeleeuwse stad' worden vereenzelvigd, zoals de Unesco-zone en de omgeving van de Grote Markt, door ze af te meten aan hun opeenvolgende mutaties (afb. 4). Sommige bewaard gebleven zijgevels in het Brusselse stadscentrum hebben trouwens een nieuwe artistieke bestemming gekregen (afb. 5) of vormen vandaag gezellige hoekjes en terrassen. Deze patrimoniale straatlandschappen maken deel uit van de identiteit van de Brusselse straten en dragen bij tot een leefomgeving op mensenmaat.

*Vertaald uit het Frans*

*depuis environ deux siècles et demi, tous les travaux de voirie que l'on exécute sont tracés d'après un principe invariable: la ligne droite et la symétrie. [Dans l'avenir] il n'y aura rien d'étonnant à ce que rectification d'alignement signifie exactement le contraire de ce que ces mots disent aujourd'hui; on corrigera les alignements droits créés de nos jours, et j'espère même que l'on ne négligera pas le quartier Léopold!»<sup>10</sup>.* In de laatste jaren van de 19de eeuw werd de filosofie achter de modernisering van de straten weliswaar niet in vraag gesteld, maar ze moest voortaan rekening houden met de groeiende waardering voor het erfgoed van de hoofdstad.

## BESLUIT

In de loop van de 19de eeuw werden de Brusselse straten op tal van vlakken gemoderniseerd: trottoirs, gaslantaarns en rioleringen ver-

schenen in de oude middeleeuwse straten en droegen bij tot hun ruimtelijke hertekening. De procedure voor het rechte trekken van de straten, wat in de praktijk neerkwam op hun verbreding, ging ten koste van de privé-eigendommen en versterkte de controle van het stadsbestuur op de publieke ruimte. De balans van deze operatie is echter genuanceerd: ze leidde tot de veralgemening van een onbestemd stadslandschap en illustreerde de kloof tussen de ideale stad, gaaf van vorm en met een vloeiend verkeer, en de 'volmaakt onvolmaakte' stad, resultaat van opeenvolgende transformaties op beperkte schaal.

Talrijke straten die moesten worden rechtgetrokken, werden hierdoor niet 'afgewerkt' zoals de voorstanders van de modernisering voor ogen hadden en tonen vandaag nog de zichtbare sporen van deze gedeeltelijke uitvoering. Naakte

## NOTEN

1. Wet van 16 september 1807 inzake de drooglegging van de moerassen. LAMBERT-BRESSON, M., 'La réalisation et l'application des plans d'alignement au XIX<sup>e</sup> siècle : Avignon et Nîmes', in LAMBERT-BRESSON, M. en TÉRADE, A. (red.), *Villes françaises au XIX<sup>e</sup> siècle. Aménagement, extension et embellissement*, Éditions Recherches/l'Imprimerie, Parijs, 2002, p. 48.
2. "... kan het werk alleen maar zeer lang zijn... het geld om het loon te betalen van de landmeter die de plannen zal opmaken", SAB, Openbare werken, Bouwvergunningen, 28.881, Klade van het antwoord van burgemeester de Merode aan de prefect, 6 september 1808.
3. "dat deze verandering de straat aanzienlijk zal verfraaien door vier verkrotte gevels te doen verdwijnen die op een onregelmatige rij staan", SAB, Openbare werken, Bouwvergunningen, 28.917, Rapport van de directeur van Openbare Werken op de vraag van de Middeleer, 25 juni 1816.
4. François Verly had reeds een algemeen verfraaiingsplan voor Brussel voorgesteld, gekenmerkt door het belang van de verkeersassen die de





Afb. 5

Onderbreking in de rooilijn van het Groot Eiland in de Sint-Gorikswijk. Muurschildering door Marc Sleen uitgevoerd in 1995. [Foto van de auteur, 2019].

- publieke ruimte zouden structureren ten koste van de pleinen. Jean-Alexandre Werry werkte mee aan de verlenging van de Koningsstraat: LOIR, C., *Bruxelles néoclassique. Mutation de l'espace urbain, 1775-1840*, Bruxelles, CFC-Éditions, 2017, p. 222.
5. "Brussel heeft vandaag een zodanig verkeer van voetgangers, paarden, openbare voertuigen en koetsen dat het noodzakelijk is om door geleidelijke afbraak de plattegrond – of beter gezegd, het labyrint – van straten te corrigeren dat kriskras werd getrokken door een generatie schepenen die de spoorweg noch de omnibussen hadden voorzien. [...] Dat alles eist van het stadsbestuur van Brussel een volledig nieuw stratenstelsel", *L'édilité de Bruxelles; L'Indépendant*, Brussel, 1 juni 1840, p. 1.
  6. "een juiste opmeting te maken van de topografische situatie van alle straten, met een totale oppervlakte van ongeveer 60.000 meter; [en] voor elke straat een deelplan te maken op grote schaal, dat zal worden toegevoegd aan een algemene plattegrond waarop alle aanpassingen zijn weergegeven", SAB, *Openbare werken, Bouwvergunningen*, 28.878, Brief van landmeter Paumier-Duverger aan de burgemeester van Brussel, 12 februari 1840.
  7. "de volmaakt onvolmaakte stad", DARIN, M., *La comédie urbaine. Voir la*

*ville autrement*, Gollion, Éditions Infolio, 2009.

8. "Met deze rooilijn, mijne heren, creëert u een hoek voor vuilnis. [...] Die hoek zal blijven bestaan want de [aangrenzende] eigendommen die monumentale gevels bevatten en volledig in steen zijn uitgevoerd, zullen nooit gesloopt worden. [...] In plaats van de straat te verfraaien maakt u ze alleen maar lelijker", SAB, *Openbare werken, Bouwvergunningen*, 28.952, Brief van Hanssen aan de burgemeester van Brussel, 23 maart 1844.
9. "We hebben op papier een massa lijnen getrokken waarvan ik hoop dat we ze nooit zullen uitvoeren.", *Bulletin communal de la Ville de Bruxelles* (BCB), 1849, II, p. 184.
10. "Mijne heren, sinds ongeveer twee en een halve eeuw worden alle wegenwerken uitgevoerd volgens een onveranderlijk principe: de rechte lijn en de symmetrie. [In de toekomst] zal het niet verwonderlijk zijn dat rechttrekken van rooilijnen precies het tegenovergestelde betekent van vandaag: men zal de vandaag gecreëerde rechte lijnen corrigeren en ik hoop zelfs dat men de Leopoldwijk niet zal ontzien!", BCB, 1877, I, p. 62.

## MODERNISING OLD STREETS Changing street plans in Brussels in the 19th century

In the 19th century, the streets of Brussels underwent fundamental changes: they were widened, straightened, paved and equipped with pavements, creating a very specific urban landscape. Today, preserved façade recesses and material features attest to the practice of realignment, a key stage in the process of modernising the "old city". This realignment, which began in 1807, was to be systematically implemented in Brussels in the 1840s. The growth in traffic flows, the development of the railway and the impact of hygiene campaigns led the authorities to design a "completely new system" for the streets, established through the drawing up of a general plan for the alignment of Brussels, the ambitions of which quickly ran into implementation difficulties. The realignment plan, which was revised, systematised and then abandoned in favour of new urban solutions, illustrates the gap between the ideal city, desired by its elites, and the perfectly imperfect city built in successive steps. As a result of subsequent changes some spaces have a specific form and have therefore been appropriated for contemporary social or artistic purposes befitting their historical and heritage significance.

## COLOFON

### REDACTIECOMITÉ

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

### EINDREDACTIE NEDERLANDS

Paula Dumont

### EINDREDACTIE FRANS

Stéphane Demeter

### REDACTIESECRETARIAAT

Stéphane Demeter

### COÖRDINATIE DOSSIER

Cecilia Paredes en Christophe Loir (ULB)

### COÖRDINATIE ICONOGRAFIE

Cecilia Paredes

### AUTEURS/ REDACTIONELE

#### MEDEWERKING

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

### NALEZING

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

### VERTALING

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

### VORMGEVING

Polygraph'

### ONTWERPER VAN DE MAQUETTE

The Crew communication nv

### DRUK

Graphius Brussels

### VERSPREIDING EN

#### ABONNEMENTENBEHEER

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

### BEDANKINGEN

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

### VERANTWOORDELIJKE UITGEVER

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

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

### CONTACT

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

### HERKOMST VAN DE FOTO'S

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

### LIJST MET AFKORTINGEN

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

### ISSN

2034-5771

### WETTELIJK DEPOT

D/2019/6860/019

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

## ERFGOED BRUSSEL REEDS VERSCHENEN

001 - November 2011  
Terug naar school

002 - Juni 2012  
De Hallepoort

003-004 - September 2012  
De kunst van het bouwen

005 - December 2012  
Hôtel Dewez

Extra nummer 2013  
Het erfgoed schrijft onze geschiedenis

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

008 - November 2013  
Industriële architectuur

009 - December 2013  
Parken en tuinen

010 - April 2014  
Jean-Baptiste Dewin

011-012 - September 2014  
Geschiedenis en herinnering

013 - December 2014  
Cultusgebouwen

014 - April 2015  
Zoniënwoud

015-016 - September 2015  
Ateliers, fabrieken en kantoren

017 - December 2015  
Stadsarcheologie

018 - April 2016  
De Gemeentehuizen

019-020 - September 2016  
Stijlen gerecycleerd

021 - December 2016  
Victor Besme

022 - April 2017  
Art nouveau

023-024 - September 2017  
Natuur in de stad

025 - December 2017  
Conservatie op de steigers

026-027 - April 2018  
Kunstenaarsateliers

028 - September 2018  
Het Erfgoed, dat zijn wij!

Extra nummer - 2018  
De restauratie van  
een uitzonderlijk decor

029 - December 2018  
Historische Interieurs

030 - April 2019  
Beton

031 - September 2019  
Een plaats voor kunst

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

Bety Waknine,  
Directeur-generaal



# U



15 €



ISBN 978-2-87584-184-1