

ERFGOED BRUSSEL



December 2016 | N° 21

Dossier **VICTOR BESME**

Varia **HET WATERLOO MEMORIAL TE EVERE**
HET HAPHUIS

GODIVA
Chocolaterie

LANGS DE GROTE RING

HOE
VICTOR BESME
DE STADSUITBREIDING
STRUCTUREERDE

CHRISTIAN FRISQUE
STEDENBOUWKUNDIGE EN ARCHITECT



Koninginnelaan, Brussel-Laken.
Zicht van boven aan de kerk van Laken
(A. De Ville de Goyet, 2016 © GOB).

VICTOR BESME, DIE BELAST WAS MET DE UITBREIDING VAN DE STAD BRUSSEL, ONTWIERP EEN AANTAL NIEUWE WIJKEN IN HET VERLENGDE VAN DE BESTAANDE.

Het sprak voor zich dat die allemaal met het stadscentrum zouden worden verbonden, maar het leek de lokale verkozenen minder dringend deze nieuwe wijken ook onderling met elkaar te verbinden. De stedelijke ontwikkeling noodzaakte daarnaast ook de bouw of uitbreiding van voorzieningen, zowel burgerlijke als militaire. Dankzij de aanleg van de Grote Ring kon op deze behoeften worden ingespeeld.

Het concept van een 'grote ring' kan in verband worden gebracht met het plan voor een ringvormige wal rond Brussel die zou worden opgetrokken naar een ontwerp uit 1840 van Charles Vanderstraeten, eerste Wegeninspecteur. Deze ring had een omtrek van 18,85 kilometer en zou 21 poorten bevatten met een tussenafstand van ongeveer 900 meter. Voor de aanleg ervan zou de Stad Brussel de betrokken terreinen in de 'buitenwijken' moeten annexeren¹. In 1854 werd het plan voor de annexatie van de 'buitenwijken' afgeblazen nadat het in datzelfde jaar door het parlement was afgewezen. Daarnaast noodzaakten de asymmetrische groei van de stad, de opheffing van de tol in 1860 en de veroudering van sommige grote projecten een radicale actualisering van het concept van een grote ring, niet langer als grens maar als structurerend element van de stadsuitbreiding, als de verbinding tussen de bestaande en de toekomstige 'buitenwijken'.

Victor Besme, 'Wegeninspecteur voor de Brusselse buitenwijken', werd dus door de Provincie Brabant belast met het ontwerp van deze nieuwe stadsstructuur, bekend

onder de naam *Plan d'ensemble pour l'extension et l'embellissement de l'agglomération bruxelloise*. De definitieve versie hiervan verscheen in 1866² (zie p.25). Samen met dit plan werd ook de verkenningkaart op schaal 1/2500 bijgewerkt, zodat ook de werkdocumenten van Charles Vanderstraeten werden geactualiseerd. Dit plan wou in de eerste plaats een leidraad zijn: "*d'abandonner la plupart des dispositions du plan de 1846, il est indispensable d'en reconstruire un nouveau, non pas pour le rendre obligatoire, puisqu'il dépend des propriétaires de l'exécuter, mais pour posséder un type d'ensemble qui permette soit de diriger les particuliers dans l'exploitation des terrains, soit de juger si les propositions isolées qu'ils font chaque jour, si les plans partiels qu'ils présentent se combinent ou se rapprochent de cet ensemble qui doit régir le développement d'une grande agglomération*"³. Het rapport zwijgt over het saneringsbeleid, een belangrijk debat op een moment dat de Zenne geregeld buiten haar oevers trad. Deze thematiek werd grondiger aangepakt in het rapport van 1863 met betrekking tot de Maalbeek. Daarnaast werkte Victor Besme samen met H. Guillery en G. Janssen ook een

Projet d'assainissement de la vallée de la Senne uit dat in 1864 werd gepubliceerd⁴ (zie p.11).

De lanen van deze toekomstige ring waren het eerste punt van het rapport dat bij het plan van 1866 hoorde: de verlengde Antwerpsesteenweg (de toekomstige as Kruidtuin – Leopold II – Basiliek), de verplaatsing van het Oefenveld van het Jubelpark naar de rand van het Ter Kamerenbos, de verbindingsspoorlijn via Sint-Jans-Molenbeek (de toekomstige lijn L28, waarbij men in tegenstelling tot de in 1865 ingehuldigde lijn L161 tussen het Noordstation en het station van de Leopoldswijk overwegen wilde vermijden, die de stadsontwikkeling sterk belemmerden⁵), de aanleg van villawijken aan de rand van het Ter Kamerenbos (de toekomstige site van de wereldtentoonstelling van 1910), de aanleg van wijken met burgerwoningen (*Cité du Midi*, nabij de Charleroisesteenweg, *Cité de l'Est* aan het einde van de Rogierlaan, *Cité de l'Ouest* op het plateau van Koekelberg) of arbeiderswoningen (dicht bij de spoorweg). Tot slot schetste het rapport ook de ontwikkeling van de gemeentelijke wegen en de noodzakelijke voorwaarden om deze wegen in de stadsontwikkeling op te nemen.

GROTE RING OF MIDDENRING?

In het Frans gebruikt men:

- **Petite Ceinture**, om te verwijzen naar de buitenste lanen van de vijfhoek die gedeeltelijk door Jean-Baptiste Vifquin werden uitgetekend (benaming in gebruik sinds een eeuw, maar Besme had het uitsluitend over *boulevards*). R20 gedeeltelijk.

- **Grande Ceinture**, om te verwijzen naar de ring die een aanvang nam met de 'Boulevard Militaire' (benaming ook in gebruik sinds een eeuw, maar Besme had het zonder onderscheid over *boulevards extérieurs* of *boulevards de ceinture*). R21 gedeeltelijk.
- **Ring** zonder meer (R0), om te verwijzen naar de snelwegring die overwegend in de jaren 1970 werd gebouwd.

In het Nederlands worden de volgende termen gebruikt:

- *de Kleine Ring*
- *de Middenring of Ringlanen (voor een gedeelte ervan)*
- *de Ring*

Binnen het historisch perspectief van dit artikel zullen we verder de term 'Grote Ring' blijven gebruiken.

DE GROTE RING, VAN DE VERSIE VAN 1863 TOT DIE VAN 1866

Vergeleken met Vanderstraetens project strekte de in 1862 uitgetekende Grote Ring zich minder ver zuidwaarts uit en hij liep ten noorden van het toekomstige koninklijke domein. Aldus viel hij buiten de bevoegdheid van de Wegeninspecteur, die aanvankelijk beperkt bleef tot een cirkel met een straal van 3.000 meter rond het Brusselse stadhuis (afb. 1). In 1874 werd deze straal tot 7.500 meter opgetrokken.

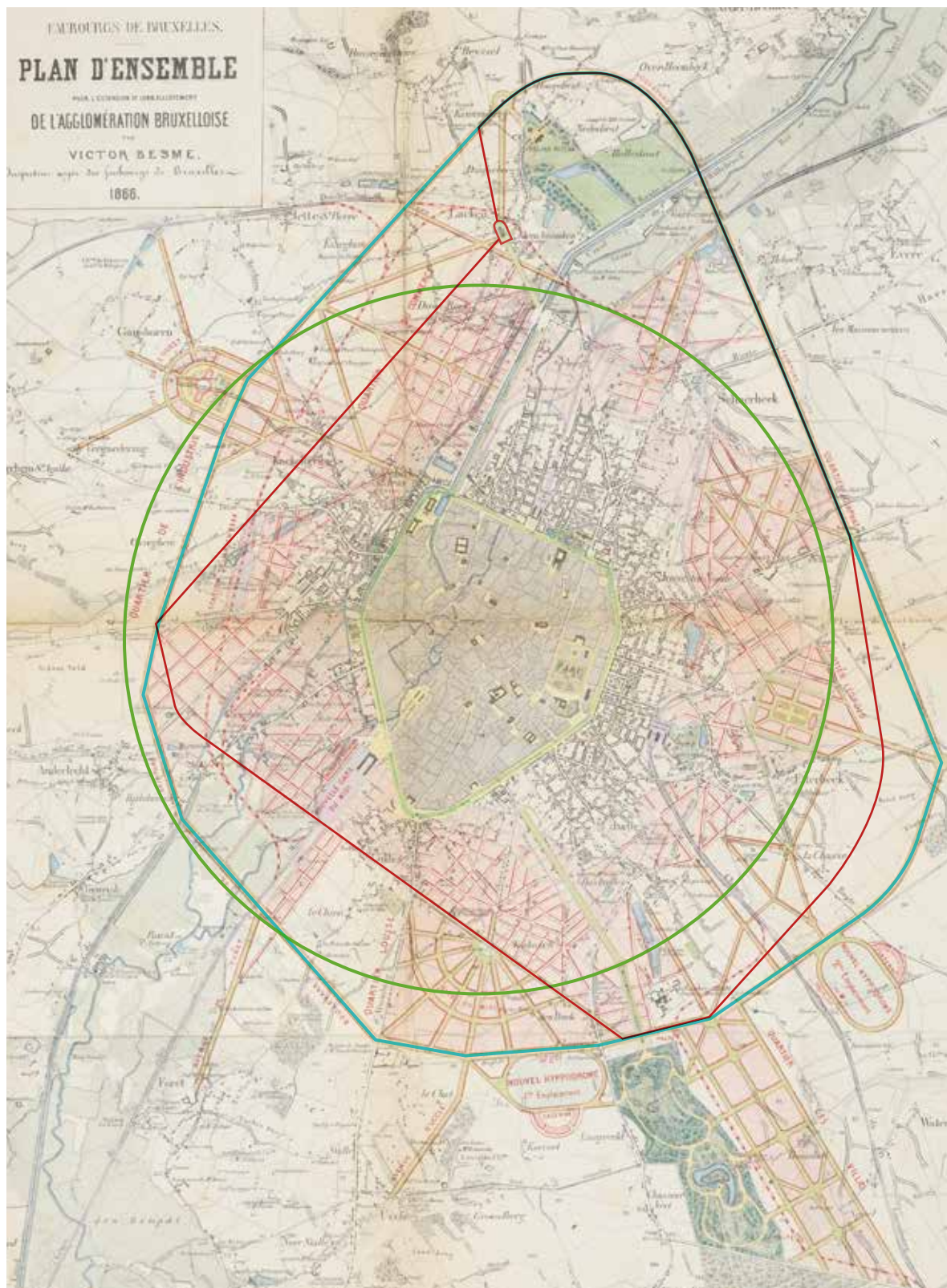
In de eerste versie van 1862, gepubliceerd in 1863, was de Grote Ring 22.920 meter lang, waarvan 5.500 meter alleen al voor de *Militaire Laan*: "C'est M. [François] Wellens, ingénieur en chef des ponts et chaussées du Brabant, qui a pris l'initiative de l'étude de cette importante section, section qui serait la première qu'il faudrait construire, car elle s'étendrait sur la crête des hauteurs de Bruxelles, mettrait en communication avec le Bois [de la Cambre], la route de Louvain, la rue de la Loi, le Champ des manœuvres et le quartier qu'il fera naître, raccorderait la rue du Trône prolongée; elle relierait les casernes

à construire sur ce champ et le nouvel hippodrome à établir à la gauche du Bois, le raccorderait au Bois, à son avenue [Louise], à la chaussée de Waterloo, permettrait aux équipages de sortir de Bruxelles par la porte Louise, de parcourir le Bois et de rentrer en ville par la rue de la Loi. M. Wellens a complété ce travail par l'étude d'une route-avenue qui partira du Champ actuel des manœuvres [le Cinquantenaire], dans le prolongement de la rue de la Loi, pour aboutir presque en ligne droite au château de Tervueren, qu'elle reliera ainsi directement à la ville."⁶ In 1863 dacht Besme nog altijd dat de Grote Ring de uiterste grens van de agglomeratie zou vormen, maar dat idee werd al snel opgeborgen.

In Besmes versie van 1866 is de Grote Ring 24.150 meter lang; hij verschilt van de huidige ring door een grotere terreinname naar het zuiden en het westen. In het zuiden kon de te sterk verstedelijkte Waterloosesteenweg niet verder worden verbreed tot de afmetingen van een boulevard. Er werd een nieuw tracé getekend dat ten zuiden van de geplande *Cité du Midi* liep en overeenstemde met de te verbreden Vanderkinderestraat. In het westen moest men ervoor

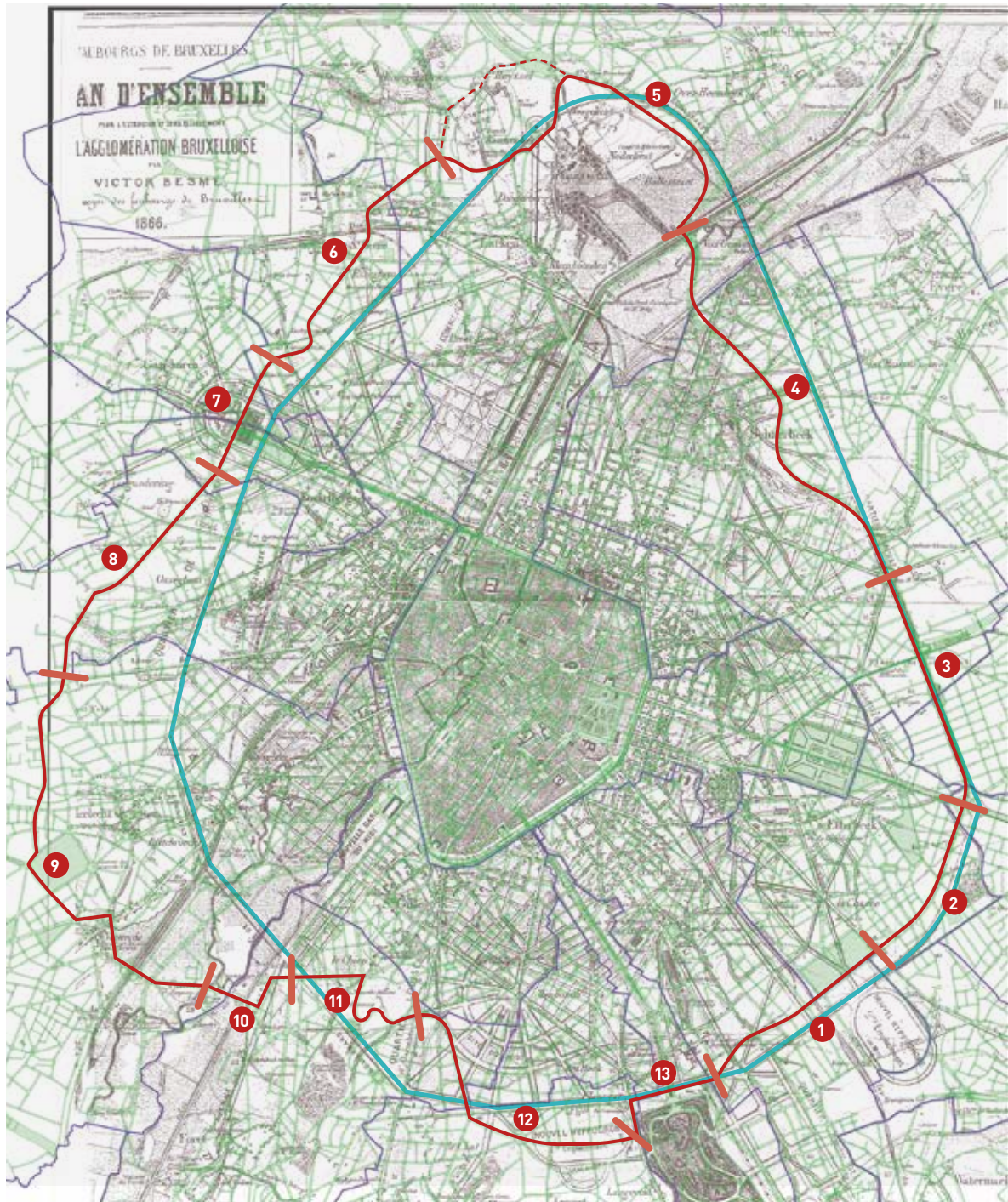
zorgen dat de toekomstige treinverbinding (L28) in combinatie met de nieuwe laan op termijn geen obstakel voor de verstedelijking zou vormen, zoals hierboven al vermeld. De geplande *Militaire Laan* werd lichtjes oostwaarts verplaatst.

In de versie van 1862 omschreef Besme deze boulevards nog als volgt: "Ces avenues [...] devaient avoir une largeur de 35 mètres, pour être composées, au centre, d'une allée plantée de 11 mètres de largeur et de deux chaussées latérales de 12 mètres chacune, y compris les trottoirs...". In de versie van 1866 werd de totale breedte evenwel teruggebracht tot 26 meter. Was Besme bang om de overheid af te schrikken door de hoge kostprijs? In zijn jaarverslag uit 1870 voor het jaar 1869 klonk hij echter overtuigender: "Ces boulevards auraient une largeur de 45,00 m et leur section devrait se composer de routes pavées ou macadamisées, longeant des deux côtés les habitations et, au centre, de promenoirs plantés d'arbres pour les piétons et les cavaliers." Heel wat later, in 1906, zou Leopold II verklaren: "Je me refuse désormais à signer un projet de voie de communication dont la largeur serait inférieure à cinquante mètres".⁷



Afb. 1

Algemeen plan van 1866 met in het groen: straal van 3000 meter rond het Brusselse stadhuis; in het rood: het algemeen plan van 1862-1863; in het blauw: het algemeen plan van 1866 (uitgevoerd door de auteur).



Afb. 2

De lanen van de toekomstige Grote Ring. UrbIS-basiskaart (groen achtergrond) overgebracht op de plan van 1866 (Hans Blanchaert © GOB-DML).

De Grote Ring opgedeeld in 13 delen:

- | | |
|--|--|
| <ol style="list-style-type: none"> 1. van het Ter Kamerenbos tot de Waverssteenweg; 2. van de Waverssteenweg tot het Montgomeryplein; 3. van het Montgomeryplein tot het Meiserplein; 4. van het Meiserplein tot de Van Praetbrug; 5. rondom het koninklijk domein 6. de de Smet de Naeyerlaan; 7. het plateau van Koekelberg, de Sermon Laan en de Bossaertlaan; | <ol style="list-style-type: none"> 8. Sint-Jans-Molenbeek en de Mettwewilaan; 9. Anderlecht, van de Ninoofsesteenweg tot de Gerijstraat; 10. de Gerijstraat en de Luttrebruglaan; 11. de Wielemans Ceuppenslaan, de Koningin Maria-Hendrikalaan en de Besmelaan; 12. de Albertlaan en de Winston Churchilllaan; 13. door of rond het Ter Kamerenbos? |
|--|--|

DE GROTE RING, SECTIE PER SECTIE

De huidige Grote Ring (afb. 2) wordt gevormd door de Generaal Jacqueslaan, Louis Schmidlaan, Sint-Michielslaan, Brand-Whitlocklaan en Auguste Reyerslaan (de voormalige *Boulevard Militaire* of *Militaire Laan*); de Generaal Wahislaan en de Lambermontlaan; de Van Praetlaan, Koninklijk Parklaan, Abelenlaan en Witte-Acialaan; de Koloniale Brug, de De Smet de Naeyerlaan; de Lakenselaan, de Jacques Sermonlaan en de Emile Bossaertlaan; de Louis Mettwielaan, een deel van de Grote-Ringlaan, de Maria Groeninckx-De Maylaan, de Mededingingstraat en de René Henrystraat, de Théo Verbeecklaan en de Eugène Ysayelaan, de Aristide Briandlaan, de Frans van Kalkenlaan, de Paapsemlaan en -brug, de Gerijstraat, de Luttrebruglaan, de Wielemans Ceuppenlaan, de Koningin Maria-Hendrikalaan, de Albertlaan en de Winston Churchilllaan; de Legrandlaan en de Terkamerenlaan.

VAN HET TER KAMERENBOS TOT DE WAVERSESTEENWEG

Dit deel van de *Militaire Laan* is bijna overal 35 meter breed. Het werd in 1888 afgewerkt, behalve het stuk nabij de Waversesteenweg, dat pas in 1895 klaar was. Het profiel van de laan was niet meteen wat Besme voor ogen had: een brede centrale rijweg tussen plantsoenen die langs de trottoirs liepen (afb. 3a). Hier bevonden zich de legerinstallaties die uit het stadscentrum waren verhuisd: de kazernes Gêruzet en de Witte van Halen, die tussen 1875 en 1882 werden gebouwd⁸ – de laatste was aangesloten op de spoorlijn naar Luxemburg die langs het nieuwe Oefenplein liep – evenals de voormalige koninklijke rijkswacht-school (1909). Langs de laan werd een nieuw station gebouwd (station van Etterbeek, 1906, gesloopt) ter vervanging van het station uit 1880; een klein bijgebouw is op wonderbaarlijke wijze bewaard gebleven en werd in 2015 beschermd. De spoorwegsite stond rechtstreeks ten dienste van het leger.

In 1885 verlengde de Kroonlaan (20 meter) de Troonstraat in rechte lijn tot aan de laan; dankzij een bakstenen brug over de Graystraat (afb. 3b) (beschermd in 2016), moest men niet langer doorheen de Maalbeekvallei. In 1888 werd het militair hospitaal gebouwd (gesloopt in 2002). In 1877 werd een bijkomende hoofdweg aangelegd, de Tweede Lansiers Regimentlaan (40 meter, tussen de twee gekoppelde kazernes), die door de Kazernenlaan (32 meter) werd verlengd en in de Oudergemlaan (20 meter) en de Wetstraat (20 meter) uitmondde.

Tot begin jaren 1950 bevond zich hier het 'Oefenplein', dat uit het Jubelpark was verhuisd. In 1863 wou Besme dit plein net ten oosten of ten westen van het Ter Kamerenbos vestigen, maar in 1866 stelde hij deze nieuwe locatie voor. Dit type plein had toen een dubbele functie, militair en voor de paardensport. Aan die koppeling kwam een einde met de bouw van de hippodroom van Bosvoorde in 1875 (afb. 3c).

VICTOR BESME EN LEOPOLD II

Leopold II speelde een cruciale rol in de uitvoering van Victor Besmes plan. Leopold werd in 1835 geboren, een jaar na Besme, en besteeg de troon in 1865. Hij overleed eind 1909, vijf jaar na Victor Besme. Al in zijn toespraak van 1861, toen hij nog senator van rechtswege was, beklemtoonde hij dat de hoofdstad van het koninkrijk nood had aan een gepaste ontwikkeling. Leopold en Besme waren voorbestemd om het met elkaar eens te zijn; maar terwijl Besme zich beperkt voelde, alleen al door de dynamiek van de private grondbezitters, kon Leopold

II al zijn invloed aanwenden – en niet altijd even subtiel – en uit een ongebreidelde verbeelding putten om zijn doeleinden te bereiken. Anders hadden we nu geen Josaphatpark, geen park van Vorst, geen Tervurenlaan, of toch niet in hun huidige glorie. Zo begon een samenwerking die bijna 40 jaar zou duren.

Voor de Grote Ring plande Leopold II, gezien de traagheid van de eerste onderhandelingen tussen de gemeenten en de staat, in 1882 discreet de oprichting van een maatschappij die het geheel moest verwezenlijken. De financiële middelen moesten komen

uit de herverkoop van de nabijgelegen onteigende terreinen en uit overheidssteun – we zouden dit nu een publiek-private samenwerking noemen. Leopold moest dit plan echter opgeven wegens de te hoge kostprijs. Hij viel dan maar terug op Besmes strategie, namelijk die van een geleidelijke en onderhandelde aanleg in functie van de verstedelijking van de betrokken zones¹.

NOOT

1. RAINIERI, L., *Léopold II urbaniste*, Hayez, Bruxelles, 1973.



Afb. 3a

De Generaallaan vanaf het Sterreplein, Brussel. Oude postkaart (verz. Belfius Bank © ARB-GOB).



Afb. 3b

De brug over de Graystraat, Brussel. Oude postkaart (verz. Belfius Bank © ARB-GOB).



Afb. 3c

De kazernes tegenover het voormalige Oefenplein, de latere VUB-site (Schmitt-GlobalView © GOB).

VAN DE WAVERSESTEENWEG TOT HET MONTGOMERYPLEIN

Dit recentere deel van de *Militaire Laan* (1906) was 45 meter breed, met een profiel zoals Victor Besme het voor ogen had. De aanwezigheid van 9,50 meter brede achteruitbouwstroken maakte de aanleg van een viervoudige bomenrij mogelijk. Visueel ontstond aldus een ruimte van 64 meter, bijna het dubbele van het straatdeel ervoor. Langs deze laan bevonden zich het Voertuigenarsenaal (1904)¹, dat begin jaren 1990 in opdracht van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest door de Gewestelijke Ontwikkelingsmaatschappij (GOMB) werd verbouwd, en het *Collège Saint-Michel* (1905)¹⁰, dat ook het stadscentrum had verlaten (afb. 4a).

Op het Montgomeryplein (afb.4b) kruisten de Grote Ring en de Tervurenlaan (57 meter) elkaar in een rechte hoek – de ringlaan met het typische Besmeprofiel, de laan met een bijkomende centrale rijweg, zoals de Louizalaan. Het plein werd in 1897 aangelegd en had een diameter van 170 meter. De aanpalende straatdelen lagen iets meer westelijk dan Besme had gepland, wat de kruising in een rechte hoek mogelijk maakte. De de Broquevillelaan, die op het plein uitmond, werd een stuk later aangelegd, in het kader van het intercommunaal plan van Albert Dumont uit 1918¹¹.

VAN HET MONTGOMERYPLEIN TOT HET MEISERPLEIN

Met een breedte van 45 meter volgt dit laatste deel van de *Militaire Laan* het tracé dat Besme had uitgetekend, met uitzondering van de aansluiting op het Montgomeryplein. Het verving een oude rechtlijnige weg waarvan een deel (*drève de l'Hippodrome*) aangelegd was als toegangsweg naar het oefenterrein van Linthout, de voorloper van dat in het Jubelpark¹². Het lag



Afb. 4a

De *Militaire Laan*, ter hoogte van de Sint-Michielslaan en het Collège St-Michel, Brussel. Oude postkaart (verz. Belfius Bank-© ARB-GOB).



Afb. 5

De Vergotesquare op de Brand Whitlocklaan (Schmitt-GlobalView, 2010 © GOB).



Afb. 4b

Montgomeryplein, op de kruising van de Sint-Michielslaan, de Tervurenlaan en de Brand Whitlocklaan (Schmitt-GlobalView, 2010 © GOB).

langs de Nationale Schietbaan (1888) en werd tussen 1906 en 1910 afgewerkt met het oog op de wereldtentoonstelling.

Het wegennet ertegenover werd ontworpen door Octave Houssa, ingenieur der openbare werken van de gemeente Schaarbeek¹³. Opmerkelijk is de stratenbundel die zich richtte op de uitspringende elementen van de oorspronkelijke gevel van de Nationale Schietbaan. De laan wordt onderbroken door de Vergotesquare, die een visuele band tussen de twee verhoogde zijbermen schept. Deze

komen overeen met het oorspronkelijke bodemniveau. Het landschapelijke karakter verdween toen dit deel in de jaren 1960 werd omgevormd tot een stadssnelweg met tien rijstroken. De Vergotesquare, deels gelegen op het grondgebied van Sint-Lambrechts-Woluwe en deels op Schaarbeek, verbindt de Brand Whitlocklaan met de Auguste Reyerslaan (afb. 5).

De ligging van het Meiserplein is onveranderd gebleven sinds het eerste plan van Besme, maar de inrichting ervan, met de verbreding van

het oude deel van de Kortenberglaan (de latere Plaskyalaan), werd pas in 1912 uitgevoerd. Het plein ligt symmetrisch ten opzichte van de Leuvensesteenweg en vormt tevens het eindpunt van de Rogierlaan, die in dezelfde periode werd afgewerkt. Deze as structureerde de *Cité de l'Est*, zoals Besme die in 1862 had gepland maar die pas veel later door Octave Houssa werd verwezenlijkt.

VAN HET MEISERPLEIN TOT DE VAN PRAETBRUG

In Schaarbeek moest Besme zijn plan van 1866 aanpassen onder druk van de stedenbouwkundige visies van de gemeente. Toen in 1896 een nieuw schepencollege werd geïnstalleerd, opteerde de gemeente voor een beleid van voluntaristische ontwikkeling¹⁴. Naast de vernieuwing van de oude dorpskern (wijk *Teniers*), nam ze de aanleg op zich van vier nieuwe wijken gelegen rond een nieuw park, het Josaphatpark. Hierbij vertrok ze van de plannen die Octave Houssa in 1903 opstelde.

Het Josaphatpark (afb. 6a) dankt zijn bestaan deels aan Leopold II, die zijn invloed aanwendde om komaf te maken met de uiteenlopende



Afb. 6a

Boulevard de ceinture – Vallée de Josaphat. Plan getekend Victor Besme (© Fonds Victor Besme).



Afb. 6b

Brug over de Haachtsesteenweg, Schaerbeek. Oude postkaart (verz. Belfius Bank- © ARB-GOB).

private belangen die de verwezenlijking ervan in de weg stonden¹⁵. Bij de aanleg van het park werd de Louis Bertrandlaan verlengd en verwijd tot ze het park omsloot. Er werd dankbaar gebruik gemaakt van het overhangende karakter van de Lambermontlaan (43 meter), een laan die tussen 1912 en 1914 werd aangelegd om de vergezichten op de vallei ten volle tot hun recht te laten komen. Hiermee wijzigde Besme

het oorspronkelijke tracé van de Grote Ring, waarvan hij de uitvoering niet meer zelf meemaakte. Het park loopt langs de laan over een lengte van 1.400 meter in plaats van de 1.900 meter voorzien in het oorspronkelijke plan van Houssa, nu ingenomen door de twee huizenblokken voor het Meiserplein.

Dankzij twee bruggen konden de Haachtsteenweg en de

Helmetsesteenweg onder de laan doorlopen (afb.6b). Om het spoorwegdomein te kunnen overkruisen, werd in 1905 de Teichmannbrug gebouwd; ze werd in 1986 herbouwd en tot 43 meter verhoogd. In vergelijking met het plan van 1866 werd deze overbrugging 500 meter meer zuidwaarts uitgevoerd; het station van Schaerbeek kwam toen buiten de Grote Ring te liggen, wat indruiste tegen de oorspronkelijke bedoeling van Victor Besme. Samen met het kanaal paste de Van Praetbrug veeleer in de logica van de ontwikkeling van het koninklijk domein, dat al veel ouder was dan die van de nieuwe Schaerbeekse wijken die Octave Houssa uittekende. De uitvoering van de brug werd uitgesteld met het oog op het project 'Brussel Zeehaven', dat al impliciet aanwezig was op het plan van 1866; als compromis werd in 1904 een draaibrug gebouwd, die in 1930 door een vaste brug werd vervangen.

RONDOM HET KONINKLIJK DOMEIN

De eerste Van Praetlaan (20 meter) liep langs het oorspronkelijke koninklijk domein en volgde het tracé van de oude *Borrestraet*, die meer naar het noorden werd verlegd om de bouw van de koninklijke serres mogelijk te maken. Dit tracé uit 1880 verdween volledig tijdens de latere aanpassingswerken¹⁶.

De oostwaartse uitbreiding van het domein vanaf 1890 mondde uit in de aanleg van een nieuw tracé. Het bestond uit een rechtlijnig deel dat eindigde aan een rotonde – de Van Praet-rotonde – vanwaar de laan haar weg in een lange bocht voortzette. De uitbreiding omsloot volledig het landgoed Van Volxem¹⁷, dat echter pas in 1898 werd verworven. De viervoudige bomenrij van dit tweede, 70 meter brede tracé is nog altijd op luchtfoto's te zien.



Afb. 7a

Koninklijk Parklaan met v.l.n.r. de Grenadierskazerne, het Monument voor de Dynastie, kasteel Belvédère, het koninklijk kasteel en de Japanse Toren, Brussel-Laken. Oude postkaart [verz. Belfius Bank © ARB-GOB].



Afb. 7b

Algemeen plan van het koninklijk domein van Laken, het park en zijn omgeving – Meiseselaan, de Vacherot (1908 of 1909). [Uittreksel uit RANIERI, L., *Léopold II urbaniste*, Uitgeverij Hayez, 1973, p. 116].

Door de verwerving van het buitengoed Lacoste in 1895 en van de zuidelijk gelegen landbouwgronden, moest de laan nogmaals worden verlegd. Hoewel al in 1896 tot deze aanpassing werd beslist, werd ze pas in 1910 uitgevoerd. Landgoed Lacoste moest een luxerestaurant worden, maar er werd geen afnemer voor dit project gevonden. De rest van de uitbreiding zou op termijn voor sportbeoefening worden bestemd: *Quand je serai vieux, je ferai*

*à Laeken un grand jardin de la jeunesse, comme il en existe à Stockholm avec tous les genres de sports.*¹⁸ Zo zien we op een *Plan d'ensemble pour le détournement de l'avenue Van Praet* dat Élie Lainé in 1898 opstelde, de aanleg van een poloterrein (ca. 275 x 150 meter, het equivalent van zes voetbalvelden)¹⁹. Dit derde, 20 meter brede tracé werd met de Vuurkruisenlaan aangevuld en het geheel werd als stadssnelweg ingericht.

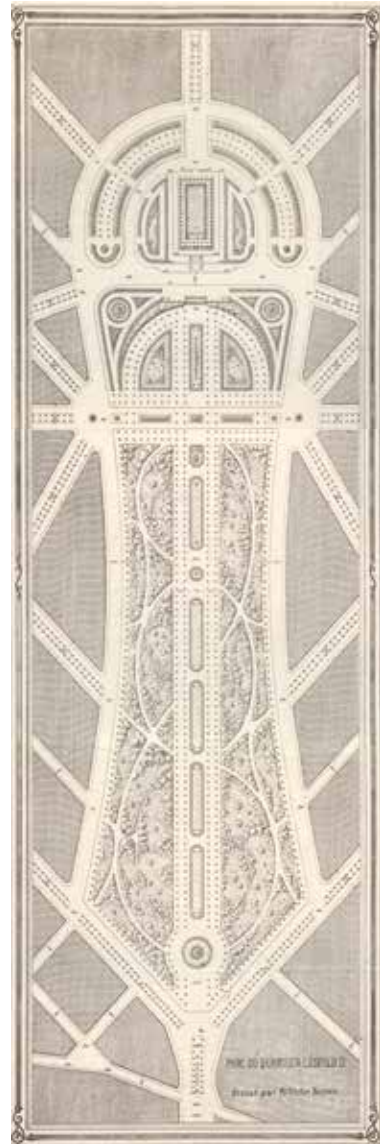
De Van Praetlaan sloot in het noorden aan op de Meiseselaan, die Leopold II getransformeerd had willen zien tot een 156 meter brede laan die eindigde aan het kasteel van Boechout. Enkel het deel tot aan de Romeinsesteenweg werd volgens het oorspronkelijke profiel uitgevoerd. De aansluiting van de twee verkeersassen lag in het gehucht *Dikke Linde*, thans verdwenen (1909); in de onmiddellijke omgeving bevinden zich de Neptunusfontein (1903), de Japanse Toren (1904) en het Chinese Paviljoen (1913)²⁰. Ook in dat paviljoen moest een luxerestaurant komen, maar daarvoor werd al evenmin een gegadigde gevonden.

Van hier af werd de Grote Ring voortgezet door de Koninklijk Parklaan, die het koninklijk domein scheidde van het park van Laken. De laan werd in 1880 geopend ter gelegenheid van de vijftigste verjaardag van de Belgische onafhankelijkheid²¹ (afb. 7a en 7b). Ze wijkt wat af van de logica van Besme, die in 1862 het monument voor Leopold I op de Grote Ring wou plaatsen²². Er was toen nog geen plan voor het park. De landschapsarchitecten opteerden voor de oorspronkelijke opzet en plaatsten het monument in het midden van het park, tegenover het koninklijk kasteel; zo ontstond een visuele opening die het monument ook met de laagste kant van de laan verbond. De Grote Ring zet de ovaal van het park voort en loopt dan over de Abelenlaan. Daarna verwijderd hij er zich van, via de Witte-Acaciaaan (1906); deze laan scheidt het domein Stuyvenberg van de voormalige grenadierskazerne²³ (1902), die in 2007 de vierde Europese School werd. Dit deel heeft de breedte noch het prestige dat we met een boulevard associëren. De Ring loopt dan via de Koloniale Brug over de Jan Sobieskilaan (1906) (afb. 8)²⁴, waar zich een complexe verbinding rond de Clementinasquare bevindt²⁵. Uit grondig onderzoek van een plan van Vacherot²⁶ uit 1908 of



Afb. 8

De Koloniale Brug in het Sobieskipark, 1906, Brussel-Laken. Oude postkaart (verz. Belfius Bank-© ARB-GOB).



Afb. 9a

Plan opgesteld door Victor Besme, met het park van de Leopold II-wijk, het latere Elisabethpark (© Fonds Victor Besme).

Afb. 9b

Plateau van Koekelberg. Zicht van boven aan de kerk van Laken (A. de Ville de Goyet, 2016 © GOB).

DE GROTE RING EN DE TRANSFORMATIE VAN HET MILITAIR DOMEIN

De oprichting van het Belgische leger en de rationalisatie van de militaire installaties gaf een enorme impuls aan de aanleg van het meest emblematische deel van de Grote Ring, dat trouwens als *Militaire Laan* werd aangeduid. Meer dan een eeuw later waren deze installaties op hun beurt verouderd, en dit opende nieuwe ontwikkelingsmogelijkheden.

In de jaren 1950 trok men geleidelijk weg uit het Oefenplein, waar nog slechts sporadisch evenementen plaatsvonden, naast de feestelijkheden van de rijkswacht. Eind jaren 1960 werd beslist er de universitaire campus van de ULB en later de VUB te vestigen. Hoewel de ULB duidelijk de bedoeling had er een stedelijke site te

ontwikkelen, mondde de architectuurwedstrijd van 1970 uit in een project dat los van zijn omgeving stond. De Nationale Schietbaan was tegen 1963 volledig verdwenen en werd ingenomen door het Reyerscomplex, met de *Radio Télévision belge francophone* (RTBF) en de *Belgische Radio en Televisie* (BRT). Enkel het Ereperk der Gefusilleerden bleef bewaard.

Later, krachtens een overeenkomst uit 1976, verbond Landsverdediging zich ertoe de kazernes Prins Albert, Rolin en Prins Boudewijn, het Klein Kasteeltje, het Voertuigenarsenaal en het militaire ziekenhuis aan de Nationale Huisvestingsmaatschappij (NHM)¹ over te dragen, goed voor een totale oppervlakte van ongeveer 20 hectare. Uiteindelijk werd echter slechts een klein deel ervan voor huisvesting bestemd, in tegenstelling tot de oorspronkelijke bedoeling.

Recenter, in 2012, werd de grenadierskazerne van Laken omgevormd tot de Europese School van Brussel, en daarbij werd veel aandacht besteed aan de erfgoedwaarde.

De voormalige rijkswachtschool, de kazernes Gêruzet en de Witte van Halen worden nog altijd door de federale politie ingenomen. De herbestemming van de voormalige koninklijke rijkswachtschool staat in de steigers, maar er heerst nog onzekerheid over de overige kazernes. De eerbied voor de erfgoedwaarde van het geheel zal hierbij een belangrijke rol spelen.

NOTEN

1. De *Nationale Huisvestingsmaatschappij* werd in 1985 geregionaliseerd en werd de *Brusselse Gewestelijke Huisvestingsmaatschappij* (BGHM).

1909 zou een andere hypothese kunnen blijken, met een tracé ten noorden van het park van Laken, dat hierdoor wat groter zou worden. Dit document, het *Plan général du domaine royal de Laeken, du parc et de ses abords - Avenue de Meysse*, voorzag in een grote bijkomende aansluiting die vertrok vanaf de verbrede Meiseselaan en op het Sint-Lambertusplein uitmondde, m.a.w. het uiteinde van de Jan Sobieskilaan. Die aansluiting zou een thans verdwenen deel van de Heizelstraat hebben vervangen. Met de dood van Leopold II kwam een einde aan deze grootstedelijke logica.

Het algemeen plan voor het Heizelplateau werd onder leiding van de schepen van openbare werken uitgewerkt door de ingenieurs Gillet en Lefèvre, in overleg met de hoofdarchitect van de wereldtentoonstelling van 1935, Joseph Van Neck²⁷. Een luchtfoto uit 1930 (www.gis.irisnet.be/bruciel) toont de weginfrastructuur in aan-

bouw, met een bescheidener verbinding tussen het Sint-Lambertusplein en de Meiseselaan. Met het oog op de wereldtentoonstelling van 1935 werd het eerste segment vanaf het Sint-Lambertusplein echter door de wijk *Vieux Bruxelles* vervangen. Voor Expo '58 werd de Meiseselaan tot een snelweg omgevormd, de A12, waardoor het tweede segment langs het voormalige Amerikaanse Paviljoen verdween. Enkel de tramsporen, eerst NMVB en thans MIVB, verzekeren nog altijd een verbinding.

DE DE SMET DE NAEYERLAAN

Deze 28 meter brede laan werd voltooid in 1909 (Laken) en 1910 (Jette), net op tijd voor de wereldtentoonstelling. De noordzijde werd voorzien van een achteruitbouwstrook van zes meter, wat de afstand tussen de bouwlijnen op 34 meter bracht. Ze verlengde de

Witte-Acaciaaan en was verbonden met de enkele meters lager gelegen Jan Sobieskilaan. Haar tracé liet het historische centrum van Jette intact zonder de oorspronkelijk landelijke verbindingsweg gevormd door de Leopold I-straat te verminken. Via de Lakenselaan (34 meter) bereikte ze het plateau van Koekelberg. Merken we op dat in de beraadslagingen van de Lakense gemeenteraad van 1901 soms de benaming *Militaire Laan* wordt gebruikt, wat erop wijst dat deze laan tot hetzelfde algemene concept behoorde als de lanen in het oosten van de agglomeratie.

HET PLATEAU VAN KOEKELBERG, DE SERMONLAAN EN DE BOSSAERTLAAN

Vanaf 1866 plande Besme de verstedelijking van het plateau van Koekelberg (afb. 9a en 9b) als bekroning van de nieuwe as Kruidtuin-



Afb. 10

De basiliek van Koekelberg, Vredelaan, de E. Bossaertlaan, het Bastenakenplein en de Louis Mettwielaan in Sint-Jans-Molenbeek (Schmitt-GlobalView, 2010 © GOB).

Leopold II. Als stedenbouwkundige 'locomotief' dacht Besme daarbij aan een 'Paleis van de Industrie'. Leopold II stelde voor een pantheon voor 's lands roem te bouwen. Dat idee was slechts een kort leven beschoren, maar de Pantheonlaan en de Landsroemlaan werden wel verwezenlijkt. Uiteindelijk werd voor een basiliek gekozen. Op dit niveau loopt de Grote Ring door de Jacques Sermonlaan (34 meter), die in 1891 werd aangelegd, en de Bossaertlaan, die pas rond 1930 werd voltooid. Ze liggen 30 meter ten oosten van Besmes tracé.

SINT-JANS-MOLENBEEK EN DE METTEWIELAAN

De 40 meter brede Louis Mettwielaan werd aangelegd in 1938, te laat dus voor de wereldtentoonstelling van 1935. De laan bracht de verstedelijking op gang van de hele ruimte gelegen tussen het plateau van Koekelberg en de Ninoofsesteenweg, het nieuwe Molenbeek. De Mettwielaan begint aan het Bastenakenplein, op de grens met de gemeente Koekelberg, en ze is het resultaat van een wedstrijd uit 1921 voor de verstedelijking van het grondgebied ten westen van lijn 28. De winnaar was de jonge architect Jean-

François Hoeben (1896-1969), maar zijn ontwerp werd slechts gedeeltelijk uitgevoerd²⁸. Langs het tracé van de Grote Ring moest op het hoogste punt een burger- en sportcentrum komen; het sportieve gedeelte werd het huidige Edmond Machtensstadion, dat een jaar eerder werd ingehuldigd, maar het burgercentrum kwam er niet. Ook de opwaardering van het landgoed Karreveld vormde een onderdeel van de wedstrijd en veel later werd dit kasteel dan het burgercentrum. Van de aansluiting met de laan blijft enkel de plaatselijke verbreding van de middenberm over, op de plaats waar dit grootschalige project had kunnen worden verwezenlijkt²⁹. Vergeleken met Besmes tracé loopt de laan respectievelijk 500 meter en één kilometer meer westwaarts over de Gentsesesteenweg en de Ninoofsesteenweg (afb.10).

ANDERLECHT, VAN DE NINOOFSESTEENWEG TOT DE GERIJSTRAAT

In de jaren 1960 en 1970 werd de Grote Ring geleidelijk zuidwaarts verlengd. Hoewel het tracé al in de jaren 1920 was vastgelegd, werd de Grote-Ringlaan (40 meter) pas in de jaren 1950 voltooid. Ze werd verlengd door de Shakespearelaan en kreeg gedeeltelijk een nieuwe bestemming als groene zone of lokaal wegennet, ook op vraag van de bewoners van de tuinvijk *Moortebeek* (1922, Jean-François Hoeben)³⁰, die daar liever geen stadssnelweg zagen komen. Het alternatief werd de nieuwe Maria de Groeninckx-De Maylaan (36 meter, 1972), die op de Ring werd aangesloten via een verlenging van de Sylvain Dupuislaan. Deze ontsluitingsweg kwam niet op het oorspronkelijke plan voor. In het zuiden werden de Mededingingstraat en de Henrystraat, die rijkswegen waren geworden, niet verbreed, net zomin als de Verbeecklaan en de

Eugène Ysayelaan, die gemeentewegen waren gebleven. De Aristide Briandlaan werd begin jaren 1960 tot 30 meter verbreed.

De kruising met de Bergensesteenweg en met het kanaal ligt een kilometer verder dan de kruising die Besme had gepland. Tussen de Bergensesteenweg en de Gerijstraat werd een totaal nieuwe weg (35 meter) aangelegd (1965), in dezelfde periode als de Frans Van Kalkenlaan en de Paapsemlaan. Tegelijkertijd kreeg Anderlecht een bijkomende dubbele ontsluitingsweg: de Marius Renardlaan, in het verlengde van de Koning-Soldaatlaan, en de as Maurice Carémelaan – Théo Lambertlaan; daartussen lag het Vijverspark, dat naar het Pedepark leidde, voorbij de Ring. De Industrielaan was toen nog niet aan de orde. Toen haar aanleg in 1971 aan de intercommunale B1 werd toevertrouwd³¹, werd de Industrielaan als een invalssnelweg beschouwd, maar begin jaren 1980 kreeg ze het statuut van stadsboulevard.

DE GERIJSTRAAT EN DE LUTTREBRUGLAAN

Al in Besmes tijd vormde de doortocht door de industriezone aan de achterzijde van de Zennevallei, die werd ingesloten door het kanaal en het spoorwegdomein, een enorm obstakel. Toen hij de Zuidwijk moest aanleggen, na de werken van Auguste Payen die zich tot het station, het Grondwetplein, de Frankrijkstraat en de Fonsnylaan hadden beperkt, moest Besme het probleem oplossen van de geplande overweg in het verlengde van de Théodore Verhaegenstraat, die de toegenomen verkeersdruk niet meer aankon³². Het duurde tot de aanleg van de huidige Noord-Zuidverbinding, die begin jaren 1950 werd voltooid, voor er een bevredigend verkeerskundig antwoord kwam. Meer zuidwaarts moest de loop van



Afb. 11a

Luttrebruglaan, Vorst. Oude postkaart (verz. Belfius Bank- © ARB-GOB).



Afb. 11b

Het complexe tracé van de 'Grote Ring' tussen de spoorlijnen, onderbroken door het iconische Wiels (Schmitt-GlobalView, 2010 © GOB).



Afb. 12

Wielemans Ceuppenslaan (30 m), aangelegd in 1908, Vorst. Oude postkaart (verz. Belfius Bank © ARB-GOB).



Afb. 13a

Vanderkindereplein, kruispunt tussen de Albertlaan en de Brugmannlaan en de Vanderkinderestraat, Ukkel. Oude postkaart (verz. Belfius Bank- © ARB-GOB).



Afb. 13b

Vanderkindereplein (A. de Ville de Goyet, 2016 © GOB).



Afb. 13c

Albertlaan. Oude postkaart (verz. Belfius Bank- © ARB-GOB).

de Grote Ring zich door tal van hindernissen kronkelen als gevolg van de steeds complexere spoortracés. De Fonsnylaan kon niet langs de spoorlijn naar Bergen worden verlengd. De aanleg van de spoorlijn naar Nijvel en Charleroi mondde uit in de aanleg van de gebogen Van Volxemlaan, die langs deze lijn liep. Met het oog op het parallelisme met de lijn naar Bergen werd in 1878 de Luttrebruglaan (30 meter) aangelegd, de vroegere *avenue du Moulin*, in het verlengde van de Wielemans Ceuppenslaan (afb. 11a en 11b). Loodrecht op het in tweeën gesplitste spoorwegdomein werd de Gerijstraat aangelegd, met als blikvanger de Gerijbrug met haar egyptiserende decor (1910, beschermd in 1995). Gedurende een halve eeuw reikte deze 20 meter brede straat niet verder dan de gasfabriek van Vorst.

.....

**DE WIELEMANS
CEUPPENS LAAN, DE KONINGIN
MARIA-HENDRIKALAAN
EN DE BESMELAAN**

Het gebogen tracé dat Victor Besme uitstekende, was ingegeven door de sterke helling van het natuurlijke reliëf vanaf de Zenne (Gerijbrug) naar Hoogte 100 (Albertplein). De spil van het geheel was het park van Sint-Gillis, dat het park van Vorst was geworden, volgens de wensen van Leopold II³³. Dit park moest niet alleen een grote groene ruimte verschaffen aan de bevolking uit het zuiden van Brussel, het moest tevens een grootschalige vastgoedoperatie op gang brengen in de zone tussen de Alsebergsesteenweg, de Théodore Verhaegenstraat, de spoorweg van Brussel-Zuid en het goed Duden. De operatie ging in 1875 van start en de aanleg van het park en van de wegen eindigde in 1881. Later, in 1912, werd het Dudenpark met het park van Vorst verbonden. De Lainésquare, die de verbinding tussen de twee parken verzekerde, werd pas in 1949 uitge-

voerd. Zo eindigde een operatie die 75 jaar eerder van start was gegaan en die een schitterend panorama op het Justitiepaleis biedt. De verstedelijking van het lagergelegen deel van de site vond pas later plaats, toen de Wielemans Ceuppenslaan (30 meter) in 1908 werd geopend (afb. 12).

DE ALBERTLAAN EN DE WINSTON CHURCHILLLAAN

In zijn plan van 1863 voorzag Victor Besme om de Waterloosesteenweg, die in rechte lijn tot aan het Ter Kamerenbos werd verlengd, op te nemen in de Grote Ring, maar in de versie van 1866 ging die rol naar de te verbreden Vanderkinderestraat, een verbreding die door de ongebreidelde verstedelijking zou worden bemoeilijkt. Tussen de twee in plande Besme de *Cité du Midi*, een geheel dat zou uitwaaiëren vanuit een nog aan te leggen plein aan de Waterloosesteenweg, aan het einde van de Charleroissteenweg (*Ma Campagne*). Van deze uitstralende lanen werd enkel de Brugmannlaan (de vroegere *avenue d'Uccle*) uitgevoerd. Bij haar opening in 1875 werd ze meteen van een tramlijn voorzien.

De Grote Ring zou uiteindelijk nog meer zuidwaarts lopen, deels op de plaats waar Besme aanvankelijk een nieuwe hippodroom voor ogen had, ten westen van het Bos. Van 1896 tot 1901 werd de Albertlaan aangelegd, terwijl de Winston Churchilllaan (de vroegere *avenue Longchamps*) terzelfder tijd als de Brugmannlaan ontstond (1875). Allebei vertonen ze een klassiek profiel met twee rijwegen rond een met bomen beplante plantsoen; ze hebben een totale breedte van 30 meter, zelfs al had Besme aanvankelijk een breedte van 45 meter voorzien.

De aanleg van de *Cité du Midi* volgde een radicaal andere aanpak dan die van Besme uit 1866. Binnen

deze perimeter bevindt zich, dankzij Besme, de hele stedelijke compositie rond de Bareel van Sint-Gillis, met het stadhuis van Sint-Gillis en de gevangenissen. De grenzen ervan worden gevormd door de Albertlaan (afb. 13a en 13b) en de Brugmannlaan. Ten oosten van de Brugmannlaan ontwikkelde zich de Berkendaalwijk, hoofdzakelijk rond de Louis Lepoutrelaan, aangevuld met de in 1902 aangelegde Molièrelaan. Deze laan is 20 meter breed en bestaat uit een centrale rijweg afgeboord door met bomen beplante plantsoenen. Dankzij twee vijf meter brede achteruitbouwstroken vergrootte de afstand tussen de bouwlijnen tot 30 meter, net als in de Albertlaan (afb. 13c) en de Churchilllaan. De Berkendaalwijk is hoofdzakelijk het werk van landmeter César Poon, die voor rekening van bankier Georges Brugmann werkte³⁴.

DOOR OF ROND HET TER KAMERENBOS?

In 1866 had Besme een eenvoudig doel voor ogen: hij wou een directe verbinding tussen de verbrede Vanderkinderestraat en de *Militaire Laan* verzekeren via een verkeersweg loodrecht op de Louizalaan. Dit tracé stemt overeen met de Legrandlaan (16 meter) en de Terkamerenlaan (20 meter), die allebei uit 1875 dateren, net als de Winston Churchilllaan. De Waterloosesteenweg was op die plek slechts 16 meter breed en vormde dus een te smalle verbinding tussen de Winston Churchilllaan en de *Militaire Laan*. Het alternatief was de lanen van het Bos te gebruiken, met name de Boskantlaan, de Dianalaan, Floralaan en de Cereslaan. Zo gaat een prestigieus traject hand in hand met een functioneler traject.

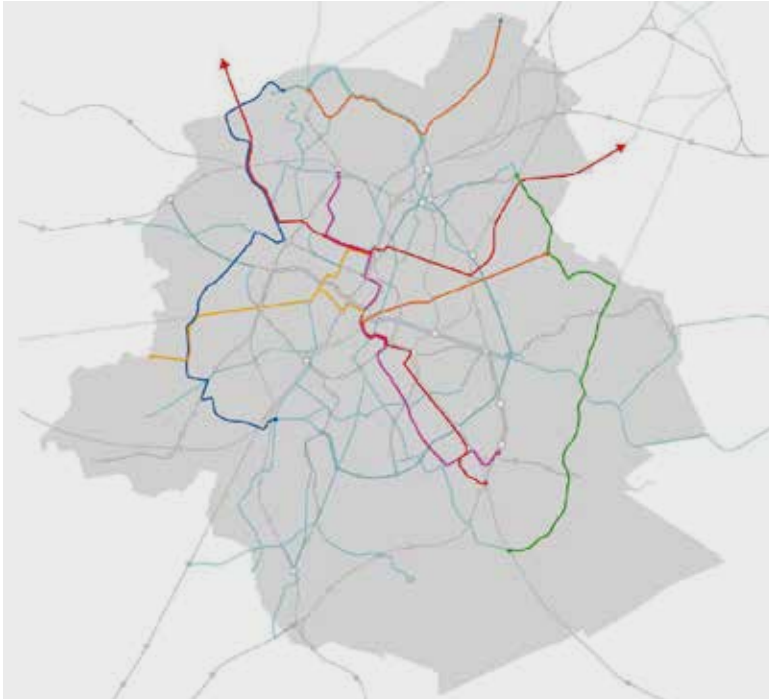
In de oostrand van het Bos voorzag Besme in de aanleg van een *quartier de Villas*, grosso modo ingesloten tussen de Grote Ring in het noor-

den, de Terhulpensesteenweg in het zuiden en de Boondaalsesteenweg in het oosten. Aan de grens van het Bos moest een omlegging van de lijn Brussel-Luxemburg in een geul lopen. De belangrijkste laan zou worden verlengd tot aan het Flageyplein volgens een tracé dat met de Renbaanlaan overeenstemt. Zo zou een *park system* ontstaan dat het Bos, de Ter Kamerenabdij en de vijvers van Elsene met elkaar verbond. Dit project bleef echter onuitgevoerd. Later werd een deel van deze site gebruikt voor de wereldtentoonstelling van 1910, wat leidde tot de aanleg van de Emile De Motlaan, ten koste van de tuin van de Ter Kamerenabdij. De hoofdingang van de tentoonstelling gaf de aanzet tot de toekomstige Franklin Rooseveltlaan (de vroegere *Natiënlaan*). In 1924 nam de *Université Libre de Bruxelles* een deel van de site over.

DE LATERE EVOLUTIE VAN DE GROTE RING

De ontwikkeling van de Grote Ring nam dus bijna een hele eeuw in beslag. Zijn huidige tracé wijkt soms sterk af van het oorspronkelijke tracé, vooral in het westen van het Brusselse Gewest, waar de Ring pas later werd uitgevoerd. Sommige elementen veroorzaken discontinuïteit, althans volgens de huidige mobiliteitscriteria, met als bekendste het Ter Kamerenbos. Maar ten tijde van de huurrijtuigen zorgden deze versmallingen langs of doorheen parken niet voor problemen, want het verkeer was veel minder druk, er waren geen aanpalende eigendommen die moesten worden bediend en de wandelaars konden in nieuwe parken terecht.

Besme werd op hetzelfde ogenblik geboren als de spoorweg, die al snel met de weg begon te wedijveren voor de verbinding van steden – sommigen vroegen zich zelfs af of een wegen-



Afb. 14

Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling (GPD0) 2013.
Kaart 03 Mobiliteit (© GOB).

net sowieso nog nodig was. Hoewel de spoorweg in de eerste plaats voor goedertransport was bestemd, kende hij ook voor personenvervoer een onverwacht succes, zodat een groot aantal haltes en stations moest worden gebouwd. Besme begon zijn carrière met de verstedelijking van de omgeving van het Zuidstation. In het oosten verwierp hij de logica van de aanleg van de spoorweg naar Luxemburg, die hij als een hinderpaal voor de toekomstige verstedelijking beschouwde. Het duurde een halve eeuw om deze verkeerde opvattingen recht te zetten. In het westen wou hij de spoorwegaanpak van lijn 28 ontsluiten en kante hij zich tegen overwegen zoals die in de Koninginnelaan. In Sint-Jans-Molenbeek moedigde hij de ontwikkeling van een station Brussel-West aan door een rechte lijn te tekenen tussen het kanaal en dit toekomstige station, in het verlengde van het

eerste deel van de Gentsesteeweg. Dit tracé werd niet uitgevoerd en op deze plaats zou er nooit een station komen. Uiteindelijk koos Besme voor de bouw van twee goederenstations die losstonden van het Zuidstation en het Noordstation: het station van Thurn & Taxis, goedgekeurd in 1896, op het moment van de ontwikkeling van Brussel-Zeehaven en het station aan het nieuwe slachthuis van Anderlecht (1890)³⁵.

ALLES VOOR KONING AUTO

Tijdens de jaren 1950 ondergingen de belangrijkste boulevards ingrijpende veranderingen, waarbij de auto absolute voorrang kreeg. De brochure *Brussel: kruispunt van het Westen*³⁶ beschrijft de toenmalige logica perfect: tramsproren verleggen om meer ruimte te scheppen, rijwielen- en rui-

terpaden en andere wandelruimten verwijderen, op grote schaal bomen vellen... Deze eerste werken, die in het kader van de toekomstige Expo '58 plaatsvonden, waren slechts de aanzet voor een uitgebreider netwerk van stadssnelwegen die de meeste grote boulevards of lanen van het toekomstige gewest overdekten. Hier en daar werd eenrichtingsverkeer ingevoerd op de parallelle wegen, zoals Wet-Belliard of Fonsny-Merode; er kwamen spoordoorgangen, terwijl huizenblokken geheel of gedeeltelijk werden gesloopt om plaats te maken voor 'de autosnelweg van de Maalbeek'. De Grote Ring werd in dit netwerk opgenomen. In de jaren 1970 werd dit programma onder druk van de Brusselaars teruggedroefd, maar dat kon onze statige boulevards niet meer redden.

KOERSVERANDERING EN WEDERGEBOORTE?

Dankzij de regionalisering van 1989 werd het mogelijk om systematischer correctieve maatregelen te nemen. Zo werden de straatdelen aan weerszijden van het Montgomeryplein overdekt en als wandelruimten ingericht. Ook de recente sloop van het Reyersviaduct opent nieuwe mogelijkheden. De bomenrijen van de Generaal Jacqueslaan werden in ere hersteld, maar elders begon men dan weer bomen te kappen voor de aanleg van aparte rijvakken voor autobussen (bijvoorbeeld de Oudergemlaan) of fietspaden (De Frélaan en Fonsnylaan).

De Grote Ring zou nochtans een nieuwe roeping kunnen krijgen, want hij biedt tal van mogelijkheden, niet alleen voor de herstructurering van het tramnet die ter studie ligt, maar ook voor de ontwikkeling van een groen netwerk. Een stuk van het oostelijke deel ervan vertoont al premetrokenmerken en zal binnenkort met een tunnel onder Meiser worden

DE KONINGINNELAAN EN HAAR OVERWEG

Uittreksel uit het jaarverslag van Victor Besme uit 1869 (boekjaar 1868)

‘Er komen steeds meer vervoersmogelijkheden naar Laken; een station in de Koninginnelaan, een regelmatige omnibusdienst en een halte in de Paleizenstraat stellen deze gemeente vlot in verbinding met alle uithoeken van de agglomeratie.

Maar naarmate deze verbeteringen het verkeer vergemakkelijken en bevorderen, wordt de omvang van de obstakels die datzelfde verkeer belemmeren steeds duidelijker. Zo constateren we dagelijks de te lage capaciteit van één enkele brug over het Kanaal van Willebroek en de gevaren van de overweg van de lijn Dender-en-Waas op de Koninginnelaan.

Het eerste probleem is makkelijk op te lossen: een nieuwe brug bouwen dicht bij de eerste zou het wegverkeer aldaar sterk vergemakkelijken. De kwestie van de spoorlijn Dender-en-Waas is echter moeilijker op te lossen.

We kunnen de bodem van de laan niet al te veel ophogen zonder het perspectief op de kerk te schaden; al evenmin kunnen we de sporen te veel verlagen zonder het profiel van de lijn ingrijpend te wijzigen en zonder een zeer vochtige grondlaag te bereiken die een spoorlijn moeilijk zal kunnen dragen, tenzij we speciale werken uitvoeren.

Blijft de oplossing van een omlegging, hetzij door de lijn zo te oriënteren dat ze achter de kerk van Laken loopt, langs een tracé dat ik heb uitgezet op de kaart gevoegd bij mijn rapport uit 1866, hetzij via een lange tunnel onder de heuvel waarop het paleis van Laken staat, wat heel duur zou zijn en zou moeten worden vermeden tenzij dit echt niet anders kan.

Wat er ook gebeure, er is één iets wat waarvoor we de ogen vandaag niet kunnen sluiten, namelijk dat we deze overweg ooit zullen moeten afschaffen. Elk jaar waarmee we de oplossing voor deze kwestie voor ons uitschuiven, zal de kostprijs aanzienlijk verhogen.

10 mei 1869,

De Wegeninspecteur van de buitenwijken van Brussel,

Victor BESME.’

Het plan van 1866 toont een alternatief tracé voor de spoorlijn Dender-en-Waas, maar Besme werd hierin niet gevolgd. Hoewel dit deel van de Koninginnelaan vanaf 1871 werd aangelegd, werd het pas in 1891 als dubbele rijweg met centrale berm ingericht. Zoals te verwachten bleek de overweg een steeds moeilijker te overwinnen obstakel, gezien de snelle groei van het spoorverkeer. Het wegverkeer werd via de Kerkstraat omgeleid, terwijl de voetgangers gebruik konden maken van de Chambontunnel (beschermd in 2007), een noodoplossing die al in 1901 werd overwogen maar pas in 1913 werd uitgevoerd. In 1935 werd dan eindelijk een wegtunnel gebouwd die het Heizelplateau toegankelijker moest maken voor de wereldtentoonstelling die in datzelfde jaar werd georganiseerd. Het geheel is thans een gewone expresweg zonder enige kwaliteiten.



Koninginnelaan.
Panoramisch zicht op
Brussel. Oude postkaart
(verz. Belfius Bank- ©
ARB-GOB).

aangevuld. Als de noord-zuidas als metro wordt ingericht, zal het oppervlaktenet moeten worden gereorganiseerd: het station Albert zal worden gewijzigd en, in de richting van Wielemans-Ceuppens, verlengd via een tunnel onder het park van Vorst. De visie op middellange en lange termijn die uiteen wordt gezet in het ontwerp van het *Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling* dat in 2013 door de gewestregering werd voorgesteld, behelst in het westen de aanleg van een tramlijn op de Grote Ring³⁷. De thans als 'middelmattig' bestempelde toegankelijkheid zou er op die manier sterk op vooruitgaan.

Wat het groene netwerk betreft, bestaat de mogelijkheid opnieuw bomenrijen aan te planten; de idee om de invalsweg E40 (autosnelweg naar Luik) tot *parkway* om te vormen zou ook kunnen worden toegepast op de E411 (autosnelweg naar Namen) en op de A12, die de voormalige Meiseselaan verminkte. Dankzij de wederopleving van deze grote openbare ruimten zouden ook de zebrapaden kunnen terugkeren. Het *Strategisch Voetgangersplan* dat de gewestregering in 2012 goedkeurde, beoogt een fijnmazig netwerk voor de voetgangers, met minstens elke 100 meter een doorsteek – een redelijke doelstelling.

De opwaardering van de Grote Ring is des te belangrijker daar grote stedelijke projecten op stapel staan in het oosten en het zuiden van het gewest: een 'campus' achter het station van Schaarbeek, de site van het Josaphatstation, de heraanleg van de Reyers-site, de sites van de kazernes en die van de gevangnissen. Voeg daar nog de site van het stadion van Anderlecht met zijn bijgebouwen aan toe... Zo is de Grote Ring van Besme opnieuw brandend actueel!

Vertaald uit het Frans.

NOTEN

- 1 FINCOEUR, M.-B. en SILVESTRE, M., *Inventaire raisonné des collections cartographiques Vandermaelen - IV*, KBR, p. 181. Volledige tekst in *Pasinomie*, 1846, p. 245.
- 2 Een eerste ontwerp van het plan werd in 1862 voorgesteld en in 1863 gepubliceerd.
- 3 '...de meeste bepalingen van het plan van 1846 moeten worden opgegeven, is het noodzakelijk een nieuw plan op te stellen, niet om het dwingend te maken, want het is aan de eigenaars zelf om het uit te voeren, maar om over een globaal plan te beschikken dat de particulieren kan helpen hun terreinen te exploiteren en het mogelijk maakt te oordelen of de afzonderlijke voorstellen die ze elke dag formuleren, of de gedeeltelijke plannen die ze voorleggen, bijdragen tot het soort geheel dat de ontwikkeling van een grote agglomeratie moet sturen.' Notulen van de zitting van 1861 van de Provincieraad van Brabant, p. 821.
- 4 BESME, V., GUILLERY, H. en JANSSEN, G., *Projet d'assainissement de la vallée de la Senne*, Imprimerie Guyot, Brussel, 1864.
- 5 Ze werd naar het oosten verlegd en liep in een geul. Het zuidelijke deel werd operationeel in 1884 (tussen de Ambiorixsquare en de Armand Steurssquare), het noordelijke deel in 1914 (tussen de Armand Steurssquare en de 'Berenkooi', Verboekhovenplein).
- 6 'Het is de heer [François] Wellens, hoofdingenieur der bruggen en wegen van Brabant, die het initiatief voor de studie van deze belangrijke sectie heeft genomen; deze sectie diende als eerste te worden aangelegd, want ze zou op de kam van de Brusselse heuvels lopen; ze zou de weg naar Leuven, de Wetstraat, het Oefenveld en de wijk die errond zal ontstaan in verbinding stellen met het [Terkameren] Bos; de verlengde Troonstraat aansluiten en de op dit veld te bouwen kazernes verbinden met de nieuwe paardenrenbaan die links van het Bos zou komen; de renbaan verbinden met het Bos, de [Louiza]laan, de Waterlooosesteenweg; rijtuigen in staat stellen Brussel uit te rijden via de Louizapoort, het Bos te doorkruisen en via de Wetstraat de stad opnieuw binnen te rijden. De heer Wellens heeft dit werk aangevuld met de studie van een laan die vertrekt van het huidige Oefenveld [het Jubelpark], in het verlengde van de Wetstraat, en dan in bijna rechte lijn loopt tot aan het kasteel van Tervuren, dat het aldus rechtstreeks met de stad zal verbinden.' Uiteenzetting van de administratieve toestand van de Provincie Brabant, 1863, p. 748.
- 7 Deze lanen [...] moeten een breedte van 35 meter hebben, met centraal een 11 meter brede beplante dreef, en twee laterale rijwegen van elk 12 meter breed, trottoirs inbegrepen...[...] Deze boulevards moeten een breedte van 45,00 meter hebben en bestaan uit geplaveide of met tarmac bedekte wegen, met aan beide zijden woningen en, in het midden, met bomen beplante paden voor de voetgangers en de ruiters.[...] Van nu af aan weiger ik elk ontwerp voor een verkeersweg met een breedte van minder dan vijftig meter te ondertekenen. STINGLHAMBER, B.E.M.G. (Colonel) et DRESSE, P., *Léopold II au travail*, Éditions du Sablon, Bruxelles/Paris, 1945, p. 232.
- 8 Architect: Otto Geerling (1829-1900) op basis van het plan van F. Pauwels, overleden in 1877.
- 9 Architect: Henri Van Dievoet (1869-1931).
- 10 Architecten: Alphonse Gellé (data onbekend) en Joseph Prémont (data onbekend).
- 11 LELOUTRE, G., 'Een gemeenschappelijke cultuur. De Brusselse gemeentelijke stedenbouw: in overleg bouwen aan een hoofdstedelijke agglomeratie', *Erfgoed Brussel*, nr. 18, april 2016, Brussel, p. 28.
- 12 Zijn perimeter omvatte de Roodebeeklaan, de Degouve de Nuncquesstraat, het Levieplein, de Herbert Hooverlaan, de Vergotesquare en de Vergotestraat, de Linthoutstraat.
- 13 BECRKMANS, C. en DE PANGE, I. (vzw APEB), 'Schaarbeek, stedenbouwkundige inleiding', Brussel, 2014, pp. 33 e.v. (www.irismonument.be).
- 14 Ibidem.
- 15 De verwezenlijking van het park zelf verliep tussen 1905 en 1912 en was het werk van architect-landschapsarchitect Edmond Galoppin (1851-1919).
- 16 LACA Tijdingen, 19, speciaal nummer, februari-maart 2008.
- 17 Jules Van Volxem (1822-1893), burgemeester van Laken van 1872 tot 1877, probeerde zich te verzetten tegen de annexatie door insluiting van zijn eigendom door Leopold II, maar zijn weduwe gooide uiteindelijk de handdoek in de ring.
- 18 'Als ik oud ben, zal ik in Laken een grote tuin voor de jeugd maken, zoals er in Stockholm bestaan, voor alle sporten.' Leopold II aan senator Sam Wiener, STINGLHAMBER, B.E.M.G. (Colonel) en DRESSE, P., *op.cit.*, p. 229.

- 19 KOZYREFF, Ch., *Droombeelden uit het Verre Oosten: de Japanse Toren en het Chinese Paviljoen te Laken*, Mercatorfonds, Brussel, 2001, p. 15.
- 20 De tuin van het Chinese Paviljoen is als landschap beschermd sinds 1977; de beschermde zone omvat ook de Japanse Toren.
- 21 Voor een historiek van de site, zie *Erfgoed Brussel*, nr. 14, april 2015, pp. 94 e.v.
- 22 'Van de weg naar Leuven zou ze afdalen naar de rechteroever van de Zenne, deze rivier en het Kanaal van Willebroek oversteken, aan het uiteinde van het koninklijk domein, waaromheen ze zou lopen om het nieuwe openbare Park en het op te richten monument ter nagedachtenis aan koning Leopold I te omsluiten.' [*Rapport fait à M. le Gouverneur du Brabant sur la situation de la voirie dans les faubourgs de Bruxelles par Victor Besme, inspecteur voyer des faubourgs de Bruxelles, année 1869*, Brussel, 1870, p. 36].
- 23 Architect Jules Jacques Van Ysendyck (1836-1901).
- 24 Beschermd als monument in 1996.
- 25 Beschermd als landschap in 1997.
- 26 RANIERI, L., *op.cit.*, p. 116; Dienst Groenplan, Ministerie van Openbare Werken.
- 27 COOMANS, Th., *De Heizel en de wereldtentoonstellingen van 1935 en 1958*, coll. Brussel, stad van kunst en geschiedenis, nr. 5, Brussel, 1994.
- 28 *La Cité*, januari en juni 1921.
- 29 LELOUTRE, G., *op.cit.*, pp. 31-32.
- 30 Met de architecten J.-F. Bragard, J. Mouton, F. De Pape, G. Verlant, J. Diongre en F. Brunfaut.
- 31 'Intercommunale pour les autoroutes de la périphérie de Bruxelles', kortom, de Ring.
- 32 *Rapport fait à M. le Gouverneur du Brabant sur la situation de la voirie dans les faubourgs de Bruxelles par Victor Besme, inspecteur voyer des faubourgs de Bruxelles, année 1869*, Brussel, 1870.
- 33 RANIERI, L., *op.cit.*, pp. 41 e.v.
- 34 Georges Brugmann (1829-1900) steunde de koloniale avonturen van Leopold II en werd ook de bezieler van de verstedelijking van dit deel van de stad.
- 35 Dit station bediende enkel het slachthuis en werd in 1953 buiten gebruik gesteld; het echte grote goederenstation van het zuiden van Brussel was dat van *Klein Eiland*, gebouwd tussen 1910 en 1920.
- 36 *Brussel, kruispunt van het Westen*, Ministerie van Openbare Werken, Brussel, 1956.
- 37 Ze zou via de Maria Groeninckx-De Maylaan en dan de Sylvain Dupuislaan lopen; in een tweede fase zou ze het traject van de Grote Ring voortzetten via de Paapsebrug en verder, naar Wielemans-Ceuppens en het Albertstation.

.....
Victor Besme: along Brussels' Large Urban Ring or how to structure urban development.

Tasked with guiding the urban development of Brussels, Victor Besme conceived new neighbourhoods running on from those already in place. It seemed obvious to ensure that each had a link to the centre of the city. However, linking these new neighbourhoods to each other seemed less urgent in the eyes of local elected representatives. What's more, urban development required the construction or extension of new civilian and military infrastructure. The creation of the Large Urban Ring provided an opportunity to satisfy these requirements.

Since the public authorities were unable to realise such projects on their own, each component was the subject of negotiations with the actors concerned, such as the banker Georges Brugmann or a visionary municipal authority like Schaerbeek. In the majority of cases, the discreet but firm support of King Leopold II was important.

Still unfinished at the time of Besme's death, the Large Urban Ring was not completed until the 1960s. After initially being sacrificed to the needs of motorists, it subsequently underwent renewed development to better cater to other uses. It was also the common denominator in other new major projects undertaken by the Region.

COLOFON

REDACTIECOMITÉ

Jean-Marc Basyn, Stéphane Demeter,
Paula Dumont, Murielle Lesecque, Cecilia
Paredes en Brigitte Vander Bruggen.

EINDREDACTIE IN HET NEDERLANDS

Paula Dumont

EINDREDACTIE IN HET FRANS

Stéphane Demeter

SECRETARIAAT VAN REDACTIE

Murielle Lesecque

COORDINATIE VAN ICONOGRAFIE

Cecilia Paredes

COORDINATIE VAN DE DOSSIER

Jean-Marc Basyn

AUTEURS/ REDACTIONELE MEDEWERKING

Jean-Marie Bailly, Jean-Marc Basyn,
Derek Biront, Françoise Boelens, Thierry
d'Huart, Jan De Kesel, Paula Dumont,
Marie-Pierre Dusausoy, Christian
Frisque, Mieke Goegebuer, Pierre-Yves
Lamy, Catherine Leclercq, Harry Lelièvre,
Murielle Lesecque, Christian Spapens,
Anne Van Loo.

VERTALING

Gitracom, Hilde Pauwels, Erik Tack,
Data Translations Int.

NALEZING

Koenraad Raeymaekers, Wim Kenis,
Griet Meyfroot, Coralie Smets en de leden
van het redactiecomité.

VORMGEVING

The Crew Communication

DRUK

IPM Printing

VERSPREIDING EN ABONNEMENTENBEHEER

Cindy De Brandt, Brigitte Vander Bruggen
bpebl@gob.irisnet.be

BEDANKINGEN

Hans Blanchaert, Philippe Charlier,
Julie Coppens, Thierry d'Huart, Mathilde
Lebrun, Georges Mayer, Marc Meganck,
Coralie Smets, Tom Verhofstadt.

VERANTWOORDELIJKE UITGEVER

Arlette Verkruyssen, directeur-generaal
van Brussel Stedelijke Ontwikkeling/
Gewestelijke overheidsdienst Brussel,
CNN – Vooruitgangstraat 80, 1035 Brussel.

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

CONTACT

Directie Monumenten en Landschappen –
Cel Sensibilisatie
CNN – Vooruitgangstraat 80, 1035 Brussel
<http://www.erfgoed.brussels>
broh.monumenten@gob.irisnet.be

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 de
Directie Monumenten en Landschappen
van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

LIJST MET AFKORTINGEN

ARA – Algemene Rijksarchief
ARB – Académie royale de Belgique
CIDEP – Centre d'Information, de
Documentation et d'Étude du Patrimoine
DCBSO – Documentatiecentrum van
Brussel Stedelijke Ontwikkeling
DML – Directie Monumenten en
Landschappen
GOB – Gewestelijke Overheidsdienst
Brussel
KIK-IRPA – Koninklijk Instituut voor het
Kunstpatrimonium / Institut royal du
Patrimoine artistique
SAB – Stadsarchief Brussel

ISSN

2034-578X

WETTELIJK DEPOT

D/2016/6860/019

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