

ERFGOED BRUSSEL



December 2016 | N° 21

Dossier **VICTOR BESME**

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

GODIVA
Chocolaterie

DOSSIER

DE STEDENBOUWKUNDIGE RIJKDOM VAN DE PLANNEN VAN VICTOR BESME.

HET *PARK SYSTEM*
VAN BRUSSEL

ANNE VAN LOO

ARCHITECT EN STEDENBOUWKUNDIGE,
DOCTOR IN DE ARCHITECTUUR



De huidige Koningstuin, residentieel en landschappelijk ensemble tussen de Louizalaan en de vijvers van Elsene ontworpen door Victor Besme (Schmitt-GlobalView, 2014 © GOB).

MET ZIJN ALGEMENE PLANNEN VOOR DE UITBREIDING EN VERFRAAIING VAN DE BRUSSELSE AGGLOMERATIE VAN 1862 EN 1866, GAF VICTOR BESME EEN POSITIEVE IMPULS AAN DE ONTWIKKELING VAN BRUSSEL, ZODAT WE DEZE VERLICHTE STEDENBOUWKUNDIGE ALS DE VADER VAN HET BRUSSELSE PARK SYSTEM KUNNEN BESCHOUWEN. In de verschillende rapporten die hij vanaf 1859 in opdracht van de gouverneur van Brabant onvermoeibaar opstelde, is er nochtans weinig sprake van parken en nog minder van parksystemen. Ze handelen over de toestand van het wegennet – of breder, van de openbare ruimte – en van de bebouwing in de omliggende gemeenten van Brussel. Uit alles blijkt echter dat zijn werk, dat efficiënt werd gesteund door de visionaire ambitie en aanzienlijke financiële middelen van Leopold II, de aanzet was voor de grootse ontwikkelingen van het Brusselse stedelijk landschap die nog tijdens het leven van Besme en in de loop van de 50 daarop volgende jaren tot stand kwamen.

De door Victor Besme getekende tracés bepalen nog altijd de grote lijnen van de stedelijke structuur van het Brussels gewest en dragen op een efficiënte manier bij tot de indeling en leesbaarheid van de stad. De kwaliteit van deze structuur, met haar overvloed aan groene ruimte, moeten we beschouwen als een waardevolle en onvervangbare rijkdom voor de Belgische hoofdstad. Zij is het resultaat van een systeem van stedelijke groei gebaseerd op uitbreiding, in een tijd waarin ruimte nog geen zeldzaam goed was. Als antwoord op de hygiënistische visie en de bekommernis om pittoreske landschappen te beschermen, werden uitgestrekte terreinen aan de rand van de stad gereserveerd en meestal ingericht als parken voor nog aan te leggen residentiële wijken. Deze aangroei door stadsuitbreiding kende in Brussel zijn laatste ontwikkelingen rond 1990-2000. Hieruit blijkt hoezeer deze van de Leopoldistische stedenbouw geërfdde weelde aan openbare ruimten en parken een rijkdom is die tegen elke prijs moet worden bewaard, aangezien de stad voortaan alleen nog kan groeien

door vervanging of reconstructie van het bestaande. Deze nieuwe context vergt een bijzonder aandachtige evaluatie en een oordeelkundige beslissing over wat moet worden bewaard en wat opgeofferd kan worden.

De toekomst is niet aan de onveranderlijke stad en, wat we ook doen, Brussel zal zichzelf vernieuwen. Inzicht in de manier waarop stedelijke ruimte tot stand komt en groeit, kan bijdragen aan het inpassen van deze toekomstige ontwikkelingen in een krachtige dynamiek, die de historische rijkdom exploiteert in plaats van de logica van de morfogenese te verstoren. Wat dit betreft is het interessant om de rol die Victor Besme heeft gespeeld nader te bekijken, net als die van de getalenteerde landschapsarchitecten die zijn principes hebben gevolgd en een aantal van zijn nieuwe structurerende assen in een parksysteem hebben gegoten.

Besme werd in 1858 benoemd tot Wegeninspecteur van de 'buitenwijken van Brussel'. Zijn opdracht was op maat gesneden om in te spelen op de uitdagingen ontstaan door de snelle expansie van de hoofdstad. Hij

moest het eerste algemeen rooilijn- en nivelleringsplan van deze 'buitenwijken', opgesteld door zijn voorganger Charles Vanderstraeten, herzien. Dit plan was opgesteld met het oog op de annexatie van ervan door de stad Brussel maar was achterhaald door de weigering van de gemeenten om hun onafhankelijkheid op te geven, de uitbreiding van de spoorlijn en de demografische explosie¹. De afschaffing van de octrooirechten in 1860 wakkerde de toestroom van nieuwe inwoners aan, terwijl de gemeenten niet de middelen hadden om de nodige infrastructuurwerken uit te voeren. Kort voor deze ingrijpende verandering was het Gemeentekrediet opgericht en was een wet gestemd die met het oog op saneringen onteigeningen per zone mogelijk maakte. Beide maatregelen waren de belangrijkste elementen waarop Besme meteen na zijn aanstelling zijn plannen voor de uitbreiding en verfraaiing van de omliggende gemeenten zou baseren². Om dit te kunnen verwezenlijken, kreeg hij tot aan zijn dood in 1904 een waar stedenbouwkundig voogdijschap over alle Brusselse gemeenten³ die

erin geslaagd waren hun autonomie te bewaren, ondanks de gerichte pogingen tot annexatie van de stad Brussel en het inpalmen van territoria voor door de stad gefinancierde grote werken.

.....
DE 'BUITENWIJKEN' NAUW DOEN AANSLUITEN BIJ DE STAD: NIVELLEREN EN IN RECHTTREKKEN

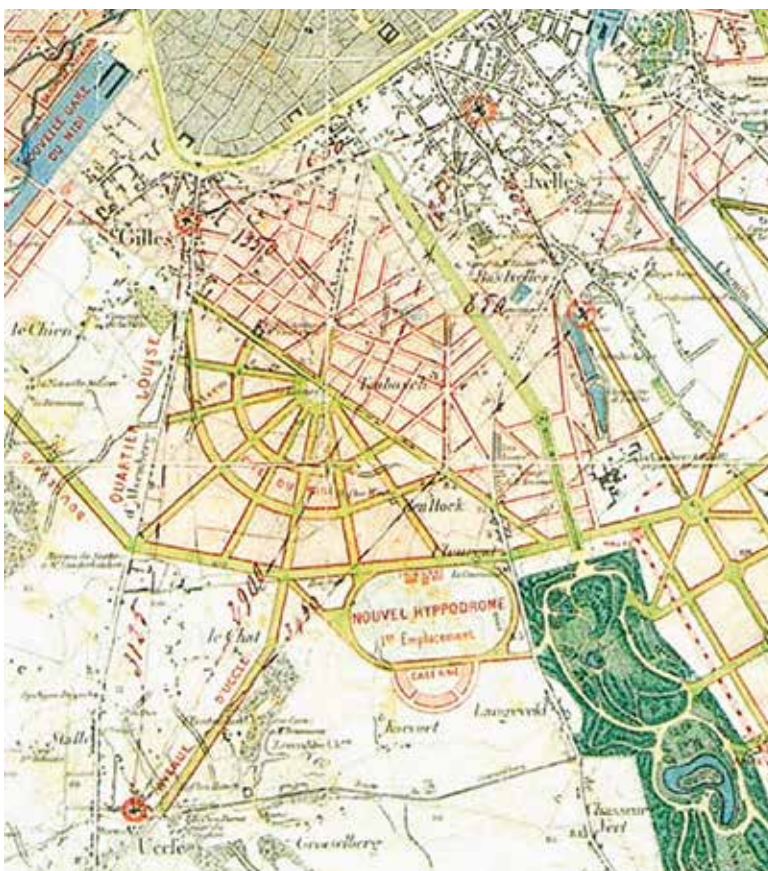
In volle vastgoedexplosie leek de opdracht van Besme op een ware snelheidskoers: "Toutes les parties de la banlieue de Bruxelles, même les plus éloignées, sont en exploitation toutes à la fois. Il résulte de là que, souvent, une demande de bâtir, faite pour un point où il n'existe pas d'autres constructions [...] nécessite un travail d'étude très-long et très-laborieux, si nous ne voulons pas laisser poser un faux jalon pour l'avenir."

"[...] une première maison doit être placée de façon que cent autres puissent venir se grouper autour d'elle et former avec celle-là un quartier bien bâti dans toutes ses parties, susceptible de se combiner parfaitement avec les autres sections de l'agglomération bruxelloise, en d'autres termes, digne de faire partie de la capitale du pays."⁴

In het begeleidende rapport van 65 pagina's bij zijn plan uit 1862 voor uitbreiding en verfraaiing – met de titel *Projet des quartiers nouveaux à créer dans l'agglomération bruxelloise* [Plan van de nieuwe aan te leggen wijken in de Brusselse agglomeratie] – dat wordt beschouwd als het voorontwerp van het plan van 1866, staat Besme gemeente per gemeente stil bij de saneringswerken, stadsuitbreidingen en ontwerpen van nieuwe wijken: de Zuidwijk (afb. 1a), tussen de Bergensesteenweg en de Warterloosesteenweg (in de gemeenten Sint-Gillis en Anderlecht) (afb. 1b) en de nieuwe handelswijk. Soms nopen grote hoogteverschil-



Afb. 1a en 1b
 De nieuwe wijken: 1a) de Zuidwijk; 1b) de Handelswijk.



Afb. 2
 Vestigingsplan van de nieuwe kerken in de gemeenten Sint-Gillis en Elsene: de kerken Sint-Gillis, Sint-Bonifatius, Heilig Kruis en Heilige Drievuldigheid (Baljuwstraat) in Elsene. Onderdelen van het *plan Besme* van 1866 [zie p. 25].



Afb. 3

Overzichtsplan van de zuidoostlus van het Brusselse park system. In het geel: de Kleine Ring; in het rood: de buitenste lanen van Besme (Militaire laan); in het blauw: de zuidoostlus van het Brusselse park system (schema van de auteur).

len tot "bouleverser la montagne et la jeter dans la vallée"⁵. Hij stelt nieuwe infrastructuur voor (een Paleis voor Schone Kunsten, een nieuwe hippodroom), adviseert om de Groendreef te verleggen en de Kruidtuinlaan en de Antwerpselaan te verlengen met de toekomstige Leopold II- laan⁶. Voor de nieuwe aan te leggen wijken pleit hij voor de inplanting van kerken op gelijke afstanden van elkaar en stelt voor om "les poser de telle façon que leurs parties monumentales soient mises en évidence par des voies de communication à ouvrir dans leur direction"⁷ (afb. 2).

Uit dit en de volgende rapporten blijkt hoezeer de structuur en leesbaarheid van de stad centraal staan in de ideeën van de Wegeninspecteur. De essentie van zijn opdracht was inderdaad een hiërarchisch opgebouwd wegennet te ontwerpen dat de nieuwe wijken niet alleen stevig met het wegennet van het historisch centrum moest verbinden, maar ook moest zorgen voor de onderlinge verbinding tussen deze wijken, waarvoor werd ingespeeld

op evidente scenografische of topografische kenmerken. De aanleg van een ringlaan – de Grote Ring (later 'militaire laan' en thans soms 'mid-denring' genoemd) was eveneens een prioriteit⁸. Er moesten "14 routes de grandes voiries" komen en "plusieurs rues et chemins [qui] traversent les faubourgs de Bruxelles dans toute leur longueur et convergent vers la ville"⁹.

.....

HET ZUIDOOSTELIJKE GEDEELTE VAN DE 'GROTE RING': EEN PRIORITEIT VOOR BESME

Besme herneemt in zijn rapport van 1869 de al in 1863 ontwikkelde argumenten voor de aanleg van de Grote Ring, en benadrukt de nadelen van een topografie die de vroegere dorpskernen van elkaar scheidt, maar ook de voordelen die het reliëf voor de stedelijke scenografie kan betekenen¹⁰. De aanleg van deze ringlanen zou bijna een halve eeuw duren en ze kenden nog opmerkelijke ontwikkelingen na de dood van Leopold II en zijn ste-

denbouwkundige¹¹. Het sluiten van deze ring en zijn latere uitbreidingen zouden de verschillende – door het plan van 1866 geïnspireerde – verwezenlijkingen van de eerste helft van de 20ste eeuw werkelijk onder spanning zetten, door de creatie van een waar parksysteem dat ook vandaag nog het Brusselse landschap kenmerkt.

Nadat hij tien jaar lang de stedenbouwkundige evolutie van Brussel had bestudeerd, maakte Besme een prioriteit van het zuidoostelijk gedeelte van de Grote Ring: "Toutes les parties de cette ligne de ceinture sont utiles et deviendront également indispensables dans un avenir peu éloigné; mais la création de toutes ces voies n'est pas également urgente; aussi pourrait-on limiter, quant à présent, leur ouverture à celles qui réclament une exécution immédiate, à celles qui s'étendent sur les hauteurs du sud et de l'est de Bruxelles, parcourent les terrains les plus salubres et avoisinent les parties les plus riches et les plus somptueusement habitées de la capitale"¹².

Al in zijn rapport van 1863 beschrijft de Wegeninspecteur het gedeelte van 5,7 kilometer, dat grosso modo overeenkomt met het tracé van de huidige 'militaire lanen' en zich uitstrekt van de voormalige poort van de Leuvensesteenweg (huidige Meiserplein) tot aan de weg naar Namen (Waterloosesteenweg) waar het niet ver van het Ter Kamerenbos de Vleurgatsesteenweg kruist. "C'est M. Wellens, ingénieur en chef des ponts et chaussées du Brabant, qui a pris l'initiative de l'étude de cette importante section, la première qu'il faudrait construire, car elle s'étendrait sur la crête des hauteurs de Bruxelles, mettrait en communication avec le Bois, la route de Louvain, la rue de la Loi, le Champ des Manœuvres [nu het Jubelpark] et le quartier qu'il fera naître, raccorderait la rue du Trône prolongée, relierait les casernes à construire sur ce champ et le nouvel hippodrome à établir à gauche du Bois, le raccorderait au Bois, à son

avenue [Louizalaan] à la chaussée de Waterloo, permettant ainsi 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."¹³ Dat was goed gezien: de verbinding tussen het toekomstige Jubelpark en het Ter Kamerenbos door een stuk van de Grote Ring kwam vanaf 1888 tot stand door de verplaatsing van het oefenveld en de inplanting van de kazernes tegenover elkaar (1875). Ze stond direct in verbinding met de spoorweg naar Luxemburg, de Louizalaan en het Koninklijk Paleis via de aanleg van de Kroonlaan, die boven de Graystraat de Troonlaan moest verlengen¹⁴. Het was echter vooral het doortrekken van de Wetsstraat en de Louizalaan voorbij deze verbinding, dat aan de basis lag van enkele van de mooiste sequenties van het Brusselse *park system*. Deze straten kenden een bloeiperiode tijdens de organisatie van de Brusselse wereldtentoonstellingen van 1897 en 1910 en de vastgoedexplosie tijdens het interbellum en de *Trente Glorieuses* (de eerste 30 jaar na de Tweede Wereldoorlog).

Gezien de af te leggen afstanden almaar groter werden, was het idee van ringlanen bovendien niet los te koppelen van verplaatsingswijzen, hetzij te voet, te paard, per koets, auto of tram. Het landschap is voortaan een belangrijk onderdeel van de markante elementen van de toekomstige stedelijke ontwikkelingen, onderling verbonden door comfortabele verkeersassen afgeboord met bomen, die uitnodigen om te wandelen en waar alles is ontworpen voor het genot van het oog. Dat is het geval in Sint-Gillis met het wegenet rond het Dudenpark en het park van Vorst (1881), in Schaarbeek met de nieuwe lanen en de *cornicheweg* (de huidige Lambermontlaan), die langs het Josaphatpark loopt (1907), of in Laken met de Van Praetlaan (1910)¹⁵. Het geheel van deze aaneenschakeling van wegen is hecht verbonden

met het historische centrum en vormt een systeem.

DE OORSPRONG VAN HET PARK SYSTEM

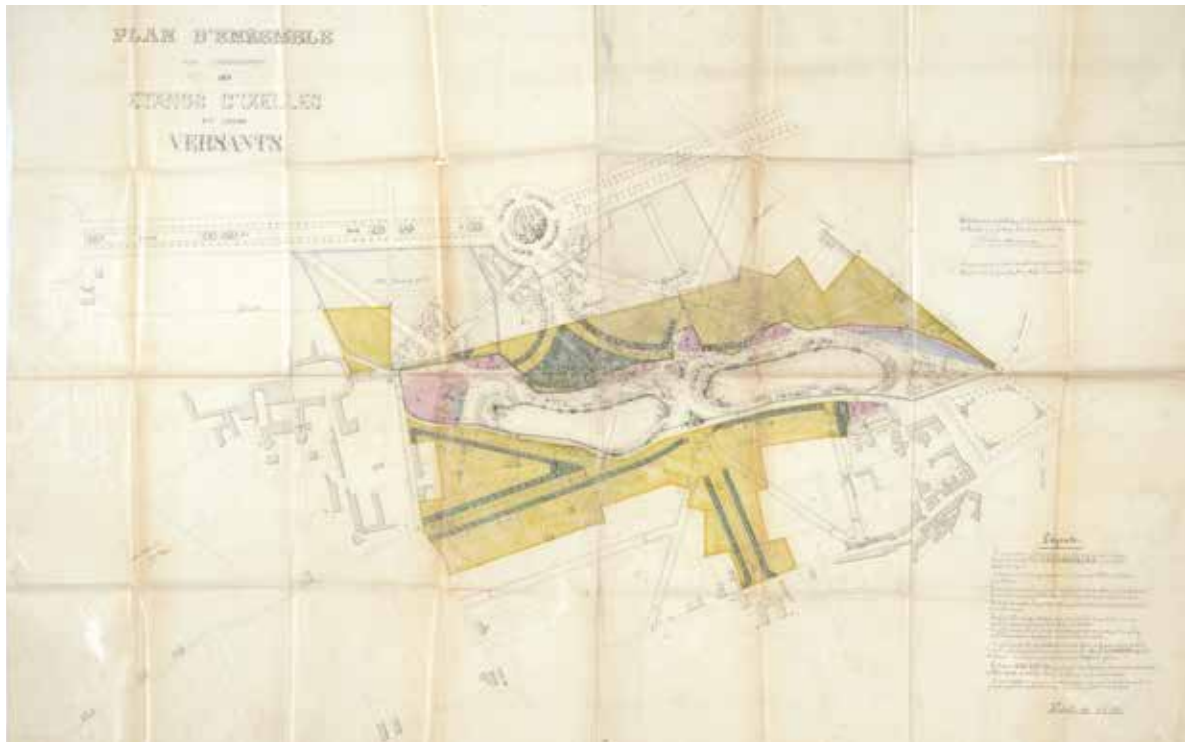
Algemeen wordt aangenomen dat het concept van het *park system* in het midden van de 19de eeuw in de Verenigde Staten is ontstaan. Maar de bronnen van de beste voorbeelden ervan zijn ook Europees – hoewel in de Verenigde Staten het stedelijke werd overstegen en ook de grote natuurparken op territoriale schaal tot het systeem werden gerekend¹⁶. Het parksysteem bestaat uit een structurerend netwerk dat anticipeert op de stadsontwikkeling en op een coherente en gelijkmatige manier groene ruimten voorziet. De Amerikaanse landschapsarchitect Frederick Law Olmsted (1822-1903) – de ontwerper van het Central Park in New York en later van het *park system* van Chicago¹⁷ – was de eerste die theorieën ontwikkelde over aaneengeschaalde groene ruimten op schaal van grote steden en aanpalende gebieden. Hij gaf de raad om – vaak nog voor landbouw gebruikte – terreinen op te kopen als potentiële reserves voor groene ruimten en groene woonwijken. De eerste steden die vanaf de jaren 1850 op zijn initiatief dit systeem toepasten waren Buffalo, Boston en New York¹⁸.

In de 19de eeuw studeerden echter de meeste Amerikaanse landschapsarchitecten en architecten in Europa of kwamen ze hier hun kennis verkrijgen. Hier legden grote metropolen als Parijs en Londen publieke parken aan om de hygiënische levensomstandigheden van de stadsbewoners te verbeteren. Olmsted maakte in de jaren 1850 talrijke reizen door Europa en bestudeerde parken als Hyde Park in Londen, Birkenhead Park bij Liverpool en het Bois de Boulogne in Parijs. Al deze parken inspireerden

hem voor de plannen van Central Park en voedden de ideeën over het *park system* en ook de mythe van de Amerikaanse natuurstad¹⁹. Aangezien het onwaarschijnlijk is dat Besme vertrouwd was met de ideeën die Olmsted in de jaren 1850-1860 ontwikkelde, is de verwantschap van zijn plannen met het *park system* allicht te zoeken in gemeenschappelijke referenties, en dan vooral in de ontwerpen van Haussmann²⁰.

Openbare parken, squares en boulevards maakten inderdaad integraal deel uit van het stedenbouwkundig plan ontworpen door Haussmann. Ze werden vervolgens verder uitgewerkt door gemeentelijke technici en in *Les Promenades de Paris*, van 1867 tot 1873 gepubliceerd door Adolphe Alphand, kwamen al hun aspecten gedetailleerd aan bod²¹. Haussmanns ontwerp was de directe inspiratiebron voor de stedenbouwkundige plannen voor de hoofdstad van Leopold II – vooral voor de aanleg van de ringlanen en de Tervurenlaan. Het inspireerde ook architecten en landschapsarchitecten als Jean-Pierre Barillet Deschamp of Élie Lainé, die van Leopold II de opdracht kregen om voor Brussel parken en tuinen te ontwerpen²². In Brussel is men echter nog ver af van de Parijse centralisatie, die volledig inzet op de grootsheid en virtuositeit van de ingrepen van Haussmann. Deze gaan van een gemeenschappelijke typologie voor publieke ruimten en een vocabularium opgesteld voor hun onderhoud, tot aanplantingen die in Parijs een eigen dienst hebben voor de hele hoofdstad en deel uitmaken van een alomvattend stedelijk beheer bevoegd over zowel boom- en bloemkwekerijen als squares, publieke parken en grote bomenrijen.

Voor de creatie van parken aansluitend op het nieuw aangelegde wegenet – de basis van het *park system* – volstonden de gebundelde krachten van



Afb. 4a
 Overzichtsplan voor de inrichting van de vijvers van Elsene en hun oevers. (© Fonds Victor Besme).



Afb. 4b
 Panoramisch gezicht op de Koningstuin, Brussel. Oude postkaart (verz. Belfius Bank © ARB-GOB).

een visionaire koning en een geniale stedenbouwkundige die over een uitzonderlijke voogdij over de gemeentelijke autonomie beschikte, echter niet. Voor hun meest ambitieuze projecten – diegene die moesten uitmonden in de aanleg van een nieuwe zuidoostlus (afb.3), die zowel aansloot op de kleine ring als op de ‘militaire laan’, konden de koning en zijn stedenbouwkundige rekenen op het dynamisme van privé-eigenaars en vastgoedmakelaars. Met deze lus, die pas begin

jaren 1920 werd gesloten, kon de door Victor Besme geplande promenade worden uitgebreid: hij laat toe om Brussel te verlaten via de Wetstraat en de Tervurenlaan te nemen tot aan het Woluwpark en dan naar de stad terug te keren via de Vorstlaan, de Terhulpsessesteenweg, de Franklin Rooseveltlaan en de Louizalaan (of omgekeerd). De verlenging van de Wetstraat en de Louizalaan vormde de aanzet voor een spectaculaire promenade die het embryo had kun-

nen zijn van ‘de grootste ring’ rond Brussel.

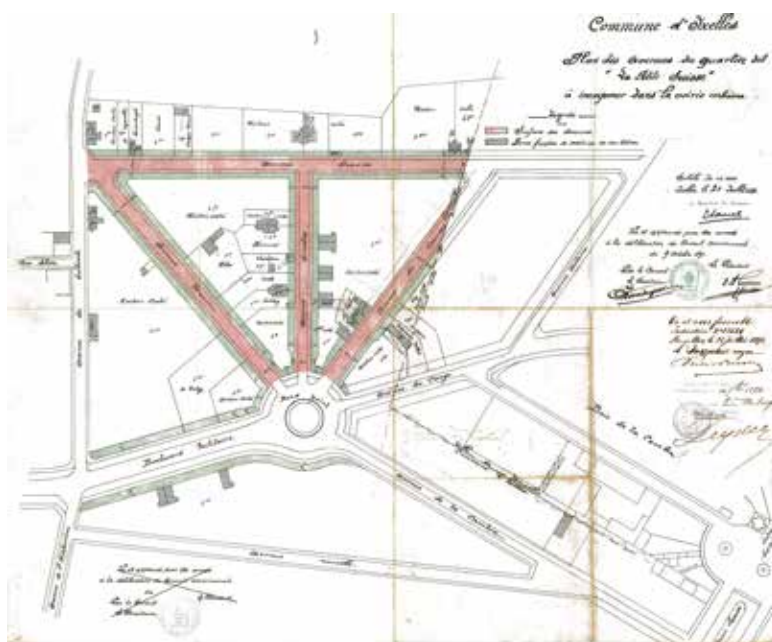
.....
DE ONTWIKKELING VAN DE ZUIDOOSTLUS EN HET PARKENSYSTEEM

Laten we de verlenging van de Louizalaan met de Franklin Rooseveltlaan en van de Wetstraat met de Tervurenlaan wat gedetailleerder bekijken.



Afb. 5

Louizalaan ter hoogte van het Ter Kamerenbos. Oude postkaart (verz. Belfius Bank © ARB-GOB).



Afb. 6

Plan van het huidige Sterreplein (voormalige wijk Klein Zwitserland), in 1892 goedgekeurd door Victor Besme (Gemeentearchief Elsene).

Louizalaan

Op enkele straten na die al aangelegd waren, is het tracé van de straten grenzend aan de Louizalaan conform aan het plan van Victor Besme van 1863 en aan het plan voor de inrichting van de wijk van de vijvers van Elsene, in 1873 door hem opgesteld voor de *Société de l'Avenue*

Louise, dochtermaatschappij van de *Compagnie Immobilière de Belgique*²³. Het opmerkelijke residentiële en landschappelijke ensemble dat hij ontwierp aan de vijvers (afb. 4a), dat later 'Koningstuin' (afb. 4b) werd genoemd, is via een publieke tuin verbonden met de rotonde van de Louizalaan. Het geheel ligt op een

naar de vijvers aflopend hellend terrein, met een prachtig panorama dat beschermd is met een onaantastbare erfdiensbaarheid van uitzicht²⁴.

De Louizalaan, die lang Ter Kamerenboslaan heette, eindigde tot in 1910 in het bos (afb. 5). De *Militaire laan* was nochtans in 1888 verlengd tot aan de ingang van het bos en de gemeente Elsene had in 1891 het tracé van de lanen van de wijk Klein Zwitserland goedgekeurd. Deze vertrokken stervormig vanaf het toekomstige Sterreplein (afb. 6) dat al was aangegeven op het plan van Besme van 1866²⁵. De eerste plannen voor de verbinding tussen de Louizalaan en de Vorstlaan dateren van 1899, maar pas een kleine tien jaar later besloot de stad Brussel – met het oog op de wereldtentoonstelling van 1910 – om deze door te trekken tot de hippodroom van Bosvoorde (die tot dan toe bereikbaar was via de Renbaanlaan en de Wedrennenlaan)²⁶. Dit impliceerde de annexatie van alweer een groot gedeelte van de gemeente Elsene door Brussel. In 1907 werd een zijweg van de Louizalaan – de huidige Émile Demotlaan – aangelegd, uitkijkend over de Ter Kamerenabdij (afb. 7) en verlengd tot aan de Jeannelaan, waar de hoofdingang van de wereldtentoonstelling kwam²⁷. Uiteindelijk zou pas vlak na de Eerste Wereldoorlog het golvende tracé van de indrukwekkende Natiënlaan (huidige Franklin Rooseveltlaan) tot stand komen, gebaseerd op het model van de Amerikaanse *parkways*²⁸ (afb. 8). De wijk zou worden bebouwd volgens een tracé dat verwant was aan dat van de 'quartier des Villas' die Victor Besme op zijn plan van 1866 had voorzien.

De laan vertrekt aan de Ter Kamerenabdij, waar de Émile Demotlaan en Émile Duraylaan sinds 1909 verbonden zijn met het laatste gedeelte van de *Militaire laan* (afb. 9). Een helder concept en eenvoudige regels zorgen voor haar statige karak-

ter en totaaluitzicht²⁹. Aan de linker- kant (richting Bosvoorde) waren aan- palende gebouwen voorzien en aan de rechterkant "il ne pourra être érigé que des villas d'un effet décoratif sur toutes leurs faces, isolées ou accolées deux à deux et entourées de jardins" om het uitzicht vanaf de laan naar het bos te vrijwaren. Krachtens de domani- ale wet "ces prescriptions sont ensuite reprises dans le plan d'expropriation adopté en 1907 sous forme de servitu- des (légales) d'utilité publique et dans l'acte de vente de chaque terrain sous forme de servitude (civile) convention- nelle réciproque", volgens een procé- dé dat de groei van steden in de 19de eeuw en tot aan het interbellum doorgaans regelde³⁰.



Afb. 7 De aanleg van de Émile Demotlaan waarvoor de tuinen van de Ter Kamerenabdij gedeeltelijk moesten verdwijnen, Elsene. Oude postkaart (verz. van de auteur).



Afb. 8 Natiënlaan (thans Franklin Rooseveltlaan) [*Bâtir* 1938, nr. 63, p. 70].



Afb. 9

Émile Duraylaan, de tuinen van de Terkamerenabdij en het begin van vijvers van Elsene. Oude postkaart (verz. Belfius Bank © ARB-GOB).



Afb. 10

Gezicht op het Jubelpark in de richting van de Wetstraat, Brussel. Oude postkaart (verz. Belfius Bank © ARB-GOB).

De landschapsequenties die zich ononderbroken vanaf de Louizalaan of de vijvers van Elsene tot aan de Tervurenlaan ontrollen via de Franklin Rooseveltlaan, de Terhulpesteenweg en de Vorstlaan, blijven tot op vandaag de mooiste verwezenlijkingen van het parksysteem in Brussel³¹. Dit effect wordt bereikt door de monumentale lanen, benadrukt door grote bomenrijen die een reeks opmerkelijke plaatsen ruimtelijk met elkaar

verbinden: de Amerikaanse campus van de Université Libre de Bruxelles met zijn typische belfort, de abdij van Ter Kameren, de hippodroom van Bosvoorde, het Tournay-Solvay park, de Jagersveldsquare (waarvan Leopold II de aanleg bekostigde) en het gelijknamige park, de vijver van de Leybeek, de eigendommen van Bischoffsheim, de tuinwijken Le Logis en Floréal, de vijvers van het park Ten Reuken, het kasteel en de vijver van Hertoginnedal,

het park van de Mellaertsvijvers en tot slot het Woluwepark. Het is ter hoogte van dit laatste park dat de Vorstlaan uitkomt in de Tervurenlaan, tegenover het Bovenbergpark en zijn pittoreske hoogteverschil, vlak naast de monumentale spoorwegbrug en niet ver van de schitterende woning die Edmond Parmentier, de projectontwikkelaar van de Tervurenlaan, liet optrekken met de winst die hij maakte met deze vastgoed-operatie³².

Tervurenlaan

In 1895 werd begonnen met het doortrekken van de Wetstraat doorheen het toekomstige Jubelpark (afb. 10, 11a en 11b) tot aan het kasteel van Tervuren en de site van de koloniale tentoonstelling. De werken moesten klaar zijn voor de opening van de wereldtentoonstelling op 10 mei 1897³³. Dit was een van de grootste ondernemingen op initiatief van Leopold II, die naar gewoonte anoniem wilde blijven en in de schaduw van de projectontwikkelaar bleef. Edmond Parmentier (1857-1910) was verantwoordelijk voor de werken tot aan de Vier Armen (afb. 12a en 12b) en de Belgische staat voor het gedeelte tot aan de koloniale tentoonstelling, dit om de risico's te spreiden en de geplande einddatum te kunnen halen. De onderneming begon met veel gedruis. In een eerste fase werden alleen de tuinen vlakbij de straten tussen de Tervurenlaan en de vijvers aangelegd door de Franse landschapsarchitect Élie Lainé³⁴. In die tijd werden ze 'squares' genoemd, zoals bepaalde Parijse tuinen in de tracés van Haussmann. Ze zijn speciaal ontworpen om in het voorbijgaan of voorbijrijden vanaf de laan gezien te worden. Pas in 1904 werd de naam 'Woluwepark' geïntroduceerd, en werd de aanleg van de omgeving van de laan vervolledigd door Louis Van der Swaelmen (vader), die ook verantwoordelijk was voor de bomenrijen voorbij de Vier Armen.³⁵ Hij was weliswaar beïnvloed door de stijl van



Afb. 11a
Gezicht op de Tervurenlaan vanaf het Jubelpark, Brussel. Oude postkaart (verz. Belfius Bank © ARB-GOB).



Afb. 11b
Gezicht op de Tervurenlaan vanaf het Jubelpark (A. de Ville de Goyet, 2016 © GOB).

de Parijse openbare parken van het Second Empire, maar in tegenstelling tot wat in Frankrijk gebruikelijk was, hield hij rekening met de context en anticeerde hij daarmee op de notie van leefmilieu. Hij opteerde voor specifieke inheemse soorten met het doel een eenvoudig en landelijk aspect te geven aan dat wat eerder moest overkomen als een stuk natuur dan als een park – in weerwil van het aangelegde en hiërarchische tracé

van de wegen (afb. 12a en 12b).

Het Woluwepark – eerst door Lainé (1897-1903) en daarna door Van der Swaelmen (1904-1908) – werd speciaal ontworpen om bekeken te worden in beweging. Even na het Paleis Stoclet wordt de laan bochtig. Ter hoogte van het park is er geen beplanting om een vergezicht te toe te laten op het lageregelegen park, tot aan een heuvel met een cirkelvormige

dubbele rij bomen die de compositie bekroont. De meest spectaculaire landschapssequenties ontvouwen zich op het gedeelte waar de laan naar beneden loopt in de richting van de vijvers van Woluwe, vanaf het punt aan de rotonde met de opmerkelijke in 1933 door Huib Hoste ontworpen woning Gombert. De spoorwegbrug en haar spectaculaire rotspartijen (rocaille) sluiten deze sequentie af, wat het belang van het kruispunt met de Vorstlaan accentueert. Als de wandelaar zijn weg voortzet, in plaats van naar de stad terug te keren via deze laan, komt hij aan het Zoniënwoud, dat de Tervurenlaan doorkruist ter hoogte van het Rood Klooster, om dan in rechte lijn door te lopen tot de Vier Armen. Vervolgens maakt de laan een bocht tot aan de rotonde van de rododendrons en wordt dan de magistrale as die naar het park van Tervuren leidt, om te eindigen bij het voormalige Koloniënpaleis³⁶.

De geslaagde landschapsscenografie van dit ensemble, die het resultaat was van de gemeenschappelijke inspanningen van de koning, Victor Besme en getalenteerde landschapsarchitecten, bleef niet onopgemerkt. In 1934 spreekt de Franse architect Georges Gromort, auteur van het opmerkelijke boek *L'Art des jardins*, in lovende termen over de inspanningen die sinds een dertigtal jaar in Brussel worden geleverd "pour créer, autour de la capitale, une ceinture de jardins reliés par des avenues imposantes" die hij beschouwt als "une des initiatives urbanistiques les plus considérables de notre époque (...). La plus brillante est celle de l'imposante avenue de Tervueren, une suite d'avenues grandioses que l'on se garda de concevoir rectilignes. On est parvenu de la sorte à créer, à cet endroit du parcours, des perspectives d'une merveilleuse ampleur – à laquelle peuvent bien rarement prétendre les parcs de style paysager"³⁷ (afb. 13).



Afb. 12a

Kunstmatige waterval en viaduct van de Tervurenlaan, Sint-Pieters-Woluwe. Oude postkaart (verz. Belfius Bank © ARB-GOB).



Afb. 12b

Park van Woluwe. De rotspartijen en pittoreske elementen dichtbij de Tervurenlaan zijn kenmerkend voor het parkontwerp van Élie Lainé (1897-1903) (foto van de auteur).

HET PARK SYSTEM VAN BRUSSEL: BALANS EN RECENTE PROJECTEN

De belangrijkste kenmerken van het *park system* van Brussel zijn min of meer bewaard gebleven – ondanks de ingrijpende veranderingen op het vlak van verkeer en meerdere stuntelige ingrepen die daaruit zijn voortgeko-

- de open geul die het Jubelpark in twee snijdt en zorgt voor geluids-overlast van het verkeer. We kunnen echter redelijkerwijze hopen dat

deze op termijn verdwijnt in een tunnel en dat zo de eenheid en rust van het openbare park hersteld worden.

- de heraanleg – door middel van een rotonde en een tunnel – van het kruispunt van de Tervurenlaan en de Brand Whitlocklaan (Militaire laan), die elkaar voordien in rechte hoek kruisten, heeft het monumentale perspectief van de twee assen verstoord.

- de sloop van de spoorwegbrug over de Tervurenlaan die de ruimtelijke en visuele sequenties van deze belangrijke as ritmeerde. Er werd echter

al gauw vastgesteld dat dit een vergissing was³⁸. Op dezelfde locatie werd dus een metalen (ook de oorspronkelijke brug was in dit materiaal) voetgangersbrug gebouwd (afb. 14). Dankzij de waakzaamheid van de Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen, werd zelfs de rocaille gerestaureerd (in plaats van hem te slopen); deze vormt immers een echt leidmotief van de ontwerpen van rond 1900 voor de omgeving van de laan³⁹.

- het doortrekken van tramlijn 94 voorbij het gemeenteplein van Bosvoorde, langs de Vorstlaan tot aan het tramdepot van de Tervurenlaan in Woluwe. Dit interessante initiatief heeft weliswaar geleid tot de aanleg van een uit de toon vallende rotonde aan het begin van de laan, tot een overdaad aan wegsignalisatie en wegmarkeringen, maar in het algemeen is de structuur van de laan bewaard gebleven (afb. 15) – hoewel de werken de wortels van de platanenrijen en dus ook hun levensduur hebben aangetast.

- betreuenswaardiger is de wijziging om verkeerstechnische redenen van de afstand tussen de rooilijnen van het gedeelte van de Tervurenlaan in Etterbeek – ondanks alles heeft dat de ongerijmde aanleg van de ventweg en de eigenlijke tramsite niet kunnen verhinderen.

Hoewel deze interventies duidelijk de coherentie en schoonheid van deze grandioze assen aantastten, hebben ze de dynamiek van het systeem niet teniet gedaan. Dat kan echter niet worden gezegd van de nieuwe projecten die vandaag ter studie liggen:

- de volledige heraanleg van het kruispunt Vorstlaan / Tervurenlaan / Woluwelaan, met als doel betere oversteekplaatsen voor fietsers te creëren en een nieuw netwerk voor de trams. Deze plannen zijn gebaseerd op goede bedoelingen, maar de continuïteit van de Tervurenlaan



Afb. 13

De Tervurenlaan verbindt het Parmentierpark (op de voorgrond) met het park van de Mellaertsvijvers en het park van Woluwe. Links is het begin te zien van de bomenrijen van de Vorstlaan. [Schmitt-GlobalView, 2014 © GOB].



Afb. 14

Nieuwe voetgangersbrug over de Tervurenlaan (A. de Ville de Goyet, 2016 © GOB).

en haar rooilijnen wordt op een strategische plaats onderbroken zodat een gigantisch *no man's land* ontstaat met weinig mogelijkheden voor een landschappelijke aanleg (afb. 16). - ook het tracé van de Franklin Rooseveltlaan, dat sinds 1922 intact is gebleven, wordt geïmagineerd, met het oog op een vergroting van de capaciteit van de rijbanen – en dit

in weerwil van het engagement van het Gewest om het autoverkeer in de stad te reduceren. Dit leidt tot de aanleg van geasfalteerde fietspaden op de voetpaden waardoor de bestaande bermen (en de rijen lindebomen) beperkt worden. Dit noopt tot de volledige heraanleg van het profiel van de laan, met verplaatsing van de stoepranden, goten

en rioolkolken. De heraanleg van alle kruispunten en de gigantische voetpaduitstulpingen dreigen het vloeiende landschapsconcept dat zo kenmerkend is voor deze unieke *parkway* teniet te doen; de grootsheid ervan resulteert immers uit de weidsheid van de ruimten die hij structureert. Het is immers het open landschap, dat zich uitstrekt



Afb. 15

De originele structuur van de Vorstlaan is bewaard gebleven (A. de Ville de Goyet, 2016 © GOB).



Afb. 16

Markeringen en signalisatie op het kruispunt van de Tervurenlaan en de Vorstlaan. Huidige toestand (A. de Ville de Goyet, 2016 © GOB).

via het golvende terrein tot aan de rand van het Ter Kamerenbos, dat de kracht uitmaakt van deze monumentale as. De vloeiendheid waarmee de bochten gearticuleerd zijn en overgaan in het stedelijk weefsel spelen hier een doorslaggevende rol die uniek is in Brussel (afb. 16).

Deze ingrepen – maar ook andere die ter studie liggen, zoals de heraanleg van het profiel van de lanen van de kleine ring, de (volledige of gedeeltelijke) omschakeling van de centrale lanen in voetgangers-

zones, de heraanleg van de tramlijnen en de rooilijnen van de Winston Churchilllaan en de Albertlaan (en ook hun verlenging onder het Dudenpark), of de heraanleg van de eigenlijke site van de Louizalaan – zijn grote uitdagingen voor de toekomst van het Brussels gewest want het parkstelsel dat Victor Besme introduceerde, vormt nog altijd de natuurlijke dynamiek van het gewest. Het heeft een effect op de stad dat we de 'passieve intelligentie' van een systeem zouden kunnen noemen.

HET BRUSSELSE PARK SYSTEM CONSOLIDEREN: EEN UITDAGING VOOR HET GEWEST

De passieve intelligentie van een architecturaal, stedenbouwkundig of ander systeem verwijst naar zijn vermogen om zijn taak te vervullen zonder toevoer van externe energie. Het is het vermogen om te structureren, een orde tot stand te brengen door te steunen op latente en permanente krachten. Vertrekken van het paradigma van passieve intelligentie is radicaal de rug toekeren aan de huidige gangbare benadering, die ervan uitgaat dat het geheel te ingewikkeld is en het globale resultaat probeert te beheersen door te focussen op onderdelen die individueel beheersbaar lijken.

De huidige projecten voor de heraanleg van de lanen van Leopold II worden in essentie inderdaad gekenmerkt door een versnipperde benadering per sector: het autoverkeer, parkings, fietsers, beplantingen, openbaar vervoer, verlichting, nutsleidingen... De projecten voor de volledige heraanleg van wegen zijn meestal gebaseerd op een verdeling van de ruimte tussen verschillende verplaatsingswijzen, in plaats van zoveel mogelijk te vertrekken van het delen van deze ruimte. Onder het mom van het beheersen van het verkeer ten voordele van het openbaar vervoer – of meer comfort en veiligheid te bieden voor fietsers en voetgangers – leiden ze tot een versnippering van de ruimte. De onlogische indelingen die daaruit voortvloeien, leiden tot een overdaad aan signalisatie die de aanvankelijke intelligentie van het systeem onleesbaar maakt. En dit gebrek aan intelligentie is altijd een spijtig verlies vanuit het standpunt van de centraliteit en stedelijke dynamiek.

Het is bekend dat tracés en rooilijnen de meest duurzame of meest stabiele basiselementen zijn van een stad. Het parkstelsel is niet zomaar een

schakel in het groene netwerk, het is onlosmakelijk verbonden met het stedelijk weefsel dat het structureert op het niveau van de hele stad en waar-

Vertaald uit het Frans.

NOTEN

- 1 Besme geeft de volgende cijfers in zijn rapport van 1863 over het boekjaar 1862, p. 50: "Au 1^{er} janvier 1830, une population de 120.981 habitants, dont 22.702 seulement pour la banlieue, tandis que ce chiffre s'était élevé, en 1862, à 290.000 dont plus de 120.000 âmes habitent les faubourgs." ("Op 1 januari 1830 een bevolking van 120.981 inwoners, waarvan slechts 22.702 in de buitenwijken, terwijl dit cijfer in 1862 was opgelopen tot 290.000 waarvan meer dan 120.000 zielen in de buitenwijken.) Zie *Faubourgs de Bruxelles. Plan d'ensemble pour l'extension et l'embellissement de l'agglomération bruxelloise. Rapport fait au Gouverneur du Brabant par Victor Besme, Inspecteur voyer des Faubourgs de Bruxelles*, 1863, Fonds Victor Besme.
- 2 De wet van 1 juli 1858 regelde de onteigening per zone met het doel te saneren en regelde de oprichting van het Gemeentekrediet, dat geld leende op een termijn van 66 jaar, tegen een jaarlijkse rente van 5%. (Victor Besme, Rapport de 1863, p. 1-3). De onteigening per zone werd door de wet van 15 november 1867 uitgebreid tot verfraaiingswerken, wat de gemeente toeliet om meer ambitieuze werken te ondernemen (en privé-initiatieven toeliet om eraan bij te dragen).
- 3 Dit voogdijerschap verdween met de dood van Besme in 1904, samen met de dienst die hij had opgericht. Hij was de enige functionaris in de hele geschiedenis van de Brusselse stedenbouw die zoveel competenties onder zijn bevoegdheid had. Zie het artikel van Thierry d'Huart, p. 06 tot 23.
- 4 "Alle delen van de 'buitenwijken' van Brussel, zelfs de meest afgelegen, worden allemaal tegelijk geëxploiteerd. Daaruit vloeit voort dat een bouwaanvraag, voor een bepaald terrein waar nog geen andere bebouwing is [...] vaak een lange en grondige studie vergt als we geen verkeerde bakens willen uitzetten voor de toekomst." [...] een eerste huis moet zo geplaatst worden dat honderd andere zich eromheen kunnen groeperen en samen een in alle onderdelen goed opgebouwde wijk kunnen vormen, die perfect kan aansluiten bij de andere secties in de Brusselse agglomeratie, met andere woorden, het waardig zijn om deel uit te maken van de hoofdstad van het land." *Service de l'inspection de la voirie dans les faubourgs de Bruxelles*, rapport van Victor Besme aan de gouverneur van Brabant van 1866, p. 76.

aan het betekenis geeft. Het is een doorslaggevend cultureel en identitair element. Maar het is ook een krachtige economische hefboom en

- 5 "...ondersteboven keren van de berg en hem in de vallei te gooien."
De voormalige Gewijde Boom lag 18 meter boven de Louizalaan en deze lag 18 meter boven de vallei van Tenbosch. Rapport van 1863, p. 40.
- 6 Rapport van 1863, p. 24.
- 7 "...ze zo neer te zetten dat hun monumentale elementen benadrukt worden door aan te leggen wegen die in hun richting lopen." Rapport van 1863, p. 41. Besme legt de nadruk op de nieuwe verbindingen die moeten worden aangelegd tussen bepaalde monumenten in aanbouw en nieuwe publieke ruimten, zoals de kerk van Laken en het Liedtsplein.
- 8 Ze vormden punt drie van de elf punten in het rapport van 1863 en het eerste in het rapport van 1866.
- 9 "14 grote verbindingswegen" en "meerdere straten en wegen die de randgemeente van Brussel in hun hele lengte doorkruisen en aan de rand van de binnenstad samenkomen." Rapport van 1863, "Boulevards extérieurs", p. 11.
- 10 "Il résulte de ces dispositions topographiques que les communes se sont développées jusqu'ici au moyen de voies tracées toutes dans une même direction, celle de la Ville; elles finissent par avoir une longueur infinie et leur largeur n'est pas en proportion de leur développement." ("Uit deze topografische eigenschappen vloeit voort dat de gemeenten zich tot nog toe ontwikkelden via wegen die allemaal in de richting van de stad lopen; ze zijn uiteindelijk eindeloos lang en hun breedte is niet in verhouding tot hun ontwikkeling.) (Rapport de 1870, p. 34).
"Il a fallu, dans l'étude du tracé de ces boulevards, tenir particulièrement compte de ces dispositions topographiques, chercher sur les deux plateaux les points culminants pour assurer des vues sur la ville.
Il a fallu surtout chercher sur ces versants les directions qui, en écharpant les pentes parfois trop rapides du terrain, ménagent à ces routes des inclinaisons moyennes."
("In de studie van het tracé van deze lanen moest vooral rekening worden gehouden met deze topografische eigenschappen, op beide plateaus de hoogste punten zoeken om uitzichten over de stad te verzekeren. Op al deze hellingen moest naar de richtingen worden gezocht die de soms al te steile helling van het terrein overbruggen en deze wegen een middelmatige helling geven.") (Rapport van 1870, pp. 35-36).

staat garant voor de sociale cohesie in kwetsbare buurten. Het versterken en herwaarderen van dit systeem moet een prioriteit zijn voor het Brusselse Gewest.

- 11 Victor Besme overleed op 7 februari 1904 en Leopold II op 15 december 1909. Over deze tracés, zie het artikel van Christian Frisque (p. 26 tot 45), die straatdeel per straatdeel de verschillen en gelijkenissen onderzoekt tussen de plannen van Besme en de bestaande situatie.
- 12 "Alle delen van deze ring zijn nuttig en zullen in de nabije toekomst onontbeerlijk zijn; maar de aanleg van al deze wegen is niet even dringend; we kunnen ons op dit moment beperken tot de aanleg van diegene die om directe uitvoering vragen, tot diegene die zich uitstrekken ten zuiden en ten oosten van Brussel en de goed bewoonbare terreinen doorkruisen en grenzen aan de rijkste en meest luxueuze bewoonde delen van de hoofdstad." (Rapport van 1869, pp. 37-38.)
- 13 "Het is M. Wellens, hoofdingenieur van Bruggen en Wegen van Brabant, die het initiatief nam voor de studie van deze belangrijke sectie, de eerste die moet worden aangelegd, want ze strekt zich uit over de kam van de heuvels van Brussel en verbindt het Bos met de weg naar Leuven, de Wetstraat, het exercitieveld (huidige Jubelpark) en de wijk die er zal ontstaan; ze zal voor een verbinding zorgen met de verlengde Troonstraat, de kazernes die op dit terrein zullen gebouwd worden en de links van het Bos op te trekken nieuwe hippodroom, hem verbinden met het Bos, met zijn laan [Louizalaan] en de Waterlooosesteenweg en zal zo de rijtuigen toelaten om Brussel te verlaten langs de Louzapoort en via de Wetstraat terug te keren naar de stad."
Hier willen we onderstrepen dat Besme, na tien jaar praktijk als Wegeninspecteur, in 1869 nog altijd dezelfde prioriteiten aanbeveelt. (Rapport van 1869, p. 37). In 1863 stelde hij echter voor om de kerk van Laken als vertrekpunt te nemen voor de ringlanen (Rapport van 1863, p. 12). Zie ook het artikel van Christian Frisque.
- 14 De staat nam de kosten van de bouw van de fameuze brug van de Kroonlaan over de Graystraat en een deel van de kosten van de aanleg van deze laan op zich. (Rapport van 1870, p. 20-21) De onteigening van de dijvers van Elsene werd goedgekeurd bij het Koninklijk Besluit van 24 augustus 1865 "op voorwaarde dat ze bewaard bleven als waterpartijen" (Rapport van 1866, pp. 75, 80 en 90).
- 15 Voor de exacte chronologie en details van deze verschillende operaties, die allemaal het initiatief waren van Leopold II, zie

- RANIERI, L., *Léopold II urbaniste*, Hayez, Brussel, 1973.
- 16 De akte waarmee de eerste natuurparken *Yosemite Valley* en *Mariposa Grove of Big Trees* aan de staat Californië werden overgedragen – die de verplichting had om hier het eerste staatspark te openen – dateert van 1864 (zie MAUMI, C., *Usonia, ou le mythe de la ville-nature américaine*, Éditions de la Villette, Parijs, 2008, Usonia, p. 100).
- 17 Central Park was het eerste openbare park in een Noord-Amerikaanse stad. Op 11 juli 1851 werd de *First Park Act* gestemd, die de stad New York de toelating gaf om de nodige gronden aan te kopen voor de aanleg van het Central Park. In 1858 werd F.L. Olmsted uitgeroepen tot laureaat van de ontwerpwedstrijd voor de aanleg van het park. (Zie MAUMI, C., *Usonia...*, op. cit., p. 84). Het *park system* van Chicago werd op gang gebracht naar aanleiding van de wereldtentoonstelling van 1893. Over de import van het *park system* in Frankrijk en Europa, zie FORESTIER, J.C.N., *Grandes villes et systèmes de parcs*, Éditions Norma, Parijs, 1997.
- 18 Bijna een halve eeuw voordat Howard het boek publiceert waarin hij de notie van tuinwijk introduceert: *Tomorrow. A peaceful path to real reform* (1898), heruitgegeven onder de titel *Garden Cities of Tomorrow*.
- 19 Deze mythe beïnvloedde tevens Ebenezer Howard (1850-1928), die tussen 1871 en 1876 in de Verenigde Staten verbleef. Ze inspireerde vooral het tuinwijkconcept dat hij in 1898 ontwikkelde en in 1904 voor het eerst werd toegepast in Letchworth, door Barry Parker en Raymond Unwin; na de Eerste Wereldoorlog werd het in België overgenomen door Vander Swaelmen en Eggericx, de ontwerpers van de tuinwijken Le Logis en Floréal in Watermaal-Bosvoorde (1922-1940).
- 20 De Brusselse overheid was zeer goed op de hoogte van deze verwezenlijkingen want ze trok meerdere keren naar de Franse hoofdstad vooraleer de centrale lanen werden aangelegd. Zie VAN LOO, A., "L'Haussmannisation de Bruxelles: la construction des boulevards du centre 1865-1880", in *La Revue de l'art*, nr. 106: Haussmannisme, Parijs, 1994, pp. 39-49.
- 21 Adolphe Alphand (1817-1891), Ingénieur en chef du Service des Promenades, werkte sinds 1853 samen met Haussmann en werd in 1871 Directeur des Travaux de Paris. Hij was in die functie bevoegd voor de diensten 'Voie publique, Promenades et Plantations, Architecture, Plan' en was ook directeur van 'Eaux et Égouts de Paris' – waardoor hij bevoegd was voor de hele Parijse ruimte. In *Les Promenades de Paris* verzamelt hij de ervaring opgedaan door zijn voorganger Jean-Pierre Barillet-Deschamp (1824-1873), eerste hoofd-tuinier van de Service des Promenades de Paris en ontwerper van de belangrijkste parken van de stad (Bois de Boulogne, Bois de Vincennes, de parken Monceau en Buttes-Chaumont...). Barillet-Deschamp en Alphand waren de belangrijkste ontwerpers van het nieuwe beleid voor 'groene zones' van Napoleon III en Haussmann. Zie LIMIDO, L., *L'art des jardins sous le Second Empire: Jean-Pierre Barillet-Deschamp (1824-1873)*, Éditions Champ Vallon, Parijs, 2002.
- 22 In 1861 ontwierp Jean-Pierre Barillet Deschamp een plan voor het Ter Kamerenbos, vooraleer de opdracht werd toevertrouwd aan Edouard Keilig (1827-1895). Élie Lainé (1829-1911) had de tuinen van het kasteel van Vaux-le-Vicomte gerestaureerd alvorens hij door Leopold II werd aangesteld. Hij ontwierp voor hem onder meer de tuinen van het Paleis der Koloniën in Tervuren voor de tentoonstelling van 1897, het park van Woluwe en ook de square die zijn naam draagt en het Dudenpark verbindt met het park van Vorst. Hij ontwierp ook de tuinen van meerdere kastelen van Leopold II. Zie LIMIDO, L., op. cit., en ook LOMBAERDE, P. en GOBYN, R., *Leopold II. Koning-Bouwheer*, Pandora/Snoeck-Ducaju, Gent, 1995.
- 23 De Compagnie Immobilière de Belgique handelde op initiatief van de koning, zoals dat al het geval was geweest voor de parken van Sint-Gillis en van Vorst. Zie RANIERI, L., op. cit., p. 41.
- 24 Het terrein van de tuin was verworven door Leopold II van de Société de l'Avenue Louise "[...] dans le but de contribuer à l'embellissement de cette partie de l'agglomération bruxelloise." ("met het doel om bij te dragen aan de verfraaiing van dit gedeelte van de Brusselse agglomeratie.") De square werd aangelegd op kosten van de koning, die ook gedurende 30 jaar het onderhoud bekostigde, vooraleer de tuin te schenken aan de Belgische staat (1901) met de aanbeveling "de ne jamais laisser supprimer la partie centrale de l'avenue Louise entre le rond-point et l'entrée du bois et la conserver telle qu'elle est plantée et gazonnée aujourd'hui avec ses parties réservées aux piétons" ("het centrale gedeelte van de Louizalaan, tussen de rotonde en de ingang van het bos, nooit te laten afschaffen en het te bewaren met de beplantingen en grasperken en voetgangerspaden zoals het vandaag is"). Zie RANIERI, L., op. cit., pp. 36 en 37. De erfdiensbaarheid van uitzicht wordt gepreciseerd in de overeenkomst (die nog altijd geldig is) die werd goedgekeurd op de gemeenteraad van Elsene van 28.02.1873, artikel 2 § D: "Interdire toute construction autre que des murs de clôture [...] entre les points OPQR de manière à ménager du rond-point de l'avenue un point de vue par-dessus et au-delà des étangs." ("Elke constructie, behalve omheiningmuren, is verboden [...] tussen de punten OPQR zodat de rotonde van de laan een punt is dat uitzicht biedt over en voorbij de vijvers.") De erfdiensbaarheid van uitzicht vanaf de Dalstraat is gericht op de rocaille die in 1875 tussen de vijvers werd aangelegd en in 2016 op initiatief van de gemeente werd gerestaureerd.
- 25 Het plan van de nieuwe lanen die in de lokale wegen van Elsene moesten worden opgenomen, was toegevoegd aan de overeenkomst van 31 juli 1891 tussen burgemeester Albert Leemans en Madame veuve Vermeren-Coché, voornaamste eigenares (en vertegenwoordigster van de familie die de befaamde gelijknamige porseleinfabriek in Elsene had opgericht). Het document werd op 23 juli 1892 gefinaliseerd en goedgekeurd door Victor Besme. Gemeentearchief Elsene, .lllu ?
- 26 Zie RANIERI, L., op. cit., noot 475, p. 114
- 27 De Émile Demottlaan werd aangelegd ten koste van een deel van de abdij. Op 8 maart 1907 werd een overeenkomst getekend tussen de staat, de Stad Brussel en de gemeente Elsene, waarin deze laatste een brede strook van haar territorium tussen de Dageraadstraat en de Terhulpensteenweg weer afstond aan de eerste. De overeenkomst en het onteigeningsplan werden vervolgens goedgekeurd bij Koninklijk Besluit van 23 maart 1907. Zie "De Franklin Rooseveltlaan en de Solboschwijk", in de *Inventaris van het bouwkundig erfgoed, Brussels Hoofdstedelijk Gewest - Brussel-Uitbreiding Zuid*, Directie Monumenten en Landschappen, Brussel Stedelijke Ontwikkeling, beschikbaar op de website www.irismonument.be.
- 28 Het woord *parkway* is een samentrekking van *highway* (snelweg) en *park land* (parkzone) en wordt gebruikt om een 'groene' verkeersweg aan te duiden, aangepast voor voetgangers en autoverkeer en meestal afgeboord met twee al dan niet dicht bebouwde stroken huizen. Volgens Olmsted maakte dit nieuwe type weg een stedelijke ontwikkeling mogelijk die het midden houdt tussen stad en buitenwijk.
- 29 Over de urbanisatie van de Franklin Rooseveltlaan, zie VAN LOO, A., "La perle de l'avenue Franklin Roosevelt", in *De Villa Empain*, Ministerie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, BROH, Brussel, 2009, pp. 14-21. Zie ook, *Inventaris van het bouwkundig erfgoed. Brussel*, op. cit.
- 30 "...mogen alleen maar alleenstaande of per twee gekoppelde villa's met aan alle kanten een decoratief effect en omgeven door tuinen worden gebouwd" "...werden deze voorschriften vervolgens overgenomen in het onteigeningsplan goedgekeurd in 1907 onder de vorm van (wettelijke) erfdiensbaarheid tot openbaar nut en in de verkoopsakte van elk terrein onder de vorm van (burgerlijke) gewone wederzijdse erfdiensbaarheid." De conventionele wederzijdse erfdiens-

- baarheden verbinden niet alleen alle partijen onderling, maar ook ieder van hen met de overheid, die de verkaveling of toch minstens de bestrating ervan op zich neemt (in dit geval de Stad Brussel). Ze zijn vandaag nog altijd van toepassing, behalve als ze zijn vervangen door een plan dat na een openbaar onderzoek is aangenomen en eenzelfde graad van precisie heeft (in het Brussels Gewest een BBP). Zie p. 65 van de studie van DE BEULE, M., "La Planification bruxelloise aux XIXe et XXe siècles" als aanvulling bij: CHARRUADAS, P. en DESSOUROUX, C., (red.: BILLEN, C. et DECROLY, J.-M.), *Étude historique de la Région bruxelloise, des grandes formes urbanistique et de la législation sur le bâti*, op initiatief van de Directie Planning (BSO-Brussels Hoofdstedelijk Gewest), ULB-IGÉAT-EU, Brussel, s.d., 2 dln.
- 31 De Vorstlaan werd geopend in 1893 om de gemeenten Bosvoorde en Oudergem te verbinden met de Tervurenlaan. Net als voor deze laatste, werd Edmond Parmentier door de koning als concessiehouder voor de werken aangesteld. Zie verder en zie RANIERI, L., *op. cit.*, p. 107.
- 32 De kosten voor onteigening en overdracht na gemeen overleg waren ten laste van Parmentier, die de afgewerkte straat en aangelegde openbare promenades afstond aan de staat. In ruil hiervoor kreeg hij de overtollige terreinen om te verkavelen en er zijn eigen luxueuze residentie te bouwen. Er blijft helaas niets over van de Noorse chalet die hij hier bouwde. De tuinen werden deels bebouwd voor de activiteiten van de Stations de Plein Air en met schoollokalen. Het Parmentierpark vormt thans een beschermd geheel, samen met het park van Woluwe, het park van de vijvers van Mellaerts en Bovenberg. Zie d'HUART, T., TEMMERMAN, C., *Les 100 ans de l'avenue de Tervueren*, catalogus van de tentoonstelling georganiseerd in samenwerking met de gemeente Sint-Pieters-Woluwe, mei 1997, in 2013 heruitgegeven door Delen Private Bank.
- 33 Op 15 maart 1895 werd de voorlopige overeenkomst met betrekking tot de aanleg van de Tervurenlaan getekend tussen aannemer Edmond Parmentier enerzijds en de ministers De Bruyn (Openbare Werken), De Smedt de Naeyer (Financiën) en Vandenpeereboom (P.T.T. en Spoorwegen) anderzijds. Zie plan Fonds Victor Besme. Het plan van de laan dat Victor Besme op 15 mei 1896 had voltooid, werd op 8 september goedgekeurd door de gemeenteraad van Sint-Pieters-Woluwe.
- 34 Over het park van Woluwe, Bovenberg en de vijvers van Mellaerts, zie de uitstekende *Étude historique et paysagère des parcs de Woluwe, des Étangs Mellaerts, Bovenberg et Parmentier*, in 2015 uitgevoerd voor rekening van Leefmilieu Brussel door Odile De Bruyn - Fondu Landscape Architects. De informatie in deze paragraaf haalden we uit deze studie.
- 35 Louis Léopold Van der Swaelmen (data onbekend) was Inspecteur der Aanplantingen van de gemeente Elsene, waar hij in 1875 ging wonen (in de periode van de aanleg van de promenade van de vijvers van Elsene en de Koningstuin) en werd daarna Inspecteur der Aanplantingen van de staat met als opdracht de aanleg en het onderhoud van de parken en sites waar de Tervurenlaan doorheen liep. Hij werd ook benoemd tot architect van de tuinen van de wereldtentoonstellingen van Brussel in 1897, Luik in 1905 en Brussel in 1910. Zijn zoon, Louis (1883-1929) werkte van 1906 tot 1910 met hem samen, om dan later een befaamd stedenbouwkundige en landschapsarchitect te worden. Hij restaureerde de tuinen van de Ter Kamerenabdij en was ontwerper van het landschap van tal van tuinvijeken, waaronder Le Logis en Floréal aan de Vorstlaan. DE BRUYNE, O. en FONDU, B., *Étude historique et paysagère des parcs de Woluwe, des Étangs Mellaerts, Bovenberg et Parmentier*, *op. cit.*, p. 22.
- 36 Opgericht in 1895-97 op vraag van de koning door de Parijzenaar Alfred Philibert Aldrophe (1837-1895), officiële architect van de familie Rothschild die hem bij Leopold II introduceerde.
- 37 "...om rond de hoofdstad een gordel van tuinen aan te leggen, met elkaar verbonden door indrukwekkende lanen" die hij beschouwt als "een van de belangrijkste stedenbouwkundige initiatieven van onze tijd (...). Het briljantste ontwerp is dat van de indrukwekkende Tervurenlaan, een opeenvolging van grandioze lanen die men erg oordeelkundig niet rechtlijnig heeft ontworpen. Zo is men erin geslaagd om op deze plaats van het parcours schitterende weidse perspectieven te creëren - iets waar parken in landschapsstijl zelden in slagen." GROMORT, G., *L'Art des jardins*, Vincent Fréal et Cie, Parijs, 1934, deel 1, pp. 135 en 137-138.
- 38 De spoorlijn Brussel-Tervuren (aangelegd in 1881 en intussen afgeschafte) kon een groene promenade worden, die echter onmogelijk werd gemaakt door de sloop van alle bruggen.
- 39 Deze rotspartijen werden ontworpen door Jean Chapelle, de Franse rocaillier die samenwerkte met Élie Lainé. Het bekroonde project voor de voetgangers- en fietsbrug in 1999 georganiseerd door de BIM, schrapte de rotspartijen.

The urban legacy of Victor Besme: The park system of Brussels

The healthy impetus given to the development of Brussels by Victor Besme in his 1862 and 1866 Master plans for the development and beautification of the Brussels urban area leads this enlightened town planner being seen as the father of the Brussels park system. Indeed, the routes designed by Victor Besme still constitute the main urban structure of the Brussels region and effectively contribute to the layout and intelligibility of the city. The principal features of the Brussels park system have been more or less retained up to now - in spite of the changes that have occurred in the area of transport and the numerous resulting developments that, while clumsy, failed to compromise the dynamic of the system.

The park system is not just a linked network of green spaces: it is an integral part of the urban fabric to which it gives city-wide structure and meaning. It represents a decisive cultural and identity-related concern. However, it is also a significant economic lever and a guarantor of social cohesion in disadvantaged neighbourhoods. The profusion of public spaces and gardens inherited from Leopold-era urban planning is an asset that needs to be preserved at any cost against a backdrop of urban development that is now occurring via a rebuilding of the city on top of itself. Reinforcing and restoring this asset must be one of the priorities of the Brussels-Capital 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
bpeb@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*.