

An aerial photograph of a busy street in Brussels, Belgium. The street is filled with a large crowd of people, many of whom are walking or pushing strollers. There are several bicycles parked along the sidewalks. On the left, a grey building has a sign that reads "PHARMACIE APOTHEEK". On the right, a red brick building with white window frames is visible. In the background, the city skyline of Brussels is visible, including several tall buildings and a church with a spire. A pink banner is overlaid at the top of the image.

ERFGOED BRUSSEL

December 2019 | Nr032

Dossier **DE STRAAT ANDERS BEKENEN**

Varia **ALEXIS DUMONT**
SAINT-VERHAEGEN

DOSSIER

DE BRUSSELSE STEENWEGEN

EEN TE HERONT-
DEKKEN LANDSCHAP
EN ERFGOED

MARION ALECIAN

DIRECTRICE VAN L'ATELIER DE RECHERCHE
ET D'ACTION URBAINES (ARAU)

Waverse Steenweg, richting stad vanaf de brug van de Groene Wandeling in Oudergem

Zesendertig wegen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest dragen de naam 'steenweg'. Ze vormen samen 90 kilometer wegnnet op gewestelijk grondgebied en doorkruisen alle Brusselse gemeenten. Deze eenvoudige vaststelling vormt het uitgangspunt voor een hypothese over de Brusselse steenwegen als een categorie van verkeersaders met historisch belang. Ze kan de eerste aanzet zijn om deze wegen te identificeren, te groeperen en te vrijwaren als een specifiek historisch stadslandschap van het Brussels gewest. Marion Alecian nodigt ons met dit artikel uit om deze bijzondere typologie beter te begrijpen en te waarderen.

Reeds in 1995 benadrukte het *Handboek van de Brusselse openbare ruimten* het belang van de steenwegen¹. Deze eeuwenoude tracés, waarvan de historische reikwijdte belangrijk is geweest voor de groei van het gewest, worden echter zelden vanuit erfgoedkundig oogpunt bekeken. Het zijn oude wegen die gaandeweg straten

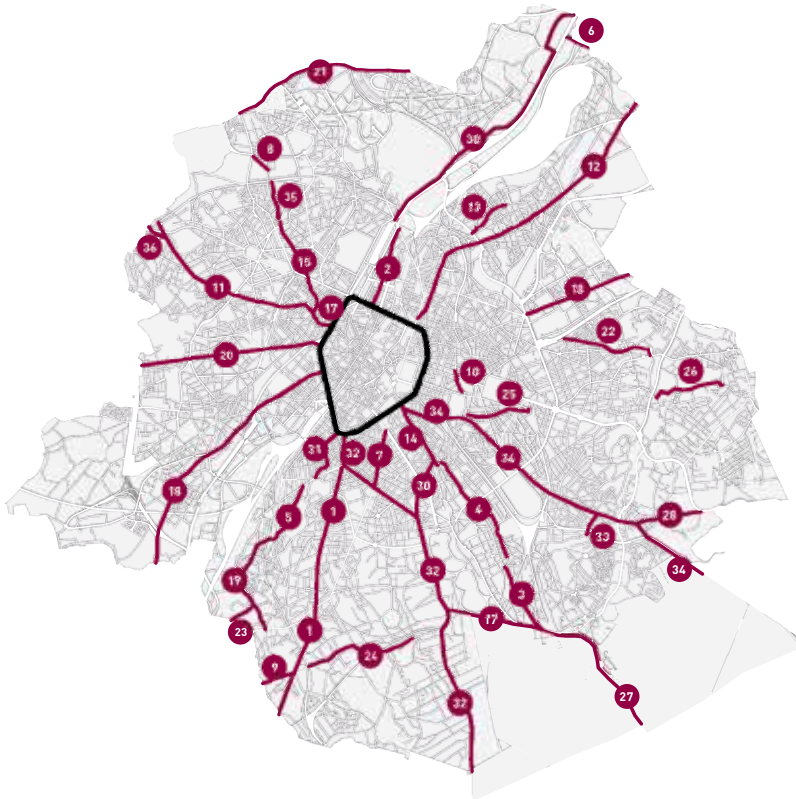
werden, net zoals het platteland stad geworden is. Het begrijpen en waarderen van deze historische omgevingen, die een brede waaier aan types bebouwing laten zien, kan een eerste stap vormen in hun herwaardering om bij toekomstige inrichtingswerken te vermijden dat de weg (opnieuw) de overhand neemt.

Dit artikel heeft niet de ambitie een historische studie te zijn maar reikt, op basis van een selectie van publicaties en andere bronnen, invalshoeken aan voor analyse en onderzoek naar de erfgoedwaarde en het stedenbouwkundige potentieel van de steenwegen in het Brussels gewest. We gaan daarbij uit van beschouwingen over het linguïstische, territoriale en stedelijke er goed dat ze omvatten (afb. 1a, 1b).

STEENWEG: EEN GENERISCHE TERM

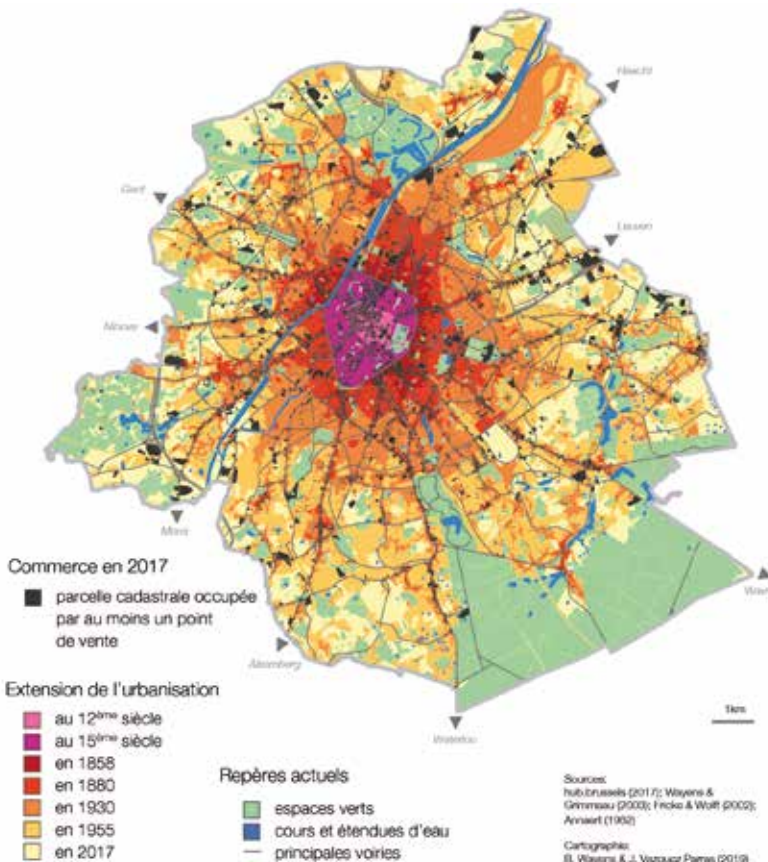
De term 'steenweg' of *chaussée* – *chaucie* in het oud-Frans – is afkomstig van het Latijn *calciata (via)*, afgeleid van *calx* (kalk). De etymologie toont een directe band aan tussen de steenwegen en de techniek van de wegenbouw¹. Zoals alle oude straatnamen ontleen de Belgische steenwegen hun naam aan hun eerste functie, die van verbinding tussen steden of gehuchten, en aan hun hoedanigheid: de steenweg is eerst en vooral een verharde, geplaveide, gekende weg die intensief verkeer mogelijk maakt en zorgt voor veilige trajecten. Het Nederlandse 'steenweg' verwijst duidelijk naar het geplaveide aspect van de weg en is een typisch Belgisch-Nederlandse term, die als dusdanig wordt aangemerkt in de Nederlandse woordenboeken (in de plaats van 'straatweg')². In Brussel werd voor sommige steenwegen ook een volks equivalent gebruikt, zowel in het Nederlands als in het Frans: de benaming *de kassei* of *kassâ* voor de Antwerpse, Gentse, Ninoofse of Jetse Steenweg is lange tijd blijven voortbestaan en toont aan dat het wegdek van kasseien samenvalt met het object 'steenweg'.

1. REY, A. (red.), *Dictionnaire historique de la langue française*, Le Robert, 1999
2. In het *Van Dale woordenboek*, Conscience (ed. 1867).



Afb. 1a
Toponymie: de 36 Brusselse steenwegen

1. Alsebergsesteenweg
2. Antwerpsesteenweg
3. Bosvoordsesteenweg
4. Boondaalse steenweg
5. Brusselse steenweg
6. Steenweg op Buda
7. Charloisesteenweg
8. Dielegemsesteenweg
9. Drogenbossesteenweg
10. Etterbeeksesteenweg
11. Gentse steenweg
12. Haachtsesteenweg
13. Helmetsesteenweg
14. Elsensesteenweg
15. Jetsesteenweg
16. Leuvensesteenweg
17. Merchtemsesteenweg
18. Bergensesteenweg
19. Neerstalsesteenweg
20. Ninoofsesteenweg
21. Romeinse steenweg
22. Ruisbroeksesteenweg
23. Rode beekse steenweg
24. Sint-Jobsesteenweg
25. Sint-Pieterssteenweg
26. Stokkelsesteenweg
27. Terhulpesteenweg
28. Tervurensesteenweg
29. Vilvoordsesteenweg
30. Vleurgatsesteenweg
31. Vorstsesteenweg
32. Waterloosesteenweg
33. Watermaalsesteenweg
34. Waversesteenweg
35. Wemmelsesteenweg
36. Zelliksesteenweg



Afb. 1b
Handel, stedelijke groei en erfgoed.
"De vergelijking van de locatie van de handel met de groeifasen van de stad laat talrijke verbanden zien. Ook vandaag nog, ondanks een spectaculaire vermindering van het aantal actieve bedrijven sinds 1950, onderstreept de geografie van de handel nog steeds de historische structuur van de stad. Een vergelijking van de verdeling van de kadastrale percelen die in 2017 door bedrijven werden ingenomen met de ouderdom van de verstedelijking toont duidelijk de banden tussen handel en stedelijke groei." ... een band die bijzonder tastbaar is op de steenwegen.
<https://geomarketing.hypotheses.org/1402>
(Bron : *Handel, Brussels Hoofdstedelijk Gewest, Uitgeverij Mardaga, 2003, geactualiseerd in oktober 2019 door Benjamin Weyens*)

ALGEMENE KENMERKEN

Het woord steenweg – of *chaussée*, in Franse woordenboeken – verwijst naar het ‘vaak bolle gedeelte ten opzichte van de zijkanten van een weg en bij uitbreiding van een straat die is voorbehouden voor het verkeer van voertuigen’. De steenweg, als type van interstedelijke verbinding en als generische term, namelijk ‘een (belangrijke) straat die leidt naar een andere gemeente’, is in het huidige Nederlands een belgicisme² (zie kadertekst). Buiten deze generische term en de originele wegbedekking van kasseien, zorgt ook de frequente aanwezigheid van sommige elementen ervoor dat steenwegen als een aparte categorie kunnen worden onderscheiden. De lengte van hun tracé en hun hybride uiterlijk – bochtig of rechthoekig – vormen een wezenlijk kenmerk. In het Brussels gewest lopen de steenwegen vaak over in – of versmelten te met – de oude tracés van middeleeuwse ‘wegen’, die vertrokken aan de stadspoorten of vanuit de omliggende gehuchten. De superpositie van stijlen en breedtes, de terugwijkende rooilijnen en insprongen (breuken in de continuïteit van de bebouwing) geven steenwegen ook een specifiek ritme waarvan de dynamiek wordt ondersteund door een grote gebruiksdiversiteit en een min of meer vaste aanwezigheid van pleisterplaatsen. De belangrijkste steenwegen worden ook gekenmerkt door concentraties van commerciële kernen.

TERRITORIALE GELADENHEID

De steenwegen, als eerste elementen in de territoriale ontwikkeling van de Brusselse agglomeratie, worden door historici en geografen beschouwd als het historische skelet van de stad³. Deze straalvormige tracés, die eerst een verbinding vorm-

den tussen de steden en vervolgens tussen de wijken van eenzelfde stad, situeren zich ergens halverwege de primaire functie van ‘grote weg’ en die van ‘straat’, een term die verwijst naar een groeiende stedelijkheid, met name de ontwikkeling van bewoning en de vestiging van bedrijven⁴. De steenwegen komen dus niet voort uit grote stedelijke verfraaiingsprojecten en bestonden voor het overgrote deel reeds vóór de verschillende uitbreidingsplannen van de stad die ze ‘op de koop toe moesten nemen’. Dit kan de relatieve desinteresse voor deze historische assen als stedenbouwkundig erfgoed verklaren, maar hun prominente rol in het ontstaan van de stad moet onderzocht worden.

Het begrip ‘transect’ of rechte lijn is interessant voor de lezing van de ontwikkeling van het stadsgewest. De decodering van de evolutie van de stad via observatie van de stedelijke profielen van steenwegen in al hun rechthoekigheid bevat een rijk potentieel om de historische waarde ervan te vatten. Een van de kenmerken van het transect van de steenwegen is dat, hoe verder men zich verwijderd van de eerste

kroon, hoe meer oude sporen men terugvindt van landelijke bebouwing (gehuchten die vroeger buiten de stad lagen), naast veel recentere stedenbouwkundige ontwikkelingen. De stedelijke typologieën zijn ook divers: van oude arbeiderswoningen aan de rand van de steenwegen en binnen bouwblokken, over industriële opslagplaatsen van rond de eeuwwisseling, tot kleine appartementsgebouwen in art-decostijl.

HISTORISCHE MOBILITEITSUITDAGINGEN

De vergelijkende analyse van de ontwikkeling van de steenwegen en het verkeer dat er gebruik van maakt verdient een minutieuze methodologische studie. Sommige vaststellingen kunnen we echter nu al samenvatten.

De spoorweg

Een episode in de geschiedenis van de Brusselse mobiliteit die een directe invloed heeft gehad op het gebruik van de steenwegen op het moment van hun verstedelijking is de komst van de spoorwegen. In de jaren



Afb. 2

De nog schilderachtige en met bomen omzoomde Leuvense Steenweg, gezien vanaf de hoek van de Georges de Lombaerdestraat (nr. 0004). Een tankstation is in de plaats gekomen van de boom (verz. Belfius Bank-Académie royale de Belgique © ARB – urban.brussels).



Afb. 3

De Waterlooosesteenweg omstreeks 1900 (verz. Belfius Bank-Académie royale de Belgique © ARB – urban.brussels).



Afb. 4a

Voormalige tramstelplaats, Antwerpse Steenweg 208-210, Brussel omgebouwd tot cultureel centrum in 2016 (verz. Belfius Bank-Académie royale de Belgique © ARB – urban.brussels).



Afb. 4b

Tramstelplaats, Haachtse Steenweg 327, Schaarbeek (verz. Belfius Bank-Académie royale de Belgique © ARB – urban.brussels).



Afb. 4c

Voormalige tramstelplaats, Bergense Steenweg 1179, Anderlecht in 2015 (© urban.brussels).



Afb. 4d

Tramstelplaats, Haachtse Steenweg 327, Schaarbeek (© urban.brussels).

1840 werden de steenwegen in hun rol van interstedelijke verbinding effectief beconcurrereerd door de opkomst van de trein. Tegelijk leidden de bevolkingsgroei en de grote industriële bloei tot de ontwikkeling van activiteiten langs deze assen. De steenwegen gingen vanaf dan deel uitmaken van een ander tijds kader en namen een andere verhouding aan tot de ruimte, die intrinsiek stedelijk was. Ze boden andere diensten aan, bedienden meer plaatsen en de bewoning langs hun trajecten nam toe. Nemen we de evolutie van de Leuvense Steenweg, die een zeer druk verkeer bleef kennen na de ingebruikname van de spoorlijn in 1866. Langs deze wandelweg werd in 1885-90 aan een van de zijanten een fietspad in sintels aangelegd. In

de loop der jaren hebben deze veranderingen het 'ooit zo schilderachtige uiterlijk van de grote weg'⁵ grondig gewijzigd (afb. 2). Sommige steenwegen zijn overigens letterlijk 'gebroken' door de aanleg van een spoorlijn.

Het buurtspoorwegennet

Hoewel al in de jaren 1830 een omnibusdienst op gang kwam, werd pas vanaf de jaren 1870 een echt net uitgebouwd. Dat net zorgde voor een verbinding tussen het centrum en de buitenwijken, die steeds meer bewoond werden, en maakte daarbij dankbaar gebruik van de robuuste en drukke steenwegen. Het net was in die periode hoofdzakelijk straalvormig en verbindingen tussen de buitenwijken ontbraken vrijwel vol-

ledig. De oprichting van de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen in 1884 en in een tweede fase, de uitbouw vanuit Brussel van een geëlectriceerd net van buurttrams gaven een nieuw elan aan enkele radiale steenwegen in hun rol van interstedelijke en interregionale verbinding (afb. 3). De buurtspoorwegen hebben ontegenzeggelijk bijgedragen tot een nieuwe leesbaarheid en zichtbaarheid van de steenwegen, tot ze in de jaren 1960 moesten wijken voor de autobus.

De Brusselse tramlijnen zijn in het algemeen historisch verbonden met verfraaiingsprojecten en de aanleg van nieuwe verkeersassen. Ze heeft trouwens belangrijke getuigen van



Afb. 5
Tankstation aan de Alsebergse Steenweg (A. de Ville de Goyet © urban.brussels).



Afb. 6
De Leuvense Steenweg in de greep van de auto (© urban.brussels).



Afb. 7a
De Elsense Steenweg met tram en voetgangers (verz. Belfius Bank-Académie royale de Belgique © ARB – urban.brussels).



Afb. 7b
De Elsense Steenweg na de heraanleg in een 'gedeelde ruimte' (© Brussel Mobiliteit_A2pix./F.Blaise).

DE STEENWEGEN: EEN UITNODIGING OM TE WANDELEN?

Vandaag is wandelen langs de Brusselse steenwegen niet echt een optie. Nochtans leenden deze wegen zich vroeger tot ontspanning en vermaak, zowel in de meer verstedelijkte delen als langs de landelijke stukken. De gidsen voor de omgeving van Brussel uit de jaren 1910-1930 verschaffen in dat opzicht kostbare informatie. Tal van wandelroutes leidden toen langs de steenwegen (routes die men vandaag, een eeuw later, in een geactualiseerde vorm zou kunnen recyclen).

De Guide historique et descriptif des environs de Bruxelles van Arthur Cosyn uit 1925 valt op doordat hij excursies voorstelt vanaf de grote wegen, voornamelijk in de buurt van de steenwegen (bijna alle huidige steenwegen komen aan bod), en is bijzonder rijk aan gedetailleerde informatie over deze verkeersaders aan het begin van de 20ste eeuw. De beschrijvingen geven aanduidingen over de kwaliteit van de wegen, hun toegankelijkheid en gebruiksgemak. De wandelroutes met de nummers 7, 12, 20, 26, 34, 43, 49, 53 en 65 betreffen de steenwegen van Merchtem, Gent, Ninove, Bergen, Alsemberg, Ter Hulpen, Waver, Tervuren en Haacht. De hieronder opgenomen uittreksels zijn vrij duidelijk. Blijkbaar waren de steenwegen in de jaren 1920 voorzien van goede fietspaden, een zeer goede trambediening (met opmerkelijke frequenties en reistijden) en doorgaans ook een goed wegdek.

De huidige verzadiging van de belangrijkste radiale steenwegen van Brussel staat ver van het gedeelde gebruik door trams/voetgangers/fietsers dat uit deze gidsen naar voor komt en dat globaal goed lijkt te hebben gewerkt vanaf de jaren 1890 tot en met de jaren 1950. Deze succesvolle gidsen illustreren enerzijds een verrassende decentralisatie van de toeristische praktijk, die uitnodigde om het hele Brussels gewest en zijn randgebied te ontdekken (dat destijds zeker veel landelijker en schilderachtiger was) en anderzijds een lokale gerichtheid op de Brusselaars.



Enkele steenwegen omstreeks 1900 (verz. Belfius Bank-Académie royale de Belgique © ARB – urban. brussels).



Afb. 8a
Restaurant het Misverstand op de Alsebergsesteenweg vandaag (A. de Ville de Goyet © urban.brussels).



Afb. 8b
De herberg *La Petite Espinette* op de Waterlooosesteenweg aan de grens van Ukkel (verz. Belfius Bank-Académie royale de Belgique © ARB – urban.brussels).



Afb. 9a
Cafés op de Alsebergsesteenweg (verz. Belfius Bank-Académie royale de Belgique © ARB – urban.brussels).



Afb. 9b
Een oud café op de Alsebergsesteenweg omgevormd tot bankkantoor (A. de Ville de Goyet © urban.brussels).

haar geschiedenis ter plaatse achtergelaten, in de vorm van voormalige depots (afb. 4a, b, c, d) en wachthokjes. Het openbaar vervoer heeft bovendien drukke handelsactiviteiten langs de steenwegen doen ontstaan of bevorderd, waarop we verder nog terugkomen. Het heeft ook de opkomst van recreatieve functies langs deze assen bevorderd, tot aan de grenzen van de agglomeratie.

Weginrichtingen

Vanaf de 20ste eeuw komen de steenwegen onder druk te staan van de auto, die het verkeer nog

doet toenemen. Deze nieuwe vervoerswijze markeert het stedelijke landschap van de steenwegen door de komst van carrosseriebedrijven en tankstations, nieuwe inplantingen die soms een verwoestende impact hebben op het erfgoed en een duidelijke breuk vormen met de bestaande bebouwing (afb. 5). De komst van de auto en zijn greep op de steenwegen hebben de krachtsverhouding tussen de verschillende gebruiksvormen op deze assen gewijzigd, zonder echte meerwaarde voor de vitaliteit van de steenwegen (afb. 6).

De doorstroming van het autoverkeer en het openbaar vervoer op deze assen blijft een grote uitdaging, zoals onder meer blijkt uit het voorstel om op sommige steenwegen eenrichtingsverkeer in te voeren⁶. De organisatie en reglementering van het verkeer moet echter rekening houden met de andere gebruikers van de steenweg en de bebouwde omgeving. Het samengaan van de verschillende vervoersmodi is even belangrijk als het noodzakelijke verband tussen de verplaatsingen en de activiteiten die langs de steenwegen gevestigd zijn (afb. 7a en 7b).



Afb. 10

Voormalige bioscoop, Gentse Steenweg 42-46. Op de bewaarijst geplaatste gevel. (urban. brussels)

DE STEDELIJKE ERFENIS, TUSSEN FUNCTIES VAN GISTEREN EN VANDAAG

Het is reeds aangetoond dat stilstaan bij de onvolmaaktheden van de stedelijke erfenis loont. Op dit vlak is het bewandelen van steenwegen zeker een leerrijke ervaring⁷. De opmerkelijke wandelaar wordt onderweg geconfronteerd met 'veralgemeende verschuivingen', met contrasten en een 'veelvoud aan opeenvolgende toevoegingen en vervangingen'. Zonder het over

een echte stedenbouwkundige visie te hebben, kan hier toch een ontwikkeling geduid worden die eigen is aan de steenwegen. Het landschap dat voortvloeit uit een geleidelijke verstedelijking over lange afstanden, is herkenbaar bij alle steenwegen, die in feite lineaire gehelen vormen.

Het wegennet evolueert mee met de transformaties van de stad en overleeft de functies die er in het verleden aan zijn toegekend. In de visie van Lacour⁸ hangt het voortbestaan van het wegennet af van de hernieu-

wing van zijn gebruik en dus van zijn functies. Vertrekkend van de steenweg als plaats van uitwisseling en leven, kan men vandaag stilstaan bij de mix van functies die zo kenmerkend is voor de steenwegen en die nauw verbonden is met de essentie van de stad.

Talrijk zijn de pleister-, rust- en vertierplekken langs de steenwegen. Lang voor hun verstedelijking waren ze bezaaid met herbergen, afspanningen, tavernes en dergelijke, waar reizigers halt konden houden. De vroegere boerderijen hebben aan het begin van de 20ste eeuw plaats gemaakt voor hotels aan de rand van de agglomeratie. Er bestaan nog enkele sporen van boerderij-herbergen, die vaak omgevormd werden tot restaurants. Deze plekken, die soms tot het einde van de 17de eeuw teruggaan, waren in groten getale aanwezig aan de grenzen van het Brussels gewest. Ze markeren de lange geschiedenis van de steenwegen en herinneren aan hun landelijke verleden. (afb. 8a en 8b).

Bij de vorige eeuwwisseling vormden de steenwegen een langgerekt lint van cafés. In 1914 telde men er een vijftigtal langs de Jetsesteenweg. Hoewel sommige van deze cafés vandaag nog bestaan (afb. 9a), voornamelijk op de kruispunten, zijn vele andere vervangen door filialen van bekende distributieketens of bankkantoren (afb. 9b).

Ook het grote aantal bioscopen langs de steenwegen buiten de Vijfhoek is opvallend: niet minder dan 35 filmzalen⁹. Ze verleenden een tijdlang een specifieke identiteit aan de Gentse Steenweg (afb. 10). We merken in dit verband op dat de herbestemming van dit erfgoed niet altijd evident is. Een recent voorbeeld is het verbouwingsproject van de voormalige bioscoop *Elite* aan de Haachtsesteenweg voor de

creatie van een nieuwe publieke infrastructuur in het kader van een wijkcontract.

COMMERCIEEL DYNAMISME EN INDUSTRIËLE PRODUCTIE

Hoewel de steenwegen hun commerciële functie blijven vervullen, blijft het een constante uitdaging om kleine handelszaken en productiebedrijven in leven te houden. De kaart van het gewest met de locaties van handelszaken (zie afb. 1b) bevestigt het belang van deze functie¹⁰. Ze laat ook de variaties zien in de dichtheid van de handelszaken, met een sterke concentratie rond de historische dorpskernen. De schaarser bezette delen worden meestal ingenomen door auto-gebonden bedrijven (tankstations, auto-motortoebehoren, autoverkoop), zaken die veel ruimte nodig hebben (meubels, matrassen, ...) en zaken die nood hebben aan zichtbaarheid of die een dienstfunctie vervullen (restaurants, nightshops, schoenmakers-sleutelmakers, stomerijen).

Het aanpassingsvermogen van de commerciële kernen, die weinig gestandaardiseerd en gediversifieerd zijn, is een belangrijk kenmerk van de steenwegen. De veerkracht waarmee handelszaken langs de steenwegen zich blijven vernieuwen, als een eeuwige wedergeboorte, moet trouwens worden onderstreept¹¹. De mix van functies in combinatie met woningen heeft een gunstige invloed op de diversiteit, die aan de behoeften van de inwoners beantwoordt: van supermarkten tot buurtwinkels en van ketens tot ambachtelijke kleinhandelaars.

Op sommige trajecten zorgt een opeenvolging van historische winkelpuien voor een coherent erfgoed



Afb. 11a

Winkelpuien, Waterloosesteenweg, (verz. Belfius Bank-Académie royale de Belgique © ARB – urban.brussels).



Afb. 11b

Winkelpuien, Leuvensesteenweg (A. de Ville de Goyet © urban.brussels).



Afb. 11c

Winkelpuien, Waversesesteenweg (A. de Ville de Goyet © urban.brussels).



Afb. 12

Een restant van industriële architectuur, Leuvensesteenweg 700 in 1980, bestaat nog steeds (© Fondation CIVA Stichting Brussels)



Afb. 13a

Een autogarage omgevormd tot fitnesscentrum, Alsebergsesteenweg 396, Ukkel (A. de Ville de Goyet © urban. brussels).



Afb. 13b

Dezelfde plaats in 1980 (© Fondation CIVA Stichting Brussels)

met een visuele continuïteit. Een inventaris hiervan zou kunnen bijdragen tot de erkenning van de erfgoedwaarde van deze handelszaken als stedelijke erfenis van de steenwegen (afb. 11a, b, c).

Het industriële erfgoed van de steenwegen verdient eveneens speciale aandacht. Een in 1980 opgestelde inventaris identificeert een groot aantal gebouwen. Sommige daarvan maken ook vandaag nog deel uit

van de identiteit van de steenwegen, vele andere zijn verdwenen, onder meer aan de rand van het gewest of in zones die te voet minder goed bereikbaar zijn (afb. 12). Het verlies aan stedelijke identiteit is frappant

in die delen, waar de verkeersinfrastructuur alle sporen van hun lange geschiedenis heeft uitgewist. Daarnaast werden sommige industriële gebouwen of hun gevel althans gered door grootschalige handelszaken. Naast industriële ateliers die vaak verbouwd werden tot carrosseriebedrijf, denken we ook aan bepaalde ketens van fitnesscentra of supermarkten die we vandaag bijna systematisch langs de steenwegen aantreffen (afb. 13a en 13b).

Bepaalde studies hebben het belang benadrukt om productiebedrijven in de stad te houden en deze historische functie langs de steenwegen te vrijwaren, zoals deze van Atelier PRODUCTIVE BXL: «Ondanks de achteruitgang van de industriële activiteiten in delen van de historische stad, zijn het de steenwegen en de Kanaalzone die het DNA van de productieve stad levend helpen houden. Als na de teloorgang van de kwaliteit van de publieke ruimte ook de productieve ruimte langs deze ruggengraat zou verdwijnen, blijft slechts een lege collectieve ruimte over die alleen dient om de verkeersstromen te reguleren zonder zelf nog een bestemming te zijn.»¹²

VASTGOEDPROJECTEN LANGS DE STEENWEGEN

Vanuit sociaal oogpunt, zelfs in de rijkste gemeenten, vertonen de steenwegen een grote sociale mix¹³. Onderzoek heeft aangetoond dat steenwegen net als de Kanaalzone, een gegeerd terrein zijn voor projectontwikkelaars¹⁴ en projecten die vaak nadelig zijn voor de instandhouding en goede integratie van het historische erfgoed, dat slechts zelden beschermd is. De inventaris van het erfgoed zou vaker moeten worden gebruikt om beschermende voorwaarden op te leggen bij de toekenning van stedenbouw-

kundige vergunningen. Er zouden ook criteria moeten komen voor de densiteit van historische percelen wanneer het gaat om het vervangen van oude gebouwen. Terwijl in sommige gemeenten wijkcomités zich met succes weten te verzetten tegen een vastgoedproject dat de afbraak meebrengt van een gebouw, leiden andere projecten in meer volkse (en dichter bewoonde) wijken, of in wijken die verderaf liggen en minder zichtbaar zijn, niet tot zulk burgerprotest en halen afbraken minder vaak de pers.

GEÏNTEGREERDE BEWARING BIJ TOEKOMSTIGE VERNIEUWINGSPROJECTEN

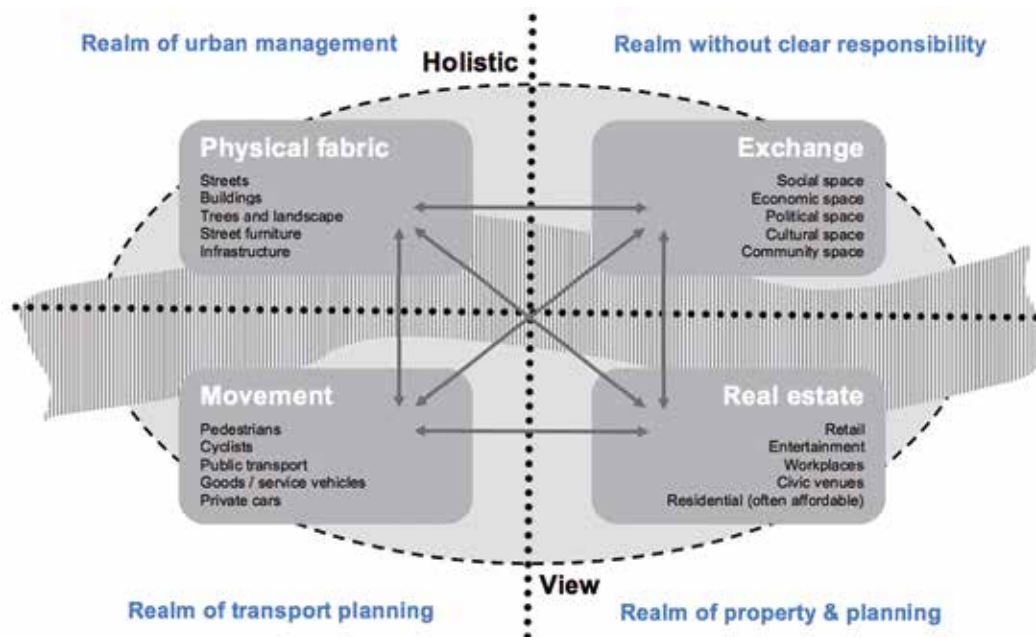
De huidige toestand van de steenwegen, die vooral samenhangt met het almaar toenemende autoverkeer, zet aan tot nadenken en leidde al in de jaren 1990 tot diverse concepten zoals de 'steenwegcontracten' of de 'steenweglogica'¹⁵. Geen van deze projecten is echt uitgemond in een globale visie of een systematische aanpak van de steenwegen op gewestelijke schaal. De begrippen in kwestie vonden trouwens nauwelijks neerslag in de gemeentelijke of gewestelijke plannen. De steenwegen zijn vandaag als skelet van de stad geïntegreerd in het Gewestplan voor Duurzame Ontwikkeling, in het bredere concept van een «*netwerk van patrimoniale structurerende assen waaraan een nieuwe kwalitatieve waarde moet worden gegeven door speciale aandacht te schenken aan hedendaagse interventies die de topografie en de geschiedenis van deze plaatsen moeten respecteren*». Die aandacht, die men als een doorbraak in de erfgoederkenning van de steenwegen kan beschouwen, blijft echter vrij beperkt en moet worden aangescherpt om een echte hefboom voor vernieuwingsprojecten te vormen.

De steenwegen worden ook – hoewel vrij beknopt – vermeld in het ontwerp van het Gewestelijk Mobiliteitsplan *Good Move*. Uitgaand van de vaststelling dat een groot deel van het openbaarvervoernet achteruitgaat, bestaat de voorgestelde verbetering in 'het specialiseren van de wegen en de vermindering van de verkeersfunctie van een groot deel van het net, met name op een aantal historische steenwegen zoals de Charleroiesteenweg, Waversesteenweg, Gentse Steenweg, enz.'¹⁶.

De herbevestiging van het belang van deze assen, de erkenning van hun kwaliteiten en bijdrage aan het stadsgewest moet het mogelijk maken ons te bevrijden van zuiver functionalistische of sectorale visies: organisatie van het verkeer, toe-eigening van de publieke ruimten, nieuwe commerciële impulsen, erfgoederkenning en renovatie van gebouwen zijn te nauw met elkaar verbonden om ze in verschillende plannen op te delen. Hun lange geschiedenis en typologische rijkdom erkennen, de pluraliteit van de gebruiksvormen die ze huisvesten begrijpen, en hun sterke veerkracht en capaciteit om zich te vernieuwen vaststellen – dat zijn stuk voor stuk pistes om de evolutie van deze 'structurerende assen' te begeleiden naar vernieuwingsprojecten die opnieuw een band creëren, zowel tussen de wijken die ze doorkruisen als tussen de aanwezige functies.

ORIËNTATIES VOOR EEN NIEUWE AANPAK

Hoewel elke stad haar eigen specifieke kenmerken heeft, is het interessant een blik te werpen op de uitgebreide Britse literatuur over de typologie van de *high streets* of *high roads*. Deze eerste opsplitsing tussen weg en hoofdweg verwijst naar dezelfde concurrentie in de



Afb. 14

Schematische analyse van de Engelse *high streets* opgemaakt door Matthew Carmona (in CARMONA, M., *London's local high streets: The problems, potential and complexities of mixed street corridors*, 2015). Deze studie legt dezelfde problemen bloot als bij de Brusselse steenwegen. Het toont de noodzaak aan om de diverse verplaatsingen en functies van deze specifieke en complexe entiteit met elkaar in overeenstemming te brengen rekening houdend met de een leefbare vastgoedmarkt

hiërarchie van wegen die we hierboven bespraken voor de Brusselse steenwegen, onder andere omdat de Engelse straten ongeveer hetzelfde historische parcours hebben afgelegd¹⁷. De studie *London's local high streets: The problems, potential and complexities of mixed street corridors* van Matthew Carmona biedt tal van referenties, reflecties en werkvoorstellen die we gemakkelijk kunnen overplanten naar de Brusselse context. Het is daarbij niet de bedoeling om de voor Londen voorgestelde oplossingen te kopiëren maar om het gebruikte analyseschema over te nemen. Hoewel de dichtheden van inwoners, handelszaken en activiteiten van een andere grootteorde zijn, zetten bepaalde vaststellingen ertoe aan om Brussel in dezelfde categorie van steden als Londen te plaatsen. Deze *high streets* worden eveneens gedefinieerd als centrale,

niet geplande plaatsen gekenmerkt door tegenstrijdige rollen: enerzijds die van collector van activiteiten (commerciële, gemeenschaps, e.a.) en anderzijds die van weg voor doorgaand verkeer. Een andere Britse vaststelling is de desinteresse van de weginrichters en de politiek verantwoordelijken voor wegen, die nochtans een essentiële rol blijven spelen in het hedendaagse stadsweefsel dankzij hun aanpasbaarheid, hun veerkracht en een zekere spontaneïteit in hun ontwikkeling. Studies van dit type zouden zeer goed kunnen worden toegepast op Brussel om de rijkdom van de Brusselse steenwegen op de agenda van het stedelijk beleid en de ontwikkeling van het gewest te plaatsen (afb. 14).

De steenwegen verdienen daarom een gewestelijke stedenbouwkun-

dige visie, in dienst van de bewoonde stad, die eerst en vooral moet berusten op de erfgoederkenning van de steenwegen als stedelijke 'plaats' en niet alleen als verkeerssas, hoewel deze functie historisch belangrijk blijft. Deze ambitie vereist vooraf een geactualiseerde inventaris van hun erfgoed, maar ook een overzicht van de kenmerkende zones die het best geschikt zijn om opnieuw een band te creëren – hetgeen de primaire functie is van steenwegen. Zouden de concepten van 'verbindende stad' of 'veerkrachtige stad', die vaak op een te abstracte manier gebruikt worden in het hedendaagse discours, geen bijzonder tastbare incarnatie kunnen krijgen via de steenwegen die heel ons gewest doorkruisen?

Vertaald uit het Frans

NOTEN

1. DEMANET, M. en MAJOT, J.-P., *Handboek van de Brusselse openbare ruimten*, Brussels Hoofdstedelijk Gewest, IRIS Uitgaven, 1995.
2. LÉBOUC, G., *Dictionnaire des belgicisms*, Racine, Lannoo, 2006.
3. Zie met name JACQUEMYS, G., *Histoire contemporaine du Grand Bruxelles*, Vanderlinden, 1936.
4. LACOUR, M., *Morphologie urbaine à Bruxelles*, Centre d'Étude, de Recherche et d'Action en Architecture, 1987: zie het tweede deel van het werk (over de studie van de stedelijke structuur van de stad).
5. BERRÉ, A., *Histoire de la chaussée de Louvain: aide-mémoire à l'usage des élèves de l'École Normale et du personnel enseignant communal de Schaerbeek*, 1972, École Normale de Schaerbeek.
6. Les chaussées à sens unique pour booster la mobilité bruxelloise? article de la RTBF du 4 décembre 2013. Het project voor de invoering van eenrichtingsverkeer op de Boondaalse steenweg aangekondigd in de pers door de gemeente Elsene op 13 september 2019 of dat van de Neerstalse steenweg (waarvoor de testfase plaatsvond in oktober 2019) voor de verbetering van het tramverkeer.
7. DARIN, M., *La Comédie urbaine - Voir la ville autrement*, Éd. Infolio, 2009, boek 6.
8. LACOUR, M., *op. cit.*, p. 135
9. BIVER, I., *Cinéma de Bruxelles. Portraits et destins*, CFC-Éditions, Brussel 2009.
10. GRIMMEAU, J.P. en WAYENS, B., 'Le commerce à Bruxelles et l'évolution de la ville', in RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, *Commerce et négoce*, Mardaga, Brussel 2003; GRIMMEAU, J.P. en WAYENS, B., 'Les causes de la disparition des petits commerces (1945-2015)', *Courrier hebdomadaire du CRISP*, 2016/16 (nrs 2301-2302), pp. 5-114. DOI: 10.3917/cris.2301.0005. <https://www.cairn.info/revue-courrier-hebdomadaire-du-crisp-2016-16-page-5.htm>
11. *Ibidem*.
12. Atelier PRODUCTIVE BXL (een gemeenschappelijk project van BRAL, *Bond Beter Leefmilieu*-BBL en Architecture Workroom Brussels), p. 49 van de publicatie *Hoe kunnen Brussel en de Rand gedeelde winsten boeken ?* Zie hoofdstuk 'Productieve lanen' (2014). http://www.architectureworkroom.eu/documents/AWB_Productive_BXL_lr.pdf
13. <http://ibsa.brussels/fichiers/publications/bru19/Uccle.pdf>
14. ANANIAN, P., *La production résidentielle comme levier de la régénération urbaine à Bruxelles*, Presses Universitaires de Louvain, 2010
15. Gemeentelijk Ontwikkelingsplan van de Stad Brussel uit 2002.
16. Versie van het ontwerp van Gewestelijk Mobiliteitsplan *Good Move*, in eerste lezing goedgekeurd door de Brusselse regering op 4 april 2019.
17. CARMONA, M., *London's local high streets: The problems, potential and complexities of mixed street corridors*, *Progress in Planning*, Volume 100, August 2015. Deze studie wordt samengevat in een video die op 2 mei 2019 online werd geplaatst: Matthew Carmona, *The problems, potentials and complexities of mixed streets*. <https://www.youtube.com/watch?v=MUEh3wWIHTk>

HIGH ROADS OF BRUSSELS A landscape and heritage to be rediscovered

Thirty-six roads in the Brussels region bear the name "chaussée" in French and "steenweg" in Dutch (both meaning high road (main road) in English) and account for over 90 kilometres of roads in the regional territory, in all of the municipalities of Brussels. Key to the development of the regional territory, these roads have simultaneously encouraged, followed and been impacted by urban growth in Brussels, by constantly reinventing themselves. However, these centuries-old high roads which reflect a historical depth that is indicative of the region's growth are rarely considered to be of significance in heritage terms. Understanding and appreciating these historic environments which offer a wide variety of building types is a first step in the rehabilitation of these ancient thoroughfares that have become streets, to ensure that, in future developments, their historical value is taken into account. Without intending to be a historical study, this article proposes some avenues for analysis.

COLOFON

REDACTIECOMITÉ

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

EINDREDACTIE NEDERLANDS

Paula Dumont

EINDREDACTIE FRANS

Stéphane Demeter

REDACTIESECRETARIAAT

Stéphane Demeter

COÖRDINATIE DOSSIER

Cecilia Paredes en Christophe Loir (ULB)

COÖRDINATIE ICONOGRAFIE

Cecilia Paredes

AUTEURS/ REDACTIONELE

MEDEWERKING

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

NALEZING

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

VERTALING

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

VORMGEVING

Polygraph'

ONTWERPER VAN DE MAQUETTE

The Crew communication nv

DRUK

Graphius Brussels

VERSPREIDING EN

ABONNEMENTENBEHEER

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

BEDANKINGEN

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

VERANTWOORDELIJKE UITGEVER

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

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

CONTACT

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

HERKOMST VAN DE FOTO'S

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

LIJST MET AFKORTINGEN

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

ISSN

2034-5771

WETTELIJK DEPOT

D/2019/6860/019

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

ERFGOED BRUSSEL REEDS VERSCHENEN

001 - November 2011
Terug naar school

002 - Juni 2012
De Hallepoort

003-004 - September 2012
De kunst van het bouwen

005 - December 2012
Hôtel Dewez

Extra nummer 2013
Het erfgoed schrijft onze geschiedenis

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

008 - November 2013
Industriële architectuur

009 - December 2013
Parken en tuinen

010 - April 2014
Jean-Baptiste Dewin

011-012 - September 2014
Geschiedenis en herinnering

013 - December 2014
Cultusgebouwen

014 - April 2015
Zoniënwoud

015-016 - September 2015
Ateliers, fabrieken en kantoren

017 - December 2015
Stadsarcheologie

018 - April 2016
De Gemeentehuizen

019-020 - September 2016
Stijlen gerecycleerd

021 - December 2016
Victor Besme

022 - April 2017
Art nouveau

023-024 - September 2017
Natuur in de stad

025 - December 2017
Conservatie op de steigers

026-027 - April 2018
Kunstenaarsateliers

028 - September 2018
Het Erfgoed, dat zijn wij!

Extra nummer - 2018
De restauratie van
een uitzonderlijk decor

029 - December 2018
Historische Interieurs

030 - April 2019
Beton

031 - September 2019
Een plaats voor kunst

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

Bety Waknine,
Directeur-generaal



U



15 €



ISBN 978-2-87584-184-1